



Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond

Deel 3: Meerjarenprogramma en Actieplan 2005

Bestand: VNL0794_303-R10 deel 3 Helmond

Datum: 21-4-2005

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
2	PRIORITERING.....	7
2.1	INLEIDING.....	7
2.2	PRIORITERING AANDACHTSGROEPEN GEDRAGSBEÏNVLOEDING	7
2.3	INTEGRALE KNELPUNTENLIJST INFRASTRUCTUUR	7
3	FINANCIËLE MIDDELEN	10
3.1	INLEIDING.....	10
3.2	FINANCIËLE MIDDELEN GEMEENTE HELMOND	10
3.3	SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN.....	10
4	MAATREGELN.....	11
4.1	INLEIDING.....	11
4.2	UITGANGSPUNTEN	11
4.3	NIET-INFRASTRUCTURELE MAATREGELN	11
4.4	INFRASTRUCTUREEL – MAATREGELN.....	15
5	MEERJARENPROGRAMMA EN ACTIEPLAN.....	18
5.1	INLEIDING.....	18
5.2	TOELICHTING.....	18

1 Inleiding

In dit deel zijn het Meerjarenprogramma en het Actieplan 2005 opgenomen. In schema 1 (volgende pagina) zijn de onderdelen/stappen om te komen tot het Meerjarenprogramma en Actieplan 2005 beschreven. In het schema is ook aangegeven welk onderdeel in welk hoofdstuk is uitgewerkt. Hieronder is per hoofdstuk een nadere toelichting gegeven.

Prioritering (hoofdstuk 2)

Ten eerste is in hoofdstuk 2, aan de hand van de in 'Deel 2: Huidige situatie' beschreven aandachtsgroepen, black-spots, Duurzaam Veilig scores, risicocijfers en de subjectieve lijst (klachten van bewoners en Platform Verkeersveiligheid Helmond) een prioriteitenlijst opgesteld.

De uiteindelijke lijst met locaties en aandachtsgroepen bevat meer knelpunten dan binnen de beschikbare financiële middelen kunnen worden uitgevoerd. Derhalve zijn in het Actieplan alleen de knelpunten opgenomen met de hoogste prioriteiten en met het hoogst aantal te voorkomen slachtoffers.

Financiële middelen (hoofdstuk 3)

In hoofdstuk 3 zijn de beschikbare financiën voor het Meerjarenprogramma en het Actieplan uiteengezet. Omdat uitvoering van maatregelen afhankelijk is van beschikbare financiële middelen, zijn alleen de knelpunten met de hoogste prioriteit meegenomen in het Meerjarenprogramma en Actieplan.

Maatregelen (hoofdstuk 4)

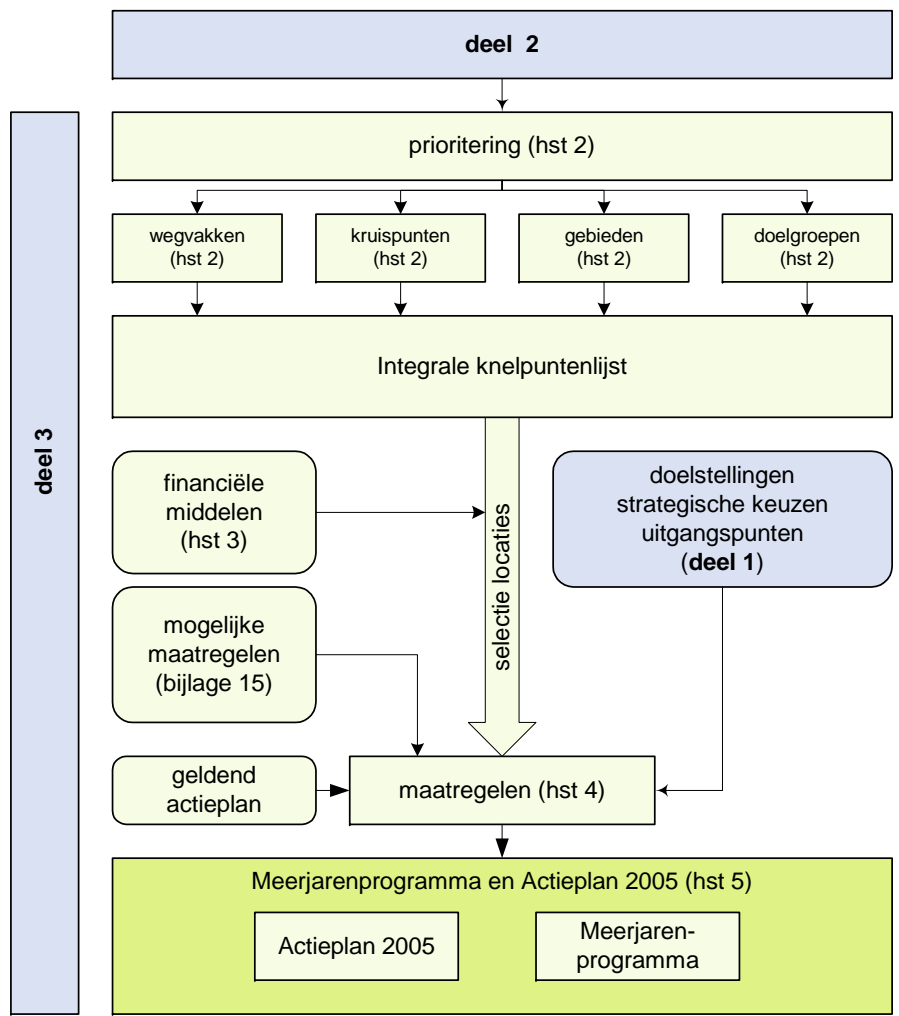
In het hoofdstuk maatregelen is beargumenteerd weergegeven welke maatregelen moeten worden opgenomen in het Meerjarenprogramma en hieruit afgeleid het Actieplan voor 2005. Alvorens de maatregelen te beschrijven, zijn in de eerste paragraaf nog kort de belangrijkste uitgangspunten beschreven.

De voorgestelde maatregelen zijn onderverdeeld naar infrastructurele en niet infrastructurele maatregelen. Voor niet infrastructurele maatregelen is een onderscheid gemaakt naar de aspecten:

- educatie en voorlichting;
- hulpdiensten;
- handhaving;
- evaluatie en monitoring.

Meerjarenprogramma en Actieplan (hoofdstuk 5)

De maatregelen beschreven in hoofdstuk 4 zijn in het laatste hoofdstuk overzichtelijk weergegeven in één tabel. Ook hier is onderscheid gemaakt naar infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen.



