

RAPPORT

SPV Maatregelpakket Landgraaf

Klant: Gemeente Landgraaf

Referentie: BH7030MIRP22

Status: Definitief/00

Datum: 1-2-2022

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 Landgraaf

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7030MIRP22
Status: 00/Definitief
Datum: 1-2-2022
Projectnaam: SPV Landgraaf
Projectnummer: BH7030
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Tom Steijns

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-02-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-07-2022

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 Landgraaf	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	7
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Landgraaf	14
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	17

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 Landgraaf opgesteld.

1 Inleiding

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

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

Prioritaire risicothema's:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en ouderen

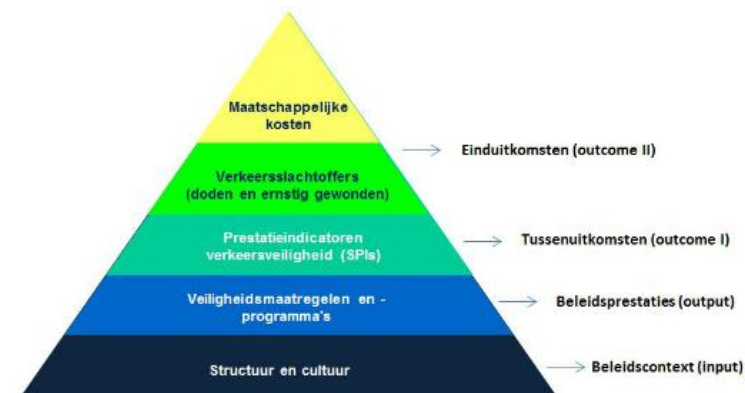
Aandachtspunten

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: e-bike
- Rijden onder invloed
- 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.



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

Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. 1.A2 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten en bijhorende wegbreedte 1.A3 Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag 1.A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 1.A5 Omvang probleem in kaart brengen 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen 1.B3 Veiligere woonomgeving 1.B4 Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Fietsersbond Dorpsraden Politie
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Jaarlijks snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) 2.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren 2.A3 Oversteken in 2x waar mogelijk 2.A4 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 2.A5 Inrichting GOW50 conform Duurzaam Veilig 2.A6 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen 2.B2 Jaarlijkse toename van veiligere kruispunten op 50 km/u wegen 2.B3 Snelheid meetbaar omlaag 2.B4 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, fietsersbond, dorpsraden Politie
Risicogroepen en-modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Fietsplan opstellen (in GVVP) 3.A2 Sociale veilige fietsroutes creëren 3.A3 Bereik effectieve educatie vergroten 3.A4 Educatie ouderen op e-bike 3.A5 Campagne/fietslessen kinderen 3.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 3.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3.B3 Toename sociale veiligheid 3.B4 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> • 3.A8 Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • 3.B6 Inrichting infrastructuur passend bij de gebruikers (hogere snelheden) 		
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • 4.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen • 4.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen • 4.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouderen-bond • Fietzersbond
	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 5.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	Politie
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Snelheid in het verkeer (30 km/u)	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen • 6.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de V85 meer dan met >10 km/u boven de maximumsnelheid ligt. 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 Structurele samenwerking met politie, regio en o.a. VVN opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

	Verkeers-overtreders	• 8.A1 Handhaving	• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.	• Politie
--	----------------------	-------------------	---	---	-----------

Tabel 1 Doelen gemeente Landgraaf

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Landgraaf 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 Landgraaf 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
- Risicolocatie /-gedrag
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie- gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verant- woordelijke
Hoog	Herinrichting Hoofdstraat tussen	50km/uur wegen	2.A4, 2.A5, 2.B1, 2.B2,	De Hoofdstraat is een 50km/uur weg met een verkeersintensiteit van ca 9.000	Op 50km/uur wegen is het wenselijk om de	-Ongevallen monitoren	NTB	Gemeente

