

# RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Valkenswaard

Referentie: BH9717TPRP2109061623

Status: Definitief/00

Datum: 4 maart 2022



Larixplein 1  
5616 VB Eindhoven  
Industry & Buildings  
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: 00/Definitief  
Datum: 4 maart 2022  
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven  
Projectnummer: BH9717  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Koen Schreurs

---

Gecontroleerd door: Jeroen Winkelmolen

---

Datum: 4 maart 2022

---

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

---

Datum: 4 maart 2022

---

Classificatie

Projectgerelateerd

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

## Inhoud

	<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>De prioritaire risicothema's van de gemeente Valkenswaard</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Doelen</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Projecten</b>	<b>5</b>
<b>5</b>	<b>Initiatief uitvoeringsprogramma</b>	<b>11</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.

## 1 Inleiding

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

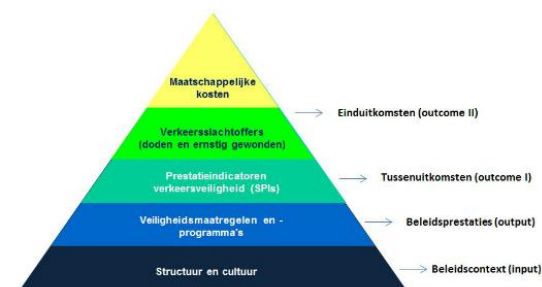
## 2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Valkenswaard

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

- Veilige infrastructuur: 50 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets, e-bike, brom- en snorfiets
- Onervaren verkeersdeelnemers: Oudere fietser (e-bike)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30 (Borkel en Schaft), 50 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 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 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	50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Inrichting GOW50 conform DV</li> <li>• 1.A2 Veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers creëren</li> <li>• 1.A3 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven</li> <li>• 1.A4 Jaarlijks op minimaal 15 locaties snelheidsmetingen uitvoeren</li> <li>• 1.A5 Afwaarderen GOW50 naar GOW30</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Jaarlijkse toename van minimaal 1 veiliger kruispunt op 50 km/u wegen (afhankelijk van onderhoudsplanning)</li> <li>• 1.B2 Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>• 1.B3 Toename van het aantal veilig ingerichte wegvakken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen op 50 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VVN, Fietsersbond, dorpsraden</li> </ul>

<sup>1</sup> Deze niveau's 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

Risicogroepen en -modaliteiten	Onervaren verkeersdeelnemers: oudere fietser (e-bike)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Jaarlijkse e-bike trainingen</li> <li>2.A2 Bereik campagnes onder doelgroep vergroten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Toename betere voertuigbeheersing onder oudere op de fiets/e-bike</li> <li>2.B2 Jaarlijkse toename deelname aan programma's</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van aantal oudere fiets/e-bike slachtoffers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokale VVN en Fietzersbond</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: brom- en snorfietzers	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Evalueren paar stukjes waar brom en fiets samen gebruik van maken</li> <li>3.A2 Educatie helmplicht</li> <li>3.A3 Snelheidscampagnes</li> <li>3.A4 Controle op gedrag (snelheid, alcohol, helmdracht, positie op de weg)</li> <li>3.A5 Van bromfietspad naar fietspad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1 Veilige positie van speedpedelec</li> <li>3.B2 Betere scheiding brommers en fietsen</li> <li>3.B3 Bromfiets van het fietspad naar de rijbaan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal brom- en snorfietzers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN, politie, Fietzersbond</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Bereik effectieve educatie vergroten</li> <li>4.A2 Campagne/fietslessen kinderen</li> <li>4.A3 Ontmoedigen doorgaand autoverkeer</li> <li>4.A4 Verlichtingscampagnes doorzetten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>4.B2 Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting of telefoongebruik)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fietzersbond</li> </ul>
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>5.A2 Bereik campagnes vergroten</li> <li>5.A3 Aanhaken bij landelijke initiatieven zoals BOB</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.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>5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelname onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>6.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>6.A3 Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met &gt;10 km/u wordt overschreden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>VVN</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.A1 Structurele samenwerking met politie opzetten</li> <li>7.A2 Aanhaken bij landelijke initiatieven zoals MONO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	Verkeers-overtreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door 'huftergedrag'.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Valkenswaard