Schema 1: onderdelen Meerjarenprogramma en Actieplan

2 Prioritering

2.1 Inleiding

In deel 2 van het verkeersveiligheidsplan, 'Huidige situatie en knelpunten', zijn knelpunten op het gebied van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding geformuleerd. De infrastructurele knelpunten zijn in beeld gebracht op basis van vier aspecten: black-spots, risicocijfers, Duurzaam Veilig score en klachten en verzoeken. De lijst van knelpunten die hieruit voortkomt, bestaat uit verschillende soorten locaties (wegvakken, kruispunten en gebieden) en bevat tevens verschillende soorten problemen. Het is onmogelijk om, gezien de beschikbare financiële middelen, alle knelpunten op te lossen. Vandaar dat op basis van verkeerskundige criteria een prioritering wordt opgesteld. In het voorliggende hoofdstuk is beschreven hoe de prioritering in de knelpunten tot stand komt en wat de resultaten zijn.

Indien een knelpunt een lage prioriteit heeft dan zal deze op basis van de methodiek, gericht op verkeersveiligheid, niet of in een laat stadium, in aanmerking komen voor maatregelen. Echter de mogelijkheid blijft open om op basis van bestuurlijke, financiële en organisatorische criteria knelpunten met lagere prioriteiten eerder aan te pakken.

Bij de prioritering is onderscheid gemaakt naar de infrastructurele en niet-infrastructurele knelpunten, respectievelijk in paragraaf 2.2. en 2.3.. Ten slotte is in de laatste paragraaf een knelpuntenlijst met hierin de prioriteringsvolgorde weergegeven.

2.2 Prioritering aandachtsgroepen gedragsbeïnvloeding

De aandachtsgroepen zijn in hoofdstuk 2 van deel 2 vastgesteld. Het betreft de doelgroepen:

- fiets – 4 t/m 12 jaar;
- fiets – 18 t/m 25 jaar;
- fiets – 26 t/m 59 jaar;
- fiets – 60 jaar en ouder;
- voetganger – 60 jaar en ouder.

Geconcludeerd kan worden dat het grofweg gaat om fietsers in elke leeftijdscategorie en voetgangers ouder dan 60 jaar.

Om te bepalen of de aanpak van een aandachtsgroep prioriteit heeft boven een andere aandachtsgroep, is het aantal slachtoffers per aandachtsgroep bepaald. Immers de omvang van de groep geeft aan wat de mogelijke slachtofferreductie kan zijn en waar dus het grootste effect kan worden behaald. De volgorde van prioriteiten ziet er als volgt uit:

- 1 automobilisten in de categorie 26 t/m 59 jaar (55 ernstige slachtoffers);
- 2 fietsers in de categorie 26 t/m 59 jaar (37 ernstige slachtoffers);
- 3 automobilisten in de categorie 18 t/m 25 jaar (30 ernstige slachtoffers);
- 4 fietsers in de categorie 60 jaar en ouder (28 ernstige slachtoffers);
- 5 fietsers in de categorie 4 t/m 12 jaar (12 ernstige slachtoffers);
- 6 fietsers in de categorie 18 t/m 25 jaar (10 ernstige slachtoffers);
- 7 voetgangers in de categorie 60 jaar en ouder (8 ernstige slachtoffers).

2.3 Integrale knelpuntenlijst infrastructuur

In deel 2, hoofdstuk 4 zijn de knelpunten op het gebied van infrastructuur geselecteerd.

Zoals eerder vermeld zijn de knelpunten voor wegvakken, gebieden¹ en kruispunten bepaald door te kijken naar de black-spots, risicocijfer, Duurzaam Veilig score en klachten en verzoeken van bewoners. Voor zowel kruispunten, gebieden als wegvakken is een prioritering bepaald. De werkwijze om te komen tot deze prioritering staat beschreven in het handboek. In bijlage 12, 13 en 14 staan de prioriteiten per wegvak, kruispunt en gebied visueel weergegeven.

Alleen kruispunten, wegvakken en gebieden met een prioriteit 1, 2 of 3 komen in beginsel in aanmerking voor het meerjarenprogramma of actieplan aangezien dit de grootste knelpunten betreffen. Deze locaties zijn opgenomen in de integrale knelpuntenlijst. Het doel van de integrale knelpuntenlijst is het

¹ De gebieden bestaan uit erftoegangswegen. Een gebied wordt begrensd door gebiedsontsluitingswegen, komgrenzen of barrières zoals het kanaal en de spoorlijn.

krijgen van inzicht in de vanuit subjectieve en objectieve veiligheid aangegeven noodzaak voor het treffen van veiligheidsverbeterende maatregelen.

Om tot één geïntegreerde lijst met wegvakken, kruispunten en gebieden te kunnen komen, zijn alle knelpunten met prioriteit 1, 2 of 3 eerst gesorteerd op prioriteit en vervolgens op basis van het aantal slachtoffers (laatste 3 jaar). Ten slotte is de lijst gesorteerd op het aantal ongevallen (laatste 3 jaar). Op deze wijze ontstaat een geïntegreerde knelpuntenlijst.

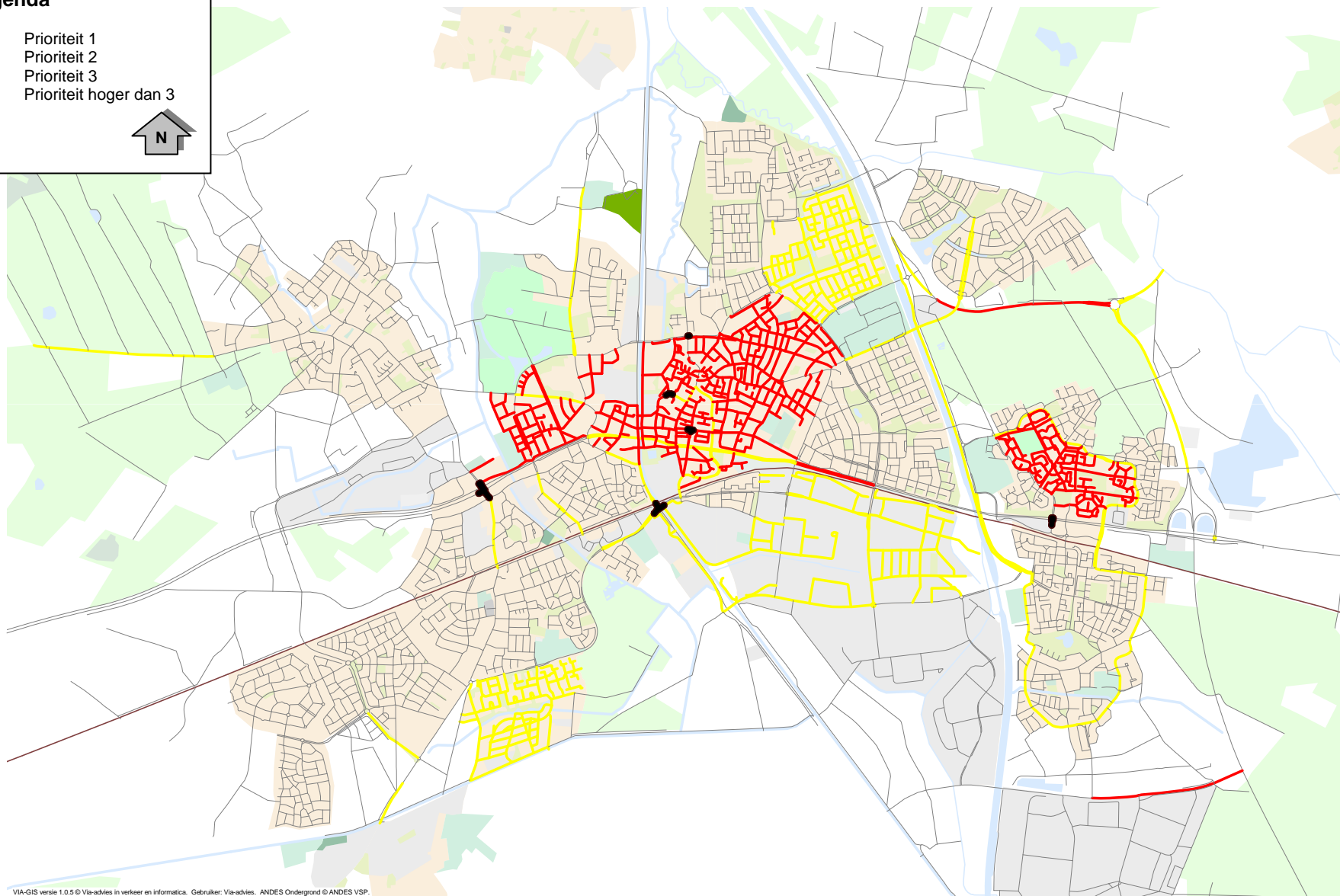
De uiteindelijke lijst is opgenomen in tabel 1. Het type locatie is aangeduid met een letter, de 'K' staat voor kruispunt, de 'G' voor gebieden en de 'W' voor wegvakken. De locaties zijn visueel zichtbaar gemaakt op kaart 1 (zie volgende pagina).

