



# BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer  
in Gemeente Laarbeek

## Verkeersveiligheidsrapportage

Periode 2014 - Q2 2018

Productiedatum 21 september 2018

# BLIQ

## Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Laarbeek

**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 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](https://www.via-software.nl)) 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](https://star-verkeersongevallen.nl).

Help ons de app [MobielSchadeMelden.nl](https://www.mobiel-schade-melden.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](https://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 mét 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 totaal aantal 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](http://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 Laarbeek opgenomen, inclusief het aantal gewonden en doden dat daarbij is gevallen.

| Tijdperiode        | Status     | Verkeersongevallen | Gewonden   | Doden    |
|--------------------|------------|--------------------|------------|----------|
| 2014               | Definitief | 137                | 24         | 1        |
| 2015               | Definitief | 122                | 25         | 1        |
| 2016               | Definitief | 99                 | 22         | 1        |
| 2017               | Definitief | 112                | 24         | 0        |
| 2018 tot en met Q2 | Voorlopig  | 67                 | 12         | 1        |
| <b>Totaal</b>      |            | <b>537</b>         | <b>107</b> | <b>4</b> |

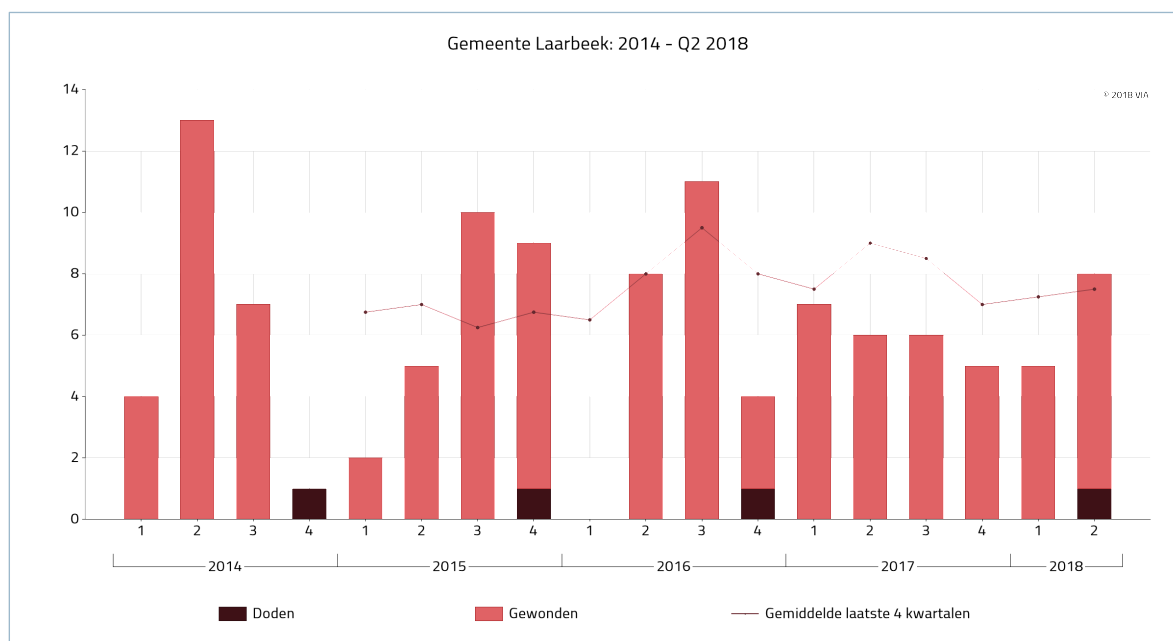
© 2018 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

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:

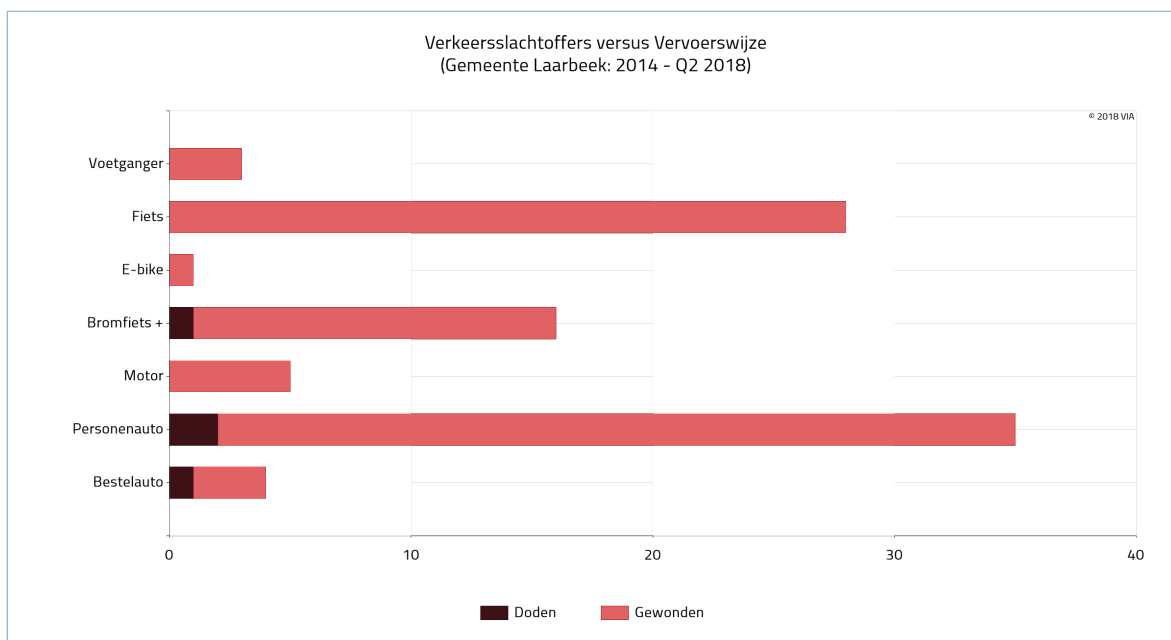
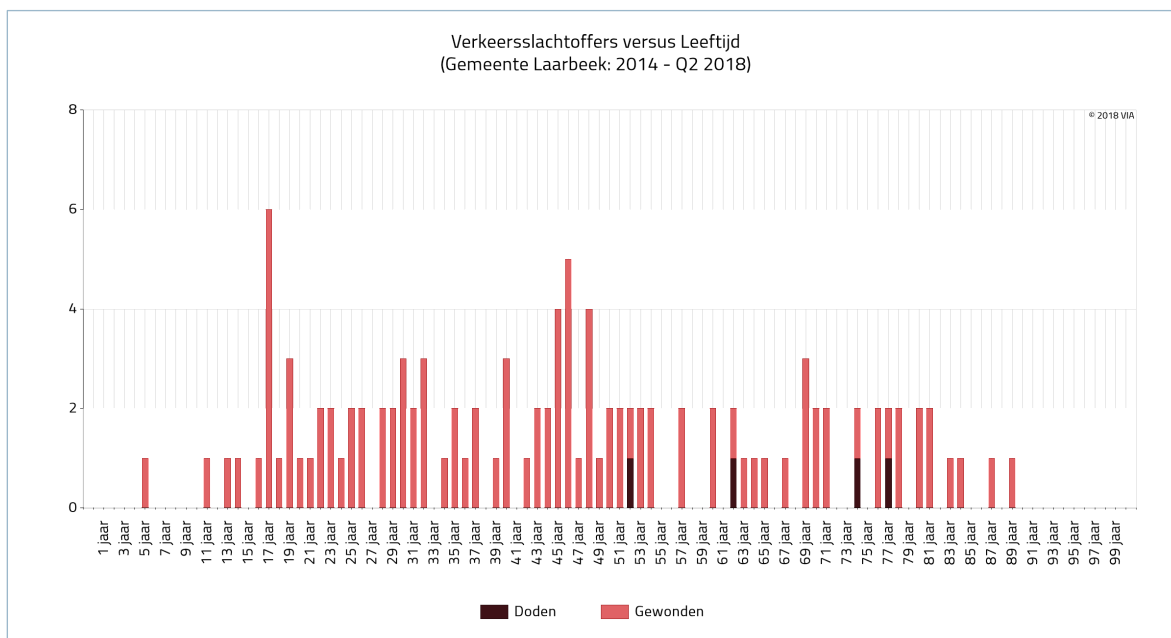
1. **Voorlopig:** mutaties vanuit de politie worden dagelijks verwerkt (laatste mutatedatum: 18 September 2018, 14:15)
2. **Afgesloten:** mutaties vanuit de politie worden niet meer verwerkt
3. **Definitief:** de synthese met BRON is doorgevoerd, de cijfers veranderen niet meer

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 18% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 52% van de verkeersslachtoffers.



