

# RAPPORT

## **SPV Maatregelpakket**

Klant: Gemeente Leudal

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 1 augustus 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1  
5616 VB Eindhoven  
Mobility & Infrastructure  
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: BH7765MIRP2111301343  
Status: 00/Definitief  
Datum: 1 augustus 2022  
Projectnaam: SPV Leudal  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 12-04-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-08-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.*

## Inhoud

<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Leudal</b>	<b>3</b>
<b>3 Doelen</b>	<b>4</b>
<b>4 Maatregelen</b>	<b>7</b>
<b>Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Leudal</b>	<b>13</b>
4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	16

## 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 impuls gelden 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 Leudal opgesteld.

## 1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Leudal structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de regio Maastricht Heuvelland 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 Leudal 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 Leudal een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Leudal 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 Leudal

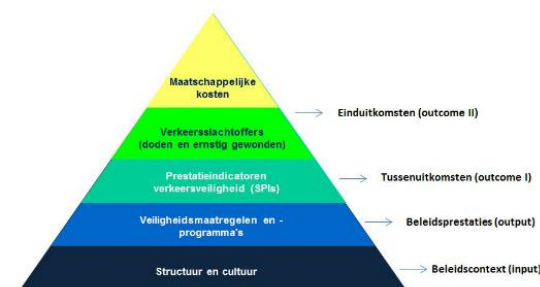
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Leudal naar voren gekomen:

- Risicothema 1: 30 km/u wegen
- Risicothema 2: 60 km/u wegen
- Risicothema 3: Landbouwverkeer in het buitengebied
- Risicothema 4: Oudere fietser
- Risicothema 5: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)
- Risicothema 6: Rijden onder invloed
- Risicothema 7: Snelheid in het verkeer
- Risicothema 8: Aflleiding in het verkeer
- Risicothema 9: 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 niveaus<sup>1</sup>:

- **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.



<sup>1</sup> 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	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen(A)</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig) (B)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers (C)</i>	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukfels vervangen door plateau)</li> <li>1.A2 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. grijze wegen)</li> <li>1.A3 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform mobiliteitsplan Leudal</li> <li>1.A4 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers</li> <li>1.A5 Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag</li> <li>1.A6 Afspraken met politie over handhaving</li> <li>1.A7 Communicatiecampagne over snelheid op specifieke locaties waar veel meldingen zijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1 Afname van het aantal grijze wegen</li> <li>1.B2 Veiligere woon-omgeving</li> <li>1.B3 Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN (regionaal)</li> <li>Fietsers bond (Roer-mond)</li> <li>Politie</li> </ul>
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen</li> <li>2.A2 Rechtstanden doorbreken</li> <li>2.A3 Landbouwverkeer en fietsers ontvlechten</li> <li>2.A4 Inrichting ETW60 conform Mobiliteitsplan Leudal (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>2.A5 Afspraken met politie over handhaving</li> <li>2.A6 Communicatiecampagne over snelheid op specifieke locaties waar veel meldingen zijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Afname van het aantal aandachts-wegen</li> <li>2.B2 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> <li>LLTB (org. Landbouw)</li> <li>Cumula (org. Loonwerkers)</li> <li>Route-bureau Midden-Limburg (recreatieve fiets)</li> </ul>
Risicogr	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 In 2030 geen ongevallen meer op 60 km/u wegen in</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond, VVN, Scholen, Cumela/ZLTO</li> </ul>



## Projectgerelateerd

		<p>omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A2 Bewustwordingscampagnes opzetten</li> <li>• 3.A3 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren.</li> <li>• 3.A4 Inzetten specifieke educatie en/of het bereik vergroten daarvan</li> </ul>	<p>meer op elkaar afstemmen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten</li> <li>• 3.B3 Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer</li> </ul>	<p>het buitengebied (niet zijnde stroomwegen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.C2 Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>	
	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Jaarlijkse (e-bike) opfriscursus voor senioren</li> <li>• 4.A2 Bereik campagnes (bij: 'Samen Goed op Weg' onder doelgroep vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike</li> <li>• 4.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderenbond</li> <li>• Fietsersbond</li> </ul>
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Voorlichting met hulp van Team Alert</li> <li>• 5.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TeamAlert</li> <li>• Rijscholen</li> </ul>
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten (bijv: in het Integraal Veiligheids Plan)</li> <li>• 6.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Communicatiecampagne over snelheid op specifieke locaties waar veel meldingen zijn</li> <li>• 7.A2 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 7.A3 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• 7.A4 Banners</li> <li>• 7.A5 Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

