Afdeling: Vastgoed en Infrastructuur
Behandelaar: Graaf, Sander de
Telefoonnummer: **907**

Voorstelnr. 1792
Barneveld, 17 november 2021
Portefeuillehouder: P.J.T. van Daalen

☑ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct: 231

☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Onderwerp: **Verkeersveiligheidsmonitor 2021**

Gevraagde beslissing:
1. Kennis te nemen van de verkeersveiligheidsmonitor 2021.
2. De verkeersveiligheidsmonitor ter kennisname aan te bieden aan de raad.

1. Inleiding
Jaarlijks wordt binnen de gemeente Barneveld een verkeersveiligheidsmonitor opgesteld. Deze monitor geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2016-Q2 2021.

2. Beoogd effect
a) Meetbaar effect
Niet van toepassing.

b) Maatschappelijk effect
Niet van toepassing.

3. Argumenten
Niet van toepassing.

4. Kanttekeningen
Niet van toepassing.

5. Financiën
Niet van toepassing.

6. Uitvoering
Niet van toepassing.

7. Bijlagen
- Verkeersveiligheidsmonitor 2021
- Verkeersveiligheidsrapportage 2016-Q2 2021 (BLIQ)

Verkeersveiligheidsmonitor 2021

Gemeente Barneveld, november 2021

Bijlage: Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 - Q2 2021

Inleiding

Voor u ligt de verkeersveiligheidsmonitor 2021. Dit document geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage periode 2016-Q2 2021. Het betreft dus geen monitor die specifiek ingaat op de data van het afgelopen jaar, maar over (een gemiddelde van) de afgelopen 5,5 jaar.

Aanleiding

In het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) hebben wij aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeerveiligheidsbeleid. Deze verkeersveiligheidsmonitor geeft inzicht hoe de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld zich in het afgelopen jaar heeft ontwikkeld en hoe daar mee om wordt gegaan. De voorgaande verkeersveiligheidsmonitor is in november 2020 opgesteld.

Doel

Het doel van dit document is om alle belanghebbenden (van burger tot bestuur) kort en krachtig te informeren over de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op basis van de zichtbare trends een aantal aandachtspunten benoemd.

Corona-maatregelen

De landelijke cijfers in de Corona-periode 2020 en 2021 zijn sterk beinvloed door de verschillende maatregelen zoal het thuiswerken en de lockdowns. Bij het lezen van de cijfers moet hier rekening mee gehouden worden. In de bijgevoegde monitor wordt hier een nadere toelichting op gegeven.

Cijfermatige conclusie

Het aantal dodelijke ongevallen binnen de gemeentegrenzen van Barneveld ligt de afgelopen jaren op de 2 per jaar, met in 2018 en 2019 uitschieters tot 4 en 5. Het aantal gewonden in 2020 (66) is gestegen ten opzichte van 2019 (58) terwijl het aantal ongevallen juist afnam (van 490 naar 339). De afname van het aantal ongevallen is in lijn met de landelijke daling als gevolg van de corona-maatregelen. De beperkte stijging van het aantal gewonden is niet in lijn met de landelijke daling en kan wijzen op een ernstigere afloop van de geregistreerde ongevallen.

Jaar	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2016	710	62	2
2017	636	81	2
2018	443	57	5
2019	490	58	4
2020	339	66	2
2021 tot en met Q2	175	24	1
Totaal	**2.793**	**348**	**16**

Tabel 1: overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers in gemeente Barneveld per jaar

Wat valt op?

Zoals in voorgaande jaren zullen wij de meest opvallende zaken aan u voorleggen. In de verkeersveiligheidsrapportage vallen de volgende zaken op. Deze worden hieronder genoemd met daarbij de relatie met het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid:

1. *Afwaardering van wegen*
   Ten opzichte van de vorige monitor is goed te zien dat de verhouding tussen wegen met een maximumsnelheid van 80 en 60 uur verschuift: waar 80-wegen in de vorige monitor nog een groter aandeel weglengte hadden betreffen dat nu de 60-wegen. Dit is het resultaat van het instellen van 60 km/uur-zones in het buitengebied. Ook voor 50 en 30-wegen is er een (lichte) verschuiving zichtbaar als gevolg van het instellen van 30 km/uur-zones. Het effect van het afwaarderen van de wegen is uit de monitor niet te herleiden. In het algemeen geldt dat een lagere snelheid in geval van een ongeval zorgt voor een minder ernstige afloop.
   Op de wegen waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/uur is het aandeel (hoge) snelheidsoverschrijdingen relatief hoog. Op 30-wegen is het aandeel snelheidsoverscheidingen lager en is er met name sprake van lichte overtredingen.

2. *Jonge bestuurders*
   Het aantal slachtoffers in de leeftijd 16-18 jaar is opvallend hoog, net als voorgaande jaren. Ook het aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie 19-25 jaar is hoog waarna er een afname lijkt richting de 34 jaar. Vanaf die leeftijd is sprake van een relatief stabiel aantal slachtofers. De afgelopen jaren is vanuit de gemeente (en provincie) de verkeerseducatie op middelbare scholen uitgebreid door het uitvoeren van diverse projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. De effecten van deze gedragsbeïnvloeding zijn helaas pas op lange termijn zichtbaar in de ongeval cijfers, maar ondanks dat blijven we ons inzetten voor het beïnvloeden van deze doelgroep en de blijven we de effecten hiervan monitoren. Hoewel er uit de monitor geen directe link is te leggen met alcohol en/of drugsgebruik in het verkeer is bekend dat deze problematiek binnen de gemeente speelt, ook onder de jonge bestuurders. Naar aanleiding van een motie van de raad hierover is besloten de komende maanden een breed maatschappelijk project op te zetten om alcohol in het verkeer aan te pakken. Een raadsvoorstel hiervoor wordt momenteel opgesteld.

3. *Fiets en personenauto*
   Evenals vorig jaar hebben de meeste verkeersslachtoffers als vervoerswijze de personenauto of fiets. Er zijn wel lichte verschuivingen ten opzichte van de voorgaande monitor: afname slachtoffers met vervoerswijze (brom)fiets/e-bike en toename personenauto en voetganger. De gegevens bevestigen het ingezette beleid om wegen duurzaam veilig in te richten (waar mogelijk afwaarderen) met veilige oversteekplaatsen voor die fiets.

Aanpak onveilige trajecten en kruispunten

In de rapportage is op pagina's 12 en 13 een lijst opgenomen met de top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten. Dit is gebaseerd op een combinatie van de ongeval- en snelheidsdata tijdens de onderzoeksperiode. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

Trajecten

Van de 10 meest onveilige trajecten betreffen het 6 delen van provinciale wegen (N800, N801 en N802) en 1 traject op grondgebied van gemeente Ede (Barneveldseweg). Over de N800 (Wesselseweg) zijn we met de Provincie in overleg over maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Van de gemeentelijke trajecten volgt een korte toelichting per weggedeelte, in volgorde van de top 10 uit de monitor:

1. Burg. Kuntzelaan (#3): deze is heringericht in 2018 waardoor het effect hiervan op basis van de monitor (vanaf 2016) nog niet goed te bepalen is. Daarnaast zijn enkele aanvullende maatregelen uitgevoerd (oversteek bij Schaepsmarkt). De afgelopen periode is geen sprake van een verhoogd

ongevallenbeeld. Bij de Visie centrumring Barneveld die momenteel wordt opgesteld wordt ook de Burg. Kuntzelaan betrokken, waaronder ervaringen die zijn opgedaan; Een voorstel voor de Centrumring volgt in 2022;
2. Van Dompselaerstraat (#4): in september 2021 is halverwege deze weg een middengeleider met zebrapad gerealiseerd. Dit betreft een sobere maatregel, vooruitlopend op een mogelijke totale herinrichting in combinatie met groot onderhoud op de middellange/lange termijn;
3. Rooseveltstraat (#7): vanuit het maatregelenpakket GVVP wordt deze de komende jaren heringericht in combinatie met onderhoud. De voorbereiding is opgestart en budget is opgenomen in de begroting. Uitvoering is voorzien in 2022/2023.

