

# RAPPORT

## SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Brunssum

Referentie: BH9023-MI-RP-220114-1316

Status: Definitief/00

Datum: 3 februari 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

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

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket  
Referentie: BH9023-MI-RP-220114-1316  
Status: 00/Definitief  
Datum: 3 februari 2022  
Projectnaam: SPV Brunssum  
Projectnummer: BH9023  
Auteur(s): Esmee van Selst

Opgesteld door: Martijn Heufke Kantelaar

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum: 14-01-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 03-02-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

## Inhoud

	<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>De prioritaire risicothema's van de gemeente Brunssum</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Doelen</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>7</b>

## 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 Brunssum opgesteld.

## 1 Inleiding

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

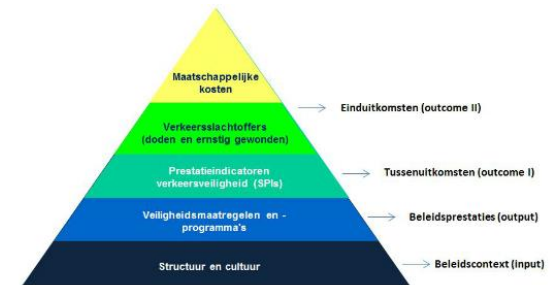
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Brunssum naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen;
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike, snor- en bromfietsers, ouderen;
- Onervaren verkeersdeelnemers;
- Rijden onder invloed;
- Snelheid in het verkeer: 50 en 60 km/u wegen
- Afdleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

### 3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus<sup>1</sup>:

- **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.



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>	
1. 50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Jaarlijks 2 snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt)</li> <li>• 1.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>• 1.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> <li>• 1.A4 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen</li> <li>• 1.B2 Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen</li> <li>• 1.B3 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, fietsers bond, dorpsraden</li> </ul>

<sup>1</sup> 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.

<p>2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A1 Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken</li> <li>• 2.A2 Educatie helmplicht</li> <li>• 2.A3 Snelheidscampagnes</li> <li>• 2.A4 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmcracht, positie op de weg)</li> <li>• 2.A5 Controle op technische voorschriften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1 Betere scheiding brommers en fietsen</li> <li>• 2.B2 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan</li> <li>• 2.B3 Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag</li> <li>• 2.B4 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	
<p>3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A1 Volledig gescheiden hoofdnet fiets.</li> <li>• 3.A2 Fietsplan opstellen</li> <li>• 3.A3 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>• 3.A4 Educatie ouderen op e-bike</li> <li>• 3.A5 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• 3.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer</li> <li>• 3.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> <li>• 3.A8 Bereik effectieve educatie vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>• 3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> <li>• 3.B3 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen</li> <li>• 3.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsersbond</li> </ul>
<p>4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>• 4.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> <li>• 4.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> <li>• 4.A4 Dementievriendelijke trottoirs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> <li>• 4.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderen-bond</li> <li>• Fietsersbond</li> </ul>



Gedrag individuele verkeersdeelnemer	5. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>5.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	6. Snelheid in het verkeer (50/60)	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>6.A3 Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN</li> </ul>
	7. Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	8. Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Brunssum

## 4 Maatregelen

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

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Kruisbergstraat	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1	Vooraf rond het zuiden van de Kruisbergstraat wonen relatief meer ouderen. Het is dus aannemelijk dat deze geregeld onderdeel uitmaken van het verkeer op de Kruisbergstraat. Bovendien is de inrichting van de weg niet optimaal voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Er zijn geen vrijliggende fietspaden en veilige oversteekvoorzieningen. Uit CROSS gegevens blijkt dat de hele weg een hoge ongevalsscore heeft en met	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	€ 360.000,-	Gemeente

