

# Verkeersveiligheidsadvies



## Kenmerken advies:

**Naam dossier:**

Schetsontwerp Zuidelijke Ontsluitingsweg (ZOR) Kerkdriel

**Locatie:**

Toekomstige weg, ten zuiden van Kerkdriel, die de N831 moet gaan verbinden met het landbouw- en champignon-cluster in het zuiden en het recreatiegebied de Zandmeren met de mogelijke nieuwe woonwijk ten oosten van Kerkdriel.

**Datum uitgifte advies:**

November 2022

## Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

## Algemeen

Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;

- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

## Situatie

Eind 2021 heeft de gemeenteraad van Maasdriel besloten tot de verdere uitwerking van de Zuidelijke Ontsluitings Route van Kerkdriel (ZOR). Het tracé is globaal vastgelegd en weergegeven in figuur 1.

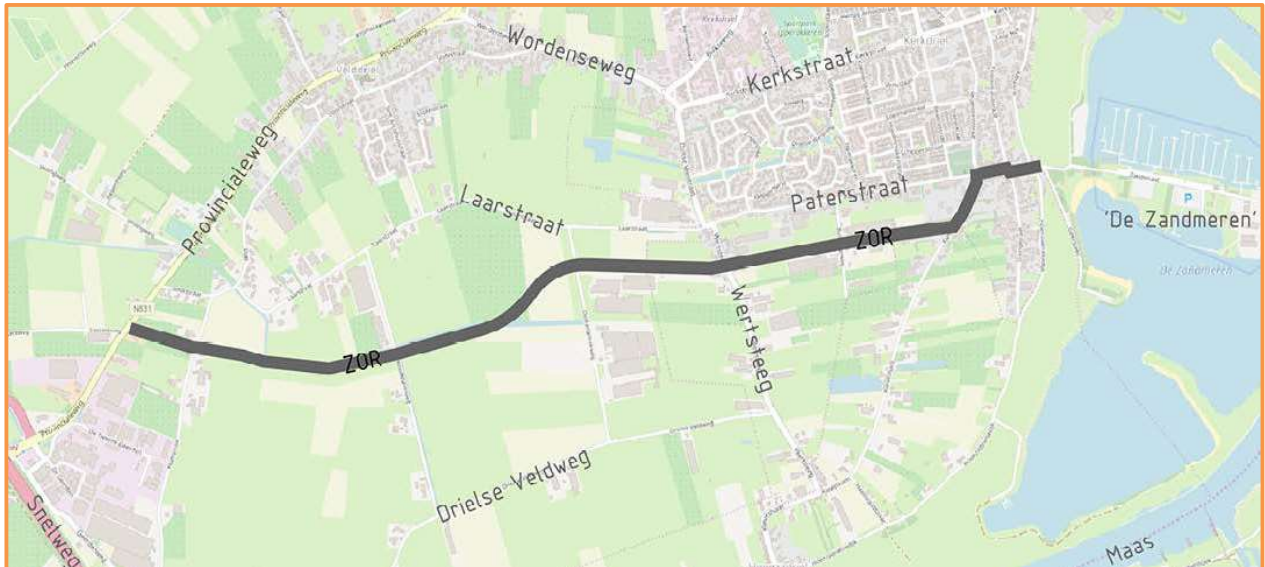


Fig. 1. Indicatieve route ZOR Kerkdriel (bron: gemeente Maasdriel). Links de A2, met de provinciale weg N831

Bewoners van Kerkdriel hebben zorgen over de besluitvorming en de komst van de ZOR, en hebben VVN om advies gevraagd. De zorgen gaan over de veiligheid van het nieuwe tracé buiten de bebouwde kom, maar ook van het gedeelte door het bestaande Kerkdriel. Daarnaast zijn er zorgen over het verkeersbeleid van de gemeente, waar doorstroming belangrijker wordt geacht dan verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Er ligt nog geen verkeerskundig ontwerp, maar de grote lijnen zijn wel bekend: Buiten de bebouwde kom wordt gerekend met een profiel van ca 25m breed (inclusief de afwatering) en een rotonde-aansluiting op de N831. Binnen de kom, vanaf de aansluiting met de Kievitsham, worden bestaande straten beter geschikt gemaakt voor de ontsluitingsroute. Er is voorzien in de sloop van enkele panden.

