

RAPPORT

## SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Eersel

Referentie: BH9717TPRP2109061623

Status: Definitief/00

Datum: 1 augustus 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Larixplein 1  
5616 VB Eindhoven  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 56515154

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

Titel document: SPV Uitvoeringsprogramma

Ondertitel: SPV Uitvoeringsprogramma  
Referentie: BH9717TPRP2109061623  
Status: 00/Definitief  
Datum: 1 augustus 2022  
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven  
Projectnummer: BH9717  
Auteur(s): Jorik Grolle, Esmee van Selst

Opgesteld door: Jorik Grolle

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum: 29 juni 2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-08-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

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

## Inhoud

	<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 Eersel</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>17</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 Eersel 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 Eerselse 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 Eersel 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 Eersel een verhoogd risico vormen op verkeersongevallen. In 2020 is een risicoanalyse uitgevoerd waarmee in beeld is gebracht welke thema's in de gemeente Eersel 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.

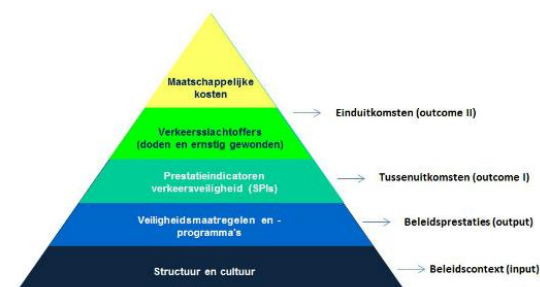
## 2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Eersel

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

- Veilige infrastructuur: 50 en 60 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Bromfietsers
- Onervaren verkeersdeelnemers: Jongere automobilist, Oudere fietser (e-bike)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30, 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 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 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"> <li>• <b>1.A1</b> Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig.</li> <li>• <b>1.A2</b> Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten van DV.</li> <li>• <b>1.A3</b> Meer bewustzijn creëren bij lokaal verkeer over snelheidsgedrag</li> <li>• <b>1.A4</b> Afspraken met politie en BOA's over wanneer en waar handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.B1</b> Snelheid meetbaar omlaag</li> <li>• <b>1.B2</b> Afname van het aantal aandachtswegen (wegen waarbij de inrichting niet conform is aan de max. toegestane snelheid)</li> <li>• <b>1.B3</b> Toename van het aantal 30 km/u wegen dat is ingericht volgens de richtlijnen van DV</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>1.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal geregistreerde ongevallen op 30 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dorpsraden, politie, BOA's, PMB</li> </ul>

<sup>1</sup> 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.

	60 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2.A1</b> Waar mogelijk/nodig bermverharding toepassen</li> <li>• <b>2.A2</b> Aanbrengen en/of verbeteren van ontbrekende schakels van (hoofd-)fietsnetwerk langs 60 km/u wegen</li> <li>• <b>2.A3</b> Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig</li> <li>• <b>2.A4</b> Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten van DV</li> <li>• <b>2.A5</b> Afspraken met politie over wanneer en waar handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2.B1</b> Toename van het aantal 60 km/u wegen dat is ingericht volgens de richtlijnen van DV</li> <li>• <b>2.B2</b> Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>2.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal geregistreerde ongevallen op 60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dorpsraden en politie</li> </ul>
Risicogroepen en -modaliteiten	Kwetsbare verkeersdeelnemers: fiets en e-bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3.A1</b> Volledig gescheiden hoofd fietsnetwerk bubeko</li> <li>• <b>3.A2</b> Educatie ouderen op e-bike</li> <li>• <b>3.A3</b> Faciliteren van BVL m.b.t. campagne/fietslessen kinderen</li> <li>• <b>3.A4</b> Verlichtingscampagnes doorzetten</li> <li>• <b>3.A5</b> Veiliger maken van fietspaden waar auto's actief geweest worden</li> <li>• <b>3.A6</b> Onnodige obstakels verwijderen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3.B1</b> Toename veilig (o.a. breedte, obstakels en comfort) ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>• <b>3.B2</b> Afname verkeersonveilig gedrag fietsers (bijv. m.b.t. fietsverlichting)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>3.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fietsersbond, BVL</li> </ul>
	Kwetsbare verkeersdeelnemers: motor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>4.A1</b> Bij nieuwe ontwikkelingen inrichten conform duurzaam veilig</li> <li>• <b>4.A2</b> Bij groot onderhoud inrichting aanpassen aan huidige inzichten van DV</li> <li>• <b>4.A3</b> Afspraken met politie over wanneer en waar handhaven</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>4.B1</b> Snelheid meetbaar omlaag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>4.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal motoren dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Onervaren verkeersdeelnemers: jonge automobilist	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5.A1</b> Aanhaken bij landelijke/provinciale campagnes voor jongere automobilisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5.B1</b> Bewustwording vergroten van de risico's bij jongeren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>5.C1</b> Jaarlijkse afname van aantal geregistreerde slachtoffers onder jonge automobilisten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TeamAlert</li> <li>• Rijscholen</li> </ul>
Ged	Rijden onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>6.A1</b> Aansluiten bij landelijke/provinciale campagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>6.B1</b> Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>6.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>

			van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	verkeersdeelname onder invloed	
	Snelheid in het verkeer (30/60 km/u)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>7.A1</b> Afspraken maken met politie over handhaving</li> <li>• <b>7.A2</b> Snelheidsdisplays plaatsen</li> <li>• <b>7.A3</b> Voorlichtingscampagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>7.B1</b> Snelheid meetbaar omlaag op 30/60 km/u wegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>7.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal geregistreeerde ongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>
	Afleiding in het verkeer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>8.A1</b> Zo goed mogelijk aan (blijven) sluiten bij landelijke campagnes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>8.B1</b> Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>8.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen toe te dragen aan afleiding</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scholen</li> <li>• Politie</li> <li>• Rijk</li> </ul>
	Verkeersovertreders	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>9.A1</b> Afspraken maken met politie over handhaving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>9.B1</b> Jaarlijkse afname van het aantal weggebruikers die gevaarlijk gedrag vertonen (hufters).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>9.C1</b> Jaarlijkse afname van het aantal ongevallen veroorzaakt door gevaarlijk weggedrag (huftergedrag)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politie</li> </ul>

