

RAPPORT

SPV Uitvoeringsprogramma

Klant: Gemeente Cranendonck

Referentie: BH9717-IB-RP-211214-0838

Status: Definitief/00

Datum: 1 augustus 2022

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

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: BH9717-IB-RP-211214-0838
Status: 00/Definitief
Datum: 1 augustus 2022
Projectnaam: SPV Metropoolregio Eindhoven
Projectnummer: BH9717
Auteur(s): Esmee van Selst

Opgesteld door: Sina Reshad

Gecontroleerd door: Esmee van Selst

Datum: 29-07-2022

Goedgekeurd door: Jeroen Winkelmolen

Datum: 01-08-2022

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

Disclaimer	1
1 Inleiding	2
2 De prioritaire risicothema's van de gemeente Cranendonck	2
3 Doelen	3
4 Projecten	5
5 Initiatief uitvoeringsprogramma	13

Disclaimer

Dit uitvoeringsprogramma heeft een ambtelijke status en dient een drietal doelen:

- 1) Het programma is input voor de bestuurlijke gemeentelijke programmering van projecten doordat ze mee worden genomen in o.a. begrotingen en formele, bestuurlijke beleidsprogramma's.
- 2) Het programma dient als basis voor het aanvragen van subsidie in het kader van de impuls gelden van het SPV. Het programma voldoet aan alle eisen van het 'Stappenplan uitvoeringsprogramma' van het Kennisnetwerk SPV
- 3) Het gemeentelijk programma is mede input voor het regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid, als onderdeel van het Regionaal Verkeersveiligheidsplan Metropoolregio Eindhoven.

1 Inleiding

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

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

- Veilige infrastructuur: 50 km/u wegen
- Kwetsbare verkeersdeelnemers: Oudere fietser (e-bike)
- Rijden onder invloed
- Snelheid in het verkeer: 30, 50 en 60 km/u wegen
- Afdleiding in het verkeer
- Verkeersovertreders

3 Doelen

Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in het verkeerssysteem. Daarbij kijken we dus niet alleen naar ongevallen en slachtoffers, maar ook naar factoren die potentieel kunnen leiden tot gevaarlijke situaties. Vanuit die risicogestuurde aanpak zijn daarom verkeersveiligheidsdoelstellingen gekoppeld aan factoren die leiden tot risico's. De doelstellingen zijn geformuleerd op 3 niveaus¹:



- **A. Beleidsprestatie:** dit niveau bevat doelstellingen die direct gerelateerd zijn aan (beleids)programma's en concrete maatregelen. Bij het formuleren van deze doelstellingen is ook gehouden voor de verankering van de 3 E's (Education, Engineering en Enforcement). Het werken aan deze doelstellingen heeft een direct effect op de **tussenuitkomsten**.
- **B. Tussenuitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen gerelateerd aan de kwaliteit van het verkeerssysteem. Dit omvat bijv. de kwaliteit van de inrichting van wegen, het gedrag van een verkeersdeelnemer of de veiligheid van de voertuigen in het systeem. Het werken aan deze doelstelling heeft een direct effect op de **einduitkomsten**.
- **C. Einduitkomsten:** dit niveau bevat doelstellingen die iets zeggen over de slachtoffers.

Onderstaande tabel geeft het overzicht van de doelen per risicothema.

	Risicothema	Beleidsprogramma	Tussenuitkomsten	Einduitkomsten	Partners*
		<i>Beleid en maatregelen</i>	<i>Kwaliteit systeem (gedrag, weginrichting, voertuig)</i>	<i>Ongevallen en slachtoffers</i>	
verkeerssysteem	1. 50 km/u wegen	1.A1 Snelheidsverlagende maatregelen bij kruispunten (b.v. rotonde, verkleinen kruispunt, verhoogde kruisingen) 1.A2 Opstelruimte voor fietsers creëren waar nodig 1.A3 Duidelijke positie voor fietsers op 50 km/u wegen 1.A4 Snelheidsremming bij fietsoversteken realiseren 1.A5 Duidelijke positie voor fietsers op 50 km/u wegen	1.B1 Veiligere gelijkvloerse kruisingen op 50 km/u wegen 1.B2 Snelheid meetbaar omlaag 1.B3 Afname van het aantal aandachtswegen/ grijze wegen 1.B4 Toename 50 km/u wegen die ingericht conform DV 1.B5 Toename aantal wegen dat afgewaardeerd is van 50 km/u naar 30 km/u waarbij de inrichting	1.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen op 50 km/u wegen	<ul style="list-style-type: none"> • VVN, fietsers bond, dorpsraden, politie, belanghebbenden

¹ 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.

