



# BLIQ

Focus op veilig en vlot verkeer  
in Gemeente Helmond

## Verkeersveiligheidsrapportage

Periode Q1 2014 - Q4 2016



# BLIQ

## Focus op veilig en vlot verkeer in Gemeente Helmond

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 actuele en objectieve cijfers worden de belangrijkste beleidsonderwerpen besproken. U ontdekt de aandachtspunten en verbeterkansen in uw gemeente, hiermee kunt u gericht focussen op veilig en vlot verkeer.

### Waar komt 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.nl](http://via.nl)) en daar maakt deze rapportage een 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 Nationale Politie, Verbond van Verzekeraars en VIA. Het STAR initiatief geeft een nieuwe impuls aan verkeersveiligheid, gericht op een efficiënte ongevallenregistratie voor betrouwbare ongevallenanalyse.

Voor meer informatie: [star-verkeersongevallen.nl](http://star-verkeersongevallen.nl).

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

**HERE** is de grootste specialist op het gebied van autonavigatie, wegenkaarten en verkeersdata. In de Traffic Analytics Speed Data staan de actuele 'Floating Car Data' die via de in-car en portable navigatiesystemen en de apps van HERE zijn verzameld. De data biedt informatie over snelheid, V85, reistijd en files.

Voor meer informatie over HERE: [360.here.com](http://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 met de beschikbare VIA Software. De gemeente heeft toegang tot:

- VIA Statistiek met historische ongevallen data
- VIA Signaal met actuele ongevallen data
- VIA Signaal met actuele snelheden data

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.

## Begrippenlijst bij deze BLIQ

- **Verkeersongevallendata:** de STAR database is samengesteld uit de data van de politie en het BRON-bestand van RWS. Alle bij de meldkamer gemelde ongevallen worden opgenomen. Alleen van de ongevallen waarbij, gezien de toedracht van het ongeval, politieassistentie heeft plaatsgevonden zijn gedetailleerde gegevens bekend. Meldingen van ongevallen bij verzekeraars zijn nog niet in deze rapportage opgenomen.
- **Verkeersongeval:** ongevallen op de openbare weg waarbij geen opzet in het spel is. Bij een ongeval kunnen meerdere verkeersslachtoffers zijn betrokken.
- **Verkeersslachtoffer:** iemand die bij een verkeersongeval of gewond is geraakt of is overleden.
- **Gewonde:** iemand die gewond is geraakt bij een verkeersongeval; er is geen nadere uitsplitsing naar ernst van verwonding uit de politieregistratie op te maken.
- **Dode:** iemand die ter plekke of binnen 30 dagen door een verkeersongeval is overleden. Noot: zelfdoding en onwel wording wordt niet als verkeersongeval geregistreerd.
- **Aandachtlocatie:** een locatie die opvalt door een bundeling van ongevallen al of niet in combinatie met te hard rijden. Er is geen landelijke norm. Wel is rekening gehouden met het feit dat niet alle ongevallen een exacte locatie hebben.
- **Betrouwbaarheid:** 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 goed geregistreerd. Het werkelijke aantal gewonden en doden ligt hierdoor hoger. Door herlevering van de ongevallen over 2014 & 2015 én de verbeterde inleesmodule, wordt met de STAR database vanaf 1 januari 2014 een consistent en actueel beeld verkregen van de verkeersongevallen en verkeersslachtoffers geschikt voor monitoring en analyses. De STAR-database is daardoor uitgebreider dan de BRON-database van RWS.
- **Snelheidsdata:** snelheidsgegevens verzameld via de GPS van navigatiesystemen.
- **Snelheidsoverschrijding:** als de snelheidslimiet door 15% van de motorvoertuigen wordt overschreden, aangeduid met 'V85'.
- **Betrouwbaarheid:** de snelheidsresultaten in deze rapportage zijn getoetst op betrouwbaarheid en minimaal aantal metingen; vergelijkend onderzoek met vaste snelheidsmeetpunten tonen een verschil van slechts een paar procent.



## 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). Het doel: terugdringen van het aantal doden (maximaal 500 in 2020 in NL) en ernstig gewonden (maximaal 10.600 in 2020 in NL). In deze BLIQ rapportage ligt de focus op het totaal aantal doden en gewonden, een onderscheid naar ernstig gewonden kan niet meer worden gemaakt.

