

# RAPPORT

## SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Roerdalen

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 1 februari 2022



**gemeente** roerdalen



**Royal  
HaskoningDHV**  
*Enhancing Society Together*

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: 1 februari 2022  
Projectnaam: SPV Roerdalen  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-02-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-02-2022

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

<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Roerdalen</b>	<b>3</b>
<b>3 Doelen</b>	<b>4</b>
<b>4 Maatregelen</b>	<b>6</b>
<b>Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Roerdalen</b>	<b>23</b>
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	26



## 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 Roerdalen opgesteld.



## 1 Inleiding

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

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

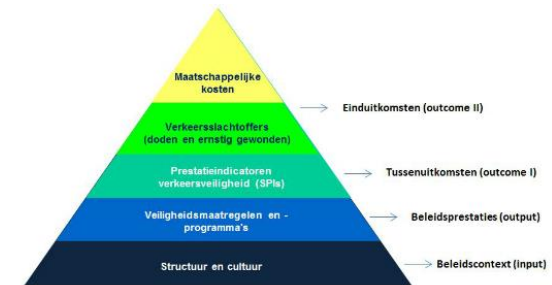
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Roerdalen naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietzers en ouderen
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer in het buitengebied
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

### 3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus<sup>1</sup>:

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



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

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1 Minimaal 2 snelheidsremmende maatregelen per jaar realiseren bij reconstructies of onderhoud</li> <li>1.A2 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>1.B3 Veiligere woonomgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond</li> <li>Dorpsraden</li> <li>Politie</li> <li>Burgerparticipatie</li> </ul>
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Toepassen (landbouwvriendelijke) snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en kruispunten</li> <li>2.A2 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>O.a. versmallen, bermverharding</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>2.B2 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond</li> <li>Dorpsraden</li> <li>Politie</li> <li>Burgerparticipatie</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Toepassen (landbouwvriendelijke) snelheidsremmende maatregelen op wegvakken en kruispunten</li> <li>3.A2 Opstarten educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 Snelheid landbouwvoertuigen omlaag</li> <li>3.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond</li> <li>Cumela/LLTB</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Bij onderhoud of reconstructie veilige fietsoversteken realiseren</li> <li>4.A2 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>4.A3 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>4.A4 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> <li>4.A5 Bereik effectieve educatie vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.B1 Toename veilig ingerichte fietsoversteken</li> <li>4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> <li>4.B3 Veiliger fietsen door kinderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ouderenbond, VVN, Fietsersbond</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> <li>• 5.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>	dat betrokken is bij een ongeval	
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 6.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 7.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• 7.A3 Voorlichtingscampagnes</li> <li>• 7.A4 Snelheidsremmende maatregelen realiseren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 8.A2 Aanhaken bij MONO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Roerdalen

## 4 Maatregelen

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

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

- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>). Dit bevat enkel de kosten van het verkeersveiligheidsdeel van het project, dus excl. zaken als grondaankoop, bomen rooien of riool vervangen.
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd.

Prioriteit	Risicolocatie/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Europealaan-West (Herkenbosch)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 7.A2, 7.A4, 7.B1	30 km/u weg met een ontsluitingsfunctie voor dorp met ca. 2000 mvt/etmaal. Weg ligt in een gebied met relatief veel ouderen en gezinnen met opgroeiende kinderen. De weg is breed, uitgerust in asfalt en de voorrangssituatie is verwarrend. Snelheidsremmende maatregelen lijken niet voldoende te werken, gezien V85 ca. 45 km/u. Enkel ongeval (UMS) in het verleden. Te hoge snelheden zorgen voor hogere risico's in het verkeer en een grotere kans op een ernstige afloop na een ongeval.	Snelheidsremmende maatregelen, met name op kruispunten. Duidelijke voorrangssituaties op kruispunten en oversteken. Door het versmallen van de weg nodigt de weg minder uit om hard te rijden. De snelheid wordt omlaag gebracht en het passeren van kwetsbare verkeersdeelnemers wordt veiliger. De weg uitrusten in klinkers draagt hier ook aan bij. Snelheidsdisplays geven automobilisten direct feedback op hun snelheid, wat ook door andere weggebruikers en omwonenden kan worden waargenomen. Dit stimuleert ook om minder hard te rijden.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 489.240	Gemeente

