

# RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Gemert-Bakel

Referentie: BH9717TPRP2203011414

Status: Finale versie/P01.01

Datum: 1 maart 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1  
5616 VB EINDHOVEN  
Transport & Planning  
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: BH9717TPRP2203011414  
Status: P01.01/Finale versie  
Datum: 1 maart 2022  
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven  
Projectnummer: BH9717  
Auteur(s): Trude Rietveld, Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Trude Rietveld

---

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

---

Datum/Initialen: 1 maart 2022

---

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

---

Datum/Initialen: 1 maart 2022

---

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

*No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.*

## Inhoud

	<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>De prioritaire risicothema's van de gemeente Gemert-Bakel</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Doelen</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Projecten</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>Uitvoeringsprogramma</b>	<b>15</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 Gemert-Bakel

## 1 Inleiding

Om de verkeersveiligheid in de gemeente Gemert-Bakel 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 Gemert-Bakelse 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 Gemert-Bakel 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 Gemert-Bakel een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Gemert-Bakel 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 Gemert-Bakel

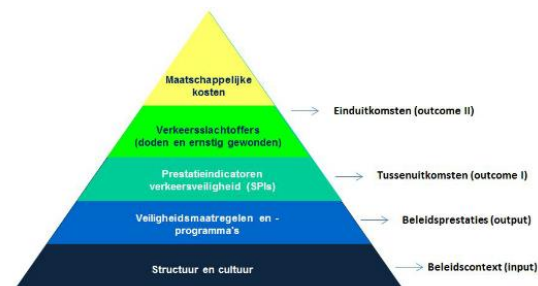
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Gemert-Bakel naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 30, 50, 60, 80 km /u wegen
- Fiets (e-bike)
- Oudere (e)-fietser
- Jongere automobilist
- Landbouwverkeer in het buitengebied
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer
- Afleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

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.

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>	
Veilige infrastructuur 30 km/ u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> <li>• 1.A2 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30</li> <li>• 1.A3 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers</li> <li>• 1.A4 Meer bewustzijn creëren bij lokaal verkeer over snelheidsgedrag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>• 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen</li> <li>• 1.B3 Veiligere woonomgeving</li> <li>• 1.B4 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen</li> <li>• 1.B5 Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, fietsersbond, dorpsraden, politie,</li> </ul>

