

# RAPPORT

## SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Maasgouw

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 21 december 2021



Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket  
Referentie: BH7765MIRP2111301343  
Status: 00/Definitief  
Datum: 21 december 2021  
Projectnaam: SPV Maasgouw  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 21-12-2021

Goedgekeurd door:

Datum:

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 Maasgouw	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	6
<b>Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Maasgouw</b>	<b>12</b>
4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	15

## 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 Maasgouw opgesteld.

## 1 Inleiding

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

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

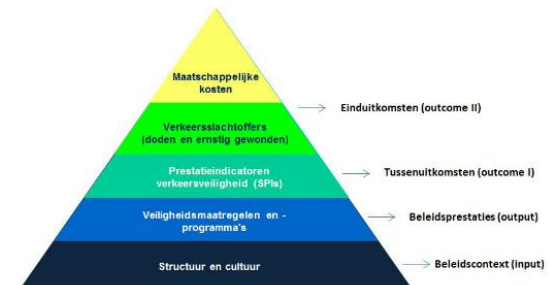
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Maasgouw naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en e-bike en ouderen
- 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 niveaus<sup>1</sup>:

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



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

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>	
Verkeersysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig.</li> <li>1.A2 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten.</li> <li>1.A3 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>1.B3 Veiligere woonomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dorpsraden</li> <li>Bewoners</li> </ul>
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Jaarlijks 2 snelheid verlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt)</li> <li>2.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>2.A3 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>2.A4 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> <li>2.A5 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Jaarlijkse toename van veilige kruispunten op 50 km/u wegen</li> <li>2.B2 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsers bond, dorpsraden</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Volledig gescheiden hoofdnet fiets buiten de bebouwde kom.</li> <li>3.A2 Fietsplan opstellen</li> <li>3.A3 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>3.A4 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>3.A5 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> <li>3.B3 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Relatief gezien een jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>4.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.B1 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.C1 Relatief gezien een jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ouderenbond</li> <li>Fietsersbond</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> <li>• 4.A4 Dementievriendelijke trottoirs</li> </ul>			
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 5.A2 Bereik campagnes vergroten, intern samenwerken met Economie en Sport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> <li>• VVN</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• 6.A3 Voorlichtingscampagnes</li> <li>• 6.A4 Samenwerking zoeken met autoverzekeringmaatschappijen die rijstijlpolissen aanbieden</li> <li>• 6.A5 Per kern een maand van de maximale snelheid organiseren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN</li> <li>• Verzekeringmaatschappijen</li> <li>• dorpsraden</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 7.A2 Vrijwillige politie hiervoor rekruteren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Maasgouw

## 4 Maatregelen

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

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's

- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie-/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Educatie maatregelen gericht op jongeren	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fiets en e-bike		Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	Permanente verkeereducatie start bij het BO en moet doorlopen in VO (en verder). De basis voor verkeersveilig gedrag wordt daar gelegd en wordt herhaaldelijk aangeleerd. In het kader van BVL is er ook gemeente breed aandacht voor schoolzones en schoolthuis route.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente Maasgouw
Hoog	Rijstijlafhankelijke autoverzekeringen promoten bij Maand van maximale snelheid	Rijden onder invloed, Afleiding, snelheid, verkeersovertreders	5.B1, 6.B1, 7.B1, 8.B1	Risico voor weggebruikers en medeweggebruikers wanneer een verkeersdeelnemers afgeleid door iets anders dan verkeer.	Promoten van Rijstijlafhankelijke autoverzekeringen onder inwoners van de gemeente.	Registratie ongevallen	n.t.b.	Gemeente Maasgouw
Hoog	Programma "Doortrappen"	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fiets en e-bike	4.A1, 3.A3	Vanwege de groeiende groep ouderen in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, wordt deze groep	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	Bereik educatie	n.t.b.	Gemeente Maasgouw

