

## Risicoanalyse en uitvoeringsagenda Sittard-Geleen

# Inhoudsopgave

<b>Disclaimer</b>	<b>4</b>
<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente	5
Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's	5
Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht	6
Leeswijzer: stapsgewijze concrete invulling van de SPV thema's voor de gemeente	7
<b>Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Sittard-Geleen</b>	<b>8</b>
De 9 thema's van het SPV	8
Risicothema's gemeente notitie en aanvullende risicothema's	8
<b>Detailering risicothema's</b>	<b>10</b>
Risicothema 1: 30 km/u wegen	10
Risicothema 2: 50 km/u wegen	12
Risicothema 3 en 4: Fiets en e-bike	14
Risicothema 5: Ouderen	19
Risicothema 6: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets	21
Risicothema 7: Rijden onder invloed	22
Risicothema 8: Snelheid in het verkeer	24
Risicothema 9: Afleiding in het verkeer	29
Risicothema 10: Verkeersovertreders	30
Overige aandachtspunten	31
<b>Risicolocaties</b>	<b>32</b>
Inleiding	32
Toepassing van de SPV viewer	32
Risicolocaties	33
<b>Uitvoeringsagenda</b>	<b>34</b>
Inleiding	34
Education	37
Engineering	38
Enforcement	40
<b>Uitvoering van het SPV</b>	<b>41</b>
<b>BIJLAGE 1: Samenvatting risicothema's op basis van de gemeente notitie (voortraject)</b>	<b>42</b>
<b>BIJLAGE 2: Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering</b>	<b>43</b>

---

Visie op 'risico' in het verkeerssysteem

43

**BIJLAGE 3: Bronnenoverzicht**

**45**

# 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 zal de risicogestuurde aanpak ook een bestuurlijke plek krijgen 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.

# Inleiding

---

## Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (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 ongevalscijfers te verlagen). Dit gaan we doen door het opstellen van 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.

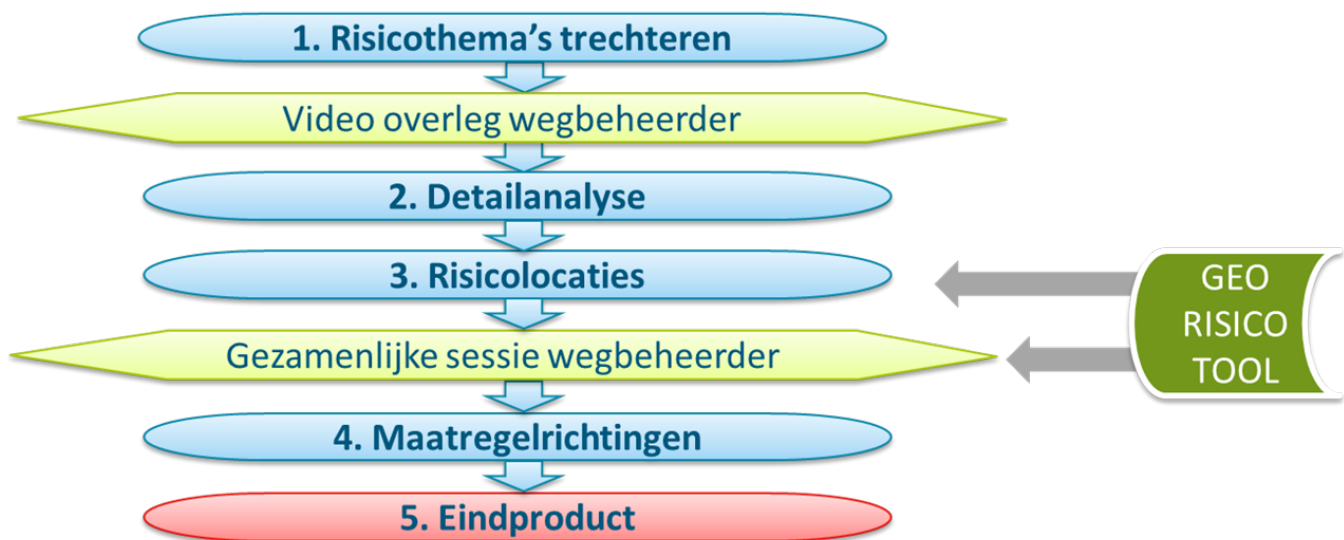
Dit document beschrijft de doorvertaling van het SPV2030 gedachtengoed naar de provinciale en gemeentelijke context en praktijk in Sittard-Geleen. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Sittard-Geleen.

## 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's<sup>1</sup> 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 data<sup>2</sup> 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

# 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 in GIS<sup>1</sup>. 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.

# Vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Sittard-Geleen

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject<sup>1</sup>. 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.

## Risicothema's gemeente notitie en aanvullende risicothema's

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Sittard-Geleen. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de [www.verkeersveiligheidsmonitor.nl](http://www.verkeersveiligheidsmonitor.nl) en de risicocijfers van Hastig als onderdeel daarvan. De conclusies m.b.t. de thema's zijn weergegeven in hoofdlijnen in bijlage 1.



---

Door aanvullende 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 zin<sup>1</sup> 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: e-bikes, ouderen
2. Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarigen op de snor- en bromfiets
3. Rijden onder invloed
4. Snelheid in het verkeer: 30 km/u wegen
5. Afleiding in het verkeer
6. 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.

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.

---

<sup>1</sup> 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.

# Detaillering risicothema's

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

Beleidsthema	Risico-subthema's
Veilige infrastructuur	30 en 50 km/u wegen
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fietsers, e-bikes en ouderen
Onervaren verkeersdeelnemers	16-17 jarige op de snor/bromfiets
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Verkeersovertreders	

Tabel 2: Risicothema's gemeente Sittard-Geleen

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 Sittard-Geleen. 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 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 getal 'hoog' of 'laag' is.

## Risicothema 1: 30 km/u wegen

**De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen en het aandeel van slachtoffers zorgt dat 30 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Sittard-Geleen.**

Het aandeel 30 km/u wegen in de gemeente Sittard-Geleen is (63%) en ligt daarmee hoger dan Heerlen (57%) en Helmond (49%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 30 km/u wegen in Sittard-Geleen zijn nagenoeg alle 30 km/u wegen op buurtniveau gescoord in de vormtoets. In een vormtoets worden de fysieke kenmerken van een weg (de inrichting) getoetst aan de richtlijnen van het CROW van Duurzaam Veilig. De 30 km/u wegen in Sittard-Geleen scoren gemiddeld gezien matig, 5,5 van de 10 punten. Deze lage scores worden veelal veroorzaakt door het ontbreken van snelheidsremmers op wegvakken en kruisingen, geen acceptatie van de snelheidslimiet, en een niet passende wegverharding.

De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Kastelenweg (score 4,5)
- Holleweg (score 4,0)
- Sittarderweg, Munstergeleen (score 3,5)

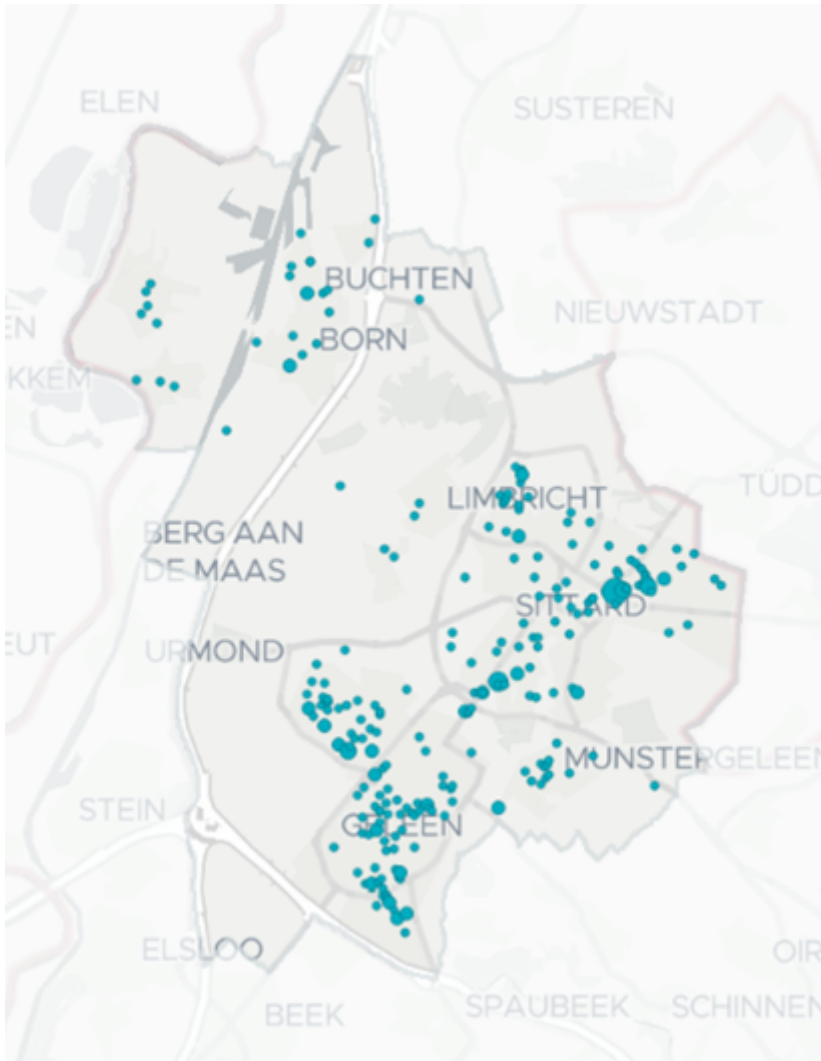
- Seringenlaan (score 4,5)
- Burg. Lemmensstraat (score 4,5)
- Lienaertsstraat (score 4,5)

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat op 30 km/u wegen nabij de kernen de maximumsnelheid slechts beperkt wordt overschreden.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie), in de gemeente Sittard-Geleen 0.536 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.508). Dit houdt in dat op een 30 km/u weg in de gemeente Sittard-Geleen de kans op een ongeval ca. 5% hoger is dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Limburg. Op buurtniveau scoort met name omgeving Obbicht – Grevenbicht – Papenhoven hoog met 0.729. De kans op een ongeval op een gemiddelde 30 km/u weg in deze buurt is dus ca. 1,5x hoger dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Sittard-Geleen.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 slechts 18% (50 van 282) van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 30 km/u wegen. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen, maar de meeste slachtoffers vallen met de fiets (15). Van de slachtoffers zijn er tussen 2016-2020 in totaal 24 gevallen op een wegvak en 26 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, maar vooral in en rondom de twee stadskernen van Sittard-Geleen. Geconcludeerd kan worden dat het risico het grootst is in de dorpen, maar het aantal ongevallen locaties het hoogst ligt in de centra. Dat komt omdat we bij de kans op een ongeval kijken naar het relatieve verkeerssysteem. Het is aannemelijk dat er in de centra van Sittard-Geleen meer 30 km/u wegen zijn dan in de dorpen en hogere intensiteiten verkeersdeelnemers zijn. In zekere zin, is dus met name het relatieve risico in de dorpen hoger terwijl in absolute zin het aantal ongevallen in de centra hoger zijn.