<sup>1</sup> Deze niveau'sniveaus 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.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>1. A5 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven</li> </ul>			
	Veilige infrastructuur 50 km/ u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Inrichting kruisingen</li> <li>2.A2 Snelheid verlagende maatregelen bij kruispunten en wegvlakken (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt, VRI)</li> <li>2.A3 Opstelruimte voor fietsers creëren</li> <li>2.A4 Oversteekvoorzieningen aanbrengen</li> <li>2.A5 Oversteken in 2x waar mogelijk</li> <li>2.A6 Inrichting GOW conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Veiligere interactie tussen snel verkeer en langzaam verkeer</li> <li>2B.2 Vrij liggende fietspaden</li> <li>2B.3 Veiligere kruisingen</li> <li>2B.4 Inrichten GOW 50 volgens DV</li> <li>2B.5 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> <li>2.C2 Risicocijfer per weg/wijk omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN, Fietsersbond, dorpsraden</li> </ul>
Verkeerssysteem	Veilige infrastructuur 60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Realiseren veilige positie fietsers</li> <li>3.A2 Inrichten conform DV</li> <li>3.A3 Bermverharding toepassen</li> <li>3.A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3B.1 Afname aantal aandachtswegen</li> <li>3B.2 Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN, fietsersbond, dorpsraden, politie</li> </ul>
	Veilige infrastructuur 80 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Weg inrichten conform DV</li> <li>4.A2 Bij afwaardering: Bermverharding/visuele versmalling toepassen op fietsroutes</li> <li>4.A3 Bij afwaardering: Snelheidsremming op kruispunten in het buitengebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.B1 In 2030 alle 80km/uur-wegen in het buitengebied (niet stroomwegen zijnde) afgewaardeerd tot 60 km/uur-wegen, eerste focus bij afwaardering op fietsroutes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 80 km/u wegen</li> <li>4.C2 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN, LTO, fietsersbond, Cumela</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteit	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1 Fietser centraal stellen in ontwerpkeuzes</li> <li>5.A2 Minder conflicten op drukke fietswegvakken door autoverkeer te motiveren andere route te nemen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.B1 Veilige plek van de fietser op grijze wegen</li> <li>5.B2 Betere balans tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op fietsroutes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietsersbond, regio, provincie</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.A3 Fietspaaltjes en andere obstakels verwijderen</li> <li>• 5.A4 Campagnes en educatie organiseren voor kinderen en andere doelgroepen in samenwerking met de regio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5.B3 Minder obstakels op fietsroutes</li> <li>• 5.B4 Veilige kruispunten voor fietsers</li> <li>• 5.B5 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting, afleiding)</li> </ul>		
Onervaren verkeersdeelnemers: Jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.A1 Het organiseren van trainingen</li> <li>• 6.A2 Het bereik van campagnes voor deze doelgroep vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.B1 Jaarlijkse toename van het aantal jonge bestuurders dat deelneemt aan trainingen en bereikt wordt door campagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal jonge automobilisten dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regio, provincie</li> </ul>
Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers: oudere fietsers	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.A1 Organiseren van trainingen voor ouderen in samenwerking met de regio                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• O.a. gericht op modaliteiten als fiets, scootmobiel en auto</li> <li>• O.a. gericht op verkeerskennis</li> </ul> </li> <li>• 7.A2 Senior-proof infrastructuur o.a. door toegankelijke banden, stroefheid, onderhoudsniveau etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike</li> <li>• 7.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> <li>• 7.B3 Toename aantal ouderen dat een training volgt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal oudere fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouderenbond</li> <li>• Fietsersbond</li> <li>• Gehandicaptenplatform</li> <li>• Regio</li> <li>• Provincie</li> </ul>
Landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.A1 Scheiden landbouwverkeer en langzaam verkeer</li> <li>• 8.A2 Snelheden verlagen op wegen in het buitengebied</li> <li>• 8.A3 Jaarlijks minimaal 1 educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer, specifieke educatieve (VOMOL) en/of het bereik vergroten daarvan</li> <li>• 8.A4 Bewustwordingscampagnes opzetten</li> <li>• 8.A5 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.B1 Toename veilige wegen en fietspaden</li> <li>• 8.B2 Toename bewustwording gevaren met landbouwverkeer</li> <li>• 8.B3 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen</li> <li>• 8.B4 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten</li> <li>• 8.B5 Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8.C1 Jaarlijkse afname van aantal ongevallen met landbouwvoertuigen</li> <li>• 8.C2 Jaarlijkse toename van bewustwording van gevaren van landbouwvoertuigen</li> <li>• 8.C3 In 2030 geen ongevallen meer op 80 km/u wegen in het buitengebied</li> <li>• 8.C4 Jaarlijks minder klachten over onveilige situaties</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scholen, Cumela, dorpsraad, fietsersbond</li> </ul>



<b>Gedrag individuele verkeersdeelnemer</b>	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>9.A2 Campagnes opzetten in samenwerking met de regio</li> <li>9.A3 Naleving aandachtspunten integraal veiligheidsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9.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>9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te schrijven aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie, regio, provincie</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>10.A1 Handhaving op risicovolle wegen met een V85 &gt;10 km/u</li> <li>10.A2 Aanpak van locaties/wegen met een V85 van &gt;10 km/u</li> <li>10.A3 Snelheidsdisplays plaatsen op risicovolle wegen/-locaties</li> <li>10.A4 Voorlichtingscampagnes in samenwerking met de regio</li> <li>10.A5 Naleving aandachtspunten IVP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> <li>9.B2 Op selectie van 30/50 aandachtswegen/-locaties een reductie van de V85</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te schrijven aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie, regio, provincie, dorpsraden</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>11.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>11.A2 Campagnes opzetten in samenwerking met de regio</li> <li>11.A3 Naleving aandachtspunten integraal veiligheidsplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>11.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>11.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te schrijven aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie, regio, provincie</li> </ul>
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>12.A2 Campagnes opzetten</li> <li>12.A3 Naleving aandachtspunten integraal veiligheidsplan</li> <li>12.A4 Opzetten monitoringsysteem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders.</li> <li>12.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie, regio, provincie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Gemert-Bakel

