

RAPPORT

SPV Maatregelpakket

Klant: Gemeente Simpelveld

Referentie: BH7829

Status: Concept/00

Datum: 19 mei 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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

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

Titel document: SPV Maatregelpakket

Ondertitel: SPV Maatregelpakket
Referentie: BH7829
Status: 00/Concept
Datum: 19 mei 2022
Projectnaam: SPV Parkstad
Projectnummer: BH7829
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 20 mei 2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 20 mei 2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

Inhoud

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Simpelveld	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	7
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Simpelveld	17
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	19

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 Simpelveld opgesteld.

1 Inleiding

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

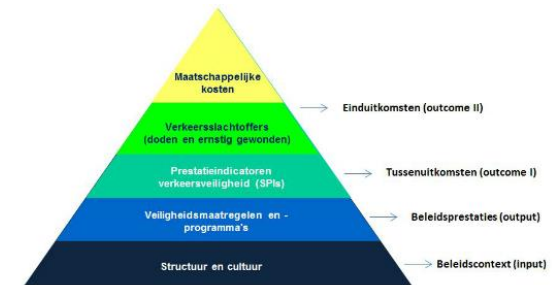
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Simpelveld naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 km/h-wegen
- Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 km/h-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 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.

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/h-wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. • 1.A2 Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) • 1.A3 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • 1.A4 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 • 1.A5 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers • 1.A6 Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag • 1.A7 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet • 1.A8 Omvang probleem in kaart brengen 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen • 1.B3 Veiligere woonomgeving • 1.B4 Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/h-wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN • Fietsersbond • Dorpsraden • Politie
Risicogroepen en modaliteiten	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> • 2.A1 Jaarlijkse e-bike trainingen • 2.A2 Bereik campagnes onder doelgroep vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike • 2.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's 	<ul style="list-style-type: none"> • 2.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouderenbond • Fietsersbond
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 3.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 3.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	Snelheid in het verkeer (30 km/h)	<ul style="list-style-type: none"> • 4.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 4.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid 	<ul style="list-style-type: none"> • 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN

		<ul style="list-style-type: none"> • 4.A3 Voorlichtingscampagnes 	met >10 km/h wordt overschreden	toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.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"> • 6.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Simpelveld

4 Maatregelen

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

Prioriteit	Risicolocatie/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Budget	Verantwoordelijke
Hoog	Stampstraat (Simpelveld)	50 km/h-wegen		De Stampstraat is een GOW50, omringd door ETW30 wegen. De V85 ligt rond de 50 km/h. De weg heeft geen fietsvoorzieningen, maar heeft wel langsparkeren. De weg wordt deels gebruikt als schoolroute, maar ook landbouwverkeer maakt gebruik van de Stampstraat. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Door snelheidsremmende maatregelen toe te passen, het wegprofiel te verbreden, de fietser een veiligere plek te geven, parkeren aan te duiden, het snelheidsregime aan te passen (ETW30/GOW30), en eventueel de doorgaande route van Stampstraat naar Sint Remigiusstraat zodanig in te	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 458.425	Gemeente, Politie

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

					richten, wordt het risico op ongevallen verlaagd.			
Hoog	Irmstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen; 50 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Irmstraat is deels een GOW50 en deels ETW30. De V85 ligt rond de 50 km/u, met 4.000 mvt/etmaal. De weg is relatief smal, uitgerust in asfalt met langsparkeren. De weg wordt ook gebruikt als fietsroute voor scholieren.	Door de weg in te richten conform Duurzaam Veilig, inclusief snelheidsremmende maatregelen en betere aanduiding van het langsparkeren, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 182.525	Gemeente, Politie
Hoog	Schoolstraat (Bocholtz)	50 km/h-wegen; 80 km/h-wegen		De Bocholterzerweg is de ontsluitingsweg tussen Bocholtz en Simpelveld met ongeveer 5.000 mvt/etmaal. Deze 80 km/u weg heeft een dalend hellingspercentage richting Bocholtz en heeft een vrijliggend fietspad. Ter hoogte van de komgrens dienen fietsers richting Bocholtz de weg echter over te steken. Deze kruisende beweging vindt plaats bij de overgang van een maximumsnelheid van 80 km/u naar 50 km/u, waardoor de snelheid van motorvoertuigen nog relatief hoog zal liggen. De fietsers moeten hier voorrang verlenen aan de doorgaande motorvoertuigen, vanwege de relatief hoge snelheid dankzij het dalend hellingspercentage is de kans echter aanwezig dat fietsers hun snelheid hier zo min mogelijk willen verminderen. Het zicht van automobilisten op de fietsers die de weg oversteken wordt daarnaast enigszins beperkt door het kombord aan de linkerkant. Daarnaast gaat er een busroute overheen.	Door de fietssuggestiestroken op de rijbaan te verbreden en uit te rusten in rood asfalt, wordt de weg optisch smaller en krijgen fietsers meer ruimte op de rijbaan. Dit moet het risico op ongevallen verlagen. Daarnaast kan het kombord iets worden verplaatst voor beter zicht.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 5.750	Registratie ongevallen; Registratie snelheid