Overzicht data 30 km/u wegen	
Aandeel 30 km/u wegen in verkeerssysteem	63 %
Gemiddelde score 30 km/u wegen in vormtoets	5,5 van 9 punten
Risicocijfer	0.536 (plaatselijk hoger 0.729)
Aandeel ongevallen	18% (50 van de 282) van totaal aantal ongevallen



Figuur 2: Locaties ongefallen 30 km/u wegen gemeente Sittard-Geleen

## Risicothema 2: 50 km/u wegen

**De combinatie van het risicocijfer, de beperkte inrichting van enkele wegen en het aandeel aan slachtoffers zorgt dat 50 km/u wegen een risicothema zijn in de gemeente Sittard-Geleen.**

Het aandeel 50 km/u wegen in de gemeente Sittard-Geleen is (24%) en is daarmee gelijk aan Heerlen (24%) en lager dan Helmond (50,7%).

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 50 km/u wegen in Sittard-Geleen zijn nagenoeg alle 50 km/u wegen op buurtniveau gescoord in de vormtoets. De 50 km/u wegen in Sittard-Geleen scoren gemiddeld gezien middelmatig, een 6,9 van de 10 punten. De meest voorkomende beperkingen in de inrichting zijn het (gedeeltelijk) ontbreken van vrijliggende fietspaden en onduidelijke in- en uitrijconstructies.

De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets zijn:

- Provincialeweg, kern Limbricht (score 4)
- Tudderenderweg Sittard (score 4)
- Wilhelminastraat Sittard (score 5) en Engelenkampstraat (score 6)
- Brugstraat Sittard (score 4,5)
- Rijksweg centrum Geleen (score 4,5)

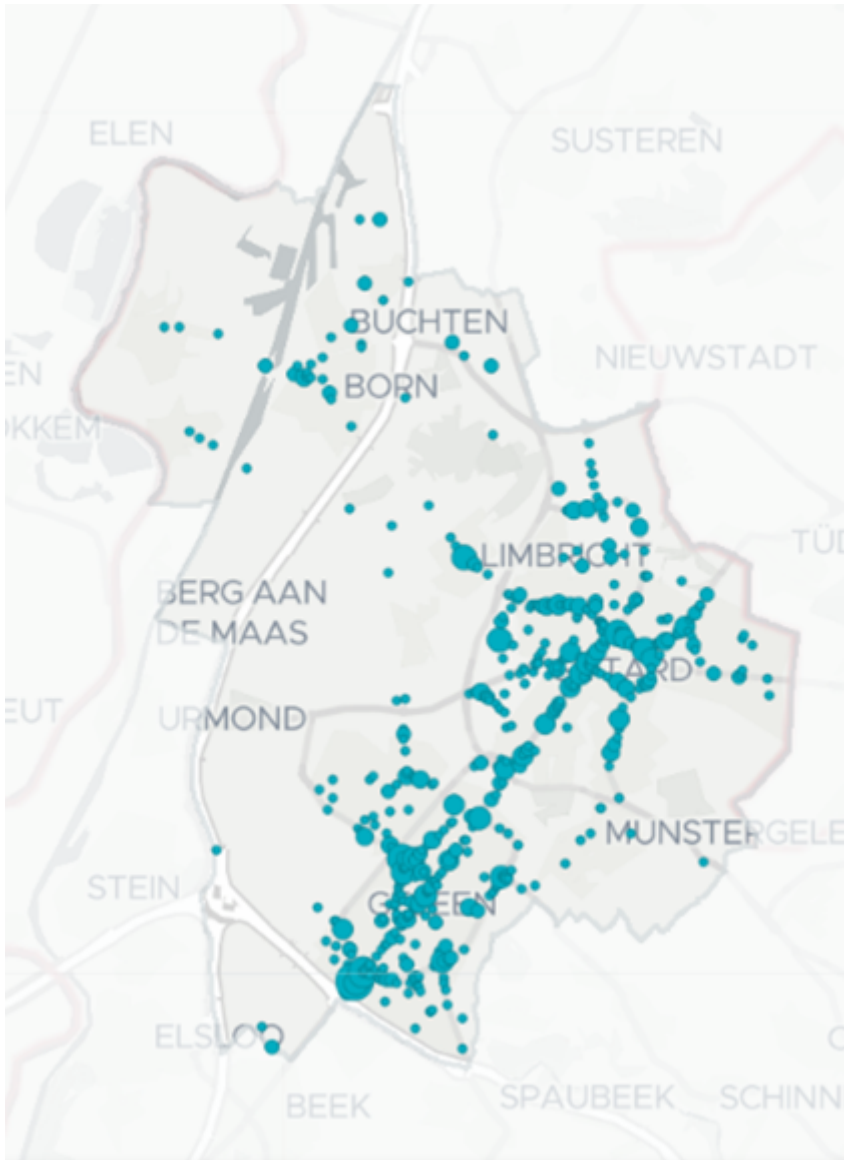
De wegen scoren lager dan gemiddeld omdat er naast het ontbreken van losliggende fietspaden en onduidelijke in- en uitrijconstructies bij sommige ook wordt geparkeerd langs de rijbaan en dat er drukte is (veel autoverkeer voor de capaciteit van de weg).

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op 50 km/u wegen voornamelijk richting de kernen beperkt wordt overschreden met een enkele uitschieter op de Bergerweg die een V85 heeft van 64 km/u.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie), in de gemeente Sittard-Geleen 0.510 is. Dit is hoger dan het gemiddelde van Limburg (0.472). Dit houdt in dat op een 50 km/u weg in de gemeente Sittard-Geleen de kans op een ongeval ca. 8% hoger is dan op een gemiddelde 50 km/u weg in Limburg. In de omgeving Born – Buchten – Holtum is dit echter niet het geval, dit gebied heeft een risicocijfer van 0.242 en is daarmee veel lager dan Sittard-Geleen én dan het gemiddelde in Limburg. In Geleen is het risicocijfer voor 50 km/u wegen daartegen hoger dan het gemiddelde van Sittard-Geleen. Dit cijfer is 0.625. Daarmee is de kans op een ongeval in Geleen op een 50 km/u weg 32% hoger dan gemiddeld.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 61% (173 van de 282) van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 50 km/u wegen. De meeste ongevallen vinden met de personenauto plaats (39 van de 173) en de personenauto is tevens het vaakst betrokken bij een ongeval. Van de slachtoffers zijn er 97 gevallen op een wegvak en 76 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze met name in de twee stedelijke gebieden zijn en de verbindingswegen tussen Sittard en Geleen en minder in het buitengebied (Born, Buchten, Obbicht en Grevenbicht) (hier zijn ook minder 50 km/u wegen).

Overzicht data 50 km/u wegen	
Aandeel 50 km/u wegen in verkeerssysteem	24 %
Gemiddelde score 50 km/u wegen in vormtoets	6,9 van 10 punten
Risicocijfer	0.510 (plaatselijk lager 0.242)
Aandeel ongevallen	61% (173 van de 282) van totaal aantal ongevallen



Figuur 3: Locaties ongevallen 50 km/u wegen gemeente Sittard-Geleen

## Risicothema 3 en 4: Fiets en e-bike

**Fietsers en e-bikes zijn een risico in de gemeente Sittard-Geleen vanwege het grote aandeel in aantallen én slachtoffers in combinatie met deels ook een beperkte inrichting van de fietsroutes.**

Het inwonersaantal van de gemeente Sittard-Geleen neemt volgens het CBS in de komende jaren tot 2035 af met 2,9%. Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat zou betekenen dat het aantal fietsers in de gemeente Sittard-Geleen afneemt. Daarnaast benoemt het NMCA (2017) dat het aantal verplaatsingen per fiets in Limburg in de periode tot 2040 afneemt. De NMCA staat echter los van plaatselijk beleid. De gemeente Sittard-Geleen heeft in haar beleid opgenomen de komende jaren te investeren in de optimalisatie van de doorstroming en bereikbaarheid van de fiets, wat het aannemelijk maakt dat het aantal fietsers zal stabiliseren of mogelijk zelfs groeien. Dit is ook een Zuid-Limburgse ambitie.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 km/u wegen. Van de 43 50 km/u wegen in de gemeente Sittard-Geleen beschikken er slechts 21 over een vrijliggend fietspad:

- Aldenhofweg
- Beekstraat
- Bergerweg
- Einighauserweg
- Elisabeth van Barstraat

- Elsenburglaan
- Geleenbeeklaan
- Industriestraat
- Kampstraat
- Laan van Algarve
- Leyenbroekerweg
- Limbrichterweg
- Lissabonlaan
- Odasingel
- President Kennedysingel
- Rijksweg Noord
- Rijksweg Zuid
- Sportcentrumlaan
- Tunnelstraat
- Verloren van Themaatweg
- Wehrerweg
- Winston Churchillaan