## 4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Valkenswaard 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 Valkenswaard 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. De mate van risico is bepaald op basis van de kans op een letselongeval. De kans op een letselongeval is groter wanneer er interactie is tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer dan enkel tussen kwetsbare verkeersdeelnemers of tussen gemotoriseerd verkeer. Daarnaast is de mate van interactie ook bepalend: hoe vaak komt het voor (lees: hoeveel van welk type verkeer komt met elkaar in contact? Met deze criteria is de prioritering bepaald.
- 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	Eindhoveneweg (tussen Valkenierstraat en Europalaan) (Valkenswaard)	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.B1, 4.C1	De Eindhoveneweg kent een maximumsnelheid van 50 km/u met ca. 5.000 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 53 km/u. De weg is onderdeel van een recreatieve fietsroute, snelfietsroute, en een drukke schoolroute. Naast deze functie heeft de weg veel langsparkeren tussen de vrijliggende fietspaden en rijbaan in. Daardoor is er ook zeer beperkt zicht vanuit de zijstraten. Fietsers steken overal over. In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.	Door de weg in te richten als GOW30, met behoud van vrijliggende fietspaden, de weg te versmallen (fysiek/visueel), zicht te verbeteren rondom kruispunten, en de weg mogelijk uit te rusten in klinkers wordt de snelheid verlaagd en wordt het zicht op risicopunten verbeterd. Dit verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen; Monitoren intensiteiten



## Projectgerelateerd

Hoog	Luikerweg (tussen Dommelseweg en Zuidelijke Randweg) (Valkenswaard)	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	1.A1, 1.A2, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.B1, 4.C1	De Luikerweg kent een maximumsnelheid van 50 km/u, met ca. 10.000 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 57 km/u en in het verleden vonden er diverse ongevallen plaats. De Luikerweg is deels een recreatieve fietsroute, onderdeel van een snelfietsroute, en een drukke schoolroute. De weg kent veel langsparkeren, waardoor er zeer beperkt zicht vanuit de zijstraten is. Wel zijn er vrijliggende fietspaden.	Het verbeteren van het zicht op de oversteeklocaties (Antwerpsebaan en De Lentenier) en zo veel mogelijk parkeren langs de rijbaan weghalen moet de verkeersveiligheid vergroten en het risico op ongevallen verlagen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid
Hoog	Kruispunt Geenhovensedreef – Pastoor Heerkensdreef (Valkenswaard)	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	1.A1, 1.A2, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.B1, 4.C1	Het kruispunt kent tussen de 8.000 en 10.000 mvt/etmaal. De maximumsnelheden zijn op de Geenhovensedreef 50 km/u, en op de Pastoor Heerkensdreef 30 en 50 km/u. Het kruispunt is onderdeel van een drukke schoolroute en geeft toegang tot de sportvelden. Hierdoor zijn er veel overstekende fietsers. De V85 op de Geenhovensedreef ligt nabij de 60 km/u. In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.	Door de middeneilanden te verbreden en een plateau te realiseren kunnen fietsers veiliger oversteken.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid
Hoog	Herinrichting Leenderweg (tussen Europalaan en komgrens) (Valkenswaard)	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.B1, 4.C1	De Leenderweg kent een maximumsnelheid van 50 km/u, met ca. 8.500 mvt/etmaal. Er zijn veel voorzieningen aan de weg, met name op het deel meer in het dorp. Ook is de weg onderdeel van een recreatieve fietsroute. De inrichting kent vrijliggende fietspaden, maar ook veel parkeren. De V85 ligt rond de 53-60 km/u. In het verleden vonden er enkele ongevallen plaats, met name daar waar veel voorzieningen zijn (en dus veel interactie plaatsvindt).	Afwaarderen GOW 30, met name deel in het dorp (Bosstraat-Europalaan), moet het risico op ongevallen verlagen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen

Hoog	Dommelseweg (Valkenswaard)	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike; Snelheid in het verkeer	1.A2, 1.A4, 1.A5, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.B1, 4.C1, 6.B1, 6.C1	De Dommelseweg (GOW50) is onderdeel van drukke schoolroutes, zowel kruisend als op de langsrichting. De weg kent lange rechtstanden met als gevolg dat ook de snelheid relatief hoog is (V85 ca. 60km/u). Dit zorgt voor risico's met het langzaam verkeer.	Afwaardering naar GOW 30 km/u en herinrichting (met vrijliggend fietspad) verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen
Hoog	Kruising Dommelseweg/ Kromstraat	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike; Snelheid in het verkeer	1.A1, 1.A2, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1, 4.B1, 4.C1, 6.B1, 6.C1	De kruising met de Dommelseweg en Kromstraat ligt naast een schoolzone, waar scholieren met de fiets oversteken. Fietsers moeten invoegen over rijstrook, wat risicovol is.	Door het aanleggen van een veilige fietsoversteek kunnen scholieren (en andere fietsers) veilig op dit punt oversteken.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid
Hoog	Snelheidsdata	Snelheid in het verkeer	6.B1, 6.C1	De gemeente heeft onvoldoende inzicht in de gereden snelheden op de gemeentelijke wegen. Inzicht is nodig om goede keuzes te maken voor de verkeersveiligheid	Opzetten van gemeentebrede inzet van DSI en actief verzamelen van snelheidsdata	-
Middel	Kruising Luikerweg – Venbergseweg (Valkenswaard)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	4.B1, 4.C1	De Luikerweg (N69) heeft een maximumsnelheid van 80 km/u en kent ca. 10.000 mvt/etmaal. De V85 ligt rond de 83 km/u. De oversteek van de Venbergseweg naar de Molenstraat is onderdeel van een recreatieve fietsroute. De oversteek is onveilig, waarbij fietsers in één keer over drie rijbanen moeten oversteken. De oversteek heeft veel prioriteit vanuit de Fietsersbond. In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.	Door voor de fietser een gefaseerde oversteek te realiseren, verlaagt de kans op ongevallen en verbeterd de verkeersveiligheid op de oversteek. Overwogen kan worden om een ongelijkvloerse fietsoversteek aan te leggen, dit maakt de kans op ongevallen met overstekende fietsers haast nihil.	Monitoren ongevallen
Middel	Eindhovensweg (buiten de bebouwde kom) (Valkenswaard)	Snelheid in het verkeer		De weg kent ca 14.500 mvt/etmaal, met een V85 rond de 90 km/u, waar een maximumsnelheid van 80 km/u geldt. In het verleden vonden hier meerdere ongevallen plaats.	De weg afwaarderen naar ETW60, waarbij de weg wordt versmald, markering wordt aangepast en snelheidsremmende maatregelen	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen

## Projectgerelateerd

					worden toegepast, moet het risico op ongevallen verlagen.	
Middel	Bergstraat (Dommelen)	50 km/u-wegen	1.A2, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1	Bergstraat heeft een maximumsnelheid van 50km/u met ca. 6.600 mvt/etmaal en een V85 van rond de 55 km/u. De weg is onderdeel van een schoolroute en gaat langs meerdere voorzieningen.	Afwaardering naar GOW 30 km/u en herinrichting (met vrijliggend fietspad) en realiseren van schoolzone verlaagt het risico op ongevallen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid
Laag	Maastrichterweg (tussen Markt en Antwerpsebaan) (Valkenswaard)	Snelheid in het verkeer	6.B1, 6.C1	De Maastrichterweg heeft een maximumsnelheid van 30 km/u en is onderdeel van een schoolroute. Snelheidsremmende maatregelen missen, hierdoor ligt de V85 rond de 50 km/u. In het verleden vonden er diverse ongevallen plaats.	Snelheidsremmende maatregelen zorgen voor een lagere snelheid, een hogere verkeersveiligheid en lager risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen
Laag	Carolusdreef – Waalreseweg (Valkenswaard)	50 km/u-wegen	1.A5 1.B2, 1.B3, 1.C1	Waalreseweg kent deels een maximumsnelheid van 50 km/u. Carolusdreef is ook 50 km/u. Beide wegen zijn onderdeel van een utilitaire fietsroute richting het noorden van Dommelen. Beide wegen kennen ca. 5.000 mvt/etmaal. Inrichting voldoet grotendeels wel aan DV-richtlijnen (inclusief vrijliggende fietspaden). V85 ligt rond de 50 km/u. In het verleden vond er een enkel ongeval plaats.	Door de wegen in te richten als GOW30, waarbij de vrijliggende fietspaden behouden blijven, verlaagt het risico op ongevallen. Inrichten als GOW30 kan als voorbeeld dienen voor de rest van Valkenswaard.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen
Laag	Oversteek Geenhovensdreef bij kruising Eindhovenseweg	50 km/u-wegen; Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	1.A2, 1.A5, 1.B1, 1.C1, 4.B1, 4.C1	Fietsers vanuit het zuiden kunnen bij de verkeerslichten de Geenhovensdreef niet oversteken. De fietsverbinding is hier onderbroken, waardoor fietsers vanuit het zuiden richting het fietspad ten oosten van de voetbalvelden óf het kruispunt in drie keer moeten oversteken, of via de Nachtegaallaan moeten omfietsen, of het	Door het realiseren van een tweerichtingsoversteek aan de tak van het kruispunt Eindhovenseweg-Geenhovensdreef kunnen fietsers hun weg veilig vervolgen. Dit vergt wel aanpassingen aan de VRI(-regeling).	Monitoren overtredingen/ Monitoren intensiteiten (fiets)

## Projectgerelateerd

				kruispunt tegen het verkeer in (illegaal) oversteken.		
Laag	VRI Waalrese – Tienendreef (Valkenswaard)	50 km/u-wegen	1.A2, 1.A4, 1.B1, 1.B3, 1.C1	Het kruispunt is groot opgezet. Er gaat wel veel verkeer overheen, maar wellicht is de inrichting wat te 'opgeblazen'. Daarnaast zijn er diverse fietsroutes die oversteken.	De VRI vervangen door een eenvoudigere VRI of rotonde zorgt voor meer overzicht en een lager risico op ongevallen.	Motinoren ongevallen; Monitoren intensiteiten; Monitoren klachten over wachttijden
Laag	Inrichting Borkel (Borkel)	Snelheid in het verkeer	6.B1, 6.C1	Kern is 30 km/u. Snelheidslimiet niet geloofwaardig doordat alleen de kruispunten zijn uitgerust met snelheidsremmende maatregelen (plateau's). V85 is 43 km/u.	Inrichten conform ETW30 moet de snelheid verlagen en risico op ongevallen verkleinen.	Monitoren ongevallen; Monitoren snelheid
Laag	Brouwerijdreef en Norbertusdreef (Dommelen)	50 km/u-wegen	1.A2, 1.A4, 1.B1, 1.B2, 1.B3, 1.C1	Beide wegen zijn ingericht als een GOW50, met fietsstroken. Brouwerijdreef kent ca. 2.200 mvt/etmaal met een V85 rond de 53 km/u. Norbertusdreef kent ca. 2.700 mvt/etmaal met een V85 rond de 60 km/u. In het verleden vonden er een aantal ongevallen plaats.	Afwaardering naar ETW 30 km/u en passende herinrichting zorgt voor het verlagen van de snelheden en verkleint het risico op ongevallen.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen
Laag	Markt (Valkenswaard)	Kwetsbare verkeersdeelnemers: Fiets en e-bike	4.B1, 4.C1	De Markt is net heringericht tot fietsstraat, met een maximumsnelheid van 30 km/u. Echter functioneert het nog niet zoals gewenst. Het gemotoriseerd verkeer is nu éénrichting, terwijl de bus in twee richtingen rijdt en moet halteren op de rijbaan. Ook zijn er geen snelheidsremmende maatregelen. Fietser staat niet centraal in het ontwerp.	Fietser moet centraal staan in het ontwerp. Daarnaast is het ongewenst om busverkeer over een fietsstraat te laten rijden. De bus kan beter omrijden via de omliggende GOWs, maar wel met een halte nabij het centrum.	Monitoren snelheid; Monitoren ongevallen; Monitoren intensiteiten
Hoog	Educatie ouderen	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.B2, 2.C1	Voertuigbeheersing is soms lastiger. Denk aan het behouden van evenwicht, tragere reactievermogen, minder behendig in het op- en afstappen, remmen en sturen.	Trainingen en educatie zorgen ervoor dat ouderen beter worden in het beheersen van hun voertuigen en de	Registratie ongevallen met ouderen