Projectgerelateerd



Hoog	Julianastraat (Bocholtz)	50 km/h-wegen	4.C1	De Julianastraat ligt in het verlengde van de Schoolstraat. Dit deel heeft een maximumsnelheid van 50 km/h, met ook ongeveer 5.000 mvt/etmaal.	Door de fietssuggestiestroken te verbreden en uit te rusten in rood asfalt, wordt de weg optisch smaller en krijgen fietsers meer ruimte op de rijbaan. Dit moet het risico op ongevallen verlagen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 4.312,50	Registratie ongevallen; Registratie snelheid
Middel	Nijswillerweg (Simpelveld)	50 km/h-wegen, 80 km/h-wegen, snelheid in het verkeer	4.C1	De Nijswillerweg is deels een GOW50 en deels GOW80, met ongeveer 8.000 – 10.000 mvt/etmaal. De V85 op het deel binnen de bebouwde kom ligt rond de 60 km/h. Langs de weg liggen enkele sportfaciliteiten en het fietspad wordt gebruikt als schoolroute. De snelheid ligt boven de maximumsnelheid op het deel waar de maximumsnelheid 50 km/h is. De fietspaden zijn smal en de weg kent meerdere kruisingen. Fietsers die vanaf de Kruiweg de Nijswillerweg over willen steken, moeten eerst een stuk omfietsen. In het verleden vonden er meerdere ongevallen plaats.	Het risico op ongevallen kan worden verlaagd door snelheidsremmende maatregelen te treffen, zoals een druppel bij de komgrens, de fietspaden te verbreden en de kruispunten duidelijk te accentueren (d.m.v. markering en kleur asfalt).	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 176.880	Gemeente, politie
Middel	Wijngracht (Bocholtz)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Wijngracht is een ETW30, uitgerust in asfalt. Er ligt een basisschool aan de weg, en de weg wordt dus ook als schoolroute gebruikt. Er wordt te hard gereden. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	Door snelheidsremmende maatregelen toe te passen (weg inrichten conform Duurzaam Veilig), het parkeren beter aan te duiden, en de schoolroute duidelijker te markeren (eventueel door aanleggen schoolzone), wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 285.500	Gemeente, Politie
Middel	Heiweg (Bocholtz)	30 km/h-wegen, 50 km/h wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6,	De Heiweg is een deels 50 en deels 30 km/u wegen, met ongeveer 5.000 mvt/etmaal. De weg is uitgerust in asfalt, met rode fietsstroken en langsparkeren.	De huidige inrichting past niet bij de maximumsnelheid. Ook de combinatie van de verschillende soorten weggebruikers zorgt voor	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 88.100	Gemeente, Politie