Kruispunten
Van de 10 meest onveilige kruispunten betreft het 2 locaties op provinciale wegen (N800, kruising met Hoornweg en Ravenweg). Deze locaties zullen we meenemen in het overleg met de Provincie.
Van de gemeentelijke kruispunten betreft het:
1. Burg. Kuntzelaan-Van Dompselaarstraat (#1): onderdeel van Visie centrumring Barneveld/GVVP-maatregelenpakket. Een voorstel voor de Centrumring volgt in 2022;
2. Churchillstraat-Plantagelaan (#3): onderdeel GVVP-maatregelenpakket waaronder aanleg 2-richtingenfietspad aan westzijde rotonde (uitvoering eind 2021) en herinrichting Churchillstraat (uitvoering 2022);
3. Amersfoortsestraat-Plantagelaan (#4): onderdeel van Visie centrumring Barneveld/GVVP-maatregelenpakket. Een voorstel voor de Centrumring volgt in 2022;
4. Thorbeckelaan-Johan de Wittlaan (#6): onderdeel GVVP-maatregelenpakket, maatregelen worden gecombineerd met toekomstig onderhoud (planjaar n.n.b.);
5. Burg. Kuntzelaan-Wilhelminastraat (#7): deze is heringericht waardoor het effect hiervan nog niet goed te bepalen is. Bij de Visie centrumring Barneveld die momenteel wordt opgesteld wordt ook de Burg. Kuntzelaan betrokken, waaronder ervaringen die bij deze herinrichting zijn opgedaan;
6. Churchillstraat-Rooseveltstraat (#8): onderdeel van de herinrichting Churchillstraat en Rooseveltstraat (GVVP-maatregelenpakket). Uitvoering is voorzien in 2022/2023;
7. De Driest-Lange Voren (#9): De locatie komt niet bekend voor op basis van meldingen/ongevallen. Er lijkt sprake van een hoge score op basis van ongevallen, waarschijnlijk veroorzaakt door een ernstige afloop van 1 van de 2 ongevallen op deze locatie. Vooralsnog geen noodzaak tot maatregelen vooruitlopend op groot onderhoud;
8. Rembrandtstraat-Rubensstraat (#10): onderdeel van de aanpak hoofdwegen Voorthuizen. Momenteel wordt een PvA voor de integrale aanpak opgesteld. Een voorstel volgt ter afweging bij de kadernota 2023-2026.

Provinciale/regionale aanpak en kansen

Koers en actieplan verkeersveiligheid
De provincie Gelderland onderscheidt in het ‘Koers en actieplan verkeersveiligheid’ (juli 2021) 3 actielijnen met daarop extra inzet van provinciale middelen: op provinciale wegen, op de ondersteuning van gemeenten en op beïnvloeding van veilig fietsgedrag. Wat betreft de ondersteuning van gemeenten komen er (meer) mogelijkheden voor gemeenten om door middel van een subsidieregeling risicovolle kruisingen en fietsoversteken aan te passen en kleinschalige maatregelen om de fietsveiligheid te verbeteren. Waar mogelijk wordt deze regeling door de gemeente benut om verkeersmaatregelen (mede) mogelijk te maken.

2e tranche investeringsimpuls
Daarnaast werkt het ministerie aan de uitvoeringsregeling voor de 2e tranche investeringsimpuls verkeersveiligheid. Hierbij komen Rijksgelden vrij als financiering van verkeersveiligheidsmaatregelen. De regeling is nog niet vastgesteld, maar het ziet er naar uit dat de gelden worden verdeeld over de provincies en vervoerregios’s waarbij gemeenten subsidie kunnen aanvragen. Als gemeente Barneveld

volgen wij de ontwikkelingen hiervan en hebben wij ons aangemeld om mee te denken over de subsidieregeling. Plannen en maatregelen die in aanmerking komen zullen wij indienen.

Doorontwikkeling risicomodel
In lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) werkt de provincie aan doorontwikkeling van het verkeersveiligheidsmodel. Dit model heeft als doel om de risico-gestuurde aanpak te ondersteunen en risico's in beeld te brengen.

Voorlopige halfjaarcijfers 2021

BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer

in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2016 t/m Q2 2021

BLIQ wordt aangeboden door STAR

gemeente Barneveld

BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Barneveld
BLIQ is dé verkeersveiligheidsrapportage die u een goed en actueel beeld geeft van de verkeersveiligheid in uw gemeente. Via slimme data (IQ) krijgt u als bestuurder een op feiten gebaseerd inzicht (een blik) in de actuele situatie op de weg. Met de actuele en objectieve cijfers ontdekt u de aandachtspunten en verbeterkansen in uw gemeente, zodat u zich kunt focussen op veilig verkeer. BLIQ verschijnt drie keer per jaar:

- Begin februari met voorlopige-jaarcijfers
- Begin april met definitieve 5-jaarcijfers
- Begin september met voorlopige-halfjaarcijfers

Waar komen de data vandaan?
Deze BLIQ op uw gemeente is het resultaat van de samenwerking tussen de regio, wegbeheerders en politie. Uw gemeente heeft ook toegang tot de VIA Software (zie ook www.via.nl) en daar kunt u deze en eerdere BLIQ-rapportages downloaden. Voor het verzamelen van de best beschikbare en meest actuele data is VIA actief binnen het STAR Initiatief en heeft VIA een samenwerking met HERE.

STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA. STAR wil een efficiënte ongevallenregistratie zodat er een betrouwbare ongevallen-analyse kan worden gemaakt. Zie voor meer informatie én de **Actuele STAR Ongevallenkaart**: star-verkeersongevallen.nl.

HERE is een grote specialist op het gebied van autonavigatie, wegenkaarten en verkeersdata. Tijdens het rijden verzamelen auto's via (portable) navigatiesystemen en smartphone app's data: 'Floating Car Data'. HERE biedt deze relevante data aan voor verkeersveiligheid. Hierdoor weten de wegbeheerder en de politie waar en wanneer te hard wordt gereden of vertragingen ontstaan.
Zie voor meer informatie over HERE: here.com.

VIA Software maakt het voor alle partners mogelijk om zelf actuele en accurate detailanalyses en evaluaties op elk gewenst moment uit te voeren. Uw gemeente heeft toegang tot:

☑ Historische ongevallendata vanaf 2014
☑ Elke dag actuele ongevallendata
☑ Elke maand actuele snelhedendata

De BLIQ-rapportage is hierdoor compleet.

Disclaimer
BLIQ is gebaseerd op de VIA Software. De rapportage is volledig geautomatiseerd samengesteld op 7 september 2021. Hierdoor is het mogelijk dat onjuistheden in de rapportage voorkomen.

Verkeersongevallen

BLIQ werkt met de STAR Database op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen. De gegevens worden dagelijks bijgewerkt. De noodzaak van politie-inzet wordt bepaald door de Meldkamer. Is er sprake van letsel, een ongeval met grote impact, vermoeden van rijden onder invloed van alcohol of drugs, een ernstige overtreding of andere problemen, dan wordt er politie naar het ongeval gestuurd.