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

				name op het zuidelijk deel gaat dat gepaard met hoge snelheid.				
Hoog	Loogstraat	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1	De Loogstraat is de meest logische route vanuit het dorp Merkelbeek richting Brunssum. Vanwege de voorzieningen (o.a. middelbare school) in Brunssum is het aannemelijk dat er een groot aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers zich hier op de weg bevindt. Bovendien is de inrichting hiervoor niet optimaal. Er zijn geen vrijliggende fietspaden, parkerende auto's en de bus moeten de fietssuggestiestrook oversteken.	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	€480.000,-	Gemeente
Middel	Wieenweg/Van Veldekestraat	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1	In de wijk grenzend aan de Wieenweg wonen ouderen en ligt aan de rand van Brunssum, het grenst aan een groter groengebied/park. Het is daarom aannemelijk dat er zich (oudere) kwetsbare verkeersdeelnemers zich op deze weg bevinden. De weg is hier niet optimaal voor ingericht. Er is geen vrijliggende infrastructuur voor fietsers, slechts fietssuggestiestroken.	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	€ 360.000,-	Gemeente
Middel	Heidestraat	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1	In de woonerven grenzend aan de Heidestraat wonen relatief veel ouderen. Oudere deelnemers zullen onderdeel uitmaken van het verkeer. De weg is niet ingericht op kwetsbare verkeersdeelnemers, er is geen aparte fietsstrook en auto's parkeren aan langszijde (een kant) van de weg. CROSS gegevens kennen de weg een	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door	Registratie ongevallen	€ 720,000.00	Gemeente

				hoge snelheidsscore toe en een lage ongeval score. Toch vonden er de afgelopen jaren 2 ongevallen plaats, waarvan 1 tussen auto en fietser.	een smaller wegprofiel. Bovendien verkleint dit het snelheidsverschil met de aangrenzende woonerven.			
Hoog	Sint Gregoriuslaan	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C2	In de nabijheid van de Sint Gregoriuslaan is een verzorgingshuis en een kerk. Het is dus aannemelijk dat er met regelmaat oudere kwetsbare verkeersdeelnemers zich op deze weg bevinden. De weg is hier niet voor ingericht. Er zijn fietsstroken, maar auto's en bussen doorkruisen deze voor het langsparkeren en halteren. Er zijn enkele sobere oversteken. VIA gegevens laten zien dat er de afgelopen jaren 4 ongelukken zijn gebeurd op de kruisingen tussen zijstraten en deze weg, waarvan 1 met gewonden.	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	€ 420,000.00	Gemeente
Middel	Meelovenstraat	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C2	Ten zuiden van de Meelovenstraat bevindt zich een verzorgingshuis. Bovendien wonen er meerdere 65+'ers langs deze straat. Het is dan ook aannemelijk dat vrij regelmatig oudere kwetsbare verkeersdeelnemers onderdeel uitmaken van het verkeer. De weg is suboptimaal ingericht. Er zijn fietsstroken, maar hier parkeren auto's overheen. Uit CROSS gegevens blijkt dat de weg een hoge snelheidsscore heeft. Bovendien hebben er twee ongelukken plaatsgevonden, waarvan	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	€ 360,000.00	Gemeente

				1 tussen auto en oudere e-biker, welke gewond is geraakt.				
Middel	Vijverlaan	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C2	In deze straat staat een verzorgingshuis. Het is dus aannemelijk dat er geregeld oudere (kwetsbare) verkeersdeelnemers op deze weg zijn. De weg is hier niet voor ingericht. Er zijn geen fietsstroken en bovendien op een deel langsparkeren. Uit CROSS gegevens blijkt dat deze weg een hoge ongevalsscore krijgt. VIA gegevens bevestigen dit, de afgelopen jaren gebeurden er 6 ongevallen. Waaronder met kwetsbare deelnemers en ouderen.	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	€360.000,-	Gemeente
Hoog	Kerkeveldstraat	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C2	In de straten rondom de Kerkeveldstraat wonen meerdere ouderen. Bovendien is het een weg richting de centrumvoorzieningen. Het is dus aannemelijk dat er met enige regelmaat kwetsbare verkeersdeelnemers in de straat zijn. De weg is hier niet voor ingericht. Er zijn geen oversteekvoorzieningen of losliggende fietspaden. Er mag worden langs geparkeerd (één zijde) en er is een parkeerterrein voor de centrumvoorzieningen.	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel.	Registratie ongevallen	Wordt aangepakt in 2022.	Gemeente
Hoog	Pijler	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1	Aan de Pijler zijn enkele voorzieningen zoals grotere doe-het-zelf winkels gevestigd. Dit trekt dus bezoekers en daarmee (veel) auto's en andere voertuigen aan. De weg is niet goed ingericht voor fietsers en andere	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij	Registratie ongevallen	€100.000,-	Gemeente