Projectgerelateerd

			1.B1, 1.B4, 1.C1	Ook is de weg te breed op het 30 km/u deel en te smal op het 50 km/u deel. De inrichting past zodoende niet bij de geldende maximum snelheid. De weg wordt gebruikt als schoolroute door fietsende scholieren, en er gaat een busroute overheen. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	een hoger risico op ongevallen. Door in het 50 km/u deel het parkeren beter aan te duiden, en waar mogelijk het wegprofiel te verbreden en snelheidsremmers toe te passen, wordt het risico op ongevallen verlaagd. Overwogen kan worden om de weg in te richten als GOW30.			
Middel	Stationstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Stationstraat heeft een maximumsnelheid van 30 km/h. De weg is uitgerust in asfalt. Er wordt te hard gereden op de weg. Ook landbouwverkeer maakt gebruik van de weg.	Door snelheidsremmers toe te passen, parkeren beter aan te duiden, eventueel de weg uit te rusten in klinkers (als landbouwverkeer dat toelaat), krijgt de weg de uitstraling van een 'stationsomgeving'. Dit moet zorgen voor een aangepast verkeersgedrag, wat het risico op ongevallen verlaagt.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 444.900	Gemeente, Politie
Middel	Wijnstraat (richting Heerlen) (Simpelveld)	50 km/h-wegen	4.C1	Op deel van de Wijnstraat richting Heerlen wordt te hard gereden. De Wijnstraat heeft binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/h en buiten de bebouwde kom een maximum snelheid van 80 km/u. De weg is uitgerust in asfalt, zonder markering. Fietsers hebben grotendeels vrijliggende fietspaden op het gedeelte buiten de kom. Binnen de kom zitten ze op de rijbaan.	Door de komgrens te verbeteren (bijvoorbeeld aanleggen druppel) en snelheidsremmende maatregelen toe te passen, verlaagd het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 54.100	Gemeente, Politie
Middel	Past. Neujeanstraat (Bocholtz)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6,	De Pastoor Neujeanstraat is een smalle weg met een maximumsnelheid van 30 km/h. De weg is uitsluitend voor	Door een knip te plaatsen halverwege bij de kerk (met paaltjes) wordt doorgaand verkeer onmogelijk gemaakt,	Registratie ongevallen	N.v.t.	Gemeente

			1.B1, 1.B4, 1.C1	bestemmingsverkeer, maar dit wordt vaak genegeerd.	waardoor het op de smalle straat rustiger zal zijn, wat het risico op ongevallen verlaagd.			
Middel	Persoonstraat (Bocholtz)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Persoonstraat is een ETW30, uitgerust in klinkers. De straat is vrij smal, waardoor auto's half op het trottoir worden geparkeerd.	Door snelheidsremmende maatregelen te treffen, waar mogelijk het wegprofiel te verbreden, en parkeren beter aan te duiden, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen	€ 136.800	Gemeente
Middel	Bulkemstraat (Simpelveld)	50 km/h-wegen; 60 km/h-wegen; Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	4.C1	De Bulkemstraat is deels 50 en deels 60 km/h. De weg is onderdeel van een schoolroute en verbindt Simpelveld met aangrenzende dorpen. De weginrichting is niet conform Duurzaam Veilig, zo ontbreken o.a. vrijliggende feitspaden. De aanwezigheid van landbouwverkeer verhoogd tevens het risico op ongevallen.	Door de fietssuggestiestroken te verbreden en uit te rusten in rood asfalt, wordt de weg optisch smaller en krijgen fietsers meer ruimte op de rijbaan. Dit moet het risico op ongevallen verlagen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 143.110	Gemeente, Politie
Middel	Puntelstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1	De Puntelstraat is een ETW30, uitgerust in asfalt. Er is aangegeven dat men te hard rijdt. Er is langsparkeren, kruispunten zijn uitgerust zonder snelheidsremmende maatregelen, en ook afwatering is een probleem.	Door de weg uit te rusten conform Duurzaam Veilig, dus in klinkers, inclusief snelheidsremmende maatregelen is duidelijk welk rijgedrag wordt verwacht, waarmee het risico op ongevallen wordt verlaagd. Het combineren van klinkers en groenvoorzieningen in afwisseling met langsparkeren, draagt ook bij aan een betere afwatering.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid; Registratie burgermeldingen	€ 437.650	Gemeente, politie
Middel	Stevensweg (Bocholtz)	50 km/h-wegen		De Stevensweg is binnen de bebouwde kom een GOW50, met ongeveer 5.000 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 45	Het risico op ongevallen kan worden verlaagd door een snelheidsremmende maatregel	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 48.725	Gemeente, politie

