

Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Beek

Inhoudsopgave

Disclaimer	4
Inleiding	5
Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente	5
Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's	5
Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht	6
Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente	7
Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Beek	8
De 9 thema's van het SPV	8
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)	9
Aanvullende risicothema's	9
Detailering risicothema's	10
Risicothema 1: 30 km/u wegen	10
Risicothema 2: 50 km/u wegen	12
Risicothema 3: Fiets	13
Risicothema 4: Bromfiets	17
Risicothema 5: Ouderen	19
Risicothema 6: Rijden onder invloed	21
Risicothema 7: Snelheid in het verkeer	23
Risicothema 8: Afleiding in het verkeer	26
Risicothema 9: Verkeersovertreders	28
Overige aandachtspunten	28
Risicolocaties	30
Inleiding	30
Toepassing van de SPV viewer	30
Risicolocaties	31
Uitvoeringsagenda	33
Inleiding	33
Education	36
Engineering	37
Enforcement	39
Uitvoering van het SPV	40
BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	41
Visie op 'risico' in het verkeerssysteem	41

Disclaimer

Doel en status van dit iReport

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Om gemeenten kennis te laten maken met de risicogestuurde aanpak is Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeenten mee te nemen in het maken van de risicoanalyse, bepalen van risicolocaties en het opstellen van uitvoeringsagenda's. Dit iReport bevat het resultaat van dit proces.

Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het een document met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een eerste basis die het risicoanalyse proces toont en wat conform het SPV periodiek dient te worden geactualiseerd. De geïdentificeerde risicolocaties zijn ook niet de enige risicolocaties in de gemeente maar zijn risicolocaties die mede illustreren op welke wijze risicogestuurd deze locaties kunnen worden bepaald. Deze locaties zullen periodiek, door veranderingen in het systeem en beschikbaarheid van nieuwe data, dienen te worden herijkt. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.

Na oplevering van dit rapport gaan zal de risicogestuurde aanpak ook een bestuurlijke plek krijgen in de verkeersveiligheidsaanpak. De basis daarvoor is gelegd met dit rapport, het is aan gemeenten om voortbordurend op de structuur van het SPV daar in de toekomst, door inzet van lokale data, kennis en ervaringen, een bestuurlijke vertaalslag in te maken.

Inleiding

Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevalscijfers te verlagen). Dit gaan we doen door het opstellen van een integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (**uitvoeringsagenda**) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een **uitvoeringsprogramma** verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid.

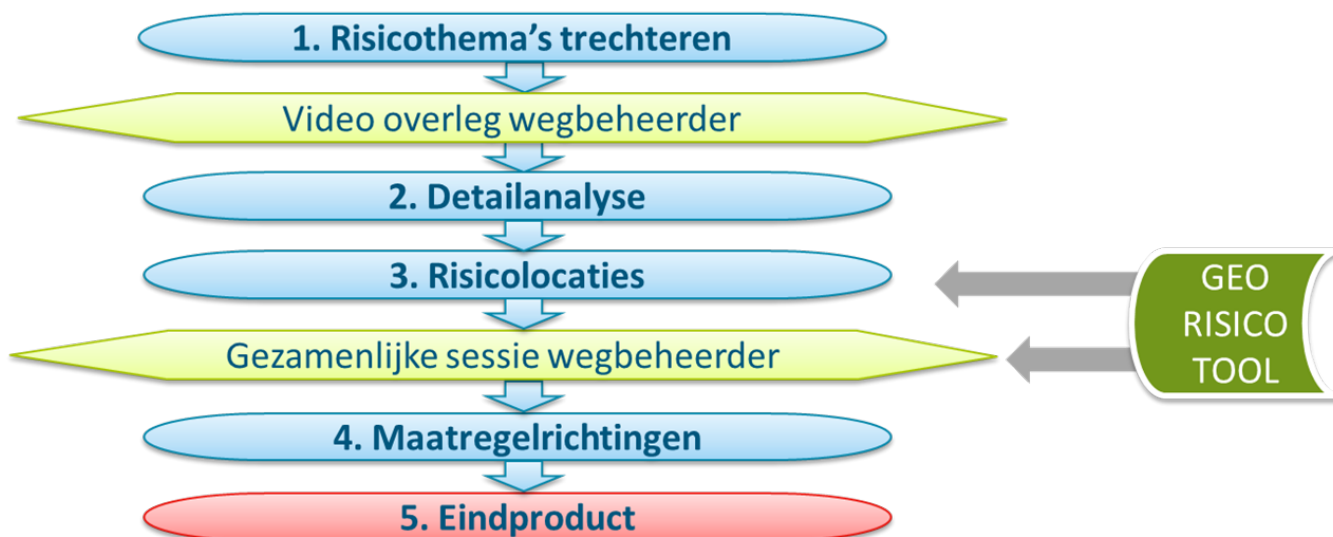
Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk in Beek. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Beek.

Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

Limburg heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie, regio's en gemeenten zijn dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Het startsignaal hiervoor was de SPV-roadshow op 30 oktober 2019. In het SPV staan de meest opvallende risicothema's van het SPV die landelijk spelen. Niet alle landelijke risico's spelen ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat zowel de provincie als elke regio en gemeente een eigen risicoanalyse uitvoert om de voor hen relevante risicothema's te benoemen en zo ook op regionale en lokale schaal een effectieve verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen.

Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht

Een goede risicoanalyse en een weloverwogen keuze voor maatregelen vraagt om een combinatie van relevante beschikbare data en kennis van de lokale ontwikkelingen en situatie. In het proces van analyse en het benoemen van de maatregelen, zijn deze beide aspecten goed vertegenwoordigd en afgestemd, zoals weergegeven in het onderstaande stroomschema (figuur 1). Het vertrekpunt is een trechtering van alle SPV-risicothema's naar de voor de gemeente meest prioritaire risicothema's¹ uit het SPV (**stap 1**). Deze trechtering is gebaseerd op basisgegevens met data die al vanuit eerdere fases beschikbaar was (Verkeersveiligheidsmonitor, Risicokompas), aangevuld met specifiekere data² die nodig is voor de verdiepende analyse. Vervolgens wordt voor de prioritaire risicothema's een detailanalyse uitgevoerd (**stap 2**). Daarin worden de risicothema's nader onderzocht en waar mogelijk nauwkeuriger gespecificeerd in risicogroepen of -situaties. Ook leidt deze stap tot een beter inzicht in de nog ontbrekende informatie. Na een overlegmoment met de gemeente wordt inzichtelijk gemaakt waar de risicolocaties voor de risicogroepen of -situaties zijn (**stap 3**). Na wederom een overlegmoment worden deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen in de vorm van een uitvoeringsagenda (**stap 4**). Tot slot wordt het eindproduct opgeleverd (**stap 5**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan

Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente

Dit document geeft een stapsgewijze weergave van het traject om de 9 hoofdthema's (zie het volgende hoofdstuk) van het SPV een specifieke invulling voor de gemeente te geven. Als vertrekpunt beginnen we met de samenvatting van de prioritaire thema's uit het voortraject, de gemeentenotities die zijn ontwikkeld in het kader van de verkeersveiligheidsmonitor, in [hoofdstuk 2](#). Omdat er ten opzichte van 2019 nieuwe data en inzichten beschikbaar zijn, voeren we in hoofdstuk 2 ook een analyse uit op de 9 SPV thema's (met de beschikbare gegevens op dit moment.). Zo weten we zeker dat de meest relevante thema's meegenomen worden naar de volgende stap. Dat is de detailanalyse, die wordt uitgewerkt in [hoofdstuk 3](#). Risicothema's, -groepen en -situaties worden in detail bekeken en er wordt vastgesteld, in overleg met de gemeente, welke aspecten het meest relevant zijn om in de verdere locatiegerichte analysestap mee te nemen. Dit locatiegerichte deel wordt beschreven in [hoofdstuk 4](#). Het analysewerk daarvoor is gedaan met de SPV-viewer (Geo Risico tool) in GIS¹. Hiermee zijn locaties (trajecten, gebieden) in beeld gebracht waar de risico's met name zitten, en verschillende risico-aspecten elkaar versterken, door verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. In een sessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis. Op basis van de locatie analyse van de detailrisico's zijn vervolgens maatregelrichtingen opgesteld ten behoeve van de uitvoeringsagenda. Deze zijn in [hoofdstuk 5](#) weergegeven, en ook weer gekoppeld aan de 9 risico- en maatregelthema's van het SPV. In [hoofdstuk 6](#) wordt het vervolotraject omtrent het SPV beschreven.

Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Beek

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Beek het meest relevant zijn voor de verdere detailanalyse. Die plaatsen we in het kader van de 9 beleidsthema's die het SPV hanteert. Deze worden eerst in algemene zin toegelicht. Vervolgens maken we de koppeling met de subthema's die voor de gemeente Beek als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject¹. Vervolgens toetsen we of er aan deze set nog risicothema's toegevoegd moeten worden op basis van nieuw beschikbare data en inzichten.

De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een Nationale gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's, welke zijn uitgewerkt in onderstaande tabel.

Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Tabel 1. Risicothema's van het SPV

De eerste drie beleidsthema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De beleidsthema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën komen in meerdere thema's terug.

Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Beek. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de www.verkeersveiligheidsmonitor.nl en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies met betrekking tot de thema's zijn weergegeven in hoofdlijnen in de onderstaande tabel.

Driehoek	Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie
Mens	Volwassenen (25 t/m 39 jaar): hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers.
Voertuig	Bromfiets: bromfietzers hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers.
Weg	<ul style="list-style-type: none">Op 50 km/u wegen valt het grootste aantal slachtoffersHet risicocijfer is het hoogst op 30 km/u wegen.

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

Deze onderwerpen zijn als volgt te koppelen aan de SPV thema's:

1. Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: bromfietzers

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen (zie bijlage 2) met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst op basis van expert judgement uit dat bromfietzers inderdaad een risicothema in de gemeente Beek betreffen. De 30 km/u wegen zijn zowel een risico qua infrastructuur als het gedrag (de snelheid) van de weggebruikers, de 50 km/u wegen enkel qua infrastructuur. De volwassenen zoals genoemd in de notitie uit het voortraject betreffen geen direct thema binnen het SPV. Aanpak van deze doelgroep vindt plaats door aanpak van de andere risicothema's waaronder zij vallen.

Aanvullende risicothema's

De bovenstaande onderwerpen zijn benoemd op basis van destijds beschikbare, openbare, informatie. Door nieuw beschikbare, en meer gemeente specifieke, informatie te betrekken, checken we of er sprake is van aanvullende relevante risicothema's vanuit de 9 SPV risico(sub)thema's. In bijlage 2 is aangegeven welke gegevens daarvoor zijn gebruikt. Deze check doen we door een toets op de mate waarin ze in absolute zin¹ een groot risico vormen voor de gemeente (zie hoofdstuk 3 voor de uitwerking daarvan). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

1. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en ouderen
2. Rijden onder invloed
3. Afleiding in het verkeer
4. Verkeersovertreders

In *hoofdstuk 3* wordt voor de samengestelde set van risicothema's verder toegelicht waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente.

In *hoofdstuk 4* wordt vervolgens voor de belangrijkste thema's aangegeven waar verschillende aspecten die met de risico's samenhangen elkaar versterken. Hoe deze via 'overlappende lagen' op de gemeentekaart kunnen worden benoemd (benoemen van risicolocaties, -trajecten of -gebieden op de gemeentekaart), resulterend in een overzicht van de belangrijkste risicolocaties.

¹ Hiermee wordt bijvoorbeeld het volgende bedoeld: het aandeel brommobielen (kwetsbare verkeersdeelnemer) in een gemeente is slechts 0.15% van het totale voertuigenpark. Dat maakt het thema in absolute zin een zeer klein risico. Een verdere verdiepende analyse is niet noodzakelijk omdat we, als onderdeel van het SPV, vooral daar investeren waar de winst voor verkeersveiligheid het grootst is.

Detaillering risicothema's

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich op de risicothema's die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd:

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets, bromfiets en ouderen
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3: Risicothema's gemeente Beek

In de navolgende paragrafen is per risicothema uitgewerkt waarom, voor welke aspecten en globaal op welke locaties deze thema's als risico aangemerkt worden in de gemeente Beek. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. De resultaten van deze stap zijn besproken met de wegbeheerder. De detailanalyse per risicothema is elke keer opgebouwd conform het proces 'stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV'. Dit proces omvat de volgende stappen:

1. Cultuur en structuur: hebben we veel of weinig van een bepaald thema in onze gemeente (bijv. 50 km/u wegen, ouderen of personenauto's) en kunnen we iets zeggen over een groei of daling in de komende jaren? Dit omvat ook de voertuigprestatie: wordt er veel of weinig gereden op, in of door een bepaald risicothema?
2. Weginrichting: hoe is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op wegen die relevant zijn voor het risicothema? Welke routes worden gereden?
3. Gedrag: hoe gedraagt men zich omtrent het risicothema?
4. Ongevallen: hoe komt het risicothema terug in de ongevallenstatistieken?

Bij enkele risicothema's is niet voor elke stap uit het stappenplan informatie beschikbaar, deze stap is er dan tussenuit gelaten. In de analyse is daarnaast voor verschillende informatiebronnen een vergelijking gemaakt met vergelijkbare gemeenten. Dit is gedaan om data in het juiste perspectief te zetten en zo te kunnen bepalen of een waarde relatief 'hoog' of 'laag' is.

