

Raadsinformatiebrief

RIB nummer 2024 211
collegevergadering d.d. 17 december 2024
programma Leefbaar Venlo
portefeuillehouder M. Pollux

ons kenmerk 141985
team RGWBET
steller R.P.M. Beunen
telefoonnummer +31 77 3596236
e-mail r.beunen@venlo.nl
datum
bijlagen 3

Onderwerp

Aanpak verbeteren verkeersveiligheid

Kennisnemen van

In deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de aanpak om de verkeersveiligheid in Venlo te verbeteren. Deze aanpak is gebaseerd op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) dat is opgesteld door de Rijksoverheid, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio.

Aanleiding van

Na decennia van dalende landelijke ongevalscijfers, stagneert het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt. Het verkeer verandert. Het wordt met name in de stad steeds drukker op de fietspaden. Er zijn nieuwe (stillere) voertuigen, zoals de elektrische fiets en de fatbike. Er zit steeds meer techniek in de auto, waar we mee moeten leren omgaan. Er is meer afleiding door social media en mensen blijven op oudere leeftijd deelnemen aan het verkeer. De veranderende omstandigheden vragen om nieuwe maatregelen die zijn beschreven in het in 2018 opgesteld Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. In het Startakkoord SPV 2030 (bijlage 3) uit 2019 is aangegeven dat de Rijksoverheid, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio uitwerking geven aan de thema's uit het SPV.

Door in een cyclisch proces risico's in kaart te brengen en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen, wordt de verkeersveiligheid doorlopend vergroot. In 2021 is in opdracht van de gemeente Venlo de eerste risicoanalyse uitgevoerd (bijlage 1).

Op 5 april 2023 is de gemeenteraad tijdens een themabijeenkomst over verkeersveiligheid geïnformeerd over het SPV en de risicoanalyse. Als vervolgstap is op basis van deze risicogestuurde aanpak in 2023 het SPV Uitvoeringsprogramma opgesteld (bijlage 2), d.d. 27 september 2023, waarin de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, -doelgroepen en -situaties zijn opgenomen en uitgewerkt tot concrete maatregelen. Dit Uitvoeringsprogramma wordt toegepast voor de jaarlijkse programmering van onderhoud en projecten en vormt onder

andere input voor projecten binnen Ontwikkeland beheer waarbij ook de combinatie wordt gezocht met projecten uit het Uitvoeringsprogramma Fiets.

Uw gemeenteraad is verder over het thema verkeersveiligheid geïnformeerd als onderdeel van het Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan is momenteel opgesteld (besluitvormende raadsvergadering 18 januari 2025).

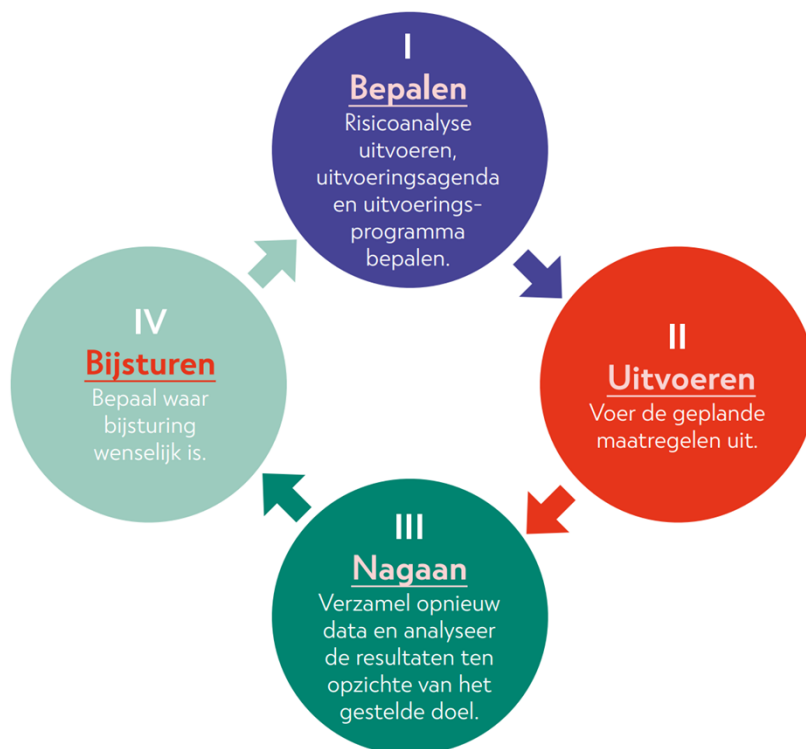
Het cyclisch proces wordt onderstaand beschreven en is de afgelopen jaren voor de eerste keer doorlopen. Vanaf 2025 volgt een nieuwe cyclus.