		<p>1.A6 Bij onderhoud van 50 km/u wegen bovenstaande bullits altijd meenemen</p> <p>1.A7 Inrichting GOW50 conform DV (op selectie v. aandachtswegen)</p> <p>1.A8 Van GOW50 naar GOW30 conform inrichting DV</p> <p>1.A9 Afspraken met politie over wanneer/waar wel/niet handhaven op 50 km/u</p>	overeenkomst met de max. toegestane snelheid		
verkeersdeelnemers	2. Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen (oudere fietsers)	<p>2.A1 Jaarlijks educatieprogramma voor ouderen (bv. E-bike of scootmobiel, opfriscursus verkeersregels)</p> <p>2.A2 Aanhaken bij landelijke, provinciale en/of regionale campagnes en voorlichting voor ouderen in het verkeer</p>	<p>2.B1 Toename voertuigbeheersing onder ouderen</p> <p>2.B2 Toename van vaardigheden van ouderen bij deelname aan het verkeer (reactiesnelheid, beheersen verkeersregels)</p>	2.C1 Jaarlijkse afname van het aantal ouderen dat betrokken is bij een letselongeval	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsersbond, VVN
Gedrag individuele verkeersdeelnemer	3. Rijden onder invloed	3.A1 Aanhaken bij landelijke, provinciale en/of regionale campagnes en voorlichting	3.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat onder invloed van alcohol/drugs deelneemt aan het verkeer	3.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen toe te dragen aan verkeersdeelnemer onder invloed	<ul style="list-style-type: none"> •
	4. Snelheid in het verkeer (30/50/60)	<p>4.A1 Opname in het integrale veiligheidsbeleid</p> <p>4.A2 Handhaving op risicovolle wegen</p> <p>4.A3 Snelheidsdisplays plaatsen</p> <p>4.A4 Aanhaken bij landelijke, provinciale en/of regionale campagnes en voorlichting</p>	<p>4.B1 Jaarlijkse afname van het aantal kilometers weglengte waarbij de maximumsnelheid met >10 km/u wordt overschreden</p> <p>4.B2 Op selectie van 30/60 aandachtswegen een reductie van de V85</p>	4.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen toe te dragen aan snelheidsoverschrijdingen	<ul style="list-style-type: none"> • VVN, Politie
	5. Afleiding in het verkeer	5.A1 Aanhaken bij landelijke, provinciale en/of regionale campagnes en voorlichting	5.B1 Jaarlijkse afname van het aantal mensen dat wordt afgeleid terwijl men deelneemt aan het verkeer	5.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen toe te dragen aan afleiding	<ul style="list-style-type: none"> •
	6. Verkeersovertreders	<p>6.A1 Handhaving</p> <p>6.A2 Aanhaken bij landelijke, provinciale en/of regionale campagnes en voorlichting</p>	6.B1 Jaarlijkse afname van het aantal verkeersovertreders	6.C1 Jaarlijkse afname van het aantal letselongevallen veroorzaakt door verkeersovertreders.	<ul style="list-style-type: none"> • Politie

Tabel 1 Doelen gemeente Cranendonck

4 Projecten

Om de doelstellingen te realiseren gaat de gemeente Cranendonck 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 Cranendonck uit gaat voeren voor het aanpakken van de risicothema's weergegeven. De projecten zijn allemaal voorzien van de volgende kenmerken:

- Prioriteit: verdeeld in de categorieën hoog, middel en laag. De prioriteit is ingeschat door op basis van de beschikbare data de mate van risico kwalitatief te bepalen
- Koppeling aan één of meerdere prioritaire risicothema's
- Koppeling aan één of meerdere doelstellingen
- Risicogestuurde onderbouwing
- Onderbouwing van het effect van de maatregel op het verlagen van het risico
- Wijze van effectmonitoring

