

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Beesel

Referentie: BH7765TPRP2208010847

Status: Finale versie/00

Datum: 1 augustus 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB EINDHOVEN
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7765TPRP2208010847
Status: 00/Finale versie
Datum: 1 augustus 2022
Projectnaam: SPV Beesel
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Esmee van Selst

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum/Initialen: 29-07-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 01-08-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

| | |
|--|-----------|
| Disclaimer | 1 |
| 1 Inleiding | 2 |
| 2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Beesel | 3 |
| 3 Doelen | 4 |
| 4 Maatregelen | 7 |
| Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Beesel | 15 |
| Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen | 19 |

Disclaimer

Dit maatregelpakket heeft een ambtelijke status en dient een tweetal doelen:

- 1) Het maatregelpakket is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
- 2) Het maatregelpakket dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impulsgelden van het SPV. Het maatregelpakket voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV

Dit document is in samenspraak met de gemeente Beesel opgesteld.

1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Beesel structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de gemeente Beesel en de provincie Limburg. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 wordt doorvertaald naar de context van de gemeente.

Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Beesel en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Beesel een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de Gemeente Beesel extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende maatregelpakket bevat doelstellingen om deze prioritaire risicothema's aan te pakken en concrete maatregelen om deze doelen te realiseren.

2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Beesel

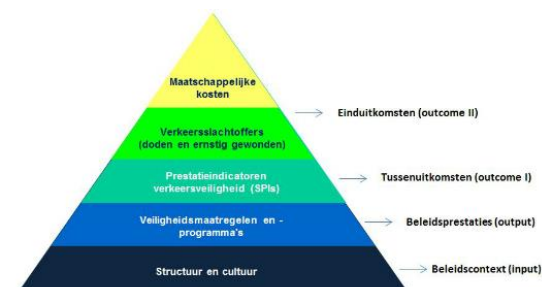
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Beesel naar voren gekomen:

- Risicothema 1: 30 km/u wegen
- Risicothema 2: 60 km/u wegen
- Risicothema 3: Fiets en e-bike
- Risicothema 4: Ouderen
- Risicothema 5: Rijden onder invloed
- Risicothema 6: Snelheid in het verkeer
- Risicothema 7: Afleiding in het verkeer
- Risicothema 8: Verkeersovertreders

3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus¹:

- **A. Beleidsprestatie:** dit niveau bevat doelstellingen die direct gerelateerd zijn aan (beleids)programma's en concrete maatregelen. Bij het formuleren van deze doelstellingen is ook gehouden voor de verankering van de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement). Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de **tussenuitkomsten**.
- **B. Tussenuitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen gerelateerd aan de kwaliteit van het verkeerssysteem. Dit omvat bijv. de kwaliteit van de inrichting van wegen, het gedrag van een verkeersdeelnemer of de veiligheid van de voertuigen in het systeem. Het werken aan deze doelstelling heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.



¹ Deze niveaus komen overeen met de 3 middelste lagen van de verkeersveiligheidspiramide. Dit model geeft weer hoe beleidsinspanningen en resultaten samenhangen en zijn ingebed in hun context. De structuur en cultuur van een land of gebied zijn de basis voor beleidsmaatregelen en programma's, resulterend in verbeteringen in het verkeerssysteem, reductie in aantal ongevallen en slachtoffers en een reductie van de maatschappelijke kosten.

Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

| | Risicothema | Beleidsprogramma (A) | Tussenuitkomsten (B) | Einduitkomsten (c) | Partners |
|--------------------------------|--|---|---|---|---|
| | | <i>Beleid en maatregelen</i> | <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i> | <i>Ongevallen en slachtoffers</i> | |
| Verkeerssysteem | 1. 30 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. 1.A2 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. 1.A3 Waar mogelijk bij herinrichting van grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 1.A4 Bij herinrichting (bij voorkeur) asfalt veranderen naar klinkers 1.A5 Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag 1.A6 Afspraken met politie over handhaving | <ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen | <ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 30 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> Dorpsraden Politie |
| | 2. 60 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Bermverharding toepassen 2.A2 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen 2.A3 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 2.A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet | <ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Afname van het aantal aandachtswegen 2.B2 Snelheid meetbaar omlaag | <ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> |
| Risicogroepen en -modaliteiten | 3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike | <ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Zoveel mogelijk gescheiden hoofdnet fiets. 3.A2 Fietsplan opstellen 3.A3 Sociale veilige fietsroutes creëren 3.A4 Bereik effectieve educatie vergroten | <ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3.B2 Toename sociale veiligheid 3.B3 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen | <ul style="list-style-type: none"> 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een letselongeval | <ul style="list-style-type: none"> Fietsers-bond |

