

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Heerlen

Referentie: BH7765-MI-RP-220729-1718

Status: Definitief/00

Datum: 9 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-220729-1718
Status: 00/Definitief
Datum: 9 augustus 2022
Projectnaam: SPV Heerlen
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Esmee van Selst

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum: 27-7-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 9-8-2022

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

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Heerlen	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	8
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Heerlen	12
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 Heerlen opgesteld.

1 Inleiding

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

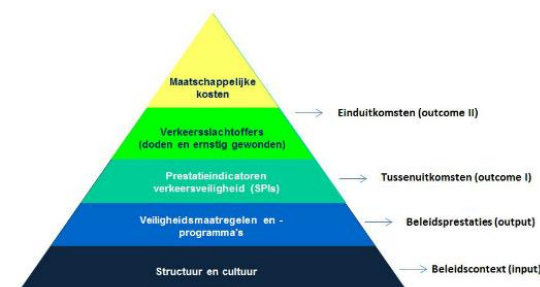
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Heerlen naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers, fiets en e-bike
- Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike) en jongere (12-14 jaar) fietser
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
- Afdleiding 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 niveaus¹:

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



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

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>A: Beleid en maatregelen</i>	<i>B: Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>C: Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	1. 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. 1.A2 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) 1.A3 Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen 1.A4 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 1.A5 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 1.A6 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers 1.A7 Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag 1.A8 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 1.A9 Omvang probleem in kaart brengen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag V85 maximaal < 40 km/h. 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen: ca. 5 straten jaarlijks. Inclusief grijze wegen. 1.B3 Veiligere woonomgeving: Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid met 1%. 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen met als doel 5 of minder ongevallen in 2022 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsers bond Dorpsraden Politie ROVL.PL
	2. 50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen tot 35 in 2022 	<ul style="list-style-type: none"> VVN, fietsers bond, dorpsraden ROVL/PL

Projectgerelateerd

	<ul style="list-style-type: none"> • 2.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren • 2.A3 Oversteken in 2x waar mogelijk • 2.A4 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren • 2.A5 Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen • 2.A6 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • 2.A7 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.B2 Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen • 2.B3 Snelheid meetbaar omlaag V85 tot < 60 km/h • 2.B4 Afname van het aantal aandachtswegen/ met 1 weg jaarlijks 		<ul style="list-style-type: none"> • Stadsregio Parkstad • Politie
3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers	<ul style="list-style-type: none"> • 3.A1 Ontheffing speedpedelecs voor op de fietspaden. • 3.A2 Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken • 3.A3 Educatie voordelen dragen fietshelm • 3.A4 Snelheidscampagnes • 3.A5 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmdracht, positie op de weg) • 3.A6 Controle op technische voorschriften 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B1 Veilige positie van speedpedelec (i.s.m. regio/provincie) • 3.B2 Betere scheiding brommers en fietsen • 3.B3 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan (afhankelijk van bevindingen) • 3.B4 Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag • 3.B5 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval tot <15 in 2022 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie • VO verkeersactieve scholen netwerk • ROVL/PL
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Geen gelijkvloerse kruisingen op het hoofdnet fiets • 4.A2 Volledig gescheiden hoofdnet fiets. • 4.A3 Fietsplan uitvoeren • 4.A4 Sociaal veilige fietsroutes creëren • 4.A5 Bereik effectieve educatie vergroten • 4.A6 Educatie ouderen op e-bike (i.s.m. regio) 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • 4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) • 4.B3 Toename sociale veiligheid • 4.B4 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen • 4.B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval tot <25 voor 2022 • 4.C2 Jaarlijks gedragbeïnvloedingscampagnes gericht op stimuleren fietsgebruik/bevorderen verkeersveiligheid op 3 scholen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond • ROVL/PL • verkeersactieve scholen netwerk •

