

# RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Roermond

Referentie: BH7765MIRP2111301343

Status: Definitief/00

Datum: 15 maart 2022



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: 15 maart 2022  
Projectnaam: SPV Roermond  
Projectnummer: BH7765  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 21-12-2021

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 15-03-2022

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 Roermond</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 Roermond</b>	<b>13</b>
4.1.1 Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	16

## 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 Roermond opgesteld.

## 1 Inleiding

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

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

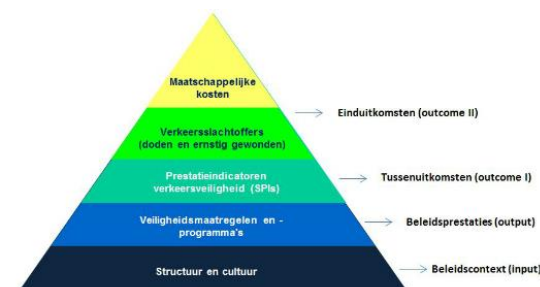
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Roermond naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fietsers en e-bike, Jonge brom- en snorfietsers
- Heterogeniteit in het verkeer:
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30, 50 en 60 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.

## Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per

risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
<b>Verkeerssysteem</b>	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig.</li> <li>1.A2 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers indien mogelijk.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen</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>VVN</li> <li>Fietsers bond</li> <li>Dorpsraden</li> <li>Politie</li> </ul>
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Jaarlijks snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt)</li> <li>2.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>2.A3 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>2.A4 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> <li>2.A5 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen</li> <li>2.B2 Een toename van veilige kruispunten op 50 km/u wegen</li> <li>Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN, fietsers bond, dorpsraden</li> </ul>
<b>Risicogroepen en -modaliteiten</b>	Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken</li> <li>3.A2 Educatie helmplicht</li> <li>3.A3 Snelheidscampagnes</li> <li>3.A4 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmдрacht, positie op de weg)</li> <li>3.A5 Controle op technische voorschriften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 Betere scheiding brommers en fietsen</li> <li>3.B2 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan</li> <li>3.B3 Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag</li> <li>3.B4 Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Volledig gescheiden hoofdnet fiets.</li> <li>4.A2 Fietsplan beleidsplan actieve mobiliteit.</li> <li>4.A3 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>4.A4 Educatie ouderen op e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur en kruisingen.</li> <li>4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> <li>4.B3 Veiliger fietsen door ouderen en 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, scholen, VVN</li> </ul>



## Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.A5 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• 4.A6 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer in verblijfsgebieden</li> <li>• 4.A7 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom</li> </ul>		
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 5.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.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>• 5.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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• 6.A3 Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de V85 met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, politie</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>•</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.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>• 7.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>• 8.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.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 Roermond

## 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

## Projectgerelateerd

- 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>).
- 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	Minderbroederssingel	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	Verbeteren veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers	De Minderbroederssingel is een gebiedsontsluitingsweg van 50km/u langs het centrum van Roermond. Het is een drukke weg met veel gemengd verkeer en ook is er aanwezigheid van een BO- en VO-route, en daardoor kwetsbare verkeersdeelnemers. Voor een groot deel is er geen vrijliggend fietspad en waar fietsers zijn aangewezen op een smalle fietsstrook. Ook wordt er geparkeerd langs de fietsstrook, wat een risico vormt met in/uitvoegen verkeer en wordt er te hard gereden met een S85 variërend van 50-55 km/u. Er zijn meerdere ongelukken gebeurd om deze weg, waarvan enkele met letsel en kwetsbare verkeersdeelnemers.	Volledig herinrichten van de weg door het aanpassen van het wegprofiel en het realiseren van een vrijliggend fietspad buiten de parkeervakken om, alsook het creëren van veilige oversteekvoorzieningen.	Registratie ongevallen, snelheid metingen	€ 75.720,-	Gemeente Roermond

