

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Kerkrade

Referentie: BH7829IBRP2202031449

Status: Finale versie/00

Datum: 1 april 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1
5616 VB EINDHOVEN
Industry & Buildings
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: BH7829IBRP2202031449
Status: 00/Finale versie
Datum: 1 april 2022
Projectnaam: SPV Kerkrade
Projectnummer: BH7829
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 01-02-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 01-02-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Disclaimer

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

Inhoud

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Kerkrade	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	6
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Kerkrade	19
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	22

Disclaimer

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

- 1) Het maatregelpakket is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
- 2) Het maatregelpakket dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV. Het maatregelpakket voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV

Dit document is in samenspraak met de gemeente Kerkrade opgesteld.

1 Inleiding

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

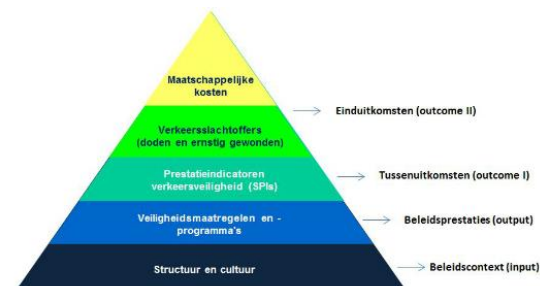
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Kerkrade

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

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en ouderen
- Jonge automobilisten (18 tot 24 jaar)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 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 doelstellingen heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners*
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	1. 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. <ul style="list-style-type: none"> • Focus op eenduidigheid, breedte van het wegprofiel en wegverharding. • 1.A2 Jaarlijks 2 snelheidsremmende maatregelen aanleggen op aandachtswegen 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen 	<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 • Politie • Belangengroeperingen (gebruikers) • Bewoners

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

	2. 50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Inrichting GOW50 conform duurzaam veilig. (op selectie v. aandachtswegen) 2.A2 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Snelheid meetbaar omlaag 2.B2 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsers bond Politie Belangengroeperingen (gebruikers) Bewoners
Risicogroepen en -modaliteiten	3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Fietsplan opstellen 3.A2 Op 50 km/u wegen waar mogelijk vrijliggende fietspaden realiseren 3.A3 Inrichting fietsvoorzieningen conform richtlijnen Duurzaam Veilig. 3.A4 Verkeerseducatie/campagnes kwetsbare verkeersdeelnemers voortzetten en waar nodig verbeteren. 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 	<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 VVN
	4. Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 Jaarlijkse e-bike trainingen 4.A2 Verkeerseducatie/campagnes onervaren verkeersdeelnemers voortzetten en waar nodig verbeteren. 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder ouderen op de fiets/e-bike. 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers. 	<ul style="list-style-type: none"> Ouderenbond Fietsersbond VVN
	5. Kwetsbare verkeersdeelnemers: jongere automobilist	<ul style="list-style-type: none"> 5.A1 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 5.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren. 	<ul style="list-style-type: none"> 5.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten 	<ul style="list-style-type: none"> Rijscholen
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	6. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> 6.A1 Structurele samenwerking met politie voortzetten 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
	7. Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> 7.A1 Handhaving op risicovolle wegen 7.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 7.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden. 	<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 Politie

8. Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Structurele samenwerking met politie voortzetten. • 8.A2 Zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes. • 8.A3 Afstemming handhaving i.r.t. educatie. 	<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
9. Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> • 9.A1 Handhaving • 9.A2 Gebruik 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Kerkrade

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Kerkrade 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 Kerkrade 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. De mate van risico is bepaald op basis van de kans op een letselongeval. De kans op een letselongeval is groter wanneer er interactie is tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer dan enkel tussen kwetsbare verkeersdeelnemers of tussen gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de mate van interactie ook bepalend: hoe vaak komt het voor (lees: hoeveel van welk type verkeer komt met elkaar in contact? Met deze criteria is de prioritering bepaald.
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²). Dit bevat enkel de kosten van het verkeersveiligheidsdeel van het project, dus excl. zaken als grondaankoop, bomen rooien of riool vervangen.