Daarnaast sluit BLIQ aan op het provinciale beleid dat is gericht op 'Nul doden', een aantal vaste thema's en elk jaar een specifiek jaarthema. Jongeren zijn een vast thema in het provinciale beleid, net als de fiets en ouderen. De provincie Noord-Brabant heeft voor 2018 als speciale thema 'Snelheid' gekozen. Over al deze thema's wordt gerapporteerd in deze BLIQ.

De Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 van het Openbaar Ministerie, Pakket CVOM, en politie vormt tevens een uitgangspunt voor de rapportage. Ook hierin speelt snelheid een belangrijke rol.

### BZK voorschrift

Het Ministerie van Binnenlandse Zaken & Koninkrijkrelaties (BZK) heeft 24 maart 2016 een voorschrift opgesteld voor het opnemen van beleidsindicatoren in de begroting en verantwoording van gemeenten en provincies. Doel hiervan: de begrotingen inzichtelijker maken voor raadsleden die niet met financiën zijn belast en een betere onderlinge vergelijkbaarheid van de gemeentebegrotingen mogelijk maken.

Voor verkeersveiligheid zijn twee indicatoren vastgesteld:

1. "Ziekenhuisopname na verkeersongeval met een motorvoertuig"; vertaald in: het aandeel (%) gewonden\* waarbij een motorvoertuig is betrokken
2. "Overige vervoersongevallen met een fietser"; vertaald in: het aandeel (%) verkeersongevallen waarbij een fietser en/of e-bike is betrokken