In dit advies zal VVN ingaan op de gemeentelijke keuze voor de ZOR en op wat eind 2022 bekend is over het ontwerp van de ZOR. Daarnaast worden enkele aanbevelingen gedaan voor het nadere ontwerp-proces dat in het voorjaar van 2023 plaatsvindt.

## Problemanalyse

### Doel van de ZOR

De gemeente beoogt met de ZOR een aantal bestaande wegen te ontlasten (Wordenseweg, een gedeelte van de N831, de Laarstraat en een belangrijk deel van de Paterstaat. Ook moet de ZOR leiden tot een betere ontsluiting van de compostbedrijven en champignonkwekerijen ten zuiden en het recreatiegebied de Zandmeren ten oosten van Kerkdriel.

Opmerkelijk is dat de gemeente geen verkeersveiligheidsdoelen voor de ZOR en voor Kerkdriel heeft gesteld (zie rapport RHDHV 2021). Er kunnen voordelen voor de verkeersveiligheid uit voortvloeien, maar dan moet de gemeente er wel voor kiezen de verkeersveiligheid ook op allerlei bestaande en minder veilige wegen in Kerkdriel te verbeteren (snelheidsremming; minder gericht op doorstroming en meer op leefbaarheid en veiligheid; ruimte voor de voetganger. De Wordenseweg komt vanwege de wegkenmerken beslist in aanmerking voor de nieuwe landelijke wegcategorie GOW30. De Kerkstraat en de Duitse Weistraat kunnen mogelijk zelfs erftoegangsweg worden). VVN raadt sterk aan de verkeersveiligheid van Kerkdriel en Velddriel tegen het licht te houden als logisch uitgangspunt én uitvloeisel van de komst van de ZOR.

Opmerkelijk is ook dat de plannen voor de wijk Zandmeren (een subdoel van de ZOR), waarover inmiddels 13 jaar geleden een verkeerskundige analyse is opgesteld door bureau Groen Licht, nog niet concreter geworden zijn, terwijl de ZOR-plannen er vanuit gaat dat deze plannen zeker zullen doorgaan. VVN vindt het ongewenst dat het gekozen tracé door de kom van Kerkdriel in de toekomst gebruikt wordt door zandvrachtwagens. Groen Licht geeft bovendien aan dat door de recreatieve ontwikkelingen bij de jachthaven en het evenemententerrein vooral in zomerweekenden grote verkeerspieken worden verwacht. Hierdoor worden bezoekers zonder binding met Kerkdriel geconfronteerd met een smal wegprofiel door het dorp waar ook het langzaam verkeer rijdt. Dit vergt extra inspanning om de verkeersveiligheid voldoende te waarborgen.

De vraag of een nieuwe ontsluitingsroute inderdaad de beste oplossing is voor de genoemde problemen valt buiten het kader van dit VVN-advies. De ervaring bij nieuwe (auto-)infrastructuur leert wel dat deze geleidelijk nieuw autoverkeer aantrekt hetgeen op den duur tot nieuwe knelpunten en verkeersveiligheidsproblemen kan leiden. Gelet op de groeiende ruimte- en milieuproblemen in Nederland zijn vraagtekens te zetten bij elke grote nieuwe investering voor het autoverkeer.