				km/h. De weg is uitgerust met smalle fietsstroken en met markering zijn langspaarvakken aangegeven. De kruising met de Steenberg ligt in een onoverzichtelijke bocht. De weg wordt ook door fietsende scholieren gebruikt. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats.	toe te passen op het kruispunt en de fietssuggestiestroken te verbreden, met behoud van de parkeeraanduiding. Bij ruimtegebrek kan dit worden gecombineerd met een wegversmalling, waarbij fietsers wel een veilige doorgang krijgen.			
Laag	Prins-Hendrikstraat, kruispunt met Steenberg (Simpelveld)	50 km/h-wegen		Deze beperkte overzichtelijkheid op de Stevensweg en Hofstraat geldt eveneens bij het kruispunt met Steenberg. De Steenberg kent een steil hellingspercentage, met een verhoogde snelheid van fietsers richting het kruispunt als gevolg.	Door een veilige fietsoversteek te creëren kunnen fietsers en scholieren de weg in meerdere etappes oversteken. Dit zorgt ook voor meer overzicht en een lager risico op ongevallen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 54.100	Registratie ongevallen; Registratie snelheid
Laag	Kanthesisstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1	De Kanthesisstraat is een ETW30, waarbij is aangegeven dat de snelheid te hoog is. De weg ligt in een woonwijk, met een speeltuin, waarbij de kans groot is dat spelende kinderen zomaar de weg kunnen oversteken. De weg is uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmende maatregelen.	Door de weg in te richten conform Duurzaam Veilig, dus in klinkers met snelheidsremmende maatregelen op kruispunten, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid; Registratie burgermeldingen	€ 340.200	Gemeente, politie
Laag	Groeneboord (Bocholtz)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1	De Groeneboord is een ETW30, deels uitgerust in asfalt en deels in klinkers. De weg ligt op een helling. De snelheid ligt hoog door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen.	Door de weg volledig uit te rusten in klinkers, met snelheidsremmende maatregelen op de kruispunten, eventueel met extra markering van de parkeervakken d.m.v. andere kleur klinkers, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid; Registratie burgermeldingen	€ 360.460	Gemeente, politie

Laag	St. Nicolaasbergweg (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A2, 1.A3, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1	De St. Nicolaasbergweg is een smalle ETW30. Er wordt regelmatig te hard gereden. De weg is voorzien van langspaarvakken. Door de smalle weg en het langsparkeren, is het lastig wanneer voertuigen elkaar willen passeren.	Door het toepassen van snelheidsremmers, passeerhavens, en het behoud van de parkeervakkenmarkering, kan het risico op ongevallen worden verlaagd. Het vervangen van asfalt door klinkers draagt ook bij aan het verlagen van de snelheid.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid; Registratie burgermeldingen	€ 42.330	Gemeente, politie
Laag	Oude Molenstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1	De Oude Molenstraat is een ETW30, echter ligt de gereden snelheid volgens de gemeente hoger. Ook is de afwatering niet optimaal. De weg is deels uitgerust in asfalt, en deels in klinkers, zonder snelheidsremmende maatregelen.	Door het wegprofiel aan te passen conform ETW30, inclusief snelheidsremmende maatregelen, kan het risico op ongevallen worden verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid; Registratie burgermeldingen	€ 191.850	Gemeente, politie
Laag	Rodeput (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B3, 1.B4, 1.C1	De Rodeput is een ETW30, uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmende maatregelen (op o.a. kruispunten) en zonder markering van langsparkeren. Er is aangegeven dat de snelheid te hoog is.	Door de weg uit te rusten conform Duurzaam Veilig, inclusief snelheidsremmende maatregelen, eventueel met extra markering van de parkeervakken d.m.v. andere kleur klinkers, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid; Registratie burgermeldingen	€ 455.300	Gemeente, politie
Laag	Kapelstraat (Huls)	30 km/h-wegen	1.C1	De Kapelstraat is een ETW30 met lage intensiteiten. De weg is uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmende maatregelen. De weg is doodlopend en wordt vooral gebruikt om te parkeren.	Het aanduiden van (langs)parkeervakken kan het risico op ongevallen verlagen.	Registratie ongevallen	N.v.t.	Gemeente
Laag	Zijstraat (Huls)	30 km/h-wegen	1.C1	De Zijstraat is een ETW30 met lage intensiteiten. De weg is uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmende	Het aanduiden van (langs)parkeervakken kan het risico op ongevallen verlagen.	Registratie ongevallen	N.v.t.	Gemeente