Type	Omschrijving	prioriteit	slachtoffers (2001-2003)	ongevallen (2001-2003)
K	Europaweg / Hortsedijk	1	7	35
K	Keizerin Marialaan / Noordende / Oostende	1	7	22
K	Ameidestraat / Molenstraat	1	7	17
K	Engelseweg / Heeklaan / Kanaaldijk Noord West	1	5	37
K	Deurneseweg / Weg door de Rijpel	1	5	8
K	Torenstraat / Watermolenwal	1	4	13
G	Binnenstad Oost	2	49	283
G	Noord-West	2	17	89
G	Centrum	2	16	141
W	Deurneseweg	2	5	25
W	Rochadeweg	2	4	14
W	Wolfsputter Baan	2	4	16
K	Deurneseweg / Helmond	3	9	14
G	Noord	3	8	70
G	Hoogeind 1	3	8	66
W	Wolfsputter Baan	2	2	10
G	Rijpelberg 1	2	7	22
W	Zuidende	3	2	32
W	Bakelsedijk	3	6	22
W	Weg Door De Rijpel	3	13	62
K	Binnendongenstraat / Cortenbachstraat / Mierloseweg	3	5	26
G	t Hout 2	3	5	25
W	Kasteel Traverse	3	10	63
K	Churchillaan / Engelseweg	3	5	8
W	Provinciale weg	3	10	15
W	Kasteel Traverse	3	8	27
W	Eikendreef en Kanaaldijk NW	3	6	27
W	Cortenbachstraat	3	5	7
W	Verlengde Stationsstraat	3	5	16
W	Geldropseweg	3	4	5
W	Heeklaan	3	4	17
W	Rivierensingel	3	4	4
W	Engelseweg	3	3	19
W	Gerwenseweg	3	3	10
W	Hoofdstraat	3	3	26
K	Burgemeester Krollaan / Hortsedijk / Mierloseweg	3	3	11
K	Coendersberglaan / Wolfsputter Baan	3	3	10
W	Lagedijk	3	3	17
W	Marktstraat	3	3	40
K	Churchillaan / Vossenbeemd	3	3	7
W	Rivierensingel	3	3	15
W	Vossenbeemd	3	3	9
W	Aarle Rixtelseweg	3	2	6
K	Bakelsedijk / Wethouder Ebbenlaan / Wethouder Van Wellaan	3	2	17
K	Engelseweg / Hoogeindsestraat / Verlengde Stationsstraat	3	2	13
W	President Rooseveltlaan	3	2	8
W	Rivierensingel	3	2	20
W	Vossenbeemd	3	2	7
K	Lagedijk / Vossenbeemd	3	2	5
W	Brandevoortse Dreef	3	1	2
W	Weg Naar Bakel	3	1	5
W	Wolfsputter Baan	3	1	3

tabel 1: integrale prioriteitenlijst wegvakken/kruispunten en gebieden

Legenda

- Prioriteit 1
- Prioriteit 2
- Prioriteit 3
- Prioriteit hoger dan 3



3 Financiële middelen

3.1 Inleiding

Voor de uitvoering van mogelijke maatregelen en acties dienen (financiële) middelen beschikbaar te zijn. Op basis van de middelen waarover de gemeente beschikt, kan een keuze worden gemaakt voor uitvoering van een maatregel of actie. Daarbij wordt gestreefd de knelpunten met de hoogste prioriteit als eerste aan te pakken. Uiteraard kan vanwege bestuurlijk/organisatorische redenen gemotiveerd worden afgeweken van de prioriteitsvolgorde. Ook bestaat de mogelijkheid dat bepaalde knelpunten die hoog in de prioriteitenlijst staan alleen door middel van zeer dure maatregelen kunnen worden opgelost. Dan kan de keuze gemaakt worden om meerdere goedkopere maatregelen gericht op overige knelpunten te nemen zodat toch een goed resultaat wordt behaald in de aanpak van de verkeersonveiligheid.

In dit hoofdstuk staat beschreven wat de beschikbare financiële middelen zijn. Hierbij is onderscheid gemaakt in beschikbare middelen binnen de gemeente Helmond en mogelijke subsidies. Doordat het laatste afhankelijk is van de regels en criteria van de regio, provincie en het rijk is deze paragraaf op een apart blad weergegeven. De nieuwe subsidieregeling wordt naar verwachting mei 2005 vastgesteld door het SRE.

3.2 Financiële middelen gemeente Helmond

In het investeringsprogramma 2005 – 2008 van de gemeente Helmond zijn per jaar de volgende bedragen ten behoeve van aanpak van verkeersonveiligheid opgenomen:

2005	€ 0,-
2006	€ 198.789,- (dekkingspercentage 25%) € 196.101,- (dekkingspercentage 50%)
2007	€ 199.000,- (dekkingspercentage 25%)
2008	€ 0,-

Tabel 2: middelen in het investeringsprogramma 2005-2008

Voor de jaren tot en met 2004 zijn reeds plannen opgesteld. In 2005 is volgens het investeringsplan geen geld beschikbaar. Echter, de onderstaande bedragen resteren nog:

Omschrijving	Budget
• Verkeersveiligheidsplan fase 2, uitvoeringsmaatregelen (dekkingspercentage 50%);	€ 227.902,-
• Verkeersremmende maatregel Vinkelaan/Reigerlaan (dekkingspercentage 30%)	€ 35.000,-
• inrichting 30 km/uur Binnenstad Oost	€ 74.500,-
• Duurzaam Veilig (lopend krediet)	€ 66.000,-
• inrichting 30 km/uur zone Dierdonk	€ 48.000,-
Totaal	€ 451.402,-

Tabel 3: middelen ten behoeve van actieplan 2005

De genoemde dekkingspercentages betreffen het vooraf ingeschatte percentage subsidiering. Indien de werkelijke subsidies lager uitvallen dan geraamd, dan is minder geld beschikbaar dan in tabel 2 staat vermeld. De genoemde bedragen, in totaal € 451.402,-, vormen het kader voor het actieplan 2005.

