

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Nederweert

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 25 april 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

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

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7765MIRP2111301343
Status: 00/Definitief
Datum: 25 april 2022
Projectnaam: SPV Nederweert
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 12-04-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 12-04-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

Inhoud

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Nederweert	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	7
50 m/u wegen	10
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Nederweert	14
50.1.1 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 Nederweert opgesteld.

1 Inleiding

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

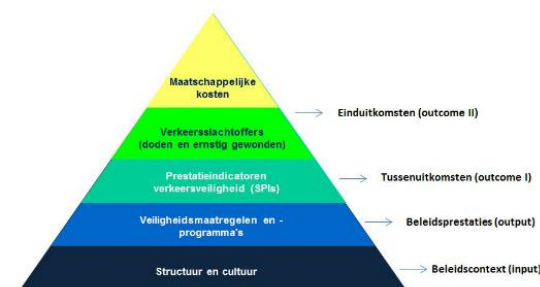
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Nederweert naar voren gekomen:

- Risicothema 1: 50 km/u wegen
- Risicothema 2: 60 km/u wegen
- Risicothema 3: 80 km/u wegen
- Risicothema 4: Landbouwverkeer in het buitengebied
- Risicothema 5: Fiets en e-bike
- Risicothema 6: Jongere automobilisten (18 – 24 jaar)
- Risicothema 7: Rijden onder invloed
- Risicothema 9: Afleiding in het verkeer
- Risicothema 10: Verkeersovertreders

3 Doelen

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

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



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

Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma (A)-Beleid en maatregelen	Tussenuitkomsten (B)-Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)	Einduitkomsten (C)-Ongevallen en slachtoffers	Partners
Verkeerssysteem	1.50 km/u wegen	<ol style="list-style-type: none"> Snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) realiseren Opstelruimte voor fietsers creëren Oversteken in 2x waar mogelijk Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven op 50 km/u wegen 	<ol style="list-style-type: none"> Veiligere gelijkvloerse kruisingen Snelheid meetbaar omlaag Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen Veiligheid ten aanzien van fietser op 50 km/u wegen verbeteren 	<ol style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal letselslachtoffers op 50 km/u wegen 	<ol style="list-style-type: none"> VVN, fietsers bond, dorpsraden, LLTB, KBO, omliggende bedrijven, gehandicapten platform
	2.60 km/u wegen	<ol style="list-style-type: none"> Bermverharding toepassen Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 	<ol style="list-style-type: none"> Afname van het aantal aandachtswegen Snelheid meetbaar omlaag 	<ol style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none">
	3.80 km/u wegen	<ol style="list-style-type: none"> Bij afwaardering: Bermverharding/visuele vernauwing toepassen op fietsroutes Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied 	<ol style="list-style-type: none"> In 2030 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied (niet stroomwegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes. 	<ol style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/u wegen In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied 	<ul style="list-style-type: none"> VVN, LTO, fietsersbond Cumela

Projectgerelateerd

				(niet zijnde stroomwegen)	
Risicogroepen en -modaliteiten	4.Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ol style="list-style-type: none"> 1. Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied 2. Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer 3. Bewustwordingscampagnes opzetten 4. Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. 5. Inzetten specifieke educatieve (VOMOL) en/of het bereik vergroten daarvan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen 2. Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 3. Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied (niet zijnde stroomwegen) 2. Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietzersbond, VVN, Scholen, Cumela/ZLTO
	5.Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bereik effectieve educatie vergroten 2. Educatie ouderen op e-bike 3. Verlichtingscampagnes doorzetten 4. Fietsroutes en landbouwroutes ontvlechten 5. Aanleggen vrijliggende fietspaden waar mogelijk 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 2. Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3. Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietzersbond
	6.Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voorlichting met hulp van Team Alert 2. Bereik campagnes vergroten 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten 	<ul style="list-style-type: none"> • TeamAlert • Rijscholen
Gedrag	7.Rijden onder invloed	<ol style="list-style-type: none"> 1. Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie, VVN Nederweert

		2. Meedoen met campagnes van de provincie Limburg, VVN Nederweert	deelneemt aan het verkeer	toe te dragen aan verkeersdeelnemers onder invloed	
	8.Snelheid in het verkeer (30/50)	1. Handhaving op risicovolle wegen 2. Snelheidsdisplays plaatsen 3. Voorlichtingscampagnes	1. Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	1. Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidoverschrijdingen	• VVN
	9.Afleiding in het verkeer	1. Structurele samenwerking met politie opzetten	1. Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	1. Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	• Politie
	10.Verkeers-overtreders	1. Handhaving	1. Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	1. Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'	• Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Nederweert