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

Projectgerelateerd

	markt/Brandhofstraat en Einsteinstraat	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, ouderen	2.B3, 3.B1, 4.B2	mvt/etmaal. Op de kruising tussen de hoofdstraat en de markt zijn verschillende voorzieningen gevestigd zoals winkels, een supermarkt en horeca. Dit zorgt voor veel interactie tussen diverse verkeersdeelnemers. De Hoofdstraat is ook een populaire VO fietsroute voor scholieren. Door het ontbreken van vrijliggende fietspaden is er geen veilige positie voor de fiets op de weg. De V85 ligt tussen de 54 en 57 km/uur. Er komen regelmatig ongelukken op deze locatie voor.	verschillende stromen in het verkeer te scheiden in verband met de verschillende massa en snelheden. Het creëren van een zo veilig mogelijke plek voor de fietser heeft prioriteit.	-Klachten monitoren -Snelheid meten		
Hoog	Hoogstraat fase 2: Heigank/Brunsummerweg - Dorpsstraat	50km/uur wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 3.B1,	De Hoogstraat tussen de Heigank en Brunsummerweg is een 50km/uur weg met een intensiteit van ca 12.000 mvt/etmaal. De weg voldoet niet aan de inrichting van een GOW50. Er zijn langspaarkeerstroken en de breedte is 7 meter met fietsuggestiestroken. Ook de rotonde met de Dorpsstraat is niet veilig voor fietsers. Hier is slechts een suggestiestrook en geen enkele bescherming bij op- en afrijden rotonde.	Weg aanpassen aan profiel GOW50: Het creëren van een veilige positie van de fiets op de weg en het opheffen van langspaarkeerstroken.	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente
Hoog	Verfijning 30km zone Hovenstraat Tussen Maastrichterlaan en Burg Beckerstraat	30km/uur wegen	1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3	De Hovenstraat is een 30km/uur zone die niet volwaardig is ingericht. Er is veel gemotoriseerd verkeer (ca. 4.000 mvt/etmaal) en de weg is een fietsroute voor basisscholieren. De weg is te breed, ingericht met asfalt en er zijn te weinig snelheidsremmende maatregelen. Dit zorgt ervoor dat de V85 wordt overschreden. Op de kruising met de Korte Hovenstraat en de Burgemeester Beckerstraat zitten enkele	Wegprofiel optimaliseren aan de kenmerken van een ETW30 door de rijbaan visueel te versmallen, kruispunten gelijkwaardig te maken, aanvullende snelheidsremmende maatregelen te nemen. Bij een ETW30 is het ook conform duurzaam veilig	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente

Projectgerelateerd



				voorzieningen waar bewoners kunnen winkelen.	wenselijk om het asfalt te vervangen door klinkers Om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te vergroten wordt aanbevolen om fietssuggestiestroken en een veilige oversteekplaats d.m.v. wegversmalling voor voetgangers te realiseren.			
Hoog	Stimuleren Verkeerseducatie	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.A3, 3.A5, 3.	Verkeersrisico ontstaat voor scholieren omdat zij nog een beperkte kennis en ervaring hebben over hoe zij zich moeten opstellen binnen het verkeer. Daarnaast fietsen zij vaak naar school op momenten dat de verkeersintensiteit het hoogst is, wat voor een groter risico voor een ongeval zorgt. Op het voortgezet onderwijs is een groot risico omdat de hersenen van jongeren nog aan het ontwikkelen zijn en zij hierdoor een grotere neiging hebben om gevaar niet uit de weg te gaan.	Sinds 2021 is er een nieuwe opzet voor verkeerseducatie: de verkeersactieve school. Dit platform biedt passende verkeerseducatie dat begint bij de basisschool en doorgaat naar het voortgezet onderwijs. Hierbij is er aandacht voor de thema's die per leeftijd verschillend en belangrijk zijn.	-Ongevallen monitoren	NTB	Gemeente Provincie
Hoog	Gedragsbeïnvloedingsprojecten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike, rijden onder invloed, snelheid in het verkeer (30km/u), afleiding in het	3.A3, 3.A7, 3.A8, 3.B2, 3.B3, 3.B4, 5.A1, 5.A2, 5.B1, 6.A1, 6.A2, 6.A3, 6.B1, 7.A1, 7.B1, 8.A1, 8.B1	Onveilig rijgedrag leidt tot ongelukken. Denk hierbij aan het rijden onder invloed, het gebruik van een telefoon tijdens het rijden (afleiding in het verkeer) over het snelheidslimiet rijden, fietslichten niet aan hebben staan of de verkeersregels overtreden.	Naast handhaving inzetten op andere vormen van gedragsbeïnvloeding zoals de smileys, attentieborden langs de weg, campagnes in krant/social media	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente Provincie