Tabel 1 Doelen gemeente Eersel

## 4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Eersel 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 Eersel 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

Prio	Risico-locatie	Risicothema(s)	Doelstellingen	Risico gestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel (A)	Monitoring (B&C)
------	----------------	----------------	----------------	-------------------------------	----------------------------	------------------



Middel	Hazenstraat (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>De Hazenstraat is de enige 30 straat in een omgeving van 50/60 regimes. Deze Hazenstraat wordt veel gebruikt door sluipverkeer richting het stedelijk gebied van Bergeijk. Om dit te verminderen is recent een nieuwe weg aangelegd. Wel zijn er nog te weinig snelheidsremmende maatregelen en er is geen trottoir. Dit is terug te zien in het gedrag op de weg, waar opvalt dat de v85 bij het oostelijk inrijden van de Hazenstraat ruim 40 km/u bedraagt. Dit heeft in recente jaren niet tot ongelukken geleid.</p>	<p>Verschillende aanpassingen worden voorgesteld. Dit zijn het inrichten van ETW BiBeKo conform de duurzaam veilig, snelheidsremmende maatregelen aanbrengen en trottoirs aanleggen. Dit moet ervoor zorgen dat er minder hard gereden in de Hazenstraat. Hierdoor neemt de hoeveelheid (sluip)verkeer af en ontstaan er minder gevaarlijke situaties.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van V85</li> <li>• Intensiteit meten verkeer</li> </ul>
Middel	Markt (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1, 1.B2, 1.B3</li> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>De Markt is hét historisch centrum van Eersel, welke veel toeristisch en Leisure verkeer trekt. De terrassen bevinden zich dicht aan de weg en er zijn veel voetgangers. De huidige weginrichting respecteert het historisch karakter, maar speelt in de hand dat er te hard gereden wordt, iets wat ook daadwerkelijk gebeurt. Dit in combinatie met een relatief hoge intensiteit en een drietal voorrangskruispunten creëert een mix van risicovolle omstandigheden. Dit heeft tot dusver geresulteerd in één ongeluk sinds 2014.</p>	<p>De oplossing van dit punt bestaat uit een drietal maatregelen: ETW BiBeKo inrichten volgens duurzaam veilig, snelheidsbeperkende maatregelen (zonder het historisch karakter te schaden) en duidelijke afscherming van de terrassen. Op deze manier blijft het historisch karakter behouden, maar zorgt een verbeterde weginrichting voor een aanpassing van rijgedrag. De hoop is om dit terug te zien in een afname van ongelukken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van V85</li> <li>• Intensiteit meten verkeer</li> </ul>
Hoog	Het Groen (Knegsel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1, 1.B2, 1.B3</li> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>Het Groen, gelegen in Knegsel, fungeert als doorgaande weg met een intensiteit van 5000-7000 voertuigen per etmaal, waarvan een aanzienlijk deel sluipverkeer is. Met de aanleg van een nieuw afrit ter hoogte van Veldhoven is de verwachting dat er minder sluipverkeer komt. Dat laat echter onverlet dat er te hard gereden wordt. Ondanks dat zijn de omwonenden geen</p>	<p>Voor Het Groen is een reeks aan aanpassingsmogelijkheden voorgesteld. Dit behelst het inrichten van ETW BiBeKo 30 km/u conform duurzaam veilig (elementenverharding, snelheidsremmende maatregelen, kruispuntplateaus). Het idee</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meten van V85</li> <li>• Intensiteit meten verkeer</li> </ul>

						<p>voorstander van snelheidsverlagende maatregelen. Dit kan samenhangen met een aantal ongelukken, wat tot dusver beperkt is gebleven tot één.</p>	<p>achter deze maatregelen is om de snelheid dusdanig te verlagen dat het én veiliger én minder aantrekkelijk wordt. Zodoende zullen snelheden en intensiteiten verlagen. De hoop is dat dit zorgt voor minder ongelukken én minder sluijverkeer.</p>	
Hoog	Mr. de la Courtstraat (Vessem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1, 1.B2, 1.B3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>De Vessemse Mr. de la Courtstraat is een typische grijze 50-km/u weg, waarvoor die oorspronkelijk ook ontworpen is. Tegenwoordig is de snelheidslimiet echter 30 km/u. De brede geasfalteerde weg zonder snelheidsremmende maatregelen, waar dagelijks zo'n 3000 voertuigen rijden, nodigt uit tot hardrijden, iets wat ook daadwerkelijk gebeurt. Uit de statistieken blijkt dat de v85 op deze weg tussen de 25% en 43% boven de toegestane snelheid ligt. Dat dit gevaarlijk is blijkt wel uit het feit dat er sinds 2015 drie ongelukken met letsel hebben plaatsgevonden.</p>	<p>Er wordt voorgesteld om de ETW BiBeKo (30 km/u) in te richten conform duurzaam veilig (elementenverharding, snelheidsremmende maatregelen, kruispuntplateaus). Het herinrichten van deze erftoegangswegen zorgt voor veiligere kruisingen, wijst bestuurders impliciet op gevaarlijke punten en zorgt daarmee voor een bewustere automobilist. De bedoeling is dat hiermee het aantal ongelukken zal afnemen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname van V85</li> <li>• Meten hoeveelheid ongelukken</li> </ul>
Laag	Jan Smuldersstraat, tussen Servatiusstraat en komgrens (Vessem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1, 1.B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>Als een van de grotere ontsluitingswegen van Vessem heeft ook de Jan Smuldersstraat zijn gebreken. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/u, maar dat straalt deze weg niet uit. Zijnde een glad stuk asfalt, nodigt deze weg uit om harder te rijden dan toegestaan. Wel zijn er met enige regelmaat drempels en andere snelheidsverlagende maatregelen genomen, en ligt het fietspad apart van de weg. De weg scoort erg slecht (rood) op de CROSS score, wat een combinatie is van rijgedrag en ongelukken. De eerste uit zich in structureel hardrijdend verkeer (V85 overschrijding 25%-</p>	<p>Om het aantal ongelukken te doen verminderen wordt er voorgesteld de ETW binnen de bebouwde kom opnieuw in te richten, maar dan conform duurzaam veilig. Dit verlaagt niet het gedrag in de vorm van de gereden snelheid, maar zal wel bijdragen aan een reductie van het aantal ongelukken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname van V85</li> <li>• Meten hoeveelheid ongelukken</li> </ul>

