

RAPPORT

SPV Maatregelpakket Peel en Maas

Klant: Gemeente Peel en Maas

Referentie: BH7763MIRP22

Status: Definitief/00

Datum: 22 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 Peel en Maas

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7763MIRP22
Status: 00/Definitief
Datum: 22 april 2022
Projectnaam: SPV Peel en Maas
Projectnummer: BH7763
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Tom Steijns

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 22-04-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 22-04-2022

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 Peel en Maas	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	7
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Peel en Maas	17
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	20

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 Peel en Maas opgesteld.

1 Inleiding

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

Het SPV beschrijft beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Peel en Maas en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Peel en Maas een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Peel en Maas extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende maatregelenpakket bevat doelstellingen om deze prioritaire risicothema's aan te pakken en concrete maatregelen om deze doelen te realiseren.

2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Peel en Maas

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

Prioritaire risicothema's:

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

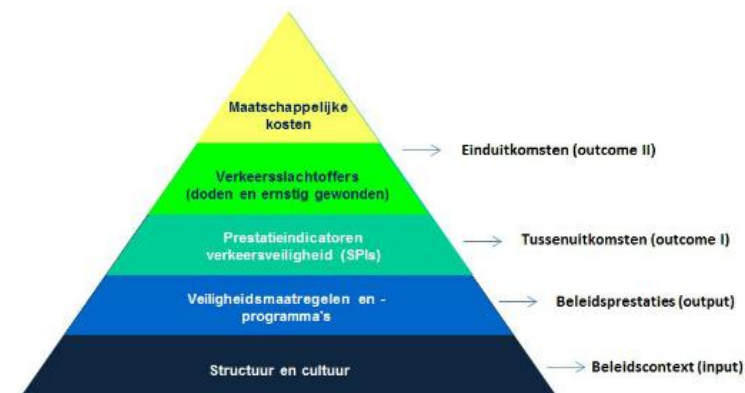
Aandachtspunten

- Veilige infrastructuur: 80 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Bromfiets
- Snelheid in het verkeer: 30 km/u en 50 km/u wegen
- Arbeidsmigranten

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	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 1.A1 Bermverharding toepassen • 1.A2 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen • 1.A3 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • 1.A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Afname van het aantal aandachtswegen • 1.B2 Snelheid meetbaar omlaag 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN • Fietsersbond • Dorpsraden • Politie
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 2.A1 Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied • 2.A2 Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer • 2.A3 Bewustwordingscampagnes opzetten • 2.A4 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. • 2.A5 Inzetten specifieke educatieve (VOMOL) en/of het bereik vergroten daarvan 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.B1 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen • 2.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten • 2.B3 Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.C1 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied (niet zijnde stroomwegen) • 2.C2 Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers 	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond • VVN • Scholen • Cumela/ZLTO
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> • 3.A1 Volledig gescheiden hoofdnet fiets. • 3.A2 Fietsplan opstellen • 3.A3 Sociale veilige fietsroutes creëren • 3.A4 Bereik effectieve educatie vergroten • 3.A5 Educatie ouderen op e-bike • 3.A6 Campagne/fietslessen kinderen 	<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.A7 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer • 3.A8 Verlichtingscampagnes doorzetten • 3.A9 Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 		
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • 4.A2 Jaarlijkse scootertraining voor ouderen • 4.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving • 4.A4 Dementievriendelijke trottoirs 	<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"> • Fietsersbond • Ouderenbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Campagne gericht op arbeidsmigranten, aanhaken op eventuele regionale aanpak • 5.A2 Structurele samenwerking met politie opzetten • 5.A3 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 verkeersdeelnemers onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	Snelheid in het verkeer (60 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 maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	<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 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
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Peel en Maas

4 Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Peel en Maas projecten uitvoeren. De maatregelen die worden uitgevoerd in deze projecten zijn te verdelen in de 3 E's: Education (gedrag en voorlichtingscampagnes), Engineering (fysieke aanpassingen in de omgeving) en Enforcement (handhavingsactiviteiten). In onderstaande tabel zijn de projecten die de gemeente Peel en Maas uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen. 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 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	Verant- woordelijke
Hoog	Meijelseweg, Beringe	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets	2.A4, 2.B1, 2.B3, 2.C2, 3.B1, 3.C2	De Meijelseweg is (deels) een 50 km/uur weg die de hoofdroute vormt tussen Meijel en Panningen. Dit zorgt voor veel verkeersdruk. Er is weinig parkeerruimte waardoor auto's regelmatig op de fietsstrook, stoep of rijbaan staan geparkeerd. Op de weg is een erg smalle fietssuggestie strook terwijl dit een basis- en voortgezet onderwijs route is. Deze mix van modaliteiten en het feit dat de	Indien een vrijliggend fietspad niet mogelijk is, is een GOW 30 km/u weg gewenst.	-Snelheid meten -Foutparkeers meten -Ongevallen meten	€ 415.000	Gemeente

