

Risicoanalyse Beekdaelen

Inhoudsopgave

Disclaimer	4
Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente	4
Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's	5
Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht	5
Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente	6
Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Beekdaelen	7
De 9 thema's van het SPV	7
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)	8
Aanvullende risicothema's	8
Detailering risicothema's	10
Risicothema 1: 30 km/u wegen	10
Risicothema 2: 50 km/u wegen	13
Risicothema 3: Fiets en oudere fietsers	15
Risicothema 4: Bromfiets	19
Risicothema 5: Rijden onder invloed	21
Risicothema 6: Snelheid in het verkeer	23
Risicothema 7: Afleiding in het verkeer	24
Risicothema 8: Verkeersovertreders	25
Overige aandachtspunten	26
Risicoanalyses	27
Inleiding	27
Toepassing van de SPV viewer	27
Risicolocaties	28
Uitvoeringsagenda	30
Inleiding	30
Education	32
Engineering	33
Enforcement	35
Uitvoeringsprogramma	36
Disclaimer	36
Inleiding	36
De prioritaire risicothema's van de gemeente Beekdaelen	36
Doelen	36
Maatregelen	39
BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	50

Visie op 'risico' in het verkeerssysteem	50
BIJLAGE 2: Bronnenoverzicht	52
BIJLAGE 3: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Beekdaelen	53
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	55

Disclaimer

Doel en status van dit iReport

Het ministerie heeft in het SPV de eerste jaren van de looptijd aangemerkt als periode om te leren werken met de risicogestuurde aanpak. Het (leren) werken conform de risicogestuurde aanpak omvat het nemen van enkele stappen: het maken van risicoanalyses, bepalen van risicolocaties, het opstellen van uitvoeringsagenda's passend bij de risicoanalyse en het opzetten van uitvoeringsprogramma's. Om gemeenten kennis te laten maken met de risicogestuurde aanpak is Royal HaskoningDHV gevraagd om de gemeenten mee te nemen in het maken van de risicoanalyse, bepalen van risicolocaties en het opstellen van uitvoeringsagenda's. Dit iReport bevat het resultaat van dit proces.

Omdat dit onderdeel is van het leertraject betreft het een document met ambtelijke status. Het laat zien wat in lijn met het SPV wordt verwacht in de manier waarop we in de toekomst omgaan met verkeersveiligheid. Het opgeleverde rapport is daarom geen uitputtend document maar is een eerste basis die het risicoanalyse proces toont en wat conform het SPV periodiek dient te worden geactualiseerd. De geïdentificeerde risicolocaties zijn ook niet de enige risicolocaties in de gemeente maar zijn risicolocaties die mede illustreren op welke wijze risicogestuurd deze locaties kunnen worden bepaald. Deze locaties zullen periodiek, door veranderingen in het systeem en beschikbaarheid van nieuwe data, dienen te worden herijkt. Zo werken we samen naar nul verkeersdoden.

Na oplevering van dit rapport krijgt de risicogestuurde aanpak ook een bestuurlijke plek in de verkeersveiligheidsaanpak. De basis daarvoor is gelegd met dit rapport, het is aan gemeenten om voortbordurend op de structuur van het SPV daar in de toekomst, door inzet van lokale data, kennis en ervaringen, een bestuurlijke vertaalslag in te maken.

Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevals cijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties en gedragingen in het verkeerssysteem (de **risicoanalyse**). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevals cijfers te verlagen). Dit gaan we doen door het opstellen van een integrale maatregelpakketten waarbij infrastructurele en gedragsbeïnvloedingsmaatregelen op elkaar zijn afgestemd (de driehoek mens, weg, voertuig in balans). En met duidelijke rollen voor de verschillende betrokken partijen, overheden en wegbeheerders (Rijk, provincie, regio en gemeente), maatschappelijke en overige partners. Via het opstellen van deze maatregelpakketten (**uitvoeringsagenda**) volgt dan het daadwerkelijk programmeren van de maatregelen in een **uitvoeringsprogramma** verkeersveiligheid, dat op elk niveau ook zo goed mogelijk aansluit bij breder mobiliteits- en maatschappelijk beleid.

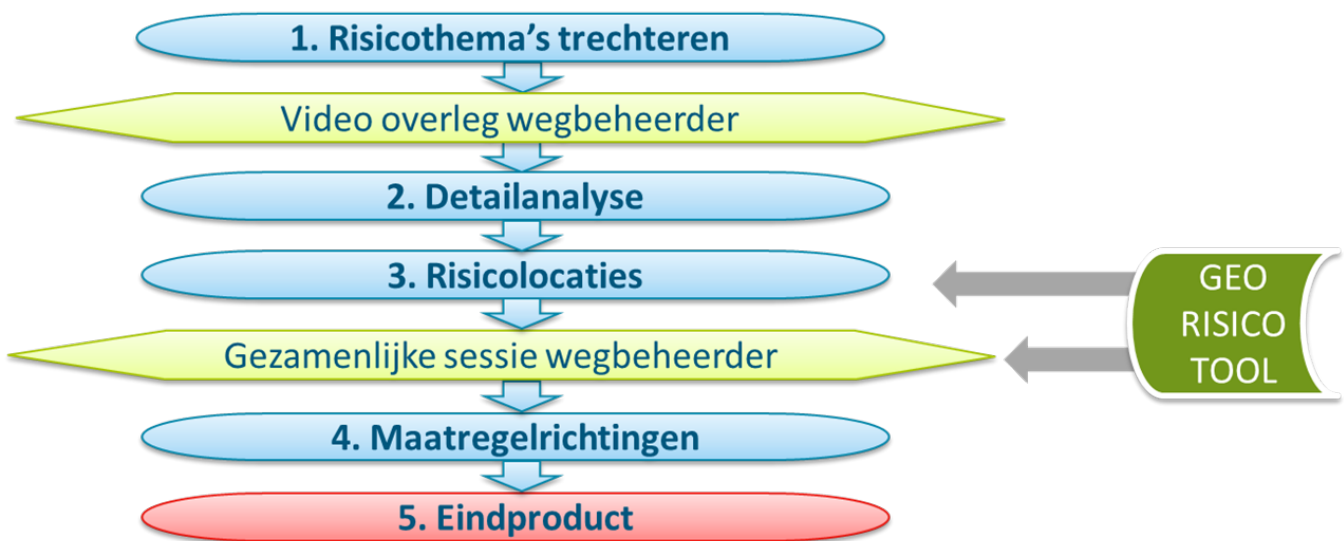
Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk in Beekdaelen. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Beekdaelen.

Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

Limburg heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie, regio's en gemeenten zijn dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Het startsignaal hiervoor was de SPV-roadshow op 30 oktober 2019. In het SPV staan de meest opvallende risicothema's van het SPV die landelijk spelen. Niet alle landelijke risico's spelen ook in elke regio of gemeente. Daarom is het van belang dat zowel de provincie als elke regio en gemeente een eigen risicoanalyse uitvoert om de voor hen relevante risicothema's te benoemen en zo ook op regionale en lokale schaal een effectieve verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen.

Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht

Een goede risicoanalyse en een weloverwogen keuze voor maatregelen vraagt om een combinatie van relevante beschikbare data en kennis van de lokale ontwikkelingen en situatie. In het proces van analyse en het benoemen van de maatregelen, zijn deze beide aspecten goed vertegenwoordigd en afgestemd, zoals weergegeven in het onderstaande stroomschema (figuur 1). Het vertrekpunt is een trechtering van alle SPV-risicothema's naar de voor de gemeente meest prioritaire risicothema's¹ uit het SPV (**stap 1**). Deze trechtering is gebaseerd op basisgegevens met data die al vanuit eerdere fases beschikbaar was (Verkeersveiligheidsmonitor, Risicokompas), aangevuld met specifiekere data² die nodig is voor de verdiepende analyse. Vervolgens wordt voor de prioritaire risicothema's een detailanalyse uitgevoerd (**stap 2**). Daarin worden de risicothema's nader onderzocht en waar mogelijk nauwkeuriger gespecificeerd in risicogroepen of -situaties. Ook leidt deze stap tot een beter inzicht in de nog ontbrekende informatie. Na een overlegmoment met de gemeente wordt inzichtelijk gemaakt waar de risicolocaties voor de risicogroepen of -situaties zijn (**stap 3**). Na wederom een overlegmoment worden deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen in de vorm van een uitvoeringsagenda (**stap 4**). Tot slot wordt het eindproduct opgeleverd (**stap 5**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan

1 Zie de bijlage 1 voor een nadere toelichting op het begrip 'risico'.

2 Volgens het Data-inventarisatie Stappenplan Risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV.

Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente

Dit document geeft een stapsgewijze weergave van het traject om de 9 hoofdthema's (zie het volgende hoofdstuk) van het SPV een specifieke invulling voor de gemeente te geven. Als vertrekpunt beginnen we met de samenvatting van de prioritaire thema's uit het voortraject, de gemeentenotities die zijn ontwikkeld in het kader van de verkeersveiligheidsmonitor, in [hoofdstuk 2](#). Omdat er ten opzichte van 2019 nieuwe data en inzichten beschikbaar zijn, voeren we in hoofdstuk 2 ook een analyse uit op de 9 SPV thema's (met de beschikbare gegevens op dit moment.). Zo weten we zeker dat de meest relevante thema's meegenomen worden naar de volgende stap. Dat is de detailanalyse, die wordt uitgewerkt in [hoofdstuk 3](#). Risicothema's, -groepen en -situaties worden in detail bekeken en er wordt vastgesteld, in overleg met de gemeente, welke aspecten het meest relevant zijn om in de verdere locatiegerichte analysestap mee te nemen. Dit locatiegerichte deel wordt beschreven in [hoofdstuk 4](#). Het analysewerk daarvoor is gedaan met de SPV-viewer (Geo Risico tool) in GIS¹. Hiermee zijn locaties (trajecten, gebieden) in beeld gebracht waar de risico's met name zitten, en verschillende risico-aspecten elkaar versterken, door verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. In een sessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen en is de ruimte geboden voor locatie specifieke kennis. Op basis van de locatie analyse van de detailrisico's zijn vervolgens maatregelrichtingen opgesteld ten behoeve van de uitvoeringsagenda. Deze zijn in [hoofdstuk 5](#) weergegeven, en ook weer gekoppeld aan de 9 risico- en maatregelthema's van het SPV. In [hoofdstuk 6](#) wordt het vervoltraject omtrent het SPV beschreven.

¹ Speciaal voor dit doel door RHDHV ontwikkelde ArcGIS online applicatie waarin gegevens gelaagd op de gemeentekaart worden weergegeven.

Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Beekdaelen

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Beekdaelen het meest relevant zijn voor de verdere detailanalyse. Die plaatsen we in het kader van de 9 beleidsthema's die het SPV hanteert. Deze worden eerst in algemene zin toegelicht. Vervolgens maken we de koppeling met de subthema's die voor de gemeente Beekdaelen als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject¹. Vervolgens toetsen we of er aan deze set nog risicothema's toegevoegd moeten worden op basis van nieuw beschikbare data en inzichten.

De 9 thema's van het SPV

Het SPV 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een Nationale gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's, welke zijn uitgewerkt in onderstaande tabel.

Nr.	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Tabel 1: Risicothema's van het SPV

De eerste drie beleidsthema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig en zijn generiek van aard. Deze vormen de basis voor effectief beleid. Thema's 4 en 5 hebben betrekking op specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers). De laatste vier hebben te maken met de risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

De beleidsthema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen), modaliteiten ((gemotoriseerde) tweewielers), of categorieën komen in meerdere thema's terug.

¹ Rndom de SPV-bijeenkomst van 30 oktober 2019 is door Royal HaskoningDHV en Hastig een notitie gemaakt voor elke gemeente waarin de meest prioritaire risicothema's zijn bepaald op basis van een analyse met de Verkeersveiligheidsmonitor (RHDHV) en het Risicokompas (Hastig)

Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Beekdaelen. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de www.verkeersveiligheidsmonitor.nl en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies m.b.t. de thema's zijn weergegeven in hoofdlijnen in de onderstaande tabel.

Driehoek Geprioriteerde risicothema's uit de gemeente notitie	
Mens	Volwassenen (25 t/m 39 jaar): hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers.
Voertuig	Personenauto: beginnende automobilisten hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Het aantal personenauto's zal de komende jaren naar verwachting toenemen.
Weg	<ul style="list-style-type: none">• Op 50 km/u wegen valt het grootste aantal slachtoffers• Het risicocijfer is het hoogst op 30 km/u wegen.

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

Deze onderwerpen zijn als volgt te koppelen aan de SPV thema's:

1. Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
2. Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen (zie bijlage 2) met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst op basis van expert judgement uit dat de jongere automobilist (18-24 jaar) geen direct risicothema in de gemeente Beekdaelen is, echter betreft dit wel een aandachtspunt. De 30 km/u wegen zijn zowel een risico qua infrastructuur als het gedrag (de snelheid) van de weggebruikers, de 50 km/u wegen enkel qua infrastructuur en het gedrag (de gereden snelheid) betreft een aandachtspunt. De volwassenen zoals genoemd in de notitie uit het voortraject betreffen geen direct thema binnen het SPV. Aanpak van deze doelgroep vindt plaats door aanpak van de andere risicothema's waaronder zij vallen.

Aanvullende risicothema's

De bovenstaande onderwerpen zijn benoemd op basis van destijds beschikbare, openbare, informatie. Door nieuw beschikbare, en meer gemeente specifieke, informatie te betrekken, checken we of er sprake is van aanvullende relevante risicothema's vanuit de 9 SPV risico(sub)thema's. In bijlage 2 is aangegeven welke gegevens daarvoor zijn gebruikt. Deze check doen we door een toets op de mate waarin ze in absolute zin¹ een groot risico vormen voor de gemeente (zie hoofdstuk 3 voor de uitwerking daarvan). Deze toetsing leidt tot de volgende aanvullende relevante risicothema's:

1. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets, bromfiets
2. Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser
3. Rijden onder invloed
4. Afleiding in het verkeer
5. Verkeersovertreders

In *hoofdstuk 3* wordt voor de samengestelde set van risicothema's verder toegelicht waarom en voor welke aspecten deze thema's als risico aangemerkt worden en hoe dit risico zich dan uit in de gemeente.

¹ Hiermee wordt bijvoorbeeld het volgende bedoeld: het aandeel brommobielen (kwetsbare verkeersdeelnemer) in een gemeente is slechts 0.15% van het totale voertuigenpark. Dat maakt het thema in absolute zin een zeer klein risico. Een verdere verdiepende analyse is niet noodzakelijk omdat we, als onderdeel van het SPV, vooral daar investeren waar de winst voor verkeersveiligheid het grootst is.

In *hoofdstuk 4* wordt vervolgens voor de belangrijkste thema's aangegeven waar verschillende aspecten die met de risico's samenhangen elkaar versterken. Hoe deze via 'overlappende lagen' op de gemeentekaart kunnen worden benoemd (benoemen van risicolocaties, -trajecten of -gebieden op de gemeentekaart), resulterend in een overzicht van de belangrijkste risicolocaties.

Detaillering risicothema's

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich op de risicothema's die in het vorige hoofdstuk zijn benoemd:

Beleids thema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fiets en bromfiets
Onervaren verkeersdeelnemers	Oudere fietser
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 3: Risicothema's gemeente Beekdaelen

In de navolgende paragrafen is per risicothema uitgewerkt waarom, voor welke aspecten en globaal op welke locaties deze thema's als risico aangemerkt worden in de gemeente Beekdaelen. Hieruit kan blijken dat het ene thema een hogere relevantie heeft dan een ander. De resultaten van deze stap zijn besproken met de wegbeheerder. De detailanalyse per risicothema is elke keer opgebouwd conform het proces 'stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV'. Dit proces omvat de volgende stappen:

1. Cultuur en structuur: hebben we veel of weinig van een bepaald thema in onze gemeente (bijv. 50 km/u wegen, ouderen of personenauto's) en kunnen we iets zeggen over een groei of daling in de komende jaren? Dit omvat ook de voertuigprestatie: wordt er veel of weinig gereden op, in of door een bepaald risicothema?
2. Weginrichting: hoe is de balans tussen vormgeving, functie en gebruik op wegen die relevant zijn voor het risicothema? Welke routes worden gereden?
3. Gedrag: hoe gedraagt men zich omtrent het risicothema?
4. Ongevallen: hoe komt het risicothema terug in de ongevallenstatistieken?

Bij enkele risicothema's is niet voor elke stap uit het stappenplan informatie beschikbaar, deze stap is er dan tussenuit gelaten. In de analyse is daarnaast voor verschillende informatiebronnen een vergelijking gemaakt met vergelijkbare gemeenten. Dit is gedaan om data in het juiste perspectief te zetten en zo te kunnen bepalen of een waarde relatief 'hoog' of 'laag' is.

Risicothema 1: 30 km/u wegen

De combinatie van de beperkte inrichting van de 30 km/u wegen, de gereden snelheid, het risicocijfer en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 30 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Beekdaelen.

Het aandeel 30 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen is 36% en ligt daarmee lager dan het aandeel in Voerendaal (42%) en Beek (48%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 30 km/u wegen in Beekdaelen zijn 24 (CBS) buurten op 9 criteria in de vormtoets gescoord. De 30 km/u wegen scoren hierbij op buurtniveau gemiddeld net een voldoende: 5,1 van de 9 punten (<5 = onvoldoende, 5-7 = voldoende en >7 = goed).

Het feit dat dit puntenaantal niet hoger ligt wordt voornamelijk veroorzaakt door de aanwezigheid van (vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) ongewenste gesloten verharding en dus het ontbreken van klinkers, het ontbreken van snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen, een ongeloofwaardig snelheidslimiet en het niet accepteren van de snelheidslimiet. Daarnaast geldt dat een (vanuit verkeersveiligheidsoogpunt) correct geregelde voorrang op zijstraten met bv. een punaise op meerdere wegen ontbreekt. Uit deze punten blijkt dat er nog ruimte voor verbetering is qua inrichting volgens Duurzaam Veilig.