Naar schatting wordt van 25% van alle ongevallen, die relevant zijn voor verkeersveiligheid, door de politie een registratie gemaakt. Dit zijn vooral de 'zwaardere' ongevallen. Ongevallen met enkel fietsers, ook al is sprake van gewonden, worden minder vaak geregistreerd. Het werkelijke aantal gewonden en doden ligt hierdoor hoger. Met de STAR Database wordt vanaf 1 januari 2014 een consistent en actueel beeld verkregen van de ongevallen en slachtoffers geschikt voor signalering, analyse en monitoring.

Meldingen van ongevallen bij verzekeraars, via MobielSchadeMelden.nl, zijn niet in deze rapportage opgenomen.

- **Verkeersongeval:** ongeval op de openbare weg met ten minste één rijdend voertuig, waarbij geen opzet in het spel is. Bij een ongeval kunnen meerdere partijen en verkeersslachtoffers zijn betrokken.
- **Verkeersslachtoffer:** bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond raakt of overlijdt.
- **Gewonde:** iemand die gewond raakt bij een verkeersongeval. Uit de politieregistratie is geen nadere uitsplitsing op te maken naar de ernst van verwonding of opname in het ziekenhuis.
- **Dode:** iemand die ter plekke of binnen 30 dagen door een verkeersongeval overlijdt. Zelfdoding en onwelwording worden niet als verkeersongeval geregistreerd.

Rijsnelheden

Dit zijn snelheidsgegevens gemeten met 'Floating Car Data' tijdens het rijden. Hierdoor is de invloed van bijv. drempels en kruispunten, maar ook van het overige verkeer door drukte of parkeren, opgenomen in de resultaten. Om een zuiver beeld te krijgen splitst VIA de data uit in situaties mét en zónder vertraging.

De data zijn zeer gedetailleerd en voor een dicht wegennet beschikbaar. Bovendien zijn de snelheidsresultaten in deze rapportage getoetst op betrouwbaarheid en minimaal aantal metingen: vergelijkend onderzoek met vaste snelheids-meetpunten tonen een verschil van slechts een paar procent.

- **Snelheidsoverschrijding:** als geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de wettelijk toegestane snelheidslimiet ligt.
- **V85:** een verkeerskundige maat van de snelheid die minstens door 15% van het verkeer wordt overschreden.

Verkeersveiligheidsbeleid

BLIQ sluit aan op het verkeersveiligheidsbeleid dat is gericht op Duurzaam Veilig en een integrale aanpak van Engineering, Education & Enforcement (de 3 E's). In deze BLIQ-rapportage ligt de focus op de verkeersslachtoffers (het totaalaantal doden en gewonden in STAR) en op te hardrijden door het gemotoriseerd verkeer. Het merendeel van de gemeenten beschikt over de snelhedendata van HERE en deelt deze met de politie, het OM en RWS.

Met deze BLIQ-rapportage, in combinatie met de STAR Database, beschikken zowel het OM, politie als wegbeheerders over dezelfde cijfers, wat bijdraagt aan de capacity building voor verkeersveiligheid.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

In het streven naar nul verkeersslachtoffers is een efficiënte aanpak van de onveiligheid essentieel. Het Strategische Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) spreekt van een risicogestuurde aanpak door niet alleen te focussen op verkeersongevallen, maar ook de kwaliteit van het verkeerssysteem hierin te betrekken. Is de weg veilig ingericht, is het verkeersgedrag veilig en zijn de voertuigen veilig in gebruik?

Risicogestuurd werken in BLIQ

De missie van VIA is haar software als Digitale Collega aan te bieden. De software werkt steeds meer proactief en biedt voor verschillende gebruikersniveaus, van raadslid tot specialist, een passende oplossing. De verschillende toepassingen zijn in een lijn ontwikkeld zodat een vloeiend werkproces wordt ondersteund. Voor risicogestuurd werken biedt BLIQ twee unieke toepassingen:

- **Ongevallenscore**: Een landelijke score die is samengesteld uit meerdere indicatoren: aantal ongevallen, aantal slachtoffer ongevallen, aantal dodelijke ongevallen en het risicocijfer (slachtofferongevallen in relatie tot de verkeersprestatie). De ongevallenscore is speciaal ontwikkeld om een nieuwe Top 10 samen te stellen.
- **CROSS**: Een nieuwe methode om een verklaring te vinden voor een hoge ongevallenscore door de ongevallenscore te kruisen met een risico verklarende variabele zoals snelheid. Deze BLIQ geeft het antwoord op de vraag: is de hoge ongevallenscore te verklaren door te hard rijden op het traject?

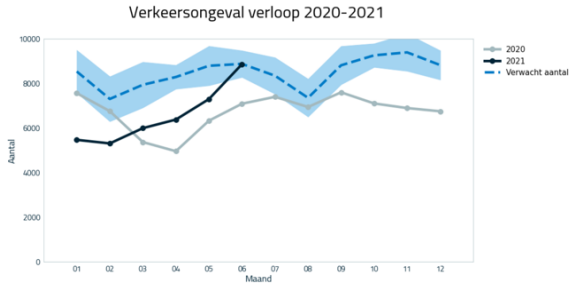
Beide nieuwe toepassingen worden gecombineerd in één interactieve kaart met tabel en zijn beschikbaar in de VIA Software voor detailanalyses. De kaart is ook openbaar beschikbaar op www.bliq.report.

Invloed Corona-maatregelen op cijfers 2020 en 2021

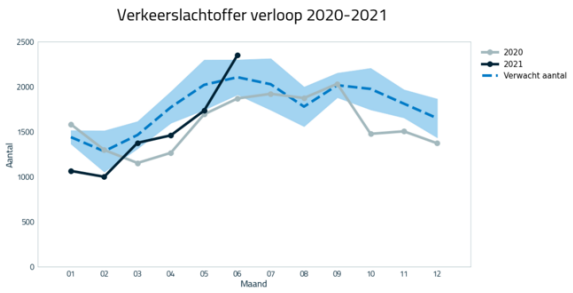
De cijfers in de Corona-periode 2020 en 2021 zijn sterk beïnvloed door de verschillende maatregelen, zoals het thuiswerken en de lockdowns. Op verzoek van STAR volgt verkeerskundig ICT-bureau VIA wat die invloed precies is. Hieronder kort de belangrijkste landelijke resultaten. Houd hier rekening mee bij het interpreteren van uw cijfers en het trekken van conclusies.

Ongevallencijfers

In onderstaande grafieken is het verloop van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers voor 2020 en het eerste halfjaar van 2021 weergegeven. In de grafiek wordt een vergelijking gemaakt met de verwachte aantallen op basis van ongevallengegevens 2016 tot en met 2019.



Verloop van het landelijke werkelijke aantal verkeersongevallen (STAR) in 2020 & eerste halfjaar 2021 versus het verwachte verloop met spreiding van 95%-betrouwbaarheid



Verloop van het landelijke werkelijke aantal verkeersslachtoffers (STAR) in 2020 & eerste halfjaar 2021 versus het verwachte verloop met spreiding van 95%-betrouwbaarheid

2020

Uit de vergelijking tussen de verwachte en werkelijke ongevallencijfers blijkt dat het totaalaantal ongevallen in 2020 21% lager ligt. Het totaalaantal verkeersslachtoffers ligt in 2020 11% lager dan verwacht (8% minder verkeersdoden en 11% minder verkeersgewonden). Opvallend is de stijging in april terwijl het aantal verkeersongevallen in die maand juist daalde, 29% minder slachtoffers versus 40% minder ongevallen.

2021*

In het begin van het eerste halfjaar van 2021 liggen de cijfers van de verkeersongevallen nog lager dan het verwachte aantal. In juni is het aantal weer terug op het 'oude' niveau. Het aantal verkeersslachtoffers ligt de eerste vijf maanden minder laag en volgt het normale verloop. In juni stegen de cijfers fors tot boven de verwachting. Een onverwachte ontwikkelingen dat het extra belangrijk maakt de actuele cijfers te volgen.