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

Projectgerelateerd

				V85 hier met 10km/uur wordt overschreden zorgt dat de kans voor een ongeval hier verhoogd is.				
Hoog	Wilhelminalaan kruising Sevenumseweg, Maasbree	Fietsers	3.B1, 3.C1	De Wilhelminalaan is een 50 km/uur weg met veel vrachtverkeer richting het industrieterrein aan de noordzijde van Maasbree. Scholieren van het voortgezet onderwijs maken regelmatig gebruik van deze weg, met name kruisend van en naar de Dorpsstraat/Venloseweg. Er komen regelmatig ongevallen voor op deze weg.	Op de kruising met de Sevenumseweg kan o.a. met rood meer aandacht worden gegeven aan de positie en aanwezigheid van de fietser.	-Ongevallen meten	€10.000	Gemeente
Hoog	Komgrens N275 (Venlo), Beringe	80 km/uur wegen	Geen doelen geformuleerd voor 80 km/uur wegen	Op de N275 richting Venlo is er geen komremmer toegepast wanneer automobilisten langs Beringe rijden. Er is een rotonde waar automobilisten met een te hoge snelheid bij arriveren. Op de rotonde komen geregeld ongevallen voor.	Door middel van een komremmer toe te passen kan snelheidsvermindering gerealiseerd worden. Dit kan middels visuele (markerings) maatregelen of fysieke maatregelen.	-Meten van snelheid -Meten van ongevallen	Kosten afhankelijk van gekozen oplossing	Gemeente
Hoog	Komgrens N275 – Kanaalstraat (Weert), Beringe	80 km/uur wegen	Geen doelen geformuleerd voor 80 km/uur wegen	Op de N275 richting Venlo is er geen komremmer toegepast wanneer automobilisten langs Beringe rijden. Er is een rotonde waar automobilisten met een te hoge snelheid bij arriveren. Op de rotonde komen geregeld ongevallen voor.	Door middel van een komremmer toe te passen kan snelheidsvermindering gerealiseerd worden. Dit kan middels visuele (markerings) maatregelen of fysieke maatregelen.	-Meten van snelheid -Meten van ongevallen	Kosten afhankelijk van gekozen oplossing	Gemeente
Middel	Meijelseweg kruising Slootsekuiten, Beringe	80 km/uur wegen / Landbouwverkeer, Fietsers	2.A1, 2.B1, 2.C1 3.A1 3.A3 3.B1, 3.C1	De kruising tussen de Meijelseweg en Slootsekuiten is een voorrangskruispunt met een ontsluiting naar een industrieterrein. Het is hier niet mogelijk om veilig links af te slaan omdat er geen middenberm is gerealiseerd. De V85 wordt hier regelmatig overschreden en er is geen fietsoversteek gefaciliteerd waardoor het gevaarlijk is voor fietsers om over te steken.	Het kruispunt opwaarderen met een brede middenberm zodat voertuigen veilig linksaf kunnen steken, maar dat er ook ruimte ontstaat zodat fiets veilig in 2x de weg kunnen oversteken.	- Meten van snelheid -Ongevallen meten	€54.000	Gemeente
Middel	Kanaalstraat, Beringe	50 km/uur wegen, Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.B1, 4.B2, 3.C1 4.C1	De Kanaalstraat is een 50 km/uur weg die recht door het centrum van Beringe heen gaat. Er zijn veel voorzieningen op deze weg en er is een	Gefaseerd oversteken kan worden gefaciliteerd. In de 30km/u zone kunnen snelheidsremmers worden	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€30.000	Gemeente

