

RAPPORT

SPV Maatregelpakket Beek

Klant: Gemeente Beek

Referentie: BH7030MIRP22

Status: Definitief/00

Datum: 4 mei 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPV Maatregelpakket Beek

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7030MIRP22
Status: 00/Definitief
Datum: 4 mei 2022
Projectnaam: SPV Beek
Projectnummer: BH7030
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Tom Steijns

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 4 mei 2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 4 mei 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

Inhoud

	Disclaimer	1
1	Inleiding	2
2	De prioritaire risicothema's van de gemeente Beek	3
3	Doelen	4
4	Maatregelen	7
	Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Beek	16
4.1.1	Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	19

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 Beek opgesteld.

1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Beek 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 Beek 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 Beek een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Beek 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 Beek

Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's en aandachtspunten van de gemeente Beek naar voren gekomen:

Prioritaire risicothema's:

- 30 km/u wegen
- 50 km/u wegen
- Fiets
- Bromfiets
- Ouderen
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

Aandachtspunten

- 60 km/u wegen rondom het vliegveld
- Landbouwverkeer in het buitengebied
- Hellingen en hellingspercentages

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	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 - Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. 1.A2 - Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) 1.A3 - Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen 1.A4 - Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 1.A5 - Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers 1.A6 - Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag 1.A7 - Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 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/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsers bond Dorpsraden Politie
	<ul style="list-style-type: none"> 2. 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 - Jaarlijks 2 snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) 2.A2 - Opstelruimte voor fietsers creëren 2.A3 - Oversteken in 2x waar mogelijk 2.A4 - Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 2.A5 - Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen 2.A6 - Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 - Veiligere gelijkvloerse kruisingen 2.B2 - Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen 2.B3 - Snelheid meetbaar omlaag 2.B4 - Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN, fietsers bond, dorpsraden
Risicogroepen en -modaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> 3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets 	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 - Volledig gescheiden hoofdnet fiets. 3.A2 - Fietsplan opstellen 3.A3 - Sociale veilige fietsroutes creëren 3.A4 - Bereik effectieve educatie vergroten 3.A5 - Educatie ouderen op e-bike 3.A6 - Campagne/fietslessen kinderen 3.A7 - Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 3.A8 - Verlichtingscampagnes doorzetten 3.A9 - Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 - Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 3.B2 - Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3.B3 - Toename sociale veiligheid 3.B4 - Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 3.B5 - Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond
	<ul style="list-style-type: none"> 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: bromfietsers 	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 - Ontheffing speedpedelecs voor op de fietspaden. 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 - Veilige positie van speedpedelec 4.B2 - Beter scheidingsbrommers en fietsen 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none">

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> • 4.A2 - Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken • 4.A3 - Educatie helplicht • 4.A4 - Snelheidscampagnes • 4.A5 - Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmdracht, positie op de weg) • 4.A6 - Van bromfietspad naar fietspad • 4.A7 - Controle op technische voorschriften 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.B3 - Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan • 4.B4 - Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag • 4.B5 - Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen 		
	<ul style="list-style-type: none"> • 5. Onervaren verkeersdeelnemers: ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 - Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • 5.A2 - Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen • 5.A3 - Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving • 5.A4 - Dementievriendelijke trottoirs 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 - Toename voertuigbeheersing onder ouderen • 5.B2 - Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouderenbond • Fietsersbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	<ul style="list-style-type: none"> • 6. Rijden onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 - Structurele samenwerking met politie opzetten • 6.A2 - Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	<ul style="list-style-type: none"> • 7. Snelheid in het verkeer (30 km/u) 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 - Handhaving op risicovolle wegen • 7.A2 - Snelheidsdisplays plaatsen • 7.A3 - Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN
	<ul style="list-style-type: none"> • 8. Afleiding in het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 - Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	<ul style="list-style-type: none"> • 9. Verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.A1 - Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Beek

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Beek 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 Beek 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
- Risicolocatie /-gedrag
- 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 verantwoordelijke partij(en) voor de uitvoering benoemd.