Projectgerelateerd

| | | | | | |
|--------------------------------------|---|---|---|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • 3.A5 Educatie ouderen op e-bike • 3.A6 Campagne/fietslessen kinderen • 3.A7 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • 3.A8 Verlichtingscampagnes doorzetten • 3.A9 Bereik effectieve educatie vergroten | <ul style="list-style-type: none"> • 3.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom | | |
| | 4.Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen | <ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • 4.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen • 4.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving • 4.A4 Dementievriendelijke trottoirs | <ul style="list-style-type: none"> • 4.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen • 4.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen | <ul style="list-style-type: none"> • 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval | <ul style="list-style-type: none"> • Ouderenbond • Fietsersbond |
| Gedrag individuele verkeersdeelnemer | 5.Rijden onder invloed | <ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 5.A2 Bereik campagnes vergroten | <ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer | <ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemers onder invloed | <ul style="list-style-type: none"> • Politie |
| | 6.Snelheid in het verkeer (30/50) | <ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen • 6.A3 Voorlichtingscampagnes | <ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden | <ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen | <ul style="list-style-type: none"> • VVN |
| | 7.Afleiding in het verkeer | <ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten | <ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer | <ul style="list-style-type: none"> • 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding | <ul style="list-style-type: none"> • Politie |
| | 8.Verkeers-overtreders | <ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Handhaving | <ul style="list-style-type: none"> • 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders | <ul style="list-style-type: none"> • 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen | <ul style="list-style-type: none"> • Politie |

veroorzaakt door
'hufftergedrag'.

Tabel 1 Doelen gemeente Beesel

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Beesel projecten uitvoeren. De maatregelen die worden uitgevoerd in deze projecten zijn te verdelen in de 3 E's: Education (gedrag en voorlichtingscampagnes), Engineering (fysieke aanpassingen in de omgeving) en Enforcement (handhavingsactiviteiten). In onderstaande tabel zijn de projecten die de gemeente Beesel uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennaltallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag | Risicothema(s) | Doelstelling | Risicogestuurde onderbouwing | Onderbouwing maatregel | Monitoring | Budget | Verantwoordelijke |
|------------|--|---|------------------------|---|---|--|---|-------------------|
| Hoog | Aanleg snelfietsroute Belfeld – Reuver | Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike | 3.A2, 3.A3, 3.B4, 3.C1 | Schoolroute (voortgezet onderwijs) met kans op conflict tussen langzaam verkeer door studenten en het gemotoriseerde verkeer. Het hoge aandeel senioren in Reuver (26%) en winkelcentrum in het centrum Reuver zorgt voor het verkeer op de Rijksweg dat voor een groot deel uit senioren zal bestaan. De markering op de | Door de aanleg van een snelfietsroute wordt een veilige plek voor de (scholieren) fietsers gecreëerd. Dit verhoogt de veiligheid op de weg aanzienlijk. | <ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen • Meten snelheid | Vrijliggend fiets-/bromfietspad - b=2,5 meter- Kosten= 156,70€ per meter Aanleg van rijbaanscheiding | Gemeente |

² <https://www.kennisnetwerkspv.nl/getmedia/97dea683-bd76-4492-a165-f18c70daf7f6/Kostenkennaltallen-SPV-16-6-D10008521.pdf.aspx>

