

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Horst aan de Maas

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 22 februari 2022



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

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

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7765MIRP2111301343
Status: 00/Definitief
Datum: 22 februari 2022
Projectnaam: SPV Horst aan de Maas
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 22 februari 2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 22 februari 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

Inhoud

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

Disclaimer

Dit maatregelpakket heeft een ambtelijke status en dient een tweetal doelen:

- 1) Het maatregelpakket is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
- 2) Het maatregelpakket dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de 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 Horst aan de Maas opgesteld.

1 Inleiding

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

Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Horst aan de Maas 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 Horst aan de Maas een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Horst aan de Maas extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende maatregelenpakket 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 Horst aan de Maas

Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Horst aan de Maas naar voren gekomen:

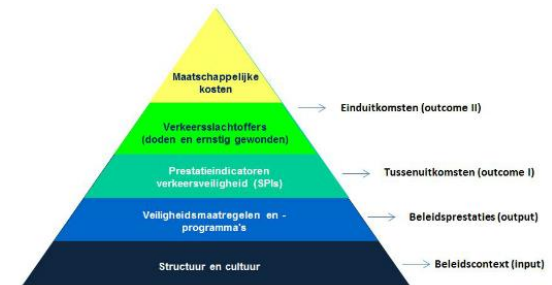
- Veilige infrastructuur: 50 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike, ouderen
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 60 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders



3 Doelen

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

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



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



Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Opstelruimte voor fietsers creëren 1.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk 1.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 1.A4 Jaarlijks afwaarderen van 1 50 km/u weg naar 30 km/u met bijpassende inrichting 1.A5 Bij onderhoud bovenstaande punten altijd meenemen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Jaarlijkse toename van 2 veiliger kruispunten met langzaam verkeer op 50 km/u wegen 1.B2 Minder rotondes met fietsers op de rijbaan 1.B3 Jaarlijkse afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsersbond Dorpsraden
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Bermverharding toepassen 2.A2 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen 2.A3 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 2.A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Afname van het aantal aandachtswegen Snelheid meetbaar omlaag 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond Politie
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied 3.A2 Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer 3.A3 Bewustwordingscampagnes opzetten 3.A4 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. 3.A5 Inzetten specifieke educatieve (VOMOL) en/of het bereik vergroten daarvan 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen 3.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 3.B3 Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied van (niet zijnde stroomwegen) 3.C2 Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond VVN Scholen Cumela/ZLTO



	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 Fietsplan opstellen 4.A2 Sociale veilige fietsroutes creëren 4.A3 Bereik effectieve educatie vergroten 4.A4 Educatie ouderen op e-bike 4.A5 Campagne/fietslessen kinderen 4.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 4.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur <ul style="list-style-type: none"> Focus op kruispunten 4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 4.B3 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 4.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond
	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> 5.A1 Jaarlijkse e-bike trainingen 5.A2 Bereik campagnes onder doelgroep vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 5.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike 5.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's 	<ul style="list-style-type: none"> 5.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers 	<ul style="list-style-type: none"> Ouderenbond Fietsersbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 6.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> Politie
	Snelheid in het verkeer (30/60)	<ul style="list-style-type: none"> 7.A1 Handhaving op risicovolle wegen 7.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 7.A3 Voorlichtingscampagnes 7.A4 Treffen snelheidsremmende maatregelen 	<ul style="list-style-type: none"> 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 7.B2 Op selectie van 30/60 aandachtswegen een reductie van de V85 7.B3 Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen over te snel rijgedrag 	<ul style="list-style-type: none"> 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> 8.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 8.A2 Opname in het integrale veiligheidsbeleid 	<ul style="list-style-type: none"> 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> Scholen Politie



		<ul style="list-style-type: none"> • 8.A3 Monitoren van omvang probleem (i.s.m. andere gemeenten/provincie?) • 8.A4 Educatie afleiding (bijv. handheld devices) • 8.A5 Zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes • 8.A6 Afstemming handhaving i.r.t. educatie 			
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> • 9.A1 Handhaving • 9.A2 Opzetten monitoringssysteem: omvang probleem in kaart brengen. 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. • 9.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Horst aan de Maas