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

## Projectgerelateerd

Hoog	Fietspad Noorderplas bij De Weerd	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fiets en voetgangers	Verbeteren van de veiligheid voor de fietsers en voetgangers	De toegangswegen naar de Noorderplas hebben een snelheidslimiet van 60km/u en worden in de zomer en lente veel gebruikt door kwetsbare verkeersdeelnemers. De fietsstrook is dan echter vaak geblokkeerd door geparkeerde auto's waardoor fietsers en voetgangers op de rijbaan zijn aangewezen, wat zorgt voor gevaarlijke situaties. Ook wordt hier te hard gereden met een S85 tussen de 60 en 65 en zijn er enkele ongelukken gebeurd met kwetsbare verkeersdeelnemers.	Aan één zijde realiseren van een vrijliggend tweerichtingen fietspad, waardoor voetgangers en fietsers veilig bij hun bestemming komen. Daarnaast kan ook verhinderd worden dat men hier parkeert via parkeerverboden. Ook een optie is het realiseren van snelheidsremmende maatregelen bij de lange rechtstanden.	Registratie ongevallen, snelheid metingen, Stadstoezicht	€ 157.750,-	Gemeente Roermond
Hoog	Rotonde Donderbergerweg-Oranjelaan	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers	Verbeteren van de veiligheid fietsers (nr. 1 ongevallen locatie in Rmd)	De rotonde op de kruising tussen de Donderbergerweg en de Oranjelaan ligt in een druk 50km/u gebied die veel gebruikt wordt door kwetsbare verkeersdeelnemers doordat er een BO- en een VO-route loopt. Aan één zijde van de rotonde (op de VO-route) is een dubbel voorrangfietspad aanwezig. Fietsers worden regelmatig over het hoofd gezien. Er wordt te hard gereden met een S85 van tussen de 50 en 55 km/u en ook zijn er veel ongelukken gebeurd met kwetsbare verkeersdeelnemers de afgelopen jaren.	Herinrichting van de rotonde, o.a. door de fietspaden en fietsoversteken op de rotonde zelf te realiseren volgens de de ontwerpen van het CROW, om zo de detectie van fietsers te verbeteren en ongevallen te voorkomen.	Registratie ongevallen	€ 376.400,-	Gemeente Roermond

## Projectgerelateerd

Hoog	Venloseweg	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers	Verbeteren veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers	De Venloseweg is een weg van 50km/u die veel gebruikt wordt door kwetsbare verkeersdeelnemers. Er is aanwezigheid van een BO- en VO-route. Het is een smalle weg waar een smalle fietsstrook vlak langs de rijbaan ligt, en waar parkeervakken aan de buitenkant van de fietsstrook liggen wat zorgt voor risicovol in/uitvoegend verkeer. Er wordt te hard gereden op de Venlose weg, met een S85 van 50-55 km/u, en er zijn meerdere ongelukken gebeurd waarvan enkele met kwetsbare verkeersdeelnemers.	Afwaarderen van de weg naar 30km/u en herinrichten door het realiseren van brede fietsstroken en snelheidsremmende maatregelen zoals plateau's op de kruisingen, om de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren.	Registratie ongevallen, snelheid metingen	€ 373.500,-	Gemeente Roermond
Hoog	Schepersweg	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fiets en e-bike, 50 km/u wegen,	Verbeteren veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers	De Schepersweg is een 50km/u gebiedsontsluitingsweg vanaf de autoweg en door een industrieterrein waar geen fiets en voetgangersvoorzieningen aanwezig zijn waardoor deze kwetsbare verkeersdeelnemers zijn aangewezen op de rijbaan. Ook is hier aanwezigheid van een BO-route. Er wordt te hard gereden met een S85 die varieert tussen 55 en 60 km/u en er zijn verschillende ongelukken gebeurd de afgelopen jaren.	Volledig herinrichten van de Schepersweg door het afwaarderen van de maximumsnelheid naar 30km/u en het realiseren van snelheidsremmende maatregelen zoals plateau's op de kruisingen, alsook een brede fietsstrook en een separaat voetpad om de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te verhogen	Snelheid metingen, ongevallen registratie	€ 373.500,-	Gemeente Roermond

## Projectgerelateerd

Hoog	Bosstraat (Swalmen)	30 km/u wegen, Kwetsbare verkeersdeelnemers, fiets en e-bike	Verbeteren veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers, terugdringen hoge snelheid	De Bosstraat in Swalmen is een brede 30km/u weg van 7 meter en een doorgaande fietsroute door de aanwezigheid van zowel een BO- als VO-route. Op het grootste deel van deze weg zijn enkel smalle fietssuggestiestroken aan de zijkant van de rijbaan aanwezig en liggen de parkeervakken langs deze fietsstrook wat zorgt voor risicovol in/uitvoegend verkeer. Er wordt ook te hard gereden en er zijn enkele ongelukken gebeurd de laatste jaren.	Herinrichten van de weg door het versmallen van de rijbaan en het verbreden van de fietssuggestiestroken, alsook het aanbrengen van parkeerplaatsen aan de binnenzijde van de fietsstrook. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen op de lange rechtstanden.	Snelheid metingen, ongevallen registratie	€ 27.900,- en € 287.100,-	Gemeente Roermond
Middel	Heidebaan trottoir (100mtr)	30 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers	Verbeteren veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers	De Heidebaan is een 30km/u weg op het gedeelte BiBeKo waar aanwezigheid is van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- en een VO-route. Er zijn geen fietsstroken aanwezig en veelal ook geen trottoir waardoor voetgangers op sommige plaatsen op de rijbaan zijn aangewezen (voornamelijk vanaf de kruising met de Olieberg). Ook wordt er op dit gedeelte te hard gereden en zijn er enkele ongelukken gebeurd de afgelopen jaren.	Realiseren van een trottoir om de veiligheid van voetgangers te verbeteren en zo snelheidsreducties te bewerkstelligen.	Registratie ongevallen, snelheid metingen	n.t.b.	Gemeente Roermond
Hoog	Verkeerseducatie brommers	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Verbeteren van rijniveau jonge en	Risico in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en beperkte	Voorlichting kan betekenen dat jonge verkeersdeelnemers	Registratie ongevallen	N.t.b.	Gemeente Roermond

