

RAPPORT

SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Oirschot

Referentie: BH9717TPRP2109061623

Status: Finale versie/P01.01

Datum: 4 november 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

Ondertitel: SPV Uitvoeringsprogramma
Referentie: BH9717TPRP2109061623
Status: P01.01/Finale versie
Datum: 4 november 2021
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven
Projectnummer: BH9717
Auteur(s): Jeroen Winkelmolten

Opgesteld door: _____

Gecontroleerd door: _____

Datum/Initialen: _____

Goedgekeurd door: _____

Datum/Initialen: _____

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 Oirschot	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 MRE.

Dit document is in samenspraak met de gemeente Oirschot opgesteld.

1 Inleiding

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

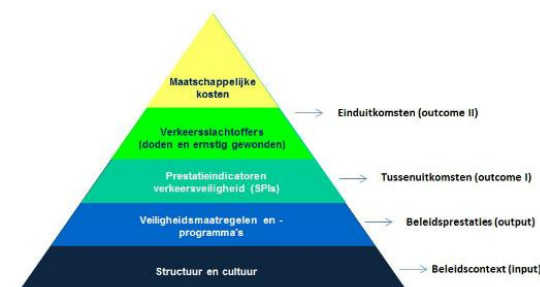
Uit de risicoanalyse zijn de volgende prioritaire risicothema's van de gemeente Oirschot naar voren gekomen:

- Veilige infrastructuur: 50 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets, ouderen
- Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 50 en 60 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 doelstellingen heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.



Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	A. Beleidsprestatie	B. Tussenuitkomsten	C. Einduitkomsten	Partners
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
Verkeerssysteem	30 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 1.A1 Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig. • 1. A2 Inrichting ETW30 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • 1.A3 Inrichting op selectie v. grijze wegen conform nieuwe richtlijn GOW30 • 1. A4 Bij groot onderhoud inrichting meekoppelkansen benutten. 	<ul style="list-style-type: none"> • 1.B1 Snelheid meetbaar omlaag • 1.B2 Afname van het aantal aandachtswegen • 1.B3 Veiligere woonomgeving • 1.B4 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 • Regio

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 Bij herinrichting asfalt veranderen naar klinkers • 1. A6 Meer bewustzijn creëren bij lokaal verkeer over snelheidsgedrag • 1.A7 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven • 1.A8 Omvang probleem in kaart brengen 			
	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 2. A1 Veilig inrichten van kruispunten • 2. A2 Voldoende opstelruimte voor fietsers creëren • 2. A3 Getrapte oversteek waar mogelijk voor kwetsbare verkeersdeelnemers. • 2. A4 Snelheidsremming voor autoverkeer bij fietsoversteken realiseren • 2. A6 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • 2. A8 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • 2. B1 Veiligere interactie tussen busvervoer en overstekend langzaam verkeer • 2. B2 Veiligere gelijkvloerse kruisingen • 2. B3 Jaarlijkse toename van 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen • 2. B4 Snelheid meetbaar omlaag • 2. B5 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, • fietsers bond, • dorp/wijkgraden
	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • 3. A1 Bermverharding toepassen • 3. A2 Realiseren veilige positie voor de fietser op fietsroutes over 60 km/u wegen • 3. A3 Inrichting ETW60 conform DV (op selectie v. aandachtswegen) • 3. A4 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet 	<ul style="list-style-type: none"> • 3. B1 Afname van het aantal aandachtswegen • 3. B2 Snelheid meetbaar omlaag 	<ul style="list-style-type: none"> • 3. C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 60 km/u wegen 	<ul style="list-style-type: none"> • VVN • Regio • Dorpsraden • Politie
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> • 4. A1 Attentie verhogende maatregelen voor overstekend fietsverkeer • 4.A.2 Volledig gescheiden hoofdnet fiets voor utilitaire routes. • 4. A2 Fietsplan opstellen • 4. A3 Sociale veilige fietsroutes creëren • 4. A4 Bereik effectieve educatie vergroten • 4. A5 Educatie ouderen op e-bike 	<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 sociale veiligheid • 4. B4 Veiliger fietsen door ouderen en kinderen 	<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