In onderstaande tabel zijn beide indicatoren benaderd met de beschikbare gegevens, conform voorschrift uitgedrukt in percentages, voor Gemeente Helmond opgenomen:

Tijdperiode	Aandeel gewonden* waarbij een motorvoertuig is betrokken	Aandeel verkeersongevallen waarbij een fietser en/of e-bike is betrokken
2014	58%	6%
2015	70%	4%
2016	81%	12%

© 2017 VIA, Verkeersveiligheid indicatoren

De vervoerswijze van 42% van de verkeersslachtoffers is onbekend en is niet in deze tabel verwerkt. Verder moeten we ook rekening houden met de onder registratie van ongevallen met fietsers en voetgangers (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).

\* Aangezien het onderscheid naar ziekenhuisopname niet mogelijk is, is het aandeel gewonde hier opgenomen



## BLIQ op verkeersslachtoffers

Voor het monitoren van de verkeersveiligheid is het belangrijk het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers per jaar onderling te vergelijken. Om dit mogelijk te maken wordt de ongevallendatabase jaarlijks (medio april) afgesloten. De cijfers voor dat jaar staan dan vast en veranderen niet meer.

In deze rapportage zijn ook de actuele ongevallencijfers opgenomen. Dit zijn voorlopige cijfers. Dagelijks worden beschikbare mutaties van de politie verwerkt. De datum waarop de database is gemuteerd bepaalt daarmee de inhoud van een BLIQ rapportage.

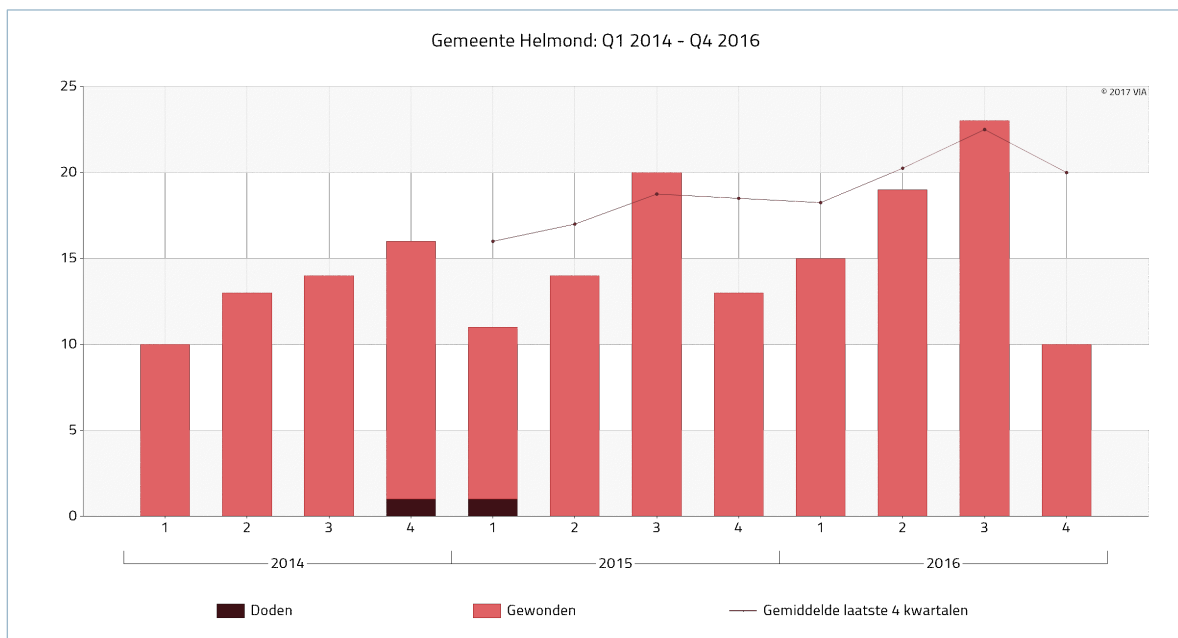
Laatste mutatiedatum: **1 februari 2017, 5:36**

