



DEELNOTA:
Verkeersveiligheid

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2007-2020

Gemeente Venlo , 30 mei 2007

VENLO: LEEFBAAR EN MOBIEL

**GVVP Deelnota Verkeersveiligheid
2007-2020**

30 mei 2007

STADSBELEID

afdeling BLSON

steller Royal Haskoning/L. Peters

datum mei 2007

SAMENVATTING

Het huidige Venlose verkeersveiligheidsbeleid is uit 1993. De meeste onderdelen hiervan zijn uitgevoerd, maar desondanks zijn de gestelde doelen niet allemaal gehaald. Dit gegeven, en het feit dat er veel veranderd is in Venlo het afgelopen decennium (herindeling, realisatie Venlo-Zuid, ontwikkeling Tradeports en realisatie A73), nopen tot een intensivering en actualisering van het veiligheidsbeleid. Ook is er nieuw rijksbeleid met betrekking tot verkeersveiligheid vastgesteld, dat 'dwingt' tot aanscherping van het gemeentelijk beleid. Onderhavig rapport is het nieuwe beleidsplan verkeersveiligheid voor Venlo. Het is gebaseerd op de Hoofdnota GVVP 2005-2015 en afgestemd met de overige deelplannen 'Fiets' en 'Bereikbaarheid en Parkeren'.

In Venlo zijn in de periode 2001-2003 jaarlijks gemiddeld 1602 ongevallen en 258 slachtoffers geregistreerd. Van de 258 slachtoffers zijn er 6 gestorven, 97 in het ziekenhuis opgenomen en 155 licht gewond. In vergelijking met andere (min of meer) vergelijkbare steden in Limburg valt Venlo relatief ongunstig op. Dit impliceert dat de te boeken 'winst', in termen van verkeersslachtoffers, relatief groot kan (maar ook moet) zijn.

Wegencategorisering

Om onbedoeld gebruik van het wegennet te voorkomen wordt het wegennet in Venlo ingedeeld in 3 categorieën, te weten: stroomweg, ontsluitingsweg en erftoegangsweg, waarbij de categorie ontsluitingswegen een nadere differentiatie kent: primaire en secundaire ontsluitingswegen.

Het doel van de categorisering is om een meer eenduidig wegennet te ontwikkelen. Door categorisering worden de vorm, de functie en het gebruik van een weg beter met elkaar in overeenstemming gebracht en wordt een meer uniform wegbeeld ontwikkeld, hetgeen de veiligheid ten goede komt.

In **Figuur 13** is een kaartbeeld opgenomen van de categorisering van het wegennet. De komende jaren wordt het wegennet stap voor stap aangepast. Dit lift zoveel mogelijk mee met het lopende onderhoudsprogramma (werk-met-werk aanpak) en de realisatie van de rijkswegen om Venlo.

Organisatie

Om de verkeersveiligheid binnen Venlo structureel op een hoger niveau te tillen moet het aspect verkeersveiligheid integraal meegenomen worden bij alle ruimtelijke plannen. Bij alle projecten in het kader van wegonderhoud, rioolvervanging en ruimtelijke ontwikkeling wordt dit een vast agendapunt.

Infrastructuur

Om de verkeersveiligheid in Venlo verder te verhogen worden de navolgende fysieke maatregelen uitgevoerd:

- Completeren 30 km-gebieden binnen de bebouwde kom.
Thans is circa 90% van de daarvoor in aanmerking komende verblijfsgebieden als zodanig ingericht. Naar analogie hiervan worden de gebieden die nog niet als zodanig zijn ingericht (vooral in stadsdeel Tegelen) conform de eisen van Duurzaam Veilig aangepast.
- Aanpassen van primaire en secundaire ontsluitingswegen.
De meeste ontsluitingswegen in Venlo vertonen nog veel manco's op het gebied van de Duurzaam Veilige inrichting. De vorm van de weg moet worden afgestemd op de functie en het gebruik ervan. Hiertoe moeten het snelheidsregime, fietsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, kruispuntvormen, erfaansluitingen en rijbaanscheiding worden afgestemd op de ontsluitingsfunctie van dit type weg.
- Aanpak van de black spots.
Binnen Venlo zijn 9 van de 34 Limburgse black spots gelegen. Op een groot aantal van deze Venlose knelpunten zijn reeds maatregelen getroffen, dan wel maatregelen in voorbereiding.. Een groot deel hiervan 'lift' mee bij de realisatie van de rijkswegen A73 en A74. Op de black spots Koninginneplein, Krefeldseweg-Laaghuissingel-Molenstraat, Keulseplein zijn nog geen maatregelen voorzien. Voor deze black spots worden studies opgestart die de oorzaak van de onveiligheid moeten aantonen, en de maatregelen om de onveiligheid ter plaatse aan te pakken.
- Verbeteren van schoolroutes.
Schoolroutes kruisen op vele plaatsen het hoofdwegennet. Rondom de nieuwe onderwijscampussen zijn er enkele plaatsen waar veel scholieren oversteken. Op deze kruispunten zal de oversteekbaarheid gegarandeerd worden door rotondes dan wel plateaus aan te leggen.

-
- Toepassen essentiële herkenbaarheidskenmerken.
Verkeersdeelnemers moeten aan de kenmerken van de weg kunnen zien op welk type weg ze rijden. Het rijk heeft de as- en kantmarkeringen aangewezen als zogenaamd essentieel herkenbaarheidskenmerk van Duurzaam Veilig. In het reguliere onderhoudsprogramma worden de as- en kantmarkeringen conform de gestelde eisen aangepast.

Verkeersonveiligheidsgevoelens

Hoewel bij de aanpak van de verkeersonveiligheid het primaat ligt bij de aanpak van de objectief onveilige locaties worden ook naar aanleiding van signalen van burgers en instanties maatregelen getroffen. Deze signalen zijn veelal gebaseerd op verkeersonveiligheidsgevoelens, ook wel subjectieve verkeersonveiligheid genoemd. De te treffen maatregelen zijn mede afhankelijk van de objectieve verkeersveiligheid en prioritering van de gesignaleerde problematiek.

Educatie en voorlichting

Voorgesteld wordt om de op de weggebruiker gerichte aanpak te continueren. Hierbij moeten de aandachtspunten fietser, snor- en bromfietser, automobilist en vrachtautochauffeur prioriteit krijgen. Hierbij wordt het principe van Permanente Verkeers Educatie (PVE) gevolgd. Het streven is om de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer.

Ten aanzien van voorlichting wordt aangesloten bij landelijke en regionale acties over verkeersveiligheid.

Met scholen worden nieuwe VEBO- en VEVO-convenanten afgesloten (of bestaande verlengd). Doel is om het overleg tussen scholen, verkeersouders, ondersteunende diensten en gemeente te bevorderen. Per school wordt een verkeerscoördinator ingesteld, die alle zaken rondom verkeersveiligheid coördineert. Dit in samenwerking met de gemeente, RMO, ROVL, de politie, 3VO, verkeersouders en schoolbegeleidingsdiensten (BCO) en vergelijkbare organisaties.

Handhaving

Met betrekking tot verkeerstoezicht wordt voorgesteld om het VerkeersHandhavings Team (VHT) te blijven ondersteunen. Daar waar mogelijk wordt gestreefd naar het uitbreiden van de handhaving op gemeentelijke wegen en vrachtverkeer, en het afstemmen van de handhaving op de heersende onveiligheid (objectief en subjectief). Verder is het Venloos streven erop gericht om de bestuurlijke handhaving zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen. Dan pas is de verkeershandhaving op lokaal niveau op orde.

Monitoring

In het kader van evaluatie van beleid wordt periodiek een monitoringsrapportage opgesteld om inzicht te geven in de ontwikkelingen. Hierin wordt verkeersveiligheid integraal meegenomen.

INHOUDSOPGAVE

Blz.

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Probleemstelling	1
1.3	Doelstelling	2
1.4	Relatie met Hoofdnota 'GVVP Venlo: leefbaar en bereikbaar'	2
1.5	Leeswijzer	3
2	BELEIDSKADER	5
2.1	Landelijk beleid	5
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	5
2.3	Verkeershandhavingsteam	6
3	EVALUATIE VIGEREND BELEID	7
3.1	Realisatie doelstellingen	7
3.2	Gerealiseerde maatregelen en acties 1998-2003	7
3.3	Evaluatie verkeersdrempels.....	8
4	HUIDIGE SITUATIE	9
4.1	Algemeen.....	9
4.2	Objectieve verkeersveiligheid: ontwikkeling ongevallen en slachtoffers	9
4.3	Inrichting infrastructuur	17
4.4	Subjectieve verkeersveiligheid.....	17
4.5	Speerpunten	18
5	DUURZAAM VEILIG	19
6	ORGANISATIE	21
6.1	Positionering verkeersveiligheid.....	21
6.2	Verkeersveiligheid in ruimtelijke plannen	22
7	INFRASTRUCTUUR	23
7.1	Wegcategorisering	23
7.2	Wegen buiten de bebouwde kom.....	29
7.3	Maatregelen binnen de bebouwde kom	30
7.4	Black spots.....	32
7.5	Essentiële herkenbaarheidskenmerken	34
7.6	(Brom)fiets en voetgangers voorzieningen	34
7.7	Schoolomgevingen en schoolroutes	34
7.8	Spoorwegovergangen	35
8	EDUCATIE EN VOORLICHTING	36
8.1	Educatie	36
8.2	Voorlichting	37
9	HANDHAVING	39
9.1	Verkeershandhavingsteam (VHT).....	39
9.2	Bestuurlijke handhaving.....	39
10	BESLISPUNTEN	41

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Venlo wordt net als alle andere gemeenten in Nederland geconfronteerd met de consequenties van het almaar toenemende autoverkeer. Een van de belangrijke (negatieve) consequenties is de verkeersonveiligheid. Landelijk komen gemiddeld ongeveer 900 à 1000 mensen om bij een verkeersongeval en belanden er ruim 18.000 mensen in het ziekenhuis. Deze verkeersonveiligheid kost de maatschappij veel geld. Schattingen geven aan dat hier circa 6 miljard euro (prijspeil 2003) per jaar mee gemoeid is. Dit is meer dan de totale schade van files in Nederland, en wordt maatschappelijk als veel te hoog ervaren.

Het huidige verkeersveiligheidsplan is in 1993 vastgesteld. Dit plan is het afgelopen decennium de leidraad geweest voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid. De meeste onderdelen hiervan zijn gedateerd, omdat er afgelopen jaren veel ontwikkelingen hebben plaatsgevonden in Venlo, zoals Venlo-Zuid, Zonneveld, Stalberg, TradePort West, Veiling ZON e.d. Daarnaast is de gemeente in 2001 bij de herindeling uitgebreid met Tegelen en Belfeld. Het vigerende verkeersveiligheidsplan gaat niet in op deze stadsdelen. Kortom: de bruikbaarheid van het vigerende verkeersveiligheidsplan is fors gedaald en dringend aan herziening toe.

Een ander punt is de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Uit de cijfers blijkt dat de verkeersveiligheid in Venlo zich negatief ontwikkelt ten opzichte van het gemiddelde in Nederland en vergelijkbare gemeenten in Limburg. Wil Venlo deze ontwikkeling ombuigen dan is een adequaat en up-to-date verkeersveiligheidsbeleid nodig dat integraal deel uit maakt van het totale verkeers- en vervoersbeleid.

Naast deze harde cijfers over verkeersveiligheid wijzen de burgers de gemeente dagelijks op verkeersonveilige situaties in hun woonomgeving. Dit noopt tot een planmatige en structurele aanpak van dit probleem.

Bovenstaande ontwikkelingen binnen de gemeente Venlo en de slechte veiligheidspositie vormen aanleiding voor de nieuwe deelnota verkeersveiligheid. Een plan dat alle veiligheidsaspecten integraal belicht en afgestemd is het totale verkeers- en vervoersbeleid (Hoofdnota GVVP) en de andere beleidsvelden binnen de gemeente, zoals ruimtelijke ordening, beheer en onderhoud en milieu.

1.2 Probleemstelling

Uit de huidige ongevalcijfers volgt onderstaande probleemstelling van de deelnota verkeersveiligheid is:

<i>probleemstelling verkeersveiligheid</i>
De verkeersdeelnemer in de gemeente Venlo loopt een veel grotere kans om (ernstig) slachtoffer te worden van een verkeersongeval dan elders in het land

Om bovenstaand centraal probleem adequaat aan te pakken dient de deelnota verkeersveiligheid concreet de volgende vragen te beantwoorden:

- Hoeveel verkeersslachtoffers vallen er jaarlijks in Venlo en wat zijn de oorzaken dat Venlo slecht scoort ten opzichte van landelijke en provinciale cijfers? (objectief)
- Hoe ziet de huidige en toekomstige wegenstructuur van Venlo eruit en in hoeverre voldoen deze wegen aan de gestelde eisen van Duurzaam Veilig? (preventief)
- Op welke punten vinden de Venlose inwoners zich onveilig? (subjectief)
- Wat wordt er reeds gedaan op het gebied van verkeershandhaving, verkeerseducatie en voorlichting, en welke van deze aandachtsgebieden behoeven verbetering?
- In hoeverre is verkeersveiligheid ingebed in andere gemeentelijke taken zoals ruimtelijke ordening, stedenbouw, beheer, onderhoud en onderwijs? (preventief)
- Welke maatregelen dienen genomen te worden om de geconstateerde verkeersonveiligheid in Venlo terug te dringen?

1.3 Doelstelling

Verkeersveiligheid is een aspect dat raakvlakken heeft met vele aanpalende taken van overheidszorg: ruimtelijke ordening, stedenbouw, onderhoud en beheer infrastructuur, onderwijs en welzijn maar ook communicatie. Verkeersveiligheid moet dus steeds integraal meegenomen bij deze aanpalende beleidsterreinen. Hierin schuilt echter ook het gevaar dat verkeersveiligheid bij de integrale afweging onderbelicht wordt. Daarom is het, naast de feitelijke verkeersonveiligheid in Venlo, noodzakelijk het verkeersveiligheidsbeleid een eigen plaats te geven binnen het totale mobiliteitsbeleid.