Zie ook de maandrapportages van VIA op: https://www.linkedin.com/company/viasoftware/

* De ongevallencijfers van 2021 kunnen nog wijzigen

BLIQ op verkeersslachtoffers

In de tabel is het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen in Gemeente Barneveld opgenomen, inclusief het aantal gewonden en doden dat daarbij is gevallen.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2016	Definitief	710	62	2
2017	Definitief	636	81	2
2018	Afgesloten	443	57	5
2019	Afgesloten	490	58	4
2020	Afgesloten	339	66	2
2021 tot en met Q2	Voorlopig	175	24	1
Totaal		**2.793**	**348**	**16**

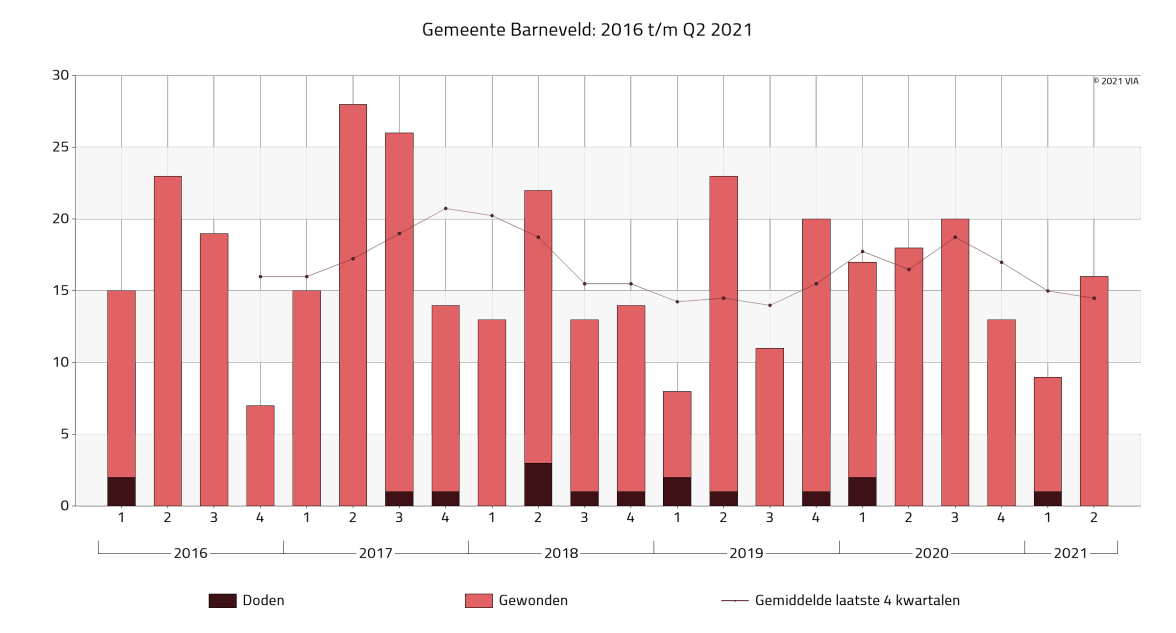
© 2021 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

Opmerking: in Corona-jaar 2020 liggen de landelijke aantallen lager dan verwacht. Ook 2021 geeft een afwijkend beeld (zie onderzoek: Een jaar onderweg met Corona: kwetsbare verkeersdeelnemers nog kwetsbaarder).

Voor het monitoren van de verkeersveiligheid is het belangrijk het aantal ongevallen en slachtoffers per jaar onderling te vergelijken. Het ongevallenbestand wordt in stappen vastgesteld waardoor de aantallen per status kunnen veranderen.
Er zijn 3 statussen te onderscheiden:

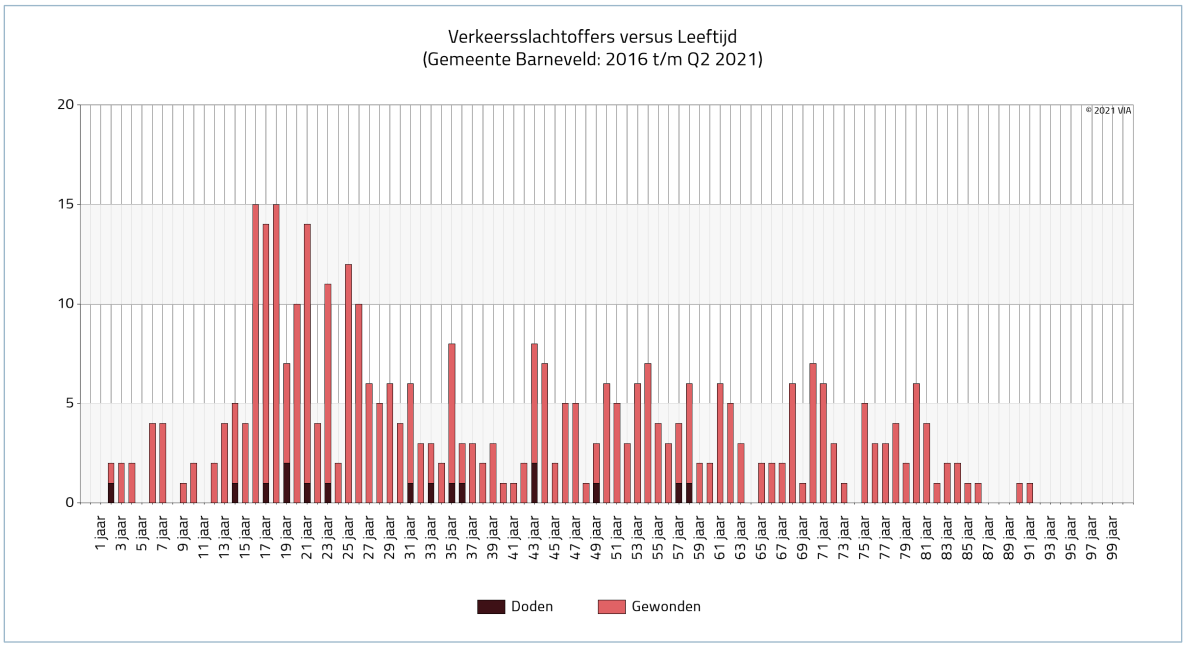
1. **Voorlopig**: mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatiedatum: 6 september 2021, 21:02)
2. **Afgesloten**: mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt
3. **Definitief:** de synthese met BRON is doorgevoerd, de cijfers veranderen niet meer