### Verkeersmodel

Opvallend is dat de ZOR **niet** beoogt om de verkeersdruk en de verkeersonveiligheid in Kerkdriel als geheel te verminderen, terwijl dit juist vanzelfsprekend is als deze wordt aangetakt op Kerkdriel. Uit modelberekeningen bleek een flinke toename van verkeer op bestaande noord-zuid-straten in Kerkdriel (o.a. Teisterbandstraat en Leijensteinstraat) als de ZOR te aantrekkelijk wordt (fig 2, links)

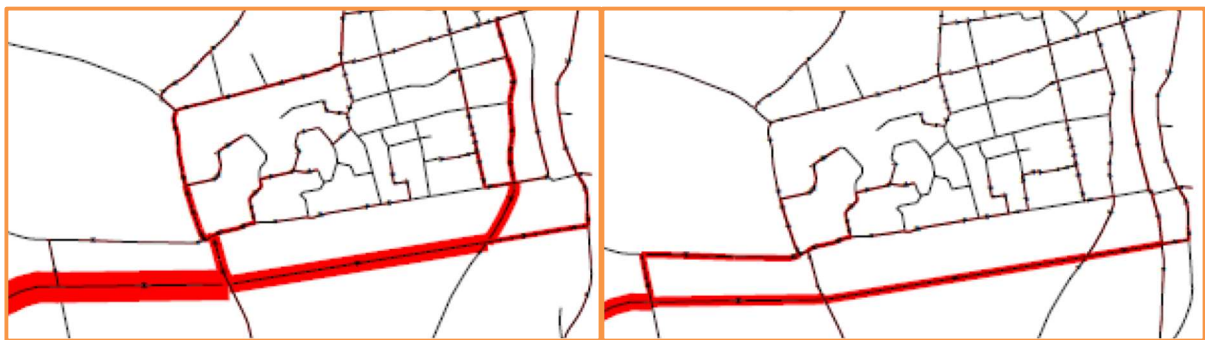
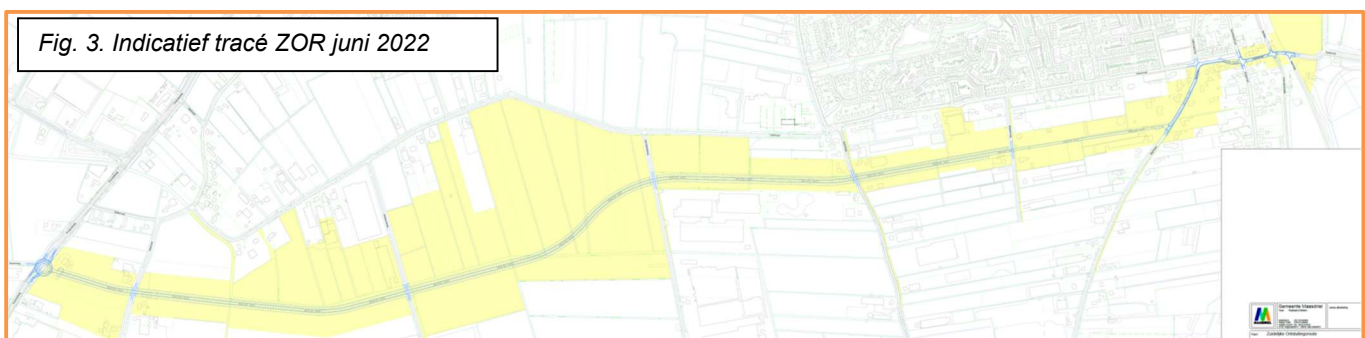


Fig.2 Plots uit verkeersmodel na komst ZOR (RHDHV, april 2021). **Links bij 80km/h, rechts bij 60km/h** (buiten de kom), met een knip in de Paterstraat. De belangrijkste verschillen tussen de twee zitten in de noord-zuid-straten van Kerkdriel-zuid. De huidige ZOR gaat inmiddels uit van een schuine knip bij Paterstraat-Kievitsham, waardoor de Teisterbandstraat ook verkeer krijgt dat hierboven via de Leijensteinstraat geplot is.

