

Strategisch Plan Verkeersveiligheid gemeente Maasgouw

25 aug. 23

Ir. M. Schoenmakers

Adviesbureau RHDHV

Ir. H.K. de Haan

Beleidsmedewerker Mobiliteit Fysiek Domein

Gemeente Maasgouw

Inhoud

Inleiding	4
Introductie: risicogestuurd werken en het SPV2030 voor provincie en gemeente	4
Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's	4
Procesbeschrijving: expert- en lokale kennis samengebracht	4
Hoofdstuk 1, vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Maasgouw	6
De 9 thema's van het SPV	6
Samenvatting risicothema's o.b.v. de gemeente notitie (voortraject)	7
Aanvullende risicothema's	8
Hoofdstuk 2, detaillering risicothema's	9
30 km/u wegen	10
50 km/u wegen	12
Fiets en e-bike	14
Ouderen	18
Rijden onder invloed	20
Snelheid in het verkeer	23
Afleiding in het verkeer	25
Overige verkeersovertreders	27
Hoofdstuk 3, risicolocaties	28
Inleiding	28
Data voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid	28
Risicolocaties	29
Hoofdstuk 4, uitvoeringsagenda	31
Hoofdstuk 5, uitvoering van het SPV	33
Hoofdstuk 6, concrete maatregelprogramma 2022-2026	34
Education	34
Engineering	34
Enforcement	36
BIJLAGE 1 – Vormtoets voor 30 km/u	37
BIJLAGE 2 – Vormtoets voor 50 km/u	38
BIJLAGE 3 – Visie op risicogestuurd werken in beleid en uitvoering	39
Visie op 'risico' in het verkeerssysteem	39
BIJLAGE 4 Maatregelen horende bij de Education, Engineering en Enforcement	41
Education	41
Aanvullende maatregelen verkeerseducatie	42
Onderbouwing advies aanvullende educatiemaatregelen	45

Engineering.....	48
Enforcement	50
BIJLAGE 5 Financiële dekking.....	52
BIJLAGE 6 Bronnenoverzicht.....	55

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 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 Maasgouw. Het eerste deel richt op de risicoanalyse en het tweede deel op de uitvoeringsagenda. Dit document is geschreven vanuit het perspectief van de gemeente Maasgouw.

Regionale aanpak: gefaseerd werken aan gezamenlijke uitvoeringsagenda's

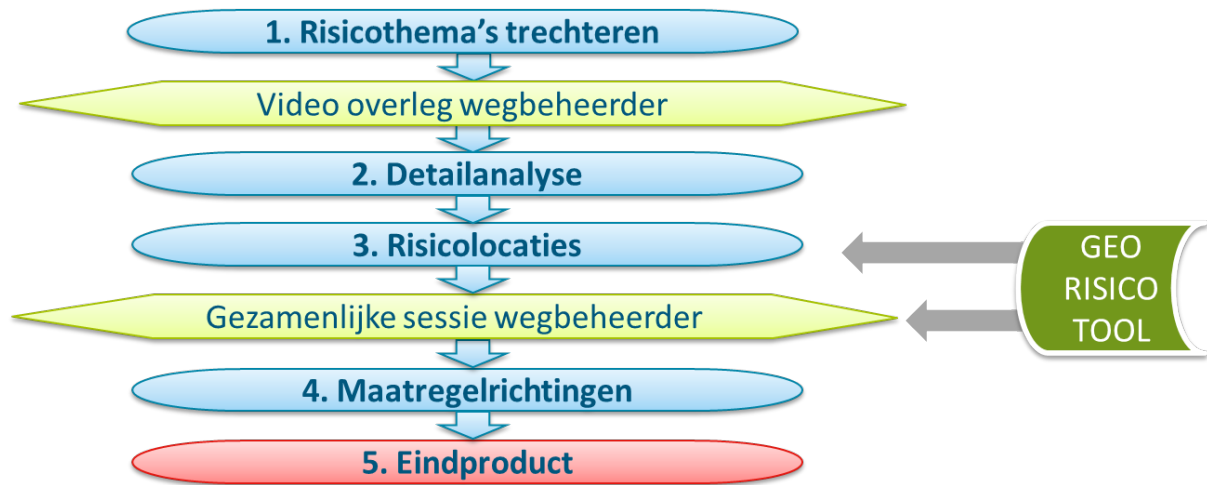
Limburg heeft een lange traditie van werken aan verkeersveiligheid. De provincie, regio's en gemeenten zijn dan ook al in een vroegtijdig stadium aan de gang gegaan met het SPV. Het startsignaal hiervoor was de SPV-roadshow op 30 oktober 2019. In het SPV staan de meest opvallende risicothema's van het 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 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 data¹ 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. Daarna wordt inzichtelijk gemaakt waar de risicolocaties

¹ Volgens het Data-inventarisatie Stappenplan Risicoanalyse van het Kennisnetwerk SPV.

voor de risicogroepen of -situaties zijn (**stap 3**). Deze risico's gekoppeld aan maatregelrichtingen in de vorm van een uitvoeringsagenda (**stap 4**).



Figuur 1: Stroomschema stappenplan.

Hoofdstuk 1, vertrekpunt: de risicothema's voor gemeente Maasgouw

Als vertrekpunt voor de analyse benoemen we de thema's die voor de gemeente Maasgouw 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 Maasgouw als prioriteit naar voren zijn gekomen in de gemeentelijke notitie uit het voortraject². 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 *	Voor Maasgouw nog niet Relevant, daarom niet opgenomen in het rapport
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	Overige 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.

² Rondom 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 Maasgouw. 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	<i>Ouderen (60+ jaar):</i> hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers.
Voertuig	<i>Fiets:</i> fietsers hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Het aantal fietsers zal de komende jaren naar verwachting toenemen.
Weg	Op <i>50 km/u wegen</i> valt het grootste aantal slachtoffers. Het risicocijfer is ook het hoogst op <i>50 km/u wegen</i> .

Tabel 2: Samenvatting risicothema's voortraject verkeersveiligheidsmonitor

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

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

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 bovengenoemde thema's als opgenomen in de gemeentelijke notitie eveneens een risico naar aanleiding van de verdieping blijken te zijn.

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 zin³ 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. Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen
2. Rijden onder invloed
3. Snelheid in het verkeer: 30 en 50 km/u wegen
4. Afleiding in het verkeer
5. Overige verkeersovertreders

³ 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.

Hoofdstuk 2, detaillering risicothema's

De gedetailleerde risicoanalyse richt zich 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 en ouderen
Onervaren verkeersdeelnemers	
Rijden onder invloed	
Snelheid in het verkeer	30 en 50 km/u wegen
Afleiding in het verkeer	
Overige verkeersovertreders	

Tabel 3: Risicothema's gemeente Maasgouw

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 Maasgouw. 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.

30 km/u wegen

De 30 km/uur wegen in de gemeente zijn relatief gezien vrij goed ingericht. Daarnaast gebeuren er weinig ongevallen en is het risicocijfer lager dan het gemiddelde van Limburg. Echter wordt de snelheid op sommige wegen overschreden en zijn er grote inrichtingsverschillen binnen de gemeente tussen de verschillende kernen. Dit gebrek aan eenduidigheid in de inrichting maakt het een risico voor de gemeente Maasgouw.

Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 30 km/u wegen in Maasgouw zijn nagenoeg alle 30 km/u wegen gescoord in de vormtoets. De 30 km/u wegen in Maasgouw scoren gemiddeld gezien een voldoende met 6.3 van de 9 punten. De laagste scores worden veelal veroorzaakt door een gesloten wegdekverharding, geen acceptatie van de snelheidslimiet, en geen herkenbaarheid van de geldende snelheidslimiet. In bijlage 1 staan de wegen die het slechtste scores in de vormtoetsen.

De aspecten waar de 30 km/uur wegen het slechtst op scoren zijn wegdekverharding en snelheidsremmers. In 64% van de wegen is een gesloten wegdekverharding toegepast terwijl klinkers vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk zijn. Bij 22% van de wegen wordt de snelheid niet voldoende geremd en bij 29% van de wegen wordt deze gedeeltelijk niet voldoende geremd. Daartegenover staat echter wel dat op 75% van de 30 km/uur wegen de snelheidslimiet wordt geaccepteerd. Ook op andere aspecten scoren de 30 km/uur wegen vrij goed. Zo is bij alle straten de voorrang op zijstraten correct geregeld, is er bij 58% van de wegen voldoende ruimte voor voetgangers en zijn de verkeersintensiteiten bij 99% van de wegen passend bij erftoegangswegen.

