

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Meerssen

Referentie: BH7030-MI-RP-220613-1005

Status: Definitief/00

Datum: 13 juni 2022

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: BH7030-MI-RP-220613-1005
Status: 00/Definitief
Datum: 13 juni 2022
Projectnaam: Maastricht Heuvelland SPV
Projectnummer: BH7030
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 13 juni 2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 9 augustus 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd 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 Meerssen	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	6
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Meerssen	18
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	Error! Bookmark not defined.

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 Meerssen opgesteld.

1 Inleiding

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

Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Meerssen 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 Meerssen een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Meerssen 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 Meerssen

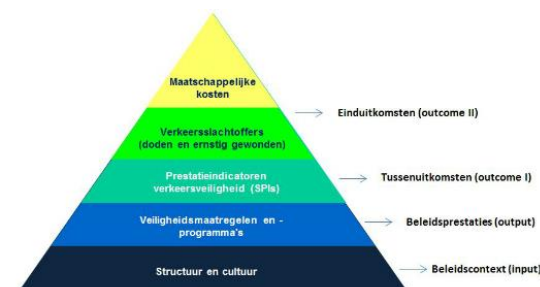
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Meerssen naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 km/h-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 niveaus¹:

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



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

Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	30 km/h-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 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie van aandachtswegen) • 1.A4 Inrichting op selectie van grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 • 1.A5 Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag • 1.A6 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet • 1.A7 Omvang probleem in kaart brengen 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen • 1.B3 Veiligere woonomgeving • 1.B4 Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/h-wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN • Fietsersbond • Dorpsraden • Politie
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	<ul style="list-style-type: none"> • 2.A1 Fietsplan opstellen • 2.A2 Sociale veilige fietsroutes creëren • 2.A3 Bereik effectieve educatie vergroten • 2.A4 Educatie ouderen op e-bike • 2.A5 Campagne/fietslessen kinderen • 2.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • 2.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten • 2.A8 Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • 2.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) • 2.B3 Toename sociale veiligheid • 2.B4 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen • 2.B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond

	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Ouderen	<ul style="list-style-type: none"> • 3.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • 3.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen • 3.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving • 3.A4 Dementievriendelijke trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen • 3.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouderenbond • Fietsersbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 4.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	Snelheid in het verkeer (30 km/h)	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 5.A2 Snelheidsdisplays plaatsen • 5.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/h wordt overschreden 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Meerssen

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Meerssen 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 Meerssen 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. De mate van risico is bepaald op basis van de kans op een letselongeval. De kans op een letselongeval is groter wanneer er interactie is tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer dan enkel tussen kwetsbare verkeersdeelnemers

Projectgerelateerd

of tussen gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de mate van interactie ook bepalend: hoe vaak komt het voor (lees: hoeveel van welk type verkeer komt met elkaar in contact? Met deze criteria is de prioritering bepaald. 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
Middel	Kruispunt Vliogerstraat/Sint Rochusstraat (Bunde)	30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers; Fiets en ouderen; Snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A7, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1, 2.A6, 2.B1, 2.C1, 3.A3, 3.A4, 3.B2, 3.C1, 5.A2, 5.B1, 5.C1	Zowel de Vliogerstraat als de Sint Rochusstraat kent een maximumsnelheid van 30 km/h op de wegvakken rondom het kruispunt. De Vliogerstraat beschikt over fietsstroken, de Sint Rochusstraat niet. Deze heeft enkel langspaarvakken. Over de Vliogerstraat loopt een fietsschoolroute. De Sint Rochusstraat sluit aan op meerdere voorzieningen. Het is aannemelijk dat verkeer vanaf de Vliogerstraat afslaat naar de Sint Rochusstraat om deze voorzieningen te bereiken. Door de nabijheid van de vele faciliteiten is het aanneembaar dat ook ouderen van dit kruispunt gebruikmaken. Het kruispunt zelf is uitgerust zonder plateau. Met een uitbuiging wordt het verkeer gestimuleerd om vanaf het zuidelijke deel van de Vliogerstraat af te slaan	Het kruispunt uitrusten met een kruispuntplateau in klinkers, volgens de CROW-richtlijnen, heeft een remmend effect op de snelheid en zorgt voor een rustiger wegbeeld. Door middel van het toepassen van de juiste belijning is ook duidelijk dat verkeer van rechts voorrang heeft. Door het plaatsen van snelheidsdisplays worden verkeersdeelnemers op hun snelheid gewezen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen	€ 39.400,00	Gemeente; Politie