VVN snapt de zorgen om de toename voor onder meer de Duitse Weistraat en de Teisterbandstraat en daarmee de keuze voor 60 i.p.v. 80km/h. Maar de toekomstige verkeerssituatie in de rest van Kerkdriel en Velddriel zal zeker niet hetzelfde blijven. Ook daar zal behoefte blijven om autoverkeer uit de kern te weren en wegen verkeersveiliger te maken, met als gevolg dat de ZOR uiteindelijk toch de aantrekkingskracht kan krijgen als in het linkerplaatje van fig. 2. De gemeente neemt met de ZOR impliciet het besluit dat er aan de verkeersstructuur in Kerkdriel niks meer kan veranderen vanuit de vrees dat genoemde straten in Kerkdriel drukker kunnen worden. VVN raadt aan om uit te gaan van meer ruimte voor langzaam verkeer in de kern van Kerkdriel en hier rekening mee te houden bij de



uitwerking van de ZOR en de aansluiting op de straten van Kerkdriel, zoals al gedaan is bij de westelijke Paterstraat en Leijensteinstraat.

### 'Erftoegangsweg'?

De naam zegt het al: Zuidelijk **Ontsluitings** Route. Het is de bedoeling dat de route geen directe toegang biedt tot individuele percelen. Verwacht zou mogen worden dat het nieuwe tracé voldoet aan de richtlijnen voor Gebiedsontsluitingswegen binnen en buiten de kom (respectievelijk 50 en 80 km/h). Het nu gekozen tracé is een politiek compromis dat niet voldoet aan deze uitgangspunten. Maar uitgaande van de nu gekozen variant kan VVN zich vinden in de gemeentelijke keuze om de snelheid binnen en buiten de kom te verlagen.

De gemeente noemt de ZOR op haar website een "Erftoegangsweg", maar ambtelijk wordt aangegeven dat buiten de bebouwde kom geen woningen of bedrijven direct op de ZOR ontsloten worden. Fietsers of landbouwvoertuigen worden bovendien niet toegelaten. De nieuwe term GOW60 is een betere benaming (zie ook Standpunt wegbeheerder). VVN dringt erop aan dat de gemeente dit laatste zo snel mogelijk vastlegt (ook politiek) en communiceert, om te voorkomen dat percelen alsnog uitsluitend rechtstreeks op de ZOR uitkomen. Een uitweg moet namelijk toegankelijk zijn voor fietsers (en wandelaars), waarmee de ZOR hiervoor toch weer opengesteld moet worden, met alle gevaren van dien. Verder adviseert VVN om de routes waar fietsers wel mogen komen extra veilig te maken, en niet alleen te leunen op lagere intensiteiten door de komst van de ZOR.

Daarnaast adviseert VVN om landbouwvoertuigen met kentekenplaat (40km/h) op de ZOR toe te laten. In de praktijk rijden deze voertuigen vaak 50 of harder, hetgeen prima mengt op een 60 km/h-weg. Eventueel kan extra bermverharding toegepast worden vanwege de voertuigbreedte. Een belangrijk voordeel is dat landbouwvoertuigen minder gebruik zullen maken van de kleinere landbouwwegen waar het langzaam verkeer zich bevindt. Uiteraard is snelheidsremming noodzakelijk bij de kruisende noord-zuid-wegen.

### Aansluiting ZOR op N831



Fig. 4. Schets rotonde N831 – ZOR

De gemeente beoogt om een rotonde aan te leggen nabij de Sassertweg. VVN beveelt aan om de Sellikstraat en misschien ook de Valkstraat af te sluiten, om alle autoverkeer een veilige aansluiting op de N831 te geven via de nieuwe rotonde. Fietsers kunnen wel via de Sellikstraat rijden, waarbij voorkomen moet worden dat ze hier de N831 oversteken: dus in twee richtingen naar de nieuwe rotonde. VVN adviseert om bij de Valkstraat een veilige fietsoversteek in twee richtingen te maken, voor het fietsverkeer van uit noordelijke richting. Fietsers rijden op de rotonde in de voorrang mee, uitgaande van het schetsontwerp. Dit is passend in een situatie met 50 km/h (binnen de kom). Wel is extra zorg nodig voor het veilig kruisen van de fietsers, gelet op de grote stroom doorgaand verkeer. Bijvoorbeeld met overrijdbare bochtverkleiningen.