19 wegen beschikken niet over vrijliggende fietspaden (wel fiets/suggestiestroken). Het betreft de volgende wegen:

*Geen vrijliggend fietspad:*

- Beatrixlaan
- Engelenkampstraat
- Frans Erenslaan
- Henri Hermanslaan
- Mauritslaan
- Molenstraat
- Nusterweg (wordt binnenkort aangelegd)
- Oranjelaan
- Parallelweg
- Parkweg
- Provincialeweg
- Rijksweg Centrum Geleen
- Sluisweg
- Spaubeeklaan

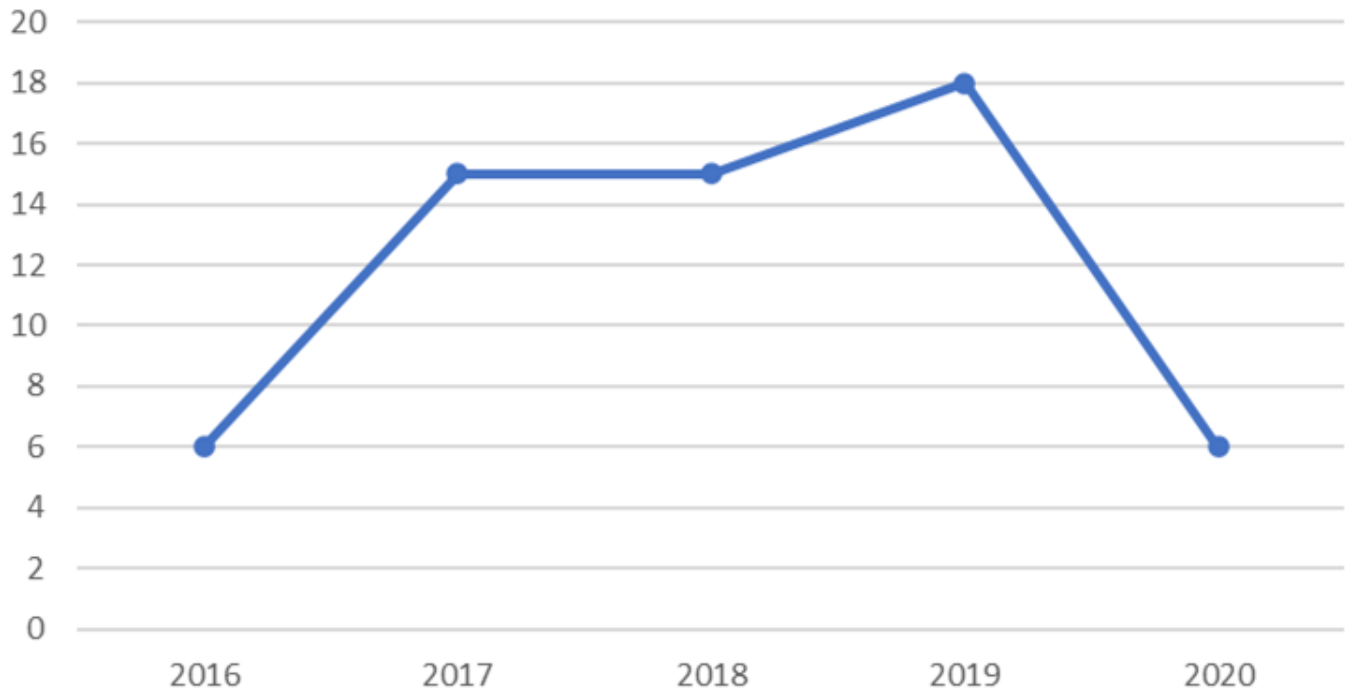
Als laatste zijn er nog 5 wegen die deels beschikken over vrijliggende fietspaden (of parallelwegen). Het betreft de volgende wegen:

*Deels vrijliggend of fietssuggestiestroken:*

- Augustinusstraat
- Dr. Nolenslaan (wordt binnenkort aangepakt)
- Jos Klijnenlaan
- Tudderenderweg (deels wel, grotendeels niet)
- Wilhelminastraat (deels wel)
- Brugstraat (aan 1 zijde)

Het aandeel letselslachtoffers op de fiets (excl. E-bike) is ca. 21% (60 van de 282) en is daarmee het hoogste in aandeel ongevallen onder alle vervoerswijzen. Dit aandeel is hoger dan Heerlen (15,5%) en vergelijkbaar met Helmond (22%). Het aantal letselslachtoffers op de fiets is gemiddeld genomen gegroeid per jaar op 2020 na (zie grafiek).

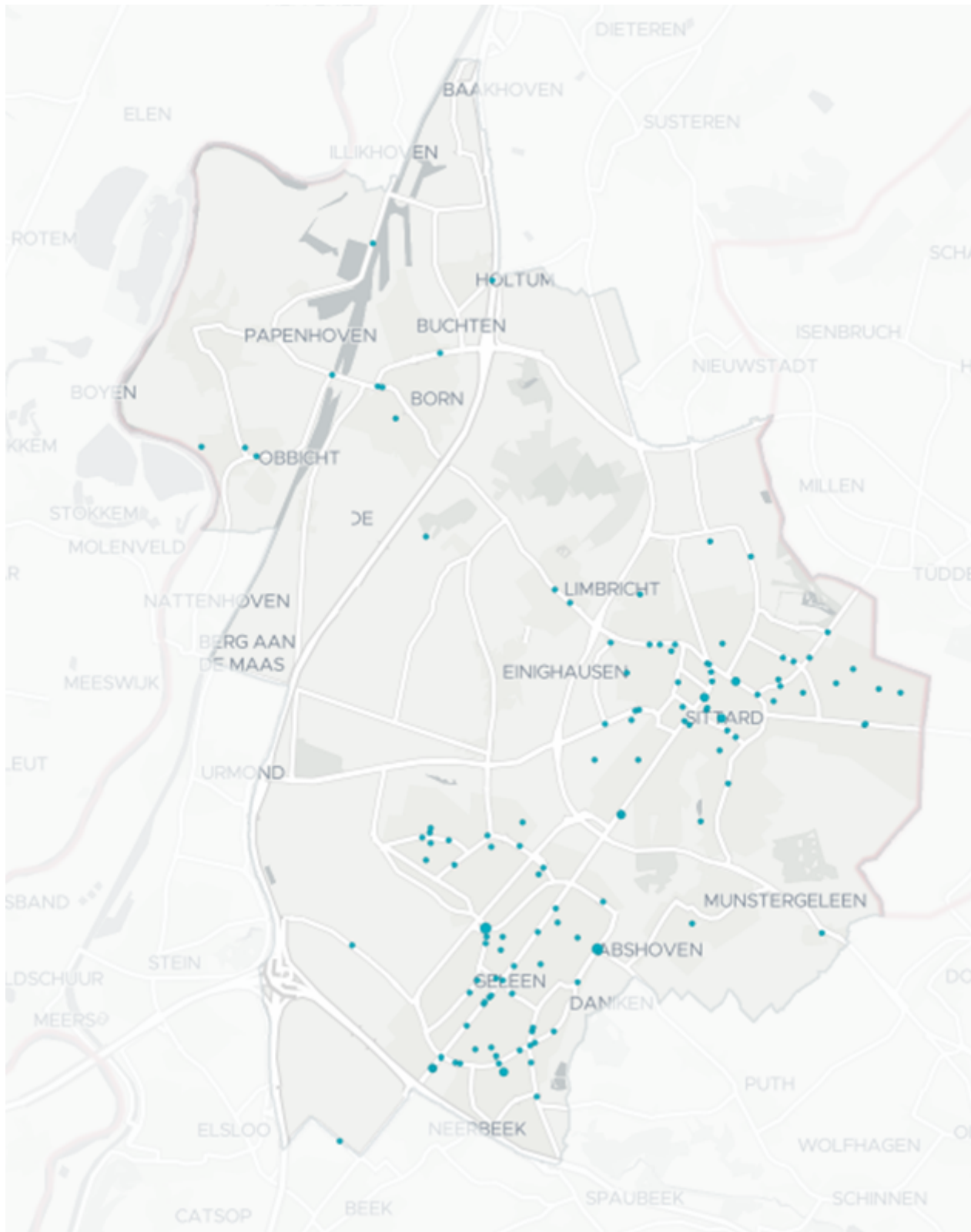
## Aantal fiets ongevallen



*Figuur 4: Aantal fietsslachtoffers in de gemeente Sittard-Geleen ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2016-2020)*

De fietsslachtoffers vallen voornamelijk binnen de bebouwde kom (87% van het totaal aantal slachtoffers) en op 50 km/u wegen (60% van het totaal aantal slachtoffers). 50% van de ongevallen met de fiets vindt plaats op kruispunten. De gemiddelde leeftijd van de fietsslachtoffers ligt tussen de 50 en 59 jaar (23%). Deze ongevallen vinden met name plaats tussen fietsers en automobilisten. Een opvallend verband tussen het ontbreken van vrij liggende fietspaden en de locaties van de ongevallen is echter niet terug te vinden.

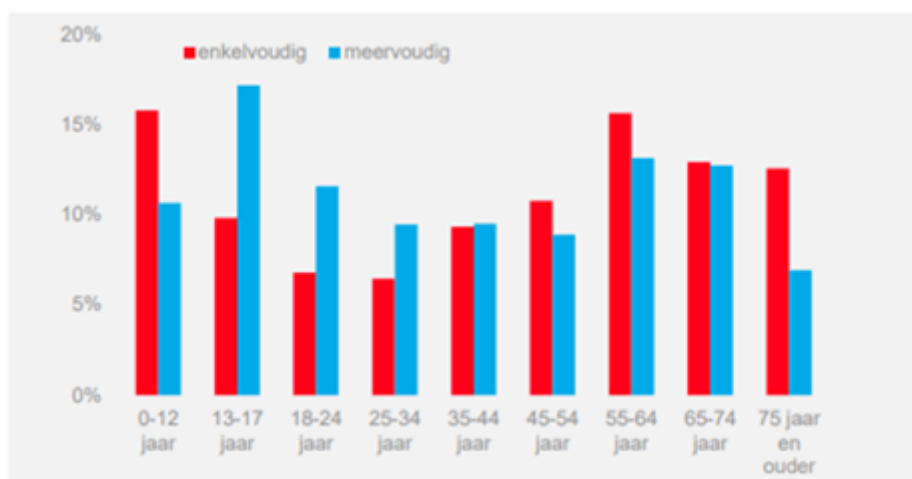




Figuur 5: Locaties fietsongevallen in de gemeente Sittard-Geleen

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, wat ook van toepassing is op de provincie Limburg. Zo zijn van alle ongevallen met een gewone fiets 65% enkelvoudig en 33% meervoudig, op een elektrische fiets is dit 74% enkelvoudig en 23% meervoudig en op een racefiets is dit 53% enkelvoudig tegenover 41% meervoudig. Daarnaast zijn er nog de volgende statistieken bekend over enkelvoudige en meervoudige fietsongevallen.

