

RAPPORT

SPV Maatregelpakket Eijsden- Margraten

Klant: Gemeente Eijsden-Margraten

Referentie: BH7030MIRP22

Status: Definitief/00

Datum: 15 april 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 Eijsden-Margraten

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7030MIRP22
Status: 00/Definitief
Datum: 15 april 2022
Projectnaam: SPV Eijsden-Margraten
Projectnummer: BH7030
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Tom Steijns

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 25-03-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 25-03-2022

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

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Eijsden-Margraten	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	7
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Eijsden-Margraten	17
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	20

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 impulsgelden 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 Eijsden-Margraten opgesteld.

1 Inleiding

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

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

Prioritaire risicothema's:

- Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer in het buitengebied
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike, ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: Oudere fietser
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

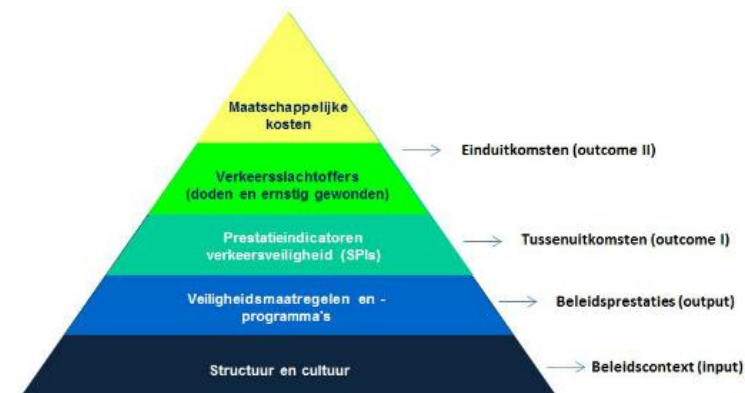
Aandachtspunten

- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Motor
- Snelheid in het verkeer: 60 km/u wegen
- Toerisme
- Hellingen en hellingspercentages

3 Doelen

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

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



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

Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma <i>Beleid en maatregelen</i>	Tussenuitkomsten <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	Einduitkomsten <i>Ongevallen en slachtoffers</i>	Partners
Verkeerssysteem	<ul style="list-style-type: none"> 1. 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 - Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. 1.A2 - Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) 1.A3 - Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen 1.A4 - Meer bewustzijn creëren bij lokaal verkeer over snelheidsgedrag 1.A5 - Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 1.A6 - Omvang probleem in kaart brengen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 - Snelheid meetbaar omlaag 1.B2 - Afname van het aantal aandachtswegen 1.B3 - Veiligere woonomgeving 1.B4 - Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsers bond Dorpsraden Politie
	Risicogroepen en -modaliteiten	<ul style="list-style-type: none"> 2. Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 - Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied 2.A2 - Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer 2.A3 - Bewustwordingscampagnes opzetten 2.A4 - Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. 2.A5 - Inzetten specifieke educatieve (VOMOL) en/of het bereik vergroten daarvan 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 - Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen 2.B2 - Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 2.B3 - Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 - In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied (niet zijnde stroomwegen) 2.C2 - Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers
<ul style="list-style-type: none"> 3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike 		<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 - Volledig gescheiden hoofdnet fiets. 3.A2 - Fietsplan opstellen 3.A3 - Sociaal veilige fietsroutes creëren 3.A4 - Bereik effectieve educatie vergroten 3.A5 - Educatie ouderen op e-bike 3.A6 - Campagne/fietslessen kinderen 3.A7 - Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 - Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 3.B2 - Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3.B3 - Toename sociale veiligheid 3.B4 - Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 3.B5 - Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> • 3.A8 - Verlichtingscampagnes doorzetten 			
	<ul style="list-style-type: none"> • 4. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 - Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • 4.A2 - Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen • 4.A3 - Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.B1 - Toename voertuigbeheersing onder ouderen • 4.B2 - Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouderenbond • Fietsersbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	<ul style="list-style-type: none"> • 5. Rijden onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 - Structurele samenwerking met politie opzetten • 5.A2 - Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	<ul style="list-style-type: none"> • 6. Snelheid in het verkeer (30 km/u) 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 - Handhaving op risicovolle wegen • 6.A2 - Snelheidsdisplays plaatsen • 6.A3 - Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN
	<ul style="list-style-type: none"> • 7. Afleiding in het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 - Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.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"> • 8. Verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 - Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.B1 - Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.C1 - Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