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op 30 km/u wegen de maximum snelheid slechts beperkt wordt overschreden, echter verschilt dit wel sterk per kern. Zo wordt de snelheid op de 30 km/uur wegen in Maasbracht het meest overschreden.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie), in de gemeente Maasgouw 0.231 is. Dit is lager dan het gemiddelde van Limburg (0.508). Dit houdt in dat op een 30 km/u weg in de gemeente Maasgouw de kans op een ongeval ca. 50% lager is dan op een gemiddelde 30 km/u weg in Limburg.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 6% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 30 km/u wegen. De personenauto is het meest betrokken bij ongevallen. De meeste slachtoffers vallen met de fiets en e-bike (2) en de personenauto (2). Van de slachtoffers zijn er 2 gevallen op een wegvak en 3 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, maar vooral in de verschillende kernen Maasgouw. Met een ongevallenconcentratie in de Julianalaan in Maasbracht (met 3 incidenten).

50 km/u wegen

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

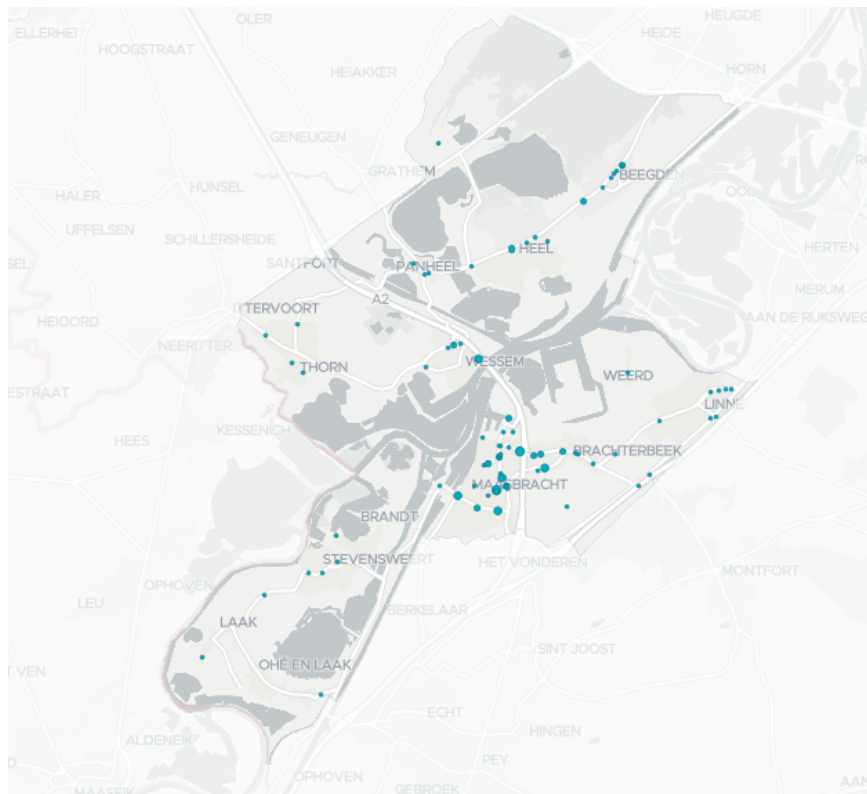
Om inzicht te geven in de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op de 50 km/u wegen in Maasgouw zijn nagenoeg alle 50 km/u wegen gescoord in de vormtoets. In tegenstelling tot de 30 km/uur wegen scoren de 50 km/u wegen in Maasgouw gemiddeld gezien een onvoldoende, 5 van de 10 punten. Deze lage scores worden veroorzaakt door verschillende aspecten van de inrichting. Het aspect dat eruit springt is het gebrek aan de scheiding van verkeersstromen.

80% Van de 50 km/uur wegen in de vormtoets zijn niet voorzien van vrijliggende fietspaden. Daarnaast heeft 44% van de wegen bij zijstraten met 30 km/uur wegen geen duidelijke uitritconstructies. Daarnaast is bij 17% van de wegen onduidelijkheid en bij 38% enige onduidelijkheid over de geldende snelheidslimiet.

De V85 uit de snelhedentool van VIA laat zien dat de snelheid op 50 km/u wegen de maximumsnelheid slechts beperkt wordt overschreden. Voornamelijk de Groenweg en de Verlorenkostweg in Maasbracht wordt de snelheid overschreden.

Kijkend naar de ongevallen zien we dat het risicocijfer (het aantal ongevallen afgezet tegen het aantal gereden kilometers (voertuigprestatie), in de gemeente Maasgouw 0.449 is. Dit is net iets lager dan het gemiddelde van Limburg (0.472). Dit houdt in dat op een 50 km/u weg in de gemeente Maasgouw de kans op een ongeval vergelijkbaar is dan op een gemiddelde 50 km/u weg in Limburg. Opvallend is dat het risicocijfer voor Maasbracht hoger ligt dan het gemiddelde van de gemeente met een waarde van 0.572.

Wanneer specifiek wordt gekeken naar de ongevallen komt naar voren dat in de periode 2016-2020 34% van het totaal aantal slachtoffers is gevallen op gemeentelijke 50 km/u wegen. De fiets en de e-bike zijn het meest (31%) betrokken bij ongevallen. Van de slachtoffers zijn er 14 gevallen op een wegvak en 18 op een kruispunt. Wat betreft de locaties van de ongevallen dan blijkt dat deze verspreid door de gemeente plaatsvinden, maar ook vooral in de kern van Maasbracht.



Figuur 3: Locaties ongevallen 50 km/u wegen gemeente Maasgouw

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

Het inwonersaantal van de gemeente Maasgouw is groeiende, en groeit door tot 2035 (CBS, 2019). Het kennisnetwerk SPV heeft als uitgangspunt dat elke inwoner een fietser is. Dat zou betekenen dat het aantal fietsers in de gemeente Maasgouw toeneemt. Daarentegen benoemt het NMCA (2017) dat het aantal verplaatsingen per fiets in Limburg in de periode tot 2040 afneemt. De NMCA staat echter los van stimuleringen. De gemeente Maasgouw heeft in haar beleid opgenomen de komende jaren te investeren in het stimuleren van de fiets, wat het aannemelijk maakt dat i.c.m. de bevolkingsgroei het aantal fietsers zal groeien.

Het is vanuit de Duurzaam Veilig principes wenselijk dat er een vrijliggend fietspad ligt langs 50 km/u wegen. Van de 81 50 km/u wegen in de gemeente Maasgouw beschikken er 65 niet over vrijliggende fietspaden. Daarnaast zijn er nog 4 wegen die deels beschikken over vrijliggende fietspaden beschikken of over fietssuggestiestroken. Het betreft de volgende wegen:

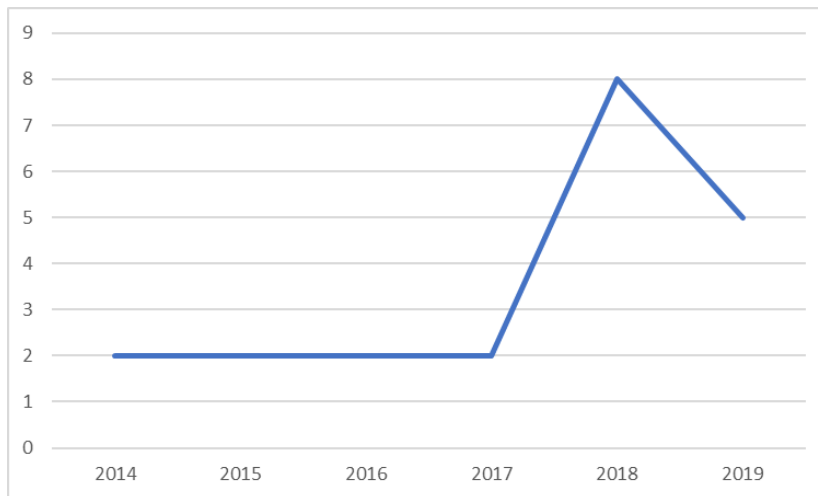
Geen vrijliggend fietspad:

• Wilhelminalaan	• De Hoogestraat	• Kruisweg	• Rondestraat
• Prinses Irenestraat	• De Schaapsbrug	• op 't Root	• Suikerdoosingel
• Tergouwen	• De Waaikamp	• S.Houbenweg	• Echterstraat
• Achter de Molen	• Gouverneur	• Battenweg	• Hoofdstraat
• Brikkenstraat	Houbenstraat	• Brandt	• Industrieweg
• Ervenweg	• Haverkamp	• Burgemeester	• Kempweg
• Pannenstaartweg	• Kempenaarstraat	Kellenersstraat	• Kerkstraat
• Roumerweg	• Klipperstraat	• Dorpsstraat	• Pater Jac.
• Spitsstraat	• Kokstraat	• Havenstraat	Schreursweg
• Steenstraat	• Lijnpad	• Het Stepke	• De Lange
• Tegelveldstraat	• Meers	• Steegputstraat	Beemdens
• Tichelkoelstraat	• Muncadostraat	• Tipstraat	• Nieuwendijk
• Bruidsweg	• Pater Sangersstraat	• Veerweg	• Stationsweg
• Burgemeester	• Rijnaakstraat	• Veldstraat	• Singelstraat Oost
Minkenbergsstraat	• Tjalkstraat	• Zuidsingel	• WESSEM 42
• Burgemeester van	• Bunkerhaven	• De Heggestraat	• Julianalaan
Bovenstraat	• Hazenspoor	• Heerbaan	• Maasstraat
• de Endepoel	• Kromstraat	• Kloosterstraat	