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

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling			Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
	Neerbeek									
Laag	➤ Project: 30 km/u wegen in Neerbeek	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A5 1.A6 1.A7 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 	<p>Neerbeek is een kern met als voornaamste functie wonen. Ingesloten door de A76 in het noorden en de Prins Mauritslaan in het westen vallen vrijwel alle overige wegen binnen de gestelde 30 km/u zone.</p> <p>De functie, de vormgeving en het gebruik van deze wegen komen niet allemaal met elkaar overeen, zo blijkt ook uit de eerder gemaakte vormtoets. In principe zijn alle wegen erftoegangswegen. Echter, een aantal belangrijke elementen betreffende een bijpassende weginrichting ontbreken hierbij. Allereerst zijn vrijwel alle rijbanen te breed en in asfaltverharding uitgevoerd, zonder dat daarbij gebruik gemaakt is van (voldoende) snelheidsremmende maatregelen. Tevens is de voorrang op zijstraten vaak niet correct en herkenbaar geregeld. Deze combinatie van ontwerpkeuzes maakt dat de wegen snelrijden toelaten en dat ze hier in sommige gevallen zelfs impliciet toe uitnodigen, wat bevestigd wordt door v85 metingen.</p> <p>Het suboptimale wegontwerp en het bijpassende rijgedrag zorgt voor een brede vorm van verhoogd risico, waarbij kwetsbare verkeersdeelnemers ondergeschikt is. Sinds 2015 hebben er dan ook al 17 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan zeker een met letsel.</p>	<p>Om het risicoprofiel te verlagen ligt er een opgave om alle 30 km/u wegen in Neerbeek te vermaken naar volwaardige ETW30-wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig, om zo de kwetsbare verkeersdeelnemer optimaal te beschermen en de veiligheid te verhogen. Dit houdt in dat er over de gehele lengte elementenverharding (€115/str.m) (uitgaande van gem. b=5.8m) toegepast wordt, dat er op iedere 100 meter snelheidsremmende maatregelen (€3.000/stuk – 9.500/stuk) en bij ieder kruispunt kruispuntplateaus (€40.000/stuk) geplaatst worden. De bedoeling is dat deze maatregelen tezamen zorgen voor een betere inrichting, geloofwaardiger snelheidsregime en daarmee positieve verkeersstromen weg te leiden van minder gunstige plekken. Voor de Bloote weg / Herenhofstraat worden tevens mogelijkheden voor een fietsstraat gezien. De maatregelen samen moeten zorgen voor een vermindering van het aantal ongelukken.</p>	<p>Afname aantal snelheidsoverschrijdingen</p> <p>Afname aantal ongevallen</p>	Zie maatregel	Gemeente
Middel	➤ Aldenhofstraat, Neerbeek					<p>De Aldenhofstraat (800m) is een straat binnen Neerbeek die specifiek opvalt. Deze straat heeft een erftoegangsfunctie, maar trekt door zijn centrale rol in Neerbeek (lange doorgaande route door dorp en aansluiting knooppunt A76 - Pr.Mauritslaan) een relatief grote stroom verkeer. De weg laat in zijn inrichting echter niet goed zien dat het hier een erftoegangsweg betreft. De weg is breed, geasfalteerd en kent weinig (natuurlijke) snelheidsremmende maatregelen.</p>	<p>De Bloote weg en Herenhofstraat (tot. 650 m) zijn binnen Neerbeek extra relevant vanwege de hoeveelheid jonge weggebruikers die zij dienen. Niet alleen gebruiken veel jongere (en daarmee extra kwetsbare) fietsers deze route om naar de sportvelden te komen, deze route is ook van groot belang voor verschillende schoolroutes. De aanwezigheid van deze groep weggebruikers levert een verhoogd risicoprofiel op, en geeft daarmee extra urgentie aan de lokale veiligheidsopgave.</p>		€380.000	
Hoog	➤ Bloote weg, Herenhofstraat (rondom sportvelden)							€210.000		
Middel	➤ Spaubeekerstraat bibeko, Neerbeek	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 3. fiets 4. bromfiets 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A5 1.A6 1.A7 <ul style="list-style-type: none"> 3.A7 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 <ul style="list-style-type: none"> 3.B1 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 3.C1 4.C1 	<p>De Spaubeekerstraat geldt als doorgaande route tussen Beek en Spaubeek door Neerbeek. De route wordt gebruikt door zowel basis als middelbare scholieren (langs en kruisend). Deze schoolroutes en het feit dat het een doorgaande route betreft voor verscheidene andere fietsbestemmingen leiden tot extra verplaatsingen van langzame verkeersdeelnemers. Ondanks het relatief hoge gebruik kent de Spaubeekerstraat geen goede fietsvoorzieningen en onoverzichtelijke kruispunten, met risicovolle interactie tussen de verschillende modaliteiten als gevolg. Aanvullend zorgt de mogelijkheid tot het parkeren van de auto langs de route voor een extra mogelijkheid tot interactie en zorgt het gebrek aan wegmarkeringen voor onduidelijkheid. De gebrekkige verkeersveiligheid blijkt eveneens uit de negatieve</p>	<p>Er ligt voor de Spaubeekerstraat een duidelijke opgave om de verkeersveiligheid voor fietsers als meest kwetsbare modaliteit te verhogen. Er is op verschillende manieren invulling te geven aan deze opgave: door het bewustzijn van elkaars aanwezigheid te verhogen, door de snelheid te verlagen en door het aantal conflicten met andere partijen te verlagen.</p> <p>Het verhogen van het bewustzijn van elkaar en het verlagen van de snelheid kan gedaan worden door de weg volledig in te richten als ETW30, conform de richtlijnen duurzaam veilig</p>	<p>Afname aantal geregistreerde ongevallen, waarbij fietser en/of bromfietser bij betrokken zijn</p>	€200.000 + handhaven + circulatieplan	Gemeente, Politie