Projectgerelateerd

		rs: ouderen, fietsers		basisschool. Op deze weg wordt de V85 met 10km/uur overschreden. Er zijn te weinig voetgangers oversteeplaatsen gerealiseerd op deze straat. Dit maakt het waarschijnlijker dat voetgangers de weg zullen oversteken op plaatsen waar dit niet is toegestaan.	toegevoegd om het veiliger te maken voor voetgangers om over te steken.	-Ongevallen meten waarbij voetgangers betrokken zijn.		
Middel	JFK laan kruising Ringovenpark, Panningen	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers	3.A1, 3.A3, 3.B1, 3.C1	Kruising binnen gebiedsontwikkeling gebied. Hier worden nieuwe appartementen gebouwd en is een bedrijventerrein. Daarnaast is het een erg populaire basis- en voortgezet onderwijs fietsroute met veel leerlingen. De huidige voorrangskruising is niet wenselijk voor de veiligheid	Inrichten met een rotonde zoals de rest van kruisingen op de JFK laan.	-Ongevallen meten	€376.400	Gemeente
Middel	Ninnesweg, Panningen	50 km/uur wegen, Fietsers, landbouwverkeer	2.A1, 2.B2, 2.B3, 2.C2, 3.A1, 3.B1, 3.C1,	De Ninnesweg binnen de bebouwde kom is 60 km/uur. Op de gehele weg zijn geen snelheidsremmers toegepast waardoor de snelheid op deze weg niet geloofwaardig is. Dit wordt onderbouwd omdat de V85 op deze weg >10Km/u gaat. Op deze weg is een erg smalle fietssuggestiestrook waardoor fietsers te weinig ruimte hebben.	De snelheid kan verminderd worden door over de gehele weglengte drie drempels toe te voegen om de snelheid Brede fietssuggestiestroken zijn minder gewenst op 50km/u wegen.	-Het meten van de snelheid -Ongevallen meten	Kosten voor drempel S: €28.000	Gemeente
Middel	Roggelsweg kruising Carolusstraat, Helden	50 km/uur wegen	3.A1, 3.A3, 3.B1, 3.C1	De Roggelsweg is een 50 km/uur weg die op vele kruisingen (bijv Carolusstraat, Driessen) geen veilige overstee biedt voor fietsers. Er zijn geen voorrangstekens op de weg geplaatst en fietsers kunnen niet in twee keer oversteken.	De kruisingen kunnen veiliger ingericht worden door een middenberm te creëren waar de fietsers in twee keer veiliger kunnen oversteken. Het creëren van een middenberm kan er ook voor zorgen dat de V85 omlaag gaat.	-Ongevallen meten -Snelheid meten	€108.200	Gemeente
Middel	Beeselseweg, Kessel	50 km/uur wegen, 30 km/uur weg, fietsers,	3.B1, 3.C1,	Op de gehele route 50 km/u heeft de fietser geen veilige weg. Richting de pont over de Maas veranderd de weg naar een 30 km/uur zone, maar	Wenselijk is om de weg in te richten als GOW 30.	-Snelheid meten -Meten van ongevallen	€249.000	Gemeente

Projectgerelateerd

				de uitstraling veranderd niet. De V85 ligt aannemelijk boven de maximum snelheid				
Middel	Venloseweg, Maasbree	50 wegen / 60 km/uur wegen, landbouw verkeer, fietsers	1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 1.C1, 2.B1, 3.B1, 3.B5, 3.C1	De Venloseweg is een 50 km/uur weg en schoolroute met smalle fietssuggestiestroken. Er is een oude fabriek die op dit moment wordt gebruikt als zorgwoningen. Omdat er geen voetgangersvoorzieningen worden gerealiseerd, is het gevaarlijk voor deze doelgroep. De V85 wordt hier met gemiddeld 10 km/uur overschreden. De komgrens tussen de 50 en 60 km/uur zone wordt niet duidelijk aangegeven.	De komgrens kan verplaatst worden naar punt zoals aangegeven door de gemeente (De oude Fabriek). Fietssuggestiestroken kunnen worden verbreed. Het is daarnaast ook wenselijk om meer voetgangersvoorzieningen te realiseren door het trottoir door te trekken tot de oude fabriek.	-Snelheid meten -Ongevallen meten		Gemeente
Middel	Heldenseweg kruising Keizersbaan, Kessel	80 km/uur wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers	3.A3 3.B1, 3.C1	Op deze kruising is een recreatieve fietsoversteek. De intensiteiten zijn relatief hoog door de verbinding tussen Kessel en Helden. Ook is de kruising onderdeel van een VO route. Het is niet mogelijk om gefaseerd over te steken ondanks de snelheid van 80 km/u.	Op de kruising gefaseerd oversteken mogelijk maken.	-Meten van ongevallen -Meten van ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn		Gemeente
Middel	Kesselseweg kruising Kloosterstraat, Helden	50 km/uur wegen, Fietsers	3.B1, 3.C1	De kruising tussen de Kesselseweg en de Kloosterstraat in Helden is een 50 met 30 km/uur kruising. Er is geen uitritconstructie gerealiseerd. De oversteek voor fietsers (ook scholieren) om gefaseerd over te steken ligt niet op een toegankelijke locatie. Het risico hierbij is dat fietsers dit niet zullen gebruiken en op een onveilige manier de weg zullen oversteken	De kruising zou veiliger gemaakt kunnen worden door een verbeterde uitritconstructie, inritblokken en een geleide lijn. Ook kan de middenberm vernieuwd worden op een andere locatie om een veilige oversteek voor fietsers te faciliteren.	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€59.600	Gemeente
Middel	Lorbaan, Grashoek	60 km/uur wegen, Fietsers, Landbouwverkeer	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.A4, 2.B1,	De Lorbaan is een 60 km/uur weg waar verkeer vanuit omliggende dorpen/gehuchten samenkomen richting de provinciale weg. Ook is er een oversteek van een recreatieve fietsroute. De	Door de weg visueel te versmallen wordt de snelheid geremd. Op deze weg zijn ook veel lange rechtstanden waardoor vaak te hard wordt gereden.	-Snelheid meten	€75.600	Gemeente

