

# RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Bladel

Referentie: BH9717-MI-RP-220513-1443

Status: Definitief/00

Datum: 13 mei 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-220513-1443  
Status: 00/Definitief  
Datum: 13 mei 2022  
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven  
Projectnummer: BH9717  
Auteur(s): Trude Rietveld

Opgesteld door: Trude Rietveld

---

Gecontroleerd door: Mathijs Schoenmakers

---

Datum: 13 mei 2022

---

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

---

Datum: 13/5/2022

---

Classificatie

Projectgerelateerd

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

## Inhoud

	<b>Disclaimer</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>De prioritaire risicothema's van de gemeente Bladel</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>Uitvoeringsprogramma</b>	<b>24</b>

## Disclaimer

Dit uitvoeringsprogramma heeft een ambtelijke status en dient een drietal doelen:

- 1) Het programma is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
- 2) Het programma dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV. Het programma voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV.
- 3) Het gemeentelijk programma is mede input voor het regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, als onderdeel van het Regionaal Verkeersveiligheidsplan Metropoolregio Eindhoven.

Dit document is opgesteld in samenspraak met de gemeente Bladel

## 1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Bladel structureel te kunnen verbeteren, werkt de gemeente samen met de Metropoolregio Eindhoven en de provincie en wordt het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030, het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) en het Regionaal Verkeersveiligheidsplan (RVVP) doorvertaald naar de Bladelse 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 Bladel en zorgen voor risico's op verkeersongevallen. Zodoende behoeven al deze thema's basisaandacht. Daarnaast zijn er ook enkele beleidsthema's die specifiek in de gemeente Bladel een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Bladel 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 Bladel

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

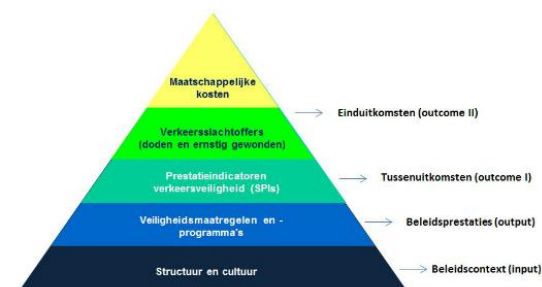
- Veilige infrastructuur: 50 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers; fietsers
- Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers; jonge bestuurders
- Rijden onder invloed
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders
- Snelheid in het verkeer

Hier vind je de risicoanalyse in z'n geheel.

### 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.



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

## Projectgerelateerd

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners*
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
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 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>1.A3 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>1.A4 Inrichting conform DV aanpassen</li> <li>1.A5 50 km wegen ombouwen naar 30 km wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1 Toename veilige ongelijkvloerse kruisingen</li> <li>1.B2 Veiligere interactie tussen busvervoer en overstekend langzaam verkeer</li> <li>1.B3 Veiligere gelijkvloerse kruisingen</li> <li>1.B4 Jaarlijkse toename van veiliger kruispunten op 50 km/u wegen</li> <li>1.B5 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>1.B6 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</li> <li>Fietsersbond</li> <li>Dorpsraden</li> <li>Regio</li> </ul>
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <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 Gelijkwaardige kruispunten aanbrengen</li> <li>2.A4 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>2.A5 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Toename aantal plateaus bij kruisingen</li> <li>2.B2 Toename aantal snelheidsremmende maatregelen</li> <li>2.B3 Toename aantal gelijkwaardige kruispunten</li> <li>2.B4 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>2.B5 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2C.1 Jaarlijks afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regio</li> <li>Politie</li> </ul>
Risicogroepen	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Geen gelijkvloerse kruisingen op het hoofdnet fiets</li> <li>3.A2 Volledig gescheiden hoofdnet fiets.</li> <li>3.A3 Fietsplan opstellen</li> <li>3.A4 Sociale veilige fietsroutes creëren</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 Toename sociale veiligheid</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>Scholen</li> <li>Fietsersbond</li> </ul>

## Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.A5 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>• 3.A6 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• 3.A7 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3.B4 Veiliger fietsen door kinderen</li> <li>• 3.B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom</li> </ul>		
	Kwetsbare en onervaren 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 groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> <li>• 4.A4 Dementievriendelijke trottoirs/seniorproof wegontwerp</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>• Stichting Welzijn Ouderen</li> <li>• Ouderenbond</li> <li>• Fietzersbond</li> <li>• Regio</li> </ul>
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A1 Voorlichting met hulp van Team Alert en andere organisaties</li> <li>• 5.A2 praktijktrainingen voor jonge automobilisten</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 automobilisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projectuitvoerders</li> <li>• Rijscholen</li> <li>• Regio</li> </ul>
<b>Gedrag individuele verkeersdeelnemer</b>	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 6.A2 Bereik campagnes vergroten</li> <li>• 6.A3 Opname in het integrale veiligheidsbeleid</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>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>• 7.A2 Opname in het integrale veiligheidsbeleid</li> <li>• 7.A3 Monitoren van omvang probleem (i.s.m. andere gemeenten/provincie?)</li> <li>• 7.A4 Educatie afleiding (bijv. handheld devices)</li> <li>• 7.A5 Aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scholen</li> <li>• Politie</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A6 Afstemming handhaving i.r.t. educatie</li> </ul>			
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Handhaving</li> <li>• 8.A2 Opzetten monitoringssysteem: omvang probleem in kaart brengen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders.</li> <li>• 8.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>• 9.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• 9.A3 Voorlichtingscampagnes</li> <li>• 9.A4 Opnemen verkeersveiligheid in IVP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> <li>• Provincie</li> <li>• Regio</li> <li>• Rijk</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Bladel

## 4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Bladel 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 Bladel 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
- Uit welke bron de projecten komen

Projectgerelateerd

Prioriteit	Risicolocatie/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Bron
	Gedragsprojecten						
Hoog	Handhaving	Rijden onder invloed, snelheid, afleiding, verkeersovertreders	5.A1, 5.A3 6.A1, 6.A2 7.A1, 7.A4	Handhaving wordt gezien in samenhang met infra en educatie, de 3 E's. De vraag naar handhaving is toegenomen, de inzet niet.	In de lokale driehoek handhaving als prioriteit op de agenda krijgen. Handhaving op snelheid is van belang. Zo mogelijk worden boa's ingezet.  Opnemen verkeer in Integraal veiligheidsplan, afstemmen in lokale driehoek.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie boetes</li> <li>Afspraken met politie</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse
Hoog	Verkeerscampagnes	Kwetsbare verkeersdeelnemers, afleiding in het verkeer, alcohol en drugs.	3.A5, 5.A2, 6.A2, 7.A5	Risico in het verkeer ontstaat door beperkte gevaar inschatting en slecht bewustzijn van de oorzaken.	Campagnes zetten in op het aanpassen van gedrag en zijn daarom een van de belangrijkste mogelijkheden om in te zetten om gedrag te veranderen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereik campagnes meten</li> <li>Registratie boetes</li> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse
Hoog	BVL, educatie basisonderwijs	Kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A5	Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	Permanente verkeereducatie start bij het BO en moet doorlopen in VO (en verder). Educatie zet in op bewustwording, aanleren van kennis en vaardigheden. De basis voor verkeersveilig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deelname aantal BVL scholen</li> <li>Registratie ongevallen kinderen tot 12 jaar</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse

## Projectgerelateerd

					gedrag wordt daar gelegd en wordt herhaaldelijk aangeleerd.		
Hoog	Verkeerseducatie voor middelbare scholen	Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A5, 3.A6	Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting. Bij jongeren in deze doelgroep speelt ook de ontwikkeling van de hersenen, groepsdruk en omgaan met uitdagingen in gedrag.	Permanente verkeerseducatie moet ook in het VO doorlopen. Gedragsprojecten op gebied van afleiding, groepsdruk zijn passend bij de fase waarin jongeren zich bevinden. Ook is aandacht voor fiets/ bromfiets/ scooter van belang. Educatie zet in op bewustwording en aanleren van kennis en vaardigheden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelname scholen aan TT</li> <li>• Registratie ongevallen kinderen 12-18 jaar</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse
Hoog	Educatie voor 18-24 jarigen	Onervaren verkeersdeelnemers	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.A4	Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting. Ook in deze leeftijdsgroep speelt groepsdruk een rol, en is gedrag van jongeren in het verkeer aan uitdagingen onderhevig. Er gebeuren veel ongevallen in deze doelgroep.	Permanente verkeerseducatie is ook voor deze doelgroep van belang om in te spelen op de ontwikkelingen in het brein bij deze doelgroep en gedrag te beïnvloeden. Dit kan door campagnes, theoretische en ook praktische educatie. Educatie zet in op bewustwording, aanleren van kennis en vaardigheden, bijvoorbeeld door projecten als Veilig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelname mbo en hoger onderwijs aan verkeerseducatie</li> <li>• Registratie ongevallen in deze doelgroep.</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse

Projectgerelateerd



					rijden.nl. Projecten Team Alert, VeiligheidNL, Verkeersveiligheidsgroep.		
Hoog	Educatie aan volwassenen (statushouders) en ouderen	Kwetsbare verkeersdeelnemers, pve	3.A5	Risico in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing, beperkte gevaar inschatting en onbekendheid met regels.	Permanente verkeerseducatie wordt doorgezet na het VO. Statushouders beheersen de regels en vaardigheden niet en hen hierin scholen is belangrijk. Ouderen krijgen een opfriscursus omdat veel regels zijn veranderd. Ook zijn er e-bike-trainingen voor ouderen om hen het nieuwe voertuig te laten beheersen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deelname aan trainingen</li> <li>• Registratie van ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse
<b>Overkoepelende projecten</b>							
	Fietsstimulering ter promotie van de fiets		Geen verkeersveiligheids doelstelling		Neem verkeersveiligheid mee als onderdeel van fietsstimulering		Verkeersvisie
	Stimulering werkgeversaanpak (carpoolen)		Geen verkeersveiligheids doelstelling		Neem verkeersveiligheid mee als onderdeel van de werkgeversaanpak		Verkeersvisie

Projectgerelateerd

	Infraprojecten hele gemeente						
	Diverse 50 km wegen,  Europalaan, Helleneind, PG Ballingslaan, Lange Trekken, Blijenhoek	Snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A5, 9.A1	Deze wegen vormen een randweg aan voornamelijk de noordzijde van Bladel (m.u.v. Bleijenhoek). De V85 ligt op deze wegen gemiddeld rond de 60 km/u, waardoor de gereden snelheid hoger ligt dan de toegestane maximumsnelheid. Routes voor het VO en BO onderwijst kruisen op enkele locaties een van deze wegen, waardoor deze wegen hier extra aandacht behoeven.	Nader te bepalen.  Tot die tijd zijn sowieso snelheidscontroles en educatie/ campagnes goede maatregelen die kunnen bijdragen aan het verlagen van de snelheid en het verbeteren van de veiligheid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelheidsmeting</li> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Risicoanalyse
	Alle 60 km/u wegen	60 km/u, snelheid	2.A2, 2.A4, 0.A1, 9.A2	Alle 60 km/u wegen in de gemeente kennen op dit moment een slechte inrichting volgens het principe van Duurzaam Veilig; de wegen zijn niet herkenbaar, er zijn geen snelheid remmende maatregelen, landbouwverkeer maakt gebruik van deze wegen en de snelheidslimiet wordt overschreden. Dit zorgt dat alle wegen een hoger risico wat betreft verkeersveiligheid kennen en daardoor een	Infra nader te bepalen. Snelheid kan beïnvloed worden door educatie en campagnes. Daarnaast is handhaving van belang, met een subjectieve pakkans. Ook een snelheids campagne met positieve insteek/ beloning, zoals de snelheidsmeter spaarpot draagt bij aan verlagen van de snelheid en daarmee de onveiligheid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Risicoanalyse

Projectgerelateerd



				aandachtspunt binnen de gemeente zijn.			
	Inrichten schoolzones	Kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	3.A6, 3.A7, 9.A1, 9.A2, 9.A3, 9.A4	Het is druk, met verschillende modaliteiten. Fout geparkeerde auto's. Te hoge snelheden. Onoverzichtelijke oversteekplaatsen.	Voor alle schoollocaties worden herkenbare verkeersveilige schoolzones gemaakt, met aandacht voor oversteekbaarheid. Voor Pius X ook veilige oversteek richting OV-halte.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Registratie snelheid</li> </ul>	Verkeersvisie
	<b>Bladel</b>						
Hoog/midden	Helleneind/ Europalaan, Bleijenhoek, Sniederslaan, Heeleind, Boskant, Molenweg	50 km/u Snelheid	1.A5, 9.A1, 9.A2, 9.B1	<p>Wegen liggen binnen de bebouwde kom en kennen een snelheidslimiet van 50 km p/u. Molenweg is een van de inkomende wegen naar het centrum. De wegen hebben een verblijfs- en ontsluitingsfunctie.</p> <p>Boskant en Helleneind hebben geen vrij liggende fietspaden. De BO en VO routes liggen over de wegen en over enkele ook het fietsnetwerk. Op sommige wegen wordt te hard gereden. Er hebben ongevallen plaatsgevonden.</p>	<p>Terugbrengen van 50 naar 30 km weg volgens DV, passend bij wensbeeld van 'verblijven en ontsluiten'.</p> <p>Bij Sniederslaan en Helleneind wordt onderzocht hoe het landbouwverkeer geweerd kan worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse

Projectgerelateerd



Hoog	<p>Rotonde Europalaan- Markt</p> <p>Kruising PG Ballingslaan en Molenweg.</p> <p>Doollandweg,</p> <p>Kruising Blijenhoekweg/ Postelweg.</p> <p>Diverse kruisingen Sniederslaan</p>	50 km, kwetsbare verkeersdeelnemers	1.A1, 1.B2, 1.B4	<p>Rotonde is klein, er komen zowel 50 als 30 wegen op uit. Centrum, van alle kanten verkeer, fietsverkeer, schoolroutes. Fietsers niet in de voorrang.</p> <p>Bij andere kruisingen dominante richtingen 50, boven 30. Soms voorrang, soms gelijkwaardig. Onduidelijkheid in voorrangssituatie. Grote aanwezigheid zwakke verkeersdeelnemers.</p>	Verkeersveilig maken van kruisingen, terugbrengen tot 30, beter inrichten van kruispunten. Visie om binnen de randweg wegen naar 30 te brengen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
Midden	Bredasebaan	60 km/u, snelheid	2.A5, 9.A1, 9.A2	De weg ligt in het buitengebied. Het is gedeeltelijk een ontsluitingsweg. Fietspaden liggen vrij. Er wordt hard gereden. Er zijn diverse ongevallen gebeurd.	<p>Onderzoek op welke wijze de verkeersveiligheid op deze risicolocatie kan verbeteren.</p> <p>Snelheid omlaag brengen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Registratie snelheid</li> </ul>	<p>Verkeersvisie</p> <p>Risicoanalyse</p>
Midden	Schouwberg (Dalem)	60 km/u	ntb	De Schouwberg is een 60 km/u weg. Het is een smalle weg, met veel bomen erlangs. Enkele uitritten erlangs. De fietspaden liggen vrij. De fietsnetwerken gaan over de weg. Er zijn enkele ongevallen gebeurd.	Onderzoek op welke wijze de verkeersveiligheid op deze risicolocatie kan verbeteren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
Hoog	Schoolzones in Bladel	Kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A6, 3.A7	Het is druk, met verschillende modaliteiten. Fout geparkeerde auto's. Te	Realiseren van herkenbare verkeersveilige	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie

## Projectgerelateerd

				hoge snelheden. Onoverzichtelijke oversteekplaatsen.	schoolzones, met aandacht voor oversteekbaarheid. En een veilige voetgangersverbinding Pius X naar OV.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie snelheid</li> </ul>	
Midden	Fietsverbinding Doolandweg – Julianaplein – Burg van Houdtplein	Kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A7, 3.B1	Doollaand weg is een 30 km weg. Het is er druk. Auto's parkeren op straat. Er liggen veel huizen langs en veel uitritten en ook parkeerhavens. Idem voor Julianaplein en burg Houdtplein. De BO route loopt over de weg.	Een verkeersveilige en comfortabele fietsverbinding	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
Midden	Fietsverbinding Van Dissellaan inclusief oversteek Europaplein	Kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A7, 3.B1	Van Dissellaan is een 30 km weg. Het is er druk. Auto's parkeren op straat. Er liggen veel huizen en winkels langs en veel uitritten en ook parkeerhavens. De fietsnetwerk route loopt over de weg en de BO route. Er zijn diverse ongevallen gebeurd, vooral op rotonde met Europalaan.	Een verkeersveilige en comfortabele fietsverbinding	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
Midden	Fietsverbinding Egyptische Poort en recreatieve bestemmingen met zowel centrum las bedrijventerrein De Sleutel	50 km, fietsers	1.A5, 1.B1, 3.B1	De Egyptische Dijk is een smalle 50 km weg. Langs de weg liggen huizen en diverse verenigingen. Het is druk. Er liggen geen vrije fietspaden. De landelijke fietsroute loopt over de weg.	Een verkeersveilige en comfortabele fietsverbinding inrichting wordt aangepast en er worden ontwerpen gemaakt, hoe	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie



## Projectgerelateerd

				Bestemmingsplan locatie, er komt woningbouw bij, wat meer verkeersbewegingen met zich meebrengt.	fietsverbinding kan aansluiten op 284 Wegen afwaarderen naar 30 Ongelijkvloerse verbindingen verhogen de veiligheid		
	Snelle fietsverbinding Reusel richting Eersel en Veldhoven		Geen verkeersveiligheids-doelstelling		Onderzoek naar veilige en comfortabele fietsroute Fietsstimulering, als neven effect wordt het veiliger	• Registratie ongevallen	Verkeersvisie
	Fietsnetwerk bedrijventerrein De Sleutel		Geen verkeersveiligheids-doelstelling	Bedrijventerrein waarop het tijdens spits druk is. Problemen met parkeren op eigen terrein en publieke ruimte, snel vol.	Stimulering om mensen uit de auto te krijgen en op de fiets en in OV. Dit vermindert de drukte op het bedrijventerrein en als neveneffect verbetert de verkeersveiligheid	• Registratie ongevallen	Verkeersvisie
Midden	Beverdijcken	60 km	2.A2, 2.A4	De inrichting is niet conform DV. De Beverdijcken is smal. Er loopt een schoolroute over de Beverdijcken.	De mogelijkheden worden onderzocht om de Beverdijcken verkeersveilig in te richten. Hierbij wordt ook naar de oversteekvoorzieningen gekeken van de Molenweg en Lange Trekken.	• Registratie ongevallen	Verkeersvisie