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

Projectgerelateerd

- 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	Drievogelstraat – Industriestraat – Schifferheiderstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	Alle drie zijn 50km/h wegen en vormen een belangrijke toegangsroute voor Kerkrade. Bovendien zijn er voorzieningen en industrie, dat maakt dat er veel (vracht) verkeer over deze wegen rijdt. Vooral het stuk rondom de Industriestraat is een belangrijke schoolroute voor de basisschool. Daarnaast wonen er ouderen rondom deze straten. Dit maakt dat er tientallen kwetsbare weggebruikers zich hier in het verkeer bevinden. De weg is hier niet goed voor in gericht om deze verkeersdeelnemers te beschermen. De V85 is bovendien erg hoog, rond de 75km/h. De weg krijgt in CROSS dan ook een hoge snelheidsscore, samen met een hoge ongevalsscore. VIA gegevens laten zien dat er op dit traject 45 ongelukken plaatsvonden, met in totaal 9 gewonden, waaronder ook kwetsbare weggebruikers.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig. Daarbij aanleg van verhogingen bij kruispunten tussen gelijke wegen en drempels bij rechtstanden om snelheid te matigen. Toepassen van veilige oversteekplaatsen. Eventueel Wauwelpad als fietsroute omdat ruimte voor vrijliggend fietspad er niet is.	Registratie ongevallen	€1.145.000	Gemeente
Hoog	Kruispunt Beitel – Wiebachstraat (onderdeel van Drievogelstraat-Industriestraat-Schifferheiderstraat)	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	Dit betreft een kruispunt met 50km/h wegen bij een industrieterrein. Er rijdt hier dus veel zwaar (vracht) verkeer. Bovendien wordt er hard gereden de V85 ligt rond de 75km/h. Voor (kwetsbare) verkeersdeelnemers is dit een onoverzichtelijk en onveilige fietsoversteek. Volgens VIA gegeven vonden hier (inclusief het kruispunt Hamweg) 10 ongelukken plaats, voornamelijk tussen personenauto's.	Het kruispunt Beitel en Wiebachstraat ligt dicht bij het kruispunt met de doorgaande weg Hamstraat. Een integrale oplossing voor beide kruispunten met VRI verhoogd te veiligheid voor autoverkeer en overstekende kwetsbare verkeersdeelnemers.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente

Projectgerelateerd

Hoog	Fietsvoorzieningen route Centrum – Eyselshoven (o.a. via Zonstraat – St. Pieterstraat t/m Markt Eyselshoven)	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De straten Zonstraat, St. Pieterstraat, Eyselshovergracht, Kerkraderstraat en Veldhofstraat vormen een belangrijke fietsroute tussen Kerkrade en Eyselshoven. Dit is een zeer belangrijke fietsroute voor scholieren. Bovendien wonen er ook tientallen ouderen langs deze wegen. De wegen zijn niet ingericht om deze kwetsbare verkeersdeelnemers te beschermen. Het zijn 50km/h wegen met langsparkeren en fietsers op de rijbaan. Uit CROSS gegevens blijkt dat een groot deel van de route een hoge ongevalsscore en snelheidsscore hebben. Dit blijkt eveneens uit VIA gegevens, over de hele route vonden afgelopen jaren 74 ongevallen plaats, waarvan er 8 met gewonden waarbij een kwetsbare weggebruiker was betrokken.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig. Toepassen van veilige oversteekplaatsen.	Registratie ongevallen	€1.307.250	Gemeente
Hoog	Kruispunt Hambosweg – Stationsstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	Dit kruispunt nabij het station Kerkrade is vrij druk. Er passeren circa 7.000 mvt/etmaal. Op deze wegen fietsen enkele tientallen scholieren naar/van school. Het is dus aannemelijk dat er geregeld kwetsbare weggebruikers hier fietsen en/of oversteken. Het kruispunt zelf is voorrangskruising tussen 2 GOW50 wegen. Er wordt harder gereden dan de maximum snelheid (V85 = 55 km/u). Uit VIA gegevens blijkt dat er afgelopen jaren 15 ongelukken plaatsvonden, waarbij er 2 (jongere) kwetsbare weggebruikers gewond zijn geraakt.	Het vervangen van het kruispunt door een rotonde dwingt een snelheidsverlaging af, vermindert conflictpunten en biedt tevens fietsers (in de voorrang) een veiligere oversteekplaats.	Registratie ongevallen	€376.400	Gemeente
Hoog	Aanpak oversteeklocaties Zonstraat	50km/h, kwetsbare	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1,	De Zonstraat wordt gebruikt door honderden fietsers richting school. Bovendien wonen er tientallen ouderen in de omgeving. Dit	Door het aanleggen van meerdere veiligere oversteekplaatsen krijgen	Registratie ongevallen	€162.300 (3x flesoverste	Gemeente