Projectgerelateerd

| | | | | | | | | |
|------|----------------------------|---|------------------------|--|--|--|--|----------|
| | | | | weg is oud en daardoor niet duidelijk voor het verkeer. Uit V85 data blijkt dat er hard wordt gereden op Rijksweg (ca. 5 km/u te hard). De weg heeft een hoge ongevallenscore en er ontbreken snelheid remmende maatregelen. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden (ook met fietsers). | | | door rammelstrook op asmarkering- Kosten= 12.500,00€ per Km | |
| Hoog | Pastoor Vranckenlaan | Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike | 3.A2, 3.A3, 3.B4, 3.C1 | De Pastoor Vranckenlaan is gedeeltelijk een 50 km/u weg en deels een 30 km/u weg. De straat is een winkelstraat in het centrum van Reuver. Dit zorgt voor een relatief hoge intensiteit. Op de weg zitten de fietsers op de rijbaan. Hierdoor is de kans groot op een conflict tussen het langzame fietsende verkeer en het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast maken de oversteekbewegingen van voetgangers die gebruik maken van de winkels de situatie gevaarlijker. De weg heeft een hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore. Dat wil zeggen dat er te hard wordt gereden en er in het verleden ongevallen hebben plaatsgevonden. | De situatie op de Pastoor Vranckenlaan kan aanzienlijk beter worden door de aanleg van een vrij liggend fietspad waardoor de fietsers en het gemotoriseerde verkeer minder kans lopen op ongevallen. Daarnaast helpt een as verspring voor het afremmen van de snelheid voor het gemotoriseerde verkeer, dat de situatie veiliger maakt voor overstekende voetgangers. | <ul style="list-style-type: none"> • Registratie ongevallen • Meten snelheid | Vrijliggend fiets-/bromfietspad - b=2,5 meter- Kosten= 156,70€ per meter Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering- Kosten= 12.500,00€ per Km | Gemeente |
| Hoog | Burgemeester Janssenstraat | Snelheid in het verkeer, 60 km/u wegen | 6.A2, 6.B1 | De Burg. Janssenstraat is een grotendeels 60km/u weg. Een gedeelte van de weg is 30 km/u. De weg maakt onderdeel uit van een van de school-thuis routes die door Beesel lopen (met name voor leerlingen van het voortgezet onderwijs). De weg is voorzien van een dubbelzijdig losliggend fietspad waardoor de fietsers veilig kunnen fietsen. Echter het gevaar vormt zich op de kruisingen met gemotoriseerd verkeer. Op | Door de oversteekbaarheid voor vooral langzaam verkeer (fiets en lopen) verbeteren met behulp van een VOP, wordt de situatie waarbij verschillende verkeersstromen samen komen aanzienlijk veiliger. Daarnaast dienen de kruisingen waarbij het | <ul style="list-style-type: none"> • Meten snelheid | Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur- Kosten= 46.500,00€ per stuk | Gemeente |

Projectgerelateerd

| | | | | | | | | |
|--------|------------------|--|------------|---|--|------------------|--|----------|
| | | | | de weg wordt namelijk te hard gereden door het gemotoriseerde verkeer. Dit vormt een risico op conflicten tussen het langzame verkeer (de scholieren en recreanten op de fiets) en het gemotoriseerd verkeer. | gemotoriseerde verkeer afslaat en daarbij het (dubbelzijdige) fietspad kruist veiliger. | | Aanleg van een fietsoversteek of aanleg fietspad bij kruising. Kosten circa 50.000,00 € per stuk | |
| Middel | Sint Jorisstraat | Snelheid in het verkeer, 60 km/u wegen | 6.A2, 6.B1 | De Sint Jorisstraat is een 60 km/u weg. Hierbij delen de fietsers en het gemotoriseerde verkeer samen de rijbaan. Op de Sint Jorisstraat wordt te hard gereden, dat blijkt uit de snelheidsscore van de weg (hoog). Hierdoor ontstaan er risico's op ongevallen tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. | Door de kruisingen met andere ETW-60 te verbeteren en veiliger te maken worden lange rechtstanden doorbroken en neemt de snelheid af. Ook wordt de situatie veiliger voor fietsers. | • Meten snelheid | Aanleg van een kruispuntplateau voor een ETW-ETW 60 km/uur, kosten: 32.500,00€ per stuk. | Gemeente |
| Laag | Kesselseweg | Snelheid in het verkeer, 30 km/u wegen | 6.A2, 6.B1 | De Kesselseweg is een weg van 30 km/u die door de kern van Reuver loopt. Op de weg wordt te hard gereden en er hebben in het verleden ongevallen plaatsgevonden. | De snelheid kan afgeremd worden door het aanbrengen van as verspringingen. Zo worden de lange rechtstanden in de weg doorbroken en wordt het verkeer automatisch geremd. Dit maakt de situatie veiliger voor fietsers en (overstekende) voetgangers. | • Meten snelheid | Korte rechtstanden / verkeersdrempels – As verspringing - 2 st Kosten: 4.800,00 € | Gemeente |
| Laag | Heerstraat | Snelheid in het verkeer, 30 km/u wegen | 6.A2, 6.B1 | De Heerstraat is een weg van 30 km/u die door de kern van Reuver loopt. Op de weg wordt te hard gereden en er hebben in het verleden ongevallen plaatsgevonden. | De snelheid kan afgeremd worden door het aanbrengen van as verspringingen. Zo worden de lange rechtstanden in de weg doorbroken en wordt het verkeer automatisch | • Meten snelheid | Korte rechtstanden / verkeersdrempels – As verspringing - 2 st Kosten: 4.800,00 € | Gemeente |