### Kruisingen ZOR buiten de bebouwde kom

VVN telt zeker zeven kruisingen met bestaande noord-zuid-routes. Gelet op de uitbreidingswensen ten zuiden van Kerkdriel kunnen dit er mogelijk meer worden. Het worden voorrangskruisingen, waarbij autoverkeer in alle richtingen kan rijden of afslaan. Fietsers en voetgangers steken alleen over in noord- of zuid-richting.

De ZOR zal gericht zijn op doorstroming, bestuurders ervan zijn minder gericht op (langzaam) verkeer vanuit zijwegen. Vanuit Duurzaam Veilig is het extra belangrijk deze kruisingen op een veilige manier vorm te geven.



Fig. 5. Indicatieve lokatie kruising ZOR-Wertsteeg

VVN beveelt aan om de snelheid op de kruisingen terug te brengen: richting 30 km/h, zoals bij rotondes. Daarnaast wordt geadviseerd het oversteken van langzaam verkeer en personenauto's in twee keer mogelijk te maken, door toepassing van brede midden-eilanden in de ZOR.

Met de keuze voor het huidige tracé zal de ZOR ten zuiden van Kerkdriel in de toekomst geleidelijk een barrière gaan vormen voor de beoogde zuidelijke woonbuurten of bedrijven. VVN dringt erop aan bij alle kruisingen van het nieuwe ZOR-deel veel extra ruimte te reserveren om ruimte te creëren de oversteekbaarheid en de veiligheid ook in de toekomst te waarborgen. Ook is raadzaam in het wegprofiel ermee rekening te houden dat de ZOR in de toekomst over een grotere lengte binnen de bebouwde kom zal liggen, bijvoorbeeld door een ruimte-reservering voor trottoirs.

### Kruisingen binnen de bebouwde kom

Het nieuwe tracé van de ZOR zal uitkomen bij de Kievitsham (links in fig 6), en daarna via bestaande en te verbeteren wegen naar de Zandmeren voeren.

