



# Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond

## Deel 2: Huidige situatie 2004

Bestand: VNL0794\_303-R10 deel 2 Helmond

Datum: 21-4-2005



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>INLEIDING .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID .....</b>	<b>6</b>
2.1	INLEIDING .....	6
2.2	ONTWIKKELING ONGEVALLEN EN SLACHTOFFERS .....	6
2.3	ONTWIKKELING IN RELATIE TOT DOELEN NOTA MOBILITEIT .....	6
2.4	ONTWIKKELING IN VERGELIJKING MET NEDERLAND EN DE PROVINCIE.....	7
<b>3</b>	<b>ANALYSE SLACHTOFFERS .....</b>	<b>9</b>
3.1	INLEIDING .....	9
3.2	ONTWIKKELING NAAR VERVOERWIJZE EN LEEFTIJD .....	9
3.3	AANDACHTSGROEPEN.....	10
<b>4</b>	<b>INFRASTRUCTUUR .....</b>	<b>13</b>
4.1	INLEIDING .....	13
4.2	BLACK-SPOTS .....	13
4.3	RISICOCIJFERS.....	14
4.4	DUURZAAM VEILIG SCORES .....	15
4.5	SUBJECTIEVE SCORES .....	15
4.6	KNELPUNTEN.....	15
<b>5</b>	<b>HISTORIE MAATREGELEN.....</b>	<b>17</b>
5.1	INLEIDING.....	17
5.2	INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN .....	17
5.3	GEDRAGSBEÏNVLOEDENDE MAATREGELEN .....	18



# 1 Inleiding

In deel 2, Huidige situatie 2004, wordt de huidige (verkeersveiligheids)situatie in beeld gebracht. Aan de hand van ongevalgegevens, klachten en verzoeken van bewoners en gegevens over de weginrichting is de huidige verkeersveiligheidspositie van de wegen in Helmond in beeld gebracht.

Deel 1: Beleid en Strategie dient als uitgangspunt voor dit deel. Met name de wegcategorisering en de verkeersveiligheidsdoelstellingen zijn als input gebruikt om de huidige situatie in beeld te brengen.

Aan de hand van vier hoofdstukken is de huidige situatie in beeld gebracht:

## *Ontwikkeling verkeersveiligheid (hoofdstuk 2)*

Om inzicht in de huidige verkeersveiligheidspositie van de gemeente Helmond te krijgen, is op de eerste plaats het ongevallenbeeld van de laatste jaren in beeld gebracht<sup>1</sup>. In dit hoofdstuk is het ongevallenbeeld van de gemeente afgezet tegen de doelstelling uit de NoMo en is de trend in het ongevallenbeeld van de gemeente Helmond vergeleken met de Nederlandse situatie. Om inzicht te krijgen in de positie van de gemeente Helmond ten opzichte van andere gemeenten in de regio is ten slotte beschrijvend in beeld gebracht wat de verkeersveiligheidspositie van de gemeente Helmond is ten opzichte van andere gemeenten in het SRE-gebied.

## *Analyse slachtoffers bestuurders (hoofdstuk 3)*

In hoofdstuk 3 is in beeld gebracht welke doelgroepen aandacht behoeven. De doelgroepen zijn bepaald door te onderzoeken welke vervoerwijze en leeftijdscategorieën vaak betrokken zijn bij slachtofferongevallen. Een groep is geselecteerd als doelgroep indien deze significant onveiliger is dan het gemiddelde in de regio (SRE). Voor de geselecteerde doelgroepen zijn in deel 3 maatregelen voorgesteld.

## *Infrastructuur (hoofdstuk 4)*

In hoofdstuk 4, Infrastructuur, is bepaald wat de locatiegerichte infrastructuurele knelpunten zijn (kruispunten, wegvakken of gebieden). De knelpunten zijn bepaald op basis van de ongevalgegevens, risicocijfers, Duurzaam Veilig scores en klachten en verzoeken. De bovenstaande benaderingen leveren per locatie (wegvak en kruispunt) een ander soort uitkomst. De uitkomsten per wegvak en kruispunt zijn vervolgens in het volgende deel (deel 3; Meerjarenprogramma en Actieplan) gekwalificeerd waardoor het mogelijk is de locaties te prioriteren.

## *Maatregelhistorie (hoofdstuk 5)*

Nadat de knelpunten bekend zijn, dient bekeken te worden of voor deze knelpunten reeds maatregelen zijn voorgesteld of zelfs reeds maatregelen zijn genomen. Indien dit het geval is, zijn de knelpunten niet meer in het Meerjarenprogramma of Actieplan opgenomen.

<sup>1</sup> De ongevalgegevens zijn afkomstig van AVV-BI. Het betreft alleen de door de politie geregistreerde ongevallen.

## 2 Ontwikkeling verkeersveiligheid

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente beschreven<sup>2</sup>. De huidige stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid is weergegeven. Daarnaast geeft een vergelijking met de landelijke verkeersveiligheidsdoelstelling en een vergelijking met de Nederlandse situatie inzicht in de huidige verkeersveiligheidspositie van de gemeente Helmond. Ten slotte is kwantitatief omschreven wat de positie van de gemeente Helmond is ten opzichte van andere gemeenten in het SRE.

### 2.2 Ontwikkeling ongevallen en slachtoffers

In Tabel 1 is de ontwikkeling van de ongevallen en slachtoffers uitgesplitst naar ernst over de periode 1997-2003 weergegeven.

	Ongevallen <sup>3</sup>	Slachtoffer-ongevallen	Slachtoffers	Doden	Ziekenhuisgewonden	Overige gewonden
1997	1256	186	231	6	52	173
1998	1412	221	264	3	52	209
1999	1413	201	233	4	58	171
2000	1134	160	194	2	38	154
2001	1149	145	171	6	43	122
2002	1119	158	195	9	70	116
2003	954	157	186	9	59	118

**Tabel 1: ontwikkeling ongevallen en slachtoffers uitgesplitst naar ernst over de periode 1997-2003 in de gemeente Helmond**