De centrale doelstelling van de deelnota verkeersveiligheid is:

<i>doelstelling verkeersveiligheid</i>
<p>In aansluiting op de Hoofdnota 'GVVP: Venlo, leefbaar en bereikbaar' een samenhangend verkeersveiligheidsbeleid formuleren en uitvoeren, dat streeft naar:</p> <ul style="list-style-type: none">• 15% minder doden en 7,5% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002. Concreet betekent dit maximaal 5 doden en 90 ziekenhuisgewonden per jaar in 2010.• 25% minder ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers in 2015 ten opzichte van 2002

Naast het terugdringen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers gaat het om het voorkomen van ongevallen en dus slachtoffers. Naast bovenstaande centrale doelstelling streeft Venlo naar:

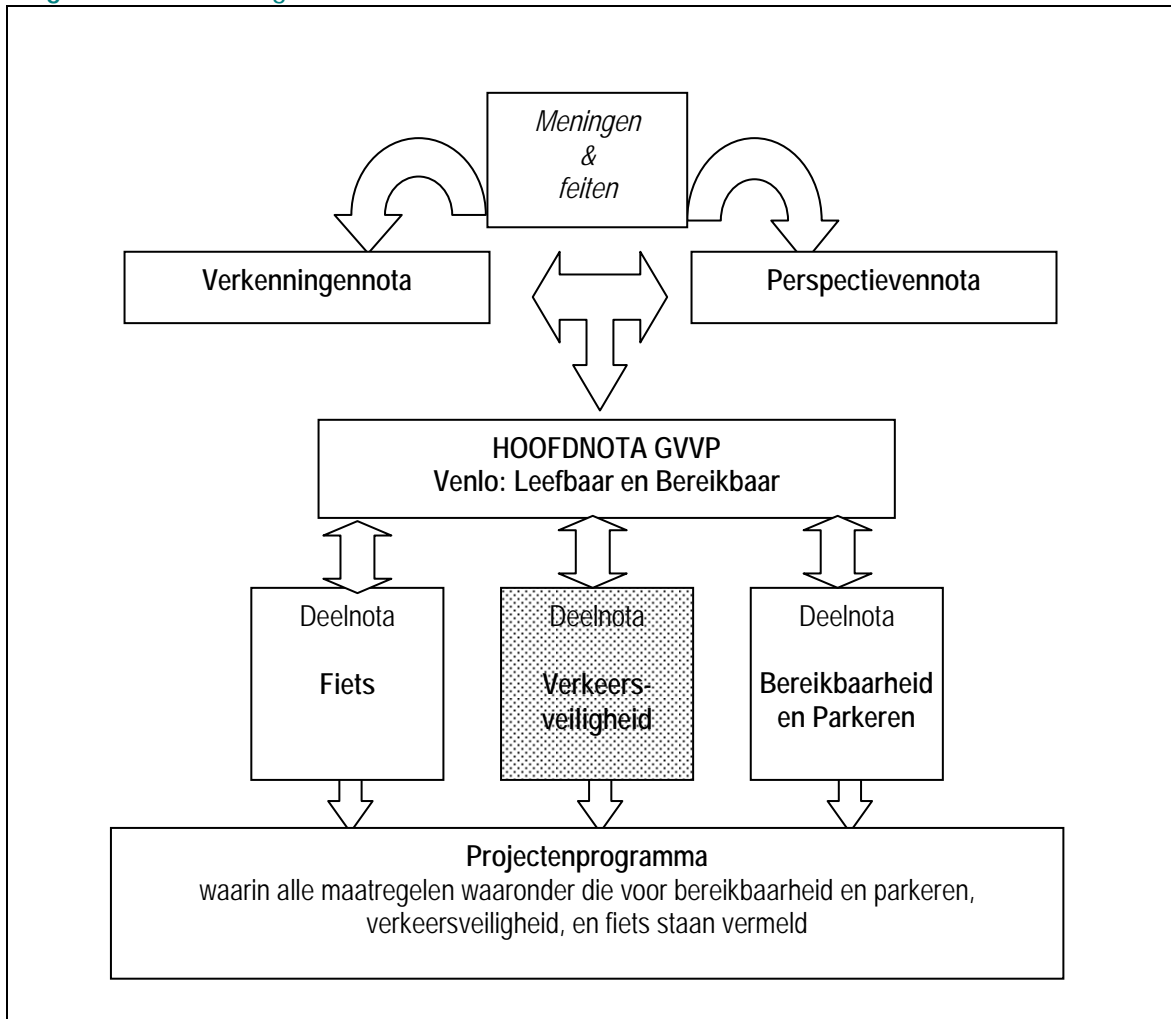
- het verminderen van het aantal klachten over verkeersonveiligheid (gevoel van onveiligheid);
- het verkeersveilig inrichten van woonstraten en hoofdwegen;
- het structureel verankeren van het verkeersonderwijs in het onderwijs van basis- en middelbare scholen;
- het verbeteren van de voorlichting en aan de bevolking en specifieke doelgroepen;
- het intensiveren van de handhaving op belangrijke speerpunten.

Met bovenstaande centrale doelstelling sluit Venlo zich aan bij de landelijke doelstelling met betrekking tot de verbetering van de verkeersveiligheid.

1.4 Relatie met Hoofdnota 'GVVP Venlo: leefbaar en bereikbaar'

De gemeenteraad heeft in juli 2005 de hoofdnota 'GVVP: Venlo, leefbaar en bereikbaar' vastgesteld. Deze nota moet verder worden uitgewerkt in de diverse deelnota's. Onderhavige nota is de uitvoering op het gebied van verkeersveiligheid. In figuur 1 is weergegeven op welke wijze de verschillende nota's met elkaar samenhangen

Figuur 1 Samenhang tussen de nota's



1.5 Leeswijzer

De deelnota Verkeersveiligheid is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 is het beleidskader uiteengezet. Hierbij is ingegaan op de plaats van het verkeersveiligheidsbeleid binnen het totale mobiliteitsbeleid (horizontale inbedding), evenals op de relatie met de plannen van de hogere overheden (verticale inbedding). Hoofdstuk 3 omvat een evaluatie van het huidige verkeersveiligheidsbeleid. In hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie geanalyseerd. Uit deze analyse komen de speerpunten voor het nieuwe beleid naar voren. Op basis van deze speerpunten wordt het nieuwe beleid geformuleerd. In hoofdstuk 5 wordt het algemene Duurzaam Veilig - beleid belicht, waarna in de volgende hoofdstukken dit beleid verder wordt uitgediept per aspect. Hoofdstuk 6 gaat in op de organisatie van verkeersveiligheid binnen de gemeentelijke organisatie. In hoofdstuk 7 komt de visie ten aanzien van infrastructuur en wegencategorisering aan de orde. Hoofdstuk 8 gaat in op de mensgerelateerde aspecten zoals educatie, voorlichting. Tenslotte komt in hoofdstuk 9 de handhaving aan bod.

2 BELEIDSKADER

Het beleidskader vormt de basis voor het verkeersveiligheidsplan. In het beleidskader zijn de uitgangspunten en relaties tussen het verkeersveiligheidsplan van Venlo en het nationale en provinciale beleid beschreven.

2.1 Landelijk beleid

In 2004 is het landelijke verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd in de Nota Mobiliteit (NoMo). De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeer- en vervoersplan en is de opvolger van het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II). In de NoMo is het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte verder uitgewerkt en is het verkeer- en vervoersbeleid beschreven.

Jaarlijks vallen in Nederland 900 à 1.000 doden en 18.000 ziekenhuisgewonden. Dit veroorzaakt naast het vele menselijk leed, ook enorme financiële schade. De jaarlijkse kosten worden geraamd op 9 miljard euro. Het rijk wil dit aantal slachtoffers fors terugdringen om ook de komende decennia tot de top blijven behoren van de veiligste landen van Europa. In 2010 moet het aantal slachtoffers teruggebracht zijn tot 900 doden per jaar (een daling van -15% t.o.v. 2002), en 17.000 ziekenhuisgewonden (een daling van -7,5% ten opzichte van 2002). In 2020 mogen er landelijk niet meer dan 640 doden (-40%) en 13.500 ziekenhuisgewonden (-30%) vallen

De veiligheidsdoelstellingen waren in het verleden moeilijk haalbaar. Daarom heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met het Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en Unie van Waterschappen een intentieverklaring ondertekend over Duurzaam Veilig Verkeer (DVV). Een verdere beschrijving van het DVV-concept staat in hoofdstuk 5.

De NoMo streeft naar een hoger verkeersveiligheidsniveau door het verder inbedden van verkeersveiligheid in wegbeheer, onderwijs, rijopleiding, handhaving, voorlichting en het verscherpen van voertuigeneisen.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

De NoMo gaat uit van een directe doorvertaling van de landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling naar een regionale doelstelling. Dit houdt in dat alle wegbeheerders, ongeacht specifieke lokale situaties, dezelfde doelstelling hanteren.

De provincie coördineert de aanpak van de verkeersveiligheid. De laatste jaren is het aantal verkeersslachtoffers in Limburg fors gedaald. Toch waren er in 2002 nog 79 doden en 746 ziekenhuisgewonden als gevolg van ongeveer 17.000 ongevallen. In 2003 waren dat er minder als gevolg van het beleid met intensieve verkeershandhaving, educatieprojecten en infrastructurele maatregelen: 75 doden en 682 ziekenhuisgewonden. Dit is in lijn met de verkeersveiligheidsdoelstelling.

Het provinciale beleid ten aanzien van verkeer en vervoer is ingebed in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 'Liefde voor Limburg' (stand januari 2005). Het verkeersveiligheidsbeleid is meer verwoord in de discussienota Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Het PVVP is echter nog in ontwikkeling en zal naar verwachting eind 2006 worden vastgesteld.

2.2.1 ROVL

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), waarin de meest betrokken actoren op het gebied van verkeersveiligheid zitting hebben, geeft inhoud aan het provinciaal verkeersveiligheidsbeleid. Het ROVL heeft als ambitie dat Limburg de meest verkeersveilige provincie of regio van Europa te wordt. Daarbij wil ze dat het gehele wegennet wordt aangelegd en ingericht volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Bovendien moet iedere verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, en motivatie hebben voor een veilige deelname aan het verkeer. Ten aanzien van verkeershandhaving wil het ROVL ten eerste inzetten op

preventieve maatregelen. Wanneer deze niet voldoende zijn wordt ingezet op de curatieve, gedragscorrigerende verkeershandhaving.

Om bovenstaande ambities te bereiken heeft het ROVL de nota Strategie voor dynamische programmering 2004-2007 opgesteld. Dit bevat een strategisch plan waarin het ROVL vorm en inhoud geeft aan de mensgerichte kant van het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode van 2004 tot 2007.

2.2.2 RMO Venlo-Venray

In het kader van de planwet Verkeer heeft de Provincie Limburg de zogenaamde RMO's in het leven geroepen om tot een goede regionale afstemming te komen inzake verkeers- en vervoersonderwerpen, waaronder verkeersveiligheid. De gemeente Venlo maakt deel uit van het RMO Venlo-Venray.

Voor het RMO Venray-Venlo is thans geen specifiek verkeers- en vervoersbeleid voorhanden, dat inhoud geeft aan de landelijke veiligheidsdoelstelling. Wel worden er separaat acties gehouden die, in meer of minder mate, een bijdrage leveren aan het terugdringen van de verkeersonveiligheid.

2.3 Verkeershandhavingsteam

De repressieve verkeersveiligheid in de vorm van handhaving is een taak van het Verkeershandhavingsteam (VHT) Limburg Noord. In dit team, dat sinds 2001 bestaat, hebben de volgende partners zitting: Provincie Limburg, politiekorps Limburg-Noord, bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie en Justitie. De partners werken samen met wegbeheerders en organisaties als 3VO en ROVL en sluiten aan op landelijke en regionale verkeersacties. De speerpunten waar het VHT op controleert staan bekend onder de naam HelmGRAS, te weten:

- Helm;
- Gordel;
- Roodlicht;
- Alcohol;
- Snelheid.

3 EVALUATIE VIGEREND BELEID

3.1 Realisatie doelstellingen

Voor de gemeentelijke herindeling kende de drie voormalige gemeenten diverse beleidsplannen ten aanzien van verkeersveiligheid. In Venlo was dit het 'Beleidsplan Verkeersveiligheid' van 1993. In Tegelen en Belfeld waren dat het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan Tegelen 1996 en Verkeerscirculatieplan Belfeld 1995. De hoofddoelstelling van alle drie de beleidsplannen was, conform de landelijke doelstelling, het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

In concrete ongevals cijfers betekent dit:

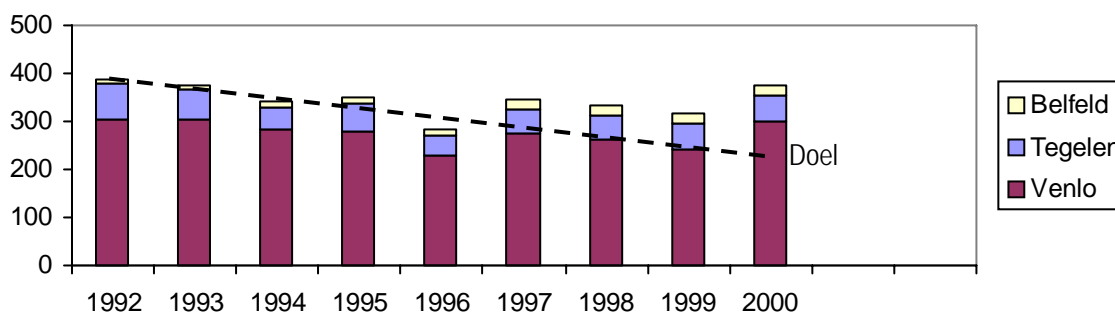
Tabel 1 Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers

	Peiljaar 1992	Doelstelling 2000	Realisatie 2000
Venlo	305	170	298
Tegelen	74	43	56
Belfeld	9	6	22
Totaal	388	219	376

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de gestelde verkeersveiligheidsdoelstellingen niet zijn gehaald. In de periode 1992 – 2000 is het aantal verkeersslachtoffers in de (grote) gemeente Venlo met slechts 3% afgenomen. Dit is minder dan de landelijke (-8%) en provinciale afname (-4%). Er is dus wel sprake van een afname van het aantal verkeersslachtoffers maar de gestelde doelstellingen uit de vigerende verkeersveiligheids- en beleidsplannen zijn niet gehaald. In het volgende hoofdstuk wordt hier dieper op ingegaan.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in de voormalige gemeenten weergegeven.

Figuur 2. Ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in de voormalige gemeenten.



3.2 Gerealiseerde maatregelen en acties 1998-2003

Op basis van de vigerende beleidsplannen en het voortschrijdende beleid ten aanzien van Duurzaam Veilig zijn er in de afgelopen jaren veel verkeersveiligheidsmaatregelen en -acties uitgevoerd.

De verkeersmaatregelen passen in principe allemaal in het kader van Duurzaam Veilig, maar soms is het primaire belang van de maatregel niet verkeersveiligheid maar doorstroming. Een voorbeeld hiervan is de aanleg Verbindingsweg-Noord waarbij de nadruk lag op het verbeteren van de doorstroming en het verbeteren van de

leefbaarheid in Tegelen. Maar ondanks het andere accent heeft deze verbinding ook een positieve bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid in Tegelen.

Afgelopen jaren zijn er verschillende verkeersmaatregelen uitgevoerd. Op hoofdlijnen hebben deze maatregelen betrekking op:

- Black spots. Afgelopen jaren zijn er op 6 black spots maatregelen genomen. Er resteren echter nog steeds enkele black spots; vooral op locaties die wachten op de aanleg van de A73 en mogelijk de A74;
- 30 km/u-gebieden. Venlo is in het begin van de jaren negentig gestart met het inrichten van verblijfsgebieden als 30km/h gebied. Vooral in 2001 heeft dit geresulteerd in de 'ombouw' van veel verblijfsgebieden.
- Bromfiets op de rijbaan. Per 15 december 1999 is invulling gegeven aan deze landelijke maatregel.
- Voorrang Fietser Van Rechts. Per 1 mei 2001 zijn diverse kleine maatregelen getroffen om de landelijke maatregel 'voorrang verlenen aan fietsers van rechts' in te kunnen voeren.
- Uniformering rotondes. In afgelopen jaren zijn alle rotondes in Venlo uniform uitgevoerd, waarbij de fietser binnen de bebouwde kom voorrang heeft.
- Wegencategorisering. In 2001 is het gehele wegennet van Venlo gecategoriseerd volgens de principes van Duurzaam Veilig.
- Fietsvoorzieningen. In het afgelopen decennium zijn veel fietsvoorzieningen aangelegd. Deze voorzieningen zijn veelal separaat aangelegd, zonder daarbij direct het doel van een samenhangend fietsnetwerk na te streven.
- Verkeerseducatie. De gemeentelijke inzet voor verkeerseducatie heeft zich de afgelopen jaren in hoofdzaak beperkt tot het afsluiten van de zogeheten VEVO en VEBO-contracten met de basisscholen en middelbare scholen. Verder is er bij een aantal scholen aandacht geweest voor de directe schoolomgeving.
- Verkeershandhaving. In 2001 heeft de politie de verkeershandhaving structureel opgepakt door het instellen van het Verkeershandhavingsteam (VHT) Limburg Noord.
- Beveiliging van spoorwegovergangen. Conform het rijksbeleid van het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) zijn de afgelopen jaren voor de gelijkvloerse spoorwegovergangen in Venlo plannen ontwikkeld en maatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid ter plaatse te verhogen.
- Verbetering van de subjectieve veiligheid door het gevoel van veiligheid te vergroten door infrastructurele maatregelen, voorlichting en handhaving.