Deels vrijliggend of fietssuggestiestroken:

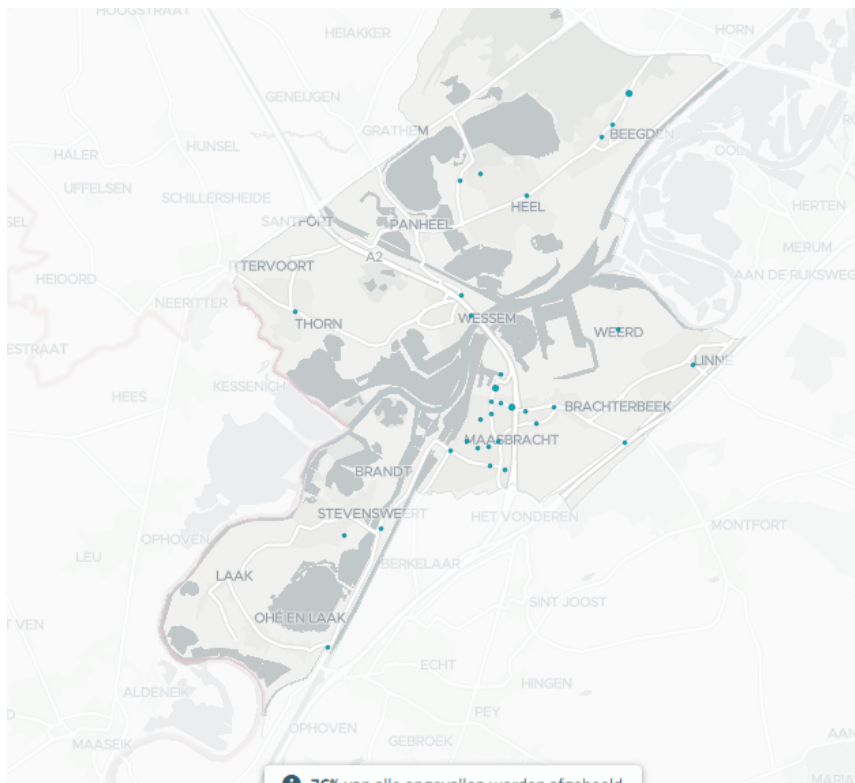
- Heerstraat-Zuid
- Eiland
- Heerstraat-Noord
- Bilt

Het aandeel letselslachtoffers op de fiets en e-bike is ca. 25% en daarmee het hoogst onder alle vervoerswijzen. Het aantal letselslachtoffers op de fiets is gemiddeld genomen gegroeid per jaar (zie grafiek).



Figuur 4: Aantal fietsslachtoffers in de gemeente Maasgouw ten opzichte van de tijd in jaren (VIA, 2014-2019)

De fietsslachtoffers zijn zowel binnen- als buiten de bebouwde kom gevallen (ca. 50%), op 50 km/u wegen (50%). 58% Van de ongevallen vindt plaats op wegvakken. De fietsslachtoffers zijn voornamelijk tussen 60 jaar of ouder (37%).



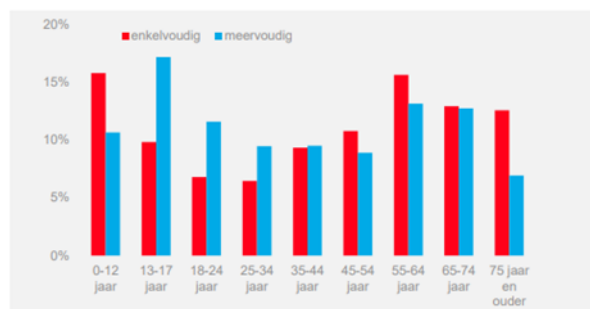
Figuur 5: Locaties fietsongevallen in de gemeente Maasgouw

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)	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 3.4 Leeftijdverdeling bij enkelvoudige vs. meervoudige fietsongevallen



Figuur 6: Leeftijdverdeling 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 Maasgouw, 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 Maasgouw valt 5% van het aantal letselslachtoffers op de e-bike. Mogelijk is dit aandeel dus hoger omdat het onderscheid tussen de fiets en de e-bike niet altijd goed gemaakt kan worden. Een groot deel van de slachtoffers (3 van de 4) op de e-bike betreft 70-plussers, 1 is tussen de 40 en 49 jaar. Ouderen hebben dus een relatief hoog aandeel in de e-bike slachtoffers.

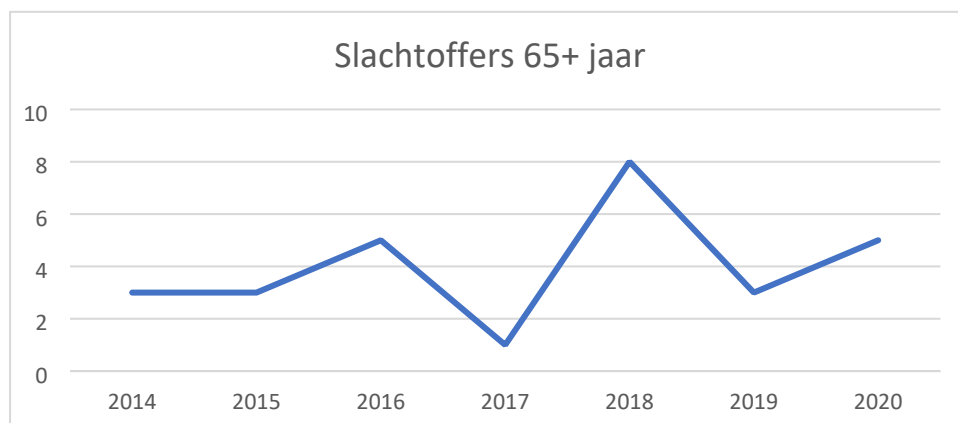
Ouderen

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.

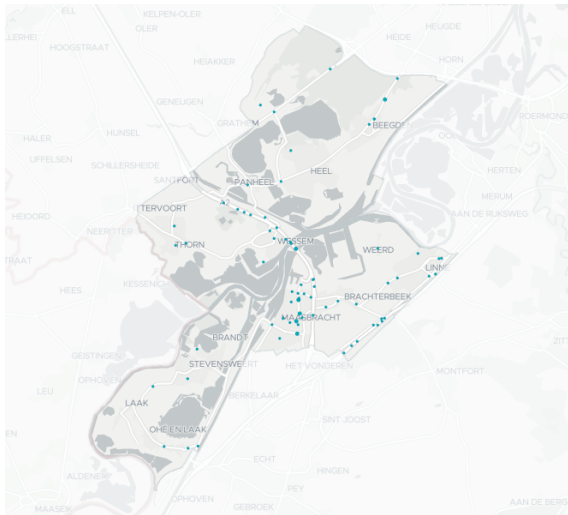
Het aandeel 60-69 jarige (16,7%) en 70-plussers (17,9%) in de gemeente Maasgouw is in de periode 2015 – 2019 toegenomen. Kijkend naar het aandeel 65-plussers dan betreft dit 26% in de gemeente. In de wijken Beegden (28%), Ohé (28%), Thorn (29.7%) en Het Vonderen (29%) wonen relatief de meeste ouderen 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 kan risico's veroorzaken in het verkeer. Daarnaast laat de landelijke trend 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 Nederland en de gemeente Maasgouw.

Kijkend naar de verkeersslachtoffers in de gemeente Maasgouw dan betreft 36.7% van de slachtoffers iemand van 60 jaar of ouder, waarvan twee dodelijke slachtoffers. Kijkend naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de laatste jaren zien we dat het aantal slachtoffers de laatste jaren toeneemt.



De meeste verkeersslachtoffers bij 60-plussers vallen met de fiets (8) en e-bike (3), gevolgd door de personenauto (5). Een groot deel van de ongevallen waarbij 60-plussers betrokken zijn vindt plaats in Maasbracht. Waarbij enkele concentraties zichtbaar zijn op de Molenweg.



Figuur 7: Ongevallen met ouderen in de gemeente Maasgouw (VIA, 2014-2019)

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 Maasgouw 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.

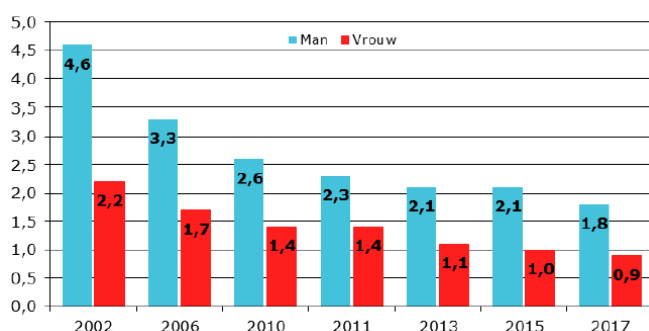
Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit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

Maasgouw 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 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 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.