Prioriteit	Risicolocatie/gedrag	Risicothema(s)	Doelstelling	Risicogestuurde onderbouwing	Onderbouwing maatregel	Monitoring
Hoog	Fietsstraat Weert – Eindhoven op Ulkendonken	Kwetsbare verkeersdeelnemers: ouderen (oudere fietsers), snelheid in het verkeer	2.C1, 4.C1, 4.B1, 4.B2	Het betreft een 60 km/u weg (ETW type 2) waar markering ontbreekt (ook voor fietsers). Dit maakt het een aandachtsweg waarbij de inrichting niet volledig aansluit bij het gebruik. De weg is onderdeel van een school-thuis route voor fietsers en wordt tevens vaak gebruikt als sluiproute om de A2 te omzeilen (hiervoor worden maatregelen getroffen met fysieke afsluiters). Het aantal ongevallen op deze locatie is beperkt.	De weg krijgt een andere functie (onderdeel van een snelfietsroute) (van ETW type 2 naar ETW type 1) waardoor de inrichting zal moeten veranderen om de verkeersveiligheid van de fietsers te blijven borgen. Hierbij gaat het om het toevoegen van een fietsstraat. Door de inrichting meer af te stemmen op de fiets, heeft dit consequenties voor de auto. Het is wenselijk om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer af te remmen.	Metten snelheid in het verkeer (V85).
Laag	Broekkant, Het Laar, De Vinnen, Stationsstraat,	50 km/u wegen, ouderen (fietsers)	1.C1, 2.C1, 1.A5	Deze straten zijn allemaal onderdeel van de voornaamste fietsroutes van	Door een de aanleg van een fietsstraat wordt de situatie	Registratie ongevallen

	Moonslaan en Klaterspeelweg			Cranendonck. De inrichting voor de fietsers ontbreekt (fietsers op rijbaan) of bestaat uit fietssuggestie-stroken. Op de Vinnen en Moonslaan wordt de snelheid met regelmaat overschreden. Dit maakt de situatie voor fietsers gevaarlijker. Met name op de kruispunten van deze straten zijn in het verleden met regelmaat ongevallen gebeurd.	voor de fietsers veiliger. Hierbij dient speciale aandacht geschonken te worden aan de kruisingen met het afslaand gemotoriseerde verkeer. Een verhoogde voorrangssituatie voor de fietsers is waar mogelijk wenselijk. Daarnaast is er aandacht voor de overzichtelijkheid van de kruisingen waardoor gemotoriseerd verkeer tijdig de fietsers in zicht hebben. Hiermee worden de missende schakels aan het lokaal utilitair fietsnetwerk toegevoegd.	
Middel	Herinrichting kern Soerendonck	Snelheid in het verkeer, 50 km/u wegen, ouderen (fietsers)	1.A3, 1.A5, 1.B1, 1.B5,1.C1, 2.A1, 2.A2, 2.B2	De doorgaande weg (Dorpsstraat, Zitterd, etc.) in Soerendonck wordt veelvuldig gebruikt door doorgaand (sluip-)verkeer richting de A2 (incl. vrachtverkeer). De weg is ingericht als een 50 km/u weg met klinkers. Fietsers en voetgangers delen een plek op de weg. De omwonenden zijn veelal ouderen. In het verleden zijn hier ongevallen gebeurd.	Door de weg af te waarderen naar 30 km/u (GOW30) en daarbij de inrichting laten aansluiten op de richtlijnen Duurzaam Veilig van het CROW wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd en de situatie voor fiets/voetganger veiliger gemaakt doordat de weg een verblijfskarakter krijgt. Hierdoor krijgt het gebied meer een uitstraling van verblijfsgebied, waardoor het sluijverkeer wordt ontmoedigd gebruikt te maken van de route.	Registratie ongevallen, meten intensiteiten
Middel	Randweg-Zuid, Fabrieksstraat (N611)	Snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2, 4.A3,4.A3, 4.B1, 4C1	De Fabriekstraat en de Randweg-Zuid zijn 60 km/u wegen (deels 30 km/u)	Door het realiseren van een vrijliggend fietspad (ETW type	Registratie (fiets-) ongevallen

