

# RAPPORT

## SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Echt-Susteren

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 8 maart 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: BH7765MIRP2111301343  
Status: 00/Definitief  
Datum: 8 maart 2022  
Projectnaam: SPV Echt-Susteren  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 21-12-2021

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 08-03-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

## Inhoud

	<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 Echt-Susteren</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Doelen</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>6</b>
	<b>Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Echt-Susteren</b>	<b>9</b>
4.1.1	Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	12

## 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 Echt-Susteren opgesteld.

## 1 Inleiding

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

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

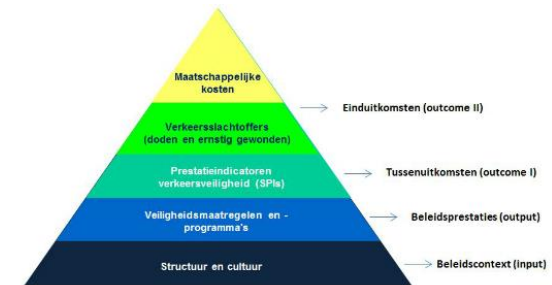
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Echt-Susteren naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilisten, 16-17 jarige brom- en snorfietsers
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- 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 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.



<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.

## Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beleid en maatregelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongevallen en slachtoffers</li> </ul>	
Verkeersysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig.</li> <li>• 1.A2 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten.</li> <li>• 1.A3 Bij herinrichting mogelijkheid bekijken om asfalt te veranderen naar klinkers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Snelheid (V85) meetbaar omlaag</li> <li>• 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> <li>• 1.B3 Veiligere woonomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN</li> <li>• Fietsers bond</li> <li>• Dorps-/wijkraden</li> <li>• Politie</li> <li>• Bewoners.</li> </ul>
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A1 Jaarlijks snelheidsverlagende maatregelen toepassen bij probleemlocaties en/of bij herinrichting/reconstructies.</li> <li>• 2.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>• 2.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> <li>• 2.A4 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1 Streven naar jaarlijkse meer veilige kruispunten op 50 km/u wegen</li> <li>• 2.B2 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, fietsers bond, Dorps-/wijkraden</li> <li>• .Bewoners</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A1 Monitoren en evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken</li> <li>• 3.A2 Educatie helmplicht</li> <li>• 3.A3 Snelheidscampagnes</li> <li>• 3.A4 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helm, dracht, positie op de weg)</li> <li>• 3.A5 Van bromfietspad naar fietspad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B1 Betere scheiding brommers en fietsen bubeko</li> <li>• 3.B2 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan bibeko</li> <li>• 3.B3 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• .Fietsersbond</li> <li>• VVN</li> <li>• Scholen</li> </ul>
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A1 Voorlichting met hulp van Team Alert</li> <li>• 4.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TeamAlert</li> <li>• Rijscholen</li> </ul>
Gedrag	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Structurele samenwerking met politie voortzetten</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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> <li>• VVN</li> </ul>



			invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	verkeersdeelname onder invloed	
Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 6.A2 Snelheidsdisplays in stand houden en systematisch rouleren</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>	
Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Structurele samenwerking met politie voortzetten</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>	
Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Handhaving</li> <li>• 8.B1 Structurele samenwerking met politie voortzetten</li> <li>• 8.C1 Campagnes / buurtacties VVN uitrollen</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>• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>	

Tabel 1 Doelen gemeente Echt-Susteren

## 4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Echt-Susteren 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 Echt-Susteren 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

## Projectgerelateerd

- 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	Gebroekerstraat - Peutenweg	50 km/uur wegen	1.A1, 1.A2, 2.B2, 6.B1	Op de Gebroekerstraat binnen de bebouwde kom en de Peutenweg geldt een snelheidsregime van 50 km/uur. Dit terwijl het een erftoegangsweg. De functie en de inrichting sluiten daarom niet op elkaar aan wat risicovolle situaties kan meebrengen. Net voorbij de Mulderstraat is het buiten de bebouwde kom. Het gedeelte van de Gebroekerstraat buiten de bebouwde kom is een 60 km/uur weg. Deze kent echter geen voetgangersvoorzieningen.	De volledige afwaardering van de Gebroekerstraat bibeko en de Peutenweg naar ETW 30 km/uur is wenselijk met bijbehorende inrichting conform DV. Buiten de bebouwde kom worden voetgangersvoorzieningen aangelegd.	Registratie ongevallen en snelheidsmeting	€ 352.750,-	Gemeente Echt-Susteren
Hoog	Randenborgweg vanaf de Millerweg en de Haverterweg	30 km/uur wegen	1.A1, 1.A2, 2.B2, 6.B1	De Randenborgweg en de Haverterweg zijn 30 km/uur wegen die zijn ingericht als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De inrichting van de weg sluit daarom niet aan bij de functie van de weg. Dit kan risicovolle situaties met zich meebrengen. Daarnaast zit er ook vrij veel landbouwverkeer op deze weg. Het is wenselijk deze route te ontmoedigen om	Een volledige herinrichting van de Randenborgweg en de Haverterweg naar ETW 30 km/uur is wenselijk met bijbehorende inrichting conform DV.	Registratie ongevallen en snelheidsmeting	€ 788.500,-	Gemeente Echt-Susteren