Projectgerelateerd

		verkeersdeelnemers	3.B2, 3.C1, 4.C1,	betekent dat er veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik maken van deze weg van/naar voorzieningen. Deze weg kent enkele onveilige oversteekplekken. De weg heeft in CROSS een hoge ongevalsscore. Uit VIA gegevens blijkt dat er op deze weg 14 ongelukken (6 letsel) plaatsvonden, een groot deel op kruispunten.	kwetsbare verkeersdeelnemers de optie om in 2x over te steken.		ek+midden eiland)	
Hoog	O.L.Vrouwestraat /Kruisstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A1, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	Deze route is (kruisend en in de langsrichting) onderdeel van een schoolroute voor basisen/of voortgezet onderwijs. Tevens is het een gebiedsontsluitende route en daarmee ook een route richting het centrum van Kerkrade. Veel langzaam en gemotoriseerd verkeer maakt dus gebruik van deze wegen en door de aanwezigheid van diverse voorzieningen in de omgeving zijn er ook veel oversteekbewegingen. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen, zijn oversteken niet altijd veilig ingericht en wordt er geparkeerd langs de rijbaan. De wegen kenmerken zich tevens door regelmatige overschrijdingen van de maximum snelheid. Ook hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€601.575	Gemeente
Middel	Tunnelweg – Strijthagenweg	50km/h wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A1, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 4.C1, 7.A1, 7.A2, 7.B1,	De Tunnelweg en Strijthagenweg zijn beide 50km/h wegen gelegen op een bedrijventerrein. Dit betekent dat er met regelmaat zwaar (vracht)verkeer op de weg te vinden zal zijn. Bovendien zijn er veel inritten naar bedrijven, er is dus veel kruisend	Door de aanleg van een rotonde op het kruispunt, wordt de snelheid van het verkeer omlaag gebracht. Door eveneens bredere (vrijliggende) fietsvoorzieningen te realiseren	Registratie ongevallen	€937.400	Gemeente

Projectgerelateerd



			7.C1, 9.A1, 9.B1, 9.C1	<p>verkeer over het fietspad. In het verlengde van de Tunnelweg liggen enkele recreatieve functies (o.a. Snowworld, GaiaZoo). Het is dus aannemelijk dat er met regelmaat kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik maken van de weg. De weg is niet voldoende ingericht om deze deelnemers een veilige positie te geven. Op de Strijthagenweg fietsen fietsers op de rijbaan, op de rest is de fietsvoorziening smal en enkel gescheiden van overig verkeer met een stenen rand. Fietsers hebben bovendien niet altijd voorrang bij het oversteken. Er wordt hard gereden op deze weg. De V85 schomelt rond de 60km/h. CROSS-gegevens waarden delen van de weg dan ook met een hoge snelheidsscore. Soms gecombineerd met een hoge ongevalsscore. VIA gegevens laten zien dat er de afgelopen jaren 8 ongelukken plaatsvonden in de nabije omgeving van deze kruising/straten, waarvan 3 met kwetsbare verkeersdeelnemers waarbij 1 gewonde viel.</p>	<p>en bestrating te vervangen door klinkers ontstaat een veiligere situatie voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De oversteek bij de Oude Tunnelweg wordt gefaseerd, waardoor de oversteek veilig in 2 delen kan plaatsvinden.</p>			
Middel	<p>Rotonde Stationstraat – Hamstraat</p>	<p>50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid</p>	<p>2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1</p>	<p>Deze rotonde ligt aan de hoofdroute richting Kerkrade. Dit maakt het een drukke rotonde, waar de doorstroming slecht is. Deze route wordt eveneens gebruikt door tientallen scholieren op weg naar de middelbare school. Deze fietsers hebben bovendien een hoge snelheid doordat de weg in een helling ligt. Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn hier onvoldoende beschermt. Uit CROSS gegevens blijkt dat de rotonde een hoge ongevalsscore krijgt. VIA gegevens laten zien dat er 8 ongelukken plaatsvonden in</p>	<p>Door de rotonde op te waarderen naar een meerstrooks/turborotonde wordt de capaciteit verhoogd. De veiligheid van fietsers kan worden gegarandeerd door het ongelijkvloers kruisen (fietsonderdoorgang of fietsbrug).</p>	<p>Registratie ongevallen</p>	<p>€2.815.000 (tunnel)</p>	<p>Gemeente Provincie</p>