Projectgerelateerd

| | | | | | | | | |
|------|-----------------|-------------------------|------------------|--|--|--|---|----------|
| | | | | | geremd. Dit maakt de situatie veiliger voor fietsers en (overstekende) voetgangers. | | | |
| Hoog | Parklaan | 30 km/u wegen | 1.A3, 1.A4, 1.A7 | De Parklaan is een 30 km/u weg, die gelegen is in een schoolzone (Bosdael basisonderwijs). De weg is breed en heeft dichte verharding (asfalt). Door de kinderen die in de omgeving deel zullen nemen aan het verkeer (vanwege de school) en door de inrichting van de weg (die uitnodigt tot te hard rijden) wordt de weg onveilig en lopen de weggebruikers risico's op ongevallen. | Inrichting aanpassen: Waar mogelijk bij herinrichting van grijze wegen conform richtlijn van een ETW30. Daarnaast wordt het inrichten als een schoolzone geadviseerd zodat de weggebruiker geattendeerd is op de kinderen die deel (zullen) nemen aan het verkeer. | • Meten snelheid | Inrichten van een schoolzone met snelheidsbeïnvloedende maatregelen 1,00 st 1.300,00 | Gemeente |
| Laag | Industriestraat | 30 km/u wegen | 1.A3, 1.A4, 1.A7 | De Parklaan is een 30 km/u weg. De weg is breed en heeft dichte verharding (asfalt). Door de inrichting van de weg (die uitnodigt tot te hard rijden) wordt de weg onveilig en lopen de weggebruikers risico's op ongevallen. | Inrichting aanpassen: toepassen van as verspringingen om rechtstanden te voorkomen en snelheid af te remmen. | • Meten snelheid | Korte rechtstanden / verkeersdrempels – As verspringing – Kosten= 4,800.0€ per stuk | Gemeente |
| Laag | Bergerhofweg | Snelheid in het verkeer | 6.A2, 6.B1 | De Bergerhofweg is een 80 km/u weg buiten de bebouwde kom. Op de weg ontbreken snelheid remmende maatregelen (drempels, borden etc.). Er is geen rijrichtingscheiding op de weg. Door het ontbreken van een vrijliggend fietspad zijn fietser noodzaak gebruik te maken van de rijbaan. Dit levert een risico op conflicten en ongevallen op (tussen gemotoriseerd verkeer en met fietsers). | Door het aanbrengen van een rijbaanscheiding wordt de situatie veiliger voor het gemotoriseerde verkeer en met een fietser. In de toekomst kan (indien daar ruimte toe is) ook een vrijliggend fietspad gerealiseerd worden. | • Meten snelheid • Registratie ongevallen | Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering 80 km/uu- Kosten= 20.300,00€ per km | Gemeente |

Projectgerelateerd

| | | | | | | | | |
|------|-------------|-------------------------|------------|---|----------------------|--|---|----------|
| | | | | | | | <p>Aanleg van een ongelijkvloerse kruising (fietsonderdoorgang) Kosten= 2.815.300,00€ per stuk</p> <p>Aanleg van een rotonde bubeko Kosten= 381.100,00€ per stuk</p> | |
| Laag | Klaashofweg | Snelheid in het verkeer | 6.A2, 6.B1 | De Klaashofweg is een 50 km/u weg met weinig oversteek voorzieningen voor fietsers en voetgangers. De snelheid is niet geloofwaardig en wordt overschreden. In het verleden hebben er meerdere ongevallen plaatsgevonden. | Inrichting aanpassen | <ul style="list-style-type: none"> • Snelheid meten • Registratie ongevallen | <p>Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur Kosten= 46.500,00€ per stuk</p> <p>Aanleg van een fietsoversteek, via een middeneiland, alleen bij een kruispunt= Kosten= 54.100,00€ per stuk</p> | Gemeente |