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> • 4.A7 Campagne/fietslessen kinderen • 4.A8 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • 4.A9 Verlichtingscampagnes doorzetten • 4.A10 Bereik effectieve educatie vergroten 			
Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers	5. Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Jaarlijkse e-bike trainingen • 5.A2 Bereik campagnes onder doelgroep vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike • 5.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers: oudere = 50 jaar en ouder: tot max.1 in 2022 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouderenbond • Fietsersbond • VVN
	6. Onervaren verkeersdeelnemers: jongere (12-14 jaar) fietser	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 Jaarlijkse voorlichting veilig fietsgedrag op scholen • 6.A2 Bereik campagnes onder middelbare scholen vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder jongeren op de fiets/e-bike • 6.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 Jaarlijkse afname van aantal fiets/e-bike slachtoffers tussen de 12-14 jaar tot max. 1 in 2022 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond • Scholen verkeersactieve scholen netwerk
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	7. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 7.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed tot max. 10 in 2022 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	8. Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 8.A2 Snelheidsdisplays plaatsen • 8.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN • Politie
	9. Afdleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 9.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN • Politie
	10. Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> • 9.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 10.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 10.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

veroorzaakt door
'hufftergedrag'.

Tabel 1 Doelen gemeente Heerlen

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Heerlen 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 Heerlen 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 Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Snelheid op 30 km/u wegen	30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A5, 1.B1, 1.C1, 8.B1, 8.C1	Op de 30 km/u wegen van Heerlen ligt de V85 vaak ruim hoger dan de maximum toegestane snelheid. Vaak gaat dit gepaard met plekken waarop de inrichting niet klopt conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De hoge snelheid is een	Door het inrichten van de genoemde wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig wordt de weg aanzienlijk veiliger omdat de snelheid afneemt. Zo kan gedacht worden aan het aanbrengen van	Registratie ongevallen, meten snelheid in het verkeer	Afhankelijk per locatie/maatregel	Gemeente

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

Projectgerelateerd

				<p>gevaar voor de langzame verkeersdeelnemers (fiets en voetganger) die ook vaak aanwezig zijn op deze plekken in het verkeer. Een top top van wegen waarbij de intensiteit beneden 4000 mvt/etm is, waar vaak ongevallen voorkomen die aan snelheid gerelateerd zijn, zijn: Mgr. Ferronlaan, Maasstraat, Prins Clausstraat, Edisonstraat, Kloosterkoolhof, Zandweg, Weltertuynstraat, Joost van Vondelstraat, Limburgiastraat, Gerben Sondermanstraat.</p>	<p>asverspringingen en snelheidsremmers. Dit moet per locatie (op basis van gebruik en ruimte) bepaald worden.</p>			
Hoog	Grijze ETW30 (met te hoge intensiteit) herinrichten tot GOW30	30 km/u wegen	1.A5, 1.B1, 1.C1, 8.B1, 8.C1	<p>De Hommerterweg (tussen Grubbelaan en Akerstraat Noord) en de Hommerterweg (tussen Patersweg en Amstenraderweg) zijn 30 km/u wegen die voor het verblijfskarakter dat deze wegen zouden moeten wegen, wegen die te druk zijn. Ze hebben beide een intensiteit van meer dan 4000 mvt/etm. Dit zorgt voor onveilige situaties met het langzame verkeer (voetgangers en fiets) waarmee de ruimte gedeeld wordt.</p>	<p>Door de wegen een andere functie tegen (GOW30) komt de functie meer overeen met het gebruik en wordt daarmee de situatie veiliger voor het langzame verkeer.</p>	Registratie ongevallen	N.t.b.	Gemeente
Hoog	Inrichting GOW conform eisen Duurzaam, Veilig.	50 km/u wegen, fietser en e-bike, oudere fietsers	4.C1, 5.C1, 6.C1	<p>De gebiedsontsluitingswegen Ganzeweide, Schelsberg, Kerkraderweg, Molenberglaan, Vlakenburgerweg, Nijverheidsweg, Bokstraat,</p>	<p>Door de aanleg van vrijliggende fietspaden wordt de situatie aanzienlijk verkeersveiliger voor de fietsers op deze wegen</p>	Registratie ongevallen met fietsers	Aanleg vrijliggend fietspad - b = 2,5 meter per 1.000,00 m2 kosten = €63,10	Gemeente