4 Maatregelen

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

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Risicolocatie /-gedrag
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risico gestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Laag	Acht basisscholen binnen gemeente	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.B1 3.B4 3.C1	In de gemeente Eijsden-Margraten is 14% van de inwoners tussen de 0-15 jaar, wat neer komt op ruim 3.600 kinderen. Een deel van deze kinderen gaat dagelijks naar een van de acht basisscholen binnen de gemeente. Dit trekt breng- en ophaal verkeer, maar ook een boel jonge en onervaren fietsers de weg op. Deze stromen komen samen nabij de scholen, het is dus goed om deze veilig in te richten. Dit is nu nog niet overal het geval, wat een risico vormt voor specifiek deze kinderen	Om de kinderen van Eijsden-Margraten beter te beschermen wordt voorgesteld om de schoolomgevingen van de acht basisscholen beter zichtbaar te maken. Dit wordt gedaan middels attentie verhogende maatregelen en door geen kiss&ride te faciliteren. De bedoeling is dat hiermee het gedrag verbetert – een lagere snelheid en betere oplettendheid – en dat daarmee de kans op ongevallen kleiner wordt	<ul style="list-style-type: none"> • Daling snelheid nabij scholen • Jaarlijkse afname van het aantal (jonge) fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€10.400 (€8*1.300)	Gemeente

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

Projectgerelateerd

Middel	Kruispunt Bruisterboschweg – Honthem – Hoebesweg	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.B1 3.B2 3.B5 3.C1	Het landelijk gebied van de gemeente wordt door zowel autoverkeer als fietsers gebruikt. Tijdens het zomerseizoen wordt dit nog een stuk drukker, daar het gebied populair is onder reguliere fietstoeristen en mountainbiketoeristen. Op het kruispunt Bruisterboschweg – Honthem – Hoebesweg komen deze drie stromen elkaar met verschillende snelheden tegen. Door de heuvels en bebossing is het voor weggebruikers ook lastig om het kruispunt goed te overzien, dan wel ruim van tevoren elkaar aan te zien komen. Dit zorgt voor extra risico's.	Op deze plek is het belangrijk de snelheid uit het verkeer te halen en een veilige oversteekbeweging te faciliteren. Hiervoor zijn verschillende oplossingen mogelijk. Wat betreft de attentie verhogende maatregelen zou het plaatsen van borden al positief kunnen helpen. Om mensen vooraf al vaart te laten verminderen, zodat ze meer tijd hebben het kruispunt te overzien, kunnen ook snelheid remmende maatregelen geplaatst worden. Ten slotte zou ook het kruispunt zelf op een verhoogd plateau geplaatst kunnen worden zodat de snelheid op het conflictpunt minimaal is. Dit alles om te zorgen voor een lagere kans op ongelukken.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van de gereden snelheid (v85) • Afname van het aantal ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn 	€1.000-100.000	Gemeente
Middel	Bruisterbosch, Bruisterbosch	1. 30 km/u wegen 2. Heterogeniteit: landbouwverkeer 3. Kwetsbaar: fiets&ebike	1.A1 1.A2 1.A4 2.A4 1.B1 2.B1 2.B2 2.B3 3.B1 1.C1 2.C2 3.C1	De weg Bruisterbosch vormt de centrale weg door het buurtschap Bruisterbosch. In het landelijk gebied vormt deze weg een belangrijke rol voor bewoners, landbouwverkeer en recreatieve fietsers. De weg is hier niet op ingericht. De noord-zuid as (primaire weg) is relatief smal, is geasfalteerd en voorzien van elementenbermen. De geringe ruimte in combinatie met de verschillen in snelheid en gewicht maken van deze weg een plek met verhoogd risico. Tot dusver heeft er één ongeval (zonder letsel) plaatsgevonden	Om deze weg een lager risicoprofiel te geven is het belangrijk om weggebruikers beter bewust van elkaar te maken. In dit geval betekent dat met name het plaatsen van attentie verhogende maatregelen betreffende fietsers. Er kan gedacht worden aan bebording en nieuwe weginrichting in de vorm van fietsstroken. De bedoeling is dat bestuurders voorzichtiger rijden en daarmee minder of minder ernstige ongevallen veroorzaken.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van de gereden snelheid (v85) • Afname van het aantal ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn 	€1.000-15.000	Gemeente
Hoog	Kampweg, Gronsveld	3. Kwetsbaar: fiets&ebike 8. verkeersovertreders	3.A7 8.A1 3.B1 3.B2 3.B4 3.B5 8.B1 3.C1 8.C1	De Kampweg (50km/u) is deel van de Mergellandroute, een fietsroute die in het zomerseizoen vele fiets- en autoeristen trekt. De straat wordt ook veel gebruikt door VO-fietsers. De Kampstraat is een brede weg met rode fietssuggestiestroken. Op de Kampweg wordt regelmatig te hard gereden, dit is terug te zien in de V85 boven de toegestane snelheid ligt. Tevens wordt er op sommige stukken	Er wordt voorgesteld om de situatie aan de hand van enkele kleine infrastructurele maatregelen te verbeteren. Allereerst wordt voorgesteld om een snelheid remmende (geen drempel) maatregel te plaatsen richting de kern, aan de oostzijde van de van de komgrens. Verder is ook het plan om over de gehele weg brede fietssuggestiestroken te plaatsen.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van de gereden snelheid (v85) • Afname van het aantal ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn 	€10.000 + handhaving sactie	Gemeente, politie