3.3 Evaluatie verkeersdrempels

In het kader van Duurzaam Veilig zijn het afgelopen decennium de meeste woonwijken in Venlo heringericht tot 30 km/h-zone. Daarbij zijn in totaliteit 500 à 600 verkeersdrempels aangelegd. De meeste hiervan zijn gerealiseerd in 2001 en 2002. In deze periode is een inhaalslag gemaakt en zijn in een relatief korte tijd ruim 215 drempels gerealiseerd. Dit heeft een aantal klachten van burgers tot gevolg gehad. Naar aanleiding hiervan heeft de voormalige raadscommissie SVNM verzocht om het 30 km/h-beleid en vooral de snelheidsremmers te evalueren. De conclusies van de evaluatie zijn in het kort:

- Drempels zijn als snelheidsremmer zeer effectief. Uit landelijk onderzoek blijkt dat in woongebieden, die ingericht worden als 30km/h gebied, het aantal verkeersslachtoffers aanzienlijk afneemt.
- Het aantal klachten is, in verhouding tot het aantal drempels, gering. Over 15 drempels zijn circa 30 klachten bekend. In verhouding tot het totale aantal drempels mag dit als gering gekwalificeerd worden.
- Bij 13 van de 15 drempels waarover klachten bekend zijn, betreft het de zogenaamde Maldense busvriendelijke drempel.
- De keerzijde van deze positieve ontwikkeling is de overlast die drempels in bepaalde gevallen voor de directe omgeving en omwonenden kunnen opleveren. De klachten betreffen vrijwel alleen trillingshinder. Bij een juiste passeersnelheid leveren drempels echter voor de weggebruikers en omwonenden weinig overlast op.

Op basis van bovengenoemde evaluatie heeft de gemeente Venlo 3 drempels verwijderd en 5 drempels aangepast. Het betreft hier allemaal Maldense busvriendelijke drempels.

4 HUIDIGE SITUATIE

4.1 Algemeen

Verkeersveiligheid wordt beïnvloed door verschillende beleidsterreinen. Bij de analyse van de huidige situatie zijn de volgende invalshoeken meegenomen:

- objectieve verkeersveiligheid. In het kort volgt de ontwikkeling van het aantal verkeersongevallen en – slachtoffers in de loop der jaren, en worden de Venlose cijfers vergeleken met de doelstellingen en vergelijkbare steden.
- subjectieve verkeersveiligheid. De klachten van bewoners en de wijkraden geven aan in hoeverre er sprake is van ‘verkeersdreiging’.
- preventieve verkeersveiligheid: Aan de hand van de richtlijnen van Duurzaam Veilig worden de wegen in Venlo getoetst op hun veilige inrichting.
- organisatie. In het kort wordt aangegeven welke vakgebieden betrokken zijn bij verkeersveiligheid en hoe dit is ingebed in de gemeentelijke organisatie.
- verkeerseducatie en voorlichting. Welke onderwijsmethoden en voorlichtingscampagnes worden gebruikt;
- handhaving.

4.2 Objectieve verkeersveiligheid: ontwikkeling ongevallen en slachtoffers

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de ongevallen en slachtoffers tussen 1997 en 2005 weergegeven.

Tabel 2 Verkeersongevallen en -slachtoffers naar afloop in de gemeente Venlo (1997-2005)

jaar	ongevallen					slachtoffers				
	Dodelijk	ziekenhuis	overig gewond	uitsluitend schade	totaal	dood	ziekenhuis	overig	totaal	tot. ernstig sl.offer
1997	9	101	181	2037	2328	9	119	220	348	128
1998	11	86	169	2290	2556	11	98	227	336	109
1999	2	102	160	2327	2591	2	125	201	328	127
2000	11	97	180	2161	2449	13	125	243	381	138
2001	4	64	126	1702	1896	4	78	171	253	82
2002	7	108	110	1610	1835	7	139	170	316	146
2003	6	59	88	923	1076	6	74	124	204	80
2004	3	61	64	803	931	3	69	86	158	72
2005	3	49	92	751	895	3	60	111	174	63
Gem. 01-03	5.7	77	108	1412	1602	5.7	97	155	258	103

Bovenstaande tabel illustreert dat er de laatste jaren minder ongevallen zijn geregistreerd dan eind jaren negentig. Dit effect is vooral toe te schrijven aan de afname van het aantal ongevallen met uitsluitend materiele schade is. Hierbij speelt een afnemende registratiegraad van de ongevallen een rol.

In Venlo zijn in de periode 2001-2003 jaarlijks gemiddeld 1602 ongevallen en 258 slachtoffers geregistreerd. Van de 258 slachtoffers zijn er 6 gestorven, 97 in het ziekenhuis opgenomen en 155 licht gewond.

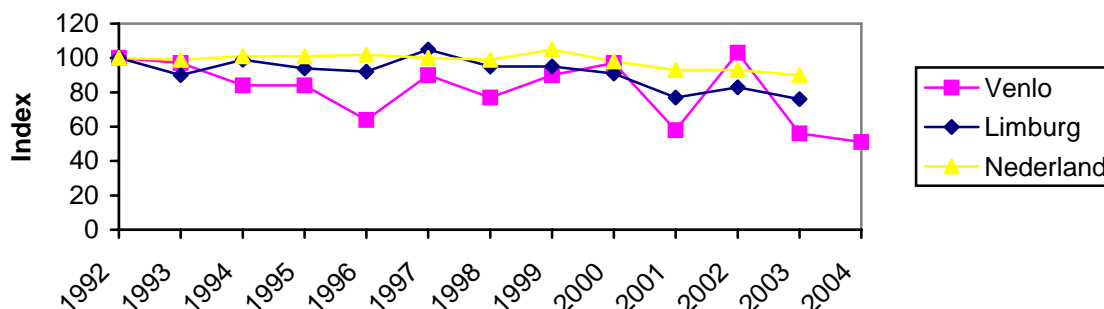
Het beeld van het aantal verkeersslachtoffers¹ verloopt grillig, maar vertoont de laatste jaren een duidelijke afname. Vielen er tussen 1997 en 2000 jaarlijks nog ruim 300 slachtoffers; vanaf 2003 is dit aantal gedaald naar 150 à 200 slachtoffers per jaar. Mogelijk dat de realisatie van de vele 30 km/h-gebieden in 2001 en 2002 duidelijk effect heeft gesorteerd.

In absolute zin is het aantal verkeersslachtoffers in Venlo hoog; het gemiddelde van 258 verkeersslachtoffers per jaar is beduidend hoger dan op basis van de doelstelling verwacht.

¹ verkeersslachtoffers: doden en gewonden

Wat betreft de ernstige verkeersslachtoffers² vonden er in de analyseperiode 2001-2003 jaarlijks gemiddeld 97 ziekenhuisopnames plaats en vielen er 6 doden. Gemiddeld per jaar zijn dit 103 ernstige verkeersslachtoffers. Over langere periode bezien neemt het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Venlo af. Daar waar dit aantal in geheel Nederland en Limburg geleidelijk daalt, vertoont de tendens in Venlo een grillig verloop, met grote afnamen maar ook grote toenames. Zie onderstaande grafiek.

Figuur 3. Ontwikkeling van ernstige verkeersslachtoffers 1992-2005 (1992 = 100)

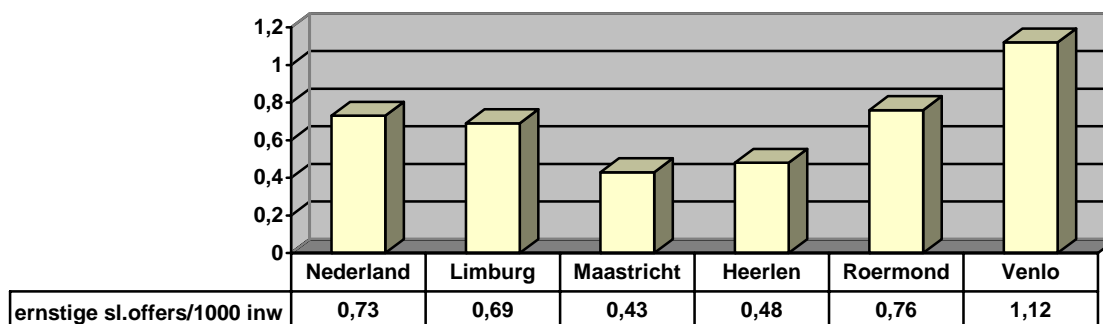


Conclusie: de verkeersveiligheid in de gemeente Venlo heeft zich in het afgelopen decennium positief ontwikkeld, maar het aantal slachtoffers per 1000 inwoners is in vergelijking met andere Limburgse steden nog steeds hoog.

4.2.1 Vergelijking andere Limburgse steden

Het absolute aantal verkeersslachtoffers zegt op zich nog weinig over het veiligheidsniveau op de Venlose wegen. Aan de hand van de situatie elders in Limburg kan deze kwaliteit wel vergelijkenderwijs worden geschetst. Hieronder zijn de verkeersveiligheidscijfers van de grootste Limburgse vergeleken met die van Venlo.

Figuur 4. Aantal ernstige verkeersslachtoffers per 1000 inwoners per jaar (2001-2003)



Uit bovenstaande tabel blijkt dat in Venlo relatief veel slachtoffers vallen in het verkeer. Het aantal ernstige verkeersslachtoffers in Limburg per jaar is 0,69 per 1000 inwoners; in Venlo is dit 1,12. In vergelijking met de Provincie vallen er in Venlo dus ruim 60% meer slachtoffers. In vergelijking met bijvoorbeeld Maastricht en Heerlen kent Venlo het dubbele aantal ernstige verkeersslachtoffers per jaar per 1000 inwoners. In Venlo loopt men dus als verkeersdeelnemer een hoog risico om ernstig verkeersslachtoffer te worden.

² ernstige verkeersslachtoffers: doden en ziekenhuisgewonden

4.2.2 Redelijkheids- en effectiviteitsprincipe

Er is geen direct aanwijsbare oorzaak waarom Venlo extreem meer verkeer op het wegennet heeft dan vergelijkbare plaatsen als Heerlen en Maastricht. Ook die steden kennen doorgaande autosnelwegen met vrachtverkeer en hebben een stedelijk centrum dat regionaal gericht is. Het is daarom van belang om die speerpunten te selecteren die, in vergelijking met andere plaatsen, extra onveilig zijn en dus in potentie een substantiële bijdrage kunnen leveren aan het reduceren van de verkeersonveiligheid (**redelijkheidsprincipe**). Bovendien is het zaak die situaties/speerpunten te kiezen waarvan de aanpak naar verwachting effectief is (**effectiviteitsprincipe**).

Bij het zoeken naar speerpunten om het aantal ernstige verkeersslachtoffers te verminderen staan dus twee principes centraal. Aan de hand van het **redelijkheidsprincipe** wordt gezocht naar ongevalsgroepen waar de Venlonaar een hoger risico loopt om een ernstig verkeersslachtoffer te worden dan elders. Een toetsing op grond van dit principe levert de volgende speerpunten op:

Tabel 3. Ongevalsgroepen met relatief hoge verkeersslachtofferkans

ongevalsgroep
• auto
• flankongeval
• ongeval op een kruispunt
• vrachtauto (als botspartner)
• snor- of bromfiets (op gemeentelijke wegen)
• fiets (op gemeentelijke wegen)
• 18-24, 30-39 en 40-49 jarigen (op gemeentelijke wegen)

Bij het **effectiviteitsprincipe** worden ongevalsgroepen gezocht die een beduidend hoger aandeel (dan in Nederland of de provincie Limburg) hebben in het totale aantal ernstige verkeersslachtoffers én waarvoor een effectieve aanpak denkbaar is. Reduceren van de omvang van deze ongevalsgroep kan het meeste bijdragen aan het reduceren van het aantal ernstige verkeersslachtoffers. De speerpunten op basis van het effectiviteitsprincipe zijn:

Tabel 4. Ongevalsgroepen met hoog aandeel in totaal aantal verkeersslachtoffers

ongevalsgroep	ernstige slachtoffers per jaar
• personenauto	66
• hoofd(ontsluitings)wegen (excl. A67 en A73)	57
• kopstaartongevallen	45
• A67 en A73 (excl. hoofdontsluitingswegen)	25
• black spots	25
• fiets	19
• bromfiets	19
• wegen <= 50km/h	10

4.2.3 Ongevallenanalyse per item

Hieronder zijn de meest opvallende ongevalsaspecten nader uitgewerkt. Het betreft hier vooral een kwalitatieve verklaring.

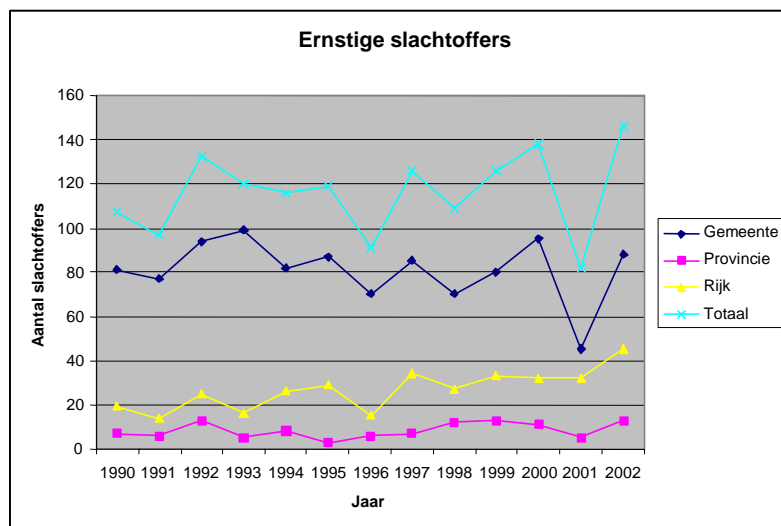
Wegbeheerder

In volgende figuur is het aantal ernstige verkeersslachtoffers naar wegbeheerder weergegeven. De figuur illustreert dat de meeste ernstige slachtoffers op de gemeentelijke wegen vallen, te weten: 63% van het totaal. Het aantal ernstige slachtoffers op de gemeentelijke wegen vertoont sedert 1990 een nagenoeg gelijkblijvend beeld, terwijl op basis van het landelijke beeld een daling verwacht zou mogen worden. Venlo loopt achter bij het landelijk beeld.

Op de rijkswegen is 26% en op de provinciale wegen 11% van de ernstige verkeersslachtoffers geregistreerd. In het ongevalbestand zijn de Venloseweg – Grotestraat - Roermondseweg door Tegelen en de N273 langs Blerick als (vervangende) rijksweg opgenomen.

Op de rijkswegen die op het grondgebied van de gemeente liggen, waaronder de A67 en A73, is sprake van een stijgende trend. De landelijke trend is juist dalend. Dit vraagt nader onderzoek, mede omdat over enkele jaren (na openstelling van A73-zuid en A74) veel meer verkeer over de rijkswegen zal gaan rijden.

Figuur 5. Aantal ernstige verkeersslachtoffers naar wegbeheerder



Vervoerswijze

In onderstaande tabel is het aantal ernstige verkeersslachtoffers naar vervoerswijze weergegeven.

Tabel 5. Aantal ernstige verkeersslachtoffers naar vervoerswijze 2001-2003

Vervoerswijze	dood	ernstig gewond	Totaal	
			Abs.	Rel.
Personenauto	7	150	157	51%
Bestelauto	0	12	12	4%
Vrachtauto	3	5	8	3%
Motor	0	15	15	5%
Overige voertuigen	0	2	2	1%
Bromfiets	4	53	57	18%
Fiets	3	44	47	15%
Voetganger	0	10	10	3%
Totaal	17	291	308	100%

Bovenstaande tabel illustreert dat de personenautomobilist relatief vaak slachtoffer is van een ongeval. Zeker in vergelijking met Nederland en Limburg. Ook de hoge betrokkenheid van vrachtautochauffeurs is opmerkelijk.

Hoofdwegennet en verblijfsgebieden

Als we de ernstige verkeersslachtoffers in Venlo analyseren naar type weg blijkt dat 82% plaatsvindt op de hoofdwegen. Zie volgende tabel.