Projectgerelateerd

			2.B3, 1.C1, 2.C2, 3.B1, 3.B5, 3.C1	V85 is niet op de gehele weg gemeten, maar op enkele punten wordt deze met 10 km/uur overschreden. Op enkele punten staan drempels geplaatst, maar er zijn veel lange rechtstanden zonder snelheid remmende maatregelen.	Er wordt aangeraden om geen as-verspringingen of versmallingen toe te passen, maar drempels te plaatsen 6 stuks voor gehele weg			
Middel	Zandberg, Maasbree	60 km/uur wegen / fietsers, landbouw verkeer, snelheid in het verkeer (60 km/u)	1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.B1, 2.B3, 6.A1, 6.A2, 6.B1	De Zandberg is een 60 km/u verbindingsweg tussen Baarlo en Maasbree.. Op de weg zijn lange rechtstanden waardoor de V85 hoog ligt. Op deze weg komen ook regelmatig ongevallen voor.	Plaatsen van 6 drempels (60km/u) verdeeld over weglengte kan ervoor zorgen dat de weg minder uitnodigt om hard te rijden	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€75.600	Gemeente
Middel	Ondersteweg, (veer tot veer) Kessel/Baarlo	60 km/uur wegen, fietsers, landbouw verkeer	1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.B1, 2.B3, 3.A3, 3.A7, 3.B1, 3.B5	De Ondersteweg is een 60 km/uur weg van Kessel tot Baarlo. Vanwege de locatie langs de Maas is dit een populaire toeristische fietsroute waar ook landbouw- en gemotoriseerd vervoer lang rijdt. De V85 ligt fors boven de maximum snelheid.	De maatregelen die genomen kunnen worden zijn: het toepassen van rode fietssuggestiestroken voor een veiligere positie van de fiets en het plaatsen van drempels om de snelheid te minderen	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€287.000	Gemeente
Middel	Kerkstraat, Meijel	fietsers	3.A3, 3.B1, 3.B3, 3.B4	De Kerkstraat in Meijel is ingericht een 30 km/uur weg met de uitstraling van een 50 km/u weg (grijze weg). Er zijn vele voorzieningen die zorgen voor veel beweging op en rondom de weg. Daarnaast is dit een heel populaire fietsroute voor basisschool scholieren.	Complete herinrichting van de weg naar een geloofwaardige 30 km/uur.	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€207.000	Gemeente
Laag	Kruising Nachtegaalstraat -Kesselseweg	80 km/uur wegen	2.A1, 2.B1, 2.C1 3.A1 3.A3 3.B1, 3.C1	De kruising van de Kesselseweg met de Nachtegaalstraat wordt gebruikt door vele automobilisten van en naar de Heldense bossen en de voorzieningen die daar liggen. Door ook de grote aantallen recreatieve fietsers op de Kesselseweg komt het veelvuldig voor dat automobilisten moeten remmen voordat ze afslaan naar de Nachtegaalstraat. Deze rembeweging	Met de realisatie van een linksafstrook wordt het risico op kop-staart botsingen verminderd.	-Ongevallen meten	NTB	Gemeente

