



Verkeersveiligheidsplan

Gemeente Helmond

Opgesteld door: Via Verkeersadvies bv

In opdracht van: Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer
Team Verkeer en Vervoer

Datum: 21-4-2005

Versie Definitief



Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond

Samenvatting

Bestand: VNL0794_303-R10 deel 0 Helmond

Datum: 21-4-2005

Samenvatting

De stad Helmond is met ruim 85.000 inwoners één van de vijf grootste Brabantse steden. Naar verwachting zal het aantal inwoners in Helmond de komende jaren stijgen tot ruim 100.000 in 2015. Meer inwoners leidt tot meer verkeer zodat een actief beleid op het gebied van verkeersveiligheid noodzakelijk is.

De gemeente Helmond beschikt over een in 1997 vastgesteld Verkeersveiligheidsplan en stelt op basis van dit plan jaarlijks een actieplan verkeersveiligheid op. Doordat het verkeersveiligheidsplan als statisch plan is opgesteld, zijn een aantal onderdelen niet meer actueel. Hiermee is de bruikbaarheid van het plan op sommige onderdelen afgenomen.

De gemeente Helmond neemt verkeersveiligheid serieus, wil op een daadkrachtige manier de verkeersveiligheid verbeteren en investeert in een up-to-date en daadkrachtig beleid. De gemeente heeft daarom besloten een nieuw verkeersveiligheidsplan op te stellen. Om het verkeersveiligheidsplan een meer dynamisch karakter te geven, is het modulair opgebouwd. Het modulaire karakter is vormgegeven door de inhoudelijke onderdelen met een verschillende levensduur in afzonderlijke delen van het plan op te nemen.

Het verkeersveiligheidsplan bestaat uit de volgende delen (exclusief Literatuurlijst en Bijlagen):

1. Beleid en Strategie
2. Huidige situatie 2004
3. Meerjarenprogramma en Actieplan
4. Handboek Verkeersveiligheidsplan en handboek Organisatie


Deel 1: Beleid en strategie

In deel 1, Beleid en Strategie is op basis van het nationale, regionale en lokale beleid bepaald welke **uitgangspunten en doelstellingen** gelden voor het verkeersveiligheidsplan. Nadat deze uitgangspunten in beeld zijn gebracht, zijn gerichte **strategische keuzes** op het gebied van verkeersveiligheid gemaakt. Ten slotte is op basis van het principe Duurzaam Veilig een vernieuwde **wegcategorisering** van de gemeente Helmond opgesteld.

Uitgangspunten en Doelstellingen

De verkeersveiligheidsdoelstellingen die de gemeente Helmond wil bereiken zijn verwoord in de zogenoemde 'Helmondse Verkeersgeboden'. Op de

eerste plaats is een doelstelling geformuleerd, gericht op bijdrage aan de landelijke doelstelling ten behoeve van het aantal ernstige slachtoffers. Het betreft hierbij een directe doorvertaling vanuit de landelijke Nota Mobiliteit:

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.

Daarnaast zijn de volgende doelstellingen opgesteld:

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

Vanuit het investeringsprogramma en nog openstaande budgetten is voor de uitvoering van het actieplan 2005 € 451.402,- beschikbaar (waarvan deels subsidiegelden).

Strategische keuzes

Na vaststelling van het verkeersveiligheidsplan in 1997 hebben zich door de jaren heen ontwikkelingen voorgedaan die om strategische keuzes vragen. De strategische keuzes luiden als volgt:

- **afweging 50 km/uur of 70 km/uur op gebiedsontsluitingswegen:** om te kunnen afwegen of op basis van verkeersveiligheid het snelheidsregime op een gebiedsontsluitingsweg 70 km/uur of 50 km/uur moet zijn, is een objectieve methodiek ontwikkeld. Op basis van toetsing aan deze methodiek kan worden bepaald of op gebiedsontsluitingswegen vanuit het oogpunt verkeersveiligheid een snelheidslimiet van 50 km/uur of van 70 km/uur moet gelden. Voor de Brandevoortsedreef en de Schootensedreef is bepaald dat de huidige snelheidslimiet van 50 km/uur blijft gehandhaafd.
- **afweging 30 km/uur en 60 km/uur gebieden:** momenteel heeft de gemeente Helmond binnen de bebouwde kom 8 van de 12 wijken als 30 km/uur zone ingericht. Verder zijn buiten de bebouwde kom een aantal wegen als 60 km/uur zone ingericht. Momenteel staat de gemeente voor de keuze om ook de resterende verblijfsgebieden in te richten. De vraag is echter of dit kosteneffectief is. Een onderzoek hiernaar heeft geleid tot de volgende keuzes:
 - voornamelijk 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. De bestaande zones blijven bestaan;
 - de bestaande zones blijven bestaan;
 - de bestaande en potentiële zones worden één maal per jaar gemonitord om knelpunten tijdig te signaleren en waar nodig aan te pakken.
- **wegcategorisering bedrijventerreinen:** in het kader van de weg categorisering is de vraag ontstaan 'hoe om te gaan met de wegen die gelegen zijn op bedrijventerreinen?'. Om richting te geven aan het beleid van de gemeente Helmond op dit gebied zijn de volgende strategische keuzes opgesteld:
 - de Korendijk, de Rijstdijk en de Maïsdijk worden als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd;
 - de huidige snelheidslimiet van 50 km/uur op bedrijventerreinen blijft gehandhaafd;
 - op de kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen en de overige wegen wordt de voorrang geregeld;
 - het ongevalbeeld op bedrijventerreinen wordt één maal per jaar gemonitord zodat knelpunten tijdig kunnen worden gesignaleerd en waar nodig kunnen worden aangepakt.
- **wegcategorisering Dierdonk:** de weg categorisering voor de wijk Dierdonk is vastgelegd in het verkeersveiligheidsplan uit 1997. Sinds enkele jaren heeft de categorisering van deze wegen echter veelvuldig ter discussie gestaan. Aan de hand van een nader onderzoek zijn de volgende strategische keuzes opgesteld:
 - de wegen Dierdonklaan, Coendersberglaan en Waterleliesingel blijven, op basis van de 'Profielenmethodiek', als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd. De overige wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen;
 - op kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen worden, gezien de huidige verkeersveiligheidssituatie in de wijk, geen wijzigingen in de verkeerssituaties voorgesteld. Concreet betekent dit, dat er onder andere geen voorrangregeling wordt ingevoerd.
- **voorrangssituatie fietsers op rotondes:** momenteel speelt een landelijke discussie over de voorrangssituatie van fietsers op rotondes. Diverse partijen hebben verschillen standpunten. Om het beleid van de gemeente Helmond op dit gebied te sturen zijn de volgende keuze gemaakt:
 - in afwachting van de resultaten van het landelijke onderzoek van de SWOV is nog geen standpunt ingenomen. Tot dan wordt de voorrangssituatie op bestaande rotondes niet gewijzigd;
 - bij aanleg van nieuwe rotondes worden de randvoorwaarden uit het Fietsbeleidsplan gehanteerd;

- het ongevallenbeeld op de rotondes wordt één maal per jaar gemonitord zodat knelpunten tijdig kunnen worden gesignaleerd en waar nodig kunnen worden aangepakt.

Duurzaam Veilig wegcategorysering

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. Duurzaam Veilig is erop gericht het wegennet zodanig in te richten dat verkeersongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen (preventief beleid). De basis hiervoor is het op elkaar afstemmen van functie, vormgeving en gebruik. Hiertoe dient het wegennet te worden gecategoriseerd.

Voor het opstellen van de Duurzaam Veilige wegcategorysering is als uitgangspunt de vastgestelde wegcategorysering (1997) gehanteerd. Echter door ruimtelijke ontwikkelingen en veranderingen in het verkeersbeeld is het wenselijk gebleken de functie van een aantal wegen (opnieuw) te bekijken. Op basis van een profielenmethodiek zijn de functies van enkele wegen gewijzigd.