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

## Projectgerelateerd

				verkeersveiligheidsrisico's te beperken.				
Hoog	N276	Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers en snelheid in het verkeer	6.B1,	Het fietspad langs de N267 is een belangrijke route voor naar school fietsend verkeer. Langs de N267 wordt een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd vanaf de Pissummerweg tot aan de komgrens bij Echt. Hierdoor moet dit fietsverkeer en brom- en snorfietsers bij de komgrens de provinciale weg oversteken en deze is op het moment niet veilig ingericht. Fietsers en brom- en snorfietsers kunnen hier niet in 2x oversteken en verkeer rijdt hier te hard.	Het is wenselijk een gefaseerde fietsoversteek te realiseren bij de N276 ter hoogte van de komgrens van Echt.	Registratie ongevallen en snelheidsmeting	€ 100.000,-	Gemeente Echt-Susteren en Provincie Limburg
Middel	50CCSCOOTER-SCHOOLEVENTS	Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers	3.A2 en 3.A3	Het lage aandeel in de bevolkingsopbouw en relatief hoge aandeel in de ongevallen maakt dat de jongere snor-/brom fietser een risicothema is. Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	50CCSCOOTER-SCHOOLEVENTS is een doel- en praktijkgerichte interventie voor leerlingen van de bovenbouw VMBO of ROC's op het gebied van verantwoord en veilig scooter rijden.	Registratie ongevallen	€ -	Gemeente Echt-Susteren
Hoog	Handhaving op snelheid	Rijden onder invloed, Afleiding, snelheid, verkeersovertreders	8.A1	Risico's in het verkeer zijn vaak het gevolg van gedrag van de verkeersdeelnemers. Handhaving is 1 van de 3 E's, naast educatie en infrastructuur.	Handhaving zet mensen aan aanpassen van het gedrag, als de pakkans goed is.	Registratie ongevallen, registratie aantal boetes	€ -	Gemeente Echt-Susteren

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Echt-Susteren

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 jongere automobilisten en 16-17 jarigen op de snor-/bromfiets 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 Echt-Susteren, is in afstemming met de provincie Limburg:

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

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

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

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

	<p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
50 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30 km/uur wegen</i></p>
Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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 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 en 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>

<p>16-17 jarige op de snor- /bromfiets</p>	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Er zijn programma's die zich specifiek op de doelgroep snor- en bromfietzers richten voorbeelden daarvan zijn het project '<u>50CCSCOOTERSCHOOLEVENTS</u>' van ZAT Projectenbureau en de training '<u>Risico bromfiets</u>' van de KNMV. Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit PVE.</p>
<p>Rijden onder invloed</p>	<p><i>Voor dit programma 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>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"> <li>• <u>Witte Waas</u> (TeamAlert)</li> <li>• <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers)</li> <li>• <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</li> <li>• <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe)</li> </ul> <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>
<p>Snelheid in het verkeer</p>	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Zie 30//50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</p>
<p>Afleiding in het verkeer</p>	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Go Safe zonder afleiding</u></li> <li>• <u>Wheelie Pop</u> (VVN)</li> <li>• <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers)</li> </ul> <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietzers 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>
<p>Verkeersovertreders</p>	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure</p>

wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG).

#### 4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Echt-Susteren 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 Echt-Susteren uitgemond in 8 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 Echt-Susteren uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

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

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Verkeerstuin' van de Stichting de Fabriek en 'Dode hoek' van Onderwijsadviesbureau – contact. Het programma 'Opriscursussen voor ouderen' van VVN wordt ook gegeven en richt zich op het risicothema Ouderen. De risicothema's Fiets en Ouderen zijn geen risicothema's die uit de analyse voor de gemeente Echt-Susteren gekomen zijn, wel passen ze bij de beleidsthema's zoals benoemd in het SPV (onervaren verkeersdeelnemers en kwetsbare verkeersdeelnemers). Een programma dat zich richt op een risicothema die uit de analyse gekomen is, is 'Educatief Cabaret, Zeven Sloten' van Johan Cahuzak Theater. Dit programma richt zich op het risicothema Rijden onder invloed.

**Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Echt-Susteren**

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0



3: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)	Geen specifieke projecten	0	0
4: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets	Geen specifieke projecten	0	0
5: Rijden onder invloed	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.215,00	++
6: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

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

### Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Echt-Susteren 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 Echt-Susteren**

Naam project	Naam producent	Doelgroep					Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		4-12 (BO)	12- 16(VO)	16- 25	25- 60	>60				
Verkeerstuin	Stichting de Fabriek	x	x				€2.085,00 (6 klassen)	Ja	Ja	30
Opfriscursus voor ouderen	VVN					x	€2.600,00	Ja	Ja	39
Educatief Cabaret, Zeven Sloten	Johan Cahuzak Theater		x				€1.215,00	Ja	Ja	46
Dode hoek	Onderwijsadviesbureau - contact	x	x				€1.000,00	Ja	Ja	49

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