In de tabel is het aantal verkeersongevallen in de Gemeente Helmond opgenomen, inclusief het aantal gewonden en doden die daarbij zijn gevallen.

Tijdperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2014	Afgesloten	466	52	1
2015	Afgesloten	446	57	1
2016	Voorlopig	459	67	0
<b>Totaal</b>		<b>1.371</b>	<b>176</b>	<b>2</b>

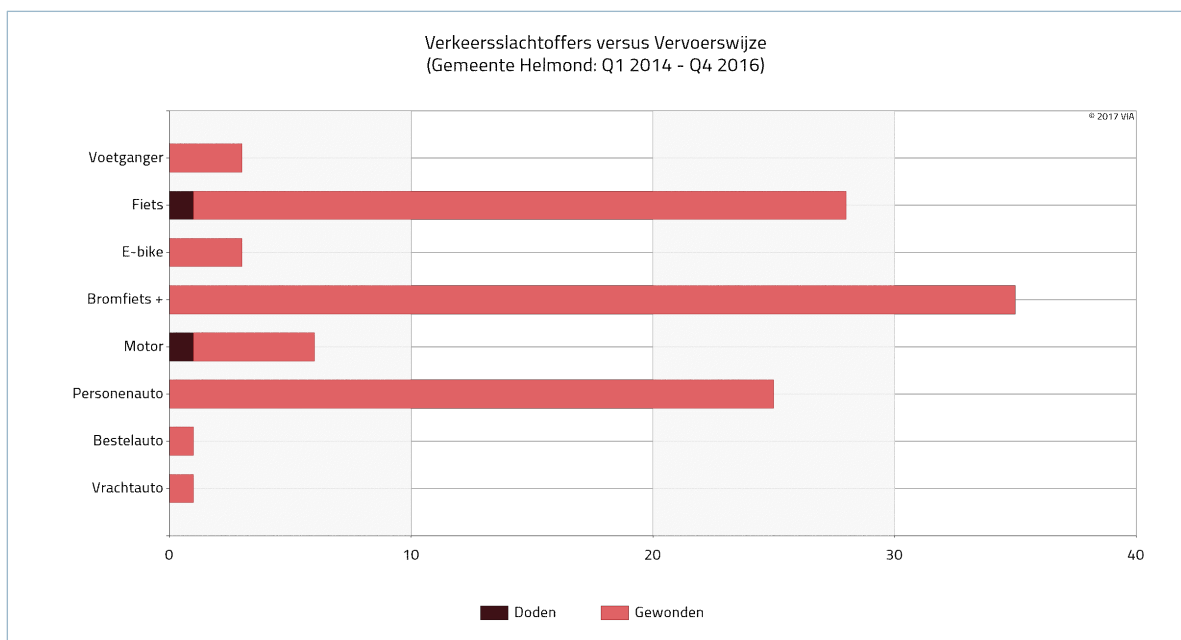
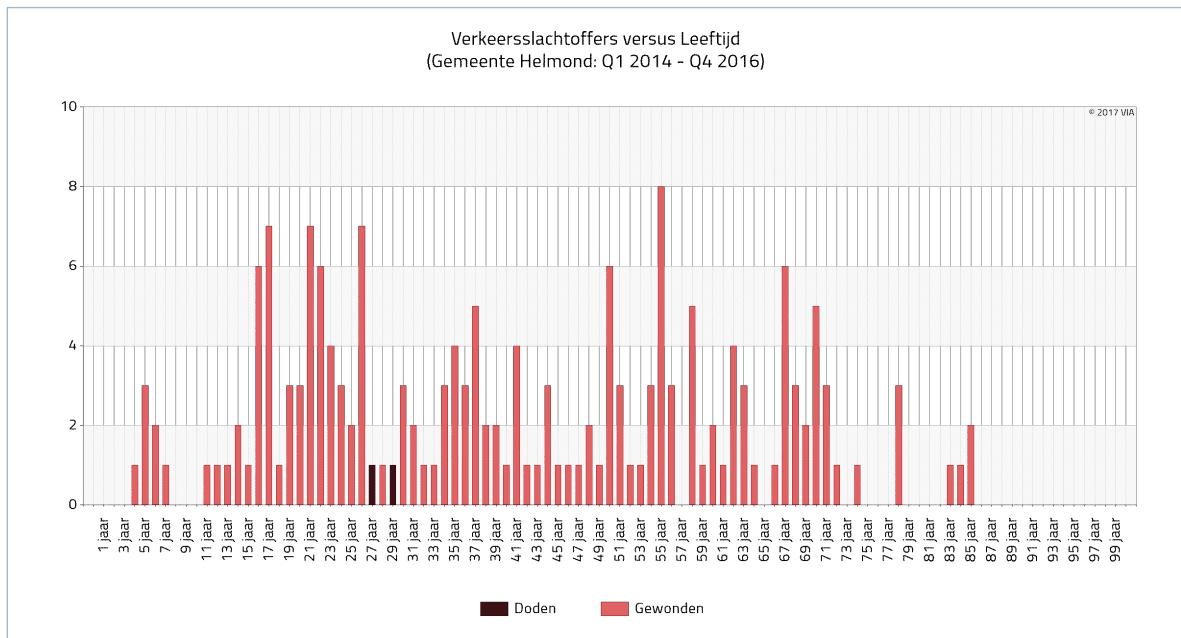
© 2017 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdperiode

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 van het aantal verkeersslachtoffers van de meest recente 52 weken aan ('het zwevende gemiddelde'). Hierdoor is de meetperiode telkens één jaar en geeft de grafiek de meest actuele stand van zaken vanaf 2014.



## 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, vallen 25% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijze (voetgangers, fietsers+ en bromfietzers+) vallen ongeveer 68% van de verkeersslachtoffers.

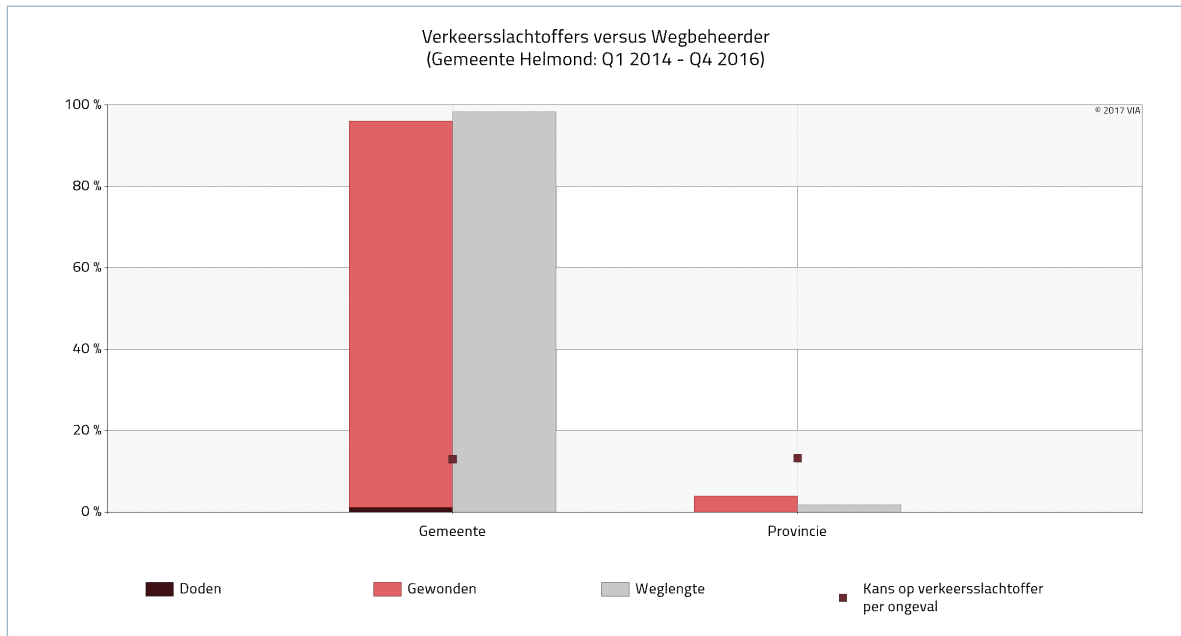


De vervoerswijze van 42% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moeten we ook rekening houden met de onder registratie van ongevallen met fietsers en voetgangers (niet al die ongevallen worden dus geregistreerd).



## Waar gebeurt het?

De wegen kennen een verschillend gebruik en eigenschappen met bijpassende wegbeheerders. Dit is te zien in de volgende grafiek door het aandeel weglengte per wegbeheerder te vergelijken met het aandeel verkeersslachtoffers. De kans op verkeersslachtoffers per ongeval is op provincie wegen het grootste.





## Aandachtlocaties verkeersongevallen

Onderstaande tabel geeft de aandachtlocaties weer voor situaties met 3 of meer ongevallen in Q1 2014 - Q4 2016. De positie in de lijst wordt als volgt bepaald: ongevallen met enkel schade tellen 1 keer, met gewonden 2 keer en doden 3 keer. De tabel combineert de top 10 van gemeentelijke wegen met de eerste drie locaties van rijks- en provinciale wegen met de overige wegbeheerders, mits deze binnen de top 10 van gemeentelijke wegen valt.

	Straatnaam (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
				enkel schade	gewonden	doden
1	Engelseweg	Helmond	Gemeente	5	1	0
2	Deurneseweg	Helmond	Gemeente	7	0	0
3	Burg van Houtlaan, Churchill-laan, Deurneseweg, Kasteel-Traversal	Helmond	Gemeente	3	0	1
4	Kasteel-Traversal, Zuid Koninginnewal	Helmond	Gemeente	6	0	0
5	Torenstraat	Helmond	Gemeente	3	1	0
6	Dorpsstraat	Helmond	Gemeente	3	1	0
7	Engelseweg	Helmond	Gemeente	3	1	0
8	Deltaweg, Deurneseweg, Rivierensingel	Helmond	Gemeente	5	0	0
9	Oostende, Torenstraat	Helmond	Gemeente	3	1	0
10	Ketsegangske, Kluisstraat, Noord Koninginnewal	Helmond	Gemeente	3	1	0
11	Kasteel-Traversal	Helmond	Gemeente	4	0	0
12	Rochadeweg, Varenschut	Helmond	Gemeente	4	0	0

© 2017 VIA, Aandachtlocaties ongevallen (Q1 2014 - Q4 2016)



## Totaal aantal verkeersongevallen & de aandachtlocaties



© 2017 VIA

Op de kaart zien we alle verkeersongevallen. De grootte van de cirkel staat voor het aantal ongevallen.

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.

De locatie van 57% 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: Q1 2014 - Q4 2016





