

Verkeersveiligheidsplan Boxmeer 2013-2017

Veilig verkeer voor iedereen





Verkeersveiligheidsplan Boxmeer 2013-2017

Veilig verkeer voor iedereen

Datum:

7 november 2012

Uitvoering:

VIA

H. (Hessel) de Jong

Projectcode: VNL0756_001-R04
Status: definitief; op 11-10-2012
(ongewijzigd) door gemeenteraad
vastgesteld

In opdracht van:

Gemeente Boxmeer
Milieu, Realisatie en Mobiliteit
Dhr. J. Beekman

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Inhoudelijke opzet verkeersveiligheidsbeleid	7
1.3	Totstandkoming Verkeersveiligheidsplan	8
1.4	Leeswijzer	8
2	Veilig op weg in Boxmeer	9
2.1	Ontwikkeling verkeersonveiligheid Boxmeer	9
2.2	Landelijke ontwikkelingen verkeersveiligheidsaanpak	11
2.3	Aanpak verkeersveiligheid in Boxmeer	13
3	Infrastructuur	14
3.1	Wegcategorisering	14
3.2	Inrichting wegen en gebieden	18
3.3	Fietzers en bromfietzers	19
3.4	Schoolomgeving	24
3.5	Onveilige locaties	25
4	Educatie en voorlichting	29
4.1	Goede opleiding voor veilige verkeersdeelname	29
4.2	Extra aandacht risicogroepen	32
5	Handhaving	34
5.1	Handhavingslocaties en –risicogroepen	34
5.2	Politie betrekken bij verkeersmaatregelen	35
6	Uitvoeringsprogramma	36
6.1	Aanpassingen aan de infrastructuur	36
6.2	Niet-infrastructurele maatregelen en acties	36
6.3	Tijdshorizon en planning	36
6.4	Budget en financiële dekking	36
6.5	Uitvoeringsprogramma 2013-2017	38
	Lijst van bijlagen	40

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Afgelopen jaren is het aantal door de politie geregistreerde ongevallen afgenomen. Dit gebeurde in heel Nederland, maar deze ontwikkeling is ook in Boxmeer terug te zien. Toch blijft aandacht voor de verkeersveiligheid noodzakelijk. Zaken zoals toename van het autoverkeer en nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hebben mogelijk een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Dit vraagt om een samenhangend verkeersveiligheidsplan, waarmee de verkeersveiligheid in Boxmeer verder verbeterd kan worden. Dit voorliggende document is het Verkeersveiligheidsplan Boxmeer, waarin de doelen en maatregelen zijn opgenomen waarmee de gemeente Boxmeer aan de slag gaat om de verkeersveiligheid in de gemeente verder te verbeteren.

Doel

Het doel van het Verkeersveiligheidsplan is om met een weloverwogen en samenhangend pakket aan maatregelen de verkeersveiligheid in de gemeente Boxmeer verder te verbeteren.



1.2 Inhoudelijke opzet verkeersveiligheidsbeleid

Zoals in het doel is aangegeven, is het van belang om tot een samenhangende aanpak van de verkeersveiligheid te komen. Het gaat dan een goede afstemming tussen:

- » Verkeersveilige infrastructuur. Het verbeteren van de infrastructuur om de algemene verkeersveiligheid of de verkeersveiligheid van specifieke doelgroepen te verbeteren;
- » Educatie en voorlichting. Het geven van educatie en voorlichting om verkeersdeelnemers bewust te laten zijn van de gevaren en om het gewenste verkeersgedrag te bevorderen;
- » Handhaving. Controles op het verkeersgedrag om verkeersonveiligheid te ontmoedigen.

In dit Verkeersveiligheidsplan wordt bovengenoemde driedeling aangehouden.

1.3 Totstandkoming Verkeersveiligheidsplan

Dit Verkeersveiligheidsplan is met zorg samen gesteld, waarbij diverse informatiebronnen zijn gehanteerd. Als belangrijkste bronnen zijn de volgende te noemen:

- » Geregistreeerde ongevallen. Dit is een database (BRON 1.0) van de Data-ICT-Dienst van Rijkswaterstaat, waarin alle door de politie geregistreeerde ongevallen met hun eigenschappen zijn opgenomen;
- » Wijk- en dorpsraden. Voorafgaand aan het opstellen van het Verkeersveiligheidsplan is aan de wijk- en dorpsraden de mogelijkheid geboden om aan te geven op welke locaties problemen met de verkeersveiligheid worden ervaren;
- » Overige informatie. Overige informatie is verkregen uit bestaande (beleids)rapportages, documenten van de gemeente en gesprekken met ambtenaren van de gemeente Boxmeer.

1.4 Leeswijzer

Dit document is het Verkeersveiligheidsplan Boxmeer, waarin het beleid voor verkeersveiligheid in de gemeente is omschreven en de maatregelen en acties zijn aangegeven om de verkeersveiligheid verder te verbeteren.

De opzet van deze rapportage is gebaseerd op de inhoudelijke onderwerpen voor de verkeersveiligheid. In het volgende hoofdstuk wordt in algemene zin ingegaan op de stand van zaken in Boxmeer en zijn doelstellingen geformuleerd voor het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de ontwikkeling van een verkeersveilige infrastructuur, waarbij de wegcategorisering en de aanpak van onveilige locaties aan bod komen. Hoofdstuk 4 en 5 gaan over de mensgerichte kant van verkeersveiligheid. De zaken rondom Educatie & Voorlichting zijn in hoofdstuk 4 opgenomen. De handhaving komt in hoofdstuk 5 aan de orde. Tot slot is in hoofdstuk 6 het uitvoeringsprogramma opgenomen, waarin de verkeersveiligheidsmaatregelen in een planning en kostenraming zijn verwerkt.

2 VEILIG OP WEG IN BOXMEER

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersveiligheid in Boxmeer in het algemeen. Hierbij is een beeld geschetst van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid in de afgelopen jaren en zijn doelstellingen geformuleerd voor de toekomst.

2.1 Ontwikkeling verkeersonveiligheid Boxmeer

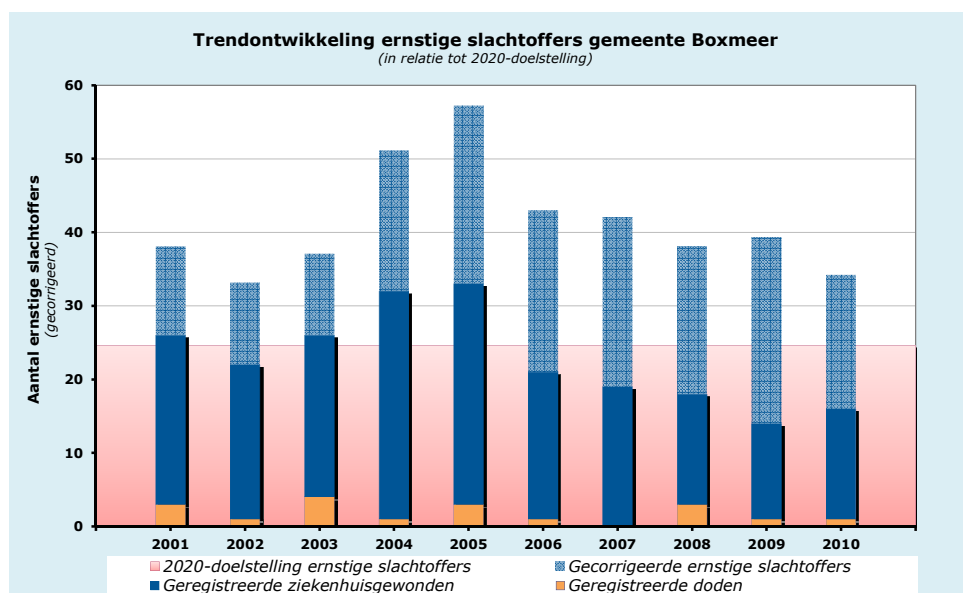
Inspanning gemeente Boxmeer

Afgelopen jaren heeft de gemeente Boxmeer gewerkt aan de uitvoering van het Integraal Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2010. In dit plan waren diverse maatregelen en acties opgenomen. Het gaat dan om zowel infrastructurele aanpassingen als de uitvoering van verkeersveiligheidscampagnes en educatie. Het grootste deel van de aangegeven infrastructurele aanpassingen is uitgevoerd. Ook is consequent aandacht gegeven aan de mensgerichte maatregelen. In bijlage I is de status opgenomen van de maatregelen van het uitvoeringsprogramma van het Integraal Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2010.

Ontwikkeling ongevallen en verkeersslachtoffers in Boxmeer

De vraag is nu of de inspanningen van de gemeente tot een verbetering van de verkeersveiligheid hebben geleid. In onderstaande grafiek is de ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers (dodelijk + ziekenhuisgewonden) in de gemeente Boxmeer weergegeven. Het gaat hierbij om door de politie geregistreerde ongevallen. Aangezien niet alle ongevallen in het ongevallenbestand zijn opgenomen is ook een correctie getoond, die een schatting geeft van het werkelijke aantal ernstige verkeersslachtoffers (zie ook paragraaf 2.2). In bijlage II zijn de absolute aantallen ongevallen en slachtoffers in de gemeente Boxmeer opgenomen.

In de grafiek is te zien dat het aantal ernstige slachtoffers over de laatste jaren een dalende trend laat zien. Na een stijging in de periode tussen 2002 en 2005 heeft er na 2005 een redelijk consequente daling plaatsgevonden.



Figuur 1: Ontwikkeling verkeersveiligheid o.b.v. gecorrigeerde ernstige slachtoffers

Is de doelstelling gehaald?

In de grafiek in figuur 1 is ook de doelstelling voor 2020 weergegeven. De doelstelling zoals vermeld in de grafiek is afgeleid van de landelijke doelstelling in de Nota Mobiliteit (landelijk verkeers- en vervoerplan)¹, omdat er in voorgaand gemeentelijk beleidsplan geen concrete cijfers zijn geformuleerd. In onderstaande tabel zijn de concrete doelen voor Boxmeer weergegeven.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal geregistreerde ernstige slachtoffers in de gemeente Boxmeer al onder de doelstelling voor 2020 ligt, maar dat het (geschatte) werkelijke aantal ernstige slachtoffers hier nog boven ligt. In Boxmeer zijn in 2010 ongeveer 34 ernstige verkeersslachtoffers gevallen (o.b.v. gecorrigeerde ongevallencijfers). Dit aantal ligt nog boven de doelstellingen voor zowel 2010 als 2020. Het aantal dodelijke slachtoffers is wel gedaald tot één slachtoffer in zowel 2009 als 2010.

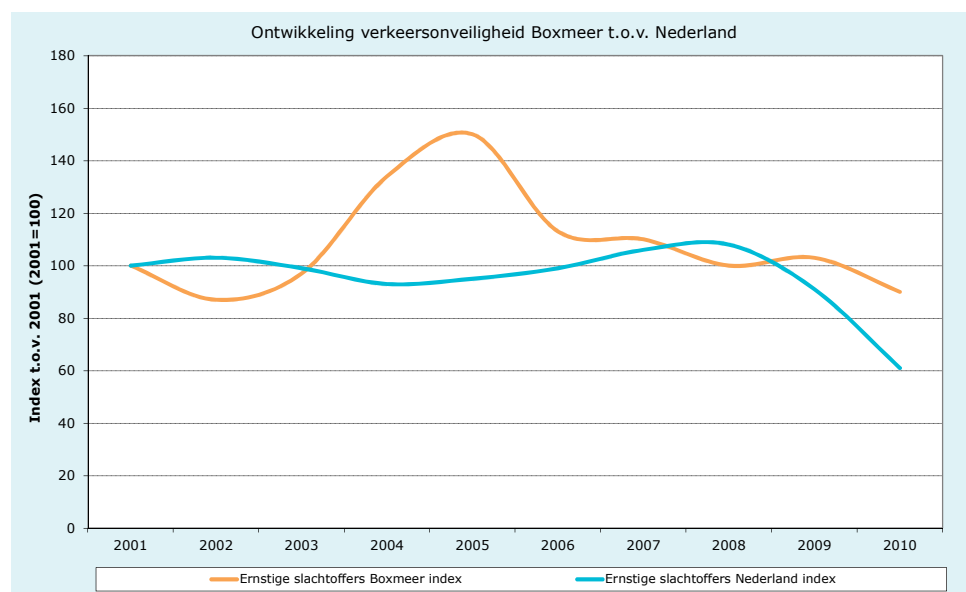
Doelstelling Nota Mobiliteit in Boxmeer	2002 (gemiddelde 2001-2003)	2010	2020
Dodelijke slachtoffers	3	2	2
Ziekenhuisgewonden	33	28	22

Tabel 1: Vertaling Nota Mobiliteit doelstelling naar gemeente Boxmeer

Ontwikkeling in Boxmeer t.o.v. Nederland

In figuur 2 is de ontwikkeling in Boxmeer vergeleken met de ontwikkeling in heel Nederland. Dit voor het aantal ernstige slachtoffers ten opzichte van het jaar 2001 (2001 = 100). Ook op deze cijfers is een correctie uitgevoerd op de registratiegraad.

In de grafiek is zichtbaar dat het aantal ongevallen en slachtoffers in de gemeente Boxmeer over de periode 2001-2010 fluctueert. De ontwikkeling in Boxmeer loopt wel redelijk in de pas met heel Nederland.



Figuur 2: Vergelijking van de ontwikkeling verkeersonveiligheid

¹ De landelijke doelstelling is maximaal 500 dodelijke slachtoffers en 10.600 ziekenhuisgewonden.

Samenvattend: Ontwikkeling verkeersonveiligheid

- In Boxmeer was afgelopen jaren sprake van een dalende trend in het aantal (gecorrigeerde) geregistreerde verkeersongevallen en slachtoffers.
- Het aantal geregistreerde ernstige slachtoffers ligt onder de doelstellingen voor 2010 en 2020. Het (geschatte) werkelijke aantal ernstige slachtoffers ligt echter nog boven deze doelstelling.
- De ontwikkeling in Boxmeer laat min of meer hetzelfde beeld zien als geheel Nederland.

2.2 Landelijke ontwikkelingen verkeersveiligheidsaanpak

Naast de ontwikkelingen in de gemeente is er ook landelijk gezien sprake van een aantal ontwikkelingen op gebied van verkeersveiligheid. In de opzet van het verkeersveiligheidsbeleid is ook hier rekening mee gehouden. Hieronder worden de belangrijkste ontwikkelingen benoemd.

Geregistreeerde ongevallen

In Nederland is jarenlang een succesvol verkeersveiligheidsbeleid gevoerd, mede met behulp van de geregistreeerde ongevallen. Afgelopen jaren is er echter sprake van een uitdunning van het ongevallenbestand. Hierdoor is het moeilijker om goede analyses uit te voeren en betrouwbare uitspraken over de verkeersveiligheid te doen. Het ongevallenbestand bevat in ieder geval niet alle ongevallen. Bijvoorbeeld worden ongevallen door de betrokkenen onderling afgehandeld. Voor de provincie Noord-Brabant geldt dat in 2010 ongeveer 85% van de dodelijke slachtoffers en 34% tot 54% van de ziekenhuisgewonden zijn geregistreerd. Bovendien heeft per 1 januari 2010 een wijziging in de manier van registreren plaatsgevonden. De politie registreert alleen nog de ongevallen waar ook een proces verbaal voor wordt opgesteld. Wel zijn ook de meldkamer meldingen beschikbaar gekomen.

Door de wijziging in de manier van registreren zijn meerdere jaren niet te vergelijken zonder een correctie op de registratiegraad uit te voeren. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft een onderzoek gedaan om beter zicht te krijgen op het werkelijke aantal verkeersslachtoffers. In de trendgrafiek in figuur 1 is hiermee rekening gehouden, door op basis van deze gegevens een correctie uit te voeren. Op die manier ontstaat een beeld van de verkeersveiligheid dat beter aansluit bij de werkelijkheid.

Verkeersveiligheidsaanpak in andere gebieden

Net als in Boxmeer hebben diverse andere gebieden goede resultaten geboekt in de aanpak van de verkeersonveiligheid. Wel is men ervan overtuigd dat een verdere verbetering van de verkeersveiligheid nodig is. Daarom heeft men zelf nieuwe aangescherpte doelstellingen geformuleerd.

In de provincie Noord-Brabant is op 13 december 2011 door de Brabantse gemeenten, politiekorpsen, provincie en Rijkswaterstaat het Brabants Verkeersveiligheidsmanifest ondertekend. Met dit manifest hebben de betrokken partijen afgesproken om intensiever samen te werken met als ambitie 'maak van de nul een punt'. Ook de provincie Limburg heeft als slogan 'Maak van de nul een punt' en de provincie Zeeland heeft 'Op weg naar nul'.

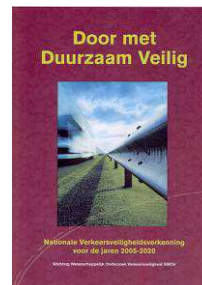


Maatschappelijke kosten

Soms komt de vraag naar voren of het nog rendabel is om grote investeringen te doen in de verkeersveiligheid. Dit mede gezien het relatief hoge veiligheidsniveau in Nederland en het feit dat verdere vermindering relatief meer inspanningen vergt. De conclusie van de SWOV is dat het nog steeds loont om te investeren in een betere verkeersveiligheid. In 2007 waren de kosten voor een dodelijk slachtoffer € 2,5 miljoen en voor een ziekenhuisgewonde € 0,25 miljoen².

Door met Duurzaam Veilig

In 1997 hebben alle wegbeheerders in Nederland het convenant Duurzaam Veilig ondertekend, waarmee is afgesproken om te werken volgens de principes van Duurzaam Veilig (zie tabel 2). In de eerste fase is veel geïnvesteerd om de verkeersveiligheid van het wegennet te verbeteren (zoals de realisatie van 30km-zones). Nu is inmiddels de tweede fase "Door met Duurzaam Veilig" ingegaan. Hierin wordt, naast de infrastructuur, ook aandacht gegeven aan de mens kant met Educatie en Handhaving.



Binnen Duurzaam Veilig is de *mens*, met al zijn mogelijkheden en beperkingen, dan ook degene op wie het verkeerssysteem dient te zijn afgestemd, zodat verkeersdeelnemers niet in de fout gaan. En maakt de *mens* onverhoopt toch een fout, dan dient het verkeerssysteem ook zodanig te zijn dat dit niet tot zwaar letsel leidt. Uitgangspunten hierbij zijn:

1. Infrastructuur. Een *weg* die aansluit bij de menselijke capaciteiten.
2. Vervoermiddel. *Voertuigen* die de mens beschermen en fouten van de mens voorkomen.
3. Verkeersdeelnemer. Een *mens* die goed is geïnformeerd en opgeleid.

Voor de uitwerking van Duurzaam Veilig zijn vijf veiligheidsprincipes geïntroduceerd waaraan een verkeerssysteem in ieder geval moet voldoen om het gewenste veiligheidsniveau te bereiken. In tabel 2 zijn deze principes weergegeven.

DV-Principe	Toelichting
Functionaliteit	Wegen hebben één wegfunctie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg) binnen een hiërarchisch opgebouwd wegennet.
Homogeniteit	Op wegen bestaat tussen verkeersdeelnemers gelijkwaardigheid in snelheid, bewegingsrichting en massa bij matige en hoge snelheden.
Herkenbaarheid	De weg(omgeving) is voorspelbaar ingericht, waardoor duidelijk is welk verkeersgedrag van verkeersdeelnemers wenselijk is en onzekerheid wordt voorkomen.
Statusonderkenning	Weggebruikers hebben het vermogen om zowel de eigen als de taakbekwaamheid van derden in te schatten.
Vergevingsgezindheid	Wanneer een weggebruiker toch een fout maakt, blijven (de ernst van) de gevolgen beperkt. Dit wordt bereikt door een botsvriendelijke omgeving (<i>fysieke vergevingsgezindheid</i>) én een anticiperende rijstijl van andere weggebruikers (<i>sociale vergevingsgezindheid</i>).

Tabel 2: Principes van Duurzaam Veilig

² BRON: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Factsheet kosten verkeersonveiligheid, Leidschendam, augustus 2009.