3.3 Subsidiemogelijkheden

De subsidieregeling is opgenomen in bijlage 17.

4 Maatregelen

4.1 Inleiding

In het hoofdstuk maatregelen zijn de inspanningen beschreven die de gemeente Helmond voornemens is uit te gaan voeren ten einde de verkeersveiligheid op de Helmondse wegen te verbeteren. Onderscheid is gemaakt naar infrastructurele en niet-infrastructurele oplossingen (gedragsbeïnvloeding). Het budget voor het actieplan 2005 bedraagt € 451.402,- (restant van de voorgaande jaren).

In paragraaf 4.3. zijn de voorgestelde niet-infrastructurele maatregelen beschreven. In paragraaf 4.4. zijn de infrastructurele maatregelen beschreven.

Alvorens in paragraaf 4.3 en 4.4 de niet-infrastructurele en infrastructurele maatregelen verder uit te werken is in paragraaf 4.2. een korte opsomming opgenomen van de uitgangspunten waarmee bij het voorstellen van maatregelen rekening moet worden gehouden. Deze uitgangspunten zijn afkomstig uit eerdere delen van het verkeersveiligheidsplan.

4.2 Uitgangspunten

In deel 1 van het verkeersveiligheidsplan, beleidskader, zijn de uitgangspunten voor het verkeersveiligheidsplan en dus ook voor het maatregelenpakket opgesomd. Daarnaast zijn in andere delen van het verkeersveiligheidsplan ook uitgangspunten genoemd. Hieronder kort een opsomming van de uitgangspunten waarmee bij het opstellen van het maatregelenpakket rekening met worden gehouden:



- bij het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen dient rekening te worden gehouden met de doorstroming en bereikbaarheid van de hulpdiensten en openbaar vervoer;
- de infrastructurele maatregelen dienen zoveel mogelijk te worden uitgevoerd conform de eisen van Duurzaam Veilig;






- de beschikbare kosten conform het investeringsprogramma en resterende bedragen betreffen de maximale beschikbare middelen en dienen derhalve als plafond;
- de gemeente Helmond is voornemens de aanpak van verkeersveiligheid te richten op zowel het verbeteren van de infrastructuur als het inzetten van middelen voor niet-infrastructurele maatregelen. Hierbij wordt aangesloten bij het principe van Duurzaam Veilig waarbij ook aandacht wordt besteed aan educatie, voorlichting en handhaving;
- naast verkeerskundige eisen/richtlijnen zijn er meerdere aandachtsvelden waarmee rekening gehouden dient te worden bij uitvoering van infrastructurele maatregelen (bijvoorbeeld geluid en stedenbouwkundige inpassing). Vaak dienen keuzes gemaakt te worden op basis van integrale afwegingen.

4.3 Niet-infrastructurele maatregelen

De niet-infrastructurele maatregelen voor het Meerjarenprogramma en het Actieplan 2005 zijn opgesteld op basis van de onderstaande uitgangspunten:

Uitgangspunt 1: Doelstellingen

Helmond	Verkeersgeboden gemeente Helmond:	Vertaling gebod naar doelstelling
	Gebod 1: 'Elke dode en – gewonde in het verkeer is er één teveel!'	Afname doden en gewonden: <ul style="list-style-type: none"> • In 2010 is het aantal doden met 15% (-2 doden) en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,5 % (-5 ziekenhuisgewonden) afgenomen ten opzichte van 2002.
	Gebod 2: 'Jong geleerd is oud gedaan!'	Verkeerseducatie en voorlichting: <ul style="list-style-type: none"> • Gestreefd wordt naar een situatie in 2010 waarin alle basisscholen in Helmond voldoen aan het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL); • Gestreefd wordt naar een situatie in 2010 waarin alle scholen van het voortgezet onderwijs meedoen aan het project BVL; • Om meer draagvlak te creëren voor verkeerseducatie beschikt in 2006 iedere wijkraad/wijkorgaan over een verkeersveiligheidsoverzicht van de wijk.

	Gebod 3: 'Voor een gewonde... telt elke seconde!'	Hulpdiensten: <ul style="list-style-type: none"> Nieuwe verkeersmaatregelen, die genomen worden in het kader van verkeersveiligheid, mogen er niet toe leiden dat de opkomsttijden van de hulpdiensten niet worden gehaald. Bij de aanleg of reconstructie van wegen dient rekening gehouden te worden met de wensen van de hulpverleners.
		
	Gebod 4: 'Investeer IN verkeersveilige Infrastructuur'	Infrastructuur: <ul style="list-style-type: none"> De gemeente bestudeert elk jaar de black-spots (met de hoogste prioriteit) en neemt de noodzakelijke maatregelen om de verkeersveiligheid op de locaties te verbeteren.
	Gebod 5: 'de hand uit de mouw voor handhaving!'	Handhaving: <ul style="list-style-type: none"> Handhaving dient zich meer op de doelgroep 13-19 jaar te richten;
	Gebod 6: 'Meten is weten!'	Evaluatie en monitoring: <ul style="list-style-type: none"> Gedragbeïnvloedende maatregelen worden jaarlijks geëvalueerd. Het jaarlijkse actieplan wordt geëvalueerd op de uitvoering en de kosten (effectiviteit) van de infrastructurele maatregelen. Alle doelstellingen uit het verkeersveiligheidsplan worden jaarlijks geëvalueerd en waar nodig aangepast.

Uitgangspunt 2: Strategische keuzes

In deel 1 zijn strategische keuzes gemaakt omtrent de wegcategorisering op bedrijventerreinen, situatie fietsers op rotondes en de inrichting van verblijfsgebieden. Naast het feit dat in het deel keuzes zijn opgesteld, is tevens aangegeven de bovenstaande aspecten jaarlijks te evalueren.

Uitgangspunt 3 : Aandachtsgroepen

Vanuit het deel 'Huidige situatie en knelpunten' is een aantal doelgroepen geformuleerd:

- automobilisten in de categorie 26 t/m 59 jaar (55 ernstige slachtoffers);
- fietsers in de categorie 26 t/m 59 jaar (37 ernstige slachtoffers);
- automobilisten in de categorie 18 t/m 25 jaar (30 ernstige slachtoffers);
- fietsers in de categorie 60 jaar en ouder (28 ernstige slachtoffers);
- fietsers in de categorie 4 t/m 12 jaar (12 ernstige slachtoffers);
- fietsers in de categorie 18 t/m 25 jaar (10 ernstige slachtoffers);
- voetgangers in de categorie 60 jaar en ouder (8 ernstige slachtoffers).