			terwijl men deelneemt aan het verkeer	toe te dragen aan afleiding	
	Verkeersovertreders	• 9.A1 Handhaving	• 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	• 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'hufgedrag'.	• Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Leudal

## 4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Leudal 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 Leudal 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 Kostenkennetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijke partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Leudalweg	60 km/u wegen, Snelheid in het verkeer,	4.A1, 4.A2, 2.A1, 2.A4, 2.B1	De Leudalweg is een 60 km/u weg buiten de bebouwde kom en loopt over in een 50 km/u weg binnen de	Door de aanleg van vrijliggende fietspaden wordt de veiligheid van de	Aantal ongevallen, meten van de snelheid	Aanleg van Vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter Kost= €63,10 per 1km <sup>2</sup>	Gemeente

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

Projectgerelateerd



		onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)		bebouwde kom. Rond de weg wonen een hoog aantal senioren (24% personen 65 jaar en ouder) en daardoor ligt er een risico op conflict tussen ouderen met e-fiets en gemotoriseerd verkeer. Op de weg ontbreken vrijliggende fietspaden. De Leudalweg kent een negatieve CROSS score: er wordt hard gereden en er hebben veel ongelukken in het verleden plaatsgevonden.	senioren op de fiets verhoogd en wordt het aantal conflicten verminderd met het gemotoriseerde verkeer.			
Hoog	Tienderweg	30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.A3 1	Scholengemeenschap St Ursula ligt aan de Tienderweg. Daardoor neemt een hoog aantal scholieren hier deel aan het verkeer en is de kans op conflicten tussen overstekende/fietsers studenten met gemotoriseerd verkeer hoog. De weg is niet herkenbaar als een 30 km/u weg vanwege breedte en verharding (asfalt). Er ontbreekt schoolzone markering en vrijliggende fietspaden of een fietsstrook.	Door realiseren van een oversteek/schoolzone rond de St Ursula school wordt de veiligheid verhoogd. Deze schoolzone attendeert het gemotoriseerde verkeer op dat er kinderen deel (kunnen) deelnemen aan het verkeer.	Meten snelheid in het verkeer (i.s.m. politie)	Inrichten van een schoolzone met snelheidsbeïnvloedende maatregelen Kost= € 1.300 per stuk  Vrijliggend fiets-/bromfietspad - b=1,5 meter Kost= € 109,30 per 1km	Gemeente, politie, school
Laag	Birigittastraat	snelheid in het verkeer	7.C1 en 7.B1	De Brigittastraat is een 50 km/u weg binnen de bebouwde kom. Er wordt geparkeerd langs de weg en er ontbreken vrij liggende fietspaden (fietsstrook is wel aanwezig op sommige delen maar niet overal). De as markering is oud en daardoor niet meer goed zichtbaar. Daarnaast is niet herkenbaar als een 50 km/u weg. De Brigittastraat is een ontsluitingsweg tussen Ittervoort en Hunsel en dat tot	Door het aanbrengen van snelheidsdisplays of snelheidremmende maatregelen kan de snelheid worden verlaagd. Daarnaast kan overwogen worden om de snelheid af te waarden naar een 30 km/u weg (ETW of GOW). Dit verhoogd de veiligheid	Meten snelheid in het verkeer (i.s.m. politie)	Aanleg van Vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter Kost= €63,10 per 1km2  Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan- Kost= € 700 per stuk  Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op	Gemeente, politie