Deel 2: Huidige situatie 2004

In deel 2: huidige situatie 2004 is de huidige (verkeersveiligheids)situatie in beeld gebracht. Aan de hand van ongevallengegevens, klachten en verzoeken van bewoners en gegevens over de weginrichting is de huidige verkeersveiligheidspositie van de wegen in Helmond in beeld gebracht. Hierbij is nader ingegaan op de **ontwikkeling van de verkeersveiligheid**, de **analyse van de slachtoffers** en de **infrastructurele knelpunten**.

Ontwikkeling verkeersveiligheid

- het aantal ongevallen is de laatste vier jaar gedaald;
- bij het aantal slachtoffers is sinds 2000 een stijgende trend waarneembaar;
- de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de gemeente Helmond wijkt in negatieve zin af van de ontwikkeling in Nederland;
- het aantal slachtofferongevallen binnen de bebouwde kom is in de gemeente Helmond veel hoger dan de gemiddelde situatie in Brabant;
- het aantal slachtofferongevallen per 1000 inwoners is in de gemeente hoger dan het gemiddelde in Brabant;

- het maximaal aantal doden en ziekenhuisgewonden vanuit de landelijke doelstelling is in Helmond in 2003 reeds lager dan het doel in 2010. Om deze goede positie te handhaven zal, gezien de vertoonde ontwikkeling ten op zichten van die van Nederland en Noord Brabant en de verwachte groei van de gemeente, voortdurend aandacht aan verkeersveiligheid moeten worden besteed.

Analyse slachtoffers

Aan de hand van de ongevallenkenmerken 'leeftijd' en 'vervoerwijze' bestuurders zijn de volgende aandachtsgroepen voor educatie, handhaving en voorlichtingsmaatregelen bepaald:

- fietsers;
- voetganger – 60 jaar en ouder;
- autobestuurders.

Infrastructurele knelpunten

De infrastructurele knelpunten zijn in kaart gebracht aan de hand van vier aspecten:

- black-spots (slachtofferongevallenconcentraties);
- risicocijfers (de kans om bij een slachtofferongeval betrokken te raken);
- Duurzaam Veilig scores (de mate waarin een traject voldoet aan de voorkeurskenmerken vanuit het principe Duurzaam Veilig);
- subjectieve scores (klachten en verzoeken van bewoners).

Geconcludeerd is dat er binnen de gemeente Helmond sprake is van 14 black-spots en dat met name de gebiedsontsluitingswegen B slecht scoren op het gebied van risicocijfers en de Duurzaam Veiligscore. Klachten en verzoeken van bewoners op het gebied van verkeer hebben betrekking op locaties die verspreid liggen over de hele gemeente.

Deel 3: Meerjarenprogramma en Actieplan

Op basis van beleid en strategie (deel 1) en de huidige situatie (deel 2) is een **meerjarenprogramma en actieplan** opgesteld. Het betreft een maatregeloverzicht voor de komende jaren dat is uitgesplitst naar infrastructuurle en niet infrastructuurle maatregelen. Om het totaal aan knelpunten en aandachtsgroepen aan te kunnen pakken binnen het beschikbare budget is een prioritering gehanteerd.

Meerjarenprogramma en actieplan 2005

De maatregelen en budgetreservering staan hiernaast weergegeven. Belangrijke aspecten binnen het actieplan en meerjarenplan zijn:

- in het actieplan en meerjarenprogramma wordt veel aandacht besteed aan niet infrastructurele maatregelen;
- in 2005 en 2006 worden de belangrijkste knelpunten in de potentiële verblijfsgebieden aangepakt (Helmond Noord, Centrum, Binnenstad Oost en Dierdonk);
- in 2006 is budget gereserveerd om de knelpunten in de huidige verblijfsgebieden aan te pakken;
- in 2005 is budget gereserveerd voor ondersteuning van de maatregel op het kruispunt Varenschut/Rochadeweg;
- de black-spots worden onderzocht en aangepakt.

Deel 4: Handboek

Het vierde deel van het verkeersveiligheidsplan betreft het handboek van het verkeersveiligheidsplan. Het handboek heeft tot doel de gemeente Helmond een handvat te bieden om het verkeersveiligheidsplan of onderdelen ervan eenvoudig, structureel en eenduidig te kunnen actualiseren.

