



Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond

Deel 1: Beleid en Strategie

Bestand: VNL0794_303-R10 deel 1 Helmond

Datum: 21-4-2005

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
2	BELEIDSKADER	6
2.1	INLEIDING	6
2.2	EUROPEES BELEID	6
2.3	LANDELIJK BELEID	6
2.4	PROVINCIAAL / REGIONAAL BELEID	6
2.5	LOKAAL BELEID	7
2.6	VERKEERSVEILIGHEIDSDOELSTELLINGEN	9
2.7	FINANCIËLE MIDDELEN	11
3	DUURZAAM VEILIG	12
3.1	INLEIDING	12
3.2	DUURZAAM VEILIG WEGENSTRUCTUUR	12
3.3	WEGCATEGORISERING	13
4	STRATEGISCHE KEUZES	18
4.1	INLEIDING	18
4.2	AFWEGING 50 KM/UUR OF 70 KM/UUR	18
4.3	30 EN 60 KM/UUR GEBIEDEN	19
4.4	WEGCATEGORISERING BEDRIJVENTERREINEN	21
4.5	WEGCATEGORISERING DIERDONK	22
4.6	VOORRANGSSITUATIE FIETSERS OP ROTONDES	23
4.7	OVERZICHT STRATEGISCHE KEUZES	25

1 Inleiding

Deel 2, *Beleid en Strategie* is in grote mate bepalend voor het verkeersveiligheidsplan. In dit deel staat beschreven wat de uitgangspunten zijn voor het verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond. De uitgangspunten beschreven in dit deel geven bijvoorbeeld richting aan de verkeersveiligheidsdoelstelling, geven inzicht in de wegategorisering en het financiële kader waarbinnen maatregelen kunnen worden voorgesteld. De uitgangspunten zijn beschreven in drie verschillende hoofdstukken: beleidskader, Duurzaam Veilig en strategische keuzes.

Beleidskader

Op de eerste plaats is in het hoofdstuk 'beleidskader' beschreven welke uitgangspunten vanuit het Europese, landelijke, provinciale, regionale en lokaal beleid van toepassing zijn op het verkeersveiligheidsplan. De uitgangspunten vanuit de verschillende beleidslagen zijn vertaald in de verkeersveiligheidsdoelstellingen voor de gemeente Helmond.

Duurzaam Veilig

In 1997 hebben alle wegbeheerders in Nederland gezamenlijk het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig ondertekend. In het convenant staan 24 afspraken waaraan de wegbeheerders zich verbonden hebben. 'Bromfiets op de rijbaan' en 'Fietsers voorrang van rechts' zijn voorbeelden van deze afspraken.

Duurzaam Veilig betreft een landelijk verkeersveiligheidsbeleid. Dit is tevens in hoofdstuk 2 vernoemd. Echter doordat het beleid een dermate grote invloed heeft op het verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond is Duurzaam Veilig in hoofdstuk 3 nader toegelicht.

Strategische keuzes

Op basis van het vastgestelde verkeersveiligheidsplan in 1997 worden de wegen in Helmond, bij herinrichting, zoveel mogelijk ingericht conform Duurzaam Veilig. Echter nieuwe ontwikkelingen en ruimtelijke veranderingen sinds 1997 vragen om specifieke keuzes op een aantal beleidsuitgangspunten vanuit Duurzaam Veilig. In hoofdstuk 4 van dit deel is de werkwijze en de strategische keuze van vijf beleidsuitgangspunten beschreven.

2 Beleidskader

2.1 Inleiding

Het beleidskader vormt de basis voor het verkeersveiligheidsplan. In het beleidskader zijn de uitgangspunten en relaties tussen het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Helmond en de verschillende beleidslagen van het Europese, nationale, provinciale, regionale en lokaal beleid beschreven. Tevens is beschreven welke uitgangspunten van invloed zijn op het Helmondse verkeersveiligheidsplan. Op basis hiervan zijn in paragraaf 2.6 de doelstellingen voor het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente Helmond beschreven. In de laatste paragraaf is ten slotte een overzicht gegeven van de beschikbare financiële middelen.

2.2 Europees beleid

Het Europese verkeersveiligheidsbeleid is dermate globaal dat een directe relatie met een lokaal verkeersveiligheidsplan niet aan de orde is. De enige doorvertaling die van het Europese beleid die laatste jaren van invloed is geweest op een het lokale verkeersveiligheidsbeleid betreft de wetwijziging 'fietsers voorrang van rechts'. Concrete toekomstige Europese maatregelen of invloeden zijn niet te verwachten. Een verdere beschrijving van het Europese beleid is derhalve buiten beschouwing gelaten.

2.3 Landelijk beleid

Sinds eind september 2004 is het landelijke verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd in de Nota Mobiliteit (NoMo). De nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan en is de opvolger van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de NoMo is het ruimtelijk beleid zoals vastgelegd in de Nota Ruimte verder uitgewerkt en is het verkeers- en vervoersbeleid beschreven.

Jaarlijks vallen in Nederland met circa 1.100 doden en 18.500 ziekenhuis gewonden nog te veel slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden worden samen ernstige slachtoffers genoemd). Dit veroorzaakt naast het vele menselijke leed, ook enorme financiële schade. Jaarlijks wordt de schade

geraamd op 9 miljard euro. Het beleid van de NoMo is derhalve gericht op het verminderen van het aantal slachtoffers. Gesteld is dat in 2010 het aantal doden in Nederland is gedaald tot 900 (-15 % ten opzichte van 2002). Het aantal ziekenhuis gewonden dient in dezelfde periode te zijn gedaald tot 17.500 per jaar (-7,5 % ten opzichte van 2002). Tien jaar later, in 2020, mogen er niet meer dan 640 doden en 13.500 ziekenhuisgewonden vallen. Een daling van respectievelijk 40% en 30% ten opzichte van 2002.

De verkeersveiligheid is de laatste decennia in Nederland sterk toegenomen. De laatste periode is dat met name te danken aan het consequent implementeren van een integraal op verkeersveiligheid gericht verkeers- en vervoersbeleid: Duurzaam Veilig genaamd. Een verdere beschrijving van het concept Duurzaam Veilig staat in hoofdstuk 3 van dit deel.

Vanuit de NoMo wordt gesteld dat het bereiken van een hoger verkeersveiligheidsniveau wordt bereikt door het doorgaan met inbedden van verkeersveiligheid in wegbeheer, onderwijs, rijopleiding, handhaving, voorlichting en het verscherpen van eisen waar voertuigen aan moeten voldoen.

2.4 Provinciaal / Regionaal beleid

Doordat de gemeente Helmond valt onder het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) heeft de gemeente Helmond weinig binding met het Provinciale Verkeersveiligheidsbeleid. De provincie Noord-Brabant is momenteel werkzaam aan het nieuwe Provinciale Verkeersveiligheidsplan (PVVP) waarin zal worden aangesloten op de Nota Mobiliteit. Naar verwachting zal het PVVP in de loop van 2005 van kracht zijn.

De Nota Mobiliteit gaat uit van een directe doorvertaling van de landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling naar een regionale doelstelling. Dit houdt in dat alle wegbeheerders, ongeacht specifieke lokale situaties, dezelfde doelstelling hanteren.

De gemeente Helmond valt binnen de regio Eindhoven, waarbij het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) een coördinerende rol vervult. Het SRE heeft de intentie om met het Regionaal VerkeersveiligheidsPlan (RVVP) aan te sluiten op de NoMo. Hiermee wordt

de landelijke doelstelling direct doorvertaald naar de regio. Het RVVP is echter nog in ontwikkeling en zal naar verwachting in april 2005 worden vastgesteld.

2.5 Lokaal beleid

Voor het lokale verkeersveiligheidsbeleid is in beeld gebracht met welke randvoorwaarden uit andere beleidsplannen rekening moet worden gehouden in het Verkeersveiligheidsplan. Het betreft hierbij met name:

- Vigerend Verkeersveiligheidsplan;
- Fietsbeleidsplan gemeente Helmond;
- Hoofdwegenstructuur;
- Orion II (openbaar vervoer);
- Geluid (Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid);
- Algemeen veiligheidsbeleid.

Per beleidsterrein zijn de relaties met verkeersveiligheid beschreven.