Van de 24 buurten scoren 15 buurten een lager cijfer dan het gemiddelde in de vormtoets, waarbij de 30 km/u wegen in deze buurten zich kenmerken door de beperkingen als bovenstaand genoemd. Deze buurten hebben nog de meeste ruimte voor verbetering qua inrichting:

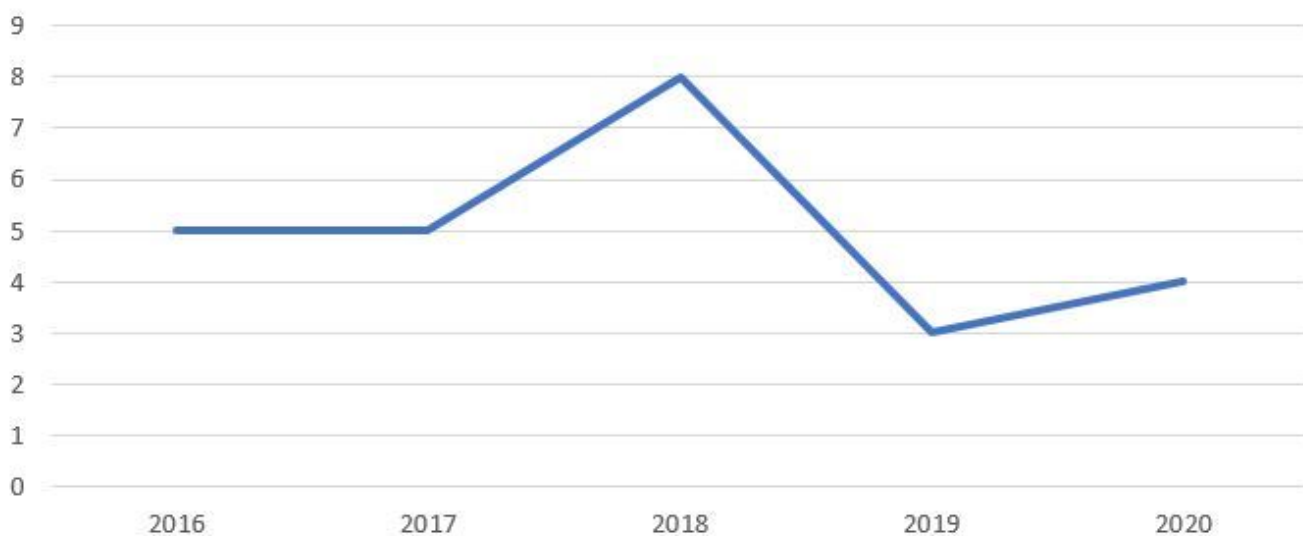
- Aalbeek: score 2,5
- Haasdal: score 2,5
- Oensel: score 3,5
- Klein-Doenrade: score 3,5
- Tervoorst en omgeving: score 4,5
- Arensgenhout: score 4,5
- Schimmert: score 4,5
- Bingelrade: score 5
- Merkelbeek-Douvergenhout: score 5
- Nuth: score 5
- Wijnandsrade: score 5
- Schinnen: score 5
- Puth: score 5
- Thull: score 5
- Amstenrade: score 5

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op een aanzienlijk deel van de 30 km/u wegen in Beekdaelen de maximumsnelheid wordt overschreden, dit bevestigt het beeld uit de vormtoets. Bij het risicothema 'snelheid in het verkeer' wordt hier dieper op ingegaan.

Kijkend naar de ongevallen dan blijkt dat op 30 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie) in de gemeente Beekdaelen 0.736 betreft. Het risicocijfer voor de wijken Nuth (1.208) en Schinnen-Puth (1.348) ligt hoger dan het gemiddelde in de gemeente, het risicocijfer van de wijk Onderbanken (0.425) ligt lager dan het gemiddelde in de gemeente. Deze risicocijfers van de gemeente en de wijken Nuth en Schinnen-Puth liggen hoger dan het gemiddelde van de provincie Limburg (0.508) voor 30 km/u wegen en eveneens maar hoger dan het risicocijfer van de gemeente Beek (0.699).

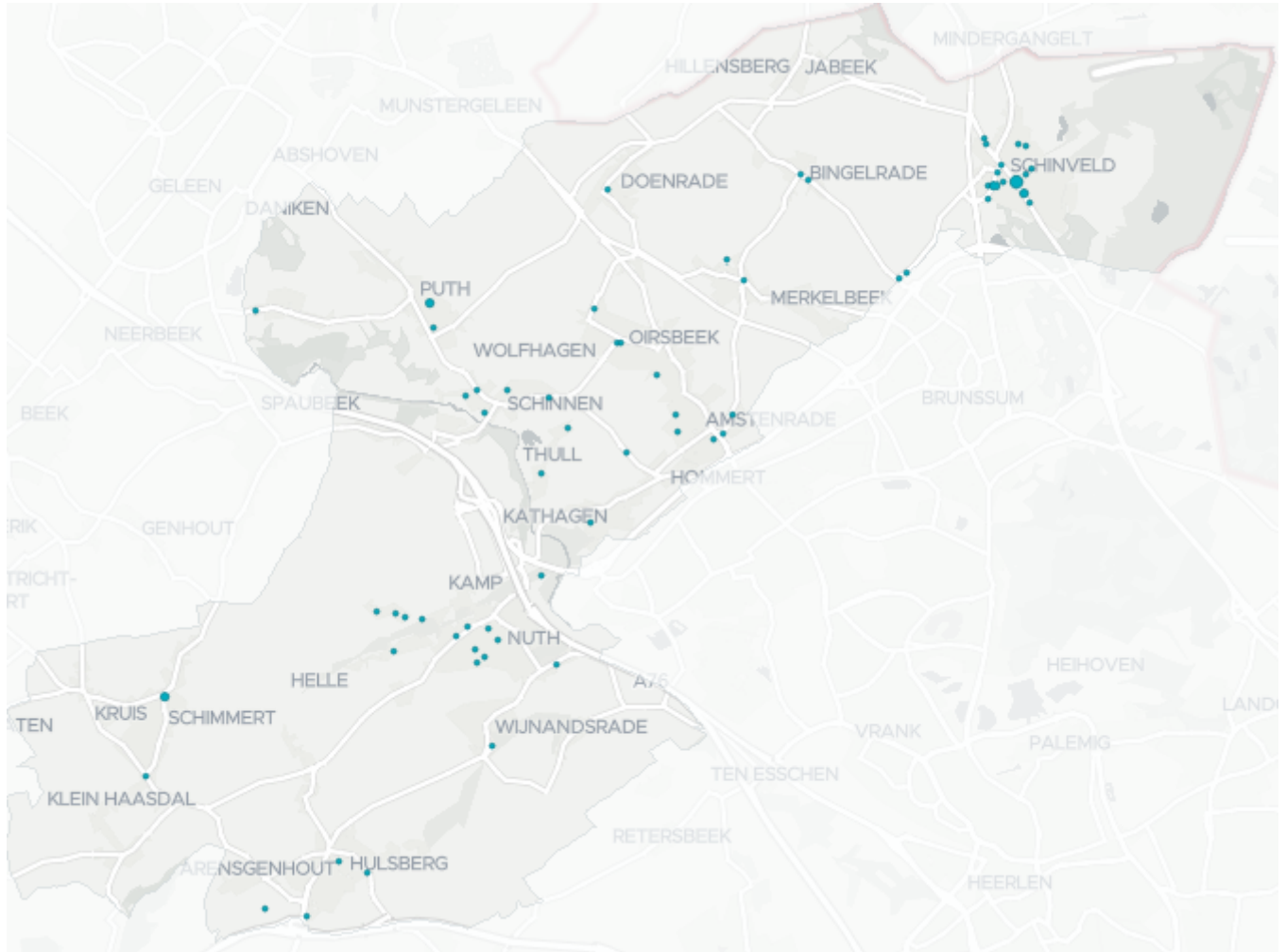
Dit houdt in dat de kans op een ongeval, afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie) op een gemiddelde 30 km/u weg in Beekdaelen bijna 1,5 keer en in Nuth en Schinnen-Puth ca. 2,5 keer zo hoog is dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Limburg. Dit hogere risicocijfer in de gemeente Beekdaelen hangt sterk samen met de (beperkte) kwaliteit van de inrichting van de 30 km/u wegen.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Beekdaelen in de periode 2016 – 2020, 27% van het totaal aantal slachtoffers op gemeentelijke wegen (waarvan het type weg bekend) is gevallen op 30 km/u wegen. Dit aandeel ligt hoger dan in Voerendaal (6%) en lager dan in Beek (33%). Het aantal slachtoffers is in 2019 en 2020 afgenomen ten opzichte van de jaren daarvoor.



Figuur 2: Aantal slachtoffers op 30 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2014-2019)

De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen op 30 km/u wegen en op de fiets zijn de meeste letselslachtoffers gevallen (36%). Van de 25 slachtoffers zijn er 17 gevallen op een wegvak en 8 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, met een concentratie in de kern van Schinveld.



Figuur 3: Locaties ongevallen 30 km/u wegen gemeente Beekdaelen (VIA, 2016-2020)

Risicothema 2: 50 km/u wegen

De combinatie van de beperkte inrichting van 50 km/u wegen, de gereden snelheid, het risicocijfer en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 50 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Beekdaelen.

Het aandeel 50 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen is 19% en ligt daarmee lager dan het aandeel in Beek (33%) en hoger dan het aandeel in Voerendaal (7%). In de gemeente Beekdaelen zijn de 50 km/u wegen voornamelijk gelegen in centraal en zuidelijke deel van de gemeente (oude gemeenten Nuth en Schinnen). In het noordelijk deel (oude gemeente Schinveld) zijn bijna geen 50 km/u wegen gelegen

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 50 km/u wegen in Beekdaelen zijn in totaal achtendertig 50 km/u wegen gescoord in de vormtoets. Deze 50 km/u wegen scoren hierbij gemiddeld een krappe voldoende: 5,5 van de 10 punten (<5,5 = onvoldoende, 5,5-8 = voldoende en >8 = goed).

Het feit dat dit puntenaantal niet hoger ligt wordt met name veroorzaakt doordat kruisingen met andere 50 km/u wegen niet veilig zijn ingericht met een rotonde of VRI, het ontbreken van vrijliggende fietspaden en de hinder die langzaam verkeer ondervindt van landbouw verkeer. Daarnaast geldt dat op enkele 50 km/u wegen wordt geparkeerd langs de rijbaan, de snelheidslimiet niet overal wordt geaccepteerd en er onvoldoende veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers zijn. Uit deze punten blijkt dat er nog ruimte voor verbetering is qua inrichting volgens Duurzaam Veilig.

Van de 38 wegen scoren er 21 een lager cijfer dan het gemiddelde, waardoor op deze 50 km/u wegen nog de meeste ruimte voor verbetering is. Voor deze wegen geldt voornamelijk dat de inrichtingscriteria als bovenstaand aangegeven (deels) ontbreken, wat zorgt voor een lagere score.

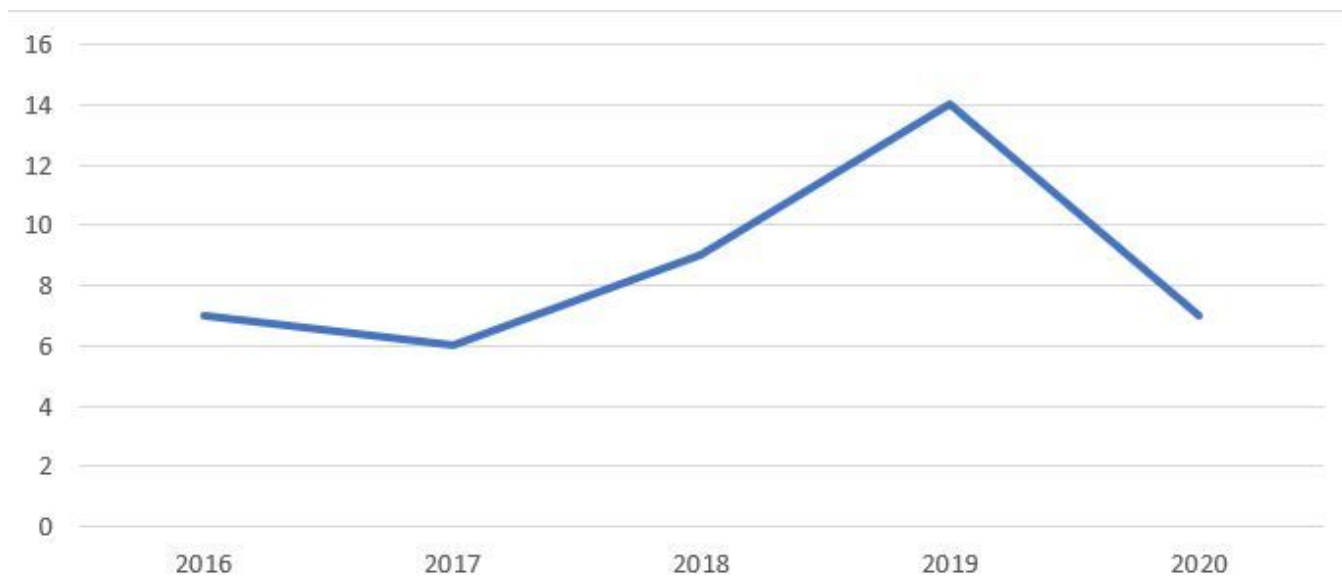
- Daelderweg: score 3,5
- Op de Bies: score 3,5
- Hoofdstraat: score 4
- Langstraat: score 4
- Bekerbaan: score 4,5
- Groot-Haasdal: score 4,5
- Hellebroekerweg: score 4,5
- Hommert: score 4,5
- Horselstraat: score 4,5
- Opfergeltstraat: score 4,5
- Aan het Lindjen: score 5
- Kerkweg: score 5
- Mesweg: score 5
- Schoolstraat: score 5
- Trichterstraat: score 5
- Wijnandsraderweg: score 5
- Aalbekerweg: score 5,5
- Dorpsstraat: score 5,5
- Geleenstraat: score 5,5
- Hommerterweg: score 5,5
- Valkenburgerweg: score 5,5

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de maximumsnelheid op een deel van de 50 km/u wegen in Beekdaelen wordt overschreden. Bij het risicothema 'snelheid in het verkeer' wordt hier dieper op ingegaan, waar blijkt dat de snelheid op 50 km/u wegen een aandachtspunt is.

Kijkend naar de ongevallen dan blijkt dat op 50 km/u wegen het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers, de voertuigprestatie (afkomstig uit Floating Car Data)) in de gemeente Beekdaelen 0.378 betreft. Dit risicocijfer ligt lager dan het gemiddeld van de provincie Limburg (0.472) voor 50 km/u wegen en eveneens lager dan de gemeente Voerendaal (0.426), maar hoger dan de gemeente Beek (0.313). Dit houdt in dat de kans op een ongeval, afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie) op een gemiddelde 50 km/u weg in Beekdaelen lager ligt dan op een gemiddelde 50 km/u weg in Limburg en Voerendaal, maar hoger ligt dan een 50 km/u weg in Beek.

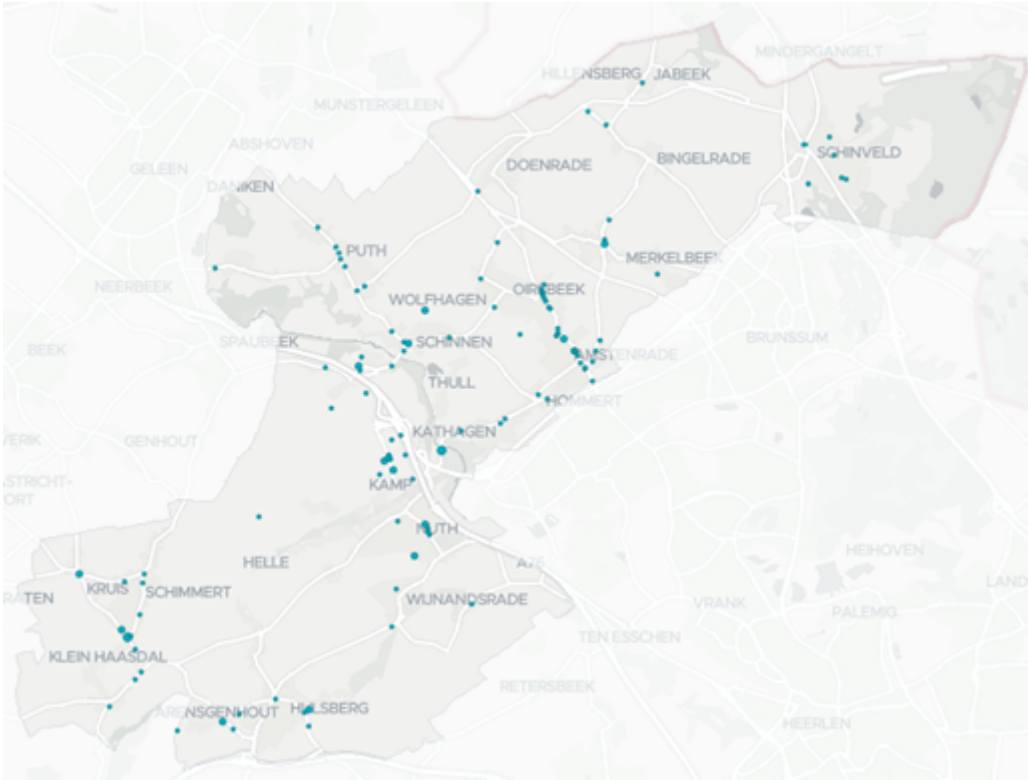
Het risicocijfer is tevens op gebiedsniveau berekend, waarbij de risicocijfers in de wijken Schimmert (0.849) en Amstenrade – Oirsbeek (0.482) hoger liggen dan het gemiddelde in de gemeente en het gemiddelde in de provincie. Dit hogere risicocijfer in deze wijken hangt sterk samen met de (beperkte) kwaliteit van de inrichting van de 50 km/u wegen.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Beekdaelen in de periode 2016 – 2020, 47% van het totaal aantal slachtoffers (n=43) op gemeentelijke wegen (waarvan het type weg bekend) is gevallen op 50 km/u wegen. Dit is gelijk aan Beek (49%) en Voerendaal (47%). Het aantal slachtoffers lag in 2019 hoger dan in de overige jaren, waarbij in 2019 tevens het enige dodelijke slachtoffer is gevallen.



Figuur 4: Aantal slachtoffers op 50 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2014-2019)

De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen en kent tevens de meeste slachtoffers (30%), gevolgd door de fiets (23%) en de bromfiets (21%). Van de 43 slachtoffers zijn er 24 gevallen op een wegvak en 19 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat de duidelijkste concentratie zichtbaar is op de doorgaande route door Amstenrade en Oirsbeek: Allée-Hoofdstraat-Provincialeweg (22).