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



Hoog	Kruispunt Europalaan- Centrum/Europ alaan- Oost/Stationsw eg/Hoofdstraat (Herkenbosch)	Snelheid in het verkeer	7.A4	Dit betreft het drukste kruispunt van de kern voor alle verkeersstromen. De voorrangssituatie is onduidelijk en onoverzichtelijk en de snelheden liggen te hoog. Te hoge snelheden en onoverzichtelijkheid zorgen voor hogere risico's in het verkeer en een grotere kans op een ernstige afloop na een ongeval.	Herinrichten kruispunt door kruispunt te verkleinen en verticale snelheidsremmer (plateau) te plaatsen. Eventueel plaatsen van verkeersspiegels voor moeilijke kijkhoeken voor automobilisten.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 39.400	Gemeente
Hoog	Dorpsstraat (Melick)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4,C1, 7.A4, 7.B1	Ontsluitingsweg voor dorp met ca. 3000 mvt/etmaal. Gebied kent veel ouderen en gezinnen met kinderen en ligt op een basisschoolroute. De weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u, is uitgerust in asfalt, voorrangssituatie zijn verwarrend. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen, met een V85 van ca. 45 km/u. Enkele ongevallen (UMS) en ongeval met fietser met letsel in het verleden. Te hoge snelheden zorgen voor hogere risico's in het verkeer en een grotere kans op een ernstige afloop na een ongeval.	De weg herinrichten met klinkers, snelheidsremmende maatregelen en duidelijkere voorrangssituaties met plateaus. Kan als GOW30 worden uitgerust.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 817.28 1	Gemeente

Hoog	Groenstraat (Melick)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.C1, 7.A4, 7.B1	Ontsluitingsweg voor dorp met ca. 3000 mvt/etmaal. Gebied kent veel ouderen en gezinnen met kinderen en ligt op een schoolroute. De weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u, is uitgerust in asfalt, voorrangssituatie zijn verwarrend. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen, met een V85 van ca. 45 km/u. Enkele ongevallen (UMS) en ongeval met fietser met letsel in het verleden. Te hoge snelheden zorgen voor hogere risico's in het verkeer en een grotere kans op een ernstige afloop na een ongeval.	De weg herinrichten met klinkers, snelheidsremmende maatregelen en duidelijkere voorrangssituaties met plateaus. Kan als GOW30 worden uitgerust. Afhankelijk van aandeel fietsers eventueel met fietsstroken.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 376.168	Gemeente
Hoog	John F. Kennedysingel (Melick)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.C1, 7.A4, 7.B1	Ontsluitingsweg voor dorp met ca. 2000 mvt/etmaal. De weg is uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmers, met een V85 van ca. 45 km/u. De weg kent oversteken met schoolroutes. In het verleden enkele ongevallen (UMS) en een ongeval met fietser met letsel.	Snelheidsremmende maatregelen De weg herinrichten met klinkers, snelheidsremmende maatregelen en duidelijkere voorrangssituaties met plateaus. Kan als GOW30 worden uitgerust. Eventueel met extra veilige fietsoversteken op schoolroutes.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 1.250.459	Gemeente
Hoog	Schaapsweg (Sint Odiliënberg)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen,	1.A1, 1.A2, 1.B1, 4.A1,	De Schaapsweg is een van de belangrijkste ontsluitingsroutes van St. Odiliënberg die vanuit de	Schaapsweg herinrichten als GOW30 of ETW30 met duidelijke inrichting van kruispunten, maar	Meten van de snelheid; Tellusmetingen;	€ 483.020	Gemeente