Tabel 6. Aandeel ernstige verkeersslachtoffers naar type weg

Type weg	aandeel
• hoofdontsluitingswegen	28%
• black spots	21%
• A67 en 73 (excl. aansluitingen op hoofd(ontsluitings)wegen)	20%
• verblijfsgebieden	18%
• overige verkeersaders	13%
Totaal	100%

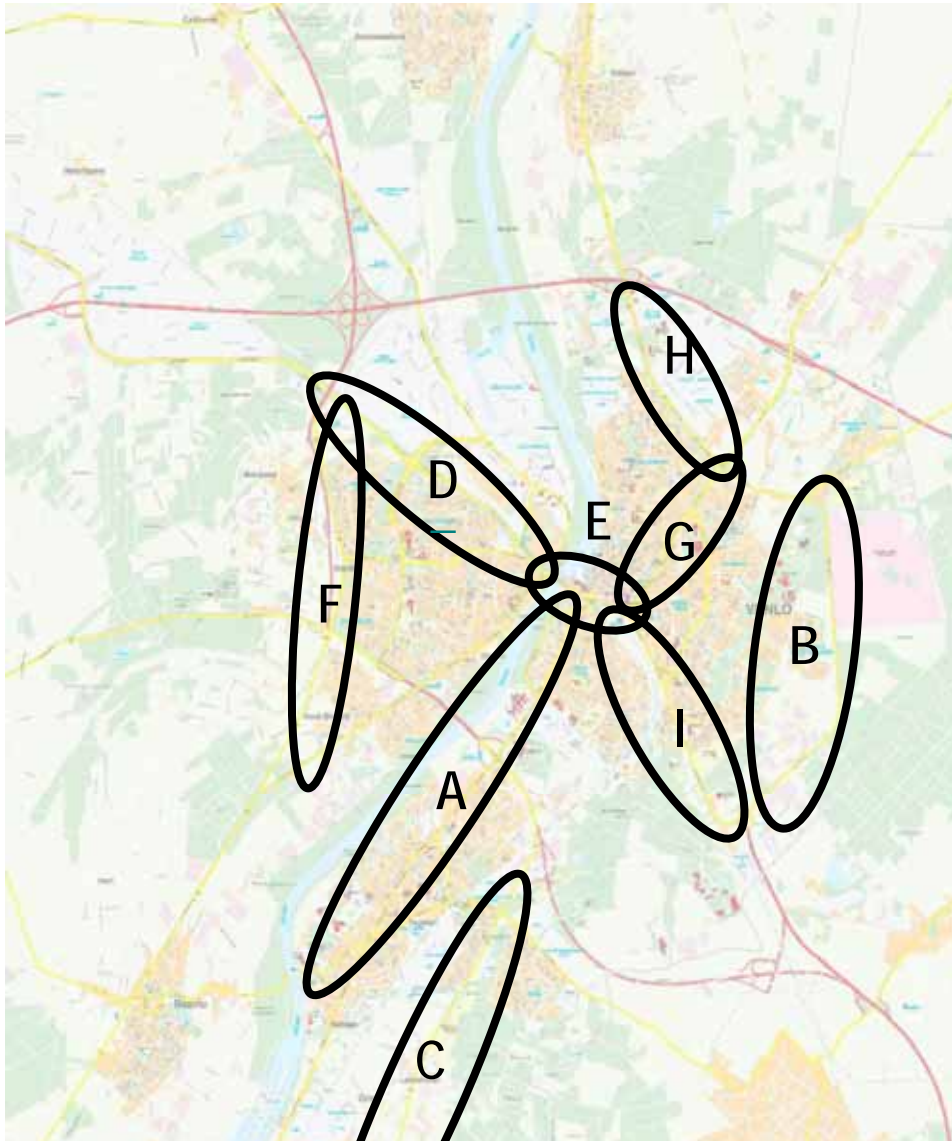
Als we de ongevallen op de wegen verder analyseren blijkt dat er op kruispunten meer ernstige verkeersslachtoffers vallen dan op wegvakken: 55% versus 45%. De black spots nemen met 25 ernstige verkeersslachtoffers hiervan 21 % voor hun rekening.

Op de autosnelwegen A73 en A67 valt, exclusief de aansluitpunten op het onderliggende hoofdwegennet, ongeveer 20% van alle ernstige verkeersslachtoffers. Indien de aansluitpunten worden meegerekend is het aandeel 26%. Op de hoofdontsluitingswegen van Venlo valt 28% van alle ernstige verkeersslachtoffers (excl. de aansluitingen op de autosnelwegen). Zie [Figuur 6](#).

De verkeersveiligheid op de hoofdontsluitingswegen verschilt nogal. In onderstaande tabel zijn de wegen ingedeeld in logische routes. Per route is het aantal ernstige verkeersslachtoffers bepaald. De aantallen zijn zonder en met de black spots opgenomen.

Tabel 7. Aantal ernstige verkeersslachtoffers per route (2000-2002)

Route	wegvak	aantal
A. Venloseweg – Tegelseweg -Grotestraat	(excl.) Roermondsepoort - (incl.) Boxhoverweg	21
B. Weselseweg - Klagenfurtlaan	(excl.) A67 - (incl.) Keulseplein	19
C. Streekweg - Verbindingsweg Noord	(excl.) Venloseweg - gemeentegrens	16
D. Eindhoveneweg	(excl.) N273- (excl.) stadsbrug	10
E. Roermondsepoort - Koninginneplein	(incl.) Koninginneplein - (incl.) stadsbrug	9
F. N273	(incl.) Eindhoveneweg - gemeentegrens	8
G. Burg. van Rijsingel – Krefeldseweg	(excl.) Koninginneplein - (excl.) Europaplein	7
H. Nijmeegseweg	(excl.) A67 - (excl.) Europaplein	7
I. Kaldenkerkerweg	(excl.) Koninginneplein - (excl.) Keulseplein	5



Figuur 6 Onveilige verkeersaders

- A. Venloseweg – Tegelseweg – Grotestraat;
- B. Weselseweg - Klagenfurtlaan;
- C. Streekweg - Verbindingsweg Noord;
- D. Eindhovenseweg;
- E. Roermondsepoort – Koninginneplein - Stadsbrug;
- F. N273;
- G. Burg. v Rijnsingel – Krefeldseweg;
- H. Nijmeegseweg;
- I. Kaldenkerkerweg.

Verblijfsgebieden

In onderstaande tabel is het aandeel ernstige verkeersslachtoffers naar verblijfsgebied weergegeven. In de periode 2000-2002 gaat het om circa 25 verkeersslachtoffers per jaar. Daarmee loopt de verkeersdeelnemer in Venlo een drie maal zo groot risico om (ernstig) slachtoffer te worden van een ongeval dan in Limburg. Bovendien is het aandeel in het totale aantal ernstige verkeersslachtoffers groter dan provinciaal; 7% versus 3%. Het ligt in de lijn der verwachting dat dit aantal zal teruglopen door de realisatie van een groot aantal 30 km/h-zones in 2001.

Tabel 8. Aandeel ernstige verkeersslachtoffers naar verblijfsgebied

Verblijfsgebied	Aandeel
• Blerick	4%
• Venlo-noord en centrum	4%
• Buitengebieden gemeente	3%
• Grotere bedrijfsterreinen	3%
• Venlo zuid	2%
• Belfeld	2%
Aandeel in alle ongevallen	18%

Black spots

Een black spot is kruispunt of wegvak waar in drie jaar zes of meer letselongevallen plaatsvinden. Venlo kent 9 black spots) van in totaal 34 black spots in Limburg. Hiermee staat Venlo bovenaan. De grootste black spot van Limburg is de aansluiting van de Eindhovenseweg op de A73..

Figuur 7. Limburgs grootste black spot: aansluiting Eindhovenseweg-A73

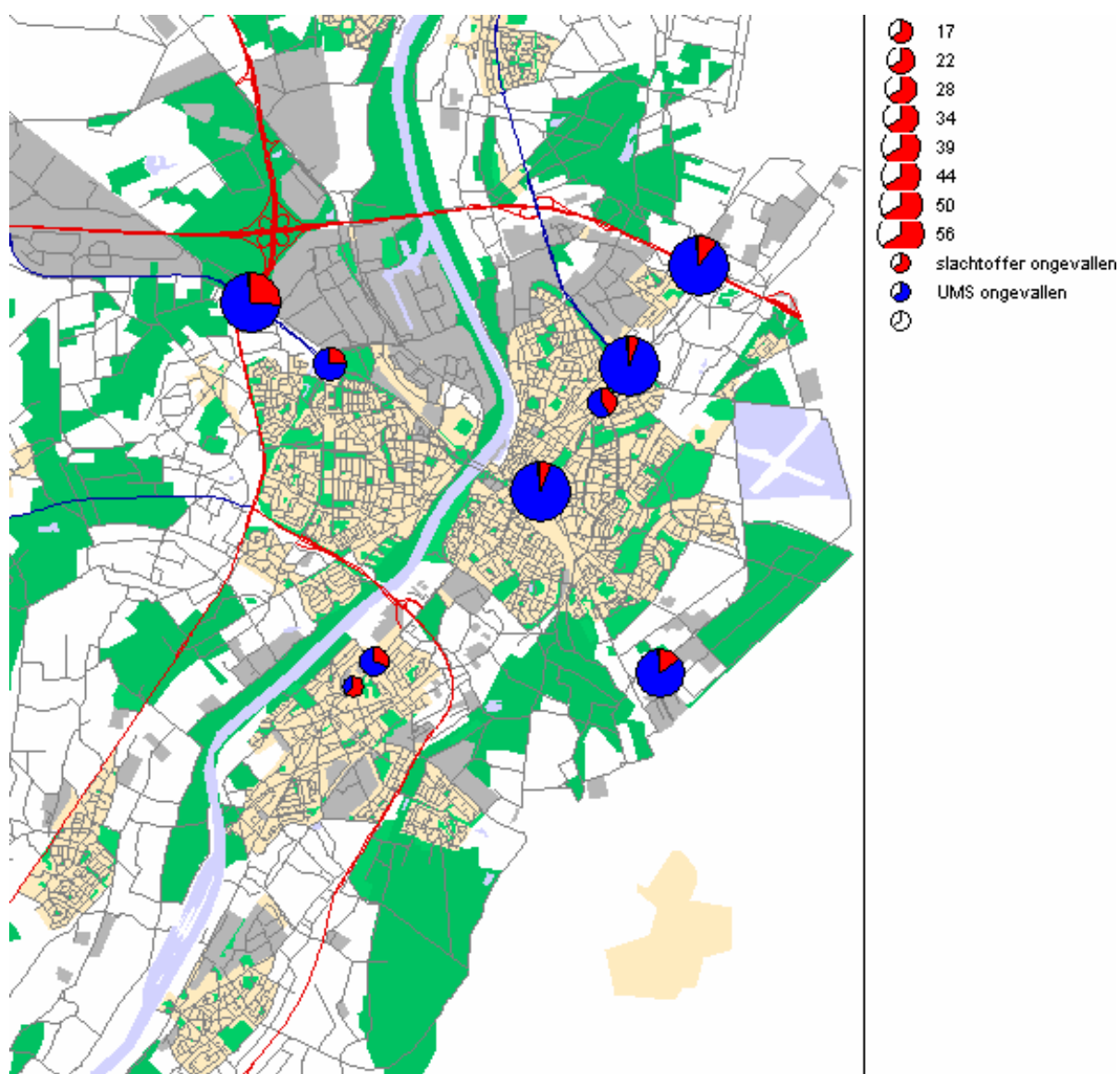


In de volgende tabel en figuur zijn de black spots weergegeven. Alle black spots zijn kruispunten. In totaal vallen 59 ernstige slachtoffers op de black spots. Dit is ruim 19% van het totale aantal ernstige verkeersslachtoffers in de periode 2001-2003. Dit aandeel is opvallend hoog. In de gehele Provincie Limburg vallen op de black spots 'slechts' 3% van de ernstige verkeersslachtoffers.

Tabel 9. Aantal ongevallen op black spots in Venlo naar afloop en jaar (2001-2003)

Nr	Locatie	Wegbeheerder	Ongevallen			ernstige sl.offers	Getroffen maatregel
			dood	letsel	totaal		
1	Eindhovenseweg-A73	Provincie/Rijk	1	17	18	22	Rijstrook afgezet ('03); toerit afgesloten ('06)
2	Koninginneplein	Venlo		12	12	2	
3	Weselseweg - A67	Rijk/Venlo		11	11	9	VRI ('02)
4	Krefeldsewg-Laaghuissgl-Molenstr	Venlo	1	9	10	4	
5	Europaplein	Provincie/Venlo		8	8	4	Turborotonde ('05)
6	Keulseplein	Venlo		8	8	3	
7	Venloseweg-Broeklaan	Rijk/Venlo		7	7	3	VRI ('03)
8	Eindhovenseweg-Groot Bollerweg	Venlo		7	7	10	Roodlicht camera's ('03)
9	Venloseweg-Grotestraat-Muntstraat	Rijk/Venlo		7	7	2	Reconstructie ('06)
Totaal			2	86	88	59	

Figuur 8. Black spots 2001-2003



Zoals blijkt uit de opmerkingen zijn op 6 black spots maatregelen getroffen. Dit heeft een duidelijke positieve invloed gehad op het aantal ongevallen op deze onveilige locaties. Het aantal slachtofferongevallen op deze vijf punten is in de loop der jaren al spectaculair gedaald (-28%). De reductie zal het komende jaar nog groter worden vanwege het 'naijleffect' bij 3-jaars-gemiddelden. Hierbij moet worden opgemerkt dat op de aansluiting N273-Eindhovenseweg de tijdelijke maatregelen van 2003 niet de beoogde slachtofferreductie tot gevolg hebben gehad. In januari 2006 is in overleg met Provincie en Rijkswaterstaat de oostelijke toerit volledig afgesloten.

4.3 Inrichting infrastructuur

4.3.1 Verkeersader

Om veilig te zijn moet de inrichting van de weg afgestemd zijn op de functie en het gebruik. Zo kan de weg de weggebruiker verleiden om het gewenste verkeersgedrag te vertonen. Elk type weg heeft zo zijn eigen inrichtingseisen. In Venlo voldoen niet alle wegen aan de gestelde Duurzaam Veilig - eisen.

Alle hoofd(ontsluitings)wegen getoetst op type scheiding van verkeerssoorten, scheiding van rijrichting, fietsvoorziening, kruispunt, parkeervoorziening, snelheidsremmers, bushalte, erfaansluitingen en oversteekvoorziening. Uit de toetsing blijkt dat ongeveer de helft van de wegvakken van de hoofd(ontsluitings)wegen niet voldoet aan de eisen. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste inrichtingsgebreken opgeschreven.

Tabel 10. Frequent optredende inrichtingsgebreken bij hoofd(ontsluitings)wegen

Frequent optredende inrichtingsgebreken bij hoofd(ontsluitings)wegen
<ul style="list-style-type: none">• ontbreken rijbaanscheiding• ontbreken oversteekvoorzieningen• te veel (rechtstreekse) erfaansluitingen• ontbreken havens bij bushaltes• ontbreken van parkeerverboden• ontbreken fietsvoorzieningen

4.3.2 Verblijfsgebied

Een groot gedeelte van de bebouwde kommen is ingericht als 30km/h gebied. In Venlo, Blerick en Belfeld zijn alle erftoegangswegen ingericht als 30 km/h-gebied. In Tegelen is het centrumgebied nog niet als zodanig ingericht. In het kader van het Centrumplan Tegelen wordt dit gebied in 2006 en 2007 ingericht als 30 km/h-zone. De inrichting van de 30 km/h-gebieden is in het algemeen sober doch doelmatig. Op een aantal straten, vooral oude buurtontsluitingswegen, strookt de inrichting nog niet met de beoogde verblijfsfunctie.

De verblijfsgebieden buiten de bebouwde kom zijn nog niet als 60 km/h-gebied ingericht.