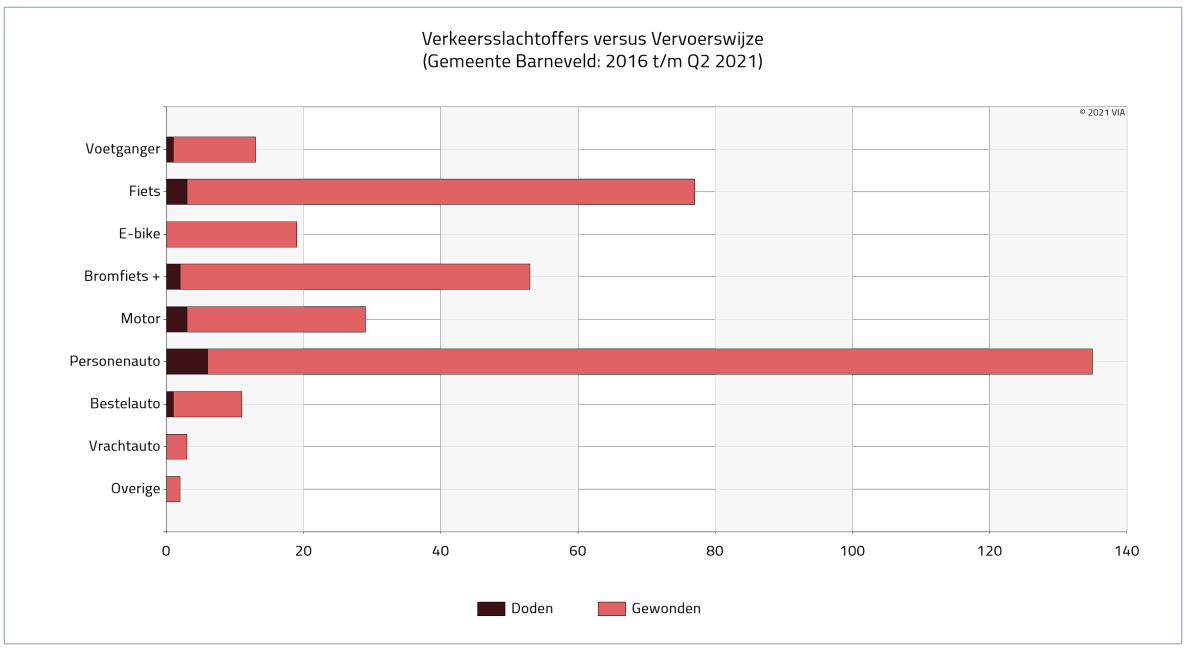
De eerste grafiek brengt het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal in beeld, uitgesplitst naar doden en gewonden. De lijn in de grafiek geeft het voortschrijdend gemiddelde aan van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken (‘het zwevende gemiddelde’).



Wie zijn er betrokken?

De volgende grafieken geven de verdeling weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 29% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietsers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 47% van de verkeersslachtoffers.



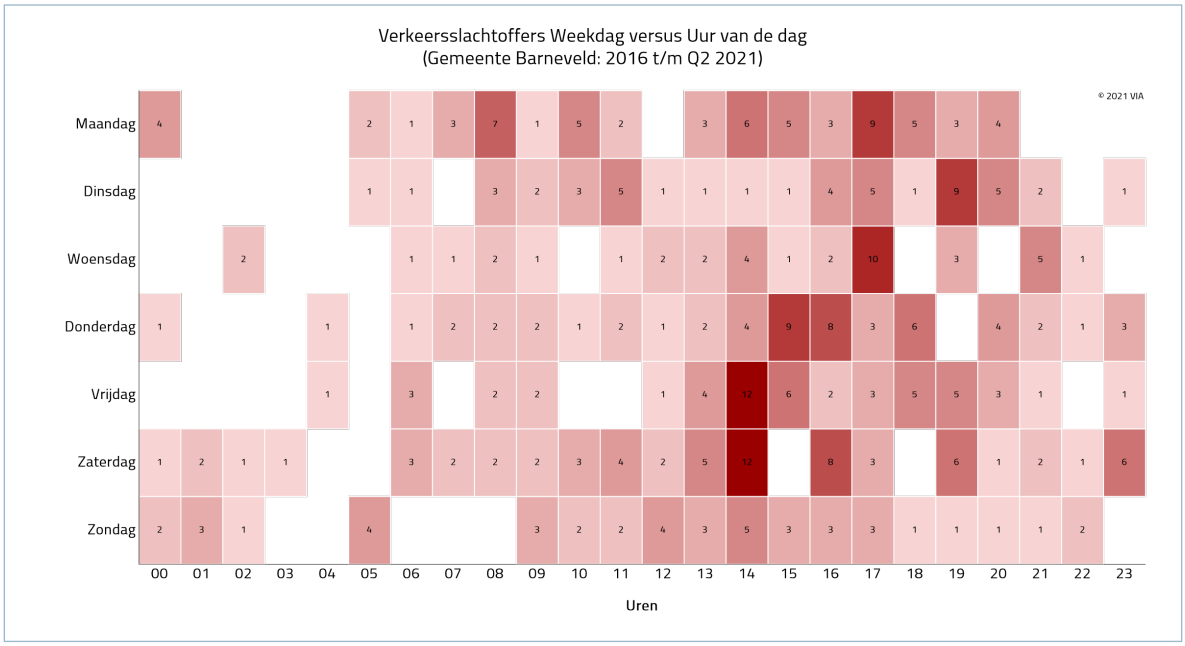


Opmerking: de vervoerswijze van 5% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moeten we ook rekening houden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).

Wanneer gebeurt het?

Ongevallen - en daarmee ook verkeersslachtoffers - vinden verspreid over de dag plaats. Vaak heeft dit te maken met de reguliere verkeersdrukte in de spits of met activiteiten in bijvoorbeeld de weekendnachten of doordeweekse dagen.

In onderstaande grafiek is door middel van kleur aangegeven op welke uren van de dag de meeste verkeersslachtoffers vallen. Hoe donkerder de kleur, hoe meer slachtoffers. Het getal in het blokje geeft het aantal aan.



Verkeersongevallenkaart

De locatie van een verkeersongeval zegt veel over het ongeval. Is het ongeval binnen of buiten de bebouwde kom gebeurd, op de autosnelweg of in de woonbuurt. Vandaar dat deze BLIQ-rapportage een kaart met alle ongevallen bevat. Dat betekent dat, naast de ongevallen met gewonden en doden, ook de ongevallen met 'enkel schade' op de kaart staan afgebeeld.

Voordeel van deze werkwijze is dat de kaart direct die locaties laat zien waar sprake is van een VerkeersOngevallenConcentratie (VOC = aantal ongevallen die binnen 25 meter van elkaar liggen). Ook laat de kaart de samenhang tussen de ongevallenlocaties zien. Hierdoor zijn routes te herkennen met veel ongevallen of bepaalde gebieden waar veel ongevallen dicht bij elkaar liggen. Vaak zal blijken dat die ongevallen overeenkomsten hebben met de oorzaak van de ongevallen.

Zie de verkeersongevallenkaart met VOC's van Gemeente Barneveld op de volgende pagina.

Een unieke ontwikkeling

Door de samenwerking binnen STAR is de ongevallenregistratie de afgelopen jaren verbeterd. Hierdoor is van steeds meer ongevallen de nauwkeurige gps-locatie op de kaart bekend. Een voordeel hiervan is hierboven al toegelicht. Een ander voordeel is dat nu ook gewerkt kan worden met geografische bewerkingen en koppelingen met andere databronnen zoals snelheidgegevens, in combinatie met de CROSS-methodiek (zie hoofdstuk Risicogestuurd werken met CROSS op pagina 12).