Projectgerelateerd

				geparkeerd langs de route, wat zorgt voor gevaarlijke situaties. Op de weg zijn sinds 2016 vijf ongelukken geweest, allen UMS	Aanvullend op deze infaameregelen is er ook het plan voor een handhavingsactie van de politie. De bedoeling is dat hiermee het gedrag van de weggebruikers ten goede veranderd.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van het aantal ongelukken door 'huffergedrag' 		
Hoog	Eijkerweg & Eijkerstraat, Margraten	2. Heterogeniteit: landbouwverkeer 3. Kwetsbaar: fiets&ebike 8. Verkeers-overtreders	3.A7 8.A1 3.B1 3.B2 3.B4 3.B5 8.B1 3.C1 8.C1	De Eijkerweg en Eijkerstraat liggen in elkaars verlengde en vormen samen de toegangsweg vanuit het noorden voor het centrum van Margraten. Het is een doorgaande brede route die uitnodigt tot hardrijden. Dit is terug te zien in de gereden snelheid, die hoger ligt dan de toegestane snelheid (V85>50). In combinatie met het parkeren langs de rijbaan, het gebruik door landbouwverkeer en de voor fietsers geringe bescherming (enkel grijze fietssuggestiestroken) zorgt dit voor gevaarlijke situaties waar veelal te hard gereden wordt. Tot dusver hebben er zich op deze wegen vijf ongelukken voorgedaan, waarvan er bij eentje ook daadwerkelijk letsel is ontstaan.	Om de situatie te verbeteren is het idee gebruik te maken van kleine infrastructurele maatregelen. Dit houdt in een snelheidsremmende maatregel bij de komgrens en brede rode fietssuggestiestroken over de gehele weg. Aanvullend hierop wordt er een handhavingsactie opgezet. De bedoeling is om hiermee de snelheid van automobilisten te doen verminderen en daarmee het risico om ongelukken te verkleinen.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van de gereden snelheid (v85) • Afname van het aantal ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn • Afname van het aantal ongelukken door 'huffergedrag' 	€30.000:	Gemeente
Laag	Prinses Amaliaaan, Margraten	2. Heterogeniteit: landbouwverkeer 3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.A7 2.C1 3.B1 2.C2 3.C1	De prinses Amaliaaan te Margraten is een korte straat met veel woningen. Door haar locatie vlak bij de bedrijven geplaatst te "aan de Femme", rijdt er veel vrachtverkeer dat onderweg is van of naar de Eijkerweg/straat door deze Prinses Amaliaaan. Naast dit verkeer wordt er ook te hard gereden (v85>50) en wordt er foutief geparkeerd. Dit alles zorgt voor gevaarlijke situaties. Gelukkig is dit nog niet terug te zien het aantal ongelukken, daar die er nog niet zijn, maar dat laat onverlet dat er hier sprake is van een verhoogd risico.	Het weren van vrachtverkeer zal in deze straat al zorgen voor een afname van het risico. Voorgesteld wordt om wegversmallingen te plaatsen, waarmee de route dusdanig onaantrekkelijk wordt dat vrachtverkeer voor alternatieve routes zal kiezen en de snelheid van automobilisten zakt.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van de gereden snelheid (v85) • Afname hoeveelheid vrachtverkeer • Afname overlast meldingen vrachtverkeer 	€6.000	Gemeente
Hoog	Rijksweg, Gronsveld	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2	De Rijksweg is dé centrale route door Gronsveld en trekt daarmee ook relatief veel verkeer. Het is een grijze brede weg met een behoorlijk aantal kruisingen. Ondanks dat er	Om deze weg te verbeteren wordt voorgesteld hem in z'n geheel in te richten voor 30 km/u (conform duurzaam veilig, past binnen Cittaslow). Dit houdt in dat er	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€500.000	Gemeente