Risicothema 1: 30 km/u wegen

De combinatie van de beperkte inrichting van de 30 km/u wegen, de gereden snelheid en het risicocijfer zorgt dat 30 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Beek.

Het aandeel 30 km/u wegen in de gemeente Beek is 48% en ligt daarmee lager dan het aandeel in Stein (67%) en hoger dan in Meerssen (37%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 30 km/u wegen in Beek zijn de 30 km/u wegen op (CBS) buurtniveau gescoord in de vormtoets. De 30 km/u wegen scoren hierbij op buurtniveau gemiddeld een onvoldoende: 3,4 van de 9 punten (<5 = onvoldoende, 5 – 7 = voldoende en >7 = goed).

Het feit dat dit puntenaantal zo laag ligt wordt in een groot deel van de buurten veroorzaakt door de aanwezigheid van (vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) ongewenste gesloten verharding en dus het ontbreken van klinkers, het ontbreken van snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen, een ongelooftwaardige snelheidslimiet, het ontbreken van een (vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) correct geregelde voorrang op zijstraten, met bv. een punaise en de hinder die langzaam verkeer ondervindt van landbouw verkeer. Daarnaast geldt dat in enkele buurten de snelheidslimiet niet wordt geaccepteerd, er onvoldoende ruimte voor voetgangers is en dat kinderen niet overal veilig zelfstandig kunnen oversteken. Uit deze punten blijkt dat er nog ruimte voor verbetering is qua inrichting volgens Duurzaam Veilig.

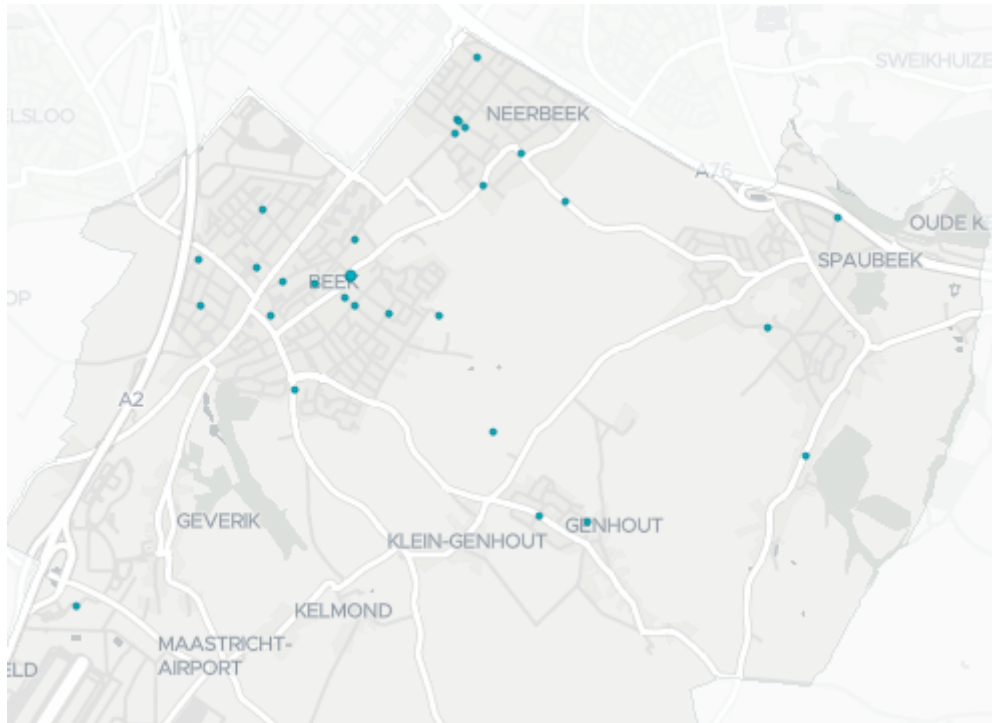
Van de 7 buurten scoren er 6 een onvoldoende in de vormtoets, waardoor in deze buurten nog de meeste ruimte voor verbetering is:

- Kelmond: score 1,5
- Spaubeek: score 3
- Geverik: score 3
- Beek: score 3,5
- Neerbeek: score 3,5
- Kleingenhout: score 3,5

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op een aanzienlijk deel van de 30 km/u wegen in Beek de maximumsnelheid wordt overschreden, dit bevestigt het beeld uit de vormtoets. Bij het risicothema 'snelheid in het verkeer' wordt hier dieper op ingegaan.

Kijkend naar de ongevallen dan blijkt dat op 30 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie) in de gemeente Beek 0.699 betreft. Dit risicocijfer ligt hoger dan het gemiddeld van de provincie Limburg (0.508) voor 30 km/u wegen. Dit houdt in dat de kans op een ongeval, afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie) op een gemiddelde 30 km/u weg in Beek bijna 1,5 keer zo hoog is dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Limburg. Het risicocijfer voor de kernen Beek en Spaubeek ligt op 0.70 en ligt hiermee gelijk aan het gemiddelde in de gemeente. Dit hogere risicocijfer in de gemeente Beek hangt sterk samen met de (beperkte) kwaliteit van de inrichting van de 30 km/u wegen.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Beek in de periode 2016 – 2020, 33% van het totaal aantal slachtoffers op gemeentelijke wegen (waarvan het type weg bekend) is gevallen op 30 km/u wegen. Dit aandeel is vergelijkbaar met Stein (34%) en hoger dan in Meerssen (26%). De laatste jaren is er geen trend waarneembaar, de personenauto is het meest betrokken bij ongevallen op 30 km/u wegen en op de fiets zijn de meeste slachtoffers gevallen (27%). Van de 15 slachtoffers zijn er 8 gevallen op een wegvak en 7 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden met een lichte concentratie in Beek en Neerbeek.



Figuur 2: Locaties ongevallen 30 km/u wegen gemeente Beek (VIA, 2016-2020)

Risicothema 2: 50 km/u wegen

De combinatie van de beperkte inrichting van enkele wegen en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 50 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Beek.

Het aandeel 50 km/u wegen in de gemeente Beek is 33% en ligt daarmee lager dan het aandeel in Meerssen (36%) en hoger dan in Stein (16%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 50 km/u wegen in Beek zijn in totaal twintig 50 km/u wegen gescoord in de vormtoets. Deze 50 km/u wegen scoren hierbij gemiddeld een voldoende: 5,9 van de 10 punten (<5,5 = onvoldoende, 5,5-8 = voldoende en >8 = goed). Het feit dat dit puntenaantal niet hoger ligt wordt met name veroorzaakt door het ontbreken van vrijliggende fietspaden, de hinder die langzaam verkeer ondervindt van landbouw verkeer, onvoldoende veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers en een ongeloofwaardige snelheidslimiet. Daarnaast geldt dat op enkele wegen de kruisingen met andere 50 km/u wegen niet veilig zijn ingericht met een rotonde of VRI. Uit deze punten blijkt dat er nog ruimte voor verbetering is qua inrichting volgens Duurzaam Veilig.

Van de 20 wegen scoren er 8 een lager cijfer dan het gemiddelde, waardoor op deze 50 km/u wegen nog de meeste ruimte voor verbetering is. Voor deze wegen geldt voornamelijk dat de inrichtingscriteria als bovenstaand aangegeven (deels) ontbreken en dat het daarnaast op de meeste van deze wegen mogelijk is om te parkeren langs de rijbaan, wat zorgt voor een lagere score.

- Kupstraat: score 4
- Wethouder Sangersstraat: score 4
- Dorpstraat: score 4,5
- DSM-straat: score 4,5
- Polychemstraat: score 4,5
- Aan de Drie Heren: score 5,5
- Amerikalaan: score 5,5
- Soppestraat: score 5,5

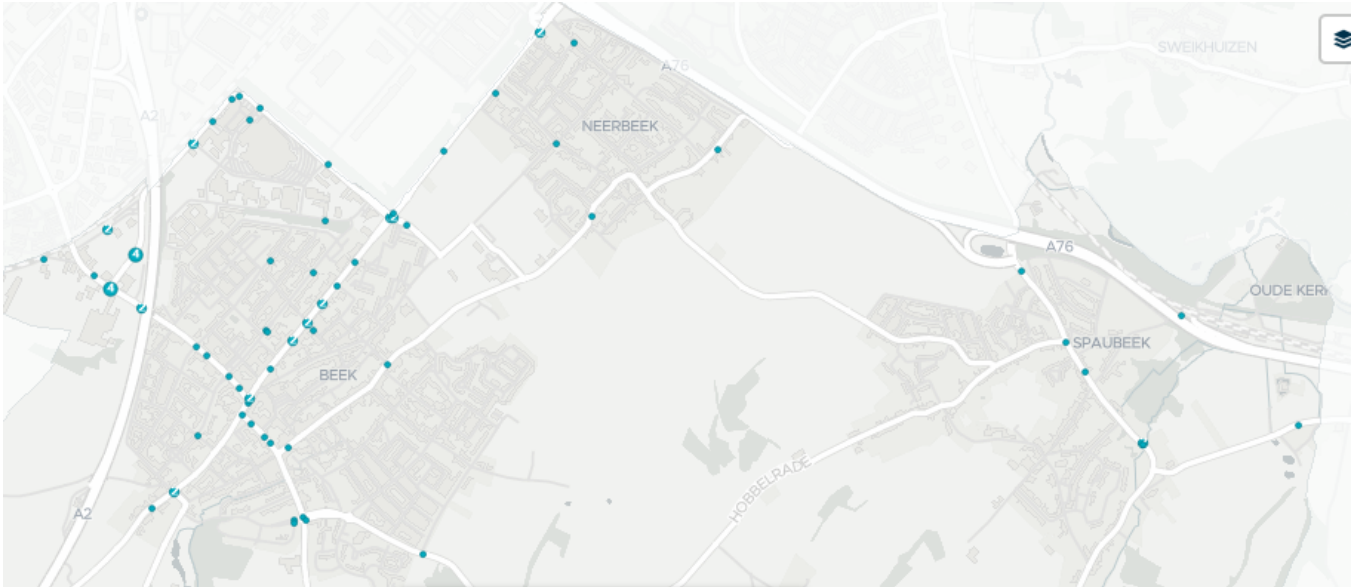
De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximumsnelheid op 50 km/u wegen maar in zeer beperkte mate wordt overschreden.

Kijkend naar de ongevallen dan blijkt dat op 50 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie) in de gemeente Beek 0.313 betreft. Dit risicocijfer ligt lager dan het gemiddeld van de provincie Limburg (0.472) voor 50 km/u wegen. Dit houdt in dat de kans op een ongeval, afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie) op een gemiddelde 50 km/u weg in Beek gemiddeld bijna 1,5 keer zo laag is dan op een gemiddelde 50 km/u weg in Limburg. Het risicocijfer voor de kernen Beek en Spaubeek ligt echter op 0.449 en ligt hiermee redelijk gelijk aan het gemiddelde in de provincie.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Beek in de periode 2016 – 2020, 49% van het totaal aantal slachtoffers op gemeentelijke wegen (waarvan het type weg bekend) is gevallen op 50 km/u wegen. Dit is meer dan in Stein (42%) en gelijk aan Meerssen (50%). Het aantal slachtoffers is in 2020 licht toegenomen ten opzichte van de jaren daarvoor, waarbij het enige dodelijk slachtoffer eveneens is gevallen in 2020.

Figuur 3: Aantal slachtoffers op 50 km/u wegen in de gemeente Beek ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen op 50 km/u wegen en op de fiets zijn de meeste slachtoffers gevallen (31%), gevolgd door de bromfiets (19%). Van de 22 slachtoffers zijn er 10 gevallen op een wegvak en 12 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat er een duidelijke concentratie aanwezig is op gebiedsontsluitingswegen in de kern van Beek (Raadhuisstraat, Wolfeynde, Stationstraat, Prins Mauritslaan) en op wegen rondom het bedrijventerrein (Middelweg, Wethouder Sangersstraat).



Figuur 4: Locaties ongevallen 50 km/u wegen gemeente Beek (VIA, 2016-2020)

Risicothema 3: Fiets

Fietsers zijn een risico in de gemeente Beek vanwege het grote aandeel in het verkeerssysteem én in aantal slachtoffers in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes.

Het inwonersaantal van de gemeente Beek is in de afgelopen jaren licht afgenomen (ca. 2%) en tot 2035 wordt er een eveneens een afname verwacht (2,8%, CBS, 2019). Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat zou betekenen dat het aantal fietsers in de gemeente Beek afneemt. Dat komt ook overeen met het NMCA (2017) waarin wordt gesteld dat het aantal verplaatsingen per fiets in Limburg in de periode tot 2040 afneemt. De NMCA staat echter los van mogelijke stimuleringen door de gemeente.

