

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Bergen

Referentie: BH7763TPRP2202031008

Status: Finale versie/00

Datum: 3 februari 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110
6199 AE MAASTRICHT AIRPORT
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7763TPRP2202031008
Status: 00/Finale versie
Datum: 3 februari 2022
Projectnaam: SPV Bergen
Projectnummer: BH7763
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 3-2-2022/JW

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 3-2-2022/JW

Classificatie

Projectgerelateerd

Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Bergen	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	7
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Bergen	14
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	18

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 Bergen opgesteld.

1 Inleiding

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

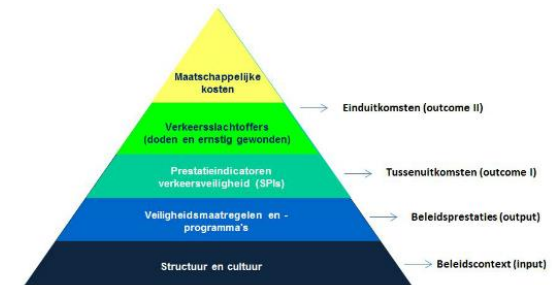
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Bergen naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 60 en 80 km/u wegen
- Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike, en ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilisten (18-24 jaar)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 60 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus¹:

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



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

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen 1.A2 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Afname van het aantal aandachtswegen 1.B2 Snelheid meetbaar omlaag 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none">
	80 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Bij afwaardering: Bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes 2.A2 Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 In 2035 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied (niet stroomwegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes. 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/u wegen 2.C2 In 2035 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied van (niet zijnde GOW/stroomwegen) 	<ul style="list-style-type: none">
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 (landbouwvriendelijke) snelheidsremmende maatregelen toepassen op wegen in het buitengebied 3.A2 1x per 3 jaar educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer 3.A3 Bewustwordingscampagnes opzetten voor zowel bestuurders landbouwvoertuigen als overig wegverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Afname gemeten snelheid van landbouwverkeer 3.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers 	<ul style="list-style-type: none"> LLTB, VVN
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 Bij afwaardering 80 km/u naar 60 km/u op fietsroute, veilige positie van de fietser waarborgen. <ul style="list-style-type: none"> o Aandacht voor snelheidsverschillen 4.A2 Bereik effectieve educatie vergroten 4.A3 Campagne/fietslessen kinderen 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur, focus op het buitengebied 4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> VVN

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> 4.A4 Verlichtingscampagnes doorzetten 4.A5 Bereik effectieve educatie vergroten 			
	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 Aandacht voor ouderen in de auto 5.A4 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving 	<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 VVN
	Onervaren verkeersdeelnemers: Jonge automobilist (18-24 jaar)	<ul style="list-style-type: none"> 6.A1 Bereik campagnes vergroten 6.A2 Doorzetten antislipcursus 	<ul style="list-style-type: none"> 6.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren 	<ul style="list-style-type: none"> 6.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten 	<ul style="list-style-type: none"> Rijscholen
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 7.A2 Bereik campagnes vergroten 7.A3 Structureel voorlichting over alcohol en drugs 7.A4 Campagne gericht op arbeidsmigranten, aanhaken op eventuele regionale aanpak. 	<ul style="list-style-type: none"> 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> Politie
	Snelheid in het verkeer (30/60)	<ul style="list-style-type: none"> 8.A1 Handhaving op risicovolle wegen 8.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 8.A3 Voorlichtingscampagnes 8.A4 Veilig op weg initiatief doorzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 8.B2 Op selectie van 30/60 aandachtswegen een reductie van de V85 8.B3 Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen over te snel rijgedrag 	<ul style="list-style-type: none"> 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> 9.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> Politie

		<ul style="list-style-type: none"> • 9.A2 Opname in het integrale veiligheidsbeleid • 9.A3 Zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes • 9.A4 Afstemming handhaving i.r.t. educatie 			
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> • 10.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 10.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 10.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. • 10.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Bergen