				<p>waarbij de fietsers de rijbaan delen met het gemotoriseerde verkeer. Dit is gevaarlijk door de nabijgelegen bedrijventerreinen waardoor veel zwaar gemotoriseerd verkeer ook gebruikt maakt van de wegen. Hierdoor staat de kans op een conflict tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers. Doordat de wegen onderdeel uitmaken van de voornaamste school-thuisroutes van Cranendonck is het aantal fietsers (ondanks het ontbreken van veilige fietspaden) hoog. Gevolg is dat er in het verleden ongelukken hebben plaatsgevonden waar fietsers bij betrokken waren. In het verleden een ongeluk met fiets is plaatsgevonden.</p>	<p>1) over de Randweg-Zuid en de Fabrieksstraat worden fietsers een veel veiligere optie geboden om naar en van school te fietsen. Hiermee wordt namelijk de kans op een conflict met gemotoriseerd verkeer aanzienlijk verkleind.</p>	
Middel	Herinrichting "tijdelijke" Randweg Zuid Budel	Snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2, 4.A3,4.A3, 4.B1, 4C1	<p>De "tijdelijke" Randweg Zuid in Budel (Grensweg, Midbuulweg, Mulkstraat en Heikantstraat) is in verleden aangemerkt als tijdelijke randweg. Deze weg functioneert echter nog steeds zo en een nieuwe randweg is niet meer opportuun. Daarom zou de bestaande weg aangepast moeten worden aan de functie die de weg heeft. De weg heeft een snelheidslimiet van 60 km/u maar de inrichting voldoet niet aan het gebruik van de weg (zogenoemde grijze weg). Uit de S85 data blijkt dat er wordt te hard gereden (tot 76 km/u). Op de weg ontbreken snelheids-remmende voorzieningen op aansluiting met Luchthavenweg.</p>	<p>De functie en inrichting van de weg komen op dit moment nog niet overeen. De gemeente moet kijken of en hoe de functie van de weg veranderd kan worden en hoe vervolgens de inrichting hierbij aangepast kan/ moet worden. Hierbij kunnen we vervolgens denken aan maatregelen. Hierbij zijn de richtlijnen van Duurzaam Veilig het uitgangspunt</p>	Metten snelheid

Hoog	Herinrichting Burgemeester van Houtstraat Budel	Snelheid in het verkeer, 50 km/u wegen, ouderen (fietsers)	1.A3, 1.A5, 1.B1, 1.B5, 1.C1, 2.A1, 2.A2, 2.B2	De Burgemeester van Houtstraat in Budel is een van de doorgaande wegen door de kern van Budel. De maximaal toegestane snelheid is 50 km/u. Deze weg wordt onder andere veel gebruikt door jeugd die van of naar school gaat (school-thuis route) daarom maakt veel fietsverkeer gebruik van de weg. Daarnaast maakt ook gemotoriseerd verkeer gebruik van deze weg. Naast het personenvervoer wordt deze weg ook gebruikt door zwaar verkeer (zoals vrachtwagens). Dat komt door het nabijgelegen industrieterrein Meemortel. De combinatie van deze gebruikers in relatie tot de inrichting van de weg (zonder vrijliggende fietspaden) maakt dat de kans op een conflict hoog is waardoor ook de kans op ongevallen hoog is.	Veilige oversteken verlagen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en verhogen de veiligheid van het langzame verkeer (fietsers en voetganger) door richtlijnen van Duurzaam Veilig. Idealiter wordt de weg afgewaardeerd naar 30 km/u, maar als dit niet wenselijk is wordt met het veiliger maken van de inrichting de situatie ook al aanzienlijk veiliger.	Ongevallenregistratie, snelheidsmetingen
Hoog	Jaarlijkse subsidiering uitvoeringsprogramma VVN	Kwetsbare verkeersdeelnemers ouderen en fiets	2.A1, 2.A2, 2.B1, 2.C1	Risico's voor ouderen in het verkeer ontstaan door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting, of door materiele gebreken.	Scotmobielcursus, e-bike training, praktisch verkeersexamen, fietsverlichtingsacties, band op spanning.	Registratie ongevallen
Hoog	Subsidiering Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL)	Onervaren verkeersdeelnemers	5.A1, 6.A1, 5.C1, 6.C1	Risico voor jongeren in het verkeer ontstaat door beperkte voertuigbeheersing en gevaarinschatting.	Permanente verkeerseducatie start bij het BO en moet doorlopen in VO (en verder). De basis voor verkeersveilig gedrag wordt daar gelegd en wordt herhaaldelijk aangeleerd. In het kader van BVL is er ook gemeente breed aandacht voor	Registratie ongevallen