Projectgerelateerd

				<p>een hoog intensiteit verkeer leidt. Uit S85 data blijkt dat er hard wordt gereden (tot 54 km/u) en de weg kent een hoge ongevallenscore en daardoor negatieve CROSS gegevens. In het verleden heeft één ongeluk met een fietser plaatsgevonden.</p>	<p>voor de fietsers die gebruik maken van de Birgittastraat.</p>		<p>asmarkering 50 km/uur weg- Kost= € 12.500 per 1km</p> <p>Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30 km/uur- Kost= €415 per 100m</p>	
Hoog	Kallestraat	50 km/u, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.B1 en 1.C1	<p>De Kallestraat is een 50 km/u weg binnen de bebouwde kom. De Kallestraat sluit Ittervoort aan het centrum Hunsel en uit S85 data blijkt dat er hard wordt gereden. De weg kent een hoge ongevallenscore (negatieve CROSS gegevens). De Kallestraat is niet herkenbaar als 50 km/u weg: de markering is afwezig en de voorrang met de zijstraten is niet (altijd) conform richtlijnen. Er wordt geparkeerd langs de weg en er zijn geen fiets-voorzieningen beschikbaar. De Kallestraat is een school- thuisroute. Hierdoor ontstaat de kans op ongelukken tussen scholieren en gemotoriseerd verkeer.</p>	<p>Door de aanleg van vrijliggende fietspaden wordt de veiligheid voor de scholieren en de andere fietsers aanzienlijk verhoogd. Hierdoor zijn er veel minder interacties op de weg waar te hard gereden wordt. Ook is het mogelijk om de weg af te waarden 30 km/u (politieke afweging).</p>	Meten van de snelheid	<p>Vrijliggend fiets-/bromfietspad - b=1,5 meter Kost= € 109,30 per 1km</p> <p>Saneren van langsparkeren of parkeerstroken langs de rijbaan- Kost= € 700 per stuk</p> <p>Aanleg van rijbaanscheiding door rammelstrook op asmarkering 50 km/uur weg- Kost= € 12.500 per 1km</p> <p>Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30 km/uur- Kost= €415 per 100m</p>	Gemeente
Middel	Burg. Aquariusstraat	snelheid in het verkeer	7.A1, 7.B1 en 7.C1	<p>De Burgemeester Aquariusstraat is een doorgaande weg in het centrum van Haelen. Aan de weg liggen veel</p>	<p>Door de weg in te richten als een verblijfsgebied wordt de situatie op de</p>	Ongevallen, snelheid in het verkeer	<p>Aanleg van een wegversmalling op een 30 km/u weg kost €3.100,00 per eenheid.</p>	Gemeente

Projectgerelateerd

				voorzieningen. In lijn met de verwachting is er daarom veel in- en uitvoegend verkeer zoals fietsers en voetgangers. De weg heeft een hoge intensiteit. In de omgeving van de weg wonen veel senioren die door de aanwezigheid van de voorzieningen naar verwachting een aanzienlijk deel uitmaken van het verkeerssysteem. Uit de data van de V85 blijkt dat er te hard wordt gereden.	Burg. Aquariusstraat voor de kwetsbare verkeersdeelnemers veel veiliger. Dit kan bereikt worden door de weg her in te richten (conform Duurzaam Veilig) met klinker verharding. Daarnaast kan om de snelheid te verlagen as versmallingen worden toegepast.			
Middel	Santforterstraat	60 km/u wegen, snelheid in het verkeer, heterogeniteit in het verkeer landbouwverkeer	3.B1,3.B2,3.C1, 2.A1,2.A2,	De Santforterstraat is een 60 km/u weg. Op de weg ontbreken fietsvoorzieningen. De aansluiting met de andere 60 km/u wegen missen een veilige kruising zoals een rotonde of VRI. Ook ontbreekt de markering. Van de weg. Van de weg maakt naast het gemotoriseerde verkeer ook het landbouwverkeer gebruik, dit zorgt voor onveilige situaties.	Om de situatie op de Santforterstraat veiliger te maken wordt geadviseerd de weg te voorzien van vrijliggende fietspaden. Dit maakt de situatie voor fietsers veel veiliger en zorgt bovendien voor minder conflicten met het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast kan het probleem van te hard rijden aangepakt worden door de lange rechtstanden aan te pakken en snelheid remmende maatregelen toe te voegen.	Ongevallen, snelheid in het verkeer	Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden - Drempel 60 km/uur wegen- Kost= € 12.600 per stuk  Aanleg van Vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter Kost= €63,10 per 1km2	Gemeente
Middel	Baldersstraat	60 km/u wegen, snelheid in het verkeer, heterogeniteit in	3.B1,3.B2,3.C1, 2.A1,2.A2,	De Baldersstraat is een 60 km/u weg. Op de kruisingen met andere wegen ontbreken plateaus of snelheid remmende maatregelen. Fietsers zitten op de rijbaan (m.b.v. een	Om de situatie op de Baldersstraat veiliger te maken wordt geadviseerd de weg te voorzien van vrijliggende fietspaden. Dit	Meten snelheid in het verkeer (i.s.m. politie)	Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden - Drempel 60 km/uur wegen- Kost= € 12.600 per stuk	Gemeente, politie