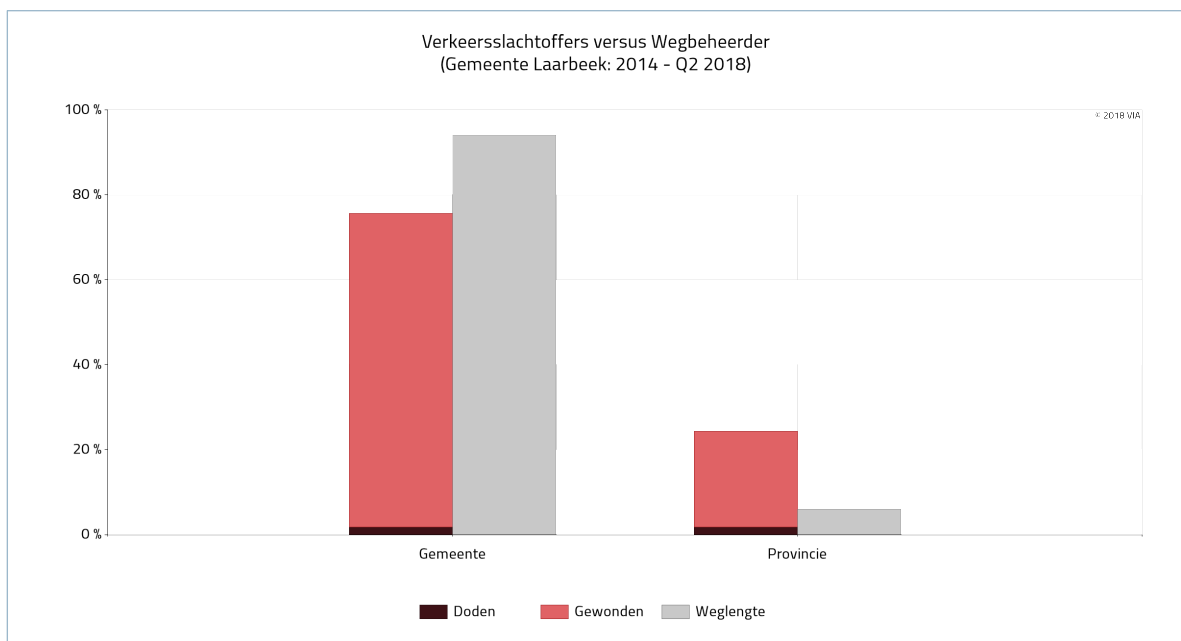
Opmerking: de vervoerswijze van 17% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moeten we ook rekening houden met de onderregistratie van ongevallen met fietsers en voetgangers (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).