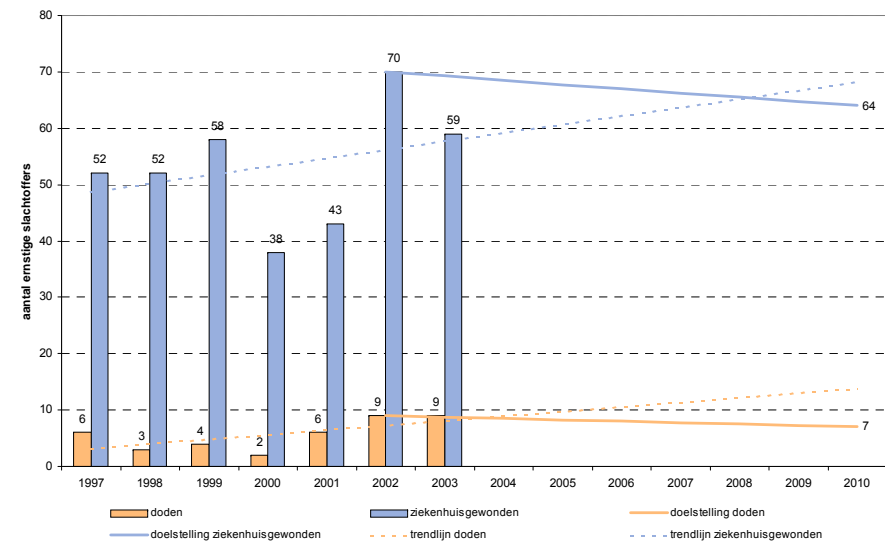
<sup>2</sup> Hierbij zijn alle ongevallen die hebben plaatsgevonden op grondgebied van de gemeente Helmond meegenomen.

<sup>3</sup> Met ingang van 1 januari 2003 is AVV-BI landelijk gestopt met het registreren van parkeerongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS). Om een zuivere vergelijking tussen het aantal UMS-ongevallen in 2003 en de voorgaande jaren te kunnen maken, zijn in het kader van dit project alle parkeerongevallen met uitsluitend materiële schade in de jaren 2002 en eerder uit het ongevallenbestand gefilterd.

In 2000 is een daling te zien in het aantal ongevallen. Deze daling heeft de laatste drie jaren verder doorgezet. De ontwikkeling van de slachtofferongevallen en slachtoffers laat tot en met 2000 een vergelijkbaar beeld zien, maar de daling heeft vervolgens niet doorgezet: in 2002 is een stijging waarneembaar in het aantal slachtofferongevallen en slachtoffers. Wel dient te worden opgemerkt dat de stijging het laatste jaar niet is doorgezet.

### 2.3 Ontwikkeling in relatie tot doelen Nota Mobiliteit

In onderstaande figuur is de ontwikkeling van de ernstige slachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) in relatie tot doelstellingen uit de Nota Mobiliteit weergegeven.



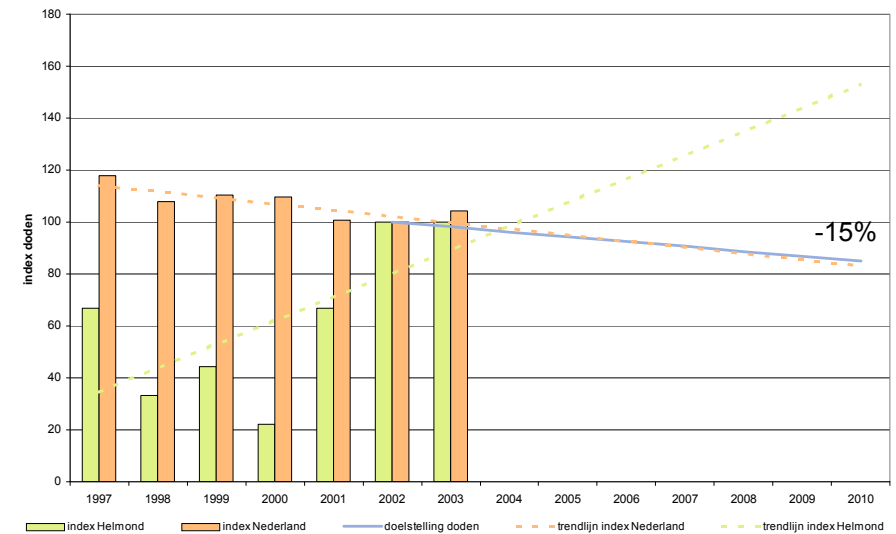
**Figuur 1: ontwikkeling doden en ziekenhuisgewonden in relatie tot doelstellingen Nota Mobiliteit over de periode 1997-2003**

Het aantal doden is in de jaren 2001 en 2002 gestegen. Opvallend is verder de stijging in het aantal ziekenhuisgewonden in 2002. Wel is dit aantal het laatste jaar weer gedaald. Zowel de trend van het aantal doden als van het aantal ziekenhuisgewonden is stijgend. De doelstelling van de NoMo gaat uit van peiljaar 2002. Doordat in 2002 in Helmond veel verkeersslachtoffers zijn gevallen, ligt de doelstelling ten aanzien van het totaal aantal ernstige slachtoffers hoger dan de werkelijke situatie in 2003. Dit wil echter niet zeggen dat de gemeente Helmond tot en met 2010 weinig inspanning hoeft te verrichten om de doelstelling voor het aantal slachtoffers te halen. Immers, de trend van de laatste jaren laat zien dat, bij voortzetting hiervan, de doelstelling niet wordt gehaald. Daarbij wordt opgemerkt dat de stad voorlopig blijft groeien en daarmee mogelijk ook het aantal ongevallen groeit.

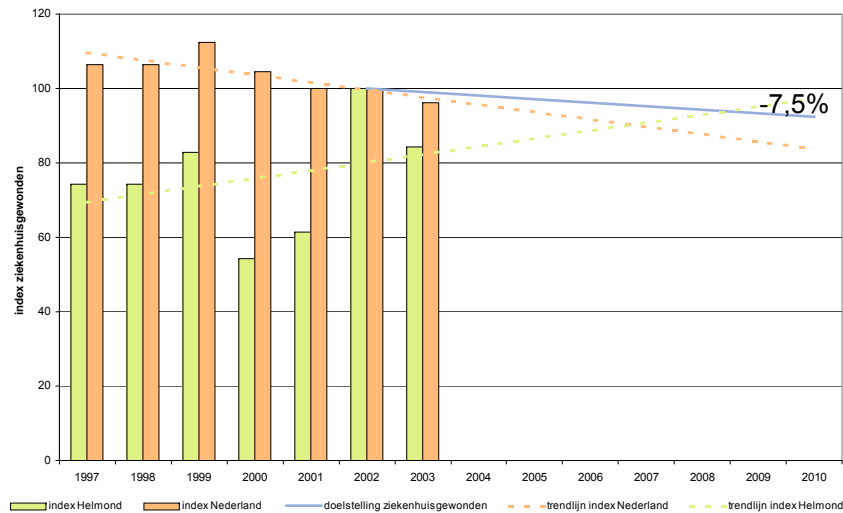
## 2.4 Ontwikkeling in vergelijking met Nederland en de provincie

In Figuur 2 is de ontwikkeling van het aantal doden voor de gemeente Helmond en Nederland weergegeven. Om een vergelijking met Nederland te kunnen maken zijn de cijfers geïndexeerd weergegeven, waarbij is geïndexeerd op het aantal doden in het jaar 2002. Daarnaast is op basis van het aantal doden een trendlijn weergegeven. De trendlijn geeft aan wat er gebeurt als de ontwikkeling van de laatste zeven jaren doorzet. Tevens is de doelstelling uit de Nota Mobiliteit opgenomen. Als de trendlijn in 2010 lager ligt dan de doelstellingslijn geeft dit aan dat bij een voorzetting van de huidige trend de doelstelling wordt behaald.