Projectgerelateerd

			1.B3 1.B4 1.C1	een maximale snelheid van 30km/u geldt, doet de weg vermoeden dat je er harder mag rijden. Dit is onder andere terug te zien in de v85 die te hoog ligt. Dat dit gevaarlijke situaties oplevert is duidelijk. De Cross-score is rood. In recente jaren hebben er op deze weg liefst acht ongelukken plaatsgevonden, waarvan er twee ook resulteerden in letsel.	elementenverharding gebruikt wordt, dat er genoeg snelheidsremmende maatregelen en kruispuntplateaus geplaatst worden. Daarnaast moet er geparkeerd gaan worden óp de rijbaan, in plaats van ernaast. De bedoeling is dat deze maatregelen tezamen zorgen voor een positieve verandering in het gedrag, en daarmee een vermindering van ongelukken			
Hoog	Rijksweg, Rijckholt	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	Net als in Gronsveld, is de Rijksweg ook door Rijckholt dé centrale route. Het is een grijze brede weg met een viertal ETW-ETW kruisingen. Er wordt harder gereden dan toegestaan is, te herkennen aan de v85 te hoog ligt. In tegenstelling tot het deel in Gronsveld, hebben hier zich nog niet veel ongelukken voorgedaan. Het is beperkt gebleven tot twee geregistreerde ongevallen zonder letsel. Hierdoor is ook de cross score geel.	Op deze weg geldt ongeveer hetzelfde als voor Gronsveld. De bedoeling is om hem in z'n geheel in te richten voor 30 km/u (conform duurzaam veilig en passend binnen Cittaslow. Dit houdt in dat er elementenverharding gebruikt wordt, dat er genoeg snelheidsremmende maatregelen en kruispuntplateaus geplaatst worden. Daarnaast moet er geparkeerd gaan worden óp de rijbaan, in plaats van ernaast. De bedoeling is dat deze maatregelen tezamen zorgen voor een positieve verandering in het gedrag, en daarmee een vermindering van ongelukken. Dit alles valt iets goedkoper uit dan in Gronsveld omdat de weg korter is.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€400.000	gemeente
Laag	Burgemeester Beckersweg, Mheer	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	De Burgermeester Beckersweg en de Mheerderweg vormen samen de verbinding tussen Mheer en Banholt, en zijn tevens de centrale wegen in de desbetreffende dorpen. Binnen de bebouwde kom dient er 30 km/u op deze wegen gereden te worden, wat gezien de dichtbij geplaatse bebouwing goed is. De inrichting van de Burgemeester Beckersweg past niet bij het gestelde snelheidsregime. De weg is geasfalteerd, te breed en kent geen snelheidsremmende maatregelen. Gevolg	Om de kans op ongelukken te verkleinen wordt een pakket aan maatregelen voorgesteld, die samenkomen in het goed inrichten volgens richtlijnen 30 km/h en Cittaslow. Dit houdt in dat er over een lengte van 800 meter elementenverharding, snelheidsremmende maatregelen en kruispuntplateaus worden toegepast. Daarnaast moet er geparkeerd gaan worden op de rijbaan. Dit zodat er minder ruimte is men zachter gaat rijden	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€500.000	Gemeente

Projectgerelateerd

				hiervan is dat er te snel wordt gereden, wat tot gevaarlijke situaties leidt. In recente jaren hebben er al twee ongelukken plaatsgevonden op deze weg, wel enkel UMS.				
Laag	Mheerderweg, Banholt	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	De Burgermeester Beckersweg en de Mheerderweg vormen samen de verbinding tussen Mheer en Banholt, en zijn tevens de centrale wegen in de desbetreffende dorpen. Binnen de bebouwde kom dient er 30 km/u op deze wegen gereden te worden, wat gezien de dichtbijgeplaatse bebouwing goed is. Net als bij de Burgermeester Beckersweg, is ook de Mheerderweg niet ideaal ingericht. Het is een brede asfaltweg zonder snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en kruispunten. Dit tezamen zorgt voor een risicovolle situatie met relatief hoge snelheden. Tot dusver heeft hier nog geen geregistreerd ongeluk plaatsgevonden	De weg wordt volgens richtlijnen duurzaam veilig 30 km/u ingericht, in combinatie met Cittaslow. Dat wil zeggen dat er elementenverharding wordt geplaatst, dat er kruispuntplattaus toegepast worden en dat er snelheidsremmende maatregelen geplaatst worden. Dit alles over een afstand van 500 meter. De bedoeling is dat dit resulteert in een lagere snelheid van weggebruikers en dat daarmee ook de kans op ongelukken afneemt.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€300.000	gemeente
Laag	Dalestraat, Banholt,	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	Net als de andere primaire wegen in Banholt, is ook deze weg geen ideale 30 km/u weg. De asfalt wegverharding nodigt uit tot snelrijden, wat ook in praktijk gezien wordt, terwijl de risico's extra groot zijn door verslechterd zicht in bochten waar woningen dicht op de straat gebouwd zijn. Tot nu toe heeft er één geregistreerd ongeval plaatsgevonden, waarbij de schade gelukkig materieel bleef.	Om de situatie te verbeteren wordt er voorgesteld de weg over een lengte van 500 meter te verharden met elementen, gelijkwaardige kruispunten van een plateau te voorzien en snelheidsremmende maatregelen te nemen. Dit alles om de weg volgens de richtlijnen duurzaam veilig en Cittaslow in te richten. De bedoeling is dat dit ten goede komt aan de veiligheid door verbeterd rijgedrag.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€300.000	Gemeente
Laag	Bredeweg, Banholt	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	De Bredeweg is oostelijke route binnen Banholt en grenst bij de kom richting Reijmerstok. De weg nodigt vooral uit tot hardrijden vanwege de gesloten verharding en het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen. De drie kruisingen richting het centrum hebben geen plateau. Deze combinatie van snelrijden en	Er wordt voorgesteld de 250 meter lange bredeweg in te richten volgens de richtlijnen duurzaam veilig en passend binnen Cittaslow. Dat houdt in dat er voor andere verharding gekozen zal worden en dat de weg op verscheidene punten anders wordt vormgegeven. De bedoeling	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€200.000	Gemeente

