



Strategie Verkeersveiligheid

Op weg naar een risicogestuurde aanpak

Gemeente Helmond



Voorwoord

De verkeersveiligheid in Nederland en ook in Helmond staat onder druk. Het aantal slachtoffers neemt toe en elk slachtoffer is er natuurlijk één teveel. Aan de hand van deze Strategienota Verkeersveiligheid gaan we in Helmond voor NUL verkeersslachtoffers!



In het najaar 2023 is de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 vastgesteld. Deze visie beschrijft het toekomstbeeld waar we naartoe werken:

Met een transitie in de mobiliteit willen we de leefkwaliteit in de stad structureel verbeteren en op het gebied van duurzaamheid en klimaat goede stappen zetten. Fietzers en voetgangers komen in het beleid centraal te staan, aangevuld met een extra inzet op openbaar vervoer en deelmobiliteit. De auto - die nu nog meer dan de helft van de openbare ruimte inneemt - krijgt in de toekomst een minder dominante rol. We geven de straat terug aan de inwoners. Aan de basis van de mobiliteitsvisie liggen de ambities die het stadsbestuur bij zijn aantreden in 2022 heeft geformuleerd. We bouwen aan een inclusief, duurzaam en levendig Helmond, met 'Brede Welvaart' als fundament.

In onze mobiliteitsvisie zijn drie ijkpunten beschreven, die gezamenlijk de maatlat vormen. Verkeersveiligheid is er daar één van. In de mobiliteitsvisie wordt beschreven **WAAR** we naartoe werken, in dit strategiedocument beschrijven we **HOE** maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid kunnen bijdragen aan het bereiken van het doel. Centraal hierin staat de 'risicogestuurde aanpak'.

Drie programmalijnen:

Om de verkeersveiligheid te vergroten, richten we ons op drie programmalijnen:

- A) Het verkeerssysteem en het voertuig
- B) Specifieke risicogroepen en -modaliteiten
- C) Gedrag van de individuele verkeersdeelnemer



Als wegbeheerder zetten we in op veilige infrastructuur en een logisch functionerend verkeersnetwerk. Maar we pakken ook een actieve rol in de andere elementen die cruciaal zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo wordt meer dan 90% van de ongevallen veroorzaakt door menselijk gedrag! Dus ook op gedrag, handhaving en ontwikkelingen rondom nieuwe voertuigen willen we sturen. Dat kan alleen door een gezamenlijk aanpak: samen met onze verkeersveiligheidspartners vertegenwoordigd in het Platform Verkeersveiligheid Helmond en met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, onderwijs- en kennisinstellingen en andere overheden.

Met onze mobiliteitsvisie en deze strategienota verkeersveiligheid is het zaak om hier nu concreet uitwerking aan te geven. Daarvoor nemen we maatregelen op in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en stellen we concrete jaarlijkse actieplannen verkeersveiligheid op.

Arno Bonte,
Wethouder Mobiliteit gemeente Helmond

Inhoudsopgave



Strategie Verkeersveiligheid Helmond

Hoofdstuk 1

De urgentie is hoog, tijd voor de risicogestuurde aanpak

4

Uitgelicht:

- De risicogestuurde aanpak 6
- Van ongevalsgestuurd naar risicogestuurd werken in Helmond 7
- Plan van Aanpak 8

Hoofdstuk 2

Toekomstbeeld: een verkeersveilige en leefbare stad

10

Hoofdstuk 3

We werken via drie programmalijnen

14

3.1 Programmalijn A:

Het verkeerssysteem en het voertuig

18

- 3.1.1 Thema 1 en 2: Veilige infrastructuur en heterogeniteit in het verkeer 18

- 3.1.2 Thema 3: Technologische ontwikkelingen 25

3.2 Programmalijn B:

Specifieke risicogroepen en -modaliteiten

28

- 3.2.1 Thema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers 28
- 3.2.2 Thema 5: Onervaren verkeersdeelnemers 30

3.3 Programmalijn C:

Gedrag van de individuele verkeersdeelnemer

33

- 3.3.1 Thema 6: Rijden onder invloed 34

- 3.3.2 Thema 7: Snelheid in het verkeer 34

- 3.3.3 Thema 8: Afleiding in het verkeer 36

- 3.3.4 Thema 9: Verkeersovertreders 37

Hoofdstuk 4

Hoe organiseren we dat?

38

- 4.1 Toewerken naar de risicogestuurde aanpak en data op orde 39

- 4.2 Van visie en adaptieve strategie naar jaarlijkse actieplannen 40

- 4.3 We doen het samen 41

- 4.4 Financiën en capaciteit op orde 43

Bijlagen

Begrippen en bronnenlijst

44

- A) Begrippenlijst 45

- B) Bronnenlijst 47



Hoofdstuk 1

**De urgentie is hoog, tijd voor de
risicogestuurde aanpak**

Het aantal verkeersslachtoffers neemt (landelijk) toe



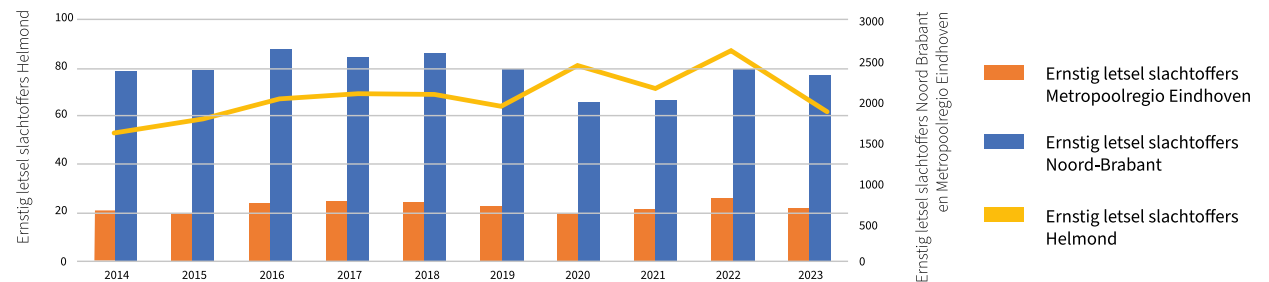
Aarle-Rixtelseweg gedenkbord dodelijk ongeval

Elk verkeersslachtoffer is er één te veel, want het verdriet en de consequenties voor het slachtoffer en naasten zijn enorm. Toch is het aantal verkeersslachtoffers in Nederland met ernstig letsel (of overlijden) de laatste jaren toegenomen. Dit is een verontrustende trend.

In de gemeente Helmond zijn in 2023 (conform politie gegevens, zie grafiek) in totaal 62 verkeersslachtoffers met ernstig lichamelijk letsel geregistreerd, waarvan 4 met dodelijke afloop¹. Door onderregistratie ligt het werkelijke aantal slachtoffers zelfs veel hoger. Menselijk leed is alleen al reden genoeg om alles in het werk te stellen om verkeersongevallen zoveel mogelijk te voorkomen. Maar naast de verschrikkelijke persoonlijke gevolgen kost het afhandelen van ongelukken, het behandelen van slachtoffers en de nazorg de maatschappij ook enorm veel geld. In 2022 waren de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen in Helmond ongeveer € 120 miljoen². Daar betalen we met zijn allen aan mee via verzekeringen en belastingen.

¹ De verkeersongevallenregistratie kent een hoge mate van onderregistratie. Deze cijfers geven enkel de ongevallen weer waarbij de politie betrokken is. In de praktijk vinden er ook verkeersongevallen plaats waar de ambulance bij betrokken is, of geen hulpverleners. Dit geldt met name voor (eenzijdige) fietsongevallen.

² Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.



Grafiek 1: Trend ernstig letsel slachtoffers (doden en gewonden) Helmond versus Noord Brabant en MRE.
(Bron: Politie registratie STAR, 2014-2023)

Verkeersveiligheid als elementaire randvoorwaarde

Zowel de emotionele als maatschappelijke gevolgen van verkeersongevallen zijn voor de gemeente Helmond reden om verkeersveiligheid hoog op de agenda te zetten. Maar de verkeersveiligheidsopgave groeit. In de mobiliteitsvisie zetten we koers naar 2040 met als grote opgave de schaa sprong. Een mobiliteitstransitie is nodig. Het plan beschrijft hoe we dit gaan doen. We zetten daarbij volop in op de fiets, wat zal bijdragen aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van onze stad. Maar het betreft ook een kwetsbare modaliteit. Vanwege de beperkte bescherming hebben fietsers een relatief hoog aandeel in de ongevallen met letsel. Daarom zien we verkeersveiligheid, samen met bereikbaarheid en leefkwaliteit, als elementaire randvoorwaarde in de mobiliteitsvisie. In de mobiliteitsvisie is op hoofdlijnen beschreven hoe we omgaan met verkeersveiligheid. Met voorliggend plan gaan we de diepte in. Hierin staat de risicogestuurde aanpak centraal. Met behulp van data bepalen we de risico's in de gemeente en gaan we effectief investeren in verkeersveiligheid. Dit vraagt om een zorgvuldige voorbereiding en aanpak. Daarom kiezen we ervoor om de werkwijze van de afgelopen jaren (op basis van ongevallen, inrichting en gedrag) te behouden, en dit stapsgewijs te versterken met de risicogestuurde aanpak.

Met een nieuwe aanpak, beleidskeuzes en doeltreffende maatregelen gaan we ervoor zorgen dat iedereen in Helmond veilig kan deelnemen aan het verkeer.

DE RISICOGESTUURDE AANPAK

Om de negatieve trend van verkeersslachtoffers in Nederland om te buigen is door het Rijk een verkeersveiligheids-offensief ingezet met het zogenaamde Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Dit plan verschuift de focus van een aanpak op basis van ongevallen (reactief) naar een risicogestuurde aanpak (proactief). De essentie daarvan is om verkeersongevallen te voorkomen door risicosituaties proactief aan te pakken. Tegelijkertijd blijven ook ongevals cijfers belangrijk om aangrijpingspunten te vinden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, maar zal dit niet meer de beleidsmatige focus hebben die het had. Vanaf heden werken we toe naar een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak.

Daarbij onderscheiden we drie programmalijnen met in totaal negen thema's binnen verkeersveiligheid die de belangrijkste opgaven omvatten. Door deze thema's (zie opsomming hierna) systematisch in kaart te brengen en de risico's³ daaromtrent zoveel mogelijk te verminderen, is het de bedoeling om ongevallen te voorkomen.

Alle thema's zijn belangrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar door extra inzet op bepaalde speerpunten (waar de opgave het grootst is) kunnen we keuzes maken om de meeste verbetering aan te brengen.

Het verkeerssysteem en het voertuig

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers)

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

Risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag:

6. Verkeersdeelname onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

³ Risico = Kans * Gevolg (Ernst). Daarbij geldt dat de kans op een ongeval wordt bepaald door verschillende variabelen, zoals inrichting van de infrastructuur, gedrag van gebruiker, aantal verkeersbewegingen. Door hier uiteindelijk een score aan te hangen (op basis van risico indicatoren) is het mogelijk prioriteiten te stellen.

VAN ONGEVALSGESTUURD NAAR RISICOGESTUURD WERKEN IN HELMOND

We werken in Helmond hard aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. In onze verkeersveiligheidsaanpak staat al jarenlang het ongeval en het slachtoffer centraal. Jaarlijks wordt bekeken op welke locaties de meeste ongevallen ('blackspots') zijn gebeurd. Dit wordt aangevuld met aandacht voor risico's als gevolg van gedrag en inrichting waarna er maatregelen getroffen worden om de veiligheid op een locatie te verbeteren. Ook onze inzet op voorlichtingscampagnes wordt bepaald op basis van doelgroepen die vaak betrokken zijn bij ongevallen.

Dit is de reactieve, ongevalsgestuurde aanpak. Deze aanpak was jarenlang succesvol. Het aantal ongevallen in Helmond nam in rap tempo af totdat deze dalende trend ca. 10 jaar geleden begon te stagneren. Alle blackspots zijn aangepakt en hetzelfde (toenemende) aantal ongevallen begon zich te verspreiden over het gehele wegennet. Het aanpakken van één of enkele specifieke locatie(s) is niet meer effectief.

Dat vraagt om een nieuwe aanpak. We verschuiven de focus van de reactieve, ongevalsgestuurde aanpak naar de proactieve, risicogestuurde aanpak. Doel van de risicogestuurde aanpak is om het ongevallenbeeld in een ander perspectief te zetten en aan de hand van risico-indicatoren te bepalen waar de grootste risico's zijn in het verkeerssysteem en daar effectieve maatregelen te

treffen om ongevallen te voorkomen. In Helmond gaan we deze lijn volgen, maar laten daarbij ongevalscijfers en -locaties niet los. Ongevalscijfers helpen ons namelijk nog steeds om (dus aanvullend) risico's en wenselijke maatregelen in te schatten.

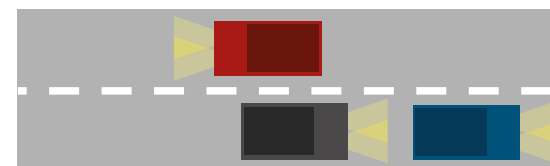
Risico-indicatoren staan centraal in de risicogestuurde aanpak

Risico-indicatoren zijn meetbare variabelen waarmee we verkeersveiligheidsrisico's in kaart kunnen brengen. Aan de hand van risico-indicatoren kunnen we dus meten hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – voorkomen die een aantoonbare relatie hebben met verkeersonveiligheid.