Projectgerelateerd

				afgelopen jaren, waarvan 1 met een gewonde tot gevolg.				
Middel	Graverstraat	30km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	Deze weg is nu een 30km/zone, maar heeft grotendeels nog de inrichting van een 50km/h weg. Tientallen/honderden kwetsbare weggebruikers bevinden zich op deze weg van/naar school. Bovendien wonen er tientallen ouderen in de omgeving. Het is dus aannemelijk dat er vele kwetsbare weggebruikers op de weg zijn. CROSS gegevens laten zien dat de weg deels geclassificeerd is met hoog ongeval en hoog snelheidsscore. 30 km/u zone. VIA gegevens weergeven dit eveneens met 8 ongelukken, waarbij eveneens 1 gewonde is gevallen.	Door de weg in te richten als voorwaardige ETW30 volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het (zoekende) autoverkeer.	Registratie Ongevallen	€555.900	Gemeente
Middel	Torenstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Torenstraat is een weg die ook door scholieren wordt gebruikt van/naar school. Daarnaast wonen er enkele ouderen in de buurt, het is dus aannemelijk dat kwetsbare verkeersdeelnemers deze straat zullen gebruiken van/naar voorzieningen. De weg is hier niet goed op ingericht om deze verkeersdeelnemers te beschermen. Er zijn deels vrijliggende fietspaden, maar auto's parkeren op de rijbaan. Op het 80km/h deel zijn er fietspaden naast de rijbaan, maar een zeer smalle/geen obstakelvrije ruimte. Bovendien is het kruispunt met de Kanariestraat onveilig. De afgelopen jaren vonden hier 12 ongelukken plaats, waarvan 1 letselongeval.	Door vrijliggende fietspaden aan te leggen met een voldoende obstakelvrije zone buiten de bebouwde kom, wordt het voor kwetsbare verkeersdeelnemers veiliger. Daarnaast wordt de fietsoversteek bij de Kanariestraat verbeterd. Het opheffen van parkeren op de rijbaan draagt hier ook aan bij, wel zullen dan andere snelheidsremmende maatregelen genomen moeten worden.	Registratie ongevallen	€204.430 (fietspaden en oversteekplaats)	Gemeente
Middel	Schaesbergerstraat	50km/h, kwetsbare	2.A1, 2.B1, 2.B2, 2.C1,	(Zie risicoanalyse): Deze wegen zijn (kruisend en/of in de langsricting) onderdeel	Door de afwaardering van de weg van 50 km/u (GOW50) naar	Registratie ongevallen	€584.000	Gemeente

Projectgerelateerd

		verkeersdeelnemers, snelheid	3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	van een schoolroute voor basis- en/of voortgezet onderwijs. Tevens zijn het gebiedsontsluitende wegen en daarmee ook routes richting het centrum van Kerkrade. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam en gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen en door de aanwezigheid van diverse voorzieningen in de omgeving zijn er ook veel oversteekbewegingen. Wel dient te worden opgemerkt dat door ingebruikname van de Buitenring Parkstad Limburg minder verkeer dan voorheen gebruik maakt van deze wegen. In de data zit ook nog de situatie van voor de Buitenring. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen, zijn oversteken niet altijd veilig ingericht en wordt er geparkeerd langs de rijbaan. De wegen kenmerken zich tevens door regelmatige overschrijdingen van de maximum snelheid. Ook hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.	30km/h (ETW30) volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid door een smaller wegprofiel en een plateau op elk kruispunt. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het autoverkeer.			
Middel	Abtenlaan	30km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	Deze weg is onderdeel van een schoolroute voor basis- en voortgezet onderwijs. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam verkeer gebruik maakt van deze weg. De balans tussen vorm, functie en gebruik op deze wegen is niet goed. De weg is voorzien van gesloten verharding en kent lange rechtstanden zonder snelheidsremmende maatregelen. Het gevolg is dat de maximum snelheid met regelmaat wordt overschreden.	Door de weg in te richten als voorwaardige ETW30 volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller	Registratie ongevallen	€153.525	Gemeente