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren kan de gemeente Bergen 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 Bergen uit kan voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen. De mate van risico is bepaald op basis van de kans op een letselongeval. De kans op een letselongeval is groter wanneer er interactie is tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer dan enkel tussen kwetsbare verkeersdeelnemers of tussen gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de mate van interactie ook bepalend: hoe vaak komt het voor (lees: hoeveel van welk type verkeer komt met elkaar in contact? Met deze criteria is de prioritering bepaald.
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring

Projectgerelateerd

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringssimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie/ risicogedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Grensovergang Siebengewald (Siebengewald)	Kwetsbare verkeerdeelnemers, fietsers	4.A1, 4.B1, 4.C1	De grensovergang met Duitsland bij Siebengewald heeft een snelheidslimiet van 50 km/u. De grensovergang kent een fietsknooppunt (95). Het is ook een komgrens en een landsovergang. Hier rijden ca. 4200 mvt/etmaal. Ook is het een kommaatregel waar fietser doorheen moet. Fietsers komen in het gedrang bij oversteeek van vrijliggend fietspad langs 80 km/u weg naar 50 km/u weg in Nederland. Voetgangers hebben geen plek langs de rijbaan en lopen op de rijbaan. De snelheid ligt er hoog met V85 van ca. 100 km/u.	Een fietsvriendelijke en voetgangersvriendelijke herinrichting van de grensovergang Siebengewald, met een fietsoversteek en doortrekken van de fietsstroken zorgt voor een lager risico op ongevallen tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 54.100,00 (excl. aanleggen fietsstroken en infra voetgangers)	Gemeente
Hoog	Oude Baan t/m Spitsbrug (tussen bezoekerscentrum Reindersmeer en Afferden) (Nieuw-Bergen – Afferden)	60km/u-wegen; heterogeniteit in het verkeer, landbouwvoertuigen; kwetsbare verkeerdeelnemers, fietsers	1.A1, 1.B1, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.A1, 4.B1, 4.C1	Er gebeurt veel tussen de Oude Baan en Spitsbrug. Het is deels 80/60/30 recreatieve fietsroute, met veel toeristische fietsers, een schoolroute met fietsende scholieren, en ook veel landbouwverkeer. De weg zelf is vrij smal, snelheidsremmende maatregelen ontbreken (enkel bij de kom aanwezig). V85 past bij de	Het herinrichten tot ETW60 conform CROW-richtlijnen, dus inclusief plateaus op kruispunten, snelheidsremmende maatregelen, en fiets(suggestie)stroken, zorgt voor een visuele versmalling, een veiligere plek voor fietsers, en een lagere snelheid. Dit verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen; (telslangen voor monitoring intensiteiten voertuigen/landbouwvoertuigen/fietsers)	€ 840.040	Gemeente