Projectgerelateerd

		verkeer, verkeers- overtreders.						
Hoog	Rotonde Reeweg- Vogelzankweg	50km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	2.A1, 2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.B4 3.B1	De Reeweg is een 50km/uur weg met ca. 9.000 mvt/etmaal, waaronder veel vrachtverkeer. Kruisingen met andere 50 GOW's hebben bij voorkeur een rotonde of een VRI. Op het kruispunt met de Vogelzankweg is dit niet het geval, wat voor een verhoogd risico op een ongeval zorgt.	Realiseren rotonde op de Reeweg-Vogelzankweg.	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren	NTB	Gemeente
Hoog	Hoofdstraat tussen Pastoor Schattenstraat, Baanstraat en Stationsstraat	50km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	2.A1, 2.A5, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 2.B4 3.B1	Dit deel van de Hoofdstraat is zeer druk met gemotoriseerd én fietsverkeer. De straat is eenrichting met fietsers op een fietssuggestiestrook. Mede ook door het langsparkeren kunnen hier onveilige situaties ontstaan.	Creëren van een veiligere plek voor fietsers door bijv. realisatie vrijliggende fietspaden	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren	NTB	Gemeente
Middel	30km Groenstraat tussen de Europaweg Zuid en Kerkstraat	30 km/uur wegen	1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3	De Groenstraat is een ETW30, maar een gedeelte van deze straat (tussen Europaweg Zuid en de Kerkstraat) is ingericht als een woonerf. Er is teveel (doorgaand) verkeer (ca. 2.000 mvt/etmaal) wat samen met de V85 die >15 km/u ligt voor onveilige situaties op het woonerf zorgt.	Woonerf omvormen tot een ETW30 met een duidelijke weginrichting passend bij een ETW30 en snelheidsremmende maatregelen.	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren	NTB	Gemeente
Middel	Herinrichting Wendelstraat tussen Oranje Nassastraat en Honigmannstraat	30 km/u wegen Snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2 1.B1, 1.B2, 1.B3, 6.A2, 6.B1	De Wendelstraat is een ETW30 met een intensiteit van ca. 4.000 mvt/etmaal. De weg voldoet niet aan de kenmerken volgens Duurzaam Veilig. Zo zijn er geen weinig snelheid remmende maatregelen genomen (door aanwezigheid bus), zijn er ongelijkwaardige kruispunten en nodigt de brede wegligging uit om harder te rijden dan	De weg aanpassen aan het profiel van een ETW30. Dit kan door snelheidsremmende maatregelen te nemen, de rijbaan te versmallen, kruispunten gelijkwaardig te maken en waar	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente

Projectgerelateerd

				toegestaan. De V85 wordt dan ook >30km/u mogelijk asfalt te gemeten. Dit zorgt voor een verhoogd risico vervangen door klinkers op letselschade.				
Middel	Invoering 30km zone Heistraat/Kerkraderweg ten noordwesten van de Hofstraat	30km/uur wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 6.B1	De Kerkraderweg is een 50 km/uur weg waar een 30km/uur zone voor zal worden ingericht. Het wegprofiel dient daarop te worden aangepast om te voorkomen dat de snelheid te hoog gaat liggen. Dit geldt ook voor de Heistraat, welke wel al 30 km/u is maar nog geen passende inrichting heeft.	De Kerkraderweg en Heistraat duidelijk aanduiden en herinrichten tot een ETW30. Hierbij worden er snelheidsremmende maatregelen genomen om de snelheid te minderen en wordt de rijbaan versmald. Bij een ETW30 is het ook conform duurzaam veilig wenselijk om het asfalt te vervangen door klinkers	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente
Middel	Rotonde Kampstraat-Beethovensingel	50km/uur weg Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	2.A1, 2.A5, 2.B2, 3.A2, 3.B1	Op de Kampstraat is een rotonde die niet veilig ontworpen is voor fietsers. Er is geen vrijliggend fietspad of fietsstrook waar fietsers gebruik van kunnen maken. Fietsers moeten nu samen met automobilisten op dezelfde rijbaan de rotonde oversteken.	Herontwerp van de rotonde waarbij een veilige plek voor de fiets wordt gerealiseerd.	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren	NTB	
Middel	Herinrichting Hereweg / Op de Heugden	50km/uur wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers; fiets en e-bike	2.A5, 3.B1	De Hereweg en Op de Heugden zijn 50km/uur wegen met ca. 6.000 mvt/etmaal. Tevens zijn de wegen onderdeel van een populaire fietsroute is voor basis- en voortgezet onderwijs scholieren. De weg is voorzien van smalle fietssuggestiestroken waardoor er veel interactie is tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.	In verband met de hoge snelheden op een GOW50 is het wenselijk zo veel mogelijk een veilige positie voor de fietser op de weg te creëren	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente

Projectgerelateerd

Middel	Verfijning 30km zone Maastrichterlaan	30km/uur wegen	1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3	De Maastrichterlaan is een 30km/uur weg met ca. 3000 mvt/etmaal. De weg heeft geen geloofwaardig snelheidslimiet waardoor de V85 >30 km/u ligt. Dit vergroot de kans op letselschade. Dit is een verhoogd risico omdat dit ook een populaire fietsroute is voor basisschool kinderen.	Weg inrichten conform richtlijnen ETW30 duurzaam veilig waarbij de rijbaan wordt versmald snelheidsremmende maatregelen worden genomen. Bij een ETW30 is het ook conform duurzaam veilig wenselijk om het asfalt te vervangen door klinkers.	Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente
Laag	Fietssuggestiestroken Groenstraat Oost en Rimbürgerweg tussen Achter den Put en de Kraanweg	30km/uur wegen, 60km/uur wegen		De Groenstraat is deels ETW30 en deels GOW50. Het GOW50-deel is niet ingericht als zodanig. O.a. een fietsvoorziening ontbreekt.	Onderzoeken welke wegfunctie en inrichting hier het beste past en daarop aanpassen wegprofiel.	-Ongevallen monitoren	NTB	Gemeente
Laag	Herinrichting Streperplein	30 km/uur wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.B4 6.B1	Het Streperplein is gecategoriseerd als ETW30 (met name vanwege lage intensiteit van ca. 3000 mvt/etmaal) maar is nog niet als zodanig aangeduid en ingericht. Het wegprofiel is veel te breed en er ontbreken snelheidsremmende maatregelen. Dit zorgt ervoor dat er te hard gereden wordt.	Weg geloofwaardig inrichten tot een ETW30 waarbij de rijbaan wordt versmald en snelheidsremmende maatregelen worden genomen.	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren -Snelheid meten	NTB	Gemeente
Laag	Snelheidsremmende maatregelen Mensheggerweg	kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.B5	De Mensheggerweg is een 80km/uur weg met veel recreatieve fietsers in verband met evenementen locaties in het gebied o.a. Snowworld, Pinkpop, Mondo verde. Er zijn veel overstekende fietsers bij de Hopelerweg en Rouenhof. Voor deze groep is geen veilige oversteek gerealiseerd. Op de Mensheggerweg zelf is er geen sprake van een fysieke scheiding op de twee	Een nieuwe middengeleider op de kruising met de Hopelerweg en/of Rouenhof is wenselijk om een veilige oversteek voor de fietser te faciliteren. Op de Mensheggerweg kunnen broodjes geplaatst worden tussen	-Ongevallen monitoren -Klachten monitoren	NTB	Gemeente