	Maatregelen	Actieplan	Meerjarenprogramma						
		2005	2006	2007	2008	2009	2010		
Net infrastructureel	I. Handhaving								
	Verhagen snelheidsinformatie displays	€ 4.500	€ 4.500	€ 4.500					
	SUBTOTAAL	€ 4.500	€ 4.500	€ 4.500	€ -	€ -	€ -	€ -	
Net infrastructureel	II. Evaluatie & Monitoring								
	Opstellen actieplan	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000					
	Evaluatie (actieplan, maatregelen, doelstellingen, en strategische keuzes)	€ 4.000	€ 4.000	€ 4.000					
	studies (AVOC en niet AVOC)	€ 15.000	€ 12.000	€ 10.000					
	SUBTOTAAL	€ 24.000	€ 21.000	€ 19.000	€ -	€ -	€ -		
Net infrastructureel	III. Voorlichting & Educatie								
	BVL	€ -	€ 30.000	€ 30.000					
	Budget voor uitwerken acties Platform Verkeersveiligheid Helmond	€ -	€ 20.000	€ 20.000					
	Opvallen in het verkeer	€ 10.000							
	Recht van de sterkste	€ 10.000							
	Senioren en veiligheid	€ 5.000							
	BROEM cursus	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000					
	Gezond en Veilig fietsen	€ 2.000	€ 2.000	€ 2.000					
	Scotermobiel cursus	€ 4.000	€ 4.000	€ 4.000					
	Reservering budget voor gedragsbeïnvloedende maatregelen actieplannen 2006 en verder		€ 10.000	€ 10.000					
Opstellen verkeersveiligheidsoverzichten per wijk	€ 2.500	€ 2.500	€ 2.000						
gedragbeïnvloedende maatregelen wijktraden	€ -	€ 9.000	€ 9.000						
Communicatie (uitbreiding campagneborden/ billboards ed)	€ 10.000	€ 7.500	€ 3.500						
	SUBTOTAAL	€ 48.500	€ 90.000	€ 85.500	€ -	€ -	€ -		
Net infrastructureel	IV. Hulpdiensten								
	SUBTOTAAL	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -		
Totaal niet-infrastructurele maatregelen		€ 77.000	€ 115.500	€ 109.000	€ 70.000	€ 70.000	€ 70.000		

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

Toelichting tabel:

Voor de jaren 2008-2010 is (nog) geen budget gereserveerd. Wel zijn hiervoor budgetten geraamd (€ 200.000,-). Met donkergrijs zijn posten gearceerd waarvoor in die jaren geld gereserveerd zal worden. Lichtgrijs gearceerde posten zijn posten waarvoor resterende budgetten worden ingezet.



Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond

Inleiding

Bestand: VNL0794_303-R10 deel 0 Helmond

Datum: 21-4-2005

Inleiding

Aanleiding

De stad Helmond is met ruim 85.000 inwoners één van de vijf grootste Brabantse steden. De laatste jaren is de gemeente Helmond door de ontwikkeling van nieuwe woonwijken zoals Dierdonk en Brandevoort gegroeid. Naar verwachting zal het aantal inwoners de komende jaren, nog verder stijgen tot ruim 100.000 in 2015. Deze groei, tezamen met toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals het Masterplan centrum, Suytkade, het Algemeen Structuurplan (ASP), wijziging Stationsomgeving en de studie Hoofdwegenstructuur heeft zijn invloed op de verkeersveiligheid in de gemeente Helmond. Meer inwoners leiden tot meer verkeer wat weer kan leiden tot een afname van de verkeersveiligheid.

De gemeente Helmond beschikt over een in 1997 vastgesteld Verkeersveiligheidsplan. Dit plan is de afgelopen periode de leidraad geweest voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid. De gemeente Helmond stelt op basis van dit plan jaarlijks een actieplan verkeersveiligheid op. In het actieplan wordt de verkeersonveiligheid in beeld gebracht, worden knelpunten geselecteerd en worden maatregelen voorgesteld en uitgewerkt.