Vigerend Verkeersveiligheidsplan

In 1997 is het vigerende verkeersveiligheidsplan van de gemeente Helmond [Goudappel Coffeng, 1997] vastgesteld. Dit plan is de afgelopen periode de leidraad geweest voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid binnen de gemeente Helmond. In dit plan is onder andere de eerste Duurzaam Veilig wegcategorisering voor de gemeente Helmond vastgesteld op basis waarvan bijvoorbeeld de 30 km/uur en 60 km/uur gebieden zijn ingericht. Op basis van dit verkeersveiligheidsplan wordt door de gemeente Helmond jaarlijks een actieplan verkeersveiligheid opgesteld.

Het voorliggende verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond sluit in beginsel aan op de opzet van het verkeersveiligheidsplan van 1997. Echter door nieuwe ontwikkelingen en de wens om een dynamisch verkeersveiligheidsplan te ontwikkelen, zijn wezenlijke wijzigingen doorgevoerd. Na vaststelling van het voorliggende (modulair) verkeersveiligheidsplan wordt het Verkeersveiligheidsplan van 1997 vervangen door dit plan.

Fietsbeleidsplan gemeente Helmond

Het fietsbeleidsplan [Gemeente Helmond, 2004] dat is vastgesteld door de gemeenteraad op 3 juni 2004 heeft tot doel 'het zorgdragen voor een veilig en comfortabel fietsnetwerk en stallingvoorzieningen, waardoor het fietsgebruik aantrekkelijk wordt en blijft en daarmee het fietsaandeel in de modal split minimaal op het huidige niveau blijft'. Onderdeel van het doel betreft het zorgdragen voor een veilig fietsnetwerk. Binnen het verkeersveiligheidsplan wordt hierbij aangesloten door rekening te houden met de belangrijkste randvoorwaarden op het gebied van beleid, ambitie, strategie, kwaliteitseisen en verkeersveiligheid uit het fietsbeleidsplan.

Hoofdwegenstructuur

De studie Hoofdwegenstructuur heeft tot doel de bereikbaarheid en de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer in 2015 in de gemeente Helmond te garanderen. De studie, bestaat uit drie fasen:

- probleemverkenning;
- scenario's;
- uitwerking gekozen scenario.

De eerste twee fasen zijn reeds door de gemeenteraad goedgekeurd, waarbij gekozen is voor scenario 1 "Hoofdlijn": afwikkeling van het verkeer centreren op de 2 hoofdassen.

De eerste twee stappen van fase 3 zijn reeds goedgekeurd door de gemeenteraad. De gemaakte keuzes binnen de studie kunnen vergaande gevolgen hebben op het gebied van verkeersveiligheid of de keuze voor het wel of niet nemen van maatregelen. Derhalve is het van belang de belangrijkste uitgangspunten van de studie Hoofdwegenstructuur en het gekozen scenario 'Hoofdlijn' mee te nemen in het verkeersveiligheidsplan:

- de gemeente Helmond heeft uitdrukkelijk de keuze gemaakt dat de groei van het regionale verkeer op het regionale wegennet moet worden opgevangen. De BOSE studie (Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven) van het SRE moet oplossing bieden voor leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. De investeringen die Helmond in haar wegennet doet, zijn niet bedoeld voor opvang van de groei van het regionale verkeer;

- gezien de vele ontwikkelingen waar de stad en de regio nog voor staan, dient een oplossing te worden gekozen die een grote mate van flexibiliteit in zich heeft;
- gekozen is voor een combinatie van doseren, benutten en beperkt bouwen. Uitgangspunten hierbij zijn:
 - concentreren van het verkeer door het sterk verbeteren van de doorstroming en capaciteit van de oost-west as;
 - verdelen van het verkeer op drie noord-zuid assen: centrum verkeer via de route Kanaaldijk, regionaal verkeer via de route Rijpelbaan/Varenschut en het doorgaand verkeer via de route N279;
 - de doorstroming van de centrale assen dient zo goed te zijn dat ze het verkeer aantrekken. De doorstroming op de centrale assen kan als volgt worden bevorderd door de als gebiedsontsluitingsweg 70 km/uur te categoriseren, het aantal kruispunten te beperken, de overige kruispunten ongelijkvloers te maken en/of een fysieke rijbaanscheiding aan te brengen;
 - 2^e ontsluiting Stiphout.

Orion II (Openbaar Vervoer)

In het beleidsdocument ORION II is de visie op het openbaar vervoer vastgelegd. Deze visie dient als basis voor het aanbestedingsproces om uiteindelijk concessies voor het openbaar vervoer te verlenen. De beleidsvisie in ORION II streeft een tweeledig doel na:

- De mobiliteitsdoelstelling:
Het openbaar vervoer dient bij te dragen in de behoefte aan de bereikbaarheid van de stedelijke centra vanuit de regio. Als stedelijke centra worden Eindhoven en Helmond gezien;
- De maatschappelijke doelstelling:
Het openbaar vervoer heeft een belangrijke maatschappelijke functie: het kunnen gebruiken van openbaar vervoer als middel om te kunnen verplaatsen is voor een deel van de bevolking in de regio van belang.

Beide doelstellingen worden in het beleidsdocument ORION II verder uitgewerkt. Daar het SRE binnen haar grenzen de bevoegdheid heeft over het lokale en regionale openbaar vervoer, is het van belang in het verkeersveiligheidsplan aan te sluiten op belangrijke uitgangspunten van ORION II:

- aan hoogwaardig Openbaar Vervoer en verbindende lijnen, die de mobiliteitsdoelstelling moeten dienen, zoveel mogelijk ongehinderde doorstroming te garanderen middels specifieke infrastructuur en prioritering bij verkeersregelinstanties (VRI's);
- bij de overige lijnen streven naar het rijden over wegen met een doorstroombaan, waarbij op kruispunten met verkeersregelingen het openbaar vervoer bij voorkeur prioriteit krijgt;
- bij Duurzaam Veilig maatregelen op (potentiële) busroutes toetst het SRE of deze conflicteren met de uitgangspunten van ORION II.

Doorvertalen van dit beleid naar het Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond leidt tot de conclusie dat bij het nemen van infrastructurele maatregelen vroegtijdig rekening moet worden gehouden met de eisen/wensen vanuit het openbaar vervoer.

Geluid (MIG)

De rijksoverheid heeft het project Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) opgezet. Een onderdeel daarvan is het project MIG (Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid). Hierin vindt een vergaande decentralisatie van het geluidsbeleid plaats, waarbij de gemeenten in staat worden gesteld zelf problemen aan te pakken en prioriteiten te stellen. Voor het gemeentebestuur fungeert het geluidsbeleid als juridisch toetsingskader voor het verlenen van milieuvergunningen, het vaststellen van ruimtelijke plannen en het maken van plannen met akoestische gevolgen, zoals verkeersmaatregelen. Voor het Verkeersveiligheidsplan geldt dat maatregelen voortkomend uit het Meerjarenprogramma en het Actieplan moeten voldoen aan de wettelijke normen.


Algemeen veiligheidsbeleid

Veiligheid staat hoog op de agenda van de Helmondse bewoners. Zowel op sociaal maatschappelijk terrein als op fysiek terrein besteedt de gemeente aandacht aan veiligheidsaspecten. Verkeersveiligheid maakt nadrukkelijk onderdeel uit van het veiligheidsbeleid. Niet alleen omdat de gemeentelijke overheid haar taken op het gebied van verkeersregulering serieus neemt, maar ook doordat bewoners en belangenvetegenwoordigingen serieus bij het verkeersbeleid worden betrokken.

2.6 Verkeersveiligheidsdoelstellingen

Op basis van de in de vorige paragraaf beschreven beleidsuitgangspunten is in deze paragraaf uiteengezet wat de doelstellingen van het verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond zijn.

Op de eerste plaats is een doelstelling geformuleerd, gericht op bijdrage aan de landelijke doelstelling ten behoeve van het aantal ernstige slachtoffers. In de Nota Mobiliteit wordt van een directe doorvertaling van deze procentuele afname uitgegaan om tot een regionale doelstelling te komen. De doelstellingen zijn verwoord in de zogenoemde 'Helmondse Verkeersgeboden'. De verkeersveiligheidsdoelstellingen voor de gemeente Helmond luiden hiermee als volgt:

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.