				maatregelen. De weg wordt vooral gebruikt om te parkeren.				
Laag	Bouwerweg (Huls)	30 km/h-wegen	1.C1	De Bouwerweg is een ETW30 met lage intensiteiten. De weg is uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmende maatregelen. De weg wordt vooral gebruikt om te parkeren.	Het aanduiden van (langs)parkeervakken kan het risico op ongevallen verlagen.	Registratie ongevallen	N.v.t.	Gemeente
Laag	Vlengendaal (Bocholtz)	30 km/h-wegen	1.C1	De Vlengendaal is een ETW30 met lage intensiteiten. De weg is uitgerust in asfalt, zonder snelheidsremmende maatregelen. De weg wordt vooral gebruikt om te parkeren. Ook wordt de weg gebruikt door landbouwverkeer.	Het extra aanduiden van (langs)parkeervakken kan het risico op ongevallen verlagen.	Registratie ongevallen	N.v.t.	Gemeente
Laag	Cochemstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Cochemstraat is een smalle geasfalteerde ETW30. De weg wordt vooral gebruikt om te parkeren. Verder zijn er geen snelheidsremmende maatregelen en voldoet de inrichting niet aan de Duurzaam Veilig richtlijnen.	Door de weg in te richten conform Duurzaam Veilig (inclusief aangeven langsparkeervakken en licht verbreden van het wegprofiel) verlaagt het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen	€ 103.725	Gemeente
Laag	Van der Leyenstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Van der Leyenstraat is een smalle geasfalteerde ETW30. De weg wordt vooral gebruikt om te parkeren. Verder zijn er geen snelheidsremmende maatregelen en voldoet de inrichting niet aan de Duurzaam Veilig richtlijnen.	Door de weg in te richten conform Duurzaam Veilig (inclusief aangeven langsparkeervakken en licht verbreden van het wegprofiel) verlaagt het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen	€ 103.725	Gemeente
Laag	Molsberg (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Molsberg is een ETW30. Er wordt aangegeven dat er te hard wordt gereden. De weg is uitgerust in asfalt, met gemarkeerde parkeervakken, zonder snelheidsremmende maatregelen.	Door parkeren beter aan te duiden werkt dit als snelheidsremmer. Daarnaast kan worden overwogen de weg uit te rusten met klinkers en extra snelheidsremmende maatregelen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 176.200	Gemeente, Politie

Laag	Hulsbergweg (Simpelveld)	50 km/h-wegen	4.C1	De Hulsbergweg is een smalle weg met een maximumsnelheid van 50 km/h. Een te hoge snelheid en de afwatering zijn een probleem. Daarnaast wordt de weg gebruikt door fietsende scholieren en landbouwverkeer, wat voor extra risico op ongevallen zorgt.	Door het snelheidsregime te verlagen, snelheidsremmende maatregelen toe te passen, en een eenzijdig voetpad aan te leggen, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 273.750	Gemeente, Politie
Laag	Schilterstraat (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Schilterstraat heeft een maximumsnelheid van 30 km/h. De weg is uitgerust in asfalt. Er wordt te hard gereden op de weg. Ook landbouwverkeer maakt gebruik van de weg.	Doordat landbouwverkeer van de weg gebruikmaakt, wordt afgeraden de weg uit te rusten in klinkers (verzakkingen). Wel kunnen snelheidsremmende maatregelen, het versmallen van het wegprofiel, en het beter aanduiden van parkeren bijdragen aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 154.550	Gemeente, Politie
Laag	Kruinweg (Simpelveld)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Kruinweg is de toegangsweg naar een bungalowpark. De weg heeft een maximumsnelheid van 30 km/h en is uitgerust in asfalt. Er wordt te hard gereden op de weg en de wegbreedte een probleem is.	Door een veilige oplossing voor gasten van het bungalowpark te creëren (door bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen, en een trottoir aan te leggen), verlaagt het risico op ongevallen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 18.600 (snelheidsremmer)	Gemeente, Politie
Laag	Sportlaan (Simpelveld)	50 km/h-wegen		De Sportlaan is de toegangsweg naar de sportvelden. De weg heeft een maximumsnelheid van 50 km/h en is uitgerust in asfalt. Wel hangt er een snelheidsbord met adviessnelheid 15 km/h. Er wordt te hard gereden op de weg en het berm parkeren is een probleem.	Door het snelheidsregime te verlagen naar 30 km/h, snelheidsremmende maatregelen te treffen en parkeren beter aan te duiden, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 18.600	Gemeente, Politie