Verkeersveiligheidsbeleid hogere overheden

In de Nota Mobiliteit zijn op landelijk niveau doelstellingen geformuleerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid in Nederland. Deze doelstellingen zijn in het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2008-2020 uitgewerkt tot een aanpak en maatregelen, gericht op samenhang in infrastructuur, educatie & voorlichting en handhaving. De provincie Noord-Brabant heeft dit verder uitgewerkt op provinciaal niveau.

Voor een verdere verbetering van de verkeersveiligheid in Boxmeer wordt aangesloten bij de aanpak zoals dat op landelijk en provinciaal niveau wordt gedaan. Zo ontstaat goede afstemming met andere overheden en vullen de beleidsniveaus elkaar aan.

2.3 Aanpak verkeersveiligheid in Boxmeer

Ondanks de positieve trend van de geregistreerde ongevallen is een blijvende en vooruitstrevende inzet voor de verkeersveiligheid noodzakelijk. Elk verkeersslachtoffer is er immers één teveel en met verkeersonveiligheid zijn hoge maatschappelijke kosten gemoeid. In het verlengde van het Brabants Verkeersveiligheidsmanifest kiest Boxmeer ook voor 'Maak van de nul een punt'. Concreet is dit in de volgende doelstellingen voor het jaar 2020 geformuleerd:

- » **geen dodelijke slachtoffers in de gemeente;**
- » **een halvering van het aantal geregistreerde ziekenhuisgewonden ten opzichte van 2010.**

Integrale benadering

Kern van de aanpak van het verkeersveiligheidsbeleid is een integrale benadering: een samenhangende aanpak van infrastructuur, verkeersdeelnemer en voertuig. Deze integrale aanpak sluit aan bij de principes van Duurzaam Veilig en het beleid zoals dat landelijk en in de provincie Noord-Brabant is geformuleerd (zie paragraaf 2.3).



In de gemeente Boxmeer wordt deze integrale benadering in principe overgenomen. Hierbij wordt opgemerkt dat beïnvloeding van de verkeersveiligheid van voertuigen vooral op nationaal en internationaal niveau speelt. De gemeente richt zich dan ook vooral op de infrastructuur en de verkeersdeelnemer. Hierbij is het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid in drieën opgedeeld:

- » infrastructuur. De vormgeving en inrichting van de weg moet veilig, begrijpelijk en vergevingsgezind zijn;
- » educatie & voorlichting. Met een goede opleiding en voorlichting wordt gestimuleerd dat verkeersdeelnemers zich veilig gedragen en dat zij onveilige situaties herkennen en hierop kunnen inspelen;
- » handhaving. Met handhaving wordt bereikt dat mensen zich ook werkelijk aan de verkeersregels houden, waarmee een verkeersveilig gedrag wordt bevorderd.

In de volgende hoofdstukken zijn deze drie onderwerpen verder uitgewerkt tot concrete maatregelen en acties, waarmee de gemeente Boxmeer de komende jaren aan de slag gaat.

3 INFRASTRUCTUUR

De inrichting van de infrastructuur beïnvloedt voor een groot deel het verkeersgedrag en daarmee de verkeersveiligheid. Vanuit Duurzaam Veilig is het wenselijk om tot een veilige en vergevingsgezinde infrastructuur te komen. Met de aanpassingen in de infrastructuur in de afgelopen jaren (zoals 30km-zones) is hier al een grote stap in gemaakt. Om tot een verdere verkeersveilige infrastructuur te komen zijn vier speerpunten opgesteld. In dit hoofdstuk zijn deze speerpunten vertaald naar verkeersmaatregelen en acties.

Speerpunten Infrastructuur:

- » inrichting van de weg die past bij de functie van de weg;
- » aandacht voor de verkeersveiligheid van (brom)fietsers;
- » verkeersveilige schoolomgeving;
- » aanpak van onveilige locaties.

De keuze voor verkeersmaatregelen is afhankelijk van de functie van de weg. Daarom wordt eerst ingegaan op de wegcategorisering (paragraaf 3.1). Vervolgens worden in de daarop volgende paragrafen de speerpunten uitgewerkt tot concrete verkeersmaatregelen en acties.

3.1 Wegcategorisering

De wegcategorisering heeft als doel om elke weg een duidelijke functie te geven. Door de inrichting van de weg af te stemmen op deze functie wordt bereikt dat de weg geschikt is voor die functie en dat weggebruikers dit ook herkennen. Hiermee is het voor de weggebruiker duidelijk welk verkeersgedrag van hem verwacht wordt, wat goed is voor de verkeersveiligheid.

Wegcategorisering 2004

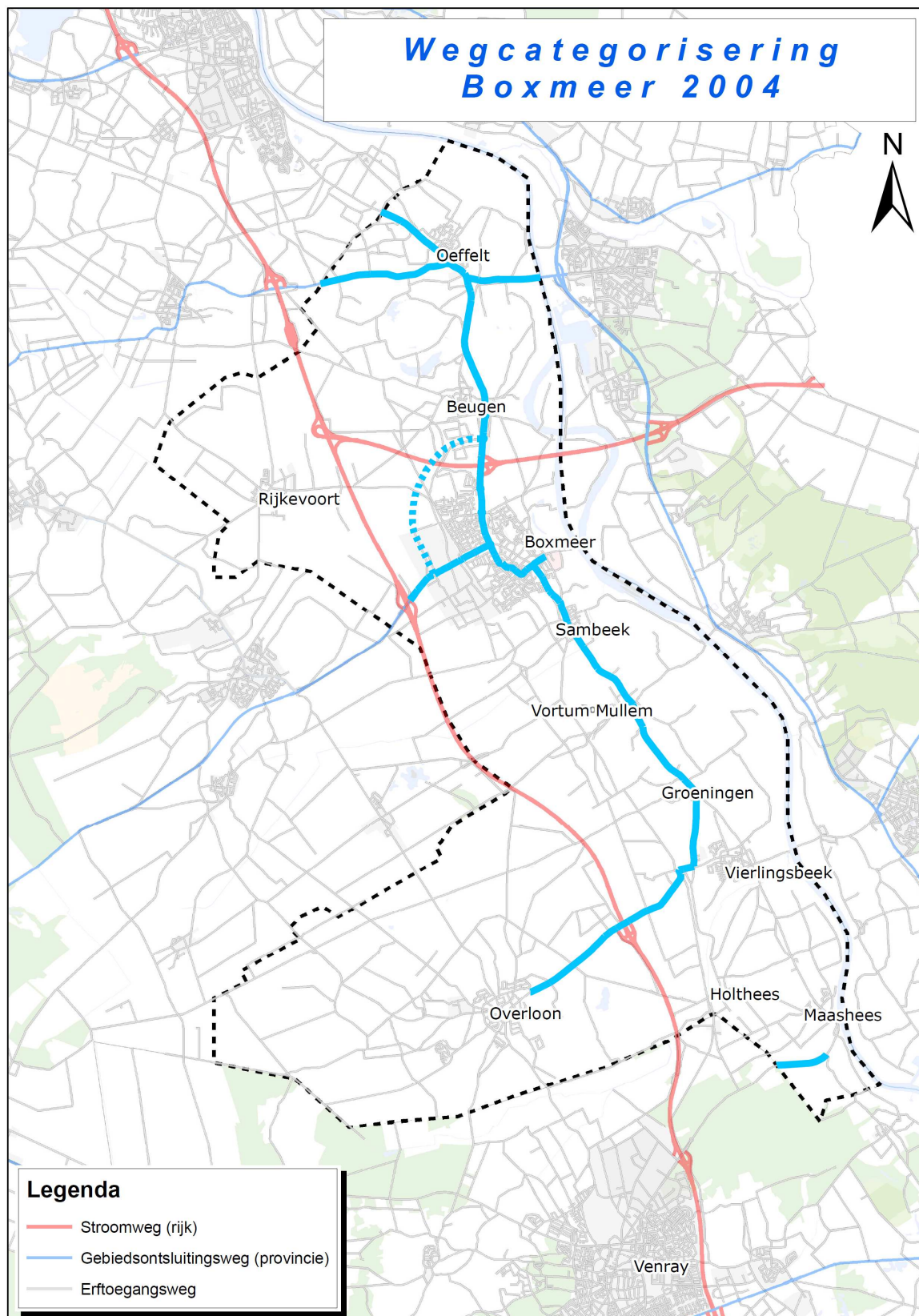
In het voorgaande verkeersbeleidsplan (GVVP 2005-2010) is een wegcategorisering opgesteld (zie figuur 3). Afgelopen jaren heeft de gemeente gewerkt volgens deze wegcategorisering, waarbij onder andere de 30km-zones verder zijn gerealiseerd. De ervaringen met deze wegcategorisering zijn over het algemeen positief: de wegcategorisering sluit goed aan bij de praktijk. Wel is een aantal aandachtspunten naar voren gekomen, waar het moeilijk is om een vertaling te maken naar een goede weginrichting. De belangrijkste aandachtspunten zijn:

- » Sambeekseweg in Boxmeer;
- » Grotestraat in Sambeek;
- » Molenweg tussen en in Groeningen en Vierlingsbeek.

Daarnaast verdient bedrijventerrein Saxe Gotha aandacht, omdat deze in de wegcategorisering van 2004 buiten beschouwing is gebleven.

Actualisering methode wegcategorisering

Binnen het verkeersveiligheidsbeleid vormt de wegcategorisering een belangrijke drager voor de verkeersveiligheid van de infrastructuur. Daarom is de wegcategorisering geactualiseerd. Het CROW heeft publicatie 116 uitgebracht met een methode om te komen tot de wegcategorisering. Voor het opstellen van de wegcategorisering van Boxmeer is een uitgebreider plan van aanpak aangehouden.



Figuur 3: Wegcategorisering 2004 uit het GVVP 2005-2010

Deze aanpak is gebaseerd op een methode die VIA.nl voor het CROW heeft ontwikkeld. Kern van de methode is dat met het doorlopen van een aantal stappen een gedegen afweging voor de wegcategorisering ontstaat. De verkeersrelaties tussen de kernen en de verkeerssoorten en omgevingsinvloeden op de wegvakken staan hierbij centraal. Zo ontstaat een wegcategorisering met extra aandacht voor de 'grijze wegen': wegen waarbij functie, inrichting en gebruik niet met elkaar in overeenstemming zijn.

Actualisatie wegcategorisering Boxmeer

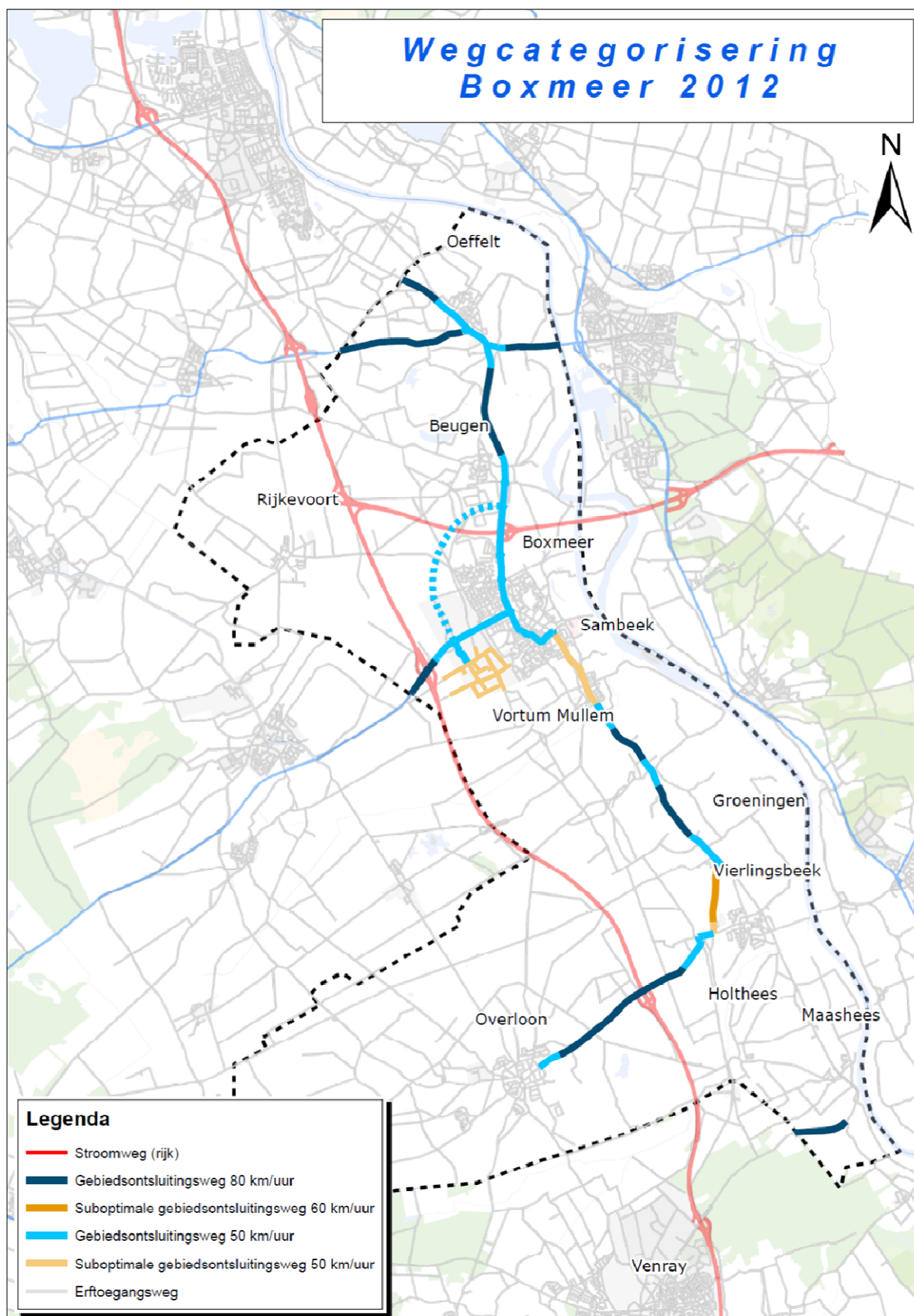
Bij de actualisatie van de wegcategorisering is een stappenplan doorlopen, om te komen tot de functie-indeling en het toekennen van de snelheidslimieten. De volledige resultaten van de werkwijze en onderbouwing van de keuzes zijn opgenomen in het document 'Wegcategorisering 2012'. Belangrijke uitgangspunten hierbij zijn:

- » tussen de verschillende kernen en buurten is sprake van verkeersrelaties. De (zeer) sterke verkeersrelaties worden gefaciliteerd met gebiedsontsluitingswegen of stroomwegen. De zwakke verkeersrelaties kunnen volstaan met erftoegangswegen. Zo wordt bevorderd dat er grote veilige verblijfsgebieden ontstaan;
- » de toegekende snelheidslimieten zijn afhankelijk van de positie binnen of buiten de bebouwde kom. Daarnaast is uitdrukkelijk rekening gehouden met omgevingsactiviteiten die eventueel vragen om een veilige snelheid.

In figuur 4 is de geactualiseerde wegcategorisering voor de gemeente Boxmeer weergegeven. In de wegcategorisering zijn de wegen aan drie typen wegcategorieën toegedeeld. Deze wegcategorieën zijn:

- » stroomwegen: autowegen waar het doorstromen van het verkeer voorop staat: Bijvoorbeeld autowegen en autosnelwegen, zoals de A73 in Boxmeer;
- » gebiedsontsluitingswegen: wegen die de grotere kernen/woonwijken met elkaar verbinden en aansluiten op de stroomwegen. In Boxmeer zijn dit bijvoorbeeld de Beugenseweg en de Sint Anthonisweg;
- » erftoegangswegen (ook wel verblijfsgebieden): alle overige wegen hebben een erftoegangsfunctie. In deze gebieden is de verkeersfunctie van ondergeschikt belang en gaat het vooral om de aanliggende percelen veilig te bereiken.





Figuur 4: Geactualiseerde wegcategorisering

Wijzigingen in de wegcategorisering

Het doorlopen van de werkwijze voor de wegcategorisering heeft niet geleid tot veel wijzigingen in de functies van wegen. Dit onderstreept het functioneren van de eerder gekozen indeling van het wegennet. Een kleine wijziging betreft de Bocstraat in Boxmeer, die (vanwege de verplaatsing van het ziekenhuis in 2011), niet langer de functie van gebiedsontsluitingsweg hoeft te behouden.

Wel is er een aantal wegen waar het moeilijk is om de inrichting van de weg aan te passen aan de gewenste functie (gebiedsontsluitingsweg). Dit is een gevolg van de beperkte ruimte en de sterke omgevingsinvloeden. Hieronder is aangegeven voor welke wegen dit geldt:

- » Sambeekseweg in Boxmeer;
- » Grotestraat in Sambeek;
- » Molenweg tussen en in Groeningen en Vierlingsbeek.

Het huidige 50 km/u snelheidsregime op bedrijventerrein Saxe Gotha is vooralsnog gehandhaafd. Wegen waarvan het dwarsprofiel niet voldoet, zijn in de geactualiseerde wegcategorisering als suboptimale gebiedsontsluitingsweg aangeduid.

3.2 Inrichting wegen en gebieden

Maximumsnelheid

Volgens de principes van Duurzaam Veilig hoort bij elke type weg een herkenbare maximumsnelheid en bijbehorende inrichting. In Duurzaam Veilig worden hierbij de waarden aangehouden zoals in tabel 3 is weergegeven.

Km/uur	Binnen bebouwde kom	Buiten bebouwde kom
Stroomweg	n.v.t.	120/100
Gebiedsontsluitingsweg	50	80
Erftoegangsweg	30	60

Tabel 3: Overzicht maximumsnelheden bij wegfuncties

In de gemeente Boxmeer komen twee wegen als suboptimale gebiedsontsluitingsweg naar voren: De Sambeekseweg/Grotestraat in Boxmeer/Sambeek en de Molenweg tussen en in Groeningen en Vierlingsbeek.

De eerste weg ligt binnen de bebouwde kom. Hier wordt vanwege het belang van de weg in het netwerk een snelheidslimiet van 50 km/u geaccepteerd. De Molenweg nabij Vierlingsbeek ligt voor een groot deel buiten de bebouwde kom. Vanwege de aanwezigheid van diverse uitritten en de fietsers op de rijbaan is het hier noodzakelijk om de eerder (in 2009) ingestelde snelheidslimiet van 60 km/u te in stand te houden.

Inrichting volgens de functie van de weg

Met de wegcategorisering heeft elke weg een functie en een bijpassende maximumsnelheid gekregen. Bij elke functie worden eisen gesteld aan de inrichting van de weg. Een rustige erftoegangsweg stelt immers andere eisen dan een drukke autosnelweg. Door alle wegen met dezelfde functie op vergelijkbare wijze in te

richten, weten weggebruikers beter wat van hun verwacht wordt. Dit is goed voor de herkenbaarheid en geloofwaardigheid, wat ook positief is voor de verkeersveiligheid. In bijlage III is voor elke type weg aangegeven welke kenmerken de weg zou moeten hebben om tot een veilige en geloofwaardige inrichting te komen.

Maatregelen weginrichting

Afgelopen jaren heeft de gemeente Boxmeer veel maatregelen genomen om tot een Duurzaam Veilige weginrichting te komen. Zo zijn bijvoorbeeld 30 km-zones en 60 km-zones aangewezen en ingericht. Dit betekent dat nog op een beperkt aantal plekken aanpassingen nodig zijn om de inrichting aan de laatste eisen te laten voldoen. In het onderstaande overzicht is aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de inrichting van de wegen aan te passen aan de functie van de weg. In de tabel 'Maatregelen inrichting aanpassen aan wegcategorisering' in bijlage III is op onderdelen wat uitgebreider ingegaan.

Locatie	Maatregelen n.a.v. wegcategorisering
Spoorstraat in Boxmeer	Aanbrengen dubbele asmarkering
Burg. Verkuijlstraat in Boxmeer	Aanbrengen dubbele asmarkering
Sambeekseweg in Boxmeer	Optimalisatie inrichting t.h.v. risicovolle locaties. Aanbrengen rode fietsstroken (bij groot onderhoud).
Grotestraat in Sambeek	Optimalisatie inrichting t.h.v. risicovolle locaties. Aanbrengen rode fietsstroken (bij groot onderhoud).
Grote Straat/Provincialeweg van Sambeek tot en met Groeningen	Aanbrengen dubbele asmarkering buiten de bebouwde kom
Molenweg tussen en in Groeningen en Vierlingsbeek	Aanbrengen rode fietsstroken (in combinatie met groot onderhoud)
Overloonseweg bij/in Vierlingsbeek	Aanbrengen dubbele asmarkering
Vierlingsbeekseweg nabij Overloon	Aanbrengen dubbele asmarkering
Monseigneur Geurtsstraat nabij Maashees	Verduidelijken overgang 60 km-zone en aanpassen markering in 60 km-zone
Bocstraat in Boxmeer	Verplaatsen/uitbreiden 30 km-zone; sobere inrichting als erftoegangsweg
Bedrijventerrein Saxe Gotha in Boxmeer	Accentueren overgang 50/30km. Attentieverhogende maatregelen/gelijkwaardig maken kruispunten kruispunten; sobere inrichting erftoegangswegen.