## Projectgerelateerd

		brom- en snorfietsers	kwetsbare verkeersdeelnemers	gevaar inschatting. Jonge bestuurders hebben te maken met groepsdruk.	zich nu en later beter aan de verkeersregels gaan houden.			
Middel	Fietsuggestiestroken Industriewegen	Kwetsbare verkeersdeelnemers, fiets en e-bike	Verbeteren veiligheid kwetsbare verkeersdeelnemers, terugdringen hoge snelheid	Wegen op industrieterreinen zijn gemaakt voor groot vrachtverkeer. Hierdoor ligt de snelheid vaak hoger en is dit een potentieel gevaar voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	Realiseren van fietsuggestiestroken bij wegen op industrieterreinen en zo de rijbaan te versmallen en een plek te geven aan aan kwetsbare verkeersdeelnemers.	Registratie ongevallen	N.t.b. € 130.500,- per 1000 meter	Gemeente Roermond
Middel	Charles Ruysstraat	30 km/h wegen,	Snelheid verminderen	De Charles Ruysstraat is een 30km/u weg die geregeld wordt gebruikt als sluiproute tussen de wijken. Ook is er aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers via een BO- en VO-route. Er is geen fietsuggestiestrook en het ontbreekt op enkele plaatsen aan kruispuntplateau's. Ook wordt er te hard gereden, veelal door sluihverkeer, en zijn er enkele ongelukken gebeurd.	Realiseren van kruispuntplateau's om snelheid van autoverkeer te remmen en veiligere situaties op kruispunten te creëren. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen op de lange rechtstanden.	Registratie ongevallen, snelheid registratie	€ 13.500,-	Gemeente Roermond
Middel	Oversteek Charles Ruysstraat- Bredeweg	50 km/u wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers	Oversteekbaarheid vergroten en terugdringen snelheid	De kruising tussen de Charles Ruysstraat en de Bredeweg is moeilijk oversteekbaar doordat er van beide kanten veel verkeer komt, wat de oversteekbaarheid van fietsers bemoeilijkt. Er is veel aanwezigheid van kwetsbare	Realiseren van middengeleiders op de kruising om de oversteekbaarheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren en deze in twee keer te laten	Registratie ongevallen, snelheid metingen	€ 46.500,-	Gemeente Roermond

## Projectgerelateerd



gemeente **Roermond**

			verkeersdeelnemers via een BO- en VO-route. Ook wordt er te hard gereden op de Bredeweg met een S85 van 50-55 km/u en zijn er op deze kruising meerdere ongelukken gebeurd.	oversteken, en zo de veiligheid te verbeteren.			
--	--	--	---	--	--	--	--

## Bijlage A: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Roermond

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

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Roermond, 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;
- Geïventariseerd 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 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"> <li>• <a href="#">Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek</a> (VVN)</li> <li>• <a href="#">Blind spot</a> (Traffic Skills)</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 <a href="#">snelheidscampagnes</a> 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 181="" 940="" 954"="" 99="" data-label="Page-Footer" href="https://jullie-&lt;/a&gt;&lt;/p&gt; &lt;/td&gt; &lt;/tr&gt; &lt;/tbody&gt; &lt;/table&gt; &lt;/div&gt; &lt;div data-bbox=">15 maart 2022</a></p>



	<p><a href="#">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>
50 km/u 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><i>Zie 30 km/u wegen</i></p>
Fiets en e-bike	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. Van de programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn er twee van heel goede kwaliteit en een van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i></p> <p>In het programma <u>Go Safe zonder afleiding VR</u> van Go Safe ervaren leerlingen van basis- en voorgezet onderwijs (10-14 jaar) via een VR-bril dat het gebruik van een smartphone op de fiets kan leiden tot ernstige ongelukken. Een ander programma over fiets voor de doelgroep 12 – 14 jaar is <u>Op de fiets? Even niets ...</u> van VVN. Het programma <u>Op de fiets? Even niets...</u> is een online lesprogramma van Veilig Verkeer Nederland waarin leerlingen zich actief bezig houden met het onderwerp afleiding door mobieltjes op de fiets. Het programma is bedoeld voor de bovenbouw van de basisschool en de eerste klas van het voortgezet onderwijs.</p> <p>Andere programma's die kunnen worden ingezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>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</p>