4 Maatregelen

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

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring



- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringssimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- 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	Deken Creemerstraat/ Doolgaardstraat (Horst)	50 km/u-wegen; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets; Snelheid in het verkeer	1.12, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.C1, 4.A2, 4.A6, 4.B1, 4.B4, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.B3, 7.C1	De Deken Creemerstraat en Doolgaardstraat zijn twee belangrijke ontsluitingswegen van de kern Horst. De wegen zijn onderdeel van een fietsroute voor VO- en BO (basisonderwijs) scholieren. Voor het basisonderwijs is de Deken Creemerstraat ook veelal kruisend onderdeel van de route, omdat aan deze weg een basisschool is gelegen. Er is op beide wegen dus veel interactie tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen en ook de balans met functie en gebruik is niet op orde. Zo ontbreken vrijliggende fietspaden, wordt er geparkeerd langs de rijbaan en is de intensiteit te hoog voor de functie van de weg. De maximumsnelheid wordt regelmatig overschreden. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze weg, waaronder met langzaam verkeer. Deze ongevallen hebben voornamelijk op kruispunten plaatsgevonden.	Door de maximumsnelheid van de straten af te waarden naar 30 km/u, worden de verschillen in snelheid tussen het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer beperkt. Hierbij kunnen de wegen worden ingericht als ETW30, fietsstraat, of GOW30. Afhankelijk aan de wens om doorgaand verkeer te verminderen.	Registratie ongevallen, registratie snelheden, registratie intensiteiten, registratie klachtmeldingen	€ 997.500	Gemeente
Hoog	Kruising Herstraat - Americaanseweg	Veilige infrastructuur;		Het kruispunt ligt in een 30km/u-zone en kent ca. 3.500 mv/etmaal. Het kruispunt ligt naast een parkeerterrein van het	Er zijn een aantal oplossingsrichtingen mogelijk om de verkeersveiligheid op	Registratie ongevallen;	Afhankelijk van oplossingsrichting	Gemeente

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



	Kloosterstraat (Horst)	Heterogeniteit in het verkeer		winkelcentrum. Er gaat een schoolroute overheen. Er zijn veel fietsers en bevoorradingsverkeer. Dus er is veel interactie. Het kruispunt is vormgegeven als een bajonet aansluiting. De combinatie van bovenstaande punten en het slechte zicht op het kruispunt zorgt voor een chaotische situatie.	het kruispunt te verbeteren. Een vergaande en duurdere optie is het aankopen van panden om het zicht op het kruispunt te verbeteren. Een andere optie is het plaatsen van dodehoekspiegels. Overwogen kan worden om de Kloosterstraat éénrichting te maken, waardoor verkeer enkel de straat vanaf het kruispunt kan inrijden. Een andere optie is om de Herstraat in de voorrang te zetten, waardoor kruisend verkeer altijd voorrang moet verlenen. Dit sluit echter niet aan bij de richtlijnen voor een ETW30 inrichting.	Registratie klachten		
Hoog	Noord-zuidroutes door centrum (Sevenum)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer		Het centrum van Sevenum is een 30 km/u-zone waar rond de 6.000 mvt/etmaal langs gaan. Het centrum is druk, met veel interactie, horeca/voorzieningen, veel fietsers, en veel (doorgaand) vrachtverkeer. Inrichting past niet bij de hoeveelheid verkeer. Molenstraat/Peperstraat is een alternatieve route, echter past de inrichting hier niet bij ETW30. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Ontmoedigen van (doorgaand) verkeer door het centrum, met alternatief Molenstraat/ Peperstraat ingericht als ETW30, eventueel met fietssuggestiestroken, en het toepassen van verticale snelheidsremmers i.p.v. asverspringingen in het centrum dragen bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen; Registratie intensiteiten; Registratie klachten	€ 574.355	Gemeente



