

Raadsinformatiebrief

Onderwerp

Ongevallencijfers 2015 tot en met 2e kwartaal 2020

Datum

8 oktober 2020

Toelichting

In het POHO (portefeuillehoudersoverleg) Mobiliteit en Innovatie bij het MRE is afgesproken dat we ieder jaar 2 keer de BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage ter kennisname aan de gemeenteraad brengen. De gegevens gebruiken we bij klachten van bewoners over onveilige verkeerssituaties.

Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Onlangs heeft de provincie het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 vastgesteld. Afgesproken is dat alle partners, waaronder gemeenten, politie, Rijkswaterstaat en Openbaar Ministerie er de komende jaren uitvoering aan gaan geven.

De gevolgen van onveiligheid in het verkeer zijn groot. Ongelukken leiden tot veel persoonlijk leed. Daarnaast is de maatschappelijke schade groot door schade aan voertuigen, medische kosten, productieverlies en filekosten. Vooral in de provincie Brabant is de afgelopen jaren sprake van een forse toename van dodelijke verkeersslachtoffers.

In het Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2020 – 2024 zijn de volgende thema's vastgesteld:

- De groep fietsers in verband met zijn/haar kwetsbaarheid;
- Bestuurders van personenauto's omdat zij vaak veroorzaker zijn van ongevallen;
- Chauffeurs in het beroepsvervoer;
- Afleiding in het verkeer (gebruik telefoon enz.);
- Te hard rijden;
- Alcohol/drugs
- Normvervaging;
- Infrastructuur.

In het BVVP zijn voor alle thema's effectindicatoren vastgesteld.

Ook van de gemeenten wordt verwacht dat we onze verantwoordelijkheid nemen bij de diverse maatregelen die nodig zijn om te komen tot een veiligere leefomgeving.

Hierbij ontvangt u de BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage 2015 – medio 2020. Deze nieuwe rapportage is in opdracht van de Metropoolregio Eindhoven voor alle gemeenten in de regio opgesteld. Deze rapportagemogelijkheid is binnen het PoHo Mobiliteit van de Metropoolregio Eindhoven omarmd. Het geeft inzicht in het verloop van de verkeersveiligheid over de periode 2015 tot en met medio 2020. Bijgevoegde rapportage geeft specifiek de situatie in Laarbeek weer op basis van verkeersongevalsregistratie en snelheidsdata.

De BLIQ rapportage geeft ook inzicht in de snelheidsgegevens in onze gemeente. Deze bieden met name meerwaarde in combinatie met de ongevalscijfers. De combinatie van beide gegevens brengen de belangrijkste aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid binnen onze gemeente in beeld.

Uit de onderstaande tabel blijkt dat er in 2019 2 dodelijke ongevallen hebben plaats gevonden. Verder is er een dalend aantal verkeersongevallen en gewonden te zien vanaf 2019.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2015	Definitief	122	25	1
2016	Definitief	99	22	1
2017	Definitief	112	24	0
2018	Afgesloten	113	29	1
2019	Afgesloten	90	24	2
2020 tot en met Q2	Voorlopig	50	9	0
Totaal		586	133	5

Conclusies en verschil met de vorige rapportage

Vergelijken we deze rapportage met de vorige dan zien we dat er de vorige keer een totale top 10 was van wegvakken en kruisingen en nu is er een top 10 apart voor trajecten en een top 10 voor de kruispunten. Dus een goede vergelijking is niet mogelijk.

Uit de top 10 blijkt dat de kruising Bosscheweg – Mgr. Verhagenstraat op 1 staat.

Hier hebben in de periode 2015 tot medio 2020 6 geregistreerde ongevallen plaats gevonden, waarvan 2 slachtofferongevallen.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid op deze kruising is in de commissie Ruimtelijk Domein op 17 april 2019 aan de orde geweest. Tijdens deze commissievergadering bleek dat er voor de uitvoering van het plan politiek geen draagvlak was.

Werkgroep Verkeer

De afgelopen jaren hebben we op regelmatige basis overleg met vertegenwoordigers van de dorpsraden en de politie.

Dan nemen we lokale verkeersknelpunten onder de loep en daar waar nodig, mogelijk en gewenst maatregelen. Hiervoor is jaarlijks €20.000 beschikbaar in de begroting.

Bij het bepalen van prioriteiten bij het oplossen van knelpunten wordt ook gebruik gemaakt van de ongevallencijfers.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

In het streven naar nul verkeersslachtoffers is een efficiënte aanpak van de onveiligheid essentieel. Het nieuwe 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?

Samen met de MRE (MetropoolRegio Eindhoven) zijn we bezig met het opstellen van een regionaal verkeersveiligheidsplan.

Risicogestuurde aanpak

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te

verkleinen of weg te nemen. Hierdoor zullen er uiteindelijk ook minder slachtoffers vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

De basis van het risicogestuurd werken is het benoemen en in kaart brengen van de belangrijkste risicosituaties in het verkeerssysteem (de risicoanalyse). Vervolgens is het zaak deze inzichten te vertalen naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren (door risico's en ongevals cijfers te verlagen).

Dit jaar zijn we met de MRE-gemeenten gestart met de risicogestuurde aanpak.

Het SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid) 2030 geeft met de ambitie van nul verkeersslachtoffers richting aan beleid en concretiseert de gedeelde toekomstvisie in negen beleidsthema's. Ze zijn tot stand gekomen vanuit een gezamenlijke en brede verkenning van alle risico's voor verkeersveiligheid. Enkele beleidsthema's bestaan uit meerdere subthema's, welke zijn uitgewerkt in onderstaande tabel.

Nr	Beleidsthema	Subthema's
1	Veilige infrastructuur	30, 50, 60, 70, 80, 100, 120+ km/u wegen
2	Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer in buitengebied, brom-/snorfietsers op fietspad OF op rijbaan
3	Technologische ontwikkelingen	
4	Kwetsbare verkeersdeelnemers	Voetganger, fiets, e-bike, snorfiets, brommobiel, motor, bromfiets, ouderen
5	Onervaren verkeersdeelnemers	Kinderen tot 0-12 jaar, kinderen 12-14 jaar, jongere automobilist (18-24 jaar), oudere fietser (e-bike), 16-17 jarige op de snor/bromfiets. Gebruik nieuwe modaliteiten (speed pedelec)
6	Rijden onder invloed	
7	Snelheid in het verkeer	
8	Afleiding in het verkeer	
9	Verkeersovertreders	

Bijlagen

BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage 2015 tot en met 2^e kwartaal 2020.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,
gemeentesecretaris van Laarbeek,



J.W.M. van de Ven

de burgemeester van Laarbeek,



F.L.J. van der Meijden