

# RAPPORT

## SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Sittard-Geleen

Referentie: BH7765-MI-RP-220119-0614

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: BH7765-MI-RP-220119-0614  
Status: 00/Definitief  
Datum: 1 augustus 2022  
Projectnaam: Strategisch Plan Verkeersveiligheid Sittard-Geleen  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Esmee van Selst

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum: 29-07-2022

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 Sittard-Geleen</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 Sittard-Geleen</b>	
<b>18</b>	
4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	21

## 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 Sittard-Geleen opgesteld.

## 1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Sittard-Geleen structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente Sittard-Geleen samen met de RMO 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 Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de Gemeente Sittard-Geleen extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende maatregelenpakket 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 Sittard-Geleen

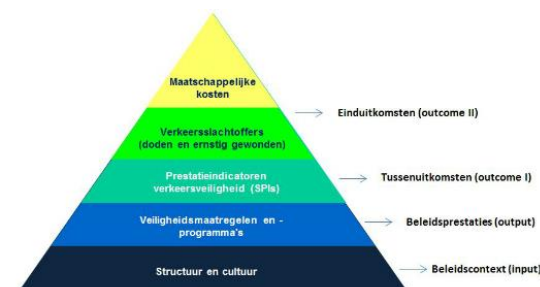
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Sittard-Geleen naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike, ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige op de snor/bromfiets
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- 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 oog 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 doelstellingen 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	1. 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Inrichting ETW30 conform DV</li> <li>• 1.A2 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform ETW30</li> <li>• 1.A3 Snelheids-remmende maatregelen</li> <li>• 1.A4 Maatwerk klinkers of asfalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>• 1.B2 Afname van het aantal grijze wegen in bestaande 30km/zone door afname intensiteiten</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</li> <li>• Fietsers bond</li> <li>• Dorpsraden</li> <li>• Politie</li> </ul>
	2. 50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A1 Gefaseerd oversteken</li> <li>• 2.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>• 2.A3 Snelheidsremming bij oversteken voor langzaam verkeer realiseren</li> <li>• 2.A4 Realiseren vrijliggende fietspaden</li> <li>• 2.A5 Realiseren visuele versmallingen</li> <li>• 2.A6 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>• 2.A7 Ontwikkelingen volgen rondom GOW30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1 Veiligere kruisingen met ETW's voor langzaam verkeer</li> <li>• 2.B2 Veiligere fietsvoorzieningen</li> <li>• 2.B3 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, fietsers bond, dorpsraden</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteiten	3. Onervaren verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A1 Speedpedelecs in principe op de rijbaan.</li> <li>• 3.A2 Evalueren (brom)fietspaden</li> <li>• 3.A3 Educatie helmplicht</li> <li>• 3.A4 Snelheidscampagnes</li> <li>• 3.A5 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmcracht, positie op de weg)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B1 Veilige positie van speedpedelec</li> <li>• 3.B2 Betere scheiding brommers en fietsen</li> <li>• 3.B3 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan</li> <li>• 3.B4 Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CROW</li> </ul>



## Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A6 Van bromfietspad naar fietspad</li> <li>• 3.A7 Controle op technische voorschriften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B5 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen</li> </ul>		
	4. Kwetsbare verkeersdeelnemer: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Fietser prioritair in het wegontwerp</li> <li>• 4.A2 Gefaseerd oversteken</li> <li>• 4.A3 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>• 4.A4 Snelheidsremming bij oversteken voor fietsers realiseren</li> <li>• 4.A5 Minder obstakels</li> <li>• 4.A6 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>• 4.A7 Educatie ouderen op e-bike</li> <li>• 4.A8 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• 4.A9 Campagne fietsreparatie</li> <li>• 4.A10 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Toename veilig ingerichte fiets-infrastructuur op wegvakken en kruispunten</li> <li>• 4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een letselongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietzersbond</li> <li>• ROVL</li> </ul>
	5. Kwetsbare verkeersdeelnemer: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>• 5.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> <li>• 5.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> <li>• 5.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderenbond</li> <li>• Fietzersbond</li> <li>• ROVL</li> </ul>
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	6. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 6.A2 Aanhaken op landelijke/provinciale campagnes</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 verkeersdeelnemer onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

7. Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>7.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>7.A3 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> <li>VVN</li> </ul>
8. Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>8.A2 Aanhaken op landelijke/provinciale campagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> <li>ROVL</li> </ul>
9. Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Sittard-Geleen

## 4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen 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 Kostenkenngetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).

