

RAPPORT

SPV Uitvoeringsprogramma Laarbeek

Klant: Gemeente Laarbeek

Referentie: BH9717TPRP2110151616

Status: Finale versie/P01.01

Datum: 20 oktober 2021

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 Laarbeek

Ondertitel: SPV Uitvoeringsprogramma
Referentie: BH9717TPRP2110151616
Status: P01.01/Finale versie
Datum: 20 oktober 2021
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven
Projectnummer: BH9717
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Jeroen Winkelmolen

Gecontroleerd door: Mathijs Schoenmakers

Datum/Initialen: 20/01/2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 20/01/2022

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

	Disclaimer	1
1	Inleiding	2
2	De prioritaire risicothema's van de gemeente Laarbeek	2
3	Doelen	3
4	Projecten	6
5	Uitvoeringsprogramma	7

Disclaimer

Dit uitvoeringsprogramma heeft een ambtelijke status en dient een tweetal 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 Laarbeek 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 Laarbeekse 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 Laarbeek 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 Laarbeek een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Laarbeek 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.

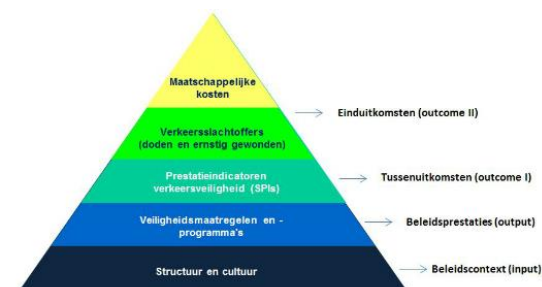
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Laarbeek

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

- Veilige infrastructuur: 30 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets/e-bike en ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 km/u wegen
- Afdleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 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	1. Veilige infrastructuur: 30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • Ontmoedigen sluijverkeer • Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. • Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten. (b.v. asfalt vervangen door elementenverharding, Verhoogde ronde pukkels vervangen door plateau) 	<ul style="list-style-type: none"> • Snelheid meetbaar omlaag • Afname van het aantal grijze wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 30 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN, fietsers bond, 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"> Burgers kunnen middels wijkbudgetten verbeteringen aanvragen I: Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) I: Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 I: Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers G: meer bewustzijn creëren bij lokaal verkeer over snelheidsgedrag H: Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet Omvang probleem in kaart brengen 			
	2. Veilige infrastructuur:60 km/u wegen	•	•	•	<ul style="list-style-type: none"> VVN, fietsers bond, dorpsraden
Risicogroepen en -modaliteiten	1. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers	•	•	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal fietsongevallen 	•
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijks 1x doortrappen organiseren 	<ul style="list-style-type: none"> Betere voertuigbeheersing van ouderen 	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen met ouderen 	•
	Onervaren verkeersdeelnemers: jongere automobilist	•	•	•	•
Gedrag individuele	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> Structurele samenwerking met politie opzetten Bereik campagnes vergroten 	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemers onder invloed 	•
	Snelheid in het verkeer (30/60 km/u wegen)	<ul style="list-style-type: none"> Handhaving op risicovolle wegen Snelheidsdisplays plaatsen Voorlichtingscampagnes 	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de 	<ul style="list-style-type: none"> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te 	•

Projectgerelateerd

			maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden	dragen aan snelheidsoverschrijdingen	
Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> • Structurele samenwerking met politie opzetten • Aanhaken bij campagnes op landelijk/provinciaal/regionaal niveau 		<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer 	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding 	•
Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> • Handhaving 		<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders 	<ul style="list-style-type: none"> • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. • Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'. 	•

Tabel 1 Doelen gemeente Laarbeek

4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Laarbeek 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 Laarbeek 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	Aanleg rotonde Hoofakker – Deense Hoek (N 615)	Fiets/e-bike	Verbeteren van de verkeersveiligheid	Dit betreft een drukke fietsoversteek (ca. 400 fietsers per dag). Op de Hoofakker rijden ca. 10.000 mvt/etmaal waardoor de kans op interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer hier hoog is. In het verleden hebben er al diverse letselongevallen met fietsers plaatsgevonden op deze oversteek. Aantal is bij mij niet exact bekend. De oversteek is nu mogelijk met een middengeleider. De provincie is bezig met een studie. De snelheid van het autoverkeer ter plaatse wordt als te hoog ervaren. De N 615 fietsroute maakt onderdeel uit van de snelfietsroute Gemert-Eindhoven.	De kruising wordt aangepakt: <ul style="list-style-type: none"> • Aanleg van een rotonde De maatregelen zorgen voor een verlaging van een viertal risicoverhogende elementen op deze oversteek en is zodoende effectief.	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ongevallen per jaar na verbetering oversteek • Meten van de V85 ter hoogte van de oversteek

Middel	Herinrichting Kerkplein in Aarle-Rixtel	Fiets/voetganger	Verbeteren van de verkeersveiligheid	De Dorpsstraat is een erftoegangsweg in Aarle-Rixtel met een te hoge verkeersintensiteit (ca. 6500 mvv/etmaal). Ook wordt er nu te hard gereden. De herinrichting van de hele straat is nu niet aan de orde omdat de weg en het riool nog niet aan onderhoud toe zijn.	Het plein wordt heringericht.	
--------	---	------------------	--------------------------------------	--	-------------------------------	--

5 Uitvoeringsprogramma

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

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).
- 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
Aanleg rotonde Hoofakker – Deense Hoek (N 615) in Lieshout	€ 800.000	Provincie / Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Herinrichting Kerkplein Aarle-Rixtel	€ 500.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Brabants Veiligheids Label en Totally Traffic	NTB	Gemeente	Doorlopend jaarlijks	5 jaar na realisatie
Afstemming met politie over handhaving	0,1 FTE	Gemeente	Doorlopend	5 jaar na realisatie

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





Hier tekst