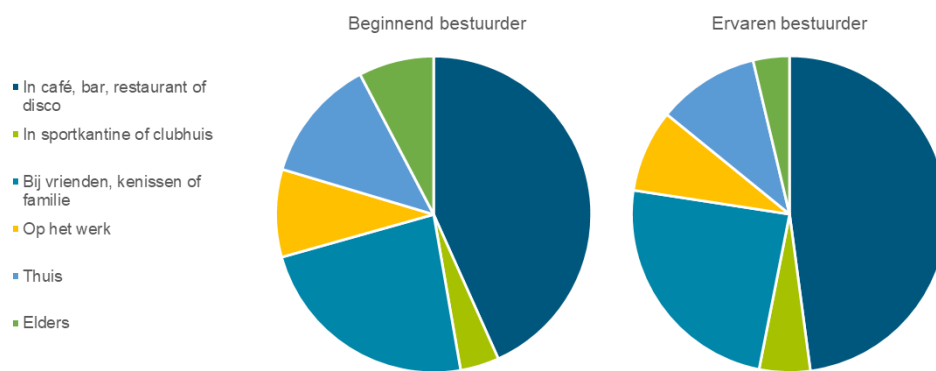
Figuur 8: Overtreders (in procenten) naar geslacht (Ministerie van I&M, 2018)

	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 9: Alcoholgebruik per locatie en bestuurder

Het aandeel overtreeders⁴ is het grootst in gemeenten met veel inwoners (meer dan 100.000). De gemeente Maasgouw valt met 23.716 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 overtreeders (in procenten) naar grootte gemeente (Ministerie van I&M, 2018)

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

⁴ Het aandeel overtreeders is sterk afhankelijk van de politieinzet in het betreffende jaar. Deze blijft onbekend in het onderzoek

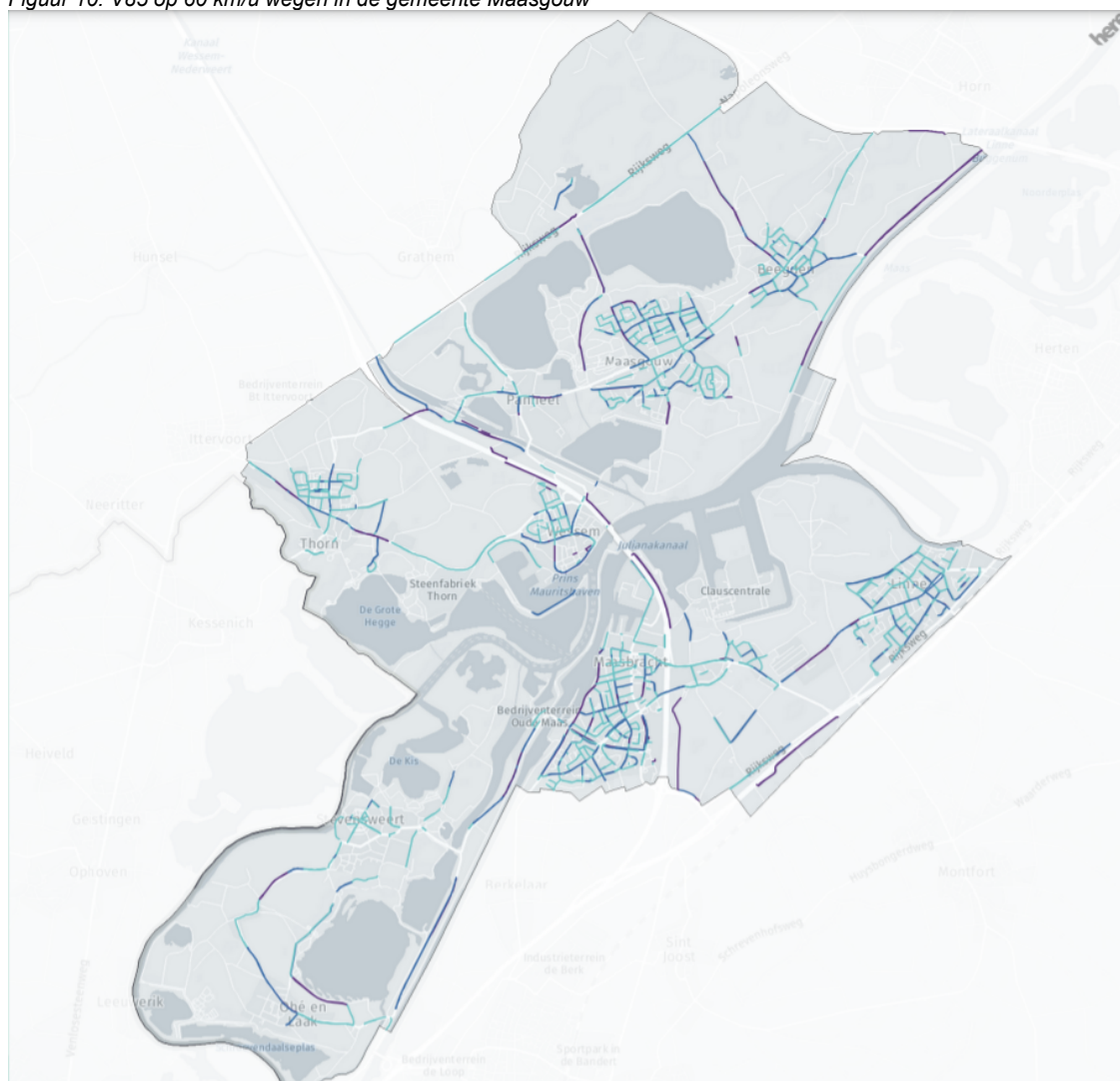
vastgelegd. Deze geregistreeerde ongevallen zullen daarom het topje van de ijsberg zijn van het totaal aantal verkeersongevallen waarbij alcohol of drugs betrokken is.

Snelheid in het verkeer

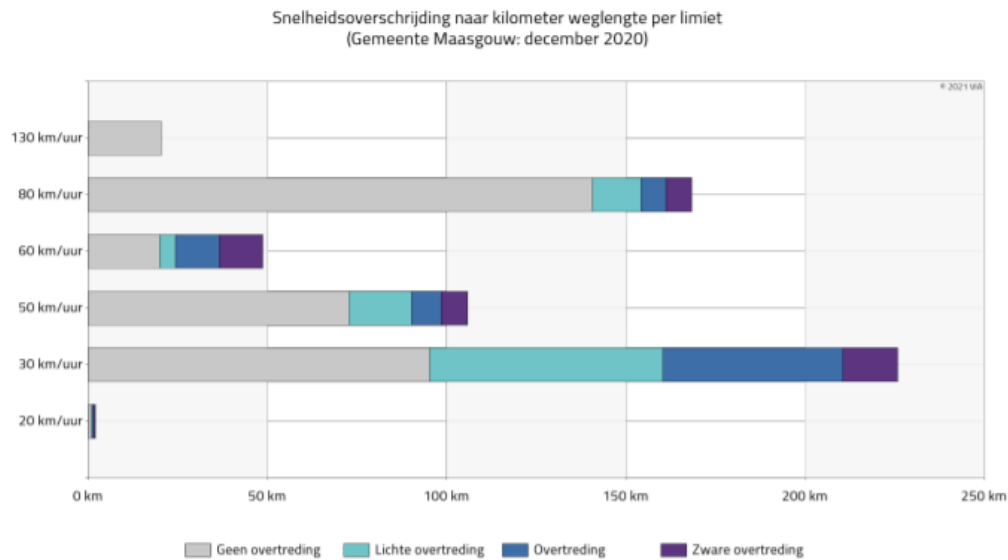
Snelheid in het verkeer is een risico in Maasgouw. Op verschillende wegtypen wordt de maximumsnelheid met regelmaat overschreden. Dit hangt samen met de soms beperkte mate waarin de wegen voorzien zijn van de gewenste inrichting.

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 dekkinggraad mogelijk laag is op rustigere wegen (30 en 60 km/u) wat de representativiteit beperkt. VIA Signaal Snelheden toont dat op 30 en 60 km/u wegen de maximumsnelheid met regelmaat wordt overtreden. De limietoverschrijdingen voor alle type wegen zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.

Figuur 10: V85 op 60 km/u wegen in de gemeente Maasgouw



Kijkend naar het aantal snelheidsoverschrijdingen per kilometer weglengte per snelheidslimiet (juli 2020) dan blijkt dat bij 30 en 60 km/u wegen het percentage overtredingen en zware overtredingen als gevolg van de snelheidsoverschrijding relatief het grootst is (ca. 50%).