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

Projectgerelateerd

				<p>richting de Sint Rochusstraat. Qua zicht is het kruispunt niet optimaal, en de V85 ligt volgens de snelheidsgegevens rond de 50 km/h. Er is voor het kruispunt geen ongevalldata beschikbaar.</p>				
Middel	Maastrichterlaan tussen Meerstraat en Papenweg (Bunde)	50 km/h-wegen; Kwetsbare verkeerdeelnemers: Fiets	2.A2, 2.A3, 2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.B4, 2.C1	<p>De Maastrichterlaan kent tussen de Meerstraat en Papenweg een maximumsnelheid van 50 km/h. De V85 ligt op dit deel rond de 50 km/h. De weg kent geen fietsvoorzieningen. Fietsers kunnen grotendeels gebruikmaken van de Sportlaan en vrijliggende fietsvoorzieningen. Echter lopen deze fietsvoorzieningen niet overal door, zoals bij het kruispunt met de Beukenlaan. Voor voetgangers zijn er voetgangersoversteekplaatsen uitgerust met een zebrapad en plateau, echter mist dit voor de fietsers. In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats.</p>	<p>Door fietsoversteken te creëren op logische locaties, kunnen fietsende scholieren gemakkelijk vanaf de zijwegen de Sportlaan bereiken om de scholen te bereiken. Daarnaast zorgt het beter faciliteren van fietsers op de parallelwegen (d.m.v. bijvoorbeeld duidelijke fietsbewegwijzering) dat fietsers niet onnodig op de Maastrichterlaan fietsen. Een andere optie is om de Maastrichterlaan te verbreden/ herinrichten met fietspaden conform GOW30. Ook fietseducatie over veilig oversteken op de schoolroutes kan bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid.</p>	Monitoren ongevallen	€ 54.100,00 (o.b.v. kosten fietsoverstek in twee etappes)	Gemeente
Hoog	Maastrichterlaan, Pletsstraat, Pasweg (Bunde)	30 (en 50) km/h-wegen; Kwetsbare verkeerdeelnemers: Fiets, ouderen	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.A7, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.B4, 1.C1, 2.A2, 2.A3, 2.A5, 2.A.8, 2.B1, 2.B2,	<p>Deze doorgaande route door Bunde is deels 30 km/h en deels 50 km/h. Het zuidelijke deel kent op dit moment een limiet van 50km/h, dit wordt op korte termijn echter aangepast naar 30 km/h. Dit gedeelte kent een lange rechtstand en heeft deels geen fietsvoorzieningen (zie</p>	<p>Door de weg in te richten als GOW30, met extra aandacht voor de oversteken voor ouderen en scholieren, met waar mogelijk het behouden van aanwezige vrijliggende fietspaden, kan de verkeersveiligheid worden verhoogd. Belangrijk is dat het de</p>	<p>Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen; Monitoren klachten over verkeersonveiligheid</p>	€ 216.400,00 (o.b.v. 4 fietsoversteken in twee etappes), exclusief herinrichting GOW30 en eventueel	Gemeente; Scholen; Politie;

Projectgerelateerd



			<p>2.B3, 2.B4, 2.C1, 3.B2, 3.C1</p> <p>Maastrichterlaan). Dat zorgt in combinatie met de beperkte rijbaanbreedte en inrichting voor interactie tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer, eveneens vracht- en landbouwverkeer. Nabij de route zijn basisonderwijslocaties gelegen, waardoor de BO-routes de weg kruisen. Daarnaast kruist een route richting het voortgezet onderwijs dit 50 km/h gedeelte.</p> <p>Het noordelijke 30 km/h gedeelte heeft een duidelijke wegmarkering. De route betreft echter een doorgaande route, met een smal wegprofiel waar langsparkeren mogelijk is. Zowel routes naar het basisonderwijs als het voortgezet onderwijs lopen via en doorkruisen deze route, waarbij de route richting de Vliegenstraat een belangrijke fietsroute betreft.</p> <p>Daarnaast zijn meerdere voorzieningen langs en voornamelijk nabij de route gelegen en wonen relatief veel ouderen langs de route, wat leidt tot extra langzaam verkeer. Deze aspecten dragen alle bij aan interactie tussen de verschillende modaliteiten.</p> <p>In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats. Mede vanwege de kruisende schoolroutes betreffen de kruispunten op de route een extra aandachtspunt.</p>	<p>enige doorgaande weg is voor gemotoriseerd verkeer. De overstekende bewegingen behouden aandacht.</p>		<p>verkeerseducatie scholieren</p>
--	--	--	---	--	--	------------------------------------