						CROSS-veiligheidsscore die deze weg heeft, die wijst op een combinatie van hoge rijsnelheden en relatief veel ongelukken.	(d.w.z. elementenverharding, snelheidsremmende maatregelen kruispuntplateaus). Aanvullend wordt voor deze specifieke casus de mogelijkheid genoemd om te handhaven op de snelheid, tussen de sportvelden en de bocht) om zo extra te verzekeren dat automobilisten zich aan de gestelde snelheid houden. Verder kan het aantal conflicten tussen verschillende modaliteiten verlaagd worden door het verkeerscirculatieplan op een strategische manier in te zetten. Verkeer in sommige slechts een richting op laten rijden of om laten rijden via wenselijkere routes kan daarmee bijdragen aan de veiligheid.				
	Spaubeek: 50 → 30										
Hoog	➤ Dorpstraat, Spaubeek	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 2. 50 km/u wegen 3. Fiets 4. Bromfiets 5. Ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A5 1.A4 1.A6 1.A7 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 	<p>Deze aaneengesloten wegen kennen een maximumsnelheid van 50 km/u en vormen 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 wegenschakeling 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 fietsuggestiestroken, 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).</p>	<p>Het verlagen van het risico op deze wegen is een belangrijke stap richting het veiliger maken van het Beekse verkeer. Om dit te realiseren dienen er twee stappen gemaakt te worden, terwijl de functie van de weg in het oog gehouden moet worden.</p> <p>Het snelheidsregime moet op deze wegen verlaagd worden en het moet teven geloofwaardig worden. Doordat de wegen een belangrijke stroomfunctie hebben is het niet zondermeer geschikt een ETW30 ontwerp toe te passen. In plaats daarvan is het gewenste eindbeeld een GOW30 ontwerp.</p> <p>Voor GOW30 zijn nog geen concrete inrichtingskenmerken geformuleerd. Er moet gedacht worden aan kenmerken van de ETW30, zoals snelheidsremmende maatregelen, elementenverharding en kruispuntplateaus, terwijl ook de stroom en uitwisselfunctie in beeld blijven. Als kostenindicatie wordt in deze berekening gewerkt met de eenheidsprijs €415 per strekkende meter voor de overgang van GOW50 naar ETW30.</p> <p>Om het snelheidsregime nog verder af te dwingen, is er ook de wens uitgesproken om te handhaven op de snelheid</p> <p>Al met al is het doel dat niet zozeer het aantal, maar vooral de sterkte van de conflicten op deze wegen afneemt.</p>	<p>Afname gereden snelheid en afname snelheidsoverschrijding</p> <p>Afname aantal ongelukken waarbij fietsers, bromfietzers of senioren betrokken zijn</p>	€700.000 + handhaving	Gemeente, Politie	
Hoog	➤ Kupstraat, Spaubeek		<ul style="list-style-type: none"> 2.A5 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 				€200.000 + handhaving		
Hoog	➤ Soppestraat, Spaubeek			<ul style="list-style-type: none"> 3.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 				<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 		€175.000 + handhaving
Hoog	➤ Zandstraat, Spaubeek				<ul style="list-style-type: none"> 5.C1 						€300.000 + handhaving

Hoog	<ul style="list-style-type: none"> Spaubeeklaan, Spaubeek 								€700.000 + handhaving	
Spaubeek: Afrit A76										
Middel	<ul style="list-style-type: none"> Op het Veldje, Spaubeek 	<ul style="list-style-type: none"> 3. Kwetsbaar: fiets 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 3.B4 3.B5 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 	<p>Afrit 3 (Spaubeek) van de A76 geeft ter hoogte van NS-station Spaubeek de mogelijkheid om al rijdend in westelijke richting de snelweg te verlaten. Een ideale afrit voor automobilisten naar het noordwestelijk gebied van Spaubeek. De afrit wordt goed gebruikt, en dat is te merken op het onderliggende wegennet. De weg 'Op het veldje' is echter niet ingericht als een duidelijk gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg. De hoge verkeersintensiteit volgend van de afrit in combinatie met het tegenstrijdige ontwerp zorgt voor een problematische functiemenging. Gevolg van deze functiemenging is dat er een te hoge intensiteit en snelheid is op deze weg, wat tot een verhoogd risico op ongevallen leidt. Gelukkig heeft zich tot dusver slechts één geregistreerd ongeluk voorgedaan, wat zich beperkte tot blikshade</p>	<p>Er ligt een belangrijke opgave om de omwonenden van de straat 'op het veldje' via een veilige gebiedsontsluitingsweg hun huis te bereiken. De belangrijkste manier om dit te bereiken is door de intensiteit te verlagen. Veruit het meest effectieve instrument om dit te bereiken is de noordelijk gelegen afslag van de A76 te sluiten. Dit is echter een complexe keuze, daar deze afrit een belangrijke toegangsfunctie vervult voor overige gebieden in Spaubeek en de verkeersspreiding in het bredere regio. Dit vraagstuk is op het moment van schrijven nog niet uitgekristalliseerd en is afhankelijk van meerdere ontwikkelingen.</p>	Afname intensiteit	Te bepalen	Gemeente, provincie, Gemeente, provincie
Laag	<ul style="list-style-type: none"> Heggerweg, Spaubeek 					<p>De Heggerweg bevindt zich tussen Spaubeek en Nagelbeek, een stukje ten oosten van de hiervoor genoemde 'afrit 3 - A76 Spaubeek'. De weg loopt parallel aan de A76 en heeft momenteel geen grote veiligheidsopgave. De problematiek en daarmee prioriteit zou echter wel veranderen wanneer de 'afrit 3 - A76 Spaubeek' gesloten zou worden. De Heggerweg wordt hiermee het enige alternatief voor automobilisten die vanuit het oosten naar Spaubeek rijden. De weg is niet berekend op dergelijke intensiteiten, wat een potentieel risico oplevert.</p>	<p>Zodra de afrit gesloten wordt ontstaat er op deze weg naar alle waarschijnlijkheid een nieuw uitdaging door de verhoogde intensiteit. Deze nieuwe uitdaging moet integraal meegenomen worden in de besluitvorming omtrent het afsluiten van de afrit en desgewenst gecompenseerd worden. Mogelijkheden om dit te doen zijn het opwaarderen van de Heggerweg of het plaatsen van een andere afrit op een gunstiger locatie.</p>	Niet overschrijden van functionele weggcapaciteit	Te bepalen	
Spaubeek: overig										
Laag	<ul style="list-style-type: none"> Hobbelrade, Manageweg, Genhout/Spaubeek 	<ul style="list-style-type: none"> 3. Kwetsbaar: fietsers 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B4 3.B5 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 	<p>De Hobbelrade en Manageweg liggen in elkaars verlengde en verbinden tezamen Spaubeek met Genhout. Vooral het aan Spaubeek gelegen deel van de weg is bijzonder smal, wat zorgt voor moeilijkheden bij passerend verkeer. Een enkele passeerhaven biedt op sommige stukken een korte oplossing, maar over het algemeen is dit niet voldoende. Dit is enerzijds hinderlijk voor automobilisten die graag snel door het gebied reizen, maar wordt helemaal problematisch wanneer er ook nog fietsers en zwaar landbouwverkeer in beeld komen. Deze gevaarlijke combinatie van verschillende gewichten en snelheden in een beperkte ruimte zorgt voor een onwenselijke situatie. Gelukkig heeft zich dit tot dusver nog niet geuit in een hoog aantal ongevallen. Sinds 2015 zijn er vier geregistreerde ongevallen geweest, allen zonder letsel.</p>	<p>Het verkeer moet meer ruimte krijgen om het aantal conflicten te verlagen. Omdat het de Hobbelrade bij Spaubeek een holle weg is, is het niet zomaar mogelijk de weg te verbreden. Er moet dus gewerkt worden binnen de mogelijkheden die er wel zijn. Een voorstel hierin het inpassen van circulatiemaatregelen. Dit zou er voor zorgen dat verkeer op deze straat nog maar een kant op rijd, waarvoor deze weg wel voldoende breed is. De terugrichting kan dan lopen via de Spaubeeker Groenesteeg. Hiermee daalt het aantal conflicten naar verwachting stevig.</p>	Afname aantal geregistreerde ongevallen Toename gereden rijnsnelheid, tot de gegeven snelheidslimiet	Te bepalen	gemeente