Projectgerelateerd



		het verkeer landbouwverkeer		fietsstrook). Hierdoor ontstaat er een risico op een conflict tussen fietsers en het gemotoriseerd verkeer. De weg kent een negatieve CROSS gegevens vanwege hoge ongevallen score en omdat er te hard wordt gereden.	maakt de situatie voor fietsers veel veiliger en zorgt bovendien voor minder conflicten met het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast kan het probleem van te hard rijden aangepakt worden door de lange rechtstanden aan te pakken en snelheid remmende maatregelen toe te voegen.		Aanleg van Vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter Kost= €63,10 per 1km2	
Middel	Aan de Bergen	60 km/u wegen, snelheid in het verkeer, heterogeniteit in het verkeer landbouwverkeer	3.B1,3.B2,3.C1, 2.A1,2.A2,	Aan de Bergen is een 60 km/u weg (buiten gebied). Net zoals op de Baldersstraat zitten ook hier de fietsers op de rijbaan en lopen hierdoor risico op een ongeluk. Op de kruisingen met andere wegen ontbreken markeringen en snelheidremmende maatregelen waardoor er lange rechtstanden ontstaan wat weggebruikers uitnodigt tot te hard rijden. In het verleden hebben er regelmatig ongelukken op de kruisingen plaatsgevonden.	Door de aanleg van vrijliggende fietspaden. Door de aanleg van snelheid remmende maatregelen zoals drempels en optische versmallingen wordt het gemotoriseerd verkeer ontmoedigd om te hard te rijden. Daarnaast is het belang om de kruisingen veiliger te maken. Dit kan gedaan worden door het realiseren van duidelijke markering op de kruisingen of de aanleg een kruispuntplateau. Ook krijgt de fietser een veiligere plek op de weg door het aanleggen van vrijliggende fietspaden.	Metten snelheid in het verkeer (i.s.m. politie)	Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden - Drempel 60 km/uur wegen- Kost= € 12.600 per stuk  Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen- Kost= € 7.800 per 1km  Aanleg van een kruispuntplateau voor een ETW-ETW 60 km/uur Kost= € 32.500 per stuk	Gemeente, politie