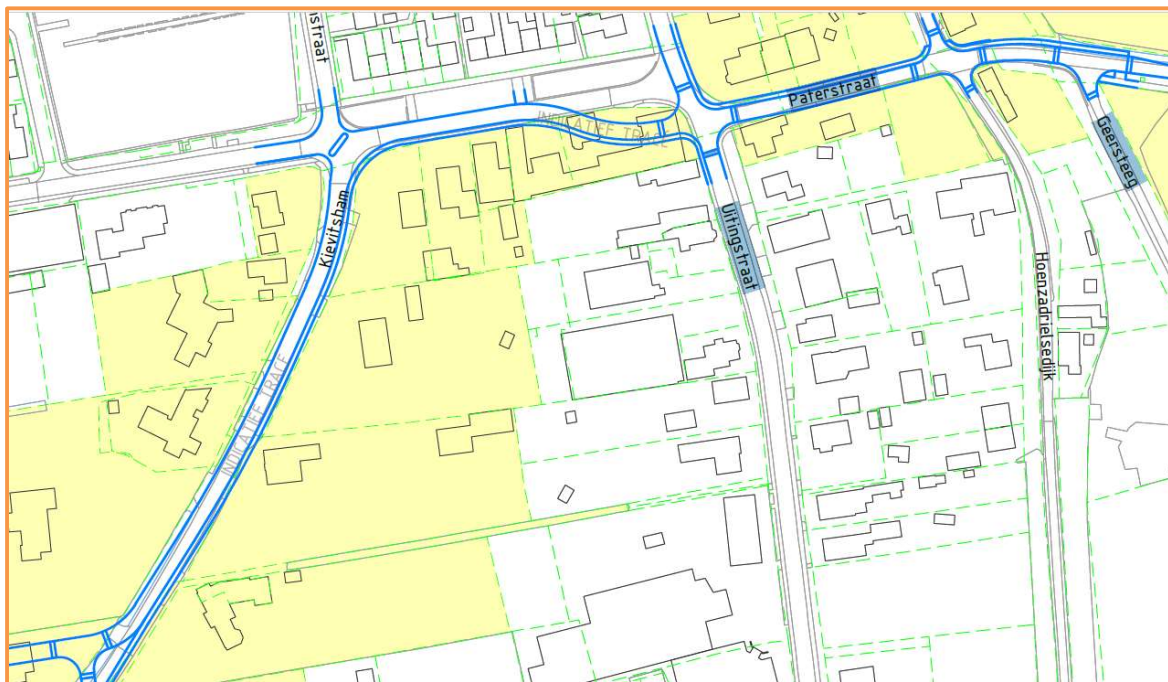


Fig. 6. Detail inductief tracé ZOR (juni 2022)

Gekozen is om het deel van de ZOR binnen de kom een maximumsnelheid van 30 km/h te geven, omdat er veel erf-aansluitingen zijn, en omdat er nergens ruimte is voor vrijliggende fietspaden.

Mogelijk kan het hele tracé worden voorzien van brede fietsstroken, om de weg een duidelijk aparte status te geven ten opzichte van omliggende wegen. VVN ontraadt zowel parkeren op de rijbaan als haakse parkeervakken, gelet op de auto-intensiteit en de veiligheid van het fietsverkeer.

Op de kruisingen wordt rekening gehouden met snelheidsremming d.m.v. plateaus. VVN onderstreept het belang hiervan en beveelt de 30plus-maatvoering aan (bij 8cm helling een lengte van 1,7m). Ook nabij de effectieve schuine knip van de Paterstraat/Leijensteinstraat is dit nodig. Het vergt nog wel een opgave om deze kruising veilig vorm te geven, vanwege de afslaande fietsers en de verwachte auto-intensiteit. De ruime bocht kan leiden tot gevaarlijker weggedrag. De vraag is of het nodig is dat vrachtverkeer elkaar op deze kruising kan passeren, omdat de zandvrachtauto's gaan verdwijnen ten behoeve van een woonwijk (bij de beoogde komgrens -Kievitsham- lijkt deze passeerruimte ook niet aanwezig). Om hoge snelheden op het wegvak van de Kievitsham te voorkomen is ook hier snelheidsremming nodig.

Het is goed dat er nu al rekening wordt gehouden met de inpassing van trottoirs. VVN adviseert om deze overall *aan beide zijden* in te passen, vanwege het toenemend belang van deze routes voor voetgangers. Tenslotte aanvullende verkeerscirculatie (eenrichtingverkeer) in straten uitkomend op de ZOR, de veiligheid en de doorstroming op de ZOR en in de bestaande wegen kunnen verbeteren.

VVN beveelt aan om in het totaalbudget voor de ZOR ook een financiële reservering te maken voor het aanpassen van nabijgelegen straten, omdat op veel plekken het gebruik en de veiligheid van deze straten zal wijzigen. Het zou jammer zijn om deze relatief kleine bedragen weer apart aan te raad te moeten voorleggen, terwijl het gaat om rechtstreekse gevolgen van de aanleg van de ZOR.

## Standpunt wegbeheerder

Op 10 oktober 2022 is gesproken is met twee medewerkers van de gemeente Maasdriel: de verkeerskundige en de projectleider van de Zuidelijke Ontsluitingsroute Kerkdriel.

Al zeker 15 jaar is sprake van een nieuwe zuidelijke ontsluiting van Kerkdriel, vooral vanwege de verkeersveiligheidsproblemen aan de zuidkant van Kerkdriel, de komst van een nieuwe woonwijk in de Zandmeren, en vanwege de problematische ontsluiting van de champignonkwekers ten zuiden van Kerkdriel. In 2009 en 2010 zijn verkenningen gedaan, maar in de jaren erna is er politiek weinig met het voorstel gedaan. In 2018 leidde hernieuwde aandacht tot nadere studie naar mogelijke tracés.

