

RAPPORT

SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Voerendaal

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 5 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 Uitvoeringsprogramma

Ondertitel: SPV Uitvoeringsprogramma
Referentie: BH7765MIRP2111301343
Status: 00/Definitief
Datum: 5 mei 2022
Projectnaam: SPV Voerendaal
Projectnummer: BH7765
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 05-05-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 05-05-2022

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 Voerendaal	3
3 Doelen	4
4 Maatregelen	6
Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Voerendaal	11
4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	14

Disclaimer

Dit uitvoeringsprogramma heeft een ambtelijke status en dient een tweetal doelen:

- 1) Het programma 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 programma dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV. Het programma voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV

Dit document is in samenspraak met de gemeente Voerendaal opgesteld.

1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Voerendaal structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de regio 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 Voerendaal 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 Voerendaal een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Voerendaal extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende uitvoeringsprogramma 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 Voerendaal

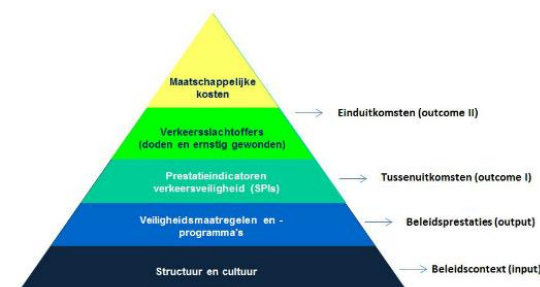
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Voerendaal naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jonge automobilisten
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- 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	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 1.A1 Jaarlijks 1 snelheidsverlagende maatregel bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) 1.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk 1.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 1.A4 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 	<ul style="list-style-type: none"> 1.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen 1.B2 Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen	<ul style="list-style-type: none"> 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN, fietsers bond, dorpsraden
	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. 2.A2 Inzetten specifieke educatieve (VOMOL) en/of het bereik vergroten daarvan 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen 2.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied (niet zijnde stroomwegen) 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond, VVN, Scholen, Cumela/ZLTO
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Volledig gescheiden hoofdnet fiets. 3.A2 Fietsplan opstellen 3.A3 Bereik effectieve educatie vergroten 3.A4 Educatie ouderen op e-bike 3.A5 Campagne/fietslessen kinderen 3.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 3.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten 3.A8 Bereik effectieve educatie vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 3.B3 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 3.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 Voorlichting met hulp van Team Alert 4.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers 	<ul style="list-style-type: none"> TeamAlert Rijscholen

				onder jonge automobilisten	
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> • 5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten • 5.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 6.A1 Handhaving op risicovolle wegen • 6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen • 6.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 	<ul style="list-style-type: none"> • 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> • 8.A1 Handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Voerendaal

4 Maatregelen

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

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

Projectgerelateerd

- 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	Kruising Putterweg - Retersbekerweg	Fiets en e-bike, snelheid in het verkeer	3.B1, 3.B2, 3.C1, 6.B1 en 6.B2	De Putterweg is een GOW 80 km/uur weg, waarbij de Retersbekerweg aansluit in een bocht. De snelheid op deze weg wordt overschreden, wat deze bocht en de aansluiting daarop nog risicovoller maakt. Ook is de inrichting van de kruising niet naar behoren en zijn er geen goede fietsoversteken. Daarnaast is in de bocht ook een klein gedeelte van het fietspad niet vrijliggend wat nog meer risico's met zich mee brengt voor fietsers. Op dit kruispunt hebben ook verschillende ongevallen plaatsgevonden, waarvan een met dodelijke afloop.	Het is wenselijk om de Putterweg af te waarden naar 60 km/uur. Ook is een volledige herinrichting van het kruispunt wenselijk. Ook is het dient de positie van de fietser versterkt te worden door de fietsoversteek te verbeteren. De kruising moet volledig worden heringericht.	€ 32.500,- voor kruisingsplateau afwaarderen n.t.b.	Monitoring snelheid Monitoring aantal ongevallen	Gemeente Voerendaal
Hoog	Heerlerweg	Fiets en e-bike	3.A1, 3.B1, 3.B2 en 3.C1	De Heerlerweg is een GOW 50 km/uur wat ook een belangrijke route is voor de naar het VO- en BO schoolgaande fietser. De weg heeft een erg smal profiel waardoor de fietsstrook te smal is. Ook liggen de parkeervakken achter de fietssuggestiestrook, waardoor er kruisend autoverkeer over de fietsstrook moet. Daarnaast zit er	Het profiel van de weg is te smal waardoor er geen ruimte is in het profiel om de positie van de fietser te versterken. Daarom is het wenselijk om een alternatieve route aan te leggen voor fietsers.	n.t.b.	Monitoring aantal ongevallen	Gemeente Voerendaal

