

Ynvestearje yn ferkearsfeiligens yn line mei SPV2030

VIA · 9 juni 2020

VIA ûndersocht oft de fiif SPV-maatregels ek neffens de STAR-ûngelokkegegevens op koarte termyn it measte effekt hawwe. Dat docht bliken sa te wêzen — en mei de STAR Database en de VIA Software kinne jo no al rjochte oan 'e slach.

Op koarte termyn wurkje oan ferkearsfeiligens mei 5 effektive maatregels dy't it SPV foarstelt? VIA hat ûndersocht oft ek út de STAR-ûngelokkegegevens bliken docht dat de foarstelde maatregels op koarte termyn it measte effekt op de ferkearsfeiligens hawwe. Dat docht bliken sa te wêzen. Dat biedt kânsen om no al oan 'e slach te gean mei in lokale oanpak, dêr't de STAR Database en de VIA Software by helpe om situaasjes te prioritearjen en maatregels te selektarjen. Út dit ûndersyk docht bliken dat it wichtich is om fia twa aparte analyses omtinken te jaan oan it haadlykenetwurk oan de iene kant en gebieten oan de oare kant, mei spesifike maatregels, lykas it SPV ek docht.

De 5 SPV-maatregels om it fûnemint op oarder te krijen

It Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) hat in ambisjeus doel: op wei nei nul ferkearslachtoffers yn 2050. "Om grip te krijen op ferkearsfeiligens, is yn it SPV ôfpraat dat regio's risiko-analyses útfiere en op basis dêrfan útfieringsprogramma's opstelle. Regio's binne dêr yn 2019 mei begûn. Dy risiko-analyses freegje lykwols mear tiid, minskekrêft en spesifike data as op dit stuit by regio's foarhannen binne. Oan 'e slach gean hoecht lykwols net te wachtsjen op dy risiko-analyses: wy kinne ek no al effektive maatregels op strjitte nimme en sa trochgean mei it fûnemint fan de ferkearsfeiligens op oarder te bringen." [1]

De fiif maatregels dy't it SPV neamt om daliks mei oan 'e slach te gean:

1. Ferkearsfeilige wenwiken: fuotgongers en fytsers beskermje troch goed ynrjochte 30 km/h-diken.
2. Feilige fytsynfrastruktuer: fytsers beskermje troch se te skieden fan motorisearre ferkear op alle 50- en 80 km/h-diken.
3. Feilige fytsynfrastruktuer: Fytsers behoedzje foar ernstich letsel troch in feilich ynrjochte fytsynfrastruktuer.

4. Feilich ynrjochte 60- en 80 km/h-diken: feiliger ferkear bûten de beboude kom.
5. Effektive ferkearshanthavening: risiko's op ûngelokken ferlytsje mei in hegere, risikostjoerde kontrôlekâns.

Mei de aktuele ûngelokkegegevens út de STAR Database is it mooglik om ûngelokken yn wiken en buerten ôf te byldzjen of rûtes te werkennen troch de ûngelokken op de kaart ôf te byldzjen. Dochs sille jo merke dat ûngelokken tige ferspraat plakfine. Dat makket it struktureel wurkjen oan ferkearsfeiligens lêstich. Ek foar ús jildt dat it mear tiid freget om de neamde oanpak goed en betrouber del te setten. Om dochs no al yn 'e line fan it SPV wurkje te kinnen, hat VIA in pear nije softwarefunksjes ymplemintearre. Tegearre mei de STAR Database en de snelheidsgegevens fan HERE foarmje dy it fûnemint fan dit ûndersyk.

De goede maatregel kieze

VIA ûntwikkele nammentlik nije ûngelokkenmerken, sadat mei in aktueel ynsjoch yn de regionale en lokale ûngelokkegegevens rjochte in kar út de 5 advisearre maatregels makke wurde kin.

Yntegrale oanpak	SPV2030-tema's	VIA Software
Ferkearsstelsysteem	Feilige ynfrastuktuer	Ferkearskundige dykenetwurk-yndieling en CROSS
Doelgroepen	Heterogeniteit yn it ferkear	
Doelgroepen	Kwetsbere ferkearsdielnimmers	Detailkenmerk fan slachtoffers leeftyd en ferfierwize
	ûnerfarne ferkearsdielnimmers	
Ferkearsgedrach	Snelheid yn it ferkear	V85-snelheid, oandiel limytoerskriders en CROSS

Tabel 1: Systeemoanpak ferkearsfeiligens yn line mei SPV2030 en beskikbere ark yn de VIA Software

Ferkearskundige dykenetwurk-yndieling yn gebieten en haaddykenetwurk

Om grip te krijen op it ferkearsstelsysteem ûntwikkelen wy yn it ferlingde fan de Duurzaam Veilig-dykkategorisearring in unike tapassing om automatysk in ferkearskundige dykenetwurk-yndieling ôf te liden (sjoch Tabel 2). De ferkearskundige yndieling fan it hiele dykenet is basearre op de trijedieling:

- **Funksje:** op basis fan de hjoeddeiske rûtekar
- **Foarmjouwing:** dykynrjochting en ferkearsregels
- **Gebrûk:** relative yntensiteit, snelheden

De yndieling splitst it dykenetwurk yn twa dyksystemen: haaddykenetwurk & gebieten. De grutte

ferskillen tusken beide dyksystemen yn funksje (trochstreame tsjinoer ferbliuwe), de foarmjouwing (skiede tsjinoer minge) én it gebrûk (betûfte tsjinoer begjinnende & kwetsbere ferkearsdielnimmers) freegje om in aparte oanpak. It haaddykenetwurk is ek fierder opsplittst yn trajekten (lâns ferpleatsingen), haad- & trajektkrusingen (krusen). Ek CROSS makket gebrûk fan dizze yndieling. CROSS is in risikostjoerde oanpak, rjochte op de SPV-tema's Feilige ynfrastruktuer en Snelheid yn it ferkear.

