



gemeente
Barneveld

Zaaknr. 1093469

Collegevoorstel

Onderwerp:

Verkeersveiligheidsmonitor 2017

Gevraagde beslissing:

1. Kennis te nemen van de Verkeersveiligheidsmonitor 2017.
2. Het document ter kennisneming aanbieden aan de gemeenteraad (rubriek B, ingekomen stukken).

Raad

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:
☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum: 16 november 2018 Steller: D.A. de Graaf

Afd: Team Verkeer en Water

Aantal bijlagen 2

Afd.hoofd: Portefeuillehouder

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispoint :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder A.H. van de Burgwal			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

Nummer op besluitenlijst: 48/12

conform advies
ii

29 NOV. 2018

Verkeersveiligheidsmonitor 2017

Gemeente Barneveld, november 2018

Bijlage: Verkeersveiligheidsrapportage periode 2014 - Q2 2018

Inleiding

Voor u ligt de verkeersveiligheidsmonitor 2017. 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 2014 - 2^e kwartaal 2018.

Aanleiding

In het GVVP hebben wij aangegeven dat jaarlijks inzicht wordt gegeven in de effecten van het verkeersveiligheidsbeleid. Deze verkeersveiligheidsmonitor is de eerste in de reeks rapportages (in een nieuw jasje) welke inzicht moeten geven hoe de verkeersveiligheid in (de gemeente) Barneveld in het afgelopen jaar zich heeft ontwikkeld.

Aansluiting bij landelijk beleid

In 2016 vielen er landelijk bijna 630 doden en ruim 12.400 ernstig gewonden in het verkeer. Daarmee is het aantal verkeersdoden voor het derde jaar op rij niet afgenomen en het aantal ernstig gewonden hoger dan ooit sinds het begin van de registratie (1993). Het gaat dus landelijk niet goed met de verkeersveiligheid. In de Barneveldse ongeval cijfers is deze trend niet te herkennen (ook vanwege het relatief gering aantal ongevallen). Het aantal dodelijke ongevallen schommelt de afgelopen jaren tussen de 2 en 4 en het aantal ernstig gewonden tussen de 62 en 81.

Aanpak

Om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen pleiten verkeersveiligheidsorganisaties -zoals de SWOV- in het algemeen voor een zogenaamde systeemaanpak. Dat wil zeggen dat alle actoren gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in het geheel. Daarvoor is het van belang om structureel informatie te verzamelen.

Informatie over verkeersveiligheid

Voor inzicht in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid werd voorheen voornamelijk gebruik gemaakt van ongeval gegevens. Tegenwoordig is het ook mogelijk om gebruik te maken van zogenaamde 'floating car data' wat inzicht geeft in de (gemiddelde) snelheid op wegvakken. Het is mogelijk om ongeval gegevens te combineren met deze snelheidsdata. Deze combinatie is ook toegepast in de bijgevoegde verkeersveiligheidsrapportage en geeft daardoor een beter inzicht in de verkeersveiligheid.

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. Tevens wordt getracht om met de uitkomst het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid –sneller dan voorheen- aan te laten sluiten bij de trends en ontwikkelingen.

Wat valt er op en hoe gaan we hier mee om?

In de rapportage vallen een aantal zaken op. Deze worden hieronder genoemd met daarbij de relatie met het gemeentelijke beleid:

- Opvallend is het aantal slachtoffers in de leeftijd 16-18 jaar. De afgelopen jaren is vanuit de gemeente maar ook de provincie de verkeerseducatie op middelbare scholen uitgebreid door het uitvoeren van diverse projecten op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Doel van de projecten is het verminderen van de hoge risicoacceptatie, verhogen van risico inschatting en indien gewenst het verbeteren van de rijvaardigheid bij deze doelgroep. De effecten van deze gedragsbeïnvloeding zijn op korte termijn niet zichtbaar in de ongeval cijfers, maar ondanks dat blijven we de effecten monitoren.
- Het valt op dat -tegen de eerdere trend in- de stijging van ongevallen bij de doelgroep 60+ zich niet doorzet wat na de opkomst van de e-bike leek te gebeuren.
- Het aandeel hardrijders binnen 30 km/uur-zones is aan de hoge kant. Dit vraagt een gebiedsgerichte aanpak in combinatie met wijkplatforms en politie. Deze campagne is ingezet vanuit het programma 'Barneveldse veiligheidsmonitor (met onder andere hardrijden en parkeren)' en omvat een combinatie van bewustwording (o.a. snelheid displays) en handhaving. In het GVVP is opgenomen om jaarlijks bestaande 30 km/uur-zones te verbeteren, maar ook om bestaande 50 km/uur-wegen af te waarderen naar 30 km/uur in samenwerking met de aanwonenden en andere belanghebbenden.
- Op de wegen waar een maximumsnelheid geldt van 60 km/uur is het aandeel overschrijdingen van de maximumsnelheid opvallend hoog. Mogelijk komt dat omdat in de afgelopen jaren het aantal 60 km/uur-zones flink is uitgebreid. Hoewel door de recente uitvoering van een aantal plannen de effecten op de veiligheid nog niet geheel zichtbaar zijn geworden lijkt het dat de weggebruiker nog moet wennen aan de snelheidsverlaging. Mogelijk heeft dat meer tijd nodig. Indien het gewenste effect uitblijft is ook hier het intensiveren van bewustwording in combinatie met handhaving een mogelijke maatregel. De komende periode wordt in het kader van het maatregelenplan van het GVVP het instellen van 60 km/uur-zones binnen de gemeente Barneveld gecompleteerd.