Hoog	Stationsstraat (omgeving station) (Sevenum)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets	4.A2, 4.B1, 4.B4, 4.C1	De omgeving rondom station Horst-Sevenum kent veel fietsers en veel overstekende voetgangers. Fietsers en voetgangers moeten de N556 kruisen, een GOW80. De V85 is acceptabel. In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.	Het aanpassen van een kruising rondom een spoorwegovergang is lastig. Voorkomen moet worden dat verkeer stil komt te staan op de overweg. Om de situatie voor langzaamverkeer veiliger te maken kan worden gedacht aan het aanleggen van een veiliger kruispunt of het aanleggen van een tunnel of brug voor fietsers en voetgangers.	Registratie ongevallen, registratie klachten	€ 381.100 (o.b.v. rotonde) - € 2.820.400 (o.b.v. ongelijkvloerse fietsoversteek)	Provincie, gemeente, ProRail
Hoog	Steegerakkerweg (Grubbenvorst)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer; 50 km/u-wegen; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.B3, 1.C1, 4.A2, 4.B1, 4.C1	De Steegerakkerweg is deels een 80 km/u weg, met nieuwe woonwijk (30 km/u) met aansluiting op 80 km/u weg. Verwachting is dat hier nieuwe gezinnen komen te wonen, die zich in het gebied zullen gaan verplaatsen. De Steegerakker heeft geen fietsinfrastructuur en het snelheidsregime i.c.m. aanwezigheid en vormgeving van de aansluiting van woonwijk en bedrijventerrein zorgt voor een hoog verkeersveiligheidsrisico.	Door de kom te verplaatsen richting de rotonde met de Lottumseweg (verlaging van 80 naar 50 km/u), inclusief een weginrichting conform GOW50 (eventueel GOW30) met juiste aansluitingen en infrastructuur voor fietsers en voetgangers, zorgt voor een lager risico op ongevallen in de toekomst.	Registratie snelheden, registratie intensiteiten, registratie ongevallen	€ 1.079.670 (o.b.v. eenrichtings-fietspad 2,5 meter breed aan beide zijden, 2x rotonde bibeko, 1x ETW uitritconstructie, 1x fietsoversteek)	Provincie, gemeente
Hoog	N554 (Tienray)	50 km/u-wegen; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets; Snelheid in het verkeer	1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.B1, 1.C1, 4.A2, 4.B1, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.B3, 7.C1	De N554 door Tienray heeft een maximumsnelheid van 50 km/u. De weg heeft geen vrijliggende fietspaden. Over de weg gaat veel (doorgaand) verkeer, waaronder ook vrachtverkeer. De weg is ook onderdeel van een recreatieve fietsroute en schoolroute. Daarnaast loopt de weg langs de kerk en winkels/horeca.	Afhankelijk van de intensiteiten kan de weg worden ingericht als GOW30, i.c.m. veilige voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Dit zorgt voor lagere snelheden en past beter bij het karakter van Tienray.	Registreren intensiteiten, registreren ongevallen, registreren snelheden	€ 522.090	Provincie