Belangrijk om te vermelden is dat in de verschillende beschikbare informatiebronnen de gewone fiets en de e-bike vaak met elkaar worden verward. Dat maakt dat een deel van de fietsdata mogelijk van toepassing is op de e-bike en vice versa. Kijkend naar de e-bike dan blijkt dat de landelijke trend laat zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in de gemeente.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 en 80 km/u wegen. Van de 20 in de vormtoets gescoorde 50 km/u wegen in de gemeente Beek beschikt er slechts 1 over een vrijliggend fietspad. Wel zijn er vijf 50 km/u wegen met deels vrijliggende fietspaden of fietssuggestiestroken. De 50 km/u wegen waar een vrijliggend fietspad (deels) ontbreekt zijn:

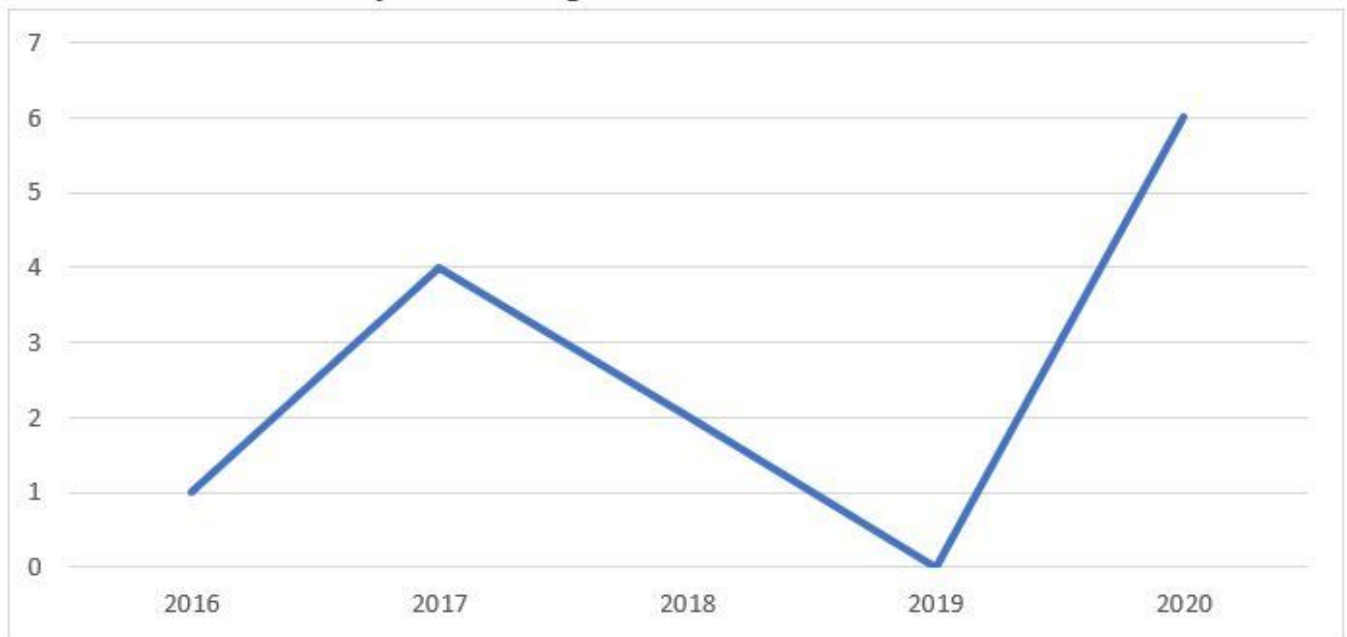
- Kupstraat
- Wethouder Sangersstraat
- Dorpstraat
- DSM-straat
- Polychemstraat
- Aan de Drie Heren
- Amerikalaan
- Soppestraat
- Aziëlaan
- Brugstraat
- Middelweg
- Raadhuisstraat
- Stationstraat
- Zandstraat
- Afrikalaan
- Australiëlaan
- Prins Mauritslaan

- Wolfeynde
- Beekerlaan

Kijkend naar de 80 km/u wegen dan zijn er 2 wegen in de vormtoets gescoord waar een vrijliggend fietspad (deels) ontbreekt:

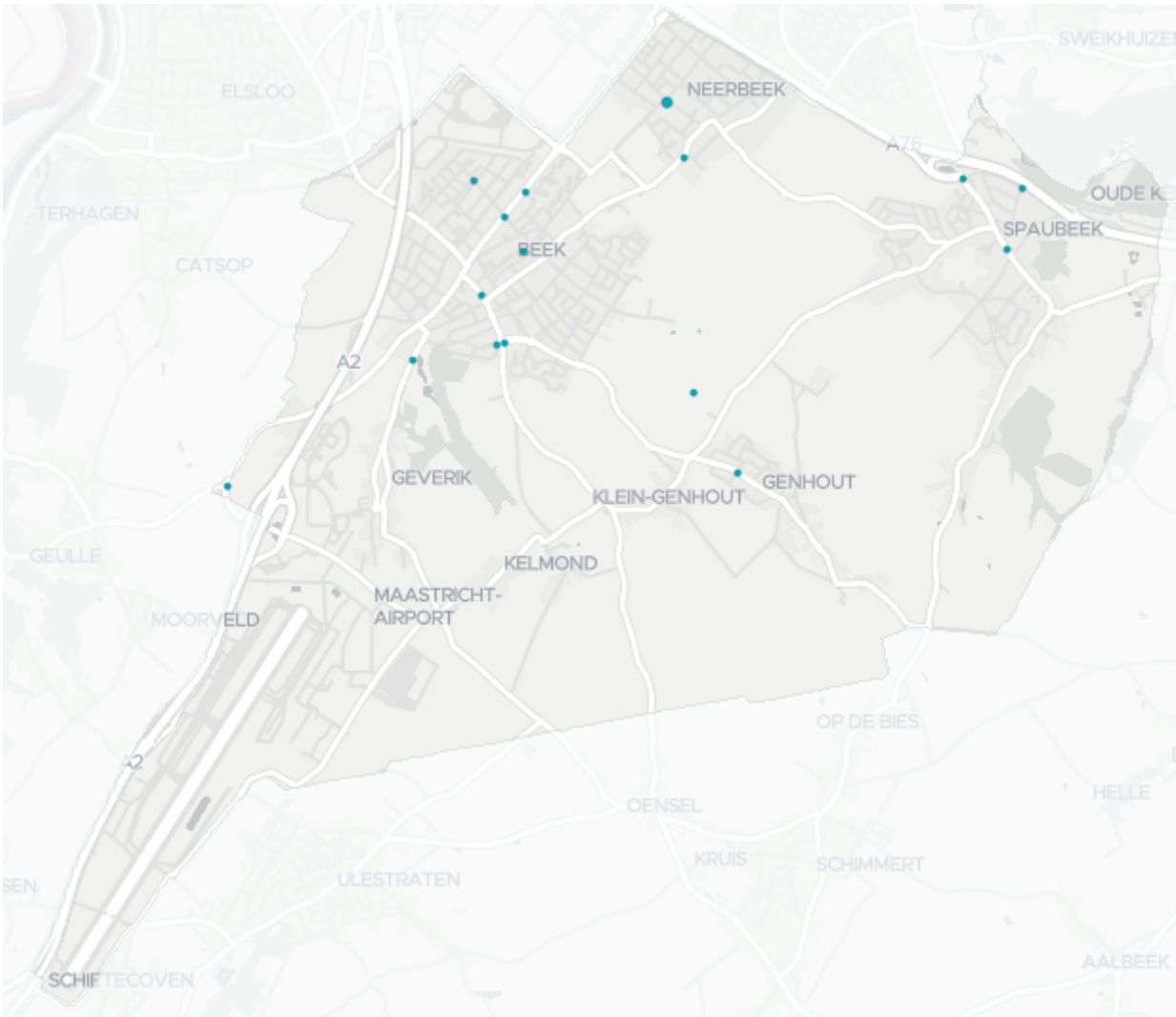
- Adsteeg
- Schimmerterweg

Het aandeel letselslachtoffers op de fiets is 25% en daarmee het hoogst onder alle vervoerswijzen. Dit aandeel is lager dan in Stein (34%) en Meerssen (38%). De laatste 5 jaar is er geen duidelijke trend geweest in het aantal letselslachtoffers. In 2020 lag dit aantal echter het hoogst van alle jaren en in 2020 en 2017 is een dodelijk slachtoffer gevallen.



Figuur 5: Aantal fietsslachtoffers in de gemeente Beek ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

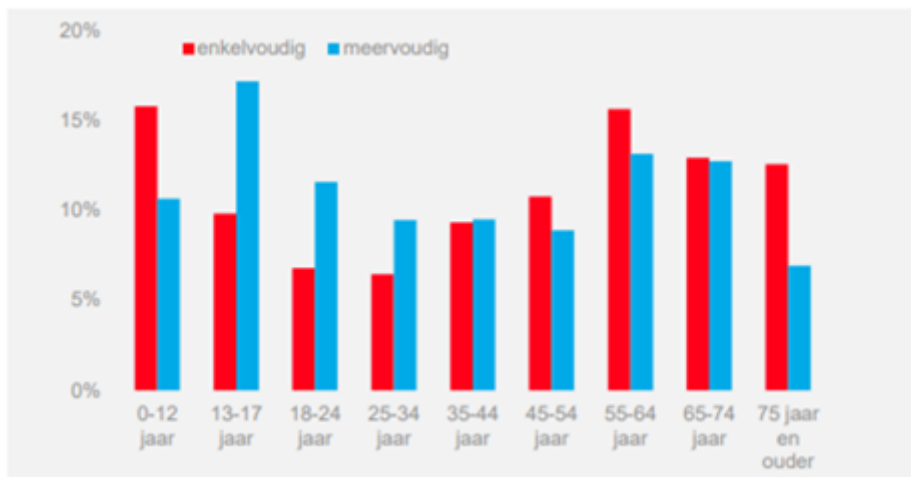
De fietsslachtoffers vallen voornamelijk binnen de bebouwde kom (69%), op 50 km/u wegen (54%). Dit is in lijn met het gebrek aan vrijliggende fietspaden op 50 km/u wegen. De 2 dodelijke slachtoffers zijn echter beiden buiten de bebouwde kom gevallen. 9 slachtoffers zijn gevallen op kruispunten en 4 op wegvakken. De leeftijd van de fietsslachtoffers ligt verspreid in alle leeftijdsgroepen, er is een lichte concentratie bij jongeren (<18) en ouderen (>60). Uit onderstaande kaart blijkt dat de ongevallen met fietsers verspreid door de gemeente zijn gevallen, zonder duidelijke ongevalsconcentratie.



Figuur 6: Locaties fietsongevallen in de gemeente Beek (VIA, 2016-2020)

Het aandeel fietsongevallen is in werkelijkheid altijd hoger omdat veel van deze ongevallen, met name enkelvoudig, niet (goed) worden geregistreerd. VeiligheidNL geeft meer inzicht in de fietsongevallen in Nederland, gebaseerd op SEH-behandelingen, wat ook van toepassing is op de provincie Limburg:

Enkelvoudige fietsongevallen	Meervoudige fietsongevallen
Verdeling naar type fiets: <ul style="list-style-type: none"> • 65% op de gewone fiets¹ • 74% op de elektrische fiets • 53% op de racefiets 	Verdeling naar type fiets: <ul style="list-style-type: none"> • 33% op de gewone fiets • 23% op de elektrische fiets • 41% op de racefiets
62% door evenwichtsverlies	61% door aanrijding door andere verkeersdeelnemer
12% tijdens het fietsen	39% fietste zelf tegen een andere verkeersdeelnemer aan.
17% botsing met iets of iemand (geen verkeersdeelnemer)	41% was tegenpartij fietser
10% procent van de slachtoffers van een enkelvoudig ongeval verloor het evenwicht tijdens op- of afstappen.	25% wiel raken van andere fietser.
	25% sturen in elkaar haken
	39% was de tegenpartij een rijdende auto.
	7% botsing met bromfiets/scooter/snorfiets.
	Relatief vaak fietsers in de leeftijd 13-34 jaar.



Figuur 7: Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen in Nederland

Doelgroepen:

- De groepen met de grootste aantallen ongevallen waren fietsers in de leeftijd 55-74 jaar en kinderen van 4-17 jaar (vooral jongens 4-12 jaar).
- Het aantal fietsongevallen per gefietste kilometers stijgt bij vrouwen met het stijgen van de leeftijd vanaf 50 jaar. Bij mannen begint deze stijging vanaf de leeftijd van 70 jaar.
- Meer dan de helft van de ongevallen gebeurde op een gewone fiets, één op de vijf op een elektrische fiets, en één op de tien op een racefiets.
- Twee derde van de fietsongevallen was een enkelvoudig ongeval. Het aandeel enkelvoudige ongevallen is het hoogst bij elektrische fietsen.
- Racefietsers hebben relatief vaak een meervoudig ongeval.
- Jongeren in de leeftijd van 13 tot en met 34 jaar hebben vaker een meervoudig ongeval.
- Drie procent van de fietsers was tegen een paaltje gebotst.
- Oudere fietsers hadden een grotere kans op een fietsongeval en dat verband met leeftijd was sterker voor enkelvoudige ongevallen dan voor meervoudige ongevallen.
- Mensen die vaak fietsten hadden meer fietsongevallen door hun grotere blootstelling maar minder ongevallen per fietskilometer. Met name het aantal enkelvoudige fietsongevallen per fietskilometer was bij frequente fietsers lager.

Het aandeel enkelvoudige ongevallen is toegenomen in vergelijking met 2012, vooral door de toename van het aandeel ongevallen op elektrische fietsen, die relatief vaak enkelvoudig zijn.