Figuur 5: Locaties ongevallen 50 km/u wegen gemeente Beekdaelen (VIA, 2016-2020)

Risicothema 3: Fiets en oudere fietsers

Fietsers zijn een risico in de gemeente Beekdaelen vanwege het grote aandeel in het verkeers-systeem én in aantal slachtoffers in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes. De oudere fietser betreft hierbij een extra aandachtspunt, vanwege het hoge aandeel onder de slachtoffers.

De verwachting is dat het inwonersaantal van de gemeente Beekdaelen tot 2035 licht afneemt ca. -2,5% (CBS, 2019). Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat zou betekenen dat het aantal fietsers in de gemeente Beekdaelen licht gaat afnemen. De gemeente Beekdaelen probeert het fietsgebruik en fietstoerisme echter te stimuleren (Beekdaelenroute) en daarnaast is een deel van de gemeente gelegen aan de rand van het toeristisch aantrekkelijke Heuvelland. Dit maakt het aannemelijk dat er in de gemeente Beekdaelen veel fietsers zullen blijven, eveneens recreatief door fietsers afkomstig uit andere gemeenten.

Goed om hierbij te vermelden is dat in de verschillende beschikbare informatiebronnen de gewone fiets en de e-bike vaak met elkaar worden verward. Dat maakt dat een deel van de fietsdata mogelijk van toepassing is op de e-bike en vice versa. Kijkend naar de e-bike dan blijkt dat de landelijke trend laat zien dat er een forse toename is van het bezit en gebruik van de e-bike (ANWB, 2020). De verwachting is dat deze trend zich doorzet in de komende jaren en daarmee een steeds groter onderdeel uit gaat maken van het fietssysteem in de gemeente.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 en 80 km/u wegen. Van de 38 in de vormtoets gescoorde 50 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen hebben 27 wegen geen volledig vrijliggend fietspad en heeft 1 weg gedeeltelijk een vrijliggend fietspad. De 50 km/u wegen uit de vormtoets waar een vrijliggend fietspad (deels) ontbreekt zijn:

- Daelderweg
- Op de Bies
- Hoofdstraat
- Langstraat
- Bekerbaan
- Groot-Haasdal
- Hellebroekerweg
- Horselstraat

- Opfergeltstraat
- Aan het Lindjen
- Kerkweg
- Mesweg
- Schoolstraat
- Trichterstraat
- Wijnandsraderweg
- Aalbekerweg
- Dorpsstraat
- Geleenstraat
- Allee
- Altaarstraat
- Provincialeweg Noord
- Provincialeweg Zuid
- Stationsstraat
- Stationstraat
- Douvenderweg
- Pastorijsstraat
- Swier
- Breinder

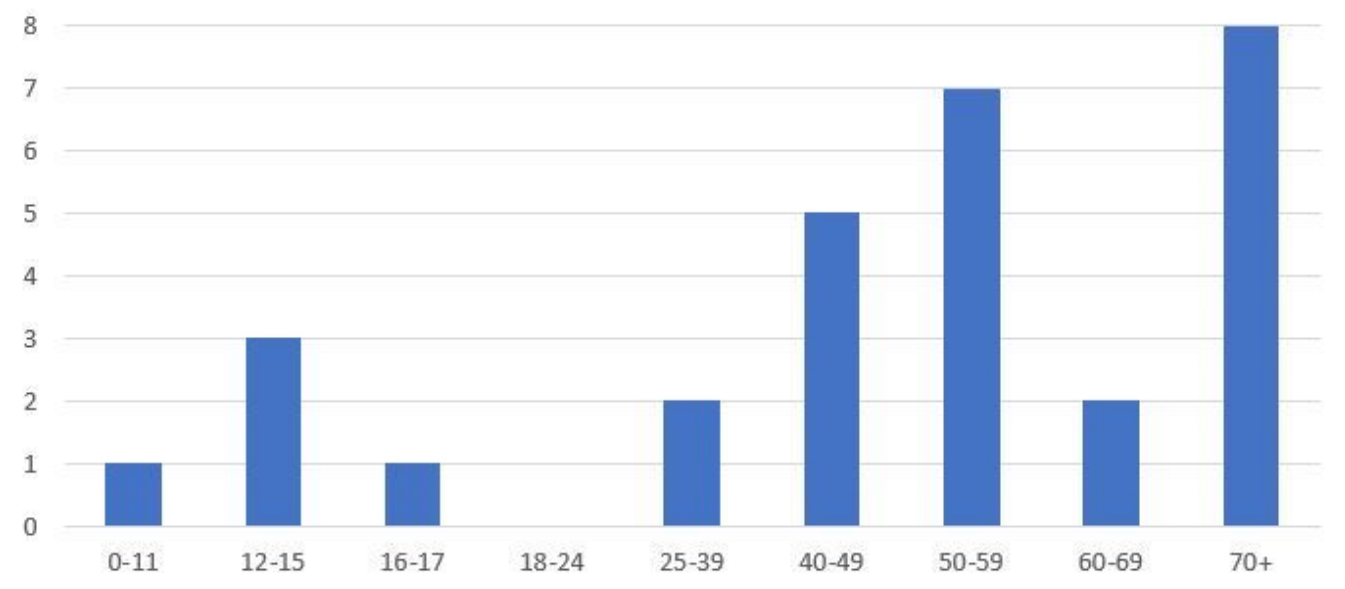
Van de 20 in de vormtoets gescoorde 80 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen hebben 5 wegen geen volledig vrijliggend fietspad en 1 weg deels een vrijliggend fietspad. De 80 km/u wegen uit de vormtoets waar een vrijliggend fietspad (deels) ontbreekt zijn:

- Allee
- Bongard
- Bekerbaan
- Haagstraat
- Trichterstraat
- N276

Het aandeel letselslachtoffers op de fiets betreft 25% (n=27) en daarmee na de personenauto het hoogst onder alle vervoerswijzen. Gecombineerd met de e-bike betreft dit aandeel 27% (n=29). Dit gecombineerde aandeel ligt redelijk gelijk aan het aandeel in Beek (27%) en lager dan het aandeel in Voerendaal (46%). Het aantal slachtoffers is de laatste jaren toegenomen, zoals zichtbaar is in onderstaande figuur.

Figuur 6: Aantal fiets- en e-bikeslachtoffers in de gemeente Beekdaelen ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

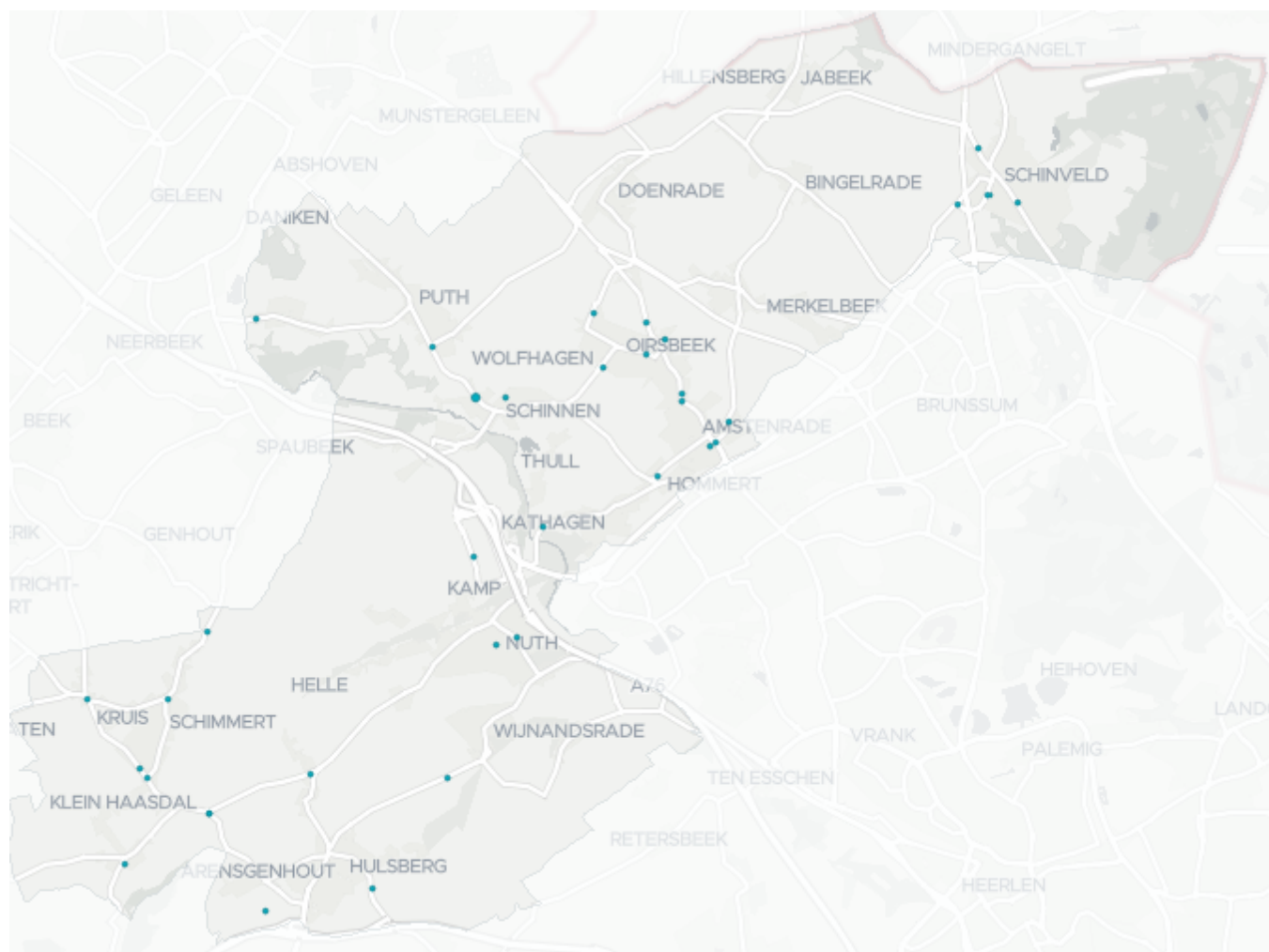
De fietsslachtoffers vallen het vaakst binnen de bebouwde kom (69%), op 50 km/u (48%) en 30 km/u wegen (36%). Dit is in lijn met het gebrek aan vrijliggende fietspaden op 50 km/u wegen. 18 slachtoffers zijn gevallen op wegvakken en 9 op kruispunten. Kijkend naar de leeftijd van de fiets- en e-bikeslachtoffers dan blijkt dat dit voornamelijk oude volwassenen en ouderen zijn.



Figuur 7: Leeftijd fiets- en e-bikeslachtoffers in de gemeente Beekdaalen (VIA, 2016-2020)

Kijkend naar de fiets en e-bikeslachtoffers onder ouderen (50+ en 60+) dan blijkt dat dit aandeel hier hoger ligt dan het aandeel aan fiets- en e-bikeslachtoffers onder alle leeftijden (27%). Bij alle ouderen vanaf 50 jaar ligt dit aandeel op 35%, bij alle ouderen vanaf 60 jaar ligt dit aandeel op 34%.

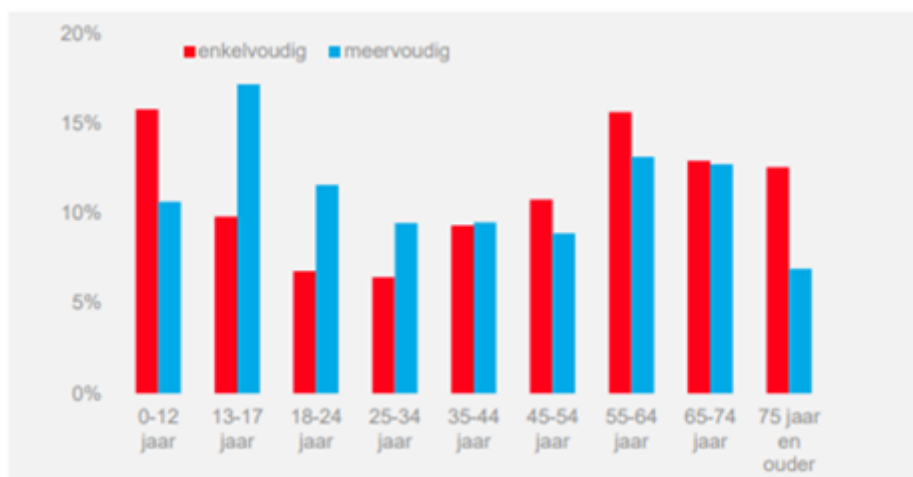
Uit onderstaande kaart blijkt dat de ongevallen met fietsers verspreid door de gemeente hebben plaatsgevonden.



Figuur 8: Locaties fietsongevallen in de gemeente Beekdaalen

Het aandeel fietsongevallen is in werkelijkheid altijd hoger omdat veel van deze ongevallen, met name enkelvoudig, niet (goed) worden geregistreerd. VeiligheidNL geeft meer inzicht in de fietsongevallen in Nederland, gebaseerd op SEH-behandelingen, wat ook van toepassing is op de provincie Limburg:

Enkelvoudige fietsongevallen	Meervoudige fietsongevallen
Verdeling naar type fiets: <ul style="list-style-type: none"> • 65% op de gewone fiets¹ • 74% op de elektrische fiets • 53% op de racefiets 	Verdeling naar type fiets: <ul style="list-style-type: none"> • 33% op de gewone fiets • 23% op de elektrische fiets • 41% op de racefiets
62% door evenwichtsverlies	61% door aanrijding door andere verkeersdeelnemer
12% tijdens het fietsen	39% fietste zelf tegen een andere verkeersdeelnemer aan.
17% botsing met iets of iemand (geen verkeersdeelnemer)	41% was tegenpartij fietser
10% procent van de slachtoffers van een enkelvoudig ongeval verloor het evenwicht tijdens op- of afstappen.	25% wiel raken van andere fietser.
	25% sturen in elkaar haken
	39% was de tegenpartij een rijdende auto.
	7% botsing met bromfiets/scooter/snorfiets.
	Relatief vaak fietsers in de leeftijd 13-34 jaar.



Figuur 9: Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen in Nederland

Doelgroepen:

- De groepen met de grootste aantallen ongevallen waren fietsers in de leeftijd 55-74 jaar en kinderen van 4-17 jaar (vooral jongens 4-12 jaar).
- Het aantal fietsongevallen per gefietste kilometers stijgt bij vrouwen met het stijgen van de leeftijd vanaf 50 jaar. Bij mannen begint deze stijging vanaf de leeftijd van 70 jaar.
- Meer dan de helft van de ongevallen gebeurde op een gewone fiets, één op de vijf op een elektrische fiets, en één op de tien op een racefiets.
- Twee derde van de fietsongevallen was een enkelvoudig ongeval. Het aandeel enkelvoudige ongevallen is het hoogst bij elektrische fietsen.
- Racefietsers hebben relatief vaak een meervoudig ongeval.
- Jongeren in de leeftijd van 13 tot en met 34 jaar hebben vaker een meervoudig ongeval.
- Drie procent van de fietsers was tegen een paaltje gebotst.
- Oudere fietsers hadden een grotere kans op een fietsongeval en dat verband met leeftijd was sterker voor enkelvoudige ongevallen dan voor meervoudige ongevallen.
- Mensen die vaak fietsten hadden meer fietsongevallen door hun grotere blootstelling maar minder ongevallen per fietskilometer. Met name het aantal enkelvoudige fietsongevallen per fietskilometer was bij frequente fietsers lager.

Het aandeel enkelvoudige ongevallen is toegenomen in vergelijking met 2012, vooral door de toename van het aandeel ongevallen op elektrische fietsen, die relatief vaak enkelvoudig zijn.

Wat betreft lichtvoering van fietsers blijkt uit onderzoek (I&W, 2018) dat in Maastricht circa 71% van de fietsers voor- en achterlicht voert. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde. De gemeente Beekdaelen is niet opgenomen in dit onderzoek maar het is aannemelijk dat het percentage tussen het percentage van de gemeente Maastricht en het landelijk gemiddelde ligt (66%). Gekeken naar doelgroepen dan zien we dat 54% van de jongeren tot 18 jaar voert licht, tegenover 84% van de 50-plussers.

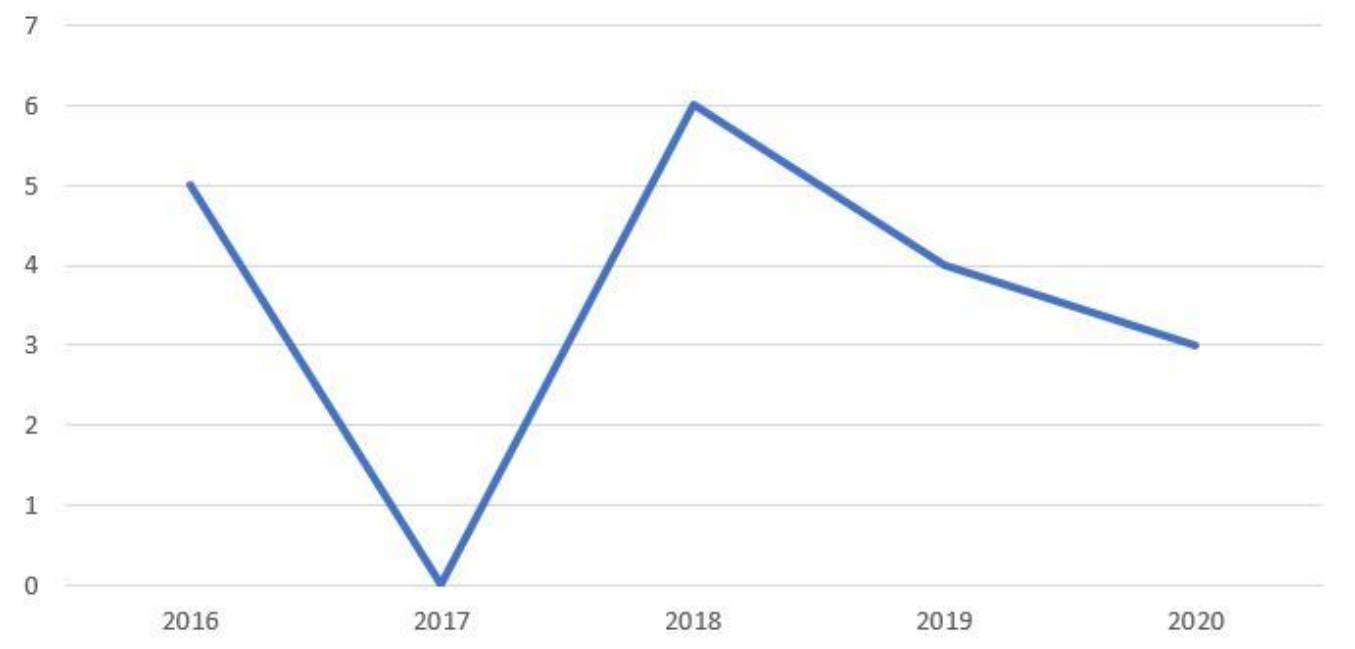
Risicothema 4: Bromfiets

Bromfietsers zijn een risico in de gemeente Beekdaelen vanwege het aandeel en aantal aan slachtoffers.