Projectgerelateerd

| | | | | | | | | |
|--------|---------------|-------------------------|------------------|---|---|------------------|--|----------|
| Middel | Keulseweg | Snelheid in het verkeer | 6.A2, 6.B1 | De Keulseweg is een 50 km/u weg. De weg maakt onderdeel uit van een schoolzone en is ook een school-thuis route voor leerlingen die naar school fietsen. Op de weg ontbreken vrijliggende fietspaden. Daarom lopen de kwetsbare kinderen die in en rondom deze weg deelnemen in het verkeer risico op ongevallen. | Inrichting aanpassen. Oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers verbeteren. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt een veilige plek voor de (scholieren) fietsers gecreëerd. | • Snelheid meten | Voetgangersoversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur- Kosten= 46.500,00€ per stuk Vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter. Kosten = €63,10 per 1.000,00 m2 | Gemeente |
| Middel | Julianastraat | Snelheid in het verkeer | 6.A2, 6.B1 | De Julianastraat is een 50 km/u weg die loopt richting de school Grescollege (en daarmee een school-thuis route is). Door het ontbreken van vrijliggende fietspaden ontstaat er een verhoogd risico op ongevallen tussen fietsers en het gemotoriseerde verkeer. | Inrichting aanpassen. Situatie fietsers verbeteren. Door de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt een veilige plek voor de (scholieren) fietsers gecreëerd. | • Meten snelheid | Vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter. Kosten = €63,10 per 1.000,00 m2 | Gemeente |
| Middel | Mariastraat | 30km/u wegen | 1.A3, 1.A4, 1.A7 | De Mariastraat is een 30 km/u weg waar door de ligging veel vrachtverkeer gebruikt wordt. Dit is gevaarlijk voor het langzame verkeer dat samen met dit zware verkeer de rijbaan deelt. | Door het realiseren van asverspringingen zal de weg minder gebruikt worden door zwaar verkeer (enkelbestemmingsverkeer) en door het veiliger maken van de kruisingen wordt de situatie voor het langzame verkeer veiliger en neemt de (van het zware verkeer) intensiteit af. | • Meten snelheid | Aanleg van een uitritconstructie van zijstraat GOW naar 30 km/uur-zone- Kosten= 4.500,00€ per stuk Korte rechtstanden / verkeersdrempel | |

Projectgerelateerd

| | | | | | | | | | |
|------|---|---|------------|--|---|---|-------------|---|----------------------------|
| | | | | | | | | s - Asverspringing – Kosten= 4,800.0€ per stuk | |
| Laag | Educatie op scholen en voorlichting aan kinderen en jongeren | Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike | 3.A3 | Risicovol gedrag zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen in het verkeer. Permanente verkeerseducatie is start van veilig gedrag | Educatie zowel voorschools, po, vo. Aandacht voor permanente verkeerseducatie. Hierbij ook aandacht voor BOB en MONO. Bewustwording over veiligheid in het verkeer bijbrengen | • Registratie ongevallen | Op aanvraag | | Gemeente, regio, provincie |
| Laag | Educatie en voorlichting gericht op volwassenen en senioren en specifieke groepen (bv racefietsers/scootmobiel) | Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen | 4.A1, 4.A2 | Vanwege de groeiende groep ouderen in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, wordt deze groep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt. De opkomst van de e-bike en speedpedelecs zijn enkele van de ontwikkelingen die ervoor zorgen dat het steeds drukker wordt op de fietspaden en dat de kans op een ongeval groter wordt. | Educatie voor senioren om hen bewuster en zekerder te maken in het verkeer | • Registratie oudere verkeersslachtoffers | Op aanvraag | | Gemeente, regio, provincie |
| Laag | Rijden onder invloed verminderen | Rijden onder invloed | 5.A2 | Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. | BOB Campagne | • Registratie ongevallen | Op aanvraag | | Gemeente, regio, provincie |
| Laag | Afleiding in het verkeer | Afleiding in het verkeer | 7.A1 | Risico voor weggebruikers en medeweggebruikers wanneer een | Campagne MONO verspreiden op scholen en op straat/media. | • Registratie van ongevallen dat met | Op aanvraag | | Gemeente, regio, |

Projectgerelateerd



| | | | | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|---------------------------------------|--|--------------------|
| | | | | verkeersdeelnemers afgeleid door iets anders dan verkeer. | | oorzaak door gebruik afleidende zaken | | provincie, politie |
|--|--|--|--|---|--|---------------------------------------|--|--------------------|

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Beesel

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en e-bikers, ouderen en voetgangers. Binnen die doelgroepen komen thema's als afleiding en rijden onder invloed zoveel mogelijk terug. Omdat deze thema's ook buiten deze doelgroepen kunnen spelen, adviseren we tevens aan te sluiten bij landelijke/provinciale campagnes.