Projectgerelateerd

		<ul style="list-style-type: none"> 4. A6 Campagne/fietslessen kinderen 4. A7 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer 4. A8 Verlichtingscampagnes doorzetten 	<ul style="list-style-type: none"> 4. B5 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur buiten bebouwde kom 		
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> 5. A2 Jaarlijkse scootmobiel trainingen 5. A3 Bij groot onderhoud en reconstructie aandacht voor maatregelen tbv van een inclusieve samenleving 	<ul style="list-style-type: none"> 5. B1 Toename Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen 5. B2 Toename betere voertuigbeheersing onder ouderen op bijv. scootmobiel, fiets en auto 	<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"> KBO Oldtimer club Oirschot VVN
	Onervaren verkeersdeelnemers: 16-17 jarige op de snor-/bromfiets	<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 snor-/bromfiets 	<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 verkeersdeelname onder invloed 	<ul style="list-style-type: none"> Sportverenigingen VVN Buurtbeheer
	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 	<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"> Politie
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> 9. A1 Structurele samenwerking met politie opzetten 	<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
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> 10. A1 Handhaving 	<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 toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen veroorzaakt door structurele verkeersovertreders. 	<ul style="list-style-type: none"> Politie

				<ul style="list-style-type: none"> 10. C2 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huffergedrag'. 	
--	--	--	--	---	--

Tabel 1 Doelen gemeente Oirschot

4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Oirschot 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 Oirschot 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	Herinrichting Moorland	Fiets/e-bike, 60 km/uur wegen	2.A4 en 2.A5, 3.A2, 4.B1	De Moorland is een weg die deels 30 km/uur is en deels 60 km/uur. De inrichting van deze weg is aan weerszijde van de komgrens hetzelfde. Mede hierdoor, alsmede door de lange rechtstanden op deze weg, wordt er te hard gereden op het gedeelte waar een maximum snelheid van 30 km/uur wordt gehanteerd. Daarnaast zitten er veel fietsers op deze route richting het Kempenhorst College	Herinrichting van Moorland tot een fietsstraat. Autoverkeer wordt er afgehaald en het wordt een fietsstraat.	<ul style="list-style-type: none"> Aantal ongevallen per jaar Meten van de V85 Verkeers- intensiteiten fiets en auto

Projectgerelateerd

				in Oirschot en is de weg een schakel in de F58.		
Laag	Kempenweg	Ouderen, 50 km/uur wegen en fietsers, snelheid in het verkeer	2. A4, 2.A3, 2.A6, 2.A2, 5.B1	De Kempenweg is een weg waar de V85 flink wordt overschreden met 65 km/uur. Het stuk van de Kempenweg ten noorden van de Prinses Irene Brigade Brug is de V85 weliswaar lager, desalniettemin is dit nog steeds een risicolocatie. Rondom de Sint Jorissstraat wonen veel ouderen die gebruik maken van de faciliteiten aan de Kempenweg. Ook zien we op deze weg een concentratie van ongevallen met ouderen. Daarnaast is de Kempenweg een belangrijke route voor naar school fietsende kinderen en middelbare scholieren.	Er is een fietsoversteek bij de Kempenhorst. Het is wenselijk de oversteek ongelijkvloers te maken en hiermee de verkeersstromen uit elkaar te halen waardoor de kans op een ongeval onwaarschijnlijker is.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85 • Aantal ongevallen per jaar
Middel	Het Ven, Neereidseweg en Esperenweg	Fietsers, 60 km/uur wegen	2, B4, 3. A1, 3. A2, 3. B1, 3. B5	Deze wegen zijn de route vanaf Middelbeers richting het Kempenhorst College in Oirschot. Deze wegen zijn niet goed ingericht voor fietsers, er is een smalle fietssuggestiestrook aanwezig waarbij er een verhardingsverschil is tussen de fietssuggestiestrook en de rijbaan. Het is ook een noord-zuid verbinding binnendoor richting Boxtel. Door dit hoogte verschil kunnen fietsers uit balans raken. Daarnaast is de snelheid op deze wegen te hoog met een V85 op de	De fietssuggestiestrook verbreden of een vrijliggende fietsverbinding aanleggen langs deze wegen. Duidelijkere plaats voor fietsers op de weg om de verschillende verkeersstromen uit elkaar te halen.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85 • Aantal ongevallen per jaar

