

Verkeersveiligheid Peelland

Waarom verkeersveiligheid?

We willen dat iedereen op een veilige wijze deel kan nemen aan het verkeer. Verkeersveiligheid raakt nagenoeg iedereen dagelijks. Hoewel niet ieder verkeersongeval te voorkomen is, moeten er maximale inspanningen geleverd worden om verkeersgewonden en verkeersdoden te voorkomen en om iedereen een veilige mobiliteitsruimte te bieden. De impact van zwaardere verkeersongevallen (waarbij gewonden en/of doden te betreuren zijn) is groot, zowel op de slachtoffers als op de omgeving. Daarnaast wordt er verkeersoverlast ervaren in woonwijken en ervaart een deel van de inwoners (een gevoel van) verkeersonveiligheid.

In de laatste jaren is het aantal verkeersdoden in onze provincie significant (van 118 naar 81 in 2013) gedaald maar in 2014 is er weer een lichte stijging opgetreden. Dit geldt ook voor de regio Oost-Brabant waar in 2014 en 2015 het aantal verkeersdoden steeg. Voor de Peelgemeenten geldt dat het aantal verkeersdoden in 2014 steeg maar in 2015 weer afnam.¹ Verkeersveiligheid vraagt om een blijvende en intensieve inzet en het is dan ook niet zonder reden dat in de Kadernota Integrale Veiligheid Peelland het thema verkeersveiligheid opgenomen is als gemeenschappelijk speerpunt.

Tot slot is het belangrijk om te melden dat er op het gebied van verkeersveiligheid in de afgelopen jaren al enorm veel gedaan is. Zo beschikt iedere Peelgemeente over een (al dan niet actueel) verkeersveiligheidsplan waar veel zaken/acties al in opgenomen zijn.

Wat willen we bereiken?

We sluiten ons allereerst aan bij de provinciale doelstelling: NUL verkeersdoden in onze provincie (en dus ook binnen het gebied van de Peelgemeenten). Daarnaast streven we naar minder verkeersgewonden en een verbetering van de subjectieve veiligheid. In de Nota Mobiliteit 2020 zijn ook twee doelstellingen opgenomen. Allereerst wordt er gestreefd naar 53 procent minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001, 2002 en 2003. Daarnaast wordt er gestreefd naar 34 procent minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2001, 2002 en 2003. Deze doelstellingen zijn ook opgenomen in de verkeersveiligheidsrapportages van VIA.

Hoewel het aantal incidenten (verkeersongevallen waarbij doden en/of gewonden te betreuren zijn) met betrekking tot verkeersveiligheid de afgelopen jaren is gedaald, blijft het aantal incidenten relatief hoog. Ook is er in 2014 zoals eerder verwoord, weer een lichte stijging opgetreden (het beeld over 2015 is wisselend). Onze ambitie is dan ook om de bestaande aanpak te continueren en verder uit te breiden teneinde de verkeersveiligheid te bevorderen binnen de gestelde raadsaders. Omdat de financiële mogelijkheden beperkt zijn, is het lastig om verder te investeren in aanvullende maatregelen om zowel een verbetering van de objectieve verkeersveiligheid als van de subjectieve veiligheid te bewerkstelligen. Op het terrein van preventie en bewustwording (in samenwerking met onze veiligheidspartners) bestaan wel mogelijkheden. Uiteindelijk doel is een afname van het aantal verkeersongevallen en verkeersoverlast(beleving).

¹ Gebaseerd op Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020 en cijfers van de politie Oost-Brabant.

Door gerichte maatregelen te treffen (binnen de gestelde kaders) streven we er uiteindelijk naar om de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te verbeteren. Echter, doordat de registratie in de komende jaren geoptimaliseerd gaat worden, is het te verwachten dat het aantal ongevallen 'op papier' toe gaat nemen. Doelstelling is daarom om de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in de daaropvolgende periode (2019-2022) te verbeteren ten opzichte van 2016.