Enkelvoudige fietsongevallen	Meervoudige fietsongevallen
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 maar een boompje/obstakel o.i.d.)	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 6: Leeftijdsverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen

#### 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 (I&W, 2018) is voor Maastricht, in het onderzoek de enige Limburgse gemeente, bekend dat circa 71% van de fietsers hier voor- en achterlicht voert. Dit is hoger dan het landelijk gemiddelde. Het is aannemelijk dat het percentage voor de andere gemeenten in Limburg ook rond het landelijk gemiddelde ligt. Gekeken naar doelgroepen dan zien we dat 54% van de jongeren tot 18 jaar voert licht, tegenover 84% van de 50-plussers.

#### E-bike

Het verschil tussen de gewone fiets en de e-bike is in de verschillende beschikbare informatiebronnen vaak onduidelijk. 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.

In de gemeente Sittard-Geleen valt 5,3% (15 van 282) van het aantal letselslachtoffers op de e-bike (excl. Reguliere fiets). Dit is meer dan Heerlen (2%) en Helmond (4%). Mogelijk is dit aandeel dus hoger omdat het onderscheid tussen de fiets en de e-bike niet altijd goed gemaakt kan worden. Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de laatste jaren dan ligt het aantal slachtoffers de laatste drie jaar (2018-2020, 11 slachtoffers) hoger dan de twee jaar daarvoor<sup>1</sup> (2016-2017, 4 slachtoffers). Een groot deel van de slachtoffers (13 van de 15) op de e-bike betreft 60-plussers. Ouderen hebben dus een relatief hoog aandeel in de e-bike slachtoffers. Dit verandert langzaam, de e-bike wordt nu algemeen goed.

## Risicothema 5: Ouderen

**Vanwege de groeiende groep ouderen (60+) in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer én het hoge aandeel in de ongevallen wordt deze groep kwetsbare verkeersdeelnemers als risico aangemerkt.**

Het aandeel 60-69 jarige (14,7%) en 70-plussers (16,5%) in de gemeente Sittard-Geleen is in de periode 2016 – 2020 toegenomen en ligt hoger dan Heerlen (11,2% en 11,9%) en Helmond (11,2% en 11,9%). Kijkend naar het aandeel 60-plussers dan betreft dit 31% in de gemeente. In de wijk Kolenberg (36%), Holtum (30%) en Munstergeleen (30%) wonen relatief de meeste ouderen en ligt dit aandeel dan ook hoger dan gemiddeld.

De landelijke trend is dat ouderen steeds langer mobiel blijven en dat ouderen steeds meer gebruik maken van ‘nieuwe’ vervoermiddelen zoals de elektrische fiets. De onervarenheid van de ouderen met deze nieuwe vervoermiddelen alsmede het steeds minder wordende reactievermogen kan risico's veroorzaken in het verkeer.

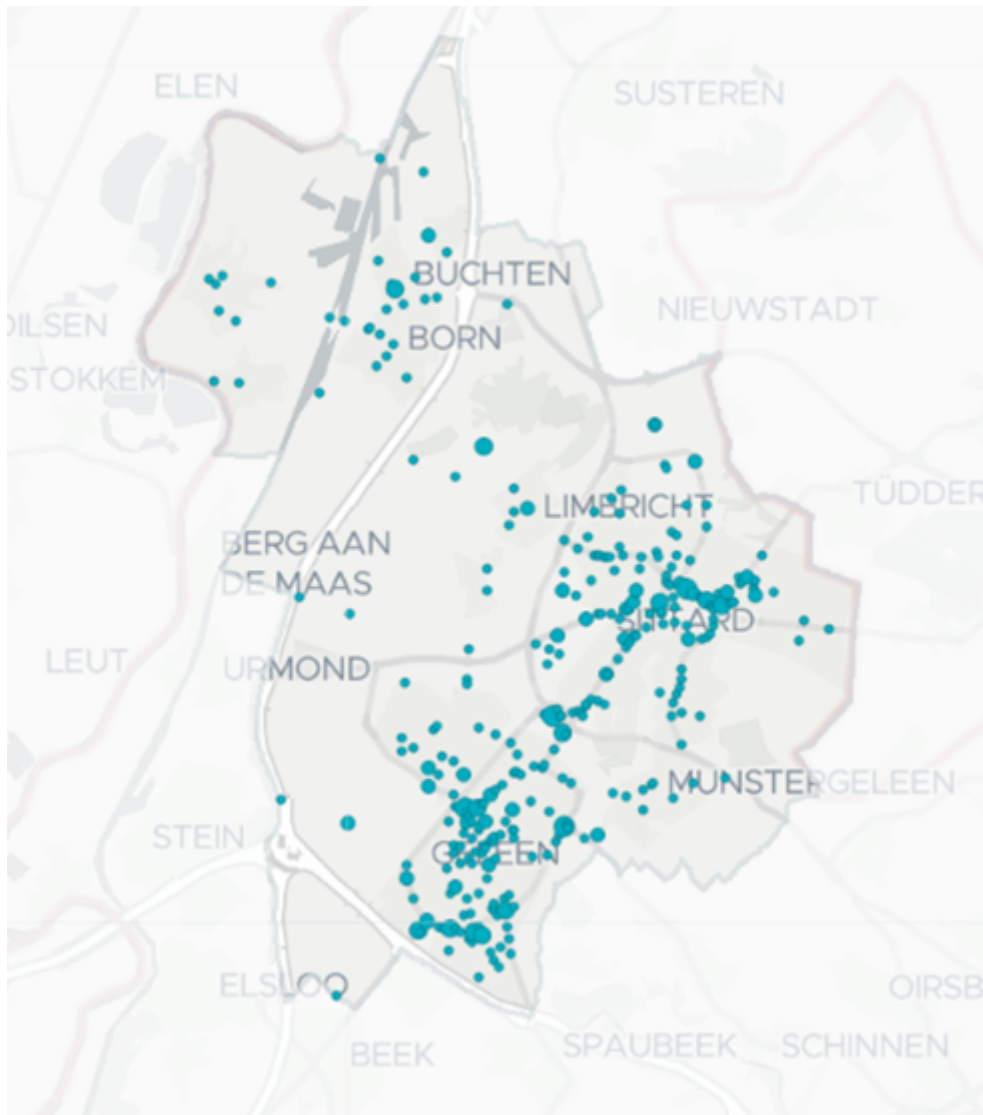
Kijkend naar de verkeersslachtoffers in de periode 2016-2020 in de gemeente Sittard-Geleen dan betreft 29,4% (83 van 282) van de slachtoffers iemand van 60 jaar of ouder, waarvan vier dodelijke slachtoffers. Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de laatste jaren blijft het aantal ongevallen redelijk gelijk, tussen 2016 en 2020 zijn er per jaar tussen de 13 en 21 slachtoffers gevallen, waarbij de dodelijke slachtoffers zijn gevallen in 2018 en 2019.

Verkeersslachtoffers ouderen 2016-2020	
Aandeel slachtoffers 60+	29,4% (83 van 282) van totaal (alle leeftijden)
Aantal slachtoffers jaarlijks	Tussen 13 en 21
Aantal dodelijke slachtoffers	4
Modaliteit waarmee meeste slachtoffers vallen van 60+ers	Fiets (19x) en e-bike (13x)

De meeste verkeersslachtoffers bij 60-plussers vallen met de fiets (32) waarvan 13 met de e-bike. Een groot deel van de ongevallen waarbij 60-plussers betrokken zijn vindt plaats op de kruispunten en op 50 km/u wegen bij de stadskernen van Sittard en Geleen. Enkele concentraties zijn:

- Odasingel – President Kennedysingel – Leyenbroekerweg (ca. 28 ongevallen, voornamelijk met personenauto's op wegvakken met verkeersdeelnemers van rond 70 jaar)
- Rijksweg Noord Sittard – Rijksweg Zuid Sittard – Rijksweg Noord Geleen – Rijksweg Zuid Geleen (ca. 43 ongevallen, voornamelijk met personenauto's op wegvakken en kruispunten met verkeersdeelnemers van rond 70 jaar)

<sup>1</sup> Van 2015 en 2014 zijn geen cijfers van ongevallen met de e-bike op VIA