VerkeersOngevallenConcentraties

In de rapportage is op pagina 7 een lijst opgenomen met locaties waar in de onderzoeksperiode sprake is van meerdere ongevallen. Hieruit kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Van de 17 genoemde locaties waar de gemeente (gedeeltelijk) wegbeheerder is zijn 12 locaties opgenomen in vastgesteld beleid (GVVP). Denk hierbij aan maatregelen in de kern Voorthuizen en de aanpak van de centrumring in Barneveld. De resultaten uit de rapportage bevestigen hiermee het ingezette verkeerveiligheidsbeleid waarbij de input vanuit de samenleving een groot aandeel heeft gehad en zijn vruchten afwerpt.
- De 5 overige gemeentelijke locaties vragen de aandacht omdat mogelijke maatregelen (nog) niet in gemeentelijk beleid zijn opgenomen. Het betreft hier de 2 locaties op de Rijksweg en 3 locaties op en dichtbij de Garderbroekerweg. Op basis van de gegevens uit de rapportage is niet te bepalen wat de aard en oorzaak van de concentraties is. Nader onderzoek naar de verkeerveiligheidsgegevens is nodig en wordt opgepakt.
- Van de 25 hoogst scorende ongevalslocaties bevinden er 7 zich op niet-gemeentelijke wegen. Dit vraagt om (voor zover daar nog geen sprake van is) lobby/overleg met de betreffende wegbeheerders, provincie Gelderland en het Rijk. In de bestaande overlegstructuren brengen we dit aan de orde.



BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer

in Gemeente Barneveld

Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2014 - 03 tot '18

Productiedatum 21 september 2018



BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Barneveld

BLIQ is de 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 en vlot verkeer.

Waar komen de data vandaan?

Deze BLIQ op uw gemeente is het resultaat van de samenwerking tussen de regio, wegbeheerders en politie. Uw gemeente beschikt over een software- & data-abonnement van VIA (zie ook [via.software](#)) en daar maakt deze rapportage onderdeel van uit. 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 ongevallenanalyse kan worden gemaakt. Ze combineert hiervoor de registraties van politie en verzekeraars (via de app MobielSchadeMelden.nl).

Voor meer informatie én de **Actuele STAR-ongevallenkaart**: [star-verkeersongevallen.nl](#).

Help ons de app [MobielSchadeMelden.nl](#) te promoten voor nog meer inzicht in verkeersongevallen in uw eigen werkgebied.

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.

Voor meer informatie over HERE: [360.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, 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 vanaf 2014. 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 door de politie een registratie gemaakt. Dit zijn vooral de 'zwaardere' ongevallen. Ongevallen met fietsers 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 en monitoring.

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

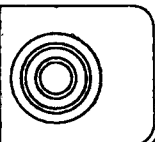
- **Verkeersongeval:** ongeval op de openbare weg met ten minste één rijdend voertuig, waarbij geen opzet in het spel is. Bij een ongeval kunnen meerdere partijen en verkeersslachtoffers zijn betrokken.
- **Verkeersslachtoffer:** bestuurder, passagier of voetganger die bij een verkeersongeval gewond 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 wordt 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 met en zonder 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 snelheidsmeetpunten 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 landelijke 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 het totaalaantal doden en gewonden (een onderscheid naar ernstig gewonden kan niet worden gemaakt).

BLIQ sluit ook aan op de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 van het Openbaar Ministerie, Pakket CVOM. Hierin speelt snelheid een belangrijke rol. Een groot aantal 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.

Actuele STAR-ongevallenkaart

Zie voor het landelijke ongevallenbeeld de 'Actuele STAR-ongevallenkaart' op de publieke website: www.star-verkeersongevallen.nl. Deze kaart wordt dagelijks bijgewerkt.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

De afgelopen jaren is het aantal ernstige verkeersgewonden gestegen en het aantal dodelijke slachtoffers lijkt niet verder te dalen. De klassieke manier van benadering van verkeersveiligheid werpt minder vruchten af. Daarom is het tijd om verkeersveiligheid vanuit een nieuw perspectief te benaderen en meer structurele aandacht te geven. Niet alleen wanneer er incidenten plaatsvinden, maar continu en gericht op voorkomen in plaats van genezen.