Projectgerelateerd

				risicovolle situaties leidt tot een gevaarlijke mix. Gelukkig heeft dit zich nog niet vertaald naar (geregistreerde) ongelukken.	is dat dit leidt tot een natuurlijke remming voor automobilisten.			
Laag	Scheulderdorpstraat, Scheulder	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	De Scheulderdorpsstraat te Scheulder is dé doorgaande weg door het dorp Scheulder. Aan zowel de west als de oostkant komt met vanuit een 60 km/u straat dit verlaagde regime binnen zonder snelheidsremmende maatregel. Vooral aan de westkant rijden bestuurders hard door. De weg is breed en voorzien van gesloten verharding. Als er hier dus wel een conflict ontstaat zijn er extra risico's. Aan de oostkant spelen andere risico's. Hier zijn de wegen vooral een stuk smaller, en staan de huizen ook dicht op de kruispunten. Hierdoor ontstaan meerdere risicovolle situaties. Op de straat zijn sinds 2016 al een tweetal ongevallen gebeurd, waarvan er eentje ook daadwerkelijk geresulteerd heeft in letsel.	De intentie is om deze 850 meter lange weg in te richten zoals een 30 km/u weg er idealiter uit zou zien. Dat wil zeggen klinkerverharding, kruispuntplateaus en snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast moet parkeren op de rijbaan ook zorgen voor een verbeterde situatie, daar dit zorgt voor smallere wegen en bredere stoepen. Alles tezamen is de bedoeling dat er minder hard gereden wordt en dat het risicoprofiel daarmee omlaag gaat.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€450.000	gemeente
Middel-Hoog	Emmastraat + Prins Hendrikstraat, Eijsden	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1 1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	De Emmastraat en Prins Hendrikstraat vormen samen de centrale noord-zuid corridor door Eijsden, al hebben ze naast hun ontsluitende functie ook een sterke verblijfsfunctie. Deze conflicterende aspecten komen terug in het ontwerp. De weg is voorzien van kruispuntplateaus die zorgen voor de nodige remming. De weg is echter wel relatief breed, wat versterkt wordt door de langsparkeervakken die vooral ten koste zijn gegaan van de trottoirs. Op de wegen wordt enigszins te hard gereden, vooral op de zuidelijk gelegen Prins Hendrikstraat. Tot dusver hebben zich op deze weg in recente jaren een vijftal ongevallen voorgedaan. Twee daarvan, ter hoogte van de noordelijke rotonde, resulteerden in letsel	Om een veiligere weg te creëren worden voorgesteld om deze 1100 meter lange weg (combinatie) in te richten volgens de richtlijnen zoals die gelden voor een 30 km/u weg. De belangrijkste stap die hierin gemaakt dient te worden is de weg voorzien van klinkerverharding. Verder zijn op enkele langere stukken zonder kruisingen ook nog snelheidsremmende maatregelen nodig. Verder zorgt het parkeren op de baan ook nog voor een lagere snelheid. De bedoeling is dat dit maatregelpakket zorgt voor een lagere snelheid en daarmee minder ongelukken	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€450.000	Gemeente
Laag	Ingenieur Rocourstraat, Eijsden	1. 30 km/u wegen	1.A1 1.A2 1.B1	De ir. Rocourstraat te Eijsden doet een hogere toegestane snelheid vermoeden dan er daadwerkelijk is toegestaan. Men komt met een	Een aantal maatregelen zijn nodig om de hele weg in te richten zoals men dat kan verwachten bij een 30 km/u weg.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) 	€225.000	Gemeente