Aan de hand van risico-indicatoren wordt de prioriteit bepaald in de verkeersveiligheidsaanpak. Dat wordt gedaan door risico-indicatoren te stapelen, bijvoorbeeld binnen bepaalde doelgroepen of op bepaalde locaties (denk aan telefoongebruik op onveilige fietsinfrastructuur waar het ook nog eens erg druk is en de route onderdeel uitmaakt van een schoolroute). Door vanuit risico-indicatoren het verkeerssysteem te analyseren kan objectief worden bepaald waar investeringen in verkeersveiligheid de meeste impact maken. Ook kan objectief worden aangetoond of investeringen leiden tot een veiliger verkeerssysteem.



Weg A | 6 ongevallen

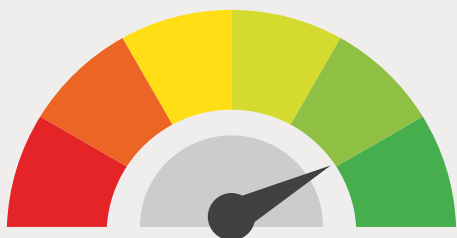


Weg B | 4 ongevallen

In deze situatie zou het, vanuit een ongevalsgestuurde aanpak, verstandig lijken om weg A aan te pakken. Dit perspectief kan echter veranderen wanneer we naar andere risico-indicatoren kijken: op weg A rijden dagelijks 12.000 motorvoertuigen, en de weg is volledig ingericht volgens de richtlijnen. Op weg B rijden 4.000 motorvoertuigen per dag, maar deze weg voldoet niet volledig aan de richtlijnen. Het hoge aantal ongevallen op weg A kan verklaard worden door de hoge verkeersintensiteit en niet per se door een gevaarlijke weginrichting. Hierdoor zou de kans op een ongeval op weg B mogelijk groter kunnen zijn. Een investering in weg B zou daarom meer kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

PLAN VAN AANPAK

Om het risicogestuurd werken vorm te geven zetten we in op drie sporen: risico-indicatoren, (verkeersveiligheids)data en monitoring. Dit gaan we zorgvuldig inregelen.



Risico indicatoren

We werken risico-indicatoren uit

Om goed risicogestuurd te kunnen werken zijn risico-indicatoren essentieel. Risico-indicatoren zijn meetbare variabelen waarmee veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart kunnen worden gebracht. Inzicht hierin helpt om de juiste keuzes te maken voor investeringen.

Voorbeeld van een risico indicator:

- 'Het aandeel verkeersdeelnemers op kruispunten die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd'.

Aan de hand van specifieke kenmerken (zoals waar een veilig kruispunt aan moet voldoen) wordt deze indicator voor verschillende type kruispunten meetbaar gemaakt.

We zorgen ervoor dat de data op orde komt

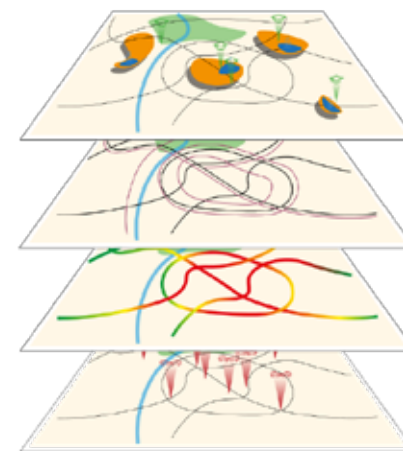
- 1) Enerzijds wordt aan de hand van specifieke kenmerken de risico-indicator meetbaar gemaakt. Dit start met het bepalen van welke (bestaande en nieuwe) data je nodig hebt om vervolgens te kijken hoe je die het beste kan verwerken om hier conclusies uit te trekken.
- 2) Anderzijds wordt digitale infrastructuur steeds belangrijker in het verkeerssysteem. De data die achter deze digitale infrastructuur zit moet wel betrouwbaar zijn. Dit werken we uit in een plan van aanpak. Een voorbeeld: De snelheidslimiet die digitaal in het voertuig beschikbaar komt moet hetzelfde zijn als wat de bebording op straat aangeeft.

We monitoren, concluderen en sturen bij

Door de risico-indicatoren structureel te monitoren wordt het mogelijk om de staat van de verkeersveiligheid te bepalen (met een correlatie tussen risico's, ongevallen en slachtoffers). Deze monitoring stelt ons ook in staat om te bepalen waar of voor wie de risico's op ongevallen het hoogst zijn en zodoende de juiste prioriteiten te stellen. Dit kan door verschillende risico-indicatoren en data als het ware te 'stapelen'.

Voorbeeld van stapelen:

- Het gedrag van de weggebruiker (gereden snelheid, mobiel telefoongebruik, alcoholgebruik)
- De kwaliteit van de inrichting van onze wegen (waar liggen onveilige oversteken, waar ontbreken snelheidsremmende maatregelen)
- Het gebruik van onze wegen (waar rijden de meeste fietsers, waar steken veel kinderen over)
- Ongevallen (locatie, persoonskenmerken, oorzaak)



Illustratie risicogestuurd werken
(Royal HaskoningDHV, 2022)

Met monitoring richten we ons op 3 aspecten:

1. **Kwaliteit** van het verkeersveiligheidsniveau aan de hand van de risico-indicatoren:
Doorlopend wordt beoordeeld of de thema's die centraal staan en waar extra inspanning op geleverd wordt, nog steeds dezelfde aandacht behoeven of dat er nieuwe prioritaire thema's aan de orde zijn.
2. **Ontwikkelingen** op het gebied van verkeersveiligheid (nationaal, provinciaal, regionaal en specifiek in Helmond): Zo kan tijdig een trend worden herkend en worden bepaald of bijsturing nodig is.
3. **Effectiviteit** van specifieke maatregelen: tal van maatregelen worden uitgevoerd om het wegennet verkeersveiliger te maken. Met bewezen, maar ook nieuwe maatregelen. Een goede monitoring is van belang, om te leren van effectiviteit en om bij succes breder toe te passen of bij weinig effectiviteit aan te passen of te stoppen.





Hoofdstuk 2

Toekomstbeeld: een verkeersveilige en leefbare stad

Verkeersveiligheid overstijgt het domein van mobiliteit



Neerwal, straat in de wijk Brandevoort.

In het toekomstbeeld voor Helmond staat de kwaliteit van leven bovenaan. Mobiliteit draagt daaraan bij door de invulling van de mobiliteitsbehoefte te combineren met de hoogst haalbare ruimtelijke kwaliteit in de woon- en verblijfsomgeving, het faciliteren van een gezonde levensstijl, het bieden van de vervoersmogelijkheden voor iedereen en het minimaliseren van geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen.

Dit alles gaat niet samen met de huidige dominante rol van de auto. 'Actieve mobiliteit' – lopen en fietsen – willen we in het verplaatsingsgedrag en in de buitenruimte leidend maken. En juist voor voetgangers en fietsers moet het verkeerssysteem ook verkeersveilig zijn. Met de schaalsprong en de mobiliteitstransitie in het vooruitzicht vraagt dit iets van ons allemaal en het overstijgt daarmee het domein van mobiliteit. De wijze waarop we de stad inrichten en gebruiken is cruciaal. Verkeersveiligheid wordt proactief onderdeel van integrale afwegingen die we maken om de kwaliteit van leven in onze stad te verhogen.



Onze ambitie: We gaan voor NUL verkeersslachtoffers

Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Helmond kan als stad en mobiliteitsnetwerk nog zo hard groeien, als de veiligheid van de weggebruikers niet geborgd wordt, komt de kwaliteit van leven in het gedrang. Verkeersveiligheid is een elementaire randvoorwaarde voor de leefkwaliteit. Daarom is als stip op de horizon (2040) het streven van Helmond: **NUL slachtoffers in het verkeer!**

De mobiliteitstransitie in de schaa sprong

Een mobiliteitsnetwerk is als het stelsel van bloedvaten in een menselijk lichaam: als het in goede staat en gezondheid verkeert, houdt deze het lichaam draaiende. Ook in Helmond houdt het mobiliteitsnetwerk de stad draaiende; het is een essentieel onderdeel van het dagelijks leven. Bij het ontwikkelen van de stad van de toekomst moet hier rekening mee worden gehouden. Helmond en de regio gaan enorm groeien; zij staan voor een schaa sprong op het gebied van wonen, werken en recreëren⁴.

De stad is als onderdeel van de Brainportregio Eindhoven een belangrijke motor van en schakel in de Nederlandse economie. De schaa sprong betekent ook dagelijks meer dan 100.000 extra verplaatsingen⁵. Om al deze verplaatsingen te kunnen faciliteren moet het mobiliteitsnetwerk meegroeien, waarbij de kwaliteit van leven voorop staat. We stimuleren het voorkomen van onnodige verplaatsingen (door bijvoorbeeld ‘thuiswerken’) en zetten maximaal in op de mobiliteitstransitie met actieve mobiliteit, OV en deelmobiliteit. Waar dat kan beperken we de ruimte voor de auto.

⁴ Na afronding van de schaa sprong is het aantal inwoners van Helmond gegroeid naar 115.000. Daarvoor worden circa 15.000 woningen aan de bestaande voorraad toegevoegd, waarvan circa 10.000 in de bestaande stad. Ook wordt in de stad extra werkgelegenheid gecreëerd. Hierbij wordt uitgegaan van minimaal 15.000 extra arbeidsplaatsen. De extra inwoners en arbeidsplaatsen leiden tot meer dan 100.000 extra vervoersbewegingen per dag. Bron: Mobiliteitsvisie 2040.

⁵ Bron: Mobiliteitsvisie Helmond 2040

Visie verkeersveiligheid

De ambitie van nul verkeersslachtoffers is vertaald naar een visie waarin het toekomstbeeld voor een verkeersveilige stad wordt geschetst. In 2040 is Helmond een stad waar iedereen zich op een veilige manier kan verplaatsen. Actieve vervoersmodaliteiten (zoals fietsen en wandelen) domineren het straatbeeld dankzij een uitgebreid netwerk van verkeersveilige en comfortabele infrastructuur. De auto is minder dominant geworden in de stad en in verblijfsgebieden is 30km/u de standaard. Doordat we rekening houden met elkaar en met behulp van slimme voertuigen en infrastructuur wordt dit ook nageleefd. Een hoogwaardig netwerk van openbaar vervoer en nieuwe vormen van deelmobiliteit (met LEV: light electric vehicles) worden veelvuldig gebruikt en zijn veilig geïntegreerd in het mobiliteitssysteem, fysiek en digitaal. Op de hoofdwegen zorgt een innovatief verkeersmanagementsysteem voor een veilige doorstroming waarmee ook de bereikbaarheid van de stad wordt geborgd.

In ons streven naar nul slachtoffers is **een forse structurele daling van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers** noodzakelijk. Zeker als we de schaa sprong en de mobiliteitstransitie in ogenschouw nemen met de toename van het aantal verplaatsingen en specifiek ook de forse toename van het aantal kwetsbare verkeersdeelnemers (meer fietsers en ouderen). Andersom draagt het verbeteren van de verkeersveiligheid juist ook bij aan het versnellen van de mobiliteitstransitie.

We werken daarom toe naar een stad waar:

- de infrastructuur dusdanig is vormgegeven dat massa, richting en snelheid van voertuigen zijn gescheiden waar het nodig is en gemengd waar het veilig kan;
- voertuigen en infrastructuur slimmer zijn geworden en ongevallen voorkomen worden door sneller ingrijpen dan de mens zelf;
- het gedrag van de verkeersdeelnemer is verbeterd door verkeers- en voertuigeducatie, campagnes en handhaving⁶.



⁶ Handhaving: Verschillende partijen zoals het Openbaar Ministerie, Politie en gemeente hebben verschillende bevoegdheden en taken als het gaat om handhaving. Wanneer in dit document wordt gesproken over handhaving gaat het niet over wie deze taak uitvoert, tenzij dit expliciet wordt aangeduid.



Hoofdstuk 3

**We werken via
drie programmalijnen**

Speerpunten > programmalijn A

De risicothema's voor verkeersveiligheid worden in onze strategie onderverdeeld in drie programmalijnen: "Het verkeerssysteem en het voertuig", "specifieke risicogroepen en modaliteiten" en "risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag". We gaan werken aan al deze thema's om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar we benoemen binnen deze thema's enkele speerpunten. Dit zijn speerpunten waarop we de meeste impact kunnen maken.



Het verkeerssysteem en het voertuig

1. Het verlagen en geloofwaardig maken van de snelheid in de stad

Op sommige wegen in Helmond past de inrichting niet bij de functie die deze heeft in het netwerk. De onjuiste inrichting leidt onder meer tot een onveilige plek voor de fietsers, ongeloofwaardige snelheidslimieten en veel snelheidsoverschrijdingen. We zetten op deze wegen in op verlaging van de snelheid en/of een geloofwaardige inrichting die de geldende snelheid afdwingt.