## 4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Gemert-Bakel projecten uitvoeren. De gemeente streeft naar een gebiedsgerichte aanpak en wil de oorzaken van de problemen aanpakken. 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 Gemert-Bakel 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

\* In de kolom 'bron' (herkomst van het project) worden de volgende afkortingen gebruikt:

BVVP: Brabants verkeersveiligheidsplan

RA: Risicoanalyse

VVP: Verkeersveiligheidsplan gemeente Gemert-Bakel

Prioriteit	Risicolocatie/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring	Bron *
Hoog	Risicovol gedrag door (e)-fietsers	Kwetsbare verkeerdeelnemers	5.A4	Jongeren verplaatsen zich in het verkeer, naar school, maar ook in vrije tijd. Zij zijn zich niet altijd bewust van de risico's en doen ook vaak andere na in gedrag. Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	Educatie voor jongeren en educatie in algemeen (waaronder lichtvoering) draagt bij aan verbeteren van kennis, en daaruit voortkomende gedragsverandering. Er wordt o.a. aandacht besteed aan verkeersexamen, dode hoek, fietsverlichting. BO scholen doen mee aan BVL.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren deelnemen de scholen aan educatie,</li> <li>• Monitoren boetes voor het niet</li> </ul>	BVVP, RA, VVP

					Aandacht voor schoolomgevingen: door ongewenst gedrag moeilijker te maken is de kans groter dat mensen voor alternatieven kiezen. Aandacht voor haal- en brenggedrag van ouders om op andere manieren naar school te gaan.	voeren van licht	
Hoog	Fiets; Risicovol gedrag door oudere (e-)fietsers	Kwetsbare verkeersdeelnemers	7.A1, 7.A2	Vanwege de groeiende groep ouderen, in bevolkingsopbouw en in deelname aan het verkeer én het hoge aandeel in de ongevallen met de e-bike wordt deze groep onervaren verkeersdeelnemers als risico aangemerkt. 50 km wegen zonder vrij liggend fietspad zijn een risico. Aantal ongevallen met fietsers worden niet allemaal geregistreerd, dus is hoger dan bekend. Ouderen maken helft uit van de slachtoffers	Zie ook infra Educatie voor senioren (vooral ook e-bikes) draagt bij aan verbeteren kennis en vaardigheden en zo aan vermindering van risico's. Gerichte campagnes inzetten om risicogedrag onder de aandacht te brengen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren deelnemen de senioren in trainingen</li> </ul>	BVVP, RA, VVP
Hoog	Risicovol gedrag in het verkeer door jongere automobilisten	Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers	6.A1, 6.A2	Aandeel van jonge bestuurders in de bevolking en autopark blijft stabiel, maar aandeel in ongevallen is hoog. Meeste jongeren wonen in de buitengebied en hebben daarom een auto. 18-24 jarigen vertegenwoordigen grote groep in letselonevallen, vooral mannen vanwege overschatting van eigen capaciteit.	Risicovol gedrag van jonge bestuurders kan beïnvloed worden door een training en campagnes. Deze groep bevindt zich nog lange tijd op de weg, daarom is investeren in deze groep belangrijk.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen onder jonge bestuurders</li> <li>• Monitoren deelnemers aan training</li> </ul>	BVVP, RA, VVP
Hoog	Risicogedrag door rijden onder invloed	Alcohol in het verkeer	9.A1, 9.A2	Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee. Twee derde van het aantal ongevallen vanwege rijden onder invloed kan worden voorkomen door zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Het drugsgebruik in het verkeer onder jongeren en jong volwassenen neemt toe.	Alcoholovertreders weren is lastig, maar draagt het meeste bij. Hierover in overleg met de politie. Inzetten op scholen en campagnes draagt bij aan de bewustwording van de gevaren van alcohol in het verkeer. Er worden affiche acties uitgevoerd, waar 'Bob' er een van is.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	BVVP, RA, VVP