					schoolzones en de school-thuis route.	
Hoog, maar invloed op prioritering door gemeente is beperkt.	Capaciteit handhaving	Rijden onder invloed, Afleiding, snelheid, verkeersovertreders	6.A1, 6.A2, 6.B1, 6.B2	Risico's in het verkeer zijn vaak het gevolg van gedrag van de verkeersdeelnemers. Handhaving is 1 van de 3 E's, naast educatie en infrastructuur.	Handhaving zet mensen aan tot aanpassen van het gedrag, als de pakkans goed is.	Registratie ongevallen, registratie aantal boetes
Laag	Rijden onder invloed verminderen	Rijden onder invloed	3.A1, 3.B1, 3.C1	Het gebruik van alcohol en drugs in het verkeer is verboden en brengt zeer veel risico met zich mee.	BOB Campagne	Registratie ongevallen
Laag	Afleiding in het verkeer	Afleiding in het verkeer	5.A1, 5.B1, 5.C1	Risico voor weggebruikers en medeweggebruikers wanneer een verkeersdeelnemers afgeleid door iets anders dan verkeer.	Campagne MONO verspreiden op scholen en op straat/media.	Registratie ongevallen
Hoog	Nieuwstraat (Budel)	50 km/u wegen, ouderen (fietsers), snelheid in het verkeer	1.A1,1.A2,1.A3,1.B1 1.B2,1.C1,4.A1, 4.A2,4.B1, 4.B2, 4.C1	De Nieuwstraat in Budel heeft een maximaal toegestane snelheid van 50 km/u. Uit data blijkt dat circa 25% van de bewoners rondom de straat senioren (>65) zijn. Hierdoor is het zeer aannemelijk dat veel senioren op deze plek deelnemen in het verkeer richting nabijgelegen voorzieningen (zoals de nabijgelegen huisartsparktijken aan de Zuidelijke kant). Hierdoor is er een verhoogd risico op een conflict tussen overstekende seniorvoetgangers en gemotoriseerd verkeer. Het risicocijfer ligt hier bijna twee keer zo hoog als gemiddeld in de regio en tevens wordt de weg doorkruist en gebruikt voor	Door de aanleg van een vrijliggend fietspad wordt een veilige plek voor de fietsers gecreëerd. Veilige oversteken conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig verlagen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en verhogen de veiligheid van het langzame verkeer (fietser en voetganger) handhaving door politie. Hierdoor wordt de situatie voor de kwetsbare verkeersdeelnemer zoals de fietser en de ouderen aanzienlijk veiliger.	Meten snelheid, Klachten, ongevallenregistratie

				routes naar het basisonderwijs en mogelijk voor het voortgezet onderwijs. Daarnaast is de Nieuwstraat onderdeel van de route die door veel verkeer van en naar België wordt gebruikt en geldt de Nieuwstraat als doorgaande weg, wat leidt tot landbouw- en vrachtverkeer. De weg heeft geen vrijliggende fietspaden, waardoor het gemotoriseerde verkeer de rijbaan deelt met fietsers. Uit S85 data blijken dat in het noorden kant van de Nieuwstraat wordt naar schatting 5 km/u harder gereden dan 50km/u. Dit is ook terug te zien in de data van de ongevallen.		
Hoog	Cranendoncklaan	50 km/u wegen	1.A1,1.A2,1.A3,1.B1 1.B2,1.C1	De Cranendoncklaan ligt in het zuidwesten van Budel in het verlengde van de Burg. van Houtstraat. Ook hier geldt dat er relatief veel ouderen wonen en al meerdere ongevallen met ouderen hebben plaatsgevonden. Daarnaast maakt de Cranendoncklaan onderdeel uit van routes richting het basisonderwijs en leidt het aantal ongevallen en de gereden snelheid tot een negatieve CROSS-veiligheidsscore: hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore. Dit zorgt mede voor het feit dat ook hier het risicocijfer bijna twee keer zo hoog ligt als gemiddeld in de regio.	Veilige oversteken verlagen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer en verhogen de veiligheid van het langzame verkeer (fietser en voetganger) door richtlijnen van Duurzaam Veilig. Idealiter wordt de weg afgewaardeerd naar 30 km/u, maar als dit niet wenselijk is wordt met het veiliger maken van de inrichting de situatie ook al aanzienlijk veiliger.	Meten snelheid, ongevallenregistratie
Hoog	Kerkstraat	Snelheid in het verkeer, 50 km/u wegen	4.A1, 4.A2,4.B1,4.C1, 1.A1,1.A2,1.A3,1.B1 1.B2,1.C1	Nabij de Kerkstraat ligt de enige basisschool van Maarheeze, wat zorgt voor extra (fiets-)verkeer, voornamelijk	Een volledige herinrichting van de Kerkstraat is wenselijk om de veiligheid t.o.v. kwetsbare	Meten snelheid

