

RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Best

Referentie: BH9717-MI-RP-220426-1525

Status: Definitief/00

Datum: 26 april 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1  
5616 VB Eindhoven  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPV Uitvoeringsprogramma

Ondertitel: SPV Uitvoeringsprogramma  
Referentie: BH9717-MI-RP-220426-1525  
Status: 00/Definitief  
Datum: 26 april 2022  
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven  
Projectnummer: BH9717  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 26/4/2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 26/4/2022

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.*

## Inhoud

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
|          | <b>Disclaimer</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>   | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>De prioritaire risicothema's van de gemeente Best</b> | <b>4</b>  |
| <b>3</b> | <b>Doelen</b>  | <b>5</b>  |
| <b>4</b> | <b>Projecten</b>   | <b>8</b>  |
| <b>5</b> | <b>Initiatief uitvoeringsprogramma</b>                   | <b>17</b> |

## **Disclaimer**

Dit uitvoeringsprogramma dient een drietal doelen:

- 1) Het programma is input voor de gemeentelijke programmering van projecten
- 2) Het programma dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV. Het programma voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV
- 3) Het gemeentelijk programma is mede input voor het regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, als onderdeel van het Regionaal Verkeersveiligheidsplan Metropoolregio Eindhoven.

## 1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Best structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de Metropoolregio Eindhoven en de provincie. Het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) en het Regionaal Verkeersveiligheidsplan (RVVP) wordt doorvertaald naar de Bestse context.

Het SPV, BVVP en RVVP beschrijven beleidsthema's die tot risico's kunnen leiden in het verkeerssysteem. Al deze thema's maken onderdeel uit van het verkeerssysteem in de gemeente Best en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basis-aandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Best een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Best extra focus behoeven, omdat deze een verhoogd risico hebben op ongevallen in de gemeente. Het voorliggende uitvoeringsprogramma bevat doelstellingen om deze prioritaire risicothema's aan te pakken en concrete maatregelen om deze doelen te realiseren.

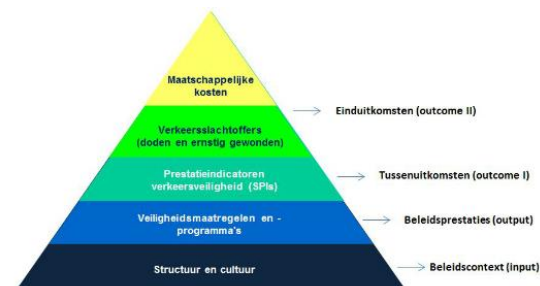
## 2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Best

Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's binnen de gemeente Best naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets (e-bike), ouderen
- Heterogeniteit in het verkeer: Brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
- Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarigen op de snor/bromfiets
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 50 en 60 km/u wegen
- Afdleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

### 3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus<sup>1</sup>:



- **A. Beleidsprestatie:** dit niveau bevat doelstellingen die direct gerelateerd zijn aan (beleids)programma's en concrete maatregelen. Bij het formuleren van deze doelstellingen is ook gehouden voor de verankering van de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement). Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de **tussenuitkomsten**.
- **B. Tussenuitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen gerelateerd aan de kwaliteit van het verkeerssysteem. Dit omvat bijv. de kwaliteit van de inrichting van wegen, het gedrag van een verkeersdeelnemer of de veiligheid van de voertuigen in het systeem. Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

|                 | Risicothema   | A. Beleidsprestatie  | B. Tussenuitkomsten  | C. Einduitkomsten   | Partners  |
|-----------------|---------------|--|--|---|---|
|                 |               | <i>Beleid en maatregelen</i>   | <i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>   | <i>Ongevallen en slachtoffers</i>   |   |
| Verkeerssysteem | 50 km/u wegen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt)</li> <li>• 1.A2 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>• 1.A3 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren</li> <li>• 1.A4 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Jaarlijkse toename van veiligere kruispunten op 50 km/u wegen</li> <li>• 1.B2 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>• 1.B3 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, fietsersbond, bewonersoverleggen</li> </ul> |

<sup>1</sup> Deze niveaus komen overeen met de 3 middelste lagen van de verkeersveiligheidspiramide. Dit model geeft weer hoe beleidsinspanningen en resultaten samenhangen en zijn ingebed in hun context. De structuur en cultuur van een land of gebied zijn de basis voor beleidsmaatregelen en programma's, resulterend in verbeteringen in het verkeerssysteem, reductie in aantal ongevallen en slachtoffers en een reductie van de maatschappelijke kosten.