Figuur 11: Snelheidsoverschrijdingen Maasgouw 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:

- Kempweg, Kloosterstraat, Stationsweg (50 km/u) Brachterbeek
- Echterstraat, Julianalaan, Kruchterstraat (50 km/u) Maasbracht
- Hoofdstraat, Kloosterhoek, Kloosterstraat (50 km/u) Maasbracht
- Kerkstraat, Kruisweg, Tergouwen (50 km/u) Brachterbeek

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

Afleiding in het verkeer

Omdat zeer beperkt informatie beschikbaar is over de mate van afleiding en de relatie tot ongevallen is dit risico moeilijk te duiden. 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 Maasgouw.

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 (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%).

Overige verkeersovertreders

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

Toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer is landelijk een belangrijk thema. 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 zijn, 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 persoonseigenschappen (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 onderschatten 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 overtrederspopulatie, maar zijn dus bij 6% procent van de ongevallen betrokken.

Hoofdstuk 3, 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 door 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.

Data voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

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 tool⁵.

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

⁵ https://experience.arcgis.com/experience/251f2dc6ab10425f8961353d2175a78a/page/page_6/?draft=true

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.

Vrijliggende fietspaden langs 50 km/uur wegen: Fiets en e-bike, 50 km/uur wegen

80% van de 50 km/uur wegen in de gemeente beschikt niet over vrijliggende fietspaden. Dit hoeft niet perse een risico te zijn voor alle 50 km/uur wegen (denk bijvoorbeeld aan industrieterreinen) maar is een belangrijk aandachtspunt voor de gemeente. Het risico is het grootst op wegen die onderdeel uitmaken van een schoolroute voor basis- en/of voortgezet onderwijs, wegen die onderdeel zijn van belangrijke fietsroutes, wegen waar de snelheid wordt overschreden of wegen waar zich veel voorzieningen bevinden. Tevens zijn het gebiedsontsluitingswegen en de hoofdfietsroutes richting de kernen van Maasgouw. Het is dus aannemelijk dat veel langzaam en gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van deze wegen. De wegen zijn niet ingericht volgens de richtlijnen van het CROW. 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. Daarnaast hebben op deze wegen in het verleden diverse ongevallen plaatsgevonden, waaronder met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en brom- en snorfietzers. Daarnaast speelt de oversteekbaarheid van deze wegen mee in de verkeersveiligheid. Er zijn vaak geen, of weinig oversteekvoorzieningen aanwezig. Dit is ook een aandachtspunt voor de gemeente.

Heerbaan, Heel & Heerstraat Noord en Zuid, Beegden: Ouderen en kinderen, 50 km/uur, snelheid in het verkeer

De Heerbaan is de doorgaande weg door de kern Heel die Beegden en Panheel verbindt. Ten noorden van de Heerbaan wonen veel 65+'ers die gebruik maken van de voorzieningen aan de dorpsstraat in Heel of de Heerbaan. Om hier te komen moeten ze de Heerbaan oversteken. Echter zijn de voetgangersoversteek voorzieningen hier niet naar behoren. Dit kan een risico vormen in de gemeente. We zien dat met een V85 van 57.5 km/uur de snelheid op de Heerbaan ook regelmatig wordt overschreden.

Molenweg, Maasbracht: Fiets en e-bike, 50 km/uur wegen, ouderen

Deze weg doorgaande weg dient als ontsluiting voor onder meer vrachtverkeer in zuidelijke richting voor industriegebied Koeweide in Maasbracht waar veel ouderen in de buurt wonen. Daarnaast is het een route richting o.a. voorzieningen in de kern van Maasbracht en zijn er veel voorzieningen langs deze weg. Ook is deze weg onderdeel van routes voor BO (richting Basisschool de Toermalijn). Dat maakt het aannemelijk dat zich hier relatief veel fietsverkeer concentreert. Tegelijkertijd zorgen de aan de weg gelegen voorzieningen ook voor de aanwezigheid van relatief veel gemotoriseerd verkeer. Ook wonen er relatief veel ouderen in de omgeving. Er ontstaat hier dus op diverse locaties interactie. De weg is niet goed ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo zijn er geen vrijliggende fietspaden of zelfs fietssuggestiestroken gerealiseerd. Ook wordt er langs de rijbaan geparkeerd waardoor hier veel kruisende verkeersbewegingen plaats vinden. In het verleden

hebben hier ook verschillend ongevallen plaatsgevonden, zo ook met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers.

Herinrichting Kempweg en Kloosterstraat, Brachterbeek: Fiets en e-bike, 50 km/uur wegen, ouderen, snelheid in het verkeer

De Hoofdstraat is een straat tussen het Julianakanaal en de A2. Er is een deel van deze weg uitgevoerd in 30 km/uur en een deel in 50 km/uur. Voornamelijk het 50 km/uur gedeelte van deze weg behoeft aandacht. Aan deze straat (en in het centrum van Maasbracht) wonen relatief veel ouderen. Het is aannemelijk dat zij zich verplaatsen (te voet, per (e-)fiets of met de auto) richting de voorzieningen in het centrum of alle voorzieningen langs beide wegen. De wegen zijn toeleidende wegen richting het centrum en kennen daardoor relatief veel verkeer. De kans op interactie met ouderen of fietsers is daarom relatief hoog. De wegen zijn ook niet volledig ingericht volgens de richtlijnen. Zo ontbreken op de wegvakken vrijliggende fietspaden en zijn er onvoldoende oversteekgelegenheden bij bijv. bushaltes. Op sommige wegvakken zijn ook de fietssuggestiestroken zeer smal. We zien ook voor beide delen van de weg (30- en 50 km/uur) dat de snelheden overschreden worden.

Wilhelminalaan en Nieuwendijk, Stevensweert: Fiets en e-bike, 50 km/uur wegen, snelheid in het verkeer

De Wilhelminalaan – Nieuwendijk is een ontsluitingsroute voor Stevensweert. Ook is deze weg onderdeel van routes voor BO en is ligt Basisschool de Maasparel langs deze wegen. Dat maakt het aannemelijk dat zich hier relatief veel fietsverkeer concentreert. Tegelijkertijd zorgt de doorgaande functie van de weg ook voor de aanwezigheid van relatief veel gemotoriseerd verkeer. Er ontstaat hier dus op diverse locaties interactie. De weg is niet goed ingericht volgens de Duurzaam Veilig richtlijnen. Zo zijn er geen vrijliggende fietspaden of zelfs fietssuggestiestroken gerealiseerd. Door deze inrichting is het ook aannemelijk dat de snelheid hier wordt overschreden.

Hoofdstuk 4, uitvoeringsagenda

In de vorige hoofdstukken zijn de risicothema's van de gemeente Maasgouw 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)
- 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 verkeersveiligheidspiramide⁶ (zie bijlage 3) en de drie pijlers (mens, weg en voertuig⁷) van verkeersveiligheid.)

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten
		<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. • Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30.	• Snelheid meetbaar omlaag • Afname van het aantal aandachtswegen • Veiligere woonomgeving	• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen
	50 km/u wegen	• Oversteken in 2x waar mogelijk • Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren • Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)	• Jaarlijkse toename van veilige kruispunten op 50 km/u wegen • Snelheid meetbaar omlaag • Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen	• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	• Volledig gescheiden hoofdnet fiets buiten de bebouwde kom. • Fietsplan opstellen • Bereik effectieve educatie vergroten • Campagne/fietslessen kinderen • Verlichtingscampagnes doorzetten	• Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) • Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom	• Relatief gezien een jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	• Jaarlijkse e-bike training voor ouderen • Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen • Bij groot onderhoud controle door mensen uit	• Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen	• Relatief gezien een jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval

Enforcement (mens)

ngen. De
ar
kbare
ere
materiële
n leven). Zie
rtuig) en

		de inclusieve samenleving • Dementievriendelijke trottoirs		
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	• Structurele samenwerking met politie opzetten	• 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
	Snelheid in het verkeer	• 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
	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
	Overige verkeers-overtreders	• Handhaving blijven vragen bij regionale politie	• Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	• Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.

Tabel 9: Doelentabel

De maatregelen die de gemeente Maasgouw de komende jaren kan treffen om bovenstaande doelstellingen te realiseren zijn staan in bijlage 4.

Hoofdstuk 5, uitvoering van het SPV

De komende jaren gaat de gemeente Maasgouw 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 GVV en de Omgevingsvisie. De hoofdlijnen uit deze risicoanalyse (o.a. de risicothema's) worden ingebed 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.

Hoofdstuk 6, concrete maatregelprogramma 2022-2026

Het uitvoeren van verkeersmaatregelen kosten veel geld en vragen een grote ambtelijke inzet. Ook moet er rekening worden met reeds geplande werkzaamheden. Helaas is het daarom ook niet mogelijk om alle maatregelen tegelijkertijd uit te voeren. Ook is een keuze gemaakt of het haalbaar is alle risicothema's en risicolocaties aan te pakken. Een aantal risicolocaties zou wat omvang zo groot zijn geworden dat dit ook het subsidieplafond van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te boven gaat. Verder is door de subsidieverlener besloten alleen subsidie te verstrekken voor infrastructurele maatregelen.