				kwetsbare verkeersdeelnemers. Er zijn geen gescheiden fietspaden. Uit VIA gegevens blijkt dat hier 1 ongeval tussen autobestuurders heeft plaatsgevonden.	een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het zoekende parkeerverkeer en bevoorradingsverkeer.			
Hoog	Haefland	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 2.B1, 2.B3, 2.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1,	De Haefland ligt in een industriegebied, met o.a. showrooms en een sportschool. Hierdoor trekt dit meerdere bezoekers en bevindt zich ook zwaar verkeer op de weg. (Brom)fietsers delen de weg en deze is niet ingericht om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Uit VIA gegevens blijkt dat hier vanaf 2015 9 ongelukken zijn gebeurd, meestel tussen personenauto's maar ook tussen een bromfiets en auto. De bromfietsers is hierbij gewond geraakt. De weg krijgt in CROSS dan ook een "hoge ongevalscore, met hoge snelheid" classificatie.	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar 30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het zoekende parkeerverkeer en bevoorradingsverkeer.	Registratie ongevallen	Wordt gerealiseerd 2022-2024	Gemeente
Hoog	Servatiusstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	De Servatiusstraat wordt gebruikt als schoolthuisroute. Daarnaast wonen er eveneens enkele tientallen ouderen in de omgeving. Het is dan ook aannemelijk dat hier geregeld kwetsbare verkeersdeelnemers onderdeel zijn van het verkeer. De weg is er niet op ingericht om deze verkeersdeelnemers te beschermen. Er zijn kruisingen, langsparkeren en fietssuggestiestroken. Tevens rijdt er een bus. Uit VIA gegevens blijkt dat er	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€750.000,-	Gemeente

				op (kruispunten met) de Servatiusweg de afgelopen jaren 10 ongelukken plaatsvonden, waaronder 2 met gewonden oudere (e-)fietsers.				
Hoog	Dorpstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	De Dorpstraat is een schoolroute voor het voorgezet onderwijs. Daarnaast wonen er aanzienlijk aantal ouderen. Gegeven de centrale positie is het zeer aannemelijk dat kwetsbare verkeersdeelnemers deze route gebruiken om van/naar voorzieningen te komen. De weg is hier niet op ingericht. Er mag op (delen) worden langsgeparkeerd en er rijdt een bus. Dit verkeer moet de fietsstroken kruisen. CROSS-gegevens weergeven dan ook dat (delen van) de weg een hoge ongevalsscore heeft. Uit VIA gegevens blijkt dat sinds 2015 5 ongelukken hebben plaatsgevonden, waarvan 1 met een oudere gewonde.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€150.000,-	Gemeente
Middel	Lindestraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	De Lindestraat wordt gebruikt door enkele tientallen schoolgaande kinderen. Daarnaast wonen er veel ouderen aan het oostelijk eind van de straat. Het is dus aannemelijk dat kwetsbare verkeersdeelnemers geregeld op de weg zijn. De weg is hier niet optimaal voor ingericht. Alhoewel parkeren grotendeels is verboden en de weg een eenrichtingsfunctie heeft, zijn kwetsbare verkeersdeelnemers onvoldoende beschermd. Uit VIA	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€276.000,-	Gemeente