In de Nota Mobiliteit staat beschreven dat het vasthouden van het bestaande verkeersveiligheidsniveau en het verbeteren hiervan start bij het continueren van het inbedden van onder andere verkeersveiligheid in infrastructuur, educatie, handhaving en voorlichting. De gemeente Helmond neemt verkeersveiligheid serieus en wil daadkrachtig aan de slag om te investeren in de aanpak van verkeersonveiligheid. Hierbij wil de gemeente aansluiten op de hierboven genoemde aandachtspunten vanuit de NoMo (hierbij wordt tevens aangesloten bij het principe Duurzaam Veilig). Gesteld is dat daarom naast aandacht voor infrastructuur ook duidelijk een accent gelegd moet worden op educatie, voorlichting en handhaving. Aanvullend wil de gemeente Helmond tevens aandacht besteden aan de hulpdiensten en de evaluatie en monitoring van de genoemde aspecten. Dit leidt ertoe dat voor vijf elementen doelstellingen zijn geformuleerd:

- verkeerseducatie en voorlichting;
- hulpdiensten;
- infrastructuur;
- handhaving;
- evaluatie en monitoring.

De doelstellingen, verwoord in geboden, staan weergegeven in de onderstaande tabel. Een nadere toelichting over enkele geboden staat beschreven op de volgende pagina.

Helmond	Verkeersgeboden gemeente Helmond:	Vertaling gebod naar doelstelling
	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 verkeersveiligheidsverzicht 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.

Toelichting geboden

- A Het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) is een kwaliteitskeurmerk voor scholen, die verkeersveiligheid structureel oppakken;
- B Momenteel heeft de brandweer in de gemeente Helmond problemen om de opkomsttijd te halen in de wijk Brandevoort. Op 1 januari 2006 is de nevenpost in Brandevoort operationeel, waardoor dit probleem in 2006 zal zijn opgelost;
- C Aan de leeftijdscategorie 4-12 jarige wordt veel aandacht besteed door middel van educatie (bijvoorbeeld BVL project). De daarop volgende leeftijdscategorie (13-19 jaar) hebben reeds deze educatie gehad en dienen derhalve te weten hoe ze zich in het verkeer moeten gedragen. Om de verkeersveiligheid en het verkeersgedrag in deze leeftijdscategorie te kunnen sturen en verbeteren is handhaving hierop wenselijk.

2.7 Financiële middelen

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%) ¹ € 196.101,- (dekkingspercentage 50%)
2007	€ 199.000,- (dekkingspercentage 25%)
2008	€ 0,-

Tabel 1: 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 2: middelen ten behoeve actieplan 2005

De genoemde dekkingspercentages betreffen vooraf ingeschatte subsidies. Indien de werkelijke subsidies lager uitvallen dan geraamd, dan is minder geld beschikbaar dan in tabel 1 staat vermeld. Naar verwachting wordt de nieuwe subsidieregeling (BDU) in mei 2005 vastgesteld. De bovengenoemde bedragen vormen het kader voor de actieplannen. Voor het jaar 2005 betekent dit dat in het actieplan 2005 wordt uitgegaan van een totaal bedrag van € 451.402,-.

De subsidieregeling is opgenomen in bijlage 17.

¹ Een dekkingspercentage van 25% betekent dat er vanuit is gegaan dat 25% van de kosten gedekt wordt uit subsidiegelden.

3 Duurzaam Veilig

3.1 Inleiding

In het derde Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (1991) is de term Duurzaam Veilig geïntroduceerd. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid in plaats van deze achteraf te bestrijden. Duurzaam Veilig is tot beleidslijn gekozen omdat de doelstellingen van het reguliere verkeersveiligheidsbeleid destijds onhaalbaar dreigden te worden [CROW 1998].

Duurzaam Veilig is erop gericht het wegennet zodanig in te richten dat verkeersongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen (preventief beleid). In het verleden werd in veel gevallen vaak achteraf gereageerd op verkeersonveiligheid. Wanneer veel ongevallen op een bepaalde locatie voorkwamen werd gekeken naar de oorzaak hiervan en werden ad-hoc maatregelen uitgevoerd. Bij een preventieve aanpak wordt het wegennet zodanig ingericht dat een herkenbaar en inherent verkeersveilig wegennet ontstaat. Dit betekent dat een wegennet wordt ontwikkeld waarbij de weggebruiker aan het beeld van de weg kan 'aflezen' wat van hem of haar wordt verwacht. Maar ook die mens als weggebruiker is een basis om de verkeersveiligheid te verbeteren; educatie, voorlichting en handhaving zijn mensgerichte instrumenten.

Basis binnen Duurzaam Veilig is het op elkaar afstemmen van functie, vormgeving en gebruik. De functie is het beoogde gebruik van de weg zoals deze door de wegbeheerder is bedoeld. De vorm betreft de uitvoering van de infrastructuur. Het gebruik betreft het gedrag op de weg door de weggebruiker. Dit gedrag dient op basis van de functie en de inrichting van de weg afgeleid te kunnen worden. Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat de vormgeving en het gebruik worden aangepast op de volgende principes:

- functionaliteit van het wegennet: voor iedere weg moet worden vastgesteld wat de functie van die weg is. Het gebruik van de weg dient in overeenstemming te zijn met die functie. Dit moet gerealiseerd worden door een afgewogen functietoekenning van alle wegen. Hiermee wordt tevens onbedoeld gebruik tegengegaan;

- homogeniteit van het verkeer: om potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers te vermijden, dienen verschillen in omvang, snelheid en richting gescheiden te worden. Wanneer verschillende typen verkeersdeelnemers elkaar ontmoeten, bijvoorbeeld op kruisingen, dient de snelheid aangepast te worden;
- voorspelbaar verkeersgedrag: op alle wegen moet het voor de weggebruiker direct duidelijk zijn wat van hem of haar wordt verwacht. Het verkeersgedrag zal daarmee op de wegsituatie worden aangepast.

De ervaring van Via-advies leert dat bij het vaststellen van de functies van een Duurzaam Veilige wegcategory een optimale afstemming moet worden gevonden ten aanzien van de verschillende, soms tegenstrijdige belangen die spelen. In paragraaf 3.3 zijn de functies van het Helmondse wegennet vertaald in de wegcategory.

Naast de functiebepaling van de wegen, het streven naar homogeniteit van het verkeer en het realiseren van voorspelbaar weggedrag wordt binnen Duurzaam Veilig ingezet op voorlichting, educatie en handhaving. Dit zijn de instrumenten die zich richten op de mensgerichte kant van het verkeerssysteem.

3.2 Duurzaam Veilig wegstructuur

Om de drie beschreven principes functionaliteit, homogeniteit en voorspelbaarheid mogelijk te maken moet een Duurzaam Veilige wegcategory worden opgesteld.

In het Duurzaam Veilig-concept is het aantal wegcategoryën beperkt. De volgende wegcategoryën worden onderscheiden:

- stroomwegen: gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid;
- gebiedsontsluitingswegen: gericht op zowel stromen als uitwisselen, echter naar plaats gescheiden, stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt vaak de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Voor de gebiedsontsluitingswegen is in het Verkeersveiligheidsplan van 1997 onderscheid gemaakt naar gebiedsontsluitingswegen A en B. Het

kenmerkende verschil tussen beide wegtypen is het soort verkeer dat gebruikt maakt van dit wegtype. Bij een ontsluitingsweg B wordt verondersteld dat deze alleen wordt gebruikt door het verkeer dat een herkomst/bestemming heeft in het gebied waarbinnen de ontsluitingsweg ligt. Op een ontsluitingsweg A daarentegen kan ook verkeer voorkomen dat een doorgaand karakter heeft ten opzichte van het gebied waarin de ontsluitingsweg ligt.

- erftoegangswegen: gericht op het toegankelijk maken van erven. Verblijven en recreëren spelen een belangrijke rol, waardoor op zowel de wegvakken als de kruispunten sprake is van uitwisseling, waardoor de snelheid laag moet zijn.