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

				veel vrachtverkeer op deze route wat door de grote massa en snelheidsverschillen een risico is voor de fietsers i.v.m. het smalle profiel. Er hebben verschillende ongevallen plaatsgevonden met fietsers op deze weg.					
Hoog	Valkenburgerweg (bibeko)	Fiets en e-bike	3.A1, 3.B1, 3.B2 en 3.C1	De Valkenburgerweg is binnen de bebouwde kom een GOW 50 km/uur. Het is ook een belangrijke route voor de naar het VO- en BO schoolgaande fietser. De weg heeft een erg smal profiel waardoor de fietsstrook te smal is. Ook liggen de parkeervakken achter de fietssuggestiestrook, waardoor er kruisend autoverkeer over de fietsstrook moet. Daarnaast zit er veel vrachtverkeer op deze route wat door de grote massa en snelheidsverschillen een risico is voor de fietsers i.v.m. het smalle profiel.	Bij deze weg is er voldoende ruimte om de positie van de fietser te versterken. Daarom is het wenselijk om vrijliggende fietspaden aan te leggen.	€ 63.100,-	-	Monitoring aantal ongevallen	Gemeente Voerendaal
Middel	Hogeweg	50 km/u wegen, fiets en e-bike, snelheid in het verkeer	3.A1, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 6.B1 en 6.B2	Deze weg is (kruisend en/of in de langsrichting) onderdeel van de schoolroute naar de Cortemich Brede School Voerendaal. Tevens is het de gebiedsontsluitende weg naar de A76 en A79. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam en gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen en door de aanwezigheid van diverse voorzieningen in de omgeving zijn	Het is wenselijk de weg volledige te herinrichten aansluitend bij de DV-richtlijnen.	€ 100.960,-	-	Monitoring snelheid Monitoring aantal ongevallen	Gemeente Voerendaal

				er ook veel oversteekbewegingen. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen en zijn er niet voldoende oversteekvoorzieningen voor voetgangers en wordt er geparkeerd langs de rijbaan. Ook hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.					
Middel	Kerkstraat / Mingersborgerweg	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	2.B1 en 2.B2 en 2.C1	Er maakt veel landbouwverkeer gebruik van Mingersborgerweg / Kerkstraat door de kern Ubachsberg om van en naar de richting Simpelveld/Heerlen te rijden. De Kerkstraat heeft een relatief smal profiel en vormt tevens de fietsroute van en naar Simpelveld/Heerlen. De menging van dit verkeer maakt het een risicovolle locatie.	Om het landbouwverkeer van deze weg te halen is de aanleg van een nieuwe landbouwweg ten zuiden van Ubachsberg wenselijk. Aansluitend op het kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer.	n.t.b.	-	Monitoring aantal ongevallen	Provincie / Gemeente Voerendaal
Middel	Klimmenderstraat	50 km/u wegen, fiets en e-bike, snelheid in het verkeer	3.A1, 3.B1, 3.B2, 3.C1, 6.B1 en 6.B2	Deze weg is de verbindingsroute van Valkenburg naar Voerendaal/Heerlen. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam en gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen en door de aanwezigheid van diverse voorzieningen in de omgeving zijn er ook veel oversteekbewegingen. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen en	Volledige herinrichting is wenselijk. Verbreding van de fietsstroken, of vrijliggende fietspaden achter de parkeervakken door. Ook zijn meer oversteekvoorzieningen wenselijk.	€ 156.100,-	-	Monitoring snelheid Monitoring aantal ongevallen	Gemeente Voerendaal

Projectgerelateerd



				zijn er niet voldoende oversteek voorzieningen voor voetgangers en wordt er geparkeerd langs de rijbaan. Ook hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.				
Laag	Termaar, Straterweg en Mareheiweg	30 km/u wegen, fiets en e-bike, snelheid in het verkeer	3.B1, 3.B2, 3.C1, 6.B1 en 6.B2	<p>30 km/u wegen, fiets en e-bike, snelheid in het verkeer</p> <p>Deze drie aaneengesloten wegen zijn onderdeel van een schoolroute voor basis- en voortgezet onderwijs. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam verkeer gebruik maakt van deze wegen. De balans tussen vorm, functie en gebruik op deze wegen is niet goed. De wegen zijn voorzien van gesloten verharding en kennen lange rechtstanden zonder snelheid remmende maatregelen. Daarnaast is de weg erg breed. Het gevolg is dat de maximumsnelheid met regelmaat wordt overschreden met een V85 van ca 38 km/uur. In het verleden hebben er diverse ongevallen plaatsgevonden op deze wegen. Volgens het wegenbestand is de geldende maximumsnelheid van de Straterweg 60 km/uur, echter staat hier geen verandering van de snelheidslimiet aangeduid. De inrichting van de Straterweg gaat op een bepaald punt wel over van 30-naar 60 km/uur.</p>	Om het verkeer te remmen zijn verhoogde kruisingsvlakken wenselijk. De snelheidsremmende geparkeerde auto's staan nu vaak geparkeerd op het trottoir. Door deze te verhogen moeten de auto's op de weg staan en wordt de snelheid verminderd..	N.t.b.	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoring snelheid - Monitoring aantal ongevallen 	

Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Voerendaal

Voor het opstellen van effectieve verkeerseducatie maatregelen heeft de focus op een specifieke doelgroep de voorkeur. Aansluitend bij de risicothema's richten we ons met verkeerseducatie daarom vooral op fietsers en e-bikers, landbouwverkeer en jongere automobilisten. 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 Voerendaal, 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;
- Geïnteriseerd 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
50 km/u wegen	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen zijn 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 <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>
<p>Fiets en e-bike</p>	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente vier programma's uitgevoerd. De kwaliteit van een programma is heel goed en van een ander goed. De kwaliteit van een programma is onvoldoende en over de kwaliteit van het vierde programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Streetwise</u> (ANWB) • <u>Fotoframe</u> (Responsible Young Drivers) • <u>Split the Risk</u> (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een <u>fietsverlichtingscampagne</u> gedaan door ROVL in Limburg.</p> <p>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>
Landbouwverkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen zijn 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>
Jongere automobilisten (18 – 14 jaar)	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen zijn gewenst.</i></p> <p>Jonge beginnende bestuurders vormen een groter risico voor de verkeersveiligheid dan oudere leeftijdsgroepen. Risico's hangen samen met persoonlijke motieven, doelen en leefstijl. Denk aan de mate waarin jongeren geneigd zijn toe te geven aan groepsdruk, de behoefte aan spanning en sensatie, de houding ten opzichte van het gebruik van alcohol en drugs, de mate waarin zij bereid zijn om risico te nemen en de mate waarin zij impulsen onder controle hebben.</p> <p>Educatie voor deze doelgroep begint bij de rijopleiding. De <u>Rijopleiding In Stappen</u> (RIS) is daarbij een goed voorbeeld dat de gemeente zou kunnen promoten. De RIS is een moderne modulair opgebouwde rijopleiding voor het rijbewijs B waarin de nadruk ligt op hogere orde vaardigheden als verkeersinzicht, zelfinzicht en de afstemming van wat je kan op wat de situatie van je verlangt. De RIS is ongeveer even duur als een traditionele rijopleiding. Daarnaast is het begeleid rijden via 2toDrive een goede manier om een veilige rijstijl te ontwikkelen. De gemeente kan beide initiatieven promoten.</p> <p>Verder zijn er tweede fase projecten, voor jongeren die net het rijbewijs behaald hebben. Een voorbeeld is de praktijkdag <u>Drive Xperience</u>. Deze en soortgelijke projecten verlengen het leertraject van beginnende bestuurders. De Drive Xperience is gericht op verbetering van hogere orde vaardigheden als gevaarherkenning, inzicht in – en beheersing van – risico's en zelfreflectie. Een tweede voorbeeld van een programma voor jongere automobilisten is <u>Trials</u> van Trials Uitvoering.</p> <p>Het thema rijden onder invloed is relevant voor deze doelgroep, en komt tijdens (eerste en tweede fase) opleiding aan bod. Er zijn ook interventies die zich specifiek hierop richten. Deze vinden vaak plaats op evenementen. Het aanbod is vrij groot. Enkele voorbeelden van geschikte interventies zijn <u>Witte Waas</u> van TeamAlert en <u>3D Tripping Car</u> van Responsible Young Drivers.</p> <p>Voor deze doelgroep is ook het thema afleiding in het verkeer relevant. Een voorlichtingsproject dat zich richt op het gebruik van smartphones tijdens het rijden is <u>GO MONO</u> van TeamAlert. In Limburg wordt de <u>MONO-campagne</u> ook uitgevoerd door het ROVL.</p>

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

4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid vraagt om een integrale aanpak. Eén van de middelen die ingezet kan worden is gedragsbeïnvloeding door middel van educatie en voorlichting. In deze paragraaf

beschrijven we hoe het advies voor de aanvullende verkeerseducatiemaatregelen voor de gemeente Voerendaal 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 Voerendaal 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 Voerendaal 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 'Verkeersquiz basis' en 'Verkeersquiz speciaal onderwijs' van VVN, 'Cursus peuterspeelzalen, jongleren in verkeer', uitgevoerd door Two Move, en 'Paolo de Zebratemmer' dat wordt uitgevoerd door Lou Schurer.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €* in €*	Kwaliteit
1: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: Fiets en e-bike	Verkeersquiz speciaal onderwijs – VVN	€72	0
	Verkeersquiz basis – VVN	€351	-
	Cursus peuterspeelzalen, jongleren in verkeer – Two Move	€298	++
	Paolo de Zebratemmer – Lou Schurer	€2.800	+
3: Landbouwverkeer	Geen specifieke projecten	0	0
4: Jongere automobilisten (18 – 14 jaar)	Geen specifieke projecten	0	0
5: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
6: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0

8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0
------------------------	---------------------------	---	---

*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 Voerendaal.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

*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 Voerendaal.

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €* €	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12- 16(VO)	16- 25	25- 60	>60				
Verkeersquiz speciaal onderwijs	VVN		x	x				€72	Nee	Nee	-
Verkeersbrigadiers	VVN		x					€563	Nee	Nee	-
Verkeersquiz basis	VVN		x					€351	Ja	Ja	34
Cursus peuterspeelzalen, jongeren in verkeer	Two Move	x						€298	Ja	Ja	46
Paolo de Zebratemmer	Lou Schurer		x					€2.800	Ja	Ja	43
Senioren opfriscursus	VVN						x	€1.400	Ja	Ja	39