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

				kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.	gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden.			
Hoog	Handhaving op snelheid	Rijden onder invloed, Afleiding, snelheid, verkeersovertreders	8.A1	Risico's in het verkeer zijn vaak het gevolg van gedrag van de verkeersdeelnemers. Handhaving is 1 van de 3 E's, naast educatie en infrastructuur.	Handhaving zet mensen aan aanpassen van het gedrag, als de pakkans goed is.	Registratie ongevallen, registratie aantal boetes	€ -	Gemeente Maasgouw
Hoog	Molenweg, Maasbracht	50 km/uur wegen en ouderen	2.A3, 2.B2, 2.C1, 4.A3, 4.B1, 4.C1	Deze weg doorgaande weg in Maasbracht waar veel ouderen in de buurt wonen. Er is vanuit Maasbracht geen aansluiting op de snelweg waardoor al het verkeer richting het zuiden via deze weg rijdt. Daarnaast is het een route richting o.a. voorzieningen in de kern van Maasbracht en zijn er veel voorzieningen langs deze weg. Ook is deze weg onderdeel van routes voor BO (richting Basisschool de Toermalijn). Dat maakt het aannemelijk dat zich hier relatief veel fietsverkeer concentreert. Tegelijkertijd zorgen de aan de weg gelegen voorzieningen ook voor de aanwezigheid van relatief veel gemotoriseerd verkeer. Ook wonen er relatief veel ouderen in de omgeving. Er ontstaat hier dus op diverse locaties interactie. De weg is niet goed ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo zijn er geen vrijliggende fietspaden of zelfs fietssuggestiestroken gerealiseerd.	Het realiseren van een oversteek bij de voorzieningen met een midden eiland waardoor er in twee keer kan worden overgestoken. Daarnaast kan de weg mogelijk worden afgewaardeerd naar 30 km/uur. Dit kan slechts in het geval dat er voor het doorgaande verkeer een alternatieve route wordt aangelegd.	Registratie ongevallen	€ 46.500,-	Gemeente Maasgouw

				Ook wordt er langs de rijbaan geparkeerd waardoor hier veel kruisende verkeersbewegingen plaats vinden. Door de drukte is het ook moeilijk om over te steken op deze weg. Zeker voor de ouderen verkeersdeelnemers. In het verleden hebben hier ook verschillend ongevallen plaatsgevonden, zo ook met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.				
Hoog	Kruisweg, Maasbracht	50 km/uur wegen, snelheid in het verkeer en ouderen	2.A3, 2.B2, 2.C1, 4.A3, 4.B1, 4.C1, 6.B1	De Kruisweg is een belangrijke fietsroute vanuit Maasbracht naar het Voortgezet Onderwijs. Daarnaast steken er veel ouderen mensen over. Op de weg wordt veel te hard gereden.	Het realiseren van een oversteek met een midden eiland waardoor er in twee keer kan worden overgestoken bij de Brede School in Maasbracht.	Registratie ongevallen	€ 46.500,-	Gemeente Maasgouw
Hoog	Kloosterstraat & Kempweg, Maasbracht	50 km/uur wegen, snelheid in het verkeer en ouderen	2.A3, 2.B2, 2.C1, 4.A3, 4.B1, 4.C1, 6.B1	De Kloosterstraat en de Kempweg zijn twee 50 km/uur wegen in Maasbracht waar de snelheid structureel wordt overschreden. Daarnaast is het een belangrijke ontsluitingsweg van Maasbracht waardoor hier veel verkeer rijdt. De inrichting van de weg voldoet niet aan de richtlijnen. Er wordt geparkeerd	De weg dient volledig heringericht te worden volgens de DV-richtlijnen. Vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd achter de parkeervakken en kruisingen met 30 km/uur wegen worden inrichten met een inritconstructie.	Registratie ongevallen en snelheidsmeting	€ 185.000,-	Gemeente Maasgouw