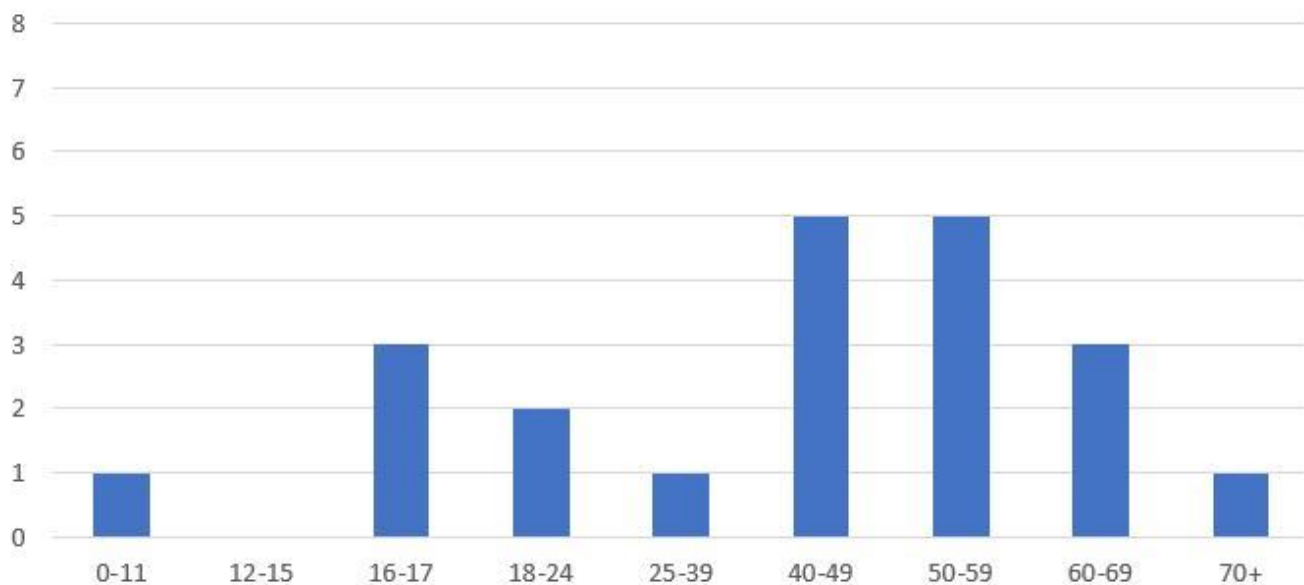
Het aandeel bromfietsers in de gemeente Beekdaelen (3,6%) ligt redelijk gelijk aan het aandeel bromfietsers in Beek (3,3%) en Voerendaal (3,5%).

Kijkend naar het aantal slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen dan blijkt dat in de gemeente Beekdaelen in de periode 2016 – 2020 echter 17% van de slachtoffers (n=18) bromfietsers betreft, dit is het hoogste aandeel na de personenauto en de fiets. Dit aandeel ligt hoger dan in Voerendaal (7%) en lager dan Beek (24%). De laatste jaren is geen duidelijke trend in het aantal slachtoffers zichtbaar.

Figuur 10: Aantal bromfietsslachtoffers in de gemeente Beekdaelen ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

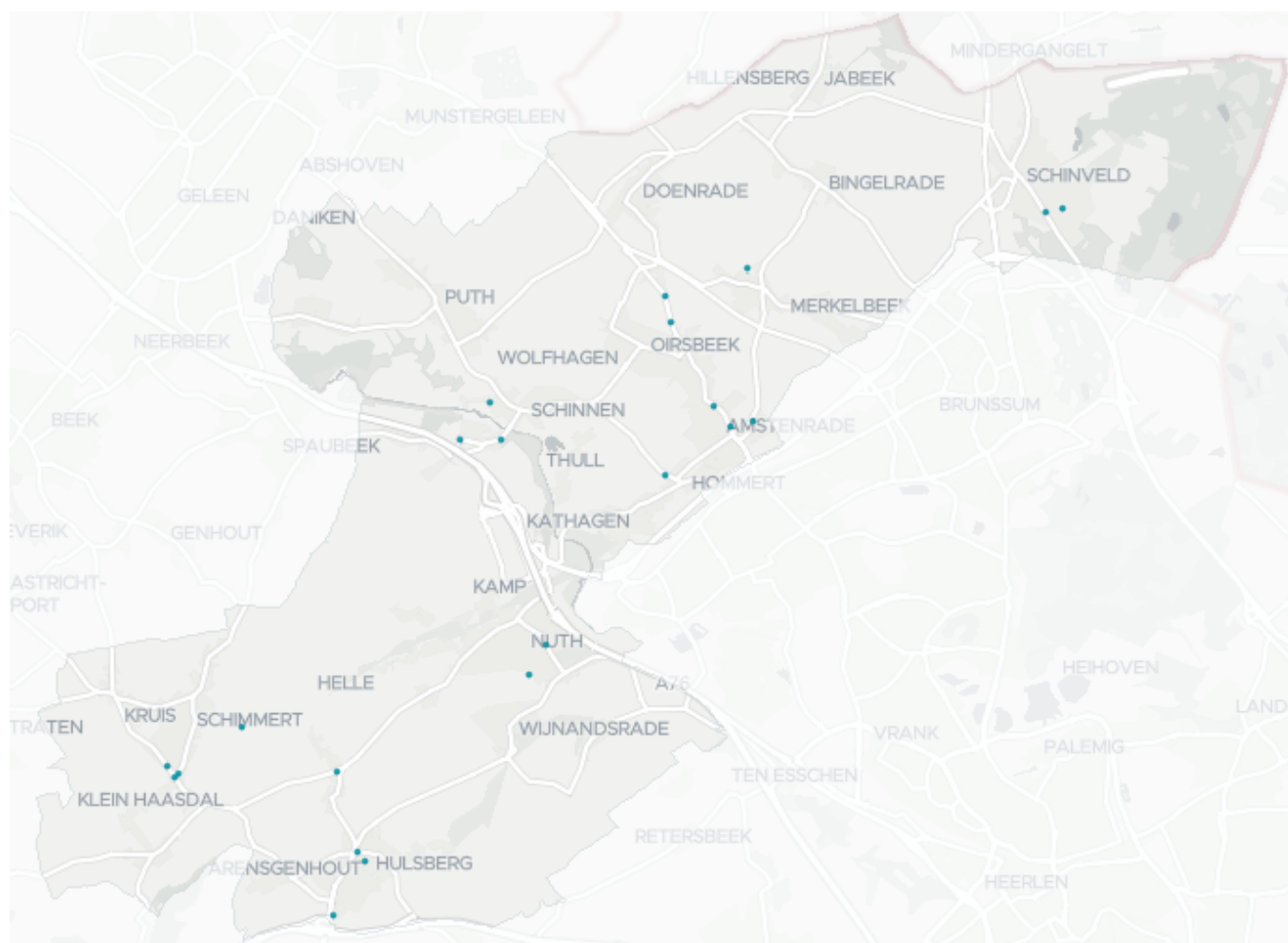


Kijkend naar de leeftijd van de bromfietsslachtoffers dan blijkt dat dit redelijk verspreid ligt, waarbij eveneens een kind als bromfietspassagier als slachtoffer is geregistreerd.



Figuur 11: Leeftijd bromfietsslachtoffers in de gemeente Beekdaalen (VIA, 2016-2020)

De bromfietsslachtoffers vallen voornamelijk binnen de bebouwde kom (81%), op 50 km/u wegen (56%). 10 slachtoffers zijn gevallen op kruispunten en 8 op wegvakken. Uit onderstaande kaart blijkt dat de ongevallen met bromfietzers verspreid door de gemeente zijn gevallen, met een lichte concentratie nabij het kruispunt Hoofstraat – Bekerbaan (n=3) in Schimmert en op de doorgaande route door Amstenrade – Oirsbeek (n=4).



Figuur 12: Locaties bromfietsongevallen in de gemeente Beekdaalen (VIA, 2016-2020)

Risicothema 5: Rijden onder invloed

Het thema rijden onder invloed is opgenomen als generiek risico in het SPV 2030 en is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Op regionaal niveau is een stijging van het rijden onder invloed (alcohol) te zien over de afgelopen jaren. Of verkeersdeelnemers in Beekdaelen systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar er wordt zonder twijfel onder invloed aan het verkeer deelgenomen. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.

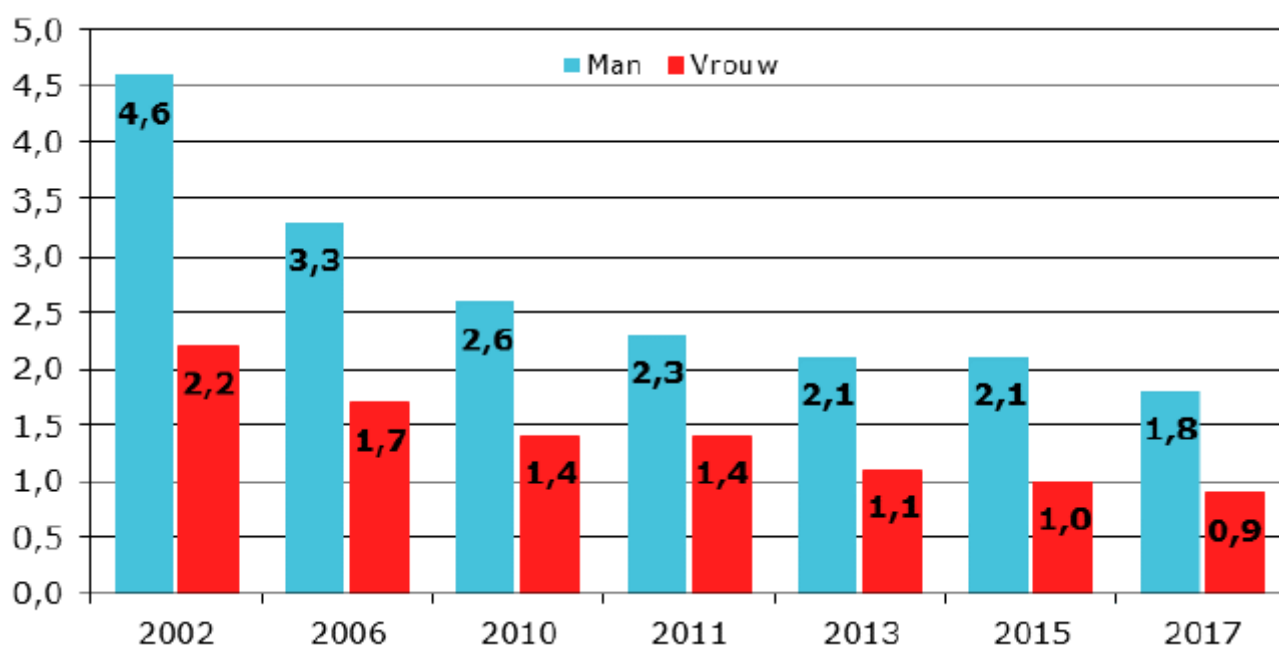
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Dit thema is ook op provinciaal niveau als risico benoemd in het kernteam SPV. Van de fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.

Beekdaelen valt onder politieregio Limburg. In deze regio was volgens de rapportage Rijden onder invloed 2002-2017 (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2018) sinds 2013 een daling zichtbaar van het percentage gecontroleerde automobilisten wat de wettelijke alcoholnorm heeft overtreden. Echter is dit percentage in 2017 weer toegenomen. In 2002 was Limburg een van de best scorende politieregio (in procenten overtreders). In 2017 is de regio samen met Noord-Nederland de slechtst scorende regio.

Jaar	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	2,0
Gemiddelde NL	4,0	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4

Tabel 4: Percentage overtreders bij alcoholcontrole (Ministerie van I&M, 2018)

Gemiddeld genomen zijn er twee keer zo veel mannelijke overtreders als vrouwelijke. Bij mannen maken 35- tot 49-jarigen zich het meest schuldig aan rijden onder invloed, bij de vrouwen ligt het zwaartepunt bij 25- tot 34-jarigen. Door de jaren heen hebben de meeste overtreders vooral in een horecagelegenheid alcohol gedronken.

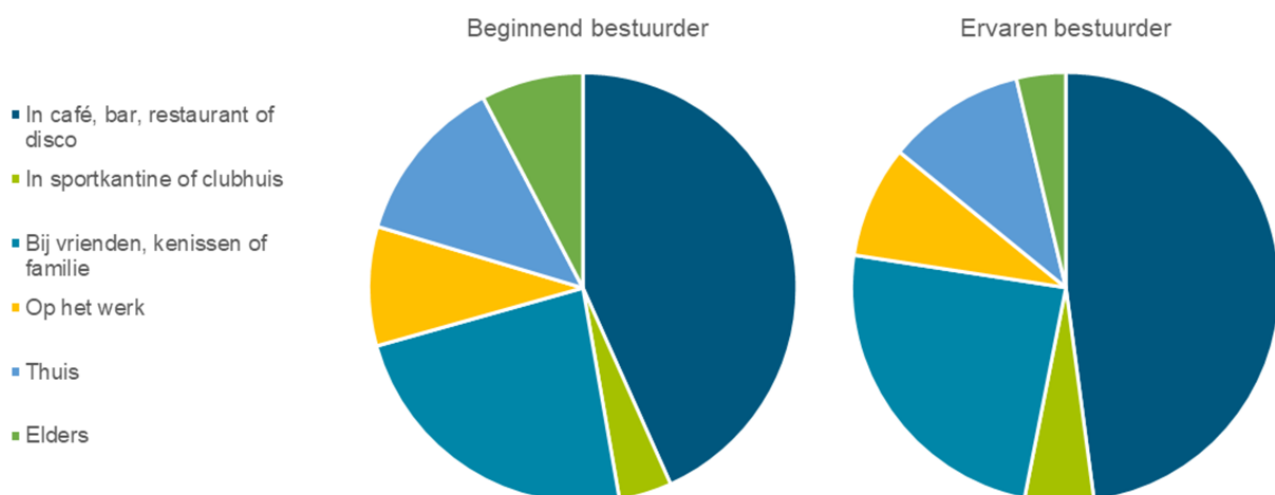


Figuur 13: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Mannen							
18 tot 24 jaar	3,7	2,3	2,2	1,8	1,1	0,9	1,7
25 tot 34 jaar	4,8	3,9	3,0	2,4	2,5	2,6	1,6
35 tot 49 jaar	5,6	4,0	3,3	2,9	2,5	1,8	2,1
50 jaar en ouder	4,2	2,7	1,8	1,8	1,8	2,3	1,7
Totaal	4,6	3,3	2,6	2,3	2,1	2,0	1,8
Vrouwen							
18 tot 24 jaar	0,7	0,8	0,5	0,6	0,6	0,7	0,2
25 tot 34 jaar	2,0	1,5	1,1	1,6	1,3	1,4	1,4
35 tot 49 jaar	3,3	2,4	2,2	1,8	1,3	1,1	0,9
50 jaar en ouder	2,5	1,7	1,4	1,1	1,1	0,5	0,9
Totaal	2,2	1,7	1,4	1,4	1,1	1,0	0,9

Tabel 5: Overtreders (in procenten) naar geslacht en leeftijd (Ministerie van I&M, 2018)

Wanneer onderscheid wordt gemaakt tussen locatie waar is gedronken en een beginnend of ervaren automobilist dan springt in beide gevallen het café, bar, restaurant of disco eruit, gevolgd door bij vrienden, kennissen of familie.



Figuur 14: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtreders¹ is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Beekdaelen valt met 36.000 inwoners in de laagste categorie.

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<50.000 inwoners	3,1	2,7	2,1	1,6	1,7	1,1	1,1
50.000 – 100.000 inwoners	4,1	2,8	2,1	2,0	1,9	2,0	1,1
>100.000 inwoners	4,7	3,2	2,6	2,5	1,7	1,8	1,7

Tabel 6: Ontwikkeling aandeel overtreders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

¹ Het aandeel overtreders is sterk afhankelijk van de politieinzet in het betreffende jaar. Deze blijft onbekend in het onderzoek.

VeiligheidNL (Rapportage verkeersongevallen, 2017) toont uit onderzoek aan dat in 2017 in ziekenhuizen die zijn aangesloten op het Letsel Informatie Systeem (LIS) voor zover bekend bij 6.800 (6%) verkeersongevallen alcohol betrokken was. Bij 300 (<1%) verkeersongevallen was er drugs in het spel. Van alle geregistreerde verkeersongevallen waarbij alcohol was betrokken was dit in drie kwart van de gevallen bij fietsers en in één op de vijf gevallen bij een auto-ongeval. Als we kijken naar de betrokkenheid van alcohol per type verkeersdeelnemer, dan was bij de fietsers in zeven procent van de gevallen alcohol betrokken bij het ongeval en bij automobilisten vier procent.