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

## Projectgerelateerd

- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	ETW 60 Bornerweg-Sittarderweg	Fietsers en e-bike en ouderen	4.A3, 4.B1	De ETW 60 Bornerweg-Sittarderweg verbindt de kernen Limbricht en Born en is een doorgaande weg naar de kern van Sittard. Van deze weg maken veel fietsers in de ochtend en middag gebruik. Dit zijn met name studenten omdat de weg onderdeel uitmaakt van een voortzet onderwijs route. Daarnaast gebruiken veel nabijgelegen ouderen de weg om bij voorzieningen te komen. Op de weg wordt structureel te hard gereden. Al deze fietsers maken gebruik van fietssuggestie stroken. Dit zorgt voor een risico voor de veiligheid van de fietsende kinderen. Bij de ongevallen op de Bornerweg zijn met name automobilisten betrokken, minder de fietsers zelf minder.	Door de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Bornerweg-Sittarderweg wordt een veilige plek voor de (scholieren) fietsers gecreëerd en hebben de fietsers minder interactie met het gemotoriseerde verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten snelheid</li> </ul>	Vrijliggend fietspad-b=2 m Kost: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen
Hoog	Aansluiting Mc Donalds Geleen – Rijksweg Zuid	Veilige infrastructuur: 50 km/u	2.C1, 2.A6	De Rijksweg Zuid is een belangrijke doorgaande weg richting het centrum van Geleen. Verkeer kan afslaan van deze weg en kruisen over een rijbaan in tegengestelde richting om richting de Mac Donalds te gaan. De Mac Donalds ligt op de hoek van de Rijksweg Zuid richting de A76. Dit maakt de situatie onoverzichtelijk en daardoor gevaarlijk. Data geeft inzicht dat hierdoor veel afdek ongevallen plaatsvinden op deze locatie.	Door de doorgang tussen Rijksweg Zuid te sluiten en de Mac Donalds te ontsluiten via de Hofkamp (aan de achterzijde) wordt de routing veel veiliger en de kruising op de Rijksweg Zuid veel veiliger.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>		Gemeente Sittard-Geleen
Middel	Mauritslaan (voetgangers-oversteek)	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen	2.A1, 2.A3, 2.B1, 2.C1	De Mauritslaan is een 50 km/u weg in Geleen. Rondom deze weg wonen veel senioren (aandeel 65+ is 24%). Op de weg is een sobere oversteek voor voetgangers te vinden. Door het hoge aandeel voorzieningen in het centrum Geleen leidt dit tot een risico op conflicten tussen overstekende	Een veilige oplossing voor een oversteek in een wegvak van een GOW 50 km/u is een DV-VOP. Door de rijbaan versmallen wordt het gemotoriseerd verkeer automatisch vertraagd en alert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wensen en klachten</li> </ul>	Voetgangers-oversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur-	Gemeente Sittard-Geleen