				Daarnaast zijn ouderen zich niet altijd meer bewust van de huidige verkeersregels en hun verkeersgedrag. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	verkeersregels, wat de kans op (eenzijdige) ongevallen verkleint.	
Hoog	Educatie jongeren en scholieren	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets, brommen en snorfiets; Afleiding in het verkeer	3.A2, 3.A3, 3.A4, 3.C1, 4.A1, 4.A2, 4.A4, 4.B2, 4.C1, 7.A2, 7.B1, 7.C1	Jongeren en scholieren zijn zich niet altijd bewust van het risico van hun verkeersgedrag, of de beperkingen van het overige verkeer. Gevaarlijk gedrag of onoplettendheid kan het risico op ongevallen vergroten.	Veilige inrichting van de schoolomgeving, campagne voor ouders en automobilisten hoe te gedragen rondom schoolomgevingen, en campagnes en educatie voor scholieren en jongeren zorgen voor een veiligere omgeving. Denk hierbij ook aan het aansluiten bij MONO campagnes en inzetten op fietsverlichtings-campagnes.	Registratie ongevallen rondom schoolomgevingen, handhaving
Hoog	Rijden onder invloed; Structurele handhaving	Rijden onder invloed	5.A1, 5.A2, 5.A3, 5.B1, 5.C1	Rijden onder invloed zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop.	Structurele samenwerking met politie en voorlichtingscampagnes (zoals BOB) zorgen voor groter bewustzijn gevolgen van alcohol in het verkeer.	Registratie van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeers-deelname onder invloed, alcoholcontroles
Hoog	Snelheid op risicowegen; Structurele handhaving	Snelheid in het verkeer	6.A1, 6.A2, 6.A3, 6.B1, 6.C1	Er wordt te hard gereden, waardoor het risico op ongevallen verhoogd, maar ook het risico op een slechtere afloop bij een ongeval verhoogd.	Via gedragscampagnes, door handhaving met mobiele flitspalen, en door BOA's meer bevoegdheden geven het bewustzijn van de gevolgen vergroten bij weggebruikers, en de snelheid afdwingen dragen bij aan het verlagen van het risico op ongevallen.	Monitoren snelheden, monitoren verkeers-ongevallen
Hoog	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	7.A1, 7.A2, 7.B1, 7.C1	Afleiding in het verkeer zorgt voor een grotere kans op ongevallen en een grotere kans op slechtere afloop door langere reactietijd.	Structurele samenwerking met politie en aanhaken bij MONO campagne zorgt voor groter bewustzijn van de gevolgen van afleiding in het verkeer.	Registratie aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding in het verkeer

## 5 Initiatief uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Valkenswaard 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, 2020<sup>2</sup>).
- Verantwoordelijke: hier is/zijn de verantwoordelijk partij(en) voor de uitvoering benoemd
- Jaar van uitvoering: Op de korte termijn (t/m 2024) is gezocht naar koppelkansen met al geplande projecten. Dat maakt ook dat in enkele gevallen projecten met een lage prioriteit eerder (kunnen) worden uitgevoerd dan projecten met een hoge prioriteit. Voor de lange termijn is deze koppeling nog niet gemaakt. Deze projecten zijn voorzien van een tijdsplan na 2025, waarbij wel de prioritering uit het vorige hoofdstuk meeweegt in het moment van uitvoering.
- Evaluatiemoment: Het moment waarop conform de monitoringsmethode de evaluatie uit wordt gevoerd.