Middel	➤ Project 30 km/u wegen in Spaubeek	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A5 1.A6 1.A7 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 	<p>Buiten de doorgaande route door Spaubeek kent deze kern een aantal erftoegangswegen die toegang bieden tot verschillende woongebieden. De erftoegangswegen in Spaubeek zijn grotendeels ingericht volgens verouderde ontwerpstandaarden. Vrijwel alle wegen zijn breed, geasfalteerd en recht, waarmee ze hardrijders in de hand werken. Iets wat bevestigd wordt in de lokale verkeersstatistieken. Op een plek als een woonerf is dit extra problematisch, gezien de aanwezigheid van jonge kinderen die verassende bewegingen kunnen maken en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Tezamen zorgt dit voor een verhoogd risico op ongevallen.</p>	<p>Voorgesteld wordt om alle erftoegangswegen in Spaubeek in te richten als ETW30 volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig. Dit houdt in dat er elementenverharding (€115/str.m) gebruikt wordt, dat er op iedere 100 meter snelheidsremmende maatregelen (gem. €5.500/stuk) en plateaus bij kruispunten (€40.000/stuk) geplaatst zouden worden. Belangrijk is echter dat het hier maatwerk zou moeten betreffen, omdat het een bedrijventerrein en winkelgebied betreft.</p>	Afname aantal geregistreerde ongevallen	Zie maatregel	
Beek: 80 km/u wegen										
Hoog (enkel deel zonder fietspad)	➤ Adsteeg bubeko, Beek									
Hoog	➤ Schimmerterweg, Beek	<ul style="list-style-type: none"> 3. Fiets 4. Bromfiets 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 3.B4 3.B5 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 4.C1 	<p>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 mede daardoor een ongelofwaardige snelheidslimiet. De route geldt echter als doorgaande (sluip)route en wordt veel gebruikt door landbouwverkeer, maar ook door (race)fietsers en bromfietsers. 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.</p>	<p>Deze weg moet veiliger, en dan met name voor de kwetsbare weggebruikers op tweewielers. Dit zou kunnen door een breder wegprofiel te kiezen en vrijliggende fietspaden te gebruiken in combinatie met ruime bermen en geleiderail tussen de rijbanen. Echter, gezien de omvang van de weg is het afwaarderen naar een GOW 60 km/u een pragmatischere keuze. Hiervoor is hetzelfde profiel te gebruiken, maar moeten enkele wijzigingen gemaakt worden. Dit betreft het nieuw belijnen van de weg, het evt. aanleggen van rode fietssuggestiestroken, het plaatsen van snelheidsremmende maatregelen en het gelijkwaardig inrichten met andere 60 km/u wegen door middel van een kruispuntplateau. Om te verzekeren dat men zich goed aan de snelheid houdt wordt tevens voorgesteld om te handhaven op de snelheid door middel van controles.</p>	<p>Afname gereden snelheid en snelheidsoverschrijding</p> <p>afname aantal ongelukken</p>	€250.000 + handhaving	Gemeente, Politie
Beek: GOW in centrum										
Hoog	➤ Maastrichterlaan, Beek		<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A5 1.A6 1.A7 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 	<p>De gebiedsontsluitingswegen in het centrum van Beek kennen grotendeels een 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 gebiedsontsluitingswegen 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.</p>	<p>Er ligt voor deze wegen een duidelijke opgave: het risico moet lager en dat moet gedaan worden door de hoeveelheid conflicten te verminderen, de impact van de verschillende conflicten te verkleinen of een combinatie van beiden. Tegelijkertijd moet ook de stroomfunctie van de weg gerespecteerd worden.</p> <p>Een belangrijke stap in het verminderen van het aantal conflicten is het aanleggen van vrijliggende fietspaden, zodat weggebruikers van verschillende snelheden en gewichten uit elkaar gehaald worden. Het verminderen van de potentiële impact kan door het snelheidsregime te verlagen</p>	<p>Afname gereden snelheid en afname snelheidsoverschrijding</p> <p>Afname aantal ongelukken waarbij fietsers, bromfietsers of senioren betrokken zijn</p>	<p>GOW50</p> <ul style="list-style-type: none"> €135.000 <p>GOW30</p> <ul style="list-style-type: none"> €150.000 <p>GOW50</p> <ul style="list-style-type: none"> €115.000 <p>GOW30</p> <ul style="list-style-type: none"> €125.000 <p>GOW50</p> <ul style="list-style-type: none"> €325.000 <p>GOW30</p> <ul style="list-style-type: none"> €350.000 	Gemeente
Hoog	➤ Wolfeynde, Beek	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 2. 50 km/u wegen 3. Fiets 4. Bromfiets 5. Ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.A5 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B4 3.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 3.C1 4.C1 					
Hoog	➤ Prins Mauritslaan, Beek		<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 5.C1 					