Kernboodschap

Het SPV 2030 kent een nulambitie: elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Deze ambitie sluit naadloos aan op de ambitie uit de Mobiliteitsvisie van Trendsportal die door uw raad is vastgesteld op 31 januari 2018. In de Mobiliteitsvisie is het doel gesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren en te streven naar nul verkeersslachtoffers.

SPV 2030

Het SPV 2030 beschrijft de landelijke aanpak om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren. Effectief verkeersveiligheidsbeleid bevat verschillende fasen. De essentie daarvan is weergegeven in de hieronder de afgebeelde beleidscyclus. Deze cyclus is en wordt iedere 4 jaar doorlopen. Per fase wordt beschreven wat hierbij essentiële activiteiten zijn. Vervolgens verbinden we die met uitvoering van de risicoanalyse en de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma met integrale maatregelen.



Raadsinformatiebrief

Door het in kaart brengen van risico's (vanuit het verkeerssysteem, de doelgroepen en de individuele verkeersdeelnemer) en vervolgens maatregelen te nemen om de grootste risico's te verminderen, wordt de verkeersveiligheid vergroot. Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid. Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (bijvoorbeeld jongeren en ouderen) en vervoerwijzen:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Fase 1. Bepalen

In het SPV staan de meest opvallende risicothema's die landelijk spelen. Niet alle landelijke risico's spelen ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat zowel de provincie (provincie brede analyse, niet alleen de provinciale wegen) als elke gemeente een lokale risicoanalyse laten uitvoeren. Uit onze risicoanalyse voor de gemeente Venlo zijn de volgende prioritaire risicothema's naar voren gekomen:

Risicothema	Uitwerking
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fietzers en ouderen op de fiets/e-bike
Onervaren verkeersdeelnemers	Oudere fietser (e-bike)
Rijden onder invloed	Alcohol en drugs
Snelheid in het verkeer	30 en 50 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	Telefoongebruik, vermoeidheid
Verkeersovertreders	Asociaal en agressief gedrag

De risicothema's heterogeniteit en technologische ontwikkelingen zijn geen prioritaire risicothema's in Venlo. Dit zijn namelijk risico's vanuit het verkeerssysteem en vanuit het voertuig en zijn generiek van aard.

Risicolocaties, -doelgroepen en -situaties gemeente Venlo

De Venlose risicothema's zijn verder geanalyseerd waarbij een aantal objectieve risicofactoren (bv. weginrichting, snelheid, bevolkingsopbouw en schoolroutes) in beeld zijn gebracht. Op locaties waar een combinatie van risicofactoren optreedt, is een verhoogd geheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, -doelgroepen en -situaties. Deze risico's zijn in het Uitvoeringsprogramma opgenomen en uitgewerkt tot concrete maatregelen. Door diverse ontwikkelingen zoals ruimtelijke ontwikkelingen of Ontwikkeland beheer kan de planning van het programma worden aangepast.

Trendsportal stelt momenteel een Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid op waarin regionale risicothema's worden benoemd en uitgewerkt. De uitwerking van deze thema's wordt ook in Venlo geïmplementeerd.

Fase 2. Uitvoeren

Aanpak van de hierboven beschreven risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze thema's is vereist. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de 3 E's:

1. Engineering (infrastructurele maatregelen)
2. Education (gedrag en voorlichtingscampagnes)
3. Enforcement (handhavingsactiviteiten)

1. Engineering (infrastructurele maatregelen)

Een belangrijk onderdeel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is het op de veilige wijze inrichten van de infrastructuur. In het Mobiliteitsplan is als maatregel opgenomen om veel wegen af te waarderen van 50 km/u naar 30 km/u om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij de (her)inrichting van straten volgt de gemeente de landelijke richtlijnen die zijn vastgelegd in het CROW.