De niet-infrastructurele maatregelen zijn onderverdeeld in onderstaande vier categorieën maatregelen:

- I. Educatie en voorlichting;
- II. Handhaving;
- III. Hulpdiensten;
- IV. Evaluatie en monitoring.

Achtereenvolgens is per categorie aangegeven welke maatregelen zijn voorgesteld.

I. Educatie en voorlichting – maatregelen

A Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL): gezien de doelstelling (streven naar participatie van alle scholen in 2010 aan het BVL project) wordt voorgesteld jaarlijks geld te reserveren. Om alle scholen in het voortgezet onderwijs te laten participeren en alle basisscholen te laten voldoen aan het BVL dient draagvlak te worden verworven, dient per school vervolgens een plan van aanpak te worden opgesteld en dienen uiteindelijk wellicht materialen te worden aangeschaft. In het voorgaande actieplan is hiervoor reeds een budget gereserveerd. Voor werkzaamheden in 2005 wordt het restant van dit gereserveerde bedrag gebruikt. Voor de jaren na 2005 wordt voorgesteld jaarlijks € 30.000,- te reserveren;

B Budget voor acties Platform Verkeersveiligheid Helmond (PVH): het PVH heeft onder andere als taak het initiëren en uitzetten van gedragsbeïnvloedende c.q. mensgerichte maatregelen. Om het uitvoeren van deze maatregelen mogelijk te maken is voorgesteld jaarlijks een bedrag van € 20.000,- te reserveren. Ieder jaar wordt, onder andere op basis van het (concept) actieplan, een specifieke aandachtsgroep gekozen die bijzondere aandacht krijgt. Voor 2005 geldt dat de eventuele acties/maatregelen worden gefinancierd vanuit het nog resterende budget (afkomstig uit actieplan 2004). Ook acties die het PVH reeds heeft uitgezet kunnen met dit budget in 2005 worden gecontinueerd. Zo is recent het project 'Fietsen kan toch iedereen' gestart. Daarnaast zijn twee oefenroutes ingesteld waarop (school)kinderen in de praktijk kunnen oefenen. Beide maatregelen zijn gericht op fietsers in de categorie 4-12 jaar (= aandachtsgroep);

- C **Opvallen in het verkeer:** een aandachtsgroep betreft de fietsers in de leeftijdscategorie van 4-12 jaar. Zoals eerder heeft het PVH reeds maatregelen in gang gezet voor deze groep. Echter doordat deze doelgroep fietsers veelal onder begeleiding fietst van ouders/verzorgers is het van belang ook de ouders te benaderen. In de brochure 'Opvallen in het verkeer', bedoeld voor ouders/verzorgers, wordt aandacht gevraagd voor de zichtbaarheid in het verkeer onder het motto 'wie goed opvalt, wordt tijdig gezien'. Er staan tips in om kinderen goed op te laten vallen, tips voor een goede fietsverlichting, tips om samen oefeningen te doen en tips voor het onderhoud en de aanschaf van een nieuwe fiets. De kosten worden geraamd op € 10.000,- (circa € 300,- per basisschool);
- D **Het recht van de sterkste:** andere aandachtsgroepen betreffen fietsers in de categorieën 18-25 jaar, 25-59 jaar en 60 jaar en ouder. Het merendeel van deze doelgroep is moeilijk te bereiken. De folder 'Het recht van de sterkste' met daarin tips voor veilig en handig fietsgedrag speelt hierop in. De folder kan huis-aan-huis worden verspreid of worden uitgedeeld bij openbare voorzieningen, scholen en sportgelegenheden. De kosten worden geraamd op € 10.000,-;
- E **Senioren en veiligheid:** in samenspraak met het Platform Verkeersveiligheid Helmond zal onderzocht moeten worden op welke wijze het verkeersgedrag, -kennis en -vaardigheden van ouderen verbeterd kan worden. Voorgesteld wordt hiervoor inclusief eventuele voorlichting/communicatie een bedrag van € 5.000,- te reserveren;
- F **Broem-cursus:** ieder jaar wordt de zogenaamde BROEM-cursus georganiseerd door de Stichting Welzijn Ouderen Helmond en 3VO. De cursus is bedoeld om de rijvaardigheid en verkeersvaardigheid van ouderen te bevorderen door het opfrissen van kennis en het testen van fysieke vaardigheden en parate kennis. Voorgesteld wordt, ook gezien het succes van deze cursus jaarlijks hiervoor € 5.000,- te reserveren;
- G **Gezond en veilig fietsen:** de doelgroep van de cursus gezond en veilig fietsen zijn 50-plussers die de fiets gebruiken als dagelijks vervoermiddel, om te toeren of om bijvoorbeeld boodschappen te doen. De cursus speelt in op de veranderde omstandigheden. Daarnaast wordt bekeken of de fiets op maat is afgesteld en kan per deelnemer worden ingegaan op situaties waarover men zich onzeker voelt in het verkeer. Voorgesteld is jaarlijks een bedrag te reserveren van € 2.000,-;
- H **Scootermobiel cursus:** voor een veilige deelname van scootermobielgebruikers aan het verkeer is goede kennis en kunde noodzakelijk. Tijdens de cursus wordt aandacht besteed aan kennis van verkeersregels, voertuigbeheersing en kennis van het voertuig en zelfkennis. Voorgesteld is jaarlijks een bedrag te reserveren van € 4.000,-;
- I **Reservering budget voor maatregelen in het kader van gedragsbeïnvloeding voor de actieplannen in 2006 en verder:** zoals hierboven is vermeld keren jaarlijks een aantal educatie- en voorlichtingsmaatregelen terug. Een aantal maatregelen is per jaar verschillend, gebaseerd op de vastgestelde aandachtsgroepen. Om jaarlijks voor deze aandachtsgroepen maatregelen te kunnen uitvoeren, wordt voorgesteld vanaf 2006 per jaar een bedrag van € 10.000,- te reserveren;
- J **Verkeersveiligheidsoverzichten per wijk:** een doelstelling van het verkeersveiligheidsplan is het opstellen van een verkeersveiligheidsoverzicht per wijk. Het plan moet inzicht geven in het verkeersgedrag van wijkbewoners om daarmee de bewustwording van de wijkbewoners te vergroten. Eventuele onveilige locaties kunnen ook worden opgenomen in het overzicht. De plannen worden opgesteld door de wijkraden en begeleid door de gemeente Helmond. Om dit traject jaarlijks te kunnen begeleiden, is geadviseerd ieder jaar een bedrag van € 2.500,- te reserveren. Voor de aanpak van eventuele onveilige locaties kan gebruik gemaakt worden van de middelen die beschikbaar zijn voor de infrastructurele maatregelen (zie paragraaf 4.4, maatregel F);
- K **Gedragsbeïnvloedende maatregelen wijkraden:** om voor de wijkraden ook financiële mogelijkheden te bieden om maatregelen uit te voeren op basis van de verkeersveiligheidsoverzichten is voorgesteld hiervoor jaarlijks € 9.000,- te reserveren. Voor 2005 geldt dat de eventuele maatregelen worden gefinancierd vanuit het nog resterende budget (afkomstig uit actieplan 2004);