Projectgerelateerd

					<p>belangrijke rol spelen. Allereerst wonen er in dit gebied relatief veel jongeren tot 15 jaar en zorgen de locatie van basis en middelbare scholen ervoor dat veel fietsroutes door deze buurt lopen. Aanvullend daarop trekken ook de sportvelden ten noorden van Beek veel jeugdige fietsers.</p> <p>Het is algemeen bekend dat onervaren deelnemers een verhoogd risico lopen in het verkeer. Uit de statistieken is niet op te halen hoeveel jeugdigen exact betrokken zijn bij specifieke ongelukken, maar opvallend is wel dat er aan de oostzijde van Beek bovengemiddeld veel ongelukken plaatsvinden met letsel als gevolg.</p>	<p>toepassen van richtlijnen ETW 30 duurzaam veilig. Echter, voor dit gebied ligt er een extra uitdaging om jeugdige fietsers te beschermen. Mogelijkheden om dit te doen zijn door extra aandacht te geven aan snelheidsremmende maatregelen, attentie verhogende bebording en inrichtingen als fietsstraat</p>			
Laag	➤ Beek zuidzijde				<p>De zuidzijde van Beek is een relatief kleiner gebied. Karakteristiek voor deze buurt is de relatief hoge populatiedichtheid in combinatie met de oververtegenwoordiging van 65+'ers. Deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers is niet altijd meer zo comfortabel in het verkeer als dat ze ooit waren. Een niet vergevend wegontwerp, zoals dit nu op veel plekken bestaat in dit gebied, zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen. Gunstig is dat de straten in dit gebied aan de zijde van het dorpscentrum al relatief goed zijn ingericht</p>	<p>De kwetsbare oudere verkeersdeelnemer toont de noodzaak in om ook deze wijk naar de huidige standaarden te herinrichten. Hiervoor dienen allereerst alle straten volledig als ETW30 ingericht te worden. Aanvullend kan er gedacht worden aan attentieverhogende borden, veiligere oversteekvoorzieningen, ruimere parkeerplaatsen en overzichtelijke wegen.</p>			
Laag	➤ Beek westzijde				<p>Net als de zuidzijde van Beek, is ook de westzijde een relatief kleiner gebied. Dit gebied conformeert zich grotendeels aan het algemene patroon waarin er te brede rijbanen zijn, er te hard gereden wordt en waarin kwetsbare verkeersdeelnemers ondergeschikt zijn. Een opvallende uitschieter hierbij is het meest zuidelijke deel van de Julianalaan, waarop de snelheid sterk overschreden wordt. Kijkend naar het wegontwerp is dit niet gek. De asfaltstrook van 12 meter (wel met fietssuggestiestroken) nodigt sterk uit tot hardrijden.</p>	<p>De belangrijkste stap is om de wegen in dit gebied in te richten volgens de richtlijnen ETW30 duurzaam veilig. De bedoeling is dat dit zorgt voor beter rijgedrag en daarmee een verlaagd risico op ongevallen.</p>			
Middel	➤ Beek centrum – Neerbeek (gekoppeld aan wegen rondom sportvelden)				<p>Het centrum van Beek kent tal van winkels en horecagelegenheden. Dit trekt een brede combinatie van verkeersdeelnemers: ontspannen voetgangers, haastige logistieke partijen met grote voertuigen en parkerende auto's zijn hier slechts een greep uit. In de soms beperkte ruimte van (deels) historische straten voeren deze partijen verschillende bijzondere manoeuvres uit, waarmee de kans op ongelukken zeker aanwezig is. Brede rijbaan, hard rijden, kwetsbare verkeersdeelnemers nu ondergeschikt</p>	<p>Het is van belang dat verkeersgebruikers van elkaar op de hoogte zijn en genoeg ruimte hebben om hun manoeuvres te maken. Een goed ontwerp van de wegen en het netwerk helpt hierbij. Dit begint bij het toepassen van de richtlijnen Duurzaam veilig, maar minimaal net zo belangrijk hierbij is om bewust keuzes te maken in het ruimtegebruik. Welke weggebruiker wordt prioriteit gegeven. Dit kan enerzijds door wegontwerp (bredere stoepen of ruimere parkeerplaatsen), maar bijvoorbeeld ook door duidelijke circulatieplannen.</p>			
	Beek: overig								
Laag	➤ Maastrichterlaan bubeko, Hoogkuil, Beek	<ul style="list-style-type: none"> • 3. Kwetsbaar: fiets 	<ul style="list-style-type: none"> • 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B1 • 3.B4 • 3.B5 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.C1 <p>Beek ligt tussen twee afritten op de A2, de zuidelijk gelegen afrit '50: Ulestraten' en de noordelijk gelegen '46: Elsoo'. Aan de zuidkant vormen de twee in elkaars verlengde liggende wegen 'Hoogkuil' en 'Maastrichterlaan' de voornaamste route naar de eerst genoemde afslag (50: Ulestraten). Deze 80 km/u weg vormt een vlotte verbinding naar de snelweg, maar laat het tegelijkertijd op sommige verkeersveiligheidsaspecten afweten. Zo is de weg met name vrij smal, wat terugkomt in het feit dat de verschillende banen niet van elkaar gescheiden zijn middels een geleider of brede berm. Tevens beperken</p>	<p>De Maastrichterlaan en de Hoogkuil moeten veiliger. Helaas is het wegontwerp vaak ook aan lokale omstandigheden gebonden. Hierdoor lijkt het niet mogelijk om deze weg ruimer te herontwerpen. Met de kennis dat de ruimte er niet is om dit anders te doen, moet gekeken worden wat er binnen de beperkte ruimte wel kan. Als oplossing is hiervoor genoemd het inrichten van de weg als 60 km/u</p>	<p>Afname van het aantal ongevallen</p> <p>Afname van het aantal ernstige ongevallen, met letsel of overlijden</p>	€30.000	gemeente