Tabel 4: Maatregelen infrastructuur n.a.v. wegcategorisering

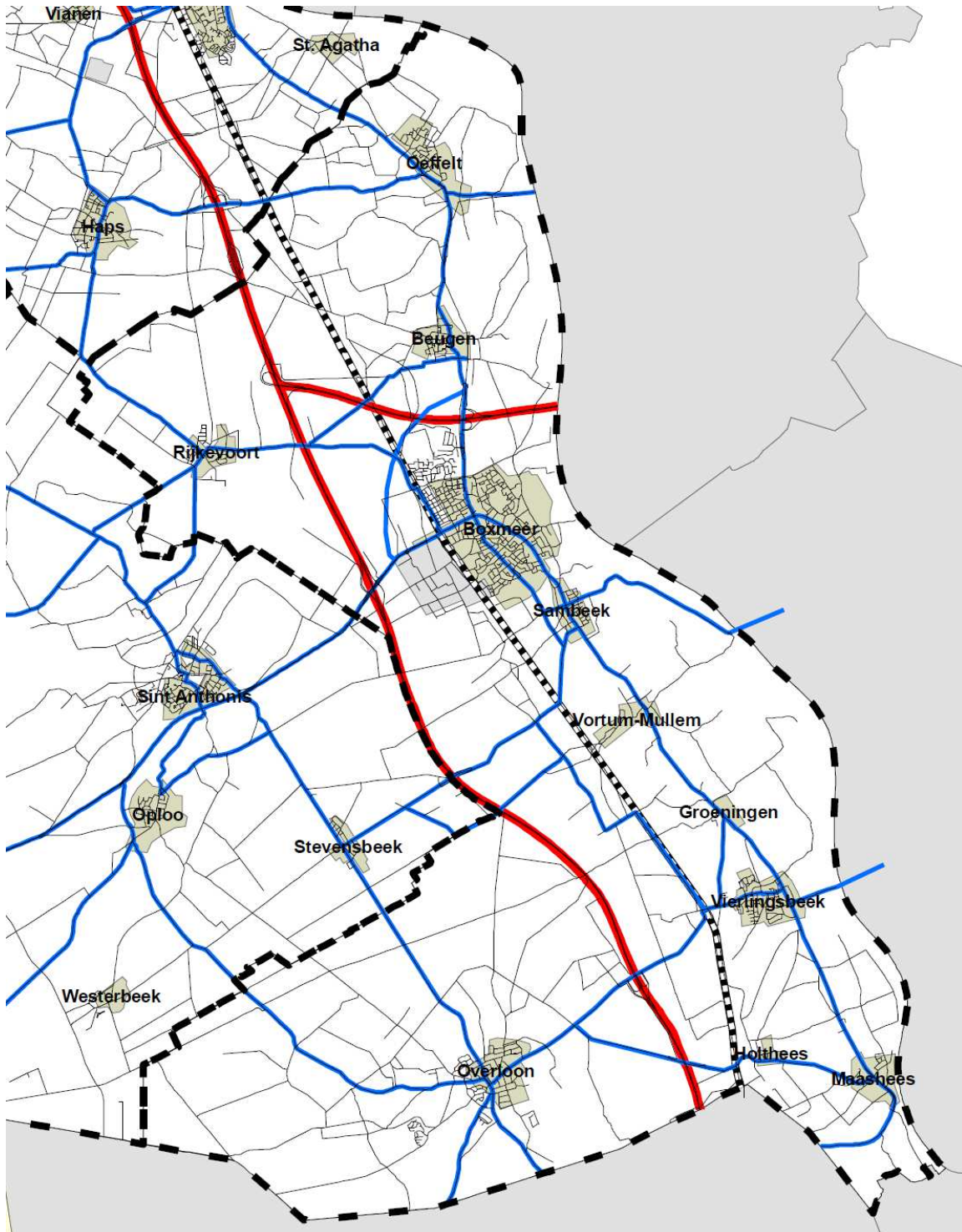
3.3 Fietzers en bromfietzers

De fietsers en bromfietzers vormen een bijzondere aandachtsgroep. Uit de ongevalanalyse blijkt dat deze verkeersdeelnemers een groot aandeel van de slachtoffers innemen (zie ook paragraaf 4.2). Daarom wordt ook bij de infrastructurele voorzieningen extra aandacht gegeven aan het langzaam verkeer.

Regionaal Fietsroutenetwerk

Door de regio is in 2008 het Fietsplan GGA Noordoost-Brabant opgesteld. In dit plan is een utilitair fietsnetwerk vastgesteld (zie figuur 5). Hierbij moeten de routes van dit netwerk bij voorkeur voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen wat betreft

comfort en verkeersveiligheid. Met het bieden van goede en veilige fietsvoorzieningen wordt het gebruik van de fiets bevorderd en de verkeersveiligheid verbeterd.



Figuur 5: Regionaal Utilitair Fietsroutenetwerk GGA Noordoost Brabant

In het kader van het Regionaal Fietsplan is ook een inventarisatie gemaakt waar verbeteringen van de fietsroutes gewenst zijn. Op sommige routes heeft de gemeente deze verbetering inmiddels gerealiseerd. Voor de overige punten is een beoordeling gemaakt (bijlage V) of deze verbeteringen met de actuele stand van zaken nog gewenst zijn. De resultaten hiervan zijn in tabel 5 weergegeven.

Route	Opmerking in Regionaal Fietsplan	Maatregel in Verkeersveiligheidsplan
Beugenseweg en Burgemeester Verkuijlstraat (Boxmeer)	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Vrijliggend (voorkeur) of aanliggend fietspad realiseren in Burg. Verkuijlstraat in samenhang met plan voor rotonde Koorstraat. Op de Beugenseweg is inmiddels vrijliggend fietspad gerealiseerd.
Spoorstraat (Boxmeer)	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Geen maatregelen i.v.m. onvoldoende ruimte. Fietsstroken handhaven.
Sambeekseweg en Grotestraat (Boxmeer/Sambeek)	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Onvoldoende ruimte voor vrijliggend of aanliggend fietspad. Fietssuggestiestroken bij groot onderhoud ombouwen naar rode fietsstroken.
Kruispunt Beugenseweg – Hollesteeg - Karel Doormanstraat (Boxmeer)	Verkeersveiligheid verbeteren. Bijv. d.m.v. accentueren fietsoversteek in twee richtingen langs Beugenseweg bij de rotonde.	Geen maatregelen. Maatregelen zijn sinds opstellen Regionaal Fietsplan uitgevoerd.
Burg. Verkuijlstraat (Boxmeer)	Verkeersveiligheid verbeteren. Realiseren vrijliggende fietsvoorziening.	Vrijliggend (voorkeur) of aanliggend fietspad realiseren in samenhang met plan voor rotonde Koorstraat.
Veerweg (Oeffelt)	Verkeersveiligheid verbeteren.	Geen maatregelen. Maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd.
Hoogeweg (Boxmeer; door Luneven)	Verharding fietspad verbeteren	Opnemen in onderhoud

Tabel 5: Voorgestelde verbetering fietsvoorzieningen in Regionaal Fietsplan

Ongevallengegevens (brom)fietsers

Daarnaast is in de ongevallengegevens gekeken naar locaties of wegvakken waar fietsers en bromfietsers bij ongevallen zijn betrokken. Tabel 6 geeft een overzicht van de locaties waar meerdere fietsers en/of bromfietsers slachtoffer werden bij een ongeval. Deze locaties worden aangepakt voor zover dat nog niet is gedaan. De beoogde maatregelen zijn ook in de tabel aangegeven.

Locatie	Ongevallenlocaties fietsers en bromfietsers
Kruispunt Beugenseweg – Spoorstraat – Burg. Verkuilstraat in Boxmeer	Rotonde recent aangepast. Voorrang fietsers onderling nog regelen.
Kruispunt Boxmeerseweg - Lange Heggen in Beugen	Fietsstraat in Boxmeerseweg. Inritconstructies op de zijwegen. Uitvoering in 2012.
Kruispunt Bilderbeekstraat - Dokter Peelenstraat	Nadere analyse (conflictobservatie)
Kruispunt Spoorstraat - Oranjestraat in Boxmeer	Bij vervanging verkeersregelininstallatie onderzoek naar mogelijkheden voor optimalisatie. Fysieke ruimte is beperkt.
Stationsweg in Boxmeer	Herinrichting Stationsplein, aanleg fietsvoorzieningen en knip in Stationsweg in kader van Onderwijsplein in 2012. In aanvulling daarop: aanbrengen fietsstroken vanaf Spoorstraat tot aan stationsplein.
Kruispunt Grotestraat - Sint Janslaan in Sambeek	Attentieverhogende maatregelen kruispunt
Kruispunt Burg. Verkuilstraat - Koorstraat in Boxmeer	Aanleggen rotonde (in samenhang met herontwikkeling gebied vm. gemeentehuis aan Bakelgeertstraat).
Kruispunt Burg. Verkuilstraat - Bakelgeertstraat in Boxmeer	Maatregelen in samenhang met rotonde Koorstraat: kruispunt opheffen of ombouwen naar uitrit.
Kruispunt Dorpsstraat - Lage Startwijk - Graafsedijk bij Beugen	Deel van de weg onttrekken en snelheidsremmende maatregel

Tabel 6: Maatregelen op ongevallenlocaties (brom)fietsers (2006-2010)

Fietsvoorzieningen

Voor de verkeersveiligheid moeten fietsers een duidelijke positie op de weg hebben. Dit betekent bijvoorbeeld het aanleggen van vrijliggende fietspaden of het realiseren van fietsstroken. In onderstaand overzicht (tabel 7) zijn de uitgangspunten aangegeven die de gemeente hierbij hanteert.

Route	Weg is onderdeel van een route uit Regionaal Fietsplan	Weg is geen onderdeel van een route uit Regionaal Fietsplan
GOW 50	Vrijliggend fietspad of parallelweg (bij beperkte ruimte eventueel fietsstroken)	Vrijliggend fietspad of parallelweg (bij beperkte ruimte eventueel fietsstroken)
ETW 30	Geen fietsvoorzieningen (bij veelgebruikte fietsroutes zijn eventueel specifieke fietsvoorzieningen te overwegen)	Geen fietsvoorzieningen.
GOW 80	Vrijliggend bromfietspad of parallelweg	Vrijliggend bromfietspad of parallelweg
ETW 60	Fietsstrook bij voldoende rijbaanbreedte, anders suggestiestrook. Eventueel vrijliggend fietspad	Geen fietsstrook, eventueel suggestiestrook bij brede wegen
Fietsstrook	Strook met rode kleur afgescheiden met doorgetrokken of onderbroken markering en voorzien van een fietssymbool	
Suggestiestrook	Strook zonder rode kleur met onderbroken markering en niet voorzien van een fietssymbool	

Tabel 7: Beleidslijn toepassing van fietsvoorzieningen

Bromfietzers op de rijbaan

Sinds 1999 moeten bromfietzers binnen de bebouwde kom op de rijbaan rijden. Alleen daar waar een verplicht bromfietspad is ingesteld, moeten de brommers op het bromfietspad. In tabel 8 zijn de uitgangspunten voor bromfiets op de rijbaan weergegeven.

Wegcategorie	Positie van de bromfiets
Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom	Op het bromfietspad of op een parallelweg
Erftoegangsweg buiten de bebouwde kom	Bij vrijliggende voorziening op het bromfietspad
Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom	Bromfiets op de rijbaan, behalve bij een snelheidslimiet van 70 km/uur en op meerstrooksrotondes
Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom	Bromfiets op de rijbaan

Tabel 8: Uitgangspunten bromfiets op de rijbaan

Het gevolg van deze maatregel is dat op diverse plekken (met name nabij de bebouwde komgrens) overgangen van en naar de rijbaan liggen. Voor het Verkeersveiligheidsplan is een beoordeling gedaan van de situaties met bromfietzers op de rijbaan en van de overgangen van/naar de rijbaan. In tabel 9 is weergegeven op welke plekken wijzigingen gewenst zijn.

Route/locatie	Maatregel
Beugenseweg in Boxmeer	Bromfiets op de rijbaan brengen, direct ten zuiden van rotonde Hollestee. Realiseren doorsteek, plaatsen borden en aanbrengen markering. Dit is inmiddels (in 2011) gerealiseerd.
Burg. Verkuilstraat/Julie Postelsingel in Boxmeer	Verwijderen overbodige borden (verplicht fietspad en bromfietzers op de rijbaan)
Spoorstraat/Sint Anthonisweg in Boxmeer	Bromfiets op de rijbaan brengen t.h.v. spoorwegovergang. Vervangen borden.
Sint Anthonisweg in Boxmeer	Bromfiets op de rijbaan brengen. Realiseren overgang nabij benzinestation. Realiseren doorsteek, plaatsen en vervangen borden en aanbrengen markering.
Vierlingsbeekseweg in Overloon	Bromfiets op de rijbaan brengen bij fietsoversteek nabij komgrens. Realiseren doorsteek, plaatsen borden en aanbrengen markering.
De Breid in Maashees	Bromfiets op de rijbaan brengen. Realiseren doorsteek, plaatsen borden en aanbrengen markering.
Overloonseweg in Vierlingsbeek	Bromfiets op de rijbaan brengen. Realiseren doorsteek, plaatsen en vervangen borden en aanbrengen markering. Alleen realiseren in combinatie met maatregelen benadrukken bebouwde kom!

Tabel 9: Wijzigingen voorzieningen bromfiets op de rijbaan

3.4 Schoolomgeving

In de omgeving van scholen komen veel kinderen en hier ontstaan drukke onoverzichtelijke momenten tijdens het halen en brengen. Het is wenselijk dat de inrichting van de wegen rondom de school hiervoor geschikt is. Overigens bepaalt het verkeersgedrag voor een groot deel de verkeersveiligheid. Afspraken met de scholen en de ouders zijn dan ook onlosmakelijk verbonden met de veiligheid rond scholen.

Samen werken aan een veilige schoolomgeving

Rond de aanvangs- en uitkomsttijden van de scholen ontstaan vaak chaotische situaties rond de uitgangen van de schoolpleinen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van zowel scholen, de ouders en de gemeente om tot een veilige situatie rond de scholen te komen.

De scholen en de ouders dragen de verantwoordelijkheid om te zorgen voor veilig gedrag en om dit regelmatig te communiceren en te stimuleren. Een belangrijke basis hiervoor is het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). Veel basisscholen in Boxmeer hebben dit label inmiddels of zijn hiermee bezig (zie ook paragraaf 4.1 en bijlage IV). Ouders kunnen in aanvulling hierop hun bijdrage doen door als verkeersbrigadier op te treden. De gemeente zorgt hierbij voor de benodigde materialen.

De gemeente draagt zorg voor een goede inrichting van de openbare ruimte rond de school. Dit wordt gedaan door te streven naar een herkenbare schoolomgeving (bijvoorbeeld in de uitvoering van schoolzones). In de schoolomgeving wordt gestreefd naar herkenbare oversteekplaatsen, aparte parkeervoorzieningen en voldoende wachtruimte. In bijlage III zijn inrichtingseisen voor wegen weergegeven, waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan de schoolomgeving.



Veilige inrichting rond de school

De afgelopen jaren zijn bij diverse scholen al maatregelen getroffen om de schoolomgeving te verbeteren. In tabel 10 is als maatregel het (verder) streven naar een herkenbare inrichting van de schoolomgeving opgenomen. Van belang is dat de school hiervoor ook zelf verantwoordelijkheid neemt. Daarom stelt de gemeente als voorwaarde voor eventuele maatregelen dat de school beschikt over het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL).

Locatie	Maatregelen schoolomgeving
Scholen	Voortzetten/bevorderen verkeerseducatie op basisscholen: • Alle scholen voor basisonderwijs beschikken over BVL; BVL is voorwaarde voor verdere verbetering schoolomgeving • Gemeente draagt zorg voor subsidie-aanvraag en -afhandeling bij provincie (bestaand beleid)
Scholen	Streven naar herkenbare inrichting.
Scholen	Voortzetting ondersteuning verkeersbrigadiers met levering benodigde materialen en ondersteuning verkeersexamens.

Tabel 10: Maatregelen en acties scholen

3.5 Onveilige locaties

Afgelopen jaren zijn diverse maatregelen genomen om de onveilige locaties aan te pakken. Dit heeft ertoe geleid dat het aantal ongevallenlocaties is verminderd. Wel zijn er nog diverse locaties als aandachtslocaties aan te wijzen. Daar wordt hierna verder op ingegaan.

Selectie van de aandachtslocaties

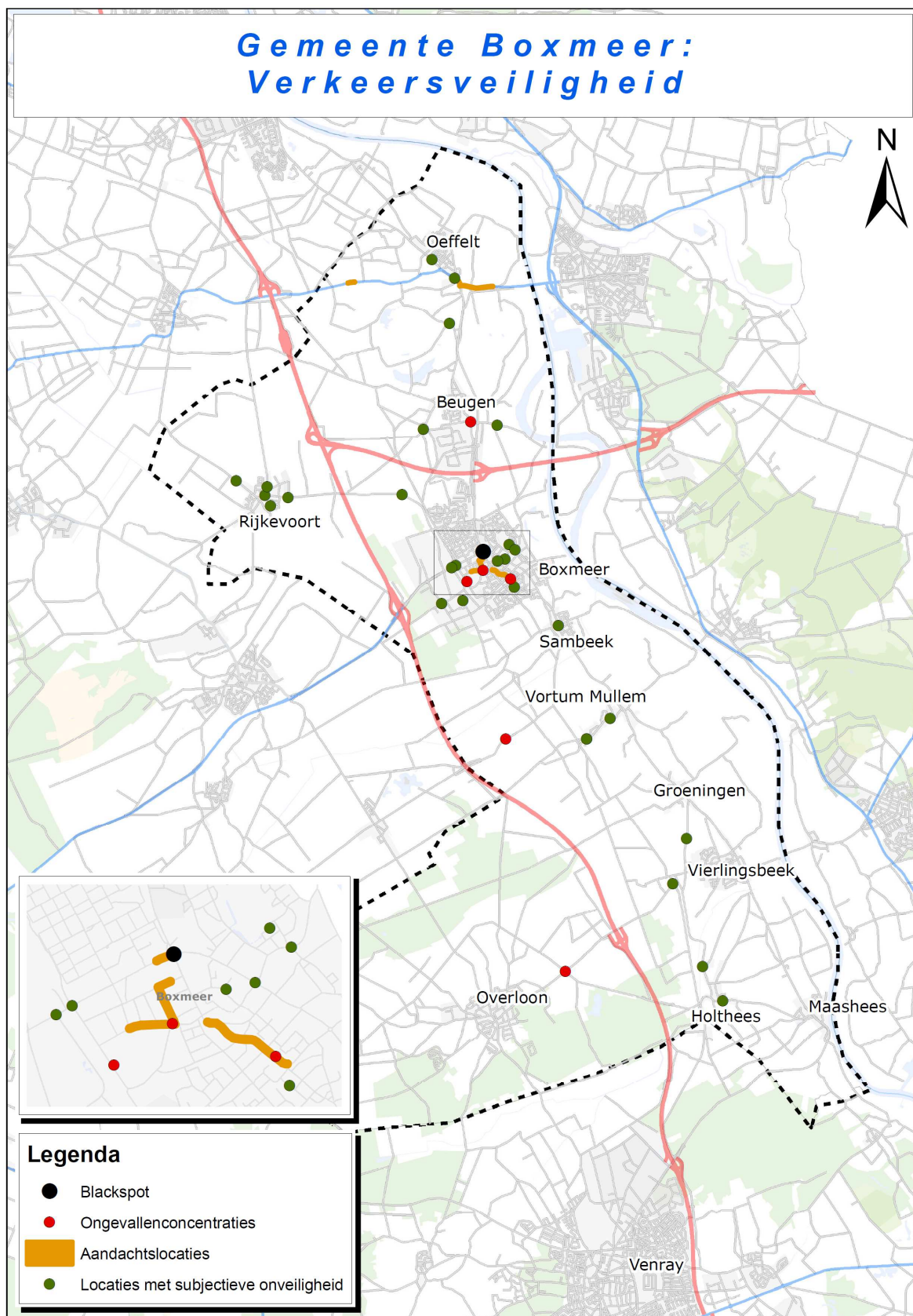
In de kaart in figuur 6 zijn de aandachtslocaties in Boxmeer weergegeven. Deze aandachtslocaties zijn naar voren gekomen uit de geregistreerde ongevallen en uit locaties die zijn aangegeven door de wijk- en dorpsraden. Daarnaast is specifiek in beeld gebracht waar veel (brom)fietsers bij ongevallen zijn betrokken. In bijlage V is meer achtergrondinformatie over deze locaties opgenomen. Zoals aangegeven zijn op meerdere wijzen de aandachtslocaties bepaald. Hieronder staan de definities die hiervoor zijn aangehouden:

- » blackspots: Locaties waar in de periode 2006-2010 zes of meer slachtoffers zijn gevallen;
- » ongevallenconcentraties: Locaties waar in de periode 2006-2010 tussen de drie en zes slachtoffers zijn gevallen;
- » aandachtslocaties: Clusters waar binnen korte afstand van elkaar drie of meer ongevallen met dezelfde eigenschappen zijn gebeurd in de periode 2006-2010;
- » locaties met subjectieve onveiligheid: Dit zijn locaties waar mensen de situatie als onveilig ervaren. Deze locaties komen naar voren uit een inventarisatie onder de wijk- en dorpsraden en actuele vraagstukken bij de gemeente (zie bijlage V).