		snelheid in het verkeer, fietsers	4.B1, 7.A4, 7.B1	kern de basis vormt voor de verbinding richting o.a. Montfort en Posterholt. Ook vanwege de langs de weg gelegen voorzieningen (waaronder sport) en de hoge ouderenconcentraties is het aannemelijk dat gemotoriseerd verkeer (5000 mvt/etmaal) en kwetsbaar verkeer hier veel interactie heeft. Tevens rijdt er veel vrachtverkeer over de Schaapsweg. Daarnaast voldoet de inrichting niet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig en is o.a. te smal.	focus op vrachtverkeer weghalen.	Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen		
Hoog	Markt/Dijk (Montfort)	Snelheid in het verkeer, fietsers	4.A1, 4.B1, 7.A4, 7.B1	De Dijk en Markt betreft een GOW 50 km/u, met 2500 mvt/etmaal. Rondom deze twee wegen is veel interactie (voorzieningen). Zoals een supermarkt, winkels en horeca. Daarnaast loopt er een schoolroute, utilitaire fietsroute en recreatieve fietsroute. De weg heeft echter geen (volwaardig) vrijliggend fietspad en uitritconstructies. De snelheid ligt ook hoog, met V85 is 60 km/u. In het verleden vonden er enkele (UMS) ongevallen plaats. De	Met het oog op invoering GOW30, zodanig inrichten.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 666.21 5	Gemeente



				combinatie hiervan zorgt voor een hoger ongevalrisico.				
Hoog	Kruispunt Bernhardlaan/N 293/Paarloweg/Hoofdstraat/Molenweg (Sint Odiliënberg)	Veilige infrastructuur, snelheid in het verkeer, fietsers	4.A1, 4.B1, 4.B2, 4.C1	Het betreft een druk kruispunt, met een ontsluitingsfunctie voor het dorp en kruising met de provinciale weg. Er komen ook veel wegen en gebruikers bij elkaar: ventweg, fietspad, prov. Weg, oversteek fietsroute (recreatief), fietsroute scholieren. De provinciale weg kent hoge snelheden, ook t.h.v. het kruispunt. In het verleden vonden er veel ongevallen plaats, ook met letsel (UMS+ letsel). Hier is dus een hoog risico op ongevallen met ernstige afloop.	Een oplossing kan zijn het kruispunt te vervangen door een rotonde, eventueel een ovonde.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 376.400	Gemeente, provincie
Hoog	Markt/Grootestraat (Vlodrop)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 5.B2, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Markt en Grootestraat lopen door het centrum van Vlodrop. Om deze wegen liggen veel voorzieningen, met veel interactie. Intensiteiten liggen tussen de 3500-4000 mvt/etmaal. Er loopt een recreatieve fietsroute. Voor de geasfalteerde 30 km/u weg ligt de V85 op 45 km/u.	De wegen inrichten als ETW30, met op drukke plekken extra oversteekvoorzieningen voor voetgangers.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 571.158	Gemeente

Middel	Tussen de Bruggen (Vlodrop)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 7.A1, 7.A4, 7.B1	Tussen de Bruggen verbindt Etsberg met Vlodrop. De weg kent schoolroutes voor basis- en voortgezet onderwijs, maar wordt voor een 30 km/u weg ook intensief gebruikt, met 4500 mvt/etmaal. Ondanks de snelheidsremmers is de V85 50 km/u. De hoge snelheden, huidige inrichting, en het gebruik van de weg zorgt voor een hoger ongevalrisico. In het verleden zijn er ook ongevallen geweest (UMS).	De weg inrichten als GOW30 met vrijliggende fietsvoorzieningen en veilige fietsoversteken zorgt voor een afname van het risico op ongevallen. Ook het inzet van handhaving (flitspaal) draagt hieraan bij.	Meten van de snelheid; Handhaving snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 616.764	Gemeente
Middel	Angsterweg (bibeko) (Vlodrop)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.A1, 4.B1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Angsterweg heeft een ontsluitingsfunctie voor Vlodrop. Het is een toekomstige schoolroute, er zijn sportvoorzieningen en veel fietsverkeer, waaronder kinderen. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer is ca. 1500-1800 mvt/etmaal. Het is een brede, geasfalteerde weg zonder snelheidsremmers. De maximumsnelheid is 30 km/u, maar de V85 is 50 km/u. In het verleden vonden er ongevallen plaats (UMS).	De Angsterweg inrichten als GOW30 verlaagt het risico op ongevallen.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 304.922	Gemeente