## Projectgerelateerd

				voetgangers en doorgaand gemotoriseerd verkeer. In de afgelopen jaren hebben hier een beperkt aantal ongevallen plaatsgevonden (dit kan een vertekend beeld zijn omdat voetgangers vaak geen politie inschakelen en het ongeval daardoor niet geregistreerd wordt). Wel zijn er de afgelopen tijd veel klachten en wensen vanuit omwonenden binnengekomen bij de gemeente over het gevaar van deze oversteek.	Hierdoor hoeven de voetgangers minder lang op de rijbaan te lopen en wordt de voetgangersoversteek veiliger. Het aanbrengen van een zebramarkering en de juiste arcering draagt bij aan het attenderen van gemotoriseerd verkeer dat er een oversteek aankomt. Daarnaast is het voor het verbeteren van de zichtlijnen wenselijk dat een aantal bomen weggehaald worden. In combinatie met een bord op het midden-eiland versterkt dit de zichtbaarheid.		Kost: 46.500,00€  Zebrapad- 1,0 stuk Kost: 1.900€	
Hoog	Engelenkampstraat/Wilhelminastraat	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen  Fietsers en e-bike en ouderen	4.A1, 4.B1, 4.C1 2.A1, 2.A2, 5.A1	De Engelenkampstraat en Wilhelminastraat zijn 50 km/u wegen rondom het centrum van Sittard (liggen in elkaars verlengde). Ze zijn een belangrijke en drukke stationsas in de gemeente. Hierdoor rijden er veel bussen op deze wegen. In het verkeer zijn veel senioren voetgangers en fietsers in het verkeer vanwege het hoge percentage personen van 65+ die in de buurt worden en vanwege de nabijgelegen voorzieningen. Ook maken kinderen van de weg gebruik om naar nabijgelegen VO-locaties te fietsen. De weg is ingericht met fietssuggestiestroken. De ongevallenscore is in de afgelopen jaren hoog. Bij de ongevallen zijn met name e-bike bestuurders betrokken of het slachtoffer.	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrijliggende fietspaden worden de wegen veiliger voor (naar school gaande) fietsers en overstekende voetgangers die van of naar de binnenstad van Sittard gaan.	• Registratie fietsongevallen	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kost: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen
Hoog	Jos Klijnenlaan	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen	4.A3, 4.B1, 4.B2,	De Jos Klijnenlaan is een gebiedsontsluitingsweg die als een ring om het centrum van Geleen heen loopt. In de woningen rondom de weg wonen voornamelijk 65+ ers. Hierdoor is het aannemelijk dat veel ouderen deelnemen aan het verkeer. Ook is de weg een schoolroute (voortgezet onderwijs) waardoor er	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrij	• Registratie fietsongevallen	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kost: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen

## Projectgerelateerd

		Fietsers en e-bike en ouderen		veel jongeren op de weg fietsen. De weg is ingericht met smalle fietssuggestie stroken langs de rijbaan. Er wordt hard gereden op de Jos Klijnenlaan en ongeval score is hoog.	liggende fietspaden worden de wegen veiliger voor (naar school gaande) fietsers.			
Hoog	Frans/Erenslaan - Oranjelaan	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen Fietsers en e-bike en ouderen	4.A3, 4.B1, 4.B2,	Deze 50 km/u wegen liggen in het verlengde van de Jos Klijnenlaan en zijn onderdeel van de ring die om het centrum van Geleen ligt. De weg maakt onderdeel uit van een schoolroute voor voortgezet onderwijs waardoor er veel fietsers op de weg aanwezig zijn. Op de weg ontbreekt het (grotendeels) aan vrijliggende fietspaden. De fietssuggestie stroken die er gerealiseerd zijn liggen naast de parkeerplaatsen waardoor in- en uitvoegend verkeer over de fietsstroken rijdt. Door de hoge aantallen aanwezige fietsers en de manier van inrichting is de kans op conflict tussen langzaam verkeer en gemotoriseerde verkeer groot. Daarnaast heeft de Oranjelaan heeft een hoge ongevalscore en in het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden.	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd wordt tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrijliggende fietspaden worden de wegen veiliger voor (naar school gaande) fietsers.	• Registratie fietsongevallen	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kost: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen
Hoog	Henri Hermanslaan	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen Fietsers en e-bike en ouderen	4.A3, 4.B1, 4.B2, 5.A1	De Henri Hermanslaan is een GOW die de kern van Lutterade verbindt met de belangrijkste wegenstructuur rondom de kern van Geleen en richting de N276 en Sittard. In de buurt rondom de weg is het aandeel ouderen circa 24%. Zij maken gebruik van het verkeerssysteem. Daarnaast is de weg onderdeel van een Basisschool route. Daardoor zullen er ook met regelmaat veel kleine kinderen te vinden zijn. De weg is ingericht met fietssuggestie stroken. Naast de fietssuggestie stroken zijn parkeerplaatsen gerealiseerd onder een hoek van 60 graden. Dit creëert een dode hoek voor het uitdraaiende gemotoriseerde verkeer. De Henri Hermanslaan heeft een hoge ongevalscore en in	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd wordt tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrijliggende fietspaden worden de wegen veiliger voor (naar school gaande) fietsers.	• Registratie fietsongevallen	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kost: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen

## Projectgerelateerd

				het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden.				
Hoog	Mauritslaan	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen Fietsers en e-bike en ouderen	4.A3, 4.B1, 4.B2, 5.A1	De Mauritslaan is één van de centrale aders door Geleen. Rondom en aan de weg zijn veel voorzieningen (supermarkten, winkelcentra) gelegen. Door de centrale ligging wonen er in de omgeving veel ouderen én maakt de weg onderdeel uit van een VO-route richting (o.a.) het Graafhuyn college. Hierdoor maken veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik van de weg. De weg is ingericht met rijbanen met fietssuggestiestroken. Door het hoge aantal fietsers leidt dit tot gevaarlijke situaties. De weg heeft een hoge ongevallenscore en in het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden.	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd wordt tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrijliggende fietspaden worden de wegen veiliger voor (naar schoolgaande) fietsers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie fietsongevallen</li> </ul>	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kosten: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen
Hoog	Tudderenderweg	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen Fietsers en e-bike en ouderen	4.A3, 4.B1, 4.B2, 5.A1	De Tudderenderweg is een ontsluitingsweg die verschillende woonwijken ontsluit en de doorgaande weg richting Duitsland vormt. Er is dus volop interactie tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer. De weg maakt onderdeel uit van een school-thuis route richting diverse scholen in de kern van Sittard. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen, waardoor ook de V85 soms boven de maximumsnelheid ligt. Daarnaast is de weg ingericht met fietssuggestiestroken. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden.	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd wordt tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrijliggende fietspaden worden de wegen veiliger voor (naar schoolgaande) fietsers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten snelheid</li> <li>• Registratie fietsongevallen</li> </ul>	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kosten: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen
Hoog	Parkweg (Born)	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen Fietsers en e-bike en ouderen	4.A3, 4.B1, 4.B2, 5.A1 7.A1	De Parkweg is de doorgaande weg door de kern van Born. Rondom de weg zijn veel voorzieningen gelegen in de kern van Born. De bevolking van Born bestaat voor 29% uit ouderen. Het is dus aannemelijk dat er op deze weg veel ouderen aanwezig zijn. Daarnaast is de weg onderdeel van een BO-route en VO-route (richting Sittard). Daardoor zijn er veel kinderen die (te fiets) gebruik	Deze wegen worden mogelijk afgewaardeerd wordt tot 30 km/u weg (GOW30). Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Met afwaardering of vrijliggende fietspaden worden de	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten snelheid</li> <li>• Registratie fietsongevallen</li> </ul>	Vrijliggend fietspad- b=2 m Kosten: 130,50€/1000 m	Gemeente Sittard-Geleen