Projectgerelateerd

				zorgt in combinatie met de hoge snelheden van het overige gemotoriseerd verkeer voor risico's op kop-staart ongevallen				
Laag	Komgrens Heldensedijk, Meijel	80 km/uur wegen	2.A1, 2.B1, 2.C1 3.A1 3.A3 3.B1, 3.C1	De komgrens is onduidelijk waardoor verkeer zich niet direct aanpast aan de geldende snelheidslimiet.	Komgrens duidelijker aangeven en zorgen dat de snelheid geminderd wordt door een wegversmalling toe te passen in combinatie met drempels.	- Meten van snelheid	€22.000	Gemeente
Laag	Komgrens Kesselseweg, Helden	80 km/uur wegen kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers, landbouwverkeer	2.A1, 2.A4, 2.B1, 2.C2 3.A1 3.A3 3.B1, 3.C1	De komgrens is onduidelijk waardoor verkeer zich niet direct aanpast aan de geldende snelheidslimiet.	Komgrens duidelijker aangeven en zorgen dat de snelheid geminderd wordt door een wegversmalling toe te passen in combinatie met drempels.	- Meten van snelheid - Meten van ongevallen	€22.000	Gemeente
Laag	Komgrens Ninnesweg, Panningen	Fietzers	2.A1, 2.B1, 2.C2 3.A1, 3.B1, 3.C1	Op de Ninnesweg rondom Panningen is er geen duidelijke komgrens overgang. Daardoor wordt minder snel de snelheid aangepast.	De komgrens kan duidelijker aangegeven worden door drempels toe te voegen en een wegversmalling te plaatsen.	-Meten van snelheid -Meten van ongevallen	€22.000	Gemeente
Laag	Ninnesweg kruising Vosberg, / Panningen	60 km/uur wegen Landbouwverkeer	1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.C1, 2.B1, 2.B3, 2.C2,	De kruising zou een gelijkwaardige kruising moeten zijn maar is dat niet. Ook ontbreekt een plateau. Teven sligt de V85 op de Ninnesweg fors boven de maximum snelheid. Er komen boven proportioneel veel ongevallen voor op dit kruispunt.	Kruispunt kan ingericht worden als een volwaardig kruispunt voor 60 km/uur wegen met een plateau en de juiste markeringen.	-Het meten van de snelheid -Meten van ongevallen waar landbouwverkeer bij betrokken is	€10.000	Gemeente
Laag	Kanaalstraat kruising Paulus Potterstraat, Beringe	50 km/uur wegen		Op de kruising tussen de Kanaalstraat en de Paulus Potterstraat is het voetpad onduidelijk en niet zichtbaar voor automobilisten. Dit maakt de kans op een ongeval groter.	Het voetpad verleggen richting de Kanaalstraat biedt meer zicht voor automobilisten Attentie verhogende maatregelen toepassen kunnen de kans op een ongeval verkleinen.	-Ongevallen meten	Minimaal	Gemeente

Projectgerelateerd

Laag	Vliegertsdijk, Grashoek	60 km/uur wegen, Fietsers, landbouwverkeer	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.A4, 2.B1, 2.B3, 1.C1, 2.C2, 3.B1, 3.B4, 3.B5, 3.C1	Op de Vliegertsdijk bij Grashoek rijdt veel landbouwverkeer op een smalle weg. Op de gehele weg zijn geen snelheid remmende maatregelen. De V85 is niet gemeten op deze weg, maar het is denkbaar dat hier te hard gereden wordt.	Inrichten conform DV 60 is wenselijk, maar veelal niet realistisch. Het plaatsen van vier drempels gemaakt voor 60 km/uur wegen die worden verdeeld over de weglengte is gewenst om de snelheid te minderen	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€50.400	Gemeente
Laag	Loosteeg, Grashoek	60 km/uur wegen, Landbouwverkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.A4, 2.B1, 2.B3, 1.C1, 2.C2, 3.B1, 3.B4, 3.B5, 3.C1	De Loosteeg is een 60 km/uur weg van Koningslust naar Panningen. Dit is een fietsroute voor scholieren van het basis- en voortgezet onderwijs. Op de weg zijn lange rechtstanden en de kruisingen hebben geen plateaus. Er zijn daarnaast smalle fietsstroken die niet in de kenmerkende rode kleur ontwikkeld zijn. Dit creëert een onveilige positie op de weg voor de fietser	Inrichten conform DV 60 is wenselijk, maar veelal niet realistisch. Op deze weg kunnen brede rode fietssuggestiestroken geplaatst worden en op 5 kruispunten kunnen plateau's geplaatst worden	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€197.00	Gemeente
Laag	Marisstraat, Grashoek	60 km/uur wegen, fiets, landbouwverkeer	1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.A4, 2.B1, 2.B3, 1.C1, 2.C2, 3.B1, 3.B4, 3.B5, 3.C1	Dit is een fietsroute voor scholieren van het basis- en voortgezet onderwijs en de verbindingsweg van Grashoek naar de N275. Op de weg zijn smalle fietsstroken die niet goed herkenbaar zijn. Ook zijn er lange rechtstanden op de Marisstraat waardoor het denkbaar is dat er te hard gereden wordt. De V85 ligt aannemelijk >60 km/u.	Inrichten conform DV 60 is wenselijk. Om de snelheid te verminderen kunnen over het gehele wegdek 5 drempels geplaatst worden om snelheid te minderen	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€54.300	Gemeente
Laag	Breetse Peelweg kruising Sevenumsedijk, Maasbree	60 km/uur wegen, fietsers, landbouwverkeer	1.A2, 1.A3, 1.B1, 1.B2, 2.A1, 2.B1, 2.B2, 2.B3, 3.B1,	Dit betreft een kruising tussen twee 60 km/u wegen in het buitengebied. De inrichting voldoet niet aan de inrichting doordat het een voorrangskruising betreft en er geen plateau ligt. Daardoor is ook de snelheid van het toerijgend verkeer hoog.	Het realiseren van een kruispunt plateau met daarbij de bestaande markeringen zal ervoor zorgen dat automobilisten hun snelheid minderen.	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€39.400	Gemeente
Laag	Zonneveld (noordelijkste), Maasbree	60 km/uur wegen	1.A3, 1.B2	De Zonneveld is een weg met vooral veel vrachten gemotoriseerd vervoer. De huidige inrichting past niet bij een 60km/uur weg. Er zijn lange rechtstanden waardoor er met een hoge snelheid gereden wordt op deze weg.	Om de hoge snelheden te ontmoedigen is het wenselijk om de inrichting aan te passen naar 60 km/uur door onder andere 3 drempels	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€45.000	Gemeente