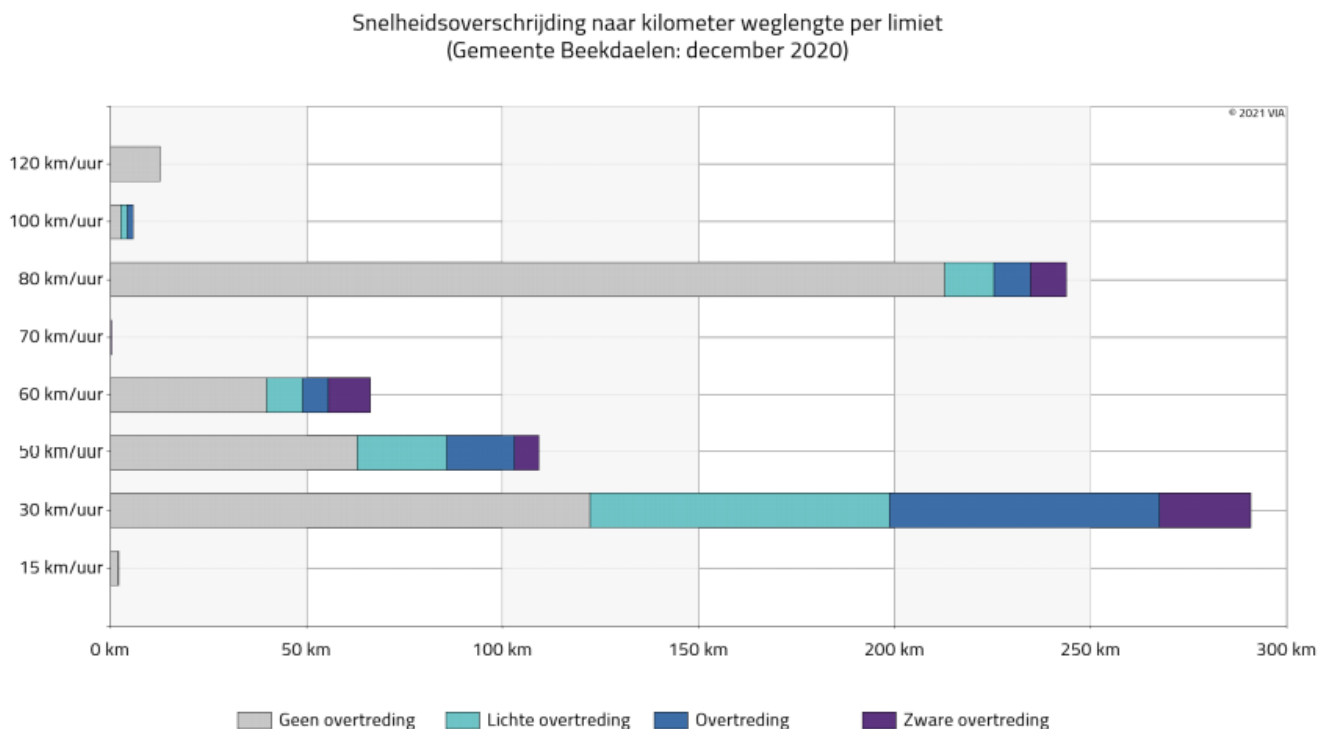
In de LIS-ziekenhuizen wordt niet aan elk verkeersslachtoffer gevraagd of er voorafgaand aan het ongeval alcohol of drugs gebruikt is. Wanneer er overduidelijk één van beide betrokken was (bij slachtoffer danwel bij de tegenpartij) en/of het slachtoffer er melding van maakt dan wordt dit in LIS vastgelegd. Deze geregistreerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is.

Risicothema 6: Snelheid in het verkeer

Snelheid in het verkeer is een risico in Beekdaelen. Op veel 30 km/u wegen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting.

Met behulp van VIA Signaal Snelheden is de V85 op verschillende wegtypen bepaald. De gereden snelheden zijn gebaseerd op basis van Floating Car Data van HERE. Kanttekening bij de snelheidsinformatie op basis van Floating Car Data is dat de dekkingsgraad mogelijk laag is op rustigere wegen (veelal 30 en 60 km/u) wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat met regelmaat de maximumsnelheid op 30 km/u wegen in de gehele gemeente Beekdaelen wordt overtreden. De maximumsnelheid op 50 en 60 km/u wegen wordt in mindere mate en in een kleiner deel van de gemeente overschreden, dit is echter wel een aandachtspunt.

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020) dan blijkt dat bij 30 km/u wegen het percentage overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding het hoogst is, namelijk bijna 60%. Op 50 en 60 km/u wegen betreft dit ca. 35-40%.



Figuur 15: Snelheidsoverschrijdingen Beekdaelen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (december 2020)

Aan de hand van CROSS-score (VIA) zijn de meest onveilige trajecten op basis van een combinatie van de ongevallen- én snelheidsscore in de gemeente bepaald. De wegen in de CROSS top 10 die in beheer zijn van de gemeente en waarbij de snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) zijn:

- Bekerbaan: 50 km/u
- N276: 80 km/u
- Dorpstraat, Altaarstraat: 50 km/u
- Valderensweg: 30 km/u
- Provinciale weg Zuid – Hoofdstraat: 50 km/u
- Beekstraat, Bouwbergstraat, Kloosterlaan: 30 km/u
- Maastrichterweg, Steenstraat: 60 km/u

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft grotendeels 50 km/u wegen betreffen, gevolgd door 30 km/u wegen. De snelheid op 50 km/u wegen betreft als gemeld een aandachtspunt in de gemeente Beekdaelen.

Risicothema 7: Afleiding in het verkeer

Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is met behulp van data. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. De informatie die momenteel beschikbaar is, is enkel regionaal en niet lokaal tot op gemeentelijk niveau beschikbaar, daarnaast wordt afleiding bij ongevallen nauwelijks geregistreerd. De beschikbare informatie geeft richting aan het risicothema en duidt op de aanwezigheid van het risico van afleiding in het verkeer, ook in Beekdaelen.

Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder meer omdat het smartphonegebruik in de laatste jaren sterk is toegenomen. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding en mensen kunnen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen. Gegevens over dit thema zijn beperkt op lokaal niveau beschikbaar. In het SPV 2030 staat dit thema opgenomen als algemeen landelijk risico thema, hierdoor is het ook opgenomen als risicothema voor de gemeente.

Het CROW (*Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, 2015*) stelt dat de groepen die het meest gebruik maken van de telefoon tijdens de fiets, een grotere waargenomen gedragscontrole hebben en een positievere attitude hebben over dit telefoongebruik. Dit zijn: vrouwen tussen de 12 en 16 jaar, oudere jongeren, vmbo'ers en jongeren die veel fietsen. Deze groepen schatten hun vaardigheden hoog in en hebben een lage risicoperceptie voor het gebruiken van de telefoon op de fiets. Dit wordt in de hand gewerkt doordat maar een beperkt deel aangeeft wel eens een ongeval te hebben gehad als gevolg van het telefoongebruik op de fiets: aangezien men nooit een ongeval heeft meegemaakt, denkt men ook dat het relatief veilig is. Daarnaast speelt bij deze groepen ook een sociaal aspect, waarbij het gedrag van vrienden ook die van de jongeren zelf beïnvloedt.

De Interpolis Barometer van Nederland (SWOV, 2019) geeft aan dat 84,4% van de voetgangers aangeeft de telefoon wel eens te gebruiken, 65,7% van de automobilisten en 55,7% van de fietsers. Er is een relatie tussen leeftijd en mate van telefoongebruik; hoe jonger de verkeersdeelnemer, hoe hoger de mate van gebruik.

Handeling met mobiele telefoon	Fiets	Auto	Voetganger
Bellen (handheld)	27,7%	20,2%	65,6%
Bellen (handsfree)	20,9%	46,2%	40,6%
Een bericht sturen	32,9%	35,6%	63,7%
Een bericht lezen	37,9%	41,7%	69%
Iets opzoeken of checken op/met mijn toestel	21,3%	22,3%	53,5%
Maken van foto's/video's met mijn telefoon	29,9%	18,7%	64,1%
De navigatie instellen op mijn telefoon	33,4%	43,8%	55,1%
Telefoon bedienen om muziek op te zetten	24,8%	21,4%	38,2%
Spelen van games	6,9%	8,2%	21,3%

Tabel 7: Percentage respondenten per verkeersrol dat aangeeft de telefoon weleens voor een bepaalde handeling te gebruiken tijdens verkeersdeelname

Frequentie telefoongebruik	Geen ongeval		Ongeval	
	%	N	%	N
Nooit	32,3%	1199	16,4%	45
Bijna nooit	22,1%	820	19,7%	54
Tijdens sommige wandelingen/ritten	32,7%	1215	31,4%	86
Tijdens bijna elke wandeling/rit	8%	295	17,2%	47
Tijdens elke wandeling/rit	4,9%	181	15,3%	42

Tabel 8: Frequentie telefoongebruik van respondenten die een ongeval hebben meegemaakt waarvan zij zelf de oorzaak waren en waarbij eigen mobiel telefoongebruik een rol speelde afgezet tegen deelnemers die geen ongeval hebben meegemaakt

19% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp geeft aan dat afleiding deels had bijgedragen aan het ontstaan van een ongeval: naast afleiding door de telefoon kan dit ook gaan om het voeren van een gesprek met iemand anders op de fiets. Bij automobilisten was 14% van de slachtoffers afgeleid. Naast afleiding door een elektronisch apparaat kunnen verkeersdeelnemers ook afgeleid zijn door hun lichamelijke toestand (bijvoorbeeld vermoeidheid). 11% van de automobilisten op de spoedeisende hulp gaf aan dat dit de oorzaak was van hun ongeval. (VeiligheidNL, 2018)

Uit de landelijke rapportage van VeiligheidNL blijkt ook dat afleiding bij fietsers het meest speelt bij jongeren (23% van de oorzaken van SEH-bezoeken). Bij senioren of racefietsers is deze oorzaak veel minder vertegenwoordigd in de SEH-bezoeken (11% resp. 8%).

Risicothema 8: Verkeersovertreders

Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als generiek, landelijk, risico opgenomen in het SPV 2030 en is daarom ook opgenomen als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Beekdaelen behoren tot de systematische verkeersovertreders is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel zijn deze ook aanwezig in de gemeente.

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk. Gegevens hierover zijn op lokaal niveau beperkt beschikbaar, en zijn gelimiteerd tot de hoeveelheid boetes die voor verschillende feiten wordt uitgedeeld. Gegevens over boetes zijn echter sterk afhankelijk van de handhavingsinspanning die de politie lokaal op de verschillende feiten levert. Omdat deze onbekend is, is dit niet als representatieve data te gebruiken. Desondanks is het beeld onder professionals dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden.

Uit nationaal onderzoek door het EenVandaag opiniepanel (2015) blijkt dat 53% van de respondenten aangeeft dat asociaal rijgedrag in het verkeer toeneemt. Met name bumperkleven wordt aangegeven als overtreding waaraan men zich vaak aan ergert. Daarnaast ervaart 49% van de respondenten wel eens agressief rijgedrag dat persoonlijk tegen hun gericht is.

Uit de studie 'Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting' van SWOV (2015) blijkt dat riskant en agressief rijgedrag in de hand wordt gewerkt door specifieke personeuseigenschappen (spanningsbehoefte, algemene neiging tot boosheid) en maatschappelijke ontwikkelingen (steeds verder vervagen van de norm). Vooral jonge mannen hebben de neiging om agressief en riskant rijgedrag te vertonen. Zij overschatten hun eigen rijvaardigheid en het aantal mede-overtreders.

Uit onderzoek van het SWOV (Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, 2011) blijkt dat ongeveer twee derde van de bij ongevallen betrokken kentekens maximaal 2 keer per jaar in overtreding zijn en ruim 6% aan voertuigen veelvuldig betrokken zijn bij overtredingen (minimaal negen overtredingen per jaar). Veelplegers (minimaal negen overtredingen per jaar) maken 0,5% uit van de overtrederpopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

Overige aandachtspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de prioritair risicothema's beschreven in de gemeente Beekdaelen. Het leveren van inspanning op deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dat betekent echter niet dat het niet nodig is om inspanning te leveren op de overige thema's van het SPV. Uit de analyse zijn nog enkele andere aandachtspunten naar voren gekomen welke op zichzelf staand een risico vormen, maar er niet uit springen in de totale risicoanalyse (door o.a. kleinschaligheid of gebrek aan data):

Veilige infrastructuur: 60 en 80 km/u wegen

Het aandeel 60 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen betreft 24%, waarvan een groot deel is gelegen in de oude gemeente Schinveld. Kijkend naar het risicocijfer van de 60 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen dan ligt dit lager dan het gemiddelde van 60 km/u wegen in Limburg. Daarnaast kent de gemeente een relatief laag aandeel aan slachtoffers op 60 km/u wegen. De inrichting van de 60 km/u wegen is echter nog niet goed volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig, waardoor 60 km/u wegen een aandachtspunt betreffen.

De gemeente Beekdaelen kent een relatief groot aandeel aan 80 km/u wegen (20%). Het risicocijfer ligt echter 3 maal lager dan het gemiddelde in Limburg. De inrichting van de 80 km/u wegen is echter eveneens nog niet goed volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig, waardoor ook de 80 km/u wegen een aandachtspunt betreffen.

Snelheid in het verkeer: 50 en 60 km/u wegen

Kijkend naar de gereden kilometers op 50 en 60 km/u wegen in de gemeente Beekdaelen, dan geldt dat bij 35-40% van deze kilometers de gereden snelheid binnen de categorie (lichte) overtreding valt. Daarnaast blijkt uit de CROSS-score dat meerdere onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft (2,5 of meer op schaal 1-5) 50 km/u (en ook 60 km/u) wegen betreffen. Echter geldt dat de snelheid niet op alle 50 en 60 km/u wegen in de gemeente met regelmaat (fors) wordt overtreden. Dit betreft dan ook een aandachtspunt binnen de gemeente Beekdaelen.

Jongere automobilist (18-24 jaar)

Als eerder aangegeven bleek uit de gemeente notitie uit het voortraject (d.d. jan 2020) dat beginnende automobilisten een relatief groot aandeel onder de verkeersslachtoffers hebben. Het aandeel aan jongeren in de gemeente ligt echter niet veel hoger dan in omliggende gemeenten. Onder de 18-24 jarige valt echter 46% van de slachtoffers als automobilist of -passagier. Op basis van deze ongevalsdata betreft de jongere automobilist een aandachtspunt binnen de gemeente Beekdaelen.

Hellingen en hellingspercentages

Verschillende wegen in de gemeente Beekdaelen kennen voor Nederlandse begrippen relatief veel hoogteverschil, als gevolg van het hoger gelegen Plateau van Doenrade en het Plateau van Schimmert. Dit hoogteverschil en de daaruit volgende steile hellingspercentages zorgt dat met name langzamere weggebruikers (fietsers maar ook e-bikers en snor-/bromfietzers) bergafwaarts een hogere snelheid krijgen dan zij gewend zijn. Daarnaast zorgen de hellingspercentages (bergopwaarts) dat bewoners eveneens sneller gebruik maken van een e-bike en snor-/bromfiets.

Risicoanalyses

Inleiding

In hoofdstuk 3 zijn de **individuele risicothema's** besproken. Centraal daarin staat de vraag welke aspecten het meest bepalend zijn voor het feit dat de betreffende thema's als belangrijke risico's zijn aangemerkt. In dit hoofdstuk gaat het om het benoemen van de locaties (trajecten, gebieden) waar een **combinatie van risicofactoren** leidt tot een verhoogd algeheel risico. Dit leidt tot een overzicht van de belangrijkste of meest opvallende risicolocaties, en daaruit volgende haakjes voor maatregelen.

We krijgen deze geprioriteerde risicolocaties¹ in beeld door in de SPV-viewer in ArcGIS Online verschillende 'gegevenslagen' over elkaar te leggen. Zo wordt duidelijk waar verschillende aan elkaar gerelateerde risico-aspecten elkaar overlappen en versterken. In een werksessie met de wegbeheerder zijn deze locaties doorgenomen.

Toepassing van de SPV viewer

Voor het analyseren van de samengestelde risicolocaties op basis van de risicogroepen uit het vorige hoofdstuk heeft RHDHV een speciale GIS-tool ontwikkeld: De SPV-viewer. De SPV-viewer brengt alle benodigde informatie die beschikbaar is samen in een online tool¹.



Deze online tool heeft zes verschillende tabbladen:

1. Bevolkingsopbouw en opbouw voertuigenpark naar grafiek en kaart
2. Kwaliteit van de inrichting van de infrastructuur van wegen en fietspaden naar grafiek en kaart
3. Snelheidsovertredingen naar snelheidscategorie weergegeven in grafiek en kaart
4. Alcohol en drugsgebruik in het verkeer naar grafiek en kaart
5. Slachtoffers, ongevallen, en risicocijfers (Hastig) naar grafiek en kaart
6. Combinatie van laaginformatie ("heatmaps")

Op basis van deze SPV-viewer is een aantal **locaties met een verhoogd opgeteld risico** geselecteerd. Deze zijn besproken met de wegbeheerder. De resultaten van deze locaties zijn weergegeven in de volgende paragraaf.

Om tot een selectie te komen van risicolocaties hebben we gekeken naar combinaties van relevante risico gerelateerde informatie, zoals:

- Welke gebieden of wijken hebben hoge risicocijfers (Hastig)
- Waar wonen risicogroepen
- Welke vervoersmiddelen nemen ze
- Waar gaan ze heen en welke routes nemen ze
- Wat is de kwaliteit van de weginrichting
- Hoe is het verkeersgedrag (snelheid, rijden onder invloed, ...)
- Waar komen verkeersstromen elkaar tegen
- Hoe zit het met ongevallen met slachtoffers

Er is gebruik gemaakt van data die openbaar beschikbaar is en representatief is door een gemeentebrede dekking.

¹ Deze stap geeft invulling aan stap 6 'Prioritering' van het Stappenplan Risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV.

Risicolocaties

De analyse leidt tot de volgende risicolocaties. De toelichting op de risicolocaties is opnieuw in lijn met het stappenplan risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV (zie inleiding Detailanalyse), maar dan toegespitst op locaties. Dit overzicht met risicolocaties is niet limitatief. Het is een voorbeeld die op basis van de nu beschikbare informatie laat zien hoe in lijn met het SPV risicogestuurd risicolocaties kunnen worden gesignaleerd én onderbouwd.

Schoolstraat, Pastorijstraat, Kerkweg, Geleenstraat: 30 km/u, 50 km/u, fiets, bromfiets

Deze wegen betreffen voornamelijk 50 km/u wegen in de kernen van Hulsberg (Schoolstraat), Nuth (Pastorijstraat) en Puth (Kerkweg (deels 30 km/u), Geleenstraat) en gelden als doorgaande route door de kern. De wegen kenmerken zich door de aanwezigheid van een basisschoollocatie langs of nabij de route, met extra verplaatsingen (langs en kruisend) over deze wegen als gevolg. De wegen maken eveneens onderdeel uit van routes richting het voortgezet onderwijs. Er wonen tevens relatief veel ouderen nabij deze wegen en de wegen gelden als routes richting de voorzieningen in de kernen.