						43%)., de tweede in een tweetal ongelukken – waarvan één met letsel – sinds 2017.		
Middel	Kuilenhurk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B1, 1.B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>De Kuilenhurk is een grijze weg tussen de komgrens en een woongebied, waarnaast enkele bedrijven gevestigd zijn. Er wordt veel te hard gereden. Dit wordt grotendeels in de hand gelegd door de inrichting. De weg is in het verleden afgewaardeerd van 50 naar 30 zonder aanpassing inrichting. De weg is minder druk dan de eerdergenoemde Mr. De la Courtstraat, maar wordt alsnog intensief gebruikt. Aanvullend probleem hierbij is dat het veelal om vracht- en landbouwverkeer gaat. Snelheidsremmende maatregelen zijn daarom lastig. De situatie heeft tot dusver nog niet tot geregistreerde ongelukken geleidt.</p>	<p>Er ligt een initiatief om de weg in te richten als ETW BiBeKo (30 km/uur) conform Duurzaam Veilig. De bedoeling hierbij is dat het gedrag van de bestuurder zodanig wordt aangepast dat er minder hard gereden wordt. Dit moet vervolgens het risico op ongelukken voorkomen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname van V85</li> <li>• Meten hoeveelheid ongelukken</li> </ul>
Hoog	Eindhovenseweg (Steensel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1.C1</li> </ul>	<p>De Eindhovenseweg is een 50 km/u weg die Eersel en Steensel met elkaar verbindt. Tot voorkort was de intensiteit hier relatief hoog door verkeer uit Steensel wat naar de A67 rijdt. Echter, sinds de afslag Veldhoven gemaakt is, is deze intensiteit een stuk lager. Een lege lange rechte weg nodigt uit tot hardrijden, wat ook blijkt uit een te hoge V85 (+25% -tot +48%) en CROSS score. Het hoge risicoprofiel heeft tot dusver geresulteerd in een ongeluk met letsel.</p>	<p>Nu verkeer richting de A67 niet meer afhankelijk is van deze route, moet de weg meer teruggaan naar z'n verbindende functie tussen Steensel en Eersel. Om dat te bereiken heeft men het initiatief om af te waarden van 50 km/u naar 30 km/u en wellicht ook klinkers aan te leggen. Daarnaast wordt de route onderdeel van de SFR Reusel – De Mierden, waarvoor de weg specifiek ingericht zal moeten worden. De bedoeling is dat de snelheid en het risicoprofiel omlaaggaan, zodat er minder ongelukken gebeuren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname van V85</li> <li>• Afname van de hoeveelheid ongelukken</li> </ul>

## Projectgerelateerd

Hoog	Wilibrordusstraat (Wintelre)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1, 1.B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1</li> </ul>	<p>De Wilibrordusstraat is een van de twee centrale wegen in Wintelre. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/u, maar dat straalt deze weg niet overal uit. Breed ingesteld en zonder de benodigde snelheidsremmende maatregelen nodigt deze weg uit om harder te rijden dan toegestaan. De weg laat een hoog snelheidsprofiel zien, wat in deze bebouwde omgeving ongelukken in de hand kan werken.</p>	<p>Om het aantal ongelukken te doen verminderen wordt er voorgesteld de ETW binnen de bebouwde kom opnieuw in te richten, maar dan conform duurzaam veilig (elementenverharding, snelheidsremmende maatregelen, kruispuntplateaus), De bedoeling hierbij is dat de weg op een natuurlijke manier de te rijden snelheid aangeeft. Dit moet op haar beurt de gereden snelheid en daarmee het risicoprofiel verlagen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van V85</li> <li>Afname van de hoeveelheid ongelukken</li> </ul>
Hoog	Biemeren (Wintelre)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B1, 1.B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1</li> </ul>	<p>Biemeren ligt in het verlengde van de Wilibrordstraat te Wintelre. In het verleden lag deze weg nog buiten de bebouwde kom, maar tegenwoordig is dit niet meer het geval. De weg is geasfalteerd en heeft weinig tot geen snelheidsremmende maatregelen. Mede hierdoor wordt er veel te hard gereden. Dit levert een verhoogd risico op ongelukken op.</p>	<p>Deze weg zal opnieuw ingericht moeten worden, maar dan conform de ETW BiBeKo 30km/u duurzaam veilig. De verwachting is dat het gedrag van automobilisten hiermee op een positieve manier beïnvloed wordt, wat zal resulteren in een lagere snelheid</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van V85</li> <li>Afname van de hoeveelheid ongelukken</li> </ul>
Middel	Schadewijkstraat (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1, 3.A5</li> <li>4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> <li>4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> <li>4.C1</li> </ul>	<p>De Schadewijkstraat te Eersel is een grijze weg waar 50 km/u gereden mag worden. Echter, in de praktijk is te zien dat automobilisten hier geregeld harder rijden dan toegestaan, met een v85 van 0%-25%. Dit is extra riskant omdat het een weg is met veel verkeer en fietser niet overal gebruik kunnen maken van vrijliggende fietspaden. Mede hierdoor ontstaan risicovolle situaties. Sinds 2014 heeft er al eenmaal een ongeluk met letsel plaats gevonden op deze weg.</p>	<p>Voorgesteld wordt om de weg opnieuw in te richten, maar dan conform de richtlijnen duurzaam veilig zoals die omschreven staan voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een toegestane snelheid van 50 km/u of 30 km/u. De bedoeling is dat dit tot minder gevaarlijke situaties en daarmee ongelukken leidt voor</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van V85</li> <li>Afname van de hoeveelheid ongelukken met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>

