

RAPPORT

SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Heeze-Leende

Referentie: BH9717-MI-RP-220223-0812

Status: Definitief/00

Datum: 23 februari 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-220223-0812
Status: 00/Definitief
Datum: 23 februari 2022
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven
Projectnummer: BH9717
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Mathijs Schoenmakers

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 23/02/2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 23/02/2022

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

	Disclaimer	1
1	Inleiding	2
2	De prioritaire risicothema's van de gemeente Heeze-Leende	2
3	Doelen	3
4	Projecten	6
5	Initiatief uitvoeringsprogramma	13

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.

1 Inleiding

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

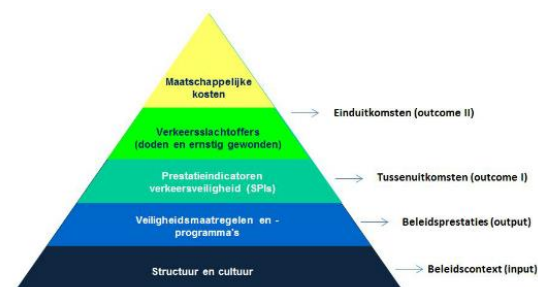
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Heeze-Leende

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

- Veilige infrastructuur: 30 en 50 km/u wegen
- Heterogeniteit in het verkeer: Landbouwverkeer in het buitengebied
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets (e-bike), ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist (18-24 jaar)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30, 60 en 80 km/u wegen
- Afleiding 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 niveaus¹:



- **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 doelstelling 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	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. • 1.A2 Bij groot onderhoud inrichten conform duurzaam veilig. • 1.A3 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 • 1.A4 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers indien mogelijk. 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen • 1.B3 Veiligere woonomgeving • 1.B4 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B5 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen • 1.B6 Jaarlijkse afname aantal burgermeldingen over snelheid 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN, Fietzersbond, dorpsraden, politie

¹ 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

		<ul style="list-style-type: none"> 1.A5 Meer bewustzijn creëren bij lokaal verkeer over snelheidsgedrag 			
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> 2.A1 Snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt) 2.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren 2.A3 Oversteken in 2x waar mogelijk 2.A4 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 2.A5 Bij onderhoud bovenstaande bullits altijd meenemen 2.A6 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) 	<ul style="list-style-type: none"> 2.B1 Toename veilige ongelijkvloerse en gelijkvloerse kruisingen 2.B2 Snelheid meetbaar omlaag 2.B3 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen 	<ul style="list-style-type: none"> 2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN, Fietsersbond, dorpsraden
Risicogroepen en -modaliteiten	Heterogeniteit in het verkeer: landbouwverkeer	<ul style="list-style-type: none"> 3.A1 Snelheidsverlagende maatregelen toepassen op wegen in het buitengebied waar nodig. 3.A2 Bewustwordingscampagnes opzetten 3.A3 Bermverharding i.c.m. visuele versmalling toepassen op fietsroutes om passeerruimte te creëren. 3.A4 Educatieprogramma gericht op de omgang van langzaam verkeer met landbouwverkeer uitzetten in de gemeente. 	<ul style="list-style-type: none"> 3.B1 Auto, landbouwvoertuig en fietser qua snelheid meer op elkaar afstemmen 3.B2 Bewustwording creëren bij verschillende modaliteiten 3.B3 Jaarlijkse afname burgermeldingen m.b.t. onveilige situaties met landbouwverkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen waarbij een landbouwvoertuig is betrokken. 3.C2 Jaarlijkse afname van het aantal klachten over gevaarlijke situaties met landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond, VVN, Scholen, ZLTO
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> 4.A1 Volledig gescheiden hoofdnet fiets. 4.A2 Bereik effectieve educatie vergroten 4.A3 Campagne/fietslessen kinderen 4.A4 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 4.A5 Verlichtingscampagnes doorzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur 4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting) 4.B3 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 	<ul style="list-style-type: none"> 4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> Fietsersbond, VVN
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> 5.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen 5.A2 Jaarlijkse scootmobiel training voor ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> 5.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> 5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval 	<ul style="list-style-type: none"> VVN, participatieraad, Fietsersbond