Door zowel op mono- als multidisciplinaire wijze maatregelen te treffen voor die locaties/trajecten² die te boek staan als (relatief) onveilig op grond van de Verkeersanalyse Oost-Brabant, wordt daar een bijdrage aan geleverd (deze locaties/trajecten binnen de Peelgemeenten zijn in de vorm van een bijlage aan dit plan toegevoegd). Ook voor andere locaties kunnen maatregelen getroffen worden indien er signalen ontvangen worden die daartoe nopen. Het kan daarbij ook gaan om een (tijdelijke) intensivering van handhaving op bepaalde trajecten.

Indien er zich tussentijds opvallende stijgingen voordoen op bepaalde trajecten dan wel in bepaalde gebieden, kan er snel geanticipeerd worden op het vlak van voorlichting en/of handhaving.

Hoe meten we de resultaten?

We benutten een aantal indicatoren om het thema verkeersveiligheid te monitoren. Hiervoor gebruiken we onder andere informatie uit de periodieke dashboards van de politie en de veiligheidsmonitor maar ook andere 'instrumenten'. Het gaat daarbij om de volgende informatie:

- Ongevallenregistratie (met letsel) van de politie.
- Ongevallenregistratie middels het STAR-initiatief (Smart Traffic Accident Reporting).
- Subjectieve 'hardrijdersinformatie' uit de veiligheidsmonitor.³
- Subjectieve 'verkeersagressie-informatie' uit de veiligheidsmonitor.
- Trajectinformatie uit de jaarlijkse verkeersanalyses van de politie (zie bijlage).
- Overige informatie afkomstig van inwoners, wijkraden, Buurtpreventie enzovoort.
- Metingen uitgevoerd door de gemeenten.
- Snelheidsgegevens 'Traffic Analytics' uit de HERE database (afkomstig uit informatie van navigatiesystemen).

Om het verhaal achter de cijfers te leren kennen werken we nauw samen met voornamelijk de politie. Dit is belangrijk omdat de cijfers zelf niet alles zeggen. Het inzichtelijk maken van trajecten waar meerdere verkeersongevallen met letsel plaatsgevonden hebben, vormt een essentieel onderdeel van de aanpak. Ook wordt er op basis van een aantal indicatoren een voorspelling gedaan over locaties waar de kans op een ernstig verkeersongeval reëel is.

Om (onder andere) deze reden is de ontwikkeling van een nieuwe Verkeersveiligheidsmonitor gestart op initiatief van Metropool Regio Eindhoven in de GebiedsGerichte Aanpak Verkeer en Vervoer (GGA) Zuidoost-Brabant. In de GGA Zuidoost-Brabant wordt momenteel gewerkt aan een uniforme verkeersveiligheidsmonitor.

² "Investerings in verkeersveilige infrastructuur en maatregelen hebben geleid naar een verkeersongevallenbeeld dat zich niet langer laat kenmerken door black spots, maar door spreiding van ernstige ongevallen over het gehele wegennet" (Verkeersanalyse 2015 Oost-Brabant).

³ "Op basis van 28 kernindicatoren wordt de leefbaarheid en veiligheid vanuit het perspectief van de inwoners samengevat. Daarbij wordt de relatieve positie van Helmond als stad binnen het basisteam Peelland, binnen de politie-eenheid Oost-Brabant en binnen Nederland weergegeven" (Veiligheidsmonitor Helmond 2014, blz. I).

Objectieve politiecijfers en subjectieve inwonersinformatie uit de veiligheidsmonitor:

	Peelland				Helmond			
	'12	'13	'14	'15	'12	'13	'14	'15
Ongevallen met letsels*	160	170	215	191	-	-	-	-
Ongevallen met dodelijke afloop*	7	3	12	7	-	-	-	-
Parkeerproblemen en verkeersstremming, per 1.000 inwoners*	5,2	3,9	3,0	-	4,9	2,5	2,6	-
Rijden onder invloed, per 1.000 inwoners*	2,2	1,8	1,7	-	2,2	1,7	1,8	-
Te hard rijden - veel overlast in %**	18	20	15	-	21	23	23	-
Ervaren agressief rijgedrag – veel overlast in %**	25	29	24	28	-	-	-	-
Parkeerproblemen – veel overlast in %**	11	16	10	-	22	22	23	-
Ervaart veel verkeersoverlast in %**	24	24	20	-	33	36	37	-

	Oost Brabant				Nederland			
	'12	'13	'14	'15	'12	'13	'14	'15
Ongevallen met letsels*	1.709	1.508	1.516	1.422	19.979	19.051	20.205	19.976
Ongevallen met dodelijke afloop*	50	33	48	53	531	452	470	496
Parkeerproblemen en verkeersstremming, per 1.000 inwoners*	-	-	2,7	-	-	-	-	-
Rijden onder invloed, per 1.000 inwoners*	-	-	1,6	-	-	-	-	-
Te hard rijden - veel overlast in %**	-	-	20	-	-	-	21	-
Ervaren agressief rijgedrag – veel overlast in %**	28	28	27	26	31	31	30	29
Parkeerproblemen – veel overlast in %**	-	-	15	-	-	-	16	-
Ervaart veel verkeersoverlast in %**	-	-	29	-	-	-	31	-

* Bron: politie Oost Brabant

** Bron: Veiligheidsmonitors 2012, 2013, 2014 en 2015.

Uitgangspunten en samenwerkingspartners?

Bij het opstellen en uitvoeren van dit plan worden de volgende uitgangspunten gehanteerd (Kadernota IVB Peelland 2015-2018):

- Aan veiligheid werk je samen
- Preventie
- Betrekken van burgers
- Integere overheid
- Evidence Based⁵

Primaire partners: Peelgemeenten, politie (basisteam Peelland), Openbaar Ministerie en de Stichting Stadswacht Helmond. Daarnaast is er een groep partners die weliswaar per gemeente kan verschillen, maar op lokaal niveau een belangrijke rol vervult of kan vervullen. Deze groep bestaat (of kan bestaan) uit onder andere dorps/wijkraden, het gehandicaptenplatform, de fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland enzovoort.

Zoals de Verkeersanalyse 2015 Oost-Brabant beschrijft, is er in de afgelopen jaren (regionaal gezien) veel geïnvesteerd in een verkeersveilige infrastructuur en maatregelen. Dit heeft geleid tot een verkeersongevallenbeeld wat zich niet langer laat kenmerken door 'black spots'. Dit neemt niet weg dat er nog ruimte voor verbetering is (dit laten de cijfers ook zien) waar het gaat om de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid in de Peelgemeenten.

Om verkeersveiligheid te bevorderen kan er ingezet worden op drie zaken, te weten:

1. *"Verkeerseducatie, voorlichting en bewustwordingscampagnes om weggebruikers goed uit te rusten om zich veilig in het verkeer te bewegen en ze bewust te maken van de eigen rol in het verkeer;*
2. *De aanpak van fysieke knelpunten en de realisatie van een zo veilig mogelijke infrastructuur en de toepassing van techniek om verkeersveiligheid te verbeteren;*
3. *Handhaving bij overtreding van de verkeersregels."*⁶

Met name op het terrein van de eerste pijler valt (door gezamenlijke actie) veel te winnen. Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020 stelt dan ook dat 'het eigen gedrag' 90% van de ongelukken veroorzaakt. Te denken valt aan afleiding, bellen, 'appen', roekeloos rijden enzovoort. Op het terrein van infrastructurele maatregelen en voorlichting kunnen gemeenten extra invloed uitoefenen.

⁵ Onze aanpak wordt gemaakt op grond van het verzamelen en analyseren van informatie en gebruik makend van kennis over (te verwachten) effectiviteit van maatregelen. Informatie-gestuurd werken betekent in dit project dat we informatie van alle partners combineren om beter zicht te krijgen op patronen enzovoort.

⁶ Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020, blz. 6).

Plan van aanpak

We gaan voor een verdere daling van het aantal verkeersongevallen en slachtoffers in 2022 ten opzichte van 2016. In de onderstaande tabel staat verwoord op welke wijze we onze aanpak willen versterken (op de 1^e en 2^e bladzijde wordt dit onderbouwd).

NB alle gemeenten beschikken overigens over een (al dan niet actueel) verkeersveiligheidsplan waar veel van de genoemde maatregelen al op een soortgelijke wijze in beschreven staan.

Inleiding

Verkeersveiligheid heeft betrekking op de veiligheid van verkeer voor verkeersdeelnemers in het algemeen, voor specifieke doelgroepen (zoals ouderen en schoolgaande kinderen/jeugd) en in bepaalde gebieden (woongebied, scholen, winkelgebied en dergelijke). Deze veiligheid wordt beïnvloed door fysieke factoren (infrastructuur), technische aspecten en (niet in de laatste plaats) het rijgedrag van verkeersdeelnemers. Er kan onderscheid gemaakt worden tussen objectieve verkeersveiligheid en subjectieve verkeersveiligheid.

Wat doen we al?

Met betrekking tot de verkeersveiligheid is er een continu proces ingericht met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Met behulp van gegevens uit de verkeersongevallenregistratie worden 'opvallende' wegen/trajecten geanalyseerd en vervolgens aangepakt.

- **Pro-actie in planfasen**
In de planfase van (her)inrichting van de openbare ruimte ook het verkeersveiligheidsaspect mee nemen (dit is lokaal geborgd);
- **Infrastructurele maatregelen**
Adequaat en consequent infrastructuurle maatregelen nemen daar waar de verkeersveiligheid in het geding is (dit is lokaal geborgd).
- **Voorlichting**
Voorlichting op scholen (o.a. middels het 'Verkeersveiligheidslabel') en aan ouderen verzorgen (waar mogelijk met/door organisaties zoals het VVN). Veel voorlichtingscampagnes worden op landelijk niveau geïnitieerd.
- **Controles en andere maatregelen**
Controles en andere maatregelen inzetten op die locaties waar dit het meest noodzakelijk is.
- **Integrale samenwerking**
Samenwerking tussen diverse organisaties, professionals en burgers, om de verkeersveiligheid in Peelland te verbeteren. Te denken valt aan educatie, kennisdeling, communicatie en begeleiding van inwonersinitiatieven et cetera.
- **Verkeersveiligheid scholen**
Bevorderen van de verkeersveiligheid rond scholen. Binnen de Peelgemeenten zijn in de afgelopen jaren diverse maatregelen getroffen teneinde de verkeersveiligheid bij scholen (verder) te verbeteren. Het gaat daarbij onder meer om het creëren van uniforme schoolzones, het behalen van BVL-labels (Brabants Verkeersveiligheid Label) en het treffen van verkeersmaatregelen op schoolthuisroutes.
- **Inzet plegen op 'opvallende' wegen/trajecten**
In de jaarlijkse verkeersanalyse worden locaties benoemd waar de kans op het ontstaan van een ernstig verkeersongeval reëel is. Dit gebeurt op grond van een aantal indicatoren. Per situatie dient er maatwerk geleverd te worden waarbij het kan gaan om controles/handhaving, infrastructuurle maatregelen, voorlichting enzovoort.

Hoe gaan we dit versterken?

- **Nieuwe meetinstrumenten en verbeteren registratie**
Bovenstaande acties ('wat doen wel al?') gericht inzetten op basis van nieuwe meetinstrumenten die ingezet gaan worden (zoals eerder beschreven).
- **Intensivering en gerichtere inzet van handhaving**
Intensivering dan wel gerichtere inzet van de handhaving op naleving van regelgeving en het corrigeren op gedrag (o.a. door politie, SSH, vrijwillige stadswachten). Bedoeling is deze handhaving zo gericht als mogelijk (informatie gestuurd) in te zetten op basis van harde (objectieve) en zachte informatie.

Wat gaat het (extra) kosten en wanneer gaan we het doen?

Versterking	Middelen	Capaciteit	Wanneer gaan we het uitvoeren?
Nieuwe meetinstrumenten en verbeteren registratie	Geen wijziging kosten	Bestaande capaciteit	2016 en verder (reeds gestart).
Intensivering en gerichtere inzet van handhaving	N.t.b.	N.t.b.	Dit wordt in de tweede helft van 2016 opgepakt.