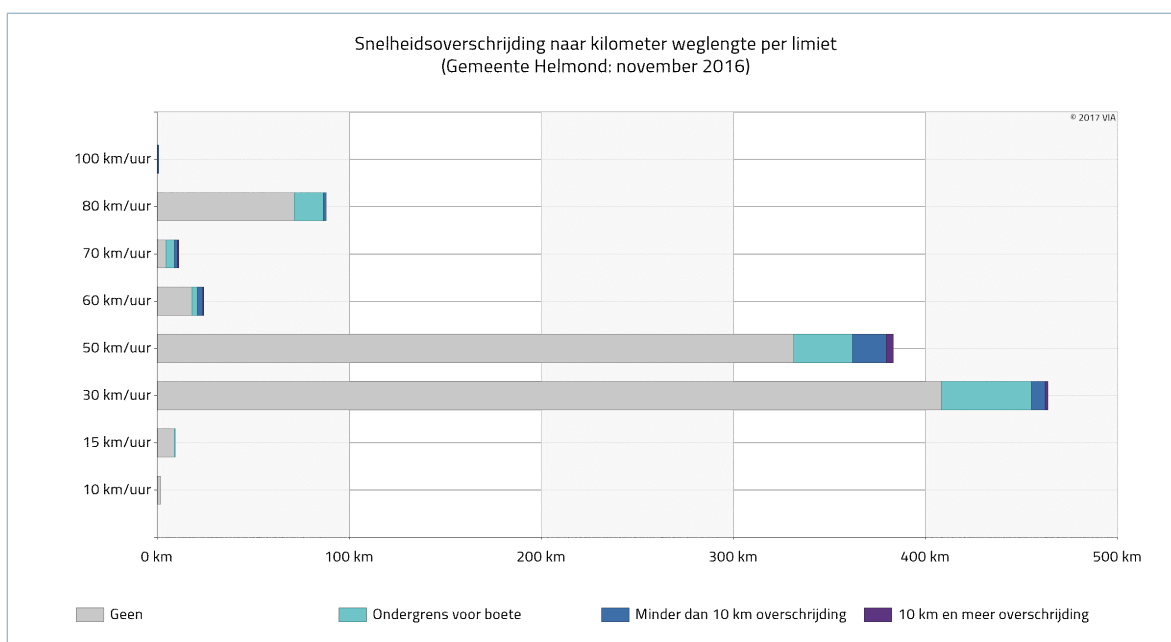
## BLIQ op snelheid

Snelheid heeft een sterke relatie met verkeersveiligheid. Een beleid gericht op het terugdringen van de overschrijding van de geldende snelheidslimieten leidt tot het afnemen van het aantal ongevallen en de ernst van verkeersongevallen. In de Leidraad Handhavingsplan Verkeer 2016-2018 is snelheid 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 minimaal 15% van het verkeer harder rijdt dan de geldende snelheidslimiet. Voor de aanpak van hardrijders werkt de regio samen met de Politie Eenheid Oost-Brabant. De klasseindeling in de kaart is daarom afgestemd op de werkwijze bij de Nationale Politie.

De volgende grafiek toont dat snelheidsovertredingen, uitgedrukt in weglengte per rijrichting, vooral op de 30 km/uur en 50 km/uur wegen voorkomt.



## Snelheidsoverschrijding volgens controle richtlijn politie



Op de kaart zijn snelheid gegevens (V85) per wegvak weergegeven. Hier ziet u dat snelheidsoverschrijding (zonder correctie) in de hele gemeente voorkomt. Dit is vaak een gevolg van de combinatie weginrichting en de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet. Dit is ook de reden dat niet alle locaties geschikt zijn voor snelheidshandhaving, maar andere maatregelen noodzakelijk maakt.

### Legenda

- Ondergrens voor boete
- Minder dan 10km overschrijding
- 10km + overschrijding

Snelheden in de periode: november 2016



## Aandachtlocaties snelheid & ongevallen

Snelheden- en ongevallendata leveren veel informatie op, helemaal wanneer ze worden gecombineerd. Hiervoor is een methodiek ontwikkeld om aandachtlocaties te selecteren waar én te hard wordt gereden én verkeersongevallen met gewonde of dode (kunnen) voorkomen.

De methode zoekt eerst naar trajecten waar door 15% van het verkeer harder wordt gereden dan de wettelijk geldende snelheidslimiet. Vervolgens worden de ongevallengegevens erbij gezocht. Om de prioriteit te bepalen wordt gekeken naar zowel de mate van snelheidsoverschrijding 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.