Wat betreft lichtvoering van fietsers blijkt uit onderzoek (I&W, 2018) dat in Beek circa 71% van de fietsers voor- en achterlicht voert. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde. De gemeente Beek is niet opgenomen in dit onderzoek maar het is aannemelijk dat het percentage tussen het percentage van de gemeente Beek en het landelijk gemiddelde ligt (66%). Gekeken naar doelgroepen dan zien we dat 54% van de jongeren tot 18 jaar voert licht, tegenover 84% van de 50-plussers.

E-bike

In de verschillende beschikbare informatiebronnen worden de gewone fiets en de e-bike vaak met elkaar verward. Dat maakt dat een deel van de fietsdata mogelijk van toepassing is op de e-bike en vice versa. Kijkend naar de e-bike dan blijkt dat de landelijke trend laat zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in de gemeente.

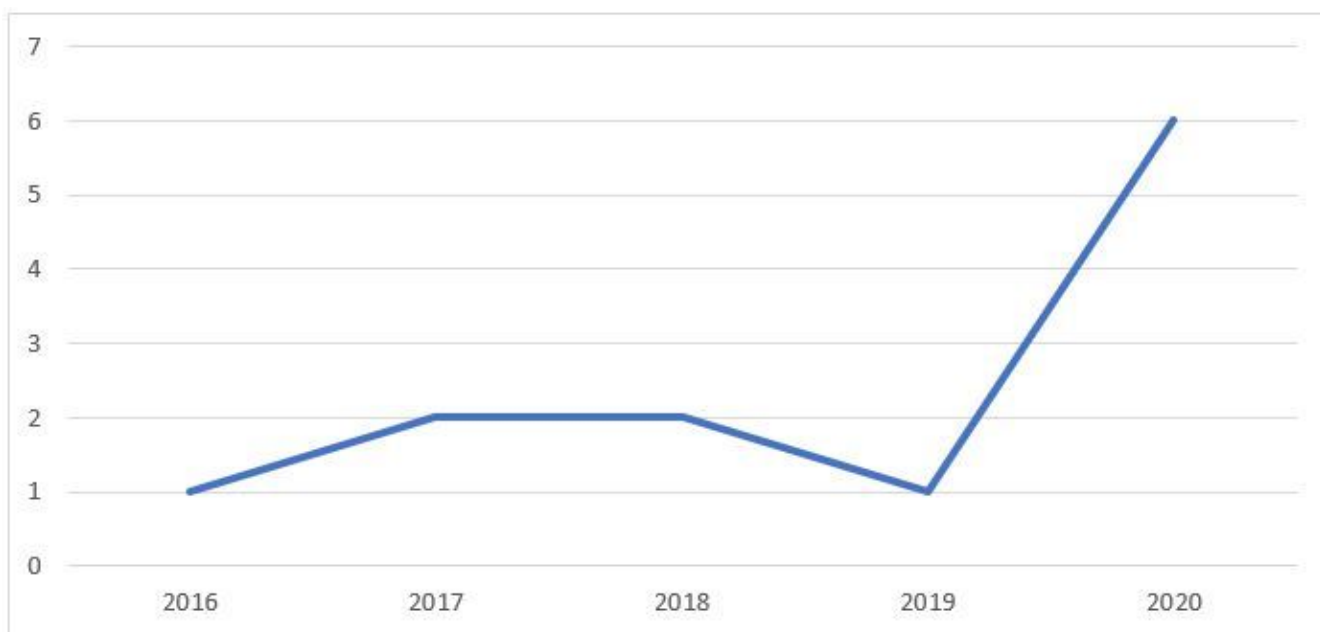
In de gemeente Beek is in de periode 2016-2020 1 letselslachtoffer gevallen (aandeel = 2%). Dit is gelijk aan Stein (n=1, 2%) en lager dan in Meerssen (n=3, 6%). Mogelijk is dit aandeel in werkelijkheid dus hoger omdat het onderscheid tussen de fiets en de e-bike niet altijd goed gemaakt kan worden.

Risicothema 4: Bromfiets

Bromfietzers zijn een risico in de gemeente Beek vanwege het aandeel en toenemende aantal aan slachtoffers, ondanks een afnemend aandeel en aantal aan bromfietsen in de gemeente.

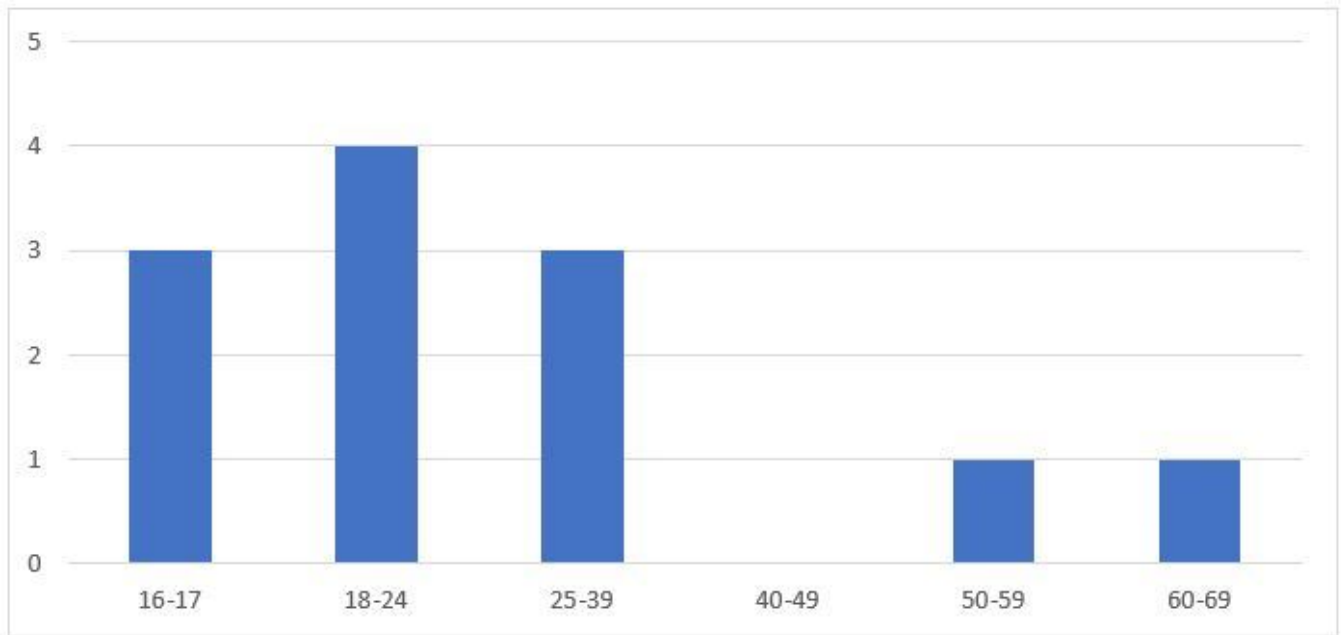
Het aantal bromfietzers in de gemeente Beek is in de periode 2015 – 2019 licht afgenomen (473 – 438), dit geldt eveneens voor het aandeel van bromfietzers binnen het voertuigenbestand in de gemeente (van 3,64% naar 3,26%). Dit aandeel van 3,26% in Beek ligt iets lager dan het aandeel in Stein (3,54%) en Meerssen (3,67%).

Kijkend naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Beek in de periode 2016 – 2020 echter 24% van de slachtoffers (n=12) bromfietzers betreft, dit is het hoogste aandeel na de fiets. Dit aandeel ligt gelijk aan Stein (23%) en hoger dan Meerssen (10%). Daarnaast is het aantal bromfietsslachtoffers in 2020 flink toegenomen, terwijl het aantal bromfietzers juist is afgenomen.



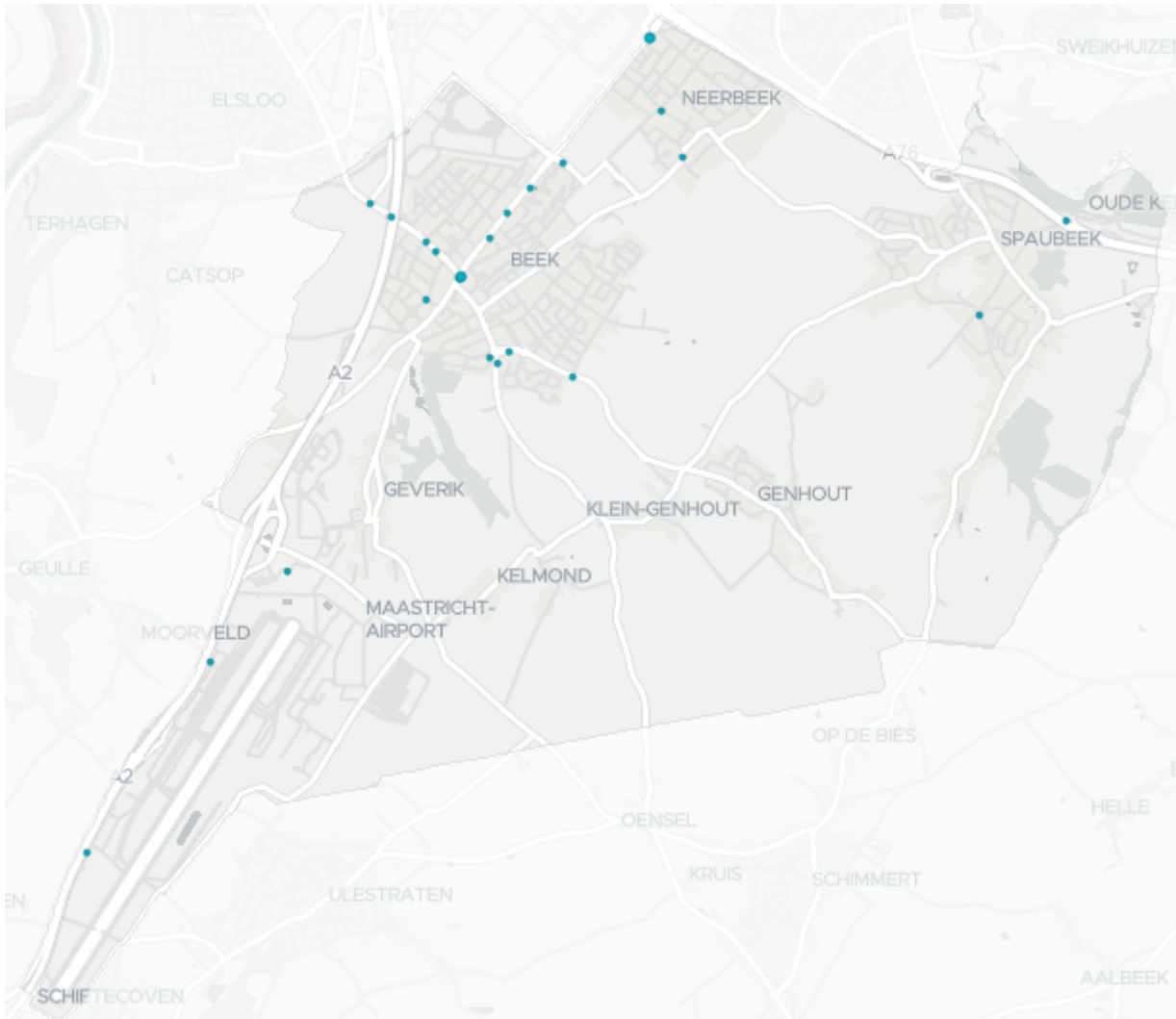
Figuur 8: Aantal bromfietsslachtoffers in de gemeente Beek ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

Kijkend naar de leeftijd van de bromfietsslachtoffers dan blijkt dat dit voornamelijk jongeren en jonge volwassen zijn.



Figuur 9: Leeftijd bromfietsslachtoffers in de gemeente Beek (VIA, 2016-2020)

De bromfietsslachtoffers vallen voornamelijk binnen de bebouwde kom (73%), op 50 km/u wegen (57%). 8 slachtoffers zijn gevallen op kruispunten en 4 op wegvakken. Uit onderstaande kaart blijkt dat de ongevallen met bromfietzers verspreid door de gemeente zijn gevallen, met concentraties op gebiedsontsluitingswegen in Beek en op het kruispunt Wolfeynde – Stationsstraat (n=3). Bij deze 3 ongevallen waren telkens een bromfietser en een (vracht)auto betrokken.



Figuur 10: Locaties bromfietsongevallen in de gemeente Beek (VIA, 2016-2020)

Risicothema 5: Ouderen

Vanwege de grote en groeiende groep ouderen (60+) in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, wordt deze groep kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.