4.3.3 Essentiële herkenbaarheidskenmerken

Naast eisen ten aanzien van Duurzaam Veilig vereist de Nota Mobiliteit dat wegen voldoen aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Het onderscheidend herkenbaarheidskenmerk is de as- en kantmarkering. In Venlo is nog nauwelijks invulling gegeven aan deze inrichtingseis. Wel is hierover een beleidslijn opgesteld, maar op straat is hiervan nog weinig geïmplementeerd. Het aanpassen van de markering loopt mee in de reguliere onderhoudsplanning.

4.4 Subjectieve verkeersveiligheid

Met subjectieve verkeersonveiligheid wordt het gevoel van onveiligheid bedoeld. Het betreft aspecten als te hard rijden, veel verkeer, onoverzichtelijke situaties, enz. Om een beeld te krijgen van de subjectieve verkeersonveiligheid in Venlo zijn twee sporen gevolgd. Enerzijds is er overleg gevoerd met de diverse wijkraden in de gemeente. Anderzijds is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van de campussen van de Onderwijsgemeenschap over de schoolroutes.

4.4.1 Aangedragen probleempunten wijkoverleg

Een deel van de aangedragen probleempunten vanuit het overleg met de vertegenwoordigers van de wijken gaat over verkeersveiligheid. In de bijlage van de Perspectievennota is een totaal overzicht van alle klachten opgenomen. Het is geen complete lijst van alle klachten die leven bij de Venlose burgers, maar het geeft een indruk van de soort klachten en de locatie waarover geklaagd wordt.

Uit de aard van de klachten is een goed beeld van de type problemen te vormen, te weten:

Tabel 11. Aangedragen subjectieve knelpunten

Type knelpunten
<ul style="list-style-type: none">• ontbrekende fietsvoorzieningen• ontbreken van veilige oversteeksituaties voor voetgangers• sluijperverkeer door het buitengebied• te hoge snelheden van motorvoertuigen genoemd

4.4.2 Schoolomgeving en schoolroutes

In het overleg met de vertegenwoordigers van de wijken en de drie campussen van de Onderwijsgemeenschap Venlo en Omstreken is gesproken over schoolroutes. Volgens de betrokkenen verdienen schoolroutes extra aandacht vanwege het 'jeugdige' fietsgedrag in vaak grote groepen. Om de knelpunten inzichtelijk te maken is een enquête uitgevoerd. De belangrijkste knelpunten in de school-thuis-routes zijn:

Tabel 12. Belangrijkste knelpunten school-thuis-routes

Locatie	Type knelpunt
<ul style="list-style-type: none">• Kruising Hagerhofweg - Kraanvogelstraat	Verkeersdrukte
<ul style="list-style-type: none">• Emmastraat - Waterhoenstraat	Verkeersdrukte
<ul style="list-style-type: none">• Spoorwegovergang Vierpaardjes	-
<ul style="list-style-type: none">• Kruising Burg. Gommansstr - Drie Decembersingel	Verkeersdrukte
<ul style="list-style-type: none">• Kruising Burg. Gommansstr - Vastenavondkampstr	Verkeersdrukte
<ul style="list-style-type: none">• Kruispunt N273-Baarlosestraat	Verkeersdrukte, geen voorrang verlenen, hoge snelheid
<ul style="list-style-type: none">• Kruising Shakespearelaan - Vossenerlaan	Verkeersdrukte
<ul style="list-style-type: none">• Kruising St. Urbanusweg - Karbindersstraat	Verkeersdrukte, hoge snelheid
<ul style="list-style-type: none">• Koninginneplein	Verkeersdrukte, geen voorrang verlenen
<ul style="list-style-type: none">• Kruising St. Urbanusweg - Hakkesstraat	Verkeersdrukte, hoge snelheid

4.5 Speerpunten

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse komen de volgende speerpunten naar voren:

- Black spots: Koninginneplein, Krefeldseweg-Laaghuissingel-Molenstraat en Keulseplein;
- De inrichting van de hoofd(ontsluitings)wegen;
- (Schoolgaande) fietsers en bromfietzers;
- Automobilisten op het hoofdwegennet;
- Vrachtverkeer (op de rijkswegen);
- Verblijfsgebieden algemeen en schoolomgeving in het bijzonder.

De genoemde speerpunten zullen vooral van belang zijn bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma. Dit geldt niet alleen voor de infrastructurele maatregelen, maar ook voor de mensgerichte maatregelen.

5 DUURZAAM VEILIG

In het begin van de jaren '90 is een start gemaakt met een nieuwe aanpak van de verkeersonveiligheid: Duurzaam Veilig. In dit hoofdstuk wordt eerst een toelichting gegeven op de visie Duurzaam Veilig. In de volgende hoofdstukken wordt dit algemene beleid nader uitgewerkt op het gebied van organisatie, infrastructuur, voorlichting en educatie en handhaving.

Om het verbeteren van de verkeersveiligheid nieuwe impulsen te geven is in 1997 het concept 'Duurzaam Veilig' geïntroduceerd. In tegenstelling tot het reactieve beleid uit het verleden (bestrijden van ongevallen), wordt met dit principe getracht een systeem in te richten waarvan een preventieve werking uitgaat. Dit concept houdt in dat alle elementen van het verkeer - en het verkeerssysteem op elkaar afgestemd moeten zijn. De kenmerken van een Duurzaam Veilig vervoers- en verkeerssysteem zijn:

- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die de taken van mensen vereenvoudigen en die de mens beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Uitgaande van deze veiligheidsprincipes wordt allereerst de beoogde functie per weg vastgesteld, de zogenaamde wegategorisering. Daarna worden de vormgeving en het gebruik (intensiteit, rijsnelheid) zoveel mogelijk op de beoogde functie afgestemd met de bedoeling om een zoveel mogelijk uniforme inrichting van de weg te verkrijgen. Een weg vervult een verkeers-, ontsluitings- of een verblijfsfunctie. Verkeersveiligheidsproblemen zijn vooral het gevolg van het vervullen van meerdere, strijdige functies door bepaalde wegen. Bijvoorbeeld door gaand verkeer in een verblijfsgebied. Bij de uitwerking van het vorenstaande ligt het accent op het treffen van infrastructurale maatregelen, ondersteund door technologie en communicatie. De volgende vier invalshoeken vormen de basis voor een duurzame aanpak van de verkeersveiligheid:

- infrastructuur: het aanpassen van het wegennet;
- mobiliteit: het terugdringen van het autogebruik;
- ruimtelijke ordening: relatie ruimtelijke ontwikkelingen en verkeersveiligheid;
- mens: het intensiveren van gedragsbeïnvloeding.

Voor de uitvoering van Duurzaam Veilig is gekozen voor een aanpak in twee fasen. In de eerste fase zijn de volgende punten uitgevoerd:

- 30 km/u. inrichten van verkeersluwe verblijfsgebieden;
- 60 km/u. Instellen van 60 km/u-regime in het landelijk buitengebied;
- BOR: Bromfiets op de rijbaan. Op 15 december 1999 is invulling gegeven aan deze landelijke maatregel;
- VFVR: Voorrang Fietsers Van Rechts. Deze landelijke maatregel is ook in Venlo ingevoerd op 1 mei 2001;
- uniformering van rotondes. In de loop der jaren zijn alle rotondes in Venlo uniform uitgevoerd, waarbij de fietser binnen de bebouwde kom voorrang heeft;
- wegategorisering.

De tweede fase van Duurzaam Veilig (DVV2: Decentralisatie Duurzaam Veilig 2) staat een aanpak voor waarbij alle instrumenten voor het bestrijden van de verkeersonveiligheid zo optimaal mogelijk worden ingezet:

- Veilig ingerichte infrastructuur.
 - Instellen van 30 km/u- en 60 km/h-zones; snelheidsbeperking en veilige aansluitingen op verkeersaders;
 - Herinrichting verkeersaders. Bijvoorbeeld verkeerssoorten scheiden (ook naar richting en snelheid), kruispunten omvormen tot rotondes en uniforme markering aanbrengen;
- Verkeerseducatie en voorlichting. Buitenschoolse educatie en training (bromfietscursus, oprissen kennis).
- Gedragsbeïnvloeding. Ontplooiing van activiteiten door het Rijk om de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers en motorrijders) te vergroten.
- Handhaving en regelgeving op het gebied van alcohol- en drugsgebruik, gordel, helm en fietsverlichting.
- Voertuigtechnologie. Het aanscherpen van de voertuigeisen, kentekens, rijvaardigheidseisen.

6 ORGANISATIE

6.1 Positionering verkeersveiligheid

Voor uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid is binnen de gemeentelijke organisatie continue aandacht nodig. De bedoeling hiervan is een structuur te creëren waarbinnen de gemeente, rijk, provincie, politie, particulieren en derden samen goed kunnen werken aan de bevordering van de verkeersveiligheid.

Het verkeersveiligheidsbeleid omvat meerdere taakvelden. Omdat de gemeente bij de planning en uitvoering van dit beleid niet alleen kan en wil staan is betrokkenheid en samenwerking met maatschappelijke organisaties, doelorganisaties, belanghebbenden, bedrijven en particulieren nodig.

Binnen de gemeentelijke organisatie valt of staat een succesvol verkeersveiligheidsbeleid met een goede organisatie. Vooral omdat het verkeersveiligheidsbeleid meerdere taakvelden omvat. In de huidige situatie heeft verkeersveiligheid slechts een beperkte plaats binnen de gemeentelijke organisatie. Om deze organisatie rondom de verkeersveiligheid verder uit te bouwen worden de volgende maatregelen voorgestaan:

- Verkeersveiligheid als vast en herkenbaar punt positioneren in het programma 'Wonen in een Duurzame Leefomgeving';
- Kwaliteitsborging invoeren door stedenbouwkundige plannen, bestemmingsplannen en voorgenomen reconstructies te toetsen op verkeersveiligheid;
- Jaarlijks monitoren en evalueren van verkeersonveiligheid. In het kader van deze beleidsevaluatie stelt de afdeling Stedelijke Ontwikkeling jaarlijks een actieplan op.

Naast de interne organisatie is de externe organisatie van verkeersveiligheid van belang. Vooral omdat de gemeente het beleid niet helemaal alleen kan uitvoeren. Om tot een goede uitvoering van het beleid te komen moet een structuur worden opgezet waarbinnen de betrokken partijen (omliggende gemeenten, Provincie, ROVL, Rijkswaterstaat, politie, belangenorganisaties 3VO en Fietsersbond) samen goed kunnen werken aan de bevordering van de verkeersveiligheid. Afhankelijk van de plannen, de maatregel of de actie geldt dit ook voor andere belanghebbenden, zoals doelorganisaties, vervoermaatschappij en hulpdiensten

De externe organisatie heeft in dit verband vooral betrekking op kennisontwikkeling (gebruik maken van elkaars kennis en kunde), het onderling afstemmen van acties en maatregelen en samenwerken aan (boven)regionale projecten. Nadere aandachtspunten in dit verband zijn:

- Periodiek overleg voeren met vertegenwoordigers van omliggende gemeenten, Provincie, ROVL en Rijkswaterstaat;
- Periodiek overleg en evaluatie met de politie over curatieve en preventieve activiteiten;
- Stimuleren van de lokale afdelingen van 3VO en fietsersbond bij het ontplooiën van acties;
- Faciliteren van en samenwerken met het ROVL en RMO bij regionale verkeersveiligheidscampagnes.

6.2 Verkeersveiligheid in ruimtelijke plannen

Bij ruimtelijke ontwikkelingsplannen komen verschillende beleidsdisciplines bij elkaar. In de praktijk zullen de doelstellingen van de verschillende beleidsdisciplines soms overeenkomen soms elkaar tegenwerken. Verkeersveiligheid dient al in het beginstadium betrokken te zijn bij de globale ruimtelijke visie. Vanuit de ruimtelijke ordening kan dan wel de behoefte bestaan om voorzieningen op een bepaalde locatie te ontwikkelen maar vanuit de verkeersveiligheid kan dat zeer ongewenst zijn. Zo is een school langs een hoofd(ontsluitings)weg zeer onwenselijk. Door verkeersveiligheid vroegtijdig bij ruimtelijke inrichtingsplannen te betrekken kunnen dergelijke beslissingen worden voorkomen en/of kan gezocht worden naar een verkeersveiligere alternatief.

In een verder stadium hebben de doelstellingen van verkeersveiligheid raakvlakken met de stedenbouwkundige uitgangspunten en bereikbaarheidsdoelstellingen. Verkeersveiligheid dient ook in dat stadium onderdeel uit te maken van de integrale benadering bij ruimtelijke plannen. Om de verkeersveiligheid te waarborgen zal altijd een programma van verkeersveiligheidseisen specifiek voor de betreffende ontwikkelingsplannen geformuleerd moeten worden. In het kader van het Duurzaam Veilig zijn daartoe reeds eerder inrichtingseisen opgesteld voor de onderscheiden typen wegen. De inrichtingseisen zijn primair gericht op het voorkomen van onveilige verkeerssituaties.

7 INFRASTRUCTUUR

7.1 Wegcategorisering

Om te komen tot een duurzaam veilige infrastructuur dient te worden uitgegaan van de volgende drie veiligheidsprincipes:

- Het voorkomen van onbedoeld gebruik van infrastructuur. Wegen dienen eenduidig onderscheiden te worden naar functie, namelijk een stroom-, ontsluitings- of verblijfsfunctie. Combinaties dienen zo veel mogelijk uitgesloten te worden, omdat veel ongevallen te maken hebben met een vermenging van functies.
- Het voorkomen van ontmoetingen met hoge snelheids- en richtingsverschillen. Dit zal afhankelijk van de wegcategorie resulteren in scheiding van verkeerssoorten, scheiding naar rijrichting en een beperkt aantal toe te passen uniforme kruispuntoplossingen.
- Het voorkomen van onzeker gedrag van verkeersdeelnemers. De herkenbaarheid van ieder wegtype moet gegarandeerd worden door toepassing van unieke wegelementen. Overgangen tussen wegtypen moeten duidelijk herkenbaar zijn. Dit pleit voor zo weinig mogelijk wegtypen.

Op grond van het voorgaande dient het gemotoriseerde verkeer sterk te worden geconcentreerd op een grofmazig wegennet. Op deze wegen worden gerichte maatregelen getroffen om hinder in de vorm van onveiligheid, barrièrewerking en geluid te bestrijden. Tegelijkertijd worden omvangrijke verblijfsgebieden ingericht, waar het autoverkeer te gast is. Hoge intensiteiten en hoge snelheden komen in deze gebieden niet voor. Het langzaam verkeer (voetgangers, fietsers) heeft binnen de verblijfsgebieden prioriteit. Hierdoor wordt de concurrentiepositie van vooral de fiets ten opzichte van de auto versterkt. Het concentreren van autoverkeer op hoofdwegen en het inrichten van omvangrijke verblijfsgebieden gebeurt zowel binnen als buiten de bebouwde kom en ziet er in hoofdlijnen als volgt uit.

- Buiten de bebouwde kom
Realiseren van een heldere hoofdwegenstructuur, bestaande uit autosnelwegen, autowegen en (veiliger te maken) 80 km/h-wegen tussen de grotere kernen en de regio's; realiseren van grote verblijfsgebieden waar het sluisverkeer geweerd wordt.
- Binnen de bebouwde kom
Grote verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/h; een heldere hoofdwegenstructuur als contramal van de verblijfsgebieden, waarbij de economische centra veilig en redelijk vlot voor alle vervoerswijzen bereikbaar zijn.

Met een op een dergelijke wijze aangepast wegennet worden gunstige voorwaarden geschapen voor mobiliteits- en gedragsbeïnvloeding, indien met fysieke en ondersteunende maatregelen de rijsnelheid daadwerkelijk beteugeld wordt. Een goede ruimtelijke ordening zal de duurzaam veilige verkeersstructuur verder versterken. Op grond van het voorgaande dient een duurzaam veilig wegennet uit te gaan van afbakening van verblijfsgebieden en het optimaliseren van een heldere hoofdwegenstructuur met vier wegcategorieën:

- **Hoofdweg**
De hoofdwegen zijn in het bijzonder gericht op het met hoge snelheid continu doorstromen van motorvoertuigen. De inrichting van de hoofdweg moet gericht zijn op de stroomfunctie en het lange afstandsverkeer (doorgaand verkeer)

Figuur 9. Voorbeeld hoofdweg: A67



- **Primaire hoofdontsluitingsweg**
Primaire hoofdontsluitingswegen dienen om de stadsdelen en de Tradeports te ontsluiten en de kernen onderling te verbinden. Buiten de bebouwde kom is op wegvakken de stroomfunctie dominant, op de kruispunten heeft uitwisselen de prioriteit. Dit type weg vormt de verbindende schakel tussen de hoofdwegen en de secundaire ontsluitingswegen. Dit type weg moet het verkeer van lagere orde wegen verzamelen en naar de hoofdwegen leiden.