De weergegeven locaties zijn beoordeeld op mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. In bijlage V is deze beoordeling opgenomen, waarbij is aangegeven wat het centrale probleem is en of het mogelijk is om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de overzichten hieronder zijn de locaties benoemd waarvoor maatregelen worden voorgesteld.

Locatie	Maatregel aandachtslocaties ongevallen
Kruispunt Beugenseweg - Burg. Verkuijlstraat - Spoorstraat - Steenstraat in Boxmeer	Rotonde is in 2009/2010 aangepast en voorzien van vrijliggende fietspaden. Positief effect op aantal ongevallen. Blijven monitoren. Voorrangsregeling fietsers onderling nog aanpassen aan CROW-richtlijnen.
Wegvak Radioweg tussen Sambeek en A73 in Vortum-Mullem	Recent maatregelen genomen om de bochten te verduidelijken. Opnemen in circulatie DSI. Handhaving. Monitoren; zo nodig aanvullende snelheidsremmende maatregelen.
Kruispunt Bernhardstraat - Bilderbeekstraat - Dr. Peelenstraat en wegvakken Bilderbeekstraat/ Bernhardstraat/Bakelgeertstraat	Nadere analyse (conflictobservatie)
Stationsweg in Boxmeer	Herinrichting stationsplein en fietsvoorzieningen en knip in Stationsweg in kader van Onderwijsplein in 2012. In aanvulling daarop: aanbrengen fietsstroken vanaf Spoorstraat tot aan stationsplein.
Kruispunt Vierlingsbeekseweg - Rondweg - Holthesedijk bij Overloon	Aanleg rotonde, mede in samenhang met toeristisch-recreatieve ontwikkelingen.
Kruispunt Boxmeerseweg - Lange Heggen in Beugen	Aanleg fietsstraat; aansluiting zijwegen met inritconstructies. Realisatie in 2012.
Wegvak Julie Postelsingel in Boxmeer	Verbeteren geleiding verloop bochten.

Tabel 11: Maatregelen op locaties onveiligheid ongevallengegevens



Figuur 6: Aandachtslocaties verkeersveiligheid in gemeente Boxmeer

Locatie	Maatregel aandachtslocaties wijk-/dorpsraden en klachten
Kruispunt Stationsweg - Spoorstraat in Boxmeer	In het kader van het Onderwijsplein wordt de Stationsweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer ('knip') in 2012. ProRail neemt in 2012 maatregelen t.b.v. kortere wachttijden spoorwegovergang.
Koorstraat in Boxmeer	Handhaving foutparkeren. Op lange termijn maatregelen in kader van herinrichting openbare ruimte centrum mogelijk.
Veerstraat t.h.v. Van Coothstraat en Jacob de Kerlestraat in Boxmeer	Realiseren plateau in Veerstraat in kader van herinrichting openbare ruimte centrum.
Hoogeindsestraat in Rijkevoort	Handhaving. Opnemen in circulatie DSI
Rijkevoort	Verkeersplan Rijkevoort afronden (uitvoeren resterende maatregelen)
Overloonseweg in Vierlingsbeek	Verbeteren poortfunctie komgrens. Aanbrengen dubbele asmarkering.
De Kuul (kruispunt Dorpsstraat – Lage Startwijk – Graafsedijk) in Beugen	Onttrekken van één arm aan het verkeer. Snelheidsremmende maatregelen op/nabij de kruispunten.
Hoog Werveld / Laag Werveld / Hazewinkel in Beugen	Plan uitwerken voor verbeteringsmaatregel in kader van groot onderhoud/rehabilitatie (verleggen weg en/of aanpassen kruispunt met Provinciale weg).
Toegangswegen Beugen	Boxmeerseweg/Oeffeltseweg wordt fietsstraat. Inzet DSI. Bespreken 'knip' in Molenstraat met dorpsraad.
Molenweg in Groeningen	Realiseren (rode) fietsstroken
St. Cornelisstraat in Vortum-Mullum	Benadrukken kruispunten met markering
Het Zand in Boxmeer	Definitieve snelheidsremmende maatregelen
Kruispunt Dorpsstraat – Kerkstraat-Zuid in Oeffelt	Vervangen geschilderde markering door witte klinkers en aanbrengen vlakke, witte 'druppel' in zijweg.

Tabel 12: Maatregelen op locaties n.a.v. opmerkingen wijk- en dorpsraden en klachten

4 EDUCATIE EN VOORLICHTING

Een betere verkeersveiligheid wordt niet alleen behaald met een veilige infrastructuur, maar ook de verkeersdeelnemers moeten een veilig gedrag vertonen. Uiteindelijk heeft bij het ontstaan van veel ongevallen het menselijk gedrag veel invloed (bijvoorbeeld door het maken van fouten). Hiervoor is enerzijds educatie een belangrijk instrument, waarbij de weggebruikers wordt geleerd om zich veilig te gedragen en om onveilige situatie te herkennen. Anderzijds speelt voorlichting een belangrijke rol bij het creëren van draagvlak voor (verkeersveiligheids)maatregelen en regels.

Dit is ook de basis van de tweede fase Duurzaam Veilig, waarbij extra aandacht wordt besteed aan mensgerichte maatregelen. Ook in de gemeente Boxmeer heeft Educatie & Voorlichting een belangrijke positie in het verkeersveiligheidsbeleid. Hiervoor zijn de onderstaande speerpunten geformuleerd.

Speerpunten educatie & voorlichting:

- » Goede opleiding voor een veilige deelname in verkeer
- » Extra aandacht voor risicovolle doelgroepen
- » Betrekken van belangenpartijen

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de achtergrond en de uitvoering van deze speerpunten.

4.1 Goede opleiding voor veilige verkeersdeelname

Educatie voor alle leeftijden

In de veiligheidsaanpak voor mensgerichte maatregelen is het van belang om elke leeftijdsgroep te benaderen. Beginnende verkeersdeelnemers (zoals kinderen of beginnende bestuurders) moeten een goede opleiding krijgen om veilig aan het verkeer deel te nemen. Bij de grote groep volwassenen moet de kennis op niveau blijven en zij moeten geïnformeerd worden over wijzigingen in regels. Bij ouderen is het van belang om hen te ondersteunen om hun mobiliteit mogelijk te houden, zodat ze (zelfstandig) deel kunnen blijven nemen aan de maatschappij.

Regionale aanpak educatie en voorlichting

Afgelopen jaren is in de gemeente Boxmeer aandacht besteed aan verkeersveiligheidsacties. Deze acties worden vooral vanuit de provincie opgezet, waarbij de gemeente zorgt voor de uitvoering of verspreiding (bijvoorbeeld naar de scholen). Dit is gekoppeld aan de regionale en nationale actiekalender. Voorbeelden van uitgevoerde projecten voor Educatie & Voorlichting zijn:

- » BOB-campagne;
- » Verlichtingscampagnes;
- » BROEM-ritten (voor ouderen);
- » Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) voor scholen. Inmiddels heeft de meerderheid van de basisscholen in Boxmeer het label of is er mee bezig om dit te halen (zie het overzicht in bijlage IV);
- » Etc.

Op gebied van verkeersopleiding worden in de praktijk veel projecten vanuit de provincie geïnitieerd. De grote campagnes (zoals de BOB-campagne of 'Rij met je hart') worden ook landelijk georganiseerd. De gemeente acteert hierbij als coördinator binnen de gemeente Boxmeer en zorgt voor verspreiding van materialen naar de betrokken partijen. Dit functioneert goed en wordt dan ook in de toekomst verder voortgezet.

Uit de inventarisatie blijkt dat een groot deel van de verkeersveiligheidsacties zijn gericht op het lager onderwijs en op de landelijke onderwerpen. Aandachtspunt hierbij is dat nog relatief weinig aandacht was voor educatie op het voortgezet onderwijs en specifieke doelgroepen in het verkeer. Inmiddels is vanuit de provincie een project gestart voor het voortgezet onderwijs (Totally Traffic). De subsidiëring van scholen die gaan meedoen, loopt – net zoals bij BVL – via de gemeente. De gemeente werkt hier graag aan mee.

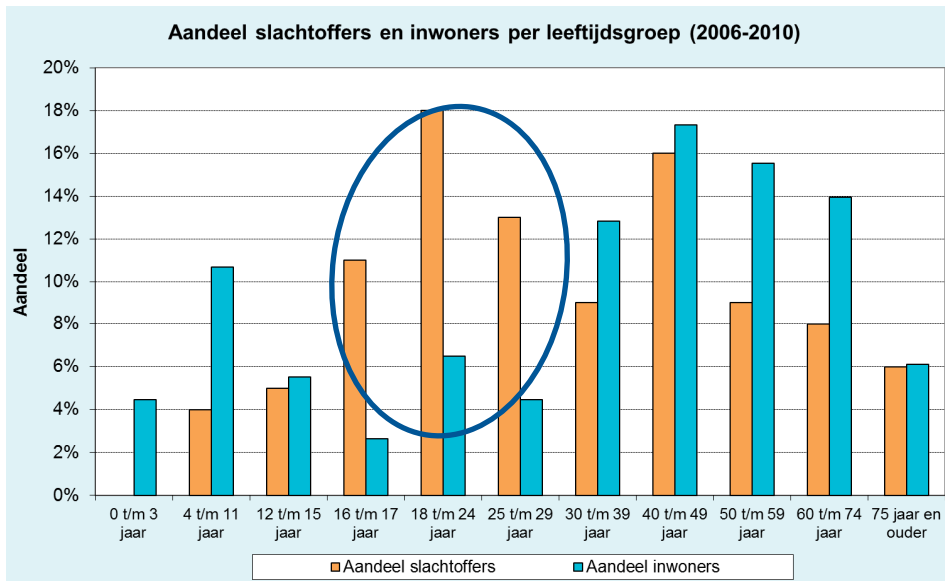
De gemeente Boxmeer zorgt voor extra inspanning op het gebied van mensgerichte maatregelen door Dynamische SnelheidsInformatie. Met Dynamische SnelheidsInformatie (DSI) wordt de gereden snelheid aan de automobilist getoond. Hiermee wordt de weggebruiker bewust gemaakt van de snelheid die hij rijdt. Hiervoor staan inmiddels op een aantal locaties vaste panelen en er is een aantal DSI's beschikbaar om op verschillende locaties in de gemeente te rouleren.

Voorlichting

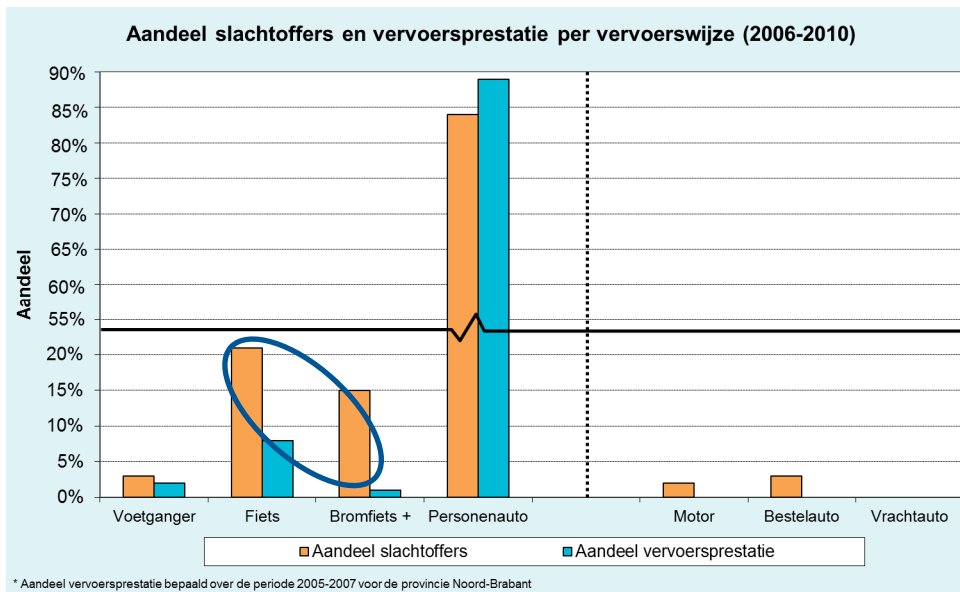
Om verkeersveilig gedrag verder te stimuleren is het van belang mensen voor te lichten over de redenen van te nemen maatregelen (zoals een maximumsnelheid). Zo is bijvoorbeeld uit onderzoek gebleken dat verkeersborden onbewust meer geaccepteerd worden als daarbij een rechtvaardiging voor de maatregel wordt gegeven.

Dit betekent enerzijds dat voorlichting over bestaande regels (zoals een 30 km-zone) nodig is. Waarom is de regel ingesteld en waarom is het veiliger als men zich aan de regel houdt. Anderzijds gaat het ook om voorlichting over specifieke (verkeers)maatregelen die de gemeente neemt. In een artikel in de krant kan bijvoorbeeld toegelicht worden waarom bepaalde maatregelen worden genomen.





Figuur 7: Aandeel slachtoffers en inwoners per leeftijdsgroep in gemeente Boxmeer



Figuur 8: Aandeel slachtoffers naar vervoerswijze in gemeente Boxmeer

4.2 Extra aandacht risicogroepen

Risicovolle doelgroepen uit de ongevallengegevens

In de inventarisatie is een analyse gedaan naar de personen die betrokken zijn bij ongevallen. Hierbij is onderscheid gemaakt in de leeftijdsklasse en de vervoerwijze. In de figuren 7 en 8 is het aantal verkeersslachtoffers in de gemeente Boxmeer weergegeven. In figuur 7 is het aandeel verkeersslachtoffers per leeftijdsgroep vergeleken met het aandeel inwoners van de leeftijdsgroep. Te zien is dat jongeren relatief veel vaker verkeersslachtoffer worden. Het aandeel slachtoffers is in de leeftijd 16 t/m 29 jaar duidelijk hoger dan het aandeel van de bevolking. In tabel 13 is meer informatie over de slachtoffers onder deze leeftijden weergegeven.

Aandachtsgroep	Toelichting op de aandachtsgroep
Leeftijd 16 t/m 17 jaar	- voornaamste vervoerwijze is bromfiets; - voornaamste oorzaak van het ongeval is het niet verlenen van voorrang/ doorgang; - de 16 t/m 17 jarigen zijn grotendeels niet de veroorzaker; - de ongevallen vinden voornamelijk plaats tijdens de spitsperioden
Leeftijd 18 t/m 24 jaar	- voornaamste vervoerwijze is personenauto; - de ongevalsoorzaken zijn voornamelijk niet verlenen van voorrang/doorgang, onvoldoende afstand houden en macht over het stuur verliezen; - het grootste deel van de 18 t/m 24 jarigen is zelf de veroorzaker van het ongeval.
Leeftijd 25 t/m 29 jaar	- voornaamste vervoerwijze is personenauto; - voornaamste oorzaken van de ongevallen zijn macht over het stuur verliezen en onvoldoende afstand houden; - weinig ongevallen met langzaam verkeer

Tabel 13: Achtergrondinformatie risicovolle leeftijdsgroepen

Aandachtsgroep	Toelichting op de aandachtsgroep
Personenauto	- relatief veel 18 t/m 24 jarigen, - voornaamste ongevalsoorzaak is macht over stuur verliezen / slippen, - weinig ongevallen met langzaam verkeer
Bromfiets	- grotendeels 16 t/m 17 jarigen en een relatief groot aandeel 18 t/m 24 jarigen, - ongevallen gebeuren met name in de spitsperioden; - oorzaak is meestal het niet verlenen van voorrang/doorgang.
Fiets	- voornaamste leeftijdsgroepen zijn 12 t/m 15 jarigen, 50 t/m 64 jarigen en 65 jaar en ouder; - de ongevalsoorzaak is voornamelijk het niet verlenen van voorrang/doorgang; - de meeste ongevallen zijn verspreid over de ochtend, middag en avondspits.

Tabel 14: Achtergrondinformatie risicovolle vervoerswijzen

Wat betreft de vervoerswijze (in figuur 8) vallen de meeste verkeersslachtoffers onder inzittenden van een personenauto, fietsers en bromfietzers. In vergelijking met de afgelegde reisafstanden (vervoersprestatie) springen vooral de fietsers en bromfietzers naar voren. Zij leggen in vergelijking met de auto relatief korte afstanden af, maar zijn wel vaak bij ongevallen betrokken. In tabel 14 is meer informatie over de verkeersslachtoffers onder deze vervoerswijzen weergegeven.

Op basis van de informatie over verkeersslachtoffers naar leeftijd en naar vervoerswijze zijn drie risicovolle doelgroepen aan te wijzen. Het gaat dan om:

- » de jeugd op de fiets en bromfiets,
- » de beginnende automobilist;
- » ouderen op de fiets.

Acties voor risicovolle doelgroepen

Op gebied van educatie en voorlichting wordt extra aandacht besteed aan deze doelgroepen. In andere gemeenten spelen overwegend dezelfde problemen en een regionale aanpak is hierbij effectiever en efficiënter. De gemeente Boxmeer participeert actief in de provinciale/regionale aanpak.

Locatie	Actie
Gemeente	Voortzetting acties Educatie en voorlichting vanuit regionaal verband

Tabel 15: Actie gemeente Boxmeer Educatie & voorlichting

5 HANDHAVING

De verkeershandhaving is in eerste instantie een taak van de politie. In Boxmeer is men wel van mening dat handhaving niet op zichzelf staat, maar direct samen hangt met verkeersmaatregelen en educatie. Om een succesvol verkeersveiligheidsbeleid voort te zetten, moeten infrastructurele maatregelen, educatie en voorlichting en handhaving elkaar aanvullen. Hieronder zijn de speerpunten van de gemeente Boxmeer voor handhaving opgenomen.

Speerpunten handhaving

- » afspraken maken met de politie over de locaties en het onderwerp van handhaving;
- » actiekalender educatie en voorlichting afstemmen met politie, zodat educatie en handhaving elkaar aanvullen;
- » politie (blijven) betrekken bij de voorbereiding en realisatie verkeersmaatregelen.

In de volgende paragrafen wordt op deze speerpunten ingegaan.

5.1 Handhavingslocaties en –risicogroepen

De ervaring is dat de meeste mensen handhaving als zinvol ervaren, maar dat die handhaving wel op juiste (gevaarlijke) plekken moet gebeuren. Daarom is het wenselijk om concrete afspraken te maken tussen gemeente en politie over de inzet, locaties en onderwerpen van handhaving.