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

Projectgerelateerd



				maximalsnelheid, maar dit is wel te hard voor een dermate smalle weg.				
Hoog	kruispunt Ceresweg-Siebengewaldseweg (Bergen)	80km/u-wegen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 2.C2	Snelheidslimiet is hier 80km/u. Het kruispunt Ceresweg-Siebengewaldseweg kent ca. 5000 mvt/etmaal. Er ligt een vrijliggend fietspad parallel aan de Siebengewaldseweg, wat kruist met de Ceresweg. De inrichting past niet bij een 80 / 80 km/u kruispunt, maar is wel overzichtelijk en er is voldoende opstelruimte. In het verleden vond er een enkel ongeval plaats (UMS). Risico zit vooral op snelheid.	Het doel is om alle 80km/u-wegen in de toekomst af te waarderen. Als beide wegen worden afgewaardeerd naar 60km/u-wegen, kan het kruispunt aangepast worden conform 60km/uur (mits zone 60 wordt ingevoerd). Deze krijgt dat o.a. een plateau.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 32.500,00	Gemeente
Hoog	Kasteellaan Well (Well)	Veilige infrastructuur -		Snelheidslimiet is hier 30 km/u. De Kasteellaan is een toeristische route richting kasteel, route naar basisschool, en kent een dorps huis. Er is dus veel interactie. De inrichting is echter niet conform de richtlijnen. De V85 ligt boven de 30 km/u. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats (UMS).	Door de Kasteellaan te herinrichting als ETW 30, met een veilige plek voor de fietser, asverspringing en ruimte voor landbouwverkeer, verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 933.161,00	Gemeente
Hoog	Wezerweg (Well)	60km/u-wegen; snelheid in het verkeer	1.A1, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 8.A1, 8.B1, 8.B2, 8.C1	De Wezerweg is de route naar Duitsland, met een snelheidslimiet van 60 km/u. Deze route wordt gebruikt door veel arbeidsmigranten, en veel landbouwverkeer. Ook gaat er een recreatieve fietsroute overheen. Deels ontbreekt een vrijliggend fietspad. De weg zit in de voorrang. De snelheid is hoog. In het verleden vonden er meerdere	Het risico op ongevallen kan worden verlaagd door de weg conform 60km/uur in te richten én in te zetten op handhaving. Dit kan door bijvoorbeeld het plaatsen van snelheidscamera's of periodieke handhaving. Snelheidsmaatregelen zijn echter lastig i.v.m. landbouwverkeer/vrachverkeer.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 540.292,00	Gemeente/politie

Projectgerelateerd

				ongevallen plaats, zowel met letsel als UMS.	Een combinatie van landbouwvriendelijke snelheidsremmers en handhaving kan hier een oplossing zijn.			
Hoog	Ceresweg (Siebengewald, Bergen, Well)	80km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.C1, 2.C2, 4.A1, 4.B1, 4.C1	De Ceresweg is een 80 km/u-weg, met fietsers op de rijbaan. Ook gaat er een recreatieve fietsroute overheen.	Door de weg conform 60km/uur in te richten, inclusief drempels en plateaus op kruispunten, en de snelheid omlaag te brengen, wordt het risico op ongevallen kleiner.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 1.172.680,00	Gemeente
Hoog	Kruispunt Horsterbeekweg-Gochsedijk (Siebengewald)	80km/u-wegen	2.A2, 2.B1, 2.C1, 2.C2	Snelheidslimiet is hier 80km/u. Het kruispunt Horsterbeekweg-Gochsedijk kent ca 5000 mvt/etmaal. De inrichting past niet bij een 80 / 80 km/u kruispunt, maar is wel overzichtelijk en er is voldoende opstelruimte. Er vonden geen ongevallen plaats. Het risico zit vooral op de snelheid.	Het doel is om alle 80km/u-wegen in de toekomst af te waarderen. Als beide wegen worden afgewaardeerd naar 60km/u-wegen, kan het kruispunt aangepast worden conform 60km/uur (mits zone 60 wordt ingevoerd). Deze krijgt dat o.a. een plateau.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 32.500,00	Gemeente
Middel	Heukelomsestraat (Afferden)	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers	4.A1, 4.B1, 4.C1	Snelheidslimiet is 60 km/u. De Heukelom kent sluijverkeer en landbouwverkeer, maar is ook een drukke toeristische fietsroute en schoolroute. Tevens maken er veel motorrijders gebruik van deze weg. De weg zelf kent lange rechtstanden, waardoor er met hoge snelheden wordt gereden.	Herinrichten tot volwaardige ETW60 conform Duurzaam Veilig, met fietsstroken, plateaus op kruispunten, en landbouwverkeersvriendelijke snelheidsremmers.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 549.340	Gemeente
Middel	Geyselberg en Weideweg (Well/Wellerlooi)	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers	4.A1, 4.B1, 4.C1	De Geyselberg en Weideberg hebben een snelheidslimiet van 60 km/u. De weg wordt gebruikt door sluijverkeer, landbouwverkeer en is een drukke toeristische fietsroute. Ook maken scholieren gebruik van	Herinrichten tot volwaardige ETW60 conform Duurzaam Veilig, met fietsstroken, plateaus op kruispunten, en snelheidsremmende maatregelen.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 435.900	Gemeente