Projectgerelateerd

							kwetsbare weggebruikers, zoals fietsers en motoren. Inrichten GOW BiBeKo (50 km/uur) conform Duurzaam Veilig.	
Middel	Kerkstraat (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A5</li> <li>4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> <li>4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> <li>4.C1</li> </ul>	De Eerselse Kerkstraat kent geen fietsvoorzieningen en ligt in een dichtbebouwd gebied. Desondanks mag er 50 km/u gereden worden omdat de weg een belangrijke functie heeft in het dorp. In zijn huidige vorm levert deze weg een veiligheidsrisico op, daar de verschillende verkeerssoorten elkaar met grotere snelheid tegenkomen.	Om de kwetsbare verkeersdeelnemer te beschermen is men van plan de weg opnieuw in te richten volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig voor een gebiedsontsluitingsweg BiBeKo (50 km/uur). De bedoeling is hierbij dat er minder gevaarlijke conflicten ontstaan en daarmee ook minder ongelukken met kwetsbare deelnemers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van de hoeveelheid ongelukken met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>
Middel	Voortseweg, tussen Laaghuizerweg en Kapelweg (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A5</li> <li>4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> <li>4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> <li>4.C1</li> </ul>	De Voortseweg ligt midden in Eersel en is daarmee een doorgaande weg door de kern. Het is een grijze weg verhardt met behulp van klinkers. De inrichting strookt niet met die van de maximale snelheid van 50 km/u, wat zorgt voor een minder duidelijk en risicovolle situatie. Dit komt onder andere naar voren in de afwezigheid van fietsvoorzieningen. Er wordt op de Voortseweg niet noodzakelijk te hard gereden, maar bovenstaande laat wel zien dat er sprake is van een risico.	Er wordt voorgesteld de Voortseweg in te richten volgens GOW BiBeKo (50 km/uur), zoals uitgelegd door Duurzaam Veilig. De bedoeling is dat duidelijker wordt hoe deze weg gebruikt dient te worden, waarmee het aantal conflicten verlaagd wordt. Dit is specifiek gunstig voor de kwetsbare verkeersdeelnemers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van de hoeveelheid ongelukken met kwetsbare verkeersdeelnemers</li> </ul>
Middel	Boksheidse dijk (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>2. 60 km/u</li> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> <li>4. Kwetsbaar: motor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.A3</li> <li>4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.B1, 2.B2</li> <li>3.B1</li> <li>4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2.C2</li> <li>3.C1</li> <li>4.C2</li> </ul>	De Boksheidse dijk een typisch voorbeeld van een weg waar veel te hard gereden wordt. Opmerkelijk is dat gezien de inrichting niet: het is een lange rechte geasfalteerde met weinig snelheidsremmende maatregelen. Behalve automobilisten maken ook landbouwvoertuigen gebruik van deze weg. Dit tezamen is een gevaarlijke mix voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals de fietsers en motoren	Om de situatie te verbeteren wordt er voorgesteld rode fietssuggestiestroken aan te leggen. Dit verhoogt het bewustzijn van de aanwezigheid van fietsers, en versmalt de weg optisch. De bedoeling is dat ten goede komt aan de verlaging van de gereden snelheid en het aantal ongelukken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname v85 snelheid</li> <li>Afname aantal ongelukken waarbij kwetsbare deelnemers betrokken zijn</li> </ul>