## Projectgerelateerd

				<p>maken van de weg. De inrichting van de weg bestaat uit rijbanen met fietssuggestiestroken. Hierdoor is het aantal interacties tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer hoog. (Voornamelijk) op sommige wegvakken ligt de S85 hoog. Er zijn op de weg in het verleden een aantal ongevallen gebeurd. Deze zijn over het algemeen verspreid met een kleine concentratie bij de rotonde.</p>	wegen veiliger voor (naar school gaande) fietsers.			
Hoog	Leyenbroekerweg (schoolomgeving)	<p>Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen</p> <p>Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike en ouderen</p>	4.A3, 4.B1, 4.B2, 5.A1	<p>De Leyenbroekerweg is een van de belangrijke doorgaande wegen van Sittard. Hierop komt veel gemotoriseerd en langzaam verkeer bij elkaar. Zo maken er veel fietsende kinderen gebruik van de weg vanwege nabijgelegen scholen. Hierdoor is er een verhoogd risico op conflicten tussen schoolgaand langzaam verkeer en doorgaand gemotoriseerd verkeer. De weg voldoet niet aan de richtlijnen voor een 50 km/u weg, met o.a. een smal wegprofiel. De V85 ligt ca. 5 km/u boven de maximumsnelheid. De Leyenbroekerweg is een drukke straat en er zijn niet voldoende veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. Data van de afgelopen 5 jaar laat zien dat er in het verleden veel ongevallen hebben plaatsgevonden.</p>	<p>Door het versmallen van de rijbanen, het aanbrengen van asverspringingen en het inrichten van veilige oversteken verlagen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en verhogen de veiligheid van het langzame verkeer (fietsers en voetganger).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten snelheid</li> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meldingen en klachten</li> </ul>	<p>Voetgangers oversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur- 1,00 stuk Kost= 46.500,00€</p> <p>Zebrapad- 1,0 stuk Kost= 1.900€</p> <p>Het volwaardig afwaarderen van een GOW 50 km/uur naar een ETW 30 km/uur- 100,0 m Kost= 415€</p>	Gemeente Sittard-Geleen
	Trevianum scholengroep (Bradleystraat)	<p>Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen</p>	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	<p>De Bradleystraat is een 30 km/u weg die langs diverse VO-locaties ligt. Hierdoor maken er dagelijks veel kinderen gebruik van de weg. Hierdoor ontstaat er risico op conflicten tussen schoolgaand langzaam</p>	<p>Door in samenspraak met Trevianum de ingang naar een zijde van de rotonde te brengen (zuiden) en van de Valkstraat een</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongevallenregistratie</li> </ul>	<p>Inrichten van een schoolzone met snelheids-</p>	Gemeente Sittard-Geleen



## Projectgerelateerd

		<p>Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen.</p> <p>Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige op de snor/bromfiet</p>		<p>verkeer en gemotoriseerd verkeer. Op de nabijgelegen rotonde met de Limbrichterweg zijn in het verleden veel ongevallen gebeurd. Op rotonde zijn fietsers in de voorrang waardoor er een lange wachttijd voor gemotoriseerd verkeer ontstaat op schooltijden.</p>	<p>fietsstraat te maken. Kan de routing worden aangepast. Hiervoor dient de fietsoversteek op de Tunnelstraat naar de Akkerstraat veilig te zijn en ook de Akkerstraat een fietsstraat te worden. De rotonde met de Brandleystraat wordt dan vermeden. De Havikstraat dient dan ook voorzien te worden van een veilige oversteek voor fietsers.</p>		<p>beïnvloedende maatregelen-1,0 stuk Kost= 1.300,0€</p>	
	Graaf Huynlaan	<p>Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen</p> <p>Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen</p>	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	<p>Op deze 30 km/u weg is ook gelegen bij voorzieningen (kern van Geleen) en in de buurt van scholen. Hierdoor zit er veel langzaam verkeer (fietsers) op de weg. Gevolg is een risico op conflicten tussen schoolgaand langzaam verkeer en doorgaand gemotoriseerd verkeer.</p>	<p>Door de 30 km/u weg herinrichten naar een fietsstraat wordt het voor gemotoriseerd verkeer duidelijk dat zij 'te gast' zijn maar kan de weg toch geasfalteerd zijn. Dit reduceert de snelheid en maakt de situatie voor fietsers veiliger.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	<p>Inrichten van een schoolzone met snelheidsbeïnvloedende maatregelen-1,0 stuk Kost= 1.300,0€</p>	Gemeente Sittard-Geleen
Middelbinnenring Sittard (Engelenkamp-		<p>Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen</p>	2.B2	<p>Omdat deze wegen een ontsluitingsfunctie hebben voor de kern van Sittard maakt veel (verschillend) verkeer gebruik van de weg. Daardoor is er een kans op een conflict tussen overstekende langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. In het verleden</p>	<p>Door de aanleg van een fietstunnel wordt de verkeersveiligheid van naar school fietsende kinderen aanzienlijk verhoogd wanneer zij</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie fietsongevallen</li> </ul>	<p>Kosten voor realiseren ongelijkvloerse kruising zijn afhankelijk</p>	Gemeente Sittard-Geleen