				Ook medicijngebruik brengt risico's met zich mee. Gebruik is onverantwoord en kan ook onwetendheid zijn.			
Hoog	Risicogedrag door te hoge snelheid	Snelheid in het verkeer	10.A1, 10.A3, 10.A4	Snelheid in het verkeer is een risico. Risico's in het verkeer zijn vaak het gevolg van gedrag van de verkeersdeelnemers. Op met name 30, 50 en 60 km/u wegen wordt de maximum snelheid overschreden. In Risicoanalyse is per weg opgenomen waar de problemen zitten. Handhaving is 1 van de 3 E's, naast educatie en infrastructuur.	Snelheid kan beïnvloed worden door educatie en campagnes. Er worden afficheacties uitgevoerd, waar snelheid er een van is. Plaatsen van DSI's maakt mensen alert. Daarnaast is handhaving, met een subjectieve pakkans, van belang,.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	BVVP, RA, VVP
Hoog	Risicogedrag door afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	11A1, 11.A2	Afleiding in het verkeer komt voor bij onder andere telefoongebruik, vooral bij jongeren. Maar ook vaak in de auto door jonge bestuurders en volwassenen.	Afleiding kan beïnvloed worden door educatie en campagnes. Er worden afficheacties uitgevoerd, waar MONO er een van is. Daarnaast is handhaving van belang, met een subjectieve pakkans.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren boetes</li> <li>• Monitoren aandacht op scholen voor dit onderwerp</li> </ul>	BVVP, RA, VVP
Hoog	Risicovolgedrag door verkeersovertreders	Verkeersovertreders	12.A1, 12.A2	Normvervaging (toename asociaal en agressief gedrag in het verkeer) is een belangrijk aandachtspunt in de provincie Noord-Brabant. Verkeersovertreders zijn lastig aan te wijzen. Veelal vertonen zij divers asociaal verkeersgedrag	Educatie en campagnes beïnvloeden gedrag. Maar er is meer nodig, zoals handhaving en andere samenwerking met de politie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren boetes</li> </ul>	BVVP, RA
Hoog	Kruispunt Nieuwstraat – Virmundstraat	30 km, fiets	1.A1, 1.A3	Shared-space Route van zowel basisschool als voortgezet onderwijs. Er is een beperkt zicht op de zijwegen omdat de bebouwing dicht op de het kruispunt staat.	Aanbrengen van verschil in bestrating trottoir, rijbaan. Drempeltaluds dicht bij kruispunt plaatsen. Deze maatregelen dragen bij aan een duidelijkere en veilige inrichting. Onderzoek naar andere maatregelen uitvoeren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP

Hoog	Kruispunt Nieuwstraat – Virmundstraat	30 km, fiets	1.A1, 1.A3	Shared-space Route van zowel basisschool als voortgezet onderwijs. Er is een beperkt zicht op de zijwegen omdat de bebouwing dicht op de het kruispunt staat.	Aanbrengen van verschil in bestrating trottoir, rijbaan. Drempeltaluds dicht bij kruispunt plaatsen. Deze maatregelen dragen bij aan een duidelijkere en veilige inrichting. Onderzoek naar andere maatregelen uitvoeren.	• Monitoren ongevallen	VVP
Hoog	Rotonde Vondellaan - Kruiseind	30 km	1.A1, 2.A2	Fietsers zijn gescheiden van gemotoriseerd verkeer door suggestiestroken. Er is weinig opstelruimte Route basisschool en VO-route lopen over deze de Vondellaan Fietsers zijn uit de voorrang, maar nemen voorrang op kruising.	Beter scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer op de rotonde. Bij voorkeur gebeurt dit door de aanleg van een vrij liggend fietspad rondom de rotonde. Als dit niet mogelijk is, dan door betere geleiders.	• Monitoren voortgang scheiding fietsers en gemotoriseerd verkeer • Monitoren ongevallen	VVP
Hoog	Rotonde Vondellaan – Pastoor Altendorenstraat	30 km	1.A2	Fietsers zijn gescheiden van gemotoriseerd verkeer door geleiders, deze zijn niet allemaal hoog genoeg. Er is weinig opstelruimte. Fietsers zijn uit de voorrang, maar nemen wel voorrang op de kruising.	Het realiseren van vrij liggende fietsstructuur (op 5 meter van) rotonde en de bestaande geleiders op de rotonde aanpassen zorgt voor veel meer veiligheid. De voorrangssituatie bekijken.	• Monitoren ongevallen	VVP
Hoog	Rotonde Lodderdijk / Burg Bekkerlaan	30 km	1.A2	Fietsers zijn gescheiden van gemotoriseerd verkeer door geleiders. Deze geleiders zijn beperkt in breedte en lengte en niet goed zichtbaar. Er is weinig opstelruimte tussen rotonde en fietsoversteek.	Realiseren van vrij liggend fietspaden en indien dat niet mogelijk is geleiders aanpassen om extra afstand te creëren tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Ook om snelheid te reduceren. Naast fietsers krijgen ook voetgangers krijgen voorrang om duidelijk te geven.	• Monitoren ongevallen	VVP
Hoog	St Wilbertsplein	30 km	1.A1	De weg gaat over het plein, de kruisingen zijn gelijkwaardig. Verkeer komende van plein	Herinrichting, autoluw maken om de risico's te verminderen.	• Monitoren ongevallen	VVP

				krijgt niet altijd voorrang. De BO-route gaat over het plein.			
Hoog	Vondellaan	Fietser, ouderen, snelheid, 50 km	2.A2, 2.A3	Vondellaan is een ontsluitingsweg van een tweetal wijken én de directe weg naar het centrum van Gemert. De weg is niet goed ingericht volgens de richtlijnen, zo ontbreekt o.a. een vrij liggend fietspad. De Vondellaan in Gemert is onderdeel van een basisonderwijs (BO) en voortgezet onderwijs (VO)-route. En is er een relatief hogere ouderenconcentratie langs de Vondellaan. De weg kent een negatieve CROSS-score wat betekent een hoge snelheidsscore én een hoge ongevalscore.	Onderdeel reconstructie Risico's worden verlaagd bij vrij liggende fietspaden en betere wegmarkering. Maatregel moet passen bij verkeersfunctie. Plaatsing DSI/ snelheidscontrole om snelheid te verlagen. Afwaardering naar 30 verhoogt de veiligheid, onderzoek en besluitvorming is nodig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	RA, VVP
Midden/ hoog	Auerschootseweg, Bakel	30 km	1.A1	Verkeer moet op kruispunt wachten. Er is weinig ruimte beschikbaar voor langzaam verkeer, veel voor gemotoriseerd verkeer, wat daardoor harder gaat rijden. Op sommige delen zitten bromfietzers op de rijbaan. Zowel BO als VO-route over de weg. Er zijn ongevallen gebeurd.	Om de verkeersveiligheid te vergroten en risico's te verkleinen zijn de volgende maatregelen mogelijk: Wegversmalling op grotere afstand leggen, zodat er meer ruimte is voor langzaam verkeer. Markeringen aanleggen. Haaiantanden en herkenbare uitrijconstructies aanbrengen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
Midden	Kruispunt Oude Dompweg- Gerele Peel, Elsendorp	60 km	3.A2	Beide wegen zijn lange rechtstanden met bomen erlangs. Het zicht is niet goed. De V85 ligt te hoog. De voorrangssituatie is niet duidelijk door verschillende verhardingen.	Een plateau zorgt voor lagere snelheden. Het kappen van bomen geeft meer zicht. Controle op snelheid leidt tot snelheidsverlaging.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	VVP
Midden	Rotonde Zuid-Om - Oudestraat	50	2.A3, 2.A4, 2.A5, 2.B1	De VO-route gaat over de rotonde. Fietzers zitten bijna op de rijbaan, alleen gescheiden door smalle geleider. Fietzers zijn op deze rotonde in de voorrang. Het is de enige rotonde binnen de bebouwde kom, met andere regels dan buiten de bebouwde kom.	Onderdeel van planstudie N272/ N615 Fietzers uit de voorrang halen zorgt voor eenduidigheid. Hiervoor worden de komgrenzen aangepast. Er wordt een vrij liggend fietspad aangelegd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	VVP