						die ook gebruik maken van deze route. Dit komt onder andere terug in de het feit dat er in de recente jaren al twee keer een ongeluk heeft plaatsgevonden.	In aanvulling hierop wordt voorgesteld de weg ETW BuBeKo conform duurzaam veilig in te richten en snelheidsremmende maatregelen te nemen.	
Middel	Zandhoefse weg (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. 60 km/u</li> <li>• 3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> <li>• 4. Kwetsbaar: motor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A3</li> <li>• 4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1, 2.B2</li> <li>• 3.B1</li> <li>• 4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C2</li> <li>• 3.C1</li> <li>• 4.C2</li> </ul>	De Zandhoefseweg ligt in het verlengde van de hierboven genoemde Boksheidsdijk en ziet er praktisch hetzelfde uit. Daarmee kent het ook ongeveer dezelfde problematiek als de Bokheidsdijk: hoge snelheden, landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers. Tot dusver kent de Zandhoefseweg één ongeval met letsel.	Verbetering wordt gezocht door deze weg in te richten volgens ETW BuBeKo (60 km/uur) conform Duurzaam Veilig. Daarbij moet dan gebruik gemaakt worden van rode fietssuggestiestroken. De bedoeling is dat hiermee de snelheid omlaag gaat, alsook het aantal ongelukken met kwetsbare verkeersdeelnemers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname v85 snelheid</li> <li>• Afname aantal ongelukken waarbij kwetsbare deelnemers betrokken zijn</li> </ul>
Middel	Lantie (Vessem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. 60 km/u</li> <li>• 3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> <li>• 4. Kwetsbaar: motor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A3</li> <li>• 3.A1</li> <li>• 4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1, 2.B2</li> <li>• 3.B1</li> <li>• 4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C2</li> <li>• 3.C1</li> <li>• 4.C2</li> </ul>	De Lantie is een hele smalle weg ten westen van Vessem. Dit in combinatie met een te hoge snelheid en landbouwverkeer maakt dat het een hoog-risico weg is voor fietsers en andere kwetsbare verkeersdeelnemers. Hele smalle weg. Daardoor fietsers onveilig. Wordt veel te hard gereden. Lokaal snelheidsremmende maatregelen aanbrengen. Landbouwverkeer maakt ook gebruik van deze weg. Tot dusver hebben er op deze weg in recente jaren geen ongevallen plaatsgevonden.	De veiligheid op deze weg wordt middels een drietal maatregelen verbeterd. Allereerst zal deze ingericht worden als ETW 60 km/u BuBeKo conform duurzaam veilig. Daarnaast zullen er snelheidsremmende maatregelen geplaatst worden, zoals ook omwonenden wensen. Ten slotte wordt een stukje bij huisnummer 9 wellicht aangemerkt als 30 km/u gebied. Dit alles moet zorgen voor minder risicovolle conflicten waar fietsers en zwaar verkeer elkaar tegenkomt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname v85 snelheid</li> <li>• Afname aantal ongelukken waarbij kwetsbare deelnemers betrokken zijn</li> </ul>
Hoog	Duiselseweg (Vessem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2. 60 km/u</li> <li>• 3. Kwetsbaar:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.A3</li> <li>• 3.A1</li> <li>• 4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.B1, 2.B2</li> <li>• 3.B1</li> <li>• 4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2.C2</li> <li>• 3.C1</li> <li>• 4.C2</li> </ul>	De Duiselseweg ligt in het verlengde van de Knegselsedijk, waar projectvoering inmiddels is gestart en zal worden afgerond in 2023. De weg kent meerdere risicofactoren. Zo is de weg grijs,	Om de situatie te verbeteren wordt er gewerkt aan het inrichten van deze weg als ETW BuBeKo (60 km/uur) conform Duurzaam Veilig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname v85 snelheid</li> <li>• Afname aantal ongelukken</li> </ul>

		fiets en e-bike • 4. Kwetsbaar: motor				lang, geasfalteerd, staan er bomen dichtbij, wordt er hard gereden, rijdt er landbouwverkeer en ligt er een kinderdagverblijf aan de weg. Alles tezamen een gevaarlijke mix. Dat dit mis kan gaan blijkt uit het feit dat er recent een ongeluk plaats vond.	Met mogelijk een vrijliggend fietspad. Dit alles moet het rijdgedrag verbeteren en moet de weggebruiker, en dan met name de kwetsbare, behoeden van gevaarlijke situaties.	waarbij kwetsbare deelnemers betrokken zijn
Middel	Oirschotsedijk (Wintelre)	• 2. 60 km/u • 3. Kwetsbaar: fiets en e-bike • 4. Kwetsbaar: motor	• 2.A3 • 4.A1	• 2.B1, 2.B2 • 3.B1 • 4.B1	• 2.C2 • 3.C1 • 4.C2	De Oirschotsedijk in Wintelre is weg die deel is van het regionale fietsnetwerk en daarmee ook bovengemiddeld veel wordt gebruikt door fietsers. De weg is hier niet specifiek voor ingericht. Het is een grijze rechte weg waar ook landbouwverkeer en hard rijdende automobilisten overheen rijden. Dit zorgt voor een risicovolle situatie, specifiek voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Gelukkig hebben er tot dusver geen geregistreerde ongelukken plaats gevonden.	Voorgesteld wordt om de weg in te richten als ETW BuBeKo (60 km/uur) conform Duurzaam Veilig. Hierbij wordt er gekozen om rode fietssuggestiestroken aan te brengen, zodat fietsers meer ruimte krijgen en de weg smaller lijkt voor motorvoertuigen. Dit moet ten goede komen aan de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.	• Afname v85 snelheid • Afname aantal ongelukken waarbij kwetsbare deelnemers betrokken zijn
Middel	Rouwven (Wintelre)	• 2. 60 km/u • 3. Kwetsbaar: fiets en e-bike • 4. Kwetsbaar: motor	• 2.A3 • 4.A1	• 2.B1, 2.B2 • 3.B1 • 4.B1	• 2.C2 • 3.C1 • 4.C2	De Rouwven ligt in het verlengde van de hiervoor genoemde Oirschotsedijk in Wintelre. Hier gelden eigenlijk dezelfde omstandigheden. Bovengemiddeld veel fietsers, en een grijze rechte weg waar hardrijdende auto's en landbouwverkeer rijden. Ook hier ontstaan een risicovolle situatie. Gelukkig hebben ook hier geen ernstige geregistreerde ongelukken plaats gevonden.	Ook voor deze weg geldt als oplossing om heringericht te worden naar ETW BuBeKo (60 km/uur) conform Duurzaam Veilig. In aanvulling met rode fietssuggestiestroken is de gedachte dat dit ten goede komt aan het verlagen van de gereden snelheid en daarmee de kans op ongelukken.	• Afname v85 snelheid • Afname aantal ongelukken waarbij kwetsbare deelnemers betrokken zijn
Hoog	Buivensedreef (Duizel)	• 3. Kwetsbaar: fiets en e-bike	• 3.A1	• 3.B1	• 3.C1	In de regio wordt veel gefietst, tevens vermeldt de gemeente Eersel in haar mobiliteitsvisie dat men het fietsgebruik wil stimuleren. Wanneer deze fietsers zich mengen met zwaarder en sneller verkeer levert dat risico's op. Een voorbeeld hiervan is de Buivensedreef. Deze route die aan het E3 strand ligt en die onderdeel is van een	Het aanleggen van een vrijliggend fietspad helpt in het splitsen van verschillende verkeerssoorten. Hierdoor ontstaan er minder conflicten, waarmee ook het risico op ongevallen verkleind wordt.	• Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur • Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij

						school-thuisroute borgt op het moment niet de veiligheid die men van een druk befietste route verwacht. Onderdeel regionaal fietsnetwerk. Ligt aan E3 strand. Vrijliggende fietspaden ontbreken. Onderdeel school-thuis route.		een geregistreerd ongeval
Laag	Domineespad (Duizel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> </ul>	Het Domineespad is een halfverhard fietspad, waarvan het ook een van de weinige is in het gebied. Dit pad is veel te smal, en biedt niet het gewenste comfort. Niet alleen zorgt een dergelijk smal fietspad voor een grotere kans op ongelukken, ook lokt het onjuist gedrag uit van fietsers die de verharde autoweg prefereren. Aanvullend risico aan dit fietspad is dat de er een nabijgelegen scoutingvereniging en dat het onderdeel is van het regionaal fietsnetwerk. Hierdoor maken grote groepen (jongere) fietsers gebruik van deze route.	Aangegeven is dat er langs het Domineespad een comfortabel (breed, asphalt/beton) vrijliggend fietspad komt te liggen. De weginrichting wordt hier een stuk beter van, aangezien de fietser beter in bescherming genomen wordt. Dit moet zorgen voor een minder groot risico op ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>
Laag	Donk (Duizel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> </ul>	De Donk is het verlengde van het hiervoor genoemde Domineespad. Deze weg ervaart dezelfde problematiek, daar het te smalle en halfverharde fietspad niet voldoet aan de huidige richtlijnen. Verlengde Domineespad. Net als bij het Domineespad zijn recent geen ongelukken geregistreerd, wat echter niet wegneemt dat er een verhoogd risico is op deze plek.	In lijn met het Domineespad moet ook hier een vrijliggend fietspad van hogere kwaliteit komen te liggen. Hiervoor dient het fietspad te worden verbreed en dient de ondergrond voldoende geschikt te zijn. De bedoeling is dat dit resulteert in een afname van fiets gerelateerde ongevallen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>
Middel	Stevert (Steensel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> </ul>	Het Stevert is een grijze weg die de twee kernen Walik en Steensel verbindt. Tevens is het onderdeel van het regionaal fietsnetwerk. Wat betreft veiligheid kent deze weg drie primaire problemen: er wordt te hard gereden, er is landbouwverkeer aanwezig en de fietsers mixen zich door dit verkeer. Deze combinatie is voornamelijk riskant voor de fietser, daar hij tussen	Het veiligste conflict is geen conflict. Er wordt daarom voorgesteld om langs de Stevert een vrijliggend fietspad aan te leggen. Dit moet ervoor zorgen dat het aantal conflicten tussen de fiets en motorvoertuigen afneemt,	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>



## Projectgerelateerd

						dit verkeer een fragiele rol vervult. Het feit dat er op deze weg al eens een ongeluk met letsel heeft plaats gevonden geeft aan dat het ook daadwerkelijk mis kan gaan.	waarmee ook de kans op een ongeluk af neemt.	
Laag	Urnenweg (Vessem)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> </ul>	Ten westen van Knegsel bevindt zich de Urnenweg. Deze weg is net als het hiervoor genoemde Stevert een grijze lange weg die uitnodigt tot hardrijden. Tevens rijden er veel fietsen daar deze weg onderdeel is van het regionale fietsnetwerk. Op deze weg heeft sinds 2014 een keer een ongeluk plaatsgevonden. Dat was ter hoogte van de kruising D'ekkersrijte.	Een vrijliggend fietspad scheidt verschillende verkeersdeelnemers. Hierdoor ontstaan er minder conflicten, waarmee ook het risico op ongevallen verkleind wordt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Toename veilig ingerichte fietsinfrastructuur</li> <li>Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>
Laag	Dalemsedijk (Eersel)	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> </ul>	Er wordt veel gefietst op de Dalemsedijk. Deze weg tussen Eersel en Hapert is onderdeel van het regionale fietsnetwerk, waardoor het ook veel gebruikt wordt door recreatieve fietsers. Ondanks haar plek in het netwerk is de Dalemsedijk niet als zodanig ingericht. Het is een grijze en voldoende brede weg die uitnodigt tot hard rijden. Dit gebeurt dan ook. Wanneer dit snelle autoverkeer de kwetsbare fietser tegenkomt zorgt dat voor risicovolle situaties.	Voorgesteld wordt om de Dalemsdijk te verbeteren door rode fietssuggestiestroken aan te leggen. Dit werkt tweeledig. Ten eerste is de automobilist zich beter bewust van het feit dat er fietsers op deze weg zitten. Daarnaast is de weg optisch ook smaller, waardoor men eerder de snelheid zal temperen. Dit verbeterde gedrag moet z'n weerslag vinden in in lager aantal ongelukken	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van de snelheid op deze weg</li> <li>Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>
Middel (loopt)	Ondersteunen acties Veilig Verkeer Nederland (VVN) Onder andere de VVN acties	<ul style="list-style-type: none"> <li>5. Jonge automobilist</li> <li>6. Rijden onder invloed</li> <li>7. Snelheid in het verkeer</li> <li>8. Afleiding in het verkeer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1</li> <li>6.A1,</li> <li>7.A2,</li> <li>8.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.B1</li> <li>6.B1</li> <li>7.B1,</li> <li>8.B1,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.C1</li> <li>6.C1</li> <li>7.C1</li> <li>8.C1</li> </ul>	Behalve de weginrichting zijn ook zachtere aspecten een risicofactor, zoals de aanwezigheid van bepaalde risicogroepen of het gedrag van individuele verkeersdeelnemers. Ook in de gemeente Eersel maken deze personen deel uit van het verkeer. In sommige gevallen, zoals hard rijden, gebruik van alcohol of afleiding in de auto is dit terug te leiden op een gebrek aan	Veilig Verkeer Nederland (VVN) kent verschillende initiatieven om specifieke doelgroepen te bereiken en te onderwijzen in verkeersveiligheid. De gemeente geeft aan de verschillende acties van VVN te ondersteunen, zoals BOB en Shotgun. De bedoeling is hiermee dat deze doelgroepen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van alcoholgebruik in het verkeer</li> <li>Afname van het aantal ongelukken</li> <li>Afname oververtegenwoordiging ongelukken doelgroepen</li> </ul>