## Projectgerelateerd

|                                       |   |  |  |   |   |
|---------------------------------------|---|--|--|---|---|
|                                       | 60 km/u wegen                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>1.A5 Aandachtswegen terugbrengen naar 30 km/uur conform DV.</li> <li>2.A1 Bermverharding toepassen</li> <li>2.A2 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen</li> <li>2.A3 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>2.A4 Snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten op 60 km/uur wegen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Jaarlijkse toename van veiligere kruispunten op 60 km/u wegen</li> <li>2.B2 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>2.B3 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>2.B4 Risico volume verschillen weggebruikers (heterogeniteit in het verkeer) verminderen op 60 km/uur wegen.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen</li> </ul>               |   |
|                                       | <b>Risicothema</b>                            | <b>A. Beleidsprestatie</b>   | <b>B. Tussenuitkomsten</b>   | <b>C. Einduitkomsten</b>  | <b>Partners</b>   |
| <b>Risicogroepen en -modaliteiten</b> | Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike | <ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Volledig gescheiden hoofdfiets netwerk, waarbij in geval van lage auto intensiteiten dit alleen geldt bij grote verschillen in massa.</li> <li>3.A2 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>3.A3 Educatie ouderen op e-bike</li> <li>3.A4 Campagne/fietslessen kinderen (e.g. dodehoek campagne)</li> <li>3.A5 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer</li> <li>3.A6 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>3.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> <li>3.B3 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen</li> <li>3.B4 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond/ VVN</li> </ul>                   |
|                                       | Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen         | <ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>4.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen</li> <li>4.A3 Bij infrastructurele werkzaamheden controle door mensen uit de inclusieve samenleving (e.g. dementievriendelijk trottoir)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>4.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> <li>4.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gehandicapten-platform</li> <li>VVN</li> </ul> |

## Projectgerelateerd

|                                      | Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets | <ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1 Voorlichting voor 16-17 jarige op de snor-/bromfietser</li> <li>5.A2 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>5.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>5.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge snor-/bromfietzers</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rijscholen</li> <li>VVN</li> <li>Middelbare scholen</li> </ul> |
|--------------------------------------|--|--|---|---|---|
|                                      | Risicothema  | A. Beleidsprestatie  | B. Tussenuitkomsten   | C. Einduitkomsten   | Partners  |
| Gedrag individuele verkeersdeelnemer | Rijden onder invloed   | <ul style="list-style-type: none"> <li>6.A1 Bereik campagnes vergroten</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>   |
|                                      | Snelheid in het verkeer  | <ul style="list-style-type: none"> <li>7.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>7.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>7.A3 Voorlichtingscampagnes</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> <li>7.B2 Op selectie van aandachtswegen een reductie van de V85</li> <li>7.B3 Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen over te snel rijgedrag</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>VVN</li> <li>Politie</li> </ul>                                |
|                                      | Afleiding in het verkeer   | <ul style="list-style-type: none"> <li>8.A1 Opname in het integrale veiligheidsbeleid</li> <li>8.A2 Educatie afleiding (bijv. handheld devices)</li> <li>8.A3 Zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Scholen</li> <li>Politie</li> <li>VVN</li> </ul>               |
|                                      | Verkeersovertreders  | <ul style="list-style-type: none"> <li>9.A1 Opzetten monitoringssysteem: omvang probleem in kaart brengen.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders.</li> <li>9.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>   |

Tabel 1 Doelen gemeente Best



## 4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Best projecten uitvoeren. De maatregelen die worden uitgevoerd in deze projecten zijn te verdelen in de 3 E's: Education (gedrag en voorlichtingscampagnes), Engineering (fysieke aanpassingen in de omgeving) en Enforcement (handhavingsactiviteiten). In onderstaande tabel zijn de projecten die de gemeente Best uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

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

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag         | Risicothema(s)               | Doelstelling | Risicogestuurde onderbouwing   | Onderbouwing maatregel   | Monitoring             |
|------------|------------------------------|------------------------------|--------------|--|--|------------------------|
| Hoog       | BVL, educatie basisonderwijs | Onervaren verkeersdeelnemers | 4.A2, 4.A3   | Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.  | Permanente verkeerseducatie start bij het BO en moet doorlopen in VO (en verder). De basis voor verkeersveilig gedrag wordt daar gelegd en wordt herhaaldelijk aangeleerd. In het kader van BVL is er ook gemeente breed aandacht voor schoolzones en de school-thuis route. | Registratie ongevallen |
| Middel     | Educatie senioren            | Kwetsbare verkeersdeelnemers | 4.A2, 5.A1   | Vanwege de groeiende groep ouderen in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer, in combinatie met het aandeel aan slachtoffers op de fiets en het gebruik van de e-bike als nieuwe vervoermiddel, wordt deze groep kwetsbare en onervaren | Permanente verkeerseducatie wordt doorgezet na het VO. Statushouders beheersen de regels en vaardigheden niet en hen hierin scholen is belangrijk. Ouderen   | Registratie ongevallen |