2. Het verbeteren van oversteken voor langzaam verkeer

De fietser staat samen met de voetganger in Helmond op één. Het toenemende aantal fietsers en voetgangers zorgt ook voor een toename in het aantal oversteekbewegingen. Meerdere oversteken zijn nog onvoldoende veilig ingericht en/of voorbereid op toename van het fietsgebruik. Deze gaan we aanpakken.

3. Het verbeteren van fietsvoorzieningen

Veilige fietsroutes zijn essentieel om het fietsen te stimuleren. Diverse belangrijke fietsvoorzieningen, zoals op schoolroutes, zijn nog onvoldoende veilig ingericht. We gaan zorgen voor goed ingerichte, voldoende brede en vergevingsgezinde fietsvoorzieningen.

4. De uitrol van Intelligent Speed Assistance (ISA)

We gaan in Helmond onze wegen en datasystemen geschikt maken voor Intelligent Speed Assistance (ISA). Dit rijhulpsysteem ondersteunt bestuurders van voertuigen om zich aan de snelheidslimiet te houden.

Speerpunten > programmaliijn B



Specifieke risicogroepen en -modaliteiten

1. Verlaging van de kwetsbaarheid van de brom, snor- en (e-)fietser

Het aandeel bromfietzers en (e-)fietzers in Helmond is hoog. Het aantal fietsers zal toenemen. Brom- en (e-)fietzers zijn kwetsbaar en lopen daardoor een verhoogd risico. De kwetsbaarheid van deze risicogroepen verlagen we door campagnes te richten op risicobewustzijn en gedragsverandering. Daarnaast wordt in overleg met handhaving gecontroleerd op het dragen van een valhelm door bromfietzers.

2. Verlaging van de kwetsbaarheid van de oudere fietser (ook e-bike)

Door de vergrijzing neemt het aantal ouderen toe. Dankzij de elektrische fiets fietsen ook op latere leeftijd toegankelijker voor ouderen. Dit is om meerdere redenen positief. Echter zijn ouderen wel kwetsbaarder door een verminderd reactievermogen, stabiliteit, zicht en contrast. Ze hebben daardoor een verhoogde kans op ongevallen. Met trainingen, stimulering van helmtracht en stabiliteitsvoorzieningen verlagen we de kwetsbaarheid van oudere fietsers.

3. Veilige verkeersdeelname door jeugdige en onervaren (brom)fietzers, inclusief fatbike-gebruikers, en automobilisten.

Veel jongeren vanaf 16-17 jaar gebruiken in Helmond naast de fiets ook de bromfiets. Vanaf 17 jaar kunnen zij een autorijbewijs halen en met de auto deelnemen aan het verkeer. Vanaf 18 jaar is dat zelfstandig. Deze groepen hebben nog weinig veilige kilometers als bestuurder van deze vervoerswijzen gemaakt. Gevaar wordt vaak niet tijdig herkend en de rijvaardigheden schieten nog tekort. Bromfietsen en fatbikes worden soms opgevoerd waardoor ze harder kunnen dan wettelijk toegestaan. We maken jongeren bewust de risico's met voorlichting en trainingen die zijn afgestemd op deze doelgroep. We betrekken hier ook de werkgevers van jongeren bij (denk aan bezorgdiensten). In overleg met handhaving wordt er adequaat opgetreden tegen verkeersovertredingen. Ook hebben we aandacht voor jonge kinderen die tegenwoordig minder fietsen dan vroeger en daardoor minder ervaring hebben op de fiets. We zetten daarbij in op actieve verkeerseducatie via scholen en veilige schoolomgevingen en -routes.

Speerpunten > programmalijn C



Gedrag van de individuele verkeersdeelnemer

Terugdringen van snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer

In Helmond zijn er veel snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer. Dat leidt tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop'. Met campagnes, handhaving (straffen én belonen), fysieke snelheidsremmers en de inzet op ISA pakken we dit gedrag aan.

In de volgende paragrafen is per programmalijn geschetst welk gewenst basisniveau we nastreven zodat het maximaal bijdraagt aan het verhogen van de kwaliteit van leven en zijn de speerpunten nader uitgewerkt.

3.1 Programmalijn A: Het verkeerssysteem en het voertuig

De eerste programmalijn is het veiliger maken van het verkeerssysteem en het voertuig. De gemeente Helmond heeft vanuit haar rol als wegbeheerder vooral een eigen taak ten aanzien van het verkeerssysteem. Centraal staan hierbij fysieke ingrepen in de openbare ruimte, het verkeersveilig ontwerpen (bij nieuwe ontwikkelingen of herinrichtingen) en de positie van alle verkeersdeelnemers op de weg. De algehele inrichting van de infrastructuur wordt verbeterd, goed onderhouden en de focus ligt op de inrichtingsknelpunten waar de meeste verkeersveiligheidswinst te halen is. Met de schaa sprong en de mobiliteitstransitie in het vooruitzicht ontwerpen we gemeentebreed veel meer voor de actieve verkeersdeelnemer; de fietser en de voetganger. Maar we blijven ook, waar nodig, de auto op verkeersveilige wijze faciliteren.

Hoewel de gemeente geen voertuigen ontwikkelt willen we ook voertuigontwikkelingen zoveel mogelijk faciliteren, evenals ontwikkelingen op het gebied van infra en verkeersmanagement die bijdragen aan de hoofddoelen van de mobiliteitsvisie (Leefkwaliteit, Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid) en onze economische pijlers (zoals 'Automotive'). Dit met als doel om ontwikkelde systemen in Helmond toe te passen en ons als City of Smart Mobility voor te bereiden op de toekomst.

Onze speerpunten in deze programmalijn:

- Het verlagen en geloofwaardig maken van de snelheid in de stad
- Het verbeteren van oversteken voor langzaam verkeer
- Het verbeteren van fietsvoorzieningen
- De uitrol van Intelligent Speed Assistance (ISA)

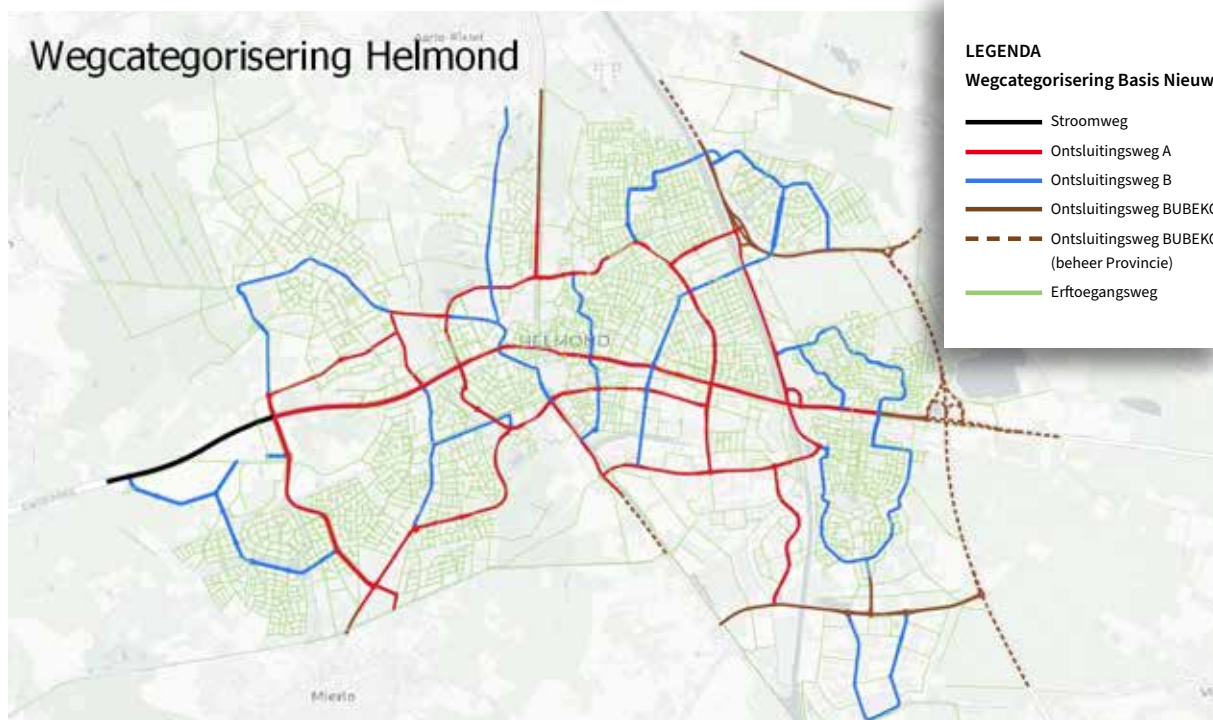
3.1.1 Thema 1 en 2: Veilige infrastructuur en heterogeniteit in het verkeer

Essentieel voor het thema Veilige Infrastructuur is een inrichting conform de landelijke richtlijnen (Duurzaam Veilig) van het CROW. Dit is in Nederland al decennia de standaard om uniformiteit en herkenbaarheid van wegen te creëren. Voor dit thema is er in Helmond op alle type wegen nog veel te verbeteren, aangezien de inrichting nog niet overal voldoet aan deze landelijke standaarden.

15, 30, 50 en 70 km/u binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom van Helmond zijn er 4 maximumsnelheden: 15, 30, 50 en 70 km/u. De woonerven en erftoegangswegen (ETW) hebben een maximumsnelheid van respectievelijk 15 en 30 km/u. De gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn opgedeeld in de categorieën GOW-A en GOW-B. De GOW-A wegen hebben een belangrijke stedelijke verkeersfunctie en behouden vanwege de bijbehorende doorstroombaan een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u. De GOW-B wegen betreft de wegen in verblijfsgebieden en bedrijventerreinen waarop verkeer gebundeld en ontsloten wordt, maar de doorstroombaan minder prominent is in vergelijking met GOW-A wegen. Bij deze B-wegen zal worden beoordeeld of ze in aanmerking komen voor een maximumsnelheid van 30 km/u. Een integrale afweging moet duidelijk maken wat hiervan voor -en nadelen zijn.

De wegen waar de inrichting niet voldoet aan de gestelde Duurzaam Veilig richtlijnen zullen aangepast moeten worden en/of waar dat niet kan zal afgewogen moeten worden of de weg categorie en de functie in het verkeersnetwerk anders ingevuld kunnen worden.



Wegcategorisering Helmond 2024, inclusief gewenste afwaardering voor auto Kanaaldijk NW in centrum.

Woonerven en erftoegangswegen

Op de woonerven en erftoegangswegen staat de verblijfs-functie en dus leefbaarheid centraal. Op woonerven geldt een maximumsnelheid van 15 km/u. Kenmerkend is een inrichting waarbij de auto te gast is en de weg wordt gedeeld met andere verkeersdeelnemers. Parkeren is uitsluitend toegestaan in aangeduide parkeervakken. De ruimte oogt aantrekkelijk en nodigt uit om naar buiten te gaan of buiten te spelen. Door deze kenmerken wordt een lage snelheid afgedwongen. Op erftoegangswegen geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Ook op deze wegen

worden alle verkeersdeelnemers gemengd op de rijbaan m.u.v. voetgangers (in tegenstelling tot een woonerf) en belangrijke fietsroutes door woonwijken. Op basis van de inrichting moet een weggebruiker de leefbaarheid in deze gebieden kunnen aanvoelen en daarnaar handelen. Het is dus belangrijk dat de inrichting uitstraalt dat er veel fietsers en voetgangers komen, waardoor de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag blijft. Er is een toegankelijk trottoir voor voetgangers én mindervaliden, de wegen zijn zo veel mogelijk uitgevoerd in open verharding en makkelijk oversteekbaar.



De Heeze erftoegangsweg 30 km/uur.

Daarnaast zal men zo min mogelijk hinder ervaren van grote en zware voertuigen (zoals vracht- en landbouw-verkeer) en is elk kruispunt met een zijstraat gelijkwaardig (zonder voorrangsregeling) m.u.v. belangrijke fietsroutes (in de voorrang). Schoolomgevingen in 30 km/u gebieden zijn herkenbaar dankzij een opvallende inrichting en bieden jonge onervaren verkeersdeelnemers een veilige ruimte door een lage intensiteit en snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Er is aandacht voor de schoolroutes zodat scholieren zich veilig van en naar school kunnen verplaatsen. Op de wegen is het niet druk en ze zijn goed verlicht. Fysieke snelheidsremmende maatregelen blijven mogelijk waar nodig (maatwerk). Daarnaast werkt de gemeente Helmond proactief aan technologische ontwikkelingen zoals ISA die fysieke snelheidsremmers op termijn wellicht overbodig maken. Op dit moment geldt in enkele woonwijken met erftoegangswegen (Helmond Noord en Dierdonk) nog geen maximumsnelheid van 30 km/u. We treffen voorbereidingen om ook deze laatste wijken als 30 km/u aan te wijzen.



Heeklaan gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur.