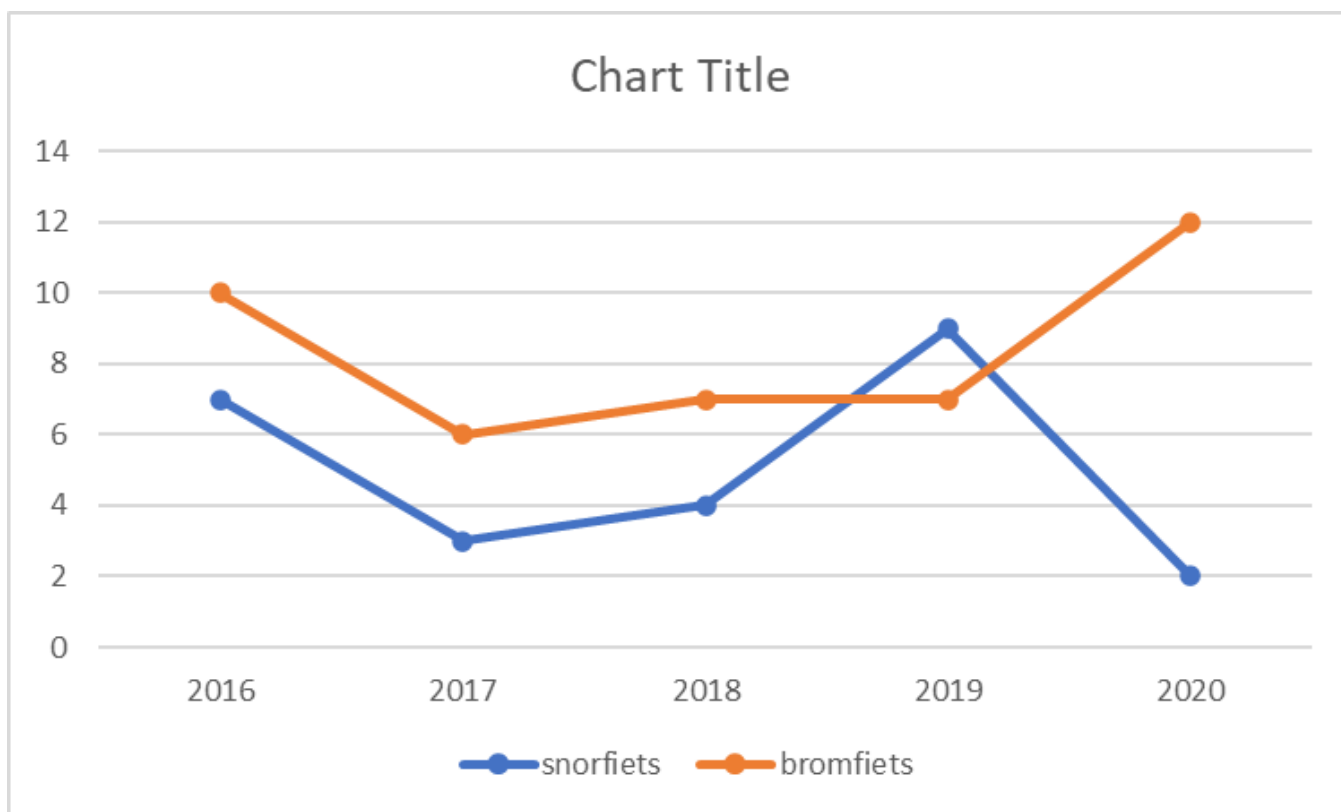


Figuur 7: Ongevallen met ouderen in de gemeente Sittard-Geleen (VIA, 2016-2020)

## Risicothema 6: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets

Het lage aandeel in de bevolkingsopbouw en relatief hoge aandeel in de ongevallen maakt dat de jongere snor-/brom fietser een risicothema is.

Het aandeel jongeren 16-17 jaar is laag in Sittard-Geleen (2,1%) en vergelijkbaar met Helmond (3%) en Heerlen (2%). Er zijn in Sittard-Geleen niet specifiek wijken aan te wijzen waar gemiddeld meer 16-17 jarigen wonen. Wanneer we het aandeel slachtoffers afzetten tegen het aandeel 16-17 jarigen in de bevolkingsopbouw zien we dat per 1000 slachtoffers het aandeel 16-17 jarigen aan de hoge kant is. 16-17-Jarigen zorgen voor 8% (20 van 282) van het totale aantal letselslachtoffers, ondanks dat ze maar een 2% in de bevolkingsopbouw vertegenwoordigen. 80% (16 van 20) hiervan is in combinatie met een snor- of bromfiets. Specifiek kijkend naar het aantal letselgevallen op de bromfiets is 21% 16-17 (9 van 42) jaar. Op de snorfiets is dit 28% (7 van 25). In de loop der jaren is het aandeel 16-17 jarige snorfietslachtoffers afgenomen t.o.v. voorgaande jaren. Dit geldt niet voor de bromfiets. 87,5% (13 van 16) van deze ongevallen vindt plaats op 50 km/u wegen, met het grootste deel op wegvak (71%) (11 van 16).



Figuur 8: Aantal bromfiets en snorfiets slachtoffers tussen 16-17 jaar ten opzichte van tijd in jaren (VIA, 2016-2020)

## Risicothema 7: 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 Sittard-Geleen systematisch onder invloed rijden is niet uit de data naar voren te halen maar zonder twijfel aanwezig in de gemeente. Daarom is dit thema ook als risico opgenomen voor de gemeente.

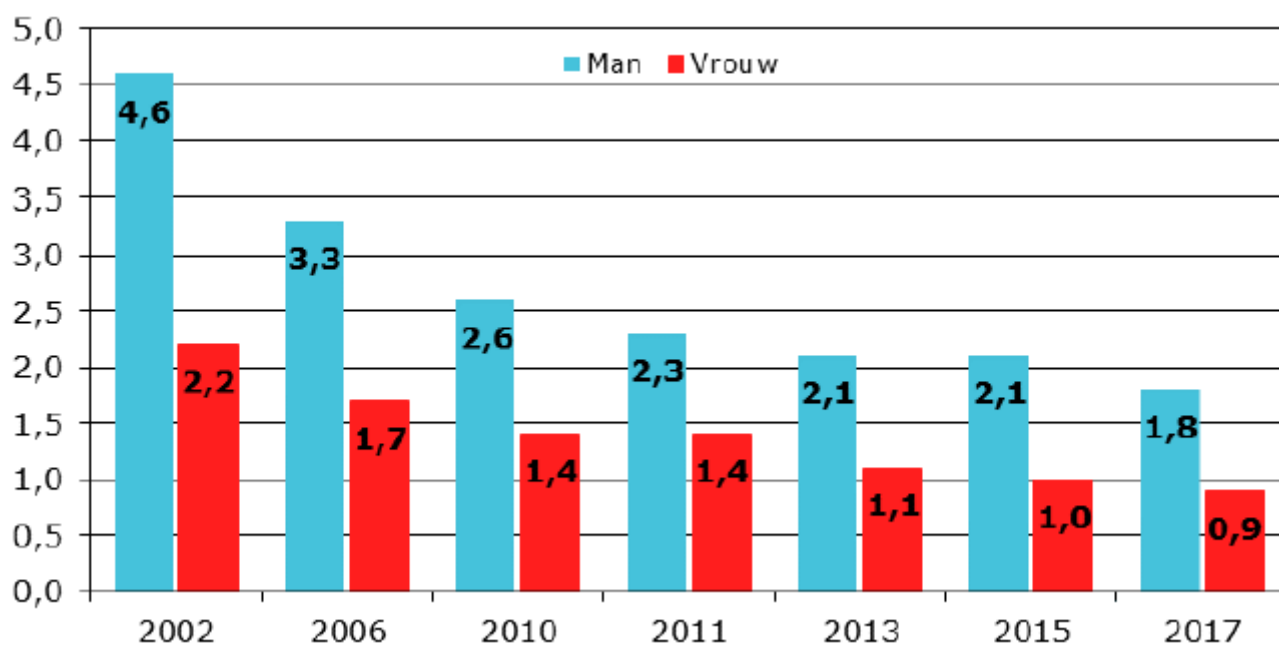
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit 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.

Sittard-Geleen valt onder politieregio Limburg Zuid. 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 alcohollimiet 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 3: 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.

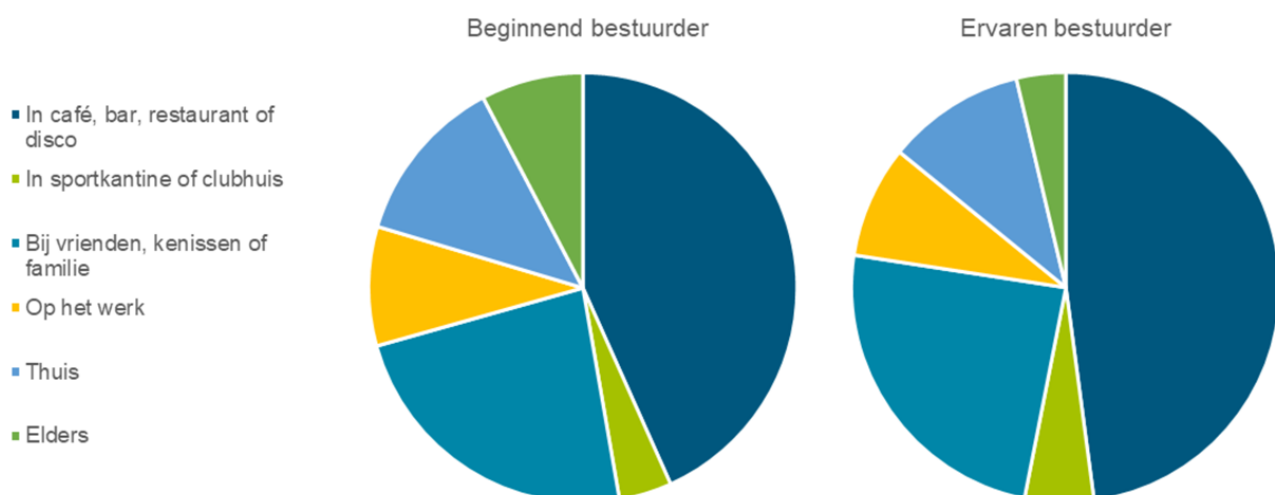


Figuur 9: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
<i>Mannen</i>							
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
<i>Vrouwen</i>							
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 4: 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 10: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtreders<sup>1</sup> is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Sittard-Geleen valt met 92,661 inwoners in de middelste 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 5: 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.