Figuur 10. Voorbeeld primaire ontsluitingsweg: Eindhovenseweg



- Secundaire hoofdontsluitingsweg;
Secundaire hoofdontsluitingswegen dienen om de woonwijken en industriegebieden te ontsluiten. Daarmee hebben deze wegen enerzijds een beperkte stroomfunctie en anderzijds een sterke ontsluitingsfunctie. Dit type weg vormt de verbindende schakel tussen de primaire ontsluitingswegen van de stad en echte woonstraten. Deze weg moet het verkeer uit de woongebieden verzamelen en naar de primaire ontsluitingswegen leiden.

Figuur 11. Voorbeeld primaire ontsluitingsweg: Kaldenkerkerweg Tegelen



- Erftoegangsweg
Erftoegangswegen zijn bedoeld om percelen, inclusief woonerven en winkelerven toegankelijk te maken. De verblijfsfunctie is daarbij verreweg het belangrijkste. Op zowel de kruispunten als de wegvakken is er sprake van volledige uitwisseling. Om manoeuvres als in- en uitstappen, laden en lossen van goederen en in- en uitrijden mogelijk te maken moeten wel lagere snelheden worden afgedwongen met snelheidsremmende maatregelen.

Figuur 12. Voorbeeld erftoegangsweg: Zonneveld Blerick



Om de herkenbaarheid van het type weg te verhogen kennen de vier wegcategorieën allemaal hun eigen inrichtings-eisen. Hieronder zijn de kenmerken voor de wegen binnen de bebouwde kom weergegeven:

Tabel 13. Inrichtingskenmerken per wegtype

	Hoofdweg (stroomfunctie)	hoofdontsluiting primair	hoofdontsluiting secundair	woonstraat
Funcie				
Stromen	Sterk	Matig	Zwak	N.v.t.
Ontsluiten	Matig	Matig/Sterk	Sterk	N.v.t.
Verblijven	N.v.t.	Zwak	Matig	Sterk
Gebruik				
Etmaalintensiteit	> 20.000	10.000 – 25.000	5.000 – 15.000	< 5.000
Snelheid (km/uur)	70	50	50	30 of stapvoets
Vorm				
Scheiding rijrichtingen	Ja	Ja	Indien mogelijk	Nee
Type scheiding rijrichtingen	Fysieke scheiding	Bij voorkeur fysieke scheiding, minimaal dubbele asmarkering	Bij voorkeur fysieke scheiding, minimaal asmarkering	Nee
Voorrang	Geregeld	Geregeld	Geregeld	Ongeregeld
Parkeren	Nee, evt. op ventwegen	Nee, evt. op ventwegen	Bij voorkeur in parkeerhavens	Op rijbaan of in havens
Fietsvoorziening	Vrijliggend fietspad of op ventweg	Vrijliggend fietspad of op ventweg	Fietspad of fietsstrook	Op rijbaan
Oversteekvoorzieningen	Ongelijkvloers	Ja, indien nodig; GOP of zebepad	Ja, indien nodig; zebepad en/of middengeleider	Incidenteel (op specifieke locaties)
Snelheidsremmers	Nee	Nee	Soms, incidenteel bij specifieke knelpunten	Ja
Kruisingen	Ongelijkvloers	rotonde of VRI; aantal kruisingen beperken	rotonde, VRI of voorrangskruising Meer kruisingen mogelijk	Ongeregelde aansluitingen
Erfaansluitingen	Nee	Nee	Ja, mits extra aandacht voor uitzicht en veiligheid	Ja
Bushalte	Nee	in bushavens	op de rijbaan	op straat

Voor de kruisingen tussen de diverse typen wegen geldt dat per geval zal moeten worden bekeken hoe de voorrangssituatie vorm wordt gegeven (rotonde, voorrangskruising of verkeerslichten):

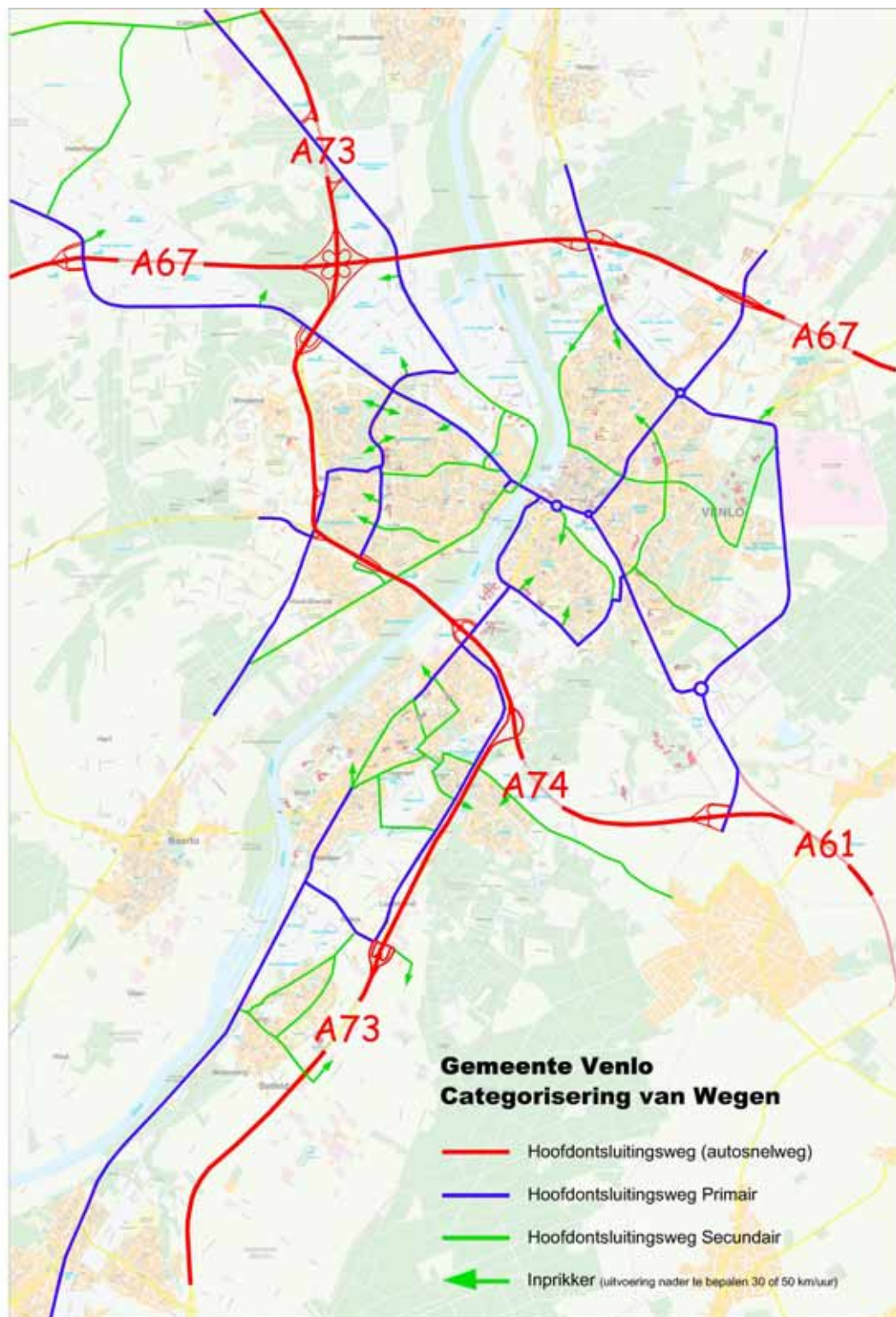
- Kruispunten van stroomwegen onderling of stroomwegen met primaire hoofdontsluitingswegen moet ongelijkvloers worden uitgevoerd.
- Bij kruispunten van hoofdontsluitingswegen is de rotonde de gewenste kruispuntvorm. Nadere studie moet uitwijzen in hoeverre een rotonde vanuit het oogpunt van capaciteit en ruimtebeslag haalbaar is. Op de rotonde binnen de bebouwde kom moet het fietsverkeer voorrang krijgen boven het autoverkeer. Voor voetgangers geldt dat daar waar fietsers voorrang hebben, zebapaden moeten worden aangelegd (voetgangers in de voorrang). Op de rotonde buiten de bebouwde kom krijgt het autoverkeer voorrang boven het fietsverkeer. In Venlo zijn alle rotondes conform deze duurzaam veilig eisen ingericht.

-
- Kruisingen van primaire hoofdontsluitingswegen met een erftoegangsweg moeten zoveel mogelijk vermeden worden.
 - Op 2x2 primaire hoofdontsluitingswegen is in het verleden veelal gekozen voor verkeerslichten vanwege het stroomkarakter (70 km/h) van deze wegen. Met verkeerslichten is in sommige situaties een groene golf te creëren. Bovendien is de capaciteit van een met lichten geregelde kruising meestal groter dan van een rotonde. Met de komst van de turbo-rotonde is de capaciteit van (dubbelstrooks) rotondes sterk vergroot, en dus een goede en veilige kruispuntsvorm voor drukke kruispunten. Uit veiligheidsoverwegingen moeten fietsers op dergelijke rotondes voorrang verlenen. Daarmee zijn turbo-rotondes in principe voorbehouden voor kruispunten buiten bebouwde kom of voor situaties waar geen fietsverkeer aanwezig is.
 - Kruisingen tussen secundaire hoofdontsluitingswegen onderling worden gelijkvloers uitgevoerd met verkeerslichten, een rotonde of met een voorrangsregeling. Kruisingen van de secundaire hoofdontsluitingswegen met erftoegangswegen worden uitgevoerd met snelheidsbeperkende maatregelen (bij voorkeur een uitritconstructie) en een voorrangsregeling.

In volgend figuur is de gewenste categorisering van de toekomstige verkeersstructuur van Venlo volgens Duurzaam Veilig weergegeven. Bij deze concrete categorisering is rekening gehouden met de volgende punten:

- een heldere, duidelijke en eenduidig wegenstructuur;
- de huidige inrichting, functie en gebruik van de wegen;
- grote aaneengesloten verblijfsgebieden. De verblijfsgebieden mogen maximaal circa 700x700 m zijn;
- routes van hulpdiensten en busroutes. Voorkomen is dat nooddiensten en bussen veel snelremmers moeten passeren;
- het fietsroutenetwerk. Het auto- en fietsnetwerk zijn zoveel mogelijk gescheiden.
- beheer- en onderhoudsaspecten.

Figuur 13. Wegencategorisering volgens Duurzaam Veilig



7.2 Wegen buiten de bebouwde kom

7.2.1 Hoofdweg

Voor de stroomwegen (A67, A73 en toekomstige A74) worden geen concrete maatregelen voorgesteld. Het autosnelwegennet (rijkswegen) is voor het grootste deel al duurzaam veilig ingericht.

7.2.2 Primaire hoofdontsluitingsweg

De rijstroken van de primaire hoofdontsluitingswegen (80 km/h) moeten bij voorkeur fysiek gescheiden worden, waardoor inhalen onmogelijk wordt. Indien wenselijk kan een overrijdbare vorm van rijbaanscheiding worden toegepast. Omdat het niet mogelijk is in te halen moet speciale aandacht aan landbouwverkeer worden besteed. In principe moet voor het landbouwverkeer een alternatieve route worden gezocht en op de primaire hoofdontsluitingsweg een verbod voor dit type verkeer worden ingesteld. Waar dit niet mogelijk is en er maar weinig landbouwverkeer aanwezig is kan de verkeerssituatie worden gedoogd. Op de 'drukkere' landbouwroutes zonder alternatieve route zijn parallelvoorzieningen voor het landbouwverkeer (in combinatie met de fietsers) noodzakelijk.

Er zijn momenteel nog geen plannen om op de Venlose primaire hoofdontsluitingswegen (Venrayseweg, Sevenumseweg, Maasbreeseweg, Weselseweg (noordelijk van A67), Klagenfurtlaan) een fysieke rijbaanscheiding aan te brengen. De gemeente voert hierin geen actief beleid; wel wordt bij de eerstvolgende overlappings- of markeringswerkzaamheden een dubbele asmarkering (eventueel met groene vulling) aangebracht.

Langs de primaire hoofdontsluitingswegen moeten vrijliggende fietspaden liggen. Op de meeste wegen van dit type zijn fietspaden aanwezig. De enige uitzondering is de Weselseweg (Straelsebosweg-Duitse grens). Onderzocht wordt of dat ter plaatse een fietspad haalbaar is.

Het huidige snelheidsregime op de primaire hoofdontsluitingswegen is conform de Duurzaam Veilig principes: 80 km/h. De Weselseweg ten noorden de A67 vormt hierop een uitzondering. Het huidige snelheidsregime moet worden gewijzigd in 80 km/h.

7.2.3 Secundaire hoofdontsluitingsweg

De Kaldenkerkerweg in Tegelen is de enige secundaire hoofdontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. In het kader van Duurzaam Veilig worden de fietsstroken omgebouwd tot vrijliggende fietspaden en wordt een dubbele asmarkering aangebracht.

7.2.4 Erftoegangswegen

De gemeente Venlo kent niet veel erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De meeste hiervan voldoen qua gebruik en vorm aan de verblijfsfunctie. Enkele wegen in het buitengebied voldoen niet aan de eisen. Zo vormen bijvoorbeeld Egypte-Natteweg, Broekveldweg, Ulingshofweg-Bevrijdingsweg, Blerickseheideweg, Heymansstraat in de spitsperiodes soms sluiproutes voor het verkeer van de hoofdwegen. Na de realisatie van de A73 en A74 moet de verkeerssituatie op deze wegen nauwgezet gevolgd worden, en indien er dan nog steeds sprake is van sluipverkeer passende maatregelen worden getroffen om het sluipen te ontmoedigen.

Daar waar in de buitengebieden het 'doorgaande' autoverkeer conflicteert met belangrijke (recreatieve) fietsroutes (o.a. Romeinenweg, Jammerdaalseweg, Schandeloselaan) wordt het 'doorgaande' autoverkeer geweerd en ligt het primaat bij het fietsverkeer.

De erftoegangswegen buiten de kom worden op zeer povere wijze ingericht als 60 km/h-gebied. Enkel op onveilige locaties worden maatregelen getroffen. Bij het ontwerp van deze maatregelen (vaak snelheidsremmers) dient rekening te worden gehouden met de grote afmetingen van landbouwvoertuigen, zowel in lengte, hoogte als breedte.

7.3 Maatregelen binnen de bebouwde kom

7.3.1 Primaire hoofdontsluitingsweg

Op het merendeel van de primaire hoofdontsluitingswegen binnen de bebouwde kom is al een fysieke rijbaanscheiding aanwezig. Daar waar de ruimte aanwezig is voor een fysieke rijbaanscheiding wordt deze, bij de eerstvolgende reconstructie, aangebracht. Op wegen waar de fysieke scheiding onmogelijk is wordt volstaan met een dubbele asmarkering.

Op primaire hoofdontsluitingswegen moet de fietser overal fysiek gescheiden zijn van het autoverkeer. Waar dit niet het geval is (Kaldenkerkerweg (Vierpaardjes-Philips II-laan), Guliksebaan (Ganzenstraat-Vierpaardjes) en Vierpaardjes) moeten vrijliggende fietspaden sterk overwogen worden.