Ontsluitingswegen (GOW-A en GOW-B)

Op ontsluitingswegen wordt het verkeer van erftoegangswegen gebundeld, is er een doorstroombaan op wegvakken en een uitwisselingsfunctie op kruispunten. Dit zijn wegen waar naast auto's en fietsers ook andere weggebruikers zoals openbaar vervoer (bussen) en hulpdiensten relatief vaak gebruik van maken. Binnen de bebouwde kom zijn de maximum snelheden 30⁷, 50 en 70 km/u (GOW-A) en buiten de bebouwde kom 80 km/u. Op de GOW met maximumsnelheid van 50 of 70 km/u (veelal GOW-A) streven we naar vrijliggende voet- en (brom-)fietspaden om de veiligheid van de voetgangers, fietsers, brom- en snorfietzers te borgen. We zorgen dat deze voorzieningen toegankelijk zijn voor alle verkeersdeelnemers. Op de GOW met een maximumsnelheid van 30 km/u delen de (brom-)fietsers de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer, maar wel met fiets(suggestie) stroken.

⁷ GOW30: Gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 30 km/uur.



Dorpsstraat, nu een GOW50, mogelijk in de toekomst GOW30.

Indien vrijliggende fietspaden langs 50 of 70 km/u wegen niet realiseerbaar zijn, wordt de fietser een veilig alternatief geboden. De bromfietser (45 km/u) bevindt zich tot en met een maximumsnelheid van 50 km/u op de rijbaan wanneer de infrastructuur en de intensiteiten van een weg dat veilig toelaten. Er zijn voldoende veilige oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer, welke zijn voorzien van een middeneiland en verlichting.

Parkeren langs gebiedsontsluitingswegen zorgt vanwege manoeuvreren voor een verhoogd risico. Het uitgangspunt is parkeren langs ontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u zoveel mogelijk te beperken. Op ontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/u heeft het ook zeker niet de voorkeur, maar is het afhankelijk van de mogelijkheden meer maatwerk.

Kruispunten op gebiedsontsluitingswegen onderling zijn zo veilig mogelijk ingericht:

- Het kruispunt is voorzien van een rotonde of verkeersregelininstallatie (VRI). Een rotonde heeft de voorkeur vanwege de snelheidsremmende functie.
- VRI's worden in basis zo ontworpen dat langzaam verkeer niet hoeft te wachten op een middeneiland. Alleen in specifieke situaties (brede middenbermen) is dit een mogelijkheid waarbij er voldoende ruimte is om veilig te wachten. Roodlichtnegatie wordt zoveel mogelijk beperkt, bijvoorbeeld door passende groentijden en beperkte wachttijden (evt. inclusief wachttijdvoorspellers). Bovendien draagt dit bij aan het comfort en de reissnelheid voor de fietser. Deelconflicten met langzaam verkeer worden enkel toegestaan wanneer dit veilig kan (maatwerk per locatie) of wanneer het niet mogelijk is om anders acceptabele wachttijden voor het verkeer aan te bieden.
- Er wordt veel aandacht besteed aan overzichtelijkheid, de snelheid van het gemotoriseerd verkeer en de positie van elke verkeersdeelnemer op het kruispunt.
- Er is extra aandacht voor personen met een handicap, zoals bijvoorbeeld slechtzienden.

Wegen op bedrijventerreinen

Op bedrijventerreinen bevindt zich vanzelfsprekend veel vrachtverkeer. Daarnaast proberen we werknemers te bewegen om meer met de fiets, OV en deelmobiliteit naar het werk te reizen in plaats van met de eigen auto. Meer fietsers op bedrijventerreinen in combinatie met het vrachtverkeer vraagt echter extra aandacht. Zeker omdat erftoegangswegen op bedrijventerreinen niet hetzelfde ingericht kunnen worden als in woonwijken (denk aan smalle wegbreedte, drempels, e.d.). Onze voorkeur is daarom ontvlechten: fietsers gaan via een andere route dan het gemotoriseerd (vracht)verkeer naar hun bestemming.

Om de verkeersveiligheid op bedrijventerreinen te verhogen willen we bij wegen met gemengd verkeer de snelheid terugbrengen. Dit betekent dat we ook hier toewerken naar een maximumsnelheid van 30 km/u op de erftoegangswegen en dat we voor gebiedsontsluitingswegen (de hoofdroutes op bedrijventerreinen) zullen afwegen of het wenselijk is deze naar een GOW30 af te waarderen. Lopen en fietsen worden zoveel mogelijk met toegankelijke infrastructuur gefaciliteerd middels vrijliggende fiets- en looppaden langs GOW's en op erftoegangswegen minimaal fiets(suggestie)stroken. Een vrijliggend fietspad langs erftoegangswegen is namelijk niet altijd veiliger vanwege de vele inritten en de vaak beperkte ruimte in bestaand gebied.

Kruispunten zijn overzichtelijk ingericht. Op ETW's zijn de kruispunten gelijkwaardig en met een GOW heeft deze laatste voorrang. Verticale snelheidsremmende maatregelen (zoals drempels en plateaus) worden niet getroffen (om het zware verkeer niet te hinderen), horizontale snelheidsremmende maatregelen (zoals verspringingen) kunnen wel worden toegepast (maatwerk).

De ontwikkeling van Intelligent Speed Assistance (ISA) in voertuigen kan bijdragen aan de naleving van de maximumsnelheid, ook op bedrijventerreinen.

Wegen buiten de bebouwde kom

Ook buiten de bebouwde kom wordt gestreefd naar een veilige infrastructuur, vooral omdat daar harder gereden mag worden. Zo zijn de kruispunten:

- tussen erftoegangswegen (60 km/u) onderling voorzien van een plateau;
- met een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) voorzien van een rotonde of voorrangskruispunt;
- tussen gebiedsontsluitingswegen (80 km/u) onderling voorzien van een rotonde en/of VRI.



Op 60 km/u wegen worden lange rechtstanden, die uitnodigen tot te hard rijden, voorkomen en is er door een passende wegbreedte, bebording en markering geen twijfel over de snelheidslimiet. Ook in het buitengebied kan ISA op termijn fysieke snelheidsremmers mogelijk overbodig maken. De positie van de fietser (op de rijbaan of vrijliggend) is afhankelijk van de functie van de weg en het gebruik van de fietsroute. Vaak worden erftoegangswegen in het buitengebied ook gebruikt door sluipverkeer, terwijl ook op deze wegen de verblijfsfunctie centraal staat. Daarom zal sluipverkeer zoveel mogelijk ontmoedigd worden door bijvoorbeeld het knippen van wegen of verkeer over andere wegen sturen via navigatiediensten.

De gebiedsontsluitingswegen (80 km/u) hebben gescheiden rijbanen via een, voor hulpdiensten overrijdbare, middengeleider of brede berm. Ook zijn ze voorzien van vrijliggende (brom)fietspaden. De obstakelvrije zone is voldoende breed en er is een vergevingsgezinde berm of, indien de ruimte beperkt is, een geleiderail. Voor langzaam verkeer zijn er gefaseerde oversteekvoorzieningen, eventueel geregeld.

Verlichting in het buitengebied draagt bij aan de (sociale) veiligheid voor fietsers en andere weggebruikers, maar raakt ook (in negatieve zin) o.a. flora, fauna en duurzaamheid. Afhankelijk van de functie en het (fiets-) gebruik van de weg wordt, in afstemming met andere disciplines, bepaald wat de gewenste lichtvoering is.

Spoorwegovergangen

Het spoor kruist verschillende type wegen in Helmond. Voor alle locaties geldt dat ongelijkvloers kruisen de voorkeur geniet. Waar dit niet mogelijk is, wordt de oversteek zo veilig mogelijk gelijkvloers ingericht conform landelijke richtlijnen. Ook wordt ingezet op gedrag (programmaliijn C) om gevaarlijke manoeuvres / overtredingen zoveel mogelijk te voorkomen.

Onze speerpunten binnen thema's veilige infrastructuur en heterogeniteit in het verkeer

Het verlagen en geloofwaardig maken van de snelheid in de stad

- Op sommige wegen in Helmond past de inrichting niet bij de functie die deze heeft in het netwerk. Denk bijvoorbeeld aan het ontbreken van vrijliggende fietspaden langs een GOW-50 of brede, geasfalteerde ETW-30 wegen.
- De onjuiste inrichting leidt onder meer tot een onveilige plek voor de fietsers en ongeloofwaardige snelheidslimieten.

In de mobiliteitsvisie Helmond 2040 staat de kwaliteit van leven voorop en de auto niet langer op één. We zetten in op lagere snelheden in de stad. Concreet gaat dit om wegen en gebieden waar verblijven centraal staat. De norm is hier 30 km/u, maar nog niet alle wegen hebben die snelheidslimiet of uitstraling.

- De gemeente bekijkt in samenspraak met onze verkeersveiligheidspartners en de wijkraden welke GOW-B's (zie afbeelding op pagina 19, Wegcategorisering Helmond 2024) in aanmerking komen om af te waarderen naar 30 km/u. Zodra duidelijk is welke wegen afgeschaald kunnen worden, wordt een plan van aanpak uitgewerkt om de inrichting van deze wegen aan te passen om een geloofwaardige snelheidslimiet te creëren. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor de overige weggebruikers (zoals fietsers en voetgangers) als ook de kwaliteit van de leefomgeving aanzienlijk.
- De gemeente gaat 30 km/u wegen met een ongeloofwaardige snelheidslimiet geloofwaardiger inrichten. Zo wordt de lagere snelheid afgedwongen.
- De gemeente gaat in gesprek met politie om ook handhaving te waarborgen.



Rivierensingel GOW zonder (vrijliggende) fietsvoorzieningen.

Het verbeteren van oversteeklocaties voor langzaam verkeer

- Fietsen en wandelen zijn door de toenemende aantallen in Helmond steeds belangrijkere manieren van verplaatsen.
- Het toenemende aantal fietsers en voetgangers zorgt ook voor een toename in het aantal oversteekbewegingen.
- Dit kan nog niet overal even veilig, o.a. vanwege slecht zicht, geen herkenbaarheid van de oversteek, ontbreken van de mogelijkheid om gefaseerd over te steken en/of niet de juiste infrastructurele invulling ter plaatse van het conflictpunt.

Om het oversteken voor deze weggebruikers zo veilig mogelijk te maken worden:

- de oversteekvoorzieningen in de verblijfsgebieden en op de doorgaande wegen in de gemeente zo veilig mogelijk gemaakt. Hierbij wordt gefocust op oversteeklocaties die een concentratie van fietsers en voetgangers aantrekken. Denk aan oversteken als onderdeel van fiets- en wandelroutes en specifieke locaties zoals bij scholen langs doorgaande wegen, stationsomgevingen, rondom de binnenstad en bij voorzieningen zoals ziekenhuizen, winkelcentra en recreatieve hotspots.
- oversteekvoorzieningen in heel de gemeente goed herkenbaar en uniform ingericht.
- de zichtlijnen voor voetganger, fietser en gemotoriseerd verkeer geborgd zodat zij elkaar tijdig waarnemen en de naderingssnelheid van het gemotoriseerde verkeer niet te hoog is (dit is een groot pluspunt van de rotonde).
- gefaseerde oversteken (indien mogelijk) gerealiseerd bij alle oversteeklocaties op GOW's met een maximumsnelheid van 50 km/u. Bij GOW's met een maximum snelheid van 30 km/u wordt dit gedaan indien de ruimte beschikbaar is.
- ter hoogte van oversteekvoorzieningen bij GOW's wordt voldoende opstelruimte gecreëerd voor langzaam verkeer.
- ongelijkvloerse kruisingen zijn nog veiliger en kunnen op specifieke locaties overwogen worden.

Het verbeteren van fietsvoorzieningen

- De fietser (samen met de voetganger) staat in Helmond op één.
- Veilige fietspaden zijn essentieel om het fietsen te stimuleren.
- Veel belangrijke fietsvoorzieningen, zoals op schoolroutes, zijn o.a. nog onvoldoende breed en niet vergevingsgezind en zijn op specifieke locaties beter in te richten voor de nieuwe (snellere) vormen van fietsen.

We zorgen op fietspaden dat:

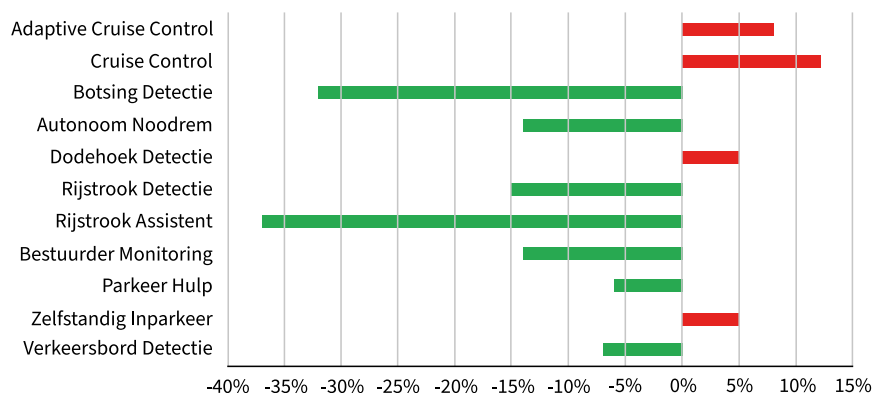
- fietsers veilig in balans kunnen blijven zodat ze niet vallen. De verharding is vlak, stroef, heel, schoon en obstakels ontbreken.
- ze zijn voorzien van visuele geleiding en een vergevingsgezinde rand en berm voor het geval fietsers van het fietspad af raken. Denk aan kantmarkering, een schuine trottoirband en ruimte om terug te sturen zonder dat het voorwiel wegglijdt langs een rand.
- er voldoende ruimte is om elkaar veilig in te halen en/of tegenliggers te passeren. De fietspaden zijn voldoende breed, ook rekening houdend met eventuele aanwezigheid van bromfietzers en nieuwe vormen van fietsen (zoals bakfietsen) en Light Electric Vehicles (zoals E-step).