In Figuur 3 is de geïndexeerde ontwikkeling voor het aantal ziekenhuisgewonden weergegeven.



**Figuur 2: geïndexeerde ontwikkeling doden ten opzichte van doelstelling Nota Mobiliteit**



**Figuur 3: geïndexeerde ontwikkeling ziekenhuisgewonden ten opzichte van doelstelling Nota Mobiliteit**

De trend van het aantal doden in de gemeente Helmond is stijgend, terwijl de trend van het aantal doden in Nederland dalend is. Hetzelfde geldt voor de trend van het aantal ziekenhuisgewonden. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Helmond negatief afwijkt van de situatie in Nederland.

Om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidspositie van de gemeente Helmond ten opzichte van de gemeenten in het SRE is gebruik gemaakt van de gegevens van de provincie Noord-Brabant [noordbrabant.verkeerskennis.nl]. De provincie heeft op basis van het gemiddelde van alle gemeenten in Noord-Brabant berekend wat de verkeersveiligheidspositie is per gemeente. Kijkend naar het aantal slachtofferongevallen binnen de bebouwde kom (index) dan blijkt dat de gemeente Helmond veel hoger<sup>4</sup> scoort dan de gemiddelde situatie

<sup>4</sup> De indexcijfers van de Brabantse gemeenten zijn in beeld gebracht in vijf categorieën: veel lager dan gemiddeld, lager dan gemiddeld, gemiddeld, hoger dan gemiddeld, veel hoger dan gemiddeld.

in Brabant. Binnen het SRE zijn naast de gemeente Helmond nog vijf gemeenten die tevens als ‘veel hoger’ dan gemiddeld zijn beoordeeld. Het betreft de gemeenten Eindhoven, Son en Breugel, Geldrop (voor annexatie met de gemeente Mierlo), Veldhoven en Valkenswaard.

Mogelijke oorzaken van de slechte verkeersveiligheidspositie van de gemeente Helmond kan zijn gelegen in het feit dat de gemeente Helmond de laatste tijd enorm is gegroeid. Echter kijkend naar het aantal slachtofferongevallen per 1000 inwoners [noordbrabant.verkeerskennis.nl], dan blijkt dat de gemeente Helmond ook hier hoger<sup>4</sup> scoort dan het gemiddelde.



## 3 Analyse slachtoffers

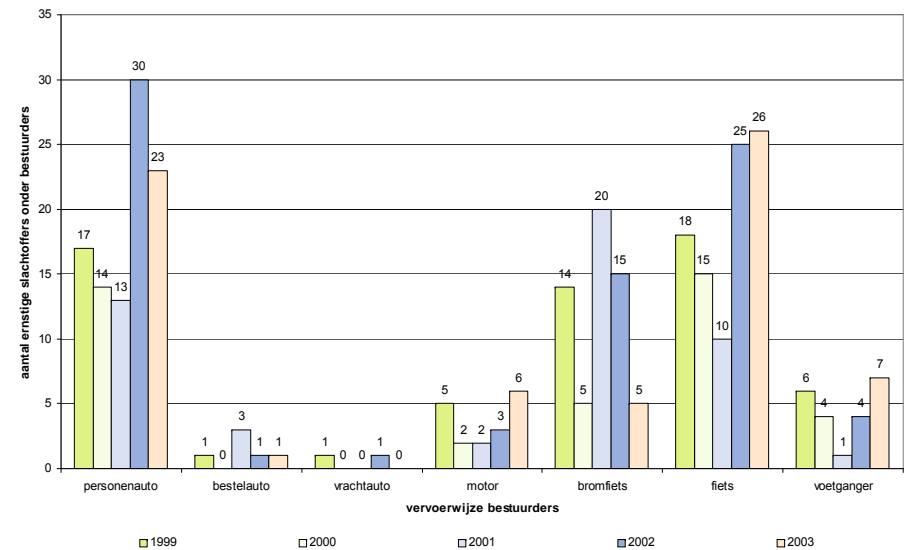
### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is nader ingegaan op de ernstige slachtoffers per leeftijdscategorie en vervoerwijze van de betrokken bestuurders. Op basis hiervan zijn aandachtsgroepen opgesteld. Vervolgens is in deel 3: Meerjarenprogramma en Actieplan een prioritering in de aandachtsgroepen aangebracht en zijn maatregelen bepaald.

De reden om nader in te gaan op de ernstige slachtoffers naar leeftijdscategorie en vervoerwijze is dat op deze wijze aandachtsgroepen kunnen worden bepaald waarvoor maatregelen kunnen worden voorgesteld op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Bij het bepalen van het aantal ernstige slachtoffers zijn alleen de slachtoffers onder bestuurders/voetgangers meegenomen. Immers zij zijn degenen waar de maatregel op is gericht. Daarnaast kunnen slachtoffers onder passagiers een vertekend beeld geven van de situatie, bijvoorbeeld in het geval dat een ongeval plaatsvindt met een bestelbus waarin zich naast de chauffeur ook vijf kinderen bevinden. Zowel de bestuurder als alle passagiers zijn slachtoffer. Indien de verbetering van de verkeersveiligheid op slachtoffers is gericht, dan zal de aanpak zich door dit ongeval vooral richten op kinderen. De kinderen hebben echter geen invloed gehad op het ongeluk.