Eind 2021 heeft de gemeenteraad besloten tot verdere uitwerking van het voorkeurstracé.

De gemeente heeft onderzocht dat voor de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsroute geen MER nodig is. Toch is gekozen een 'vormvrije MER-beoordeling' uit te voeren, omdat er behoefte is aan een uitgebreid onderzoek, mede met het oog op de bestemmingsplanprocedure.

Momenteel worden de voorbereidingen getroffen om een ingenieursbureau te contracteren die het technisch voorontwerp gaat opstellen. Dit ontwerp heeft betrekking op verkeerstechniek, waterhuishouding en landschappelijke inpassing. Planning is nu om dit ontwerp ergens in het tweede kwartaal van 2023 aan het College van B&W voor te leggen. Het ontwerp zal samen met een Meedenkroep van betrokken bewoners en bedrijven worden opgesteld.

De gemeente geeft aan dat de nieuwe term Gebiedsontsluitingsweg-60 (GOW60) de lading eigenlijk beter dekt dan Erftoegangsweg. Opgemerkt moet worden dat deze wegcategorie nog niet formeel bestaat en dat er nog geen ontwerprichtlijnen voor zijn. Buiten de kom zullen geen directe erfaansluitingen komen en wordt er geen (brom)fietsverkeer en landbouwverkeer toegestaan. De beoogde uitbreidingen aan weerszijden van de ZOR (zie omgevingsvisie) zullen niet rechtstreeks maar via de bestaande wegen op de ZOR worden aangesloten. Deze bestaande wegen zullen straks zijstraten van de ZOR zijn. Bij de onderhandelingen over de huidige aankoop van percelen zijn dit harde criteria.

Voor de maximumsnelheid buiten de kom van 60km/h heeft de gemeente gekozen omdat hierdoor het benodigde profiel voor de weg, de berm en de afwatering beperkt blijft tot een kleine 23m (6m rijbaan, 2\*2,5m obstakelvrije berm en 2\*6m (sloot van insteek tot insteek). 80km/h zou bovendien volgens het verkeersmodel een ongewenst grote aantrekkende werking hebben op bestaande straten in Kerkdriel-zuid (bv de Teisterbandstraat). Ook milieu-aspecten zoals uitstoot en geluid spelen een rol bij de keuze voor 60km/h.

Er zijn nog wel allerlei risico's die de aanleg van de ZOR kunnen vertragen of tegenhouden. De bestemmingsplanprocedure zal naar verwachting niet zonder bezwaar & beroep worden doorlopen en het landelijke stikstofdossier kan uitvoering van de ZOR mogelijk in de weg staan.

Als knelpunt bij de ontwerp-uitwerking ziet de gemeente de inpassing van de ZOR in het bestaande Kerkdriel. In totaal moeten ca 5 panden worden gesloopt om de nieuwe route verkeerskundig goed in te passen. Veel aandacht vergt ook de aansluiting van de ZOR op de N831, inclusief de keuze hoe de nabijgelegen wegen worden ontsloten en hoe het fietsverkeer hier zo veilig mogelijk kan worden afgewikkeld. Met de beoogde diagonale afsluiting op de kruising Paterstraat-Kievitsham verwacht de gemeente dat het verkeersveiligheidsprobleem in deze straat effectief wordt aangepakt.

De ZOR maakt geen onderdeel uit van de risicoanalyse die de gemeente aan het uitwerken is voor het SPV. Dit komt omdat het SPV vereist om van het bestaande wegennet de risico's in beeld te brengen. Uiteraard zullen de verkeersveiligheidsaspecten bij het ontwerp van de ZOR uitgebreid aan bod komen, zowel van het wegvak zelf als het effect op de wegen in de omgeving. Het is nog niet bekend wanneer de SPV-risico-analyse gereed is. Los van de grote hoeveelheid verkeerskundig werk komt dit ook doordat er nog storende fouten zitten in de landelijk aangeleverde verkeers-data.