Het parkeren op de primaire ontsluitingswegen moet buiten de rijbaan plaatsvinden; tenminste in langspaarvakken en bij voorkeur op een ventweg. Op de Kaldenkerkerweg in Venlo moeten de haakse parkeervakken ter hoogte van het station worden veranderd, zodat de gevaarlijke situaties bij het deparkeren worden opgelost. Een studie moet uitwijzen of dat parkeren op een ventweg haalbaar is.

Het huidige snelheidsregime op de primaire hoofdontsluitingswegen is conform de Duurzaam Veilig-principes. Om de rondwegfunctie van Verbindingsweg-Noord te onderstrepen moet de snelheidslimiet op deze weg worden verhoogd naar 70 km/h. Nader overleg met Rijkswaterstaat en akoestisch onderzoek moet uitwijzen of dat dit mogelijk is.

Langs diverse primaire hoofdontsluitingswegen in Venlo liggen woningen en/of bedrijven, waardoor veel erf-aansluitingen voorkomen op dit type wegen. Daar waar mogelijk moeten de erf-aansluitingen worden opgeheven of moet gezocht worden naar een oplossing met een parallelweg. Bij toekomstige plannen dienen extra aansluitingen op dit type weg voorkomen te worden.

Kruisingen van de primaire hoofdontsluitingswegen met secundaire ontsluitingswegen worden bij voorkeur uitgerust met verkeerslichten dan wel rotondes. Vanwege snelheidsreductie ligt het primaat bij rotondes. Concreet komen de volgende kruispunten in aanmerking voor een rotonde:

- Klagenfurtlaan met Postweg, Leutherweg. (Herungerberg niet vanwege helling);
- Hagerhofweg met Kraanvogelstraat;
- Verbindingsweg-Noord - Streekweg met Ariënsstraat, Bernhardstraat en Verlengde Kasteellaan;
- Eindhovenseweg met Alberickstraat;
- HR Holstlaan met Diependijkstraat.

7.3.2 Secundaire hoofdontsluitingsweg

Op secundaire hoofdontsluitingswegen moeten bij voorkeur vrijliggende fietspaden (maar minimaal rode fietsstroken) aanwezig zijn. Op diverse wegen (Karel van Egmondstraat, Leutherweg, Pontanusstraat, Helmusweg, Muntstraat, Industriestraat³, Calvariestraat en Broekstraat) ontbreken deze fietsvoorzieningen. Daar waar mogelijk moeten deze wegen worden voorzien van fietsvoorzieningen.

Op diverse wegen binnen de gemeente Venlo liggen fietsstroken die niet voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig. De concrete eisen van goede fietsstroken zijn:

- Voorzien van fietssymbolen (geen fietssuggestiestroken);
- Breedte bij voorkeur: 1,75 (minimaal 1,50 m);
- Voorzien van rood asfalt.

³ In het kader van Centrumplan Tegelen worden op Muntstraat en Industriestraat in 2006 fietsstroken aangelegd.

De verschijningsvorm van parkeren op secundaire hoofdontsluitingswegen is zeer divers. Op de meeste wegen wordt in parkeervakken langs de weg geparkeerd. Maar zo zijn er ook wegen met haaks-parkeren (Urbanusweg) of parkeren op de rijbaan. Voorbeelden hiervan zijn: Calvariestraat, Industriestraat, Kruisstraat, Muntstraat, (Verlengde) Kasteellaan en Stationstraat in Tegelen, de P. Hendrikstraat, Schoolstraat, Wilhelminastraat in Belfeld. Op deze secundaire hoofdontsluitingswegen moet buiten de rijbaan worden geparkeerd (langspaarvakken) of moet het parkeren worden verplaatst naar de zijstraten. Indien dit niet mogelijk is moet ter plaatse een parkeerverbod overwogen worden.

Omdat op secundaire hoofdontsluitingswegen een snelheidslimiet van 50 km/h geldt worden in principe geen snelheidsremmers toegepast. Alleen bij specifieke locaties, zoals drukke oversteekpunten of onveilige locaties, kan incidenteel een snelheidsremmer overwogen worden. Vanwege de bereikbaarheid van hulpdiensten moet hiermee zeer terughoudend worden omgegaan.

Op alle kruisingen van de secundaire hoofdontsluitingswegen met de erftoegangswegen wordt de voorrang geregeld. Dit is op de meeste wegen al het geval. Op de volgende routes c.q. kruispunten moet de voorrangssituatie worden aangepast:

- Calvariestraat;
- (Verlengde) Kasteellaan- Stationstraat;
- Leutherweg-Postweg;
- K. van Egmondstraat-Postweg;
- Wilhelminastraat-P. Hendrikstraat.

Op kruispunten van secundaire hoofdontsluitingswegen onderling worden bij voorkeur rotondes aangelegd. Concreet komen de volgende kruispunten in aanmerking voor een rotonde:

- Burg. Gommansstraat-Kazernestraat;
- Baarlosestraat-Helmusweg;
- De Drink-Industriestraat;
- Regentesselaan-Sloterbeekstraat;
- Karel van Egmondstraat-Postweg.

Waar belangrijke voetgangers- en/of fietsrelaties de hoofdontsluitingswegen kruisen (bijvoorbeeld naar scholen of winkelcentra) kunnen als ondersteuning middengeleiders worden aangebracht.

7.3.3 Erftoegangsweg

De meeste verblijfsgebieden in de gemeente Venlo zijn ingericht als een 30 km/h zone. In veel gevallen is hierbij volstaan met een 'sobere' inrichting, dat wil zeggen maatregelen aan de randen van het gebied (uitritconstructies) en maatregelen op de ergste knelpunten. Bij reconstructies in de toekomst (werk met werk aanpak) worden deze gebieden uitgebouwd tot volwaardige 30 km/h-zones. De uitgangspunten hierbij zijn:

- De duurzaam veilige inrichting moet sober doch doelmatig zijn.
- Toepassing van drempels op de fietsruggengraat en primaire fietsroutes dient beperkt te blijven.
- Binnen de verblijfsgebieden zijn in principe geen aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk. Belangrijke fietsroutes zijn hierop een uitzondering;
- Bij het plannen en ontwerpen van snelheidsremmers dient rekening te worden gehouden met de hulpdiensten: ambulance, brandweer en politie. Het aantal en de afmetingen van de snelheidsremmers moeten afgestemd zijn op de comfort- en veiligheidsaspecten;
- De voetgangers beschikken over een 'eigen' trottoir van minimaal 1,50 m breed en een hoogteverschil van ongeveer 10 cm. Ter hoogte van oversteekplaatsen wordt de trottoirband plaatselijk verlaagd zodat het trottoir goed toegankelijk is voor onder andere rolstoelgebruikers en ouderen.
- Wanneer een bus toch door een 30 km/h-zone moet worden geleid, wordt het aantal verkeersdrempels beperkt en worden bij voorkeur langgerekte drempels (plateaus) aangebracht op locaties van bushaltes. De

busvriendelijke zogenaamde Maldense drempel wordt, vanwege mogelijke trillingshinder, niet meer toegepast.

- De snelheidsremmers bestaan in principe uit drempels of plateaus omdat van een verticale verplaatsing de meest snelheidsremmende werking uitgaat.
- Kruispunten van wegen binnen verblijfsgebied zijn gelijkwaardig. Uitzondering hierop zijn woonerfuitgangen en de kruisingen met hoofdfietsroutes. Verkeer op woonerftoegangen moeten voorrang geven; fietsers op hoofdfietsroutes kunnen voorrang hebben.
- De ontsluitingsstructuur van de verblijfsgebieden moet zodanig zijn dat er geen of nauwelijks doorgaand verkeer door het verblijfsgebied rijdt. Hetzelfde geldt voor vrachtverkeer.
- De ingangen van de verblijfsgebieden voorzien van uitritconstructies met een bord 30 km/h.

Maatregelen die niet voldoen aan bovenstaande veiligheidsprincipes, passen niet in een duurzaam veilig wegennet. Zeker als het gaat om het voorkomen van hard rijden en sluipverkeer zijn duidelijke fysieke maatregelen noodzakelijk. Verkeersborden, verkeerslichten en 'zachte' verfstrepen zijn onvoldoende om het gewenste gedrag af te dwingen. Maatregelen als verkeerslichten, zebapaden, fotocamera's passen evenmin op een duurzaam veilige erftoegangsweg. Alleen in zeer specifieke situaties zijn deze maatregelen onvermijdelijk,

Voor de wegen op de industriegebieden geldt dat die wegen die niet de status van hoofdonthoelingswegen hebben, behoren tot de verblijfsgebieden. In verband met het veelvuldige gebruik door vrachtverkeer wordt een aangepaste inrichting voorgestaan. De belangrijkste inrichtingsaspecten hiervan zijn: 50 km/h, fietsstroken, rijbaanbreedte ca. 6,00 m, parkeerverbod op de rijbaan, één of twee erfaansluitingen per perceel van beperkte breedte.

7.4 Black spots

Op een groot aantal black spots zijn reeds maatregelen getroffen, dan wel maatregelen in voorbereiding. Op de black spots Koninginneplein, Krefeldseweg-Laaghuissingel-Molenstraat, Keulseplein zijn nog geen maatregelen voorzien. Voor deze black spots worden onderstaande maatregelen voorgesteld. Naast deze reactieve aanpak van de black spots wordt de preventieve aanpak van kruispunten en wegvakken gecontinueerd.

7.4.1 Koninginneplein

Het Koninginneplein vormt een belangrijk onderdeel van de stedelijke en binnenstedelijke wegenstructuur. Voor alle vervoerswijzen is het een belangrijk verkeersknooppunt. 30.000 à 40.000 auto's kruisen dagelijks de drukke stromen voetgangers en fietsers die tussen het station en binnenstad bewegen. Deze grote aantallen auto's, bussen, fietsers en voetgangers zorgen, in combinatie met de complexe vormgeving van het plein, voor de onveilige verkeerssituatie.

In maart 2007 is de visie Koninginneplein Venlo opgesteld. Hieruit blijkt dat zeer grootschalige (structuur)-oplossingen elders in de stad, ter ontlasting van het Koninginneplein, vanuit financieel optiek nauwelijks haalbaar zijn. Met verkeersmanagement kan wel circa 10% van de verkeersbelasting van het plein worden gereduceerd, maar dit biedt onvoldoende soelaas voor het gehele probleem. De structurele oplossing ligt in een combinatie van verkeersmanagement en het ongelijkvloers ontvlechten van de diverse verkeerssoorten ter plaatse. Vooral het uit elkaar halen van het stedelijke en binnenstadsgelateerde autoverkeer biedt naar verwachting veel soelaas. Hiermee kan de hoeveelheid verkeer op het plein drastisch worden beperkt (- 50%). Het plein kan dan verkleind worden (minder stroken), hetgeen een belangrijke bijdrage levert aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming.

In volgende figuur is een principeschets van deze oplossing opgenomen.

Figuur 14. Principe-oplossing Koninginneplein



7.4.2 Krefeldseweg-Laaghuissingel-Molenstraat

Uit het ongevallenbeeld blijkt dat opvallend veel (brom)fietsers betrokken zijn bij de letselongevallen. Het onderzoek naar de oplossingsrichting dient zich derhalve te richten op deze kwetsbare verkeersdeelnemers. De oplossingsrichting moet gezocht worden in het optimaliseren van (de fietsvoorzieningen op) de huidige kruispuntsvorm met verkeerslichten, omdat een rotonde ter plaatse niet haalbaar is. Een enkelstrooks rotonde kan het grote verkeersaanbod op de Krefeldseweg niet verwerken. Een (dubbelstrooks) turborotonde moet worden afgeraden omdat vrij veel fietsers over onderhavig kruispunt rijden. Conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig moeten fietsers op rotondes voorrang krijgen, maar dit levert op turborotondes (zeer) onveilige situaties op.

7.4.3 Keulseplein

Het Keulseplein vormt het overgangspunt van het Duitse hoofdwegennet (BAB 61) naar het Venlose wegennet (Klagenfurtlaan, Kaldenkerkerweg). Met de realisatie van de A74 wijzigt het verkeersbeeld ter plaatse ingrijpend; aanzienlijk minder verkeer en een kleiner aandeel vrachtverkeer. Na realisatie van de A74 moet de verkeersveiligheid nauwgezet gevolgd worden. Indien er dan nog steeds sprake is van een knelpunt moeten passende maatregelen worden getroffen om de verkeerssituatie veiliger te maken. Denkbare oplossingen zijn een enkelstrooks rotonde of de ombouw tot een 'eenvoudige' T-kruising.

7.5 Essentiële herkenbaarheidskenmerken

Naast bovenstaande eisen ten aanzien van Duurzaam Veilig vereist de Nota Mobiliteit dat wegen voldoen aan de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Als onderscheidend herkenbaarheidskenmerk is gekozen voor as- en kantmarkeringen.

In Venlo is nog nauwelijks invulling gegeven aan deze inrichtingseis. Wel is hierover een beleidslijn opgesteld, maar op straat is hiervan nog weinig geïmplementeerd. Uit kostenoverwegingen zal de invoering ervan zoveel mogelijk meeliften met beheer en onderhoud van de wegen.

7.6 (Brom)fiets en voetgangers voorzieningen

Door de inrichting van verblijfsgebieden tot 30 km-gebieden ontstaat er voor het langzaam verkeer in de verblijfsgebieden een meer veilige en aangename situatie. Waar belangrijke fietsroutes door de verblijfsgebieden lopen moeten de snelheidsremmende voorzieningen afgestemd worden op het fietsverkeer.

De oversteekbaarheid van de hoofdwegen is over het algemeen redelijk tot goed. Waar de oversteekbaarheid nog tot problemen leidt (bij voorbeeld Hagerhofweg, Goltziusstraat, Koninginnesingel) wordt de voorkeur gegeven aan fysieke voorzieningen die de overstekende fietsers en voetgangers bescherming geven. Dergelijke voorzieningen attenderen het autoverkeer extra op een oversteek en kunnen ook een snelheidsremmend effect hebben (denk aan een rijbaanversmalling).

De toepassing van zebra's als oversteekvoorziening moet afgeraden worden daar ze in hoge mate schijnveiligheid oproepen. Autoverkeer negeert nogal eens de overstekende fietser/voetganger die voorrang heeft bij het oversteken met alle gevolgen van dien.

7.7 Schoolomgevingen en schoolroutes

Steeds vaker ontstaan rondom scholen, en in mindere mate rondom kinderdagverblijven, verkeersonveilige situaties. De oorzaak is gelegen in het halen en wegbrengen van de kinderen met de auto. Ouders en verzorgers brengen hun kinderen het liefst met de auto tot aan de ingang van de school met als argument dat de schoolomgeving erg verkeersonveilig is. De verkeersonveilige situaties ontstaan juist doordat veel auto's, fietsers en voetgangers tegelijkertijd rondom de schoolingangen krioelen.

Om de verkeersveiligheid van onze jongste verkeersdeelnemers te kunnen blijven waarborgen zal gewerkt worden aan verkeersveilige schoolomgevingen. Een goede handreiking voor de aanpak van de schoolomgevingen wordt geboden in de publicatie "Samen werken aan een Duurzaam Veilige schoolomgeving" van het infopunt Duurzaam Veilig Verkeer. Voorgesteld wordt om bij die scholen, waar aantoonbaar een objectief verkeersveiligheidsprobleem aanwezig is, een onderzoek uit te voeren naar de knelpunten en indien noodzakelijk maatregelen te treffen. Hierbij zullen vertegenwoordigers van de schoolraad en van de ouderraad betrokken worden.

Daar waar de grote stromen fietsers nabij de (middelbare) scholen een hoofdonthoudingsweg kruisen moeten aanvullende maatregelen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren en de snelheid van het autoverkeer te verlagen. Een rotonde is hier een prima oplossing. Op de volgende kruispunten zijn aanvullende maatregelen gewenst:

- Burg. Gommansstraat-Drie Decembersingel (rotonde);
- Burg. Gommansstraat-Vastenavondkampstraat (rotonde);
- Past. Stassenstraat- Drie Decembersingel (rotonde);
- Kraanvogelstraat-Hagerhofweg (rotonde);
- St. Urbanusweg-Slingertracé (reconstructie, rotonde)

7.8 Spoorwegovergangen

De onveiligheid op de spoorwegovergangen moet worden gezien in een totale visie voor alle spoorkruisingen in Venlo. Het uitgangspunt daarbij is om de spoorwegovergangen te beveiligen in plaats van op te heffen. De spoorlijnen in Venlo doorsnijden al in behoorlijke mate het Venlose grondgebied. In combinatie met de Maas, en de toekomstige A73 en A74 levert dit een behoorlijke barrièrewerking op in Venlo wat voorkomen moet worden.