Projectgerelateerd

				In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze weg.	wegprofiel en een kruispuntplateau. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het autoverkeer.			
Laag Middel	Anselderlaan	30km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	Deze weg is onderdeel van een schoolroute voor basis- en voortgezet onderwijs. Ook ligt de weg nabij een groenvoorziening en sportfaciliteiten. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam verkeer gebruik maakt van deze wegen. De weg is voorzien van gesloten verharding en kent lange rechtstanden zonder snelheidsremmende maatregelen. Het gevolg is dat de maximum snelheid met regelmaat wordt overschreden. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze weg.	Door de weg in te richten als voorwaardige ETW30 volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel en met een plateau op elk kruispunt. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het autoverkeer.	Registratie ongevallen	€541.800	Gemeente
Laag	Laurastraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A1, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	De weg betreft een 50 km/u weg	Inrichting conform nader te bepalen richtlijnen (GOW30) van Duurzaam Veilig. O.a. met plateau op elk kruispunt	Registratie ongevallen	€634.775	Gemeente
Laag	Roderlandbaan	50km/h, snelheid	2.A1, 2.B1, 2.B2, 2.C1, 7.B1, 7.C1	De Roderlandbaan was in het verleden een oude doorgaande route. Door de komst van Buitenring is de functie veranderd. Desondanks is de inrichting hetzelfde gebleven. De snelheid is grotendeels 50 of 80km/h. De aansluitingen op de Roderlandbaan zijn grotendeels ongelijkvloers. Dit draagt bij aan het hard rijden. De V85 ligt boven de maximale snelheid, op sommige plekken waar 50km/h	Door het kruispunt met de Sint Pietersstraat aan te passen en daar een gelijkvloerse rotonde neer te leggen wordt de snelheid geremd. Daarnaast maatregelen treffen om (visueel) snelheid te minderen. Evt. tussen Sint Pietersstraat en rotonde Kievitstraat rijstrook opheffen en fietspad creëren. Vanaf Sint	Registratie ongevallen	NTB	Gemeente

Projectgerelateerd

				mag worden gereden op en nabij de 65km/h. Dit resulteert in een hoge snelheidsscore in CROSS. Er vonden 7 ongelukken plaats op deze weg, waarbij er in totaal 2 gewonden zijn gevallen, één persoon is komen te overlijden. Dit betroffen kwetsbare verkeersdeelnemers.	Pietersstraat naar noorden 4,0m breed 2-richtingenfietspad aanleggen als onderdeel van de fietsroute Kerkrade – Eygelshoven.			
Laag	Kruispunt en Haanraderweg – Meuserstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1	Beide wegen die hier bij elkaar komen zijn rustige GOW50 wegen. Er wonen hier enkele ouderen in de buurt, het is dus niet ondenkbaar dat deze kwetsbare verkeersdeelnemers zich op deze weg begeven. Het betreft een voorrangskruispunt. Uit CROSS gegevens blijkt dat delen van deze weg een hoge ongevalsscore hebben. VIA gegevens laten zien dat er afgelopen jaren 4 ongelukken (1 letsel) plaatsvonden.	De voorrangssituatie blijft behouden. Op de noordelijke aansluiting met de Meuserstraat wordt een inritconstrucie geplaatst. Hierdoor ontstaat een veiligere situatie.	Registratie ongevallen	€4.500	Gemeente
Laag	Kruispunt Kerkraderstraat – Veldhofstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1	Route is van Kerkraderstraat naar Veldhofstraat. Het kruispunt is echter ingericht alsof de Veldhofstraat de doorgaande route is. De normale route heeft dan een voorrangskruispunt wat daar niet bij past. Tevens raken de fietsers in de knel bij de geleiders waar gemotoriseerd verkeer gebruik moet maken van de fietssuggestiestrook om de geleider te passeren.	Door de voorrang anders vorm te geven krijgt de meestgebruikte route weer prioriteit. Op de andere aansluitingen kan een uitritconstructie worden gerealiseerd. De geleiders kunnen dan verdwijnen zodat de fietser niet meer in de knel komt.	Registratie ongevallen	NTB	Gemeente
Laag	Route Meuserstraat – Haanraderstraat – Veldhofstraat	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1	Deze wegen zijn GOW50 wegen met relatief weinig verkeer. Er is veel recreatieverkeer. CROSS geeft delen van deze weg een hoge ongevalsscore. VIA 27 ongelukken, waarbij 5 gewonden waaronder ook met kwetsbare verkeersdeelnemers.	Het inrichtingen van deze weg als ETW30 brengt de snelheid omlaag en daardoor wordt een veiligere situatie voor alle verkeersdeelnemers gerealiseerd.	Registratie ongevallen	€976.100	Gemeente