Middel	Kerkstraat (Vlodrop)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.A1, 4.B1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	De Kerkstraat heeft een ontsluitingsfunctie voor Vlodrop. Het is een toekomstige schoolroute, er zijn sportvoorzieningen en veel fietsverkeer, waaronder kinderen. De intensiteit van gemotoriseerd verkeer is ca. 1500-1800 mvt/etmaal. Het is een brede, geasfalteerde weg zonder snelheidsremmers. De maximumsnelheid is 30 km/u, maar de V85 is 50 km/u. In het verleden vonden er ongevallen plaats (UMS).	De Kerkstraat inrichten als GOW30 verlaagt het risico op ongevallen.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 131.446	Gemeente
Middel	Europalaan-Oost (Herkenbosch)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.A1, 7.A2, 7.A4, 7.B1	Ontsluitingsweg voor dorp met ca. 2000 mvt/etmaal. Gebied kent veel ouderen en gezinnen met kinderen en ligt op een schoolroute. De weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u, is te breed, voorrangssituatie zijn verwarrend. Snelheidsremmende maatregelen lijken niet voldoende te werken, gezien V85 ca. 45 km/u. Enkel ongeval (UMS) in het verleden. Te hoge snelheden zorgen voor hogere risico's in het verkeer en een grotere kans op een ernstige afloop na een ongeval.	Weg herinrichten als volwaardige ETW30 volgens DV, met extra aandacht voor verkeersveiligheid rondom school.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 902.934	Gemeente



Middel	Molenbergweg (Herkenbosch)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.A1, 7.A2, 7.A4, 7.B1	De Molenbergweg is een 30km/u weg uitgerust in asfalt met ca. 2000 mvt/etmaal. De weg wordt ook gebruikt door fietsende scholieren. De huidige inrichting is te breed, met verwarrende voorrangssituaties. Snelheidsremmende maatregelen lijken niet voldoende te werken, gezien V85 ca. 50 km/u. Enkel ongeval (UMS) in het verleden. Te hoge snelheden zorgen voor hogere risico's in het verkeer en een grotere kans op een ernstige afloop na een ongeval.	Volwaardige ETW30, uitgerust in klinkers, met aanliggende parkeervakken en meer groen (verduurzamen, vergroenen en optisch smaller wegbeeld).	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 497.05 6	Gemeente
Middel	Huysbongerdweg (bibeko) (Montfort)	Snelheid in het verkeer	7.A4, 7.B1	Betreft een GOW 50 km/u met 3000/3500 mvt/etmaal (soms 4000). Er zijn geen (volwaardig) vrijliggende fietspaden. Kruispunten missen uitritconstructies. De weg kent hoge snelheden met V85: 60 km/u. In het verleden vonden er enkele (UMS) ongevallen plaats.	Snelheidsremmende maatregelen, met duidelijkere voorrangssituaties en uitritconstructies. Uitrusten in klinkers als GOW30 met veilige fietsinfra.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 753.08 8	Gemeente
Middel	Stationsweg (bibeko) (Montfort)	Snelheid in het verkeer, fietsers	4.A1, 4.B1, 7.A4, 7.B1	De Stationsweg is een 50 km/u GOW met 4500 mvt/etmaal. Tevens een utilitaire fietsroute en recreatieve fietsroute, echter zonder (volwaardig) vrijliggende fietspaden. De kruispunten met	Met het oog op invoering 30 km/u, inrichten als GOW30 met veilige fietsinfra	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 700.55 6	Gemeente