Projectgerelateerd

Laag	Brug(weg) westzijde Brug (Geulle)	60 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	2.A2, 2.B1, 2.B5, 2.C1	De Brugweg is een ETW60 met een maximumsnelheid van 60 km/h buiten de bebouwde kom van Geulle. De weg maakt deel uit van het recreatieve fietsnetwerk en wordt ook gebruikt door scholieren. De weg heeft geen fietsinfrastructuur.	Door fiets(suggestie)stroken aan te leggen, is het voor verkeersdeelnemers duidelijker dat er fietsers op de rijbaan zitten. Een veiligere plek voor fietsers verhoogt de verkeersveiligheid.	Monitoren ongevallen	€ 4.992,00	Gemeente
Middel	Kruispunt Snijdersberg/Poo rtweg (Geulle)			Het kruispunt Snijdersberg met de Poortweg bestaat uit twee tunneltjes onder het spoor door, elk eenrichtingsverkeer. Het kruispunt is erg onoverzichtelijk, door het beperkte zicht van en op de tunneltjes. Met een verkeersspiegel is getracht de zichtbaarheid te verbeteren.	Idealiter wordt het zicht verbeterd door het stuk tussen de twee delen van de Poortweg te vervangen door een spoorbrug, zodat er een open ruimte met meer zicht wordt gecreëerd voor een veilig kruispunt. Dit zal echter lastig gaan. Een andere optie is om het kruispunt uit te rusten met een plateau, extra gevarenmarkering en verkeerspiegels. Dit moet attentieverhogend werken en zorgen voor een lagere snelheid rondom het kruispunt, zodat verkeersdeelnemers tijdig hun rijgedrag en reactie op elkaar kunnen afstemmen.	Monitoren ongevallen	N.v.t.	Gemeente
Hoog	Volderstraat tussen Houthemerweg en Kuileneindestraat (Meerssen)	50 km/h-wegen		De Volderstraat heeft een maximumsnelheid van 50 km/h. De V85 ligt rond deze maximumsnelheid. De weg ligt op een helling en kruist onderaan het spoor. De weg is niet voorzien van vrijliggende fietspaden. Aansluitende erftoegangswegen zijn niet voorzien van een uitritconstructie.	Er is op de Volderstraat geen ruimte voor vrijliggende fietspaden. Door oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers beter te faciliteren, wordt de snelheid om de Volderstraat geremd en de oversteekbaarheid verbeterd. Dit verhoogt de verkeersveiligheid.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 57.900,00	Gemeente

Projectgerelateerd

					Een andere optie is de weg afwaarderen naar GOW30 en bijbehorende uitstraling te realiseren.			
Laag	Stationstraat, Beekstraat, Gasthuisstraat (Meerssen)	30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, ouderen	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.A7, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.B4, 1.C1, 2.A2, 2.A3, 2.A5, 2.A.8, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.B4, 2.C1, 3.B2, 3.C1	Deze aaneengesloten wegen kennen een maximumsnelheid van 30 km/h en betreffen de doorgaande noord-zuid route door de kern van Meerssen. Langs en nabij deze wegen zijn veel voorzieningen gelegen. Daarnaast maken de wegen onderdeel uit van routes naar het basisonderwijs (langs en kruisend) en betreft het een belangrijke route richting de middelbare school. Tevens zijn er relatief veel ouderen woonachtig in en rondom dit gebied. Zowel de voorzieningen, de schoolroutes en de ouderen die in het gebied wonen leiden tot extra verplaatsingen van langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers. Doordat de wegen eveneens de doorgaande route betreffen is het aannemelijk dat daarnaast veel gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen. De wegen kennen geen fietsvoorzieningen en hebben een smal wegprofiel, met interactie tussen de verschillende modaliteiten als gevolg. Deze interactie is tevens aanwezig op de kruispunten op de route. De mogelijkheid tot het parkeren van de auto langs een deel van de route zorgt eveneens voor een	De ruimte in het centrum van Meerssen is schaars. Door de kruispunten uit te rusten met plateaus wordt de snelheid geremd. Door doorgaand verkeer om te leiden via alternatieve routes wordt de druk op de verkeersveiligheid binnen het centrum ook verlaagd. Echter moet dit wel mogelijk zijn binnen het huidige verkeerssysteem.	Monitoren ongevallen	€ 157.600,00	Gemeente