Projectgerelateerd

Laag	Rimburgerweg i.r.t. vracht/landbouwverkeer.	50km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2, 3.A2, 3.A3, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 4.C1, 7.C1	Deze 50km/h weg grenst aan een bedrijventerrein en legerdepot. Hierdoor zal er met regelmaat zwaar verkeer op de weg te vinden zijn. Voor kwetsbare verkeersdeelnemers is het deel binnen de bebouwde kom onvoldoende ingericht om hen een veilige positie te bieden. Snelheid ligt op sommige delen boven de limiet. CROSS-gegevens kennen de weg dan ook een hoge snelheidsscore toe. VIA gegevens laten zien dat hier afgelopen jaren 5 ongelukken plaatsvonden.	Door een vrijliggende fietsvoorziening te realiseren op het eerste gedeelte krijgen fietsers een veiligere positie op deze weg. Dit kan een fietspad zijn voor twee richtingen aan één kant van de weg. Andere optie is het afwaarderen van de weg binnen de bebouwde kom naar GOW30. Inrichting volgt dan volgens nog nader te bepalen richtlijnen Duurzaam Veilig.	Registratie ongevallen	€148.865 (fietspad) tot €415.000 (afwaardering weg)	Gemeente
Laag	Calbertsweg/Graachterstraat	30km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	Deze weg is onderdeel van een schoolroute voor basis- en voortgezet onderwijs. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam verkeer gebruik maakt van deze wegen. De balans tussen vorm, functie en gebruik op deze wegen is niet goed. De weg is voorzien van gesloten verharding en kennen lange rechtstanden zonder snelheidsremmende maatregelen. Het gevolg is dat de maximum snelheid met regelmaat wordt overschreden. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze weg.	Door de weg in te richten als voorwaardige ETW30 volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het autoverkeer.	Registratie ongevallen	€941.550	Gemeente
Laag	Winricusstraat	30km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	Deze weg is onderdeel van een schoolroute voor basis- en voortgezet onderwijs. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam verkeer gebruik maakt van deze weg. De balans tussen vorm, functie en gebruik op deze wegen is niet goed. De weg is voorzien van gesloten verharding en kent lange	Door de weg in te richten als voorwaardige ETW30 volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een	Registratie ongevallen	€255.150 (afwaardering + 3 kruispuntplateaus)	Gemeente

Projectgerelateerd

				rechtstanden zonder snelheidsremmende maatregelen. Het gevolg is dat de maximum snelheid met regelmaat wordt overschreden. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze wegen.	verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het autoverkeer.			
Laag	Caumerstraat	30km/h, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 3.A3, 3.B1, 3.C1, 7.B1, 7.C1	Deze weg is onderdeel van een schoolroute voor basis- en voortgezet onderwijs. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam verkeer gebruik maakt van deze wegen. De balans tussen vorm, functie en gebruik op deze wegen is niet goed. De weg is voorzien van gesloten verharding en kent lange rechtstanden zonder snelheidsremmende maatregelen. Het gevolg is dat de maximum snelheid met regelmaat wordt overschreden. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze weg.	Door de weg in te richten als voorwaardige ETW30 volgens het Duurzaam Veilig principe ligt de aandacht op het verlagen van de snelheid d.m.v. de inrichting van de weg. De uitstraling van de weg krijgt daarbij een verblijfskarakter. Het langzame verkeer krijgt een veilige(re) plek op de weg en de snelheid wordt geremd door een smaller wegprofiel en een plateau op elk kruispunt. Hiermee wordt het voor hen veiliger tussen het autoverkeer.	Registratie ongevallen	€765.400	Gemeente
Hoog	Verkeersveiligheids campagnes gericht op ouderen (ivm vergrijzing)	Kwetsbare verkeersdeelnemers	4.A2, 4.B1, 4.C1	n.v.t.	Het verhogen van de bewustwording bij ouderen werkt preventief. Hierdoor worden zij zich meer bewust van mogelijke gevaren op de weg en kunnen beter anticiperen op situaties die zich voordoen.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente
Hoog	Fietspromotiecampagnes			n.v.t.	Deze maatregel werkt preventief. Door fiets meer te promoten en de voordelen onder de aandacht te brengen kunnen meer mensen	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente

Projectgerelateerd

					gaan fietsen. Dan neemt het auto verkeer af.			
Hoog	E-bike cursussen ouderen	Kwetsbare verkeersdeelnemers	4.A1, 4.B1, 4.C1	n.v.t.	Deze maatregel werkt preventief. Door ouderen de mogelijkheid te geven in een veilige omgeving te oefenen met de e-bike, hebben zij meer controle over de fiets. Hierdoor weten zij beter hoe de fiets reageert (bijv. als ze moeten uitwijken). Dit draagt bij aan veiliger gedrag op de weg.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente
Hoog	Reguliere verkeerseducatie via scholen.	Kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A4, 3.B2, 3.C1	n.v.t.	Door scholieren op school bij te brengen hoe zich veilig te gedragen in het verkeer, zal dit resulteren in minder verkeeronveilig gedrag.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente Provincie
Hoog	Verkeersbrigadiers (tbv schoolomgevingen)	Kwetsbare verkeersdeelnemers		n.v.t.	Het inzetten van verkeersbrigadiers	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente Provincie
Hoog	Aanpak asociaal rijgedrag (drugrunners!)	Verkeersovertreders, snelheid, afleiding	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.B1, 7.C1, 8.A1, 8.B1, 8.C1, 9.A1, 9.A2, 9.B1, 9.C1	n.v.t.	Het aanpakken van asociaal rijgedrag door middel van maatregelen waarbij wordt gewezen op gevaarlijk gedrag (zoals snelheid), handhaving, en coördinatie tussen instanties, kan leiden tot minder overlast en veiliger weggebruik.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente/ Politie
Hoog	Mobiele snelheidscontroles (ook in 30 km/u zones)	Snelheid	7.A1, 7.A2, 7.A3, 7.B1, 7.C1	n.v.t.	Focus op snelheidsovertreders in combinatie met handhaving kan leiden tot minder snelheidsovertredingen. Als gevolg hiervan wordt de	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente/ Politie?

					veiligheid voor (kwetsbare) verkeersdeelnemers vergroot.			
--	--	--	--	--	---	--	--	--

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Kerkrade

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 landbouwverkeer in het buitengebied, fietsers 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 Kerkrade, is in afstemming met de provincie Limburg:

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

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
30 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN)</u> • <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-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>
60 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Net als op 30 km/uur en 50 km/uur wegen, treffen we op 60 km/uur wegen van een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Ook hier zijn er naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN) • <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) • <u>V8N1</u> (VVN) <p>Voor het agrarisch buitengebied is een speciaal programma beschikbaar voor de groepen 7 en 8, waarbij het veilig omgaan met landbouwverkeer centraal staat: het <u>VMBL</u>-project van CUMELA (VMBL had eerst de naam VMBL). <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
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 <u>VMBL</u>-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 programma worden in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn gewenst.</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> 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 is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p>

	<p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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"> • Witte Waas (TeamAlert) • 3D Tripping Car (Responsible Young Drivers) • 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 worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen 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 Kerkrade 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 Kerkrade 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 Kerkrade uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage).

Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

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

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als '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 Kerkrade

Risicothema	Projecten	Bereik	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 60 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Landbouwverkeer in het buitengebied	Geen specifieke projecten	0	0
4: Fiets	Verkeerstuin – Stichting de Fabriek	€2.085	-
	Op de fiets even niets – VVN	€159	++
5: Ouderen	Geen specifieke projecten	0	0
6: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
7: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
8: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
9: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep					Bereik	Toolkit	Getoetst	Score
		4-12 (BO)	12- 16(VO)	16- 25	25- 60	>60				
Verkeerstuin	Stichting de Fabriek	x	x				€2.085 (6 scholen)	Ja	Ja	30
Op de fiets even niets	VVN	x	x				€159 (1 school)	Ja	Ja	48