				deze schoolroute en kent de weg motorrijders. De weg heeft lange rechtstanden zonder snelheidsremmers, waardoor er hard wordt gereden.				
Middel	Siebegewaldseweg (Siebegewald)	80km/u-wegen; kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.C1, 2.C2, 4.A1, 4.B1, 4.C1	Snelheidslimiet is hier 80km/u. De Siebegewaldseweg kent ca. 5000 mvt/etmaal. Fietsers maken gebruik van een vrijliggend fietspad, deze is echter smal, met bomen aan weerszijden, en dicht op de weg. V85 is ca. 80 km/u. In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats.	Het doel is om alle 80km/u-wegen in de toekomst af te waarderen. Door de weg te herinrichten met een volwaardige 60 km/u weginrichting met landbouwvriendelijke snelheidsremmers, wordt het risico op ongevallen verkleint. Hierbij hoort ook het herinrichten van de kruispunten.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 387.781,40	Gemeente
Middel	Snelheid N271 i.c.m. oversteeklocaties	Snelheid in het verkeer	8.A1, 8.A2, 8.A3, 8.A4, 8.B1, 8.B2, 8.B3, 8.C1	De snelheid op de N271 rondom oversteeklocaties ligt hoog (waarbij een snelheidslimiet van 80km/u geldt), wat voor een groter risico op ongevallen zorgt. Toeristen zijn zich niet altijd bewust van de plaatselijke verkeersregels en -situaties.	Snelheid N271 verlagen en de functie als toeristische weg benadrukken. Kruispunten op 80km/u-wegen vervangen voor rotonde of snelheid afwaarderen naar 60km/u met kruispuntplateau.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 381.100,00 / locatie (rotonde)	Gemeente/ Provincie
Laag- Middel	Aanpassing kruispunt N271-Halve Maan (Bergen)	Veilige infrastructuur -		Op dit kruispunt is er veel toeristisch afslaand verkeer, i.v.m. bereikbaarheid toeristische trekpleisters. Dit is echter geen veilige afslag, waardoor er risico is op ongevallen.	Door het kruispunt aan te passen verkleint het risico op ongevallen, met minimaal een uitvoeger.	Monitoren/registratie verkeersongevallen	€ NTB	Provincie
Laag- Middel	Aanpassing kruispunt N271-De Vissert (Well)	Veilige infrastructuur -		Op dit kruispunt is er veel toeristisch afslaand verkeer, i.v.m. bereikbaarheid toeristische trekpleisters. Dit is echter geen	Aanpassing, hier ligt wel al een uitvoeger. Afhankelijk van de intensiteiten een rotonde of geregeld kruispunt aanleggen.	Monitoren/registratie verkeersongevallen	€ NTB	Provincie