Laag	Min. Ruijsstraat (Bocholtz)	30 km/h-wegen	1.A1, 1.A2, 1.A3, 1.A4, 1.A5, 1.A6, 1.B1, 1.B4, 1.C1	De Minister Ruijsstraat heeft een maximumsnelheid van 30 km/h. Er liggen meerdere voorzieningen aan de weg. De weg zelf is uitgerust in klinkers, met langsparkeren. Er wordt te hard gereden op de weg.	Door snelheidsremmers te realiseren op kruispunten, de weg te versmallen en parkeren beter aan te duiden, wordt het risico op ongevallen verlaagd.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 242.600	Gemeente, Politie
Laag	Hofstraat (Simpelveld)	50 km/h-wegen		De route betreft de oostelijke ontsluitingsweg van Bocholtz en kent een maximumsnelheid van 50 km/u. Op de weg zit een beperking voor bestemmingsverkeer. De weg kent een dalend hellingspercentage richting het centrum en maakt onderdeel uit van schoolroutes naar het voortgezet onderwijs en beperkt naar het basisonderwijs. De weg kent echter geen vrijliggende fietspaden, door de geparkeerde auto's is de ruimte voor fietsers vaak beperkt en de bochten zorgen dat de weg minder overzichtelijk is.	Het risico op ongevallen kan worden verlaagd door een snelheidsremmende maatregel toe te passen, met behoud van de parkeeraanduiding. Bij ruimtegebrek kan dit worden gecombineerd met een wegversmalling, waarbij fietsers wel een veilige doorgang krijgen.	Registratie ongevallen; Registratie snelheid	€ 9.300	Gemeente, Politie

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Simpelveld

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

	<p>zone.nl/). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad Inrichting veilige schoolomgeving gemaakt.</p> <p>Daarnaast zijn er educatieprogramma's gericht op veilige schoolroutes, zoals Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker) en Op voeten en fietsen naar school (VVN). Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit Permanente Verkeerseducatie.</p>
Oudere fietser	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen zijn 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 Doortrappen, 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 Het Nieuwe Fietsen 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>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Witte Waas (TeamAlert) • 3D Tripping Car (Responsible Young Drivers) • BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • Go Safe zonder invloed (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>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</p> <p>Zie 30 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</p>
Afleiding in het verkeer	<p>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</p> <p>Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Go Safe zonder afleiding</u> • <u>Wheelie Pop (VVN)</u> • <u>3D Afleiding Bike</u> (Responsible Young Drivers) <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.</p>
Verkeersovertreders	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen zijn gewenst.</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 Simpelveld 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 Simpelveld uitgemond in 6 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 Simpelveld 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 de programma's 'Verkeersquiz basis' van VVN en 'Cursus peuterspeelzalen, jongleren in verkeer' van Two Move. Voor het risicothema Ouderen wordt het programma 'senioren opriscursus' van VVN gegeven. De risicothema's Fiets en Ouderen zijn geen risicothema's die uit de analyse voor de gemeente Simpelveld gekomen zijn, wel passen de thema's bij de beleidsthema's zoals benoemd in het SPV (kwetsbare verkeersdeelnemers). Een programma dat zich richt op meerdere risicothema's die uit de analyse gekomen zijn, is 'Posters' van VVN. Dit programma richt zich op de risicothema's 30 km/h-wegen, Rijden onder invloed, Snelheid in het verkeer en Afleiding in het verkeer.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 30 km/h-wegen	Posters – VVN	€400	0
2: Oudere fietser	Geen specifieke projecten	0	0
3: Rijden onder invloed	Posters – VVN	€400	0
4: Snelheid in het verkeer	Posters – VVN	€400	0
5: Afleiding in het verkeer	Posters – VVN	€400	0
6: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

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

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

De onderstaande tabel geeft een overzicht van de in 2019 in Simpelveld 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 Simpelveld

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12- 16(VO)	16- 25	25- 60	>60				
Verkeersbrigadiers	VVN		x					€563	Nee	Nee	-
Verkeersquiz basis	VVN		x					€453	Ja	Ja	34
Cursus peuterspeelzalen, jongleren in verkeer	Two Move	x						€383	Ja	Ja	46
Posters VVN	VVN				x	x	x	€400	Nee	Nee	-
Senioren opfriscursus	VVN							€1.400	Nee	Nee	-

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