	BOB en Shotgun					veiligheidsbewustzijn of beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	minder naar voren komen in de ongelukkenstatistieken.	
Middel (loopt)	Ondersteun en scholen met BVL (Brabants-Verkeersveiligheids-Label)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 30 km/u</li> <li>2. 60 km/u</li> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.A3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B2</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1</li> <li>2.C1</li> <li>3.C1</li> </ul>	Jongeren vertonen vaker risicovol gedrag. Dit komt deels door een verlaagd veiligheidsbewustzijn of gevaarinschatting. Dit risicovolle gedrag zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen in het verkeer.	Permanente verkeerseducatie is start van veilig gedrag, zowel in het primair onderwijs alsook het voortgezet onderwijs. In kader van permanente verkeerseducatie wil de gemeente werken aan BVL en TT op alle scholen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname van het aantal fietsers dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> <li>Afname van het aantal jeugdigen dat betrokken is bij een geregistreerd ongeval</li> </ul>
Middel	Actualiseren verkeers-circulatie-plan en mogelijk aanpassen categorisering van wegen (afwaarderen van 50 naar 30)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 30 km/u</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.B2, 1.B3</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1.C1</li> </ul>	De Diepveldenweg is een nieuw aan te leggen weg tussen Eersel en Bergeijk. Als verbindende weg in de regio is het de bedoeling dat deze weg verkeer van andere wegen aantrekt. Wanneer die wegen een lagere intensiteit en andere rol krijgen is het van belang dat de functie nog goed past bij de weginrichting. Om dit te verzekeren wordt het verkeerscirculatieplan geactualiseerd, waarbij een aantal wegen mogelijk aangepast gaan worden van 50 naar 30.	Een weg aanwijzen als 30 km/u weg zonder deze als zodanig in te richten levert risico's op met betrekking tot hard rijden en ongelukken. Om dit te voorkomen is het dus belangrijk dat de duurzaam veilig richtlijnen gevolgd worden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname intensiteit relevante wegen</li> <li>Afname v85 relevante wegen</li> </ul>
Laag	Kruising Schadewijk straat-Willibrorduslaan-Kerkstraat-Bergeijksedijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> <li>4. Kwetsbaar: motor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.B1</li> <li>4.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3.C1</li> <li>4.C2</li> </ul>	De gemeente Eersel kent relatief weinig 50 km/u wegen. Echter, in het dorp zelf komen er een aantal tegelijkertijd samen. De kruising Schadewijkstraat-Willibrorduslaan-Kerkstraat-Bergeijksedijk is een voorbeeld van een onoverzichtelijke en krappe samenkomst van wegen. Tevens komen meerdere modaliteiten, wisselend in omvang en snelheid, elkaar hier	Door omgelegen bebouwing is het niet mogelijk deze kruising in te richten als rotonde. Er zal daarom energie gestoken worden in het overzichtelijker en veiliger maken van de kruising. Dit moet uiteindelijk zorgen voor, ondanks	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname hoeveelheid ongelukken op deze en vergelijkbare kruisingen</li> </ul>

						tegen. Het geeft een groot gevoel van onveiligheid bij de weggebruiker. De automobilist merkt deze gevaarlijke situatie goed op, zo blijkt uit de relatief lage snelheid op dit kruispunt. Ook zijn er nog geen ongelukken gebeurd. Dat wil echter niet zeggen dat het risico niet aanwezig is.	het al verstandige rijgedrag, hoog risicoprofiel.	
Laag	Mini Rotonde Gildestraat-Tamboerstraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3. Kwetsbaar: fiets en e-bike</li> </ul>	• ...	• 3.B1	• 3.C1	Het woongebied rond de Gildestraat en Tamboerstraat is in principe heel aardig aangelegd, met smalle wegen en klinkers die een natuurlijke remming van de snelheid creëren. Eén pijnpunt is de kruising tussen deze twee wegen, die is vormgegeven als een rotonde. Door de exacte vormgeving nemen de weggebruikers de rotonde regelmatig de verkeerde kant om, wat specifiek gevaarlijke situaties oplevert voor fietsers. Recent hebben er geen (geregistreerde) ongelukken plaats gevonden. In het kader van risico gestuurd werken wordt het toch als verstandig gezien hieraan te passen.	Voorgesteld wordt om een aanpassing te doen aan deze kruising. Dat kan zijn door te kiezen voor anders vormgegeven rotonde (die natuurlijker uitnodigt de goede kant te rijden) of door te kiezen voor een geheel andere oplossing.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname hoeveelheid verkeer dat de rotonde op de verkeerde manier berijdt.</li> </ul>
Middel	Onnodige obstakels op fietspaden verwijderen of beter zichtbaar maken (paaltjes, varkensruggen, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3. Kwetsbaar: Fiets en e-bike</li> </ul>	• 3.A6	• 3.B1	• 3.C1	Obstakels voor fietsers zorgen voor een verhoogde kans op eenzijdige fietsongevallen.	Onderzoeken waar obstakels zijn, plan maken voor verwijdering of uitvoeren conform richtlijnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname geregistreerde eenzijdige ongevallen onder fietsers</li> </ul>
Laag	Saneren verkeersborden en beweg-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8. Afleiding in het verkeer</li> </ul>	• 8.A1	• 8.B1	• 8.C1	Onjuiste of onduidelijke bebording en bewegwijzering werkt verwarring en daarmee afleiding in de hand. Dit kan vervolgens resulteren in een verhoogd aantal ongelukken.	Lokaliseren onduidelijke situaties, plan maken voor verbetering, actualiseren bewegwijzering.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Afname hoeveelheid als onduidelijk te</li> </ul>