## Projectgerelateerd

| Prioriteit   | Risicolocatie/gedrag             | Risicothema(s)   | Doelstelling                  | Risicogestuurde onderbouwing   | Onderbouwing maatregel   | Monitoring  |
|--|----------------------------------|--|-------------------------------|--|--|---|
|  |                                  |  |                               | verkeersdeelnemers als risico aangemerkt. Risico in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing, beperkte gevaar inschatting   | krijgen een opfriscursus omdat veel regels veranderd zijn. Ook zijn er bijvoorbeeld ebike-trainingen voor ouderen om hen het nieuwe voertuig te laten beheersen. |   |
| Laag   | Educatie voor 18-24 jarigen      | Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers                      | 6.A1, 6.A2                    | Naast het feit dat het personenauto bezit in de gemeente hoog ligt is deze groep voornamelijk een risico vanwege het relatief hoge aandeel aan slachtoffers. Risico in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing, beperkte gevaar inschatting. Jonge bestuurders hebben te maken met groepsdruk. | Veilig rijden.nl. Projecten Team Alert, en andere organisaties   | Registratie ongevallen                            |
| Laag   | Rijden onder invloed verminderen | Rijden onder invloed   | 6.A1, 6.A2,                   | Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee.   | BOB Campagne   | Registratie ongevallen                            |
| Laag   | Afleiding in het verkeer         | Afleiding in het verkeer                                       | 8.A1, 8.A2, 8.A3              | Risico voor weggebruikers en medeweggebruikers wanneer een verkeersdeelnemers afgeleid door iets anders dan verkeer.   | Campagne MONO verspreiden op scholen en op straat/media.   | Registratie ongevallen                            |
| Hoog, maar invloed op prioritering door gemeente is beperkt. | Handhaving op snelheid           | Rijden onder invloed, Afleiding, snelheid, verkeersovertreders | 7.A1, 8.A1, 9.A1, 9.A2, 10.A1 | Risico's in het verkeer zijn vaak het gevolg van gedrag van de verkeersdeelnemers. Handhaving is 1 van de 3 E's, naast educatie en infrastructuur.   | Handhaving zet mensen aan tot aanpassen van het gedrag, als de pakkans goed is.  | Registratie ongevallen, registratie aantal boetes |

## Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag           | Risicothema(s)                                | Doelstelling                       | Risicogestuurde onderbouwing   | Onderbouwing maatregel  | Monitoring             |
|------------|--------------------------------|---|------------------------------------|--|---|------------------------|
| Hoog       | Ondersteuning plaatselijke VVN | Kwetsbare verkeersdeelnemers ouderen en fiets | 3.A2, 3.A3, 3.A6, 4.A1, 4.A2, 4.B1 | Risico's voor ouderen in het verkeer ontstaan door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting, of door materiele gebreken.   | Scotmobielcursus, e-bike training, praktisch verkeersexamen, fietsverlichtingsacties, band op spanning.   | Registratie ongevallen |
| Hoog       | JONGleren in het verkeer       | Onervaren verkeersdeelnemers                  | 5.A1, 5.A2, 5.B1                   | Risico in het verkeer voor jongeren ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en beperkte gevaarinschatting. Jongeren hebben ook te maken met groepsdruk.  | Educatieve programma's voor jongeren die starten bij het BO en doorlopen in het VO door jongeren kennis te laten maken met het verkeer en ouders bewust te maken van de beperkingen.  | Registratie ongevallen |
| Hoog       | Prins Bernardlaan              | 50 km/uur wegen, fiets en e-bike              | 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.B2             | De Prins Bernardlaan is de doorgaande voorrangsweg in een woonwijk met snelheidslimiet van 50km/u. Er ligt een basisschool aan deze weg en is daardoor deel van de BO-route, en ook is er aanwezigheid van een VO-route. Hierdoor is er sprake van gemengd verkeer met kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer. Er is geen vrijliggend fietspad aanwezig en de suggestiestrook ligt tussen de rijbaan en parallelle parkeervakken in waardoor er veel kruisend verkeer over de strook gaat. Op delen van de weg wordt te hard gereden, voornamelijk op de stukken met de lange rechtstanden. | Een volledige herinrichting van de Prins Bernardlaan is wenselijk om de veiligheid t.o.v. kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Het heeft de voorkeur om de weg af te waarderen naar 30 km/uur inclusief bijbehorende inrichting volgens DV. Mocht dit niet haalbaar blijken is het wenselijk een vrijliggend fietspad te creëren achter de parkeerplekken. | Registratie snelheid   |
| Laag       | Koningin Julianaweg            | 50 km/uur wegen                               | 1.A1, 1.A2, 1.A5, 1.B3             | De Koningin Julianaweg is een typische grijze 50km/u weg met hoge verkeersintensiteiten die door de wijk   | Koningin Julianaweg mogelijk afwaarderen naar 30km/u. Weg volledig  | Registratie ongevallen |

## Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag | Risicothema(s)                   | Doelstelling                 | Risicogestuurde onderbouwing   | Onderbouwing maatregel   | Monitoring                               |
|------------|----------------------|----------------------------------|------------------------------|--|--|--|
|            |                      |                                  |                              | Wilhelminadorp loopt. Er is aanwezigheid van een BO-route en locaties met verblijfsfunctie, waardoor er veel gemengd verkeer is. M.u.v. het deel aan het Wilhelminaplein heeft de weg een vrijliggend fietspad. Er zijn enkele wegversmallingen om snelheid te remmen en verhoogde kruisingen, waarbij zich onduidelijke oversteeklocaties bevinden. Er zijn de afgelopen jaren meerdere ongelukken gebeurd op deze weg bij de oversteekplaatsen, waarvan enkele met gewonden en kwetsbare verkeersdeelnemers.   | herinrichten met gelijkwaardige kruisingen en versmallen van het wegprofiel.   |  |
| Middel     | Raadhuisstraat       | 50 km/uur wegen, fiets en e-bike | 1.A1, 1.A5, 1.B2, 3.A1, 3.B1 | De Raadhuisstraat is een doorlopende straat BiBeKo in het centrum van Best en voor het grootste deel 50 km/u. Er is aanwezigheid van een BO-route en de weg wordt doorkruist door een VO-route. Dit zorgt voor aanwezigheid van gemengd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers zoals schoolgaande kinderen. De positie van fietsers is op de rijbaan en er is aanwezigheid van zowel haaks- als parallelle parkeervakken langs de weg. De weg bestaat gedeeltelijk uit klinkers en gedeeltelijk uit asfalt. Ook wordt er te hard gereden, met name op het 30km/u gedeelte, en zijn er meerdere ongelukken gebeurd met kwetsbare verkeersdeelnemers. | Een volledige herinrichting van de Raadhuisstraat is wenselijk om de veiligheid t.o.v. kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Het heeft de voorkeur om de weg af te waarderen naar 30 km/uur inclusief bijbehorende inrichting volgens DV. Mocht dit niet haalbaar blijken is het wenselijk een vrijliggend fietspad aan te leggen. | Ongevallenregistratie, snelheidsmetingen |
| Hoog       | Wilhelminabrug       | Fiets                            | 3.A1, 3.B1                   | De Wilhelminabrug is een drukke brug over het kanaal die Best verbindt richting  | De huidige situatie is het meest haalbare binnen de  | Ongevallenregistratie                    |

## Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag       | Risicothema(s)                   | Doelstelling                 | Risicogestuurde onderbouwing   | Onderbouwing maatregel  | Monitoring                             |
|------------|----------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|---|--|
|            |                            |                                  |                              | Eindhoven. Er kruisen verschillende typen verkeer en ook is er aanwezigheid van zowel de BO- als de VO route. Er zijn meerdere VRI's aanwezig en de maximumsnelheid is 50km/u. Fietsverkeer dat niet het kanaal oversteekt kan onder de brug door het kruispunt vermijden. Er wordt te hard gereden met een V85 variërend van 55 tot 65 km/u. Ook zijn er meerdere ongelukken gebeurd op deze kruisingen waarvan enkele met kwetsbare verkeersdeelnemers.    | beschikbare ruimte die er is op de brug. Echter is het wenselijk om een extra fietsbrug voor fietsers aan te leggen om de positie van de fietser te verbeteren.   |  |
| Hoog       | Onderdoorgang Hokkelstraat | 50 km/uur wegen, fiets en e-bike | 1.A1, 1.A4, 1.B2, 3.B1       | De onderdoorgang van de Hokkelstraat is een profielversmalling op de Hokkelstraat. Door deze abrupte versmalling worden kwetsbare verkeersdeelnemers op de rijbaan geduwd wat risicovolle situaties met zich mee brengt.   | De huidige situatie is het meest haalbare binnen de beschikbare ruimte die er is in de onderdoorgang. Het is wenselijk om een aparte fietsonderdoorgang te realiseren om zo de fietser en voetganger een betere positie op de weg te geven.   | Ongevallenregistratie                  |
| Hoog       | Terraweg                   | 60 km/uur wegen, fiets en e-bike | 2.A2, 2.A3, 2.B3, 3.A1, 3.B1 | De Terraweg is een drukke lange rechte weg van 60km/u langs het Wilhelminakanaal waar veel vrachtverkeer rijdt. De weg is een route richting Aquabest en een bedrijf met veel vrachtverkeer, waardoor het ook te verwachten is dat er relatief veel fietsers en snor/bromfietzers rijden. Deze kwetsbare verkeersdeelnemers hebben voor het overgrote deel van de Terraweg geen beschikking over een vrijliggend fietspad waardoor zij zijn aangewezen op de | Er wordt momenteel geprobeerd een alternatieve ontsluiting voor het bedrijf af te dwingen. Indien dit niet mogelijk is, is het wenselijk om de weg herin te richten door het realiseren van een vrijliggend fietspad zodat kwetsbare verkeersdeelnemers niet meer op de rijbaan rijden. | Snelheidsmeting, ongevallenregistratie |

## Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag  | Risicothema(s)                                | Doelstelling                       | Risicogestuurde onderbouwing  | Onderbouwing maatregel  | Monitoring                                  |
|------------|---|---|------------------------------------|---|---|---|
|            |   |   |                                    | rijbaan. Er wordt te hard gereden waardoor de V85 van de Terraweg op veel plekken boven 75km/u uitkomt. Ondanks dat het daadwerkelijke aantal ongevallen op de Terraweg meevalt, is het door de grote snelheids- en volume verschillen van het verkeer op deze weg toch een verkeersveiligheidsrisico.  | De impact op groen is hierbij enorm.  |   |
| Middel     | Willem de Zwijgerweg tussen de Sportlaan en de Eindhoveneweg-Zuid | 50 km/uur wegen, kwetsbare verkeersdeelnemers | 1.A1, 1.A3, 1.A4, 1.B2, 3.A1, 3.B1 | De Willem de Zwijgerweg is een drukke 50 km/u weg die dwars door Best loopt en de aansluiting vormt tussen de woonwijken en de A2. Ook is er aanwezigheid van een VO-route richting het Heerbeek College. Er is daardoor veel interactie van verschillende verkeerstypes en kwetsbare verkeersdeelnemers door kruisend verkeer op deze drukke verbinding. Er is sprake van een vrijliggende fietspad en er wordt te hard gereden met een V85 van rond de 60km/u. Er zijn ongevallen gebeurd op deze weg, met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen en jongeren op de fiets, door het hoge aantal interacties tussen verkeer. | Realiseren van een dubbelzijdig fietspad tussen de Sportlaan en de Eindhoveneweg-Zuid om overstekend verkeer te beperken en hiermee de interacties tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en het gemotoriseerd verkeer te verminderen. | Registratie van ongevallen, snelheidsmeting |
| Middel     | Willem de Zwijgerweg tussen de Ringweg en de Sportlaan            | 50 km/uur wegen, fiets                        | 1.A1, 1.A4, 1.B2, 3.A1, 3.B1       | De Willem de Zwijgerweg is een 50km/u weg met hoge verkeersintensiteit gelegen aan sportvelden en een middelbare school, waardoor er een drukke VO-route aanwezig is, alsook een BO-route. Er ligt aan beide zijden van de weg een vrijliggend fietspad, en aan de kant van de school is dit een dubbelzijdig fietspad waardoor er veel oversteekbewegingen zijn van fietsers die   | Het dubbelzijdige fietspad verbreden zodat het enkelzijdige fietspad aan de overzijde verwijderd kan worden en hiermee het aantal oversteekbewegingen verminderd kan worden. Verbreden van de                                       | Registratie van ongevallen, snelheidsmeting |

Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag                           | Risicothema(s)  | Doelstelling                 | Risicogestuurde onderbouwing  | Onderbouwing maatregel  | Monitoring                              |
|------------|--|-----------------|------------------------------|---|---|---|
|            |  |                 |                              | richting de school gaan. Er wordt te hard gereden met een v85 van rond de 60km/u. Er zijn meerdere ongelukken gebeurd bij de kruisingen aan de uiteindes van de weg, waarvan enkele met gewonden en kwetsbare verkeersdeelnemers.   | opstelruimte voor de fiets bij de Prinses Beatrixlaan om de fiets een betere positie te geven.  |   |
| Middel     | Kruising Raadhuisstraat - Willem de Zwijgerweg | 50 km/uur wegen | 1.A1, 1.A3, 1.A4, 1.B1, 1.B2 | De kruising tussen de Raadhuisstraat en de Willem de Zwijgerweg is een druk 50km/u kruispunt dat zich bevindt aan de doorlopende weg door Best. Er is aanwezigheid van een VO-route en er is overal sprake van een vrijliggend fietspad, al dan niet dubbelzijdig. Er zijn vanaf de Raadhuisstraat 2 opstelstroken om af te slaan. De Willem de Zwijgerweg heeft voorrang bij dit kruispunt, terwijl dat niet past bij een kruising tussen 2 GOW's. Er zijn de afgelopen jaren meerdere ongelukken gebeurd op deze kruising, waarvan enkele met letsel en kwetsbare verkeersdeelnemers. | Het is wenselijk om een rotonde aan te leggen op deze kruising om de verkeersveiligheid te verbeteren. Mocht dit niet haalbaar blijken is het wenselijk om de twee opstelstroken terug te brengen naar één opstelstrook. Hierbij wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers verkort en is er beter zicht op het verkeer. | Registratie ongevallen, snelheidsmeting |
| Hoog       | Kruising Sint Oedenrodeseweg en de Ringweg     | 60 km/uur wegen | 2.A2, 2.A4, 2.B3,            | Kruising Sint Oedenrodeseweg en Ringweg is een voorrangskruispunt BuBeKo waar een snelheidslimiet geldt van 60km/u. Er is een vrijliggend fietspad en een fietsoversteekplaats. Er wordt te hard gereden en er is een V85 van 76 km/u gemeten. Er zijn de afgelopen jaren meerdere ongelukken gebeurd met letsel en dodelijke afloop.   | Kruising opnieuw inrichten met een rotonde om de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren.   | Ongevallenregistratie, snelheidsmeting  |

Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag | Risicothema(s)  | Doelstelling                 | Risicogestuurde onderbouwing  | Onderbouwing maatregel  | Monitoring                             |
|------------|----------------------|---|------------------------------|---|---|--|
| Laag       | NCB-weg              | 60 km/uur wegen, Snelheid in het verkeer, fiets en e-bike | 2.A2, 2.A3, 2.B3, 3.A1, 3.B1 | De NCB-weg is een lange rechte weg langs het kanaal met een snelheidslimiet van 60km/u. Alleen aan het begin is sprake van een vrijliggend fietspad. Voor het grootste deel ligt het fietspad op de rijbaan met een smalle fietssuggestiestrook. Er wordt te hard gereden, met een V85 die varieert van 70 tot 85 km/u. Er zijn de afgelopen jaren meerdere ongelukken gebeurd op het wegvak met het vrijliggende fietspad.   | Realiseren van een vrijliggend fietspad over de gehele NCB-weg.   | Ongevallenregistratie, snelheidsmeting |
| Hoog       | Fietspad Pendelroute | Fiets   | 3.A1, 3.B1, 3.B4             | Het betreft de aan te leggen fietsverbinding Pendelroute tussen Best en Eindhoven, deels via bedrijventerrein Breeven. De verbinding omvat ca. 1 km fietspad, waarvan 600 m op Best's grondgebied en 400 m op het grondgebied van Eindhoven. De route kruist de A2/A58 aan de westzijde van de spoorlijn Den Bosch – Eindhoven en sluit in zowel Eindhoven als Best aan op bestaande fietsvoorzieningen. De Pendelroute heeft als doel de maaswijdte in het fietsnetwerk te verkleinen door de barrière A2/A58 te verkleinen. De route maakt onderdeel uit van een grotere route, waarbij meer direct van centrum naar centrum gereden kan worden. Momenteel bestaat de fietsroute uit betonplaten. | Om de verkeersveiligheid voor fietsers op het fietspad te verbeteren dient het fietspad verbreed en geasfalteerd te worden.                   | n.v.t.                                 |
| Middel     | Hokkelstraat         | 50 km/uur wegen, fiets en e-bike                          | 1.A1, 1.A4, 1.B2, 3.B1       | De Hokkelstraat is een smalle weg en ligt deels BiBeKo en deels BuBeKo, en er is sprake van woningbouw. Het BuBeKo deel is 60km/u en het deel BiBeKo is 50km/u en wordt voor een gedeeltelijk gebruikt als BO- en VO-route. Over de gehele Hokkelstraat   | Een volledige herinrichting van de Hokkelstraat is wenselijk om de veiligheid t.o.v. kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Het heeft de | Snelheidsmeting, ongevallenregistratie |