Zoals aangegeven is handhaving primair een taak van de politie. De genoemde speerpunten in dit verkeersveiligheidsplan zijn hierbij gemeentelijke wensen. Een goede afstemming tussen de politie en de gemeente is daarom een zeer belangrijke basis. Uit de inventarisatie blijkt dat dit in de praktijk goed functioneert. Het is dus wenselijk dat dit voortgezet wordt. Het gaat dan concreet om:

- » aandachtslocaties handhaving;
- » aandacht voor risicovolle doelgroepen;
- » afstemming educatie & voorlichting.

Aandachtslocaties handhaving

Uit de inventarisatie komt een aantal locaties naar voren waar handhaving kansrijk is om bij te dragen aan een betere verkeersveiligheid. Dit zijn locaties die voor de gemeente interessant zijn, maar deze lijst moet wel met de politie worden afgestemd. Deze locaties zijn samengesteld op basis van de volgende gegevens:

- » Ongevallengegevens. Gekeken is naar clusters van ongevallen, waarbij (te hoge) snelheid een rol gespeeld heeft;
- » Beleving. De door de wijk- en dorpsraden opgegeven locaties zijn nader beoordeeld, waarbij een aantal hiervan in aanmerking komt voor handhaving.

Route/locatie	Straat
Oeffelt	Cuykseweg, Molenstraat, Hapseweg
Route Boxmeer via Rijkevoort naar Haps	Graafseweg, Rijkevoortseweg, Sprongseweg, Hoogeindsestraat, Laageindsedijk
Route van Sambeek naar Stevensbeek	Sint Janslaan, Radioweg
Route van Vierlingsbeek naar Maashees	Grotestraat, De Breid
Route van Overloon naar Westerbeek	Oploseweg
Diverse locaties in Boxmeer	Steenstraat, Koorstraat,

Tabel 16: Aandachtslocaties voor handhaving

Aandacht voor risicovolle doelgroepen

Onder educatie en voorlichting (hoofdstuk 4) zijn doelgroepen geselecteerd die extra aandacht nodig hebben vanuit verkeersveiligheid. Wat betreft handhaving gaat het dan met name om jeugd (15-17 jaar op fiets en bromfiets) en beginnende automobilisten. Ook met handhaving kan meer op deze doelgroepen worden gericht.

5.2 Politie betrekken bij verkeersmaatregelen

In de praktijk is er een goede samenwerking tussen de politie en de gemeente Boxmeer. Het gaat dan om handhaving op probleemlocaties, maar ook om het betrekken van de politie bij de voorbereidingen van infrastructurele maatregelen.

Daarom (blijft) de gemeente de politie actief betrekken bij de voorbereiding en realisatie van verkeersmaatregelen. Hierbij wordt enerzijds de mening van de politie gevraagd over (mogelijke) oplossingsrichtingen of verkeersmaatregelen. Anderzijds worden ook afspraken gemaakt worden over eventuele handhaving na realisatie.

Het beste resultaat wordt behaald door samenhang in Educatie en Handhaving. Daarom is afstemming met de politie nodig over de momenten van handhaving op bepaalde onderwerpen. Bijvoorbeeld kan de politie extra aandacht geven aan alcoholcontroles op het moment dat actief wordt ingezet op de BOB-campagnes. Deze afstemming vindt grotendeels op regionaal niveau plaats. Bij gemeentelijke acties zorgt de gemeente voor deze afstemming.

Om handhaving nog effectiever te maken is het belangrijk dat men (de burgers) ook merkt dat er handhaving plaats vindt. Dat betekent dat het belangrijk is dat richting inwoners van de gemeente wordt gecommuniceerd over geplande en reeds uitgevoerde handhavingsacties.

Locatie	Acties
Gemeente	Betrekken van politie bij voorbereiding verkeersplannen (voortzetting)
Gemeente	Afstemming met politie over handhaving op aandachtslocaties (zie overzicht)
Gemeente	Afstemming met politie over afstemming handhaving en educatie en voorlichting

Tabel 17: Acties op gebied van handhaving

6 UITVOERINGSPROGRAMMA

Het Verkeersveiligheidsplan voorziet in verschillende typen (verkeers)maatregelen, die ieder een eigen wijze van aanpak, uitvoering en financiering kennen. De rol en de positie van de gemeente kan hierbij verschillen. Hieronder wordt nader ingegaan op de wijze van aanpak van verschillende typen maatregelen:

- » aanpassingen aan de infrastructuur;
- » niet-infrastructurele maatregelen en acties;
- » tijdshorizon en planning;
- » budget en financiële dekking.

6.1 Aanpassingen aan de infrastructuur

Infrastructuur in beheer bij gemeente

Uit de inventarisatie voor het Verkeersveiligheidsplan is naar voren gekomen dat de gemeentelijke infrastructuur grotendeels op orde is. Op een aantal locaties zijn nog (verkeerskundige) aanpassingen gewenst. Een aantal hiervan kan worden meegenomen bij onderhoudswerkzaamheden of groot onderhoud. De planning van deze maatregelen in het uitvoeringsprogramma is dan ook gekoppeld aan het groot onderhoud. Op deze manier worden maatregelen op kostenefficiënte wijze uitgevoerd. Daarnaast is er een beperkt aantal maatregelen, dat wel op korte termijn uitgevoerd moet en kan worden.

6.2 Niet-infrastructurele maatregelen en acties

Werken aan mobiliteit en verkeersveiligheid bestaat ook uit maatregelen op het gebied van educatie, voorlichting en handhaving. Een belangrijke basis hiervoor is het Regionaal Verkeersveiligheidsplan. Naast deze regionale aanpak is er een aantal niet-infrastructurele projecten die op gemeentelijk niveau spelen.

6.3 Tijdshorizon en planning

Het Verkeersveiligheidsplan heeft tijdshorizon van vijf jaren. In het Uitvoeringsprogramma is voor de jaren 2013 tot en met 2016 per twee jaar aangegeven welke maatregelen gepland zijn. Daarnaast is aangegeven welke maatregelen in ieder geval op de langere termijn (dus vanaf 2017) moeten worden aangepakt.

Een belangrijk uitgangspunt is dat de planning van de maatregelen is afgestemd op andere vakgebieden, met name voor groot onderhoud. Dit betekent dat wanneer er wijzigingen ontstaan in de planning voor die projecten, dit ook invloed heeft op het Uitvoeringsprogramma. Het periodiek gezamenlijk afstemmen van de plannings van de verschillende vakgebieden is dan ook noodzakelijk.

6.4 Budget en financiële dekking

Om alle maatregelen uit het Verkeersveiligheidsplan uit te kunnen voeren is budget nodig. Ook bij het meeliften met groot onderhoud is enig extra budget nodig om ook de verkeersmaatregelen mee te nemen. In het Uitvoeringsprogramma is bij elke maatregel een kostenindicatie weergegeven. De kosten zijn berekend op basis van eenheidsprijzen (per strekkende meter of per verkeersmaatregel) en vermeerderd met kosten voor overhead, onvoorzien en onderzoek. De kosten in het Uitvoeringsprogramma zijn de totale kosten

vanuit verkeer. Dit is dus exclusief onderhoudsbudget, eventuele overige kosten en zonder verrekening met financieringen zoals subsidies.

Naast het gemeentelijk budget zijn er andere financieringsmogelijkheden waarmee een deel van de kosten kan worden gedekt. De twee belangrijkste zijn:

- » subsidies. Er bestaan vormen van subsidie om infraprojecten te realiseren. Deze subsidies zijn wel altijd op basis van cofinanciering. De belangrijkste is de subsidieregeling verkeer en vervoer van de provincie Noord-Brabant, die uitvoering geeft aan de wet BDU (brede doeluitkering) verkeer en vervoer;
- » werk-met-werk maken. Door de verkeersmaatregelen af te stemmen met andere projecten in de openbare ruimte, zoals groot onderhoud en openbare verlichting, kunnen kosteneffectieve maatregelen worden genomen.

Subsidie

Subsidie is een belangrijke mogelijkheid om een project te cofinancieren. Vooral op gebied van verkeersveiligheid zijn er goede subsidiemogelijkheden. De subsidies op gebied van verkeersveiligheid worden gecoördineerd door de regio GGA Noordoost Brabant. De regio maakt gebruik van een gedifferentieerd subsidiepercentage. Dit past binnen de subsidieregeling van de provincie waarin staat dat het gemiddelde van alle projecten van één regio in één jaar uit moet komen op 50% subsidie. De mate van subsidie is hierbij afhankelijk van het soort project en de afspraken die in de regio zijn gemaakt. Voor infrastructurele projecten wordt maximaal 50% subsidie toegekend. Bij niet-infrastructurele projecten kan dit oplopen tot 80%.

Locatie	Toelichting maatregel	Inrichting naar functie van de weg	Fietzers en Bromfietzers	Onveilige locaties ongevallengev	Onveilige locaties wijk- en dorps-raden, klachten	Educatie & Voorlichting	Handhaving		Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Infrastructurele maatregelen									2013-2014	2015-2016	2017 en daarna
Beugenseweg in Boxmeer	Maatregelen bromfiets op de rijbaan. NB AI uitgevoerd		X						-	-	-
Spoorstraat in Boxmeer	Aanbrengen dubbele asmarkering.	X	X		X					20.000	
Wegvak Burg. Verkuijlstraat tussen Spoorstraat en Julie Postelsingel in Boxmeer incl. kruispunten met Koorstraat en Bakelgeertstraat	Aanleg rotonde op kruispunt met Koorstraat (in samenhang met herontwikkeling gebied vm. gemeentehuis aan Bakelgeertstraat). Kruispunt met Bakelgeertstraat opheffen of ombouwen naar uitrit. Aanbrengen dubbele asmarkering. Realiseren vrijliggend (voorkeur)/aanliggend fietspad. Zelfstandig project.	X	X	X	X				-	-	-
Sambeekseweg in Boxmeer en Grotestraat in Sambeek	Geen optimale gebiedsontsluitingsweg (met vrij-/aanliggende fietspaden) mogelijk. Maatregelen verkeersveiligheid (attentieverhoging) bij Krekelzanger, Winston Churchillstraat (school) en Sint Janslaan. Aanbrengen rode fietsstroken (i.p.v. huidige fietssuggestiestroken) in kader van groot onderhoud.	X	X		X		X		45.000		
Grote Straat/ Provincialeweg van Sambeek tot en met Groeningen	Aanbrengen dubbele asmarkering buiten de bebouwde kom	X					X				56.300
Molenweg tussen en in Groeningen en Vierlingsbeek	Aanbrengen rode fietsstroken (in combinatie met groot onderhoud)	X			X				20.000		
Overloonseweg bij/in Vierlingsbeek	Aanbrengen dubbele asmarkering. Maatregelen ter verduidelijking van de aanwezigheid van de bebouwde kom. Maatregelen bromfiets op de rijbaan (realiseren doorsteek; plaatsen en vervangen borden; aanbrengen markering).	X	X		X						113.500
Vierlingsbeekseweg bij/in Overloon	Aanbrengen dubbele asmarkering op hele traject (uitgezonderd t.h.v. wegversmalling). Wegversmallingen in Overloon beter laten opvallen. Maatregelen voor bromfiets op de rijbaan (nabij komgrens: realiseren doorsteek; plaatsen borden en aanbrengen markering).	X	X	X						30.000	
Monseigneur Geurtsstraat bij Maashees	Benadrukken 60km-poort, aanpassen markering in 60 km-zone	X									40.000
Kruispunt Spoorstraat - Oranjestraat in Boxmeer	Bij vervanging verkeersregelinstallatie onderzoek naar mogelijkheden voor optimalisatie.		X						-	-	-
Sint Anthonisweg en Spoorstraat in Boxmeer	Maatregelen bromfiets op de rijbaan: t.h.v. spoorwegovergang en nabij benzinstation (realiseren doorsteek; plaatsen en vervangen borden; aanbrengen markering)		X						2.300		
De Breid in Maashees	Bromfiets op de rijbaan brengen. Realiseren doorsteek, plaatsen borden en aanbrengen markering.		X				X		2.300		
Maatregelen herkenbare schoolomgeving	Streven naar herkenbare inrichting (bij scholen met BVL).	X			X	X			3.000	3.000	3.000
Kruispunt Boxmeerseweg - Lange Heggen in Beugen	Fietsstraat Boxmeerseweg. Inritconstructie op zijwegen. Uitvoering in 2012.		X	X					-	-	-
Kruispunt Vierlingsbeekseweg - Holthesedijk - Rondweg bij Overloon	Aanleg rotonde, mede in samenhang met toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Zelfstandig project.			X					-	-	-
Wegvak Radioweg tussen Sambeek en A73	Recent maatregelen genomen om de bochten te verduidelijken. Opnemen in circulatie DSI. Handhaving. Monitoren; zo nodig aanvullende snelheidsremmende maatregelen.			X			X			PM; indien nodig	
Kruispunt Bernhardstraat - Bilderbeekstraat - Dokter Peelenstraat en aansluitende wegvakken Bilderbeekstraat / Bernhardstraat / Bakelgeertstraat) in Boxmeer	Nadere analyse (conflictobservatie)		X	X					5.000	PM	
Stationsweg in Boxmeer	Herinrichting stationsplein, aanleg fietsvoorzieningen en knip in Stationsweg in kader van Onderwijsplein in 2012. In aanvulling daarop: aanbrengen fietsstroken vanaf Spoorstraat tot aan stationsplein (huidige rode fietssuggestiestroken voorzien van fietssymbolen)			X	X				2.000		
Kruispunt Spoorstraat - Stationsweg in Boxmeer	In het kader van het Onderwijsplein wordt de Stationsweg afgesloten voor doorgaand autoverkeer ('knip') in 2012. ProRail neemt in 2012 maatregelen t.b.v. kortere wachttijden bij spoorwegovergang.				X				-	-	-
Steenstraat in Boxmeer	Handhaving. Opnemen in circulatie DSI.				X		X		-	-	-
Koorstraat in Boxmeer	Handhaving foutparkeren. Op lange termijn maatregelen in het kader van herinrichting openbare ruimte centrum mogelijk.				X		X		-	-	-
Kruispunten Veerstraat- Van Coothstraat en Veerstraat - Jacob de Kerlestraat in Boxmeer	Realiseren plateau in Veerstraat en gelijkwaardig maken kruispunt met Van Coothstraat in kader van herinrichting openbare ruimte centrum.				X				-	-	-
Wegvak Julie Postelsingel in Boxmeer	Verbetering geleiding verloop bochten (bebakening, markering). Verwijderen overbodige borden bromfietzers (verplicht fietspad en bromfietzers op de rijbaan; incl. wegvak Burg. Verkuijlstraat).								5.000		
Rijkevoort Duurzaam Veilig	De vanwege versobering niet-uitgevoerde maatregelen Verkeersplan Rijkevoort alsnog uitvoeren: Komgrensmaatregel Laageindsedijk en aanpassen bestaande wegversmallingen Papenvoortsedijk, Hoogeindsestraat en Hapsedijk. Komgrensmaatregel Hapsedijk is vervallen. Aanpassing wegversmalling Hoogeindsestraat i.c.m. aanpassen voetpad voor korte termijn; overige maatregelen middellange termijn.				X		X		30.000	90.000	

Locatie	Toelichting maatregel	Inrichting naar functie van de weg	Fietsters en Bromfietsters	Onveilige locaties ongevallengegev	Onveilige locaties wijk- en dorps-raden, klachten	Educatie & Voorlichting	Handhaving		Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
Hoogeindsestraat in Rijkevoort	Handhaving. Opnemen in circulatie DSI.				X		X		-	-	-
Kruispunt Dorpsstraat - Lage Startwijk - Graafsedijk ('De Kuul') bij Beugen	Onttrekken van één arm aan het verkeer. Snelheidsremmende maatregelen op of nabij kruispunten.				X					30.000	
Hoog / Laag Werveld / Hazewinkel in Beugen	Plan uitwerken voor verbeteringsmaatregel in kader van groot onderhoud/rehabilitatie (verleggen weg en/of aanpassen kruispunt met Provinciale weg).				X				10.000		
Toegangswegen Beugen	Boxmeerseweg/Oeffeltseweg wordt fietsstraat. Inzet DSI. Bespreken 'knip' in Molenstraat met dorpsraad.				X				PM		
Wegvak St. Cornelisstraat in Vortum-Mullem	Benadrukken van kruispunten met markering				X				3.000		
Het Zand in Boxmeer	Definitieve snelheidsremmende maatregelen								20.000		
Bocstraat in Boxmeer	Verplaatsen/uitbreiden 30 km-zone; sobere inrichting als erftoegangsweg	X							20.000		
3 Rotondes in Boxmeer	Op 3 enkelstrooksrotondes in Boxmeer: voorrang fietsers onderling regelen (fietsers op rotonde voorrang op fietsers die rotonde naderen).	X	X						3.000		
Kruispunt Heistraat - Raamstraat in Boxmeer	Verbeteren uitzicht	X							10.000		
Hoogeweg in Boxmeer	Fietsroute door Luneven: verharding fietsroute verbeteren. Opnemen in onderhoud(sprogramma).		X						-	-	-
Kruispunt Dorpsstraat – Kerkstraat-Zuid in Oeffelt	Vervangen geschilderde markering door witte klinkers en aanbrengen vlakke, witte 'druppel' in zijweg.				X				3.000		
Acties Educatie & Voorlichting											
Scholen	Voortzetten ondersteuning verkeersbrigadiers met levering benodigde materialen en ondersteuning verkeersexamens					X			X	X	X
Gemeente/gga-regio	Voortzetting acties Educatie en voorlichting vanuit regionaal verband					X			X	X	X
Scholen	Voortzetten/bevorderen verkeerseducatie op basisscholen: - Alle scholen voor basisonderwijs beschikken over BVL; BVL is voorwaarde voor verdere verbetering schoolomgeving - Gemeente draagt zorg voor subsidie-aanvraag en -afhandeling bij provincie (bestaand beleid)					X			X	X	X
Acties Handhaving											
Gemeente	Betrekken van politie bij voorbereiding verkeersplannen (voortzetting)						X		X	X	X
Gemeente	Afstemming met politie over handhaving op aandachtslocaties (zie overzicht)						X		X	X	X
Gemeente	Afstemming met politie over afstemming handhaving en educatie en voorlichting						X		X	X	X
Totaal									183.600	173.000	212.800
Totaal per jaar									91.800	86.500	

LIJST VAN BIJLAGEN

- I. Maatregelen GVVP 2005-2010
- II. Ongevallengegevens
- III. Functionele eisen weginrichting
- IV. Scholen met Brabants VerkeersveiligheidsLabel
- V. Aandachtslocaties verkeersveiligheid