### 3.2 Ontwikkeling naar vervoerwijze en leeftijd

In Figuur 4 is de ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers van de betrokken bestuurders naar vervoerwijze over de periode 1999-2003 weergegeven. In de figuur is bijvoorbeeld te zien dat het aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders van een personenauto na een sterke stijging in 2002, het laatste jaar weer is gedaald, echter nog niet naar het niveau van de voorgaande jaren. Daarnaast is de stijging in het aantal ernstige slachtoffers onder fietsbestuurders en de daling in het aantal slachtoffers onder bromfiets bestuurders opvallend. Mogelijke oorzaken hiervoor zijn de landelijke maatregelen 'Bromfiets op de rijbaan' en 'Fietsers voorrang van rechts'.



**Figuur 4: ontwikkeling ernstige slachtoffers onder bestuurders naar vervoerwijze over de periode 1999-2003**

#### *Bromfiets op de rijbaan*

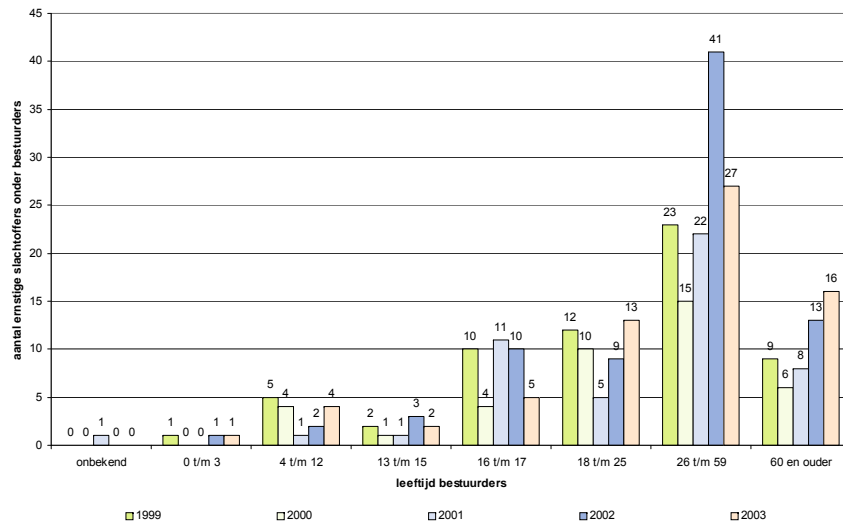
De maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' werd in december 1999 van kracht. In dat jaar en de eerste maanden van 2000 zijn de aanpassingen, volgend uit deze maatregel, op straat doorgevoerd. Mogelijk is er een relatie tussen het hoge aantal ongevallen in 2001 en de gewijzigde verkeerssituatie. Uit nadere analyse van de ongevallen blijkt dat de ongevallen die hebben plaatsgevonden in 2001 en 2002 voornamelijk tussen bromfietzers en automobilisten zijn. Dit kan een verband hebben met de invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'. In dat geval kan de verbetering van de verkeersveiligheid van bromfietzers die in de laatste twee jaar zichtbaar is een gevolg zijn van de gewenning die inmiddels is opgetreden onder zowel de bromfietsbestuurders als onder automobilisten. De genoemde mogelijke ongevaloorzaken zijn slechts aannames en kunnen niet met zekerheid aan de maatregel worden toegewezen.

### Vorrang fietser van rechts

De maatregel 'Vorrang fietser van rechts' werd in mei 2001 ingevoerd. Het betreft een wetwijziging die is doorgevoerd om aan te sluiten bij voorrangregels in andere Europese landen. Opvallend is dat het aantal ernstige slachtoffers onder fietsers de laatste twee jaar juist is toegenomen. Nadere analyse van deze groep ongevallen laat zien dat het voornamelijk gaat om flankongevallen tussen snel- en langzaam verkeer: de gewijzigde voorrangssituatie kan mogelijk hebben geleid tot een toename in de verkeersonveiligheid van fietsers.

Tenslotte valt de stijging in 2002 en 2003 van het aantal ernstige slachtoffers onder motorrijders en voetgangers op. Opgemerkt dient te worden dat het hier om betrekkelijk kleine aantallen gaat, waardoor als gevolg van 'toevalligheid' snel fluctuaties optreden.

In Figuur 5 is de ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers van de betrokken bestuurders naar leeftijdsklasse weergegeven over de periode 1999-2003.



**Figuur 5: ontwikkeling ernstige slachtoffers onder bestuurders naar leeftijdsklasse over de periode 1999-2003**

In figuur 5 is te zien dat het aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders in de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar de laatste jaren is afgenomen. Daarentegen bestaat een toename in de ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders in de leeftijdscategorieën 4 t/m 12 jaar, 18 t/m 25 jaar, 26 t/m 59 jaar en 60 jaar en ouder. Opvallend is het hoge aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders in de leeftijdscategorie 26 t/m 59 jaar in 2002.

### 3.3 Aandachtsgroepen

Om te komen tot aandachtsgroepen op het gebied van gedragsbeïnvloeding zijn de ernstige slachtoffers onder bestuurders over de periode 1999-2003 uitgezet tegen vervoerwijze en leeftijdscategorie.

Om te kunnen bepalen of een bepaalde hoeveelheid ernstige slachtoffers onder een leeftijdscategorie/vervoerwijze een aandachtsgroep vormt, is een vergelijking getrokken met de gemeenten in het SRE. Als het (procentuele) aantal ernstige slachtoffers van de gemeente (significant) hoger is dan het totaal van het SRE, dan is in principe sprake van een aandachtsgroep. Echter, indien binnen een bepaald aandachtspunt sprake is van een dalende trend in de afgelopen drie jaar en/of indien de absolute aantallen zeer laag zijn, zijn de groepen niet als aandachtsgroep meegenomen. Aanvullend zijn tevens de groepen met een hoog aantal slachtoffers meegenomen als aandachtsgroep.

In Tabel 2 zijn per leeftijdscategorie/vervoerwijze het aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders in de gemeente over de periode 1999-2003 weergegeven, waarbij de aandachtsgroepen in het rood en met het teken '\*' zijn aangeduid. In bijlage 7 is eenzelfde tabel maar dan voor het SRE opgenomen.

	personenauto	bestelauto	vrachtauto	motor	bromfiets	fiets	voetganger	Eindtotaal
[0] Onbekend	-	-	-	-	1	-	-	1
[1] 0 t/m 3	-	-	-	-	-	-	3 *	3
[11] 4 t/m 12	-	-	-	-	-	12 *	4	16
[12] 13 t/m 15	-	-	-	-	3	4	2 *	9
[13] 16 t/m 17	-	-	-	-	36 *	3	1	40
[14] 18 t/m 25	30	1	1	1	6	10 *	-	49
[15] 26 t/m 59	55	5	1	15	11	37 *	4	128
[7] 60 en ouder	12	-	-	2 *	2	28 *	8 *	52
<b>Eindtotaal</b>	<b>97</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>59</b>	<b>94</b>	<b>22</b>	<b>298</b>

**Tabel 2: ernstige slachtoffers naar vervoerwijze en leeftijdsklasse over de periode 1999-2003**

Uit de tabel volgt dat de meeste aandachtsgroepen voorkomen bij langzaam verkeer.