## Projectgerelateerd

	straat, Wilhelmina-singel, Rijksweg Noord)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen		hebben op deze weg met regelmaat ongevallen plaatsgevonden.	een drukke ontsluitingsweg moeten oversteken.		van grondwaterpeil, bodemopbouw en maaiveldhoogte.	
Middel	Aanleg Fietstunnel vanaf Allee onder N276	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen	2.B2	N276 is een drukke 80 km/u weg en ontbreekt aan een veilige oversteek bij de kruising met de Allee (ri. Limbricht). Hierdoor ontstaat de kans op een conflict tussen het overstekende langzaam verkeer en gemotoriseerde verkeer. Dit risico is ook terug te zien in de ongevalsdata van de afgelopen jaren.	Door de aanleg van een fietstunnel wordt de verkeersveiligheid van naar school fietsende kinderen aanzienlijk verhoogd wanneer zij een drukke ontsluitingsweg moeten oversteken.	• Registratie fietsongevallen	Kosten voor realiseren ongelijkvloerse kruising zijn afhankelijk van grondwaterpeil, bodemopbouw en maaiveldhoogte.	Gemeente Sittard-Geleen, provincie Limburg
Middel	Fietstunnel bij Watersley onder N276	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen	2.B2	N276 is een drukke 80 km/u weg en ontbreekt aan een veilige oversteek bij de kruising met Watersley/Heerlenerweg (ri. Munstergeleen). Hierdoor ontstaat de kans op een conflict tussen het overstekende langzaam verkeer en gemotoriseerde verkeer. Dit risico is ook terug te zien in de ongevalsdata van de afgelopen jaren.	Door de aanleg van een fietstunnel wordt de verkeersveiligheid van naar school fietsende kinderen aanzienlijk verhoogd wanneer zij een drukke ontsluitingsweg moeten oversteken.	• Registratie fietsongevallen	Kosten voor realiseren ongelijkvloerse kruising zijn afhankelijk van grondwaterpeil, bodemopbouw en maaiveldhoogte.	Gemeente Sittard-Geleen, provincie Limburg
Middel	Fietstunnel onder N294 Urmonderbaan thv kruising Burg. Lemmensstraat	Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.B2	N294 is een drukke 80 km/u weg en ontbreekt aan een veilige oversteek bij de kruising met Burg. Lemmensstraat (ri. Lindenheuvel). Hierdoor ontstaat de kans op een conflict tussen het overstekende langzaam verkeer en gemotoriseerde verkeer. Dit	Door de aanleg van een fietstunnel wordt de verkeersveiligheid van naar school fietsende kinderen aanzienlijk verhoogd wanneer zij een drukke ontsluitingsweg moeten oversteken.	• Registratie fietsongevallen	Kosten voor realiseren ongelijkvloerse kruising zijn afhankelijk van grondwaterpeil,	Gemeente Sittard-Geleen, provincie Limburg