## Projectgerelateerd

| Prioriteit | Risicolocatie/gedrag                           | Risicothema(s)                   | Doelstelling     | Risicogestuurde onderbouwing  | Onderbouwing maatregel  | Monitoring                              |
|------------|--|----------------------------------|------------------|---|---|---|
|            |  |                                  |                  | is geen vrijliggend fietspad waardoor fietsers op de weg rijden en op het grootste deel zonder wegmarkeringen. Er zijn enkele kruisingen en opritten die voor in- en uitvoegend verkeer zorgen. Er wordt te hard gereden op het deel BiBeKo en er zijn enkele ongelukken gebeurd de afgelopen jaren, met name op het 50km/u gedeelte.   | voorkeur om de weg af te waarderen naar 30 km/uur inclusief bijbehorende inrichting volgens DV. Mocht dit niet haalbaar blijken dan is het wenselijk om vrijliggende fietspaden en snelheidsremmende maatregelen aan te leggen ter hoogte van de kruispunten. |   |
| Hoog       | Kruising Kanaaldijk/Sportlaan                  | 50 km/uur wegen                  | 1.A4, 1.B1, 1.B2 | De kruising tussen de Kanaaldijk en de Sportlaan is een 50km/u gebied dat veel gebruikt wordt door verschillende typen verkeer doordat het een van de 2 doorgangen is vanaf de woonwijk Wilhelminadorp richting het bedrijventerrein en de A2. Het doorgaand verkeer vanaf de Sportlaan richting de A2 heeft voorrang op deze kruising en het fietspad is volledig vrijliggend. Door de verlaagde ligging van de bocht is er weinig zicht van en naar het fietspad. Er wordt te hard gereden met een S85 tot 54km/u. Er zijn op deze kruising meerdere ongelukken gebeurd, waarvan een enkele met letsel bij een kwetsbare verkeersdeelnemer. | Het is wenselijk om een rotonde aan te leggen op deze kruising om de verkeersveiligheid te verbeteren. Mocht dit niet haalbaar blijken is het wenselijk om snelheid remmende maatregelen voor de bocht toe te passen om de snelheid uit het verkeer te halen. | Registratie ongevallen, snelheidsmeting |
| Laag       | Ringweg – Gildelaan – Heivelden-zuid (rotonde) | 50 km/uur wegen, fiets en e-bike | 1.A3 en 1.B2     | Bij de overgang van de Ringweg naar de Gildelaan eindigt het fietspad bij de overgang van 50- naar 30 km/uur. Dit is een logische keus die aansluit bij de inrichting van DV. Echter is de overgang hier vrij abrupt en worden fietsers direct na   | Het wordt geadviseerd om op het stuk Gildelaan tussen de rotonde Ringweg en de kruising met de Tamboer fiets-stroken aan  | Registratie ongevallen, snelheidsmeting |

| Prioriteit     | Risicolocatie/gedrag | Risicothema(s)         | Doelstelling     | Risicogestuurde onderbouwing  | Onderbouwing maatregel   | Monitoring                 |
|----------------|----------------------|------------------------|------------------|---|--|----------------------------|
|                |                      |                        |                  | de rotonde de weg op geleid. Dit kan tot risicovolle situaties leiden omdat autoverkeer hier mogelijk hard doorrijdt.   | te leggen en de rijbaan te versmallen.   |                            |
| Hoog of middel | Beatrixbrug          | 50 km/uur wegen, fiets | 1.A4, 3.A1, 3.B1 | De Beatrixbrug over het Beatrixkanaal is een smalle brug voor de oversteek vanaf de Bataweg met 50km/u snelheidslimiet. De vrijliggende fietspaden die voor de brug aanwezig zijn gaan op deze brug over naar een verhoogde strook, waardoor dit voor een risico situatie zorgt met kwetsbare verkeersdeelnemers. | In 2022 wordt een onderzoek gestart naar de mogelijkheden tot herinrichting van de Beatrixbrug om de situatie betreft fietsveiligheid te verbeteren. | Registratie van ongevallen |