Projectgerelateerd

			1.B2 1.B3 1.B4 1.C1	hogere snelheid de komgrens binnenrijden (aangegeven middels een versmalling). Vervolgens komt men echter nog op een brede, geasfalteerde weg met te weinig snelheidsremmende maatregelen. De snelheidslimiet wordt niet geaccepteerd. De situatie heeft tot nu toe geresulteerd in één geregistreerd ongeluk, wat gelukkig beperkt bleef tot blikshade.	Allereerst dient de weg te worden voorzien van open verharding. Daarnaast moeten er twee kruispunten voorzien worden van een verhoogd plateau en moeten snelheidsremmende maatregelen worden aangelegd. Ten slotte zorgt het verplaatsen van parkeerplaatsen naast de weg naar op de weg voor een iets minder brede weg.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname van het aantal ongevallen 		
Laag	Komgrenzen	Relatie met volledige verkeersnetwerk		De gemeente kent niet overal een juiste komgrens. Dit kan zijn omdat de bebouwde omgeving in recente jaren hiervoor is geschoven is, maar vaker nog is de bestaande komgrens niet bij het wegontwerp niet correct meegenomen. Het ontbreken van deze duidelijke komgrenzen doet automobilisten niet goed waarschuwen dat zij hun rijgedrag moeten aanpassen. Hierdoor rijden ze te hard de bebouwde kom in en is er een verhoogde kans op ongelukken	Een correcte komgrens bestaat uit een juiste snelheidsremmende maatregel, vaak een wegversmalling en correcte bebording ter attentie. Het voornemen is om deze bij alle kernen goed te plaatsen. Dit moet bijdragen aan het verlagen van de snelheid en daarmee het verbeteren van de veiligheid.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal ongevallen 	€12.500 per komgrens (drempel+versmalling)	Gemeente
Middel	Julianaweg, Sint Geertruid	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.B1 3.C1	De Julianaweg te Sint Geertruid een 50 km/u weg. Door zijn functie in de Mergellandroute kan het zeker zomers behoorlijk druk zijn met automobilisten, maar tegelijkertijd heeft deze weg ook als fietsroute een belangrijke functie. De Julianaweg is een langere weg zonder scherpe bochten en is enkel het meest westelijk deel is voorzien van rode fietsstroken. Een vrijliggend fietspad ontbreekt. De snelheid ligt op deze weg hoger dan is toegestaan (V85 > 50). In recente jaren hebben er vier ongevallen (allen zonder letsel) plaatsgevonden	Voorgesteld wordt om deze 500 meter lange weg brede rode fietsstroken te geven, zoals ook al gedaan in het meest westelijk deel van deze weg. Deze maken de weg optisch smaller en maken de automobilist bewust van de aanwezigheid van fietsers. De bedoeling is dat hiermee de snelheid verlaagd wordt en dat de kans op ongelukken reduceert.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€15.000	Gemeente
Middel	Duivenstraat, Mheer	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.B1 3.C1	De Duivenstraat is de ontsluitende straat aan de noordzijde van Mheer. Het is een grijze weg met middenstreep die over ongeveer 700 meter van de komgrens naar het centrum beweegt. Het belangrijkste ontbrekende aspect is dat er geen vrijliggend fietspad/veilige plek is voor fietsers.	Voorgesteld wordt om de weg een ander uiterlijk te geven: een uiterlijk dat meer past bij de verschillende grote verkeersstromen over de straat. Dit houdt in dat de middenstreep weggehaald wordt en dat er brede rode fietssuggestiestroken	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€20.000	Gemeente

Projectgerelateerd

				Dit in combinatie met de grotere verkeersvolumes van de Mergellandroute en het uitwijkende verkeer door auto's die op de weg parkeren zorgt voor risicovolle situaties. Sinds 2015 hebben er drie ongevallen plaatsgevonden, allen zonder letsel.	geplaatst worden. Deze stroken maken de weg optisch smaller en verhogen het bewustzijn van automobilisten. De bedoeling is dat hiermee de snelheid omlaaggaat en het aantal ongelukken afneemt.			
Middel	Dorpsstraat, Mheer	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.B1 3.C1	De Dorpsstraat ligt in het verlengde van de Duivenstraat en is eveneens 700 meter lang. Het is een iets smallere straat waar niet altijd een middenstreep staat en waar ook minder geparkeerd wordt op de weg. Een vrijliggend fietspad ontbreekt eveneens. Qua drukte is het vergelijkbaar met de Duivenstraat. De te hoge snelheid in combinatie met de grote verkeersvolumes van auto's en fietsers door de Mergellandroute zorgen voor risicovolle situaties. Sinds 2015 heeft er één geregistreerd ongeval plaatsgevonden (JMS).	Door net als de Duivenstraat ook hier brede rode fietssuggestiestroken te plaatsen en de asmarkering weg te halen – waardoor één rijloper overblijft - is de bedoeling dat de snelheid omlaaggaat en de kans op ongelukken verkleind wordt.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€20.000	Gemeente
Middel	Wesch, Noorbeek	2. Heterogeniteit: landbouwverkeer 3. Kwetsbaar: fiets&ebike	2.A1 2.B1 2.B2 3.B1 2.C2 3.C1	De Wesch (50 km/u) vormt het eerste deel van de bebouwing Noordbeek. De straat is 400 meter lang, relatief breed en vormt als het ware een overgang tussen het deel buiten de bebouwde kom en het dorpscentrum. Ingericht met een asmarkering en zonder vrijliggend fietspad ontsluit de weg grote stromen in het zomerse Mergellandrouteverkeer. Tevens rijdt er landbouwverkeer overheen. De weg scoort rood op de Cross-score, wat wil zeggen dat er én te hard gereden wordt én veel ongevallen zijn. In recente jaren hebben er drie ongelukken plaatsgevonden, waarvan een ook letsel opleverde.	Voorgesteld wordt om deze weg een ander karakter te geven. Dat wil zeggen, de asmarkering wordt weggehaald en er worden rode fietssuggestiestroken geplaatst. Deze maken de weg optisch smaller en maken de automobilist bewust van de aanwezigheid van fietsen. De bedoeling is dat hiermee de snelheid verlaagd wordt en dat de kans op ongelukken reduceert.	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€10.000	Gemeente
Hoog	Route Noorbeek: Klompestraat, Pley, Dorpstraat, Bovenstraat	2. Heterogeniteit: landbouwverkeer 3. Kwetsbaar: fiets&ebike	2.A1 2.B1 2.B2 3.B1 2.C2	De route door Noordbeek bestaat uit een viertal korte aaneengeschaalde straten die samen een verbinding tussen west en oost maken. Het zijn smalle geasfalteerde straten zonder vrijliggende fietsvoorzieningen en waar niet	Om de weg veiliger te maken is het belangrijk de snelheid uit het verkeer te halen. Er wordt voorgesteld dit te doen middels rode fietssuggestiestroken. Dit kan ondanks de beperkte ruimte, maar is	<ul style="list-style-type: none"> • Afname snelheid (v85) • Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€5.000-20.000	Gemeente