Projectgerelateerd

				Esperenweg van 77.7 km/uur. Deze snelheid gecombineerd met de smalle weginrichting maakt dat dit een risicolocatie is.		
Hoog	Bestseweg	Fietsers, 50 km/uur wegen	2.A4 2.A6, 2.B4, 4.B1	Herinrichting is wenselijk vanuit perspectief verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en fietsverkeer. Het is een U-route en bekende sluiproute voor de A2-A58. Dit zorgt voor teveel verkeer voor een weg dat een woonfunctie toebedeeld heeft gekregen. Daarnaast is dit een fietsroute voor basis- en voortgezet onderwijs scholieren. Een groot gedeelte van de Besteseweg heeft vrijliggende fietspaden, maar is er geen duidelijk gedefinieerd fietspad van de Bestseweg aansluitend op de Kempenweg. De snelheid is op deze weg te hoog met een V85 van 65.8km/uur. Er zijn ook veel ongevallen op deze weg gebeurt.	Volledige herinrichting van de Bestseweg binnen de bebouwde kom, het wegprofiel aanpassen en het aanleggen van fietssuggestiestroken en anders mogelijk afwaarderen naar een snelheidslimiet van 30km/u met bijbehorende DV inrichting.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85 • Aantal ongevallen per jaar • Verkeersintensiteiten tellen
Hoog	Hoogeindseweg / Dennendijk	Fietsers, 60 km/uur wegen	3.A2, 4.A1, 4.B1	Dit is een 60 km/uur weg, die aansluitend op Oostelbeers veranderd naar 30 km/uur weg. Ontwerp van de weg sluit niet aan op 30 km/uur. Er is geen troitair en het fietspad is erg smal terwijl er veel ouderen in de buurt wonen. Er is een vrijliggend fietspad op het gedeelte waar een snelheidslimiet van 60 km/uur geldt, maar bij het gedeelte binnen de kom bij	Wordt onderhoud aan gepleegd. Volledige herinrichting waarbij de fietspaden vergroot worden en de rijbaan voor autoverkeer wordt versmald	<ul style="list-style-type: none"> • Aantal ongevallen per jaar

Projectgerelateerd

				Oostelbeers is het fietspad niet goed aangesloten. Dit is voor fietsers een aandachtspunt. Op enkele punten komt de oversteekbaarheid voor fietser in het geding.		
Middel	Kuikeindseweg	Fietsers, 60 km/uur wegen	3.A1 3.A2, 4.A2?, 4.B1,	Dit is een 60 km/uur weg, die binnen de kom overgaat naar 30 km/uur. Gemiddeld genomen rijden er ca. 4200 voertuigen per etmaal en 430 fietsers. Vanaf de komgrens bij de Kuikeindseweg hebben de fietsers geen goede positie op de weg. Dit is een risicovolle locatie.	Vanaf de komgrens is de weg 30 km/uur. De weg is niet naar behoren ingericht. Herinrichting kruispunt konijnenberg/kuikeindseweg Aanbrengen duidelijke scheiding komgrens en klinkerverharding door trekken naar start van de bebouwde kom. Daarnaast ook snelheidsbeperkende maatregelen toepassen.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85 • Aantal ongevallen per jaar
Middel	Westelbeersedijk	30 km/uur weg, 50 km/ uur weg		Dit is een 50 km/uur weg, die binnen de kom overgaat naar 30 km/uur. Dit valt binnen een schoolomgeving. De inrichting van het gedeelte met een snelheidslimiet van 30 km/uur sluit niet aan op de geldende snelheidslimiet. Hierdoor wordt de snelheid fors overschreden. Dit is geen risico voor kwetsbare verkeersdeelnemers omdat hier een vrijliggend fietspad aanwezig is. Echter is de kruising met de Sint Jorissstraat wel risicovol ingericht. Fietsers vanuit de Sint Jorissstraat moeten oversteken	Fietsersoversteek centraal maken vanuit de Willibrordstraat in plaats van aansluiten vanuit Sint Jorisstraat. Hierdoor worden het aantal kruisingsmogelijkheden verminderd en de oversteekbaarheid vergoot.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85 • Aantal ongevallen per jaar