De nadruk komt te liggen op een proactieve aanpak op basis van risico's in plaats van een reactieve aanpak op basis van ongevallen. Hiervoor wordt informatie verzameld en geanalyseerd over risico's die er nu zijn of die zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Dit is de 'risicogestuurde aanpak'. Zo'n nieuwe aanpak vergt kennis. Kennis over waar en met wie ongevallen plaatsvinden. Maar ook wat de belangrijkste oorzaken van deze ongevallen zijn.

BLIQ brengt de verkeersveiligheid in beeld op basis van de door politie geregistreerde verkeersongevallen en rijksnelheden van het gemotoriseerde verkeer, de zogenaamde objectieve verkeersveiligheid. De komende jaren zal ook BLIQ zich meer richten op de risicogestuurde aanpak. De 'Trajecten Top 10' op basis van de combinatie van ongevallen & snelheden is daar al een voorbeeld van (alleen beschikbaar als de wegbeheerder over de rijksnelhedendata beschikt).



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.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2014	Definitief	541	74	2
2015	Definitief	589	66	4
2016	Definitief	710	62	2
2017	Definitief	636	81	2
2018 tot en met Q2	Voorlopig	224	32	3
Totaal		2.700	315	13

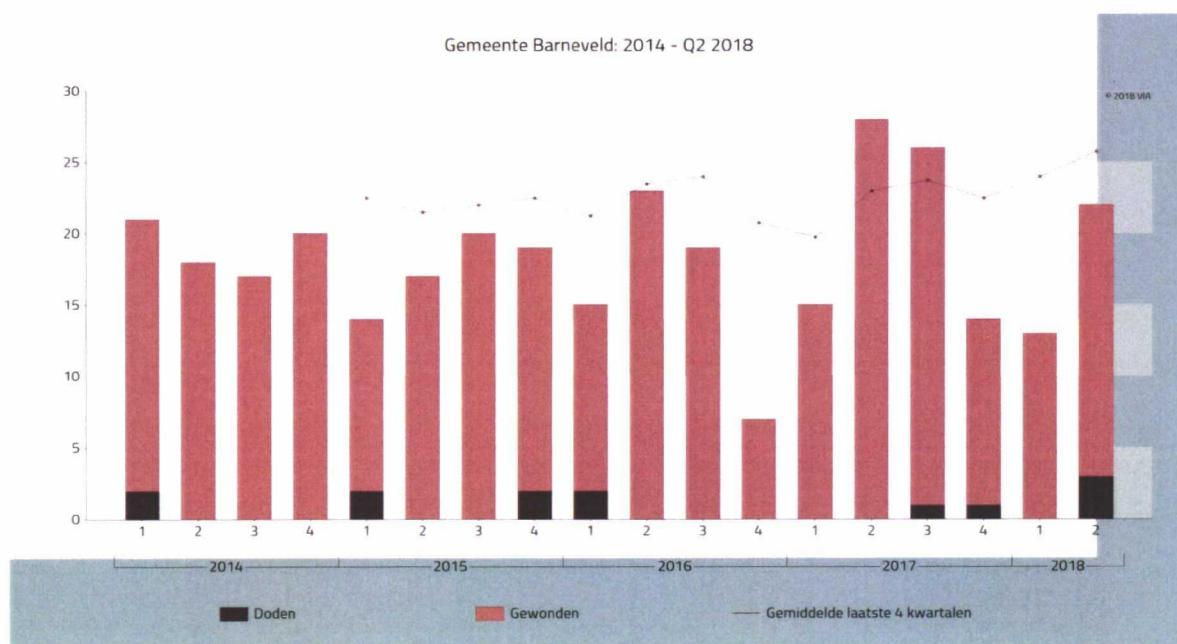
© 2018 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

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

Er zijn 3 te onderscheiden:

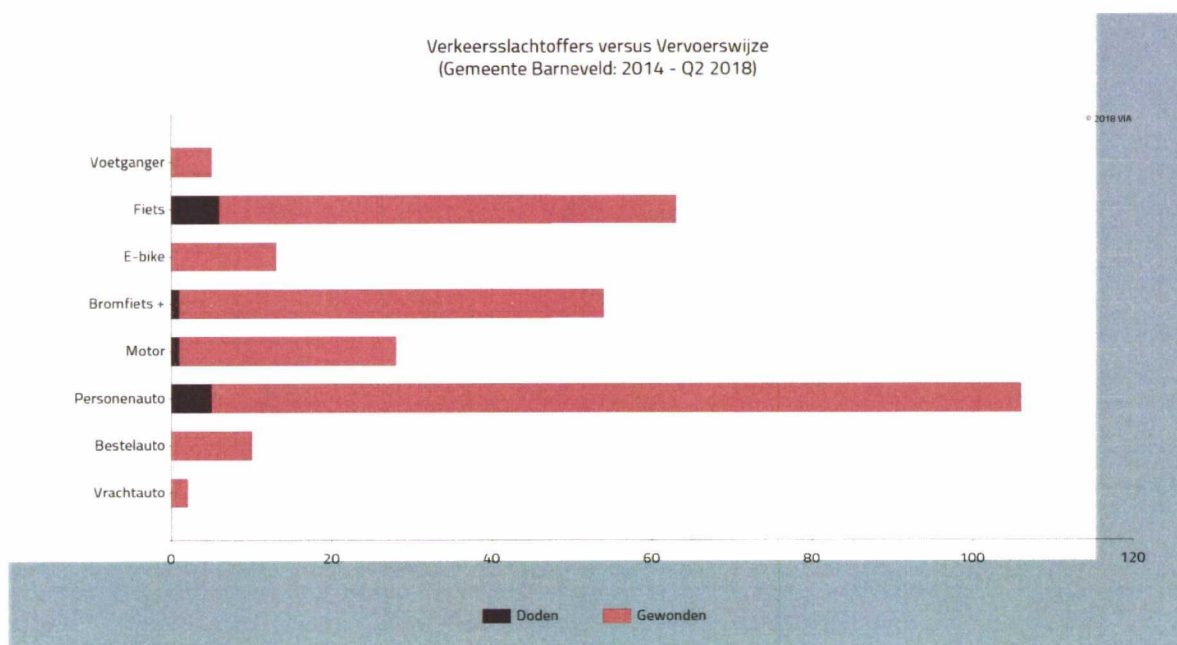
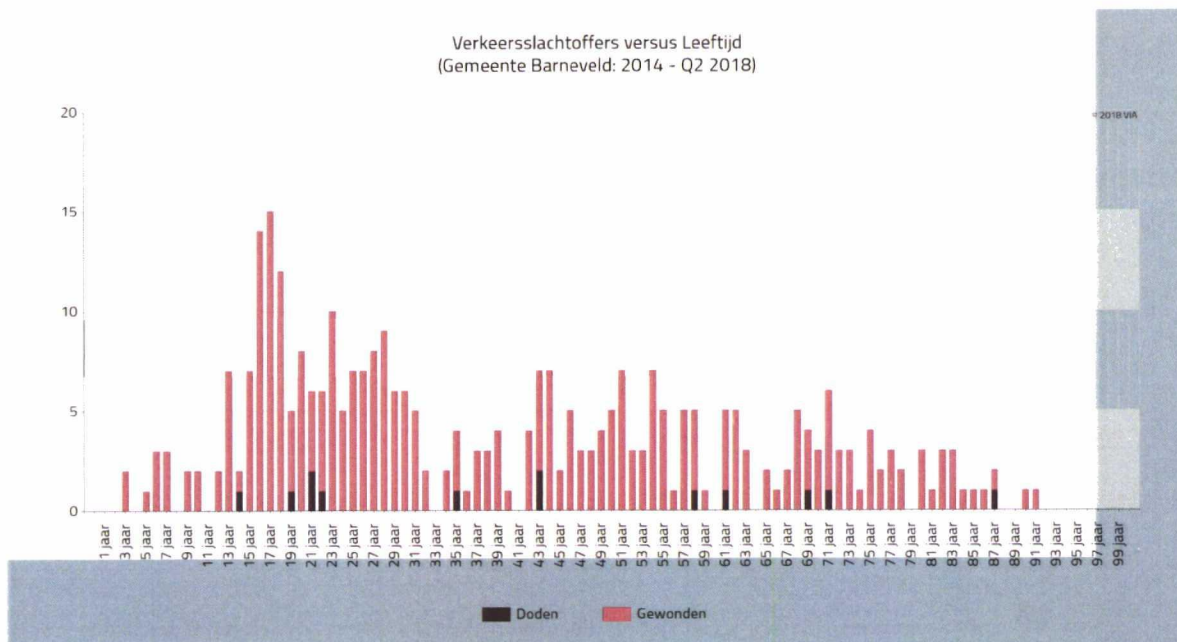
1. **Voorlopig:** mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatedatum: 18 September 2018, 14:15)
2. **Afgesloten:** mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt
3. **Definitief:** de synthese met BRON is doorgevoerd, de cijfers veranderen niet meer

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 30% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 48% van de verkeersslachtoffers.