				ETW's hebben geen uitritconstructie. De snelheid ligt met V85 op 50 km/u en in het verleden vonden er enkele (UMS) ongevallen plaats.				
Middel	Waarderweg (bibeko) (Montfort)	Snelheid in het verkeer, fietsers	4.A1, 4.B1, 7.A4, 7.B1	De Waarderweg is een GOW 50 km/u, met 4000-4500 mvt/etmaal. De weg wordt gebruikt als schoolroute en utilitaire fietsroute. Echter ligt er geen (volwaardig) vrijliggend fietspad. De kruispunten met ETW's hebben geen uitritconstructie. De snelheid ligt relatief hoog, met V85 is 60 km/u. In het verleden vonden er enkele (UMS) ongevallen plaats.	Met het oog op invoering 30 km/u, inrichten als GOW30.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 502.51 0	Gemeente
Middel	Hoofdstraat (Sint Odiliënberg)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 7.A4, 7.B1	De Hoofdstraat is de route vanuit de kern richting Roermond, met ca. 2000 mvt/etmaal en een recreatieve fietsroute. Het is een geasfalteerde weg met onduidelijke voorrangregelingen en geen snelheidsremmers. De snelheid ligt redelijk hoog met V85 ca 45 km/u. In het verleden vond er een ongeval plaats met fietser met letsel (UMS).	Snelheidsremmende maatregelen, duidelijkere voorrangssituaties op kruispunten en uitrusten in klinkers dragen bij aan het verlagen van de risico op ongevallen. Overwogen kan worden de weg in te richten als GOW30, omdat het de route is richting Roermond.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 420.36 0	Gemeente

Middel	Apollolaan (Melick)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 4.B1, 4.C1, 7.A4, 7.B1	De Apollolaan is een geasfalteerde ontsluitingsweg voor dorp met een maximumsnelheid van 30 km/u en ca. 1500 mvt/etmaal. De weg wordt deels gebruikt als schoolroute naar en van De Achtbaan. De voorrangsregeling is vaak onduidelijk en de weg kent geen snelheidsremmers, waardoor de V85 >45 km/u. In het verleden hebben er enkel UMS ongevallen plaatsgevonden.	Door de weg in te richten als volwaardige ETW30 volgens DV verkleint de kans op ongevallen en gaat de snelheid omlaag. Het deel dat door fietsers wordt gebruikt als schoolroute (met aftakking naar John F. Kennedysingel) kan eventueel worden ingericht als fietsstraat, mits zelfde inrichting op John F. Kennedysingel (als intensiteiten dit toelaten).	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 412.985	Gemeente
Laag	Kruispunt Oranjelaan-Marijkelaan (Melick)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.B1, 7.A4	Het kruispunt Oranjelaan-Marijkelaan is een kruispunt gelegen in een woonwijk tussen 2 'ontsluitingswegen', met een intensiteit van ca. 1500 mvt/etmaal. De huidige inrichting kent geen duidelijke voorrangsregeling. Het kruispunt is groot opgezet, waardoor er hard wordt gereden (V85 ca. 45 km/u). In het verleden vond er een UMS ongeval plaats.	Kruispunt verkleinen en uitrusten in klinkers met plateau (snelheidsremming).	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 39.400	Gemeente
Laag	Heinsbergerweg (bibeko) (Posterholt)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 7.A4, 7.B1	De Heinsbergweg is de geasfalteerde ontsluitingsweg voor Posterholt, met ca. 1000-1200 mvt/etmaal en onderdeel van een recreatieve fietsroute.	Op basis van de lage intensiteiten kan de weg worden ingericht als volwaardige ETW30. Dit komt zowel de veiligheid als esthetiek van straat ten goede.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties;	€ 360.460	Gemeente