L **Communicatie:** algemene gedragsbeïnvloedende maatregelen, niet gericht op een speciale doelgroep, worden vaak overgebracht via algemene communicatiemiddelen zoals campagneborden, billboards, internet, posters en dergelijke. Om deze middelen waar noodzakelijk te kunnen vernieuwen/up te daten of uit te breiden is voorgesteld in 2005 hiervoor € 10.000,- te reserveren. Nadat dit in 2005 is uitgevoerd, wordt voorgesteld in de daarop volgende jaren een lager bedrag te reserveren.

II. Handhaving – maatregelen²

A **Verhangen snelheidsdisplays:** in het najaar van 2004 heeft de gemeente Helmond snelheidsinformatiedisplays in gebruik genomen. Deze displays hebben tot doel weggebruikers (met name automobilisten in de categorie 18 t/m 59 jaar) te confronteren met het vertoonde verkeersgedrag door de gereden snelheid in combinatie met de maximumsnelheid te tonen. De displays zijn mobiel en daardoor op meerdere plaatsen inzetbaar. Om het verplaatsen van de displays (financieel) mogelijk te maken, is voorgesteld jaarlijks een bedrag van € 4.500,- te reserveren.

In doelstelling is tevens opgenomen dat de handhaving zich meer moet richten op de doelgroep 13-19 jarigen. In samenspraak met het Platform Verkeersveiligheid Helmond zal onderzocht moeten worden op welke wijze de handhaving van de 13- 19 jarigen vormgegeven kan worden. Uiteindelijk zal handhaving moeten plaatsvinden door (onder andere) de politie. De handhaving dient gericht te zijn op de verschillende vervoerwijzen binnen deze leeftijdscategorie.

III. Evaluatie en monitoring – Maatregelen

A **Jaarlijks opstellen actieplan:** om jaarlijks het actieplan verkeersveiligheid te kunnen maken is een bedrag gereserveerd van € 5.000,-.

B **Evaluatie:** voorgesteld wordt de onderstaande evaluaties jaarlijks uit te voeren:

- evalueren actieplan: onderzoeken of alle maatregelen zijn uitgevoerd en wat de eventuele effecten zijn van de maatregelen. De resultaten kunnen worden gebruikt voor het nieuwe actieplan en tevens voor het ontwikkelen van kennismanagement;
- evalueren doelstellingen: jaarlijks dient te worden nagegaan of de doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan nog up-to-date zijn;
- om de strategische keuzes ten aanzien van verblijfsgebieden, bedrijventerreinen en fietsers op rotondes up-to-date te houden, dient jaarlijks een korte ongevalstudie te worden uitgevoerd. Tevens dienen recente publicaties en adviezen betreffende het onderwerp bij de evaluatie betrokken te worden.

Voorgesteld wordt jaarlijks € 4.000,- voor bovengenoemde evaluaties te reserveren.

C **Studies:** in de doelstellingen is gesteld dat jaarlijks voor minimaal drie black-spots een AVOC-studie wordt uitgevoerd. In deel 2 'Huidige situatie 2004' zijn zes black-spots geselecteerd. Voorgesteld wordt om voor deze zes black-spots een AVOC-studie uit te voeren. Het betreft de volgende locaties:

- Europaweg / Hortsedijk;
- Keizerin Marialaan / Noordende / Oostende;
- Ameidestraat / Molenstraat;
- Engelseweg / Heeklaan / Kanaaldijk Noord West;
- Deurneseweg / Weg door de Rijpel;
- Torenstraat / Watermolenwal.

De totale kosten voor de AVOC-studies worden geraamd op € 15.000,-. Aangenomen wordt dat door de aanpak van verkeersonveiligheid (op basis van dit actieplan), de verkeersveiligheid zal toenemen. Derhalve wordt aangenomen er de komende jaren minder black-spots zullen zijn. Voorgesteld wordt het budget dat nodig is voor AVOC-studies de komende jaren te verminderen ten opzichte van 2005.

² Per maatregel is een letter weergegeven, de letters komen overeen met de totaalijst zoals deze is weergegeven in het volgende hoofdstuk.

Daarnaast zijn aan de hand van risicocijfers, Duurzaam Veilig score en klachten nog 30 onveilige wegvakken en 15 onveilige kruispunten geselecteerd (geen black-spot zijnde, zie bijlage 15). Een studie naar deze locaties, die op basis van verkeersveiligheid een lagere prioriteit hebben dan black-spots, wordt uitgevoerd op het moment dat nog budget over is na uitvoering van de AVOC studies voor black-spots. Of op het moment dat om bestuurlijke, organisatorisch of financiële redenen het onderzoek naar één van deze locaties prioriteit heeft boven een black-spot.


IV. Hulpdiensten – Maatregelen



Om de doelstelling met betrekking tot de hulpdiensten te monitoren, wordt voorgesteld jaarlijks een monitoringsgesprek te hebben met de brandweer, politie en GGD. Aan de hand van dit gesprek wordt bepaald of eventuele aanpassingen wenselijk zijn. Voorgesteld wordt deze werkzaamheden te integreren in de taken van de projectleider binnen de gemeente en dus geen apart bedrag hiervoor te reserveren. Eventuele infrastructurele aanpassingen op basis van het overleg kunnen worden gefinancierd uit post I van de infrastructurele maatregelen 'infrastructurele aanpassingen op verzoek van de hulpdiensten'.

4.4 Infrastructureel – maatregelen

De infrastructurele maatregelen voor het Meerjarenprogramma en het Actieplan 2005 zijn opgesteld op basis van de onderstaande uitgangspunten:

Uitgangspunt 1: Doelstellingen

Helmond	Verkeersgeboden gemeente Helmond:	Vertaling gebod naar doelstelling
	Gebod 1: 'Elke dode en – gewonde in het verkeer is er een teveel!'	Afname doden en gewonden: <ul style="list-style-type: none"> In 2010 is het aantal doden met 15% (-2 doden) en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,5 % (-5 ziekenhuisgewonden) afgenomen ten opzichte van 2002.

	Gebod 3: 'Voor een gewonde... telt elke seconde!'	Hulpdiensten: <ul style="list-style-type: none"> Nieuwe verkeersmaatregelen, die genomen worden in het kader van verkeersveiligheid, mogen er niet toe leiden dat de opkomsttijden van de hulpdiensten niet worden gehaald. Bij de aanleg of reconstructie van wegen dient rekening gehouden te worden met de wensen van de hulpverleners.
	Gebod 4: 'Investeer IN verkeersveilige Infrastructuur'	Infrastructuur: <ul style="list-style-type: none"> De gemeente bestudeert elk jaar de black-spots (met de hoogste prioriteit) en neemt noodzakelijke maatregelen om de verkeersveiligheid op de locaties te verbeteren.