				In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.				
Middel	Gastendonkstraat (Horst)	Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets; Snelheid in het verkeer	4.A2, 4.B1, 4.C1, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.C1	De Gastendonkstraat heeft een maximumsnelheid van 30 km/u. Het is een route naar het sportpark, wat ook als recreatieve fietsroute en door veel wandelaars wordt gebruikt. Er zijn geen snelheidsremmers, waardoor de V85 nabij 60 km/u ligt. De weg is vrij smal en door de bochten is het zicht slecht. Er hebben nog geen ongevallen plaatsgevonden.	Om het risico op ongevallen te verkleinen en meer ruimte te bieden aan (recreatief) fietsverkeer en voetgangers, kan de Gastendonkstraat vanaf het kruispunt met de Noordsingel worden ingericht als fietsstraat bibeko, met trottoir en snelheidsremmers.	Registratie ongevallen; registratie snelheden	€ 484.000	Gemeente
Middel	Rotonde Horsterweg – Blaktdijk (Sevenum)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer		De rotonde met de Horsterweg en Blaktdijk is een rotonde met een GOW80, ETW60 en een GOW50. Het is een drukke schoolroute en recreatieve fietsroute, met ook veel gemotoriseerd verkeer. Door de combinatie van de verschillende wegcategorieën is de rotonde slecht ingericht waarbij de voorrang voor fietsers onduidelijk is, en scholieren doorfietsen. In het verleden vond er een enkel ongeval plaats (UMS).	Door een nieuwe rotonde volgens de richtlijnen aan te leggen, is het gewenst gedrag duidelijker. Dit verlaagt het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen; Registratie klachten	€ 381.100	Gemeente, provincie
Middel	N556 (Hegelsom)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer		De N556 bij Hegelsom kent een maximumsnelheid van 80 km/u. De weg heeft veel aanliggende huizen en erfaansluitingen. De intensiteit ligt boven 12.000 mvt/etmaal, met de V85 onder de 80 km/u. In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats. Door de vele woon- en erfaansluitingen i.c.m. de hoge maximumsnelheid is er een hoog risico op ongevallen.	Een parallelweg is wenselijk. Doordat de ruimte echter beperkt is, is het advies om de maximumsnelheid te verlagen, de weg in te richten als ETW 60 inclusief vrijliggende fietspaden en veilige erfaansluitingen	Registratie snelheden, registratie ongevallen	€ 1.350.000	Provincie



Laag/ middel	Fietsstructuur Greenport (Grubbenvorst)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets	4.A2, 4.B1, 4.B2, 4.B4, 4.C1	De Greenport mist een logische fietsstructuur, waardoor veel fietsers over de provinciale weg rijden. Hier geldt een maximumsnelheid van 80 km/u.	Om het risico op ongevallen te verkleinen, is aan te bevelen om fietsinfrastructuur aan te leggen.	Registratie ongevallen	€ 231.000 (per kilometer o.b.v. tweerichtings- fietspad van 4 meter breed)	Provincie, gemeente
Laag/ Middel	Horsterdijk – Markt (Lottum)	50 km/u-wegen	1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.C1	Beide wegen hebben een maximumsnelheid van 50 km/u, de daadwerkelijke snelheid ligt echter al lager. Intensiteiten zijn niet hoog. De wegen in Lottum liggen aan een school, kinderopvang en horeca. In het verleden vond er een enkel ongeval plaats.	Om het risico op ongevallen te verlagen en de functie aan te sluiten bij het gebruik, kan de Horsterdijk en Markt worden ingericht als GOW30, en hiermee als voorbeeldfunctie dienen voor de hele gemeente.	Registratie ongevallen, registratie snelheden	€ 520.675	Gemeente
Laag	Veld-Oostenrijk (Horst)	60 km/u-wegen; Heterogeniteit in het verkeer: landbouwvoertuige n; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.C1, 3.A1, 3.A2, 3.A3, 3.A4, 3.A5, 3.B1, 3.B2, 3.B3, 3.C2, 4.A2, 4.B1, 4.B4, 4.C1	De weg Veld-Oostenrijk ligt ten noorden van Horst en is onderdeel van een bedrijventerrein waar veel glastuinbouw gevestigd is. Deze functie genereert veel vracht- en landbouwverkeer. Opvallend is dat deze weg ook onderdeel is van de snelste fiets- en schoolfietsroute (voortgezet onderwijs) van Castenray naar Horst en van een recreatieve fietsroute. Het is dus mogelijk dat er ook veel fietsverkeer op deze weg zit. De interactie tussen zwaar verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers kan hier groot zijn. De weg is niet ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo ontbreken snelheidsremmende maatregelen en is de weg onvoldoende breed om zwaar verkeer en langzaam verkeer elkaar veilig te kunnen laten	Door de weg in te richten als fietsstraat buiten de bebouwde kom wordt de weg visueel smaller, waardoor gemotoriseerd verkeer geneigd is langzamer te rijden. Combinatie met landbouwvriendelijke snelheidsremmers en educatie bij scholieren over landbouwvoertuigen en fietsgedrag verlaagt het risico in het verkeer.	Registratie ongevallen, registratie snelheden	€ 2.591.000	Gemeente