De betrokken medewerkers staan open voor gesprek en zijn bereid eventuele zorgen of aandachtspunten bij het college onder de aandacht te brengen.

## Conclusies en aanbevelingen

VVN is gevraagd een reactie en aanbevelingen te geven op de ligging en het globale schetsontwerp van de Zuidelijke Ontsluitingsroute van Kerkdriel (ZOR). VVN heeft als belangrijkste aandachtspunten:

- Bij de onderzoeken naar de ZOR is de verkeersveiligheid van Kerkdriel geen uitgangspunt geweest. Met de komst van de ZOR kunnen juist veel verkeersknelpunten op andere wegen in Kerkdriel (en Velddriel) aangepakt worden.
- Ook kunnen nieuwe verkeersveiligheidsproblemen ontstaan. Met name is veel aandacht nodig voor snelheidsremming en oversteekbaarheid op alle nieuwe ZOR-kruisingen.
- VVN voorziet problemen op bestaande straten in Kerkdriel-zuid, zoals de Duitse Weistraat en de Teisterbandstraat. Verdere terugdringing en snelheidsverlaging van het autoverkeer in Kerkdriel (gunstig voor de verkeersveiligheid) dreigt onmogelijk te worden, omdat daarmee de ZOR aantrekkelijk wordt en de genoemde twee straten ongewenst druk worden. VVN raadt aan om in het ZOR-ontwerp ook met oplossingen en financiële ruimte te komen voor deze straten in geval van een drukkere ZOR. Daarmee blijft er ruimte voor verbeteringen van de veiligheid en leefbaarheid in de rest van Kerkdriel. Voorkomen moet worden dat de ZOR en de gekozen verkeersoplossing in Kerkdriel-zuid een leefbaarder Kerkdriel op slot zet.
- De term 'Erftoegangsweg' voor de ZOR is ongelukkig gekozen en suggereert ten onrechte dat de ZOR een verblijfsstraat wordt. VVN ondersteunt het doorstroomkarakter en het uitsluiten van fietsverkeer en van erf-aansluitingen, maar dan moeten de routes voor fietsverkeer wel veiliger ingericht worden. Eén enkele erf-aansluiting verplicht de gemeente om de ZOR voor fietsers open te stellen. De gemeente doet er goed aan zo snel mogelijk de status van GOW60 vast te leggen.
- Het gedeelte van de ZOR binnen de kom vergt nog veel aandacht in de uitwerking van het ontwerp, vooral als het gaat om de veiligheid van fietsers en voetgangers. Het schetsontwerp lijkt hier al wel rekening mee te houden, maar er zijn nog veel verbeteringen denkbaar.
- De verkeersafwikkeling bij de beoogde rotonde op de N831 vereist veel aandacht. Autoverkeer uit omliggende straten zou zo veel mogelijk via de ZOR op de N831 moeten ontsluiten. Het is daarnaast van belang dat fietsverkeer de N831 zo veel mogelijk kan oversteken bij de nieuwe rotonde.



## Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door: ing. Arjen Zijlstra, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

## Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

## Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële **bijdragen van derden**. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via [www.veiligverkeernederland.nl](http://www.veiligverkeernederland.nl)

### Meer informatie gegevens van VVN

[t.limbeek@vvn.nl](mailto:t.limbeek@vvn.nl)

Stationsstraat 79a  
3811 MH Amersfoort

De Knobben 100  
9202 XJ Drachten

Beekstraat 54  
6001 GJ Weert

Postbus 66  
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)  
[info@vvn.nl](mailto:info@vvn.nl)  
[www.vvn.nl](http://www.vvn.nl)



Iedereen veilig over straat

**VEILIGVERKEER**