				van kinderen en jongeren. Daarnaast maakt de Stationsstraat onderdeel uit van een van de mogelijke sluiproutes van de A2, als eerder toegelicht en liggen meerdere voorzieningen rondom de wegen. Ook dit zorgt voor extra verkeer op beide wegen. De wegen kennen daarnaast negatieve CROSS-veiligheidsscores: hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore of lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore. Meerdere ongevallen hebben dan ook al plaatsgevonden op beide wegen.	verkeersdeelnemers te verbeteren. Het heeft de voorkeur om de weg af te waarderen naar 30 km/uur inclusief bijbehorende inrichting volgens DV.	
Hoog	Stationsstraat (Maarheeze)	50 km/u wegen, snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2,4.B1,4.C1, 1.A1,1.A2,1.A3,1.B1 1.B2,1.C1	Nabij de Stationsstraat ligt de enige basisschool van Maarheeze, wat zorgt voor extra (fiets-)verkeer, voornamelijk van kinderen en jongeren. Daarnaast maakt de Stationsstraat onderdeel uit van een van de mogelijke sluiproutes van de A2, als eerder toegelicht en liggen meerdere voorzieningen rondom de wegen. Ook dit zorgt voor extra verkeer op beide wegen. De wegen kennen daarnaast negatieve CROSS-veiligheidsscores: hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore of lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore. Meerdere ongevallen hebben dan ook al plaatsgevonden op beide wegen.	Een volledige herinrichting van de Stationsstraat is wenselijk om de veiligheid t.o.v. kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Het heeft de voorkeur om de weg af te waarderen naar 30 km/uur inclusief bijbehorende inrichting volgens DV. Mocht dit niet haalbaar blijken is het wenselijk een vrijliggend fietspad te creëren.	Metten snelheid
Laag	De Vinnen	Snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2, 4.A3, 4.B1, 4.B2, 4.C1	De Vinnen is een 60 km/u weg. De weg maakt uit van een school-thuis route waardoor er veel fietsende kinderen	Kruising opnieuw inrichten met een rotonde om de veiligheid van kwetsbare	Ongevallenregistratie, snelheidsmeting

				gebruik maken van de verbinding en deelnemen aan het verkeer. De inrichting van de weg laat nog wat te wensen over: op de weg ontbreken verkeersveilige kruispunten (dé punten waar de fietsers en het gemotoriseerde verkeer met elkaar kruisen). Er zijn ook niet genoeg snelheidsremmende voorzieningen op de weg. Uit S85 data blijkt dat er hard wordt gereden (in sommige delen tot 75 km/u). In het verleden hebben er aantal ongelukken plaatsgevonden.	verkeersdeelnemers te verbeteren. Indien dit niet haalbaar is, is een overzichtelijke kruising het belangrijkste uitgangspunt voor het ontwerp van de kruising.	
Laag	Ruilverkavelingsweg	Snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2, 4.A3, 4.B1, 4.B2, 4.C1	De Ruilverkavelingsweg is vergelijkbaar met bovenstaande De Vinnen. Het is een 60 km/u weg. De weg maakt uit van een school-thuis route waardoor er veel fietsende kinderen gebruik maken van de verbinding en deelnemen aan het verkeer. De inrichting van de weg laat nog wat te wensen over: op de weg ontbreken verkeersveilige kruispunten (dé punten waar de fietsers en het gemotoriseerde verkeer met elkaar kruisen). Er zijn ook niet genoeg snelheidsremmende voorzieningen op de weg. Uit S85 data blijkt dat er hard wordt gereden. In het verleden hebben er aantal ongelukken plaatsgevonden.	Kruising opnieuw inrichten met een rotonde om de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te verbeteren. Indien dit niet haalbaar is, is een overzichtelijke kruising het belangrijkste uitgangspunt voor het ontwerp van de kruising.	Ongevallenregistratie, snelheidsmeting
Laag	De Branten	Snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2, 4.A3, 4.B1, 4.B2, 4.C1	De Branten is de weg tussen de kern van Soerendonck en Gastel. Deze weg heeft een maximaal toegestane snelheid van 60 km/u. Op de weg ontbreken snelheidsremmende	Door de aanleg van snelheidsremmende voorzieningen zoals drempels en plateaus aanzienlijk verbeterd worden.	Snelheidsmeting