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> 5.A3 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving 	<ul style="list-style-type: none"> 5.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 		
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> 6.A1 Voorlichting met hulp van Team Alert 6.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 6.B1 Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren 	<ul style="list-style-type: none"> 6.C1 Jaarlijkse afname van aantal slachtoffers onder jonge automobilisten 	<ul style="list-style-type: none"> TeamAlert Rijscholen
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> 7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 7.A2 Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> 7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> Politie
	Snelheid in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> 8.A1 Handhaving op risicovolle wegen 8.A2 Snelheidsdisplays plaatsen 8.A3 Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> 8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden 8.B2 Op selectie van aandachtswegen een reductie van de V85 8.B3 Jaarlijkse afname van het aantal burgermeldingen over te snel rijgedrag 	<ul style="list-style-type: none"> 8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen 	<ul style="list-style-type: none"> VVN Politie
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> 9.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 9.A2 Opname in het integrale veiligheidsbeleid 9.A3 educatie afleiding (bijv. handheld devices) 9.A4 zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes 	<ul style="list-style-type: none"> 9.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> 9.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	<ul style="list-style-type: none"> Scholen Politie
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> 10.A1 Handhaving 10.A2 Opzetten monitoringssysteem: omvang probleem in kaart brengen. 	<ul style="list-style-type: none"> 10.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> 10.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. 10.C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	<ul style="list-style-type: none"> Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Heeze-Leende

4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Heeze-Leende 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 Heeze-Leende 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	Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers)	4.A2, 4.A3	Risico voor kinderen 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

Projectgerelateerd

Hoog	Educatie aan volwassenen (statushouders) en ouderen	Kwetsbare verkeersdeelnemers	4.A2, 5.A1	Risico in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing, beperkte gevaar inschatting	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 veranderd zijn. Ook zijn er bijvoorbeeld ebike-trainingen voor ouderen om hen het nieuwe voertuig te laten beheersen.	Registratie ongevallen
Hoog	Educatie voor 18-24 jarigen	Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers	6.A1, 6.A2	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 richten zich op het verbeteren van de voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	Registratie ongevallen
Hoog	Verkeerscampagnes	Kwetsbare verkeersdeelnemers, afleiding in het verkeer, alcohol en drugs.	4.A2, 6.A2, 7.A2, 9.A2, 9.A3	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 belangrijke zaken om in te zetten om gedrag te veranderen.	Registratie ongevallen
Hoog	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

Hoog	Rotonde Geldropseweg	50 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	2.A2, 2.A4, 2.A6, 4.A1	De huidige rotonde verdeelt het verkeer gelijkwaardig. Momenteel rijdt er erg veel gemotoriseerd verkeer door het centrum. Door de aanwezigheid van een VO-route en BO-route is er ook veel fietsverkeer op deze weg. De aansluiting Burgemeester Serrarisstraat en de inrichting van de Hendse Driessen zorgen in de huidige situatie voor onveilige verkeerssituaties. De laatste 7 jaar hebben er 7 ongevallen plaatsgevonden op de rotonde.	Het is wenselijk om minder verkeer in het centrum te realiseren en de positie van de fietser te versterken. De huidige rotonde wordt aangepast naar een ovonde waarbij de aansluitingen aangepast worden. Het verkeer wordt hierdoor over de randwegstructuur geleid, waardoor het centrum ontlast wordt. De Burgemeester Serrarisstraat wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor wordt de verkeerssituatie bij de ovonde veiliger. De Hendse Driessen wordt ingericht als fietsstraat.	Verkeersintensiteit op de Muggenberg en Geldropseweg meten
Hoog	Geldropseweg BiBeKo	50 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets, snelheid	1.A3, 2.A1, 2.A6, 2.B1, 2.B2, 8.B1, 8.B2	Over deze 50 km/u voorrangsweg binnen de bebouwde kom rijden meer dan 10.000 voertuigen per dag waardoor de kans op interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer hier hoog is. Fietsers hebben geen vrijliggend fietspad. Er wordt hier te hard gereden; de V85 ligt rond de 10% boven de maximumsnelheid. De laatste 7 jaar hebben er 10 ongevallen plaatsgevonden.	De Geldropseweg tussen de rotonde en de Kapelstraat afwaarderen naar 30 km/uur. Kruisingen gelijkwaardig maken door voorrangsweg op te heffen. Snelheidsregime aanpassen en weg volledig herinrichten. Deze maatregel sluit aan bij de aanpassing van de	Snelheid meten en registratie ongevallen