Projectgerelateerd



Hoog	Boerderijweg	60 km/u wegen, snelheid in het verkeer, heterogeniteit in het verkeer landbouwverkeer	3.B1,3.B2,3.C1, 2.A1,2.A2	Ook de boerderij weg is een 60 km/u weg en loopt door het buitengebied. Op deze weg zitten de fietsers op de rijbaan, waardoor conflicten kunnen ontstaan tussen fietsers en het gemotoriseerde verkeer. Daarbij komt de risicovolle factor dat de V85 te hoog ligt, dus het gemotoriseerde verkeer vaak te hard rijdt. Dat blijkt ook uit de CROSS gegevens (dit scoort hoge aantal ongevallen in combinatie met te hoge snelheid). Dat is ook terug te zien in de ongevalsdata: er hebben in het verleden een aantal ongevallen plaatsgevonden.	Om de situatie op de Boerderijweg veiliger te maken wordt geadviseerd de weg te voorzien van vrijliggende fietspaden. Dit maakt de situatie voor fietsers veel veiliger en zorgt bovendien voor minder conflicten met het gemotoriseerde verkeer. Daarnaast kan het probleem van te hard rijden aangepakt worden door de lange rechtstanden aan te pakken en snelheid remmende maatregelen toe te voegen.	Meten snelheid in het verkeer (i.s.m. politie)	Aanleg van verticale elementen voor korte rechtstanden - Drempel 60 km/uur wegen- Kost= € 12.600 per stuk  Aanleg van één rijloper met fiets(suggestie)stroken en bermen- Kost= € 7.800 per 1km	Gemeente, politie
------	--------------	---	---------------------------	---	---	--	---	-------------------

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Leudal

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 (oudere) fietsers en e-bikers en ouderen in het algemeen. 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 Leudal, 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"> <li>• <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</u> (VVN)</li> <li>• <u>Blind spot</u> (Traffic Skills)</li> </ul> <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 (<a href="http://www.octopusplan.nl">www.octopusplan.nl</a>) en Jullie (<a 100="" 193="" 941="" 955"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-&lt;/a&gt;&lt;/p&gt; &lt;/td&gt; &lt;/tr&gt; &lt;/tbody&gt; &lt;/table&gt; &lt;/div&gt; &lt;div data-bbox=">1 augustus 2022</a></p>



	<p><a href="#">zone.nl/</a>). 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/u 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. Van de programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn er twee van heel 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"> <li>• <u>Streetwise</u> (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg</li> <li>• <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers)</li> <li>• <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL)</li> </ul> <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></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</p>

	<p>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>Rijzekeer-training</u> van de ANWB.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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"> <li>• <u>Witte Waas</u> (TeamAlert)</li> <li>• <u>3D Tripping Car</u> (Responsbile Young Drivers)</li> <li>• <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</li> <li>• <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe)</li> </ul> <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 worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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 worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Go Safe zonder afleiding</u></li> <li>• <u>Wheelie Pop (VVN)</u></li> <li>• <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers)</li> </ul> <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>

#### 4.1.1 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 Leudal 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 Leudal uitgemondd in 8 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 Leudal 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. 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 Afleiding in het verkeer hoort, is de 'Mono-campagne' van VVN. Voor het risicothema Ouderen (en oudere fietser) wordt het programma 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

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

Risicothema	Projecten	Bereik	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	€450,00	0
	Veilig op weg (Dode hoek) – VVN	€1.350,00	0
	Verkeersexamen – VVN	€750,00	0
	Verkeerstuin – Stichting de Fabriek	€1.738,00	-
	Streetwise – ANWB	€1.325,00	++
	Op de fiets even niets - VVN	€477,00	++
	Reflection Day – Van Schijndel Advies	€1.500,00	-
4: Ouderen	Opfriscursus voor ouderen – VVN	€1.100,00	-/+
5: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
6: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

### Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep					Bereik	Toolkit	Getoetst	Score
		4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Veilige schoolomgeving	VVN	x					€450,00	Nee	Nee	-
Veilig op weg (Dode hoek)	VVN	x					€1.350,00	Nee	Nee	-
Verkeersexamen	VVN	x					€ 750,00	Ja	Nee	-

Opleiden Verkeersbrigadiers	VVN					€400,00	Nee	Nee	-
Verkeerstuin	Stichting de Fabriek	x	x			€1.738,00 (5 klassen)	Ja	Ja	30
Streetwise	ANWB	x				€1.325,00 (ochtend x 3 scholen)	Ja	Ja	46
Opfriscursus voor ouders	VVN				x	€1.100,00	Ja	Ja	39
Op de fiets even niets	VVN					€477,00 (3 scholen)	Ja	Ja	48
Reflection Day	Van Schijndel Advies	x				€1.500,00	Ja	Ja	34