Projectgerelateerd

				Parallelweg, Sittarderweg, Akerstraat, Heerlerbaan en Henry Dunantstraat zijn ondanks de aanwezigheid van fietsers geen vrijliggende fietspaden aangebracht. Dit zorgt voor onveilige situaties in combinatie met het gemotoriseerde verkeer.	omdat er minder interactie is met het gemotoriseerde verkeer.			
Hoog	Structurele handhaving op GOW en periodieke handhaving op ETW	Snelheid in het verkeer, afleiding in het verkeer, verkeersovertreders	7.A1, 7.C1, 8.A1, 8.C1, 9.A1, 9.C1, 10.A1, 10.C1	In Heerlen wordt regelmatig te hard gereden, de verkeersregels overtreden en zijn bestuurders afgeleid verkeer. Dit is menselijk gedrag dat zorgt voor gevaarlijke situaties en risico's voor andere (kwetsbare) weggebruikers.	Door het inzetten van handhaving op de GOW's (structureel) en periodiek op ETW groeit de zichtbaarheid en wordt de pakkans vergroot. Dit zorgt ervoor dat weggebruikers zich veiliger gaan gedragen in het verkeer.	Metten snelheid, boetes van politie	N.t.b.	Gemeente, politie
Hoog	Weggebruiker (algemeen)	Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, verkeersovertreders	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.C1, 9.A1, 9.A2, 9.A3, 9.A4, 9.B1, 9.C1, 10.A1, 10.B1, 10.C1, 10.C2	Te hard rijden, verkeersovertredingen (auto op zebrapad, kort op de bocht), rijden onder invloed, afleiding	Gedragscampagnes gericht op snelheid, verkeersovertredingen, afleiding in het verkeer en rijden onder invloed vergroot het bewustzijn van weggebruikers, en draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving snelheid	Op aanvraag	Provincie, gemeente, politie
Hoog	Ouderen m.b.t. gebruik elektrische fiets	Onervaren verkeersdeelnemers (ouderen)	5.A1, 5.B1, 5.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen.	Trainingen en educatie zorgen ervoor dat senioren beter worden in het beheersen van hun voertuigen, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente

Projectgerelateerd

Hoog	Basisscholieren	Kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets/jongeren)	6.A1, 6.A2, 6.B1, 6.B2, 6.C1	Scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun fietsgedrag, of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Veilige inrichting van de schoolomgeving, campagne voor ouders en automobilisten hoe te gedragen rondom schoolomgevingen, en campagnes en educatie voor kinderen zorgen voor een veiligere omgeving.	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving snelheid	Op aanvraag	Provincie, gemeente, scholen, politie
------	-----------------	---	------------------------------	---	--	---	-------------	---------------------------------------

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Heerlen

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

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Heerlen, 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;
- Geïventariseerd welke leemtes er zijn in het huidige aanbod;
- Gekeken op welke wijze deze leemtes kunnen worden opgevuld.

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
30 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</u> (VVN) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Maastricht-Heuvelland • <u>Blind spot</u> (Traffic Skills) <p>In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.). In Limburg worden <u>snelheidscampagnes</u> uitgevoerd door het ROVL.</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (www.octopusplan.nl) en Jullie (<a 100="" 192="" 941="" 955"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-</p> </td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox=">9 augustus 2022</p>

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

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

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

Verkeersovertreders

Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.

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 Educatieve Maatregel Gedrag (EMG).

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 Heerlen 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 Heerlen 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 Heerlen uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

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

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

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

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

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

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Valkenburg 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 Valkenburg

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