Verkeerskundige wegennetwerk-indeling

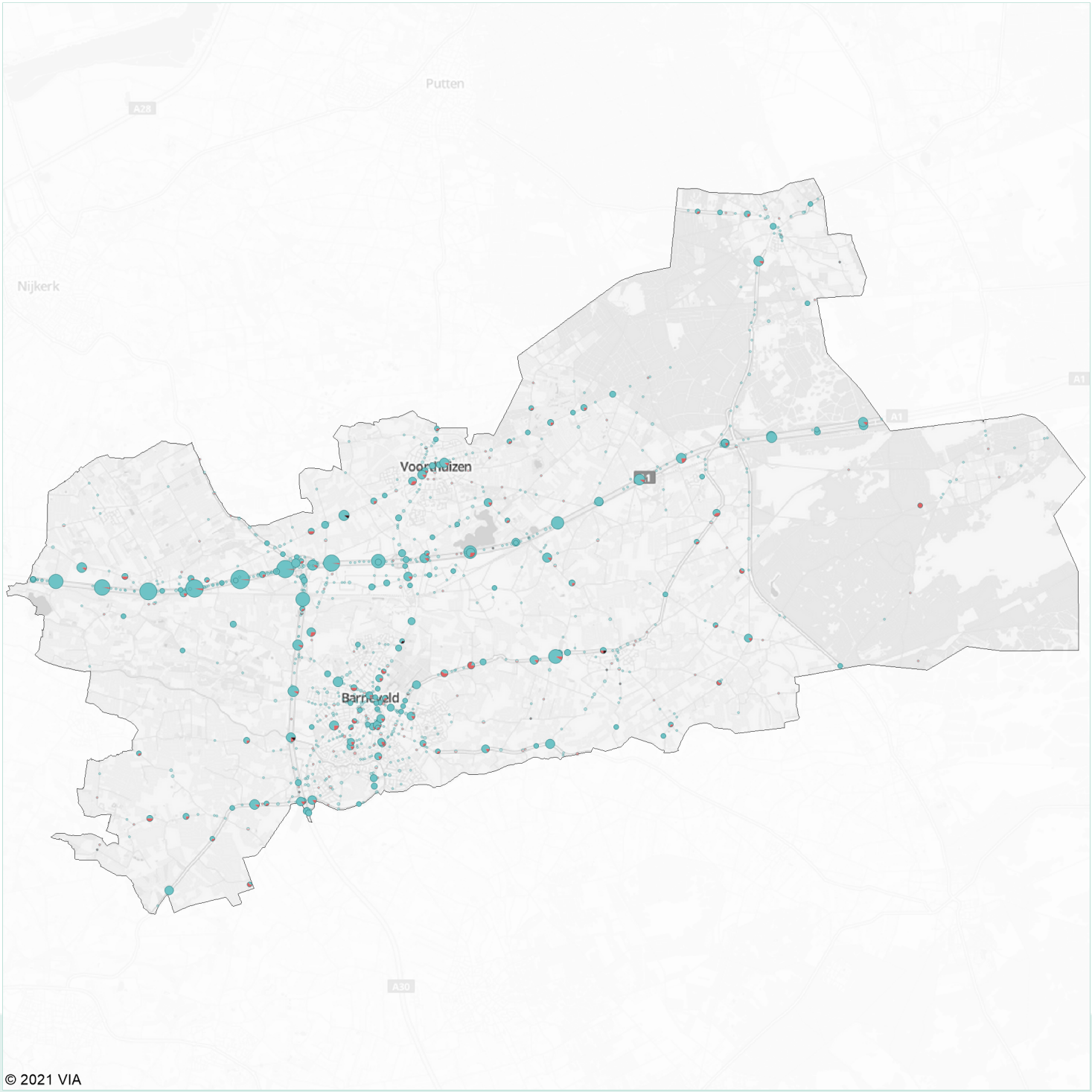
Het wegennet in Nederland is opgebouwd uit wegen met verschillende functies. Speciale wegen voor snel lange afstanden af te leggen, wegen om gebieden en plaatsen te ontsluiten en de wegen in die gebieden. Iedere wegfunctie heeft uiteraard haar eigen gebruik en weginrichting.

Dit verschil in wegfuncties is ook relevant voor de verkeersveiligheid. Door gebruik te maken van Floating Car Data, data verzameld via de gps in auto's en smartphones, weten we wat de belangrijkste routes zijn. Juist deze informatie wordt gebruikt om de wegfunctie binnen en buiten de bebouwde kom te bepalen. Het wegennetwerk is ingedeeld in hoofdkruispunten (kruispunt van hoofdwegen), trajecten (verbinding tussen de hoofdkruispunten) en de gebieden* (buurt omsloten door het hoofdwegennet).

Deze wegennetwerk-indeling wordt voortaan, onder andere voor CROSS, gebruikt om nauwkeurig ongevallenconcentraties te bepalen. Hierdoor is de lijst met verkeersongevallenconcentraties (VOC's) vervangen door de CROSS Top 10. De ongevallenkaart met VOC's blijft wel.

*de indeling in de gebieden volgt later

Verkeersongevallenkaart met VOC's



Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegekend.

Opmerking: de locatie van 20% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2016 t/m Q2 2021

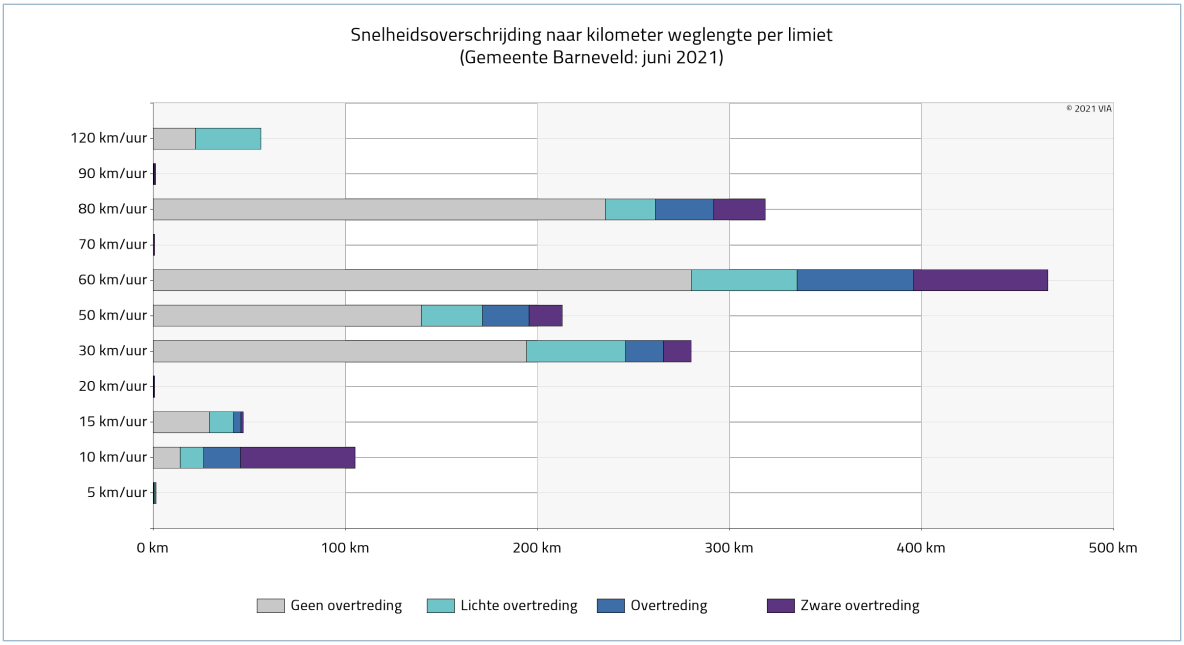
BLIQ op snelheid

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid. Een van deze thema's is Snelheid in het verkeer.