				over de fietssuggestiestrook heen waardoor er veel kruisende bewegingen zijn tussen fietsers en het gemotoriseerd verkeer. Ook heeft de fietser maar een zeer smalle fietssuggestiestrook waardoor deze positie ook versterkt zou moeten worden.				
Hoog	Heerstraat-Zuid – Heerstraat-Noord - Heerbaan, Beegden	50 km/uur wegen, snelheid in het verkeer en ouderen	2.A3, 2.B2, 2.C1, 4.A3, 4.B1, 4.C1, 6.B1	<p>De Heerbaan is de doorgaande weg door de kern Heel die Beegden en Panheel verbindt. Ten noorden van de Heerbaan wonen veel 65+'ers die gebruik maken van de voorzieningen aan de dorpsstraat in Heel of de Heerbaan. Om hier te komen moeten ze de Heerbaan oversteken. Echter zijn de voetgangersoversteek voorzieningen hier niet naar behoren. Dit kan een risico vormen in de gemeente. We zien dat met een V85 van 57.5 km/uur de snelheid op de Heerbaan ook regelmatig wordt overschreden.</p> <p>Stuk Heerstraat-Zuid binnen de bebouwde kom wordt er veel te hard gereden.</p>	<p>In het begin van de Heerbaan wordt de komgrens op de juiste manier ingericht. Vervolgens wordt het eerste stuk van de Heerbaan ingericht volgens de DV-veilig principes. Vrijliggende fietspaden worden gerealiseerd achter de parkeervakken en kruisingen met 30 km/uur wegen worden inrichten met een inritconstructie.</p> <p>Het realiseren van een oversteek bij de voorzieningen met een midden eiland waardoor er in twee keer kan worden overgestoken.</p> <p>Daarnaast kan de weg binnen de bebouwde kom mogelijk worden afgewaardeerd naar 30 km/uur.</p>	Registratie ongevallen en snelheidsmeting	€ 332.000,-	Gemeente Maasgouw
Laag	Lobby Provincie Limburg aanpassing Napoleonsweg, Heel			De Napoleonsweg is al een gehele tijd een risico binnen de gemeente. Echter ligt deze weg niet binnen het beheersgebied van de gemeente	Lobby voeren bij de provincie Limburg voor het aanpassen van de Napoleonweg.	-	€ -	Gemeente Maasgouw

			Maasgouw maar is hij in beheer bij de Provincie Limburg.				
Laag	Wilhelminalaan en Nieuwendijk, Stevensweert		<p>De Wilhelminalaan – Nieuwendijk is een ontsluitingsroute voor Stevensweert. Ook is deze weg onderdeel van routes voor BO en is ligt Basisschool de Maasparel langs deze wegen. Dat maakt het aannemelijk dat zich hier relatief veel fietsverkeer concentreert.</p> <p>Tegelijkertijd zorgt de doorgaande functie van de weg ook voor de aanwezigheid van relatief veel gemotoriseerd verkeer. Er ontstaat hier dus op diverse locaties interactie. De weg is niet goed ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo zijn er geen vrijliggende fietspaden of zelfs fietsuggestiestroken gerealiseerd. Door deze inrichting is het ook aannemelijk dat de snelheid hier wordt overschreden.</p>	Daarnaast kan de weg binnen de bebouwde kom mogelijk worden afgewaardeerd naar 30 km/uur.	Registratie ongevallen en snelheidsmeting	€ 410.500,-	Gemeente Maasgouw

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Maasgouw

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

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

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

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
30 km/u wegen	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <p>Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft met name te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers dat van dit type wegen gebruik maakt. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name ook aandacht aan gedrag op kruispunten, vooral het gedrag ten opzichte van zwaar verkeer (dode hoek ongevallen) verdient aandacht. Voorbeelden van 'dode hoek' programma's uit de Toolkit Permanente Verkeerseducatie zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</u> (VVN)</li> <li>• <u>Blind spot</u> (Traffic Skills)</li> </ul> <p>In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.). In Limburg worden <u>snelheidscampagnes</u> uitgevoerd door het ROVL.</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (<a href="http://www.octopusplan.nl">www.octopusplan.nl</a>) en Jullie (<a 100="" 202="" 941="" 954"="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-&lt;/a&gt;&lt;/p&gt; &lt;/td&gt; &lt;/tr&gt; &lt;/tbody&gt; &lt;/table&gt; &lt;/div&gt; &lt;div data-bbox=">21 december 2021</a></p>