				De rotonde zit aan de rand van de bebouwde kom, snelheden verschillen daarom.	Fietsers gefaseerd laten oversteken zorgt voor meer veiligheid.		
Midden	Komweg (Hofgoed-De Bloemerd)	50 km	ntb	Er ligt een verhoogd fietspad, wat niet vergevingsgezind is. De as-markering is weggesleten. Er zijn geen fietsoversteken/ of niet in 2en.	Ntb. Onderzoek naar afwaarderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
Midden	Komweg	50 km	ntb	Er is een wegversmalling aangebracht op de Komweg, maar onduidelijk of deze leidt tot lagere snelheid.	Onderdeel van Centrumplan, onderzoek naar afwaarderen Komweg, waarbij voorkeur is voor een overgang zonder voorrangregeling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
Midden	Dr de Quayweg, De Mortel	80/ 70 km, fiets, snelheid	4.A3 of 4.A1	De Doctor de Quayweg is de verbinding tussen De Rips en De Mortel. De weg is smal. Het is een VO-route richting Gemert. De weg maakt onderdeel uit van het landelijk fietsnetwerk. Landbouw verkeer is toegestaan op de weg. Er is een vrij liggend fietspad aanwezig wat onvoldoende breed is, wat leidt tot eenzijdige ongevallen. De V85 op deze weg ligt tegen de 100 km/u aan en ook op de kruisende 60 km/u wegen ligt de snelheid boven de maximum toegestane snelheid. Dit maakt kruispunten op deze weg risicovol.	Het fietspad verbreden. De rijbaan inrichten conform DV GOW 80 en als dat niet lukt afwaarderen met bijbehorende snelheid remmende maatregelen en obstakelvrije zone om de risico's te verminderen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	RA, VVP
Midden	Kruispunt Lochterweg St. Anthoniusstraat, De Mortel	30 km, fiets	1.A1	De weg is breed en de weginrichting is niet overal hetzelfde. Er zijn geen snelheid remmende maatregelen. De bochtstralen zijn ruim. De VO-route loopt over het kruispunt. De snelheid ligt hoog.	Door de zichtbaarheid van het kruispunt te verbeteren (door gebruik te maken van onderscheidend materiaal) en het aanbrengen van snelheid remmende maatregelen en verkleinen kruisingsvlak door krappere bochtstralen om de snelheid te verlagen worden de risico's verminderd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	VVP