Projectgerelateerd

			3.C1	altijd goed zicht is. Er wordt op deze weg te hard gereden en er gebeuren ook regelmatig ongelukken. Sinds 2015 zijn er vijf ongelukken geregistreerd, waarvan één met letsel en één dodelijk.	niet de ideale oplossing. Normaal gesproken zijn voor 50km/u wegen vrij liggende fietspaden gewenst. Indien dit qua ruimte niet mogelijk is, zoals het hier lijkt, en fietssuggestiestroken toch de wens zijn, dan geldt een voorkeur voor 30 km/u GOW. Wanneer ook dat niet kan, dan kan de laatste optie zijn om de weg in te richten volgens GOW 50km/u met fietssuggestiestroken, welke rood kunnen worden huidige situatie zijn fietsstroken. Dit heeft echter niet de voorkeur.			
Laag	Keunestraat, Cadier en Keer	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.B1 3.C1	De Keunestraat, het deel ten noorden van Cadier en Keer, buiten de bebouwde kom, is een route tussen de Limburgse heuvels die populair is onder fietstoeristen. De weg is een relatief smalle strook asfalt zonder markeringen en zonder versterkte bermen op ieder stuk. Op de Keunestraat wordt niet te hard gereden, maar het slechte zicht zorgt toch voor gevaarlijke situaties. Sinds 2018 hebben er twee geregistreerde ongevallen plaatsgevonden, waarvan eentje met letsel	Om de automobilist beter bewust te maken van de fietsers die gebruik maken van deze route, wordt voorgesteld om fietsstroken te markeren. Het idee is dat automobilisten voorzichtiger rijden en dat daarmee het aantal ongelukken afneemt.	<ul style="list-style-type: none"> Afname snelheid (v85) Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	€27.500	Gemeente
Hoog	Basisschool	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.A4 3.A6 3.B2 3.B4 3.C1	Jonge en onervaren fietsers (leeftijd 4-12) zijn zich niet altijd of minder bewust van de gevaren die het verkeer brengt. Dit veroorzaakt gevaarlijke rijgedrag en daarmee een verhoogd risico op ongevallen.	Om deze groep bewuster te maken van de risico's, wordt erin gezet op Verkeerscampagnes en educatie op basisscholen. Dit moet ten goede komen aan het rijgedrag en daarmee een afname van het aantal ongelukken waarbij jonge fietsers zijn betrokken.	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal jonge fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	n.t.b.	Gemeente, basisscholen
Hoog	Voortgezet onderwijs	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.A4 3.A6 3.B2 3.B4 3.C1	Jonge en onervaren fietsers (leeftijd 12-18) zijn zich niet altijd of minder bewust van de gevaren die het verkeer brengt. Dit veroorzaakt gevaarlijke rijgedrag en daarmee een verhoogd risico op ongevallen.	Om deze groep bewuster te maken van de risico's, wordt erin gezet op Verkeerscampagnes en educatie op middelbare. Dit moet ten goede komen aan het rijgedrag en daarmee een afname van het aantal ongelukken waarbij jonge fietsers zijn betrokken.	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal jonge fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	n.t.b.	Gemeente, middelbare scholen

Projectgerelateerd

Hoog	Fiets/motor/wielrenners toeristen	3. Kwetsbaar: fiets&ebike	3.A4 3.B2 3.C1	Limburg, en ook specifiek het heuvelland, is een van 's lands favoriete binnenlandse vakantiebestemming. Daarnaast trekt het ook een boel buitenlandse toeristen. Deze toeristen gaan graag ontspannen de weg op en vergeten daarbij nog wel eens de gevaren die verkeersdeelname met zich meebrengt. Dit is terug te zien in de verhoogde drukte en hoeveelheid ongelukken gedurende de zomer.	Limburg ontvangt de toeristen graag, maar wil ze wijzen op de potentiële risico's middels verkeerscampagnes. De bedoeling is dat hiermee het bewustzijn onder weggebruikers vergroot wordt en dat het aantal ongelukken met kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets/motor) daalt	<ul style="list-style-type: none"> Afname van het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers dat betrokken is bij een ongeval 	n.t.b.	Gemeente, provincie
Middel-Hoog	Mergellandroute	6. Snelheid (30) 8. Overtreders	6.A1 8.A1 6.B1 8.B1 6.C1 8.C1	De Mergellandroute is een van de bekendste autoroutes van Nederland. Op deze 110 kilometer lange route over veelal rustige wegen rijdt men door de schitterende Limburgse natuur. De route trekt zomers veel verkeer, zowel auto's, motoren als fietsers. De heuvels en mooie wegen nodigen de weggebruiker regelmatig uit om 'sportief' (lees hard) te rijden. Dit in combinatie met de grotere drukte en het soms door heuvels verhinderde zicht is een gevaarlijke situatie die regelmatig leidt tot ongelukken	Om het gedrag op deze weg te verbeteren wordt voorgesteld sterker te handhaven op snelheid. Het straffen van verkeerd gedrag, of de kans daartoe bestraft te worden, moet automobilisten en motorrijders overtuigen hun snelheid te matigen	<ul style="list-style-type: none"> Afname van de gereden snelheid (v85) 	n.t.b.	Gemeente, politie