De specifieke voorkeurskenmerken per categorie staan beschreven in bijlage 3. Het inrichten van het wegen conform de voorkeurskenmerken vergt tijd, geld en moeite. Gebleken is ook dat in Nederland het voor de weggebruiker niet overal duidelijk is op welke wegcategorie hij zich bevindt. Om de wegcategorieën toch voor de weggebruiker beter herkenbaar te maken en niet de wegbeheerder grote lasten op te leggen heeft het Nationaal Mobiliteit Beraad eind 2003 de essentiële herkenbaarheidskenmerken van Duurzaam Veilige wegen vastgesteld [CROW, 2004]. Deze essentiële kenmerken moeten bijdrage tot de herkenbaarheid van de weg. De essentiële herkenbaarheidskenmerken dienen als een overgangssituatie in het proces naar en Duurzaam Veilig wegennet. Een belangrijk herkenbaarheidskenmerk is bijvoorbeeld de dubbele asmarkering (zie foto 1).



foto 1: dubbele asmarkering

3.3 Wegcategorisering

Historie

In mei 1997 is het verkeersveiligheidsplan van de gemeente Helmond opgesteld. In dit plan is destijds op basis van een vastgestelde methode gekomen tot een Duurzaam Veilige wegcategorisering voor de gemeente Helmond. De methode is gestart met het opstellen van wensbeelden. De wensbeelden, gericht op autostructuur (vanuit de optiek leefbaarheid en de optiek bereikbaarheid), fietsstructuur, voetgangers/gehandicapten en verblijfsgebieden, zijn opgesteld aan de hand van workshops. Op basis van de wensbeelden zijn samenhangende gebieden opgesteld. Uitgangspunt hierbij zijn bestaande verblijfsgebieden geweest. De grootte van de gebieden en de eventuele gebiedsontsluitingswegen zijn bepaald aan de hand van een doorrekening met het verkeersmodel.

Nieuwe wegcategorisering

Doordat sinds 1997 aanpassingen aan het Helmondse wegennet en de wegcategorisering hebben plaatsgevonden, nieuwe verkeerskundige inzichten zijn ontstaan en omdat onduidelijkheid bestaat over bepaalde wegen, is de Duurzaam Veilige wegcategorisering opnieuw getoetst. Als basis hiervoor zijn de vastgestelde wegcategorisering uit 1997 en de reeds vastgestelde wijzigingen door de gemeenteraad gehanteerd.

Het opstellen van de nieuwe wegcategorisering heeft plaatsgevonden op basis van de door Via-advies ontwikkelde 'Profielenmethodiek' (zie bijlage 4). Deze methodiek is een objectieve methode die door Via-advies is opgesteld en reeds voor verschillende wegbeheerders is toegepast.

Aangezien de bereikbaarheid gewaarborgd c.q. geoptimaliseerd dient te worden, is de strategie ten aanzien van bereikbaarheid in de 'Profielenmethodiek' sturend, waarbij de effecten voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid bewaakt dienen te worden.

Per profiel zijn verschillende aspecten die pleiten voor de categorisering van de weg als gebiedsontsluitingsweg in beeld gebracht. In bijlage 4 staat vermeld welke aspecten in beeld zijn gebracht om uiteindelijk tot een score te komen.

Alvorens het gehele weggennet van de gemeente Helmond opnieuw te categoriseren, is bekeken of de uitgangspunten, gehanteerd in het Verkeersveiligheidsplan 1997 aansluiten op de door Via-advies gehanteerde uitgangspunten: de werkwijze die in 1997 is gehanteerd om te komen tot een Duurzaam Veilige wegcategorisering verschilt qua wijze van uitvoeren van de profielenmethodiek van Via-advies. Echter doordat de behandelde inhoud van de beide methodieken op elkaar aansluit, is geconcludeerd dat een nieuwe toetsing van alle gebiedsontsluitingswegen niet noodzakelijk is. Echter door ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in het verkeersbeeld is het wenselijk de functie van een aantal wegen (opnieuw) te toetsen. Derhalve is alleen voor deze wegen de wegcategorisering getoetst. Het doel van de categorisering van wegen luidt als volgt:

Het vaststellen van een integrale en optimale Duurzaam Veilige wegcategorisering op basis van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en inpasbaarheid.

Werkwijze

Het uitgangspunt voor de werkwijze is de bestaande wegcategorisering. Daarnaast bestaat de behoefte de volgende wegen met behulp van de 'Profielenmethodiek' opnieuw te toetsen:

- Maïsdijk;
- Korendijk;
- Rijstdijk;
- Dierdonklaan;
- Coendersberglaan;
- Waterleliesingel;
- Heistraat;
- Bakelsedijk;
- Hurksestraat;
- Lucas Gasselstraat;
- Willem Prinzenstraat;
- Prins Karelstraat;
- Bakelsedijk (tussen de Burgemeester van Houtlaan en de Hurksestraat).

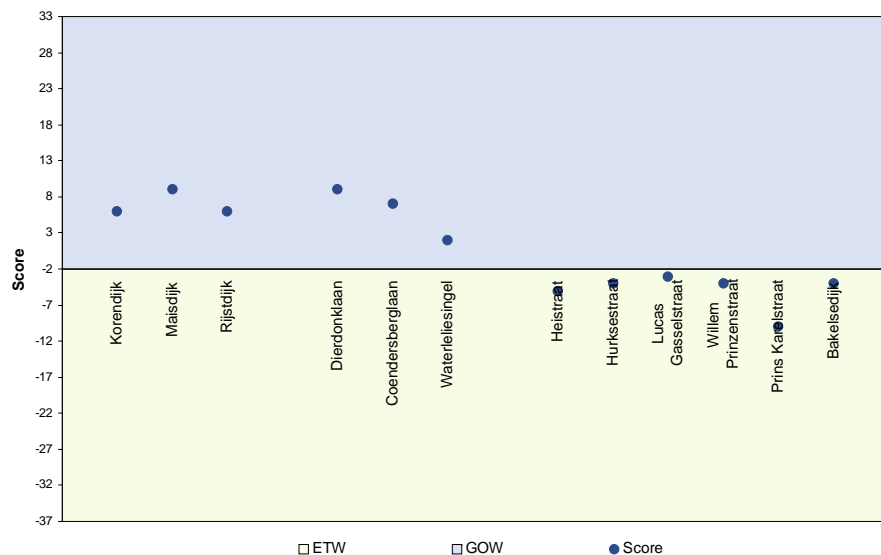
In het volgende hoofdstuk zijn een aantal strategische keuzes beschreven die van invloed zijn op het verdere verkeersveiligheidsplan. Twee strategische keuzes hebben een direct verband met enkele bovenstaande wegen. Op de eerste plaats is een afweging gemaakt voor de wegcategorisering op bedrijventerreinen (Maïsdijk, Rijstdijk en Korendijk). Op de tweede plaats is beschreven hoe om te gaan met de wegcategorisering van de wegen in de wijk Dierdonk. Hier wordt in hoofdstuk 3 nader op ingegaan.

De ter discussie staande wegen zijn in de methodiek op alle relevante kenmerken getoetst (zie bijlage 4). Per onderdeel is per weg(vak) een score toegekend. Hoe hoger deze score is, des te groter de noodzaak om de weg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg. Is de score laag, dan is de noodzaak juist groter om de weg te categoriseren als erftoegangsweg. De score per weg is weergegeven in figuur 2.

Met behulp van de methodiek kan niet direct worden afgeleid of het een gebiedsontsluitingsweg type A of B betreft. Deze beoordeling vindt plaatst nadat de methodiek is toegepast. Hierbij wordt aangesloten op de werkwijze en criteria zoals deze in het verkeersveiligheidsplan van 1997 hebben plaatsgevonden:

- een ontsluitingsweg B wordt grotendeels gebruikt door het verkeer dat een herkomst/bestemming heeft in het gebied waarbinnen de ontsluitingsweg ligt;
- op een ontsluitingsweg A kan ook verkeer voorkomen dat een doorgaand karakter heeft ten opzichte van het gebied waarin de ontsluitingsweg ligt.

Een uitgebreide beschrijving van de werkwijze staat in het handboek verkeersveiligheidsplan. Een gedetailleerdere weergave van de resultaten staat in bijlage 4. In het handboek staat beschreven op welke wijze wegen kunnen worden getoetst met behulp van de profielenmethodiek.



Figuur 2: resultaat toetsing 'Profielenmethodiek'

Conclusie

Op basis van de afweging die is gemaakt met behulp van de profielenmethodiek is geconcludeerd dat de getoetste wegen liggend op het bedrijventerrein BZOB (Maïsdijk, Rijstdijk en Korendijk) en in de wijk Dierdonk (Dierdonklaan, Coendersberglaan en Waterleliesingel) gebiedsontsluitingswegen zijn. De overige getoetste wegen, liggend in de wijk Binnenstad-Oost, zijn aangewezen als erftoegangswegen.