Het aandeel ernstige slachtoffers in de aandachtsgroep 'bromfiets – 16 t/m 17 jaar' is significant hoger dan bij het SRE en de absolute omvang van deze groep is relatief hoog, maar omdat de ontwikkeling over de laatste jaren een dalende trend laat zien (zie figuur 4), is deze groep niet geselecteerd als aandachtsgroep. De groepen 'motor – 60 jaar en ouder', 'voetganger – 0 t/m 3 jaar' en 'voetganger – 13 t/m 15 jaar' zijn niet geselecteerd als aandachtsgroep vanwege de lage aantallen. Ten slotte zijn de groepen 'autobestuurders 18 t/m 25 jaar en 26 t/m 59 jaar' ook als aandachtsgroep meegenomen door het grote aantal slachtoffers onder bestuurders. Maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding worden derhalve gericht op de volgende aandachtsgroepen:

- 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;
- auto 18 t/m 25 jaar;
- auto – 26 t/m 59 jaar.

Bovenstaande aandachtsgroepen zijn bepaald op basis van het aantal ernstige slachtoffers onder bestuurders per vervoerwijze en per leeftijd. Om gericht maatregelen voor te stellen, is per aandachtsgroep bepaald in hoeverre de aandachtsgroep ook de veroorzaker van de ongevallen is.

#### Fiets - 4 t/m 12 jaar:

Van de 12 ernstige slachtoffers in deze aandachtsgroep zijn 9 fietsbestuurders in de leeftijd van 4 t/m 12 jaar de veroorzaker. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden door plotseling oversteken (2), geen voorrang verlenen (2) en stop/roodlicht negeren (2).

#### Fiets – 18 t/m 25 jaar:

Van de 10 ernstige slachtoffers in deze aandachtsgroep zijn 7 fietsbestuurders van 18 t/m 25 jaar de veroorzaker. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden door stop/roodlicht negeren (3). De overige 4 ongevallen hebben allen uiteenlopende oorzaken en zijn daarom hier verder achterwege zijn gelaten.

#### Fiets – 26 t/m 59 jaar:

Van de 37 ernstige slachtoffers in deze aandachtsgroep zijn slechts 15 fietsbestuurders van 26 t/m 59 jaar de veroorzaker. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden door geen voorrang/doorgang verlenen (5), stop/roodlicht negeren (2) en teveel rechts rijden (2).

#### Fiets – 60 jaar en ouder:

Van de 28 ernstige slachtoffers in deze aandachtsgroep zijn 15 fietsbestuurders van 60 jaar en ouder de veroorzaker. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden door geen voorrang/doorgang verlenen (5), plotseling oversteken (2) en stop/roodlicht negeren (3).

#### Voetganger – 60 jaar en ouder:

Van de 8 ernstige slachtoffers in deze aandachtsgroep zijn 4 voetgangers van 60 jaar en ouder de veroorzaker. De ongevallen hebben met name plaatsgevonden door onvoorzichtig de weg oversteken (3).

**Auto – 18 t/m 26 jaar**

Van de 30 ernstige slachtoffers in deze aandachtsgroep zijn 19 bestuurders van 18 t/m 26 jaar van personenauto's de veroorzaker. Met name verlies macht over het stuur (5) en het geen verlenen van voorrang (4) zijn veel voorkomende oorzaken.

**Auto – 26 t/m 59 jaar**

Van de 55 bestuurders in deze aandachtsgroep zijn 33 bestuurders van 26 t/m 59 jaar van personenauto's de veroorzaker. Met name verlies macht over het stuur (10), het niet verlenen van voorrang (4) en door roodlicht rijden (4) zijn de meest voorkomende oorzaken.

De prioritering en maatregelen van de aandachtsgroepen is beschreven in deel 3 Meerjarenprogramma en Actieplan.

## 4 Infrastructuur

### 4.1 Inleiding

Om de noodzaak tot het nemen van (infrastructurele) maatregelen en de locaties daarvoor te kunnen bepalen, is de verkeersveiligheidspositie in beeld gebracht. Dit is gebeurd door middel van vier aspecten die gezamenlijk één totale samengestelde verkeersveiligheidsscore vormen. De score wordt opgesteld om de locaties onderling te kunnen vergelijken. De volgende vier aspecten zijn bepaald:

- black-spots;
- risicocijfers;
- Duurzaam Veilig scores;
- subjectieve scores.

De bovenstaande vier aspecten zijn in dit hoofdstuk per paragraaf beschreven. Per paragraaf is kort de werkwijze weergegeven, gevolgd door de resultaten. Een uitgebreide beschrijving van de werkwijze staat in het handboek. In de laatste paragraaf (4.6) is een totaaloverzicht gegeven van de belangrijkste knelpunten. De verkeersveiligheidsscore is in het eerste hoofdstuk van deel 3, prioritering, beschreven.

### 4.2 Black-spots

Een black-spot is een groep slachtofferongevallen die op korte afstand (binnen 50 meter) van elkaar hebben plaatsgevonden. Wanneer een cluster gezien kan worden als een 'black-spot' is bepaald op basis van de definitie van het SRE.

Black-spot<sup>5</sup> (deeldefinities):

- $\geq 6$  slachtofferongevallen in de periode 2001-2003 (zie tabel 3);
- $\geq 7$  slachtofferongevallen in de periode 2000-2003 (zie tabel 4);
- $\geq 8$  slachtofferongevallen in de periode 1999-2003 (zie tabel 5).

Indien een locatie aan minstens één van de definities voldoet, betreft het een black-spot.

In de volgende tabellen zijn de black-spots met daarbij de slachtofferongevallen naar jaar weergegeven. Opvallend is dat alle black-spots kruispunten betreffen. Per deeldefinitie is een tabel opgesteld. De black-spots die in twee deeldefinities voorkomen, zijn met het teken '\*\*' aangegeven en de black-spots die in drie deeldefinities voorkomen met het teken '\*\*\*'.