	<p>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>
16-17 jarige op de snor- bromfiets	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Er zijn programma's die zich specifiek op de doelgroep snor- en bromfietsers richten voorbeelden daarvan zijn het project '<u>50CCSCOOTERSCHOOLEVENTS</u>' van ZAT Projectenbureau en de training '<u>Risico bromfiets</u>' van de KNMV. Beide programma's zijn terug te vinden in de Toolkit PVE.</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"> <li>• <u>Witte Waas (TeamAlert)</u></li> <li>• <u>3D Tripping Car (Responsbile Young Drivers)</u></li> <li>• <u>BOB (VVN, TeamAlert, RYD)</u> → De <u>BOB-campagne</u> wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL.</li> <li>• <u>Go Safe zonder invloed (Go Safe)</u></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 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i></p>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema 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>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 (VVN)</u></li> <li>• <u>3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers)</u></li> </ul> <p>Ook in de educatieprogramma's voor oudere (e-)fietsers zou afleiding nadrukkelijk aandacht moeten krijgen. Daarnaast verdient het ook hier</p>

	aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (denk aan de MONO campagne). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.
Verkeersovertreders	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i></p> <p>Voor de aanpak van verkeersovertreders kan worden aangesloten bij de landelijke aanpak van bestuurders die opvallen door ernstige overtredingen in het kader van de zogenaamde Vorderingsprocedure. Deze procedure wordt uitgevoerd door het CBR en als onderdeel daarvan kunnen bestuurders worden verwezen naar educatieve maatregelen, zoals de <u>Educatieve Maatregel Gedrag (EMG)</u>.</p>

#### 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 Roermond 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 Roermond 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 Roermond 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 'Paolo de Zebratemmer' van ZAT Projectbureau. Een programma dat bij de risicothema's Rijden onder invloed en Afleiding in het verkeer hoort, is de 'Inzet Promoteam van VVN. Er worden verder geen programma's uitgevoerd die zich richten op de andere risicothema's die uit de analyse voor de gemeente Roermond gekomen zijn.

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

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Scholen zijn weer begonnen – VVN	€2.000,00	0
2: 50 km/u wegen	Scholen zijn weer begonnen – VVN	€2.000,00	0
3: Fiets en e-bike	Streetwise – ANWB	€4.000,00	++
	Verkeersexamen – VVN	€2.000,00	0
	Fietsverlichtingsactie – VVN	€1.813,00	0
	Veilig schoolomgeving – VVN	€1.500,00	0
	Verkeerstuin – Stichting de Fabriek	€3.475,00	-
	Paolo de Zebratemmer – ZAT Projectbureau	€3.000,00	+
	Op de fiets even niets – VVN	€1.113,00	++
4: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets	Geen specifieke projecten	0	0
5: Rijden onder invloed	Inzet promoteam – VVN	€560,00	0
6: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: Afleiding in het verkeer	Inzet promoteam – VVN	€560,00	0
8: Verkeersovertreders	Geen specifieke projecten	0	0

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

### Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep						Bereik in €*	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60				
Scholen zijn weer begonnen	VVN	x	x	x	x	x	x	€2.000,00	Nee	Nee	-
Streetwise	ANWB		x					€4.000,00 (10 scholen)	Ja	Ja	46
Verkeersexamen	VVN		x					€2.000,00	Ja	Nee	-

## Projectgerelateerd

								(5 scholen)			
Fietsverlichtingsactie	VVN	x	x	x	x	x	x	€1.813,00 (5 scholen)	Nee	Nee	-
Opfriscursus voor ouderen	VVN						x	€650,00	Ja	Ja	39
Veilige schoolomgeving	VVN		x					€1.500,00	Nee	Nee	-
Inzet promoteam	VVN		x	x	x	x	x	€560,00	Nee	Nee	-
Opleiden verkeersbrigadiers	VVN		x					€1.250,00	Nee	Nee	-
Verkeerstuin	Stichting de Fabriek		x	x				€3.475,00 (10 scholen)	Ja	Ja	30
Paolo de Zebratemmer	ZAT Projectbureau	x						€3.000,00 (12x)	Ja	Ja	43
Op de fiets even niets	VVN		x	x				€1.113,00 (7 scholen)	Ja	Ja	48

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