Voor de wegen in Dierdonk en BZOB geldt dat het wegen betreft waar grotendeels alleen verkeer op rijdt dat een bestemming heeft in de wijk c.q. op het bedrijventerrein. Derhalve worden deze wegen als gebiedsontsluitingsweg B gecategoriseerd.

Tevens is gesteld dat een weg niet wordt aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg B indien parallel aan deze weg een weg van hogere orde ligt. Gesteld wordt dat een gebiedsontsluitingsweg B in een dergelijke situatie overbodig is en dat het merendeel van het verkeer gebruik kan en moet maken van de in parallel liggende weg van hogere orde. Voor de gemeente Helmond betekent dit dat de wegen Mierloseweg (tussen

Eikendreef en de Hortsedijk) en Molenstraat (beide ontsluitingsweg B) kunnen worden aangewezen als erftoegangsweg. Voor de Mierloseweg geldt dat het doorgaande verkeer gebruik kan en moet maken van de Europaweg. Voor de Molenstraat dient het doorgaande verkeer gebruik te maken van de Kasteeltraverse.

De verdere uitwerking van de wegcategorysering van de wegen in de wijk Dierdonk is uitgewerkt in paragraaf 4.5 van dit deel. Ook keuzes omtrent wegcategorysering op bedrijventerreinen is verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk (paragraaf 4.4).

Concluderend:

De actualisatie van de Duurzaam Veilig wegcategorysering voor de getoetste wegen, leidt tot:

Gebiedsontsluitingswegen B:

- Maïsdijk (zie paragraaf 4.4);
- Korendijk (zie paragraaf 4.4);
- Rijstdijk (zie paragraaf 4.4);
- Dierdonklaan (zie paragraaf 4.5);
- Coendersberglaan (zie paragraaf 4.5);
- Waterleliesingel (zie paragraaf 4.5).

Erftoegangswegen:

- Prins Karelstraat;
- Heistraat;
- Hurksestraat;
- Lucas Gasselstraat;
- Willem Prinzenstraat;
- Bakelsedijk (gedeelte tussen de Burgemeester van Houtlaan en de Hurksestraat);
- Mierloseweg;
- Molenstraat.

In het voorliggende Verkeersveiligheidsplan is gekomen tot een geactualiseerde wegcategorysering. De categorisering is op de volgende pagina op kaart afgebeeld. Op de kaart zijn tevens toekomstige gebiedsontsluitingswegen afgebeeld (stippellijn).

Toekomstige ontwikkelingen op basis van bijvoorbeeld het Masterplan Centrum, het Algemeen Structuurplan en wijziging in de stationsomgeving kunnen ingrijpen in de wegenstructuur waardoor de wegcategorisering mogelijk aangepast dient te worden. De wijze waarop de categorisering kan worden aangepast staat beschreven in het handboek.

Wegcategorisering gemeente Helmond

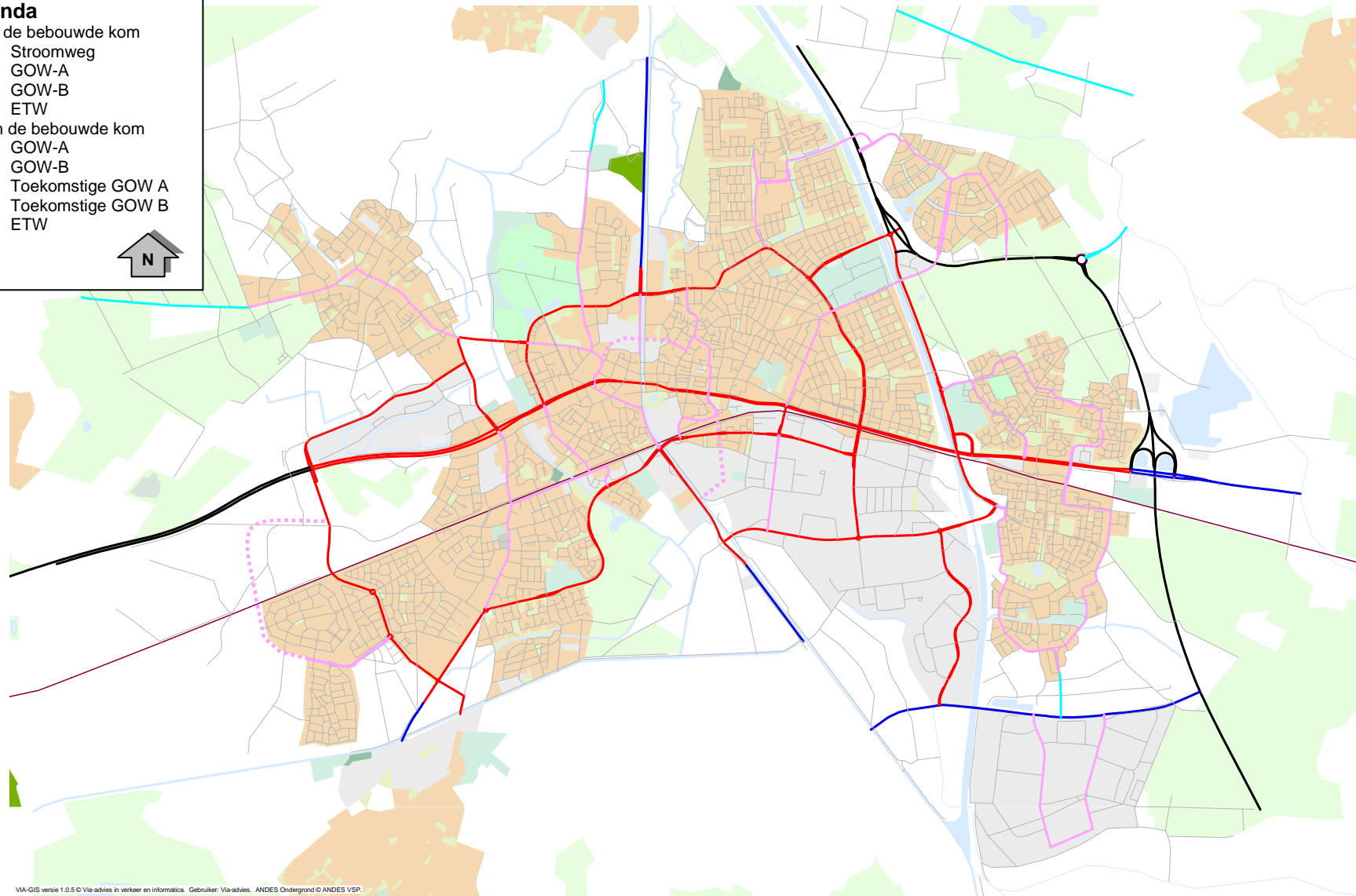

Legenda

Buiten de bebouwde kom

- Stroomweg
- GOW-A
- GOW-B
- ETW

Binnen de bebouwde kom

- GOW-A
- GOW-B
- ... Toekomstige GOW A
- ... Toekomstige GOW B
- ETW



VIA-GIS versie 1.0.5 © Via-advies in verkeer en informatica. Gebruiker: Via-advies. ANDES Ondergrond © ANDES VSP.



4 Strategische keuzes

4.1 Inleiding

Na vaststelling van het verkeersveiligheidsplan in 1997 hebben zich door de jaren heen ontwikkelingen voorgedaan die tot nieuwe vraagstukken hebben geleid die om strategische keuzes vragen. Om voor dergelijke vraagstukken een bestuurlijke keuze vast te leggen, zijn in het voorliggende hoofdstuk voor de volgende vraagstukken strategische keuzes gemaakt:

- afweging 50 km/uur of 70 km/uur op gebiedsontsluitingswegen;
- afweging 30 km/uur en 60 km/uur gebieden;
- wegcategorisering bedrijventerreinen;
- wegcategorisering Dierdonk;
- voorrangssituatie fietsers op rotondes.

Per paragraaf is een vraagstuk behandeld en is de strategische keuze opgesteld. In de laatste paragraaf is een totaaloverzicht gegeven van alle strategische keuzes.

4.2 Afweging 50 km/uur of 70 km/uur

Inleiding

In het kader van doorstroming op het hoofdwegennet kan het wenselijk zijn op een gebiedsontsluitingsweg een snelheid van 70 km/uur in plaats van 50 km/uur in te stellen. Het aanpassen van de snelheid kan echter leiden tot meer onveiligheid. De vormgeving van de wegen speelt hierin een grote rol. Om te kunnen vaststellen of een bepaalde weg het toelaat om een snelheid van 70 km/uur in te stellen, is een methodiek ontwikkeld waarmee de verschillende vormgevingskenmerken worden getoetst.