	wijziging actualiseren							bestempelen verkeerssituaties
Hoog	Kern Eersel (zuid en zuidwest):	<ul style="list-style-type: none"> <li>5. Jonge automobilist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.A1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.B1</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5.C1</li> </ul>	Het grootste deel van de slachtoffers onder jongere automobilisten vallen binnen de bebouwde kom. Het is de mate van interactie die dit risico veroorzaakt. In de kern Eersel wonen de meeste jongeren. Focusgebied voor aanpak van dit risico is het zuiden en zuidwesten van Eersel, de wijken De Dijken, Kortkruis en Eersel-Zuid, specifiek rondom en op de Postelseweg waar de meeste jongeren wonen én de meeste ongevallen gebeuren met deze risicogroep.	Jonge automobilisten kunnen beïnvloed worden door middel van de juiste educatie. Dit kan gedaan worden door eigen programma's, of door aan te sluiten bij bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland. De bedoeling is dat door jongeren te wijzen op de gevaren, ze voorzichtiger gaan rijden en daarmee betrokken raken bij minder ongevallen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Afname hoeveelheid ongelukken te herleiden tot afleiding</li> <li>Afname oververtegenwoordiging ongelukken doelgroepen</li> </ul>

## 5 Initiatief uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Eersel 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 tijdspad na 2025, waarbij wel de prioritering uit het vorige hoofdstuk meeweegt in het moment van uitvoering.

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

## Projectgerelateerd

- Evaluatiemoment: Het moment waarop conform de monitoringsmethode de evaluatie uit wordt gevoerd.

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Hazenstraat (Eersel)	€65.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Markt (Eersel)	€150.000	Gemeente	2025	2 jaar na realisatie
Het Groen (Knegsel)	€50.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Mr. de la Courtstraat (Vessem)	€250.000	Gemeente	?	2 jaar na realisatie
Jan Smuldersstraat, tussen Servatiusstraat en komgrens (Vessem)	€250.000	Gemeente	?	2 jaar na realisatie
Kuilenhurk, tussen Flinkert en komgrens (Vessem)	€100.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Eindhovenseweg (Steensel)	€450.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Wilibrordusstraat (Wintelre)	€110.000	Gemeente	2025	2 jaar na realisatie
Biemeren (Wintelre)	€250.000	Gemeente	2025	2 jaar na realisatie
Schadewijkstraat (Eersel)	€70.000	Gemeente	2024-2025	2 jaar na realisatie
Kerstraat (Eersel)	€110.000	Gemeente	2024-2025	2 jaar na realisatie
Voortseweg, tussen Laaghuizerweg en Kapelweg (Eersel)	€75.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Boksheidsdijk (Eersel)	€125.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Zandhoefseweg (Eersel)	€60.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Lantie (Vessem)	€300.000	Gemeente	2022	2 jaar na realisatie
Duiselseweg (Vessem)	€225.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Oirschotsdijk (Wintelre)	€175.000	Gemeente	2023 -2024	2 jaar na realisatie
Rouwven (Wintelre)	€175.000	Gemeente	2023 -2024	2 jaar na realisatie
Buivensedreef (Duizel)	€200.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie

## Projectgerelateerd

Domineepad (is nu een smal fietspad van halfverharding) (Duizel)	€275.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Donk (is nu een smal fietspad van halfverharding) (Duizel)	€75.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Stevert (Steensel)	€110.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Urnenweg (Vessem)	€225.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Dalemsedijk (Eersel)	€90.000	Gemeente	2024	2 jaar na realisatie
Ondersteunen acties Veilig Verkeer Nederland (VVN) Onder andere de VVN acties BOB en Shotgun	n.t.b.	Gemeente, VVN	Jaarlijks	2 jaar na realisatie
Ondersteunen scholen met BVL (BrabantsVerkeersveiligheidsLabel)	n.t.b.	Gemeente	Jaarlijks	2 jaar na realisatie
Actualiseren verkeerscirculatieplan en mogelijk aanpassen categorisering van wegen (afwaarderen van 50 naar 30)	n.t.b.	Gemeente	Onderzoek in 2023- 2024	2 jaar na realisatie
Kruising Schadewijkstraat-Willibrorduslaan-Kerkstraat- Bergeijksedijk	€85.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Rotonde Gildestraat-Tamboerstraat	€40.000	Gemeente	2023	2 jaar na realisatie
Onnodige obstakels op fietspaden verwijderen of beter zichtbaar maken (paaltjes, varkensruggen, etc.)	n.t.b.	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Saneren verkeersborden en bewegwijzering actualiseren	n.t.b.	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Kern Eersel	n.t.b.	Gemeente	Jaarlijks (educatie die samenhangt met VVN)	2 jaar na realisatie