## Projectgerelateerd

		nemers: Fietzers en e-bike en ouderen		risico is ook terug te zien in de ongevalsdata van de afgelopen jaren.			il, bodemopbouw en maaiveldhoogte.	
Middel	N297 ri Dr. Nolenslaan (ter hoogte Nusterweg)	Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen  Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen		De wegenstructuur op deze locatie is erg druk. Het verkeer rijdt er hard. Desondanks is het gebied ook kenmerkend voor de naar school fietsende kinderen van Nieuwstad en Susteren richting Sittard. Ook de recreatieve fietser maakt van de omgeving gebruik. Door het ontbreken van een veilige fietsinfrastructuur zijn fietsers geneigd de drukke N276 over te steken ter hoogte van de allee en om niet tegen de richting in te fietsen. In het verleden zijn er op deze manier regelmatig (ernstige) ongelukken gebeurd.	Door het aanbrengen van een dubbelzijdig fietspad van de N297 richting de Dokter Nolenslaan (met een veilige geregelde oversteek naar de Allee) wordt de verkeersveiligheid van fietsers aanzienlijk verbeterd.	• Meten snelheid	Geregelde oversteekplaats (GOP) in gebiedsontsluitingsweg Kost: 44.600,00€  Aanleg fietspad:	Gemeente Sittard-Geleen
Middel	Lineartsstraat	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen  Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	Dit is een 30km/u weg en het is de route richting o.a. een school en veel voorzieningen in Geleen. Dat maakt dat veel (jonge) fietsers gebruik maken van deze weg. De weg is niet goed ingericht volgens de richtlijnen, met o.a. gesloten verharding (ipv klinkers), een brede rijbaan en geen snelheidsremmende maatregelen. Dat maakt dat de maximumsnelheid met regelmaat wordt overschreden. De voorrang op de zijstraten is niet correct geregeld. In het verleden zijn een aantal ongevallen gebeurd.	Door het versmallen van de rijbaan (met optioneel as verspringingen) en het voorzien van klinkers wordt de snelheid geremd van het gemotoriseerde verkeer en de veiligheid van het langzame verkeer verhoogd.	• Meten snelheid • Ongevallenregistratie		Gemeente Sittard-Geleen
Laag	Potonnekuilstraat	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	Dit is een 30 km/u weg. Hierop maken zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam (fiets) verkeer gebruik van de rijbaan. Doordat de snelheid hier structureel te hoog is, vormt dat gevaarlijke situaties voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	Door in te zetten op educatie en voorlichting over snelheid op 30 km/u wegen en handhaving door de politie op 30 km/u wegen wordt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer verlaagd. Na verloop van tijd wanneer ISA in	• Meten snelheid		Gemeente Sittard-Geleen

## Projectgerelateerd

					voldoende vervoerssystemen zit (verwachting 2030) is dit niet meer nodig en zal op deze manier de verkeersveiligheid worden verhoogd.			
Laag	Pastoor Schoenmaeckersstraat	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	Dit is een 30 km/u weg. Hierop maken zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam (fiets) verkeer gebruik van de rijbaan. Doordat de snelheid hier structureel te hoog is, vormt dat gevaarlijke situaties voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	Door in te zetten op educatie en voorlichting over snelheid op 30 km/u wegen en handhaving door de politie op 30 km/u wegen wordt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer verlaagd. Na verloop van tijd wanneer ISA in voldoende vervoerssystemen zit (verwachting 2030) is dit niet meer nodig en zal op deze manier de verkeersveiligheid worden verhoogd.	• Meten snelheid		Gemeente Sittard-Geleen
Laag	Seringenlaan	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	Dit is een 30 km/u weg. Hierop maken zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam (fiets) verkeer gebruik van de rijbaan. Doordat de snelheid hier structureel te hoog is, vormt dat gevaarlijke situaties voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	Door in te zetten op educatie en voorlichting over snelheid op 30 km/u wegen en handhaving door de politie op 30 km/u wegen wordt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer verlaagd. Na verloop van tijd wanneer ISA in voldoende vervoerssystemen zit (verwachting 2030) is dit niet meer nodig en zal op deze manier de verkeersveiligheid worden verhoogd.	• Meten snelheid		Gemeente Sittard-Geleen
Laag	Heistraat	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen	1.A2, 1.A3, 4.A4, 4.B1	Dit is een 30 km/u weg. Hierop maken zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam (fiets) verkeer gebruik van de rijbaan. Doordat de snelheid hier structureel te hoog is, vormt dat gevaarlijke situaties voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	Door in te zetten op educatie en voorlichting over snelheid op 30 km/u wegen en handhaving door de politie op 30 km/u wegen wordt de snelheid van het	• Meten snelheid		Gemeente Sittard-Geleen

## Projectgerelateerd



					gemotoriseerde verkeer verlaagd. Na verloop van tijd wanneer ISA in voldoende vervoerssystemen zit (verwachting 2030) is dit niet meer nodig en zal op deze manier de verkeersveiligheid worden verhoogd.			
--	--	--	--	--	---	--	--	--