Projectgerelateerd

					te plaatsen en de markering aan te passen			
Laag	Heeske kruising Heeske, Maasbree	60 km/uur wegen / landbouw verkeer	1.A3, 1.B1, 2.B1, 2.B3	De kruising in 't Heeske is een onveilig kruispunt. Aankomend verkeer zie je niet aankomen wanneer je een bocht maakt. Op dit kruispunt komt veel landbouwverkeer voorbij. De gemeente geeft aan dat hier met enige regelmaat ongevallen voorkomen.	Aanpassen kruispunt ivm veiligheid, van driehoekskruispunt naar een T-kruispunt	-Snelheid meten -Ongevallen meten	Kosten afhankelijk van inrichting kruispunt	Gemeente
Laag	Karreweg Noord, Kessel	60 km/uur wegen, fietsers, landbouwverkeer	1.A2, 1.A3, 1.B1, 2.B1, 2.B3, 3.A3, 3.B1, 3.B4, 3.B5	Populaire fietsroute voor basisschool kinderen. Op de weg zijn smalle fietssuggestiestroken wat in combinatie met het relatief grote aandeel vrachtverkeer zorgt voor gevaarlijke situaties. Er zijn op deze weg ook diverse ongevallen met vrachtauto's en opleggers voorgekomen.	Toepassen van brede rode fietssuggestiestroken.	-Ongevallen meten	€11.700	Gemeente
Laag	Maasstraat kruising Haagweg, Kessel	60 km/uur wegen, fietsers	1.A2, 1.A3, 1.B1, 3.A3, 3.B1, 3.B5	De Haagweg is een populaire fietsroute in het toeristische seizoen. Op het kruispunt met de Maasstraat is een onveilig en onduidelijk ingericht kruispunt, o.a. door slecht zicht en het ontbreken van een plateau.	Kruispunt opnieuw inrichten met plateau	-Ongevallen meten	Afhankelijk van inrichting kruispunt	Gemeente
Laag	Wietelweg, Panningen	30 km/uur wegen, fietsers	3.A3, 3.B1, 3.B3, 3.B4	De Wietelweg is een 30 km/u weg, maar heeft niet volledig die uitstraling. Zo ligt er asfalt en zijn er weinig snelheidsremmende maatregelen. Deze weg is een populaire fietsroute van scholieren van het voortgezet onderwijs. De mix van modaliteiten op deze weg in combinatie met de inrichting die niet is afgestemd op een 30 km/u weg creëert een verhoogd risico op een ongeval.	Reconstructie van de weg waarbij de Wietelweg ingericht wordt als een 30km/u weg door klinkers te plaatsen in plaats van asfalt en extra drempels toe te voegen	-Snelheid meten -Ongevallen meten	€168.67	Gemeente
Laag	Komgrens Meijelseweg, Beringe	80 km/uur wegen / Landbouwverkeer / fietsers	2.A1, 2.B1, 2.C1, 2.C2	De Meijelseweg is een 80 weg die een komgrens heeft met Beringe. Het is de enige verbinding tussen Meijel en Panningen waardoor de intensiteit	Komgrens duidelijker aangeven en zorgen dat de snelheid geminderd	-Meten van snelheid -Meten van ongevallen	€22.000	Gemeente