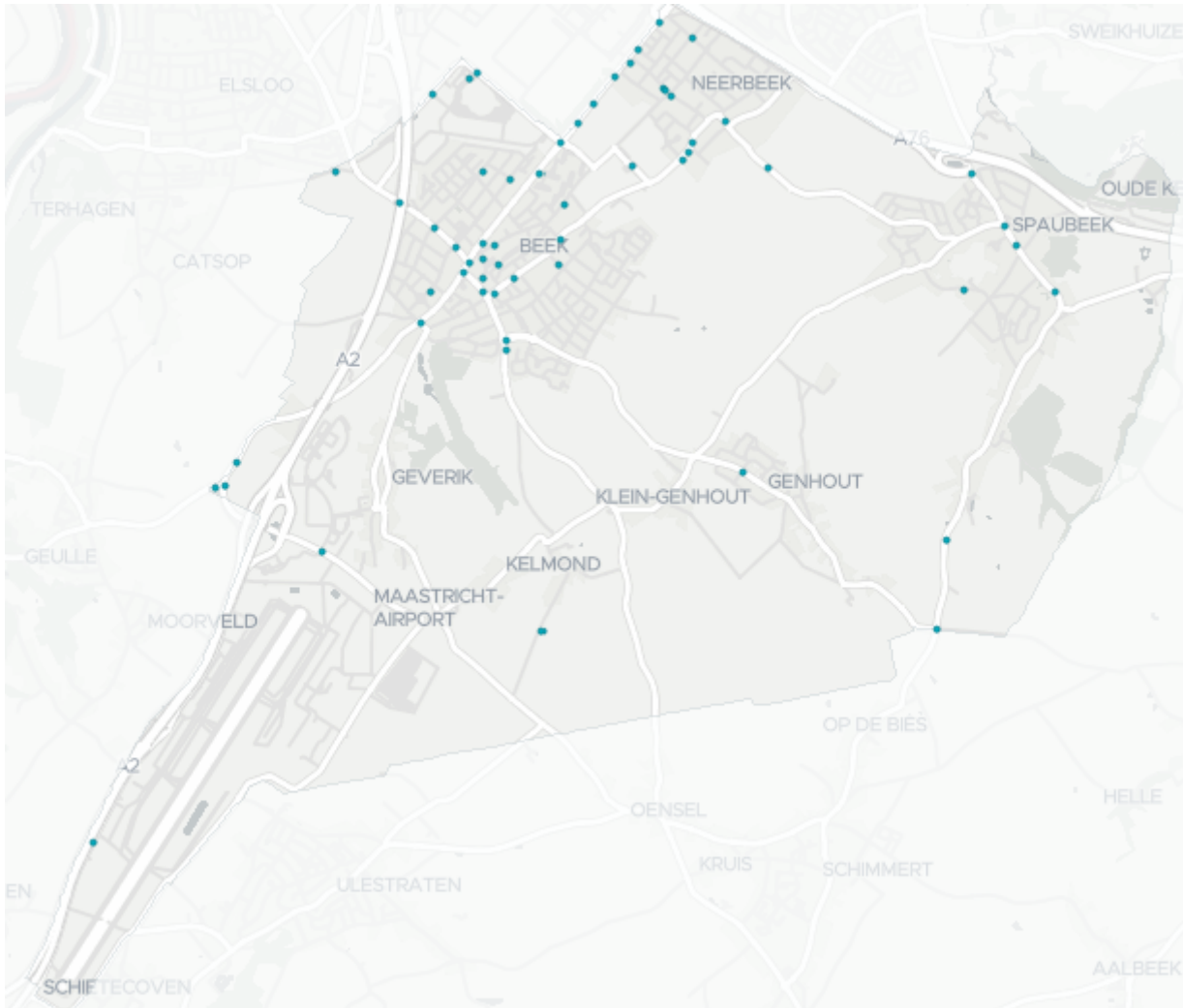
Het aandeel 60-69 jarigen in de gemeente Beek is in de periode 2015 – 2019 gelijk gebleven (15,2%), terwijl het aandeel 70-plussers is toegenomen (van 15,5% naar 18,2%). Het totale aandeel ouderen is daardoor toegenomen tot 33,4%. Dit aandeel 60-plussers ligt wat lager dan in Stein (34,7%) en Meerssen (34%). Prognoses (CBS/PBL) stellen dat deze vergrijzing zich ook tot 2050 doorzet. Het aandeel 65-plussers (conform de CBS- gegevens) ligt in de gemeente op 25%, zonder uitschieters in bepaalde wijken.

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van ‘nieuwe’ vervoermiddelen zoals de elektrische fiets. De verwachting is dat deze trend zich in de komende jaren doorzet en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in Nederland en de gemeente Beek. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen alsmede het vertraagde reactievermogen ook gerelateerd aan de traditionele vervoerswijzen (personenauto, fiets) kan risico’s veroorzaken in het verkeer.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers in de gemeente Beek dan betreft 27% van de slachtoffers (n=13) iemand van 60 jaar of ouder, waarvan één dodelijk slachtoffer. Dit aandeel is lager dan in Stein (32%) en gelijk aan Meerssen (28%). Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers (60+) dan blijkt dat het aantal de afgelopen 5 jaar licht is toegenomen, waarbij het dodelijke slachtoffer in 2020 is gevallen.

Figuur 11: Aantal oudere (60+) slachtoffers in de gemeente Beek ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

De meeste verkeersslachtoffers bij 60-plussers vallen met de fiets (4). Een groot deel van de ongevallen waarbij 60-plussers betrokken zijn vindt plaats op GOW in Beek, waar eveneens meerdere voorzieningen zijn gelegen en relatief veel ouderen (in de buurt) wonen: Prins Mauritslaan, Stationstraat en Raadhuisstraat – Wolfeynde.



Figuur 12: Locaties ongevallen met ouderen (60+) in de gemeente Beek (VIA, 2016-2020)

Risicothema 6: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het SPV 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Beek systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar er wordt zonder twijfel onder invloed aan het verkeer deelgenomen. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.

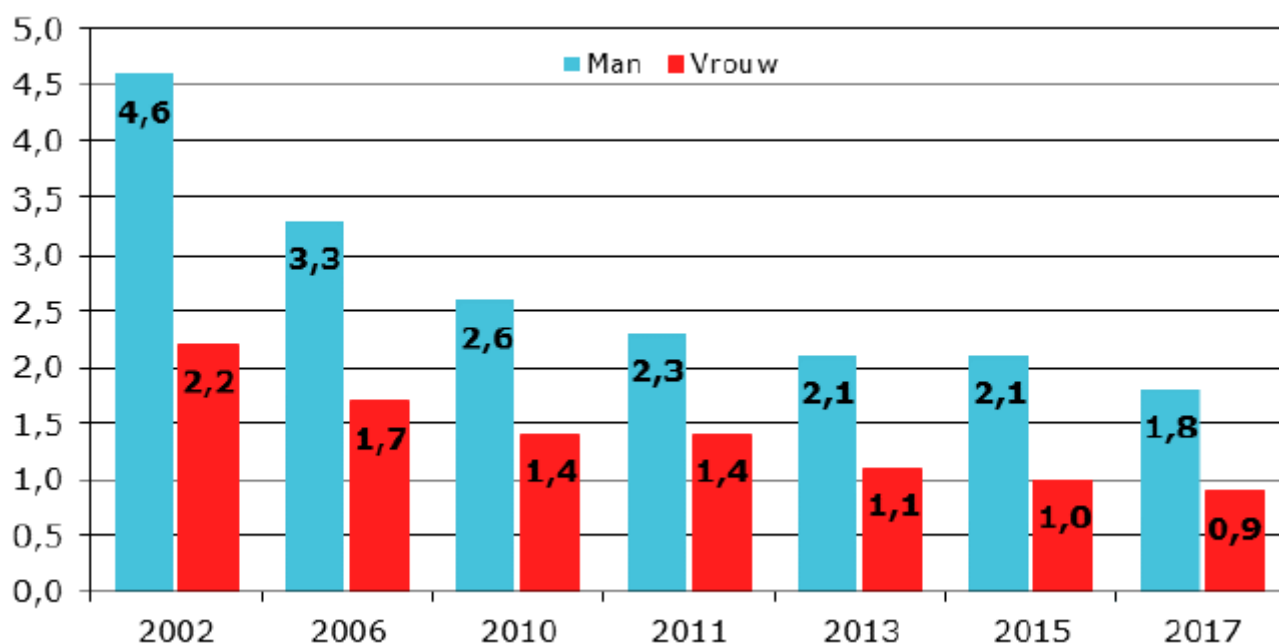
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is ook op provinciaal niveau als risico benoemd in het kernteam SPV. Van de fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.

Beek valt onder politieregio Limburg. In deze regio was volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) sinds 2013 een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcohollimiet heeft overtreden. Echter is dit percentage in 2017 weer toegenomen. In 2002 was Limburg een van de best scorende politieregio (in procenten overtreders). In 2017 is de regio samen met Noord-Nederland de slechtst scorende regio.

Jaar	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	2,0
Gemiddelde NL	4,0	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4

Tabel 4: Percentage overtreders bij alcoholcontrole (Ministerie van I&M, 2018)

Gemiddeld genomen zijn er twee keer zo veel mannelijke overtreders als vrouwelijke. Bij mannen maken 35- tot 49-jarigen zich het meest schuldig aan rijden onder invloed, bij de vrouwen ligt het zwaartepunt bij 25- tot 34-jarigen. Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken.

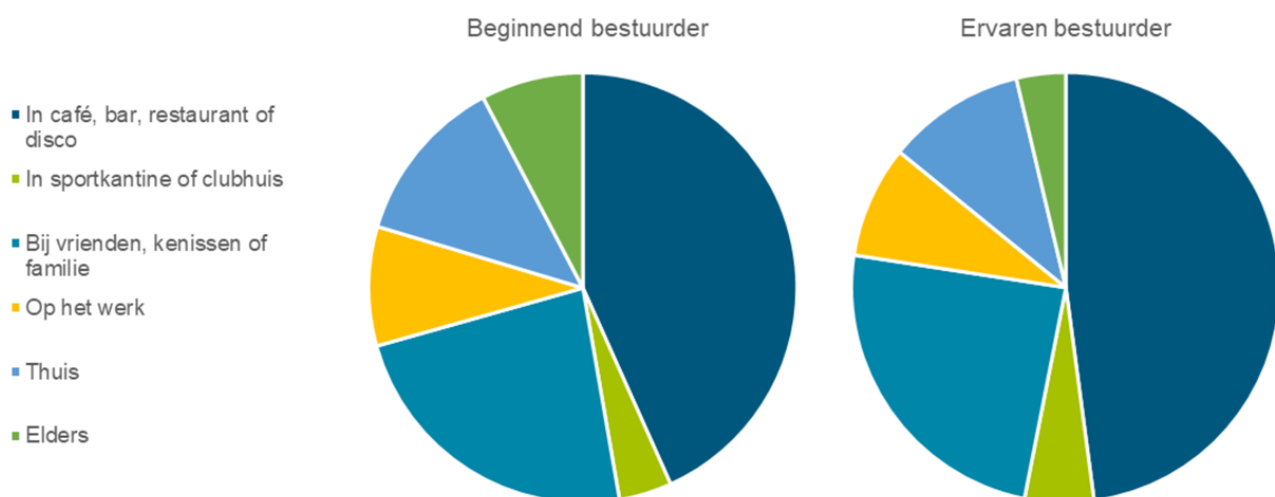


Figuur 13: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Mannen							
18 tot 24 jaar	3,7	2,3	2,2	1,8	1,1	0,9	1,7
25 tot 34 jaar	4,8	3,9	3,0	2,4	2,5	2,6	1,6
35 tot 49 jaar	5,6	4,0	3,3	2,9	2,5	1,8	2,1
50 jaar en ouder	4,2	2,7	1,8	1,8	1,8	2,3	1,7
Totaal	4,6	3,3	2,6	2,3	2,1	2,0	1,8
Vrouwen							
18 tot 24 jaar	0,7	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,2
25 tot 34 jaar	2,0	1,5	1,1	1,6	1,3	1,4	1,4
35 tot 49 jaar	3,3	2,4	2,2	1,8	1,3	1,1	0,9
50 jaar en ouder	2,5	1,7	1,4	1,1	1,1	0,5	0,9
Totaal	2,2	1,7	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9

Tabel 5: Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (Ministerie van I&M, 2018)

Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen locatie waar is gedronken en een beginnend of ervaren automobilist dan springt in beide gevallen het café, bar, restaurant of disco eruit, gevolgd door bij vrienden, kennissen of familie.



Figuur 14: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtreders¹ is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Beek valt met 15.850 inwoners in de laagste categorie.

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<50.000 inwoners	3,1	2,7	2,1	1,6	1,7	1,1	1,1
50.000 – 100.000 inwoners	4,1	2,8	2,1	2,0	1,9	2,0	1,1
>100.000 inwoners	4,7	3,2	2,6	2,5	1,7	1,8	1,7

Tabel 6: Ontwikkeling aandeel overtreders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

¹ Het aandeel overtreders is sterk afhankelijk van de politieinzet in het betreffende jaar. Deze blijft onbekend in het onderzoek.