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Beesel, is in afstemming met de provincie Limburg:

- In kaart gebracht wat het huidige aanbod aan verkeerseducatieprogramma's is en wat het bereik en de kwaliteit van deze programma's is;
- Geïnventariseerd welke leemtes er zijn in het huidige aanbod;
- Gekeken op welke wijze deze leemtes kunnen worden opgevuld.

Het advies voor aanvullende maatregelen is in Tabel 1 terug te vinden. De wijze waarop dit advies tot stand is gekomen wordt in het vervolg van deze tekst beschreven. Voor de volledigheid zijn in de tabel ter inspiratie voor elk risicothema de suggesties beschreven. In de eerste alinea is telkens aangegeven in hoeverre aanvullende maatregelen voor dit thema in de gemeente gewenst zijn.

Tabel 1 Overzicht met aanvullende maatregelen op gebied van educatie en voorlichting naar risicothema

| Risicothema | Aanvullende maatregelen |
|---------------|---|
| 30 km/u wegen | <p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</u> (VVN) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Maastricht-Heuvelland • <u>Blind spot</u> (Traffic Skills) <p>In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.). In Limburg worden <u>snelheidscampagnes</u> uitgevoerd door het ROVL.</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (www.octopusplan.nl) en Jullie (<a 100="" 193="" 940="" 955"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-</p> </td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox=">1 augustus 2022</p> |

| | |
|-------------------------------------|---|
| | <p>zone.nl/). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad <u>Inrichting veilige schoolomgeving</u> gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p> |
| 50 km/u wegen | <p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30 km/uur wegen</i></p> |
| Fiets en e-bike | <p><i>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. De programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn over het algemeen van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></p> |
| Landbouwverkeer in het buitengebied | <p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het VMBL-project van CUMELA. <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p> |
| Ouderen | <p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> |

| | |
|------------|--|
| | <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p> |
| Voetganger | <p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Alle doelgroepen verplaatsen zich weleens voetganger of hebben te maken met voetgangers. Met name de kwetsbare doelgroepen, de schoolgaande kinderen en de ouderen, verplaatsen zich als voetganger.</p> <p>Een programma die geschikt is voor ouderen is de <u>Scootmobieltraining</u> van VVN. In deze training wordt gekeken naar de behoefte van de bestuurder van de scootmobiel en wordt een training op maat samengesteld, waarbij ook verkeerstheorie aan bod komt. Ook heeft VVN een pagina op hun website, <u>Voortbewegen als voetganger</u>, die gericht is op voetgangers, met tips en een online verkeerstest.</p> <p>Voor schoolgaande kinderen zijn er meerdere programma's die geschikt zijn. Een voorbeeld is het programma <u>Op voeten en fietsen naar school</u> van VVN, die zich richt op het bewust maken van ouders van hun haal- en</p> |

| | |
|--------------------------|--|
| | <p>brenghedrag en ze aan te moedigen om hun kinderen vaker lopend of met de fiets naar school te brengen.</p> <p>Andere mogelijke programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Ik stop voor zebra's actie</u> (VVN) • <u>Veilig Oversteken</u> (VVN) • <u>High Five</u> (Localyse) <p>Daarnaast verdient aanbeveling om aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes die te maken hebben met dit thema. Een voorbeeld is de campagne <u>Onze scholen zijn weer begonnen</u> van VVN.</p> |
| Rijden onder invloed | <p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Witte Waas</u> (TeamAlert) • <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers) • <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe) <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p> |
| Snelheid in het verkeer | <p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p> |
| Afleiding in het verkeer | <p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed, over de kwaliteit van het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Go Safe zonder afleiding</u> • <u>Wheelie Pop</u> (VVN) • <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers) <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p> |

| | |
|---------------------|---|
| Verkeersovertreders | <p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de <u>Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)</u>.</p> |
|---------------------|---|

Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Beesel tot stand is gekomen.