Op wegen waar geen ruimte is voor een vrijliggend fietspad volgen we de principes zoals omschreven bij het speerpunt 'Het verlagen van de snelheid op onveilige wegen' om een veilige fietsroute te waarborgen.

We richten ons in eerste instantie op de belangrijkste fietsroutes. Dit zijn de snelfietsroutes naar omliggende gemeenten, de schoolroutes en de hoofdroutes richting (de belangrijkste voorzieningen in en rondom) het centrum. Maar ook andere routes pakken we aan als blijkt dat deze juist op basis van de risicogestuurde aanpak hoge prioriteit hebben.

3.1.2 Thema 3: Technologische ontwikkelingen

Voertuigen en ook de infrastructuur worden steeds intelligenter en veiliger, dankzij technologische ontwikkelingen. Deze vooruitgang vraagt echter ook om aanpassingen en het op orde hebben van onze fysieke en digitale infrastructuur en data. Innovatieve voertuigen, zoals geautomatiseerde voertuigen, de groeiende populariteit van e-bikes, speed pedelecs, e-steps, en dergelijke vragen ook om een adaptief beleid om de verkeersveiligheid te borgen.



Grafiek 2: Voorbeeld van technologische ontwikkelingen (ADAS) in voertuigen en het effect daarvan op de ongevalskans (Verbond van Verzekeraars, 2024).



Helmond is en blijft zich positioneren als 'City of Smart Mobility'. Enerzijds helpt dit onze mobiliteitsbelangen die ook bijdragen aan overkoepelende belangen zoals de leefkwaliteit, inclusiviteit en meer. Anderzijds is de 'Automotive sector' ook een belangrijke economische pijler voor Helmond en regio. Met de huisvesting van de Automotive Campus in Helmond als toonbeeld en internationale hotspot voor smart mobility ontwikkelen we in Helmond de mobiliteit van de toekomst. Dit doen we in gezamenlijkheid met medeoverheden, marktpartijen, kennis- en onderwijsinstellingen, maatschappelijke partners en ook betrekken we onze inwoners hier nadrukkelijk bij. De gemeente Helmond als wegbeheerder stelt zich vooral op als facilitator om nieuwe technieken uitgebreid te testen, niet alleen op gesloten terrein maar juist ook in de openbare ruimte. We zijn een zogeheten living lab om nieuwe technologieën op gebied van smart mobility te testen. Daarbij richten we ons op die technologieën die daadwerkelijk ook voor Helmond relevant zijn en hier geïmplementeerd kunnen worden. Tegelijkertijd bereiden we onze infrastructuur voor op de nieuwe technologieën. Een mooi voorbeeld van innovatieve technologie voor verkeersveiligheid is Intelligent Speed Assistance (ISA), een systeem waarbij bestuurders van voertuigen geholpen worden om de maximale snelheidslimiet niet te overschrijden.

Kansen en aandachtspunten van technologische ontwikkelingen

Technologische ontwikkelingen die erop gericht zijn om de verkeersveiligheid te verhogen bieden veel kansen om de kwaliteit van leven te verhogen. Zo kan iedereen langer deelnemen aan het verkeer en kan risicovol gedrag worden geminimaliseerd (denk bijvoorbeeld aan een stuurslot bij een te hoog alcoholpromillage).

Echter brengen technologische ontwikkelingen ook risico's met zich mee:

- Doordat de ontwikkelingen nieuw zijn en we steeds blijven innoveren, zijn veel weggebruikers nog niet op de hoogte van zowel de meerwaarde als de beperkingen van de technologie. Dit kan paradoxaal genoeg leiden tot verkeersonveilige situaties. Als 'City of Smart Mobility' gaan we Helmonders actief informeren aan de hand van educatie en campagnes of laten deelnemen aan pilots.
- Het is nog onbekend hoe weggebruikers op langere termijn reageren op nieuwe ontwikkelingen. Accepteren ze het of schakelen ze de technieken uit; worden ze minder oplettend omdat de systemen een deel van de rijtaak overnemen, etc.
- De beperkingen kunnen (deels) ontstaan doordat het (digitale) verkeerssysteem nog niet zodanig is ingericht dat de innovaties erin passen. Bij de inrichting van de wegen zorgt de gemeente dat deze aansluiten op wat de technologie vraagt. De digitale infrastructuur wordt in overeenstemming gebracht met de infrastructuur die buiten ligt.

- Innovaties bevatten kinderziektes. Daarom laten we nieuwe technologie pas vrij toe in het Helmonds verkeerssysteem als deze bewezen veilig is. Technologie die nog in de pilot-fase zit wordt in de gemeente altijd eerst uitgerold en getest in een gesloten omgeving of een open omgeving waarin de veiligheid wordt gewaarborgd.
- Er komen continu nieuwe voertuigen op de markt en in ons verkeerssysteem. Denk aan de e-bike, fatbikes, elektrische step, speed pedelec en elektrische bezorgfietsen. Allen kunnen bijdragen aan de toegankelijkheid van ons verkeerssysteem of de mobiliteitstransitie naar een duurzamere mobiliteit, maar hebben ook verschillende snelheden en massa's. Met aanvullend beleid zorgt de gemeente dat deze voertuigen een veilige plek op de weg krijgen en hebben we aandacht voor de diversiteit op het fietspad. Met educatie-activiteiten worden gebruikers voorzien van de juiste basisvaardigheden voor het gebruik van deze voertuigen. We ondersteunen de lobby om te zorgen dat deze nieuwe voertuigen niet opgevoerd worden en/of pas vanaf een bepaalde leeftijd gebruikt mogen worden.

TER ILLUSTRATIE:

De meeste verblijfsgebieden zijn reeds aangewezen als 30 km/u zones, echter voldoet de inrichting nog niet overal met als gevolg dat ook te veel verkeersdeelnemers de snelheidslimiet niet naleven. We moeten de 30km/u zones dus zo snel en goed mogelijk in overeenstemming brengen met de landelijke voorgeschreven inrichtingskenmerken. Parallel hieraan kan de ontwikkeling van nieuwe technologieën worden getest en geïntroduceerd, zoals Intelligent Speed Assistance (ISA) waarbij het voertuig de bestuurder ondersteunt om zich aan de snelheidslimiet te houden.

Stapsgewijze, parallelle implementatie

De technologie blijft zich continu ontwikkelen: bestaande voertuigen worden slimmer en nieuwe voertuigen worden geïntroduceerd, fysieke infrastructuur ontwikkelt zich maar de digitale infrastructuur nog veel sneller. Bovendien moet deze in overstemming zijn. Tot slot zien we ook dat ons gedrag verandert onder invloed van technologische ontwikkelingen, denk bijvoorbeeld aan afleiding door de smartphone.

Deze continue ontwikkeling vraagt om een stapsgewijze en parallelle implementatie waarbij we het huidige verkeerssysteem veiliger inrichten met traditionele maatregelen en tegelijkertijd nieuwe innovaties implementeren en de infrastructuur hierop voorbereiden.



Als het gaat om technologische ontwikkelingen in mobiliteit richt Helmond zich vooral op Automatisch Rijden (CCAM) en Coöperatieve Intelligente Transport Systemen (C-ITS). Beide aandachtsvelden gaan flink bijdragen aan verkeersveiligheid, mits zorgvuldig toegepast.

Ons speerpunt binnen thema Technologische ontwikkelingen

De uitrol van Intelligent Speed Assistance

Ons speerpunt is de uitrol van Intelligent Speed Assistance (ISA). Met de lobby activiteiten van o.a. de gemeente Helmond heeft de Europese Unie in 2022 besloten om de Intelligent Speed Assistance (ISA) verplicht te stellen bij de productie van nieuwe personenauto's, bestelbussen en vrachtwagens in Europa. De komende jaren zullen er dus steeds meer voertuigen in het verkeerssysteem rijden die zich automatisch aanpassen aan de snelheidslimiet. Hiervoor is het essentieel dat de geldende snelheidslimieten digitaal correct geregistreerd zijn. Als City of Smart Mobility vervullen we een voorname rol om enerzijds het systeem door te ontwikkelen en anderzijds na te gaan hoe onze (fysieke en digitale) infrastructuur hierop afgesteld moet worden. Helmond blijft hierop inzetten omdat deze toepassing uiteindelijk een enorme bijdrage zal gaan leveren aan de naleving van snelheidslimieten. Te hoge snelheden is één van de voornaamste oorzaken van ernstige gewonden bij ongevallen.

We zoeken actief de samenwerking op (regionaal tot internationaal) met partijen die de toepassing van ISA helpen door te ontwikkelen. Helmond biedt daarbij haar openbare ruimte aan als proeftuin, uiteraard met alle noodzakelijke voorzorgsmaatregelen om proeven veilig uit te kunnen voeren. Met deze ervaring willen we als één van de eerste steden in Europa ISA-proof worden. Het resultaat is een enorme bijdrage aan de leefkwaliteit van onze mooie stad.



3.2 Programmalijn B: Specifieke risicogroepen en -modaliteiten

De tweede programmalijn richt zich op de risicogroepen en -modaliteiten. Dit zijn groepen verkeersdeelnemers die extra aandacht nodig hebben vanwege hun kwetsbaarheid, zoals voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers, ouderen en mensen met een beperking (o.a. slechtziend of slechthorend). Ook door onervarenheid, zoals bij kinderen en onervaren bestuurders, lopen zij een grotere kans om betrokken te raken bij (letsel)ongevallen. We willen dat iedereen in Helmond veilig kan deelnemen aan het verkeer.

Onze speerpunten in deze programmalijn:

- Verlaging van de kwetsbaarheid van de brom, snor- en (e-)fietsers
- Verlaging van de kwetsbaarheid van de oudere fietser (ook e-bike)
- Veilige verkeersdeelname door jeugdige en onervaren (brom) fietsers, inclusief fatbike-gebruikers, en automobilisten.

3.2.1 Thema 4: Kwetsbare verkeersdeelnemers

Kwetsbare verkeersdeelnemers hebben niet de bescherming van een voertuig om zich heen en lopen daardoor bij een conflict aantoonbaar meer risico (per gereden kilometer) op een ongeval met ernstige afloop. Er wordt gewerkt aan een veiliger verkeerssysteem voor kwetsbare verkeersdeelnemers door:

- Een veilige plek te bieden op de weg en daarmee conflicten te voorkomen (zie programmalijn A).
- Kleine infrastructurele aanpassingen te doen die deelname aan het verkeer makkelijker maken (zoals stabiliteitsvoorzieningen voor fietsers bij oversteeklocaties of het verwijderen van obstakels voor fietsers, rollators en scootmobielen).
- Educatie, voorlichting en training te geven aan ouderen en kinderen en gebruikers van nieuwe voertuigen. Ouderen hebben vanwege hun grotere broosheid meer kans op letsel als een ongeval plaatsvindt. Voor kinderen geldt dat zij kwetsbaarder zijn voor hoofdletsel bij een ongeval en afhankelijk van de leeftijd 'taakonbekwaam' kunnen zijn.



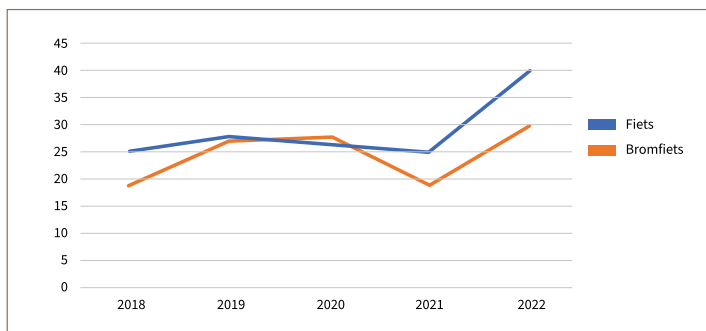
Onze speerpunten binnen thema Kwetsbare verkeersdeelnemers

Verlaging van de kwetsbaarheid van de brom-, snor- en (e-)fietser

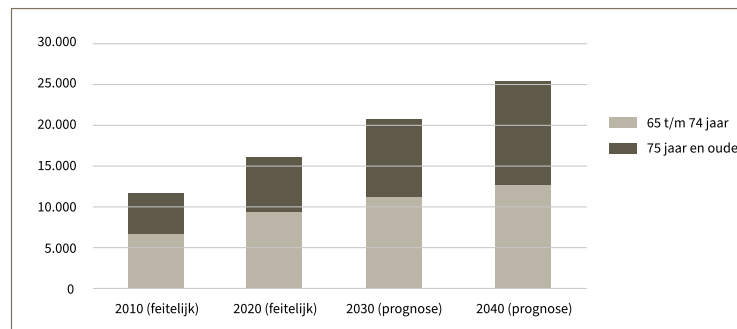
- Het aantal bromfietzers en (e-)fietzers in Helmond is hoog.
- De komende jaren zetten we de fietser op één en neemt het aantal fietsers fors toe.
- Brom- en (e-)fietzers hebben niet de bescherming van een voertuig om zich heen, maar hebben wel snelheid en lopen daardoor een verhoogd risico.
- Jaarlijks zijn bromfietzers in Helmond bij gemiddeld 33% en fietsers 34% van de letselgevallen betrokken.
- Het aandeel fietsongevallen is in werkelijkheid vele malen hoger omdat veel van deze ongevallen, met name enkelvoudig, niet (volledig) worden geregistreerd.