Projectgerelateerd

					rotonde Geldropseweg. Het is hierbij wel belangrijk dat de verkeersintensiteiten op de Geldropseweg naar beneden worden gebracht om aan te sluiten bij het profiel van een ETW van 30 km/uur.	
Hoog	Leenderweg Bibeko	50 km/u weg, snelheid, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	2.A1, 2.A4, 4.A1, 8.B1	Op deze 50 km/u verbindingsweg tussen Heeze en Leende rijden circa 5.000 voertuigen per dag waardoor de kans op interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer hier hoog is. Een vrijliggend fietspad ontbreekt. Er wordt te hard gereden; de V85 is ongeveer 10% boven de maximale snelheid. De laatste 6 jaar hebben er 6 ongevallen plaatsgevonden.	Snelheidsremmende maatregelen nemen. Vrijliggende fietspaden achter de parkeervakken leggen waar mogelijk en de fietsstroken verbreden zodat de fietsers een sterkere positie krijgt.	Snelheid meten en ongevallen registratie
Hoog	Fietspad Oostrikkeweg - Oostrikkerdijk	Kwetsbare verkeersdeelnemers fiets, snelheid	4.A1, 4.B1, 4.B3, 8.B1, 8.B2	De Oostrikkeweg – Oostrikkerdijk is de verbindingsweg met een maximale snelheid van 60km/u van Leende naar Sterksel. Het is een VO-route waardoor er veel jonge fietsers rijden. Het is een smalle weg waar fietsers op de rijbaan fietsen. Snelheidsremmende maatregelen ontbreken. Er zijn enkele ongelukken gebeurd en ook wordt er te hard gereden.	Het aanleggen van een vrijliggend fietspad naast de hoofdrijbaan om de fietsveiligheid t.b.v. de VO-route te bevorderen.	Snelheid meten, ongevallen registratie
Middel	Valkenswaardseweg	Kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	1.A1, 1.B1, 1.B3, 4.A4, 4.B1	De Valkenswaardseweg is een belangrijke doorgaande route door Leende. De weg kent echter alleen fietspaden en geen voetpaden. De	Wegprofiel aanpassen door rijbaan te versmallen en voetgangers-	Ongevallen registratie

Projectgerelateerd

				zwakke positie van de fietsers en de voetganger op deze weg in combinatie met de grote verkeersintensiteiten maken dat dit risicovolle situaties oplevert. Ook de interactie tussen voetgangers die op het fietspad lopen en fietsers vormen een risico.	voorzieningen aan te leggen.	
Middel	Ginderover + Somerenseweg (Bibeko)	50 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	2.A1, 2.A6, 2.B2, 4.A1, 4.B2, 8.B1	<p>Deze 50 km/u wegen zijn belangrijke verbindingswegen in de gemeente. De Ginderover is onderdeel van een VO-route en in mindere mate een BO-route. Deze wegen zijn de toegangsroute naar bedrijventerrein De Poortmannen. Tevens is het de route naar de sportaccomodaties, waardoor er veel fietsers gebruik maken van deze weg.</p> <p>De inrichting is beperkt, o.a. door het ontbreken van vrijliggende fietspaden en een uitstraling die niet past bij de maximumsnelheid. Er wordt te hard gereden; de V85 ligt vaak 10% boven de maximumsnelheid. De afgelopen zes jaar hebben er 8 ongevallen plaatsgevonden. De beperkte inrichting zorgt daarmee voor een risico.</p>	Snelheidsremmende maatregelen nemen. Vrijliggende fietspaden achter de parkeervakken leggen waar mogelijk en de fietsstroken verbreden zodat de fietsers een sterkere positie krijgt.	Snelheid meten, ongevallen registratie
Middel	Jan Deckersstraat – Kapelstraat	30 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	1.A1, 1.B1, 1.B3, 4.A4, 4.B1	De Jan Deckersstraat en de Kapelstraat in Heeze zijn onderdeel van de doorgaande weg in Heeze waardoor de intensiteiten hier aan de hoge kant zijn voor een 30 km/u weg	Wegen inrichten volgens Duurzaam Veilig-richtlijnen. Kruisingen gelijkwaardig maken en snelheidsremmende maatregelen nemen.	Snelheid meten en ongevallen registratie

Projectgerelateerd

				<p>(>10.000 voertuigen per dag). De Kapelstraat is onderdeel van een BO-route, de Jan Deckersstraat van een VO-route waardoor hier veel jonge fietsers rijden. Door de aanwezigheid van diverse winkels en voorzieningen, het feit dat de wegen onderdeel zijn van een BO- en VO-route én het hoge verkeersaandeel zorgt ervoor dat hier veel interactie is tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat zorgt ervoor dat deze wegen risicolocaties zijn.</p> <p>De laatste 6 jaar hebben hier 31 ongevallen plaatsgevonden, waaronder met (oudere) fietsers. Er wordt hier te hard gereden.</p>	<p>Creëren van prettig verblijfsgebied en stimuleren van het gebruik van de fiets. Het is hierbij wel belangrijk dat de verkeersintensiteiten op de wegen naar beneden worden gebracht om aan te sluiten bij het profiel van een ETW van 30 km/uur en een prettig verblijfsgebied.</p>	
Laag	St. Jacob en St. Annastraat – Voordenweg + Oostrikkerdijk	50 km/u weg, kwetsbare verkeersdeelnemers fiets	2.A1, 2.B2, 4.B1, 8.B1	<p>Dit gebied heeft een maximumsnelheid van 50km/u. De inrichting voldoet niet door de smalle wegen en het gebrek aan voetpaden, vrijliggende fietspaden en het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen. Ook is het een VO-route waardoor er veel fietsverkeer over de weg gaat. Daarnaast zijn er veel opritten naar woningen aangesloten wat risicovolle situaties met zich meebrengt door kruisend verkeer.</p>	<p>Instelling van 30km/u zone in dit gebied en realiseren van de wegen volledig herinrichten met meer voorzieningen voor voetgangers (voetpaden).</p>	Snelheid meten
Laag	Oudenmolen	50 km/u weg	1.A3, 2.A1, 2.A4, 2.B1, 2.B2, 8.B1	<p>Deze 50 km/u weg is ingericht als twee aparte rijbanen en een vrijliggend fietspad. Er wordt te hard gereden.</p>	<p>De weg inrichten naar een 30 km/u weg conform de</p>	Snelheid meten, ongevallen registratie