Van probleem naar doel en naar passende interventie

Voor effectieve gedragsbeïnvloeding is het maken van heldere strategische keuzes van groot belang. Daarbij helpt het om te werken volgens een gestructureerd stappenplan. De eerste stap daarin is het bestuderen van het probleemgedrag en de doelgroep. Op basis daarvan worden doelen en indicatoren opgesteld. Vervolgens dient een passende aanpak te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en een belangrijke laatste stap is evaluatie.

De analyse van het probleemgedrag heeft in Beesel uitgemond in 10 risicothema's. Voor de meeste daarvan kunnen maatregelen op het gebied van verkeerseducatie een bijdrage leveren. Om tot onderbouwde keuzes te komen hebben we voor elk thema's het huidige aanbod van educatie bekeken. Dat geeft inzicht in eventuele leemtes. Mede op basis daarvan hebben we aanbevelingen gedaan voor de inzet van educatie.

Permanente Verkeerseducatie

Bij opstellen van de aanbevelingen sluiten we aan bij de uitgangspunten van de Permanente Verkeerseducatie (PVE). Volgens de gedachtegang van de PVE is het belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele 'verkeersleven' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om:

- 0 tot 4 jaar
- 4 tot 12 jaar (primair onderwijs)
- 12 tot 16 jaar (voorgezet onderwijs)
- 16 tot circa 25 jaar (beginnende bestuurders)
- Circa 25 tot circa 60 jaar (rijbewijsbezitters)
- Circa 60 jaar en ouder (senioren)

Daarnaast is er sprake van algemene, doelgroep overstijgende problematiek, zoals voor de thema's rijden onder invloed en afleiding. Ook voor deze algemene thema's geldt overigens dat het voor een effectieve aanpak nodig is om af te stemmen op de specifieke doelgroep. Zo is afleiding op de fiets iets anders dan afleiding in de auto.

Hulpmiddelen: Toolkit en Checklist

Voor het selecteren van educatieve interventies zijn een aantal hulpmiddelen beschikbaar. Om te beginnen is er de [Toolkit Permanente Verkeerseducatie](#): een actueel overzicht van in Nederland beschikbare verkeerseducatieve programma's en materialen. Dit online instrument helpt werkers in het veld van verkeerseducatie om een keuze te maken uit het rijke aanbod. Er kan geselecteerd worden op onder andere doelgroep en thema.

Een groot deel van de projecten van de Toolkit PVE is getoetst met de Checklist Verkeerseducatie. Voor effectieve gedragsbeïnvloeding zijn heldere strategische keuzes van belang. Met behulp van de Checklist wordt via het beoordelen van 10 essentiële ontwikkelstappen in kaart gebracht of verkeerseducatieve interventies op een verantwoorde wijze zijn opgezet en vormgegeven, en of zij aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. De eerste stappen hebben te maken met het analyseren van het probleemgedrag en van de doelgroep. Op basis daarvan worden concrete doelen gesteld om het probleemgedrag aan te pakken. Vervolgens dient een passende methodiek te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en de belangrijke laatste stappen zijn proces- en effectevaluatie.

De score op de Checklist geeft een indicatie van de kwaliteit van de programma's. Er kunnen maximaal 50 sterren worden behaald, tussen de 1 en 5 op elke stap. Uitkomsten van de toetsingen zijn te vinden op de website van de Toolkit PVE.

Huidige aanbod verkeerseducatie

Op basis van gegevens van de provincie Limburg is om te beginnen een overzicht gemaakt van de in 2019 in Beesel uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