				gegevens blijkt dat er 2 ongevallen met gewonden hebben plaatsgevonden.				
Middel	Raadhuisstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	Rondom de Raadhuisstraat wonen ouderen. Dit betekent dat kwetsbare gebruikers zich regelmatig op de weg bevinden van/naar de voorzieningen. Het tweerichtings deel is hier niet voor ingericht. Er zijn geen fiets(suggestie)stroken. Bovendien mag man langsparkeren in de parkeervakken. Het risico lijkt kleiner op het eenrichtingsdeel, waar wel fietsstroken zijn aangelegd. Op dat deel rijdt wel meerdere keren per uur een bus. VIA gegevens laten zien dat er één ongeluk tussen kwetsbare verkeersdeelnemers heeft plaatsgevonden op deze weg.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€180.000,-	Gemeente
Middel	Kouteveld	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	Langs het Kouteveld wonen enkele tientallen ouderen. Het is dus aannemelijk dat kwetsbaren verkeersdeelnemers regelmatig van deze weg gebruikmaken van/naar voorzieningen. Alhoewel ingericht als eenrichtingsstraat, is de Kouteveld niet optimaal ingericht. Er is geen losliggende fietsinfrastructuur, alleen fietssuggestiestroken. Bussen en langs parkerende auto's moeten deze stromen doorkruizen. CROSS gegevens laten zien dat deze weg een hoge ongevalsscore heeft. VIA statistieken geven aan dat er 3	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€360.000,-	Gemeente



				ongelukken hebben plaatsgevonden, waarvan 2 met gewonden.				
Hoog	Kerkstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	In de omgeving van de Kerkstraat wonen ouderen. Daarnaast is het een route voor basisschoolleerlingen. Het is dus aannemelijk dat er kwetsbare verkeersdeelnemers op de weg zijn. De weg is hier niet optimaal voor ingericht. Er zijn geen fiets(suggestie)stroken. Bovendien mag je er langsparkeren in de vakken en rijdt er een bus. VIA gegevens weergeven dat er afgelopen jaren 2 ongelukken hebben plaatsgevonden.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	Uitvoering 2022	Gemeente
Hoog	Pastoor Savelbergstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	De Pastoor Savelbergstraat is een belangrijke basisschoolroute. Daarnaast wonen aan het noordelijke gedeelte, meerdere ouderen. Het is dus aannemelijk dat deze kwetsbare verkeersdeelnemers de weg gebruiken om van/naar school en voorzieningen te komen. Op foto's is te zien dat er meerdere bevoorradingsplekken zijn. Er is dus ook zwaar verkeer te verwachten op deze weg. De weg is hiervoor (deels) suboptimaal ingericht. Het noordelijk deel beschikt over een gecombineerde fietssuggestie/busstrook aan één zijde, en een fietssuggestiestrook aan de andere zijde. Hierbij is langsparkeren in vakken toegestaan. Het zuidelijk deel beschikt over een vrijliggend fietspad in één richting, de	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€450.000,-	Gemeente

				andere kant is een fietssuggestiestrook met langsparkeren. VIA gegevens laten dat er afgelopen jaren 8 ongelukken zijn gebeurd. Hiervan waren er 2 ongelukken met 3 gewonden. De gewonden waren (brom)fietsers, waarvan 1 jong kind.				
Hoog	Ing. Op de Kampstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	Deze straat is een belangrijke basisschoolroute (>100 leerlingen), bovendien wonen er tientallen ouderen rondom de weg. Het is dan ook zeer aannemelijk dat er veel kwetsbare verkeersdeelnemers op de weg zijn. De weg is hier suboptimaal voor ingericht. De Ing. Op de Kampstraat is een éénrichtingsstraat met in de rijrichting een fietssuggestiestrook. In de tegengestelde richting ligt een vrijliggend fietspad. De weg krijgt dan ook een hoge CROSS ongevalscore. Uit VIA gegevens blijkt dat er de afgelopen jaren er 3 ongelukken plaatsvonden.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€300.000,-	Gemeente
Hoog	Rumpenerstraat (gedeelte)	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1, 3.A1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	De Rumpenerstraat is een belangrijke route voor het voorgezet onderwijs. De concentratie ouderen is op plekken langs de straat hoog. Dit maakt het aannemelijk dat er veel kwetsbare verkeersdeelnemers op de weg zijn van/naar school en voorzieningen. De weg is hier niet goed voor ingericht. In beide rijrichtingen is een	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€300.000,-	Gemeente