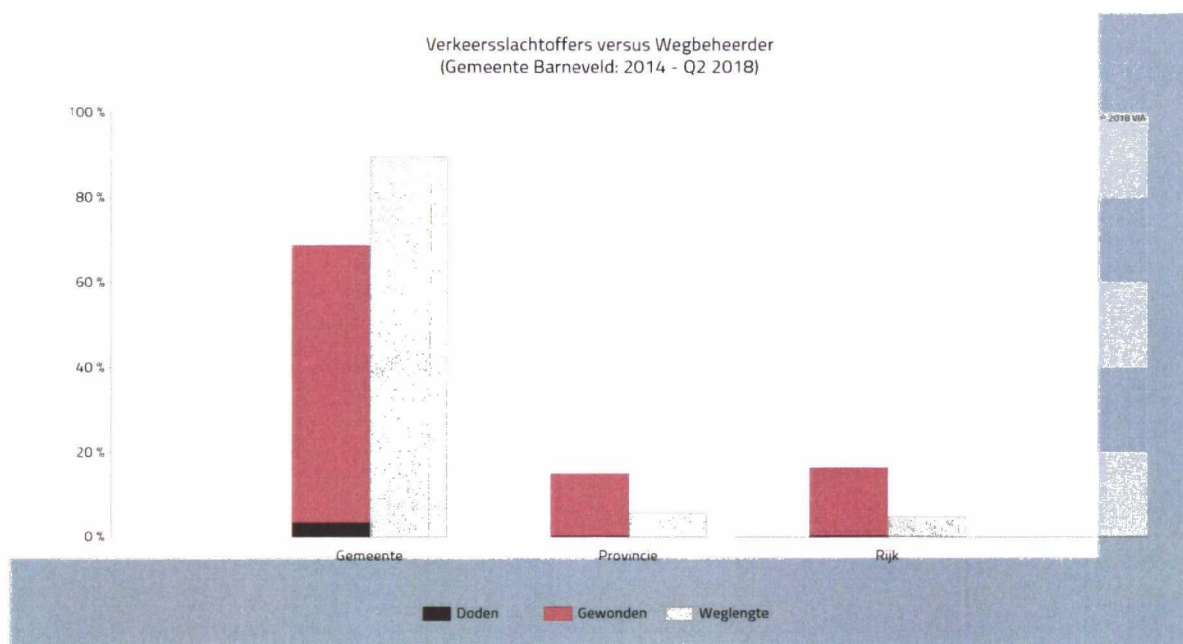
Opmerking: de vervoerswijze van 13% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moeten we ook rekening houden met de onderregistratie van ongevallen met **fietsers** en **voetgangers** (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).



Waar gebeurt het?

Niet alle wegen zijn hetzelfde in functie en gebruik. Zo zijn de rijkswegen er alleen voor grote aantallen gemotoriseerd verkeer, bedoeld om met hoge snelheden lange afstanden af te leggen. De gemeentelijke wegen tellen veel kruispunten en kennen menging van verschillende vervoerswijzen met veelal een lokale bestemming.

Dit soort verschillen hebben ook invloed op de aantallen verkeersongevallen. Om toch een onderlinge vergelijking te maken van de mate van veiligheid binnen een gemeente, dient hierbij in ieder geval de weglengte te worden meegenomen. Dit is te zien in de onderstaande grafiek door het aandeel weglengte per wegbeheerder te vergelijken met het aandeel verkeersslachtoffers. Nog beter zou het zijn als hierbij ook de verkeersintensiteit wordt meegenomen, deze is echter van veel wegen niet bekend.