Projectgerelateerd

			3.A1 3.A3 3.B1, 3.C1	relatief hoog ligt. Het is daarnaast een populaire fietsroute voor VO-scholieren. De komgrens van 80 – 50 is niet duidelijk gecommuniceerd op deze weg waardoor de V85 regelmatig overschreden wordt op deze weg. Vanwege de verkeersintensiteit en de mix van modaliteiten ontstaat er een verhoogd risico op een ongeval op deze weg.	wordt door een wegversmalling toe te passen.			
Hoog	Arbeidsmigranten	Rijden onder invloed		Vanwege vergrijzing en omdat veel jongeren naar elders vertrekken is er een arbeidstekort in de gemeente. Om deze reden heeft de gemeente Peel en Maas veel arbeidsmigranten in de regio. Deze arbeidsmigranten hebben vaak een rijbewijs en rij-ervaring van hun land van herkomst. Dit sluit niet altijd aan bij de verkeersregels en gedrag die er in de regio wordt aangehouden. Dit kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Deze groep is ook vaker betrokken bij ongevallen met betrekking tot rijden onder invloed	Gedragscampagne / educatie gericht op arbeidsmigranten.	-ongevallen meten waar arbeidsmigranten bij betrokken zijn. - Overtreding en meten mbt rijden onder invloed	-Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Scholieren	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	3.A2, 3.A4, 3.A5, 3.A6, 3.A8, 3.A9, 3.B2, 3.B3, 3.B4	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 op het hoogst is, wat voor een groter risico voor een ongeval zorgt.	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.	-Ongevallen meten waar scholieren bij betrokken zijn	-Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Snelheid	Verkeersovertreders	8.A1	Snelheidsovertredingen vergroten het risico op een ongeval op twee manieren. Zo hebben bestuurders minder tijd om te reageren wanneer er een ongeval voordoet, en is de ernst van het ongeval ernstiger door de toegenomen snelheid. Wanneer er stricte	Een actieve handhaving waarbij snelheidsmetingen uitgevoerd worden en overtreders beboet worden is een effectieve maatregel om overtreders van snelheid te laten minderen. Een	-Snelheids-overtreding en meten	-Op aanvraag	Gemeente

Projectgerelateerd



				handhaving is en- of bestuurders bewust worden gemaakt van hoe hard ze rijden kan de snelheid verminderd worden.	alternatieve methode is om snelheidsdisplays neer te zetten om zo mensen bewust te maken dat zij te hard rijden			
--	--	--	--	--	---	--	--	--

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Peel en Maas

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en 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 Peel en Maas, is in afstemming met de provincie Limburg:

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

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
60 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Op 60 km/uur wegen treffen we een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Hier zijn naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Deze 60 km/u wegen bevinden zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN) • <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) • <u>V8N1</u> (VVN) <p>Voor het agrarisch buitengebied is een speciaal programma beschikbaar voor de groepen 7 en 8, waarbij het veilig omgaan met landbouwverkeer centraal staat: het VMBL-project van CUMELA (VMBL had eerst de naam VOMOL). <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Landbouwverkeer in het buitengebied	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente één programma uitgevoerd (zie tabel 2). De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p>

	<p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het VMBL-project van CUMELA. <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Fiets	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente meerdere programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs (zie tabel 2). De programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn over het algemeen van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <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) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p><i>Zie ook Ouderen</i></p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd (zie tabel 2). De kwaliteit van het programma is voldoende tot heel goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma <u>Doortrappen</u>, opgezet door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Doortrappen ondersteunt provincies en gemeenten om hun oudere, fietsende inwoners bewust en zeker te maken. Doortrappen bestaat uit een landelijk netwerk</p>

	<p>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>Rijzeiker-training</u> van de ANWB.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente twee programma's uitgevoerd (zie tabel 2). De kwaliteit van een programma is heel goed. Over de kwaliteit van het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Witte Waas</u> (TeamAlert) • <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers) • <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 wordt in de gemeente één programma uitgevoerd (zie tabel 2). 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 60 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Mogelijke programma's voor Afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Go Safe zonder afleiding</u> • <u>Wheelie Pop</u> (VVN) • <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers)

	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.
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>

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 Peel en Maas tot stand is gekomen.