In bijlage 8 zijn de black-spots op kaart weergegeven. De clusternummers op de kaart komen overeen met de clusternummers in de tabellen.

cluster-nummer	Kruispunten	2001	2002	2003	2001-2003
1	Deurneseweg / Lagedijk / Wethouder Van Wellan <sup>***</sup>	4	3	2	9
2	Kasteel Traverse / Churchillaan / Deurneseweg <sup>***</sup>	3	3	2	8
3	Provinciale weg / Rochadeweg <sup>**</sup>	3	3	1	7
4	Europaweg / Hortsedijk <sup>****</sup>	1	3	2	6
5	Keizerin Mariaalaan / Noordende / Oostende <sup>****</sup>	0	2	4	6
6	Ameidestraat / Molenstraat <sup>****</sup>	1	4	1	6
7	Varenschut / Rochadeweg	1	2	3	6

**Tabel 3: black-spots:  $\geq 6$  slachtofferongevallen 2001-2003**

<sup>5</sup> Landelijke aanpassingen in het O&N-bestand voor 2004 kunnen ertoe leiden dat deze methodiek vanaf 2005 moet worden herzien.

cluster- nummer	kruispunten	2000	2001	2002	2003	2000-2003
8	Deltaweg / Deurneseweg / Rivierensingel <sup>***</sup>	5	0	2	3	10
1	Deurneseweg / Lagedijk / Wethouder Van Wellaan <sup>****</sup>	0	4	3	2	9
2	Kasteel Traverse / Churchillaan / Deurneseweg <sup>****</sup>	0	3	3	2	8
4	Europaweg / Hortsedijk <sup>****</sup>	1	1	3	2	7
5	Keizerin Marialaan / Noordende / Oostende <sup>****</sup>	1	0	2	4	7
6	Ameidestraat / Molenstraat <sup>****</sup>	1	1	4	1	7
9	Engelseweg / Heeklaan / Kanaaldijk Noord West <sup>***</sup>	2	2	0	3	7
3	Provinciale weg / Rochadeweg <sup>***</sup>	0	3	3	1	7

**Tabel 4: black-spots:  $\geq 7$  slachtofferongevallen 2000-2003**

cluster- nummer	kruispunten	1999	2000	2001	2002	2003	1999-2003
8	Deltaweg / Deurneseweg / Rivierensingel <sup>***</sup>	4	5	0	2	3	14
1	Deurneseweg / Lagedijk / Wethouder Van Wellaan <sup>****</sup>	4	0	4	3	2	13
4	Europaweg / Hortsedijk <sup>****</sup>	2	1	2	4	2	11
2	Kasteel Traverse / Churchillaan / Deurneseweg <sup>****</sup>	2	0	3	3	2	10
5	Keizerin Marialaan / Noordende / Oostende <sup>****</sup>	2	1	0	2	4	9
9	Engelseweg / Heeklaan / Kanaaldijk Noord West <sup>***</sup>	2	2	2	0	3	9
10	Deurneseweg / Weg Door De Rijpel	4	0	1	3	1	9
11	Deltaweg / Overloop	4	3	0	1	1	9
6	Ameidestraat / Molenstraat <sup>****</sup>	1	1	1	4	1	8
12	Boerhaavelaan / Jan Van Brabantlaan	3	2	1	1	1	8
13	Torenstraat / Watermolenwal	3	1	0	3	1	8
14	Sjef De Kimpepad / Straakvense Bosdijk	4	2	0	1	1	8

**Tabel 5: black-spots:  $\geq 8$  slachtofferongevallen 1999-2003**

Uit de tabellen volgt dat in totaal 14 black-spots in de gemeente voorkomen. De black-spots dienen als input voor het bepalen van de prioriteiten (deel 3).

### 4.3 Risicocijfers

Bij het vergelijken van de verkeersveiligheid op basis van absolute aantallen wordt het aantal ongevallen of slachtoffers beïnvloed door de lengte van een wegvak en de omvang van de verkeersintensiteit. Het is waarschijnlijk dat op de drukste wegen de meeste ongevallen zullen plaatsvinden. Door gebruik te maken van risicocijfers wordt een objectieve en 'eerlijke' vergelijking tussen locaties mogelijk.

De berekening van het risicocijfer vindt plaats door het aantal slachtofferongevallen van de afgelopen drie jaar te delen door:

- de verkeersprestatie (wegvakken);
- kruispuntpassages (kruispunten);
- weglengte uitgedrukt in kilometers (gebieden).

Om de risicocijfers te kwalificeren zijn onder- en bovengrenzen bepaald (in het handboek is na te lezen welke werkwijze hierbij is gehanteerd). Het eindresultaat is een score (goed, matig of slecht) per wegvak, kruispunt en gebied, welke als input wordt gebruikt voor het prioriteren van de te nemen maatregelen.

In bijlage 9 is een kaart van Helmond opgenomen met de kwalificatie van de risicocijfers. Op de kaart is zichtbaar dat met name het centrum en de gebiedsontsluitingswegen rondom het centrum slecht scoren. De meeste van deze wegen betreffen de categorie Gebiedsontsluitingsweg B. Problemen op deze wegvakken kunnen mogelijk het gevolg zijn van een niet juiste afstemming tussen vormgeving, functie en gebruik van de weg. De Duurzaam Veilig score geeft hier meer inzicht in (zie paragraaf 4.4).

#### 4.4 Duurzaam Veilig scores

In hoofdstuk 3 (deel 1) is het Duurzaam Veilig concept toegelicht, waarbij tevens de wegategorisering is opgesteld. Door consequent de wegen conform de voorkeurskenmerken (of essentiële herkenbaarheidskenmerken) vorm te geven zal de verkeersveiligheid naar verwachting toenemen. Aandachtspunten bij het aanpassen van de inrichting van wegen zijn:

- het bijstellen van discrepanties tussen functie, vorm en gebruik;
- het terugdringen van het aantal kilometers minder veilige wegtypen;
- het kiezen van een vormgeving die als meest veilig voor een weg met een dergelijke functie geldt (= zoveel mogelijk inrichten conform de Duurzaam Veilig voorkeurskenmerken of de essentiële herkenbaarheidskenmerken).

Ten aanzien van de Duurzaam Veilig score geldt hoe minder vormgevingskenmerken overeenkomen met de voorkeurskenmerken van Duurzaam Veilig, hoe lager de score. De Duurzaam Veilig score betreft een waarde tussen de 0 en 7 (waarbij score 0 slecht is en 7 goed).