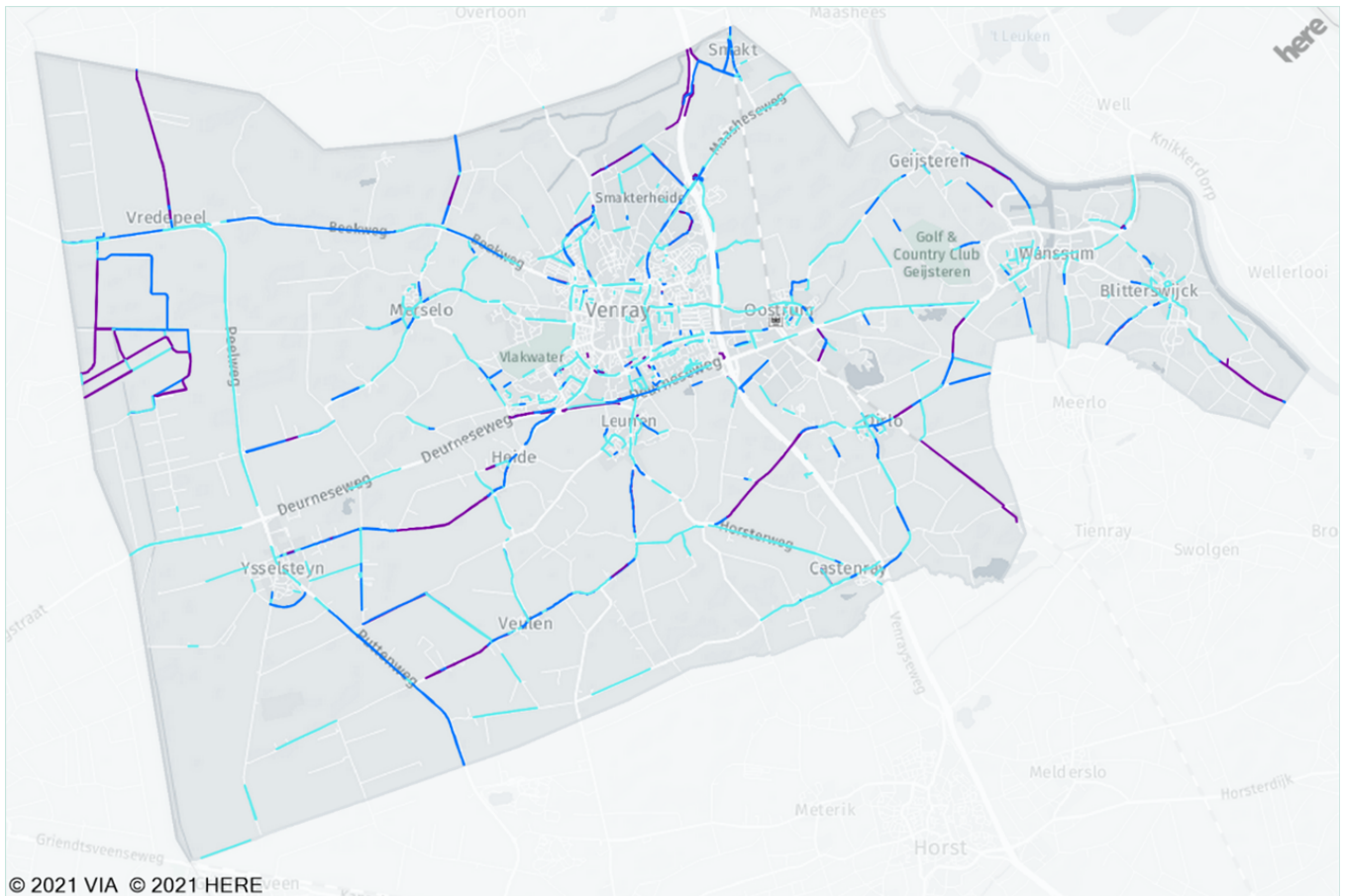
VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in ziekenhuizen die zijn aangesloten op het Letsel Informatie Systeem (LIS) voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol betrokken was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol was betrokken was dit in drie kwart van de gevallen bij fietsers en in één op de vijf gevallen bij een auto-ongeval. Als we kijken naar de betrokkenheid van alcohol per type verkeersdeelnemer, dan was bij de fietsers in zeven procent van de gevallen alcohol betrokken bij het ongeval en bij automobilisten vier procent.

In de LIS-ziekenhuizen wordt niet aan elk verkeersslachtoffer gevraagd of er voorafgaand aan het ongeval alcohol of drugs gebruikt is. Wanneer er overduidelijk één van beide betrokken was (bij slachtoffer danwel bij de tegenpartij)en/of het slachtoffer er melding van maakt dan wordt dit in LIS vastgelegd. Deze geregistreerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is.

Risicothema 7: Snelheid in het verkeer

Snelheid in het verkeer is een risico in Beek. Op veel 30 km/u wegen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting.

Met behulp van VIA Signaal Snelheden is de V85 op verschillende wegtypen bepaald. De gereden snelheden zijn gebaseerd op basis van Floating Car Data van HERE. Kanttekening bij de snelheidsinformatie op basis van Floating Car Data is dat de dekkinggraad mogelijk laag is op rustigere wegen (veelal 30 en 60 km/u) wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 30 km/u wegen in de gemeente Beek de maximumsnelheid met regelmaat en in grote mate wordt overtreden. De limietoverschrijdingen voor 30 km/u wegen zijn weergegeven in onderstaand figuur. Daarnaast blijkt dat de maximumsnelheid op 60 km/u wegen met regelmaat wordt overschreden op de 60 km/u wegen rondom het Vliegveld. Dit betreft een beperkt deel van de gemeente en geldt als aandachtspunt.

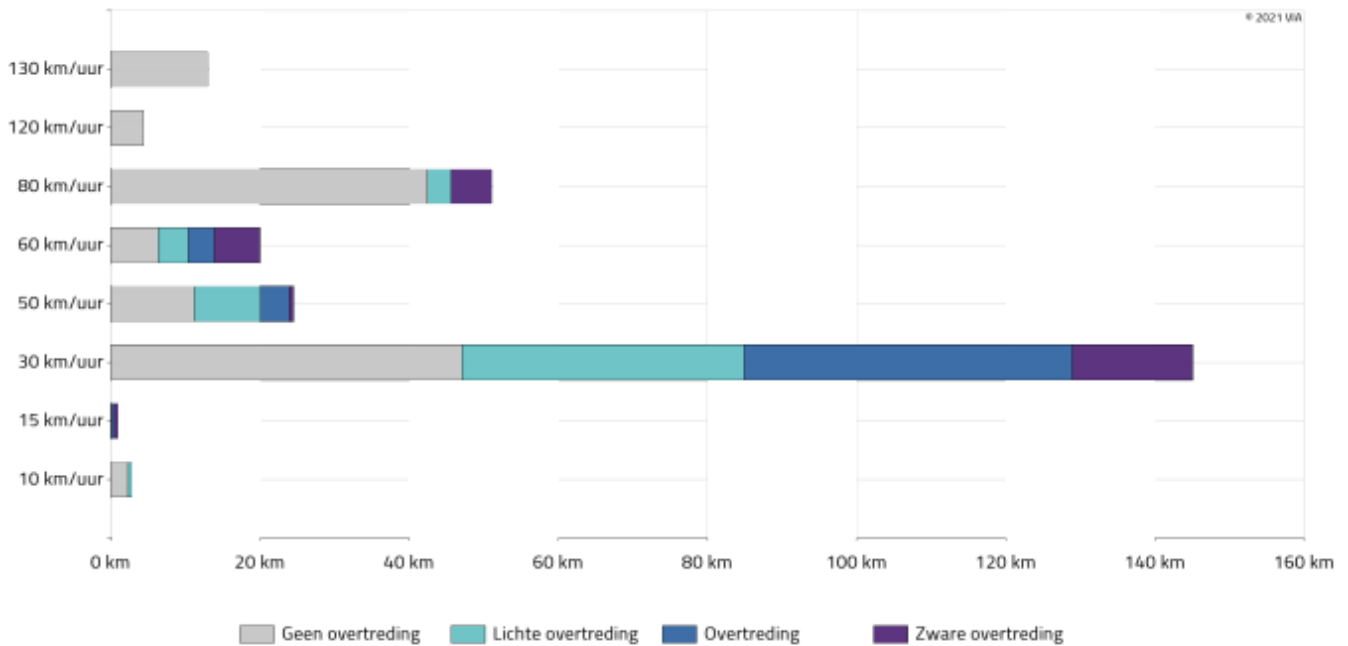


— Ondergrens voor boete Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019
— Minder dan 10 km overschrijding
— 10 km en meer overschrijding

Figuur 15: Overtredingsklassen van de gemiddelde V85 op 30 km/u wegen in de gemeente Beek (april 2021)

* Van een aantal wegen (o.a. deel van Prins Mauritslaan, Europalaan en wegen bedrijventerreinen vliegveld) staat de maximumsnelheid foutief (op 30 km/u) in VIA.

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020) dan blijkt dat bij 30 km/u wegen het percentage overtredingen en zware overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding ca. 60-70% betreft en bij 60 km/u wegen ca. 80%. Bij 50 km/u wegen betreft dit ca. 50-60%, hier is het aandeel lichte overtredingen echter groter dan de (zware) overtredingen.



Figuur 16: Snelheidsoverschrijdingen Beek per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020)

Aan de hand van CROSS-score (VIA) zijn de meest onveilige trajecten op basis van een combinatie van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen in beheer van de gemeente waarbij de snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) zijn:

- Prins Mauritslaan, Wolfeynde (50 km/u)
- Klinkeberglaan (30 km/u)
- Vliegveldweg (60 km/u)
- Spaubeekerstraat (30 km/u)
- Bourgognestraat, Burg. Janssenstraat, Oude Pastorie (30 km/u)
- Klinkeberglaan, Putbroekerweg (30 km/u)

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft voornamelijk 30 km/u wegen betreffen.

Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is met behulp van data. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. De informatie die momenteel beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeentelijk niveau beschikbaar, daarnaast wordt afleiding bij ongevallen nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie geeft richting aan het risicothema en duidt op de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Beek.

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In het SPV 2030 staat dit thema opgenomen als algemeen landelijk risico thema, hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

Het CROW (*Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, 2015*) stelt dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude hebben over dit telefoongebruik. Dit zijn: vrouwen tussen de 12 en 16 jaar, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groepen ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

De Interpolis Barometer van Nederland (SWOV, 2019) geeft aan dat 84,4% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 65,7% van de automobilisten en 55,7% van de fietsers. Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik.

Handeling met mobiele telefoon	Fiets	Auto	Voetganger
Bellen (handheld)	27,7%	20,2%	65,6%
Bellen (handsfree)	20,9%	46,2%	40,6%
Een bericht sturen	32,9%	35,6%	63,7%
Een bericht lezen	37,9%	41,7%	69%
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel	21,3%	22,3%	53,5%
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	29,9%	18,7%	64,1%
De navigatie instellen op mijn telefoon	33,4%	43,8%	55,1%
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	24,8%	21,4%	38,2%
Spelen van games	6,9%	8,2%	21,3%

Tabel 7: Percentage respondenten per verkeersrol dat aangeeft de telefoon weleens voor een bepaalde handeling te gebruiken tijdens verkeersdeelname

Frequentie telefoongebruik	Geen ongeval		Ongeval	
	%	N	%	N
Nooit	32,3%	1199	16,4%	45
Bijna nooit	22,1%	820	19,7%	54
Tijdens sommige wandelingen/ritten	32,7%	1215	31,4%	86
Tijdens bijna elke wandeling/rit	8%	295	17,2%	47
Tijdens elke wandeling/rit	4,9%	181	15,3%	42

Tabel 8: Frequentie telefoongebruik van respondenten die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij eigen mobiel telefoongebruik een rol speelde afgezet tegen deelnemers die geen ongeval hebben meegemaakt

19% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp geeft aan dat afleiding deels had bijgedragen aan het ontstaan van een ongeval: naast afleiding door de telefoon kan dit ook gaan om het voeren van een gesprek met iemand anders op de fiets. Bij automobilisten was 14% van de slachtoffers afgeleid. Naast afleiding door een elektronisch apparaat kunnen verkeersdeelnemers ook afgeleid zijn door hun lichamelijke toestand (bijvoorbeeld vermoeidheid). 11% van de automobilisten op de spoedeisende hulp gaf aan dat dit de oorzaak was van hun ongeval. (VeiligheidNL, 2018)

Uit de landelijke rapportage van VeiligheidNL blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren (23% van de oorzaken van SEH-bezoeken). Bij senioren of racefietsers is deze oorzaak veel minder vertegenwoordigd in de SEH-bezoeken (11% resp. 8%).

Risicothema 9: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als generiek, landelijk, risico opgenomen in het SPV 2030 en is daarom ook opgenomen als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Beek behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Gegevens over boetes zijn echter sterk afhankelijk van de handhavingsinspanning die de politie lokaal op de verschillende feiten levert. Omdat deze onbekend is, is dit niet als representatieve data te gebruiken. Desondanks is het beeld onder professionals dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden.

Uit nationaal onderzoek door het EenVandaag opiniepanel (2015) blijkt dat 53% van de respondenten aangeeft dat asociaal rijgedrag in het verkeer toeneemt. Met name bumperkleven wordt aangegeven als overtreding waaraan men zich vaak aan ergert. Daarnaast ervaart 49% van de respondenten wel eens agressief rijgedrag dat persoonlijk tegen hun gericht is.

Uit de studie 'Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting' van SWOV (2015) blijkt dat riskant en agressief rijgedrag in de hand wordt gewerkt door specifieke personeigenschappen (spanningsbehoefte, algemene neiging tot boosheid) en maatschappelijke ontwikkelingen (steeds verder vervagen van de norm). Vooral jonge mannen hebben de neiging om agressief en riskant rijgedrag te vertonen. Zij overschatten hun eigen rijvaardigheid en het aantal mede-overtreders.