In Tabel 2 is aangegeven wat het bereik en de kwaliteit van de ingezette educatie/ voorlichting is geweest. Bij het samenstellen van Tabel 2 is er voor het scoren van het bereik gekeken welk deel van de doelgroep bereikt is. De volgende scores zijn gehanteerd: 0 = geen bereik (geen activiteiten uitgevoerd); - = onvoldoende bereik (project slechts een of enkele malen uitgevoerd); -/+ = beperkt bereik (slechts klein deel van de doelgroep bereikt, bijvoorbeeld project uitgevoerd op beperkt aantal scholen) en + (substantieel deel van de doelgroep bereikt). De kwaliteit van de ingezette programma's is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald: ++ = 46 - 50 sterren; + = 41 - 45 sterren; +/- = 36 - 40 sterren; - = 35 - 30 sterren; -- = minder dan 30 sterren. Programma's die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma's krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets en e-bike. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Streetwise' van de ANWB, 'Op de fiets? ... Even niets!' van VVN en 'Veilig op Weg' van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en e-bike en Afleiding in het verkeer hoort, is de 'Mono-campagne' van VVN. Voor het risicothema Ouderen wordt het programma 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Beesel

| Risicothema | Projecten | Bereik in €* | Kwaliteit |
|--|------------------------------------|--------------|-----------|
| 1: 30 km/u wegen | Geen specifieke projecten | 0 | 0 |
| 2: 50 km/u wegen | Geen specifieke projecten | 0 | 0 |
| 3: Fiets en e-bike | Veilige Schoolomgeving – VVN | €1.000 | 0 |
| | Veilig op Weg – VVN | €1.425 | ++ |
| | Op de fiets? ... Even niets! – VVN | €200 | ++ |
| | Verkeersquiz – VVN | €1.060 | - |
| | Streetwise - ANWB | €1.500 | ++ |
| | Smart op de fiets – VVN | €405 | 0 |
| | Mono-campagne – VVN | €280 | ++ |
| 4: Landbouwverkeer in het buitengebied | Geen specifieke projecten | 0 | 0 |
| 5: Ouderen | Opfriscursussen – VVN | €1.600 | -/+ |
| 6: Voetganger | Verkeersbrigadiers – VVN | €1.200 | 0 |
| 7: Rijden onder invloed | Promoteam - VVN | €200 | 0 |
| 8: Snelheid in het verkeer | Samenwerken in de buurten - VVN | €1.200 | 0 |
| 9: Afleiding in het verkeer | Smart op de fiets – VVN | €405 | 0 |
| | Mono-campagne – VVN | €280 | ++ |
| 10: Verkeersovertreders | Geen specifieke projecten | 0 | 0 |

*Voor de projecten waren geen gegevens beschikbaar over het aantal uitvoeringen, dan wel het aantal bereikte deelnemers. Daarom is het bereik uitgedrukt in subsidiebedrag. Het genoemde bedrag in de tabel is het totale subsidiebedrag voor alle gemeenten in de regio Maastricht-Heuvelland (behalve Maastricht) gedeeld door vijf.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Beesel uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's. Voor het bereik is informatie aangeleverd over het subsidiebedrag voor alle programma's.

Tabel 3 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar doelgroep in 2019 in de gemeente Beesel

| Naam project | Naam producent | Doelgroep | | | | | | Bereik in €* 1000 | Toolkit | Getoetst | Score |
|---|----------------|-----------|--------------|---------------|-------|-------|-----|----------------------|---------|----------|-------|
| | | 0-4 | 4-12 (BO) | 12-16 (VO) | 16-25 | 25-60 | >60 | | | | |
| Veilige schoolomgeving | VVN | x | x | | | | | 1000 | Nee | Nee | - |
| Veilig op Weg | VVN | x | x | | | | | 1425 | Ja | Ja | 48 |
| Verkeersbrigadiers | VVN | x | x | | | | | 1200 | Nee | Nee | - |
| Op de fiets? Even niets! | VVN | | x | | | | | 200 | Ja | Ja | 48 |
| Verkeersquiz | VVN | x | x | | | | | 1060 | Ja | Ja | 34 |
| Streetwise | ANWB | | x | | | | | 1500 | Ja | Ja | 46 |
| Smart op de fiets | ROVL | x | x | | | | | 405 | Nee | Nee | - |
| Samenwerken in de buurten | VVN | | | | | x | | 1200 | Nee | Nee | - |
| Mono-campagne | VVN | x | x | x | x | x | x | 280 | Ja | Ja | 50 |
| Ondersteuning campagnekalender (vernieuwing posterborden) | - | | | | | x | | 4000 | Nee | Nee | - |
| Promoteam VVN | VVN | | | | x | x | | 200 | Nee | Nee | - |
| Opfriscursussen VVN incl. Praktijklessen en/of Fietsveilig Senioren (in samenspraak met VVN in te vullen) | VVN | | | | | | x | 1600 | Ja | Ja | 39 |