## 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

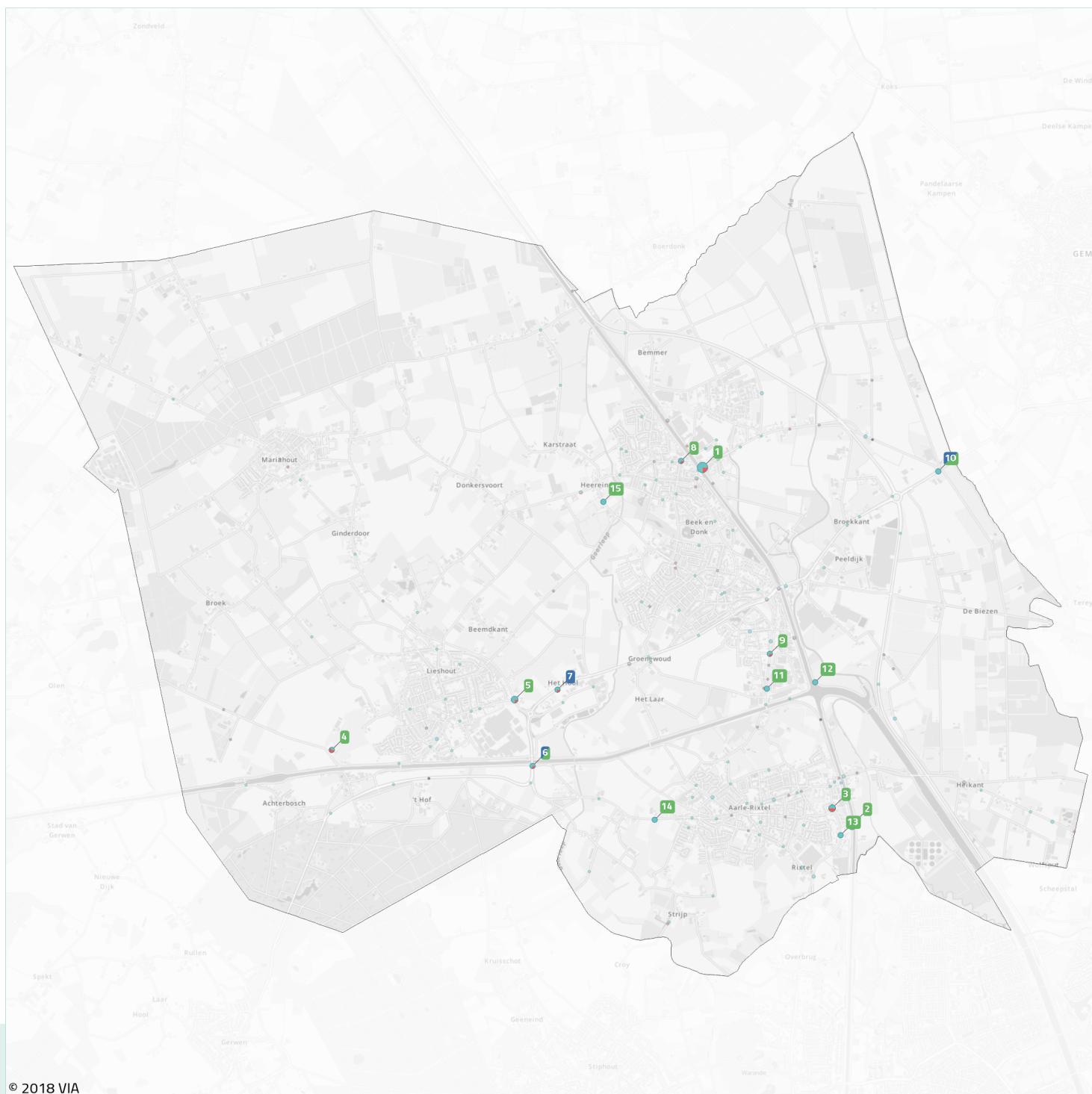
In deze tabel staan de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC) van locaties met 3 of meer ongevallen, die dicht bij elkaar liggen (< 25 meter) en waarvan de nauwkeurige locatie bekend is in 2014 - Q2 2018. De positie in de lijst wordt bepaald door ongevallen met enkel schade 1 keer te tellen, met gewonden 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<br>(zie kaart volgende pagina voor exacte locatie) | Gemeentenaam | Wegbeheerder        | Ongevallen met |          |       |
|----|---------------------------------------------------------------|--------------|---------------------|----------------|----------|-------|
|    |                                                               |              |                     | enkel schade   | gewonden | doden |
| 1  | Boscheweg, Koppelstraat, Monseigneur Verhagenstraat           | Laarbeek     | Gemeente            | 6              | 2        | 0     |
| 2  | Kanaaldijk                                                    | Laarbeek     | Gemeente            | 7              | 0        | 0     |
| 3  | Helmondseweg                                                  | Laarbeek     | Gemeente            | 2              | 2        | 0     |
| 4  | Sonseweg                                                      | Laarbeek     | Gemeente            | 1              | 2        | 0     |
| 5  | Provinciale weg, Ribbiusstraat                                | Laarbeek     | Gemeente            | 3              | 1        | 0     |
| 6  | Aarleseweg, Lange Dreven, N615 5.3, N615 5.3 L, N615 5.3 R    | Laarbeek     | Gemeente, Provincie | 2              | 1        | 0     |
| 7  | N615 6.1                                                      | Laarbeek     | Provincie           | 2              | 1        | 0     |
| 8  | Brouwersstraat, Kapelstraat                                   | Laarbeek     | Gemeente            | 2              | 1        | 0     |
| 9  | Blokskampsedreef, Oranjelaan                                  | Laarbeek     | Gemeente            | 2              | 1        | 0     |
| 10 | De Biezen, N272 1.5, Peeleindseweg                            | Laarbeek     | Gemeente, Provincie | 3              | 0        | 0     |
| 11 | Oranjelaan                                                    | Laarbeek     | Gemeente            | 3              | 0        | 0     |
| 12 | Willemstraat                                                  | Laarbeek     | Gemeente            | 3              | 0        | 0     |
| 13 | Helmondseweg                                                  | Laarbeek     | Gemeente            | 3              | 0        | 0     |
| 14 | Lieshoutseweg                                                 | Laarbeek     | Gemeente            | 3              | 0        | 0     |
| 15 | Heereindsestraat                                              | Laarbeek     | Gemeente            | 3              | 0        | 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.