Opgemerkt dient te worden dat de methodiek alleen ingaat op verkeers(veiligheids)aspecten. Andere aspecten zoals doorstroming, geluidshinder en emissie worden niet meegewogen in de methodiek. Indien uit de methodiek blijkt dat het snelheidsregime op een gebiedsontsluitingsweg 70 km/uur kan zijn, dient in een vervolgstap na te worden gegaan of dit vanuit de ooghoeken geluid en emissie is toegestaan.

Het doel van de methodiek luidt derhalve als volgt:

Vanuit verkeersveiligheid bepalen welke snelheidslimiet op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur of 70 km/uur) mag gelden.

Actuele vragen omtrent snelheidsaanpassingen hebben betrekking op de Brandevoortsedreef en Schootensedreef. De huidige maximumsnelheid op beide wegen is 50 km/uur.

Werkwijze

Momenteel wordt door verschillende partijen geopperd om vanuit het oogpunt verkeersveiligheid het snelheidsregime op de Brandevoortsedreef en de Schootensedreef aan te passen naar 70 km/uur. Derhalve zijn deze beide wegen getoetst aan een objectieve methodiek. Met behulp van de methodiek is de huidige inrichting van de Brandevoortsedreef en de Schootensedreef getoetst aan de criteria die de beleidsvisie Duurzaam Veilig stelt aan gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 70 km/uur. Wegvakken die niet voldoen aan bepaalde criteria komen niet in aanmerking voor een snelheidslimiet van 70 km/uur. Geconcludeerd is dat het snelheidsregime op de Brandevoortsedreef en de Schootensedreef vanuit het oogpunt verkeersveiligheid blijft gehandhaafd op 50 km/uur. Een gedetailleerde weergave van de resultaten van deze afweging staat in bijlage 5.

Conclusie en strategische keuze

Op basis van toetsing aan een objectieve methodiek bepalen of op gebiedsontsluitingswegen vanuit het oogpunt verkeersveiligheid de snelheidslimiet 50 km/uur of 70 km/uur moet gelden.

4.3 30 en 60 km/uur gebieden

Inleiding

In december 1997 is door alle wegbeheerders (waterschappen, gemeenten, provincies en rijk) het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig ondertekend. Binnen dit startprogramma is onder andere afgesproken dat het aantal verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur zones) sterk zal toenemen.

Veel gemeenten, waaronder de gemeente Helmond, hebben reeds 30 en 60 km/uur zones aangelegd en sober ingericht. Momenteel heeft de gemeente Helmond binnen de bebouwde kom 8 van de 12 wijken als 30 km/uur zone en buiten de bebouwde kom een aantal wegen als 60 km/uur zone ingericht. Aan de hand van de effecten in de reeds ingerichte wijken en gebieden wordt het te verwachten effect van de nog in te richten gebieden bepaald. Het doel luidt derhalve als volgt:

Op basis van onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van bestaande verblijfsgebieden in Helmond en Nederland een strategische keuze maken omtrent de aanleg en inrichting van toekomstige 30 en 60 km/uur zones in Helmond.

Werkwijze

De gevolgde werkwijze is tweeledig. Op de eerste plaats is een ongevallenstudie uitgevoerd naar de bestaande en potentiële verblijfsgebieden in Helmond. Dit onderzoek is afgestemd op het onderzoek dat Via-advies heeft uitgevoerd in het kader van de evaluatie 60 km/uur zones Waterschapsgebieden [Via-advies, 2004].

Op de tweede plaats zijn de uitkomsten van de ongevallenstudie vergeleken met de landelijke evaluatie van 30 km/uur en 60 km/uur gebieden. De evaluatie van de 30 km/uur gebieden is uitgevoerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) in samenwerking met het adviesbureau DHV [Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004].

Ongevallenanalyse situatie Helmond

Het onderzoek betreft een vergelijking van gebieden die reeds als verblijfsgebied zijn ingericht (de onderzoeksgebieden) met gebieden die potentieel als verblijfsgebied in aanmerking komen (de controlegebieden). Om te bepalen wat de effecten zijn van de verblijfsgebieden, zijn hypothesen

opgesteld. De hypothesen zijn getoetst op basis van de uitkomsten van de vergelijkingen tussen de onderzoeks- en de controlegebieden. Op basis van de toetsing van de hypothesen zijn de conclusies opgesteld.

De werkwijze ten aanzien van de 60 km/uur zones is in verband met het zeer lage aantal slachtoffers buiten de bebouwde kom van de gemeente Helmond niet op de bovenstaande wijze uitgevoerd. Door te werken met zeer lage aantallen zijn geen significante uitspraken te doen. Derhalve is bij de conclusies ten aanzien van de 60 km/uur gebieden zoveel mogelijk aangesloten bij de conclusies die zijn voortgekomen uit de landelijke evaluatie.

Een uitgebreide beschrijving van de werkwijze is weergegeven in het handboek verkeersveiligheidsplan. Een gedetailleerdere weergave van de resultaten staat in bijlage 6.

Conclusie ongevallenanalyse

Op basis van de uitgevoerde analyse en de toetsing van de hypothesen kan ten aanzien van de 30 km/uur zones het volgende worden geconcludeerd:

- de inrichting van de 30 km/uur zones leidt tot een daling van het aantal slachtoffers (-36%) in deze gebieden en daarmee ook tot een daling van het aantal slachtoffers per kilometer weglengte. Opvallend is dat het aandeel ernstige slachtoffers is gestegen (niet significant). Echter de stijging van het aantal ernstige slachtoffers in de niet 30 km/uur zones is aanzienlijk hoger dan de stijging in de 30 km/uur zones.

Om inzicht te krijgen in de ontwikkelingen binnen de verschillende onderzoeksgebieden zijn de resultaten (ontwikkelingen ongevallenbeeld) van de gebieden met elkaar vergeleken. Hieruit kan het volgende worden geconcludeerd:

Inrichting van positieve invloed op de verkeersveiligheid:

- in de wijken Helmond West en Brouwhuis heeft de inrichting van een 30 km/uur zone tot de grootste daling (ten opzichte van de andere gebieden) van het aantal slachtofferongevallen per kilometer geleid;
- in de wijken Helmond West en Rijpelberg heeft de inrichting van een 30 km/uur zone tot de grootste daling (ten opzichte van de andere gebieden) van het aantal ernstige slachtofferongevallen per kilometer geleid.

Inrichting niet van positieve invloed op de verkeersveiligheid:

- In de wijk Helmond Noord-West is het aantal slachtofferongevallen per kilometer en het aantal ernstige slachtoffers per kilometer na inrichting van 30 km/uur zones toegenomen. Kort onderzoek wijst uit dat slachtoffers met name zijn geconcentreerd op het kruispunt Kromme Steenweg/Steenweg.

Landelijke evaluaties

30 km/uur zones

In 2002 heeft de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV) een evaluatie naar 30 km/uur gebieden uitgevoerd [Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004]. Het doel van het project is kennis en ervaring op te doen over 30 km/uur gebieden, deze te presenteren en te verspreiden. Het onderzoek richt zich op de procesgang, de communicatie, de bewonersbeleving en de kosteneffectiviteit van twintig 30 km/uur gebieden in Nederland. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- de inrichting van 30 km/uur gebieden leidt tot een daling van 35% van het aantal slachtoffers;
- met name voor de wijken uit de jaren '60 en '70, maar ook nieuwe wijken uit de jaren '90 blijkt een sobere inrichting niet afdoende;
- de ongevallen vinden met name plaats op aansluitingen met de aanliggende gebiedsontsluitingswegen.

Aanvullend op dit onderzoek is AVV in het najaar van 2004 op het VTL-congres (Verkeerstechnische leergangen) nader ingaan op de aanpak van 30 km/uur gebieden. AVV heeft geadviseerd de nog in te richten wijken niet 'blindelings' te voorzien van maatregelen. Beter is op de eerste plaats de objectieve knelpunten en de subjectieve locaties bij voorzieningen (bijvoorbeeld scholen en verzorgingshuizen) en de 'grijze wegen'² aan te pakken.

² Onder grijze wegen worden verstaan de van oudsher aanwezige wijkontsluitingswegen.