				De huidige functie is een GOW50 maar de max snelheid is 30 km/u, zonder snelheidsremmers, onduidelijke voorrangregelingen. De snelheid ligt met V85 rond 45-50 km/u. In het verleden vond er een enkel ongeval (UMS) plaats.	Een volwaardige ETW30 inrichting zorgt ook voor lagere snelheden en duidelijke voorrangregelingen, wat het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen		
Laag	Boomstraat (Posterholt)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.B1, 7.A4, 7.B1	De Boomstraat is de geasfalteerde ontsluitingsweg voor Posterholt, met ca. 1500 mvt/etmaal. De huidige functie is een GOW50 maar de max snelheid is 30 km/u, met beperkende snelheidsremmers in de vorm van wegversmallingen en onduidelijke voorrangregelingen. Ook ontbreekt een vrijliggend fietspad. De snelheid is met V85 ca. 50 km/u. In het verleden vond er een enkel ongeval (UMS) plaats.	Op basis van de lage intensiteiten kan de weg worden ingericht als volwaardige ETW30. Dit komt zowel de veiligheid als esthetiek van straat ten goede. Een volwaardige ETW30 inrichting zorgt ook voor lagere snelheden en duidelijke voorrangregelingen, wat het risico op ongevallen verlaagd.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 383.430	Gemeente
Laag	Vlodropperweg (bibeko) (Posterholt)	Snelheid in het verkeer, fietsers	4.A1, 4.B1, 7.A4, 7.B1	De Vlodropperweg heeft een ontsluitingsfunctie voor het dorp, met ca. 2000 mvt/etmaal. De V85 ligt enigszins boven de 50 km/u. Fietsers maken niet allemaal gebruik van de ventweg, maar gebruiken ook de	Om de risico op ongevallen te verlagen moet de Ventweg aantrekkelijk gemaakt worden voor fietsers, of fietsers verplichten hiervan gebruik te maken. Dit kan door de ventweg in te richten als fietsstraat of	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen; Fietstellingen	€ 349.508	Gemeente



				hoofddrijbaan. Dit zorgt voor een verhoogd ongevalrisico. In het verleden is er een enkel ongeval (UMS) geweest.	fietsvriendelijk in te richten. Hoofddrijbaan snelheid beperken op kruispunten d.m.v. plateaus, en verder een uitstraling 50 km/u weg geven.			
Laag	Heerbaan/Margrietlaan (Posterholt)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 7.A4, 7.B1	De Heerbaan en Margrietlaan hebben een ontsluitende functie voor enkele wijken, richting de hoofd-ontsluitingsweg, met ca. 1500 mvt/etmaal. De weg is geasfalteerd. De voorrang is onduidelijk geregeld, er zijn geen snelheidsremmers, en plateaus zijn niet volgens de richtlijnen. De snelheid ligt met V85 op 50 km/u. In het verleden is er een enkel ongeval (UMS) geweest. De wegen worden ook gebruikt als schoolroute.	Op basis van de lage intensiteiten kan de weg worden ingericht als volwaardige ETW30. Dit komt zowel de veiligheid als esthetiek van straat ten goede. Een volwaardige ETW30 inrichting zorgt ook voor lagere snelheden en duidelijke voorrangregelingen, wat het risico op ongevallen verlaagd.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 1.576.627	Gemeente
Laag	Bernhardlaan (Sint Odiliënberg)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer, fietsers	1.A1, 1.A2, 1.B1, 7.A4, 7.B1	De Bernhardlaan is deels geasfalteerd. Door de aanwezigheid van langsparkeren lijkt de weg breed. De route wordt veel gebruikt door scholieren naar en van de schoolomgeving. Er zijn weinig tot geen snelheidsremmers. En in het verleden vond er een enkel ongeval plaats (UMS).	Door de weg in te richten als volwaardige ETW30 wordt de snelheid verlaagd, is de voorrangssituatie duidelijk en worden de langsparkeervakken geaccentueerd. Hierdoor lijkt de weg smaller, gaat de snelheid omlaag wat het risico op ongevallen verlaagd.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 417.777	Gemeente



Laag	Bergerweg (Vlodrop)	Snelheid in het verkeer	7.A4, 7.B1, 7.C1	De Bergerweg is een ontsluitingsweg voor Vlodrop, met ca. 1500-1800 mvt/etmaal, een recreatieve fietsroute, onduidelijke voorrangregelingen, kruispunten aangegeven d.m.v. visuele plateaus, geen snelheidsremmers en een V85 van 50 km/u. In het verleden vonden er ongevallen plaats (UMS). De combinatie van de functie, afwezigheid van fietsvoorzieningen en afwezigheid van snelheidsremmers zorgt voor een verhoogd ongevalrisico voor o.a. fietsers.	Bergerweg inrichten als GOW30 verlaagt het risico op ongevallen.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 1.082.944	Gemeente
Laag	Van den Broecksingel (Vlodrop)	Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.B1, 1.C1, 7.A4, 7.B1, 7.C1	Verbinding voor de wijk met de Angsterweg/Bergerweg, met een intensiteit richting 800-1000 mvt/etmaal. De huidige inrichting is een brede geasfalteerde weg, met langsparkeren en geen snelheidsremmers. Hierdoor is de V85 50 km/u. Dit zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.	De Van den Broecksingel inrichten als volwaardige ETW30 verlaagt de snelheid en het risico op ongevallen.	Meten van de snelheid; Klachten over onveilige situaties; Registratie ongevallen	€ 620.516	Gemeente
Hoog	Basisschoolleerlingen	Kwetsbare deelnemers in	4.A2, 4.A3, 4.A4, 4.B2, 4.B3, 4.C1	Onervarenheid in het verkeer zorgt voor gevaarlijk rijgedrag en	Campagnes leren jongeren om te gaan met de verkeersregels, hun gedrag in het verkeer, andere	Registratie ongevallen met jongeren	Op aanvraag	Gemeente