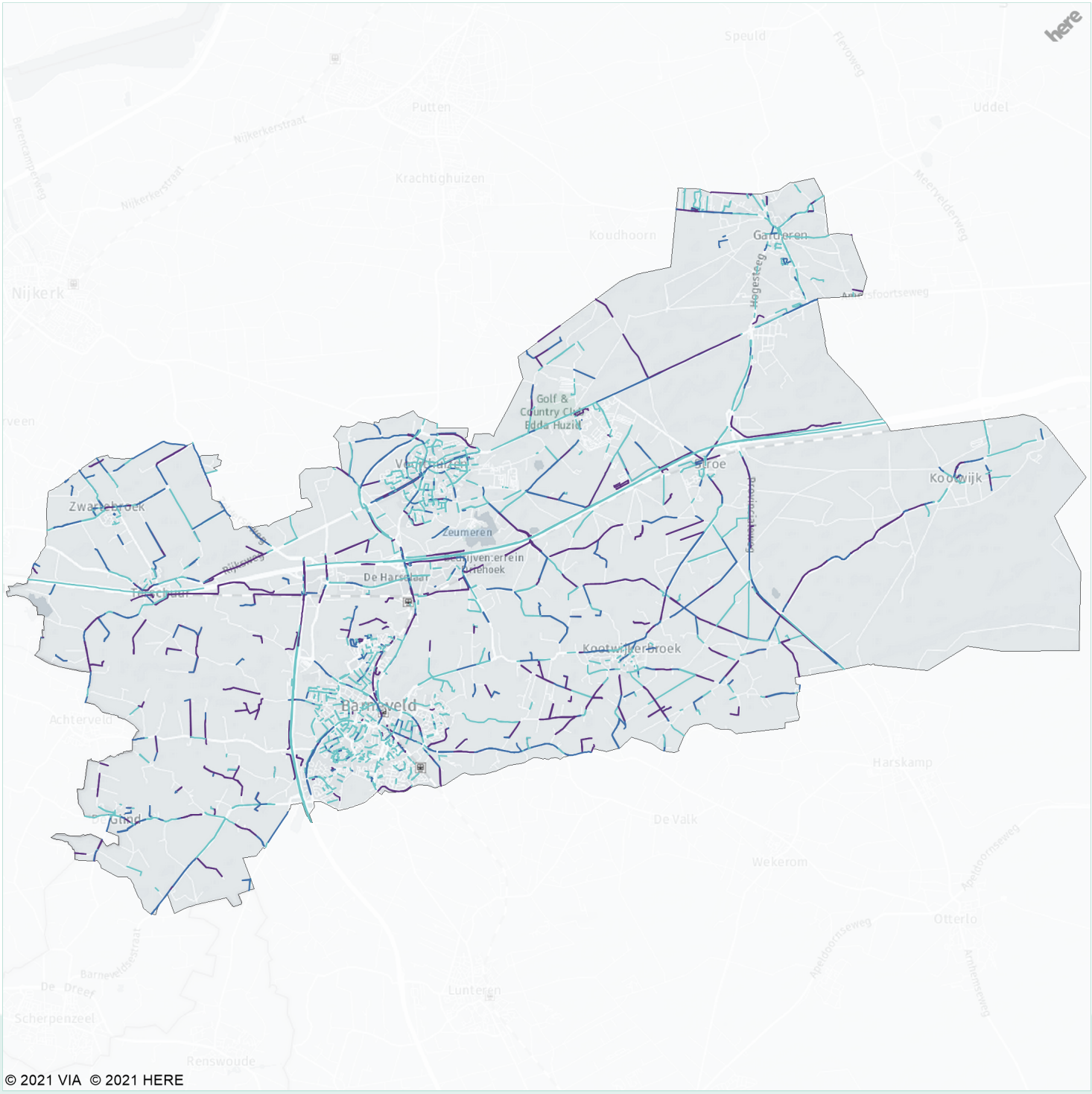
Waar wordt te hard gereden?

Dankzij de actuele snelheidsgegevens van alle wegen kunt u zien op welke locaties te hard wordt gereden. Dit zijn locaties waarvoor geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de limiet ligt. Voor de aanpak van hardrijders werkt de regio samen met uw Eenheid Oost-Nederland. De klasse-indeling in de kaart en onderstaande grafiek is daarom afgestemd op de werkwijze bij de politie.

De grafiek toont de verschillende klassen van snelheidsovertredingen per snelheidslimiet, uitgedrukt in weglengte per rijrichting.



Snelheidsovertredingskaart naar klassenindeling politie



Op de kaart zijn snelheden (V85) per wegvak weergegeven. Hier ziet u dat snelheidsovertredingen (zonder vertraging) in de hele gemeente voor komen.

Dit heeft vaak te maken met de juiste balans tussen de weginrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet. Daardoor zijn niet al deze locaties zonder meer geschikt voor snelheidshandhaving en is afstemming tussen wegbeheerder en politie nodig.

Legenda

- Lichte overtreding
- Overtreding
- Zware overtreding

Snelheden in de periode juni 2021

Risicogestuurd werken met CROSS

In lijn met het risicogestuurd werken volgens SPV 2030 werkt BLIQ met de CROSS-methode. CROSS combineert de **ongevallenscore** met een **verklarende variabele**, zoals de snelheidsscore. De ongevallenscore bepaalt de prioriteit, mede door een hogere waarde aan de recente ongevallenjaren toe te kennen, in de '*Top 10 meest onveilige trajecten en kruispunten*'. De CROSS-score combineert, via de kleurenmatrix, beide scores. Het rode vlak bevat de trajecten of kruispunten met een hoge ongevallen- én snelheidsscore.

Voor detailanalyses is CROSS opgenomen in de VIA Software en openbaar te bekijken op www.bliq.report.

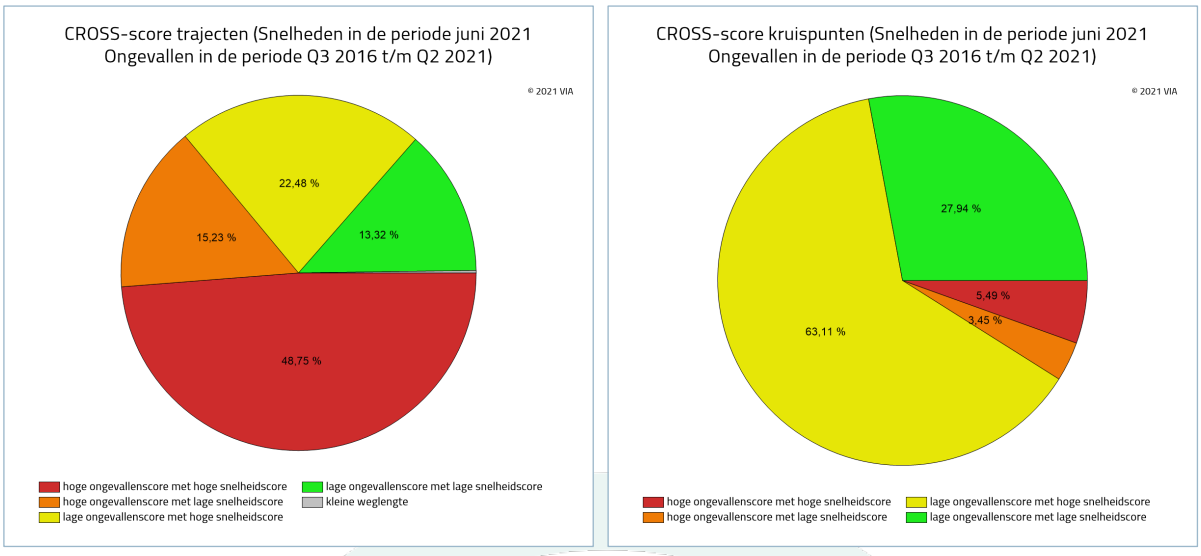
De **Ongevallenscore** is een combinatie van vier *indicatoren* omdat:

- **Burgers** kritisch zijn naar het *totaalaantal ongevallen*;
- **Beleid** is gericht op terugdringen van het *aantal slachtofferongevallen*;
- **Politiek en media** veel aandacht vragen voor het *aantal dodelijke ongevallen*;
- **Wegen en verkeer** per situatie sterk kunnen verschillen. Deze worden gecorrigeerd met een *coëfficiënt*.