Doordat het verkeersveiligheidsplan als statisch plan is opgesteld, zijn de meeste onderdelen niet meer actueel (uitgezonderd het jaarlijkse actieplan). Hiermee is de bruikbaarheid van het plan op sommige onderdelen afgenomen. Daarnaast is gebleken dat de ontwikkeling van verkeersveiligheid in Helmond zich negatief heeft ontwikkeld ten opzichte van het gemiddelde in Nederland en gemeenten in de regio. Derhalve neemt de gemeente Helmond verkeersveiligheid serieus en wil op een daadkrachtige manier de verkeersveiligheid verbeteren. Een up-to-date en daadkrachtig beleid ontbreekt hiervoor. Derhalve wil de gemeente Helmond een nieuw verkeersveiligheidsplan, maar wil niet opnieuw een statisch verkeersveiligheidsplan, waarbij als gevolg van veranderingen het plan op bepaalde onderdelen binnen korte termijn wederom niet meer actueel is.

De recente ontwikkelingen en de toekomstige ontwikkelingen binnen de gemeente Helmond, de slechte veiligheidspositie ten opzichte van Nederland

en de regio tezamen met de wens een dynamisch verkeersveiligheidsplan op te stellen vormen aanleiding voor het nieuwe voorliggende verkeersveiligheidsplan.

Om het verkeersveiligheidsplan een meer dynamisch karakter te geven, is voorgesteld het verkeersveiligheidsplan modulair op te bouwen. Het modulaire karakter is vormgegeven door de inhoudelijke onderdelen met een verschillende looptijd in afzonderlijke delen van het plan op te nemen. Door de delen los van elkaar in te binden mogelijkheid ontstaat de mogelijkheid de delen individueel en op eenvoudige wijze aan te vullen c.q. te actualiseren. Om het wijzigen en actualiseren van de verschillende delen op een uniforme wijze plaats te laten vinden, is de werkwijze beschreven in het handboek.

Het doel van het modulaire verkeersveiligheidsplan¹ luidt derhalve als volgt:

Het nieuwe modulaire verkeersveiligheidsplan dient op een eenvoudig te beheren manier het verkeersveiligheidsbeleid van de komende jaren vorm te geven, waarbij aandacht wordt geschonken aan zowel infrastructurale maatregelen als niet infrastructurale maatregelen.

Het Platform Verkeersveiligheid Helmond heeft een rol gehad bij het opstellen van het verkeersveiligheidsplan. De leden van het Platform Verkeersveiligheid Helmond hebben gefungeerd als informatiebron en hebben tevens het verkeersveiligheidsplan beoordeeld. Het Platform Verkeersveiligheid Helmond zal tevens een belangrijke rol vervullen bij de uitwerking en uitvoering van de niet infrastructurale maatregelen.