				voorzieningen en er zijn geen rotonde of voorrangskruispunten op aansluiting met andere wegen. Uit de CROSS gegevens van VIA blijkt dat er te hard wordt gereden op de weg. Specifieke data van de S85 (geschatte V85 op basis van Floating Car Data) geven inzicht dat het gemiddelde op sommige delen van de weg op circa 68 km/u ligt. In het verleden heeft één ongeluk plaatsgevonden.		
Laag	Grensweg	Snelheid in het verkeer	4.A1, 4.A2, 4.A3, 4.B1, 4.B2, 4.C1	De Grensweg heeft een maximaal toegestane snelheid van 60 km/u. De huisartspraktijken in het eind van de weg zorgt voor het verkeer door senioren. Op de weg ontbreken snelheidsremmende voorzieningen om het gemotoriseerde verkeer af te remmen. Dat is ook terug te zien: Uit S85 blijkt dat er hard wordt gereden. Ook heeft de weg een hoge ongevallenscore. Zo heeft er onder andere een ongeluk met ouderen plaatsgevonden.	Door de aanleg van snelheidsremmende voorzieningen zoals drempels en plateaus aanzienlijk verbeterd worden.	Snelheidsmeting

5 Initiatief uitvoeringsprogramma

De projecten in hoofdstuk 5 zijn de projecten die de gemeente Cranendonck als mogelijke verbeteringen kan meenemen bij het opstellen van haar jaarlijkse uitvoeringsprogramma om de verkeersveiligheid in de gemeente te verbeteren. In onderstaand overzicht zijn de projecten geprogrammeerd en voorzien van de volgende kenmerken:

- Budget: voor een inschatting van het benodigde budget is gebruik gemaakt van het rapport Kostenkentallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (Arcadis, 2020²).

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

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

Project	Budget	Verantwoordelijke	Jaar van uitvoering	Evaluatiemoment
Fietsroute Weert – Eindhoven op Ulkendonken	€10.000	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Broekkant, Het Laar, De Vinnen, Stationsstraat, Moonslaan en Klaterspeelweg	n.t.b.	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Herinrichting kern Soerendonk	€4.000.000	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Randweg-Zuid, Fabrieksstraat (N611)	€15.000.000	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Herinrichting “tijdelijke” Randweg Zuid Budel	€5.000.000	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Herinrichting Burgemeester van Houtstraat Budel	€2.000.000	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Jaarlijkse subsidiering uitvoeringsprogramma VVN	€2.000	Gemeente	Heden - jaarlijks	2 jaar na realisatie
Subsidiering BrabantsVerkeersveiligheidsLabel (BVL)	€20.000	Gemeente	Heden - jaarlijks	2 jaar na realisatie
Capaciteit handhaving	€250.000	Gemeente	Heden - jaarlijks	2 jaar na realisatie
Rijden onder invloed verminderen	€5.000	Gemeente	Heden - jaarlijks	2 jaar na realisatie
Afleiding in het verkeer	€5.000	Gemeente	Heden - jaarlijks	2 jaar na realisatie
Nieuwstraat (Budel)	€2.000.000	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Cranendoncklaan	n.t.b.	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Kerkstraat	n.t.b.	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
Stationsstraat (Maarheeze)	n.t.b.	Gemeente	n.t.b.	2 jaar na realisatie
De Vinnen	€10.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Ruilverkavelingsweg	€10.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie

Projectgerelateerd



De Branten	€10.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie
Grensweg	€10.000	Gemeente	2025 of later	2 jaar na realisatie