Uitgangspunt 2: Strategische keuzes

- voorgesteld is voorsnog niet te overwegen om in de potentiële verblijfsgebieden het huidige snelheidsregime aan te passen, tenzij verkeersonveilige situaties dit noodzakelijk maken of een reële meerwaarde wordt verwacht. Hierbij is opgemerkt dat de objectieve knelpunten in deze gebieden wel aangepakt zullen worden. Hierbij zal bijzondere andere aandacht besteed worden aan voorzieningen zoals scholen en verzorgingshuizen;
- de huidige 30 km/u en 60 km/u zones zullen blijven bestaan;
- de aanpak van overige (niet objectieve) locaties binnen de verblijfsgebieden, vindt alleen plaats wanneer deze meegenomen kunnen worden bij onderhoudswerkzaamheden; de wegen Dierdonklaan, Coendersberglaan en Waterleliesingel zijn als gebiedsontsluitingsweg B gecategoriseerd.

Uitgangspunt 3: Knelpunten – black-spots

- Europaweg / Hortsedijk;
- Keizerin Marialaan / Noordende / Oostende;
- Ameidestraat / Molenstraat;
- Engelseweg / Heeklaan / Kanaaldijk Noord West;
- Deurneseweg / Weg door de Rijpel;
- Torenstraat / Watermolenwal.

Uitgangspunt 4: Knelpunten – niet black-spots

Op basis van risicocijfers, Duurzaam Veilig scores en klachten zijn 30 onveilige wegvakken, 15 onveilige kruispunten en 7 onveilige gebieden geselecteerd (geen black-spot zijnde, zie tabel 1 op pagina 8 en bijlage 15).

Hieronder worden de voorgestelde infrastructurele maatregelen verwoord. Per maatregelen is een letter weergegeven. De letters komen overeen met de totaallijst zoals deze is weergegeven in het volgende hoofdstuk.

- A **Aanpak knelpunten Helmond Noord:** op basis van de strategische keuzes, waarin is gesteld op de eerste plaats alleen de objectieve knelpunten in de potentiële verblijfsgebieden aan te pakken, is voorgesteld het budget wat reeds voor de inrichting van de wijk Helmond Noord is gereserveerd (lopend krediet duurzaam veilig € 66.000,-) te gebruiken voor de aanpak van de knelpunten en dit aan te vullen tot in totaal € 121.000,-;
- B **Aanpak knelpunten Centrum:** voor de wijk het Centrum geldt hetzelfde als voor de wijk Noord. Voor de aanpak van de objectieve knelpunten in het Centrum wordt voorgesteld in 2006 een bedrag van € 54.000,- te reserveren. Het bedrag betreft een schatting. Nadere uitwerking van de kosten en maatregelen dient nog plaats te vinden;
- C **Aanpak knelpunten Binnenstad Oost:** voor de wijk Binnenstad-Oost geldt hetzelfde als voor de verblijfsgebieden Noord en Centrum. Voor de aanpak van de objectieve knelpunten in Binnenstad Oost wordt voorgesteld € 60.000,- in 2005 te reserveren. Het bedrag betreft een schatting. Nadere uitwerking van de kosten en maatregelen dient nog plaats te vinden;
- D **Aanpak knelpunten bestaande 30 km/uur zones:** de bestaande 30 km/uur zones in de gemeente Helmond zijn reeds enige tijd van kracht. Veranderingen in de verkeersstromen, ruimtelijke inrichting en wellicht het gedrag van weggebruikers kunnen hebben geleid tot nieuwe knelpunten in de verblijfsgebieden. Aanbevolen wordt de bestaande verblijfsgebieden te analyseren op objectief onveilige locaties en deze aan te pakken. De meest onveilige gebieden staan weergegeven in tabel 1 op pagina 8.

Voorgesteld wordt in 2006 eenmalig € 100.000,-³ te reserveren voor een analyse naar en de aanpak van de objectief onveilige locaties. Na 2005 wordt voorgesteld jaarlijks een kleiner bedrag van € 25.000,- te reserveren voor de aanpak van nieuwe objectieve knelpunten in de verblijfsgebieden.

- E **Maatregelen als gevolg van klachten en verzoeken en oplossingen uit de verkeersveiligheidsoverzichten per wijk:** om aanpassingen te kunnen verrichten aan de infrastructuur, gebaseerd op klachten en verzoeken van bewoners, wordt voorgesteld jaarlijks een bedrag tussen de € 20.000,- en € 25.000,- te reserveren. Voor het jaar 2005 is een bedrag van € 23.000,- gereserveerd. Ook infrastructurele maatregelen voortkomend uit de verkeersveiligheidsoverzichten per wijk kunnen hieruit bekostigd worden;
- F **Budget voor maatregelen voor black-spots:** in de doelstellingen is gesteld dat jaarlijks voor de black-spots een AVOC-studie wordt uitgevoerd. In deel 2 'Huidige situatie 2004' zijn zes black-spots geselecteerd. In de voorgaande paragraaf is reeds voorgesteld voor deze zes black-spots een AVOC analyse uit te voeren. Om eventuele maatregelen te kunnen bekostigen wordt voorgesteld in 2005 een budget te reserveren van € 50.000,-. Aangenomen wordt dat door de aanpak van verkeersveiligheid (op basis van dit actieplan), de verkeersveiligheid zal toenemen. Derhalve wordt aangenomen dat er de komende jaren minder black-spots zullen zijn. Voorgesteld wordt op basis van de huidige verwachtingen, het budget dat nodig is voor het aanpassen van de black-spots de komende jaren te verminderen ten opzichte van 2005. Maatregelen voor de onveilige wegvakken en kruispunten, niet zijnde black-spots, wordt uitgevoerd op het moment dat nog budget over is na uitvoering van maatregelen op de black-spots, of op het moment dat om bestuurlijke, organisatorische of financiële redenen het onderzoek naar één van deze locaties prioriteit heeft boven een black-spot. Eventueel kunnen de knelpunten, niet black-spots zijnde, worden gefinancierd uit de (restant) middelen die onder F en H beschreven staan;

³ Ter indicatie: van € 100.000,- kunnen ongeveer vijf à zes zogenaamde plateaus (verhoogde kruispunten) worden gerealiseerd.