We verlagen de kwetsbaarheid van deze verkeersdeelnemers door:

- Het, in afstemming met de politie, inzetten op handhaving van de verplichte helmdracht voor brom- en snorfietzers.
- Het uitvoeren van campagnes om aandacht te creëren voor de kwetsbaarheid en zichtbaarheid van deze modaliteiten in het verkeer.
- En in relatie tot Programmalijn A:
 - > *De snelheidsverschillen in verblijfsgebieden te verlagen (30km/h als standaard)*
 - > *Op belangrijke verkeersaders de fiets (en op te drukke wegen ook de bromfiets) een eigen plek te geven.*



Grafiek 3: Trend letselslachtoffers op de fiets en bromfiets in Helmond.



Grafiek 4: Ontwikkeling vergrijzing in Helmond.

Verlaging van de kwetsbaarheid van de oudere fietser (ook e-bike)

- Door de vergrijzing neemt het aantal ouderen toe. In 2040 is het aandeel 65+'ers in de gemeente gegroeid van 13% naar 25%.
- Door de elektrische fiets is fietsen voor ouderen toegankelijker.
- Ouderen kunnen door hun leeftijd een verminderd reactievermogen, stabiliteit, zicht en contrast hebben. Dit leidt in de praktijk tot meer (letsel)ongevallen bij het op- en afstappen van de fiets en tot een verhoogde kans op ongevallen bij hoge (fiets/e-bike) snelheden bij bijvoorbeeld kruispunten.
- Ouderen op de fiets zijn in Helmond jaarlijks bij gemiddeld 25% van alle letselgevallen op de fiets betrokken.

Om deze doelgroep op de fiets zo veilig mogelijk deel te laten nemen aan het verkeer zetten we in op:

- Het realiseren van stabiliteitsvoorzieningen voor op- en afstappen bij oversteeklocaties voor fietsers.
- Aanbieden van trainingen en voorlichting voor deelname aan het verkeer en het gebruik van de e-bike.
- Het stimuleren van helmgebruik en ondersteunende voorzieningen (zoals een spiegel).
- Het (op basis van vrijwilligheid) laten toetsen van de taakbekwaamheid van ouderen.

3.2.2 Thema 5: Onervaren verkeersdeelnemers

Niet alle verkeersdeelnemers hebben voldoende ervaring, concentratie en/of de fysieke gesteldheid om zelfstandig zonder extra risico deel te nemen aan het verkeer. En toch willen we ook dat deze doelgroep zich veilig van A naar B kan verplaatsen. We stimuleren veilige deelname aan het verkeer van onervaren verkeersdeelnemers door:



- Kinderen theorie en praktijktraining te geven over de risico's van het verkeer en hoe je zelf veilig kan deelnemen.
- Volwassenen (waaronder ouders) te attenderen op hun verantwoordelijkheid om kinderen een veilige openbare ruimte te bieden door aan de hand van campagnes en goede inrichting van infrastructuur (bijvoorbeeld rondom school en op schoolroutes) het gewenste gedrag af te dwingen.
- Statushouders trainingen aan te bieden over een veilige verkeersdeelname, bijvoorbeeld een training fietsen en de verkeersregels uit te leggen.
- Verkeersdeelnemers met een medische aandoening (zoals slaapapneu, dementie of chronisch hartfalen) of functiebeperkingen door ouderdom (zoals vermindering van reactievermogen, zicht, contrast en achteruitgang van motorische functies) (bijv. via zorgverleners) te informeren over de risico's die zij lopen in het verkeer.
- Nieuwe gebruikers van bestaande voertuigen (zoals scoot- en brommobielen) en gebruikers van nieuwe voertuigen (zoals fatbikes en speed pedelecs) te instrueren over hoe met deze voertuigen veilig deel te nemen aan het verkeer.

Een specifieke doelgroep is ook de gebruiker van deelmobiliteit. Met de opkomst van deelmobiliteit wordt het namelijk ook makkelijker om gebruik te maken van voertuigen die je eerder zelf niet ter beschikking had. Denk bijvoorbeeld aan een e-bike, scooter of e-bike. Dit betekent ook dat je minder ervaring kan hebben met het gebruik van deze voertuigen. De gemeente stimuleert gebruik van deelmobiliteit, maar wel op een veilige manier. Aan de hand van campagnes en het aanbieden van trainingen willen we veilig gebruik van deelmobiliteit stimuleren.

Ons speerpunt binnen thema Onervaren verkeersdeelnemers

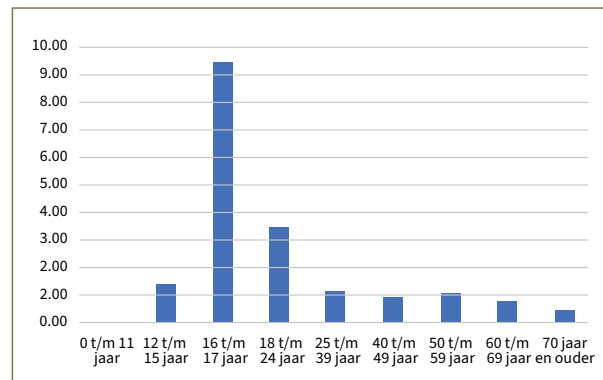
Veilige verkeersdeelname door jeugdige en onervaren (brom)fietzers, inclusief fatbike-gebruikers, en automobilisten.

- Veel Helmondse jongeren gebruiken naast de gewone fiets ook fatbikes, en vanaf 16-17 jaar stappen ze vaak over op een bromfiets. Vanaf 17 jaar kunnen zij een autorijbewijs halen en met de auto deelnemen aan het verkeer. Vanaf 18 jaar mag dat zelfstandig.
- Deze groepen hebben nog weinig veilige kilometers gemaakt met deze vervoerswijzen.
- Ze overschatten vaak hun eigen bekwaamheid en onderschatten de gevaren op de weg.
- Bromfietsen en fatbikes zijn soms opgevoerd waardoor ze harder kunnen dan wettelijk toegestaan.
- Jaarlijks is gemiddeld 30% van de letselslachtoffers op de bromfiets in Helmond 16-17 jaar. Per 1000 inwoners zijn dit er 9,5.
- Jaarlijks is gemiddeld 22% van de letselslachtoffers in de auto in Helmond 18-24 jaar. Per 1000 inwoners zijn dit er 2,5.
- Naar schatting ligt het aandeel betrokkenheid van deze doelgroepen bij ongevallen (zelf dus geen slachtoffer) nog hoger.
- Een eventueel aanbod van deelscooters in Helmond vraagt extra aandacht omdat het gebruik van deze vervoerswijze door onervaren gebruikers hierdoor zal toenemen.

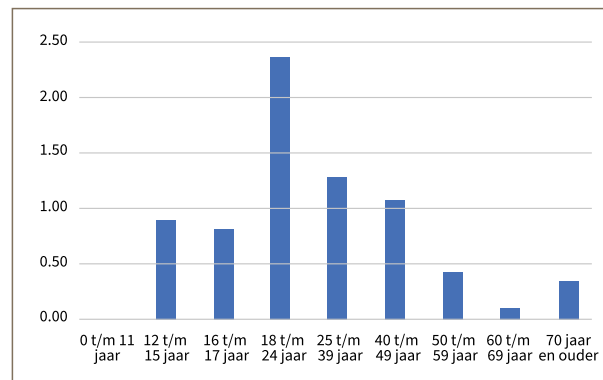
Deze combinatie van factoren zorgt ervoor dat de jeugdige en onervaren bromfietser en automobilist een risicogroep vormt die extra aandacht behoeft. In de praktijk blijkt dat het vooral gaat om jonge mannen (zij zijn aanzienlijk vaker betrokken bij een ongeval dan jonge vrouwen).

We zetten in op proactieve maatregelen zoals:

- Voorlichting en trainingen, denk bijvoorbeeld aan het opzoeken van jongeren in de schoolomgeving (met behulp van Totally Traffic en TT-projects). Hierbij is de politie een belangrijke partner.
- Aanhaken bij de lokale werkgeversaanpak⁸ om deze doelgroep te bereiken.
- Het, in afstemming met de politie, inzetten op handhavingsacties op opgevoerde fatbikes, scooters, helmplicht en gevaarlijk rijgedrag.



Grafiek 5: Letselslachtoffers op de bromfiets per leeftijdscategorie per 1000 inwoners in Helmond (2019-2023)



Grafiek 6: Letselslachtoffers in personenauto per leeftijdscategorie per 1000 inwoners in Helmond (2019-2023)

⁸ Een vorm van indirecte mobiliteitsbeïnvloeding: werkgevers worden actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Daarbij kunnen ze ook sturen op verkeersveilig gedrag van hun (jeugdige) werknemers.



Maar ook de jonge kinderen krijgen extra aandacht. Jong geleerd is oud gedaan. Jonge kinderen fietsen minder dan vroeger en hebben daardoor minder ervaring op de fiets. We zetten daarom in op:

- Stimuleren van verkeerseducatie in het basisonderwijs (met het Brabants Verkeersveiligheidslabel, BVL)
- Actief stimuleren van meer fietsen naar basisscholen en minder brengen met auto.
- Actief stimuleren van deelname aan verkeersexamen fietsen (groep 7 en 8)
- Veilige schoolomgevingen en -routes (betreft programmalijn A en C)

Recent onderzoek verkeersveiligheid scholen:

Op basis van recent onderzoek (2022/ 2023) blijkt dat er bij enkele scholen specifieke knelpunten zijn en bij de meeste scholen overlast is tijdens haal- en brengtijden veroorzaakt door ouders. We houden doorlopend overleg met scholen om deze knelpunten aan te pakken en te monitoren.

3.3 Programmalijn C: Gedrag van de individuele verkeersdeelnemer

Normvervaging is een actueel thema in Nederland en blijkt ook uit het gedrag dat veel verkeersdeelnemers op de weg laten zien. Denk bijvoorbeeld aan te hard rijden, bumperkleven, verbale en soms zelfs fysieke agressie in het verkeer. Normvervaging in onze maatschappij en ook in het verkeer is zorgwekkend. Dit raakt niet alleen specifieke focusgroepen maar juist alle verkeersdeelnemers, ongeacht hun leeftijd of wijze van verkeersdeelname. Immers ruim 90% van alle ongevallen komt door menselijke fouten, veelal door ons gedrag. Indien dit verslechtert, dan heeft dit ook een relatief grote impact op het aantal ongevallen. Dit raakt niet alleen de verkeersveiligheid, maar zeker ook de kwaliteit van onze leefomgeving. De derde programmalijn richt zich dan ook op het verbeteren van het verkeersgedrag van alle individuele verkeersdeelnemers.

Proactief en reactief zorgen dat iedereen in Helmond zich veilig gedraagt in het verkeer

Samen met onze maatschappelijke partners organiseren we campagnes en educatieprogramma's, waarbij we ook aanhaken op landelijke, provinciale en regionale initiatieven. We wijzen de verkeersdeelnemers in Helmond proactief en preventief op de gevaren van risicovol gedrag en stimuleren beleefd en veilig gedrag. Dit wordt ondersteund door een goede inrichting van de infrastructuur (Programmalijn A) wat duidelijk maakt wat voor gedrag van de verkeersdeelnemer wordt verlangd en de inzet van technologische innovaties om het gewenste gedrag af te dwingen.

Samen met de politie en boa's zorgen we met handhavingsacties ook voor een reactieve aanpak van risicovolle gedragingen. En samen met o.a. kennisinstellingen benutten we wetenschappelijk onderzoek om te bepalen wat met gedragsmaatregelen bereikt kan worden.

Onze speerpunt in deze programmalijn:
Terugdringen van snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer





3.3.1 Thema 6: Rijden onder invloed

Deelname aan het verkeer onder invloed vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk.

- Het aandeel overtreders van de wettelijke alcohollimiet in gemeenten tussen de 50.000 en 100.000 inwoners is gemiddeld 2% van de gecontroleerden.
- Bij 6% van de slachtoffers op de spoedeisende hulp is alcohol betrokken.
- Specifiek onder jongeren wordt ook lachgas gebruikt.

We pakken ‘verkeersdeelname onder invloed’ aan door:

- Handhaving
- Educatie en voorlichting met focus op (brom- en snor)fietzers en automobilisten. Voor jongeren is qua communicatie en voorlichting een goede afstemming met scholen belangrijk.