		het verkeer, fietsers		hogere risico's voor jongeren in het verkeer.	weggebruikers, (moeilijke) verkeerssituaties en de schoolroutes.			
Hoog	Middelbare scholieren	Kwetsbare deelnemers in het verkeer, fietsers	4.A2, 4.A3, 4.A4, 4.B2, 4.B3, 4.C1	Onervarenheid in het verkeer zorgt voor gevaarlijk rijgedrag en hogere risico's voor jongeren in het verkeer.	Campagnes leren jongeren om te gaan met de verkeersregels, hun gedrag in het verkeer, andere weggebruikers, (moeilijke) verkeerssituaties en de schoolroutes.	Registratie ongevallen met jongeren	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Senioren	Kwetsbare deelnemers in het verkeer, ouderen	5.A1, 5.A2, 5.B1, 5.C1	Bewustwording van de plek op de weg en de gevolgen van o.a. zijn tekortkomingen	Campagnes, zoals jaarlijkse e-bike en scootmobiel trainingen voor ouderen. Hierdoor neemt de voertuigbeheersing en de kennis over het deelnemen aan het verkeer onder ouderen toe, waardoor de risico op ongevallen afneemt.	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Mindervalide	Kwetsbare deelnemers in het verkeer	5.B1	Bewustwording van de plek op de weg en de gevolgen van o.a. zijn tekortkomingen.	Campagnes, zoals jaarlijkse fiets en scootmobiel trainingen voor mindervaliden. Hierdoor neemt de voertuigbeheersing en de kennis over het deelnemen aan het verkeer onder mindervaliden toe, waardoor de risico op ongevallen afneemt.	Registratie ongevallen met mindervaliden	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Senioren	Kwetsbare deelnemers in het verkeer, ouderen	5.B1, 5.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder	Trainingen zorgen ervoor dat senioren beter worden in het beheersen van hun voertuigen, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	Registratie ongevallen met ouderen	Op aanvraag	Gemeente

				behandig in het op- en afstappen, remmen en sturen.				
Hoog	mindervalide (woonzorgcentrums)	Kwetsbare deelnemers in het verkeer	5.B1, 5.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behandig in het op- en afstappen, remmen en sturen.	Trainingen zorgen ervoor dat mindervaliden beter worden in het beheersen van hun voertuigen, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	Registratie ongevallen met mindervaliden	Op aanvraag	Gemeente
Hoog	Snelheid	Snelheid in het verkeer	7.A1, 7.A2, 7.B1, 7.C1, 9.A1, 9.B1	Grote kans op ongevallen en grotere kans op slechtere afloop	Handhaving geldend snelheidsregime in de kernen, d.m.v. inzet politie, inzet BOA's of plaatsen snelheidscamera's	Registratie snelheidsovertredingen, registratie ongevallen door snelheidsovertredingen	Op aanvraag	Gemeente, politie
Hoog	Schoolomgevingen	Kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid in het verkeer, verkeersovertreders	4.A2, 4.A3, 4.A5, 4.B2, 4.B3, 4.C1, 7.A3, 7.B1, 7.C1, 9.A1, 9.B1, 9.C1	Ouders maken zich schuldig aan verkeersonveilige situaties. Daarnaast is er veel fietsverkeer, waarvan veel kinderen die onervaren zijn in het verkeer.	Veilige inrichting van de schoolomgeving, campagne voor ouders en automobilisten hoe te gedragen rondom schoolomgevingen, en campagnes voor kinderen zorgen voor een veiligere omgeving.	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving snelheid	Op aanvraag	Gemeente, scholen, politie
Hoog	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed	6.A1, 6.A2, 6.B1, 6.C1	Rijden onder invloed zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop.	Structurele samenwerking met politie en voorlichtingscampagnes zorgen voor groter bewustzijn gevolgen van alcohol in het verkeer.	Registratie van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemers onder invloed, alcoholcontroles	Op aanvraag	Gemeente, politie