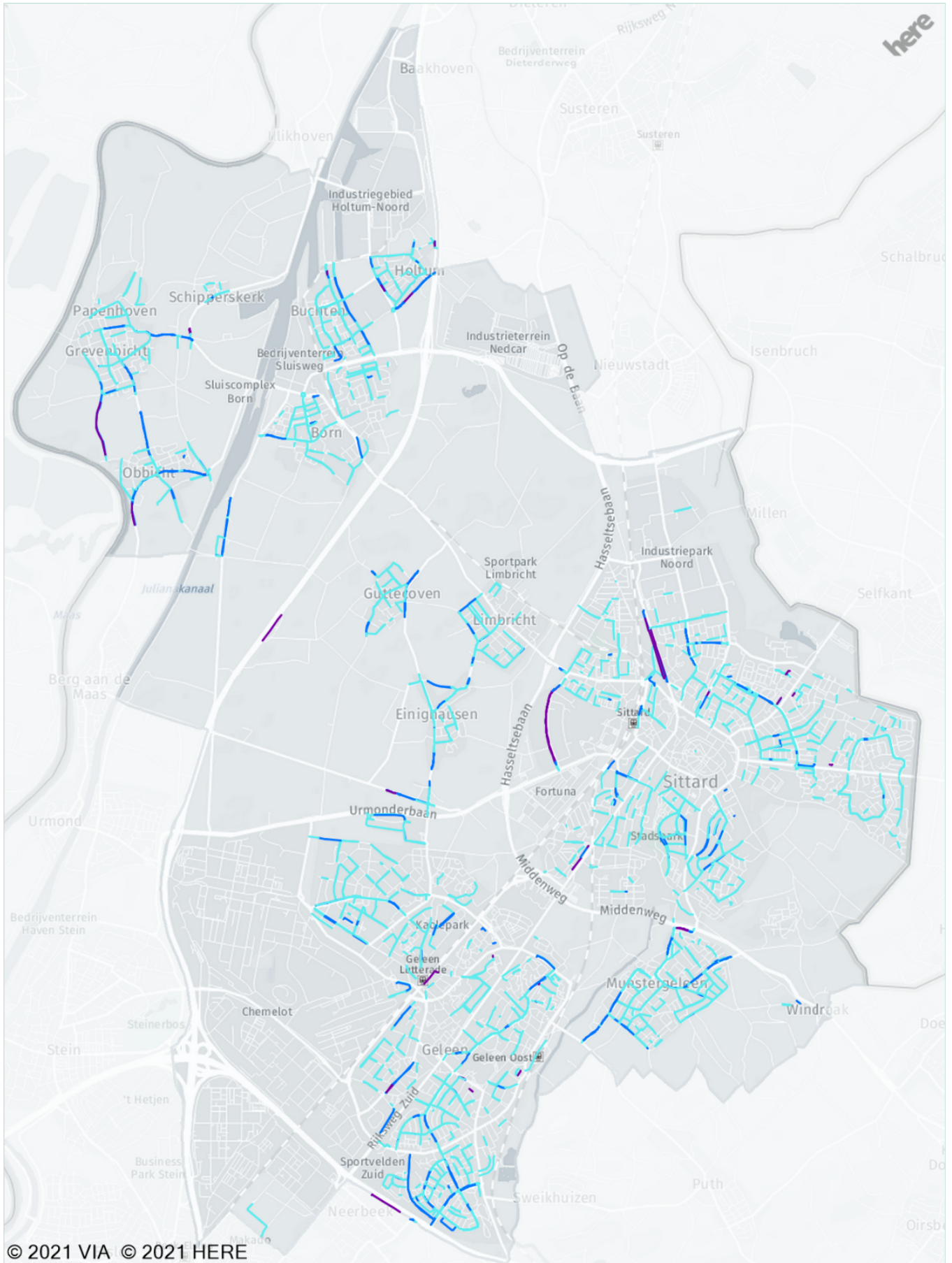
## Risicothema 8: Snelheid in het verkeer

**Snelheid in het verkeer is een risico in Sittard-Geleen. Op verschillende wegtypen 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 (30 en 60 km/u) wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 30 km/u wegen de maximumsnelheid met regelmaat wordt overtreden. De limietoverschrijdingen voor 30 m/u en 50 km/u wegen zijn weergegeven in onderstaande figuren.

Het betreft onder andere de volgende wegen:





- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

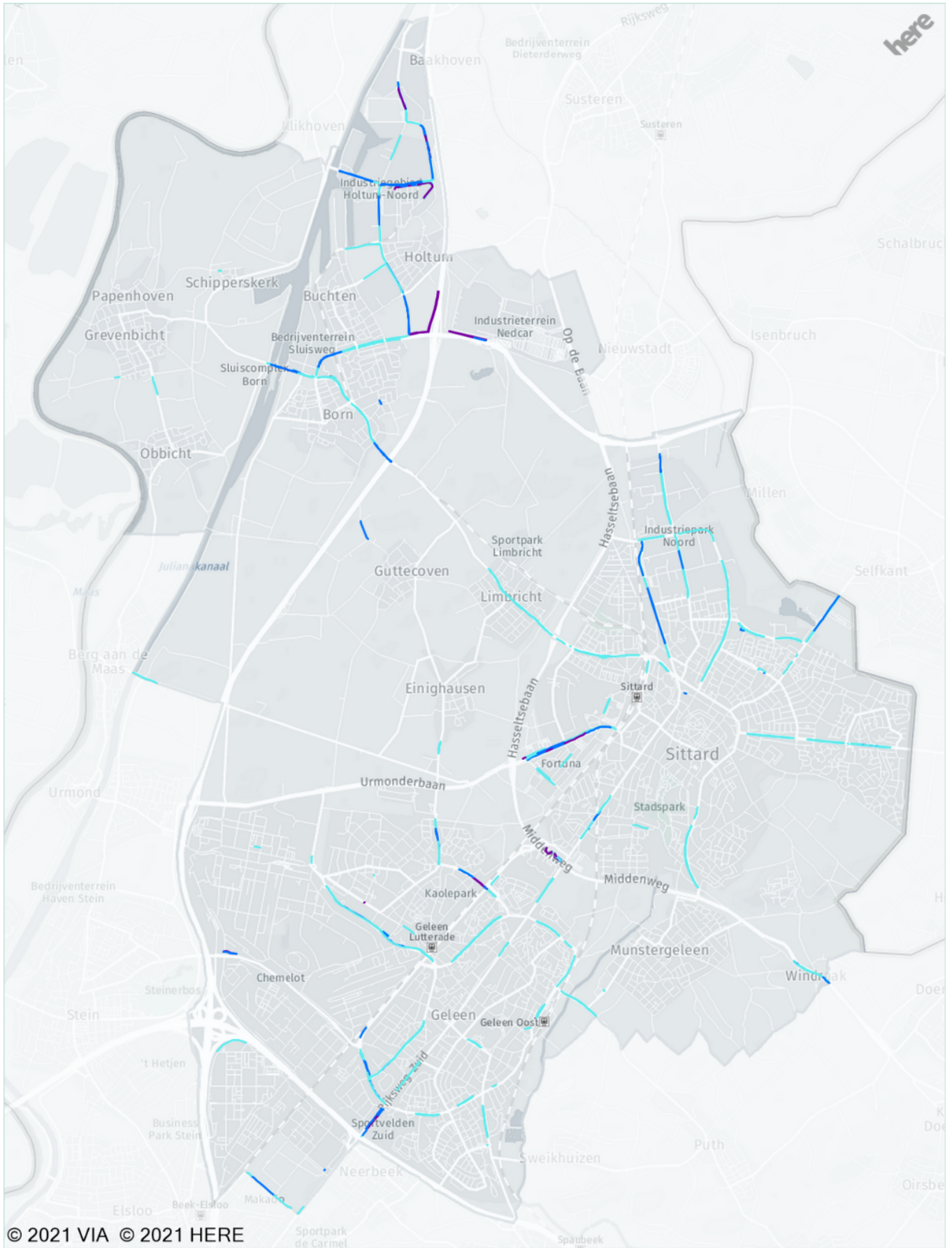
Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019

*Figuur 11: V85 op 30 km/u wegen in de gemeente Sittard-Geleen, de Industriestraat die hierbij gemarkeerd is als een overschrijding van meer dan 10 km/u is foutief, gezien deze weg een max. snelheid van 50 km/u heeft. In sommige gevallen wordt de snelheid van de hoofdrijbaan (waar de max. snelheid hoger is) geprojecteerd op de parallelwegen, die vervolgens paars op de kaart staan (zie voorbeeld ventwegen Rijksweg Noord Sittard).*

De wegen met een snelheidsoverschrijding van meer dan 10 km/u zijn:

Straatnaam	Snelheid
Gouverneur G. Ruijs De Beerenbroucklaan - Holtum	44 km/u
Sittarderweg (vanaf N276) - Munstergeleen	43,6 km/u
Kasteelweg - Obbicht	41,7 km/u

Voor 50 km/u wegen ziet het kaartje met de V85 er als volgt uit:



- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10 km overschrijding
- 10 km en meer overschrijding