## Projectgerelateerd

Hoog	Sniederslaan	30 en 50 km p/u, fietsers, ouderen, snelheid	1.B6	De weg ligt in het centrum, met veel voorzieningen ernaast. Een deel is 50 km, een deel 30, daar zijn geen fietsvoorzieningen. In Bladel wonen relatief gezien veel ouderen. De weg ligt op de VO fietsroute. De V85 ligt hoger dan de toegestane snelheid. Er gaat landbouw verkeer over de weg. In het verleden hebben ongevallen plaatsgevonden.	Aanpassen wegategorisering met bijhorende inrichting. Verkeerstromen, parkeren, laden en lossen wordt onderzocht om te komen tot een verkeersveilig centrum van Bladel.  Onderzoek naar weren landbouw verkeer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelheidsmeting</li> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie  Risicoanalyse
	<b>Casteren</b>						
Hoog	Hemelrijken, Casteren	30 km, kwetsbare verkeerdeelnemers, snelheid	3.A7, 2.A5	Hemelrijken is 30 km weg, en vormt een verbinding tussen 2 drukke wegen; Dorpsstraat en De Gagelvelden. Sluipverkeer maakt gebruik van de weg. Er wordt te hard gereden.	DV 30 inrichten. Onderzoek doen hoe het sluipverkeer verminderd kan worden. Ontbrekende schakels in voetpaden realiseren. Maatregelen tegen te hard rijden nemen verhoogt de verkeersveiligheid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
Hoog	Dorpsstraat, Casteren	30 km, kwetsbare verkeerdeelnemers	3.A7, 2.A5	Langs een deel van de Dorpsstraat liggen de fietspaden vrij, de straat gaat over naar een 60 km/u weg. De BO route en het fietsnetwerk gaan over de weg. Langs de weg liggen publieke ruimten. Er is sluipverkeer.	Onderzoek doen hoe het sluipverkeer vermindert kan worden. Oversteekbaarheid richting gemeenschapshuis en school verbeteren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie

Projectgerelateerd



Midden	De Gagelvelden/ Westelbeersedijk	60 km/u, fietser, snelheid	2.A4, 2.A5, 9A1-4	De weg ligt in het buitengebied. De weg is smal, er staan veel bomen naast. Fietspaden liggen vrij. De weg is een schoolroute en er wordt hard gereden.	Inrichting DV maken .  Snelheid meetbaar omlaag en verkeersveiligheid omhoog door snelheidsremmende maatregelen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Registratie snelheid</li> </ul>	Verkeersvisie  Risicoanalyse
Midden	Wagenbroeken thv Sportpark	30 km, kwetsbare verkeersdeelnemers	3.B1	Het is druk rond het sportpark. Diverse modaliteiten op een smalle asfaltweg. Deel 60, deel 30 Snelheid Inrichting niet juist, Vlak bij dorpskern  Er komt woningbouw, dus wordt het ook drukker.	Realiseren van een veilige fietsvoorziening.  Inrichting kan beter, gedrag aanpassen  Ontbrekende schakels  In visie aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
	<b>Hapert</b>						
Hoog	Schoolzone rond MFA Het Palet	Kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	3.A6, 3.A7, 9.A1, 9.A2, 9.A3, 9.A4	Het is druk, met verschillende modaliteiten. Fout geparkeerde auto's. Te hoge snelheden. Onoverzichtelijke oversteekplaatsen.	Realiseren van herkenbare verkeersveilige schoolzones, met aandacht voor oversteekbaarheid. En een veilige voetgangersverbinding.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
Laag	De Wijer, Oude Provinciale weg	50 km/u, fietsers, snelheid	1.A5, 1.B5, 3.B1, 9.A1, 9.A2	Deze wegen liggen in het centrum. De BO en VO route gaat over deze wegen. Er zijn geen fietsvoorzieningen. De wegen zijn smal. De V85	Terugbrengen naar 30 km weg past bij de visie van gemeente en zorgt voor een veiligere weg. Snelheidsremmende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Snelheidsmeting</li> </ul>	Risicoanalyse