Projectgerelateerd

				over de kruising, waarbij ze voorrang moeten verlenen aan voertuigen vanaf de Westelbeersedijk.		
Middel	Eindhovensedijk	Snelheid in het verkeer	8.A1, 8.A2	De Eindhovensedijk is een belangrijke fietsverbinding richting Eindhoven. De snelheid wordt hier overschreden. De V85 is 95,2 km/uur. Hier zijn namelijk ook snelheidsgerelateerde ongevallen gebeurd en ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers.	Binnen de kom een herinrichting van de Eindhovensedijk tot een fietsstraat. Buiten de kom de weg afwaarderen naar 60 km/uur.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85
Middel	Spoordonkseweg in Spoordonk	30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1	Binnen de bebouwde kom van Spoordonk is dit een 30 km/uur weg, die is ingericht als 50 km/uur weg. De weg heeft vrijliggende fietspaden. Het is een belangrijke VO route. Het wegontwerp nodigt mensen uit om 50 km/uur te rijden De snelheid is op deze wegen te hoog en moet opnieuw ingericht worden.	Weg opnieuw inrichten door onder andere asfalt te vervangen door klinkers, wegen te versmallen en troittoir te verbreden. Weg inrichten volgens DV.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85
Hoog	Spoordonkseweg in Oirschot	30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1	Binnen de bebouwde kom van Oirschot is dit een 30 km/uur weg, die is ingericht als 50 km/uur weg. De weg heeft fietssuggestiestroken. Het wegontwerp nodigt mensen uit om 50 km/uur te rijden De snelheid is op deze wegen te hoog en moet opnieuw ingericht worden.	Weg opnieuw inrichten door onder andere asfalt te vervangen door klinkers, wegen te versmallen en troittoir te verbreden	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85

Projectgerelateerd

Middel	Oude Grintweg (bibeko)	30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1	30 km/uur wegen, die zijn ingericht als 50 km/uur weg met smalle fietssuggestiestroken. Het wegontwerp nodigt mensen uit om 50 km/uur te rijden. De snelheid is op deze wegen te hoog en moet opnieuw ingericht worden.	Weg opnieuw inrichten door onder andere asfalt te vervangen door klinkers, wegen te versmallen en troittoir te verbreden. Weg inrichten volgens DV.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85
Middel	Sint Jorisstraat	30 km/u wegen, snelheid in het verkeer	1.A1	30 km/uur wegen, die zijn ingericht als 50 km/uur weg met smalle fietssuggestiestroken. Het wegontwerp nodigt mensen uit om 50 km/uur te rijden. De snelheid is op deze wegen te hoog en moet opnieuw ingericht worden. Er wonen veel ouderen op o.a. de Sint Jorisstraat waardoor er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.	Weg opnieuw inrichten door onder andere asfalt te vervangen door klinkers, wegen te versmallen en troittoir te verbreden. Weg inrichten volgens DV.	<ul style="list-style-type: none"> • Meten van de V85
Hoog	BVL, educatie basisonderwijs	Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers), pve, school zones	4.A4 4.B2	Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting. Daarnaast hebben kinderen nog weinig ervaring met omgaan met verkeer. Dit verhoogt de kans dat er ongelukken kunnen gebeuren	Permanente verkeereducatie 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 schoolthuis route.	<ul style="list-style-type: none"> • Deelname campagnes • Aantal ongevallen per jaar onder jonge verkeersdeelnemers
Hoog	Educatie aan volwassenen (statushouders) en ouderen	Kwetsbare verkeersdeelnemers,	4.A5, 4.B4 5.A2, 5.B2	Voor ouderen kunnen gevaarlijke situaties ontstaan door minderend cognitief vermogen en een vertraagd reactie vermogen. De kennis over verkeersregels en weggedrag zijn ook vaak niet	Statushouders beheersen de regels en vaardigheden niet en hen hierin scholen is belangrijk. Ouderen krijgen een opfriscursus omdat veel regels veranderd. Ook zijn er	<ul style="list-style-type: none"> • Deelname campagnes • Aantal ongevallen per jaar onder ouderen/statushouders