Verkeersveiligheid Peelland

Bijlage: trajectinformatie uit de Verkeersanalyse 2015 van de politie⁷

Gebruikte afkortingen

TV / VT: Team Verkeer / Verkeersteam

BT: Basisteam(s)

Trajecten VT-BT ⁸	Wegnummer Locatiecodes	Trajectlengte + Plaatsen	Gemeenten	Namen van wegen	Motivering
BT	N266 3663	Someren	Someren	Kanaaldijk Zuid	- Verbinding Limburg A2 met A67 en N612 Helmond. - Onderhoud 80 km/h
4	N270 3604 3602 3602	34,9 km Deurne Deurne Helmond Helmond Helmond Helmond Helmond	Deurne Deurne Helmond Helmond Helmond Helmond Helmond	Langstraat Helmondsingel Helmondsingel Deurneseweg* Kasteel Traverse* Europaweg* N270	3 dodelijke ongevallen 2014 - nacht 1 dodelijk ongeval 2015 - avond - Spitscontroles op Langstraat - Dalcontroles Deurne - Eindhoven
5	N272 3653	24,0 km Handel + Gemert Gemert Gemert Gemert Gemert Beek en Donk	Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Laarbeek	Elsendorpseweg Peeldijk Oost Om Zuid Om Beeksedijk Gemertseweg	1 dodelijk ongeval 2014 dag
6	N277	34,1 km De Rips De Rips De Rips Elsendorp Elsendorp	Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel	Burg. Nooijenlaan Burg. vd Wildenberglaan Burg. Wijtvlietlaan Ripseweg	Verbinding A67 - Oss A50

⁷ Het gaat hier alleen gaat om trajecten waar structureel controles door de politie worden gehouden. Dit geeft zeker geen compleet beeld van de verkeersveiligheid in de zes gemeenten.

⁸ In het geval van 'BT' betreft het een traject waar het Verkeersteam (VT) geen inzet pleegt maar het basisteam (BT) wel.

7	N279 3791 3791	53,6 km Heusden Asten Vlierden Helmond Helmond Aarle-Rixtel+B&D B&D+Mariahout	Asten Asten Deurne Helmond Helmond Laarbeek Laarbeek	Meijelseweg N279 N279 N279 Wolfsputterbaan Broekdalerbaan Bosscheweg	2 dodelijke ongevallen 2014 d/n - Spitscontroles Asten – Deurne en Laarbeek - Dalcontroles Helmond en Veghel - 's Hertogenbosch
15	N605 3612 3611	24,8 km Handel + Gemert Gemert Gemert Gemert Gemert	Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel	Boekelseweg Vondellaan Komweg West Om Beeksedijk	
17	N612 3663 3661 3661 3631	10.0 km Lierop Lierop Helmond Helmond Helmond Helmond	Someren Someren Helmond Helmond Helmond Helmond	Rijksweg Stipdonk Kanaaldijk Zuid West Engelseweg Lagedijk Vossenbeemd	Verbinding Weert A2/N266 - Industriegebied Helmond N270/N279
19	N615 3653 3652 3651	15,6 km Beek en Donk Beek en Donk Beek en Donk Lieshout Lieshout Lieshout Lieshout	Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek	Gemertseweg (N272) Brugstraat Lieshoutseweg Beekseweg Provincialeweg Hoofakker Molenheide	Verbinding N272/N279 met Eindhoven/ Helmond A270
20	N616	11,3 km Gemert Gemert Gemert	Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel	Koksedijk Pandelaar Kruiseind	
27	Int LT	17,5 km De Rips De Rips De Rips D Rips+Milheeze Milheeze Milheeze Deurne	Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Deurne	Oploseweg Ripsestraat Kruisberglaan Stippelberg Weijer Hoevensebaan Milhezerweg	- SL: 80 V85: 94 VM: 192 VG: 84 00:00 - 06:00 en 15:00 - 18:00 uur 50 tot 70% overtredingen - Overstekende everzwijnen - Recreatief verkeer - Tenminste een traject n.o.t.k. voor Sint Anthonis metdiverse 80 km/h wegen en middelbare school in het-buitengebied
29		7,4 km Heusden (Asten) Heusden (Asten) Heusden (Asten)	Asten Asten Asten Asten	Meijelseweg Gezandebaam Ospelerweg	- Gemengd mas-sa/snelheid/bomen - Toerisme in zomerperiode 1 dodelijk ongeval nacht - Tenminste een traject per gemeente
BT	3581	Asten Ommel Ommel	Asten Asten Asten	Floralaan Kranenvenweg Deurneseweg	- Onderhoud - Toeristenroute - Verbinding Asten-Deurne
39	3591 3592	16,5 km Deurne Liessel Liessel Liessel Liessel+Neerkant Neerkant Neerkant	Deurne Deurne Deurne Deurne Deurne Deurne Deurne Deurne	Liesselseweg Loon Biezendreef Snoertsebaan Kanaalstraat Heittrak Dorpsstraat Keulsebaan	Wisselende verkeersongeval-lenlocaties op dit traject.

BT		Liessel Liessel Liessel Liessel	Deurne Deurne Deurne Deurne	Loon Loon Hoofdstraat Neerkantseweg Kanaalstraat	Klachten hardrijders in 30 km/h zones
BT	N604	Gemert De Mortel De Mortel De Mortel De Mortel De Mortel De Mortel De Mortel Bakel Bakel Bakel Bakel Bakel Bakel Bakel Gemert Gemert	Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel Gemert-Bakel	Oudestraat Boekent Zandstraat De Stap Sint Antoniusstraat Sint Antoniusstraat Oude Molenweg Bakelseweg Kivitsbraak Neerstraat Gemertseweg Schoolstraat Auerschootseweg Overschoot Oldert Sint Annastraat Lodderdijk	- Verbindingsweg Gemert N272 - Deurne N270 - Klachten hardrijders in 30 km/h zones - Uitgaansgebied
47	3642	6,3 km	Helmond Helmond Helmond Helmond Helmond	Gerwenseweg Dorpsstraat Hortsedijk Mierloseweg Hoofdstraat	- Sluipverkeer Oost tangent - Verbinding N615 – N270 - Deels gemengd mas-sa/snelheid - Bomenrijen 1 dodelijk ongeval 2014
BT		Brouwhuis Brouwhuis	Helmond Helmond	Rivierensingel Weg door de Rijpel	
50		7,2 km Mariahout Mariahout Lieshout Lieshout+B en D Beek en Donk	Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek	Rooijseweg Mariastraat Ginderdoor Herendijk Aansluitende 30 km/h zone Beek en Donk	- Sluipverkeer Oost tangent - Verbinding Sint Oedenrode A50 – Laarbeek N615 - Klachten hardrijders in 30 km/h zones - Verbinding met Bosseweg
BT	3333	Beek en Donk Lieshout Mariahout Aarle-Rixtel Aarle-Rixtel Aarle-Rixtel	Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek Laarbeek	Middenweg Sonseweg Veghelsedijk Albers Pistoriusstraat Bakelseweg Bakelseweg	- Onderhoud 50, 60 en 80 km/h wegen - Sluipwegen Oost tangent - Klachten hardrijders in 30 km/h zones - Hoge snelheden
57	3543	12,2 km Somerens Somerens + Lier-op Somerens Somerens Somerens	Somerens Somerens Somerens Somerens Somerens	Provincialeweg Lieropsedijk Loovebaan Kerkendijk Hugterweg	- SL: 60 V85: 82 VG: 69 - Verbinding Somers A67/N266/N612 – Maarheeze A2 - Bomenrijen - Tweerichtingen fietspad 1 dodelijk ongeval 2014 dag
BT	3543	Somerens Somerens Lierop Lierop Somerens-Eind	Somerens Somerens Somerens Somerens Somerens	Provincialeweg Witvrouwenbergweg Van Dongenstraat Somerenseweg Nieuwendijk	- Onderhoud 50 en 80 km/h - Klachten hardrijders in 30 km/h zones