In bijlage 10 is een kaart van de gemeente Helmond opgenomen met de Duurzaam Veilig scores. Uit de kaart valt af te lezen dat de gebiedsontsluitingswegen (of delen ervan) met een lage score met name gebiedsontsluitingswegen B zijn.

#### 4.5 Subjectieve scores

Ook de subjectieve verkeersveiligheid speelt een rol bij het vaststellen van de knelpunten en dus de scorelijsten ten aanzien van de ruimtelijke inrichting. Naast objectieve verkeersveiligheid (ongevallengegevens) spelen ook de verkeersveiligheidsgevoelens van bewoners een rol. Locaties waar bewoners zich onveilig voelen zijn derhalve meegewogen in de scorelijsten. Op basis van geregistreerde klachten (laatste drie jaar) van bewoners hebben objectieve knelpunten (bepaald op basis van black-spots, de Duurzaam Veilig-meter en het Risicocijfer) een hogere prioriteit op de scorelijst krijgen.

Op basis van geregistreerde klachten/verzoeken van bewoners en informatie van het Platform Verkeersveiligheid Helmond (vragenlijst, zie bijlage 11) is uiteindelijk een lijst opgesteld met subjectieve knelpunten welke meegenomen zijn in de prioriteitsbepaling. De klachten zijn visueel weergegeven op kaart op de volgende pagina.

#### 4.6 Knelpunten


Om een overzicht te krijgen van de locaties van de knelpunten zijn op de kaart op de volgende pagina de belangrijkste knelpunten afgebeeld. Hierbij zijn afgebeeld:

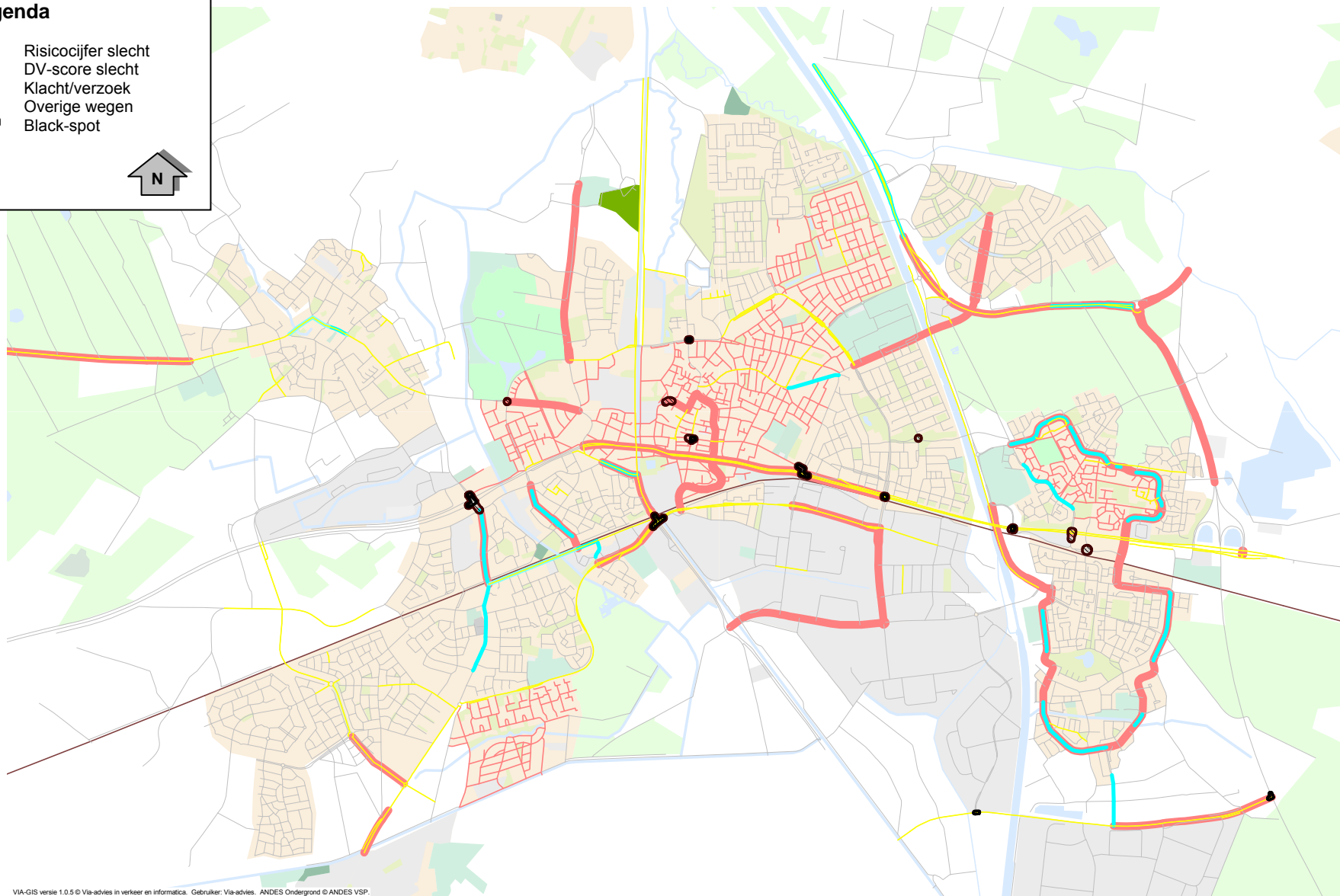
- alle black-spots;
- alle wegvakken/kruispunten of gebieden met een slecht risicocijfer;
- alle wegvakken met een Duurzaam Veilig score van 0, 1 of 2;
- alle locaties waarvoor een klacht/verzoek is ingediend (geaggregeerd naar straatnaam).

Uit de kaart blijkt bijvoorbeeld dat voor veel wegen die een slechte Duurzaam Veilig score hebben, ook geldt dat deze een slecht risicocijfer hebben. Op een klein aantal van deze wegen is tevens een klacht/verzoek van toepassing.

Knelpuntenkaart Helmond

**Legenda**

- Risicocijfer slecht
- DV-score slecht
- Klacht/verzoek
- Overige wegen
-  Black-spot



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



## 5 Historie maatregelen

### 5.1 Inleiding

De in de voorgaande hoofdstukken geselecteerde knelpunten dienen als input voor de prioritering en het Meerjarenprogramma in het volgende deel. Echter voor een aantal van deze knelpunten kan het zijn dat recent (laatste drie jaar) maatregelen zijn getroffen of dat voor een locatie (of doelgroep) een studie wordt uitgevoerd of een maatregel in voorbereiding is. Indien dit het geval is, is de locatie uit de prioriteitenlijst gehaald.