Projectgerelateerd

				passeren. Met een V85 van rond de 60 km/u is de snelheid niet te hoog maar wel risicovol bij de interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers.				
Laag	Lottumseweg – Grubbenvorsterweg (Grubbenvorst)	Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets	4.A2, 4.B1, 4.B4, 4.C1	Het betreft een recreatieve fietsroute over een tweerichtingsfietspad langs een GOW80. Het fietspad is zeer smal (ca. 2.30m) en de overgang van fietspad naar de bebouwde kom bij Lottum is onveilig ingericht.	Door het vrijliggende tweerichtingsfietspad te verbreden en een veilige fietsoversteek aan te leggen bij Lottum, wordt de verkeersveiligheid verbeterd.	Registreren ongevallen	€ 477.064	Gemeente, provincie
Laag	Meldersloseweg – Vlasvenstraat (Melderslo)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets	4.A2, 4.B1, 4.B4, 4.C1	De Meldersloseweg is een GOW80 en kruist met de Vlasvenstraat (GOW50) en de Boomsweeg (ETW60). De snelheidsregime i.c.m. fietsoversteek is onveilig. In het verleden vond er een enkel ongeval plaats.	Focus op veilige fietsoversteek door het aanleggen van een rotonde of ongelijkvloerse fietsoversteek.	Registreren ongevallen	€ 381.100 (o.b.v. rotonde) - € 2.820.400 (o.b.v. ongelijkvloerse fietsoversteek)	Provincie, gemeente
Laag	Rotonde Stationsstraat - Pastoor Debijestraat (Hegelsom)	Veilige infrastructuur; Heterogeniteit in het verkeer		De rotonde met de N556 en Pastoor Debijestraat is ingericht als rotonde buiten de bebouwde kom, volgens GOW80, met fietsers uit voorrang. De rotonde ligt echter net binnen de bebouwde kom, waar fietsers in de voorrang horen. Dit kan leiden tot verkeersveiligheidsrisico's.	Gezien de vele eraansluitingen aan de N556 en dat de rotonde binnen de bebouwde kom ligt, is het gewenst de rotonde zodanig in te richten, eventueel in combinatie met hele Stationsstraat geloofwaardig inrichten conform GOW50.	Registratie snelheden, registratie intensiteiten, registratie ongevallen	€ 376.400 (o.b.v. rotonde bibeko)	Gemeente, provincie
Hoog	Educatie scholieren	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwvoertuigen; Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets;	3.A2, 3.A3, 3.A5, 3.B2, 3.C2, 4.A3, 4.A5, 4.A7, 4.B2, 4.B3, 4.C1, 8.A4,	Scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun fietsgedrag, of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Veilige inrichting van de schoolomgeving, campagne voor ouders en automobilisten hoe te gedragen rondom schoolomgevingen, en campagnes en educatie voor	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving snelheid	Op aanvraag	Provincie, gemeente, scholen, politie