				fietsuggestiestrook. De weg krijgt een hoge ongevalsscore in de CROSS classificatie. Uit VIA gegevens blijkt dat er de afgelopen jaren 12 ongelukken plaatsvonden. Bij 5 was een kwetsbare verkeersdeelnemer betrokken, waarvan er 1 gewond is geraakt.				
Hoog	N274-Haefland	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A3, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	Dit is een zeer belangrijke route voor het voorgezeten onderwijs (>100 leerlingen). Er zijn dus veel kwetsbare weggebruikers op dit kruispunt te verwachten. Deze rotonde binnen de bebouwde kom hebben kwetsbare verkeersdeelnemers geen voorrang. Hierdoor moeten zij gefaseerd oversteken. Bovendien moeten rechtdoor gaande fietsers 2 of 3x oversteken door de verplichte rijrichting.	Door de voorrangsregeling op de rotonde aan te passen en fietsers voorrang te geven op de fietsoversteken, ontstaat voor kwetsbare verkeersdeelnemers een veiligere situatie. Zij hoeven niet meer op de vluchtheuvel te wachten op een plek tussen het autoverkeer. De inrichting van de rotonde en weg zal hiervoor (licht) aangepast moeten worden.	Registratie ongevallen	€25.000,-	Gemeente
Hoog	Rimburgerweg/Ganze pool	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A3, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.C1	Deze rotonde ligt aan de rand van de stad. Het is een route naar diverse recreatieve gebieden. Er zullen dus geregeld kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik maken van deze rotonde. Op de rotonde hebben deze kwetsbare verkeersdeelnemers geen voorrang. Ze moeten in 2x oversteken en wachten op een smalle vluchtheuvel.	Door de voorrangsregeling op de rotonde aan te passen en fietsers voorrang te geven op de fietsoversteken, ontstaat voor kwetsbare verkeersdeelnemers een veiligere situatie. Zij hoeven niet meer op de vluchtheuvel te wachten op een plek tussen het autoverkeer. De inrichting van de rotonde en weg zal hiervoor (licht) aangepast moeten worden.	Registratie ongevallen	€25.000,-	Gemeente
Hoog	Emmaweg/Koofweg	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A3, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 2.C1,	Deze kruising ligt in een zeer belangrijke route richting het voortgezet onderwijs. Het is dus zeer aannemelijk dat hier veel kwetsbare	Door de voorrangsregeling op de rotonde aan te passen en fietsers voorrang te geven op de fietsoversteken, ontstaat voor kwetsbare verkeersdeelnemers een	Registratie ongevallen	Realisatie 2022	Gemeente

			3.B1, 3.C1, 4.C1	verkeersdeelnemers gebruik maken van deze kruising. De rotonde is hier niet optimaal voor ingericht, kwetsbare deelnemers hebben geen voorrang en moeten in 2x oversteken.	veiligere situatie. Zij hoeven niet meer op de vluchtheuvel te wachten op een plek tussen het autoverkeer. De inrichting van de rotonde en weg zal hiervoor (licht) aangepast moeten worden.			
Hoog	Emmaweg/Karel Doormanstraat	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers	1.A3, 1.B1, 1.C1, 2.C1, 3.B1, 3.C1	Langs deze ontsluitingsweg zijn veel scholieren onderweg. Er zijn dus veel kwetsbare verkeersdeelnemers op kruisingen/rotondes met deze weg. De weg is hier nog niet optimaal voor ingericht, enkele oversteekplekken hebben geen voorrang voor deze kwetsbare deelnemers. Volgens VIA gegevens vonden er 3 ongelukken plaats.	Door het aanpassen van de weginrichting kunnen veilige oversteekplaatsen voor kwetsbare verkeersdeelnemers worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om diverse fiets- en voetgangersoversteekplaatsen langs deze weg. Daarnaast kunnen veilige oversteekmogelijkheden worden geboden voor voetgangers op belangrijke plekken, zoals een bushalte. Door deze wegaanpassingen te combineren met snelheidsremmende maatregelen, ontstaat een veiligere situatie.	Registratie ongevallen	€100.000,-	Gemeente
Hoog	Rimburgerweg - Nieuwhagerweg	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers	1.A3, 1.B1, 1.C1, 2.C1, 3.B1, 3.C1	Een deel van de Rimburgerweg heeft geen vrijliggende fietspaden. Dit is ook het deel waar scholieren gebruik van maken van/naar school. Eveneens wonen langs dat deel ook ouderen. Kwetsbare verkeersdeelnemers zullen dus op delen van de weg aanwezig zijn. De overige delen van deze weg zijn beter ingericht voor fietsers, wel zouden sommige oversteekplaatsen veiliger kunnen worden ingericht. Uit VIA gegevens blijkt dat er één ongeluk heeft plaatsgevonden op de buitenring, waarbij de jonge kwetsbare verkeersdeelnemer is overleden.	Aanpassing van de weginrichting op het deel met fietsstroken, hierdoor worden vrijliggende fietspaden aangelegd. Daarnaast kunnen veilige oversteekplaatsen voor kwetsbare verkeersdeelnemers worden gerealiseerd. Deze gebruikers kunnen voorrang krijgen op rotondes. Het gaat hierbij om de rotonde Rimburgerweg/Rembrandtstraat. De rotonde Rimburgerweg / Ganzepool wordt al aangepakt.	Registratie ongevallen	€155.000,-	Gemeente