In het voorliggende hoofdstuk is beschreven welke, infrastructurele en gedragsbeïnvloedende maatregelen reeds uitgevoerd of in voorbereiding zijn.

### 5.2 Infrastructurele maatregelen

#### *Black-spots*

Op basis van de ongevalanalyse van 'black-spots' zijn in de voorgaande jaren de volgende maatregelen genomen:

- aanbrengen rijbaanscheiding op de Engelseweg tussen Lage Dijk en Churchillaan;
- aanbrengen van parkeervakken op de Engelseweg tussen Lage Dijk en Duizeltonksestraat;
- plaatsing roodlicht- en snelheidscamera op de kruispunten Oostende/Keizerin Marialaan/Noordende<sup>6</sup> en Kasteel Traverse/Zuid Koninginnewal/Noord Koninginnewal. Op deze laatste locatie is tevens een waarschuwingslicht geplaatst om afslaande bestuurders te attenderen op het rechtdoorgaande (brom-)fietsverkeer dat gelijktijdig groen heeft;
- op het kruispunt Rembrandtlaan/Wethouder Ebbenlaan/Lucas Gasselstraat is de verkeerslichtenregeling aangepast;

<sup>6</sup> Op basis van het hoge aantal slachtofferongevallen in de laatste twee jaar blijft deze locatie, ondanks het feit dat reeds een maatregel is genomen, toch in de samengevoegde prioriteitenlijst staan.

- plateau op het kruispunt Straakvense Bosdijk/Sjef de Kimpepad;
- extra drempel bij het kruispunt Deltaweg/Overloop;
- verkeerslichten langer in werking op het kruispunt President Rooseveltlaan/Hortsedijk;
- verkeerslichten langer in werking op het kruispunt President Rooseveltlaan/Boerhaavelaan;
- snelheid/roodlichtcamera's op het kruispunt Europaweg – Schootensedreef/Brandvoortsedreef;
- ook de volgende black-spots worden uit de prioriteitenlijst gefilterd omdat voor deze kruispunten recent een maatregel of AVOC-studie in voorbereiding of uitgevoerd is:
  - Deurneseweg/Lagedijk/Wethouder Van Wellaan;
  - Kasteel Traverse/Churchillaan/Deurneseweg;
  - Provinciale weg/Rochadeweg;
  - Varendschut/Rochadeweg<sup>7</sup>;
  - Deltaweg/Deurneseweg/Rivierensingel.

#### *30 km/uur gebieden*

Inmiddels is in de meeste verblijfsgebieden van de gemeente Helmond de maximum snelheid verlaagd tot 30 km/uur en zijn in de gebieden aanvullende maatregelen getroffen op de grootste knelpunten. De wijken Helmond Noord, Dierdonk, Binnenstad-Oost en Centrum zijn nog niet als 30 km/uur gebied ingericht.

#### *60 km/uur gebieden*

Op de onderstaande erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is de wettelijke maximum snelheid teruggebracht van 80 km/uur naar 60 km/uur:

- Schootenseweg;
- Korte venstraat;
- Venstraat;
- Veedrift;
- Leemkuilenweg;

<sup>7</sup> Voor deze locatie is recent een AVOC studie uitgevoerd. Om de maatregelen op deze locatie te kunnen uitvoeren is voorgesteld in het Actieplan een financiële bijdrage voor deze maatregel te reserveren (zie paragraaf 4.4. van deel 3.)

- Vogelenzang;
- Berenbroek;
- Medevoort (ten westen van Brandevoortsedreef);
- Diepenbroek;
- Kranenbroek;
- Nuenensedijk;
- Stepekolk zuid;
- Vlierdensedijk;
- Weyerweg;
- Weyerbeemd;
- Donkerstraat;
- Kranenvenweg;
- Driesweg;
- Espendonkseweg;
- Kloostereindweg;
- Peeleik;
- Goorsebaan;
- Eenselaar.

In deel 1, Strategische keuzes, is beschreven hoe de gemeente Helmond in de toekomstige situatie omgaat met de inrichting van potentiële 30 km/uur en 60 km/uur gebieden.

### 5.3 Gedragsbeïnvloedende maatregelen

#### *Voorlichting en educatie*

Met name via het 'Platform Verkeersveiligheid Helmond' wordt aandacht aan mensgerichte maatregelen besteed. Tezamen met de deelnemende partners wordt de nadruk gelegd op voorlichting, educatie en handhaving van bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld Verkeersouders en Breed overleg Ouderen En Mobiliteit (BROEM)-cursus). Ook ondersteunt de gemeente Helmond de acties van 3VO, zoals 'Wij gaan weer naar school' en is de gemeente Helmond actief op het gebied van het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL). De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd:

- aanschaf campagneborden;
- invoering BVL (deels nog budget beschikbaar);

- aanbrengen snelheidsinformatiedisplays;
- uitvoeren BROEM cursus;
- uitvoeren scootermobieltcursus;
- uitvoeren Gezond en Veilig fietsen;
- uitvoeren project 'Fietsen kan toch iedereen';
- uitvoeren jaarlijkse actie 'verlichting fietsen'.

#### *Handhaving*

De gemeente Helmond is deelnemer aan het project 'Geautomatiseerd Verkeerstoezicht', dat door de provincie Noord-Brabant samen met de vier andere grote Brabantse gemeenten in 1996 is opgestart. Concreet heeft dit geleid tot het plaatsen van waarschuwborden op de inkomende wegen en tot het plaatsen van roodlicht- en snelheidscamera's op met verkeerslichten geregelde kruispunten. In overleg met de gemeente worden de camera's ingezet op de verschillende cameraposten. Het doel hiervan is het terugdringen van het aantal slachtofferongevallen op kruispunten en wegvakken en het verbeteren van het verkeersgedrag in zijn algemeenheid.

Naar verwachting worden de 27 roodlicht- en snelheidscamera's<sup>8</sup> die in beheer zijn van de gemeente in 2005 overgenomen door Justitie. Naast de inzet van rood licht/snelheidscamera's worden door de lokale politie en het Verkeershandhavingsteam mobiele snelheidscontroles in Helmond gehouden.

Naast de speerpunten snelheid en roodlicht besteed de politie tevens aandacht aan de andere speerpunten, namelijk helm- en gordelgebruik, alcohol in het verkeer, handsfree bellen en controle fietsverlichting.

<sup>8</sup> In Helmond staan in totaal ook nog 4 cameraposten die beheerd worden door het Verkeershandhavingsteam.