## Projectgerelateerd

				ligt boven de toegestane snelheid. Er zijn diverse ongevallen gebeurd.	maatregelen zorgen voor verbeteren van de veiligheid.		
Midden	Burg. Van Woenseldreef	50 en 60 km/u, fietser	1.A5, 2.A3, 2.A5, 9.A4	De weg ligt voor een groot deel in het buitengebied. Het is gedeeltelijk een ontsluitingsweg. Fietspaden liggen vrij. Klein gedeelte ligt binnen de bebouwde kom. De weg is een schoolroute en er wordt hard gereden. Er zijn ongevallen gebeurd.	Gedeelte binnen bebouwde kom terugbrengen naar 30 km weg. Dit past bij de visie van de gemeente en zorgt voor een veiligere weg. Er is speciale aandacht voor kruisingen Lemel en Hooge Poort.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse
Hoog	Centrum Hapert/ Kerstraat	Fiets, snelheid	3.B1, 9A1-4	Er zijn problemen met laden, lossen en parkeren. De weg is smal en wordt gedeeld met fietsers.  Snelheid is een probleem.  Centrumvisie opgesteld, verkeer een bottleneck, Hapert wordt steeds groter, daarom moet het verkeer beter gestroomlijnd worden.	Onderzoek naar de beste mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren.  Realiseren lokale fietsverbinding verbetert de verkeersveiligheid.  ntb	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
	Lokale fietsverbinding Hapert (oa aansluiting op netwerk en verbinding Vliegert)	Fiets	Geen verkeersveiligheids-doel  Het verbeteren van de verkeersveiligheid is neveneffect		Bereikbaarheid per fiets verbeteren, de Vliegert verbinden met N284 en kern Bladel. KBP verbinden met voorziene snelle fietsverbinding en OV knooppunt langs N284.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie

Projectgerelateerd

					Ook onderzoek naar mogelijke fietsverbinding om KBP aan te sluiten op snelle fietsverbinding.		
	<b>Hoogeloon</b>						
Midden	Kern Hoogeloon, Hoofdstraat en Breestraat	Fiets, snelheid	3.A7, 9.A1-4	Er gaat sluipverkeer door het centrum. Er wordt te hard gereden. Een gedeelte van de Breestraat is 60 km/ u, gaat over in 30 km/u inde kern, zonder aanpassingen in weg. De route van BO en VO gaat door de kern.	<p>Onoverzichtelijke kruisingen aanpakken om de verkeersveiligheid te verbeteren.</p> <p>Oversteekbaarheid van doorgaande wegen naar publiekstrekkers verbeteren (oa school en gemeenschapshuis)</p> <p>Het sluipverkeer terugdringen.</p> <p>Snelheid reduceren in de Hoofdstraat en Breestraat.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Registratie snelheid</li> </ul>	Verkeersvisie
Hoog	Kruising Heuvel – De Fluiter – De Horstenbleek – Broekenseind	60 km	2.A2, 2.B1	De kruising ligt buiten de bebouwde komt. Voorrang is geregeld. Fietspaden liggen vrij, alleen niet op de Broekenseind. De VO route gaat over de kruising en ook het fietsnetwerk en knooppuntenroute. Er wordt hard gereden, vooral op de Fluiter en Horstenbeek. Er zijn diverse ongevallen gebeurd. Deze ongevallen	De dorpsraad pleit voor een rotonde. De gemeente laat onderzoeken hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten snelheid</li> </ul>	Verkeersvisie Risicoanalyse

## Projectgerelateerd

				zitten nog op het netvlies van de dorpsraad.			
Midden	Kruising Mr van Hasseltweg – Ing Metropweg	60 km, kwetsbare verkeersdeelnemers, snelheid	2.A2, 2.B1, 2.B2	De wegen zijn smal, met bomen erlangs. Het is een gelijkwaardige kruising. Er zijn geen vrij liggende fietspaden. Het fietsnetwerk gaat over de kruising. Het zicht op de kruising is niet goed  Er zijn ongevallen gebeurd.	Onderzoek hoe de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Er is extra bebording aangebracht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten snelheid</li> </ul>	Verkeersvisie
	Lokale fietsverbinding:  Tussen Hoogeloo en Duizel  Hoogeloo over het Broekseind	Fiets	Verkeersveiligheids - doelstelling als neveneffect	De VO route gaat over de weg. Ook de landelijk fietsroute. Routes met vrij liggend fietspad, maar niet overal. Kortere routes hebben niet altijd vrij liggend fietspad. Hoogeloo ook VO scholen, geen vrij liggende fietspaden.	Plan Akkerstraat aansluiten op de regionale fietsverbinding ri Casteren en Bladel Eersel gaat fietspaden aanleggen, de mogelijkheid om daarin samen op te trekken wordt voorgelegd aan de raad. Aanleg fietsverbinding in niet makkelijk vanwege aankoop gronden. Daarom ook andere mogelijkheden, zoals fietsstraat, bekijken. Doel om de fietsers een veilige plek te geven.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen met fietsers</li> </ul>	Verkeersvisie
	<b>Netersel</b>						