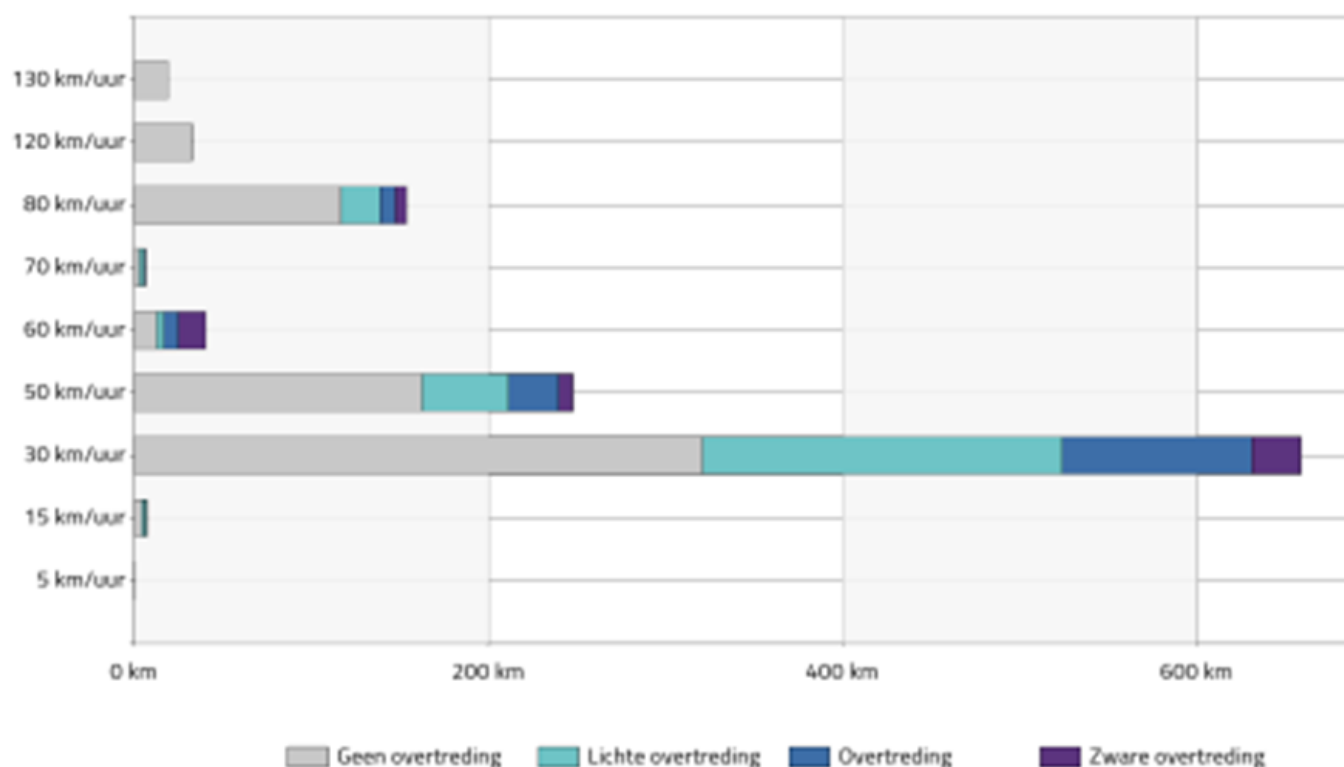
Overtredingsklassen gem. V85 voor de maand september 2019

Figuur 12: V85 op 50 km/u wegen in de gemeente Sittard-Geleen, In sommige gevallen wordt de snelheid van de hoofdrijbaan geprojecteerd op de parallelwegen

De wegen met een snelheidsoverschrijding van meer dan 10 km/u zijn:

Straatnaam	Snelheid
Rijksweg Zuid Geleen	67,6 km/u
Elsenburglaan	64,9 km/u
Bergerweg	64,2 km/u

Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (juli 2020) dan blijkt dat bij 30 km/u wegen het percentage overtredingen en zware overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief het grootst is (ca. 50%).



Figuur 13: Snelheidsoverschrijdingen Sittard-Geleen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (juli 2020)

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

- Rijksweg Zuid Sittard (50 km/u)
- Henri Hermanslaan (50 km/u) (geen vrij liggende fietspaden)
- Rembrandtlaan (30 km/u)
- Elsenburglaan (50 km/u)

Hieruit blijkt dat de onveilige trajecten waar snelheid een grote impact heeft voornamelijk 50 km/u wegen betreffen.

Uit de data van het aantal boetes per flitspaal in Sittard-Geleen blijkt dat in 2019 de meeste boetes voor snelheidsovertredingen geschreven werden op de Doctor Nolenslaan (10.777, dit is 33% van het totaal). Gevolgd door de Frans Erenslaan (7.345) en de Leyenbroekerweg (5.845). Op de Odasingel waren het aantal boetes voor snelheidsovertredingen in 2019 het laagst van de flitspalen. Hier zijn 212 boetes uitgedeeld voor snelheidsovertredingen. Het OM gaat deze flitspaal op termijn verwijderen.

# Risicothema 9: Afleiding in het verkeer

**Afleiding in het verkeer is een thema wat zeer moeilijk te duiden is. Dit heeft te maken met het feit dat er zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen. Om deze reden investeert de provincie ook in de ontsluiting en analyse van data over afleiding. 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 Sittard-Geleen.**

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 op 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 (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 6: 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 7: 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 10: Verkeersovertreders

**Het thema verkeersovertreders is zeer moeilijk te duiden op gemeentelijk niveau. Dit thema is ook als generiek risico opgenomen in het SPV 2030 en is daarom ook opgenomen als gemeentelijk risico. Of verkeersdeelnemers in Sittard-Geleen 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 item. 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 personeigenschappen (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 overtredderspopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

De data van flitspalen in Sittard-Geleen laat zien dat in 2019 op de Urmonderbaan oost 688 boetes zijn uitgedeeld voor het negeren van rood licht. Dit is 44,9% van het totaal aantal boetes in 2019 voor rood licht. De andere boetes voor het negeren van rood licht zijn verspreid over de overige flitspalen in de gemeente (op de kruisingen Odasingel en Dr. Nolenslaan).

---

## Overige aandachtspunten

In de voorgaande paragrafen zijn de prioritair risicothema's beschreven in de gemeente Sittard-Geleen. 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. De gemeente heeft nog extra aandachtspunten benoemd, als gevolg van de lokale ervaring en signalen, welke uit objectieve data niet te onderbouwen zijn.

### *Landbouwverkeer en 60 km/u wegen*

Landbouwverkeer is vaak slecht vertegenwoordigd in de beschikbare informatie rondom verkeersveiligheid. Dat betekent niet per definitie dat het niet voor verkeersveiligheidsrisico's zorgt. Sittard-Geleen is een gemeente met landbouwverkeer. Zowel in het buitengebied als in de kleinere kernen is landbouwverkeer een onderdeel van het verkeersbeeld. Dit brengt risico's met zich mee. Doordat de inrichting ook beperkt is verhoogd dat het risico in combinatie met andere verkeersdeelnemers.

Ook zijn er een aantal wegen waar landbouwverkeer op aanwezig is waar 60 km/u gereden mag worden. In de periode 2016-2020 is een landbouwvoertuig 4 keer betrokken geweest bij een ongeval. Een belangrijke ongevalsoorzaak is de breedte van het (land)bouwvoertuig in combinatie met vooral smalle wegen, evenals het feit dat het zicht van de bestuurder vaak geblokkeerd wordt door delen van het voertuig, werktuigen of lading. Ook de zichtbaarheid en herkenbaarheid van landbouwvoertuigen in het donker kan een probleem zijn.

# Risicolocaties

---

## 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 risicolocaties<sup>1</sup> 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 tool<sup>1</sup>.



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.



# 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.

**Leyenbroekerweg, Provinciale weg Limbricht, Sittarderweg, Jos Klijnenlaan, Mauritslaan, Groenstraat, Bornerweg (60 km/u), Engelenkampstraat:** 50 km/u wegen (m.u.v. Bornerweg), fiets en e-bike, brom- en snorfiets, snelheid in het verkeer

Deze wegen zijn onderdeel van een schoolroute voor basisonderwijs en voortgezet onderwijs. Tevens zijn het gebiedsontsluitingswegen en de hoofdfietsroutes richting het centrum van Sittard-Geleen vanaf de andere kernen. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam en gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen. De wegen zijn niet goed ingericht volgens de richtlijnen van het CROW. Zo ontbreken losliggende fietsvoorzieningen. Bij veel van deze wegen wordt er ook geparkeerd langs de rijbaan. Het in- en uitparkeren gebeurt hier over de fietsstrook heen wat gevaarlijke situaties kan opleveren. De V85 van deze wegen scoort over het algemeen goed (m.u.v. Bornerweg, deze heeft een V85 van 70 km/u). Dit kan mede het gevolg zijn van de snelheid remmende werking die langzaam verkeer heeft op gemotoriseerd verkeer dankzij de afwezigheid van losliggende fietsvoorzieningen. Ook hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en brom- en snorfietsers.

**Agricolastraat, Jubileumstraat, Broeksittarderweg, Beatrixlaan, Vermeerstraat:** 30 km/u wegen, fiets en e-bike

Bovenstaande wegen zijn allen onderdeel van basis- en middelbare school-thuis routes in het gebied. Hierdoor is het aannemelijk dat veel fietsers gebruik zullen maken van de wegen. Echter de inrichting voldoet veelal niet. Zo zijn bijvoorbeeld alle bovengenoemde straten geasfalteerd i.p.v. beklinkerd waardoor de snelheid in het geding komt (dat geldt voor veel 30 km/u wegen in Sittard-Geleen). Echter, de V85 varieert netjes tussen de 32 en 37 km/u. Toch zorgt de combinatie van de aanwezigheid van fietsers en een inrichting die niet voldoet voor interactie onder negatieve omstandigheden. Dit wordt bevestigd door het ongeval dat heeft plaatsgevonden op de Jubileumstraat met een fietser van 15 jaar waarbij een automobilist betrokken was.

**Lienaertsstraat, Dokter Nolenslaan (Geleen), Salmstraat, Peschstraat en de Kastanjelaan:** 30 km/u wegen, ouderen, snelheid in het verkeer

In de omgeving van deze wegen zijn relatief hoge concentraties ouderen en zijn er diverse concentraties van voorzieningen. Dat maakt het aannemelijk dat ouderen hier een relatief hoger onderdeel vormen van het verkeerssysteem. De inrichting van de 30 km/u wegen voldoet niet (er ligt bijvoorbeeld asfalt i.p.v. klinkers) dat weggebruikers aanspoort om de snelheid te overschrijden. De V85 varieert tussen de 30 en 45 km/u. Deze combinatie van inrichting, gebruik en snelheid maakt deze wegen risicolocaties van de gemeente Sittard-Geleen. Kijkend naar de ongevals cijfers wordt inzichtelijk dat op de Lienaertsstraat in de afgelopen 5 jaar ten minste 4 ongevallen hebben plaats gevonden waarbij ouderen betrokken waren. Twee van de vier ouderen zaten op de fiets en twee bestuurden een auto.