Projectgerelateerd

				veilige afslag, waardoor er risico is op ongevallen.				
Laag	Fietspaden N271 ten zuiden van Nieuw-Bergen (Nieuw-Bergen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fietsers	4.A1, 4.B1, 4.C1	Kwaliteit laag (o.a. wortelopdruk) met risico's op (eezijdige) ongevallen en te smal (fietsers kunnen niet inhalen).	Het verbreden van en vergevingsgezind inrichten van de fietspaden zorgt voor een kleiner risico op (eezijdige) ongevallen met ernstige afloop. Denk hierbij aan o.a. toepassen van egaal asfalt, kantbelijning, grasbetontegels en schuine stoepranden.	Monitoren klachten en meldingen, monitoren verkeersongevallen	€ 203.850,00 per kilometer	Gemeente, Provincie
Laag	Buitengebied (uitzondering N271, Nieuweweg/Beltweg) (Bergen)	80km/u wegen; heterogeniteit in het verkeer, landbouwverkeer	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.C1, 2.C2, 3.A1, 3.B1, 3.C1	De buitengebieden kennen veel 80 km/u wegen, met fietsers op de rijbaan. De hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer zorgen voor risico's i.c.m. de fietsers.	Afwaarderen naar 60km/u wegen met geloofwaardige inrichting verlaagt in de toekomst het risico op. Inrichten als volwaardige 60 km/u wegen, waarbij bij snelheidsremmers rekening gehouden wordt met landbouwverkeer.	Monitoren snelheid; monitoren/registratie verkeersongevallen	Locatie gebonden	Gemeente
Laag	Gening/Dorpsstraat (Afferden)	Veilige infrastructuur -		Over dit traject loopt een schoolroute (VO), maar kent relatief lage aantallen/gemotoriseerd verkeer. Het is een smalle weg, waar ook landbouwverkeer gebruik van maakt.	Gedeelte uitrusten als volwaardige ETW30, inclusief drempels, plateaus op kruispunten en deel uitrusten in klinkers (wat nu nog geasfalteerd is).	Monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 475.825,00	Gemeente
Laag	Bargapark (30 km) (Nieuw-Bergen)	Veilige infrastructuur -		Onverharde weg met een maximumsnelheid van 30 km/u, echter wel een laag risico door lage expositie.	Weg kan eventueel worden uitgerust met verharding (klinkers).	Monitoren/registratie verkeersongevallen	€ 647.220,00	Gemeente
Hoog	Snelheid op 30 en 80km/uur wegen	Snelheid in het verkeer, handhaving	8.A1, 8.A3, 8.A4, 8.B1, 8.B2, 8.B3, 8.C1, 10.A1,	Er wordt te hard gereden, waardoor het risico op ongevallen verhoogd, maar ook het risico op een slechtere afloop bij een ongeval verhoogd.	Via gedragscampagnes of handhaving het bewustzijn van de gevolgen vergroten bij weggebruikers, en de snelheid	Monitoren snelheden, monitoren verkeersongevallen	Op aanvraag	Gemeente, politie

Projectgerelateerd

			10.B1, 10.C1, 10.C2		afdwingen dragen bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.			
Hoog	Ouderen m.b.t. gebruik elektrische fiets	Onervaren verkeersdeelnemers (ouderen)	5.A1, 5.B1, 5.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen.	Trainingen en educatie zorgen ervoor dat senioren beter worden in het beheersen van hun voertuigen, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Basisscholieren	Kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets/jongeren)	4.A2, 4.A3, 4.B2, 4.C1	Scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun fietsgedrag, of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Veilige inrichting van de schoolomgeving, campagne voor ouders en automobilisten hoe te gedragen rondom schoolomgevingen, en campagnes en educatie voor kinderen zorgen voor een veiligere omgeving.	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving snelheid	Op aanvraag	Provincie, gemeente, scholen, politie
Hoog	Arbeidsmigranten	Rijden onder invloed, verkeersovertreders	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.C1, 10.A1, 10.B1, 10.C1, 10.C2	Gericht op verkeersgedrag (snelheid, rijden onder invloed)	Gedragscampagnes gericht op snelheid en rijden onder invloed vergroot het bewustzijn van arbeidsmigranten in het verkeer, en draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Bereik van de campagnes meten	Op aanvraag	Provincie, gemeente, politie
Hoog	Weggebruiker (algemeen)	Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, verkeersovertreders	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.C1, 9.A1, 9.A2, 9.A3, 9.A4, 9.B1, 9.C1, 10.A1, 10.B1, 10.C1, 10.C2	Te hard rijden, verkeersovertredingen (auto op zebepad, kort op de bocht), rijden onder invloed, afleiding	Gedragscampagnes gericht op snelheid, verkeersovertredingen, afleiding in het verkeer en rijden onder invloed vergroot het bewustzijn van weggebruikers, en draagt bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving snelheid	Op aanvraag	Provincie, gemeente, politie

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Bergen

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en e-bikers, ouderen en jonge automobilisten. 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 Bergen, is in afstemming met de provincie Limburg:

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

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
60 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Net als op 30 km/uur en 50 km/uur wegen, treffen we op 60 km/uur wegen van een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Ook hier zijn er naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN) • <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) • <u>V8N1</u> (VVN) <p>Voor het agrarisch buitengebied is een speciaal programma beschikbaar voor de groepen 7 en 8, waarbij het veilig omgaan met landbouwverkeer centraal staat: het VMBL-project van CUMELA (VMBL had eerst de naam VMBL). <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>

80 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Onderzoek laat zien dat circa 25% van alle ongevallen plaatsvindt op provinciale 80 km/uur wegen, terwijl die ongeveer 6% van het totale wegennet uitmaken. Deze wegen zijn daarom het meest risicovol.</p> <p>De problematiek op 80 km/uur wegen is over het algemeen anders dan die op 30, 50 of 60 km/uur wegen. Vaak is sprake van vrijliggende fietspaden en zijn fietsverkeer en autoverkeer beter gescheiden.</p> <p>Belangrijke risicofactor op 80 km/uur wegen is de rijsnelheid. Relatief veel slachtoffers vallen onder jonge beginnende automobilisten (vaak eenzijdige ongevallen). Achtergronden daarvan zijn overschatting van eigen vaardigheid en onvoldoende gevaarherkenning. Educatieprogramma's voor jongere automobilisten kunnen hiervoor worden ingezet (zie risicothema 'jonge automobilisten').</p> <p>Ook voor dit wegtype is het zinvol aan te sluiten bij landelijke campagnes over rijsnelheid, afleiding en rijden onder invloed.</p>
Landbouwverkeer in het buitengebied	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het VMBL-project van CUMELA. <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente meerdere programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. De programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn over het algemeen van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL)

	<p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende tot heel goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzekeer-training</u> van de ANWB.</p>
Jonge automobilisten (18 – 24 jaar)	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is heel goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, de houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de</p>

	<p>mate waarin zij bereid zijn om risico te nemen en de mate waarin zij impulsen onder controle hebben.</p> <p>Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De <u>Rijopleiding In Stappen</u> (RIS) is daarbij een goed voorbeeld dat de gemeente zou kunnen promoten. De RIS is een moderne modulair opgebouwde rijopleiding voor het rijbewijs B waarin de nadruk ligt op hogere orde vaardigheden als verkeersinzicht, zelfinzicht en de afstemming van wat je kan op wat de situatie van je verlangt. De RIS is ongeveer even duur als een traditionele rijopleiding. Daarnaast is het begeleid rijden via 2toDrive een goede manier om een veilige rijstijl te ontwikkelen. De gemeente kan beide initiatieven promoten.</p> <p>Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs behaald hebben. Een voorbeeld is de praktijkdag <u>Drive Xperience</u>. Deze soortgelijke projecten verlengen het leertraject van beginnende bestuurders. De Drive Xperience is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie. Een tweede voorbeeld van een programma voor jongere automobilisten is <u>Trials</u> van Trials Uitvoering.</p> <p>Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep, en komt tijdens (eerste en tweede fase) opleiding aan bod. Er zijn ook interventies die zich specifiek hierop richten. Deze vinden vaak plaats op evenementen. Het aanbod is vrij groot. Enkele voorbeelden van geschikte interventies zijn <u>Witte Waas</u> van TeamAlert en <u>3D Tripping Car</u> van Responsible Young Drivers.</p> <p>Voor deze doelgroep is ook het thema afleiding in het verkeer relevant. Een voorlichtingsproject dat zich richt op het gebruik van smartphones tijdens het rijden is <u>GO MONO</u> van TeamAlert. In Limburg wordt de <u>MONO-campagne</u> ook uitgevoerd door het ROVL.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed. Over de kwaliteit van het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Witte Waas</u> (TeamAlert) • <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers) • <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe) <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>