Projectgerelateerd



		Afleiding in het verkeer	8.A5, 8.B1, 8.C1		kinderen, ook gericht op de omgang met landbouwverkeer, zorgen voor een veiligere omgeving.			
Hoog	Educatie ouderen	Kwetsbare deelnemers in het verkeer: fiets en e-bike; ouderen	4.A2, 4.A3, 4.A4, 4.B2, 4.B3, 4.C1, 5.A1, 5.A2, 5.B1, 5.B2, 5.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen. Daarnaast zijn ouderen zich niet altijd meer bewust van de huidige verkeersregels en hun verkeersgedrag. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Trainingen en educatie zorgen ervoor dat ouderen beter worden in het beheersen van hun voertuigen en de verkeersregels, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	8.A1, 8.A2, 8.A3, 8.A4, 8.A5, 8.A6, 8.B1, 8.C1	Afleiding in het verkeer zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop door langere reactietijd.	Structurele samenwerking met politie en aanhaken bij MONO campagne zorgt voor groter bewustzijn van de gevolgen van afleiding in het verkeer	Registratie aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding in het verkeer	Op aanvraag	Gemeente, politie
Hoog	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed	6.A1, 6.A2, 6.B1, 6.C1	Rijden onder invloed zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop.	Structurele samenwerking met politie en voorlichtingscampagnes zorgen voor groter bewustzijn gevolgen van alcohol in het verkeer.	Registratie van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeers-deelname onder invloed, alcoholcontroles	Op aanvraag	Gemeente, politie
Hoog	Snelheid op risicowegen	Snelheid in het verkeer	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.B1, 7.B2, 7.B3, 7.C1	Er wordt te hard gereden, waardoor het risico op ongevallen verhoogd, maar ook het risico op een slechtere afloop bij een ongeval verhoogd.	Via gedragscampagnes of handhaving het bewustzijn van de gevolgen vergroten bij weggebruikers, en de snelheid afdwingen dragen bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Monitoren snelheden, monitoren verkeers-ongevallen	Op aanvraag	Gemeente, politie



Hoog	Structurele handhaving	Snelheid in het verkeer	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.A4, 7.B1, 7.B2, 7.B3, 7.C1	Er wordt te hard gereden, waardoor het risico op ongevallen verhoogd, maar ook het risico op een slechtere afloop bij een ongeval verhoogd.	Via gedragscampagnes, door handhaving met mobiele flitspalen, en door BOA's meer bevoegdheden geven het bewustzijn van de gevolgen vergroten bij weggebruikers, en de snelheid afdwingen dragen bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Monitoren snelheden, monitoren verkeers-ongevallen	Op aanvraag	Gemeente, politie
Hoog	Structurele handhaving	Rijden onder invloed	6.A1, 6.A2, 6.B1, 6.C1	Rijden onder invloed zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop.	Structurele samenwerking met politie, het gebruikmaken van meetnetten, en voorlichtingscampagnes zorgen voor groter bewustzijn gevolgen van alcohol in het verkeer.	Registratie van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeers-deelname onder invloed, alcoholcontroles	Op aanvraag	Gemeente, politie

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Horst aan de Maas

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en e-bikers en ouderen. Binnen die doelgroepen komen thema's als afleiding en rijden onder invloed zoveel mogelijk terug. Omdat deze thema's ook buiten deze doelgroepen kunnen spelen, adviseren we tevens aan te sluiten bij landelijke/provinciale campagnes.

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Horst aan de Maas, is in afstemming met de provincie Limburg:

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

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
50 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN)</u> → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord-Limburg • <u>Blind spot (Traffic Skills)</u> <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-</p>

	<p>zone.nl/). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad Inrichting veilige schoolomgeving gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker) en Op voeten en fietsen naar school (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
60 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Net als op 30 km/uur en 50 km/uur wegen, treffen we op 60 km/uur wegen van een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Ook hier zijn er naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op voeten en fietsen naar school (VVN) • Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker) • V8N1 (VVN) <p>Voor het agrarisch buitengebied is een speciaal programma beschikbaar voor de groepen 7 en 8, waarbij het veilig omgaan met landbouwverkeer centraal staat: het VMBL-project van CUMELA (VMBL had eerst de naam VMBL). VMBL 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>
Landbouwverkeer	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het VMBL-project van CUMELA. VMBL leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente meerdere programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. De programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn over het algemeen van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma Go Safe zonder afleiding VR van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voortgezet 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</p>

	<p>is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderere fietser (e-bike)</i></p>
<p>Oudere fietser (e-bike)</p>	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is heel goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p>
<p>Rijden onder invloed</p>	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed. Over de kwaliteit van het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Witte Waas</u> (TeamAlert) • <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers)