	<p><a href="#">zone.nl/</a>). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad <a href="#">Inrichting veilige schoolomgeving</a> gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <a href="#">Verkeerslokaal</a> (Bureau De Groot Volker) en <a href="#">Op voeten en fietsen naar school</a> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
50 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30 km/u wegen</i></p>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. Van de programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn er twee van heel goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <a href="#">Go Safe zonder afleiding VR</a> 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 <a href="#">Op de fiets? Even niets...</a> van VVN. Het programma <a href="#">Op de fiets? Even niets...</a> 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"> <li>• <a href="#">Streetwise</a> (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg</li> <li>• <a href="#">Fotoframe</a> (Responsible Young Drivers)</li> <li>• <a href="#">Split the Risk</a> (Veiligheid NL)</li> </ul> <p>Er wordt jaarlijks een <a href="#">fietsverlichtingscampagne</a> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van</p>



	<p>hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk met vertakkingen in provincies en gemeenten, waardoor gemakkelijk aansluiting is te vinden. Eén van de projecten die hierbij is aangesloten is de opfriscursus <u>Het Nieuwe Fietsen</u> van VVN, een gevarieerde en interactieve workshop voor oudere fietsers. Dit project is ook los uit te voeren.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale trainingen voor e-fietsers. Deze worden onder meer aangeboden door SOAB en de Fietsersbond.</p> <p>Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN <u>Opfriscursus</u> voor de automobilist en de <u>Rijzeker-training</u> van de ANWB.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema 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"> <li>• <u>Witte Waas (TeamAlert)</u></li> <li>• <u>3D Tripping Car (Responsbile Young Drivers)</u></li> <li>• <u>BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</u></li> <li>• <u>Go Safe zonder invloed (Go Safe)</u></li> </ul> <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
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 30/50 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"> <li>• <u>Go Safe zonder afleiding</u></li> <li>• <u>Wheelie Pop (VVN)</u></li> <li>• <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers)</li> </ul> <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 <u>Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)</u>.</p>

#### 4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Maasgouw 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 Maasgouw 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 Maasgouw 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 Maasgouw**

Risicothema	Projecten	Bereik	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Fiets en e-bike	Veilige schoolomgeving – VVN	€450,00	0
	Veilig op weg (Dode hoek) – VVN	€1.350,00	0
	Verkeersexamen – VVN	€750,00	0
	Verkeerstuin – Stichting de Fabriek	€1.738,00	-
	Streetwise – ANWB	€1.325,00	++
	Op de fiets even niets - VVN	€477,00	++
	Reflection Day – Van Schijndel Advies	€1.500,00	-
4: Ouderen	Opfriscursus voor ouderen – VVN	€1.100,00	-/+
5: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
6: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

### Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep					Bereik	Toolkit	Getoetst	Score
		4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Veilige schoolomgeving	VVN	x					€450,00	Nee	Nee	-
Veilig op weg (Dode hoek)	VVN	x					€1.350,00	Nee	Nee	-
Verkeersexamen	VVN	x					€ 750,00	Ja	Nee	-

Opleiden Verkeersbrigadiers	VVN					€400,00	Nee	Nee	-
Verkeerstuin	Stichting de Fabriek	x	x			€1.738,00 (5 klassen)	Ja	Ja	30
Streetwise	ANWB	x				€1.325,00 (ochtend x 3 scholen)	Ja	Ja	46
Opfriscursus voor ouders	VVN				x	€1.100,00	Ja	Ja	39
Op de fiets even niets	VVN					€477,00 (3 scholen)	Ja	Ja	48
Reflection Day	Van Schijndel Advies	x				€1.500,00	Ja	Ja	34