VerkeersOngevallenConcentraties: VOC Top 10

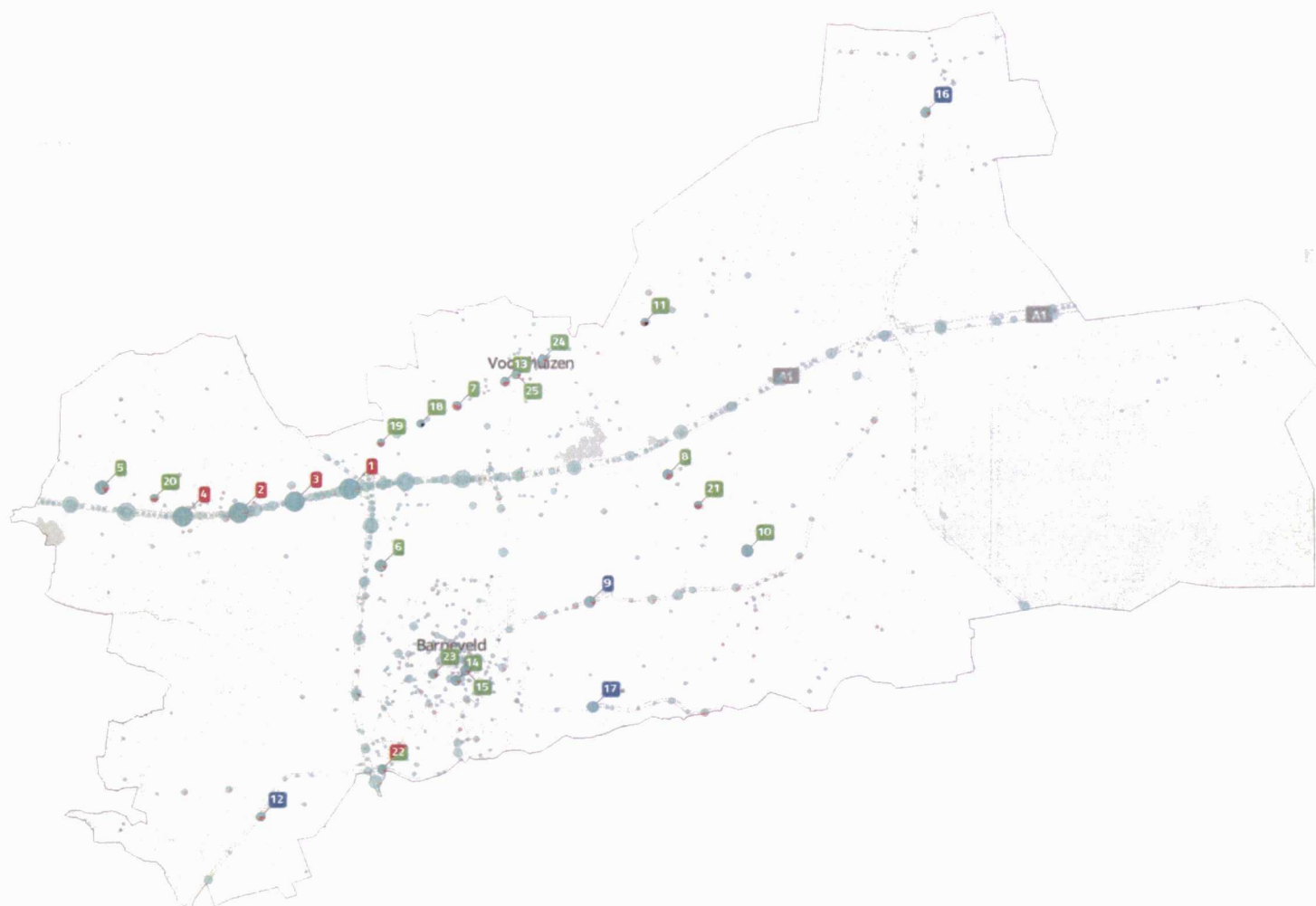
In deze tabel staan de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC) van locaties met 3 of meer ongevallen, die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter) en waarvan de nauwkeurige locatie bekend is in 2014 - Q2 2018. De positie in de lijst wordt bepaald door ongevallen met enkel schade 1 keer te tellen, met gewonden 2 keer en met doden 3 keer te tellen. De tabel combineert de top 10 van gemeentelijke wegen met de top 3 van de overige wegbeheerders, mits deze top 3 qua aantal ongevallen binnen de top 10 van gemeentelijke wegen valt.

1	VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
				enkel schade	gewonden	doden
1	A1 54.0 L	Barneveld	Rijk	37	1	0
2	A1 52.0 L	Barneveld	Rijk	34	1	0
3	A1 53.0 R	Barneveld	Rijk	32	0	0
4	A1 51.0 L	Barneveld	Rijk	32	0	0
5	Hoevelakenseweg	Barneveld	Gemeente	9	2	0
6	Nijkerkerweg	Barneveld	Gemeente	7	1	0
7	Appelseweg, Hoofdstraat, Rijksweg, Verbindingsweg	Barneveld	Gemeente	2	3	0
8	Garderbroekerweg, Kapweg	Barneveld	Gemeente	4	2	0
9	N800 15.7	Barneveld	Provincie	6	1	0
10	Drieënhuizerweg	Barneveld	Gemeente	8	0	0
11	Apeldoornsestraat, Hunnenweg, Polleveenseweg	Barneveld	Gemeente	2	1	1
12	N802 6.7	Barneveld	Provincie	3	2	0
13	Evertsenlaan, Hoofdstraat, Noordersingel	Barneveld	Gemeente	3	2	0
14	Bouwheerstraat	Barneveld	Gemeente	5	1	0
15	Burgemeester Kuntzelaan	Barneveld	Gemeente	5	1	0
16	N310 77.2	Barneveld	Provincie	5	1	0
17	N801 2.1	Barneveld	Provincie	7	0	0
18	Rijksweg	Barneveld	Gemeente	3	0	1
19	Rijksweg	Barneveld	Gemeente	2	2	0
20	Hoevelakenseweg	Barneveld	Gemeente	2	2	0
21	Garderbroekerweg	Barneveld	Gemeente	2	2	0
22	A30 19.1 b R, N802 9.2, Plantagelaan	Barneveld	Gemeente, Provincie, Rijk	4	1	0
23	Amersfoortsestraat, Bouwheerstraat, Plantagelaan	Barneveld	Gemeente	4	1	0
24	Apeldoornsestraat, Sportparkstraat	Barneveld	Gemeente	4	1	0
25	Baron van Nagellstraat, Hoofdstraat, Rembrandtstraat	Barneveld	Gemeente	4	1	0

© 2018 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2014 - Q2 2018)

Opmerking: een VOC-locatie kan door de jaren veranderen door het geautomatiseerd samennemen van ongevallen die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter). Hierdoor kan het zoekgebied van de locatie groter worden waardoor meer ongevallen van afgelopen jaren meetellen en de top 10 verandert.