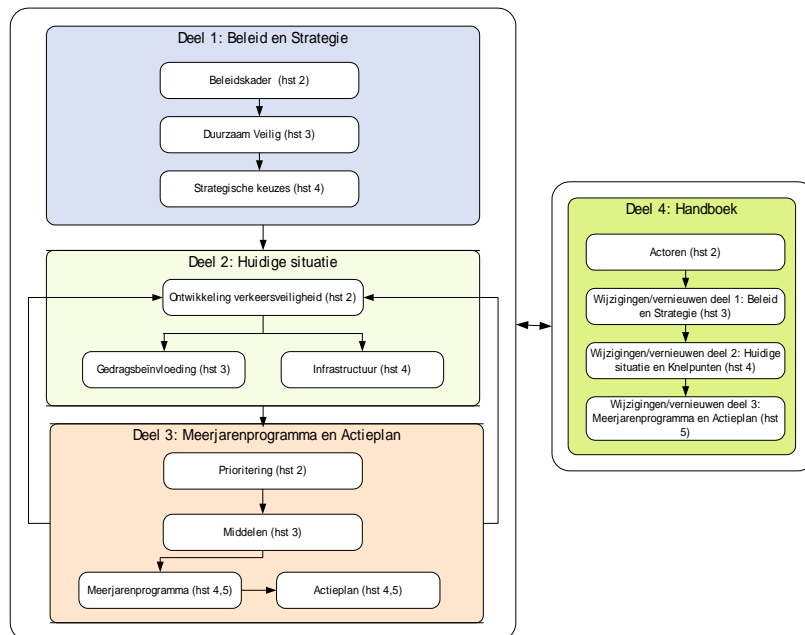
Aanpak

Om het verkeersveiligheidsplan actueel te kunnen houden zijn aparte delen op basis van de inhoud en de verwachte levensduur los van elkaar ingevuld en uitgewerkt. Ieder deel kan in de toekomst apart worden aangepast. In schema 1 (op de volgende pagina) zijn de delen en de onderlinge relaties schematisch weergegeven. Het gaat hierbij om vier delen (exclusief voorliggende de inleiding) aangevuld met de literatuurlijst en bijlagen:

¹ Het voorliggende Verkeersveiligheidsplan is opgesteld door het verkeerskundige adviesbureau Via-advies. Nadere informatie omtrent dit bureau is opgenomen in bijlage 2.

- 1 Beleid en Strategie
- 2 Huidige situatie
- 3 Meerjarenprogramma en Actieplan
- 4 Handboek Verkeersveiligheidsplan en handboek Organisatie

De vier delen samen vormen het 'modulair 'Verkeersveiligheidsplan gemeente Helmond'. Het voorliggende deel betreft de inleiding van het modulair verkeersveiligheidsplan. Hoofdstuk 1 van ieder deel betreft een inleiding. Aan de hand van schema 1 is ieder deel nader toegelicht.



Schema 1: onderdelen modulair verkeersveiligheidsplan

Deel 1: Beleid en Strategie

Deel 1, Beleid en Strategie, bestaat uit 4 hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk is het geldende Europese, landelijke, provinciale, regionale en

lokale beleid beschreven. Uit het nationale, regionale en lokale beleid is bepaald welke uitgangspunten gelden voor het verkeersveiligheidsplan (= beleidskader). Nadat deze uitgangspunten in beeld zijn gebracht zijn gerichte strategische keuzes op het gebied van verkeersveiligheid gemaakt (hoofdstuk 4). In hoofdstuk 3 is nader ingegaan op het principe Duurzaam Veilig inclusief de Duurzaam Veilig wegcategorisering van de gemeente Helmond. In het laatste hoofdstuk zijn de strategische keuzes beschreven.

Deel 2: Huidige situatie en knelpunten

De wegcategorisering vormt, tezamen met de beleidsuitgangspunten, de basis voor deel 2, de huidige situatie en knelpunten. In hoofdstuk 2 is de huidige verkeersveiligheidspositie in beeld gebracht. Hierbij is onder andere de trend van het ongevallenbeeld in Helmond afgezet tegen de doelstelling uit de Nota Mobiliteit. Vervolgens zijn de knelpunten op het gebied van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding in beeld gebracht.

Deel 3: Meerjarenprogramma en Actieplan

Op basis van de geselecteerde knelpunten in deel 2 is een Meerjarenprogramma en Actieplan opgesteld. In hoofdstuk 2 van dit deel is hiertoe op de eerste plaats een prioritering aangebracht in de knelpunten. Vervolgens is op basis van de beschikbare financiële middelen een maatregelenpakket (Meerjarenprogramma en Actieplan) op het gebied van infrastructuur en niet-infrastructuur (gedragsbeïnvloeding) opgesteld.

Deel 4: Handboek

Deel 4 betreft een aanvullend 'handboek' waarin de te doorlopen procedures zijn vastgelegd. Het handboek vormt een 'gebruiksaanwijzing' voor het gebruik en het actualiseren of vernieuwen van het verkeersveiligheidsplan of delen hiervan. Het handboek betreft een ambtelijk (intern) document van de gemeente Helmond en hoeft derhalve niet door de gemeenteraad vastgesteld te worden.

Leeswijzer

Het voorliggende verkeersveiligheidsplan bestaat zoals eerder beschreven uit 4 delen (zie schema 1). Om de oriëntatie tijdens het doornemen van het plan te bevorderen is in de koptekst van de rapportage een balk opgenomen waarin is af te lezen in welk deel en hoofdstuk de lezer zich bevindt. Afkortingen en begrippen zijn opgenomen in de begrippenlijst (zie bijlage 1).