60 km/uur zones

Het (landelijk representatieve) onderzoek 'Evaluatie 60 km/uur gebieden' dat in opdracht van de Unie van Waterschappen is uitgevoerd, heeft aangetoond dat de inrichting van 60 km/uur gebieden een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Geconcludeerd is bijvoorbeeld dat het aantal slachtoffers door inrichting van 60 km/uur zones met 27% afneemt.

Uit nader onderzoek naar 60 km/uur wegen buiten de bebouwde kom van Helmond is gebleken dat in de jaren 1997-2003 geen ernstige slachtoffers op deze wegen zijn gevallen. Op basis hiervan kan worden gesteld dat het investeren in de inrichting van 60 km/uur gebieden kosteneffectief weinig zal opleveren. De investeringen zijn groot en de opbrengst op verkeersveiligheidsgebied zal klein zijn. Voorgesteld wordt geen 60 km/u zones meer in te richten, tenzij verkeersonveilige situaties dit noodzakelijk maken of er een reële meerwaarde verwacht kan worden van de snelheidsverlaging.

Conclusie

Gezien de uitkomsten van de ongevallenstudie is geconcludeerd dat de inrichting van de 30 km/uur zones in de gemeente Helmond qua slachtofferreductie aansluit op het landelijke beeld (-35%). Echter het aantal ernstige slachtoffers is niet gedaald. Daarnaast is geconcludeerd dat de kosteneffectiviteit van de verblijfsgebieden of van potentiële verblijfsgebieden (30 en 60 km/uur zones) laag is. Kortom indien de verblijfsgebieden geheel worden ingericht, dienen hiervoor veel kosten te worden gemaakt terwijl een kleine of zelfs geen reductie in het aantal ernstige slachtoffers te verwachten is. Het is wel wenselijk daar waar mogelijk bij onderhoudswerkzaamheden zo veel mogelijk aan te sluiten bij de voorkeurskenmerken Duurzaam Veilig (preventieve aanpak).

Strategische keuze

Potentiële verblijfsgebieden

Vooralsnog wordt niet overwogen om in de potentiële verblijfsgebieden het huidige snelheidsregime aan te passen, tenzij verkeersonveilige situaties dit noodzakelijk maken of een reële meerwaarde wordt verwacht.

Opgemerkt moet worden dat de objectieve knelpunten in deze gebieden wel aangepakt zullen worden. Hierbij zal bijzondere andere aandacht besteed worden aan voorzieningen zoals scholen en verzorgingshuizen.

Om de vinger aan de pols te houden wordt voorgesteld één maal per jaar het ongevallenbeeld in de potentiële verblijfsgebieden te monitoren en eventuele knelpunten aan te pakken.

De aanpak van overige locaties binnen deze gebieden, vindt alleen plaats wanneer deze meegenomen kunnen worden bij onderhoudswerkzaamheden.

Bestaande verblijfsgebieden

De huidige 30 km/u en 60 km/u zones zullen blijven bestaan. Om de vinger aan de pols te houden wordt voorgesteld één maal per jaar het ongevallenbeeld in deze verblijfsgebieden (30/60 km/u zones) te monitoren en eventuele knelpunten aan te pakken.

De aanpak van overige locaties binnen deze gebieden, vindt alleen plaats wanneer deze meegenomen kunnen worden bij onderhoudswerkzaamheden.

4.4 Wegcategorisering bedrijventerreinen

Inleiding

In het kader van de wegcategorisering is de vraag ontstaan hoe om te gaan met de wegen die gelegen zijn op bedrijventerreinen. Veel standaard Duurzaam Veilig maatregelen zijn vaak niet de juiste oplossing om deze gebieden Duurzaam Veilig in te richten. Het diverse gebruik en de schaalgrootte stellen andere eisen aan de wegen. De knelpunten op bedrijventerreinen komen vooral voort uit de ruime opzet van de wegenstructuur. De wegen nodigen uit tot hoge snelheden en vaak vinden ook andere activiteiten op de wegen plaats zoals laden en lossen, fietsen, stallen van vrachtwagens en (onverlicht) geparkeerde trailers.

Het doel luidt als volgt:

Het bepalen van een Duurzaam Veilige wegcategorisering voor wegen op bedrijventerreinen en bepalen op welke wijze af te wegen of maatregelen in het kader van Duurzaam Veilig zijn gewenst.

Werkwijze

In het verkeersveiligheidsplan 1997 zijn de meeste wegen op bedrijventerreinen in de gemeente Helmond gecategoriseerd. Ten tijde van het vastgestelde verkeersveiligheidsplan in 1997 was het bedrijventerrein BZOB nog niet zo ver ontwikkeld als dat momenteel het geval is. Derhalve dienen de wegen op dit bedrijventerrein nog te worden gecategoriseerd. Dit heeft plaatsgevonden met behulp van de in paragraaf 2.4 beschreven 'Profielenmethodiek'. Op basis van de 'Profielenmethodiek' is bepaald dat de Korendijk en de Maïsdijk (en ook de Rijstdijk) als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd dienen te worden. De overige wegen op BZOB zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg.

Om de vraag 'hoe om te gaan met de Duurzaam Veilig categorisering op bedrijventerreinen' zijn de volgende stappen gezet. Op de eerste plaats is onderzocht of het inrichten van bedrijventerreinen conform Duurzaam Veilig kosteneffectief is. Hiervoor is onderzocht of sprake is van gevaarlijke situaties op bedrijventerreinen. Begonnen is met het bepalen van locaties waar in de periode 2001-2003 zes of meer slachtofferongevallen binnen een afstand van 50 meter hebben plaatsgevonden. Deze locaties komen niet voor. Vervolgens zijn de criteria verder verruimd met als uiterste criteria locaties waar in de periode 1999-2003 zes of meer slachtofferongevallen binnen een afstand van 100 meter hebben plaatsgevonden. Met behulp van de laatstgenoemde criteria is het wegvak Engelseweg (gedeelte tussen de Lagedijk en de Duizeldonksestraat) als onveilige locatie naar voren gekomen.

Uit nadere analyse van het wegvak Engelseweg is gebleken dat hier met name ongevallen tussen afslaand gemotoriseerd verkeer (in de richting van uitritten) onderling en met (brom)fietsers plaatsvinden.

Aangezien slechts één gevaarlijke locatie binnen bedrijventerreinen is gevonden en uit nadere analyse van deze ongevallen is gebleken dat deze ongevallen niet snelheidsgerelateerd zijn, wordt uit kosteneffectiviteitsoverwegingen geadviseerd om de huidige snelheidslimiet van 50 km/uur op bedrijventerreinen te handhaven. Aanvullend wordt geadviseerd om, waar dit nog niet is gebeurd, de wegen die op de bedrijventerreinen zijn aangewezen als gebiedsontsluitingswegen te voorzien van voorrangregelingen, om eenduidigheid en duidelijkheid te krijgen in het hoofdwegennet in Helmond.

Per jaar zal opnieuw bekeken moeten worden of en zo ja, waar onveilige locaties op bedrijventerreinen liggen. Vervolgens dient op basis van de analyse van deze ongevallenconcentraties opnieuw bepaald te worden of passende Duurzaam Veilige maatregelen getroffen kunnen en/of moeten worden.

Conclusie en strategische keuze

Op basis van de 'Profielenmethodiek' worden de wegen Korendijk, Rijstdijk en Maïsdijk als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. Aangezien zich de afgelopen vijf jaar slechts één verkeersonveilige ongevallenconcentratie binnen bedrijventerreinen heeft voorgedaan en de ongevallen op deze locatie niet snelheidsgerelateerd zijn, wordt voorgesteld om de huidige snelheidslimiet van 50 km/uur op bedrijventerreinen te handhaven en nu geen infrastructurele maatregelen te treffen.

Aanvullend wordt voorgesteld om op de kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen en de overige wegen, waar dit nog niet is gebeurd, de voorrang te regelen.

Ten slotte wordt voorgesteld het ongevallenbeeld op bedrijventerreinen één maal per jaar te monitoren om te onderzoeken of de bovenstaande keuzes dienen te worden aangepast.