Van probleem naar doel en naar passende interventie

Voor effectieve gedragsbeïnvloeding is het maken van heldere strategische keuzes van groot belang. Daarbij helpt het om te werken volgens een gestructureerd stappenplan. De eerste stap daarin is het bestuderen van het probleemgedrag en de doelgroep. Op basis daarvan worden doelen en indicatoren opgesteld. Vervolgens dient een passende aanpak te worden gekozen en uitgewerkt. Daarna volgt de implementatie van de aanpak, en een belangrijke laatste stap is evaluatie.

De analyse van het probleemgedrag heeft in Peel en Maas 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 Peel en Maas uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie **bijlage**). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

In Tabel 2 is aangegeven wat het bereik en de kwaliteit van de ingezette educatie/ voorlichting is geweest. Bij het samenstellen van Tabel 2 is er voor het scoren van het bereik gekeken welk deel van de doelgroep bereikt is. De volgende scores zijn gehanteerd:

- 0 = geen bereik (geen activiteiten uitgevoerd)
- - = onvoldoende bereik (project slechts een of enkele malen uitgevoerd)
- +/- = beperkt bereik (slechts klein deel van de doelgroep bereikt, bijvoorbeeld project uitgevoerd op beperkt aantal scholen)
- + (substantieel deel van de doelgroep bereikt).

De kwaliteit van de ingezette programma's is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald:

- ++ = 46 - 50 sterren
- + = 41 - 45 sterren
- +/- = 36 - 40 sterren
- - = 35 - 30 sterren
- -- = minder dan 30 sterren.

Programma's die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma's krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

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

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 60 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: Landbouwverkeer in het buitengebied	VMBL (VOMOL) - Cumela	€230,55	-/+
3: Fiets	Paolo de Zebratemmer – ZAT projectbureau	€368,88	+
	Streetwise – ANWB	€3.089,26	++
	Verkeerstuin (Verkeersdagen) – Stichting de Fabriek	€2.459,20	-
	Fietshelmen Edwin van de Sar – Stichting de Fabriek	€46,11	0
	Veilige Schoolomgeving – VVN	€922,20	0
	Verkeersquiz – VVN	€1.544,89	-
	Veilig op Weg – VVN	€2.236,34	++
	Op de fiets? ... Even niets! – VVN	€1.152,75	++
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.035,26	++
	Verkeersquiz - ZMLK VVN	€1.721,28	-
4: Ouderen	Het Nieuwe Fietsen – VVN	€768,50	++
	Opfriscursussen – VVN	€2.689,75	-/+
5: Rijden onder invloed	Verkeerslessen Wim - Wim Ummenthum	€215,79	0
	Educatief Cabaret Zeven Sloten - Johan Cahuzak	€1.035,26	++
6: Snelheid in het verkeer	Samenwerken in Buurten – VVN	€2.305,50	0
7: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

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

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

Tabel 3 Overzicht van uitgevoerde verkeerseducatie en voorlichting naar doelgroep in 2019 in de gemeente Peel en Maas

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Paolo de Zebratemmer	ZAT projectbureau	x						€368,88	Ja	Ja	43
Streetwise	ANWB		x					€3.089,26	Ja	Ja	46
Verkeertuin (Verkeersdagen)	Stichting de Fabriek	x	x					€2.459,20	Nee	Nee	-
Fietshelmen Edwin van de Sar	Stichting de Fabriek	x	x					€46,11	Nee	Nee	-
Veilig Schoolomgeving	VVN	x	x					€922,20	Nee	Nee	-
Verkeersquiz	VVN		x					€1.544,89	Ja	Ja	34
Veilig op Weg	VVN	x	x					€2.236,34	Ja	Ja	48
VMBL (VOMOL)	Cumela		x					€230,55	Ja	Ja	38
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					€1.152,75	Ja	Ja	48
Smart op Weg	VVN			x				€623,81	Nee	Nee	-
Verkeerslessen Wim	Wim Ummenthum			x				€215,79	Nee	Nee	-
Educatief Cabaret Zeven Sloten	Johan Cahuzak			x				€1.035,26	Ja	Ja	46
Verkeersquiz	ZMLK VVN			x				€1.721,28	Ja	Ja	34
DriveXperience	Total Text				x			€1.537,00	Ja	Ja	49
Samenwerken in Buurten	VVN					x		€2.305,50	Nee	Nee	-
Het Nieuwe Fietsen	VVN						x	€768,50	Ja	Ja	46
Opfriscursussen	VVN						x	€2.689,75	Ja	Ja	39