

# RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma Waalre

Klant: Gemeente Waalre

Referentie: BH9717TPRP2206271221

Status: Finale versie/P01.01

Datum: 27 juni 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1  
5616 VB EINDHOVEN  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 42 50 **T**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: SPV Uitvoeringsprogramma Waalre

Ondertitel: SPV Uitvoeringsprogramma  
Referentie: BH9717TPRP2206271221  
Status: P01.01/Finale versie  
Datum: 27 juni 2022  
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven  
Projectnummer: BH9717  
Auteur(s): Jeroen Winkelmolen

Opgesteld door: Jeroen Winkelmolen

Gecontroleerd door: Mathijs Schoenmakers

Datum/Initialen: 27 juni 2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum/Initialen: 27 juni 2022

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

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

## Inhoud

	<b>Disclaimer</b>	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>De prioritaire risicothema's van de gemeente Waalre</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Doelen</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>Projecten</b>	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>Initiatief uitvoeringsprogramma</b>	<b>9</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 kunnen 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 Waalre 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 Waalrese 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 Waalre 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 Waalre een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Waalre 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.

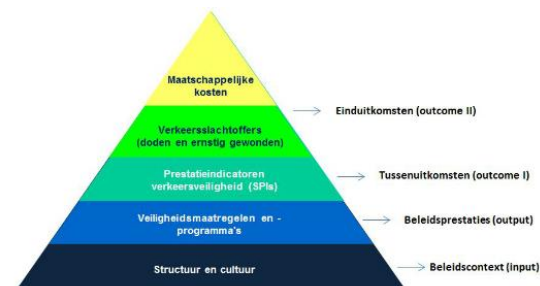
## 2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Waalre

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

- Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets/e-bike, ouderen
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30, 60 en 80 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 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>	
Risicogroepen en -modaliteiten	1. Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1 Verbreden van fietspaden</li> <li>• 1.A2 Verbeteren kwaliteit bestaande fietspaden</li> <li>• 1.A3 Fietsers naar de rijbaan onder voorbehoud van goed ingerichte wegen en veilige plek voor voetgangers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1 Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur naar huidige gebruikers</li> <li>• 1.B2 Toename veilige wegen met gemengd verkeer</li> <li>• 1.B3 Toename fietspaden waar enkel fietsverkeer gebruik van maakt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een ongeval</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.

	2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A1 Jaarlijkse e-bike training voor ouderen</li> <li>Jaarlijkse trainingen voor ouderen (ongeacht modaliteit)</li> <li>2.A2 Bij groot onderhoud controle door mensen uit de inclusieve samenleving</li> <li>2.A3 Dementievriendelijke trottoirs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</li> <li>2.B2 Senior-proof verbindingen van ouderenconcentraties naar voorzieningen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een ongeval</li> </ul>	
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	3. Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.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>3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	4. Snelheid in het verkeer (30/50)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1 Handhaving op risicovolle wegen</li> <li>4.A2 Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>4.A3 Samenwerking met de politie</li> <li>4.A4 Jaarlijks realiseren van snelheidsremmende maatregelen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.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>4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	5. Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1 Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.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>5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politie</li> </ul>
	6. Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.A Handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6.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 Waalre

## 4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Waalre 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 Waalre 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

## Projectgerelateerd

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 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	Koningin Julianalaan en Willibrorduslaan vanaf Ansbalduslaan	Fiets/e-bike, snelheid in het verkeer	1.B2, 1.C1, 4.C1	De Koningin Julianalaan en de Willibrorduslaan zijn 50 km/u wegen in Aalst/Waalre. Op deze wegen rijden ca. 10.000 mvt/etmaal. De Willibrorduslaan is deels voorzien van een vrijliggend fietspad maar een voetpad ontbreekt. Voetgangers en fietsers hebben veel interactie met elkaar. De V85 ligt op de gehele weg >50 km/u.	Door de weg te reconstrueren wordt voor alle verkeersdeelnemers een veiligere plek gecreëerd. De fietser kan mogelijk naar de weg met brede fietsstroken waardoor ook de voetganger een eigen plek krijgt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>
Hoog	Kruispunt Mollaan/Gestelsestraat	Fiets/e-bike	1.C1	De kruising tussen de Gestelsestraat en de Burgemeester Mollaan is een van de drukste voortgezet onderwijs (VO-) oversteeklocaties van Aalst. Tevens is het de oversteek van een recreatieve fietsroute. Op de Burgemeester Mollaan passeren ca. 6.000 mvt/etmaal. Het is voor fietsverkeer niet mogelijk om hier gefaseerd over te steken. Gemotoriseerd verkeer passeert met een V85 van ca. 55 km/u. In het verleden heeft er een enkel ongeval plaatsgevonden op deze kruising.	Door een veilige oversteek te realiseren wordt de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer verbeterd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Hoog	Primulalaan/Kerkhoflaan	Fiets/e-bike	1.C1	De Primulalaan/Kerkhoflaan zijn 50 km/u wegen in Aalst. Op beide wegen rijden ca. 2500 mvt/etmaal. Op de Primulalaan liggen vrijliggende fietspaden. De Kerkhoflaan is enkel voorzien van fietssuggestiestroken. Op	Door de belangrijkste oversteken vanaf het fietspad rood te maken wordt gemotoriseerd verkeer meer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>