Projectgerelateerd

				extra mogelijkheid tot interactie tussen auto's en langzame, kwetsbare verkeersdeelnemers. De inrichting van de route is daarnaast nog niet volledig volgens de richtlijnen van het CROW en hier hebben al meerdere ongevallen plaatsgevonden.				
Middel	Fietsoversteek Stationsplein (Meerssen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.B2, 3.C1	De fietsoversteek bij het Stationsplein is onderdeel van het recreatieve fietsnetwerk. De oversteek ten noorden van het station en over de busbaan zijn in de voorrang. De oversteek richting noordoosten is echter niet gefaciliteerd.	Door de nabijheid van het spoor is het voor de algemene verkeersveiligheid en doorstroming op de spoorwegovergang niet gewenst een fietsoversteek in de voorrang te hebben. Om toch een veilige oversteek te creëren wordt aanbevolen een gefaseerde fietsoversteek uit de voorrang te creëren, zodat (oudere) fietsers de weg rustig in twee etappes kunnen oversteken op een veilige plek.	Monitoren ongevallen	€ 54.100,00 (o.b.v. kosten fietsoversteek in twee etappes)	Gemeente
Laag	Fietsoversteek Zuidzijde Stationstraat/Parallelweg (Meerssen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.B2, 3.C1	Deze fietsoversteek maakt deel uit van de verkeersregelinstallatie nabij de spoorwegovergang.	Door de opstelruimte voor fietsers te vergroten (zoals de oplossing 'de banaan' in Amsterdam), kunnen fietsers veiliger opstellen. Door het toepassen van 'de frietzak', zoals in Amsterdam, kunnen meerdere fietsers de weg oversteken bij groenlicht.	Monitoren ongevallen	N.v.t.	Gemeente
Middel	Kruispunt Molenveldweg/Stationstraat (Meerssen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.B2, 3.C1	Het kruispunt met de Molenveldweg en de Stationstraat is een voorrangskruispunt. Beide wegen hebben een maximumsnelheid van 50	Door het aanleggen van een veilige fietsoversteek in meerdere etappes wordt de	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 54.100,00 (o.b.v. kosten fietsoversteek)	Gemeente

Projectgerelateerd

				<p>km/h. Rond het kruispunt ligt de V85 rond de 50 km/h. De Molenveldweg leidt naar meerdere sportvoorzieningen. Verwacht kan worden dat er dus regelmatig veel verkeer en fietsers het kruispunt kruizen om van en naar deze voorzieningen te komen. Daarnaast worden de wegen ook gebruikt door recreatieve fietsers en scholieren richting het nabijgelegen Stella Maris College.</p>	<p>verkeersveiligheid op het kruispunt verhoogd.</p>		<p>ek in twee etappes)</p>	
Laag	Kruispunt Lange Raarberg/Kuilein destraat (Meerssen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.B2, 3.C1	<p>De rotonde met de Lange Raarberg, Kuilein destraat, Op de Beukel, en de Vogelzang is een enkelbaansrotonde met fietsers in de voorrang. Echter heeft de rotonde enkel op de takken Kuilein destraat en Op de Beukel een fietsoversteek in de voorrang. Hier kruizen fietsers de rotonde in beide richtingen. De verschillende verkeerssituaties op de takken van de rotonde, in combinatie met fietsers in tweerichtingen zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen. Aannemelijk is dat de richtingen Op de Beukel en Kuilein destraat en visa versa qua fietsers (scholieren) de drukste richtingen zijn. Deze takken zijn al voorzien van attentieverhogende bebording dat fietsers in beide richtingen oversteken.</p>	<p>Door uniformiteit te creëren op de rotonde, is voor elke tak duidelijk wat verkeersdeelnemers kunnen verwachten. Het veiligst is om fietsers in één richting te laten oversteken. Echter moeten fietsers hun oversteekgedrag daar dan wel op aanpassen. Een andere optie is het uitbuigen van het fietspad ten oosten van de Kuilein destraat aansluitend op de rotonde, zodat fietsers een grotere draai maken wanneer zij de rotonde richting Op de Beukel willen oversteken. Zo krijgt het gemotoriseerd verkeer meer overzicht en tijd om te reageren op het gedrag van de fietsers.</p>	<p>Monitoren ongevallen</p>	<p>€ 376.400,00 (o.b.v. aanpassen rotonde)</p>	<p>Gemeente</p>