Snelheid in het verkeer	<p>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</p> <p>Zie 60/80 km/uur wegen en Jongere automobilisten</p>
Afleiding in het verkeer	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</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>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de <u>Educatieve Maatregel Gedrag</u> (EMG).</p>

Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Bergen 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 Bergen uitgemond in 10 risicothema's. Voor de meeste daarvan kunnen maatregelen op het gebied van verkeerseducatie een bijdrage leveren. Om tot onderbouwde keuzes te komen hebben we voor elk thema's het huidige aanbod van educatie bekeken. Dat geeft inzicht in eventuele leemtes. Mede op basis daarvan hebben we aanbevelingen gedaan voor de inzet van educatie.

Permanente Verkeerseducatie

Bij opstellen van de aanbevelingen sluiten we aan bij de uitgangspunten van de Permanente Verkeerseducatie (PVE). Volgens de gedachtegang van de PVE is het belangrijk om verkeersdeelnemers gedurende hun gehele 'verkeersleven' de benodigde kennis, vaardigheden en motivatie bij te brengen voor een veilige deelname aan het verkeer. Binnen PVE worden zes doelgroepen onderscheiden. De indeling in doelgroepen is gebaseerd op een combinatie van leeftijd en vervoersmodaliteit. Het gaat om:

- 0 tot 4 jaar
- 4 tot 12 jaar (primair onderwijs)
- 12 tot 16 jaar (voorgezet onderwijs)
- 16 tot circa 25 jaar (beginnende bestuurders)
- Circa 25 tot circa 60 jaar (rijbewijsbezitters)
- Circa 60 jaar en ouder (senioren)

Daarnaast is er sprake van algemene, doelgroep overstijgende problematiek, zoals voor de thema's rijden onder invloed en afleiding. Ook voor deze algemene thema's geldt overigens dat het voor een effectieve aanpak nodig is om af te stemmen op de specifieke doelgroep. Zo is afleiding op de fiets iets anders dan afleiding in de auto.

Hulpmiddelen: Toolkit en Checklist

Voor het selecteren van educatieve interventies zijn een aantal hulpmiddelen beschikbaar. Om te beginnen is er de Toolkit Permanente Verkeerseducatie: een actueel overzicht van in Nederland beschikbare verkeerseducatieve programma's en materialen. Dit online instrument helpt werkers in het veld van verkeerseducatie om een keuze te maken uit het rijke aanbod. Er kan geselecteerd worden op onder andere doelgroep en thema.

Een groot deel van de projecten van de Toolkit PVE is getoetst met de Checklist Verkeerseducatie. Voor effectieve gedragsbeïnvloeding zijn heldere strategische keuzes van belang. Met behulp van de Checklist wordt via het beoordelen van 10 essentiële ontwikkelstappen in kaart gebracht of verkeerseducatieve interventies op een verantwoorde wijze zijn opgezet en vormgegeven, en of zij aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. De eerste stappen hebben te maken met het analyseren van het probleemgedrag en van de doelgroep. Op basis daarvan worden concrete doelen gesteld om het probleemgedrag aan te pakken. Vervolgens dient een passende methodiek te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en de belangrijke laatste stappen zijn proces- en effectevaluatie.

De score op de Checklist geeft een indicatie van de kwaliteit van de programma's. Er kunnen maximaal 50 sterren worden behaald, tussen de 1 en 5 op elke stap. Uitkomsten van de toetsingen zijn te vinden op de website van de Toolkit PVE.