Uit onderzoek van het SWOV (Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, 2011) blijkt dat ongeveer twee derde van de bij ongevallen betrokken kentekens maximaal 2 keer per jaar in overtreding zijn en ruim 6% aan voertuigen veelvuldig betrokken zijn bij overtredingen (minimaal negen overtredingen per jaar). Veelplegers (minimaal negen overtredingen per jaar) maken 0,5% uit van de overtrederpopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

Overige aandachtspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de prioritaire risicothema's beschreven in de gemeente Beek. Het leveren van inspanning op deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat betekent echter niet dat het niet nodig is om inspanning te leveren op de overige thema's van het SPV. Uit de analyse zijn nog enkele andere aandachtspunten naar voren gekomen welke op zichzelf staand een risico vormen, maar er niet uit springen in de totale risicoanalyse (door o.a. kleinschaligheid of gebrek aan data):

60 km/u wegen rondom het vliegveld

De 60 km/u wegen rondom het vliegveld betreffen een aandachtspunt in de gemeente Beek. De maximumsnelheid op deze wegen wordt met regelmaat overschreden ($V85 > 70$ km/u) en de weginrichting kent nog ruimte voor verbetering qua inrichting volgens Duurzaam Veilig, zo blijkt eveneens voor in de vormtoets (voor de Vliegveldweg). Daarnaast kent de Vliegveldweg een negatieve CROSS veiligheidsscore: hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore.

Landbouwverkeer in het buitengebied

Landbouwverkeer is in de gemeente Beek een aandachtspunt, mede dankzij het aandeel aan buitengebied en de landelijke gemeente die Beek betreft. Hierbij geldt dat er twee verschillende situaties en dus aandachtspunten zijn. De eerste betreft wegen met een hoge intensiteit, echter met een ruimere rijbaanbreedte. De tweede situatie betreft wegen met een lage intensiteit, echter wel met een beperkte rijbaanbreedte, onder andere dankzij geparkeerde auto's. In beide situaties zorgt de combinatie tussen langzaam verkeer en landbouwverkeer voor een risico en dus aandachtspunt.

Hellingen en hellingspercentages

Verschillende wegen in de gemeente Beek kennen voor Nederlandse begrippen relatief veel hoogteverschil. Dit betreft voornamelijk wegen tussen Schimmert/Genhout en Beek/Spaubeek, veroorzaakt door de hogere ligging van Schimmert en Genhout. Dit hoogteverschil en de daaruit volgende steile hellingspercentages zorgt dat met name langzamere weggebruikers (fietsers maar ook e-bikers en snor-/bromfietsers) bergafwaarts een hogere snelheid krijgen dan zij gewend zijn. Daarnaast zorgen de hellingspercentages (bergopwaarts) dat bewoners eveneens sneller gebruik maken van een e-bike en snor-/bromfiets.

Risicolocaties

Inleiding

In hoofdstuk 3 zijn de **individuele risicothema's** besproken. Centraal daarin staat de vraag welke aspecten het meest bepalend zijn voor het feit dat de betreffende thema's als belangrijke risico's zijn aangemerkt. In dit hoofdstuk gaat het om het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een **combinatie van risicofactoren** leidt tot een verhoogd algeheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, en daaruit volgende haakjes voor maatregelen.

We krijgen deze geprioriteerde risicolocaties¹ in beeld door in de SPV-viewer in ArcGIS Online verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. Zo wordt duidelijk waar verschillende aan elkaar gerelateerde risico-aspecten elkaar overlappen en versterken. In een werksessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen.

Toepassing van de SPV viewer

Voor het analyseren van de samengestelde risicolocaties op basis van de risicogroepen uit het vorige hoofdstuk heeft RHDHV een speciale GIS-tool ontwikkeld: De SPV-viewer. De SPV-viewer brengt alle benodigde informatie die beschikbaar is samen in een online tool¹.



Deze online tool heeft zes verschillende tabbladen:

1. Bevolkingsopbouw en opbouw voertuigenpark naar grafiek en kaart
2. Kwaliteit van de inrichting van de infrastructuur van wegen en fietspaden naar grafiek en kaart
3. Snelheidsovertredingen naar snelheidscategorie weergegeven in grafiek en kaart
4. Alcohol en drugsgebruik in het verkeer naar grafiek en kaart
5. Slachtoffers, ongevallen, en risicocijfers (Hastig) naar grafiek en kaart
6. Combinatie van laaginformatie ("heatmaps")

Op basis van deze SPV-viewer is een aantal **locaties met een verhoogd opgeteld risico** geselecteerd. Deze zijn besproken met de wegbeheerder. De resultaten van deze locaties zijn weergegeven in de volgende paragraaf.

Om tot een selectie te komen van risicolocaties hebben we gekeken naar combinaties van relevante risico gerelateerde informatie, zoals:

- Welke gebieden of wijken hebben hoge risicocijfers (Hastig)
- Waar wonen risicogroepen
- Welke vervoersmiddelen nemen ze
- Waar gaan ze heen en welke routes nemen ze
- Wat is de kwaliteit van de weginrichting
- Hoe is het verkeersgedrag (snelheid, rijden onder invloed, ...)
- Waar komen verkeersstromen elkaar tegen
- Hoe zit het met ongevallen met slachtoffers

Er is gebruik gemaakt van data die openbaar beschikbaar is en representatief is door een gemeentebrede dekking.

Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties. De toelichting op de risicolocaties is opnieuw in lijn met het stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV (zie inleiding Detailanalyse), maar dan toegespitst op locaties. Dit overzicht met risicolocaties is niet limitatief. Het is een voorbeeld die op basis van de nu beschikbare informatie laat zien hoe in lijn met het SPV risicogestuurd risicolocaties kunnen worden gesignaleerd én onderbouwd.

Spaubeekerstraat (Neerbeek): 30 km/u, fiets, bromfiets

De Spaubeekerstraat geldt als doorgaande route tussen Beek en Spaubeek en tevens richting Geleen. De route wordt gebruikt door middelbare scholieren en is daarnaast onderdeel van routes richting het basisonderwijs (langs en kruisend). Deze schoolroutes en het feit dat het een doorgaande route betreft leiden tot extra verplaatsingen van langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder fietsers en bromfietzers. De Spaubeekerstraat kent echter geen fietsvoorzieningen, met interactie tussen de verschillende modaliteiten als gevolg. Deze interactie is tevens aanwezig op de veelal onoverzichtelijke kruispunten op de route. De mogelijkheid tot het parkeren van de auto langs de route zorgt eveneens voor een extra mogelijkheid tot interactie tussen auto's en langzame, kwetsbare verkeersdeelnemers. De inrichting van de route is nog niet volledig volgens de richtlijnen van het CROW, kent (bijna) geen wegmarkering en hier hebben al enkele ongevallen plaatsgevonden. De onvoldoende verkeersveiligheid blijkt eveneens uit de negatieve CROSS-veiligheidsscore die deze wegen hebben: hoge snelheidsscore met hoge ongevallenscore.

Dorpstraat, Kupstraat, Soppestraat, Zandstraat: 50 km/u, fiets, bromfiets, ouderen, hellingspercentage

Deze aaneengesloten wegen kennen een maximumsnelheid van 50 km/u en betreffende de doorgaande route door de kern van Spaubeek. De route kent relatief veel hoogteverschil tussen het hoger gelegen Schimmert (vanaf Dorpstraat) en het lagergelegen Geleen (t.h.v. Zandstraat). De hellingen op de route als gevolg van het hoogteverschil en tevens de vele bochten op de route zorgen dat de route grotendeels onoverzichtelijk is. De route geldt echter als doorgaande route, eveneens voor landbouw- en vrachtverkeer. Tevens is de afrit van de autosnelweg A76 via Op 't Veldje op de route aangesloten, met extra gemotoriseerd verkeer als gevolg. De route is echter ook onderdeel van routes naar het basis- en voortgezet onderwijs, waarbij deze schoolroutes de wegen eveneens kruisen. Daarnaast zijn enkele voorzieningen gelegen langs met name het noordelijke deel van de route en wonen rondom dit noordelijke deel eveneens relatief veel ouderen. Deze voorzieningen, schoolroutes en de ouderen die in het gebied wonen leiden tot extra verplaatsingen van langzame en kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit leidt ook op deze route tot interactie tussen deze kwetsbare verkeersdeelnemers en het (zwaar) gemotoriseerd verkeer. De mate van interactie wordt versterkt door het feit dat langs een groot deel van de route auto's worden geparkeerd op of langs de fietssuggestiestroken, met een beperkte rijbaanbreedte en verstoorde fietsvoorzieningen als gevolg. De inrichting van de route is daarnaast nog niet volledig volgens de richtlijnen van het CROW, wat bijdraagt aan de gereden snelheid (V85 > 50 km/u).

Adsteeg, Schimmerterweg: fiets, bromfiets, hellingspercentage

Deze 80 km/u route tussen Schimmert en Beek wordt gekenmerkt door de vele bochten en de (korte) hellingen op de route. Het noordelijke deel van de route kent een relatief goede inrichting, dit geldt echter niet voor de ruime meerderheid van de route. Zo heeft het grootste deel van de route o.a. geen (vrijliggende) fietsvoorzieningen, een smal wegprofiel en een ongelooftwaardige snelheidslimiet. De route geldt echter als doorgaande (sluip)route en wordt veel gebruikt door landbouwverkeer, maar ook door (race)fietsers en bromfietzers. Deze interactie tussen de verschillende modaliteiten en de beperkte inrichting in combinatie met de onoverzichtelijkheid dankzij de bochten en hellingen zorgen ervoor dat deze route een risicolocatie betreft.

Gebiedsontsluitingswegen Beek-centrum (Maastrichterlaan, Wolfeynde, Raadhuisstraat, Brugstraat, Adsteeg, Stationstraat, Prins Mauritslaan): 50 km/u, fiets, bromfiets, ouderen

De GOW in het centrum van Beek kennen grotendeels een (te) hoge intensiteit aan gemotoriseerd verkeer. De wegen gelden hierbij niet alleen als doorgaande route voor autoverkeer maar zeker ook voor vracht- en landbouwverkeer. De V85 op deze wegen ligt daarnaast veelal hoger dan 50 km/u. De wegen worden echter eveneens veel gebruikt door langzame, kwetsbare verkeersdeelnemers: er wonen veel ouderen langs de wegen, veel voorzieningen liggen aan of nabij de wegen en de wegen maken veelvuldig onderdeel uit van routes naar het basis- en voortgezet onderwijs. Deze routes naar het onderwijs worden door vaak fietsend afgelegd, waarbij deze fietsroutes de GOW wegen eveneens kruisen. Een extra aandachtspunt hierbij betreft het schoolgaand verkeer richting de basisonderwijslocaties van KC Baeks Kompas. Deze basisschool is 1 augustus 2021 ontstaan uit een fusie van 2 scholen, echter zorgt dit voor extra kruisend verkeer op de GOW, voornamelijk op de Prins Mauritslaan.

De wegen worden dus gebruikt door veel verschillende modaliteiten, echter ontbreken op sommige delen nog fietsvoorzieningen. De inrichting van deze GOW is daarnaast nog niet volledig volgens de richtlijnen van het CROW en hier hebben al meerdere ongevallen plaatsgevonden. De onvoldoende verkeersveiligheid op deze wegen in het centrum van Beek blijkt eveneens uit de negatieve CROSS-veiligheidsscore die de meeste wegen hebben: hoge snelheidsscore met hoge ongevallenscore of hoge snelheidsscore met lage ongevallenscore.

Bedrijventerrein Makado: 50 km/u, fiets, bromfiets, ouderen

De 50 km/u wegen én kruispunten op het bedrijventerrein in Beek (rondom de Makado) kennen een sobere inrichting en een zeer beperkt gebruik van wegmarkeringen. De Makado en omliggende locaties leiden echter tot veel verplaatsingen van verkeer, zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Fietsvoorzieningen ontbreken echter op deze wegen, met veel interactie tussen de verschillende modaliteiten als gevolg.

Uitvoeringsagenda

Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Beek benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico's is vereist. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de drie E's: Education (voorlichting en campagnes), Engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen) en Enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd is het belangrijk om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's.

In onderstaande tabel zijn per prioritair risicothema, in overleg met de wegbeheerder, doelstellingen geformuleerd die bijdragen aan de vermindering van dit risico. Deze doelstellingen zijn gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide¹ (zie bijlage 1) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig²) van verkeersveiligheid.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		Beleid en maatregelen	Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)	Ongevallen en slachtoffers	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers 	<ul style="list-style-type: none"> Snelheid meetbaar omlaag Afname van het aantal aandachtswegen Veiligere woonomgeving Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid 	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsers bond Dorpsraden Politie

¹ De verkeersveiligheidspiramide is een methode om gestructureerd de verkeersveiligheids situatie in beeld te brengen. De piramide bestaat uit 5 lagen van kenmerken die betrekking hebben op de verkeersveiligheid in een gebied en elkaar beïnvloeden. 1) Cultuur en structuur: bijv. geografische, demografische en sociaaleconomische kenmerken. 2) verkeersveiligheidsbeleid: de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid, de verkeersveiligheidsplannen en beschikbare budgetten. 3) prestatie-indicatoren verkeersveiligheid (tussenuitkomsten): het effect van beleidsmaatregelen (betere weginrichting, gedrag op de weg). 4) ongevallen en slachtoffers (einduitkomsten) en 5) maatschappelijke kosten (materiële kosten, medische kosten en afhandelingskosten, maar ook kosten van productieverlies en verlies aan kwaliteit van leven). Zie ook www.verkeersveiligheidsmonitor.nl.