Ten aanzien van de beveiliging van spoorwegovergangen zijn de volgende programmapunten te noemen:

- Onderzoek ondertunneling Vierpaardjes in relatie tot doortrekking Gulicksebaan. Deze spoorwegovergang bieden in een totaalplan tot de omliggende spoorwegovergangen Ganzenstraat, Voerdijk, Egypte en Nassastraat. Gezien het huidige gebruik, de aanwezige kwaliteit van deze overwegen en de kwetsbaarheid van het gebied (wat betreft beperking van het aantal overwegen) moeten we terughoudend zijn met het inruilen van spoorwegovergangen voor één of twee ongelijkvloerse kruisingen.
- Bij de eventuele ontwikkeling van de Spoorzone bezien of een extra ongelijkvloerse spoorkruising (evt. in de vorm van een passerelle) in te passen is.
- Voor de lange termijn is de opgave om de twee spoorkruisingen in de Groot Bollerweg (in cofinanciering met ProRail) om te bouwen tot ongelijkvloerse kruisingen.

8 EDUCATIE EN VOORLICHTING

8.1 Educatie

Educatie dient als onderdeel van Duurzaam Veilig vooral maatregelen en activiteiten te bevatten die gericht zijn op basisvorming thuis en op school. Het belang hiervan is dat jong aangeleerd gedrag gewoontegedrag kan worden zodat later minder voorlichting en handhaving nodig is om het gedrag bij te sturen. Daarnaast is bijsturing nodig door middel van nascholing, voorlichting en eventueel handhaving. De wereld (omgeving, voertuigtechniek) en de verkeersdeelnemer veranderen immers continu. Kortom: er is continu aandacht nodig voor voorlichting

Het Duurzaam Veilig educatiebeleid richt zich op:

- Basisvorming thuis en op school:
Het gedrag dat jongeren aanleren moet gewoontegedrag worden zodat er later minder voorlichting en handhaving nodig is om het gedrag bij te sturen. Voorbeeldgedrag en praktische oefeningen van ouders en scholen zijn hierbij kernwoorden.
- Voorbereiding gebruik nieuwe vervoerswijze:
Beginnende (brom)fietsers, automobilisten en motorrijders moeten in theorie (kennis) en praktijk (vaardigheden) worden voorbereid op hun nieuwe taak.
- Permanente verkeerseducatie:
De theoretische kennis en praktische rijvaardigheid moeten permanent op peil worden gehouden. Vooral de kennis en vaardigheid van fietsers, automobilisten, motorrijders, jongeren (12-15 jarigen) en ouderen (> 60 jaar) moet onderhouden en daar waar nodig bijgestuurd worden.
- Verkeersgedrag:
Ongewenst verkeersgedrag zoals te hard rijden, alcoholgebruik en niet gebruik van beveiligingsmiddelen moet worden voorkomen.
- Draagvlakvergroting:
Voor een gedragen verkeersveiligheidsbeleid moet onder de bevolking voldoende draagvlak worden gecreëerd.

8.1.1 Educatie naar doelgroep

Het streven is om de verkeersdeelnemer gedurende het hele leven de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Er wordt dus naar gestreefd om permanent aandacht te hebben voor verkeerseducatie. Permanente VerkeersEducatie (PVE) moet worden gezien als een voorwaarde voor verkeersveilig gedrag. Het is een investering in de toekomst.

De gemeente sluit aan op de gehanteerde doelgroepenbenadering die is opgenomen in de brochure "naar een succesvolle invoering van permanente verkeerseducatie". De doelgroepen betreffen:

- 0-4 jaar;
- basisschoolleerlingen: 4-12 jaar;
- leerlingen voortgezet onderwijs: 12-16 jaar;
- beginnende bestuurders (16-25 jaar);
- rijbewijsbezitters (25-60 jaar)
- ouderen vanaf circa 60 jaar

Met scholen worden nieuwe VEBO- en VEVO-convenanten afgesloten (of bestaande verlengd). Doel is om het overleg tussen scholen, verkeersouders, ondersteunende diensten en gemeente te bevorderen. Per school wordt een verkeerscoördinator ingesteld, die alle zaken rondom verkeersveiligheid coördineert. Dit in samenwerking met de gemeente, RMO, ROVL, de politie, 3VO, verkeersouders en schoolbegeleidingsdiensten (BCO) en vergelijkbare organisaties.

De coördinatie bestaat uit een periodiek overleg met bovengenoemde betrokkenen waarbij het verkeersonderwijs in de meest brede zin wordt besproken. Naast de reguliere taken en zaken komen in dit overleg ook elke keer actuele thema's aan de orde. De gemeente vervult in dit overleg de functie van intermediair, infopunt en inbreng van kennis. Bovendien is zij verantwoordelijk voor alle infrastructurele aangelegenheden. BCO functioneert als een klankbordgroep van de zijde van het onderwijs.

Naast het periodieke overleg worden projecten gedaan die gericht zijn op het verhogen van de verkeersveiligheid. De projecten zijn divers van aard en doelgroep. Daarbij valt te denken aan:

- Volgen van actuele lesmethodes (b.v. 'Wijzer op weg');
- Straatspeeldag;
- Verkeersdag;
- Verkeersexamen;
- themasessies zoals:
 - 'It's no game' (blindehoekspiegel);
 - 'Shit happens/ThinQuest' (bijeenkomsten over verkeersveiligheid);
 - 'Kiek Oet' (ROVL – Hermes productie voor lagere school en middelbaar onderwijs over gevaarlijk fietsgedrag bij groepjes schoolgaande jeugd);
 - 'Luisteris' (een NS-programma voor 9-18-jarigen over onbezonnen gedrag (Link Spel), agressie en groepsgedrag (Smakeloos));

Verkeerseducatie bij de jonge automobilist en de jonge bromfietser richt zich vooral op het leren inschatten van risico's. Daarbij is inzicht in risicofactoren zoals alcoholgebruik, rijsnelheid en slechte weersomstandigheden noodzakelijk. Voorbeelden van mogelijke projecten zijn:

- Bromfiets/scooter controles (controles op opvoeren)
- Traffic Informers (presentaties door verkeersslachtoffers)
- TRIALS (verbeteren rijvaardigheid in extreme situaties: slippen, in de berm, noodstop en zelf rijden met een vrachtauto)
- Mind your head (helmproject)



De automobilisten is een moeilijk te benaderen doelgroep voor wat betreft verkeerseducatie. Samenwerking tussen gemeente, ROVL, RMO en brancheorganisatie van vervoersbedrijven en zakelijke rijders is noodzakelijk. Alleen met een breed gedragen benadering is verandering in verkeersgedrag te bereiken. In dit verband moeten de mogelijkheden van het project TRIALS nader worden verkend.

Verkeerseducatie binnen de groep ouderen vanaf 60 jaar dient gericht te zijn op bewustwording van de beperkingen die ouderdom met zich mee brengt in het verkeer en cursussen over verschillende (ontwikkelingen) in vervoerswijzen en wijzigingen in verkeersregels. Voorbeeld hiervan zijn de BROEM-ritten.

8.2 Voorlichting

Naast educatie kan voorlichting een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

Ten aanzien van voorlichting wordt primair aangesloten bij landelijke en regionale acties. Het Rijk en het ROVL vervullen daarbij een coördinerende rol. Daarnaast wordt separaat voorlichting gegeven over plaatselijke acties. Voorbeelden hiervan zijn de opening van bredeschool Venlo-Noord, Blariacumcollege, Onderwijsboulevard, Boulevard Hazenkamp en Werk in uitvoering rondom A73 en A74.

Figuur 15. Voorbeeld Startmanifestatie autoluwe schoolomgeving 23 september 2005



Bij nieuwe verkeerssituaties wordt voorlichting een structureel onderdeel van de reconstructie. Alle betrokkenen worden op een adequate wijze geïnformeerd. Er worden aparte communicatietrajecten opgetuigd die de betrokkenen van de benodigde informatie voorzien. De diverse communicatietrajecten lopen uiteen van een publicatie in de krant c.q. E3-journaal tot een informatieavond en een televisiepresentatie bij 'Kijk eens naar Venlo'.

Figuur 16. Voorbeeld ROVL-campagne 30 km/h



9 HANDHAVING

De handhaving van de verkeersveiligheid komt tot uitdrukking door de pakkansbeleving te verhogen en het gevoel van veiligheid te vergroten. De pakkans(beleving) wordt positief beïnvloed door het staande houden van overtreeders. Het aantal staandhoudingen is relevant naast het fotografisch vastleggen van overtredingen.

Het belangrijkste actiepoint op het gebied van handhaving is de permanente snelheidshandhaving en handhaving op het gebied van negatie van rood licht op de belangrijkste verkeersaders in Venlo. Voor het overige volgt de module de zaken die op regionaal niveau worden afgestemd.

De maatregeltypen voorlichting en handhaving liggen heel dicht bij elkaar. Alleen handhaving van verkeersregels zal vaak leiden tot onbegrip bij burgers en worden gezien als 'burgerpesterij'. Daarom gaan maatregelen in het kader van handhaving altijd gepaard met voorlichting.

9.1 Verkeershandhavingsteam (VHT)

Handhaving is een taak van de politie. Door het bekrachtigen van het convenant voor Verkeershandhavingteams (VHT's) in 2001 heeft de politie aangegeven verkeershandhaving als een speerpunt te zien en dit werkveld te willen intensiveren. Ze werkt op dit gebied samen met de provincie Limburg, het politiekorps Limburg-Noord en Justitie (bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM), wegbeheerders, 3VO en ROVL.

De speerpunten waar het VHT op controleert staan bekend onder de naam HelmGRAS, te weten:

- Helm;
- Gordel;
- Roodlicht;
- Alcohol;
- Snelheid.

Naast deze taken zijn de districtelijke handhavingstaken ondergebracht bij het VHT. Daarmee is de organisatie van de verkeershandhaving goed gestructureerd, waar Venlo prima bij kan aansluiten. Wel dient meer aandacht te komen voor snelheidshandhaving op lokale wegen en roodlichtdiscipline op de hoofdwegen.

De verkeershandhaving door het VHT is momenteel al goed georganiseerd. Enkele verbeterpunten voor het toekomstige handhavingsbeleid zijn:

- Uitbreiden van de handhaving naar de gemeentelijke wegen;
- Afstemmen van de handhaving op de heersende onveiligheid (objectief en subjectief);
- Vrachtverkeer;

9.2 Bestuurlijke handhaving

De VNG pleit sinds jaren voor het invoeren van een bestuurlijke handhaving. Ze is van mening dat verkeershandhaving in de huidige situatie, ondanks de regionale handhavingsteams van het Openbaar Ministerie (OM), onvoldoende prioriteit krijgt. Een goede balans in de 'driehoek' infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en verkeershandhaving ontbreekt. Daarom pleit de VNG ervoor dat gemeenten de mogelijkheid krijgen, om naast de parkeerovertradingen, zelf boetes op te leggen voor de lichtere verkeersovertradingen. Vooral in verblijfsgebieden, omdat het Openbaar Ministerie overtradingen in de verblijfsgebieden seponereert.

Het Venloos streven is erop gericht om de bestuurlijke handhaving zo spoedig mogelijk te bewerkstelligen. Dan pas is de verkeershandhaving op lokaal niveau op orde.

10 BESLISPUNTEN

Voorgesteld wordt het verkeersveiligheidsbeleid vorm en inhoud te geven door:

1. Akkoord te gaan met de centrale doelstelling die streeft naar:
 - 15% minder doden en 7,5% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002. Concreet betekent dit maximaal 5 doden en 90 ziekenhuisgewonden per jaar in 2010.
 - 25% minder ernstige verkeersslachtoffers onder fietsers tussen 2002 en 2015
2. De wegcategorisering zoals die is opgenomen in Figuur 13 vast te stellen en te implementeren. Leidraad hierbij zijn de inrichtingskenmerken zoals die zijn opgenomen in Tabel 13. De aanpassing geschiedt zoveel als mogelijk in de vorm van werk-met-werkaanpak (ruimtelijke ontwikkelingsprojecten, weg- onderhoud en rioolvervangning)
3. Het fietsnetwerk primair scheiden van het autonetwerk, zodat er in beginsel minder verkeersveiligheids- knelpunten ontstaan.
4. De black spots in Venlo voortvarend aan te pakken. Daar waar mogelijk deze punten meenemen in de aanleg van de rijkswegen A73 en A74.
5. De onveilige verkeersaders zoals weergegeven in Figuur 6 op adequate wijze aanpakken. De verkeers- aders inrichten conform de inrichtingskenmerken van Tabel 13.
6. Implementeren van de as- en kantmarkeringen als een essentieel herkenbaarheidskenmerk.
7. In blijven spelen op signalen van burgers, scholen en belangenorganisaties met betrekking tot verkeers- dreiging. De ernst en prioriteit van de problematiek moet objectief worden vastgesteld.
8. Het aspect verkeersveiligheid integraal meenemen bij projecten in het kader van wegonderhoud, rioolvervangning en ruimtelijke ontwikkeling.
9. De op de weggebruiker gerichte aanpak continueren. Hierbij moeten de aandachtspunten fietser, snor- en bromfietser, automobilist en vrachtautochauffeur prioriteit krijgen.
10. Implementeren van permanente verkeerseducatie.
11. Bewerkstelligen van de bestuurlijke handhaving.

LITERATUURLIJST

1. 'Venlo in beweging'; Verkenningnota – versie 1, 9 mei 2003
2. Nota Mobiliteit, Deel III Kabinetsstandpunt, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, sep 2005
3. Provinciaal Omgevingsplan Limburg 'Liefde voor Limburg', Provincie Limburg, november 2001
4. Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2000-2003, ROVL
5. Provinciale Verkeersveiligheidsscan 1997-1999, resultaten RMO Venlo
6. Jaarrapportage verkeersveiligheid 2002, RMO Venlo, 12 september 2002.
7. Over de drempel, Een evaluatie van drempels en 30 km-zones in Venlo, BLSON, 2003
8. Notitie Spoor kruisingen, gemeente Venlo, afdeling BLSON, juni 2003
9. Kerncijfers verkeersveiligheid 2002, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), april 2003
10. Stadspeiling Venlo 2000, gemeente Venlo, afdeling Beleidsplanning, - coördinatie en onderzoek Venlo, augustus 2000
11. Naar duurzaam veilig verkeer, Gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid in de raadsperiode 2002-2006, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, oktober 2002

AFKORTINGENLIJST

BCO	BegeleidingsCentrum Onderwijs
BOR	Bromfiets Op de Rijbaan
CBS	Centraal Bureau voor Statistiek
DV	Duurzaam Veilig
DVV2	Decentralisatie Duurzaam Veilig Fase 2
GOP	Geregelde OversteekPlaats
GVVP	Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan
HWN	HoofdWegenNet
ICES	Interdepartementale Coördinatie Economische Structuurversterking
ICT	Informatie- en CommunicatieTechnologie
IPO	InterProvinciaal Overleg
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
NoMo	Nota Mobiliteit
NVVP	Nationaal Verkeers- en Vervoersplan
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag
OWN	Onderliggend WegenNet
POL	Provinciaal Omgevingsplan Limburg
PVE	Permanente VerkeersEducatie
RMO	Regionaal MobiliteitsOverleg
RO	Ruimtelijke Ordening
ROVL	Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg
SVV II	tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer
V&W	(ministerie van) Verkeer en Waterstaat
VFVR	Vorrang Fietser Van Rechts
VHT	VerkeersHandhavings Team
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VRI	VerkeersRegelInstallatie