## Legenda

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

Ongevallen in de periode 2014 - Q2 2018

Opmerking: de locatie van 58% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.



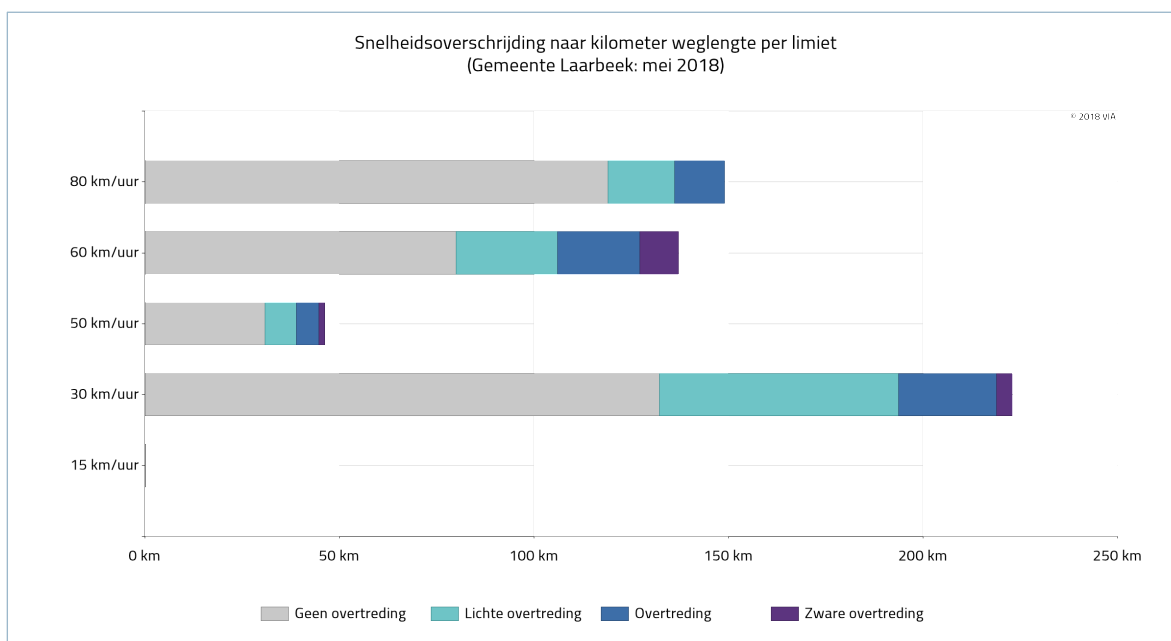
## BLIQ op snelheid

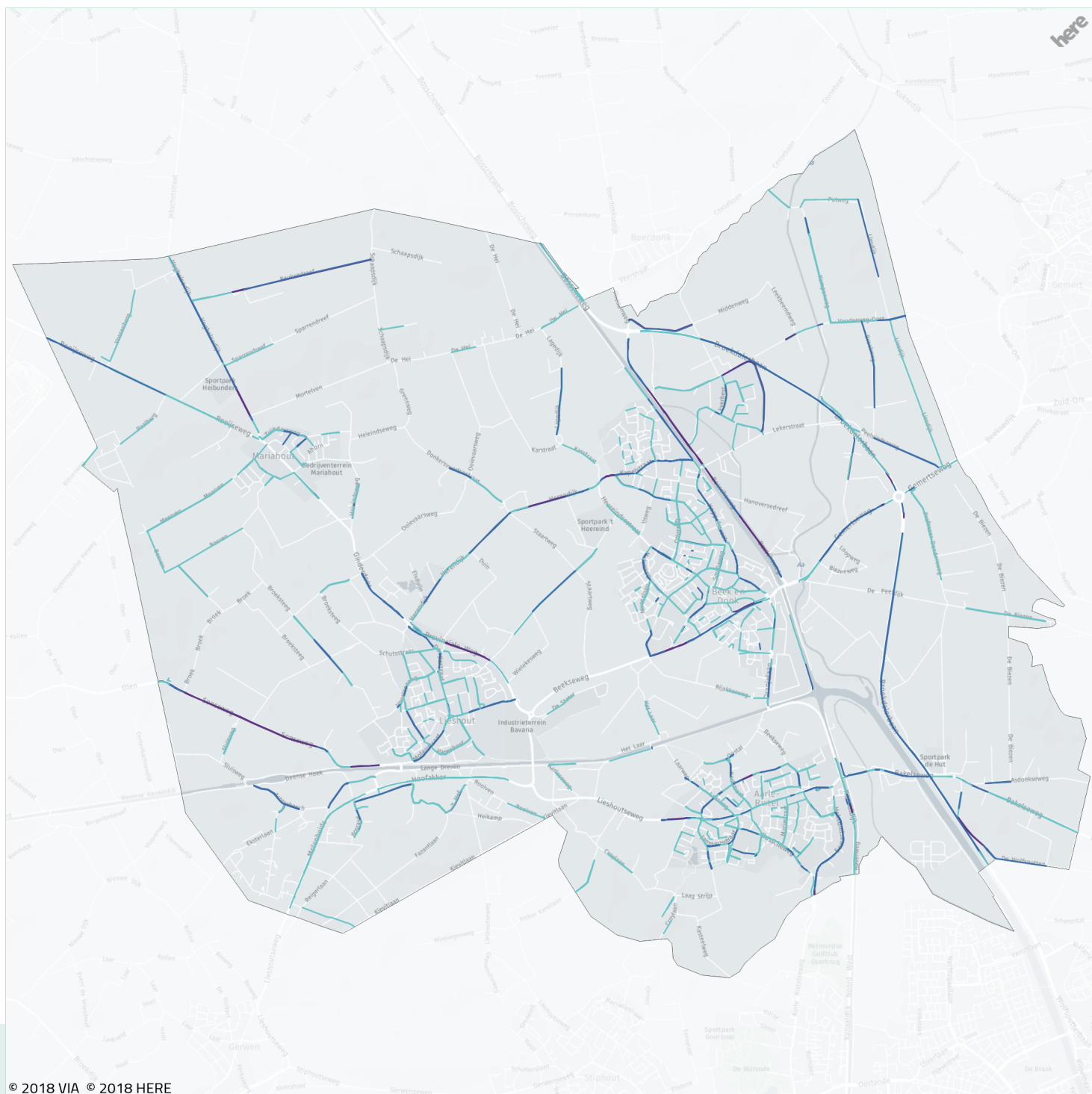
Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de wettelijke toegestane snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. In de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 van 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-Brabant. 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.





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

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 mei 2018



## Combinatie van rijsnelheden & ongevallen Trajecten Top 10

Snelheden- en ongevallendata leveren veel informatie op, helemaal wanneer ze worden gecombineerd.

Daarom is een methodiek 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 ongevallengegevens 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<br>(zie kaart volgende pagina voor exacte locatie) | Weglengte | Limiet | Snelheid<br>(V85) | Gewonden | Doden |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|-------------------|----------|-------|
| 1  | BOSSCHEWEG                                                                                | 1,3 km    | 30     | 59                | 2        | 0     |
| 2  | ORANJELAAN                                                                                | 0,8 km    | 50     | 58                | 3        | 0     |
| 3  | ALBERS PISTORIUSSTRAAT, BAKELSEWEG                                                        | 0,8 km    | 30     | 37                | 2        | 0     |
| 4  | KOPPELSTRAAT                                                                              | 1,2 km    | 30     | 39                | 2        | 0     |
| 5  | LIESHOUTSEWEG                                                                             | 0,7 km    | 30     | 38                | 1        | 0     |
| 6  | HERENDIJK, KAPELSTRAAT                                                                    | 2,2 km    | 30     | 40                | 2        | 0     |
| 7  | HEUVEL, MOLENSTRAAT, RIBBIUSSTRAAT                                                        | 2,6 km    | 30     | 40                | 1        | 0     |
| 8  | ORANJELAAN                                                                                | 1,1 km    | 50     | 54                | 2        | 0     |
| 9  | GINDERDOOR, PROVINCIALE WEG                                                               | 1,4 km    | 60     | 69                | 2        | 0     |
| 10 | N615                                                                                      | 3,0 km    | 80     | 83                | 0        | 1     |