Hoog	Prins Hendriklaan	50 km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers	1.A3, 1.B1, 1.C1, 2.C1, 3.B1, 3.C1	<p>De Prins Hendriklaan is een zeer belangrijke route voor zowel basis (ca. 80 inwoners) als voorgezet onderwijs (ca. 200 inwoners).</p> <p>De Prins Hendriklaan is hier niet optimaal voor ingericht. Er zijn fietssuggestiestroken en er kan worden langsgeparkeerd. Bovendien moeten fietsers en andere kwetsbare weggebruikers de rechtdoor gaande rijstrook kruisen om bij de fietsvoorsorteerstrook 'linksaf' te komen. CROSS gegevens kennen een hoge ongevalsscore, samen met hoge snelheidsscore aan deze weg toe. De S85 ligt dan ook rond de 55, boven de maximum snelheid. Uit VIA blijkt dat er afgelopen jaren 4 ongelukken tussen auto en kwetsbare verkeersdeelnemers zijn gebeurd met als gevolg 3 gewonden. Deze gewonden waren (brom/snor)fietsers.</p>	Door vrijliggende fietspaden aan te leggen ontstaat een veilige route voor kwetsbare verkeersdeelnemers langs de Prins Hendriklaan.	Registratie ongevallen	€160.000	Gemeente
Middel	Marebosjesweg	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	Langs de Marebosjesweg wonen meerdere ouderen. Deze zullen dus gebruik maken van deze weg om naar de voorzieningen te komen. Er zijn dus met regelmaat kwetsbare verkeersdeelnemers op deze weg. De weg is nu ingericht als geasfalteerde 30km/h weg en er zijn onvoldoende snelheidsremmende maatregelen. Dit is niet optimaal voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers. Op deze weg zijn 2 ongelukken gebeurd met	De verharding van de weg past op dit moment niet bij de functie. Door de weg te verklinken verbeterd de situatie, en andere optie is de weg te veranderen in een fietsstraat. Dit kan gerechtvaardigd zijn omdat veel fietsers deze straat gebruiken om naar de voorzieningen te komen. Door verkeersremmende maatregelen (versmallingen, drempels) elke 80m toe te passen, rijden voertuigen langzamer en maakt dit veiliger voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De voorrangssituatie tussen de	Registartie ongevallen	P.M.	Gemeente