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Eindhovenseweg (tussen Valkenierstraat en Europalaan) (Valkenswaard)	€ 3.415.344	Gemeente	2023	2 jaar na oplevering
Luikerweg (tussen Dommelseweg en Zuidelijke Randweg) (Valkenswaard)	€ 13.500 (o.b.v. verbeteren uitritconstructie GOW naar ETW30, 3x)	Gemeente	NTB	2 jaar na oplevering
Kruispunt Geenhovensedreef – Pastoor Heerkensdreef (Valkenswaard)	€ 108.200 - €376.400 (o.b.v. aanleg 2x veilige fietsoversteek of rotonde bibeko)	Gemeente	2022	2 jaar na oplevering
Herinrichting Leenderweg (tussen Europalaan en komgrens) (Valkenswaard)	€ 75.000 (Bosstraat-Europalaan) € 800.950 (hele weg)	Gemeente	2022	2 jaar na oplevering
Dommelseweg (Valkenswaard)	€ 406.700	Gemeente	2024	2 jaar na oplevering
Kruising Dommelseweg/	€ 54.100	Gemeente	NTB	2 jaar na oplevering

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

## Projectgerelateerd

Kromstraat	€54.100 - € 2.815.300 (o.b.v. gelijkvloerse oversteek of ongelijkvloerse fietsoversteek)	Gemeente; Provincie	NTB	2 jaar na oplevering
Kruising Luikerweg – Venbergseweg (Valkenswaard)	€ 4.368	Provincie; Gemeente	2023	2 jaar na oplevering
Eindhovensweg (buiten de bebouwde kom) (Valkenswaard)	€ 233.700	Gemeente	2022	2 jaar na oplevering
Bergstraat (Dommelen)	NTB	Gemeente	2023	2 jaar na oplevering
Snelheidsdata	€ 27.900	Gemeente	NTB	Jaarlijks
Maastrichterweg (tussen Markt en Antwerpsebaan) (Valkenswaard)	€ 394.000	Gemeente	NTB	2 jaar na oplevering
Carolusdreef – Waalreseweg (Valkenswaard)	€ 44.600 (excl extra VRI)	Gemeente; Provincie	2024	2 jaar na oplevering
Oversteek Geenhovensedreef bij kruising Eindhovenseweg	€ 376.400	Gemeente	NTB	2 jaar na oplevering
VRI Waalrese – Tienendreef (Valkenswaard)	€ 830.000	Gemeente	NTB	2 jaar na oplevering
Inrichting Borkel (Borkel)	€ 651.550	Gemeente	NTB	2 jaar na oplevering
Brouwerijdreef en Norbertusdreef (Dommelen)	NTB	Gemeente	2022-2023	2 jaar na oplevering
Markt (Valkenswaard)	Op aanvraag	Gemeente	2022	2 jaar na oplevering
Educatie ouderen	Op aanvraag	Provincie, gemeente, scholen	NTB	5-jaarlijks
Educatie jongeren en scholieren	Op aanvraag	Gemeente, politie	NTB	5-jaarlijks
Rijden onder invloed; Structurele handhaving	Op aanvraag	Gemeente, politie	NTB	5-jaarlijks
Snelheid op risicowegen; Structurele handhaving	Op aanvraag	Gemeente, politie	NTB	5-jaarlijks
Afleiding in het verkeer	Op aanvraag	Gemeente, politie	NTB	5-jaarlijks