	<ul style="list-style-type: none"> • BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • Go Safe zonder invloed (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 een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30/60 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 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"> • 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 Horst aan de Maas 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 Horst aan de Maas uitgemond in 9 risicothema's. Voor de meeste daarvan kunnen maatregelen op het gebied van verkeerseducatie een bijdrage leveren. Om tot onderbouwde keuzes te komen hebben we voor elk thema's het huidige aanbod van educatie bekeken. Dat geeft inzicht in eventuele leemtes. Mede op basis daarvan hebben we aanbevelingen gedaan voor de inzet van educatie.

Permanente Verkeerseducatie

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

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

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

Hulpmiddelen: Toolkit en Checklist

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

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

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

Huidige aanbod verkeerseducatie

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

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

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

Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Horst aan de Maas

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 60 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Landbouwverkeer	VMBL (VOMOL) - Cumela	€225,15	
4: Fiets en e-bike	Paolo de Zebratemmer – ZAT projectbureau	€360,24	+
	Streetwise – ANWB	€3.016,90	++
	Verkeerstuin (Verkeersdagen) – Stichting de Fabriek	€2.401,60	-
	Fietshelmen Edwin van de Sar – Stichting de Fabriek	€45,03	0
	Veilige Schoolomgeving – VVN	€900,60	0
	Verkeersquiz – VVN	€1.508,71	-
	Veilig op Weg – VVN	€2.183,96	++
	Op de fiets? ... Even niets! – VVN	€1.125,75	++
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.011,01	++
	Verkeersquiz - ZMLK VVN	€1.680,96	-
5: Oudere fietser (e-bike)	Het Nieuwe Fietsen – VVN	€750,50	++

6: Rijden onder invloed	Verkeerslessen Wim - Wim Ummenthum	€210,74	0
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.011,01	++
7: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in Buurten – VVN	€2.251,50	0
	Veilig op Weg Horst aan de Maas - Trendsportal	€24.949,71	0
8: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
9: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

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

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Horst aan de Maas 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 Horst aan de Maas

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Paolo de Zebratemmer	ZAT projectbureau	x						€360,24	Ja	Ja	43
Streetwise	ANWB		x					€3.016,90	Ja	Ja	46
Verkeertuin (Verkeersdagen)	Stichting de Fabriek	x	x					€2.401,60	Nee	Nee	-
Fietshelmen Edwin van de Sar	Stichting de Fabriek	x	x					€45,03	Nee	Nee	-
Veilig Schoolomgeving	VVN	x	x					€900,60	Nee	Nee	-
Verkeersquiz	VVN		x					€1.508,71	Ja	Ja	34
Veilig op Weg	VVN	x	x					€2.183,96	Ja	Ja	48
VMBL (VOMOL)	Cumela		x					€225,15	Ja	Ja	38
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					€1.125,75	Ja	Ja	48
Smart op Weg	VVN			x				€609,20	Nee	Nee	-
Verkeerslessen Wim	Wim Ummenthum			x				€210,74	Nee	Nee	-
Educatief Cabaret Zeven Sloten	Johan Cahuzak			x				€1.011,01	Ja	Ja	46
Verkeersquiz	ZMLK VVN			x				€1.680,96	Ja	Ja	34

DriveXperience	Total Text				x		€1.501	Ja	Ja	49
Samenwerken in Buurten	VVN					x	€2.251,50	Nee	Nee	-
Het Nieuwe Fietsen	VVN					x	€750,50	Ja	Ja	46
Opriscursussen	VVN					x	€2.626,75	Ja	Ja	39
Veilig op Weg Horst aan de Maas*	Trendsportal					x	€24.949,71	Nee	Nee	-

** Het programma Veilig op Weg Horst aan de Maas is een wijk/buurtprogramma die ontstaan is uit meerdere programma's. Dit programma werd in 2019 alleen nog maar in de gemeente Horst aan de Maas uitgevoerd, maar wordt inmiddels in de gehele regio gedaan.