² Mens, weg voertuig komt overeen met de benadering van de 3 E's: Education (mens), Engineering (weg en voertuig) en Enforcement (mens)

		<ul style="list-style-type: none"> • Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag • Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet • Omvang probleem in kaart brengen 			
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijks 2 snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) • Opstelruimte voor fietsers creëren • Oversteken in 2x waar mogelijk • Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren • Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen • Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Veiligere gelijkvloerse kruisingen • Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen • Snelheid meetbaar omlaag • Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen 	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen	VVN, fietsers bond, dorpsraden
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets	<ul style="list-style-type: none"> • Volledig gescheiden hoofdnet fiets. • Fietsplan opstellen • Sociale veilige fietsroutes creëren • Bereik effectieve educatie vergroten • Educatie ouderen op e-bike • Campagne/fietslessen kinderen • Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • Verlichtingscampagnes doorzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) • Toename sociale veiligheid • Veiliger fietsen door ouderen en kinderen • Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval	Fietsersbond

		<ul style="list-style-type: none"> Bereik effectieve educatie vergroten 			
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: bromfietzers	<ul style="list-style-type: none"> Ontheffing speedpedelecs voor op de fietspaden. Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken Educatie helmplicht Snelheidscampagnes Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmdracht, positie op de weg) Van bromfietspad naar fietspad Controle op technische voorschriften 	<ul style="list-style-type: none"> Veilige positie van speedpedelec Betere scheiding brommers en fietsen Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietzers omlaag Meer brom-/snorfietzers die aan alle technische voorschriften voldoen 	Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietzers dat betrokken is bij een ongeval	
	Onervaren verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse e-bike training voor ouderen Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving Dementievriendelijke trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> Toename voertuigbeheersing onder ouderen Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 	Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval	<ul style="list-style-type: none"> Ouderenbond Fietzersbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	Structurele samenwerking met politie opzetten Bereik campagnes vergroten	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed	Politie
	Snelheid in het verkeer (30 km/u)	Handhaving op risicovolle wegen Snelheidsdisplays plaatsen Voorlichtingscampagnes	Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	VVN
	Afleiding in het verkeer	Structurele samenwerking met politie opzetten	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	Politie
	Verkeersovertreders	Handhaving	Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.	Politie

Tabel 9: Doelentabel

De maatregelen die de gemeente Beek de komende jaren kan treffen om bovenstaande doelstellingen te realiseren zijn hieronder uitgewerkt rondom de 3 E's.

Education

Maatregelrichtingen

Nr.	Risicothema	Projecten
1.1	30 en 50 km/u wegen	Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft vooral te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers op dit type wegen. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name aandacht aan gedrag op kruispunten, en gedrag ten opzichte van zwaar verkeer. Als aanvulling kunnen hier ook campagnes uitgevoerd worden die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten.
1.2	Fiets (en e-bike)	Voor de fiets (e-bike) verschilt het per doelgroep wat belangrijk is om aandacht aan te besteden. Belangrijk bij (jonge) fietsers is om (ook) aandacht te besteden aan het thema afleiding. Voor de doelgroep 12 – 14 jaar (einde basisschool, begin voortgezet onderwijs) zijn hiervoor verschillende programma's beschikbaar. Voor de doelgroep ouderen is het belangrijk dat zij veilig kunnen 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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten.
1.3	Bromfiets	Bij bestuurders van bromfietsen spelen risicofactoren als zelfoverschatting en gebrekkige gevaarherkenning een grote rol. Er zijn specifieke projecten voor deze doelgroep die zich daarop richten.
1.4	Ouderen	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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten. Voor oudere automobilisten is het van belang dat zij inzicht krijgen in hun sterke en zwakke punten wat betreft rijvaardigheid. Verder kan er gewerkt worden aan de zwakke punten via speciale educatieprogramma's voor ouderen.
1.5	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen o.a. aan de orde in de programma's voor jonge bestuurders. 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.
1.6	Snelheid in het verkeer	Aandacht dient uit te gaan naar creëren van bewustzijn van het gevaar van te hard rijden en het uitvoeren van campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. Aansluiting bij de landelijke campagnes over rijnsnelheid is zinvol.
1.7	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer dient aan de orde te komen in programma's voor de verschillende doelgroepen, ook oudere (e-)fietsers. Daarnaast verdient het ook aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (bijv. MONO). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.
1.8	Verkeersovertreders	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.

Tabel 10: Maatregelrichtingen Education

Kosten

De kosten van verkeerseducatie zijn afhankelijk van het type educatie of campagneprogramma en daarmee afhankelijk van duur, vorm, aantal deelnemers, etc.

Engineering

Maatregelrichtingen

De categorie 'Engineering' omvat fysieke maatregelen in op-/langs wegen.

Nr	Maatregel	Toelichting
2.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurt ¹ .	Wenselijk is om het wegbeeld in een aantal 30 km/h woonwijken in zijn geheel aan te passen om aan te sluiten bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Focus op een uniform wegbeeld in de gehele wijk met een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden.
2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/u wegen.	Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk. Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist of op de wegen met relatief veel rechtstanden zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door koppeling aan de impuls gelden SPV. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen, het aanleggen van drempels of locatie specifieke ingrepen.
2.3	Verbeteren en/of volledig herinrichten 50 km/u aandachtswegen	Bij het herinrichten of verbeteren van de 50 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang:
2.4	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/u wegen.	<ul style="list-style-type: none">• De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan.• Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken).• Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat)• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
2.5	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang:
2.6	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 11: Maatregelrichtingen Engineering

Kosten

Volledige herinrichting wegen

De kosten van een volledige herinrichting van een 30 km/u weg zijn € 165.000 per 100 meter (uitgaande van klinkerverharding, 5 meter breed, 2 parkeerstroken, trottoirs en 1 drempel of plateau).

Voor de inrichting van de gehele 30 km/u woonwijken leidt dit tot een relatief hoog bedrag. Een geheel nieuw wegbeeld is wenselijk, dus een algehele aanpak heeft de voorkeur boven het aanpakken van specifieke locaties. Een combinatie met andere werkzaamheden zoals rioleringsvernieuwing of algehele wijkvernieuwing zijn wenselijk.

De kosten van een volledige herinrichting van een 50 km/u weg zijn € 180.000 per 100 meter (uitgaande van asfalt verharding, 6 meter breed, vrijliggende fietsvoorzieningen en trottoirs).

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 50 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn deze apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang.

Locatiegerichte maatregelen

Maatwerk is vereist bij maatregelen op locaties. Onderstaand is per type maatregel een inschatting gegeven van de kosten. De kosten zijn op basis van kentallen waardoor er een bandbreedte (+ of -) op zit. Het betreft de kosten op investeringsniveau inclusief opslagen. De maatregelen komen overeen met de maatregelen als genoemd in de factsheet 'Snel van start met effectieve maatregelen' van het Kennisnetwerk SPV.

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke maatregel	Kostenindicatie
Snelheidsremmende maatregelen	• 30 km/u wegen	Kruispuntplateaus	€ 30.000 per stuk
		Drempels	€ 15.000 per stuk
		Uitritconstructies	€ 25.000 per stuk
		Wegversmalling	€ 10.000 per stuk
		Klinkerverharding i.p.v. asphalt	€ 115 per m2
Oversteekvoorzieningen	• 30 km/u wegen	Middengeleider	€ 35.000 per stuk
	• 50 km/u wegen	Zebrapad per stuk	€ 1.200 per stuk
Voetgangervoorzieningen	• 30 km/uur wegen • 50 km/uur wegen	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• Fiets	Vrijliggend fietspad 1-zijdig	€ 450 per meter
		Vrijliggend fietspad 2-zijdig	€ 650 per meter
		Verbreden fietspad	€ 115 per meter
		Kantmarkering	€ 10 per meter
		Saneren fietspaaltjes en verticale elementen	€ 80 per stuk
		Saneren verticale stoerpranden	€ 60 per meter
		Vlakke verharding: rood asphalt	€ 90 per m2
		Vlakke verharding: rode tegels	€ 80 per m2
		Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom	€ 7.500 per stuk
		Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	€ 7.000 per 10 meter
Parkeren	• 50 km/u wegen	Opheffen parkeerstroken	€ 450 per parkeervak
Middengeleider	• 50 km/u wegen	Aanbrengen 3m breed	€ 550 per meter
		Overrijdbare strook	Enkel als onderdeel van reconstructie: + € 60 per meter
Kruispuntoplossing	• 50 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko)
		VRI	€ variabel

Tabel 12: Locatiegerichte maatregelrichtingen Engineering

Enforcement

Maatregelrichtingen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

Nr	Maatregel	Toelichting
3.1	Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/beleid Beek	Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's gebord. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals en fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie in Beek dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Beek maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een alcoholmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Beek. Meer informatie hierover staat op: https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf
3.3	Opzet afleidingsmeetnet	Afleiding in het verkeer is een risico in Beek maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een afleidingsmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Beek.
3.4	Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen	De bestaande snelheidscontroles worden doorgezet. Daarnaast worden ook snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. De vormtoets maakt deze wegen inzichtelijk. Combineer dit met een aanstaande reconstructie om politie/OM te laten zien dat de correcte inrichting wel wordt gerealiseerd. Gebruik o.a. <ul style="list-style-type: none">• Snelheidsdisplays• Mobiele radarsets• Laserguns• Digitale flietspalen• Trajectcontrole
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaging in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden.
3.6	Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

Tabel 13: Maatregelrichtingen Enforcement

Inzet op verkeershandhaving vergt voornamelijk regelmatig overleg van de betrokken partijen. Een aantal praktische punten en inspirerende voorbeelden om dit goed vorm te geven kan helpen om samen in gesprek te gaan. Dit is opgenomen in de factsheet 'Effectieve verkeershandhaving' van het kennisnetwerk SPV.

Kosten

De kosten voor bovenstaande activiteiten liggen grotendeels bij de politie/OM. De kosten voor de gemeente betreffen met name ambtelijke inzet van naar inschatting ca. 0,1 Fte per jaar.

Uitvoering van het SPV

De komende jaren gaat de gemeente Beek aan de slag met het aanpakken van de risicothema's. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

Uitwerken concrete maatregelprogramma's

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda dienen maatregelpakketten en een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes. Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV. Het maatregelprogramma dient in lijn te zijn met het SPV.

Inbedding in andere beleidsplannen

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het GVVP en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

Opzetten monitoring

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

Update risicoanalyse

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering

Toelichting op de relatie tussen risicogestuurd werken en het verkrijgen van inzicht in de verkeersveiligheidsproblematiek van een gemeente via redenerlijnen in de piramidestructuur.



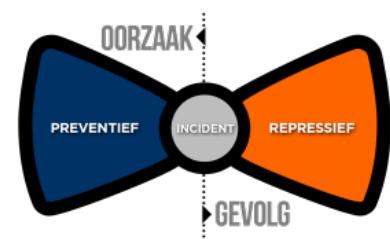
Figuur 17: Beleidspiramide verkeersveiligheid

Visie op 'risico' in het verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsrisico wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven: $Ongeval = Risico \times Expositie^1$. Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Belangrijk hieruit is dat een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kan kennen (bij een beperkte expositie).

Alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) is daardoor onvoldoende, vooruit kijken naar de locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV aanpak.

Het risico kan met een gelijke formule weergegeven worden: $Risico = Kans \times Ernst$. Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Van belang is om hierbij twee dingen te onderscheiden. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen en het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail). Onderstaand is middels het vlinderdasmodel (figuur 1) de oorzaak en gevolg weergegeven.



Figuur 18: Vlinderdasmodel

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt teneinde ook passende maatregelen erbij te definiëren.

Een oorzaak / ongevalsrisico² is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer
- De kenmerken van het verkeer (massa / kwetsbaarheid).

De afloop / slachtofferrisico³ is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig na het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa / kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken / vergevingsgezindheid)

Van bovenstaande is vooral belangrijk dat de samenkomst van deze kenmerken leiden tot een risico. Het samenspel van de kernmerken leidt tot een bepaald risiconiveau, alleen snelheid als kenmerk is onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

2 *Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval.*

3 *Het slachtofferrisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval.*

BIJLAGE 2: Bronnenoverzicht

Voor de risicoanalyse zijn de volgende informatiebronnen gebruikt:

- Risicokompas (Hastig)
- VIA (2016-2020)
 - Ongevallenstatistieken
 - BLIQ-rapportage
- VeiligheidNL rapportages:
 - Voetgangers 2018
 - Fietsongevallen in Nederland 2016
 - Verkeersongevallen 2018
- Boeteoverzicht CBS (2014-2019)
- Rapportage Lichtvoering fietsers (I&W 2018)
- Rapportage Rijden onder invloed (2002-2017)
- Participatiepunt VVN (2019)
- CBS (2015-2020)
 - Wagenpark
 - Leeftijdsklasse
 - Bevolkingsopbouw
- Voorzieningen via OpenStreetMap (2021)
- Vormtoets (aangeleverd door gemeente)
- NWB-weglengtes per snelheids categorie (2020)
- EenVandaag opiniepanel, 2015
- Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting', SWOV, 2015
- Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, SWOV, 2011
- Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, CROW, 2015
- Interpolis Barometer, 2019
- Klimaatmonitor, 2019