Midden	Burgemeester de Bekkerlaan	50 km	1.A1	De weg is niet als GOW 50 ingericht. Er zijn geen vri liggende fietspaden. Zowel BO als VO-route gaat over de weg. Er ligt een plateau op kruising met Burg Rietmanstraat.	Afwaardering naar ETW is passend bij de functie van de weg en vergroot de Veiligheid bij juiste inrichting.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
Midden	Landbouwverkeer in het buitengebied	Heterogeniteit in het verkeer, kwetsbare verkeers-deelnemers	8.A1, 8.A2, 8.A4	Er is veel landbouwverkeer in Gemert-Bakel en het is overal toegestaan. Slachtoffers vallen zelden onder bestuurders van landbouwverkeer, veel vaker onder fietsers, maar ook (bestel)auto's.	Scheiden van landbouwverkeer en fietsers verlaagt de risico's.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
Laag-Midden	Kruispunt Oudestraat – Bisonstraat	30 km, snelheid	1.A1, 2.A2	Er ligt een plateau. Gelijkwaardige kruising, Vanuit Oudestraat rijdt verkeer 50 km. VO-schoolroute loopt over het kruispunt V85 is hoog	Bij de herinrichting van de Bisonstraat wordt het kruispunt gedeeltelijk meegenomen. Afwaardering naar 30 km draagt bij aan veiligheid. Ook snelheidsremmende maatregelen dragen hieraan bij. Handhaving oppakken met politie.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid,</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
Laag-Midden	Handelseweg, Handel	60 km	3.A2	De inrichting van de weg is niet volgens DV. De weg is nu nog voorrangsweg, wat niet past bij de functie. De weg is onderdeel van het landelijke fietsnetwerk en ook de VO-route gaat over deze weg. De weg heeft een lange rechtstand, wat hard rijden uitlokt. Er staan veel bomen langs de weg. Op een gedeelte rijden bromfietsen op de rijbaan.	De weg versmallen en conform ETW 60 en deel ETW 30 inrichten. Opheffen voorrangsweg. Mogelijk bomen kappen binnen 1,5 meter van rijbaan. Dit alles vermindert de risico's. Controle op snelheid.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	VVP
Laag	Stippelberg	80 km	4.A1 of 4.A3	Obstakelvrije zone voldoet niet aan DV. De V85 ligt op 91 km/u. De boogstraal van de zuidelijke bocht is krap. De wegmarkering is niet conform de herkenbaarheidseisen van het CROW. De as-markering van het vrijliggend fietspad is grotendeels weggesleten.	Onderdeel van gepland groot onderhoud. Bij aanhouden deze functie obstakelvrije zone en markering aanpassen. Indien niet mogelijk de weg afwaarderen naar ETW 60. De aansluiting met de Gagelweg aanpassen zodat de voorrang- situatie duidelijk wordt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	VVP



Laag	Boekelseweg	50 km, snelheid	1.A1	De Boekelseweg is de ontsluitingsweg voor 2 wijken en de directe weg naar het centrum. Onderdeel van BO en VO-route. Niet conform DV ingericht. De snelheid is hoog.	Wegversmalling is aangebracht, maar onduidelijk of deze leidt tot lagere snelheid. Onderzoek is nodig. Plaatsen DSI om snelheid te verlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	RA, VVP
Laag	Molenakkers	30 km, fiets, snelheid	Ntb	De weg is onderdeel van BO- route. Hij is niet goed ingericht. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen. De V85 is ongeveer 45.	Ntb: onderzoek uitvoeren. Eventueel plaatsen van een DSI is sowieso te overwegen om de snelheid te laten aanpassen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	RA
Laag	Akkerweg	30 km, snelheid	Ntb	De weg is onderdeel van BO- route. Hij is niet goed ingericht. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen. De V85 is ongeveer 45.	Ntb Snelheidsremmende maatregelen zijn altijd goed om in te zetten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	RA
Laag	Kapelaanstraat ter hoogte van AH	30 km	1.A1	Lange rechtstand. Uitrit van winkel. De weg is breed en er zijn geen snelheidsremmers. De voorrang bij uitrit AH is onduidelijk. De VO-route gaat over de weg.	Drempelalud van voetgangersoversteek in overeenstemming naar 30 km brengen. Uitrit verduidelijken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	VVP
ntb	Industrieterrein Scheiweg, Verspreide huizen Milschot-Tereyken, Verspreide huizen Kampen-Esdonk, Verspreide huizen Mortelse Peel, Verspreide huizen Elsendorp, Verspreide huizen Verreheide, Verspreide huizen ten zuidwesten van Bakel. e meest risicovolle 60 km/ u wegen zijn o.a. Nuijeneind,	60 km, snelheid	3.A1, 3.A2, 3.A3, 3.A4, 10.A3, 10.A4	Uit de vormtoets die is ingevuld om de kwaliteit van de inrichting en de balans tussen functie, vormgeving en gebruik op 60 km/u wegen in beeld te brengen is gebleken dat deze 7 gebieden een onvoldoende scoren. Vanwege het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen en plateaus bij kruispunten, een hoge snelheid en niet herkennen van 60 km inrichting. De focus dient vooral te liggen op wegen die een belangrijke functie vervullen richting bijv. voorzieningen zoals sportvelden of scholen.	Per gebied verkennen en onderzoeken wat de oorzaak van de risico's is en hierop acteren. Het gebied met het hoogste risico als eerste aanpakken. Acties nader te bepalen: denk aan snelheidsremmers, plaatsen displays, voorlichting, handhaving.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren ongevallen</li> <li>• Monitoren snelheid</li> </ul>	RA, VVP