I. Maatregelen GVVP 2005-2010

Maatregelen Meerjarenuitvoeringsprogramma Verkeersveiligheidsplan 2005 - 2010				
Locatie / doelgroep	Kern	Maatregel	Uitvoering / prioriteit	Status*
Maatregelen binnen de bebouwde kom				
Kerkplein / Brouwerstraat	Oeffelt	Herinrichting schoolomgevingen	1	Gerealiseerd
Dorpsstraat - Veerweg	Oeffelt	Rotonde realiseren	1	VRI-kruispunt aangepast
Beugenseweg - Beugen Zuid	Beugen	Rotonde realiseren met fietstunnel	1	Gerealiseerd
Beugenseweg - Lange Heggen	Beugen	Rotonde realiseren	1	Gerealiseerd
Dorpsstraat (Beugen)	Beugen	Zichtbaarheid van kruispunten verhogen door middel van markering. Enkele asverspringingen aanbrengen	2009	Deels gerealiseerd
Hoogeindsestraat / Kapelstraat	Rijkevoort	Komingang versterken op Hoogeindsestraat. Plateau op kruispunt met Hapsedijk. Voorrangsregeling laten vervallen in het kader van 30 km/uur zone	2007	Deels gerealiseerd
Hapsedijk	Rijkevoort	Wegversmallingen / asverspringingen realiseren	2009	Niet gerealiseerd
Hoogeindse Kampen - Beekdal	Rijkevoort	Herinrichting schoolomgevingen	1	Gerealiseerd
Beugenseweg t.h.v. aansluiting A77	Boxmeer	Verkeerslichten plaatsen	Krediet 30-09-2004	Gerealiseerd
Rembrandt van Rijnstraat	Boxmeer	Herinrichting schoolomgevingen	nvt	Gerealiseerd
Bakelgeertstraat	Boxmeer	Herinrichting schoolomgevingen	nvt	Gerealiseerd
Toe- en afrit A73	Boxmeer	Kruispunt met verkeerslichten aanpassen	Provincie / Rijk	Gerealiseerd
Rotonde Saxe Gotha	Boxmeer	Reconstructie rotonde	Gemeente / subsidie 30-09-2004	Gerealiseerd
Spoorstraat - Stationsweg	Boxmeer	Korte termijn: afstemming met ProRail over sluitingstijden spoorwegovergang Lange termijn: afhankelijk van Betuwe-Zuid (ongelijkvloers)	ProRail Gemeente / ProRail / Rijk	Niet gerealiseerd
Rotonde Rochusplein	Boxmeer	Reconstructie rotonde	Centrumplan	Gerealiseerd
Omgeving Elderom	Boxmeer	Herinrichting wijk Elderom	IVS / Gemeente	Gerealiseerd
Cornelisstraat	Vortum-Mullem	30 km inrichting met markering op kruispunten	Gemeente	Niet gerealiseerd
Maatregelen buiten de bebouwde kom				
Laageindsedijk	Rijkevoort	Drempels aanleggen	2010	Niet gerealiseerd
Sprongseweg / Rijkevoortseweg / Graafseweg	Rijkevoort	Kantmarkering uniformeren en drempels realiseren	2008	Kantmarkering aangebracht
Grotestraat / de Breid (Vierlingsbeek / Maashees)	Vierlingsbeek	60 km inrichting met kruispuntplateau's op kruispunten met Sleijbergweg en Bredeweg	2008	Gerealiseerd
Stevensbeekseweg	Overloon	Drempels en plateau aanleggen	2010	Deels gerealiseerd
Holthesedijk / Loonseweg	Overloon	Markering uniformeren en evt. drempel(s) aanleggen	2010	Gerealiseerd
Rondweg	Overloon	Drempels realiseren	2006	Gerealiseerd
Buitengebied		Inrichting buitengebied: het gehele buitengebied van de gemeente Boxmeer als 60 km/uur zone inrichten.		Sobere uitvoering
Mensgerichte maatregelen				
0-4 jaren		Hart(d) voor je kind: 1 voorlichtingsavond per gemeente.		Uitgevoerd
4-12 jaren		Brabants Veiligheidslabel (BVL): Stimuleren van scholen om aan dit project mee te gaan doen, opzetten / uitbouwen lokaal verkeersveiligheidsplatform, begeleiden subsidieaanvraag. Het betreft 18 scholen in de hele gemeente.		Uitgevoerd
12-16 jaren		Verlichtingsactie naar het voorbeeld van regio Midden-Brabant.		Uitgevoerd
16-25 jaren		Project jonge bestuurders (door POV Brabant in ontwikkeling) of agressief rijgedrag: aanschaf VROS-motor door Team Verkeershandhaving.		Uitgevoerd
25-60 jaren		Snelheidsbeheersing, controle op trajecten door Team Verkeershandhaving, Agressief rijgedrag, aanschaf VROS-motor door Team Verkeershandhaving en project themagroep. Communicatie POV-Brabant		Uitgevoerd
60 jaar en ouder		BROEM-ritten.		Uitgevoerd

II. Ongevallengegevens

Definities van ongevallen en slachtoffers

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid is in beeld gebracht aan de hand van de geregistreerde ongevallen. Hierbij wordt de verkeersveiligheidsontwikkeling van het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers apart weergegeven. Het is belangrijk om deze niet door elkaar te halen. Met de genoemde termen wordt het volgende bedoeld:

- » verkeersongevallen zijn het totaal aantal ongevallen;
- » slachtofferongevallen zijn het aantal ongevallen waarbij één of meerdere verkeersslachtoffers is veroorzaakt (dodelijk, ziekenhuisgewonde, licht gewonde);
- » ernstige slachtofferongevallen zijn het aantal ongevallen waarbij één of meerdere personen ernstig gewond zijn geraakt (dodelijk, ziekenhuisgewonde);
- » verkeersslachtoffers zijn het aantal personen dat bij ongevallen gewond is geraakt of is omgekomen (dodelijk, ziekenhuisgewonde, licht gewond);
- » ernstige verkeersslachtoffers zijn het aantal personen dat bij ongevallen ernstig gewond is geraakt of zijn omgekomen (dodelijk, ziekenhuisgewonde).

Registratie van de ongevallen

De gehanteerde ongevallen zijn de ongevallen die door de politie zijn geregistreerd. Dit zijn echter niet alle ongevallen die gebeuren, omdat een ongeval soms onderling wordt afgehandeld. Daarnaast hanteert de politie per 1 januari 2010 een andere wijze van registratie. Dit wil zeggen dat alleen de ongevallen worden geregistreerd waar de politie ook een proces verbaal voor opstelt (eerder registreerde de politie meer ongevallen). Met name bij de minder ernstige ongevallen is hierdoor een trendbreuk ontstaan. De ongevallen uit 2010 (en daarna) zijn niet direct te vergelijken met de voorgaande jaren door de gewijzigde registratie.

Wel worden ook de meldingen over een ongeval bij de centrale bijgehouden. Van deze meldingen is dag en tijdstip bekend en soms een goede locatiebeschrijving. Deze meldingen geven dus geen verdere inzichten in de achtergronden en oorzaken van de ongevallen.

Aantal ongevallen en slachtoffers in de gemeente Boxmeer

In het onderstaande overzicht is het aantal geregistreerde ongevallen en het aantal slachtoffers weergegeven. Zoals aangegeven zijn dit de ongevallen en verkeersslachtoffers die door de politie zijn geregistreerd. In de loop der jaren is bovendien de registratiegraad (het aandeel geregistreerde ongevallen) teruggelopen. Daarom is in het trendoverzicht (figuur 1 in het rapport) het aantal slachtoffers gecorrigeerd voor de jaarlijkse registratiegraad.

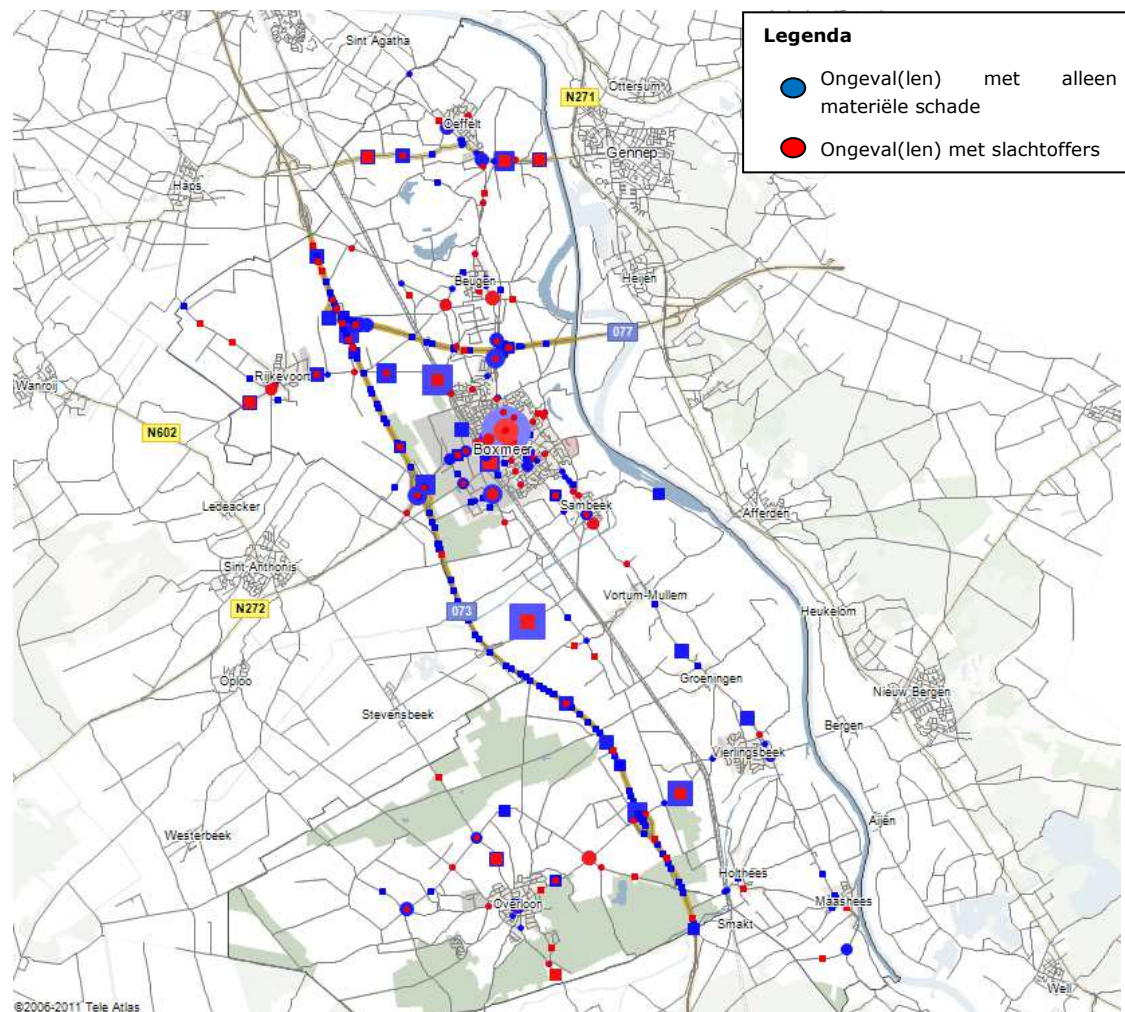
Jaar	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Doden	Ziekenhuis-gewonden	Meldingen meldkamer
2000	171	62	88	4	31	0
2001	131	36	47	3	23	0
2002	160	45	56	1	21	0
2003	160	45	60	4	22	0
2004	183	41	51	1	31	0
2005	175	49	73	3	30	0
2006	166	43	55	1	20	0
2007	175	48	61	0	19	0
2008	106	24	31	3	15	0
2009	88	32	36	1	13	0
2010	151	19	21	1	15	119
Totaal	1666	444	579	22	240	119

Bron: BRON-bestand Rijkswaterstaat DID

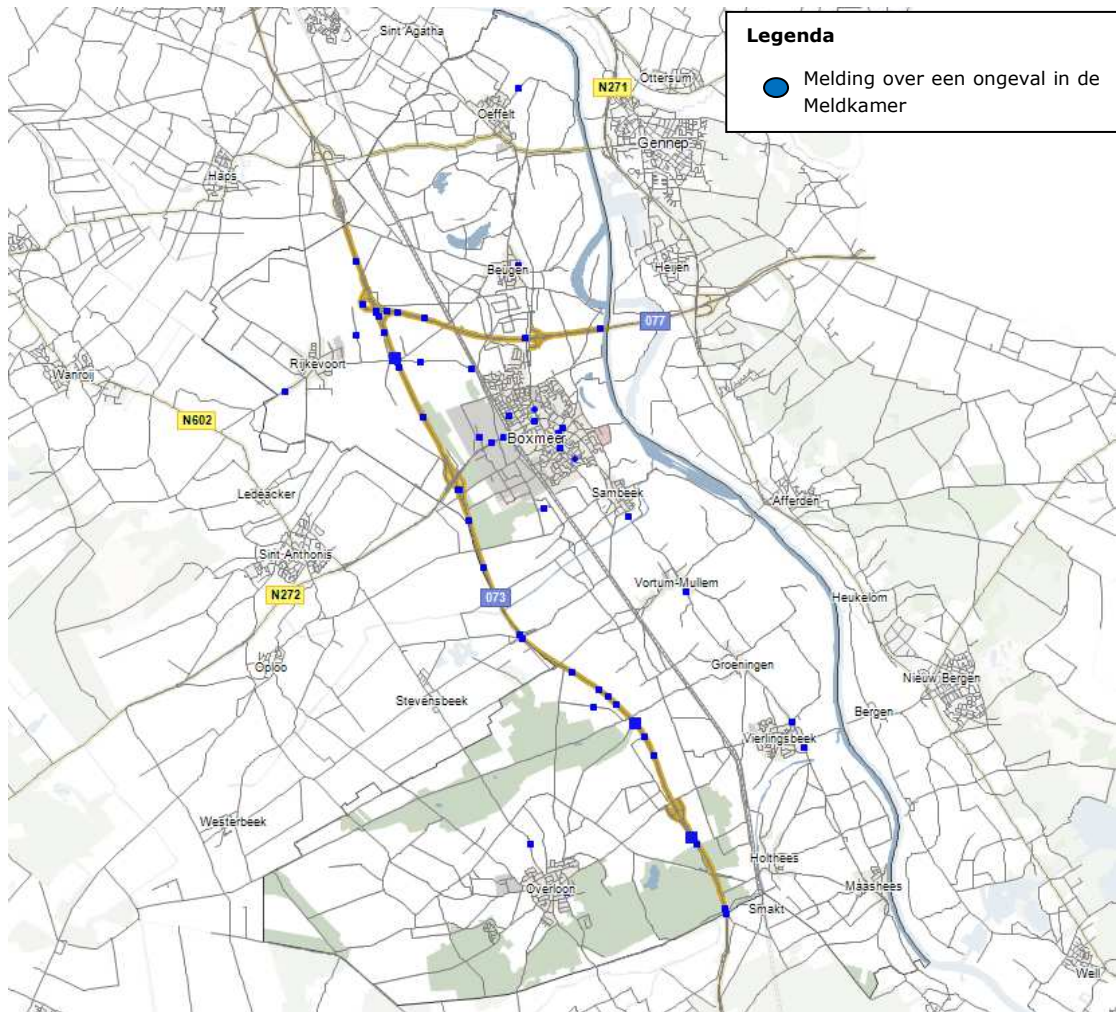
Geregistreeerde ongevallen

In het verkeersveiligheidsplan zijn de door de politie geregistreeerde ongevallen geanalyseerd. In onderstaande afbeeldingen zijn alle geregistreeerde ongevallen en meldingen in de periode 2006 - 2010 weergegeven. De eerste afbeelding toont de (volledig geregistreeerde) ongevallen. Sinds 1 januari 2010 hanteert de politie een andere wijze van registreren. Hierbij worden alleen de ongevallen geregistreeerd waarvoor een proces verbaal is opgesteld.

Daarnaast zijn wel de meldkamer meldingen bekend. De meldkamer meldingen van 2010 zijn in de tweede afbeelding weergegeven. Bij meldingen wordt de afloop van het ongeval niet geregistreeerd. Hoewel de afloop van een ongeval dat alleen maar gemeld wordt dus niet bekend is, mag worden aangenomen dat deze bijna altijd 'uitsluitend materiële schade' zal zijn.



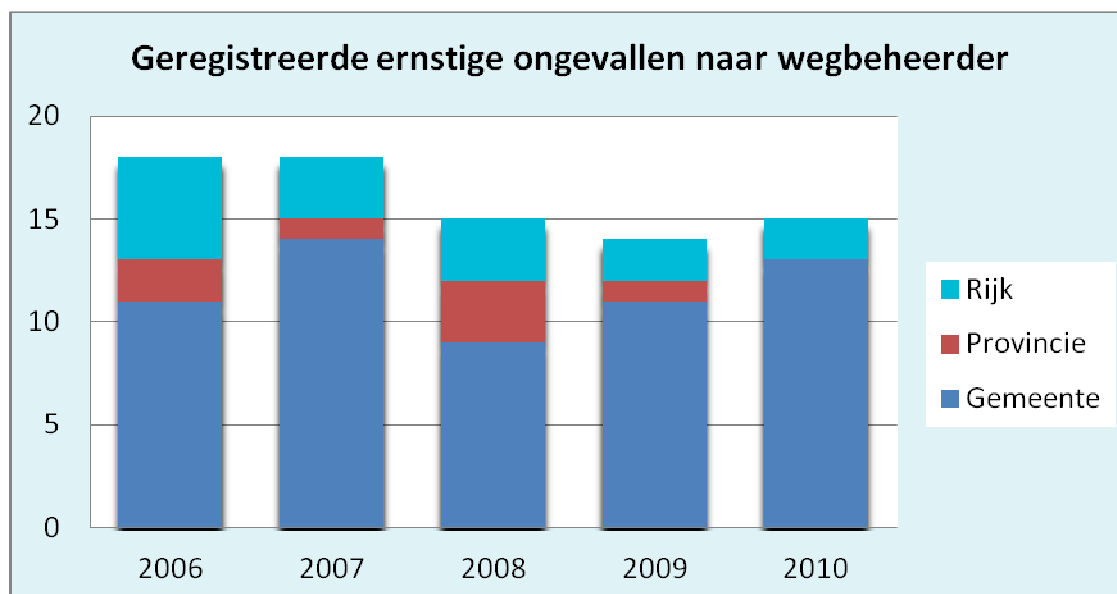
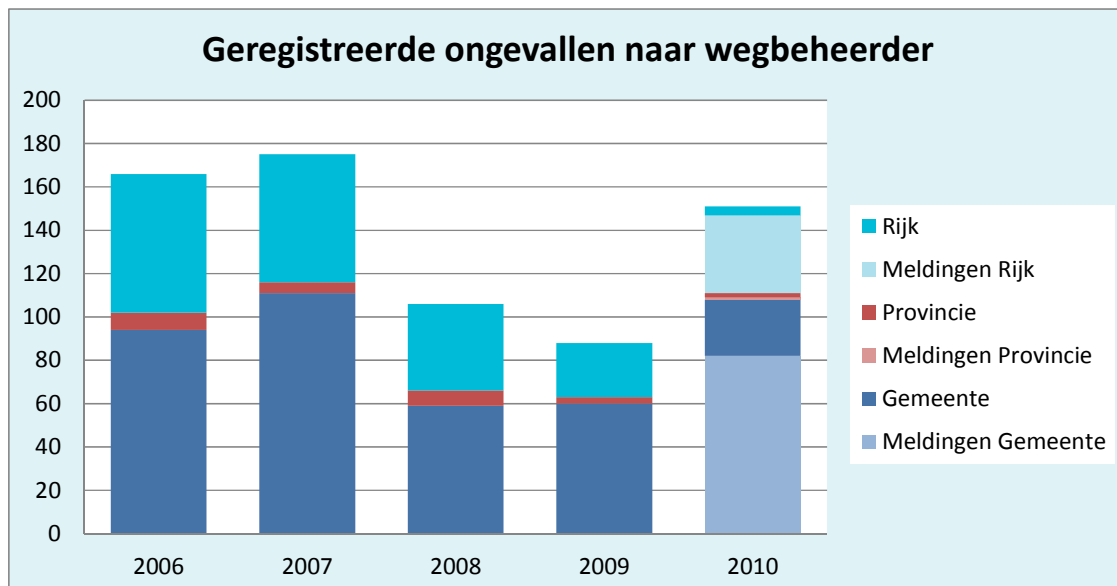
Figuur. Door de politie geregistreeerde ongevallen in de gemeente Boxmeer 2006 - 2010



Figuur. Geregistreerde locaties van meldingen in de Meldkamer in 2010

Ongevallen naar wegbeheerder

In de gemeente Boxmeer zijn meerdere wegbeheerders actief. Naast de gemeentelijke wegen zijn er wegen in beheer bij de provincie Noord-Brabant (N264 en N272) en bij Rijkswaterstaat (A73 en A77). In onderstaande grafieken is de verdeling van het aantal ongevallen en het aantal ernstige ongevallen over de wegbeheerders weergegeven.



Beoordeling van ongevallengegevens (brom)fietzers 2006 - 2010

Uit de gegevens over de geregistreerde ongevallen blijkt dat ongeveer 85% van de slachtoffers onder (brom)fietzers vallen bij ongevallen met gemotoriseerd verkeer. In de tabel hieronder zijn de belangrijkste hoofdtoedrachten weergegeven. Bij ongeveer tweederde van de ongevallen met (brom)fietzers is de hoofdtoedracht geen voorrang of doorgang verlenen.

Hoofdtoedracht	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Slachtoffers	Ernstige slachtoffers	Doden	Ziekenhuis-gewonden	Overige gewonden	UM S ongevallen
Voorrang/doorgang	48	48	51	25	1	24	25	0
Afstand bewaren	2	2	2	2	0	2	0	0
Afslaande beweging	0	0	0	0	0	0	0	0
Verkeerstekens	1	1	1	0	0	0	1	0
Plaats op de weg/bocht	7	7	8	6	0	6	2	0
Parkeren	0	0	0	0	0	0	0	0
Inhalen	1	1	1	0	0	0	1	0
Oversteken	1	1	1	0	0	0	1	0
Toestand weg/voertuig	0	0	0	0	0	0	0	0
Div. toed. bestuurder	0	0	0	0	0	0	0	0
Overige toedrachten	10	10	10	4	0	4	6	0

III. Functionele eisen weginrichting

In het stappenplan voor de wegcategorisering is in twee stappen een kaart opgesteld met de indeling in wegfuncties en bijbehorende snelheidslimieten. Als derde stap wordt een vertaling gemaakt naar het inrichtingsniveau. Vanwege verkeersveiligheid en herkenbaarheid moet de inrichting van elke weg passen bij de functie die de weg heeft. In deze bijlage zijn daarom inrichtingseisen voor elke type weg opgesteld. Ook is er specifiek aandacht besteed aan de inrichtingseisen voor de omgeving van scholen. Daarnaast is aangegeven op welke locaties in de gemeente Boxmeer de inrichting hierop aangepast moet worden.

Weginrichting wegen binnen de bebouwde kom

GOW50

Geloofwaardigheid

- » Open/gesloten wegomgeving
- » Gemiddelde rechtstand
- » Snelheidsremmers toegestaan
- » Asphaltverharding

Kruispunten

- » Voorrangsweg
- » Bij hoge intensiteiten en/of verkeersveiligheidsprobleem rotonde (voorkeur) of VRI
- » Indien noodzakelijk snelheidsremming t.h.v. kruispunten (bijv. door rotonde/plateau) of realisatie VRI. Bij aanwezigheid openbaar vervoer busvriendelijke uitvoering



Veiligheid

- » Fietser op vrijliggend fietspad, bij ruimtegebrek fietsstroken ($\geq 1,5\text{m}$) mogelijk
- » Bromfiets op de rijbaan
- » Aparte voetgangersvoorziening
- » Geen parkeervoorzieningen langs hoofdrijbaan. Eventueel langsparkeren in vakken (bestaande situaties)
- » Gemarkerde rijbaanscheiding
- » Uitritten (beperkt) toegestaan (bestaande situaties)
- » Geen bermverharding
- » Geen gesloten verklaring



ETW30

Geloofwaardigheid

- » Gesloten wegomgeving
- » Korte rechtstand
- » Aanwezigheid snelheidsremmers
- » Klinkerverharding

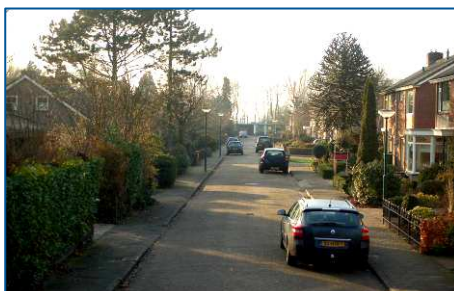
Kruispunten

- » Voorrang ongeregeld. Bij fietsroutes inritconstructies of evt. voorrang regelen.
- » Plateaus toegestaan



Veiligheid

- » Fiets op rijbaan. Bij hoge fietsintensiteiten fietsstraat of vrijliggende fietsvoorziening
- » Aparte voetgangersvoorziening, in principe geen VOP's
- » Parkeren op rijbaan en in vakken toegestaan
- » Geen rijbaanscheiding
- » Uitritten toegestaan
- » Geen bermverharding
- » Geen gesloten verklaring



Weginrichting wegen buiten de bebouwde kom

GOW80

Geloofwaardigheid

- » Open wegomgeving
- » Gemiddelde rechtstand
- » Bij voorkeur geen snelheidsremmers
- » Asfaltverharding

Kruispunten

- » Voorrangsweg
- » Bij hoge intensiteiten en/of verkeersveiligheidsprobleem rotonde (voorkeur) of VRI
- » Indien noodzakelijk snelheidsremming t.h.v. kruispunten (bijv. door rotonde/plateau) of realisatie VRI.



Veiligheid

- » Gescheiden fiets-/bromfietsvoorziening of parallelweg met fiets op rijbaan
- » Verboden voor voetgangers
- » Parkeren verboden
- » Gemarkerde rijbaanscheiding
- » Uitritten (beperkt) toegestaan (bestaande situaties)
- » Semi-verharde berm mogelijk
- » Obstakelvrije zone



ETW60 (ETW30)

Geloofwaardigheid

- » Gesloten wegomgeving
- » Korte rechtstand
- » Aanwezigheid snelheidsremmers
- » Asfalt-/klinkerverharding

Kruispunten

- » Voorrang ongeregeld. Bij vrijliggend fietspad voorrangregeling te overwegen
- » Bij voorkeur plateaus



Veiligheid

- » Fiets op rijbaan. Bij onderdeel van fietsnetwerk vrijliggend fietspad mogelijk
- » Voetgangersvoorziening mogelijk
- » Parkeren op rijbaan / in berm
- » Geen rijbaanscheiding
- » Uitritten toegestaan
- » Geen bermverharding (tenzij teveel bermshade optreedt)
- » Geen gesloten verklaring
- » ETW 30 alleen in situaties met weinig ruimte en zeer gesloten omgeving



Schoolomgeving

Een veiliger inrichting rondom de scholen wordt bereikt door de omgeving van de school extra herkenbaar te maken en door de mensen op de juiste plek te laten parkeren, wachten en oversteken. Een goede schoolomgeving heeft de volgende kenmerken:

- » de omgeving van de school is duidelijk herkenbaar en onderscheidt zich van de overige straten. Dit kan door kleurgebruik in straatmateriaal, verkeersmaatregelen en eventuele attentieverhogende maatregelen. Door bij de verschillende scholen dezelfde vormgevingsprincipes toe te passen ontstaat extra herkenbaarheid voor de weggebruikers.
- » in de nabijheid van de school is een veilige oversteekplaats. De oversteekplaats is duidelijk herkenbaar voor zowel kinderen als andere verkeersdeelnemers. In de omgeving zijn geen elementen of (geparkeerde) auto's aanwezig die het zicht belemmeren. Er wordt in principe terughoudend omgegaan met de aanleg van voetgangersoversteekplaatsen ('zebra's'), vanwege de schijnveiligheid die hierdoor vaak ontstaat. Wanneer de herkenbaarheid van de oversteekplaats hierom vraagt, kan hier wel voor worden gekozen.
- » voor de ouders die met de auto komen zijn duidelijk herkenbare parkeerplekken aanwezig. Het is voor de ouders duidelijk waar wel en waar niet geparkeerd mag worden.
- » bij de school is een ruime fietsenstalling aanwezig, zodat er voldoende ruimte is waar de kinderen hun fiets kunnen neerzetten.
- » bij de ingang van het schoolplein is voldoende wachtruimte voor de ouders aanwezig. De wachtruimte ligt zodanig dat de kinderen en de rijbaan niet worden geblokkeerd.

Maatregelen inrichting aanpassen aan wegcategorisering

In het kader van het verkeersveiligheidsplan is de inrichting van de wegen in Boxmeer gelegd naast de inrichtingseisen zoals hiervoor benoemd. In onderstaande overzicht is aangegeven op welke wegen aanpassingen aan de weginrichting gewenst zijn.

Locatie	Maatregelen n.a.v. wegcategorisering
Spoorstraat in Boxmeer	Aanbrengen dubbele asmarkering
Burg. Verkuijlstraat in Boxmeer	Aanbrengen dubbele asmarkering
Sambeekseweg in Boxmeer	Optimalisatie inrichting t.h.v. risicovolle punten: kruispunt met Krekelzanger. Aanbrengen rode fietsstroken (bij groot onderhoud).
Grotestraat in Sambeek	Optimalisatie inrichting t.h.v. risicovolle punten: kruispunten met Maasstraat, Winston Churchillstraat (nabij school) en Sint Janslaan. Aanbrengen rode fietsstroken (bij groot onderhoud).
Grote Straat/Provincialeweg van Sambeek tot en met Groeningen	Aanbrengen dubbele asmarkering buiten de bebouwde kom
Molenweg tussen en in Groeningen en Vierlingsbeek	Aanbrengen rode fietsstroken (in combinatie met groot onderhoud). Het weggedeelte in Vierlingsbeek en buiten de bebouwde kom is nu voorzien van rode fietssuggestiestroken. Op grond van de beleidslijn voor toepassing van fietsvoorzieningen (tabel 7) worden fietssuggestiestroken niet meer in rood uitgevoerd. Om recht te doen aan de functie als utilitaire fietsroute (zie figuur 5) worden (rode) fietsstroken aangebracht, ondanks dat de vereiste breedte niet kan worden gehaald. Verbreding van de weg is geen optie.
Overloonseweg bij/in Vierlingsbeek	Aanbrengen dubbele asmarkering
Vierlingsbeekseweg nabij Overloon	Aanbrengen dubbele asmarkering
Monseigneur Geurtsstraat nabij Maashees	Verduidelijken overgang 60km-zone en aanpassen markering in 60km-zone
Bocstraat in Boxmeer	Verplaatsen/uitbreiden 30 km-zone; sobere inrichting als erftoegangsweg
Bedrijventerrein Saxe Gotha in Boxmeer	Accentueren overgang 50/30 km: poorten (4 stuks) en plateau bij poort in Ingenieur Wagterstraat/Handelstraat. Attentieverhogende maatregelen/gelijkwaardig maken kruispunten (10 stuks); sobere inrichting erftoegangswegen.

IV. Scholen met Brabants VerkeersveiligheidsLabel

School	Soort	Locatie	BVL
De Bonckert	Basisschool	Stationsweg, Boxmeer	Geen BVL
Klimop	Basisschool	Kerkveld, Rijkevoort	Geen BVL
Laurentiushof (SKOV)	Basisschool	Kloosterstraat, Vierlingsbeek	BVL
Sint Antonius (SKOV)	Basisschool	De Goeijstraat, Maashees	BVL
Sint Anna (SKOV)	Basisschool	St. Cornelisstraat, Vortum-Mullem	BVL
Sint Jozef (SKOV)	Basisschool	Gildestraat, Holthees	BVL
Sint Jozef (SKOV)	Basisschool	Theobaldusweg, Overloon	BVL
De Bolster	Basisschool	Grote Straat, Sambeek	BVL
Onze Bouwsteen	Basisschool	Moerkamp, Beugen	BVL
Het Telraam	Basisschool	Kerkstraat Zuid, Oeffelt	BVL
De Schelven	Basisschool	Frans Halsstraat, Boxmeer	Geen BVL (zijn bezig)
De Bakelgeert	Basisschool	Stationsweg, Boxmeer	Geen BVL (zijn bezig)
Ogelijn	Basisschool	De Hulst 15, Boxmeer	Geen BVL (zijn bezig)
Canadas	Basisschool	Jacob Marisstraat, Boxmeer	BVL
De Weijerhof	Basisschool	Weijerstraat, Boxmeer	Geen BVL
De Peppels	Basisschool	Oranjestraat, Boxmeer	BVL
Scholengemeenschap Palet	Basisschool	Pastoor Kerstenstraat, Boxmeer	Geen BVL

V. Aandachtslocaties verkeersveiligheid

Blackspots, ongevallenconcentraties en aandachtslocaties ongevallengegevens

Ongevallengegevens: locaties op basis van ongevallengegevens 2006-2010

In de ongevallenanalyse is gekeken naar welke ongevallenlocaties opvallen. Hiervoor is een selectie van locaties gemaakt op de volgende wijze:

- » Blackspot: zes of meer ongevallen met slachtoffers in de periode 2006-2010 binnen een onderlinge afstand van 25 meter;
- » Ongevallenconcentratie: drie of meer ongevallen met slachtoffers in de periode 2006-2010 binnen een onderlinge afstand van 25 meter;
- » Aandachtslocaties: vijf of meer ongevallen van hetzelfde type in de periode 2006-2010 binnen een afstand van 150m (erftoegangswegen) of 300m (gebiedsontsluitingswegen).

Ongevallenlocaties 2006-2010	Woonplaats	Totaal ongevallen	Slachtoffer ongevallen	Ziekenhuis ongevallen	Overige gewonden ongevallen	UMS ongevallen
Black spot						
Beugenseweg, Burg. Verkuijlstraat, Spoorstraat, Steenstraat	Boxmeer	14	7	4	3	7
Ongevallenconcentratie						
Radioweg	Vortum-Mullem	7	3	2	1	4
Bernhardstraat, Bilderbeekstraat, Dokter Peelenstraat	Boxmeer	5	3	2	1	2
Stationsweg	Boxmeer	4	3	0	3	1
Holthesedijk, Rondweg, Vierlingsbeekseweg	Overloon	3	3	1	2	0
Boxmeerseweg, Lange Heggen	Boxmeer	3	3	2	1	0
Aandachtslocaties ongevallengegevens						
Kopstaart (Vooruit achter - vooruit front)						
Veerweg (N264) - Dorpsstraat (parallelweg)	Oeffelt	6	1	1	0	5
Vooruit front - vooruit linkerflank						
Bilderbeekstraat / Bernhardstraat / Bakelgeertstraat	Boxmeer	5	2	1	1	3
Vast voorwerp						
Julie Postelsingel	Boxmeer	6	0	0	0	6
Aantal ongevallen per jaar	Woonplaats	2006	2007	2008	2009	2010
Black spot						
Beugenseweg, Burg. Verkuijlstraat, Spoorstraat, Steenstraat	Boxmeer	5	5	1	1	2
Ongevallenconcentratie						
Radioweg	Vortum-Mullem	0	1	4	1	1
Bernhardstraat, Bilderbeekstraat, Dokter Peelenstraat	Boxmeer	3	0	0	1	1
Stationsweg	Boxmeer	0	2	2	1	0
Holthesedijk, Rondweg, Vierlingsbeekseweg	Overloon	0	2	0	1	0
Boxmeerseweg, Lange Heggen	Boxmeer	2	0	0	1	0
Aandachtslocaties ongevallengegevens						
Kopstaart (Vooruit achter - vooruit front)						
Veerweg (N264) - Dorpsstraat (parallelweg)	Oeffelt	1	2	2	0	1
Vooruit front - vooruit linkerflank						
Bilderbeekstraat / Bernhardstraat / Bakelgeertstraat	Boxmeer	4	1	0	3	1
Vast voorwerp						
Julie Postelsingel	Boxmeer	4	2	2	1	0

Beoordeling van de aandachtslocaties verkeersveiligheid

Locatie	Probleem	Maatregel	Verantwoording
Blackspot			
Kruispunt Beugenseweg - Burg Verkuijstraat – Spoorstraat - Steenstraat in Boxmeer	Niet verlenen van voorrang aan fietsers	Voorrang fietsers onderling regelen.	Rotonde is in 2009/2010 aangepast en voorzien van vrijliggende fietspaden. Aantal ongevallen is gedaald, maar in 2010 weer omhoog. Ontwikkeling blijven monitoren. Voorrangsregeling fietsers onderling aanpassen aan CROW-richtlijnen.
Ongevallenconcentratie			
Wegvak Radioweg in Vortum-Mullem	Controle over voertuig verliezen. Snelheid gemotoriseerd verkeer	In DSI-circulatie opnemen. Handhaving. Effect monitoren, zo nodig aanvullende snelheidsremmende maatregelen.	Lange rechtstanden en weinig verkeer leiden tot te hoge snelheden voor de betreffende situatie. Recent maatregelen genomen om de bochten te verduidelijken.
Kruispunt Bernhardstraat – Bilderbeekstraat - Dokter Peelenstraat in Boxmeer	Flankaanrijdingen tussen vooral gemotoriseerd verkeer. Ook bromfietsers vaker betrokken.	Nadere analyse (conflictobservatie).	Is ook ongevallenlocatie (brom)fietsers. Bij reconstructie Bilderbeekstraat al aantal maatregelen getroffen. Nader onderzoek nodig om te komen tot aanvullende maatregelen. Rekening houden met busroute Bilderbeekstraat.
Wegvak Stationsweg in Boxmeer	Meerdere problemen, voornamelijk jongeren betrokken en langzaam verkeer slachtoffer	Aanbrengen fietsstroken vanaf Spoorstraat tot aan stationsplein.	Herinrichting stationsplein, fietsvoorzieningen en knip in Stationsweg in kader van Onderwijsplein in 2012. In aanvulling daarop: aanbrengen fietsstroken vanaf Spoorstraat tot aan stationsplein.
Kruispunt Holthesedijk – Rondweg - Vierlingsbeekseweg in Overloon	Niet verlenen van voorrang tussen gemotoriseerd verkeer	Aanleg rotonde	Afdwingen van een lagere snelheid bij het naderen en oprijden van het kruispunt. Aanleg rotonde mede in relatie tot recreatieve ontwikkelingen
Kruispunt Boxmeerseweg - Lange Heggen in Beugen	Niet verlenen van voorrang aan (brom)fietsers	Fietsstraat in Boxmeerseweg; aansluiting zijwegen met Inritconstructies.	Uitvoering vindt plaats in 2012
Aandachtslocaties dezelfde type ongevallen			
Kruispunt Veerweg (N264)- Dorpsstraat (parallelweg) in Oeffelt	Onvoldoende afstand bewaren tussen gemotoriseerd verkeer. Kop-staart aanrijdingen i.v.m. verkeerslichten.	Geen maatregelen	Kruispunt is in 2007/2008 aangepast
Bilderbeekstraat / Bernhardstraat / Bakelgeertstraat	Flankaanrijdingen tussen vooral gemotoriseerd verkeer. Ook bromfietsers vaker betrokken.	Nadere analyse (in combinatie met kruispunt Bernhardstraat - Bilderbeekstraat - Dokter Peelenstraat)	Vermoed wordt een relatie tussen (haaks) parkeren en intensiteit (brom)fietsers. Nadere analyse gewenst om te bezien of verbetering - binnen de gegeven situatie - mogelijk is.
Julie Postelsingel in Boxmeer	Veelal ongevallen van personenauto met vast voorwerp	Geleiding in bochten verbeteren d.m.v. goede markering en bebakening.	De weg heeft een slingerend verloop. Door de geleiding in de bochten te verbeteren (markering, bebording) is het verloop van de weg duidelijker.