# Uitvoeringsagenda

## Inleiding

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Sittard-Geleen benoemd. Aanpak van deze risicothema's is het meest effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een integrale aanpak van deze risico 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 verkeersveiligheidspiramide<sup>1</sup> (zie bijlage 2) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig<sup>2</sup>) van verkeersveiligheid.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners
		Beleid en maatregelen	Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)	Ongevallen en slachtoffers	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inrichting ETW30 conform DV</li> <li>Inrichting op selectie v. grijze wegen conform ETW30</li> <li>Snelheidsremmende maatregelen</li> <li>Maatwerk klinkers of asfalt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>Afname van het aantal grijze wegen in bestaande 30km/zone door afname intensiteiten</li> </ul>	Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN</li> <li>Fietsers bond</li> <li>Dorpsraden</li> <li>Politie</li> </ul>
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gefaseerd oversteken</li> <li>Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>Snelheidsremming bij oversteken voor langzaam verkeer realiseren</li> <li>Realiseren vrijliggende fietspaden</li> <li>Realiseren visuele versmallingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Veiligere kruisingen met ETW's voor langzaam verkeer</li> <li>Veiligere fietsvoorzieningen</li> <li>Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 50 km/u wegen	VVN, fietsers bond, dorpsraden

<sup>1</sup> 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](http://www.verkeersveiligheidsmonitor.nl).

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

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>• Ontwikkelingen volgen rondom GOW30</li> </ul>			
<b>Risicogroepen en -modaliteiten</b>	Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Speedpedelecs in principe op de rijbaan.</li> <li>• Evalueren (brom)fietspaden</li> <li>• Educatie helmplicht</li> <li>• Snelheidscampagnes</li> <li>• Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmddracht, positie op de weg)</li> <li>• Van bromfietspad naar fietspad</li> <li>• Controle op technische voorschriften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veilige positie van speedpedelec</li> <li>• Betere scheiding brommers en fietsen</li> <li>• Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan</li> <li>• Gemiddelde snelheid van brom-/snorfietsers omlaag</li> <li>• Meer brom-/snorfietsers die aan alle technische voorschriften voldoen</li> </ul>	Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietsers dat betrokken is bij een ongeval	CROW
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietser prioritair in het wegontwerp</li> <li>• Gefaseerd oversteken</li> <li>• Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>• Snelheidsremming bij oversteken voor fietsers realiseren</li> <li>• Minder obstakels</li> <li>• Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>• Educatie ouderen op e-bike</li> <li>• Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• Campagne fietsreparatie</li> <li>• Verlichtingscampagnes doorzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur op wegvakken en kruispunten</li> <li>• Afname verkeersonveilig gedrag fietsers</li> </ul>	Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een letselongeval	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietzersbond</li> <li>• ROVL</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>• Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> </ul>	Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderenbond</li> <li>• Fietzersbond</li> <li>• ROVL</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>		
<b>Gedrag individuele verkeersdeelnemer</b>	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• Aanhaken op landelijke/provinciale campagnes</li> </ul>	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 verkeersdeelnemer onder invloed	Politie
	Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> <li>• VVN</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• Aanhaken op landelijke/provinciale campagnes</li> </ul>	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> <li>• ROVL</li> </ul>
	Verkeers-overtreders	Handhaving	Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.	Politie

Tabel 8: Doelentabel

De maatregelen die de gemeente Sittard-Geleen 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/uur 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.
1.5	Fiets (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.
1.8	Snorfiets en bromfiets (16 en 17 jaar)	Bij jonge bestuurders op de brom- en snorfiets spelen risicofactoren als zelfoverschatting en gebrekkige gevaarherkenning een grote rol. Er zijn specifieke projecten voor deze doelgroep die zich daarop richten.
1.11	Ouderen	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. Voor oudere automobilisten is het van belang dat zij inzicht krijgen in hun sterke en zwakke punten wat betreft rijvaardigheid. Verder kan er gewerkt worden aan de zwakke punten via speciale educatieprogramma's voor ouderen.
1.13	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.
1.14	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 rijsnelheid is zinvol.
1.15	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.
1.16	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 9: 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 <sup>1</sup> .	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: <ul style="list-style-type: none"><li>• De vrijliggende fietsvoorzieningen, oversteekvoorzieningen en parkeren langs de rijbaan.</li><li>• Het koppelen van de werkzaamheden aan al geplande werkzaamheden op de aandachtswegen (werk met werk maken).</li><li>• Maken verkeersveiligheidsanalyse per aandachtsweg t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning (oplossingen op maat)</li><li>• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</li></ul>
2.4	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 50 km/u wegen.	
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: <ul style="list-style-type: none"><li>• Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning</li><li>• Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen</li><li>• Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.</li></ul>
2.11	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 10: 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	• Voetgangers • 30 km/uur wegen • 50 km/uur wegen	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• Fiets • E-bike • 16-17 jarige op de snor-/bromfiets	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
	• 50 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko)
		VRI	€ variabel

Tabel 11: 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 Sittard-Geleen	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 Sittard-Geleen dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen. Meer informatie hierover staat op: <a href="https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf">https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/rapport/r-2015-04.pdf</a>
3.3	Opzet afleidingsmeetnet	Afleiding in het verkeer is een risico in Sittard-Geleen 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 Sittard-Geleen.
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"><li>• Snelheidsdisplays</li><li>• Mobiele radarsets</li><li>• Laserguns</li><li>• Digitale flitspalen</li><li>• Trajectcontrole</li></ul>
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal 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 12: 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.



# Uitvoering van het SPV

---

De komende jaren gaat de gemeente Sittard-Geleen aan de slag met het aanpakken van de risicothema's. Voor de uitvoering van het SPV is het noodzakelijk de volgende activiteiten te verrichten:

## **Uitwerken concrete maatregelprogramma's**

Voortbordurend op de uitvoeringsagenda dienen maatregelpakketten en een (meer)jaarlijks maatregelprogramma te worden opgesteld. Het maatregelprogramma wordt mede beïnvloed door beschikbare budgetten, externe stakeholders en onderhoudsregimes. Het maatregelprogramma dient aantoonbaar te maken hoe en in welke mate invulling wordt gegeven aan de doelstellingen uit de uitvoeringsagenda. Om het maatregelprogramma vorm te geven kan gebruik worden gemaakt van de stappen in de factsheet 'Stappenplan-uitvoeringsprogramma' van het kennisnetwerk SPV. Het maatregelprogramma dient in lijn te zijn met het SPV.

## **Inbedding in andere beleidsplannen**

De gemeentelijke risicoanalyse kent veel raakvlakken met andere (gemeentelijke) beleidsplannen zoals het GVVP en de Omgevingsvisie. Het is belangrijk om de hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) in te bedden in dit beleid. Zo krijgt verkeersveiligheid een betere plek in de grotere mobiliteits- en ruimtelijke context binnen een gemeente en kunnen koppelkansen beter worden gesignaleerd en benut.

## **Opzetten monitoring**

Belangrijk onderdeel van het SPV is het monitoren van de resultaten. Doordat de doelstellingen in de uitvoeringsagenda zijn geformuleerd passend bij de verkeersveiligheidsmonitor biedt dit instrument al een handvat om op een hoog abstractieniveau de inspanning te monitoren. Het instrument biedt echter onvoldoende detaillering om alle inspanning te monitoren. Per activiteit uit het maatregelprogramma dient afzonderlijk worden bepaald hoe de resultaten worden gemonitord.

## **Update risicoanalyse**

Periodiek (bijv. 1x in de 4 jaar) dient er een update te worden gedaan van de risicoanalyse. Dit is noodzakelijk om te bepalen of de nu gesignaleerde risico's nog aan de orde zijn en de investeringen in verkeersveiligheid nog worden ingezet daar waar ze het meest effectieve resultaat leveren.

# BIJLAGE 1: Samenvatting risicothema's op basis van de gemeente notitie (voortraject)

De gemeentelijke notitie uit het voortraject heeft een voorzet gedaan voor de meest opvallende thema's in de gemeente Sittard-Geleen. De notitie geeft een beschrijving van relevante gegevens per gemeente, op basis van de structuur en informatie uit de [www.verkeersveiligheidsmonitor.nl](http://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	<b>Volwassen bestuurders</b> (25 tot en met 39 jaar en 50 tot en met 59 jaar) hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers.
Voertuig	<b>Fietsers, bromfietsers en automobilisten:</b> van de fietsongevallen hebben ouderen een groot aandeel onder de slachtoffers.
Weg	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>50 km/u wegen:</b> kennen een relatief hoog aantal slachtoffers.</li><li>• Het risicocijfer is het hoogst op <b>30 km/u wegen.</b></li></ul>

Tabel 13: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

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

1. Veilige infrastructuur: 50 en 30 km/u wegen
2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en bromfietsers

In de risicoanalyse is een verdieping gedaan op bovenstaande thema's door verschillende informatiebronnen met elkaar in verband te brengen om zo o.a. ongevallenaandelen in het juiste perspectief te kunnen zetten. Deze verdiepende analyse wijst uit dat volwassen bestuurders en bromfietsers geen risico zijn indien niet enkel naar ongevallen wordt gekeken maar tevens meerdere factoren worden meegenomen in de analyse (hoeveelheid verkeer, inrichting, kans op interactie, etc.). De overige thema's als opgenomen in de gemeentelijke notitie blijkt eveneens een risico naar aanleiding van de risicoanalyse.

# BIJLAGE 2: 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.



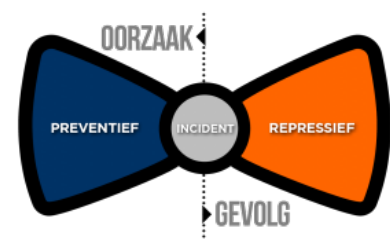
Figuur 14: Beleidspiramide verkeersveiligheid

## 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 15: Vlinderdasmodel

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 / ongevalsrisico<sup>2</sup> 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 / slachtofferrisico<sup>3</sup> 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 3: Bronnenoverzicht

---

Voor de risicoanalyse zijn de volgende informatiebronnen gebruikt:

- Risicokompas (Hastig)
- VIA (2015-2020)
  - 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 snelheidscategorie (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