Dit betekent voor Education maatregelen dat deze volledig door de gemeente Maasgouw bekostigd moeten worden. Omdat regiobreed aan Education maatregelen wordt gewerkt zoeken we waar mogelijk samenwerking op met onze buurgemeentes. Ook zijn niet alle beschikbare maatregelen niet dusdanig ver ontwikkeld dat ze direct uitvoerbaar zijn.

Voor wat Engineering maatregelen is omwille van uitvoerbaarheid het cruciaal om aan te sluiten bij het Meerjaren en Jaarlijkse Investeringsplan. Hiervoor is overlegd met de afdeling Beheer Openbare Ruimte.

Education

Voor Education zal een nog nadere keuze gemaakt worden uit de onderstaande maatregelen:

- Blijven deelnemen aan (veilige schoolomgeving, veilige schoolroutes e.d.) snelheidscampagnes die worden uitgevoerd door het ROVL.
- Een van de volgende nog nader te bepalen programma's
 - o octopusplan
 - o julie-zone
 - o Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad Inrichting veilige schoolomgeving gemaakt.
 - o Andere
 - o Verkeerslokaal (Bureau De Groot Volker)
 - o Op voeten en fietsen naar school (VVN)
- jaarlijks een fietsverlichtingscampagne gedaan door ROVL
- regionaal meedoen met het ontwikkelen van het meerjarenprogramma Doortrappen
- BOB (VVN, TeamAlert, RYD) uitgevoerd door het ROVL.

De gemeente werkt per dorp aan een maand van de verkeersveiligheid. Voor het vergroten van het effect wordt gestreefd naar een samenwerking met of scholen of dorpsraden.

Engineering

Maasgouw kan in 2022 een subsidieplafond van €22500,- voor infrastructurele maatregelen aanvragen. Deze dienen voor 2027 verwezenlijkt te zijn. Om deze maatregelen uitvoerbaar te maken zijn ze ingepast in het Meerjaren en Jaarlijkse investeringsplan. Ook is gekeken naar de omvang van de voorgestelde maatregelen en of de inspanning die geleverd moet worden opweegt tegen de verkeersrisico's. In het geval van Maatregelen in Brachterbeek en Stevensweert is geconstateerd dat een volledige wegconstructie zal moeten worden uitgevoerd. De eigen bijdrage van de gemeente zowel financieel als personeel alswel de onmogelijkheid te combineren met onderhoudswerkzaamheden betekent dat hoewel als risicolocatie benoemd niet voor 2027 uitgevoerd kunnen worden. Zodra zich onderhoud aandient zal een nieuw wegontwerp gemaakt moeten worden.

Maatregel	SPV Maatregel- nummer	aantal	Kern	locatie	Totaal	Jaar	2024			2025	2026					
Beleid																
Toetsingskader snelheid gerelateerde klachten			Gehel.e gemeente		€ 0	2022 e.v.	Totaal investeri- ng									
Uitvoeren verkeersstellingen (intensiteiten en snelheden) regulier en n.a.v. klachten			Gehel.e gemeente		€ 0	2022 e.v.	Toegeke- nde subsidie									
Structurele aandacht voor verkeersveiligheid in beleid			Gehel.e gemeente		€ 0	2022 e.v.										
Jaarlijks budget voor het nemen van kleine maatregelen			Gehel.e gemeente		€ 75.000	2022 e.v.		€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000						
Completeren van een eenduidige Duurzaam Veilige inrichting (conform inrichtingsrichtlijnen)																
Completering 60 km/ur zones incl. Essentiele Herkennings Kenmerken *			Gehel.e gemeente		€ 0											
Invoering Essentiele Herkennings Kenmerken Markering GOV buiten de bebouwde kom op basis van onderhoudsplan *			Gehel.e gemeente		€ 0											
Verbeteren 30km zone Casino en Wal naar aanbevelingen Verkeersplan Thorn *			Thorn		€ 0											
Verbeteren 30 km zone Reutsdael			Heel		€ 0											
Verbeteren 1 voetganger- en fietsoversteek op de Heerbaan	348	1	Heel	Heerbaan 21	€ 19.300		€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300							30/jaar vanaf 2025 kapitaalasten per/jaar € 643
Verbeteren 3 voetganger- en fietsoversteken op de Heerstraat Noord en Zuid	348	1	Beegden	Weijerd 2 - Heerstraat Zuid 17	€ 19.300		€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300							30/jaar vanaf 2025 kapitaalasten per/jaar € 643
Oversteekplaatsen in Beegden		1		Kruisstraat 21 a- Heerstraat Zuid 2	€ 19.300		€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300							30/jaar vanaf 2025 kapitaalasten per/jaar € 643
Aanpassen entrees bebouwde kom		1	Panheel	Pater Jac Scheursweg	€ 70.000					€ 70.000						30/jaar vanaf 2026 kapitaalasten per/jaar € 2.333
Aanpassen entree bebouwde kom		1	Beegden	Heelderweg	€ 70.000					€ 70.000						30/jaar vanaf 2026 kapitaalasten per/jaar € 2.333
Educatie		1		Heerstraat-Zuid Molenstraat 69	€ 70.000					€ 70.000						30/jaar vanaf 2026 kapitaalasten per/jaar € 2.333
voorzetten bestaande educatieprogramma's			Gehel.e gemeente		€ 30.000 / per jaar					€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000				Er is in de begroting reeds structureel € 12.000 opgenomen voor verkeerseducatie aan basisscholen.
Maand van de verkeersveiligheid			Gehel.e gemeente		€ 30.000 / per jaar			€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000					
Totaal							€ 131.400,00	€ 73.500,00	€ 112.900,00	€ 335.000,00	€ 55.000,00					

Nieuw te vragen exploitatiebudget.

In bijlage 5 staat een overzicht van de financiële dekking.

Enforcement

Verkeershandhaving is een politietaak. Via regionale overleggen blijven we aandacht vragen voor het belang van verkeershandhaving en dragen we specifiek voor Maasgouw risicovol gedrag en risicolocaties aan. Verder nemen en ondersteunen we initiatieven tot grotere mogelijkheden van technische verkeershandhaving.

- bestuurlijk ondersteunen van initiatieven tot het vergroten van technisch toezicht in het verkeer, denk aan:
 - o tachografen voor bezorgdiensten
 - o afschaffen assurantiebelaasting op rijstijl afhankelijke autoverzekeringen
 - o tachograaf of Intelligent Speed Adaption verplichting in voertuigen van veelplegers in het verkeer

BIJLAGE 1 – Vormtoets voor 30 km/u

De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets voor 30 km/u zijn:

Score van 3.5 of lager	Score van 4	Score van 4.5 of hoger
Waage Naak (3)	Bergerkampweg (4)	Apollostraat (4.5)
Boslaan (3.5)	Houthemerweg (4)	Burgemeester Kellenersstraat (4.5)
Leppingtonstraat (3.5)	Kapel (4)	Contelmostraat (4.5)
Weijersweg (3.5)	Keulstraat (4)	Daalzicht (4.5)
Waage Naak (3)	Panheeldersteeg (4)	de Horionstraat (4.5)
	Processieweg (4)	dokter E.Verstraelenstraat (4.5)
	Raadhuisstraat (4)	Doormanweg (4.5)
		Europastraat (4.5)
		Gouverneur Houbenstraat (4.5)
		Heggerstraat (4.5)
		Hemelrijckstraat (4.5)
		Kennedystraat (4.5)
		Oosterveldstraat (4.5)
		Pasweg (4.5)

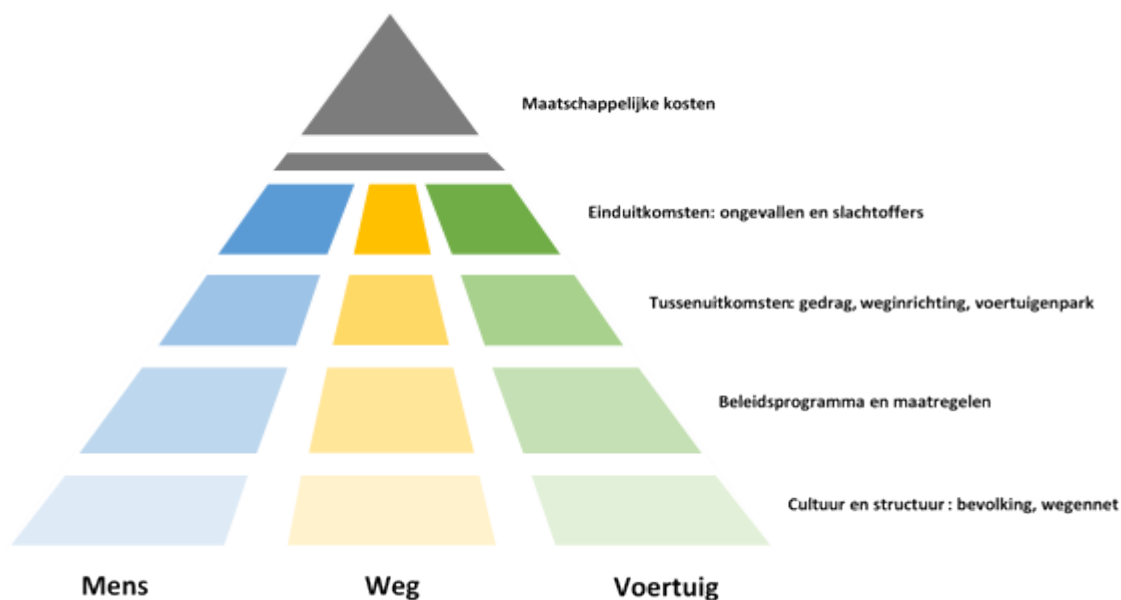
BIJLAGE 2 – Vormtoets voor 50 km/u

De wegen die het slechtst scoren in de vormtoets voor 50 km/u zijn:

Score van 3.5 of lager	Score van 4	Score van 4.5 of hoger
Wilhelminalaan, Stevensweert (2,5)	Bruidsweg (4)	Bunkerhaven (4,5)
Prinses Irenestraat (3)	Burgemeester Minkenbergsstraat (4)	Hazenspoor (4,5)
Tergouwen (3)	Burgemeester van Bovenstraat (4)	Kromstraat (4,5)
Achter de Molen (3,5)	de Endepoel (4)	Kruisweg (4,5)
Brikkenstraat (3,5)	De Hoogestraat (4)	op 't Root (4,5)
Ervenweg (3,5)	De Schaapsbrug (4)	S.Houbenweg (4,5)
Pannenstaartweg (3,5)	De Waaikamp (4)	Battenweg (5)
Roumerweg (3,5)	Gouverneur Houbenstraat (4)	Brandt (5)
Spitsstraat (3,5)	Haverkamp (4)	Burgemeester Kellenersstraat (5)
Steenstraat (3,5)	Kempenaarstraat (4)	Dorpsstraat (5)
Tegelveldstraat (3,5)	Klipperstraat (4)	Havenstraat (5)
Tichelkoelstraat (3,5)	Kokstraat (4)	Het Stepke (5)
	Lijnpad (4)	Steegputstraat (5)
	Meers (4)	Tipstraat (5)
	Muncadostraat (4)	Veerweg (5)
	Pater Sangersstraat (4)	Veldstraat (5)
	Rijnaakstraat (4)	Zuidsingel (5)
	Tjalkstraat (4)	

BIJLAGE 3 – 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 redeneerlijnen in de piramidestructuur.



Figuur 12: Beleidspiramide verkeersveiligheid

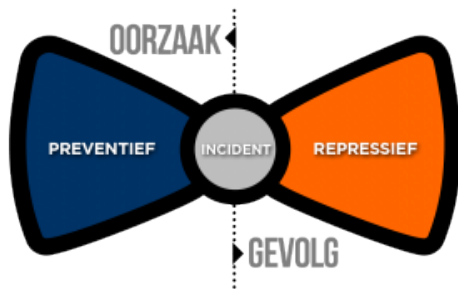
Visie op 'risico' in het verkeerssysteem

Het verkeersveiligheidsrisico wordt gezien als de kans op een ongeval. Dit kan met de volgende formule worden weergegeven: $\text{Ongeval} = \text{Risico} \times \text{Expositie}^8$. 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: $\text{Risico} = \text{Kans} \times \text{Ernst}$. 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.

⁸ Met 'expositie' (of: 'exposure') wordt 'de blootstelling aan verkeer' bedoeld.



Figuur 13: 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 / ongevalsrisico⁹ 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 / slachtofferisico¹⁰ 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.

⁹ Het ongevalsrisico zegt iets over de kans op betrokkenheid bij een ongeval.

¹⁰ Het slachtofferisico zegt iets over de potentiële ernst van het ongeval.

BIJLAGE 4 Maatregelen horende bij de Education, Engineering en Enforcement

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.
1.11	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 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.

Aanvullende maatregelen verkeerseducatie

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

Om te bepalen welke aanvullende maatregelen er nodig zijn in de gemeente Maasgouw, 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;

Geïnterviewd 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
	<i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i>
30 km/u wegen	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: • Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek (VVN) • Blind spot (Traffic Skills) 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. Er zijn specifieke programma's voor het veilig inrichten van de schoolomgeving, zoals Octopus (www.octopusplan.nl) en Jullie (https://julie-zone.nl/). Door het CROW is in samenwerking met Royal HaskoningDHV een leidraad Inrichting veilige schoolomgeving gemaakt. 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. De gemeente werkt aan een maand van de verkeersveiligheid. Per dorp wordt gewerkt aan een maand van de verkeersveiligheid.
50 km/u wegen	<i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd.</i> <i>Zie 30 km/u wegen</i>
Fiets en e-bike	<i>Voor dit thema worden in de gemeente zeven programma's uitgevoerd, met name in het basisonderwijs. Van de programma's waarbij iets gezegd kan worden over de kwaliteit, zijn er twee van heel goede kwaliteit. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst, met name voor andere doelgroepen (VO, ouderen).</i> 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. Andere programma's die kunnen worden ingezet: • Streetwise (ANWB) → dit programma wordt al uitgevoerd in de regio Noord Limburg • Fotoframe (Responsible Young Drivers) • Split the Risk (Veiligheid NL)

	Er wordt jaarlijks een fietsverlichtingscampagne gedaan door ROVL in Limburg. <i>Zie ook Ouderen</i>
Ouderen	<i>Voor dit thema wordt in de gemeente een programma uitgevoerd. De kwaliteit van het programma is voldoende. Probeer het bereik nog te vergroten. Aanvullende maatregelen zijn nog wel gewenst.</i> 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. 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. 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. Daarnaast zijn er speciale educatieprogramma's voor ouderen, zoals de VVN Opfriscursus voor de automobilist en de Rijzeker-training van de ANWB.
Rijden onder invloed	<i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i> Rijden onder invloed van alcohol en drugs komen onder andere aan de orde in de volgende programma's: • Witte Waas (TeamAlert) • 3D Tripping Car (Responsbile Young Drivers) • BOB (VVN, TeamAlert, RYD) → De BOB-campagne wordt uitgevoerd in Limburg door het ROVL. • Go Safe zonder invloed (Go Safe) 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.
Snelheid in het verkeer	<i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i> <i>Zie 30/50 km/uur wegen. Voor dit thema is de doelgroep jongere automobilisten mogelijk relevant.</i>
Afleiding in het verkeer	<i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i> Mogelijke programma's voor afleiding in het verkeer: • Go Safe zonder afleiding • Wheelie Pop (VVN) • 3D Afleiding Bike (Responsible Young Drivers) 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.
Overige verkeersovertreders	<i>Voor dit thema worden in de gemeente geen specifieke programma's uitgevoerd. Aanvullende maatregelen gewenst.</i> 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).

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

In Tabel 2 is aangegeven wat het bereik en de kwaliteit van de ingezette educatie/ voorlichting is geweest. Bij het samenstellen van Tabel 2 is er voor het scoren van het bereik gekeken welk deel van de doelgroep bereikt is. De volgende scores zijn gehanteerd: 0 = geen bereik (geen activiteiten uitgevoerd); - = onvoldoende bereik (project slechts een of enkele malen uitgevoerd); -/+ = beperkt bereik (slechts klein deel van de doelgroep bereikt, bijvoorbeeld project uitgevoerd op beperkt aantal scholen) en + (substantieel deel van de doelgroep bereikt). De kwaliteit van de ingezette programma's is gebaseerd op het aantal sterren dat op de Checklist Verkeerseducatie is behaald: ++ = 46 - 50 sterren; + = 41 - 45 sterren; +/- = 36 - 40 sterren; - = 35 - 30 sterren; -- = minder dan 30 sterren. Programma's die niet getoetst zijn met de Checklist Verkeerseducatie, kunnen wij niet beoordelen op kwaliteit. Deze programma's krijgen een 0 toegekend. Dit hoeft echter niet automatisch te betekenen dat het programma van onvoldoende kwaliteit is.

Op basis van Tabel 2 kan worden geconcludeerd, dat de ingezette verkeerseducatie zich met name richt op het risicothema Fiets. Deze verkeerseducatie is voor de doelgroepen basis- en middelbaaronderwijs en bevat programma's als 'Streetwise' van de ANWB, 'Op de fiets? ... Even niets!' van VVN en '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 (en oudere fietser) wordt het programma 'Opfriscursussen' van VVN gegeven.