4.5 Wegcategorisering Dierdonk

Inleiding

De wegcategorisering voor de wijk Dierdonk is vastgelegd in het verkeersveiligheidsplan uit 1997. In dit plan zijn de wegen Dierdonklaan (zie foto 2), Waterleliesingel en de Coendersberglaan aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg B. Echter sinds enkele jaren heeft de categorisering van deze wegen veelvuldig ter discussie gestaan. Vandaar dat het doel luidt:

Het bepalen van een integrale en optimale Duurzaam Veilige wegcategorisering van de wegen binnen de wijk Dierdonk en het bepalen welke maatregelen verder in deze wijk noodzakelijk zijn.



foto 2: Dierdonklaan

Werkwijze

De drie genoemde wegen zijn in paragraaf 3.3 van dit deel getoetst met de profielenmethodiek. Hieruit is gebleken dat deze wegen als gebiedsontsluitingswegen B moeten worden aangeduid. De vraag is echter hoe moet worden omgegaan met de vormgeving van deze wegen en de overige wegen (erftoegangswegen). Vanuit Duurzaam Veilig wordt gesteld dat

in het kader van uniformiteit, routing en veiligheid op kruispunten tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen de voorrang geregeld dient te zijn (zie ook paragraaf 3.2). Echter kijkend naar het huidige ongevallenbeeld kan worden gecoclueerd dat de wijk Dierdonk een relatief verkeersveilige wijk is. Gedurende de laatste jaren hebben er weinig (slachtoffer)ongevallen plaatsgevonden. Derhalve wordt voorgesteld geen wijzigingen in de verkeerssituaties door te voeren. Concreet betekent dit, dat er onder andere geen voorrangregeling wordt ingevoerd op de kruispunten tussen de gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Met betrekking tot de inrichting van de erftoegangswegen wordt verwezen naar de strategische keuze '30 km/uur en 60 km/uur gebieden' in paragraaf 4.3.

Conclusie en strategische keuze

Op basis van de toetsing aan de 'Profielenmethodiek' blijven de wegen Dierdonklaan, Coendersberglaan en Waterleliesingel als gebiedsontsluitingsweg B gecategoriseerd. Tussen de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen wordt geen voorrangregeling ingesteld. De Duurzaam Veilige inrichting van de wijk Dierdonk geschiedt op basis van maatwerk. Alleen de onveilige locaties worden aangepakt.

4.6 Voorrangssituatie fietsers op rotondes

Inleiding

Momenteel speelt een landelijke discussie over de voorrangssituatie van fietsers op rotondes. De fietsersbond pleit voor het instellen van voorrang voor fietsers op de rotondes (binnen de bebouwde kom) vanuit het oogpunt van doorstroming en uniformiteit. Dit sluit aan op de landelijke richtlijnen die door het CROW (nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) zijn opgesteld. De SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) daarentegen geeft op dit moment aan dat 'fietsers in de voorrang' een verhoogd risico lopen betrokken te raken bij een ongeval. De SWOV geeft aan dat zij begin 2005 een onderzoek publiceert naar de voorrangssituaties voor fietsers op rotondes met vrijliggende fietspaden. Dit onderzoek zal volgens de SWOV helderheid

kunnen geven bij welke voorrangssituatie op rotondes fietsers in Nederland wat betreft veiligheid het meest zijn gebaat.

Doel

Op basis van onderzoek een eenduidig standpunt innemen omtrent de voorrangssituatie van fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom.

Werkwijze

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersveiligheid op de rotondes in Helmond is het ongevallenbeeld op de rotondes onderzocht. Daarnaast is het Platform Verkeersveiligheid Helmond om advies gevraagd wat betreft deze problematiek. Tenslotte is bekeken wat de randvoorwaarden zijn die het fietsbeleidsplan aan de voorrangregeling stelt.

Vanuit het ongevallebeeld (geen slachtoffers onder (brom)fietsers) wordt geconcludeerd dat er op dit moment geen aanleiding is de huidige voorrangregelingen op de rotondes te gaan aanpassen.

Het Platform Verkeersveiligheid Helmond is verdeeld over de voorrangssituaties op rotondes. Een aantal organisaties wil dat de richtlijnen van het CROW worden gevolgd, waarbij met name uniformiteit het uitgangspunt is. Anderen zien op dit moment (uitgaande van het ongevallebeeld, het standpunt van de SWOV en de kosten) geen aanleiding om de huidige voorrangregelingen op rotondes in Helmond te veranderen.

Het Fietsbeleidsplan gaat momenteel uit van de volgende randvoorwaarden:

- gebiedsontsluitingswegen A: fietsers uit de voorrang;
- gebiedsontsluitingswegen B: fietsers in de voorrang.

Daarnaast is het van belang dat het eventueel aanpassen van de voorrangregelingen op rotondes tot kosten zal leiden. Conform het CROW dient de vormgeving van de fietspaden aangepast te worden. Tevens dient de bebording en markering op de rotondes aangepast te worden. Ook zullen de verkeersdeelnemers tijdelijk op de gewijzigde situatie attent gemaakt moeten worden.

Conclusie en strategische keuze

Voorgesteld wordt om in afwachting van de resultaten van het onderzoek van de SWOV nog geen standpunt in te nemen omtrent de voorrangssituatie van fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom en tot die tijd geen voorrangssituaties op bestaande rotondes te wijzigen. Bij aanleg van nieuwe rotondes dienen de randvoorwaarden uit het fietsbeleidsplan gehanteerd te worden.

Wel is het van belang het ongevallebeeld op de rotondes één maal per jaar te monitoren en wellicht, ook op basis van publicaties/richtlijnen en dergelijke de bovenstaande conclusies te herzien.

4.7 Overzicht strategische keuzes

Afweging 50 km/uur of 70 km/uur

Op basis van toetsing aan een objectieve methodiek bepalen of op gebiedsontsluitingswegen vanuit het oogpunt verkeersveiligheid de snelheidslimiet 50 km/uur of 70 km/uur moet gelden.

30 en 60 km/uur gebieden

Potentiële verblijfsgebieden

Vooralsnog wordt niet overwogen om in de potentiële verblijfsgebieden het huidige snelheidsregime aan te passen, tenzij verkeersonveilige situaties dit noodzakelijk maken of een reële meerwaarde wordt verwacht.

Opgemerkt moet worden dat de objectieve knelpunten in deze gebieden wel aangepakt zullen worden. Hierbij zal bijzondere andere aandacht besteed worden aan voorzieningen zoals scholen en verzorgingshuizen.

Om de vinger aan de pols te houden wordt voorgesteld één maal per jaar het ongevalbeeld in de potentiële verblijfsgebieden te monitoren en eventuele knelpunten aan te pakken.

De aanpak van overige locaties binnen deze gebieden, vindt alleen plaats wanneer deze meegenomen kunnen worden bij onderhoudswerkzaamheden.

Bestaande verblijfsgebieden

De huidige 30 km/u en 60 km/u zones zullen blijven bestaan.

Om de vinger aan de pols te houden wordt voorgesteld één maal per jaar het ongevalbeeld in deze verblijfsgebieden (30/60 km/u zones) te monitoren en eventuele knelpunten aan te pakken.

De aanpak van overige locaties binnen deze gebieden, vindt alleen plaats wanneer deze meegenomen kunnen worden bij onderhoudswerkzaamheden.

Wegcategorisering bedrijventerreinen

De wegen Korendijk, Rijstdijk en Maïsdijk als gebiedsontsluitingsweg categoriseren.

Op wegen op bedrijventerreinen de snelheidslimiet van 50 km/uur handhaven en geen infrastructurele maatregelen treffen.

Op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen en de overige wegen, waar dit nog niet is gebeurd, de voorrang regelen.

Jaarlijkse monitoring van het ongevalbeeld op bedrijventerreinen kan leiden tot het bijstellen van bovenstaande keuzes.

Wegcategorisering Dierdonk

Op basis van de toetsing aan de 'Profielenmethodiek' blijven de wegen Dierdonklaan, Coendersberglaan en Waterleliesingel als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. Tussen de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen wordt geen voorrangregeling ingesteld. De Duurzaam Veilige inrichting van de wijk Dierdonk geschiedt op basis van maatwerk. Alleen de onveilige locaties worden aangepakt.

Voorrangssituatie fietsers op rotondes

In afwachting van de resultaten van het onderzoek van de SWOV nog geen standpunt innemen omtrent de voorrangssituatie van fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom en tot die tijd geen voorrangssituaties op bestaande rotondes wijzigen.

Bij aanleg van nieuwe rotondes worden de randvoorwaarden uit het fietsbeleidsplan gehanteerd.

Het ongevalbeeld op de rotondes één maal per jaar monitoren en wellicht, ook op basis van publicaties/richtlijnen en dergelijke, de bovenstaande conclusies herzien.