				kwetsbare verkeersdeelnemers, één is er hierbij gewond geraakt.	Marebosjesweg en de Gerbaldusstraat moet overzichtelijk worden gemaakt (gelijkwaardige kruising).			
Laag	Markt/Marktstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	De Markt/Marktweg wordt door scholieren gebruikt om naar school te fietsen. Daarnaast wonen er enkele ouderen. Kwetsbare weggebruikers zullen dus op deze weg fietsen. De Marktstraat is beklinkert, de Markt zelf niet. Dit is niet eenduidig. Bovendien zijn er onvoldoende snelheidsremmende maatregelen.	Het eenduidig inrichten van de weg betekent dat de Markt ook verklinkerd wordt. Daarnaast kan er dan ook een snelheidsremmende ingreep worden geplaatst. Dit maakt het veiliger voor kinderen om over te steken naar het speelplein.		P.M.	Gemeente
Laag	Wenkebachstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	Er wonen ouderen rond de Wenkebachstraat. Daarnaast zal er af en toe een scholier gebruik maken van deze weg richting school. De weg zal dus geregeld worden gebruikt door kwetsbare verkeersdeelnemers richting voorzieningen. De weg is onvoldoende ingericht om hen te beschermen.	De verharding van de weg past niet bij de functie. Door de weg te verlinkeren sluit deze ook aan op de zijwegen die uitkomen op deze weg. Bovendien dienen extra snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of versmallingen toegepast te worden. Deze liggen nu veelal meer dan 80m uit elkaar. De weg is (deels) een voorrangsweg, dit past niet goed bij de functie en de inrichting daarvan kan eenduidiger.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente
Laag	Komeetstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	Deze weg is niet optimaal ingericht om kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. De wegverharding past niet bij de functie van de weg (erftoegang). Daarnaast zijn er op het zuidelijk deel te weinig snelheidsremmende maatregelen.	Het verlinkeren van de weg brengt de uitstraling van de weg in lijn met verwachtingen (dit geldt overigens ook voor zijstraten). Op het zuidelijk deel zal een snelheidsremmende maatregel moeten worden toegepast om de 80m-norm volgens Duurzaam Veilig principe te halen.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente

Laag	Lambertusstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	In de omgeving van de Lambertusstraat wonen tientallen ouderen. Daarnaast gebruiken tientallen scholieren de route naar de basisschool. Er zullen dus veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik maken van deze weg. De weg is niet optimaal ingericht om deze gebruikers te beschermen. Een deel van de kruispunten is zonder snelheidsremmende maatregel uitgerust, bovendien past de verharding niet bij de functie.	Aanpassing van de wegverharding (verklinking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Een andere optie is, gezien de scholieren en ouderen om de weg te transformeren in een fietsstraat. In ieder geval moeten de 4 oostelijke kruispunten worden uitgerust met punaises of andere snelheidsremmende maatregelen (drempels). Dit geeft de kruispunten een eenduidige uitstraling die past bij de voorrangsituatie (gelijkwaardig kruispunt).	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente
Laag	Willibrordusstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	Er wonen ouderen rond de Willibrordusstraat. De weg zal dus worden gebruikt door kwetsbare verkeersdeelnemers richting voorzieningen. De weg is onvoldoende ingericht om hen te beschermen. Het type verharding klopt niet bij de functie van de weg en de kruispunten zijn niet voorzien van snelheidsremmende maatregelen.	Aanpassing van de wegverharding (verklinking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Het aanpassen van de kruispunten met punaises of andere snelheidsremmende maatregelen (drempels) geeft de kruispunten een eenduidige uitstraling die past bij de voorrangsituatie (gelijkwaardig kruispunt).	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente
Laag	Klingbenden	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	Er wonen tientallen ouderen aan/rondom straten van de Klingbenden. Daarnaast een handvol scholieren. Dit betekent dat er geregeld kwetsbare verkeersdeelnemers op de Klingbenden zijn. De weg is hier niet goed op ingericht. De wegverharding klopt niet bij de functie van de weg en daarnaast zijn er te weinig snelheidsremmende maatregelen.	Aanpassing van de wegverharding (verklinking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen (drempels, versmallingen om de ca. 80m in lijn met Duurzaam Veilig richtlijnen) creëert een veiligere weg voor kwetsbare verkeersdeelnemers.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente

Middel	Planetendreef	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	(Delen van) De Planetendreef is onderdeel van een schoolroute voor middelbare scholieren. Daarnaast wonen er enkele ouderen in de omgeving. Het is dus aannemelijk dat de Planetendreef regelmatig wordt gebruikt door kwetsbare weggebruikers. De weg is niet voldoende veilig voor ingericht. Het type wegverharding past niet bij de functie en de kruisingen zijn niet eenduidig aangelegd (soms verhoogd, soms niet).	Aanpassing van de wegverharding (verklanking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Er kan ook worden gekozen voor een fietstraat. Dit past vooral bij de functie als schoolroute. Het eenduidig gelijktrekken van alle kruisingen met snelheidsremmende maatregelen (punaises of verhoogde kruisingen) creëert een veiligere weg voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Er zitten enkele ruim opgezette 'slingers' in de weg, om een snelheidsbeperking te realiseren kan op de rechte stukken een versmalling of drempel worden gerealiseerd.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente
Middel	Wieëenweg	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	In de omgeving van de Wieëenweg wonen tientallen ouderen die de weg zullen gebruiken om naar voorzieningen in Brunssum te komen. Daarnaast gebruikt een handvol scholieren de route. De weg is niet voldoende veilig ingericht om deze kwetsbare weggebruikers een veilige plek te geven. De verharding past niet bij het type weg en kruisingen zijn niet eenduidig ingericht. Bovendien wordt voetgangers verzocht over te steken zonder passende faciliteiten. Volgens VIA gegevens heeft hier één ongeluk met een fiets plaatsgevonden (eenzijdig).	Aanpassing van de wegverharding (verklanking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Door de gelijkwaardige kruispunten uit te rusten met een punaise of verhoging wordt de uitstraling eenduidig en een snelheidsremming bereikt. Ter hoogte van de P.C. Hoofdstraat een voetgangersoversteekplek realiseren creëert een veilige locatie voor hen. De afstand tussen snelheidsremmende maatregelen is op sommige delen van de Wieëenweg te groot. Aanleggen van drempels of versmallingen brengt een snelheidsdaling teweeg. Dit draagt bij aan een veiligere omgeving voor kwetsbare verkeersdeelnemers.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente



Middel	Vondelstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	In de omgeving van de Vondelstraat wonen tientallen ouderen. Daarnaast gebruikt een handvol scholieren de route. Het is dus aannemelijk dat er kwetsbare verkeersdeelnemers op de weg rijden van/naar voorzieningen (zoals de supermarkt) of school. De weg is niet voldoende veilig ingericht om deze kwetsbare weggebruikers een veilige plek te geven. De verharding past niet bij het type weg en kruisingen zijn niet eenduidig ingericht. Volgens VIA gegevens heeft hier één ongeluk tussen bromfiets en auto plaatsgevonden.	Aanpassing van de wegverharding (verklinking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Meerdere zijstraten zijn al aangelegd volgens het uitritprincipe. Hierdoor kan ook (makkelijker) worden gekozen voor een fietsstraat. De afstand tussen snelheidsremmende maatregelen is te groot. Aanleggen van drempels of versmallingen brengt een snelheidsdaling teweeg. Dit drijft bij aan een veiligere omgeving voor kwetsbare verkeersdeelnemers.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente
Middel	Bexdellestraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	In de omgeving van de Bexdellestraat wonen tientallen ouderen die de weg zullen gebruiken om naar voorzieningen in Brunssum te komen. De weginrichting geeft deze weggebruikers een onvoldoende veilige plek. De verharding past niet bij het type weg. Volgens VIA gegevens hebben er op de kruising met de Maastrichterweg twee ongelukken plaatsgevonden tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en auto/vrachtverkeer. Hierbij zijn 2 personen gewond geraakt.	Aanpassing van de wegverharding (verklinking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg. Daarnaast kan worden gekeken hoe de kwetsbare verkeersdeelnemers een veiligere plek kunnen krijgen op de kruising met de Maastrichterstraat.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente
Middel	Beekstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.C1, 3.B1, 3.C1, 4.B2, 4.C1	Rondom de Beekstraat wonen tientallen ouderen. Bovendien is de weg een belangrijke schoolroute voor basisschoolleerlingen. Daarnaast ligt er een kinderboerderij in het verlengde.	Aanpassing van de wegverharding (verklinking) geeft de weg de uitstraling die past bij dit type weg.	Registratie ongevallen	P.M.	Gemeente

				Het is dus aannemelijk dat tientallen kwetsbare verkeersdeelnemers de Beekstraat zullen gebruiken van/naar school en voorzieningen. De weg is onvoldoende veilig ingericht voor deze kwetsbare verkeersdeelnemers. De verharding past niet bij het type weg.				
--	--	--	--	--	--	--	--	--