Projectgerelateerd

				<p>actueel waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.</p> <p>Enkele statushouders bezitten al een rijbewijs en rij-ervaring vanuit hun oorspronkelijke land, maar hebben geen kennis over de verkeersregels in Nederland. Een andere groep kan in Nederland een rijbewijs halen en valt hiermee onder de groep onervaren bestuurders</p>	<p>ebike-trainingen voor ouderen om hen het nieuwe voertuig te laten beheersen.</p>	
Hoog	Educatie voor 16-18 jarigen	Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers	4.A3, 5.B1, 6.B1	<p>Risico in het verkeer ontstaat bij jonge bestuurders door verschillende factoren namelijk: beperkte voertuigbeheersing en beperkte gevaar inschatting. Jonge bestuurders hebben daarnaast eerder te maken met groepsdruk van leeftijdsgenoten</p> <p>Risicovol gedrag zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen in het verkeer.</p>	<p>Educatie is bedoeld om jongeren bewust te maken van de risico's die gepaard gaan met de beperkte voertuigbeheersing en bijbehorende gevaren van groepsgedrag. Ook kan er praktijktraining aangeboden worden om de beperkte voertuigbeheersing te vergroten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deelname campagnes • Aantal ongevallen per jaar onder jonge snor-/bromfiets
Hoog	Verkeerscampagnes	Kwetsbare verkeersdeelnemers, afleiding in het verkeer, alcohol en drugs in het verkeer.	2.A5, 4.A4, 6.A1, 6.A2,	<p>Risico in het verkeer ontstaat bij alcohol & drugs door beperkte gevaar inschatting, reactievermogen en vermindering in het vermogen om accurate beslissingen te nemen. Samen met afleiding in het verkeer brengt dit risico's met zich mee voor bestuurder en andere weggebruikers.</p>	<p>Campagnes zetten in op het bewust maken en aanpassen van gedrag en zijn daarom één van de belangrijke zaken om in te zetten om gedrag te veranderen. Campagnes zoals MONO en BOB zetten zich in om afleiding en alcohol & drugs te verminderen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Deelname campagnes • Minder overtredingen op het gebied van alcohol/drugs in het verkeer

Hoog	Handhaving op snelheid	Rijden onder invloed, Afleiding, snelheid, verkeersovertreders	8.A1, 9.A1, 10.A1	Risico's in het verkeer zijn vaak het gevolg van gedrag van de verkeersdeelnemers. De snelheid waarmee een ongeluk gepaard gaat staat in correlatie met de ernst van de schade. Handhaving is naast educatie en infrastructuur 1 van de 3 E's om verkeersveiligheid te vergroten	Handhaving zet mensen aan tot aanpassen van het gedrag, mits de pakkans goed is.	<ul style="list-style-type: none"> • Registratie aantal ongevallen • Registratie aantal boetes
------	------------------------	--	-------------------	--	--	--

5 Initiatief uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Oirschot 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 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
Herinrichting Moorland	€ 332.000	Gemeente	2024	2 jaar na uitvoering
Kempenweg	€ 54.100	Gemeente	2025	2 jaar na uitvoering
Het Ven, Neereidseweg en Esperenweg	€ 702.000	Gemeente	2024	2 jaar na uitvoering
Bestseweg	€ 186.750	Gemeente	2023	2 jaar na uitvoering

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

Projectgerelateerd

Hoogeindseweg / Dennendijk	€ 75.000	Gemeente	2023	2 jaar na uitvoering
Kuikeindseweg	€ 52.500	Gemeente	2024	2 jaar na uitvoering
Westelbeersedijk	€ 39.400	Gemeente	20224	2 jaar na uitvoering
Eindhovensedijk	€ 151.400	Gemeente	2023	2 jaar na uitvoering
Spoordonkseweg in Spoordonk	€ 800.500	Gemeente	2024	2 jaar na uitvoering
Spoordonkseweg in Oirschot	€ 610.000	Gemeente	2023	2 jaar na uitvoering
Oude Grintweg (bibeko)	€ 590.600	Gemeente	2023	2 jaar na uitvoering
Sint Jorisstraat	€ 330.000	Gemeente	2024	2 jaar na uitvoering
BVL, educatie basisonderwijs	n.t.b	Gemeente	2022	2 jaar na uitvoering
Educatie aan volwassenen (statushouders) en ouderen	n.t.b	Gemeente	2022	2 jaar na uitvoering
Educatie voor 16-18 jarigen	n.t.b	Gemeente	2022	2 jaar na uitvoering
Verkeerscampagnes	n.t.b.	Gemeente	2022	2 jaar na uitvoering
Handhaving op snelheid	n.t.b	Gemeente	2022	2 jaar na uitvoering