De **Snelheidsscore**, als verklarende variabele, is een combinatie van drie *indicatoren* omdat:

- **Beleid** is gericht op de V85 voor *mate van limietoverschrijding*;
- **Veiligheid** van de gebruikers wordt bepaald door de *aandeel overtreders*;
- **Wegen en verkeer** per situatie sterk kunnen verschillen. Deze worden gecorrigeerd met een *coëfficiënt*.

In onderstaande grafieken is het resultaat van de CROSS-score weergegeven voor het drukste wegennet van Gemeente Barneveld. Uit de linker grafiek blijkt dat ongeveer 49% van de weglengte een rode CROSS-score krijgt: een hoge ongevallenscore met een hoge snelheidsscore. De rechter grafiek laat zien dat dit ook geldt voor 5% van de kruispunten.



Opmerking: in Corona-jaar 2020 liggen de landelijke snelheden lager: in december tot 12% minder hardrijders en 16% lagere V85 dan in januari van dat jaar (zie onderzoek: Een jaar onderweg met Corona: kwetsbare verkeersdeelnemers nog kwetsbaarder).

Top 10 meest onveilige trajecten

			Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 15 voor exacte locatie)	Score	
1	+6		N801 *BARNEVELD, EDE*	Ongevallen Snelheid	
2	0		BARNEVELDSEWEG *BARNEVELD, EDE*	Ongevallen Snelheid	
3	-2		BURGEMEESTER KUNTZELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
4	+1		VAN DOMPSELAERSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
5	-2		N800, WESSELSEWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
6	-2		N801 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
7	-1		ROOSEVELTSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
8	+4		N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
9	0		N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
10	+14		N802 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	

© 2021 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (juni 2021) en ongevallen (Q3 2016 t/m Q2 2021)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Top 10 meest onveilige kruispunten

			Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 15 voor exacte locatie)	Score	
1	0		BOUWHEERSTRAAT, BURGEMEESTER KUNTZELAAN, LANGSTRAAT, VAN DOMPSELAERSTR... *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
2	+1		HOORNWEG, KRUMSELAARSEWEG, N800 *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
3	-1		CHURCHILLSTRAAT, LOBELIASTRAAT, PLANTAGELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
4	+39		AMERSFOORTSESTRAAT, BOUWHEERSTRAAT, PLANTAGELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
5	0		HARSKAMPERWEG, N800, RAVENWEG *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
6	-2		DOKTER KUYPERLAAN, JOHAN DE WITTLAAN, THORBECKELAAN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
7	-1		BURGEMEESTER KUNTZELAAN, WILHELMINASTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
8	0		CHURCHILLSTRAAT, ROOSEVELTSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
9	+4		DE DRIEST, KLAVERWEIDE, LANGE VOREN *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	
10	+2		REMBRANDTSTRAAT, RUBENSSTRAAT *BARNEVELD*	Ongevallen Snelheid	

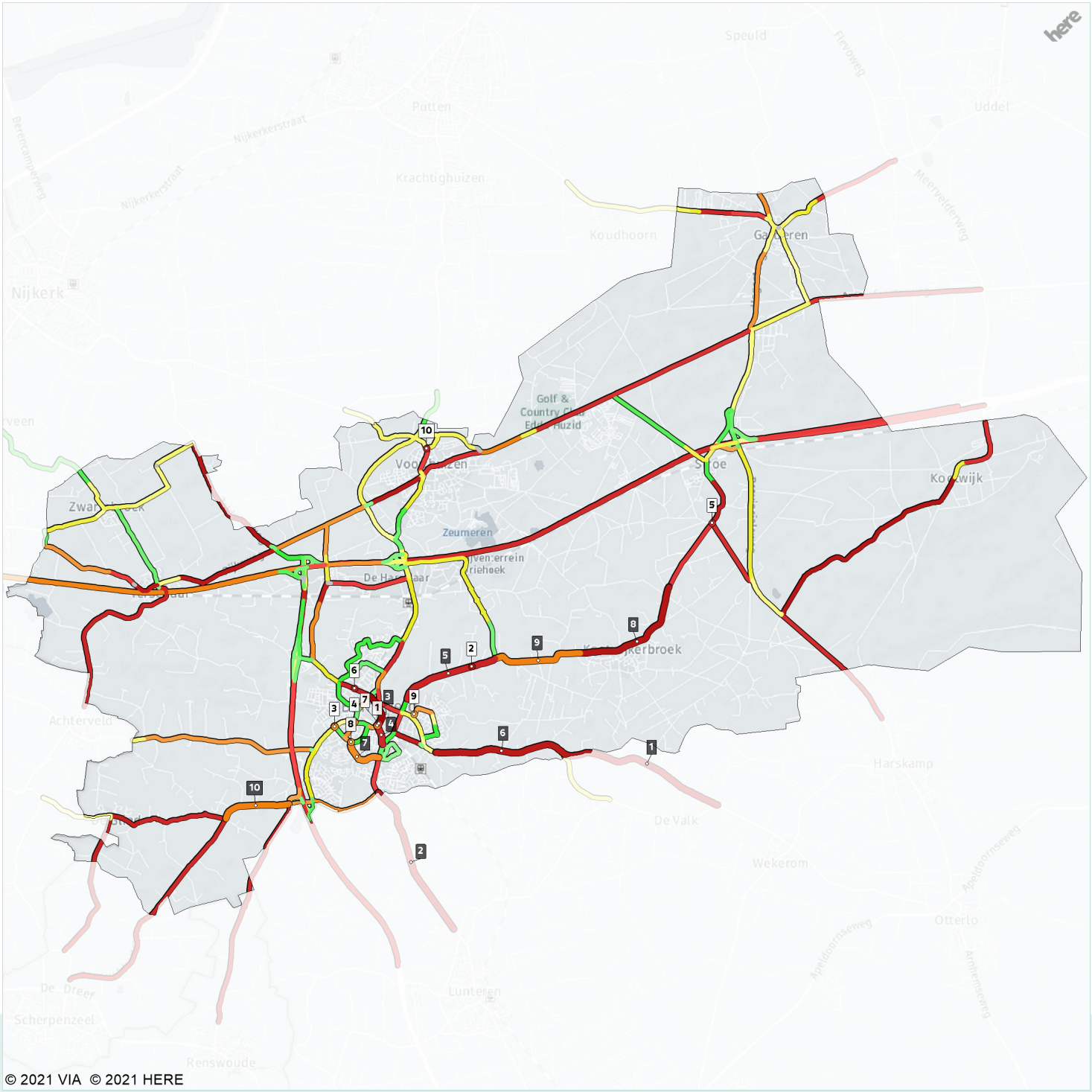
© 2021 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (juni 2021) en ongevallen (Q3 2016 t/m Q2 2021)

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor het drukste wegennet en de ligging van de Top 10 van meest onveilige trajecten 1 en kruispunten 1 (zie tabellen vorige pagina's). Een interactieve versie van deze kaart is te vinden op www.bliq.report. Er is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De verkeersongevallen waarbij de locatie niet exact bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Hoge ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Hoge ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met hoge snelheidsscore
- Lage ongevallenscore met lage snelheidsscore
- Verschillende snelheden per rijrichting
- Kleine weglengte

Snelheden in de periode juni 2021

Ongevallen in de periode Q3 2016 t/m Q2 2021

Gemeente Barneveld

Eenheid Oost-Nederland

Bij de aanpak van de verkeersveiligheid is de samenwerking in regionaal verband cruciaal. Het is daarbij essentieel dat de partners beschikken over dezelfde verkeersveiligheidscijfers. Vandaar dat een vergelijkbare BLIQ-rapportage beschikbaar is voor de gemeente, politie, regionaal samenwerkingsverband en provincie.

Deze rapportage wordt aangeboden door STAR
www.star-verkeersongevallen.nl