						bomen aan beide zijden van de weg de obstakelvrije zone. Twee aspecten waarvan het wenselijk is dat een 80 km/u weg hieraan zou voldoen. Dat dit niet geheel zonder risico is blijkt uit het aantal geregistreerde ongelukken dat er heeft plaatsgevonden. Sinds 2015 zijn dit vijf ongevallen met enkel materiele schade, 5 ongevallen met letsel en 1 dodelijk ongeval.	door het plaatsen van markeringen op de weg en markeringen aan de zijkant van de weg. Door de lagere snelheid maken automobilisten minder gebruik van de bestaande marges, hebben ze meer reactietijd en zijn eventuele ongelukken minder risicovol. De bedoeling is dat hiermee dus het aantal ongevallen en de ernst ervan afneemt.			
Middel	➤ Bedrijventerrein Makado, Beek	<ul style="list-style-type: none"> 2. 50 km/u wegen 3. Fiets 4. Bromfiets 5. Ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.A5 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B4 3.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 3.C1 4.C1 5.C1 	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. Deze interacties tussen verkeer van verschillend gewicht en snelheid zorgen voor een verhoogd risico op ernstige ongevallen. Sinds 2016 hebben er 28 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden in dit gebied, waarvan 2 met letsel.	Dat er gevarieerd verkeer rijdt in dit gebied zal zo blijven, maar om dit veilig plaats te laten vinden dienen er maatregelen genomen te worden op het gebied van wegontwerp. Voorgesteld wordt om het gehele gebied (ca. 4km weg) in te richten als ETW30 volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig. Dit houdt in dat er elementenverharding (€115/str.m) gebruikt wordt, dat er op iedere 100 meter snelheidsremmende maatregelen (gem. €5.500/stuk) en plateaus bij kruispunten (€40.000/stuk) geplaatst zouden worden. Belangrijk is echter dat het hier maatwerk zou moeten betreffen, omdat het een bedrijventerrein en winkelgebied betreft.	Afname van het aantal ongevallen	€1.500.000	
Laag	➤ Veldekelaan, Beek	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 2. 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A5 1.A4 1.A6 1.A7 2.A5 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 2.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 2.C1 	De Veldekelaan vertoont alle karakteristieken van gebiedsontsluitingsweg voor 50 km/u (GOW50). De 800 meter lange weg is geasfalteerd, heeft vrijliggende fietspaden en is relatief breed. Vanuit het verkeersnetwerk gezien is het een wat bijzondere weg. Binnen het woongebied wat de weg nu bedient loopt direct parallel aan deze straat de Prins Mauritslaan, welke een vergelijkbare functie heeft. Deze Prins Mauritslaan is echter ontwerptechnische van hogere kwaliteit en ligt logischer in het netwerk als ontsluitingsweg door zijn direct aansluiting op de noordelijk gelegen A76 en de zuidelijk gelegen aansluiting op de A2 en Geverik. Op dit moment is de Veldekelaan een suboptimaal ontworpen weg die een overbodige functie vervult, waardoor er onnodige risico's op het gebied van snelheid worden gecreëerd.	Voorgesteld wordt om deze weg te afwaarderen naar een ETW30 weg, en dan gelijk volgens de principes van duurzaam veilig. Voor deze metamorfose dient een reeks aan veranderingen gedaan te worden. Zo dient de weg voorzien te worden van elementenverharding (€115/str.m), snelheidsremmende maatregelen (€5.500/stuk) en kruispuntplateaus (€40.000/stuk).	Afname intensiteit Afname gereden snelheid	€325.000	
Genhout										
Laag	➤ Bibeko Genhout (excl. Grootgenhouterstraat, Putbroekerweg, Kleingenhouterstraat)	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 1.A4 1.A6 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 	Genhout (en Klein Genhout) zijn twee van de relatief kleinere kernen binnen de gemeente Beek. Beide kernen kenmerken zich door een grotere doorgaande route door het dorp met daaromheen verschillende 30 km/u erftoegangswegen alwaar voornamelijk gewoon wordt. Deze 30 km/u wegen zijn momenteel nog niet helemaal naar de ontwerpstandaarden. Ze zijn veelal te breed, geasfalteerd en zonder heel veel snelheidsremmende maatregelen.	Er is aangegeven dat het wenselijk is om alle wegen binnen de bebouwde kom aan te wijzen als erftoegangswegen (ETW30), conform de richtlijnen duurzaam veilig. Dit houdt in dat er elementenverharding (€115/str.m) gebruikt wordt, dat er genoeg snelheidsremmende maatregelen (gem. €5.500/stuk) en kruispuntplateaus (€40.000/stuk) geplaatst worden. De bedoeling is dat deze maatregelen tezamen zorgen voor nog veiliger rijgedrag van automobilisten in Genhout, en daarmee een vermindering van de kans op ongevallen.	Afname gereden snelheid	€600.000	gemeente