Projectgerelateerd

				Ook zijn er enkele ongelukken met letsel gebeurd.	inrichtingseisen zodat de weg veiliger wordt voor afslaand verkeer t.o.v. fietsers en in/uitvoegend verkeer vanuit woningen.	
Laag	Kruispunt Breedvennen - Valkenswaardseweg	Kwetsbare verkeersdeelnemers		De Valkenswaardseweg is een belangrijke doorgaande route door Leende. De VRI op de kruising met de Breedvennen is noodzakelijk voor de oversteekbaarheid. Deze VRI zal echter komen te vervallen. Daarom is het noodzakelijk dat de oversteekbaarheid van de kruising wordt verbeterd.	Kruising moet volledig worden heringericht. Mogelijk door de aanleg van een rotonde. Bij het vervallen van de VRI's is het wenselijk om zebropaden aan te leggen.	Ongevallen registratie
Laag	Jagerspad, Sterksel	30 km/u weg	1.A1, 1.B3	Het Jagerspad is een smalle eenrichtingsstraat waar regelmatig tegen de richting in wordt gereden als afkorting voor omrijden. In deze 30km/u zone leidt dit tot onverwachte situaties.	Om tegen te gaan dat hier tegen de richting in wordt gereden wordt de ingang vanaf de Heezerweg afgesloten, waardoor het Jagerspad voornamelijk nog gebruikt zal worden door bewoners en bezoekers.	Ongevallen registratie Meten rijrichting verkeer
Laag	Kruising Strijperstaat en Strijpersdijk, Leende	30 km/u weg	1.A1, 1.B1, 1.B3	De kruising Strijperstraat-Strijpersdijk ligt bij de ingang van de kern waardoor hier veel verkeer rijdt. Er ontbreken voetgangersvoorzieningen bij deze weg. Door het ontbreken van snelheid remmende maatregelen wordt de snelheidslimiet vaak niet geaccepteerd. De V85 op de Strijperstraat ligt dan ook tussen de 40- en 55 km/uur, afhankelijk van het	Aanleggen van verhoogd kruisingsplateau om de snelheid te beperken en veiligheid te bevorderen bij het inrijden van de kern.	Snelheid meten

wegvak. Deze combinatie maakt dit een risicovolle locatie.

5 Initiatief uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 4 zijn de projecten die de gemeente Heeze-Leende 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: de kosten die benodigd zijn voor de uitvoering. Indien geen aanvullende gegevens bekend zijn gebaseerd op de kostenkengetallen van het SPV².
- 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.
- Evaluatiemoment: Het moment waarop conform de monitoringsmethode de evaluatie uit wordt gevoerd.

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Risicolocatie/gedrag		Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
BVL, educatie basisonderwijs		Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Educatie aan volwassenen (statushouders) en ouderen		Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Educatie voor 18-24 jarigen		Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Verkeerscampagnes		Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Handhaving op snelheid		Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Rotonde Geldropseweg	€ 800.000	Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Geldropseweg BiBeKo	€ 916.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Leenderweg Bibeko	€ 634.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie

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

Projectgerelateerd



Fietspad Oostrikkerweg - Oostrikkerdijk	€ 390.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Valkenswaardseweg	€ 45.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Ginderover + Somerenseweg (Bibeko)	€ 1.600.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Jan Deckersstraat – Kapelstraat	€ 1.550.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
St. Jacob en St. Annastraat – Voordenweg + Oostrikkerdijk	€ 3.112.500	Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Oudenmolen	€ 479.000	Gemeente	2025	1 jaar na realisatie
Kruispunt Breedvennen - Valkenswaardseweg	€ 376.400	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Jagerspad, Sterksel	€ 5.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Kruising Strijperstaat en Strijpersdijk, Leende	€ 39.400	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie