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Eijsden-Margraten

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

	<p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
Landbouwverkeer in het buitengebied	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs (zie tabel 2). 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 bezighouden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen (en oudere fietser)</i></p>
Ouderen (en oudere fietser)	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente één programma uitgevoerd (zie bijlage 2). De kwaliteit van het programma is voldoende. 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</p>

	<p>hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente één programma uitgevoerd (zie tabel 2). Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Witte Waas</u> (TeamAlert) • <u>3D Tripping Car</u> (Responsbile Young Drivers) • <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe) <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
Snelheid in het verkeer	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente één programma uitgevoerd (zie tabel 2). Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente twee programma's uitgevoerd (zie tabel 2). De kwaliteit van een programma is heel goed, over de kwaliteit van</i></p>

	<p><i>het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor Afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Go Safe zonder afleiding • Wheelie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers) <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>
Verkeersovertreders	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de Educatieve Maatregel Gedrag (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 Eijsden-Margraten 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 Eijsden-Margraten 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 Eijsden-Margraten uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep. 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)
- + (substantieel deel van de doelgroep bereikt).

De kwaliteit van de ingezette programma's is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald:

- ++ = 46 - 50 sterren
- + = 41 - 45 sterren

- +/- = 36 – 40 sterren
- - = 35 – 30 sterren
- -- = minder dan 30 sterren.

Programma's die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma's krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Streetwise' van de ANWB, 'Op de fiets? ... Even niets!' van VVN en 'Veilig op Weg' van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en Afleiding in het verkeer hoort, is de 'Mono-campagne' van VVN. Voor het risicothema Ouderen (en oudere fietser) wordt het programma 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Eijsden-Margraten

Risicothema	Projecten	Bereik in €* Kwaliteit	
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: Landbouwverkeer in het buitengebied	Geen specifieke projecten	0	0
3: Fiets	Veilig schoolomgeving – VVN	€1.000	0
	Veilig op Weg – VVN	€1.425	++
	Op de fiets? Even niets! – VVN	€200	++
	Verkeersquiz – VVN	€1.060	-
	Streetwise – ANWB	€1.500	++
	Smart op de fiets – ROVL	€405	0
	Mono-campagne – VVN	€280	++
4: Ouderen (en oudere fietser)	Opfriscursussen – VVN	€1.600	-/+
5: Rijden onder invloed	Promoteam - VVN	€200	0
6: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in de buurten - VVN	€1.200	0
7: Afleiding in het verkeer	Smart op de fiets – ROVL	€405	0
	Mono-campagne – VVN	€280	++
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

*Voor de projecten waren geen gegevens beschikbaar over het aantal uitvoeringen, dan wel het aantal bereikte deelnemers. Daarom is het bereik uitgedrukt in subsidiebedrag. Het genoemde bedrag in de tabel is het totale subsidiebedrag voor alle gemeenten in de regio Maastricht-Heuvelland (behalve Maastricht) gedeeld door vijf.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Eijsden-Margraten 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 Eijsden-Margraten

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* 1000	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Veilige schoolomgeving	VVN	x	x					1000	Nee	Nee	-
Veilig op Weg	VVN	x	x					1425	Ja	Ja	48
Verkeersbrigadiers	VVN	x	x					1200	Nee	Nee	-
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					200	Ja	Ja	48
Verkeersquiz	VVN	x	x					1060	Ja	Ja	34
Streetwise	ANWB		x					1500	Ja	Ja	46
Smart op de fiets	ROVL	x	x					405	Nee	Nee	-
Samenwerken in de buurten	VVN					x		1200	Nee	Nee	-
Mono-campagne	VVN	x	x	x	x	x	x	280	Ja	Ja	50
Ondersteuning campagnekalender (vernieuwing posterborden)	-					x		4000	Nee	Nee	-
Promoteam VVN	VVN				x	x		200	Nee	Nee	-
Opriscursussen VVN incl. Praktijklessen en/of Fietsveilig Senioren (in samenspraak met VVN in te vullen)	VVN						x	1600	Ja	Ja	39