Projectgerelateerd

Middel	<ul style="list-style-type: none"> Hubertusstraat, Grootgenhouterstraat, Putbroekerweg, Genhout 					<p>De Hubertusstraat, Grootgenhouterstraat en Putbroekerweg vormen de centrale routes naar en door Genhout. Deze wegen trekken de hoogste verkeersintensiteiten in het dorp en staan snelheden toe van 60 km/u, maar vervullen behalve een ontsluitende functie ook een erfdoelingsfunctie. Deze functiemenging zorgt voor situaties in het centrum van Genhout die gevaarlijker zijn dan ze zouden hoeven te zijn, doordat er relatief hard gereden mag worden, veel verkeer uitwisselt en het niet geheel duidelijk is wat het precieze regime is. Dit tezamen leidt tot een verhoogd risico, helemaal wanneer meegenomen wordt dat dit een belangrijke routes is voor schoolgaande fietsers.</p>	<p>Om deze route duidelijker en veiliger te maken wordt voorgesteld het geheel in te richten als ETW30 volgens de richtlijnen duurzaam veilig. Om dit te bereiken dient er elementenverharding (€115/str.m) wordt toegepast over de hele weg, net als snelheidsremmende maatregelen (gem. €5.500/stuk) iedere 100 meter en kruispuntplateaus (€40.000/stuk) op de kruispunten</p>	Afname gereden snelheid	€500.000	
Laag	<ul style="list-style-type: none"> Kleingenhouterstraat, Genhout 					<p>De Kleingenhouterstraat is de voornaamste route door Klein Genhout. De weg beschikt over relatief nieuw asfalt waarvan de belijning niet op orde is. De fietssuggestiestroken passen niet bij het karakter van de weg, en doen soms eerder denken aan een 60km/u weg. Tevens worden ze in praktijk vooral gebruikt als 'parkeersuggestiestroken'. Naast dat de weg over bijzondere markeringen beschikt, is deze ook niet ideaal ingericht op het gebied van snelheidsremmende maatregelen. Het op sommige punten smalle bochtige karakter doet al wat natuurlijk remmend werk, maar tegelijkertijd zijn er ook genoeg plekken waar flink doorgereden wordt en waar automobilisten niet onbewust gewezen worden op dreigend risico. Tot dusver hebben er drie geregistreerde ongevallen plaatsgevonden sinds 2017. Een daarvan resulteerde ook daadwerkelijk in letsel</p>	<p>De opgave om deze weg veiliger te maken is duidelijk. Voorgesteld wordt om de 650 meter lange weg te downgraden naar een daadwerkelijk geschikte ETW30. Hiervoor moeten verschillende maatregelen genomen worden, zoals elementenverharding (€115/str.m), snelheidsremmende maatregelen (€5.500/stuk) en kruispuntplateaus (€40.000/stuk).</p>	Afname gereden snelheid Afname aantal ongevallen	€175.000	
Laag	<ul style="list-style-type: none"> Bubeko Genhout 	<ul style="list-style-type: none"> 3. Kwetsbaar: fiets 	<ul style="list-style-type: none"> 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 3.B4 3.B5 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 	<p>Genhout bevindt zich in landelijk gebied. Daarmee zijn veel van de omliggende wegen automatisch ingesteld als 60 km/u wegen. Niet ieder van deze wegen is ideaal ingericht, al wisselt het hoe zich dat specifiek uit. In een groot deel van de gevallen is de bebording of belijning onduidelijk, nodigt de weg uit tot hardrijden door lange rechte stukken met weinig tot geen snelheidsremmende maatregelen of zijn kruispunten sober en onveilig ingericht. Tezamen leidt dit tot gevaarlijkere situaties dan strikt noodzakelijk zouden zijn. In de omgeving van Genhout hebben op 60 km/u wegen sinds 2015 zeven geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, allen zonder letsel.</p>	<p>De doelstelling is om de wegen rondom Genhout allemaal goed en veilig in te richten als 60 km/u. Hiervoor zijn verschillende stappen te zetten. Een van de belangrijkste is het plaatsen van kruispuntplateaus (€32.500 per stuk), het correct belijnen van wegen (bermen, fietssuggestiestroken, etc. gem. €8 per meter lijn) en het plaatsen van snelheidsremmende drempels (€12.500 per stuk)</p>	Afname snelheidsoverschrijding Afname aantal ongevallen	Zie maatregel	
Snelheid in het verkeer										
Laag	<ul style="list-style-type: none"> Klinkeberglaan, Beek 	<ul style="list-style-type: none"> 7. Snelheid in het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 7.A1 7.A3 	<ul style="list-style-type: none"> 7.B1 	<ul style="list-style-type: none"> 7.C1 	<p>Er wordt te hard gereden op de Klinkeberglaan en de doorgaande route over de Wethouder Sangerstraat, wat het risico op ongevallen verhoogd, maar ook het risico op een slechtere afloop bij een ongeval.</p>	<p>Via gedragscampagnes, door handhaving met mobiele flitspalen, en door BOA's meer bevoegdheden geven het bewustzijn van de gevolgen vergroten bij weggebruikers, en de snelheid afdwingen dragen bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.</p>	Monitoren snelheden, monitoren verkeersongevallen	Op aanvraag	Gemeente, politie
Laag	<ul style="list-style-type: none"> Wethouder Sangersstraat (doorgaande route), Beek 									