Projectgerelateerd



	Heel Netersel	kwetsbare verkeersdeelnemers	1A2, 1.A4, 3.A7, 3B1	<p>De straten in Netersel zijn allemaal verschillend van bestrating, wat onduidelijk is voor de verkeersdeelnemer. Netersel is veranderd van agrarisch gebied naar woongebied. Daar horen andere straten bij. Door bewoners wordt aangegeven dat er sluijverkeer door de kern gaat.</p>	<p>Inrichting van straten moet uniformer. Geen brede straten vanwege landbouwverkeer meer nodig. Langzaam verkeer krijgt prioriteit, dit zorgt voor veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.</p> <p>De oversteekbaarheid bij gemeenschapshuis en de Lambertusschool wordt verbeterd. De schoolzone bij de Lambertus school wordt gerealiseerd. Sluipverkeer valt mee, verkeer moet door kern om in andere kern te komen, er is niet echt sprake van sluijverkeer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
	De Hoeve	60 en 30 km/u	ntb	<p>De Hoeve is een kasseien weg, gedeeltelijk 60 km per uur en gedeeltelijk 30 km per uur. Er liggen vrije fietspaden. Vanaf 30 km per uur zijn snelheidsremmers aangebracht. Op het 30 km per uur gedeelte is het fietspad niet overal aanwezig en regelmatig onderbroken. De BO route loopt erover. Enkele scholen + MFA liggen aan de weg.</p>	<p>De weg aanpassen conform DV. Fietsstroken verbreden, rijloper smaller maken.</p> <p>College wil kasseien behouden, en doet uitspraak over het belang van leefbaarheid. Kasseien dragen bij aan beperken van de snelheid op de weg, en daarmee aan de veiligheid. De gemeente</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie

## Projectgerelateerd

				<p>Naast veiligheid speelt op deze weg ook de cultuurhistorische waarde.</p> <p>Er worden ook wielervoertuigen over gereden, die de gemeente wil behouden,.</p> <p>Gemeente heeft geen beschermd status aan de weg toegekend, provincie wel</p>	<p>wil de weg wel smaller maken om gedrag aan te passen, wat bijdraagt aan de veiligheid.</p> <p>Klankbordgroep ingesteld voor gebied binnen de kom.</p> <p>Buiten de kom beschermd gebied. In buitengebied snelheidsremmers.</p>		
	Fons van der Heijdenstraat	30 km/ 60 km	1.A4	<p>De straat is gedeeltelijk 30 en gedeeltelijk 60 km p/u, terwijl de inrichting niet verschilt. De fietsers hebben geen vrij liggende paden. In het 30 km gebied liggen huizen langs de weg, dus veel uitritten. Er zijn snelheidsremmende maatregelen zoals plateaus, versmallingen. Fietsnetwerk gaat over de weg.</p>	<p>Inrichten als 30 km weg volgens DV om de verkeersveiligheid te verbeteren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Registratie snelheid</li> </ul>	<p>Verkeersvisie</p> <p>Risicoanalyse</p>
	De Muilen Netersel	De Muilen is vnl een 60 km weg en klein gedeelte 30 km/u.	Ntb 9.A1-4	<p>De Muilen is 60 en 30 km weg. Het is een kasseienweg. Langs de weg liggen vrije fietspaden, alleen het laatste stukje in het centrum is het langzaam verkeer op de weg. De VO route en het fietsnetwerk lopen langs de weg. Er wordt te hard gereden. Er zijn</p>	<p>Onderzoek hoe de verkeersveiligheid te verbeteren is. Maatregelen om de snelheid te verminderen zijn aan te bevelen en kunnen nu al worden ingezet om de veiligheid te verbeteren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>	<p>Verkeersvisie</p>



				diverse ongevallen gebeurd in het buitengebied.			
	Fietsverbinding Polderdijk richting sportpark De Groesbocht	60 km Kwetsbare verkeersdeelnemers	2.A2, 3.B1, 3.B5	De Polderdijk is een smalle 60 km weg. Auto's kunnen elkaar nauwelijks passeren, alleen met gebruikmaking van kantverharding. Sportpark De Groesbocht ligt langs deze weg. De weg wordt daarom veel gebruikt om het sportpark te bereiken. Voorzieningen voor kwetsbare verkeersdeelnemers zijn er nauwelijks.	Onderzoek hoe een fietsveilige route te maken is. Realiseren van een veilige fietsvoorziening, inrichting aanpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie
	Schoolzone realiseren	Kwetsbare verkeersdeelnemers	3.A6, 3.A7	Het is druk, met verschillende modaliteiten. Fout geparkeerde auto's. Te hoge snelheden. Onoverzichtelijke oversteekplaatsen.	Realiseren van herkenbare verkeersveilige schoolzones, met aandacht voor oversteekbaarheid. En een veilige voetgangersverbinding.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Registratie ongevallen</li> </ul>	Verkeersvisie

## 5 Uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Bladel 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:

## Projectgerelateerd

- 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 tijdsplan na 2025, waarbij wel de prioritering uit het vorige hoofdstuk meeweegt in het moment van uitvoering.
- Evaluatiemoment: Het moment waarop conform de monitoringsmethode de evaluatie uit wordt gevoerd.