In het SPV Uitvoeringsprogramma zijn 38 locaties opgenomen met een verhoogd risicoprofiel. De infrastructuur zal aangepast moeten worden om de betreffende verkeerssituaties te verbeteren. Een structurele oplossing is vaak complex, vraagt veel tijd en vergt een grote investering. Er wordt actief gestuurd en gehandeld op het aanpakken van de locaties met een 'hoog' risicoprofiel, zie bijlage 2. Deze locaties zijn geprogrammeerd en gepland. Bij de programmering en planning is onderzocht of er mogelijkheden zijn om mee te liften met ruimtelijke ontwikkelingen of Ontwikkeland beheer. Verkeersveiligheid is één van de criteria die meegewogen wordt in de programmering en prioritering van projecten binnen Ontwikkeland beheer. Locaties met een risicoprofiel 'hoog' die niet op korte termijn zijn voorzien, lopen vanaf 2026 mee bij de integrale afweging van alle begrotingsvoorstellen. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschikbare uitvoeringscapaciteit. Op locaties die niet op korte termijn zijn geprogrammeerd, wordt onderzocht of er tijdelijke verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld extra bebording en/of markering) gerealiseerd kunnen worden. Op de locaties met een risicoprofiel 'middel' en 'laag' wordt niet actief gestuurd. Deze locaties zijn en worden wel opgepakt binnen Ontwikkeland Beheer of bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Het opstellen van een risicoanalyse en een uitvoeringsprogramma zijn een voorwaarde (vanaf de tweede tranche) voor het aanvragen van de Rijkssubsidie 'Investeringsimpuls verkeersveiligheid'.

Het Rijk heeft tot 2030 een half miljard euro beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het geld wordt in verschillende tranches (aanvraagrondes) besteed voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. De gemeentelijke dekking komt vanuit Ontwikkeland beheer (integrale of werk-met-werk projecten). De gemeente Venlo heeft reeds een Rijksbijdrage ontvangen voor onder andere:

- Kaldenkerkerweg Tegelen, € 238.350
- Meelderbroek Belfeld, € 161.500
- St. Urbanusweg Venlo, € 135.470
- Straelseweg Venlo, € 293.051
- Diependijkstraat Blerick, € 61.148

De Kaldenkerkerweg, Meelderbroek en Diependijkstraat fase 1 zijn reeds uitgevoerd.

Begin 2025 wordt de derde tranche opengesteld door het Rijk. Bij het indienen van projecten vanuit de gemeente Venlo wordt een combinatie gezocht van projecten die in de risicoanalyse zijn opgenomen en binnen Ontwikkeland beheer worden opgepakt. Verkeersveiligheid is namelijk één van de criteria bij de prioritering van projecten.

2. Education (gedrag en voorlichtingscampagnes)

Uit de risicoanalyse komt naar voren dat er vooral binnen de themagroep 'kwetsbare verkeersdeelnemers' en dan met name de subthema's fiets en e-bike ingezet moet worden op educatieprojecten en gedragscampagnes. In onderstaand overzicht is aangegeven hoe de gemeente Venlo hierop inzet. Uitvoering vindt deels plaats op regionale schaal via de samenwerking binnen Trendsportal.

Project	Inhoud	Partners
Verkeersactieve school	Uitvoeren educatieprojecten in het basis- en voortgezet onderwijs. De projecten zijn gratis voor de scholen. Het aantal verkeersactieve scholen in Venlo neemt toe.	Scholen en provincie
Verkeersexamen	Afnemen theoretisch en praktisch verkeersexamen (groep 7/8).	Veilig Verkeer Nederland (VVN), afdeling Venlo
Fietsproject KanDoen	Oude fietsen worden ingezameld, opgeknapt en verspreid onder kinderen en jongeren.	KanDoen en Stichting Leergeld

Fietsstimulering	Forenzen en ouderen worden via verschillende campagnes en projecten zoals Doortrappen en Posifiets gestimuleerd om meer en veilig te fietsen.	Trendsportal, SmartwayZ, provincie en werkgevers
Doelgroepenaanpak 18+	Projecten voor verbetering verkeersveiligheid oudere fietsers en op school-thuisroutes.	Trendsportal, provincie
Landelijke en provinciale campagnes	Aansluiten bij landelijke en provinciale campagnes	Ministerie, provincie, VVN

Naast het Risicothema 'kwetsbare verkeersdeelnemers' wordt ook regionaal ingezet op de overige genoemde thema's zoals 'rijden onder invloed' en 'afleiding in het verkeer'.