© 2018 VIA

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 plaats gevonden.

De prioriteit van de aandachtlocaties is met labels gemarkeerd (zie tabel vorige pagina). Eventuele locaties met provinciale wegen (blauw) en rijkswegen (rood) zijn apart aangegeven.

Opmerking: de locatie van 35% 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 2014 - Q2 2018



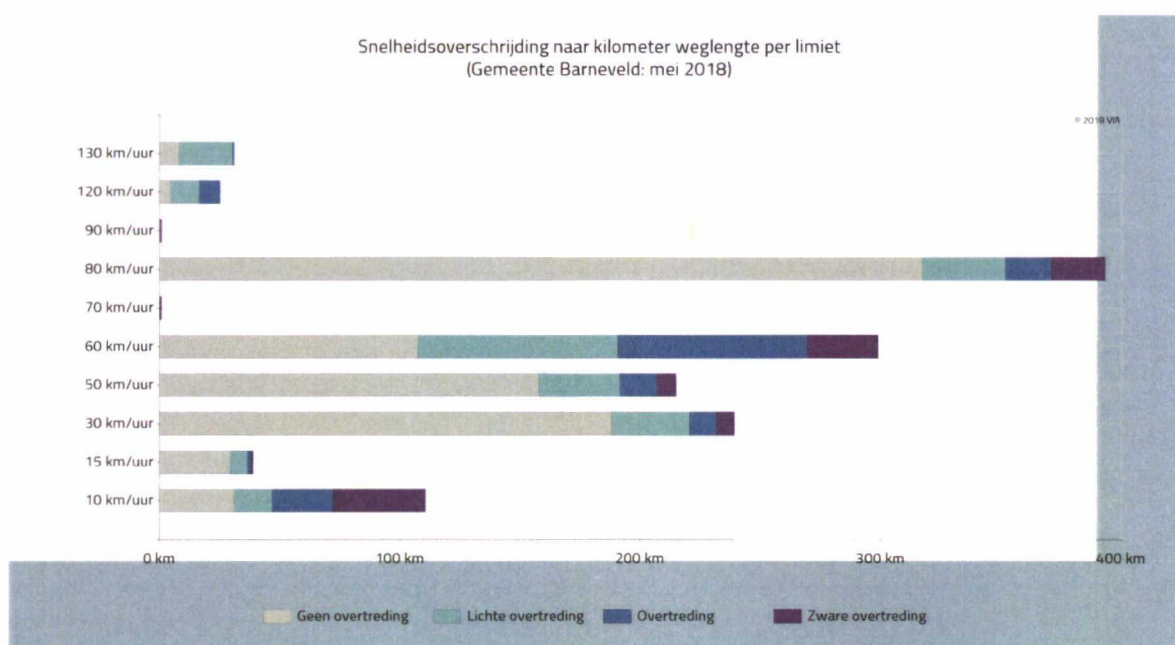
BLIQ op snelheid

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. In de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 van het OM is snelheid dan ook een belangrijk speerpunt.

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 Politie Eenheid Oost-Nederland. De klasseindeling in de kaart en onderstaande grafiek is daarom afgestemd op de werkwijze bij de politie.

De grafiek toont de verschillende vormen snelheidsovertredingen, uitgedrukt in weglengte per rijrichting.





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.

- Lichte overtreding
- Overtreding
- Zware overtreding

Snelheden in de periode mei 2018



Combinatie van rijsnelheden & ongevallen Trajecten Top 10

Snelheden- en ongevallendata leveren veel informatie op, helemaal wanneer ze worden gecombineerd. Daarom is een methode ontwikkeld om aandachtslocaties te selecteren waar én te hard wordt gereden én verkeersongevallen met gewonde of dode (kunnen) voor komen.

De methode zoekt eerst naar trajecten waarvoor geldt dat de 'V85' (zonder vertraging) boven de limiet ligt. Vervolgens worden de ongevalgegevens erbij gezocht. Om de prioriteit te bepalen wordt gekeken naar zowel de mate van snelheidsovertreding als naar de ernstgraad van de verkeersongevallen per kilometer weglengte. Voor het bepalen van de prioriteit is een gewonde voor 2 en dode voor 3 geteld.

Snelheid & ongevallen trajecten Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)		Weglengte	Limiet	Snelheid (V85)	Gewonden	Doden
1	N797	1,3 km	30	44	1	0
2	DAMWEG	0,8 km	30	37	0	1
3	N344	1,0 km	30	36	2	0
4	DE HAAR, KOLFSCHOTEN, RINGLAAN	1,5 km	60	63	3	1
5	A1	1,1 km	130	131	3	0
6	N801	0,8 km	80	85	2	0
7	N344	2,3 km	50	56	6	0
8	DOKTER WILLEM DREESLAAN	1,0 km	50	60	1	0
9	VALKSEWEG	1,2 km	30	38	1	0
10	PLANTAGELAAN	1,2 km	50	61	1	0