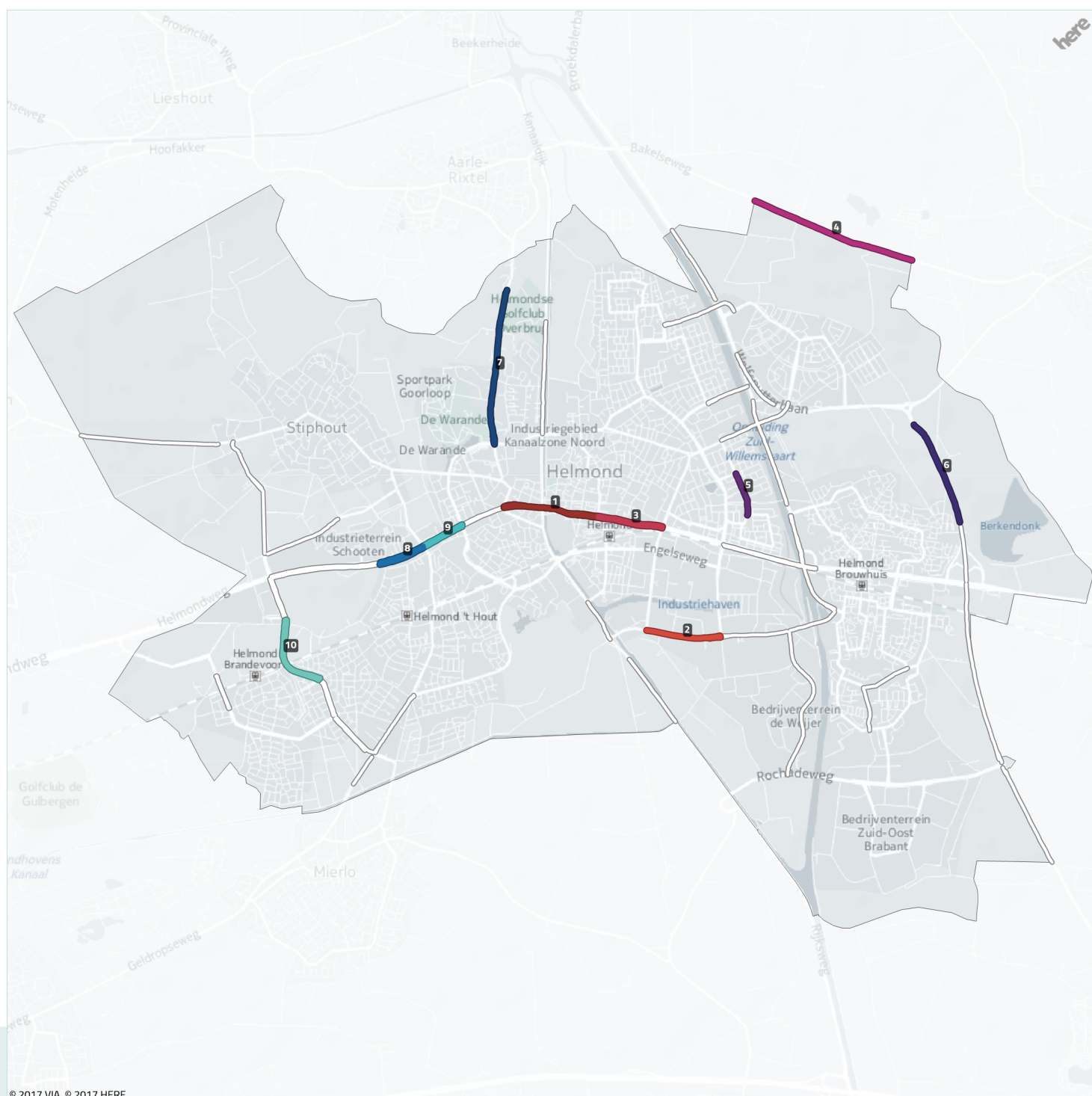
	Straatnaam (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)	Weglengte	Limiet	Snelheid (v85)	Gewonden	Doden
1	N270	2,0 km	50	58	2	0
2	VOSSENBEEMD	1,6 km	50	54	3	0
3	N270	1,4 km	50	57	0	1
4	AARLE RIXTELSEWEG, BAKELSEWEG, BEEMD	1,8 km	80	81	2	0
5	KORTENAERSTRAAT, STRAAKVENSE BOSDIJK	0,9 km	30	32	1	0
6	N279	2,3 km	80	83	2	0
7	AARLE RIXTELSEWEG	3,3 km	50	54	2	0
8	N270	1,0 km	50	66	0	0
9	N270	0,9 km	50	57	0	0
10	BRANDEVOORTSE DREEF	1,7 km	50	58	0	0

© 2017 VIA, Aandachtlocaties o.b.v. snelheid (november 2016) en ongevallen (Q1 2014 - Q4 2016)

De locatie van 59% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en/of is de koppeling met snelheid niet gelukt. Deze zijn niet in deze tabel opgenomen.



## Top 10 Wegen met snelheidsproblemen



© 2017 VIA © 2017 HERE

Aandachtlocaties op basis van snelheidsoverschrijding (V85) van de limiet en 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 59% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

### Legenda

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

Snelheden in de periode: november 2016  
 Ongevallen in de periode: Q1 2014 - Q4 2016





**Gemeente Helmond**

**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.