Projectgerelateerd



				weghelten. Dit zorgt voor een verhoogd risico.	de dubbele asmarkering om de scheiding van de weghelten duidelijker te maken.			
--	--	--	--	--	---	--	--	--

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Landgraaf

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

	<p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
50 km/u wegen	<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 km/uur wegen</i></p>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente vijf programma's uitgevoerd. Over de kwaliteit van vier programma's kan niets gezegd worden. De kwaliteit van een programma is onvoldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief 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) • <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 drie programma's uitgevoerd. Over de kwaliteit van de programma's kan niets gezegd worden. 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</p>

	<p>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>
<p>Rijden onder invloed</p>	<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>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 (TeamAlert)</u> • <u>3D Tripping Car (Responsible Young Drivers)</u> • <u>BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</u> • <u>Go Safe zonder invloed (Go Safe)</u> <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
<p>Snelheid in het verkeer</p>	<p><i>Voor dit thema 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 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
<p>Afleiding in het verkeer</p>	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente twee programma's uitgevoerd. Over de kwaliteit van de programma's kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Go Safe zonder afleiding</u> • <u>Wheelie Pop (VVN)</u> • <u>3D Afleiding Bike</u> (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 zijn 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 <u>Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)</u>.</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 Landgraaf 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 Landgraaf 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 Landgraaf 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 'Verkeersquiz basis', 'Verkeersquiz speciaal onderwijs' en 'Veilige

schoolomgeving' van VVN. Voor het risicothema Ouderen worden de programma's 'STG Scootmobiel' van STG Scootmobiel, 'Gilde Landgraaf rijvaardigheid' en 'Gilde Landgraaf E-bikes', beiden van Gilde LGR, uitgevoerd. Het programma 'Verkeersdag Landgraaf/Kerkrade' van Lou Schurer wordt voor het risicothema Afleiding in het verkeer gegeven. Het programma 'Posters' van VVN richt zich op meerdere risicothema's, namelijk 30 en 50 km/u wegen, Rijden onder invloed, Snelheid in het verkeer en Afleiding in het verkeer.

Tabel 2 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar risicothema in 2019 in de gemeente Landgraaf

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Posters – VVN	€1.400	0
2: 50 km/u wegen	Posters – VVN	€1.400	0
3: Fiets en e-bike	Verkeersquiz speciaal onderwijs – VVN	€266	0
	Veilige schoolomgeving – VVN	€1.700	0
	Verkeersquiz basis – VVN	€1.306	-
	Verkeerseexamens – VVN	€2.100	0
	Gilde Landgraaf E-bikes - Gilde LGR	€500	0
4: Ouderen	STG Scootmobiel – STG Scootmobiel	€1.000	0
	Gilde Landgraaf rijvaardigheid – Gilde LGR	€800	0
	Gilde Landgraaf E-bikes – Gilde LGR	€500	0
5: Rijden onder invloed	Posters – VVN	€1.400	0
6: Snelheid in het verkeer	Posters – VVN	€1.400	0
7: Afleiding in het verkeer	Verkeersdag Landgraaf / Kerkrade – Lou Schurer	€10.000	0
	Posters – VVN	€1.400	0
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

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

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Landgraaf uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's. Voor het bereik is informatie aangeleverd over het subsidiebedrag voor alle programma's.