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
<b>Overkoepelende projecten</b>				
Fietsstimulering ter promotie van de fiets		Gemeente/ provincie?		
Stimulering werkgeversaanpak (carpoolen)		Gemeente/ provincie?		
Handhaving		Gemeente	Jaarlijks	Jaarlijks
Verkeerscampagnes		Gemeente	Jaarlijks	
BVL, educatie basisonderwijs		Gemeente	Jaarlijks	
Verkeerseducatie voor middelbare scholen		Gemeente	Jaarlijks	
Educatie voor 18-24 jarigen		Gemeente	Jaarlijks	
Educatie aan volwassenen (statushouders) en ouderen		Gemeente	Jaarlijks	
Diverse wegen 50 km, Europalaan, Helleneind, PG Ballingslaan, Lange Trekken, Blijenhoek		Gemeente		2 jaar na realisatie
Alle 60 km/u wegen		Gemeente		2 jaar na realisatie
Inrichten schoolzones	25.000	Gemeente		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

<b>Bladel</b>				
Helleneind/ Europalaan, Heeleind, Boskant, Bleijenhoek, Sniederslaan, Molenweg	1.600.000 1.100.000 1.000.000 1.000.000 250.000	Gemeente	2023-2030	2 jaar na realisatie
Rotonde Europalaan- Markt Kruising PG Ballingslaan en Molenweg. Doollandweg, Kruising Blijenhoekweg/ Postelweg. Diverse kruisingen Sniederslaan		Gemeente		2 jaar na realisatie
Bredasebaan	1.000.000	Gemeente	Na 2030	2 jaar na realisatie
Schouwberg (Dalem)		Gemeente		2 jaar na realisatie
Schoolzones in Bladel	25.000	Gemeente	2022-2025	2 jaar na realisatie
Fietsverbinding Doollandweg – Julianaplein – Burg van Houdtplein	500.000	Gemeente	Na 2025	2 jaar na realisatie
Fietsverbinding Van Dissellaan inclusief oversteek Europaplein	500.000	Gemeente	Na 2029	2 jaar na realisatie
Fietsverbinding Egyptische Poort en recreatieve bestemmingen met zowel centrum las bedrijventerrein De Sleutel	500.000	Gemeente	Na 2026	2 jaar na realisatie
Snelle fietsverbinding Reusel richting Eersel en Veldhoven	200.000	Gemeente	Na 2026	2 jaar na realisatie
Beverdijcken	500.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Sniederslaan	Zie boven	Gemeente	2023-2030	2 jaar na realisatie

## Projectgerelateerd

<b>Casteren</b>				
Hemelrijken, Casteren	25.000	Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Dorpsstraat, Casteren	25.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
De Gagelvelden/ Westelbeersedijk	1.000.000	Gemeente	Na 2025	2 jaar na realisatie
Wagenbroeken	500.00	Gemeente	2024/2025	2 jaar na realisatie
<b>Hapert</b>				
Schoolzone rond MFA Het Palet		Gemeente		2 jaar na realisatie
De Wijer, Oude Provinciale weg	700.000	Gemeente		2 jaar na realisatie
Burg. Van Woenseldreef	500.000	Gemeente		2 jaar na realisatie
Centrum Hapert/ Kerstraat	100.00	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Lokale fietsverbinding Hapert aansluiting Vliegert Onderzoek	500.000 1.000.000 500.000	Gemeente	Na 2026	2 jaar na realisatie
<b>Hoogeloon</b>				
Kern Hoogeloon, Hoofdstraat en Breesstraat	25.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Kruising Heuvel – De Fluiters – De Horstenbleek – Broekenseind	500.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Kruising Mr van Hasseltweg – Ing Metropweg	500.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Lokale fietsverbinding: Tussen Hoogeloon en Duizel	1.000.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie

## Projectgerelateerd



Hoogeloon over het Broekseind	1.000.000	Gemeente	Na 2030	2 jaar na realisatie
<b>Netersel</b>				
Heel Netersel		Gemeente		2 jaar na realisatie
De Hoeve	250.000	Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Fons van der Heijdenstraat	1.000.000	Gemeente	Na 2026	2 jaar na realisatie
De Muien Netersel	500.000	Gemeente	Na 2027	2 jaar na realisatie
Fietsverbinding Polderdijk richting sportpark De Groesbocht	600.000	Gemeente	Na 2025	2 jaar na realisatie