3.3.2 Thema 7: Snelheid in het verkeer

Over het algemeen geldt: is de snelheid hoger, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen, met een grotere kans op een ernstige afloop. In Helmond wordt op veel plekken te hard gereden, door zowel onze inwoners als door bezoekers en werkenden (o.a. bestelbussen). Te hard rijden betreft enerzijds het overschrijden van de geldende snelheidslimiet, maar anderzijds ook het op een te hoge snelheid naderen van een kruispunt of door de bocht gaan. Dit geldt voor het gemotoriseerd verkeer op de weg, maar ook voor bijvoorbeeld bromfietsen op het fietspad, elektrische fietsen en andere Light Electric Vehicles. Om de algemene tendens van te hoge snelheden aan te pakken zetten we in op de volgende maatregelen:

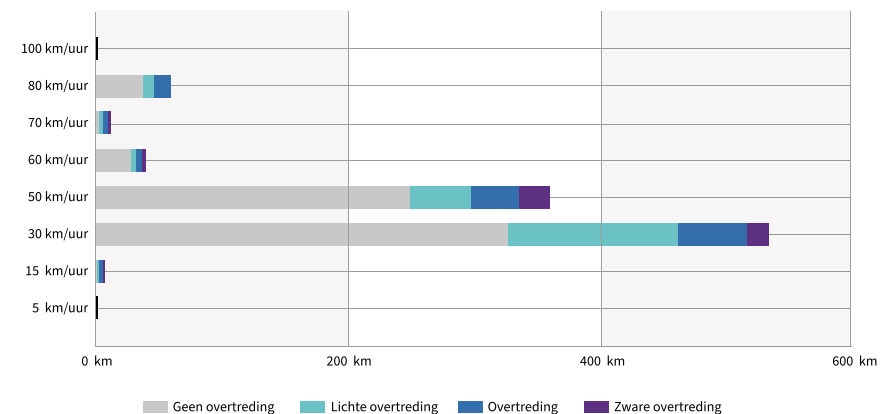
- Aan de hand van gerichte campagnes, educatie en trainingen wijzen we de verkeersdeelnemers op de gevaren van te hoge snelheden en vragen in het bijzonder aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemer.
- Ook handhaving is en blijft een belangrijke en noodzakelijke maatregel als sluitstuk voor de naleving. In samenspraak met de politie sturen we aan op gerichte handhavingsacties.
- Naast de maatregelen gericht op het individuele snelheidsgedrag werken we toe naar een juiste inrichting van de infrastructuur (Programmalijn A) waardoor de verkeersdeelnemer weet welk gedrag van hem/haar wordt verwacht en daar ook naar handelt, ook omdat het lastig is om hogere snelheden te halen door bijvoorbeeld de aanwezigheid van snelheidsremmers.

Ons speerpunt binnen het thema snelheid in het verkeer

Terugdringen van snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer

In Helmond zijn er veel snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer. De afbeelding hiernaast (grafiek 7) laat zien dat op wegen van elke snelheidslimiet zeker 30% van het gemotoriseerd verkeer de maximum snelheid overschrijdt. Zeker bij conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers weegt de regel 'is de snelheid hoger, dan leidt dit automatisch tot een grotere kans op ongevallen met een grotere kans op een ernstige afloop' extra zwaar. Daar maken we ons zorgen over. Ons speerpunt is daarom het verminderen van het aantal snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer. Dit doen we door:

- In samenwerking met onze verkeersveiligheidspartners educatie- en campagne-activiteiten uit te voeren specifiek gericht op snelheidsoverschrijdingen door gemotoriseerd verkeer. Daarbij ligt de focus op het creëren van bewustzijn over de (mogelijke) gevolgen van te hard rijden en de verkeersdeelnemer ervan te overtuigen dat gedragsverandering nodig is.
- In samenspraak met de politie aan te sturen op gerichte handhavingsacties op snelheid. We proberen daarbij handhavingslocaties te bepalen waar het risico als gevolg van snelheidsoverschrijdingen het hoogst is. De mate van interactie met kwetsbare verkeersdeelnemers is in deze afweging een belangrijke indicator.
- Handhaving niet alleen in te zetten als straf in de vorm van een geldboete, maar ook als beloning van goed gedrag (bijvoorbeeld via de snelheidsmeterspaarpot).
- Nauw samen te werken met het Openbaar Ministerie om de structurele snelheidsovertreders aan te pakken.
- Fysieke maatregelen te treffen die de snelheid remmen (Programmalijn A).
- De uitrol van technologische ontwikkelingen (Programmalijn A) te faciliteren (zoals Intelligent Speed Assistance), die bijdragen aan een betere naleving van de geldende maximum snelheid.



Grafiek 7: Snelheidsoverschrijdingen van gemotoriseerd verkeer naar kilometer weglengte per snelheidslimiet in Helmond (december 2023). Bron: STAR (STAR is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA).



3.3.3 Thema 8: Afleiding in het verkeer

Wanneer een weggebruiker afgeleid is, is het risico op een verkeersongeval groot. Afleiding door navigatie, de mobiele telefoon, advertenties langs de weg of door praten (cognitieve afleiding), muziek luisteren (auditieve afleiding) of eten/drinken (manuele afleiding) en vermoeidheid zorgt voor minder alertheid en daarmee een verhoging van het risico op verkeersongevallen.

- Telefoongebruik speelt de afgelopen jaren een steeds prominentere rol in het gedrag in het verkeer.
- Uit onderzoek in Helmond⁹ blijkt dat zowel volwassenen als scholieren hun telefoongebruik in het verkeer nauwelijks als verkeersonveilig ervaren.
- Bij 20% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp heeft afleiding bijgedragen aan het ontstaan van het ongeval.
- Bij automobilisten is dit 14%.

We zetten in op het voorkomen van afleiding in het verkeer via de volgende acties:

- Zoveel mogelijk aanhaken bij landelijke, provinciale en regionale initiatieven en campagnes rondom dit thema.
- Bij de inrichting van de openbare ruimte zorgen we dat afleiding door o.a. advertenties en LED-schermen minimaal is. Hiervoor zoeken we de afstemming met andere beleidsvelden.
- Handhavers gaan strenger controleren op afleiding in het verkeer.

⁹ Enquête onder scholieren en volwassenen in Helmond (2022)

3.3.4 Thema 9: Verkeersovertreders

Verkeersovertredingen hebben een grote impact op het aantal ongevallen in het verkeer:

- een grote groep weggebruikers maakt steeds vaker (kleine) overtredingen, meestal bewust, maar soms ook onbewust.
- een klein deel (0,5%) van de verkeersdeelnemers in Helmond begaat systematisch verkeersovertredingen (verkeersvandalen).
- Deze verkeersvandalen zijn bovengemiddeld vaak betrokken bij verkeersongevallen (6%).

Voorbeelden van verkeersovertredingen betreft acties die vallen onder de hierboven beschreven thema's 6, 7 en 8 (onder invloed rijden, te hard rijden of bijvoorbeeld een bericht typen op je smartphone tijdens het rijden). Maar ook andere overtredingen zoals roodlicht negatie, geen voorrang verlenen, foutief parkeren en meer, kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties.

We treffen proactief maatregelen om het aantal verkeersovertredingen te verminderen. Voor de aanpak van notoire verkeersvandalen ligt de verantwoordelijkheid bij de Politie en het Openbaar Ministerie. Zelf leggen we onze focus op de grote groep 'incidentele' verkeersovertreders.

- Door middel van campagnes en educatie wijzen we verkeersdeelnemers op de gevaren van verkeersovertredingen.
 - > We sluiten aan op bestaande interventies:
 - *Lokaal gaan we actief de samenwerking aan op zoek naar nieuwe goede initiatieven die bijdragen aan het tegengaan van verkeersovertredingen. Dit doen we met onze partners, zoals verenigd in het Platform Verkeersveiligheid Helmond, scholen en wijkraden.*
 - *We zoeken de samenwerking op met landelijke, provinciale en regionale initiatieven en campagnes.*
 - > We kijken naar mogelijkheden om zelf interventies te ontwikkelen. Daartoe zoeken en leren we actief van ervaringen om ons heen, binnen en buiten Nederland, zoals een recentelijk voorbeeld "Travel Like You Know Them" uit Engeland.
 - > De uitvoering van interventies stemmen we af op verkeershandhavingsacties om de boodschap te versterken.
- Omdat alleen campagnes en educatieprogramma's in de praktijk niet voldoende blijken te zijn zal ook structurele handhaving plaatsvinden met straffen (zoals een geldboete) en belonen (sparen voor een wijkactiviteit).
- We faciliteren en passen technologische ontwikkelingen toe om verkeersovertredingen te beperken, en waar ze plaatsvinden de medeweggebruiker tijdig te informeren.

Travel like you know them

In deze campagne wordt een momentopname gegeven in de levens van anderen, met als doel mensen te helpen verder te kijken dan het vervoersmiddel en het inzicht te vergroten in hoe anderen de weg zien en gebruiken. De campagne richt zich tot iedereen die gebruik maakt van de weg, met de nadruk op degenen die een grotere verantwoordelijkheid hebben om de risico's die zij voor anderen kunnen vormen te verminderen.

(bron: <https://www.gov.uk/government/news/>)





Hoofdstuk 4

Hoe organiseren we dat?

4.1 Toewerken naar de risicogestuurde aanpak; data op orde



We kiezen ervoor om de goede werkwijze van de afgelopen jaren te behouden en dit stapsgewijs te versterken met de risicogestuurde aanpak. Per ommegaande volledig werken volgens de risicogestuurde aanpak is nu namelijk nog niet mogelijk.

De werkwijze is landelijk nog niet volledig uitgewerkt (o.a. het bepalen van uniforme risico-indicatoren) en we hebben als gemeente (zoals veel andere overheden) een grote slag te maken in het op orde krijgen van onze data. Wel gaan we proactief aan de slag met deze nieuwe aanpak. We zullen zelf doorlopend evalueren en bij provincie en het rijk de ontwikkelingen volgen of de risicogestuurde aanpak daadwerkelijk de verwachte plus op de bestaande aanpak verkeersveiligheid oplevert.

Plan van aanpak

We maken een plan van aanpak voor de benodigde risico-indicatoren, de benodigde data en het uitvoeren van een goede nulmeting. Dit biedt ons de basis om toe te werken naar concrete doelen (gekoppeld aan de vastgestelde

risico-indicatoren) en stelt ons in staat om het risico op ongevallen in Helmond structureel te laten dalen (met als effect steeds minder verkeersslachtoffers).

Data voor digitale infrastructuur

Data op orde omvat meer dan alleen de data die nodig is voor de risico-indicatoren. Het betekent ook dat de digitale infrastructuur op orde is. Denk bijvoorbeeld aan de digitale snelheden in de navigatie. Deze moet overeenkomen met de bebording op straat. Daarbij wordt ook het belang van real-time data steeds groter, zodat voertuigen geïnformeerd worden over de actuele verkeerssituatie en bijvoorbeeld rechtstreeks naar parkeervoorzieningen geleid kunnen worden om onnodig zoekverkeer te voorkomen.

4.2 Van visie en adaptieve strategie naar jaarlijkse actieplannen



De Mobiliteitsvisie Helmond 2040 zet de stip op de horizon van een stad die flink gaat groeien, waarin we ons anders gaan verplaatsen en de kwaliteit van leven voorop staat.

Voorliggend document beschrijft de strategie hoe we verkeersveiligheid als elementaire randvoorwaarde willen laten bijdragen aan de hoge kwaliteit van leven in 2040 en het streven naar NUL-verkeersslachtoffers. Om concreet invulling te geven aan dit beleid stellen we jaarlijks een actieplan verkeersveiligheid op met concrete maatregelen inclusief monitoring en evaluatie. Dit actieplan is de verkeersveiligheidsinvulling van de korte termijnmaatregelen in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) van de Mobiliteitsvisie Helmond 2040.

Adaptieve aanpak

Omdat de risicogestuurde aanpak nog in ontwikkeling is, kunnen we nog geen concrete doelen formuleren op basis van risico-indicatoren. Wel gaan we hiermee aan de slag en kan het resultaat leiden tot nieuwe prioriteiten binnen de drie programmalijnen (hoofdstuk 3). Ook is de gemeente Helmond en de Metropoolregio Eindhoven volop in ontwikkeling, zien we steeds meer en sneller technologische ontwikkelingen elkaar opvolgen, en kan landelijk en provinciaal beleid wijzigen wat relevant is voor Helmond. Al deze factoren kunnen leiden tot nieuwe inzichten waardoor we onze strategie op onderdelen moeten kunnen aanpassen, zonder de risicogestuurde aanpak en de drie programmeerlijnen los te laten. Dit vraagt om een adaptieve aanpak. Ditzelfde geldt voor de jaarlijkse actieplannen. Ook hier kunnen thema's en activiteiten van jaar tot jaar wijzigen door monitoring, actualiteiten en/of bredere ontwikkelingen.