## Projectgerelateerd

				diverse plekken wordt overgestoken maar deze oversteeklocaties zijn vaak onduidelijk. Dit zorgt voor risico's. Ook in combinatie met een V85 die op zo'n 57 km/u ligt.	geattendeerd op de overstekende fietsers.	
Middel	Winkelcentrum Den Hof	Fiets/e-bike	1.C1	Winkelcentrum Den Hof in Aalst trekt veel fietsers, maar ook vele gemotoriseerd verkeer. Er is nog ruimte voor verbetering in de interactie tussen deze verkeersdeelnemers. Rondom het winkelcentrum hebben in het verleden al diverse ongevallen plaatsgevonden	Door fietsinfrastructuur aanleggen wordt de veilige positie van de fietser verbeterd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Laag	Dreefstraat	Fiets/e-bike	1.C1	De verbinding van de Dreefstraat naar de Mosbroekseweg is een verbinding vanuit het centrum van Waalre richting het recreatief fietsnetwerk. Op dit moment ligt hier een zandpad. Dit vergroot de kans op eenzijdige ongevallen voor fietsers.	Door het zandpad te verharden wordt fietsen veiliger en comfortabeler.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Laag	Timmereind	Fiets/e-bike	1.C1	Timmereind is onderdeel van het recreatief fietsnetwerk. Op dit moment ligt op een deel van deze weg nog een zandpad. Dit vergroot de kans op eenzijdige ongevallen voor fietsers.	Door het zandpad te verharden wordt fietsen veiliger en comfortabeler.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Laag	Recreatief gebied tussen Waalre en Aalst	Fiets/e-bike	1A2, 1.C1	In het recreatief gebied tussen Waalre en Aalst ligt een solitair fietspad. Dit fietspad is echter smal en ook de bochten passen niet bij het huidige gebruik cq de huidige type gebruikers (o.a. e-bikers). Dit zorgt voor een verhoogde kans op ongevallen	Door het fietspad te verbreden, bochten uit te buigen en op delen een nieuw fietspad aan te leggen wordt de veiligheid verbeterd.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Laag	Voldijn	Fiets/e-bike, snelheid in het verkeer	1.B2, 1.C1, 4.C1	In de wijk Voldijn liggen langs de Burgemeester Mollaan diverse parallelwegen. Deze parallelwegen worden intensief gebruikt door fietsers. In combinatie met het lokale autoverkeer, wat met een V85 van >30 km/u rijdt, kan dat voor gevaarlijke situaties zorgen	Door op de parallelwegen fietsstraten te realiseren wordt de snelheid omlaag gehaald en krijgen fietsers een veiligere plek op de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>

## Projectgerelateerd

Laag	Bolksheuvel fietspad	Fiets/e-bike	1.A1, 1.B2, 1.C1	Op de Bolksheuvel loopt een recreatieve fietsroute en school-thuisroute door het bos. Het fietspad is zeer smal wat met tegenliggers kan leiden tot ongevallen.	Door het fietspad te verbreden wordt het veiliger voor de fietsers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Laag	Ruiterpad Molenvlaan	Fiets/e-bike	1.C1	Het ruiterpad Molenvlaan is onderdeel van het recreatief fietsnetwerk. Op dit moment ligt op een deel van deze weg nog een zandpad. Dit vergroot de kans op eenzijdige ongevallen voor fietsers.	Door het ruiterpad te verharderen met halfverharding wordt fietsen veiliger en comfortabeler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> </ul>
Laag	Hoge Duinlaan	Fiets/e-bike	1.C1	De Hoge Duinlaan is een lange rechte 30 km/u weg. Mede ook door het ontbreken van snelheidsremmende maatregelen ligt de V85 op ca. 64 km/u. Dit zorgt voor risico's samen met het aanwezige langzaam verkeer.	Door het aanbrengen fietsstroken op bestaand asfalt wordt de weggebruiker gewezen op de aanwezigheid van de fietser en gaat de snelheid omlaag	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>
Laag	Hoogstraat	Fiets/e-bike, snelheid in het verkeer	1.B2, 1.C1, 4.C1	De Hoogstraat is een 30 km/u weg met ca. 500 mvt/etmaal. Tevens is de weg onderdeel van een school-thuisroute. Op de weg ligt de V85 van het gemotoriseerd verkeer nabij de 40 km/u. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties i.c.m. de fietsers.	Door een fietsstraat te realiseren wordt de snelheid omlaag gehaald en krijgen fietsers een veiligere plek op de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>
Laag	Raadhuisstraat	Fiets/e-bike, snelheid in het verkeer	1.B2, 1.C1, 4.C1	De Raadhuisstraat is een 30 km/u weg met ca. 1.000 mvt/etmaal. Tevens is de weg onderdeel van een school-thuisroute. Op de weg ligt de V85 van het gemotoriseerd verkeer nabij de 40 km/u. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties i.c.m. de fietsers.	Door een fietsstraat te realiseren wordt de snelheid omlaag gehaald en krijgen fietsers een veiligere plek op de weg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Registratie ongevallen</li> <li>• Meten van de snelheid</li> </ul>
Hoog	Educatie fiets/e-bike voor ouderen	Ouderen	2.A1, 2.B1, 2.C1	Ouderen lopen een verhoogt risico op de fiets o.a. door hun kwetsbaarheid, trager reactievermogen en beperktere voertuigbeheersing	Inzet op e-bike trainingen voor ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereik educatie</li> </ul>