4 Maatregelen

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

Projectgerelateerd

- 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 Kostenkennallen 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	Verantwoordelijke
	Kruising Niesakkerweg met Noordervaart en N275	80 km/u wegen	3.A1,3.A2,3.B1 3.C1	80 km/u weg. De weg is niet herkenbaar als 80 km/u weg. Fietsers op de rijbaan en kans op conflict tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. De kruising met andere 60 of 80 km/ u wegen ontbreekt VRI of rotonde. De ontsluiting met N275 kent een afdek situatie en het overstekende verkeer is niet volledig zichtbaar.	Brug verplaatsen zodat het beter aansluit op Waatskamp, en weghalen conflict met Bochtstraat. Profiel van de brug verbreden, situatie voor afslaand verkeer veiliger maken.			
	Kruising Stokershort met Noordervaart en N275	80 km/u wegen	3.B1, 3.B2, 3.C1	80 km/u weg. Stokershort ontbreekt vrijliggende fietspaden. Oversteken naar N275 is niet mogelijk voor fietsers en	Door het realiseren van hoogwaardige fietsverbinding voor beide recreanten en utilitaire fietsers. De kruising kan bijdragen aan de			

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

Projectgerelateerd

				voetgangers (kruising ontbreekt).	verbinding tussen Weert en Venlo.			
Kruisstraat (bibeko)	Snelheid in het verkeer (30 en 50 km/u wegen)	8.A3, 8.B1, 4.A1, 4.A2, 4.A3, 4.B1, 4.B2, 4.C1		30 km/ u weg. Kruisstraat is een schoolroute en daardoor kans op conflict tussen langzaam verkeer door scholieren en gemotoriseerd verkeer. Er wordt hard gereden en de inrichting is niet herkenbaar als 30 km/u weg. Er is sprake van landbouwverkeer in de weg en risico voor conflict. De weg ontbreekt fietspaden.	Door de aanpassing van de richting met richtlijnen Duurzaam Veilig. Door Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen.			
Kruisstraat (bubeko)	80 km/u wegen	3.A1, 3.A2, 3.B1		80 km/u weg. De weg ontbreekt vrijliggende fietspaden en kans op conflict tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer. De weg ontbreekt snelheid remmende maatregelen.	De snelheid afwaarderen naar 60 km/u. De inrichting aanpassen conforming DV. Door de aanleg van vrijliggende fietspaden.			
Heijsterstraat	80 km/u wegen	3.A1, 3.A2, 3.B1		80 km/u weg. Fietsers op de rijbaan en kans op conflict. De inrichting is niet herkenbaar als 80 km/u weg. De kruising met andere wegen ontbreekt rotonde of VRI's.	Door de snelheid afwaarderen naar 60 km/u weg. De inrichting aanpassen conforming DV. Door de aanleg van vrijliggende fietspaden.			
Meijelsedijk	80 km/ u wegen (bubeko) en 50 km/u wegen (bibeko)	3.A1, 3.A2, 3.B1		80 km/u weg. Meijelsedijk is een schoolroute en kans op conflict tussen	De inrichting aanpassen conform DV. Door de			

Projectgerelateerd

				scholieren en gemotoriseerd verkeer. Uit S85 en CROSS gegevens blijkt uit dat er hard wordt gereden (tot 88 km/u). Er zijn veel woningen langs de weg en daardoor sprake van gevaarlijke situaties door afslaand verkeer naar woningen.	versterken van de handhaving.			
	Waatskamp	80 km/u wegen	3.A1, 3.A2, 3.B1	80 km/u weg. De inrichting is niet herkenbaar als 80 km.u weg. De weg ontbreekt vrijliggende fietspaden. De kruising met andere wegen ontbreekt rotonde of VRI's.	Door de snelheid afwaarderen naar 60 km/u. door de aanleg van vrijliggende fietspaden.			
	Onze Lieve Vrouwstraat	50 km/u weg	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.C1	50 km/u weg, Schoolroute en risico op conflict tussen fietsers en overstekende scholieren en gemotoriseerd verkeer. De weg ontbreekt schoolzone	Door de aanleg van schoolzone. Door de aanpassing van de wegdek bijv naar klinkerverharding.			
	Dorpstraat- Kerkstraat	50 m/u wegen	1A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.C1	50 km/u weg, Schoolroute en risico op conflict tussen fietsers en overstekende scholieren en gemotoriseerd verkeer. De weg ontbreekt schoolzone	Door de aanleg van schoolzone. Door de aanpassing van de wegdek bijv naar klinkerverharding.			
	Hoogwaardige fietsverbinding Nederweert-Venlo	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2	De weg heeft vrijliggende fietspaden maar het is te smal en niet hoogwaardig.	Door de aanleg van hoogwaardige fietsverbinding,			