4.3 We doen het samen



Iedereen heeft baat bij een verkeersveilig Helmond. Maar dit bereiken is een complexe uitdaging. Verkeersveiligheid raakt iedereen die zich verplaatst en als onderdeel van de integrale opgave raakt verkeersveiligheid ook veel meer domeinen dan alleen mobiliteit. Iedereen heeft hierin zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. En alleen samen kunnen we stappen zetten naar een verkeersveilig Helmond.

Structurele samenwerking met verkeersveiligheidspartners

Samen bereik je meer dan alleen. De gemeente Helmond werkt van lokaal tot nationaal en zelfs op internationaal niveau samen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk hierbij aan partijen zoals overheden, politie, OM, maatschappelijke en commerciële organisaties, wijkraden, kennis- en onderwijsinstellingen en meer. Het bundelen van krachten tussen deze organisaties geeft meer inzicht in de problematiek en biedt meer kansen om de juiste en meer maatregelen te treffen. Lokaal is het 'Platform Verkeersveiligheid Helmond (PVVH)' het belangrijkste samenwerkingsverband van gemeente en partners om de verkeersveiligheid in Helmond te verbeteren, door de verkeersveiligheidsontwikkelingen en -maatregelen onderling af te stemmen. Deelnemers aan het Platform zijn onder andere hulpdiensten, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, vertegenwoordiging namens senioren en mensen met een handicap en autorijscholen.

Structurele aandacht voor de veiligheid rondom scholen

Schoolomgevingen en schoolroutes horen veilig te zijn. We houden doorlopend overleg met scholen om eventuele knelpunten aan te pakken en te monitoren. Hierbij wordt ook handhaving betrokken. Ook gebruiken we deze overleggen om de inhoudelijke aanpak rondom verkeerseducatie af te stemmen.



Integrale aanpak met andere disciplines

Verkeersveiligheid is een gevolg van de inrichting en beheer van de openbare ruimte, in combinatie met gedrag en omvang van de verschillende modaliteitsstromen (samen het gebruik). Dit kan zorgen voor een positieve of negatieve spanning tussen verschillende ruimtelijke domeinen.

Ook een goede ruimtelijke ordening (belangrijk aandachtspunt in de schaa sprong) zal leiden tot relatief meer of minder kilometers die we nodig hebben om ons van A naar B te verplaatsen. Als voorbeeld kan verdichting bijdragen aan de beschikbaarheid van OV en deelmobiliteit en vormen van actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen stimuleren.

Bij de (her)inrichting van de stad zullen de verschillende beleidsdomeinen integraal de effecten van mobiliteit op de leefomgeving (en andersom) in overweging moeten nemen. Elke situatie vraagt om maatwerk. Indien er concessies moeten worden gedaan, wordt continu een risico-inschatting gegeven en een afweging gemaakt van de impact. Deze concessie mag nooit ten koste gaan van (minimale) verkeersveiligheid. Denk bijvoorbeeld aan de minimale 'Duurzaam Veilig richtlijnen' van het CROW. We zetten verkeersveiligheid binnen de gehele organisatie breed uit als randvoorwaarde bij nieuwe ontwikkelingen.

Ongevallenprotocol voor dodelijke en ernstige ongevallen

In de praktijk is er nog onvoldoende bekend over de oorzaak van ongevallen. Dit terwijl een compleet beeld wel kan helpen bij het vinden van geschikte interventies. Het is daarom van belang om het verzamelen van informatie rondom een ongeval goed te organiseren. We gaan daartoe een protocol ontwikkelen voor de afhandeling van dodelijke en ernstige ongevallen. Belangrijk hierbij zijn enerzijds de samenwerking met hulpdiensten en het OM in de uitwisseling van informatie en anderzijds de gezamenlijke beoordeling van de politie en verkeerskundige(n) van de locaties waar deze ongevallen zich hebben voorgedaan. We nemen hierin initiatief maar zijn wel afhankelijk van derden.

Het faciliteren van initiatieven uit en luisteren naar de maatschappij

In de gemeente Helmond zijn er ook veel (burger)initiatieven vanuit de maatschappij gericht op veilig verkeersgedrag. We zoeken deze initiatieven zoveel mogelijk op, denken actief mee met de initiatiefnemer, bepalen de kansrijkheid en effectiviteit, en kunnen vervolgens ondersteunen om deze initiatieven in de praktijk uit te rollen.

Ook zijn onze inwoners (evt. via wijkraden) en ondernemers de ogen en oren van de stad. We luisteren naar hun beleving van verkeersveiligheid in de stad en kijken en proberen in afstemming met hen de knelpunten aan te pakken.

4.4 Financiën en capaciteit op orde

In de mobiliteitsvisie Helmond 2040 en deze strategie verkeersveiligheid zijn onze visie en de programmalijnen toegelicht. Deze worden vertaald naar concrete activiteiten die jaarlijks in actieplannen en ook in het Meerjaren Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (MUM) worden opgenomen. Om deze activiteiten en maatregelen na te streven zijn voldoende budget en capaciteit vereisten.

Financiën

We benutten bij nieuwe planontwikkeling, herinrichting en onderhoud de kansen om de openbare ruimte meteen veilig in te richten. Echter zijn daar bovenop extra maatregelen nodig. Met name fysieke infrastructurele maatregelen vergen flinke investeringen, denk bijvoorbeeld aan het (her)inrichten van de GOW30 wegen. Maar ook de digitale infrastructuur (hard- en software), gedragsmaatregelen zoals campagnes, educatie, handhaving en het risicogestuurde werken met bijbehorende data-inwinning en monitoring vergen de nodige investeringen.

We streven naar slim programmeren en werk met werk te maken. Aanvullend benutten we beschikbare externe financiering. Maar om onze ambitie te realiseren moeten we ook zelf flink investeren.

- De actieplannen zijn leidend voor de middelen die we zullen aanvragen in het kader van de begroting.
- We benutten de Rijksbijdrage uit de Impulsregeling van het SPV en de regionale bijdrage van het Multimodaal Mobiliteits Pakket (MMMP) via de provincie optimaal.
- We benutten Europese middelen door deel te nemen aan Europese projecten die relevant zijn voor de verkeersveiligheid in Helmond.

Capaciteit

Naast geld is ook (personele) capaciteit essentieel. Capaciteit is nodig voor de uitvoering van reguliere werkzaamheden, specifieke projecten, handhaving, monitoring, en om de (integrale) interne en externe samenwerking te borgen. Bij de programmering van projecten houden we altijd rekening met beschikbare capaciteit van gemeente en partners. Wanneer we zien dat het nodig is om een stap extra te zetten voor verkeersveiligheid gaan extra investeringen altijd gepaard met het opschalen van de beschikbare capaciteit. Ook zullen we het gesprek hierover voeren met externe partners.

Voldoende capaciteit geldt niet alleen voor de gemeente maar ook voor onze verkeersveiligheidspartners zoals de politie. We blijven daarover in gesprek.



Bijlagen

Begrippen- & bronnenlijst

Bijlage | Begrippenlijst

ADAS	Advanced Driver Assistance Systems, een geavanceerd rijhulpsysteem bestaande uit een verzameling elektronische technologieën die bestuurders helpt bij het rijden en parkeren.	Erftoegangswegen	Erftoegangswegen bieden toegang tot woningen, bedrijven, scholen, winkels, enzovoort. Erftoegangswegen liggen in een gebied met de functie 'verblijven'. Dat betekent dat hier allerlei soorten verkeer met elkaar mengen: voetgangers, fietsers, auto's, en vrachtauto's.
Blackspot	Een locatie waar veel ongevallen voorkomen.	Gebiedsontsluitings- wegen	Een gebiedsontsluitingsweg (GOW) is in de Nederlandse wegcategorisering een weg die is bedoeld om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten. Op wegvakken stroomt het verkeer en op kruispunten vindt uitwisseling plaats.
CROW	CROW (oorspronkelijk een acroniem voor Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid.	Heterogeniteit in het verkeer	De opkomst van nieuwe manieren waarop mensen zich verplaatsen creëert een nieuw straatbeeld waarbij verschillende soorten verkeer dezelfde infrastructuur gebruiken.
Deelconflict	Een deelconflict is een conflict op een kruispunt dat niet door een verkeersregelinstallatie wordt gescheiden. Een voorbeeld hiervan is een verkeerslicht waarbij de rechtdoorgaande en de afslaande stroom tegelijkertijd groen heeft en daarom de normale voorrangsregels van toepassing zijn.	ISA	Intelligent Speed Assistance, een systeem om de bestuurder te helpen de juiste snelheid voor de wegomgeving aan te houden door hem specifieke en gepaste feedback te geven.
Deelmobiliteit	Deelmobiliteit betekent het delen van transportmiddelen tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar. Deelmobiliteit biedt gebruikers toegang tot vervoersmiddelen wanneer dat voor de gebruiker nodig is.	LEV's	Light electric vehicles, voertuigen kleiner dan de auto. Dat ze licht en elektrisch zijn, betekent dat ze minder vervuילend zijn en minder ruimte innemen dan traditionele vervoersmiddelen.
Duurzaam Veilig	Duurzaam Veilig is een weginrichtingsprincipe waarmee de verkeersomgeving zo wordt ingericht, zodat het aantal ongevallen geminimaliseerd wordt en de impact beperkt.	Middeneiland	Verkeerseiland dat tegengestelde verkeersstromen scheidt en een overstekende weggebruiker ruimte biedt om te wachten.
		Middengeleider	Langwerpig verkeerseiland dat tegengestelde verkeersstromen scheidt.

Mobiliteitstransitie	Relatief minder (privé) autogebruik ten gunste van meer actieve mobiliteit (lopen en fietsen), openbaar vervoer en deelmobiliteit.	VRI	Een verkeersregelininstallatie is een verzameling van losse elementen die nodig zijn om verkeersstromen te regelen door middel van het geven van optische signalen aan weggebruikers. Veelal met verkeerslichten.
Modaliteit	Vervoerswijze		
Real-time data	Data die beschikbaar komen voor gebruik op het moment dat ze zijn verzameld, zoals de routebeschrijving met actuele verkeers-informatie die je krijgt op basis van je GPS-locatie.	V85	De snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden op een weg met vlot verkeer in normale weersomstandigheden.
Smart Mobility	Het slim inzetten van zowel innovatieve technieken als slimme mobiliteitsoplossingen en data bij het realiseren van belangrijke beleidsopgaven op het gebied van mobiliteit.		
Speed pedelec	Een speed pedelec is een elektrische fiets waarbij de ondersteuning niet, zoals bij andere elektrische fietsen, stopt bij 25 kilometer per uur, maar waarbij je met zelf meetrappen snelheden tot 45 kilometer per uur kan bereiken.		
SPV 2030	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Een gezamenlijke visie van het Rijk en wegbeheerders over de aanpak van verkeersveiligheid.		
Vergevingsgezinde infrastructuur	Een vergevingsgezinde infrastructuur bestaat uit het systematisch uitvoeren van maatregelen die de kans op falen verkleinen en de effecten van fouten zodanig verzachten, dat er niet direct fatale consequenties optreden.		



Bijlage | Bronnenlijst

In deze strategie verkeersveiligheid worden diverse feiten, trends en constateringingen beschreven. Deze zijn gebaseerd op de volgende bronnen:

- CBS (2022), Demografische ontwikkelingen
- CBS (2022), Gebruik van mobiliteit
- CROW (2022), Smart Mobility Magazine
- Gemeente Helmond (2022), Onderzoek Verkeersveiligheid scholen
- Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021), publicatie deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: ontwikkelingen, effecten en potentie
- KennisnetwerkSPV (2022), www.kennisnetwerkspv.nl
- Metropoolregio Eindhoven (2022), Regionaal verkeersveiligheidsplan
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2021), Rapportage Rijden onder invloed (2006-2019)
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2019), Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- PBL (2022), bevolkingsprognose, Rapportage Verkeersongevallen 2018
- Provincie Noord-Brabant (2024), Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027
- Royal HaskoningDHV (2022), Risicoanalyse verkeersveiligheid Helmond
- Royal HaskoningDHV (2022), Enquête verkeersveiligheid Helmond
- SWOV (2021), Riskant verkeersgedrag, verkeersagressie en veelplegers
- Verbond en verzekeraars (2024), Rapportage rijkhulpsystemen en ongevalskansen
- VeiligheidNL (2018), Verkeersongevallen in Nederland
- VeiligheidNL (2021), Verkeersongevallen Noord-Brabant
- VeiligheidNL (2022), Fietsongevallen en snor-/bromfietsongevallen in Nederland
- VIA (2023), BLIQ rapportage Helmond
- VIA (2024), Ongevallenstatistieken

Colofon

‘Strategie Verkeersveiligheid Helmond’
is een uitgave van de gemeente Helmond.

Inhoud en tekst

Begeleidingsteam:
Jeroen Winkelmolen
Esmee van Selst
Riccardo Toffolo
Marcel Unterberg

Fotografie en visuals

Royal HaskoningDHV
beeldbank Gemeente Helmond

Vormgeving

Orange Creative Connectors

26 november 2024

Contact

Adres	Stadskantoor, Frans Joseph van Thielpark 1 Postbus 950, 5700 AZ Helmond
Telefoon	14 0492 (algemeen)
Internet	www.helmond.nl
E-mail	gemeente@helmond.nl

Gemeente Helmond