## 5 Initiatief uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Best uit wil voeren om het basisniveau van verkeersveiligheid te verbeteren en extra inzet te leveren op de aanpak van de prioritaire risicothema's. In onderstaand overzicht zijn de projecten geprogrammeerd en voorzien van de volgende kenmerken:

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd
- Jaar van uitvoering: Op de korte termijn (t/m 2024) is gezocht naar koppelkansen met al geplande projecten. Dat maakt ook dat in enkele gevallen projecten met een lage prioriteit eerder (kunnen) worden uitgevoerd dan projecten met een hoge prioriteit. Voor de lange termijn is deze koppeling nog niet gemaakt. Deze projecten zijn voorzien van een tijdspad na 2025, waarbij wel de prioritering uit het vorige hoofdstuk meeweegt in het moment van uitvoering. De planning is op dit moment indicatief
- Evaluatiemoment: Het moment waarop conform de monitoringsmethode de evaluatie uit wordt gevoerd.

| Project                      | Budget | Verantwoordelijke | Jaar van uitvoering | Evaluatiemoment      |
|------------------------------|--------|-------------------|---------------------|----------------------|
| BVL, educatie basisonderwijs | n.t.b. | Gemeente          | Jaarlijks           | 2 jaar na realisatie |
| Educatie senioren            | n.t.b. | Gemeente          | 2022                | 2 jaar na realisatie |

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

## Projectgerelateerd

|  |           |                  |                               |                      |
|--|-----------|------------------|-------------------------------|----------------------|
| Educatie voor 18-24 jarigen  | n.t.b.    | Gemeente         | ?                             | 2 jaar na realisatie |
| Rijden onder invloed verminderen                                   | n.t.b.    | Gemeente / regio | ?                             | 2 jaar na realisatie |
| Afleiding in het verkeer   | n.t.b.    | Gemeente / regio | ?                             | 2 jaar na realisatie |
| Handhaving op snelheid   | n.t.b.    | Politie          | doorlopend                    | 2 jaar na realisatie |
| Ondersteuning plaatselijke VVN                                     | n.t.b.    | Gemeente         | Jaarlijks                     | 2 jaar na realisatie |
| JONGleren in het verkeer   | n.t.b.    | Gemeente         | Jaarlijks                     | 2 jaar na realisatie |
| Prins Bernardlaan  | € 415.000 | Gemeente         | 2023                          | 2 jaar na realisatie |
| Beatrixbrug  | n.t.b.    | Gemeente         | Onderzoek in 2022             | 2 jaar na realisatie |
| Willem de Zwijgerweg tussen de Sportlaan en de Eindhovenseweg-Zuid | € 85.000  | Gemeente         | 2025 of later                 | 2 jaar na realisatie |
| Willem de Zwijgerweg tussen de Ringweg en de Sportlaan             | € 63.000  | Gemeente         | 2024                          | 2 jaar na realisatie |
| Kruising Raadhuisstraat - Willem de Zwijgerweg                     | € 46.500  | Gemeente         | 2025 of later                 | 2 jaar na realisatie |
| Raadhuisstraat   | € 332.000 | Gemeente         | 2025 of later                 | 2 jaar na realisatie |
| Hokkelstraat   | € 415.000 | Gemeente         | 2025                          | 2 jaar na realisatie |
| Onderdoorgang Hokkelstraat   | n.t.b.    | Gemeente         | 2024                          | 2 jaar na realisatie |
| Terraweg   | € 379.400 | Gemeente         | Afhankelijk van uitspraak RvS | 2 jaar na realisatie |
| Kruising Sint Oedenrodeseweg en de Ringweg                         | € 126.000 | Gemeente         | 2024                          | 2 jaar na realisatie |
| NCB-weg  |           | Gemeente         | 2025                          | 2 jaar na realisatie |
| Wilhelminabrug   | € 63.000  | Gemeente         | 2025                          | 2 jaar na realisatie |
| Fietspad Pendelroute   | € 385.000 | Gemeente         | 2023                          | 2 jaar na realisatie |
| Koningin Julianaweg  | € 332.000 | Gemeente         | 2025 of later                 | 2 jaar na realisatie |
| Kruising Kanaaldijk/Sportlaan                                      | € 379.400 | Gemeente         | 2024                          | 2 jaar na realisatie |

## Projectgerelateerd



|  |          |          |      |                      |
|--|----------|----------|------|----------------------|
| Ringweg – Gildelaan – Heivelden-zuid (rotonde) | € 30.000 | Gemeente | 2023 | 2 jaar na realisatie |
|--|----------|----------|------|----------------------|