Zowel de voorzieningen, de schoolroutes als de nabijheid van ouderen leiden tot extra verplaatsingen van kwetsbare verkeersdeelnemers. Een deel van de wegen kent daarnaast een hoogteverschil, met hogere snelheden van deze kwetsbare verkeersdeelnemers als gevolg. De wegen hebben echter geen vrijliggende fietspaden en een deel heeft een smal wegprofiel, met interactie tussen de verschillende modaliteiten als gevolg. Daarnaast is er bij deze wegen de mogelijkheid tot het parkeren van de auto's langs de weg, wat eveneens leidt tot extra interactie tussen auto's en langzame, kwetsbare verkeersdeelnemers.

Deze interactie tussen de verschillende modaliteiten is tevens aanwezig op de kruispunten op deze wegen. Extra aandacht hierbij voor het kruispunt tussen de Schoolstraat en de N298, vanwege de interactie tussen overstekende fietsers (naar (sport)voorzieningen) en scholieren en het doorgaande verkeer op deze provinciale route.

De inrichting van de wegen is nog niet volgens de richtlijnen van het CROW, de V85 ligt te hoog en hier hebben al meerdere ongevallen plaatsgevonden. Deze onvoldoende verkeersveiligheid blijkt eveneens uit de negatieve CROSS-veiligheidsscore die deze wegen hebben: hoge snelheidsscore met hoge ongevallenscore.

Bekerbaan, Dorpstraat, Altaarstraat, Provinciale weg: 50 km/u, fiets, bromfiets

Deze GOW in Schimmert, Schinnen en Amstenrade gelden als doorgaande route en kennen grotendeels een hoge intensiteit aan gemotoriseerd verkeer, waarbij (een groot deel van) de wegen eveneens als doorgaande route voor vracht- en landbouwverkeer gelden. De V85 op deze wegen ligt daarnaast veelal (ruim) hoger dan 50 km/u en hier hebben al meerdere ongevallen (met verschillende vervoersmiddelen) plaatsgevonden, met een negatieve CROSS-veiligheidsscore als gevolg: hoge snelheidsscore met hoge ongevallenscore.

Naast deze verplaatsingen door gemotoriseerd verkeer, maken eveneens fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers veelvuldig gebruik van deze wegen. Zo maken de wegen onderdeel uit van routes naar het basis- en/of voortgezet onderwijs en liggen (sport)voorzieningen aan en nabij de wegen. Een veilige inrichting voor deze fietsers ontbreekt echter: de wegen hebben (bijna) geen vrijliggende fietspaden en kennen de mogelijkheid tot het parkeren van auto's lang de weg. Deze onvoldoende inrichting en de vele verplaatsingen door kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer, leidt tot veel interactie tussen deze modaliteiten, met een verkeersonveilige situatie als gevolg.

Brunsummerstraat: 30 km/u, fiets, bromfiets

De Brunsummerstraat in Schinveld kent een maximumsnelheid van 30 km/u en geldt als doorgaande route tussen de N274 en het centrum van Schinveld. Deze ontsluiting richting het centrum zorgt voor extra verplaatsingen door zowel gemotoriseerd verkeer als kwetsbare verkeersdeelnemers. De Brunsummerstraat maakt daarnaast beperkt onderdeel uit van de route naar het basisonderwijs (langs en kruisend) en betreft een belangrijke route richting het voortgezet onderwijs, wat leidt tot extra verplaatsingen van scholieren, veelal met de (brom)fiets. Dit zorgt voor veel interactie tussen verschillende modaliteiten op de Brunsummerstraat.

De inrichting van de weg echter is nog niet volgens de richtlijnen van het CROW. Zo ontbreekt o.a. klinkerverharding, kent de weg geen duidelijke wegmarkering en zijn de kruispunten sober ingericht. De intensiteit op deze weg ligt relatief hoog, ditzelfde geldt voor de gereden snelheid. De onvoldoende verkeersveiligheid blijkt eveneens uit de negatieve CROSS-veiligheidsscore die deze weg heeft: hoge snelheidsscore met hoge ongevallenscore.

Uitvoeringsagenda

Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Beekdaelen benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico's is vereist. Eén van de pijlers van het SPV is een integrale aanpak op de drie E's: Education (voorlichting en campagnes), Engineering (infrastructuur en technische ontwikkelingen) en Enforcement (handhaving). Voordat maatregelen worden gedefinieerd is het belangrijk om doelstellingen te formuleren voor de aanpak van de risicothema's.

In onderstaande tabel zijn per prioritair risicothema, in overleg met de wegbeheerder, doelstellingen geformuleerd die bijdragen aan de vermindering van dit risico. Deze doelstellingen zijn gekoppeld aan een van de lagen van de verkeersveiligheidspiramide¹ (zie bijlage 1) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig²) van verkeersveiligheid.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet Omvang probleem in kaart brengen	Snelheid meetbaar omlaag Afname van het aantal aandachtswegen Veiligere woonomgeving Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen	VVN Fietsersbond Dorpsraden Politie
	50 km/u wegen	Jaarlijks 2 snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) Opstelruimte voor fietsers creëren Oversteken in 2x waar mogelijk Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren	Veiligere gelijkvloerse kruisingen Jaarlijkse toename van veiligere kruispunt op 50 km/u wegen Snelheid meetbaar omlaag	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen	VVN, fietsers bond, dorpsraden

¹ De verkeersveiligheidspiramide is een methode om gestructureerd de verkeersveiligheids situatie in beeld te brengen. De piramide bestaat uit 5 lagen van kenmerken die betrekking hebben op de verkeersveiligheid in een gebied en elkaar beïnvloeden. 1) Cultuur en structuur: bijv. geografische, demografische en sociaaleconomische kenmerken. 2) verkeersveiligheidsbeleid: de kwaliteit van het verkeersveiligheidsbeleid, de verkeersveiligheidsplannen en beschikbare budgetten. 3) prestatie-indicatoren verkeersveiligheid (tussenuitkomsten): het effect van beleidsmaatregelen (betere weginrichting, gedrag op de weg). 4) ongevallen en slachtoffers (einduitkomsten) en 5) maatschappelijke kosten (materiële kosten, medische kosten en afhandelingskosten, maar ook kosten van productieverlies en verlies aan kwaliteit van leven). Zie ook www.verkeersveiligheidsmonitor.nl.

² Mens, weg voertuig komt overeen met de benadering van de 3 E's: Education (mens), Engineering (weg en voertuig) en Enforcement (mens)

		Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven	Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen		
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	Volledig gescheiden hoofdnet fiets Fietsplan opstellen Sociale veilige fietsroutes creëren Bereik effectieve educatie vergroten Educatie ouderen op e-bike Campagne/fietslessen kinderen Ontmoedigen doorgaand autoverkeer Verlichtingscampagnes doorzetten Bereik effectieve educatie vergroten	Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) Toename sociale veiligheid Veiliger fietsen door ouderen en kinderen Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom	Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval	Fietsersbond
	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	Jaarlijkse e-bike trainingen Bereik campagnes onder doelgroep vergroten	Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike Jaarlijkse toename deelname aan programma's	Jaarlijkse afname van aantal oudere fietsers/e-bike slachtoffers	Ouderenbond Fietsersbond
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: bromfietzers	Ontheffing speedpedelecs voor op de fietspaden. Evalueren waar brom en fiets samen gebruik van maken Educatie helmplicht Snelheidscampagnes Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helm, dracht, positie op de weg) Van bromfietspad naar fietspad Controle op technische voorschriften	Veilige positie van speedpedelec Betere scheiding brommers en fietsen Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietzers omlaag Meer brom-/snorfietzers die aan alle technische voorschriften voldoen	Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietzers dat betrokken is bij een ongeval	
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	Structurele samenwerking met politie opzetten Bereik campagnes vergroten	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemers onder invloed	Politie
	Snelheid in het verkeer (30)	Handhaving op risicovolle wegen Snelheidsdisplays plaatsen Voorlichtingscampagnes	Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	VVN
	Afleiding in het verkeer	Structurele samenwerking met politie opzetten	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	Politie
	Verkeersovertreders	Handhaving	Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'.	Politie

Tabel 9: Doelentabel

De maatregelen die de gemeente Beekdaelen de komende jaren kan treffen om bovenstaande doelstellingen te realiseren zijn hieronder uitgewerkt rondom de 3 E's.

Education

Maatregelrichtingen

Nr.	Risicothema	Projecten
1.1	30 en 50 km/u wegen	Het risico op 30 km/uur en 50 km/uur wegen heeft vooral te maken met het grote aandeel fietsers en e-bikers op dit type wegen. Zorg ervoor dat deze doelgroepen via specifieke educatieprogramma's goed bereikt worden. Besteed daarbij met name aandacht aan gedrag op kruispunten, en gedrag ten opzichte van zwaar verkeer. Als aanvulling kunnen hier ook campagnes uitgevoerd worden die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten.
1.2	Fiets (en e-bike)	Voor de fiets (e-bike) verschilt het per doelgroep wat belangrijk is om aandacht aan te besteden. Belangrijk bij (jonge) fietsers is om (ook) aandacht te besteden aan het thema afleiding. Voor de doelgroep 12 – 14 jaar (einde basisschool, begin voortgezet onderwijs) zijn hiervoor verschillende programma's beschikbaar. Voor de doelgroep ouderen is het belangrijk dat zij veilig kunnen 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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten.
1.3	Oudere (e-) fietser	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. Er zijn verschillende trainingen en programma's beschikbaar die zich hierop richten.
1.4	Bromfiets	Bij bestuurders van bromfietsen spelen risicofactoren als zelfoverschatting en gebrekkige gevaarherkenning een grote rol. Er zijn specifieke projecten voor deze doelgroep die zich daarop richten.
1.5	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen o.a. aan de orde in de programma's voor jonge bestuurders. 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.
1.6	Snelheid in het verkeer	Aandacht dient uit te gaan naar creëren van bewustzijn van het gevaar van te hard rijden en het uitvoeren van campagnes die gericht zijn op het snelheidsgedrag van automobilisten. Aansluiting bij de landelijke campagnes over rijnsnelheid is zinvol.
1.7	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer dient aan de orde te komen in programma's voor de verschillende doelgroepen, ook oudere (e-)fietsers. Daarnaast verdient het ook aanbeveling aan te sluiten bij landelijke en provinciale campagnes over afleiding in het verkeer (bijv. MONO). Specifiek zou aandacht uit moeten gaan naar de doelgroep rijbewijsbezitters en daarbinnen met name het zakelijke verkeer.
1.8	Verkeersovertreders	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.

Tabel 10: Maatregelrichtingen Education

Kosten

De kosten van verkeerseducatie zijn afhankelijk van het type educatie of campagneprogramma en daarmee afhankelijk van duur, vorm, aantal deelnemers, etc.

Engineering

Maatregelrichtingen

De categorie 'Engineering' omvat fysieke maatregelen in op-/langs wegen.

Nr	Maatregel	Toelichting
2.1	Verbeteren en/of volledig herinrichten 30 km/u aandachtswegen/buurt ¹ .	Wenselijk is om het wegbeeld in een aantal 30 km/h woonwijken in zijn geheel aan te passen om aan te sluiten bij de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig. Focus op een uniform wegbeeld in de gehele wijk met een smallere rijbaan, klinkerverharding en minder rechtstanden.
2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/u wegen.	Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk. Extra maatregelen op locaties waar verkeer elkaar relatief vaak kruist of op de wegen met relatief veel rechtstanden zijn wenselijk. Bijvoorbeeld door koppeling aan de impuls gelden SPV. Voorbeelden hiervan zijn wegversmallingen, het aanleggen van drempels of locatie specifieke ingrepen.
2.3	Verbeteren en/of volledig herinrichten 50 km/u aandachtswegen	Bij het herinrichten of verbeteren van de 50 km/u wegen en van de locaties op deze wegen zijn de volgende focuspunten van belang:
2.4	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/u wegen.	<ul style="list-style-type: none">• De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan.• Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken).• Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat)• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
2.5	Herinrichten fietsroutes met hoge intensiteit en/of hoog aantal ongevallen.	Bij het herinrichten van de fietsroutes met een hoog risico zijn de volgende focuspunten van belang:
2.6	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 11: Maatregelrichtingen Engineering

Kosten

Volledige herinrichting wegen

De kosten van een volledige herinrichting van een 30 km/u weg zijn € 165.000 per 100 meter (uitgaande van klinkerverharding, 5 meter breed, 2 parkeerstroken, trottoirs en 1 drempel of plateau).

Voor de inrichting van de gehele 30 km/u woonwijken leidt dit tot een relatief hoog bedrag. Een geheel nieuw wegbeeld is wenselijk, dus een algehele aanpak heeft de voorkeur boven het aanpakken van specifieke locaties. Een combinatie met andere werkzaamheden zoals rioleringsvernieuwing of algehele wijkvernieuwing zijn wenselijk.

De kosten van een volledige herinrichting van een 50 km/u weg zijn € 180.000 per 100 meter (uitgaande van asfalt verharding, 6 meter breed, vrijliggende fietsvoorzieningen en trottoirs).

Bij het herinrichten van hele wegvakken voor de 50 km/u wegen of de risicovolle fietsroutes kan het wel wenselijk zijn deze apart uit te voeren. Specifieke aandacht voor de positie van de fiets (zowel in langsrichting als bij kruisend langzaam verkeer) is van belang.

Locatiegerichte maatregelen

Maatwerk is vereist bij maatregelen op locaties. Onderstaand is per type maatregel een inschatting gegeven van de kosten. De kosten zijn op basis van kentallen waardoor er een bandbreedte (+ of -) op zit. Het betreft de kosten op investeringsniveau inclusief opslagen. De maatregelen komen overeen met de maatregelen als genoemd in de factsheet 'Snel van start met effectieve maatregelen' van het Kennisnetwerk SPV.

Maatregelpakket	Risicothema	Specifieke maatregel	Kostenindicatie
Snelheidsremmende maatregelen	• 30 km/u wegen	Kruispuntplateaus	€ 30.000 per stuk
		Drempels	€ 15.000 per stuk
		Uitritconstructies	€ 25.000 per stuk
		Wegversmalling	€ 10.000 per stuk
		Klinkerverharding i.p.v. asfalt	€ 115 per m2
Oversteekvoorzieningen	• 30 km/u wegen • 50 km/u wegen	Middengeleider	€ 35.000 per stuk
		Zebrapad per stuk	€ 1.200 per stuk
Voetgangervoorzieningen	• 30 km/uur wegen • 50 km/uur wegen	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• Fiets	Vrijliggend fietspad 1-zijdig	€ 450 per meter
		Vrijliggend fietspad 2-zijdig	€ 650 per meter
		Verbreden fietspad	€ 115 per meter
		Kantmarkering	€ 10 per meter
		Saneren fietspaaltjes en verticale elementen	€ 80 per stuk
		Saneren verticale stoepranden	€ 60 per meter
		Vlakke verharding: rood asfalt	€ 90 per m2
		Vlakke verharding: rode tegels	€ 80 per m2
		Fietsers in de voorrang op rotondes binnen de bebouwde kom	€ 7.500 per stuk
		Meer opstelruimte voor fietsers realiseren bij een oversteek	€ 7.000 per 10 meter
Parkeren	• 50 km/u wegen	Opheffen parkeerstroken	€ 450 per parkeervak
Middengeleider	• 50 km/u wegen	Aanbrengen 3m breed	€ 550 per meter
		Overrijdbare strook	Enkel als onderdeel van reconstructie: + € 60 per meter
Kruispuntoplossing	• 50 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko)
		VRI	€ variabel

Tabel 12: Locatiegerichte maatregelrichtingen Engineering

Enforcement

Maatregelrichtingen

Maatregelen voor handhaving vergen een intensieve samenwerking met de politie.

Nr	Maatregel	Toelichting
3.1	Opname verkeersveiligheid in Integraal Veiligheidsplan-/beleid Beekdaelen	Het IVP bepaalt de politieinzet voor de komende jaren. Door verkeersveiligheid hierin op te nemen wordt een structurele én gerichte inzet op diverse risico's gebord. Aansluiten bij de landelijke prioriteiten (VARAS-feiten: veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol/drugs en snelheid) en aandacht voor actuele ontwikkelingen zoals en fietsverlichting is wenselijk. De specifieke focus voor de politie in Beekdaelen dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Beekdaelen maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een alcoholmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Beekdaelen. Meer informatie hierover staat op: https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf
3.3	Opzet afleidingsmeetnet	Afleiding in het verkeer is een risico in Beekdaelen maar tevens een thema waar informatie op lokaal niveau een witte vlek is. Een afleidingsmeetnet helpt om meer inzicht te krijgen in de omvang van het risico in Beekdaelen.
3.4	Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen	De bestaande snelheidscontroles worden doorgezet. Daarnaast worden ook snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. De vormtoets maakt deze wegen inzichtelijk. Combineer dit met een aanstaande reconstructie om politie/OM te laten zien dat de correcte inrichting wel wordt gerealiseerd. Gebruik o.a. <ul style="list-style-type: none">• Snelheidsdisplays• Mobiele radarsets• Laserguns• Digitale flitspalen• Trajectcontrole
3.5	Continuïteit handhaving op sociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaging in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden.
3.6	Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten	Handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

Tabel 13: Maatregelrichtingen Enforcement

Inzet op verkeershandhaving vergt voornamelijk regelmatig overleg van de betrokken partijen. Een aantal praktische punten en inspirerende voorbeelden om dit goed vorm te geven kan helpen om samen in gesprek te gaan. Dit is opgenomen in de factsheet 'Effectieve verkeershandhaving' van het kennisnetwerk SPV.

Kosten

De kosten voor bovenstaande activiteiten liggen grotendeels bij de politie/OM. De kosten voor de gemeente betreffen met name ambtelijke inzet van naar inschatting ca. 0,1 Fte per jaar.

Uitvoeringsprogramma

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 Beekdaelen opgesteld.

Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Beekdaelen 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 Beekdaelen 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 Beekdaelen een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2021 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Beekdaelen extra focus behoeven omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende maatregelpakket bevat doelstellingen om deze prioritaire risicothema's aan te pakken en concrete maatregelen om deze doelen te realiseren.