## Projectgerelateerd

Hoog	Educatie ouderen voor alle vervoerswijzen	Ouderen	2.B1, 2.C1	Ouderen lopen een verhoogt risico in het verkeer o.a. door hun kwetsbaarheid, trager reactievermogen en beperktere voertuigbeheersing	Inzet op cursussen voor alle vervoerswijzen voor ouderen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereik educatie</li> </ul>
Hoog	Rijden onder invloed	Rijden onder invloed	5.A2, 5.B1, 5.C1	Rijden onder invloed verslechtert de rijvaardigheid en verhoogt daardoor het risico op ongevallen. Dit probleem speelt overal in Nederland, vooral bij mannelijke bestuurders.	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NTB</li> </ul>
Hoog	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	7.A2, 7.B1, 7.C1	Afleiding in het verkeer komt steeds meer voor, onder andere door toename van smartphonegebruik. Afleiding kan ook plaatsvinden door de omgeving of vermoeidheid. Mensen die afgeleid zijn maken eerder fouten in het verkeer.	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NTB</li> </ul>
Middel	Snelheid in het verkeer	Snelheid in het verkeer	6.A3, 6.B1, 6.C1	Snelheid vormt een van de meest belangrijke factoren die bijdragen aan verkeersonveiligheid. Het verhoogt zowel de kans op als de ernst van ongevallen. Met name daar waar er interactie is met kwetsbare verkeersdeelnemers.	Handhaving en aanleg snelheidsremmende maatregelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten snelheid</li> </ul>
Hoog	Verkeersovertreders	Verkeersovertreders	8.A2, 8.B1, 8.C1	Structureel riskant en agressief rijgedrag komt vooral voor bij jonge mannen. Dit wordt in de hand gewerkt door specifieke personeigenschappen (bv. spanningsbehoefte) en maatschappelijke ontwikkelingen (bv. normvervaging). Met hun rijstijl brengen deze bestuurders zichzelf en andere verkeersdeelnemers in gevaar.	Handhaving	<ul style="list-style-type: none"> <li>• NTB</li> </ul>

## 5 Initiatief uitvoeringsprogramma

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

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkennallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020<sup>2</sup>).
- 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
Koningin Julianalaan en Willibrorduslaan vanaf Ansbalduslaan	€ 500.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Kruispunt Mollaan/Gestelsestraat	€ 100.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Primulalaan/Kerkhoflaan	€ 10.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Winkelcentrum Den Hof	€ <1.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Dreefstraat	€ 100.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Timmereind	€ 50.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Recreatief gebied tussen Waalre en Aalst	€ 50.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Voldijn	€ <1.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Bolksheuvel	€ 100.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Ruiterpad Molenvenlaan	€ 500.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie

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

## Projectgerelateerd



Hoge Duinlaan	€ 50.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Hoogstraat	€ 500.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Raadhuisstraat	€ 500.000	Gemeente	NTB	2 jaar na realisatie
Educatie fiets/e-bike voor ouderen	NTB	Gemeente	Doorlopend	2 jaar na realisatie
Educatie ouderen voor alle vervoerswijzen	NTB	Gemeente	Doorlopend	2 jaar na realisatie
Rijden onder invloed	NTB	Politie	Doorlopend	2 jaar na realisatie
Afleiding in het verkeer	NTB	Politie	Doorlopend	2 jaar na realisatie
Snelheid in het verkeer	NTB	Gemeente/Politie	Doorlopend	2 jaar na realisatie
Verkeersovertreders	NTB	Politie	Doorlopend	2 jaar na realisatie