Huidige aanbod verkeerseducatie

Op basis van gegevens van de provincie Limburg is om te beginnen een overzicht gemaakt van de in 2019 in Bergen uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

In Tabel 2 is aangegeven wat het bereik en de kwaliteit van de ingezette educatie/ voorlichting is geweest. Bij het samenstellen van Tabel 2 is er voor het scoren van het bereik gekeken welk deel van de doelgroep bereikt is. De volgende scores zijn gehanteerd: 0 = geen bereik (geen activiteiten uitgevoerd); - = onvoldoende bereik (project slechts een of enkele malen uitgevoerd); +/- = beperkt bereik (slechts klein deel van de doelgroep bereikt, bijvoorbeeld project uitgevoerd op beperkt aantal scholen) en + (substantieel deel van de doelgroep bereikt). De kwaliteit van de ingezette programma's is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald: ++ = 46 - 50 sterren; + = 41 - 45

sterren; +/- = 36 – 40 sterren; - = 35 – 30 sterren; -- = minder dan 30 sterren. Programma's die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma's krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets en e-bike. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Streetwise' van de ANWB, 'Op de fiets? ... Even niets!' van VVN en 'Veilig op Weg' van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en e-bike en Rijden onder invloed hoort, is het 'Educatief Cabaret Zeven Sloten' van Johan Cahuzak. Voor het risicothema Ouderen worden de programma's 'Het nieuwe fietsen' en 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 60 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 80 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Landbouwverkeer in het buitengebied	VMBL (VOMOL) - Cumela	€69,45	-/+
4: Fiets en e-bike	Paolo de Zebratemmer – ZAT projectbureau	€111,12	+
	Streetwise – ANWB	€930,60	++
	Verkeerstuin (Verkeersdagen) – Stichting de Fabriek	€740,80	-
	Fietshelmen Edwin van de Sar – Stichting de Fabriek	€13,89	0
	Veilige Schoolomgeving – VVN	€277,80	0
	Verkeersquiz – VVN	€465,38	-
	Veilig op Weg – VVN	€673,67	++
	Op de fiets? ... Even niets! – VVN	€347,25	++
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€311,86	++
	Verkeersquiz - ZMLK VVN	€518,51	-
5: Ouderen	Het Nieuwe Fietsen – VVN	€231,50	++
	Opfriscursussen – VVN	€810,25	-/+
6: Jonge automobilisten (18 – 24 jaar)	DriveXperience – Total Text	€463,00	++
7: Rijden onder invloed	Verkeerslessen Wim - Wim Ummenthum	€65,01	0
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€311,86	++
8: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in Buurten – VVN	€694,50	0
9: Aflleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
10: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

*Voor de projecten waren geen gegevens beschikbaar over het aantal uitvoeringen, dan wel het aantal bereikte deelnemers. Daarom is het bereik uitgedrukt in subsidiebedrag. Het genoemde bedrag in de tabel is uitgerekend aan de hand van een verdeelsleutel die gebaseerd is op het aantal inwoners van elke gemeente in de regio Noord Limburg.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Paolo de Zebratemmer	ZAT projectbureau	x						€111,12	Ja	Ja	43
Streetwise	ANWB		x					€930,60	Ja	Ja	46
Verkeertuin (Verkeersdagen)	Stichting de Fabriek	x	x					€740,80	Nee	Nee	-
Fietshelmen Edwin van de Sar	Stichting de Fabriek	x	x					€13,89	Nee	Nee	-
Veilig Schoolomgeving	VVN	x	x					€277,80	Nee	Nee	-
Verkeersquiz	VVN		x					€465,38	Ja	Ja	34
Veilig op Weg	VVN	x	x					€673,67	Ja	Ja	48
VMBL (VOMOL)	Cumela		x					€69,45	Ja	Ja	38
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					€347,25	Ja	Ja	48
Smart op Weg	VVN			x				€187,92	Nee	Nee	-
Verkeerslessen Wim	Wim Ummenthum			x				€65,01	Nee	Nee	-
Educatief Cabaret Zeven Sloten	Johan Cahuzak			x				€311,86	Ja	Ja	46
Verkeersquiz	ZMLK VVN			x				€518,51	Ja	Ja	34
DriveXperience	Total Text				x			€463,00	Ja	Ja	49
Samenwerken in Buurten	VVN					x		€694,50	Nee	Nee	-
Het Nieuwe Fietsen	VVN						x	€231,50	Ja	Ja	46
Opfriscursussen	VVN						x	€810,25	Ja	Ja	39