De prioritaire risicothema's van de gemeente Beekdaelen

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

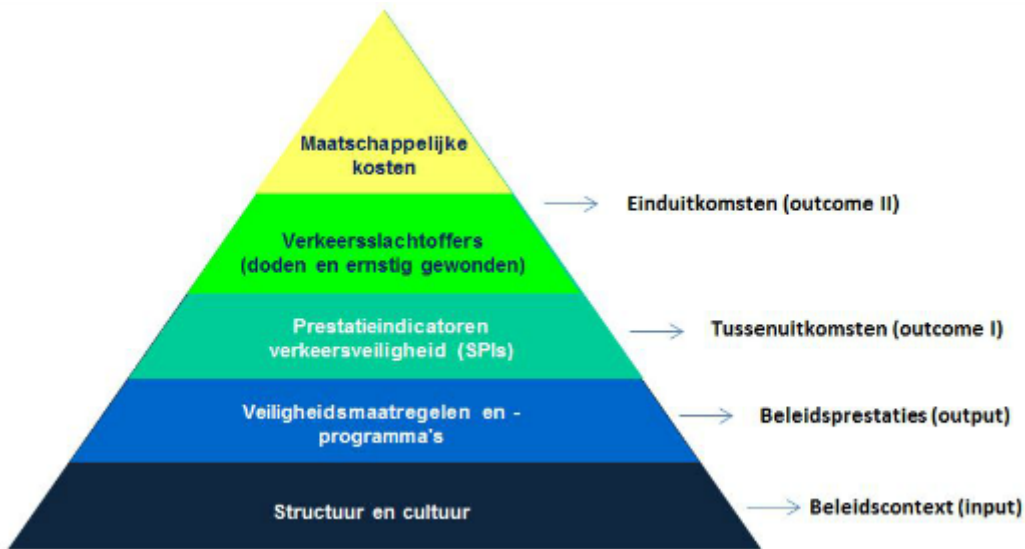
Doelen

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**.

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.

- **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.



Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	A. Beleidsprogramma <i>Beleid en maatregelen</i>	B. Tussenuitkomsten <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	C. Einduitkomsten <i>Ongevallen en slachtoffers</i>	Partners
Verkeerssysteem	1. 30 km/u wegen	Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen Meer bewustzijn creëren bij lokaalverkeer over snelheidsgedrag Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet Omvang probleem in kaart brengen	Snelheid meetbaar omlaag Afname van het aantal aandachtswegen Veiligere woonomgeving Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid	1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen	VVN Fietzersbond Dorpsraden Politie
	2. 50 km/u wegen	Jaarlijks 2 snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) Opstelruimte voor fietsers creëren Oversteken in 2x waar mogelijk Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen	Veiligere gelijkvloerse kruisingen Jaarlijkse toename van veiligere kruispunt op 50 km/u wegen Snelheid meetbaar omlaag Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen	2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen	VVN, fietsers bond, dorpsraden

		Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven			
Risicogroepen en -modaliteiten	3. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	Volledig gescheiden hoofdnet fiets Fietsplan opstellen Sociale veilige fietsroutes creëren Bereik effectieve educatie vergroten Educatie ouderen op e-bike Campagne/fietslessen kinderen Ontmoedigen doorgaand autoverkeer Verlichtingscampagnes doorzetten Bereik effectieve educatie vergroten	Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) Toename sociale veiligheid Veiliger fietsen door ouderen en kinderen Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom	3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval	Fietsersbond
	4. Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	Jaarlijkse e-bike trainingen Bereik campagnes onder doelgroep vergroten	Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike Jaarlijkse toename deelname aan programma's	4.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers	Ouderenbond Fietsersbond
	5. Kwetsbare verkeersdeelnemers: bromfietzers	Ontheffing speedpedelecs voor op de fietspaden. Evalueren waar brom en fiets samen gebruik van maken Educatie helmplicht Snelheidscampagnes Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmcracht, positie op de weg) Van bromfietspad naar fietspad Controle op technische voorschriften	Veilige positie van speedpedelec Betere scheiding brommers en fietsen Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen	5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval	
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	6. Rijden onder invloed	Structurele samenwerking met politie opzetten Bereik campagnes vergroten	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed	Politie
	7. Snelheid in het verkeer (30)	Handhaving op risicovolle wegen Snelheidsdisplays plaatsen Voorlichtingscampagnes	Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	VVN
	8. Afleiding in het verkeer	Structurele samenwerking met politie opzetten	Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding	Politie
	9. Verkeersovertreders	Handhaving	Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.	Politie

Tabel 15: Doelen gemeente Beekdaelen

Maatregelen

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Beekdaelen 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 Beekdaelen 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
- Risicolocatie /-gedrag
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring
- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020¹).
- 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	Haagstraat, Schimmert	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker	3.C1, 4.C1	De Haagstraat is voor het BuBeKo deel een 80km/u gebiedsontsluitingsweg die Schimmert verbindt met Genhout. Er is aanwezigheid van een BO-route en een VO-route, waardoor er veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruikmaken van de weg. De weg is niet goed ingericht volgens DV. Het is een smalle weg zonder gescheiden rijbanen en ook zonder vrijliggend fietspad of fietsstrook waardoor fietsers op de rijbaan zijn aangewezen. Er is in 2019 enkel een eenzijdig ongeval gebeurd op deze weg.	Weg herinrichten als ETW60 erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60km/u volgens Duurzaam Veilig en creëren van een fietssuggestiestrook om de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	-	Gemeente
Middel	Oensel, Schimmert	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	In de kern Oensel geldt op veel plaatsen een snelheidslimiet van 50km/u, met uitzondering van een deel van De Kling waar 30km/u geldt. Er is hier veel aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- en VO-route en met name	Herinrichten van de gehele kern van Oensel als GOW30 gebied om de verkeersveiligheid te verbeteren van scholieren en kwetsbare verkeersdeelnemers. Exacte inrichtingseisen van GOW30 zijn nog niet bekend.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€300.000	Gemeente

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

				overstekende fietsers en scholieren op de kruising Oensel-De Kling. Er is op het 50km/u gedeelte een fietsstrook aanwezig maar geen rijbaanscheiding. Er zijn de afgelopen jaren in het midden van de kern Oensel ongelukken gebeurd, waarvan enkele met kwetsbare verkeersdeelnemers.				
Hoog	Bekerbaan BiBeKo, Schimmert	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Bekerbaan in het BiBeKo gedeelte is een 50km/u gebiedsontsluitingsweg voor doorgaand verkeer tussen Haasdal, Schimmert en Oensel. Er is hier zowel een BO- als een VO-route aanwezig, ook is er veel overstekend verkeer door de nabijgelegen sportvelden. De weg is voorzien van een niet-vrijliggende fietsstrook en ook wordt er geparkeerd buiten de fietsstrook wat risico oplevert door in/uitvoegend verkeer. Er wordt hier te hard gereden van een S85 die veelal ruim boven de 50km/u ligt en er zijn enkele ongelukken gebeurd op deze weg.	Om de verkeersveiligheidssituatie te verbeteren de weg herinrichten volgens het nieuwe GOW30 principe, waarvan de exacte inrichtingseisen nog niet bekend zijn. Verbeteren van oversteekvoorzieningen vanuit de sportvelden door herkenbaarheid van het bestaande zebrapad te verhogen.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€270.000	Gemeente
Middel	Bekerbaan BuBeKo, Schimmert	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker	3.C1, 4.C1	De Bekerbaan in het BuBeKo gedeelte is een gebiedsontsluitingsweg van 80km/u die wordt gebruikt als doorgaande weg tussen Schimmert en Oensel. Er loopt hier zowel een BO- en VO-route wat zorgt voor kwetsbare verkeersdeelnemers. De weg is niet goed ingericht met een smalle niet-gescheiden rijbaan en smalle fietssuggestiestroken aan beide kanten.	Herinrichten van de Bekerbaan BuBeKo als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet 60km/u. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen door een drempel en een kruispuntplateau bij de kruising met Oensel. Evt. rode fiets(suggestie) stroken voor de fietser	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€45.000	Gemeente

Middel	Hagensweg, Provincialeweg, Schimmert-Aalbeek	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	3.C1, 4.C1, 7.C1	De Hagensweg/ Provincialeweg is een gebiedsontsluitingsweg van 80km/u die Schimmert met Aalbeek verbindt. Er is hier aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- en VO-route. De rijbanen zijn niet gescheiden en smal maar er is wel een vrijliggend fietspad aan één kant van de weg. Er wordt te hard gereden op deze weg met een S85 tussen de 80 en 85 km/u, en er zijn enkele ongelukken gebeurd.	Verbeteren van de verkeersveiligheidssituatie door het herinrichten van de weg als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet 60km/u. Aanbrengen van 9 snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels of wegversmallingen. Verbreden van het huidige fietspad zodat er meer ruimte komt voor fietsers in beide richtingen.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€390.000	Gemeente
Hoog	Kleverstraat, Schimmert	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	3.C1, 4.C1, 7.C1	De Kleverstraat is een erftoegangsweg van 60km/u BuBeKo. Er is hier aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door zowel een VO- als BO-route. Het is een smalle, niet goed ingerichte weg met smalle fietsstroken. Er wordt te hard gereden met een S85 die zowel op het BiBeKo als het BuBeKo gedeelte een paar kilometer boven de maximumsnelheid ligt. Ook is er een ongeluk met letsel gebeurd.	Inrichting van ETW60 weg verbeteren t.b.v. het verhogen van de verkeersveiligheid. Realiseren van 3 snelheidsremmende maatregelen zoals drempels of wegversmallingen. Realiseren van rode fietssuggestiestroken om meer ruimte te geven aan kwetsbare verkeersdeelnemers	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€45.000	Gemeente
Hoog	Kruising Hulsbergerweg – Schoolstraat – Mesweg en kruising Aalbekerweg – Wijnandsraderweg, Hulsberg	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker	2.C1, 3.C1, 4.C1	Deze kruisingen liggen dicht bij elkaar in een 50km/u gebied en maken deel uit van de doorgaande provinciale route met daarbij hoge verkeersintensiteiten. Er is veel aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers (scholieren) en overstekende fietsers. Er is een oversteekvoorziening voor voetgangers, maar niet voor fietsers. Er zijn vrijliggende fietspaden met een voorsorteerstrook voor afslaand verkeer.	Verbeteren van de verkeersveiligheid door het realiseren van 2 veilige en herkenbare oversteekvoorzieningen voor fietsers via het aanbrengen van rode en geblokte markeringen en verkeersborden om automobilisten hierop te attenderen.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€110.000	Gemeente

				Daardoor is de oversteek lang voor fietsers. Dit is risicovol ook in combinatie met de hoge snelheden.				
Middel	Schoolstraat, Wilhelminaplein, Klimmenerweg BiBeKo, Hulsberg	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker	2.C1, 3.C1, 4.C1	De Schoolstraat loopt via het Wilhelminaplein over in de Klimmenerweg en is een 50km/u-weg. Er is aanwezigheid van een basisschool en daardoor veel schoolgaand verkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers via een BO-route. Ook loopt er een VO-route langs. Er is veel in/uitvoegend verkeer door de aanwezigheid van de school, huizen met opritten en horeca. De weg heeft rode fietssuggestiestroken. Er wordt geparkeerd langs de weg op de fietsstrook en er liggen parkeerplaatsen buiten de fietsstrook om wat kan zorgen voor onveilige situaties. Er zijn meerdere ongelukken gebeurd op deze weg, met name bij het Wilhelminaplein.	De weg herinrichten als GOW30 gebiedsontsluitingsweg met 30km/u snelheidslimiet. De exacte inrichtingseisen voor dit nieuwe wegtype zijn nog niet bekend. Mogelijke maatregelen kunnen zijn; het versmallen van de rijbaan en meer ruimte geven aan de fietssuggestiestroken om de fietsveiligheid te verbeteren, of de fietsstrook buiten de parkeervakken om leggen om het risico van in/uitvoegend verkeer te beperken.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting		Gemeente
Hoog	Klimmenerweg BuBeKo, Hulsberg	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker	3.C1, 4.C1	De Klimmenerweg BuBeKo is een 80km/u voorrangsweg met aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- maar vooral een VO-route. Er is geen vrijliggend fietspad, maar alleen een fietssuggestiestrook. De rijbanen zijn smal en niet gescheiden. Er zijn ongelukken gebeurd op deze weg.	Herinrichten van de weg als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet 60km/u. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen met drempels of wegversmallingen Eventueel meer ruimte geven aan fietsers door fietssuggestiestroken te verbreden of het realiseren van een vrijliggend fietspad om zo de verkeersveiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting		Gemeente

Laag	Mesweg, Hulsberg	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Mesweg is een grijze weg BiBeKo met snelheidslimiet 50km/u waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers aanwezig zijn door een BO- en een VO-route. De weg heeft smalle fietssuggestiestroken aan beide kanten waar alleen bij de sportvelden een klein deel vrijliggend is. Er wordt geparkeerd aan de zijkant van de weg op de fietsstrook en er wordt te hard gereden met een S85 van een paar kilometer boven de 50km/u. Er is één ongeval gebeurd op deze weg de afgelopen jaren.	Weg herinrichten als ETW30 erftoegangsweg met snelheidslimiet 30km/u. Kruisingen gelijkwaardig maken en fietsstroken verbreden en duidelijker weergeven aan beide kanten van de weg.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting		Gemeente
Laag	Nieuwenhuysstraat BiBeKo, Aalbeek	30 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	1.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Nieuwenhuysstraat in het BiBeKo gedeelte is een 30km/u weg die Aalbeek met Schimmert verbindt. Er is aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers via een BO- en VO-route. Deze weg heeft geen goede inrichting, zonder wegmarkeringen en fietsstroken en er wordt veelal langs de weg geparkeerd. Er is één ongeluk gebeurd in de afgelopen jaren.	De Nieuwenhuysstraat herinrichten volgens de inrichtingsprincipes van ETW30 erftoegangsweg met snelheidslimiet 30km/u en het realiseren van snelheidsremmende maatregelen waarvan één kruispuntplateau.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€310.000	Gemeente
Middel	Nieuwenhuysstraat BuBeKo, Aalbeek	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker	3.C1, 4.C1	De Nieuwenhuysstraat BuBeKo is een 80km/u weg tussen Aalbeek en Schimmert met aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers via een BO- en VO-route. De weg is smal en niet goed ingericht en er zijn geen fietsstroken aanwezig.	De weg herinrichten als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet 60km/u, het realiseren van snelheidsremmende maatregelen en het aanbrengen van fietspadmarkeringen.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€60.000	Gemeente
Laag	Laar, Brommelen, Wijnandsrade	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	3.C1, 4.C1, 7.C1	De BuBeKo weg Laar-Brommelen heeft een snelheidslimiet van 60 km/u en verbindt Nuth met Weustenrade. Er is hier veel aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers via een VO-route, maar	De weg herinrichten als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet 60km/u door het realiseren van snelheidsremmende	Ongevallen registratie, snelheidsmeting	€100.000	Gemeente

				ook een BO-route. Het is een smalle weg met fietssuggestiestroken en er is een ongeluk gebeurd recent.	maatregelen om de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te bevorderen.			
Middel	Swier, Wijnandsrade	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	Swier is een 50km/u weg BiBeKo in de kern van Swier, waar aanwezigheid is van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- en VO-route. Er zijn smalle fietssuggestiestroken en er wordt geparkeerd op de fietssuggestiestroken en buiten de weg om, wat zorgt voor in/uitvoegend verkeer. Er wordt te hard gereden met een S85 van rond de 55km/u en er zijn ongelukken gebeurd.	Swier herinrichten als erftoegangsweg met snelheidslimiet 30 km/u (ETW30) waarbij meer ruimte wordt gegeven aan fietsstroken. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen en 1 kruisingsplateau om de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€330.000	Gemeente
Middel	Gehele kern Wijnandsrade	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	In de kern Wijnandsrade geldt voornamelijk een snelheidslimiet van 50km/u, m.u.v. het gebied rondom Kasteel Wijnandsrade. Door deze kern lopen diverse VO- en BO-routes. Er wordt op sommige plaatsen te hard gereden en er zijn ongelukken gebeurd.	De kern van Wijnandsrade volledig herinrichten als ETW30 zone met een snelheidslimiet van 30km/u en het aanbrengen van fietssuggestiestroken en snelheidsremmende maatregelen op de hoofdroutes door de kern.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen		Gemeente
Middel	Pastorijstraat, Nuth	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Pastorijstraat door de kern van Nuth is een 50km/u voorrangsweg waar aanwezigheid is van een BO locatie alsook een BO- en VO-route met kwetsbare verkeersdeelnemers. Er zijn fietssuggestiestroken en er wordt langs de rijbaan geparkeerd. Er wordt te hard gereden met een S85 die veelal rond de 55km/u ligt en er zijn enkele ongelukken gebeurd op deze weg.	De pastorijstraat herinrichten volgens het nieuwe GOW30 principe met een snelheidslimiet van 30km/u. Exacte inrichtingseisen met concrete zijn nog niet bekend.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€370.000	Gemeente

Middel	Fietspad Daelderweg, Nuth	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Daelderweg in Nuth loopt door een bedrijventerrein en hier geldt een snelheidslimiet van 50km/u. Er is aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- en VO-route en veel vrachtverkeer. Voor een groot deel ontbreken er vrijliggende fietspaden waardoor fietsers op de rijbaan zijn aangewezen. Er wordt te hard gereden en er zijn enkele ongelukken gebeurd.	Realiseren van vrijliggende fietspaden zodat deze over de gehele Daelderweg aanwezig zijn om zo de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting		Gemeente
Hoog	Kerkweg, Geleenstraat, Puth	30 km/u wegen, 50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	1.C1, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Kerkweg en Geleenstraat zijn de doorlopende wegen die Abshoven met Puth en Schinnen verbinden. De snelheidslimiet is 50km/u en 30km/u rond de basisschool. Er is hier aanwezigheid van een BO en VO route en een BO locatie. Er zijn smalle fietssuggestiestroken en er wordt te hard gereden op deze weg. Ook zijn er enkele ongelukken gebeurd.	De Kerkweg en Geleenstraat volledig herinrichten volgens het nieuwe GOW30 principe, zodat overal een snelheidslimiet van 30km/u geldt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De exacte inrichtingseisen van GOW30 zijn nog niet bekend.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€600.000	Gemeente
Middel	Stationsstraat, Schinnen	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Stationsstraat in Schinnen is een 50km/u weg die de doorgaande route is. Er is hier aanwezigheid van een BO-route en locatie maar vooral een VO-route en daardoor veel kwetsbare verkeersdeelnemers. Er ontbreekt rijbaanmarkering en er zijn fietssuggestiestroken waar aan de buitenkant wordt geparkeerd en zorgt voor risicovol in/uitvoegend verkeer. Er wordt hier veelal te hard gereden met een S85 van rond de 55km/u en er zijn enkele ongelukken gebeurd.	De Stationsstraat volledig herinrichten volgens het nieuwe GOW30 principe, zodat overal een snelheidslimiet van 30km/u geldt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De exacte inrichtingseisen van GOW30 zijn nog niet bekend. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen en waar mogelijk de fietspaden buiten de parkeervakken om leggen.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen		Gemeente