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Beek

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 (brom)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 Beek, is in afstemming met de provincie Limburg:

- In kaart gebracht wat het huidige aanbod aan verkeerseducatieprogramma's is en wat het bereik en de kwaliteit van deze programma's is;
- Geïventariseerd welke leemtes er zijn in het huidige aanbod;
- Gekeken op welke wijze deze leemtes kunnen worden opgevuld.

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

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

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

	<p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
50 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30 km/u wegen</i></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 tot heel goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <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>
Bromfiets	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Er zijn programma's die zich specifiek op de doelgroep snor- en bromfietzers richten voorbeelden daarvan zijn het project <u>'50CCSCOOTERSCHOOLEVENTS'</u> van ZAT Projectenbureau en de training <u>'Risico bromfiets'</u> van de KNMV. Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit PVE.</p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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</p>

	<p>laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p>
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> (Responsbile 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 worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema 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>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Go Safe zonder afleiding</u> • <u>Wheelie Pop</u> (VVN) • <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers) <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>
Verkeersovertreders	<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</u> (EMG).</p>

4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Beek 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 Beek uitgemond in 9 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 Beek 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!' en 'Dode hoeklessen basisscholen', beiden van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en Afleiding in het verkeer hoort, is 'Smart op de fiets' van VVN.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Fiets	Smart op fiets RMO S-G – VVN	€223,00	0
	Streetwise – ANWB	€175,00	++
	Op de fiets even niets - VVN	€350,00	++
	Paolo de Zebratemmer – ZAT projectbureau	€700,00	+
	Verkeersquiz RMO S-G – VVN	€553,00	-
	Dode hoeklessen basisscholen – VVN	€875,00	++
	Fiets en techniek Contiuüm** - Onbekend	€175,00	0
4: Bromfiets	Geen specifieke projecten	0	0
5: Ouderen	Geen specifieke projecten	0	0
6: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
7: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
8: Afleiding in het verkeer	Smart op fiets RMO S-G – VVN	€223,00	0
9: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

*Voor de projecten waren geen gegevens beschikbaar over het aantal uitvoeringen, dan wel het aantal bereikte deelnemers. Daarom is het bereik uitgedrukt in subsidiebedrag. Het genoemde bedrag in de tabel is het subsidiebedrag per programma dat is uitgevoerd in de gemeente Beek.

**Voor dit programma is de producent niet duidelijk vermeld. Daarom is deze niet vermeld in de tabel.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep	Bereik in €* in €*	Toolkit	Getoetst	Score
--------------	----------------	-----------	-----------------------	---------	----------	-------

Projectgerelateerd



		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Deelname aan Smart op de fiets RMO S-G	VVN		x	x				€223,00	Nee	Nee	-
Deelname aan verkeersquiz RMO S-G	VVN		x					€553,00	Ja	Ja	34
Diverse activiteiten VVN / ROVL (jaarlijkse lokale verkeersquiz voor alle basisscholen in Beek, aanvullen)***	VVN/ROVL							€1.500,00	Nee	Nee	-
Coördinatie VVN verkeersbrigadiersproject	VVN		x					€250,00	Nee	Nee	-
Streetwise	ANWB		x					€175,00 (basisschool Catharina Labouré)	Ja	Ja	46
Op de fiets... even niets	VVN		x	x				€350,00	Ja	Ja	48
Dode hoeklessen basisscholen	VVN		x					€875,00	Ja	Ja	48
Paolo de Zebratemmer voor basisscholen	ZAT projectbureau	x						€700,00	Ja	Ja	43
Fiets en techniek Contiuüm**	Onbekend							€175,00 (basisschool Spaubeek)	Nee	Nee	-

*Voor de projecten waren geen gegevens beschikbaar over het aantal uitvoeringen, dan wel het aantal bereikte deelnemers. Daarom is het bereik uitgedrukt in subsidiebedrag. Het genoemde bedrag in de tabel is het subsidiebedrag per programma dat is uitgevoerd in de gemeente Beek.

**Voor dit programma zijn de producent en de doelgroep niet duidelijk vermeld. Daarom zijn deze niet vermeld in de tabel.

***Diverse activiteiten is ook doorgegeven als programma, maar dit is niet specifiek genoeg om te verwerken in de tabel. Ook is de doelgroep niet duidelijk vermeld. Daarom is dit programma niet ingedeeld in een risicothema en wordt er geen doelgroep vermeld.