Projectgerelateerd

				De fietspaden ontbreken kruising met N275.			
	Uliker	80 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2, 3.A1, 3.A2, 3.B1	80 km/u weg. De weg ontbreekt vrijliggende fietspaden en risico op conflict. De wegprofiel is smal en niet herkenbaar als 80 km/u weg. Er is sprake va zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer.	Door de aanpassing van de inrichting naar 60 km/ u .Door de aanleg van vrijliggende fietspaden. Het vrachtverkeer verplaatsen door ontsluiting van industrieterrein met N266		
	Nieuwstraat	80 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2, 3.A1, 3.A2, 3.B1	80 km/u weg. De weg ontbreekt vrijliggende fietspaden en risico op conflict. De wegprofiel is smal en niet herkenbaar als 80 km/u weg. Er is sprake va zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer.	Door de aanpassing van de inrichting naar 60 km/ u .Door de aanleg van vrijliggende fietspaden. Het vrachtverkeer verplaatsen door ontsluiting van industrieterrein met N266		
	Winnerstraat	80 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2, 3.A1, 3.A2, 3.B1	80 km/u weg. De weg ontbreekt vrijliggende fietspaden en risico op conflict. De wegprofiel is smal en niet herkenbaar als 80 km/u weg. Er is sprake va zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer	Door de aanleg van vrijliggende fietspaden. Het vrachtverkeer verplaatsen door ontsluiting van industrieterrein met N266. Door de aanpassing van de inrichting naar 60 km/ u		
	Kreijelmusweg	80 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2,	80 km/u weg. De weg ontbreekt vrijliggende fietspaden en risico op conflict. De wegprofiel is	Door de aanpassing van de inrichting naar 60 km/ u.Door de aanleg van vrijliggende fietspaden.		

Projectgerelateerd

			3.A1, 3.A2, 3.B1	smal en niet herkenbaar als 80 km/u weg. Er is sprake van zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer	Het vrachtverkeer verplaatsen door ontsluiting van industrieterrein met N266			
	Aanleg vrijliggend fiets-/voetpad, Moostdijk tussen Ospeldijk en de Mussenbaan	kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2	50 km/u weg. Uit CROSS gegevens blijkt uit dat er hard wordt gereden. De weg ontbreekt vrijliggende en risico op conflict tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer.	Door de aanleg van vrijliggend fietspad.			
	Kruising Houtsberg-Kelperweg-Dekkersstraat	80 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2, 3.A1, 3.A2, 3.B1	Kruising met 80 km/u wegen. De fietsers moeten versteken op onoverzichtelijk punt. Uit CROSS gegevens blijkt dat er hard wordt gereden en risico op conflict tussen overstekende voetgangers/fietsers met gemotoriseerd verkeer.	Door de aanleg van een rotonde met VRI's. Door de aanleg van overzichtelijk fietspaden.			
	Komogrens Leveroy (Dorpstraat)	80 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2, 3.A1, 3.A2, 3.B1	Dorpstraat is een 80 km/u weg met vrijliggend fietspaden. Er wordt hard gereden in de kern en fietsers ook op de rijbaan. Daardoor kans voor conflict.	Door de snelheid naar 60 km/u afwaarderen.			
	Peelsteeg	80 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers:	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2,	80 km/u weg. De weg is niet herkenbaar als een 80 km/u weg en de profiel is	Door de snelheid naar 50 km/u afwaarderen conform DV. Door het			

Projectgerelateerd

		fietsers en e-bike, heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	3.A1, 3.A2, 3.B1, 4.A1, 4.A2	smal. Er zit vrachtverkeer en risico op conflict met fietsers.	sluipverkeer ontmoedigen, N275/N266.			
	Heerweg- Boeket	80 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike, heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2, 3.A1, 3.A2, 3.B1, 4.A1, 4.A2	80 km/u weg. De weg is niet herkenbaar als een 80 km/u weg en de profiel is smal. Er zit vrachtverkeer en risico op conflict met fietsers.	Door de snelheid naar 50 km/u afwaarderen conform DV. Door het sluipverkeer ontmoedigen, N275/N266			
	Gedragbeïnvloeding				Meedoen aan nationale, regionale en lokale campagnes van bij VVN. Bijv voor senioren, boeren, fietsers.			
	Rode fietsstroken	verkeersdeelnemers: fietsers en e-bike, heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer		Plaats op de weg voor fietsers moet beter. Koppelen met onderhoud.				
	Schoor- Kraan	Snelheid in het verkeer, 80 km/u wegen	8.A3, 8.B1, 4.A1, 4.A2, 4.A3, 4.B1, 4.B2, 4.C1, 5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4, 5.B1, 5.B2	Deels 30 km/u wegen en deels 80 km/u. Schoor is een schoolroute en kans op conflict tussen scholieren en gemotoriseerd verkeer.	Door de herinrichting van de 80 km/u deel naar 60 km/u DV. Door de aanleg van snelheid remmende maatregelen.			
	Fietspromotiecampagne							
	Actualisatie verkeersveiligheidsplan			Huidige komt uit 2008, actualisatie gewenst.				

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Nederweert

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 Nederweert, 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 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</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-</p>

	<p>zone.nl/). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad Inrichting veilige schoolomgeving gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker) en Op voeten en fietsen naar school (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
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 Go Safe zonder afleiding VR 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 Op de fiets? Even niets... van VVN. Het programma Op de fiets? Even niets... 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"> • Streetwise (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • Fotoframe (Responsible Young Drivers) • Split the Risk (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een fietsverlichtingscampagne 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"> • <u>Witte Waas</u> (TeamAlert) • <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers) • <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe) <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
Snelheid in het verkeer	<p><i>Voor dit thema 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"> • 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>

50.1.1 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 Nederweert 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 Nederweert 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 Nederweert 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 Nederweert

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 Nederweert 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 Nederweert

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	-

Projectgerelateerd



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