Hoog	Dorpsstraat, Altaarstraat, BiBeKo, Schinnen	30 km/u wegen, 50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	1.C1, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Dorpsstraat en Altaarstraat vormen de doorgaande route door Schinnen BiBeKo waar de snelheidslimiet gedeeltelijk 30 km/u en 50 km/u is. Er is hier veel aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een VO- en BO-route en er liggen voorzieningen aan deze weg in de kern van Schinnen. Er zijn fietsuggestiestroken waar aan de buitenkant wordt geparkeerd wat zorgt voor risicovol in/uitvoegend verkeer. Er wordt te hard gereden met een S85 die vaak 5km/u hoger ligt dan de snelheidslimiet en er zijn meerdere ongelukken gebeurd.	De Dorpsstraat en Altaarstraat volledig herinrichten volgens het nieuwe GOW30 principe, zodat overal een snelheidslimiet van 30km/u geldt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De exacte inrichtingseisen van GOW30 zijn nog niet bekend. Realiseren van snelheidsremmende maatregelen en waar mogelijk de fietspaden buiten de parkeervakken om leggen.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen		Gemeente
Middel	Altaarstraat, Hommerterweg, BuBeKo, Schinnen	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	3.C1, 4.C1, 7.C1	De Altaarstraat en Hommerterweg BuBeKo verbinden de kernen Schimmert en Hommert. Er geldt hier een snelheidslimiet van 80km/u. Er is aanwezigheid van een VO- en BO-route en er zijn vrijliggende fietspaden aan beide kanten. Er is 1 kruispuntplateau aanwezig en er wordt te hard gereden met een S85 van rond de 85 km/u. Ook zijn er ongelukken gebeurd op deze wegen.	De Altaarstraat en Hommerterweg BuBeKo herinrichten als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet 60km/u om verkeersveiligheid te verbeteren door de aanlag van een rijloper met wegmarkeringen en het realiseren van snelheidsremmende maatregelen	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€70.000	Gemeente
Hoog	Provincialeweg, Hoofdstraat, BiBeKo, Amstenrade – Oirsbeek	50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Provincialeweg en Hoofdstraat verbinden Amstenrade met Oirsbeek en hebben BiBeKo een snelheidslimiet van 50km/u. Er liggen verschillende voorzieningen aan deze wegen, zowel in Oirsbeek als in Amstenrade en er is een BO- en een VO-route, wat zorgt voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Het ontbreekt aan	De Provincialeweg en Hoofdstraat volledig herinrichten volgens het nieuwe GOW30 principe, zodat overal een snelheidslimiet van 30km/u geldt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De exacte inrichtingseisen van GOW30 zijn nog niet bekend.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€620.000	Gemeente

				<p>oversteekvoorzieningen en er zijn fietsuggestiestroken waar buitenom wordt geparkeerd wat zorgt voor risicovol in/uitvoegend verkeer. Er wordt hier te hard gereden met een S85 die veelal 5 tot 10 km/u boven de snelheidslimiet ligt en er zijn hier meerdere ongelukken gebeurd de afgelopen jaren.</p>				
Hoog	Provincialeweg Noord BuBeKo, Oirsbeek – Klein-Doenrade	Fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	3.C1, 4.C1, 7.C1	<p>De Provincialeweg Noord (BuBeKo) is een 60km/u weg die Doenrade verbindt met Oirsbeek. Er geldt een snelheidslimiet van 60km/u en er is aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO- en VO-route. De fietspaden zijn volledig vrijliggend aan beide kanten. Het ontbreekt aan snelheidsremmende maatregelen. Er wordt te hard gereden met een S85 van 5 tot 10km/u boven de snelheidslimiet en er zijn meerdere ongelukken gebeurd de afgelopen jaren.</p>	De Provincialeweg Noord herinrichten als ETW60 erftoegangsweg met snelheidslimiet van 60km/u door het realiseren van snelheidsremmende maatregelen en kruispuntplateau's om de verkeersveiligheid te verbeteren.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€145.000	Gemeente
Middel	Dorpsstraat, Bingelrade	30 km/u wegen, 50 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	1.C1, 2.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	<p>De Dorpsstraat in Bingelrade is de doorgaande weg met een snelheidslimiet van afwisselend 50 of 30km/u. Er is hier aanwezigheid van een BO-route en locatie, alsook een VO-route, met kwetsbare verkeersdeelnemers. De weg is niet goed ingericht met ontbrekende wegmarkering en fietsstroken en wisselende snelheidslimieten. Er zijn enkele ongelukken gebeurd de afgelopen jaren.</p>	Volledig herinrichten van de Dorpsstraat als ETW30 erftoegangsweg met overal een snelheidslimiet van 30km/u door het aanbrengen van klinkerverharding, wegmarkeringen en fietsstroken om verkeersveiligheid te verbeteren	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€750.000 (obv 1.8km)	Gemeente

Middel	Doorgaande route BiBeKo Douvergenhout – Merkelbeek (Groenhaagweg – Houtstraat – Steenweg – Kerkstraat – Raadhuisstraat)	30 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	1.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De doorgaande weg BiBeKo tussen Douvergenhout en Merkelbeek heeft al een snelheidslimiet van 30km/u. Er is hier aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers door een BO-route en locatie, alsook een VO-route. De weg is veelal niet goed ingericht; rijbaanmarkering ontbreekt en er zijn vaak geen fietssuggestiestroken. Ook wordt er geparkeerd langs de weg op het fietsersgedeelte en ontbreken snelheidsremmende maatregelen. Er is op deze weg een ongeval gebeurd de afgelopen jaren.	Deze doorgaande route volledig herinrichten als ETW30 erftoegangsweg met het behouden van de snelheidslimiet van 30km/u, door het aanbrengen van klinkerverharding, wegmarkeringen en fietsstroken om verkeersveiligheid te verbeteren. Realiseren van snelheidsremmende tussen de al bestaande kruispuntplateau's maatregelen om snelheid te beperken.	Registratie ongevallen, snelheidsmeting	€670.000	Gemeente
Middel	Brunsummerstraat, Schinveld	30 km/u wegen, fiets/e-bike, oudere fietser/ e-biker, snelheid in het verkeer	1.C1, 3.C1, 4.C1, 7.C1	De Brunsummerstraat is deel van de doorgaande route door Schinveld en heeft een snelheidslimiet van 30km/u. Er is hier voornamelijk aanwezigheid van een VO-route, maar ook enigszins van een BO-route. De weg is niet goed ingericht. Er ontbreekt gepaste wegdekverharding en rijbaanmarkering en er zijn geen fietssuggestiestroken en snelheidsremmende maatregelen aanwezig. Ook wordt er geparkeerd langs de weg, zowel in parkeervakken als langs de weg, wat zorgt voor risicovol in/uitvoegend verkeer. Er wordt te hard gereden op deze weg en er zijn enkele ongelukken gebeurd.	De Brunsummerstraat herinrichten volgens het nieuwe principe GOW30 gebiedsontsluitingsweg met snelheidslimiet 30km/u om de verkeersveiligheid te verbeteren. De exacte inrichtingseisen van GOW30 zijn nog niet bekend.	Snelheidsmeting, registratie ongevallen	€150.000	Gemeente

Laag	Komgrenzen gemeente	30 km/u wegen, 50 km/u wegen	1.C1, 2.C1	Op 22 locaties binnen de gemeente is de komgrens nu niet goed ingericht, zonder de toepassing van komremmers of verkeerseilanden. Hierdoor is de aanpassing van de snelheidslimiet niet herkenbaar voor weggebruikers, met name als ze de kom binnen rijden. Daardoor ligt de snelheid van weggebruikers vaak hoger dan toegestaan.	Op 22 locaties binnen de gemeente Beekdaelen de komgrenzen herinrichten door het realiseren van attentie verhogende en snelheidsremmende maatregelen via een wegversmalling en drempel.		€285.000	Gemeente
------	---------------------	---------------------------------	------------	---	---	--	----------	----------

BIJLAGE 1: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering

Toelichting op de relatie tussen risicogestuurd werken en het verkrijgen van inzicht in de verkeersveiligheidsproblematiek van een gemeente via redenerlijnen in de piramidestructuur.



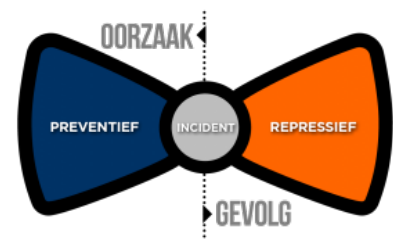
Figuur 2: Beleidspiramide verkeersveiligheid

Visie op ‘risico’ in het verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsrisico wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven: $Ongeval = Risico \times Expositie^1$. Dit betekent dat een kleine kans op een risico bij een grote expositie wel kan leiden tot veel ongevallen (zoals bijvoorbeeld op een stroomweg waar veel verkeer geconcentreerd is met een relatief laag risico). Belangrijk hieruit is dat een locatie met een relatief beperkt aantal ongevallen wel een hoog risico kan kennen (bij een beperkte expositie).

Alleen kijken naar de ongevallen (curatief/reactief) is daardoor onvoldoende, vooruit kijken naar de locaties met een hoog risico (preventief/proactief) is daardoor leidend in de SPV aanpak.

Het risico kan met een gelijke formule weergegeven worden: $Risico = Kans \times Ernst$. Een beperkte kans op een relatief ernstig ongeval telt zwaarder mee dan een kleine kans op een ongeval met beperkt letsel. Van belang is om hierbij twee dingen te onderscheiden. Het beperken van de oorzaak van een ongeval (zoals het scheiden van verkeersstromen), om zo het ongeval te voorkomen en het beperken van de ernst van de afloop van een ongeval (zoals het aanbrengen van een geleiderail). Onderstaand is middels het vlinderdasmodel (figuur 1) de oorzaak en gevolg weergegeven.



Figuur 3: Vlinderdasmodel

¹ Met ‘expositie’ (of: ‘exposure’) wordt ‘de blootstelling aan verkeer’ bedoeld.

Bij het onderzoeken van een ongevalsrisico is het van belang dat rekening wordt gehouden met de risicokenmerken. Dit zodat een ongevalsrisico op een juiste manier benaderd wordt teneinde ook passende maatregelen erbij te definiëren.

Een oorzaak / ongevalsrisico² is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- Aantal ontmoetingen van verkeer onderling
- De hoek waarin het verkeer elkaar ontmoet.
- De snelheid van het verkeer
- De kenmerken van het verkeer (massa / kwetsbaarheid).

De afloop / slachtofferrisico³ is afhankelijk van de volgende **risicokenmerken**:

- De snelheid (en de hoek) van het voertuig na het ongeval.
- De kenmerken van het voertuig (massa / kwetsbaarheid).
- De kenmerken van de locatie (o.a. wegkenmerken / vergevingsgezindheid)

Van bovenstaande is vooral belangrijk dat de samenkomst van deze kenmerken leiden tot een risico. Het samenspel van de kernmerken leidt tot een bepaald risiconiveau, alleen snelheid als kenmerk is onvoldoende om het ongevalsrisico in te schatten.

2 *Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval.*

3 *Het slachtofferrisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval.*

BIJLAGE 2: Bronnenoverzicht

Voor de risicoanalyse zijn de volgende informatiebronnen gebruikt:

- Risicokompas (Hastig)
- VIA (2016-2020)
 - Ongevallenstatistieken
 - BLIQ-rapportage
- VeiligheidNL rapportages:
 - Voetgangers 2018
 - Fietsongevallen in Nederland 2016
 - Verkeersongevallen 2018
- Boeteoverzicht CBS (2014-2019)
- Rapportage Lichtvoering fietsers (I&W 2018)
- Rapportage Rijden onder invloed (2002-2017)
- Participatiepunt VVN (2019)
- CBS (2015-2020)
 - Wagenpark
 - Leeftijdsklasse
 - Bevolkingsopbouw
- Voorzieningen via OpenStreetMap (2021)
- Vormtoets (aangeleverd door gemeente)
- NWB-weglengtes per snelheids categorie (2020)
- EenVandaag opiniepanel, 2015
- Verkeersovertreders, achtergronden van gedrag en mogelijkheden voor beïnvloeding door voorlichting', SWOV, 2015
- Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen, SWOV, 2011
- Factsheet afleiding in het verkeer als gevolg van smartphonegebruik, CROW, 2015
- Interpolis Barometer, 2019
- Klimaatmonitor, 2019

BIJLAGE 3: Aanvullende maatregelen verkeerseducatie – Gemeente Beekdaelen

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

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Beekdaelen, is in afstemming met de provincie Limburg:

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

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

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

Risicothema	Aanvullende maatregelen
30 km/u wegen	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</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"> • Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN) dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Maastricht-Heuvelland • Blind spot (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 snelheidscampagnes uitgevoerd door het ROVL.</p> <p>Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (www.octopusplan.nl) en Julie (https://julie-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>
50 km/u wegen	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <p>Zie 30 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</p>
Landbouwverkeer in het buitengebied	<p>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</p> <p>Een geschikt programma voor langbouwverkeer is het VMBL-project van CUMELA. VMBL leert leerlingen hoe ze veilig om kunnen gaan met landbouwvoertuigen op de weg, vanuit hun eigen perspectief. Ze worden hierbij geholpen door AOC-studenten en loon- en landbouwwerkers. VMBL is primair voor de leerlingen van groep 7 en 8 van de basisschool bedoeld.</p>
Fiets	<p>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs (zie tabel 2). De programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn over het algemeen van goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</p> <p>In het programma Go Safe zonder afleiding VR 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 Op de fiets? Even niets... van VVN. Het programma Op de fiets? Even niets... 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"> • Streetwise (ANWB) • Fotoframe (Responsible Young Drivers) • Split the Risk (Veiligheid NL) <p>Er wordt jaarlijks een fietsverlichtingscampagne gedaan door ROVL in Limburg. <i>Zie ook Ouderen</i></p>
Ouderen	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd (zie bijlage 2). De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>Ouderen hebben over het algemeen meer vrije tijd en een rustigere levensstijl. Mensen worden in deze levensfase geconfronteerd met lichamelijke en cognitieve gebreken, die van invloed kunnen zijn op het functioneren in het verkeer. Voor de algehele gesteldheid is het van belang dat ouderen aan het verkeer deel blijven nemen. De (e-)fiets is dan een laagdrempelige optie. Ouderen kunnen veilig blijven fietsen zolang zij de benodigde kennis en vaardigheden bezitten, én vooral zich bewust zijn van hun lichamelijke en geestelijke beperkingen, en hun gedrag daarop afstemmen.</p> <p>Een geschikte aanpak is die van het meerjarenprogramma 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. Voor de doelgroep oudere automobilisten is een zelftest ontwikkeld die ouderen inzicht geeft in hun sterke en zwakke punten in hun rijvaardigheid. Na het invullen van de test ontvangt de oudere automobilist een persoonlijk advies en tips om veilig te blijven rijden. Deze Zelfscan Senior Automobilisten is beschikbaar via de websites van het CBR en van VVN.</p> <p>Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN Opfriscursus voor de automobilist en de Rijzeker-training van de ANWB.</p>
Rijden onder invloed	<p><i>Voor dit thema wordt in de gemeente één programma uitgevoerd (zie tabel 2). Over de kwaliteit van het programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>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>
Afleiding in het verkeer	<p><i>Voor dit thema worden in de gemeente twee programma's uitgevoerd (zie tabel 2). De kwaliteit van een programma is heel goed, over de kwaliteit van het andere programma kan niets gezegd worden. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i></p> <p>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 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>

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 Beekdaelen 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 Beekdaelen 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 Beekdaelen uitgevoerde verkeerseducatieprogramma's, ingedeeld naar PVE-doelgroep (zie bijlage). Vervolgens is gekeken in welke mate de uitgevoerde programma's aansluiten bij de eerder opgesomde risicothema's. Dat laatste overzicht is terug te vinden in Tabel 2.

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

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

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

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

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

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Streetwise' van de ANWB, 'Op de fiets? ... Even niets!' van VVN en 'Veilig op Weg' van VVN. Een programma dat bij de risicothema's Fiets en Afleiding in het verkeer hoort, is de 'Mono-campagne' van VVN. Voor het risicothema Ouderen wordt het programma 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

Risicothema	Projecten	Bereik in €*	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Landbouwverkeer in het buitengebied	Geen specifieke projecten	0	0
4: Fiets	Veilig schoolomgeving – VVN	€1.000	0
	Veilig op Weg – VVN	€1.425	++
	Op de fiets? Even niets! – VVN	€200	++
	Verkeersquiz – VVN	€1.060	-
	Streetwise – ANWB	€1.500	++
	Smart op de fiets – ROVL	€405	0
	Mono-campagne – VVN	€280	++
5: Ouderen	Opfriscursussen – VVN	€1.600	-/+
6: Rijden onder invloed	Promoteam - VVN	€200	0
7: Afleiding in het verkeer	Smart op de fiets – ROVL	€405	0
	Mono-campagne – VVN	€280	++
8: Verkeersovertreeders	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 totale subsidiebedrag voor alle gemeenten in de regio Maastricht-Heuvelland (behalve Maastricht) gedeeld door vijf.

Overzicht verkeerseducatieprogramma's 2019

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

Naam project	Naam producent	Doelgroep							Bereik in €* 1000	Toolkit	Getoetst	Score
		0-4	4-12 (BO)	12-16 (VO)	16-25	25-60	>60					
Veilige schoolomgeving	VVN	x	x					1000	Nee	Nee	-	
Veilig op Weg	VVN	x	x					1425	Ja	Ja	48	
Verkeersbrigadiers	VVN	x	x					1200	Nee	Nee	-	
Op de fiets? Even niets!	VVN		x					200	Ja	Ja	48	
Verkeersquiz	VVN	x	x					1060	Nee	Nee	-	
Streetwise	ANWB		x					1500	Ja	Ja	46	
Smart op de fiets	ROVL	x	x					405	Nee	Nee	-	
Samenwerken in de buurten	VVN					x		1200	Nee	Nee	-	
Mono-campagne	VVN	x	x	x	x	x	x	280	Ja	Ja	50	
Ondersteuning campagnekalender (vernieuwing posterborden)	-					x		4000	Nee	Nee	-	
Promoteam VVN	VVN				x	x		200	Nee	Nee	-	
Opfriscursussen VVN incl. Praktijklessen en/of Fietsveilig Senioren (in samenspraak met VVN in te vullen)	VVN						x	1600	Ja	Ja	39	