Projectgerelateerd

Middel	Kruispunt rotonde A2/Bunderstraat (Meerssen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.B2, 3.C1	De rotonde met de Bunderstraat nabij de oprit naar de A2 heeft fietsers in de voorrang die de rotonde in éénrichting oversteken. Gemotoriseerd verkeer dat vanaf de rotonde richting de A2 rijdt, moet bij het verlaten van de rotonde letten op fietsers vanaf de Vliegveldweg, maar ook met fietsers die van achter vanaf de Bunderstraat komen. Dit maakt dit stuk van de rotonde onoverzichtelijk en verhoogt het risico op ongevallen.	Door de oversteekbeweging wat meer uit te buigen, een drempel te plaatsen voor de oversteek en meer wat attentie te verhogen kan er meer opvallendheid voor de fietsers worden gerealiseerd	Monitoren ongevallen	€ ntb	Gemeente
Laag	Kruispunt Volderstraat/Kuileindestraat (Meerssen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en ouderen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.B2, 3.C1	Het kruispunt met de Volderstraat en Kuileindestraat is een krap kruispunt met de richting Kuileindestraat-Volderstraat in de voorrang. De Beekstraat is eenrichtingsverkeer richting het kruispunt uit de voorrang. De Kruisstraat is eenrichtingsverkeer vanaf het kruispunt, beide met uitzondering voor fietsers. Daarnaast is het kruispunt onoverzichtelijk vormgegeven.	Door de weginrichting van de Kuileindestraat door te trekken naar de Volderstraat, de voetgangersoversteekplaats verhoogd aan te leggen en een volwaardige uitritconstructie aan te leggen voor de Kruisstraat en Beekstraat ontstaat er een iets overzichtelijkere situatie. Overwogen kan worden om de fietsoversteekbeweging extra te faciliteren door een voorsorteerstrook te creëren.	Monitoren ongevallen	€ 11.680,00	Gemeente
Middel	Kuileindestraat tussen Volderstraat en Lange Raarberg (Meerssen)	30 km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets; Snelheid in het verkeer	1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A7, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.B4, 1.C1, 2.B1, 2.C1, 5.A1, 5.A2, 5.B1, 5.C2	De Kuileindestraat kent tussen de Volderstraat en Lange Raarberg een maximumsnelheid van 30 km/h. De V85 ligt echter rond de 50 km/h. De weg is uitgerust in asfalt, met op sommige delen een vrijliggend fietspad, op andere delen fietsstroken en ook langsparkeren. De weg is op sommige delen erg smal, waarbij de	Door de weg volwaardig in te richten als ETW30 óf GOW30 (indien de intensiteiten te hoog zijn voor een ETW30), wordt een uniform wegbeeld gecreëerd. Zo weten verkeersdeelnemers welk rijgedrag van hen wordt verwacht, en welke soorten verkeersdeelnemers zij tegen	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 258.250,00	Gemeente; Politie

Projectgerelateerd

				fietsstroken zijn doorgezet, met een erg smalle rijbaan tot gevolg. De hoge snelheden, beperkte snelheidsremmers en fietsschoolroute maakt de kans op ongevallen groot. De huidige weginrichting sluit niet aan bij het geldende snelheidsregime.	kunnen komen. Dit verhoogt de verkeersveiligheid. Snelheid kan pas worden gehandhaafd wanneer de weginrichting aansluit bij het geldende snelheidsregime.			
Laag	Houthemerweg tussen Volderstraat en Eijsendaalweg (Meerssen)	50 km/h-wegen; Snelheid in het verkeer	5.A1, 5.A2, 5.B1, 5.C1	De Houthemerweg heeft vanaf de komgrens een maximumsnelheid van 50 km/h. De V85 ligt echter rond de 56 km/h. De weg beschikt over vrijliggende fietspaden, die deel uitmaken van een fietsschoolroute. Op sommige stukken is er langsparkeren, en de weg kent enkele erfaansluitingen. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats (UMS).	Het handhaven van de maximumsnelheid, het plaatsen van een snelheidscamera, of snelheidsdisplays, kan een positief effect hebben op de verkeersveiligheid.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	Op aanvraag	Gemeente; Politie
Hoog	Klinkenberg, Tussen de Bruggen, Stationstraat (Rothem)	30 (en 50) km/h-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, ouderen	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.A7, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.B4, 1.C1, 2.A2, 2.A3, 2.A5, 2.A.8, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.B4, 2.C1, 3.B2, 3.C1	Deze doorgaande route door Rothem kent een smal wegprofiel, waarbij het gedeelte door de kern van Rothem onoverzichtelijke is vanwege de aanwezige bochten en hellingen. De route kent een snelheid van 50 km/u. De wegen maken onderdeel uit van routes naar het basisonderwijs (langs en kruisend) en het betreft de route richting de middelbare school in Meerssen. Naast de schoolgaande jeugd, voornamelijk fietsers, wordt deze route eveneens gebruikt door toeristische fietsers en wielrenners. De combinatie van het gemotoriseerd verkeer, de fietsers en de mogelijkheid	Door de route in te richten conform de Duurzaam Veilig richtlijnen, verlaagt de kans op ongevallen. Overwegen kan worden om sommige delen in te richten als GOW30 of als fietsstraat, afhankelijk van de intensiteiten en verdeling fietsers/gemotoriseerd verkeer.	Monitoren ongevallen	€ 18.000,00 (o.b.v. aanleg 4 keer uitritconstructies)	Gemeente