© 2018 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (mei 2018) en ongevallen (2014 - Q2 2018)

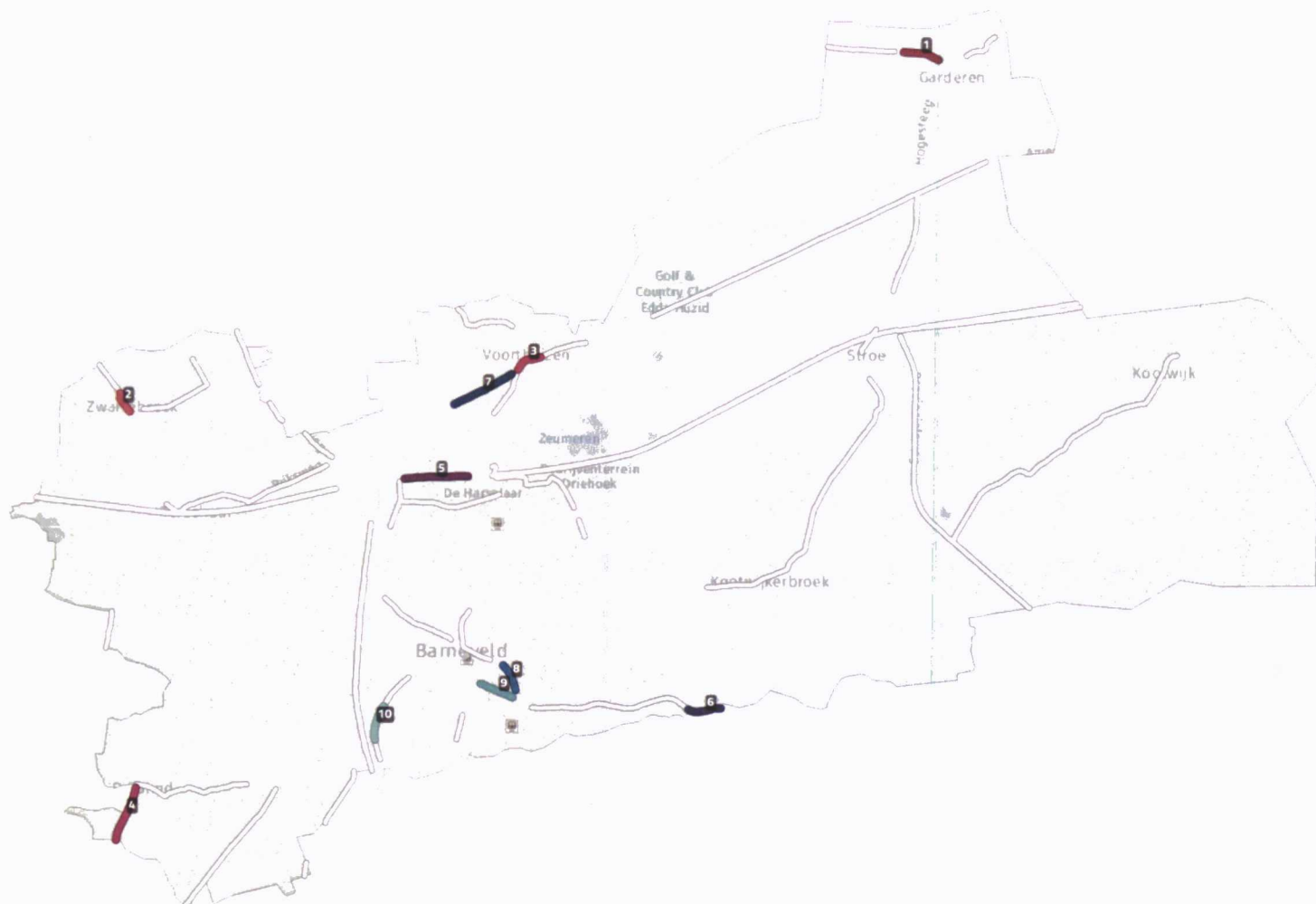
Opmerking 1: de locatie van 36% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en/of is de koppeling met snelheid niet gelukt. Deze zijn niet in deze tabel opgenomen.

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



Top 10 Trajecten met te hard rijden & slachtofferongevallen

here



© 2018 VIA © 2018 HERE

Aandachtlocaties op basis van snelheidsovertreding (V85) van de limiet én ernstgraad van verkeersongevallen per kilometer weglengte. De prioriteit is met labels gemarkeerd (zie tabel vorige pagina). Op de kaart is geen onderscheid gemaakt naar wegbeheerder.

De locatie van 36% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en/of is de koppeling met snelheid niet gelukt. Deze zijn niet in deze kaart opgenomen.

Legenda

- Kleur per traject
- Witte wegen zijn overige wegen met snelheidsovertredingen

Snelheden in de periode mei 2018
Ongevallen in de periode 2014 - Q2 2018



Gemeente Barneveld

Politie Barneveld Gooi + 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.