- G **Onderhoudswerkzaamheden en herinrichting:** bij het onderhoud of herinrichting van bestaande situaties dient gestreefd te worden naar het meenemen van maatregelen in het kader van verkeersveiligheid ('werk met werk maken', zie foto 1). Voor 2005 en 2006 wordt voorgesteld hiervoor € 48.000,- te reserveren;



Foto 1: herinrichting combineren met onderhoudswerkzaamheden

- H **Infrastructurele aanpassingen op basis van hulpdiensten:** in het kader van niet infrastructurale maatregelen is voorgesteld jaarlijks samen met de hulpdiensten te onderzoeken of en zo ja waar infrastructurale knelpunten zijn ten aanzien van het behalen van de opkomsttijden. Voorgesteld wordt jaarlijks een bedrag van € 2.400 te reserveren om de eventueel hieruit voortvloeiende kleinschalige infrastructurale maatregelen te bekostigen;
- I **Bijdrage werkzaamheden Rochadeweg – Varenschut:** de kruising Rochadeweg/Varenschut (zie foto 2) zal in 2005 worden gereconstrueerd. Zo zal een verkeersregelinstallatie worden aangebracht en zullen extra opstelstroken worden gerealiseerd. De kruising is een black-spot.

Voorgesteld wordt een financiële bijdrage aan het project te leveren van in totaal € 70.000,-.



Foto 2: kruispunt Rochadeweg/Varenschut

5 Meerjarenprogramma en actieplan

5.1 Inleiding

De maatregelen, beschreven in het voorgaande hoofdstuk, zijn in tabelvorm (volgende 2 pagina's) weergegeven, onderverdeeld naar het Meerjarenprogramma en het Actieplan 2005. De maatregelen zijn onderverdeeld naar infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen. De maatregelen zijn tevens voorzien van de letters zoals deze ook in het vorige hoofdstuk per maatregel zijn aangegeven.

5.2 Toelichting

Op de volgende twee pagina's zijn tabellen opgenomen met daarin de maatregelen. Hieronder staan een aantal aandachtspunten waarbij met het lezen van de tabel rekening gehouden moet worden:

- het financiële kader waarbinnen de maatregelen zijn voorgesteld, staat beschreven in paragraaf 3.2. Hier staat beschreven dat voor de jaren 2005 – 2007 reeds een budget beschikbaar is vanuit het investeringsprogramma of vanuit resterende gelden. Voor de jaren 2005, 2006 en 2007 zijn respectievelijk de volgende bedragen voorhanden: € 451.402,-, € 395.000,- en € 199.000,-. Voor de jaren 2008 en verder is nog geen geld gereserveerd in het investeringsprogramma. De benodigde middelen voor deze jaren zijn geraamd op circa € 200.000,- (gebaseerd op het bedrag in 2007). Het betreft hiermee indicatieve bedragen. Hierbij is een onderscheid tussen infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen aangehouden;
- doordat voor de jaren 2008, 2009 en 2010 het budget nog niet exact bekend is, zijn de kosten voor de benodigde maatregelen niet expliciet ingevuld, maar zijn de te verwachten maatregelen donkergrijs gearceerd weergegeven;
- de bedragen die in de jaren 2005 t/m 2007 zijn genoemd per maatregel betreffen indicatieve bedragen. Vooraf is het moeilijk de kosten exact in te schatten. Derhalve is gesteld dat de bedragen per maatregel indicatief zijn en dat de budgetten onderling verschuifbaar moeten kunnen zijn;

- in het jaar 2007 is een bedrag beschikbaar van € 199.000,-. Om alle te verwachten maatregelen te kunnen uitvoeren, is echter een budget noodzakelijk van € 234.500,- waardoor een tekort ontstaat van € 35.500. Bij het opstellen van het actieplan 2007 zal blijken of echt sprake is van een tekort;
- voor een aantal maatregelen is in 2005 geen bedrag opgenomen, maar zijn lichtgrijs gearceerd. Deze maatregelen worden gefinancierd vanuit nog resterende budgetten vanuit het actieplan Verkeersveiligheid 2004.

	Maatregelen	Actieplan	Meerjarenprogramma					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Niet Infrastructureel	I. Educatie & Voorlichting	A BVL	€ -	€ 30.000	€ 30.000			
		B Budget voor uitwerken acties Platform	€ -	€ 20.000	€ 20.000			
		C Opvallen in het verkeer	€ 10.000					
		D Recht van de sterkste	€ 10.000					
		E Senioren en veiligheid	€ 5.000					
		F BROEM cursus	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000			
		G Gezond en Veilig fietsen	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000			
		H Scootermobielen cursus	€ 4.000	€ 4.000	€ 4.000			
		I Reservering budget voor gedragsbeïnvloedende		€ 10.000	€ 10.000			
		J Opstellen verkeersveiligheidsoverzichten per wijk	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.000			
		K Gedragbeïnvloedende maatregelen wijkraden	€ -	€ 9.000	€ 9.000			
		L Communicatie (uitbreiding campagneborden/billboards ed)	€ 10.000	€ 7.500	€ 3.500			
	SUBTOTAAL		€ 48.500	€ 90.000	€ 85.500	€ -	€ -	€ -
	II. Handhaving	A Verhangen snelheidsinformatie displays	€ 4.500	€ 4.500	€ 4.500			
	SUBTOTAAL		€ 4.500	€ 4.500	€ 4.500	€ -	€ -	€ -
	III. Evaluatie en Monitoring	A Opstellen actieplan	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000			
		B Evaluatie (actieplan, maatregelen, doelstellingen, en strategische keuzes)	€ 4.000	€ 4.000	€ 4.000			
		C Studies (AVOC en niet AVOC)	€ 15.000	€ 12.000	€ 10.000			
SUBTOTAAL		€ 24.000	€ 21.000	€ 19.000	€ -	€ -	€ -	
IV. Hulpdiensten								
SUBTOTAAL		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
Totaal niet-infrastructurele maatregelen		€ 77.000	€ 115.500	€ 109.000	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000	

tabel 4: overzicht Actieplan en Meerjarenprogramma

Maatregelen		Actieplan	Meerjarenprogramma					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	
Infrastructureel	A	Aanpak knelpunten Helmond Noord	€ 121.000					
	B	Aanpak knelpunten Centrum		€ 54.000				
	C	Aanpak knelpunten Binnenstad Oost	€ 60.000					
	D	Aanpak knelpunten 30 km/u zones alle wijken		€ 100.000	€ 25.000			
	E	Budget voor maatregelen agv klachten en verzoeken/oplossingen uit verkeersveiligheidsoverzichten wijken	€ 23.000	€ 25.000	€ 20.000			
	F	Budget voor maatregelen black-spots	€ 50.000	€ 50.000	€ 40.000			
	G	Onderhoudswerkzaamheden en herinrichting	€ 48.000	€ 48.000	€ 38.000			
	H	Infrastructurele aanpassingen op verzoek hulpdiensten/ov	€ 2.400	€ 2.500	€ 2.500			
	I	Bijdrage maatregelen kruispunt Varenschut/Rochadeweg	€ 70.000					
Totaal infrastructurale maatregelen		€ 374.400	€ 279.500	€ 125.500	€ 130.000	€ 130.000	€ 130.000	
BUDGET		€ 451.402	€ 395.000	€ 199.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	
Verschil		€ 2	€ -	€ (35.500)				

tabel 5: vervolgoverzicht Actieplan en Meerjarenprogramma