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

Risicothema	Projecten	Bereik	Kwaliteit
1: 30 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
2: 50 km/u wegen	Geen specifieke projecten	0	0
3: Fiets en e-bike	Veilige schoolomgeving – VVN	€450,00	0
	Veilig op weg (Dode hoek) – VVN	€1.350,00	0
	Verkeersexamen – VVN	€750,00	0
	Verkeerstuin – Stichting de Fabriek	€1.738,00	-
	Streetwise – ANWB	€1.325,00	++
	Op de fiets even niets - VVN	€477,00	++
	Reflection Day – Van Schijndel Advies	€1.500,00	-
4: Ouderen	Opfriscursus voor ouderen – VVN	€1.100,00	-/+
5: Rijden onder invloed	Geen specifieke projecten	0	0
6: Snelheid in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0
7: Afleiding in het verkeer	Geen specifieke projecten	0	0

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

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 ¹¹ .	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. Totale herinrichting is relatief kostbaar, koppeling naar geplande werkzaamheden zoals vernieuwing riolering (werk met werk maken) is wenselijk.
2.2	Verbeteren en/of volledig herinrichten risicolocaties op 30 km/u wegen.	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: • 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.
2.4	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: • Maken verkeersveiligheidsanalyse per fietsroute t.b.v. maatregelvoorstel en uitvoeringsplanning • Focus op brede fietspaden, vrijliggend en de kruispunten met andere wegen • Extra inzet op verbetering van de verkeersveiligheid door koppeling aan de impuls gelden SPV.
2.11	Bij alle herinrichtingen worden de principes van Duurzaam Veilig opgevolgd	

Tabel 11: Maatregelrichtingen Engineering

¹¹ Zie hoofdstuk Detailanalyse en Risicolocaties voor aandachtswegen (disbalans functie, vormgeving en gebruik) en risicolocaties.

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	Middengeleider	€ 35.000 per stuk
	• 50 km/u wegen	Zebepad per stuk	€ 1.200 per stuk
Voetgangersvoorzieningen	• 30 km/uur wegen • 50 km/uur wegen	Aanleggen voetpad	€ 16.000 per 100m
Fietsvoorzieningen	• Fiets • E-bike	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
Schoolomgeving	• Jonge fietsers (0-14 jaar)	Inrichten veilige schoolomgeving	€ 40.000 per school
		Instellen schoolstraat	€ 12.500 per straat
Kruispuntoplossing	• 50 en 80 km/u wegen	Rotonde	€ 500.000 (bibeko) € 600.000 (bubeko)
		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 Maasgouw	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 Maasgouw dient te liggen op rijden onder invloed en afleiding in het verkeer.
3.2	Opzet alcoholmeetnet	Rijden onder invloed is een risico in Maasgouw 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 Maasgouw. 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 Maasgouw 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 Maasgouw.
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. • Snelheidsdisplays • Mobiele radarsets • Laserguns • Digitale flitspalen • Trajectcontrole
3.5	Continuïteit handhaving op asociaal gedrag	Handhaving door politie op uitingen van normvervaling 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.

BIJLAGE 5 Financiële dekking

Maatregel	SPV Maatregel-nummer	aantal	Ken	Locatie	Totaal	Jaar	2024			2025	2026					
Belief								Totaal investering								
Toeisingskader snelheid gerelateerde klachten			Gehele gemeente		€ 0	2022 e.v.										
Uitvoeren verkeersstellingen (inrinstellen en snelheden) regulier en n.a.v. klachten			Gehele gemeente		€ 0	2022 e.v.										
Structurele aandacht voor verkeersveiligheid in beleid			Gehele gemeente		€ 0	2022 e.v.										
Jaarlijks budget voor het nemen van kleine maatregelen			Gehele gemeente		€ 75.000	2022 e.v.				€ 25.000	€ 25.000					onder fid 621015-34399 is er al een structureel budget van € 20.700 begroot hiervoor.
Completeren van een eenduidige Duurzaam Veilige inrichting (conform inrichtingsrichtlijnen)																
Completering 60 km/ uur zones incl. Essentiële Herkenings Kenmerken *			Gehele gemeente		€ 0											
Invoering Essentiële Herkenings Kenmerken Markering GOW buiten de bebouwde kom op basis van onderhoudsplan*			Gehele gemeente		€ 0											
Verbeteren 30km zone Casino en Wal naar aanbevelingen Verkeersplan Thion*			Thion		€ 0											
Verbeteren 30 km zone Reutsdael			Heel		€ 0											
Verbeteren 1 voetganger- en fietsoversteek op de Heerbaan	348	1	Heel	Heerbaan 21	€ 19.300			€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300						30 jaar vanaf 2025 kapitaalasten per jaar € 643
Verbeteren 3voetganger- en fietsoversteken op de Heerstraat Noord en Zuid	348	1	Beegden	Weijerd 2 - Heerstraat Zuid 17	€ 19.300			€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300						30 jaar vanaf 2025 kapitaalasten per jaar € 643
				Kruisstraat 21a-Heerstraat Zuid 2	€ 19.300			€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300						
Oversteekplaatsen in Beegden		1		Pater Jac				€ 43.800	€ 24.500	€ 19.300						30 jaar vanaf 2025 kapitaalasten per jaar € 643
Aanpassen entrees bebouwde kom		1	Parheel	Scheursweg	€ 70.000						€ 70.000					30 jaar vanaf 2026 kapitaalasten per jaar € 2.333
		1		Heeldeweg	€ 70.000						€ 70.000					30 jaar vanaf 2026 kapitaalasten per jaar € 2.333
Aanpassen entree bebouwde kom		1	Beegden	Heerstraat-Zuid	€ 70.000						€ 70.000					30 jaar vanaf 2026 kapitaalasten per jaar € 2.333
		1		Molenstraat 69	€ 70.000						€ 70.000					30 jaar vanaf 2026 kapitaalasten per jaar € 2.333
Educatie																
voorzetten bestaande educatieprogramma's			Gehele gemeente		€ 30.000 / per jaar					€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000				Er is in de begroting reeds structureel € 12.000 opgenomen voor verkeerseducatie aan basisscholen.
Maand van de verkeersveiligheid			Gehele gemeente		€ 30.000 / per jaar					€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000				Nieuw te vragen exploitatiebudget.
Totaal								€ 131.400,00	€ 735.000,00	€ 112.900,00	€ 395.000,00	€ 55.000,00				

Datum 15 december 2022
Betreft Toekenningsbeschikking specifieke uitkering stimulering
verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023

Uw kenmerk
Aanvraag d.d. 18-11-20
mailwisseling 23-11-202
contactpersoon E. de Ha

Geacht college van Burgemeester en Wethouders,

Het Rijk kent u met deze beschikking een specifieke uitkering toe. Specifieke uitkeringen zijn middelen uit 's Rijks kas die onder voorwaarden worden verstrekt. In het vervolg van deze beschikking wordt u over deze voorwaarden geïnformeerd.

BETROKKEN PARTIJEN

Verstrekt door Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Toegekend aan College van B&W van de gemeente Maasgouw
Datum 15 december 2022

REGELING

Kenmerk zaaknummer 31185798 en nummer 5000005788
Type specifieke uitkering
Naam Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023
Codering E 84
Bedrag € 96.460,11 exclusief btw
Periode 1 juli 2022 tot en met 31 december 2027

OMSCHRIJVING REGELING

Basis van de verstrekking
Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023.

Beleidsdoelstelling
U voert de kosteneffectieve en risicogestuurde infrastructurele maatregelen uit op het onderliggende wegennet om de verkeersinfrastructuur verkeersveiliger te maken.

Wijze van betaling
U ontvangt het bedrag als voorschot ter hoogte van € 96.460,11 binnen 6 weken na beschikkingsdatum.

Terugvorderingsbeleid

De minister kan terugvorderen:

- a. voor zover er geen (volledige) of onjuiste verantwoordingsinformatie is verstrekt;
- b. indien de verantwoordingsinformatie te laat is ontvangen;
- c. voor zover de daadwerkelijke kosten lager zijn dan de uitkering;
- d. voor zover de uitkering niet rechtmatig is besteed;
- e. voor zover de rechtmatigheid van de besteding volgens de controlerende accountant onzeker is.

Indien de verantwoordingsinformatie te laat, niet of niet volledig wordt verstrekt, stelt de minister de uitkering op een lager bedrag vast als volledige terugvordering tot een onbillijkheid van overwegende aard zou leiden.

SPECIFIEKE WETGEVING

Basis van het toegekende bedrag

Het toegekende bedrag is gebaseerd op uw aanvraag d.d. 18 november 2022 en mailwisseling d.d. 23 november 2022.

Uw aanvraag voor een rijksbijdrage is voor de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen toegekend:

Nr.	Maatregelnaam	Rijksbijdrage
341	Links afslaan verbieden	€ 22.935,96
346	Voetgangers oversteekplaats (VOP) in gebiedsontsluitingsweg 50 km/h	€ 73.524,15

Totaal bedrag: € 96.460,11

Bedragen zijn excl. BTW

BIJLAGE 6 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