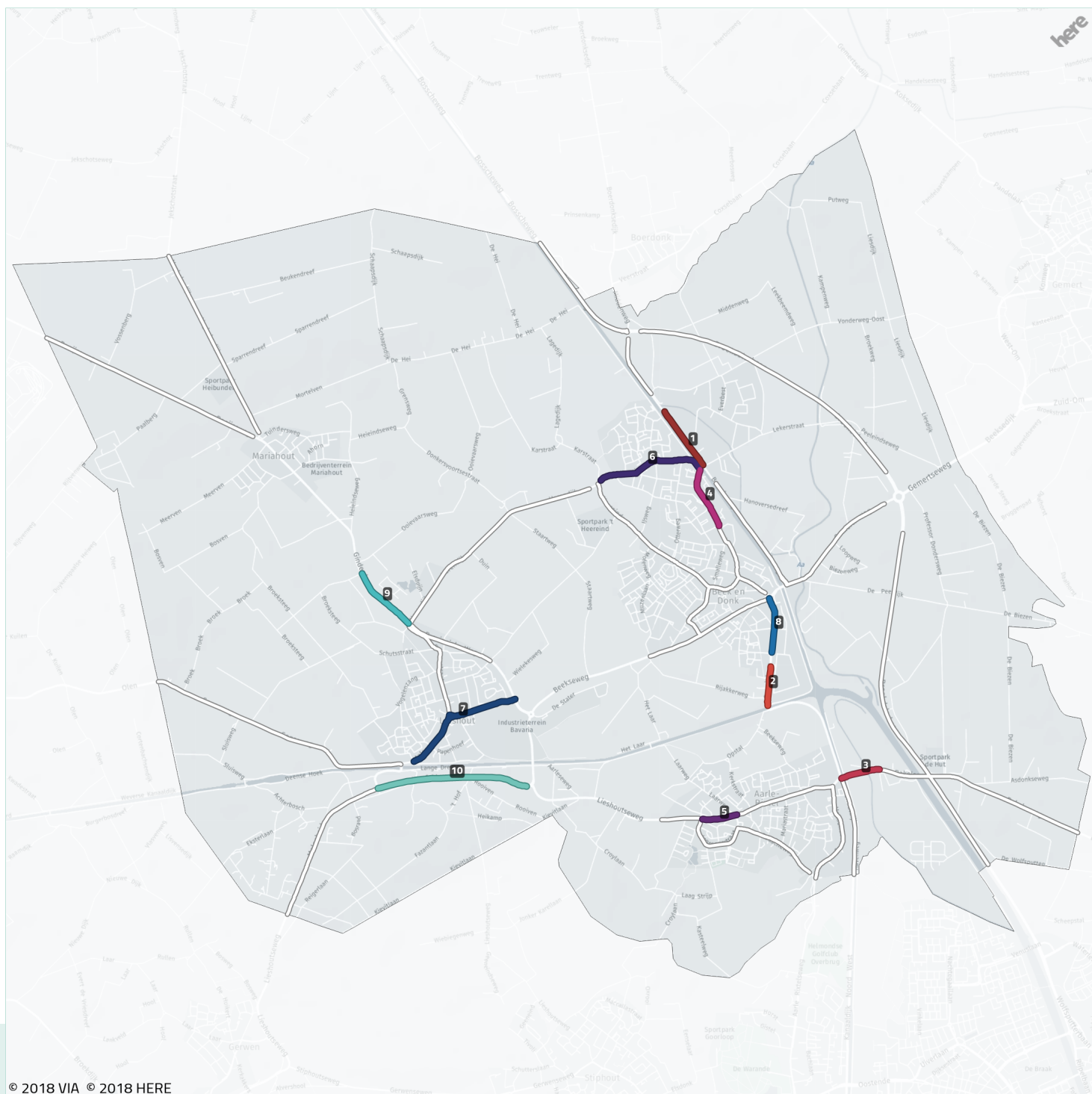
© 2018 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (mei 2018) en ongevallen (2014 - Q2 2018)

Opmerking 1: de locatie van 60% 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



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 60% 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 Laarbeek**

**Politie Eenheid Oost-Brabant**



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.