Hoog	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	8.A1, 8.A2, 8.B1, 8.C1	Afleiding in het verkeer zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop door langere reactietijd.	Structurele samenwerking met politie en aanhaken bij MONO campagne zorgt voor groter bewustzijn van de gevolgen van afleiding in het verkeer	Registratie aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding in het verkeer	Op aanvraag	Gemeente, politie
------	--------------------------	--------------------------	------------------------	--	--	--	-------------	-------------------

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Roerdalen

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

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Roerdalen, 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"> <li>• <u>Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN)</u></li> <li>• <u>Blind spot (Traffic Skills)</u></li> </ul> <p>In aanvulling hierop kan het zinvol zijn om campagnes uit te voeren gericht op het snelheidsgedrag van automobilisten. Dit kan in de vorm van een wijkgerichte aanpak. De rijsnelheid in de buurt van scholen verdient speciale aandacht (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.). In Limburg worden <u>snelheidscampagnes</u> uitgevoerd door het ROVL.</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (<a href="http://www.octopusplan.nl">www.octopusplan.nl</a>) en Jullie (<a href="https://jullie-zone.nl/">https://jullie-zone.nl/</a>). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad <u>Inrichting veilige schoolomgeving</u> gemaakt.</p>

	<p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker) en <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
60 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Net als op 30 km/uur en 50 km/uur wegen, treffen we op 60 km/uur wegen van een rijke variatie aan verkeersdeelnemers aan. Ook hier zijn er naast autoverkeer veel fietsers en e-bikers onderweg. Dit type wegen bevindt zich vaak in agrarisch buitengebied, waar sprake is van veel landbouwverkeer. Zorg ervoor dat de doelgroepen fietsers en e-bikers via specifieke educatieprogramma's goed worden bereikt. Voor leerlingen in het basis en voortgezet onderwijs zijn speciale school-thuis route projecten beschikbaar, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Op voeten en fietsen naar school</u> (VVN)</li> <li>• <u>Verkeerslokaal</u> (Bureau De Groot Volker)</li> <li>• <u>V8N1</u> (VVN)</li> </ul> <p>Voor het agrarisch buitengebied is een speciaal programma beschikbaar voor de groepen 7 en 8, waarbij het veilig omgaan met landbouwverkeer centraal staat: het <u>VMBL</u>-project van CUMELA (VMBL had eerst de naam VMBL). <u>VMBL</u> leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Landbouwverkeer in het buitengebied	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het 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 programma worden in de gemeente twee programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn gewenst.</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voortgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p>

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

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Witte Waas</u> (TeamAlert)</li> <li>• <u>3D Tripping Car</u> (Responsible Young Drivers)</li> <li>• <u>BOB</u> (VVN, TeamAlert, RYD) → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</li> <li>• <u>Go Safe zonder invloed</u> (Go Safe)</li> </ul> <p>Daarnaast verdient het aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over dit thema. Het thema moet regelmatig onder de aandacht worden gebracht van de diverse doelgroepen.</p>
Snelheid in het verkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p><i>Zie 30/60 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"> <li>• <u>Go Safe zonder afleiding</u></li> <li>• <u>Wheelie Pop</u> (VVN)</li> <li>• <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers)</li> </ul> <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>
Verkeersovertreders	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de <u>Educatieve Maatregel Gedrag</u> (EMG).</p>

## Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

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

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

#### Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Roerdalen 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 Roerdalen**



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