Bromfietzers en fietsers

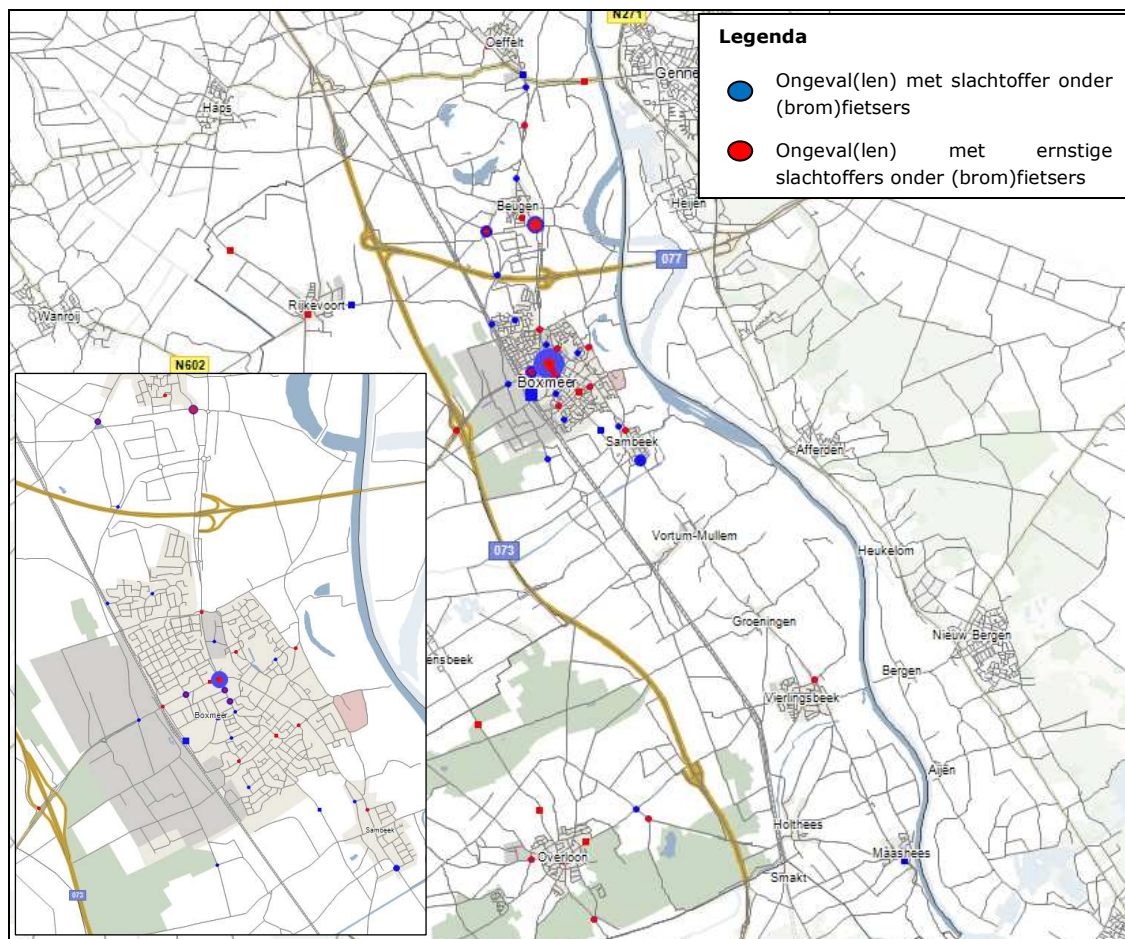
Beoordeling benoemde maatregelen in Regionaal Fietsplan

Locatie	Opmerking in Regionaal Fietsplan	Maatregel	Verantwoording
Regionaal Fietsplan			
Beugenseweg en Burgemeester Verkuijlstraat (Boxmeer)	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Vrijliggend (voorkeur) of aanliggend fietspad realiseren in Burg. Verkuijlstraat in samenhang met plan voor rotonde Koorstraat.	Beugenseweg is inmiddels gerealiseerd. In de Burg. Verkuijlstraat moeten nog vrijliggende voorzieningen komen. I.v.m. (plaatselijk) beperkte ruimte is aanliggend fietspad (met hoogteverschil) ook acceptabel.
Spoorstraat (Boxmeer)	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Geen maatregelen.	Er is onvoldoende ruimte voor een vrijliggend of aanliggend fietspad. Fietsstroken handhaven.
Sambeekseweg en Grotestraat in Boxmeer/Sambeek	Vrijliggende fietsvoorziening realiseren.	Onvoldoende ruimte voor fietspad. Fietsuggestiestroken bij groot onderhoud ombouwen naar rode fietsstroken. Attentieverhogende maatregelen op risicovolle locaties.	Er is onvoldoende ruimte beschikbaar om een dwarsprofiel met goede fietsvoorzieningen te realiseren; fietsstroken zijn wel mogelijk. Wel worden maatregelen genomen op de risicovolle locaties (kruispunten met Krekelzanger, met St. Janslaan en met Winston Churchillstraat/bij school). Plateaus zouden een goede maatregel zijn, maar zijn ongewenst i.v.m. korte afstand tot bebouwing.
Kruispunt Beugenseweg-Hollesteeg-Karel Doormanstraat in Boxmeer	Verkeersveiligheid verbeteren. Bijv. d.m.v. accentueren fietsoversteek in twee richtingen langs Beugenseweg bij de rotonde.	Geen maatregelen	Er zijn reeds maatregelen genomen, aanvullende maatregelen zijn vooralsnog niet nodig.
Burg. Verkuijlstraat in Boxmeer	Verkeersveiligheid verbeteren. Realiseren vrijliggende fietsvoorziening.	Vrijliggend (voorkeur) of aanliggend fietspad realiseren in Burg. Verkuijlstraat in samenhang met plan voor rotonde Koorstraat.	In de Burg. Verkuijlstraat moeten nog vrijliggende voorzieningen komen. I.v.m. (plaatselijke) beperkte ruimte is aanliggend fietspad (met hoogteverschil) ook acceptabel.
Veerweg in Oeffelt	Verkeersveiligheid verbeteren. Dit is inmiddels uitgevoerd.	Geen maatregelen	Er zijn reeds maatregelen genomen, aanvullende maatregelen zijn vooralsnog niet nodig.
Hoogeweg in Boxmeer	Verharding fietspad verbeteren	Opnemen in onderhoud	Het betreft hier het comfort van de route wat geen maatregelen op korte termijn vraagt. Wel expliciet opnemen in onderhoudsprogramma.

Beoordeling van locaties van geregistreerde ongevallen met (brom)fietzers 2006-2010

In de kaart zijn alle ongevallen weergegeven uit de periode 2006-2010 waarbij slachtoffers onder (brom)fietzers zijn gevallen. Onderstaande tabel toont de locaties waar in de periode 2006-2010 twee of meer ongevallen met slachtoffers onder (brom)fietzers zijn gebeurd.

Ongevallen met slachtoffers (brom)fietzers	2006	2007	2008	2009	2010
Kruispunt Beugenseweg-Spoorstraat-Burg. Verkuijstraat in Boxmeer	2	3	0	0	1
Kruispunt Boxmeerseweg-Lange Heggen in Beugen	2	0	0	1	0
Kruispunt Bilderbeekstraat-Dokter Peetenstraat in Boxmeer	1	0	0	1	1
Kruispunt Spoorstraat-Oranjestraat in Boxmeer	0	1	0	1	0
Stationsweg in Boxmeer	0	2	0	0	0
Kruispunt Grotestraat-Sint Janslaan in Sambeek	2	0	0	0	0
Kruispunt Burg. Verkuijstraat-Koorstraat in Boxmeer	0	1	0	0	1
Kruispunt Burg. Verkuijstraat-Bakelgeertstraat in Boxmeer	0	2	0	0	0
Kruispunt Dorpstraat-Lage Startwijk-Graafsedijk bij Beugen	0	0	0	1	1



Overzichtkaart van de ongevallen met slachtoffers onder (brom)fietzers 2006-2010

Locatie	Probleem	Maatregel	Verantwoording
Kruispunt Beugenseweg – Spoorstraat - Burg. Verkuijlstraat in Boxmeer	Niet verlenen van voorrang aan bromfietzers	Voorrang fietsers onderling regelen.	Rotonde is in 2009/2010 aangepast en voorzien van vrijliggende fietspaden, Aantal ongevallen is gedaald, maar in 2010 weer omhoog. Blijven monitoren. Wel voorrang fietsers onderling regelen conform CROW-richtlijnen (NB geldt ook voor 2 andere enkelstrooksrotondes in Boxmeer).
Kruispunt Boxmeerseweg - Lange Heggen in Beugen	Niet verlenen van voorrang aan (brom)fietsers	Fietsstraat in Boxmeerseweg. Inritconstructies op zijwegen.	Uitvoering vindt plaats in 2012.
Kruispunt Bilderbeekstraat - Dokter Peetenstraat	Ongevallen tussen personenauto en (brom)fietsers. Geen voorrang verlenen	Nadere analyse (conflictobservatie).	Locatie is ook ongevallenconcentratie. Bij reconstructie Bilderbeekstraat al aantal maatregelen getroffen. Nader onderzoek nodig om te komen tot aanvullende maatregelen. Rekening houden met busroute Bilderbeekstraat.
Kruispunt Spoorstraat - Oranjestraat in Boxmeer	Ongevallen tussen personenauto en (brom)fietsers. Geen eenduidige hoofdtoedracht.	Bij vervanging verkeersregelinstantie onderzoek naar mogelijkheden voor optimalisatie. Fysieke ruimte is beperkt.	Uit ongevallengegevens geen eenduidig beeld. Drukte op kruispunt (van alle takken) kan leiden tot nemen van risico's.
Stationsweg in Boxmeer	Diverse ongevallen, waarvan twee met slachtoffers onder langzaam verkeer. Geen eenduidige hoofdtoedracht.	Herinrichting stationsplein, fietsvoorzieningen en knip in Stationsweg in kader van Onderwijsplein in 2012. In aanvulling hierop: aanbrengen fietsstroken vanaf Spoorstraat tot aan stationsplein.	Door de locatie in de nabijheid van het station is hier sprake van relatief veel langzaam verkeer. In het plan voor het Onderwijsplein en voor de herinrichting van het Stationsplein is hieraan aandacht besteed.
Kruispunt Grotestraat - Sint Janslaan in Sambeek	Ongevallen tussen personenauto en (brom)fietsers. Geen voorrang verlenen	Attentieverhogende maatregelen kruispunt.	Vanuit wegcategorisering kan Grotestraat niet als goede 50km-weg ingericht worden. De weg blijft wel een GOW50, maar met extra aandacht op risicovolle punten. Dit is daar één van. Plateau zou goede maatregel zijn, maar is ongewenst i.v.m. korte afstand tot bebouwing.
Kruispunt Burg. Verkuijlstraat – Koorstraat in Boxmeer	Ongevallen tussen personenauto en (brom)fietsers. Geen voorrang verlenen	Aanleggen rotonde.	Aanleggen rotonde in samenhang met herontwikkeling gebied vm. gemeentehuis aan Bakelgeertstraat.
Kruispunt Burg. Verkuijlstraat - Bakelgeertstraat in Boxmeer	Ongevallen tussen personenauto en (brom)fietsers. Geen voorrang verlenen	Maatregelen in samenhang met rotonde Koorstraat: kruispunt opheffen of ombouwen naar uitrit.	Aanleg rotonde Koorstraat biedt mogelijkheden voor een alternatieve ontsluiting van de wijk. Het is te overwegen om de Bakelgeertstraat af te sluiten.
Kruispunt Dorpsstraat - Lage Startwijk - Graafsedijk bij Beugen	Ongevallen tussen personenauto en (brom)fietsers. Geen voorrang verlenen	Deel van de weg onttrekken en snelheidsremmende maatregel.	Door het onttrekken van één arm aan het verkeer wordt de situatie overzichtelijker. Een plateau zorgt voor een lagere snelheid onder het autoverkeer, zodat er meer tijd is om te anticiperen op overig verkeer.

Locaties vanuit Wijk- en dorpsraden en klachten

Locatie	Probleem	Maatregel	Verantwoording
Kruispunt Stationsweg - Spoorstraat in Boxmeer	Knelpunt. Krap vormgegeven kruispunt, door aanwezigheid veel (gemengd) verkeer chaotische situatie. Er zijn twee ongevallen gebeurd, niet verlenen van voorrang door linksafslaande voertuigen.	Geplande maatregelen zijn een 'knip' in de Stationsweg en maatregelen ProRail t.b.v. kortere wachttijden.	Door deze geplande maatregelen zijn positieve effecten te verwachten. Na nemen van maatregelen effecten monitoren.
Kruispunt Wim de Körverstraat - Sint Anthonisweg in Boxmeer	Knelpunt - 1 ongeval: fietser geen voorrang verleend aan bromfietser	Geen maatregelen	Kruispunt is in principe goed vormgegeven.
Steenstraat in Boxmeer	Hoge snelheden in beide richtingen door gemotoriseerd verkeer en bromfietsen	Geen maatregelen. Handhaving.	Straat is goed ingericht als verblijfsgebied.
Koorstraat in Boxmeer	Opstopping in bochten door te krappe bochten voor vrachtauto's	Geen maatregelen op korte termijn. Mogelijk wel op lange termijn in kader van herinrichting openbare ruimte centrum, onderdeel parkeerplein Hoogkoor,	Vrachtverkeer is i.v.m. bevoorrading nodig. Past in dynamiek van centrumgebied.
Koorstraat in Boxmeer	Onveiligheid voor ouderen door onaangepaste snelheid en gedrag overig verkeer	Handhaving foutparkeren	Inrichting van de weg is goed. Er is een parkeerterrein aan de zijde van de zorgwinkel.
Weijerhof school in Boxmeer	Onveiligheid voor kinderen aan achterzijde school (kruispunt Jacob de Kerlestraat - Veerstraat)	Vanuit school: verkeerseducatie leerlingen en voorlichting ouders (BVL). Realiseren plateau Veerstraat (in combinatie met Van Coothstraat) in kader van herinrichting openbare ruimte centrum, onderdeel Veerstraat.	School bevindt zich in een rustig gebied. Probleem is dat verkeer om de bocht komt, waardoor dit laat wordt waargenomen. Plateau zorgt voor snelheidsvermindering, waardoor overig verkeer meer tijd heeft om te anticiperen. Daarnaast dient school de eigen verantwoordelijkheid (BVL) te nemen.
Kruispunt Van Coothstraat – Veerstraat in Boxmeer	Vormgeving kruispunt	Gelijkwaardig maken kruispunt met Van Coothstraat en realiseren plateau (in combinatie met Jacob de Kerlestraat) in kader van herinrichting openbare ruimte centrum, onderdeel Veerstraat.	Uitritconstructie nu onvoldoende duidelijk. Gelijkwaardig maken Van Coothstraat; bestuurders van rechts voorrang met plateau (in combinatie met De Kerlestraat) zorgt voor snelheidsvermindering.
Kruispunt Ingenieur Wagterstraat - Kleine Broekstraat in Boxmeer	Slecht uitzicht op kruispunt. Mogelijk slecht zicht door geparkeerde vrachtauto's.	Parkeergelegenheid inkorten ook voor poortconstructie overgang 50/30-km.	Kruispunt met voorrangregeling, Opstellen van wachtende auto's reeds zo dicht mogelijk bij rijbaan. Verbetering mogelijk door inkorten parkeergelegenheid.
Roodstaart in Boxmeer	Wegbreedte is onvoldoende	Geen maatregelen	Is uniform aan de wijk. Geen mogelijkheden om bredere rijbaan in dwarsprofiel in te passen. Bredere rijbaan leidt tot hogere snelheden.
Algemeen Rijkovoort	Fietssuggestiestroken	Geen maatregelen	Alleen fietsvoorzieningen daar waar noodzakelijk op basis van wegfunctie. Hier niet. Herinrichting Verkeersplan Rijkovoort afronden.
Duurzaam Veilige Inrichting in Rijkovoort	Niet uitgevoerde werkzaamheden	Komgrensmaatregelen Hapsedijk en Laageindsedijk en aanpassen bestaande wegversmallingen Papenvoortsedijk, Hoogeindsestraat en Hapsedijk alsnog uitvoeren.	De vanwege versobering van het Verkeersplan Rijkovoort niet gerealiseerde maatregelen alsnog uitvoeren.
Voetpad Hapsedijk in Rijkovoort	Onveiligheid (door ontbreken van een voetpad?)	Geen maatregelen	Straat ligt in een 30 km/uur zone. Voetgangersvoorziening niet strikt noodzakelijk. Bij herinrichting niet gekozen voor aanleg trottoir.
Hoogeindsestraat in Rijkovoort	Snelheidsoverschrijding van limiet	Handhaving. Opnemen in circulatie van DSI.	In Rijkovoort heeft recent een herinrichting plaatsgevonden (Verkeersplan Rijkovoort).
Hapsedijk in Rijkovoort	Toenemende verkeersintensiteiten op de Hapsedijk, fungeert als verbinding naar A73	Geen maatregelen. Verkeersstromen en verbod voor vrachtauto's blijven monitoren.	Verkeersintensiteiten zijn beperkt. Hapsedijk heeft voornamelijk een lokale functie. Gemeente Cuijk wil De Bengels in toekomst afsluiten. Dit zal leiden tot een forse afname van het verkeer op de Rijkovoortseweg/Hapsedijk.
'Rondweg' Boxmeer	Toename verkeer door Rijkovoort door 'rondweg' Boxmeer	Geen maatregelen; beschouwen in plan noordwestelijke verbindingsweg	Meenemen in afweging bij uitwerking van de plannen voor de noordwestelijke verbindingsweg

Locatie	Probleem	Maatregel	Verantwoording
Overloonseweg in Vierlingsbeek	Er wordt te hard gereden - 4 ongevallen met vast voorwerp	Verbeteren poortfunctie komgrens. Aanbrengen dubbele asmarkering.	Het onderscheid tussen binnen en buiten de bebouwde kom is klein, waardoor dit voor de weggebruiker niet duidelijk is.
De Kuul (kruispunt Dorpsstraat - Lage Startwijk – Graafsedijk) in Beugen	Er wordt te hard gereden - 2 ongevallen met slachtoffers gebeurd, beide tussen personenauto en (brom)fiets	Deel van de weg onttrekken en snelheidsremmende maatregel.	Door het onttrekken van één arm aan het verkeer, zoals de dorpsraad voorstelt, wordt de situatie overzichtelijker en zijn er minder conflicten. Een plateau zorgt voor een lagere snelheid onder het autoverkeer, zodat er meer tijd is om te anticiperen op overig verkeer.
Hoog / Laag Werveld / Hazewinkel	Staat van de weg en zichtbaarheid	Opnemen in onderhoudsprogramma. Plan uitwerken voor verbeteringsmaatregel in kader van groot onderhoud/rehabilitatie, mogelijk in 2014.	Zicht van verkeer vanaf Laag Werveld mogelijk gehinderd door begroeiing. Relatief intensief gebruik vanwege Van Keijsteren. Mogelijke oplossing: verleggen weg en/of aanpassen kruispunt met Provinciale weg. Eerst plan uitwerken.
Toegangswegen Beugen	Er wordt te hard gereden	Boxmeerseweg en Oeffeltseweg worden heringericht tot fietsstraat. Inzet DSI. Bespreken 'knip' in Molenstraat met dorpsraad.	Boxmeerseweg en Oeffeltseweg worden heringericht tot fietsstraat (2012). In plan voor fietsstraat is 'knip' in Molenstraat opgenomen; bespreken met dorpsraad. Verder inzet DSI waar nodig.
Plein in Holthees	Geen afscheiding tussen plein en weg	Geen maatregelen	Attentie wordt verhoogd door borden schoolzone. In het ontwerp van het plan is vanuit de gedachte van Shared Space bewust geen afscheiding aangebracht.
Kruispunt Kapelstraat - Sleyenbergweg in Holthees	Onoverzichtelijk wegens begroeiing	Verbeteren zichtbaarheid door snoeien (is inmiddels uitgevoerd).	Groenvoorziening ontnemt het zicht.
Molenweg in Groeningen	Afwezigheid van gescheiden fietsstroken	Rode fietsstroken realiseren.	Fietsvoorziening i.h.k.v. functie van de weg gewenst. Geen ruimte voor vrijliggend fietspad, daarom fietsstroken.
Parallelweg in Oeffelt	Inrichting van de weg	Geen maatregelen	Inrichting past bij 30 km/uur zone
Kruispunt Dorpsstraat - Kerkstraat-Zuid in Oeffelt	Verkeerd gebruik van de kruising	Vervangen geschilderde markering door witte klinkers en aanbrengen vlakke, witte 'druppel' in zijweg.	In het verleden zijn al maatregelen genomen. Het blijft een lastig punt. Locatie is geen blackspot of ongevallenconcentratie. Opvallendheid markering kan beter.
St. Cornelisstraat in Vortum-Mullem	Geluidsoverlast en slechte zichtbaarheid ter hoogte van nummer 44a	Geen maatregelen	Verzoek om spiegel is eerder afgewezen, omdat probleem beter door het snoeien van de eigen haag kan worden opgelost.
Wegvak St. Cornelisstraat in Vortum-Mullem	Slechte zichtbaarheid kruispunten en laag attentieniveau weggebruikers	Benadrukken kruispunten met markering.	Inrichting van de weg past goed bij een 30km-zone. Overwogen kan worden om de kruispunten beter te benadrukken.
Kruispunt Grotestraat - Maasstraat - Zandsteeg in Sambeek	Onvoldoende brede draaicirkel van Grotestraat naar Zandsteeg voor grotere voertuigen en plateaus/geleidestroken op Grotestraat ook problematisch voor grotere voertuigen	Geen maatregelen	Fysiek weinig ruimte. De zuidelijke middengeleider kan mogelijk grote voertuigen hinderen, maar vertoont geen grote schades. Door bebouwing geen mogelijkheden om zicht verder te verbeteren. Weghalen middengeleiders zal ten koste gaan van opvallendheid en verkeersveiligheid (toename snelheid). Plateau als alternatief is ongewenst i.v.m. korte afstand tot bebouwing. Daarom verkeersgeleider handhaven.
Het Zand in Boxmeer	Er wordt te hard gereden, sinds het ziekenhuis is verplaatst.	Definitieve snelheidsremmende maatregel	Rechte, relatief brede weg en lage(re) intensiteit verkeer zorgt voor hoge(re) snelheden. Bloembakken geplaatst als tijdelijke maatregel.