3. *Enforcement (handhavingsactiviteiten)*

De handhavingsinzet is het meest effectief op de risicothema's rijden onder invloed, snelheid in het verkeer, afleiding en verkeersovertreders. De handhavingsinzet op het gebied van mobiliteit wordt gepleegd door de politie en de buitengewoon opsporingsambtenaar (boa). De gemeente heeft geen invloed op de inzet van de politie. We leveren wel input (bijvoorbeeld snelheidsovertredingen) die de politie kan gebruiken om inzet op te plegen. De politie is bevoegd om te handhaven op alle verkeersovertredingen. Een boa heeft een beperkt aantal handhavende bevoegdheden en mag bijvoorbeeld niet handhaven op snelheid, alcohol in het verkeer en gemotoriseerd verkeer. De boa's handhaven hoofdzakelijk op leefbaarheidsaspecten zoals fietsen in het voetgangersgebied. In onderstaand overzicht is aangegeven welke specifieke acties de politie en boa's uitvoeren. Tijdens reguliere surveillances worden deze aspecten ook meegenomen maar wordt ook gecontroleerd op fietsen in het voetgangersgebied, fietsverlichting, roodlichtnegatie, verkeersveiligheid bij basisscholen en bellen op de fiets.

Aspect	Instantie	Frequentie
Verkeerscontroles (alcohol/drugs)	politie	Circa 4x per jaar
Snelheid (lasergun/radarwagens)	politie	Circa 1x per maand
Fatbikes/elektrische steps	politie/boa's	Circa 3x per jaar
Duitse feestdagen	politie/boa's	Duitse feestdagen
Weesfietsen verwijderen	boa's	2x per jaar
Vrachtwagenparkeren	boa's	Wekelijks
Verkeersveiligheid basisscholen	boa's	2x per jaar

Fase 3. Nagaan

De Risicoanalyse heeft een looptijd van 4 jaar en wordt vervolgens geactualiseerd. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren. De

Raadsinformatiebrief

effecten van de uitgevoerde maatregelen worden gevolgd in de verkeersveiligheidsmonitor en in de landelijke database van ongevalsgegevens.

Fase 4. Bijsturen

In de vorige stap is duidelijk geworden welke risico's daadwerkelijk kleiner zijn geworden en waar dat nog niet het geval is. Ook is duidelijk geworden welke maatregelen die gepland waren, zijn uitgevoerd en hoe deze hebben bijgedragen aan het verminderen van de risico's. De uitgevoerde evaluatie wordt zo getoetst aan de beschreven doelstellingen (bijlage 1, pagina 30). Als een doel nog niet is behaald, wordt bekeken hoe dat wel te behalen is. Is het doel wel behaald, wordt bekeken welke nieuwe doelen er zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren en/of worden bestaande doelen aangescherpt.

Communicatie

Het SPV is een initiatief van het Rijk en is samen met provincies, gemeenten en maatschappelijke partners opgesteld. De Risicoanalyse verkeersveiligheid is op basis van een aantal objectieve risicofactoren (bv. weginrichting, snelheid, bevolkingsopbouw en schoolroutes) bepaald waarbij geen participatie en communicatie met externe belanghebbenden heeft plaatsgevonden. Bij de uitvoering van de verschillende projecten en maatregelen wordt per project een communicatiestrategie opgesteld.

Vervolgprocedure raad

De raad wordt twee keer per jaar via een Raadsinformatiebrief geïnformeerd over verkeersveiligheid:

1. In Q2 over het behalen van de beschreven doelstellingen, over de ongevalsgegevens van het afgelopen jaar inclusief de trend ten opzichte van de afgelopen 5 jaren.
2. In Q4 over de voortgang van de uitvoering van de projecten uit de risicoanalyse.
Daarnaast worden de projecten voor het komend jaar aangegeven.

Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

de burgemeester

Twan Beurskens

Antoin Scholten

Bijlagen

1. Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Venlo
2. SPV Uitvoeringsprogramma gemeente Venlo
3. Startakkoord SPV 2030