Projectgerelateerd

				<p>tot langsparkeren zorgen voor veel interactie tussen de verschillende modaliteiten. Deze interactie is ook aanwezig op de kruispunten, waarbij de onoverzichtelijkheid bijdraagt aan de verkeersonveiligheid op de kruispunten. Daarnaast zorgt de beperkte rijbaanbreedte voor interactie tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en vracht- en landbouwverkeer. Langs een deel van de route door de kern wonen relatief veel ouderen, wat leidt tot extra verplaatsingen van deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers. De inrichting van de route is nog niet volledig volgens de richtlijnen van het CROW en op deze route zijn al meerdere slachtoffers gevallen.</p>				
Hoog	Kruispunt Klinkenbergweg/Holstraat (Rothem)	30 (en 50) km/h-wegen	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.A7, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.B4, 1.C1	<p>Het kruispunt Klinkenbergweg (50 km/h) kruist met twee erftoegangswegen, namelijk de Holstraat en Aan de Gapert. Het kruispunt is vormgegeven als een volwaardig kruispunt. De huidige inrichting komt niet overeen met de richtlijnen voor kruispunten van een GOW met een ETW, wat voor verwarring kan leiden bij weggebruikers. De snelheid op dit kruispunt ligt met een V85 rond de 50 km/h en in het verleden vonden er ongevallen plaats.</p>	Het kruispunt in te richten als een volwaardige uitritconstructie sluit aan bij een uniformwegbeeld en verhoogt de verkeersveiligheid.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid	€ 9.000,00	Gemeente

Projectgerelateerd

Middel	Kruispunt rotonde Maastrichterweg/ Ambyerweg (Rothem)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets	2.A2, 2.A3, 2.A5, 2.A.8, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.B4, 2.C1	In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats op de rotonde. De fietsers zijn in de voorrang op de rotonde, maar onderling is de voorrangsregeling niet uniform.	Door het fietspad rondom de rotonde in de voorrang te zetten, wordt voorkomen dat fietsers die net de rijbaan oversteken plots moeten remmen voor fietsers die de rotonde naderen, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan met het overig gemotoriseerd verkeer.	Monitoren ongevallen	€ 187,50	Gemeente
	Kruispunt Pastoor van Eijstraat/Kongre- ns (Ulestraten)	Wat is hier het knelpunt?						

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Meerssen

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 ouderen. 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 Meerssen, 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/h-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/hur en 50 km/hur 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 (VVN)</u> → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Maastricht-Heuvelland • <u>Blind spot (Traffic Skills)</u> <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 (https://jullie-</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>
Fiets	<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>
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</p>

	<p>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>
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"> • <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 km/hur 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)

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

Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Meerssen 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 Meerssen uitgemond in 7 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 Meerssen uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

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

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

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 30 km/h-wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: Fiets	Veilige schoolomgeving - VVN	€1.000	0
	Veilig op weg – VVN	€1.425	++
	Op de fiets? ... Even niets!	€200	++
	Verkeersquiz - VVN	€1.060	-
	Streetwise – ANWB	€1.500	++
	Smart op de fiets – ROVL	€405	0
	Mono Campagne – VVN	€280	++
3: Ouderen	Opfriscursussen – VVN	€1.600	-/+
4: Rijden onder invloed	Promoteam – VVN	€200	0
5: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in de buurten - VVN	€1.200	0
6: Afleiding in het verkeer	Mono Campagne – VVN	€280	++
	Smart op de fiets – ROVL	€405	0
7: 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 Meerssen 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 Meerssen

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* 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	-

Projectgerelateerd

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