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Sittard-Geleen

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 16-17 jarigen op de snor-/bromfiets. 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 Sittard-Geleen, 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>• <a href="#">Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</a> (VVN)</li> <li>• <a href="#">Blind spot</a> (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 href="https://jullie-zone.nl/">https://jullie-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 vijf programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. Over de kwaliteit van de programma's kan over het algemeen niets gezegd worden. 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)</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 twee programma's uitgevoerd. Over de kwaliteit van de programma's kan niets gezegd worden. 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>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p>
16-17 jarige op snor- /bromfiets	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Er zijn programma's die zich specifiek op de doelgroep snor- en bromfietsers richten voorbeelden daarvan zijn het project <u>'50CCSCOOTERSCHOOLEVENTS'</u> van ZAT Projectenbureau en de training <u>'Risico bromfiets'</u> van de KNMV. Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit PVE.</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 (TeamAlert)</u></li> <li>• <u>3D Tripping Car (Responsbile Young Drivers)</u></li> <li>• <u>BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</li> <li>• <u>Go Safe zonder invloed (Go Safe)</u></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>Zie 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</p>
Afleiding in het verkeer	<p>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.</p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="#">Go Safe zonder afleiding</a></li> <li>• <a href="#">Wheelie Pop</a> (VVN)</li> <li>• <a href="#">3D Afleiding Bike</a> (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>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</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 <a href="#">Educatieve Maatregel Gedrag</a> (EMG).</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 Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen 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 'Verkeersquiz', 'Verkeersquiz Special Traffic 2019' en 'Verkeersquiz voor praktijkonderwijs 2019', alle drie van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en e-bike en Afleiding in het verkeer hoort, is 'Smart op de fiets' van VVN. Voor het risicothema Ouderen worden de programma's 'Broemritten' en 'Scootmobielcursus', beiden van VVN, gegeven.

**Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Sittard-Geleen**

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 en 4: Fiets en e-bike	Smart op de fiets RMO S-G – VVN	€1.278,00	0
	Verkeersquiz RMO S-G – VVN	€3.166,00	-
	Verkeersquiz Special Traffic 2019 (ZMLK onderwijs) RMO S-G – VVN	€979,00	0
	Verkeersquiz voor praktijkonderwijs 2019 – VVN	€996,00	0
	Verkeersexamens – VVN	**	0
5: Ouderen	Broemritten – VVN	**	0
	Scootmobielcursus – VVN	**	0
6: 16-17 jarige op snor-/bromfiets	Geen specifieke projecten	0	0
7: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
8: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
9: Afleiding in het verkeer	Smart op de fiets RMO S-G – VVN	€1.278,00	0
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 subsidiebedrag per programma dat is uitgevoerd in de gemeente Sittard-Geleen.

\*\*Het aangeleverde bedrag is gecombineerd voor verschillende projecten. Daardoor is het niet mogelijk om het specifieke bedrag behorende bij dit project te tonen.

## Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen**

Naam project	Naam producent	Doelgroep					Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		4-12 (BO)	12- 16(VO)	16- 25	25- 60	>60				
Deelname aan Smart op de fiets RMO S-G	VVN	x	x				€1.278,00	Nee	Nee	-
Deelname verkeersquiz RMO S-G	VVN	x					€3.166,00	Ja	Ja	34
Deelname verkeersquiz Special Traffic 2019 (ZMLK onderwijs) RMO S-G	VVN	x					€979,00	Nee	Nee	-
Verkeersquiz voor praktijkonderwijs 2019	VVN		x				€996,00	Nee	Nee	-
Coördinatie VVN verkeersbrigadiersproject	VVN		x				€1000,00	Nee	Nee	-
Verkeersexamens	VVN	x					**	Nee	Nee	-
Broemritten	VVN					x	**	Nee	Nee	-
Scootmobielscursus	VVN					x	**	Nee	Nee	-
Ondersteuning/materialen***	VVN						**	Nee	Nee	-

\*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 subsidiebedrag per programma dat is uitgevoerd in de gemeente Sittard-Geleen.

\*\*Het aangeleverde bedrag is gecombineerd voor verschillende projecten. Daardoor is het niet mogelijk om het specifieke bedrag behorende bij dit project te tonen.

\*\*\*De doelgroep van dit programma is niet duidelijk, daarom is deze niet vermeld in de tabel.