	Geneineind, Bernhardstraat (Bladel), Schutsboom (Milheeze) en diverse wegen richting de Bakelse plassen. Broekstraat Gemert						
ntb	Buitengebied Gemert, Buitengebied Handel, Buitengebied Elsendorp, Buitengebied De Rips, Buitengebied Milheeze	80 km, snelheid	ntb	Wegen zijn voorzien van vrij liggende fietspaden. Balans tussen vormgeving, functie en gebruik niet volledig inzichtelijk. V85 is hoger dan max snelheid	Ntb. Snelheidsbepaalde maatregelen en handhaving zijn goede opties.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoren snelheid</li> <li>• Monitoren ongevallen</li> </ul>	RA

## 5 Uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Gemert-Bakel 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 Kostenkennallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>). De gemeente bepaalt momenteel (begin 2022) de budgetten tot en met 2030 en zorgt hiermee voor continue aandacht voor verkeersveiligheid.
- 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.
- De gemeente gaat voor een gebiedsgerichte aanpak van de risico's.

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

Projectgerelateerd

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Risicovol gedrag door (e)-fietsers		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Fiets; Risicovol gedraag door oudere (e-)fietsers		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Risicovol gedrag in het verkeer door jongere automobilisten		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Risicogedrag door rijden onder invloed		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Risicogedrag door te hoge snelheid		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Risicogedrag door afleiding in het verkeer		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Risicovolgedrag door verkeersovertreders		Gemeente	Continu	Jaarlijks
Industrieterrein Scheiweg, Verspreide huizen Milschot-Tereyken, Verspreide huizen Kampen-Esdonk, Verspreide huizen Mortelse Peel, Verspreide huizen Elsendorp, Verspreide huizen Verreheide, Verspreide huizen ten zuidwesten van Bakel, De meest risicovolle 60 km/ u wegen zijn o.a. Nuijeneind, Geneneind, Bernhardstraat (Bladel), Schutsboom (Milheeze) en diverse wegen richting de Bakelse plassen. Broekstraat Gemert (uit subjectieve)	Gebiedsgerichte aanpak 21.034.190	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Buitengebied Gemert, Buitengebied Handel, Buitengebied Elsendorp, Buitengebied De Rips, Buitengebied Milheeze		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Kruispunt Nieuwstraat – Virmondstraat	36.735	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Kruispunt Oudestraat – Bisonstraat - Binderseind	8.717 + 215.214	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Rotonde Vondellaan - Kruiiseind		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Rotonde Vondellaan – Pastoor Altendorenstraat		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering

## Projectgerelateerd



Rotonde Lodderdijk / Burg Bekkerlaan		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Auerschootseweg, Bakel	45.583	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Broekstraat, Gemert	254.584	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
St Wilbertsplein		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Kruispunt Lochterweg St. Anthoniusstraat, De Mortel		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Handelseweg, Handel	1.240.624	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Dr de Quayweg, De Mortel	2.581.596	Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Stippelberg		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Kruispunt Oude Domptweg- Gerele Peel, Elsendorp		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Rotonde Zuid-Om - Oudestraat quickscan		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Komweg (Hofgoed-De Bloemerd)		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Komovergang		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Boekelseweg		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Vondellaan		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Molenakkers		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Akkerweg		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Burg de Bekkerlaan		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Kapelaanstraat ter hoogte van AH		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Landbouwverkeer in het buitengebied		Gemeente	ntb	2 jaar na uitvoering
Snelheid remmende maatregelen 30 km	2.749.088			
Snelheid remmende maatregelen 60 km	7.658.174			