Tabel 2: Ferkearskundige dykenetwurk-yndieling yn de dyksystemen — haaddykenetwurk en gebieten, mei haadkrusingen, trajekten, barrières en gebieten (skematyske werjefte).

De ynsjoggen út dit ûndersyk binne unyk, om't it foar it earst is dat it folsleine dykenetwurk fan Nederlân op dizze wize yndield is. Dêrfoar is gebrûk makke fan ferskate digitale kaarten en gegevensbestannen. De ûngelokken mei in krekte lokaasje binne keppele oan dit dykenetwurk. In bestânsbewurking dy't earder omslachtich wie en faak om hânjittige bewurkings frege, is no automatisearre.

Nije ûngelokkenmerken

Trochdat dizze ferkearskundige dykenetwurk-yndieling yn haaddykenetwurk en gebieten ek as ûngelokkenmerk yn de VIA Software opnommen is, kin in unike kombinaasje makke wurde fan risikogroepen, risikogedrach en it ferkearsstelsel.

Om derfoar te soargjen dat alle VIA Software-brûkers maklik oer dizze unike analyzemooglikheid beskikke kinne, is dizze ferkearskundige dykenetwurk-yndieling as nij kenmerk oan it ûngelokkebestân tafoege.

It ôflieden fan de ferkearskundige dykyndieling rint hielendal automatysk. Dêrtroch kin der alle jierren in aktualisaasje trochfierd wurde. Dy aktualisaasje wurdt tagelyk trochfierd mei de einkontrôle en it ôfsluten fan de jierlevering fan ûngelokken begjin april. Dêrnei feroarje de jiersifers net mear en binne de sifers beskikber foar alle VIA Software-brûkers.

ûngelokke-analyze op basis fan de STAR Database

De 5 effektive maatregels út it SPV binne ek rjochte op gebieten én haaddiken: it feilich meitsjen fan wengebieten en 60 km-gebieten, de feiligens fan benammen fytsers op haaddiken en hanthavening fan snelheid op it haaddykenetwurk. Foar dy lêste biedt CROSS al in klearmakke oplossing: sjoch www.bliq.report. Foar it prioritearjen en selektarjen fan geskikte maatregellokaasjes foar feilige gebieten en fytsrûtes kinne jo mei de ûngelokkedata oan 'e slach.

Ferkearsdeaden

De ferkearskundige dykenetwurk-yndieling makket it mooglik de ûngelokkegegevens apart te ûndersykjen foar it haaddykenetwurk en gebieten. Grafyk 1 lit unike Nederlânske sifers sjen oer hoe't de ûngelokken, ferwûnen en deaden har ferhâlde nei dizze twa dyksystemen. It haaddykenetwurk telt dúdlik

it heechste tal slachtoffers. Benammen it oandiel ferkearsdeaden is hjir folle heger. Dat nettsjinsteande it feit dat der yn de gebieten folle mear kilometers strjitten en krusingen lizze. De wichtichste ferklearring dêrfoar is dat der op it haaddykenetwurk folle mear ferkear mei in hegere snelheid ôfwikkele wurdt. Dat ferheget it risiko op ûngelokken. Maatregels yn gebieten kinne makliker út te fieren wêze, wylst maatregels op haaddiken mear effekt hawwe sille. Foar de seleksje fan ien fan de 5 maatregels is it dus wichtich om dit gegeven mei te weagjen.

Dyksysteem	ûngelokken	Ferwûnen	Deaden
Haaddykenetwurk	37%	40%	72%
Gebieten	63%	60%	28%

Grafyk 1: Ferdieling ûngelokkegegevens nei haaddiken en gebieten (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei kreative lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling).

Kwetsbere ferkearsdielnimmers

It SPV2030 hat ek in fokus op kwetsbere ferkearsdielnimmers. Dêrfoar folget SPV2030 de troch de Europeeske Kommisje foarstelde EU-definysje: fuotgongers (yn it ferkear), fytters en bestjoerders fan in motorisearre fiertúch op twa tsjillen, lykas motorriders, bestjoerders fan brom- en snorfytten en scootmobielen.

Yn Grafyk 2 is sjoen nei it oandiel kwetsbere ferkearsdielnimmers by de ûngelokken en slachtoffers. Hjirút docht bliken dat by 28% fan de ûngelokken in kwetsbere ferkearsdielnimmer belutsen is. Sjogge wy lykwols nei de ferkearsslachtoffers by de ûngelokken, dan is te sjen dat 60% fan alle slachtoffers in kwetsbere ferkearsdielnimmer is. Terjochte dus in wichtich tema yn it SPV2030.

	Kwetsbere ferkearsdielnimmers	Oare ferkearsdielnimmers
ûngelokken	28%	72%
Slachtoffers	60%	40%

Grafyk 2: Ferdieling ûngelokken en slachtoffers (ferwûnen en deaden) nei kwetsbere en oare ferkearsdielnimmers (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei kreative lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling).

Spriedding fan kwetsbere ferkearsdielnimmers oer it haaddykenetwurk en de gebieten

Sjogge wy nei Grafyk 3, hoe't de kwetsbere ferkearsdielnimmers ferdield binne oer it haaddykenetwurk en de gebieten, dan sjogge wy in opfallend byld. It oandiel kwetsbere ferkearsdielnimmers fan sawol ferwûnen as deaden is op it haaddykenetwurk it grutste. 33% fan alle ferwûnen en 34% fan alle

ferkearsdeaden is in kwetsbere ferkearsdielnimmer dy't op it haaddykenetwurk slachtoffer wurden is. Dat ûnderstreket it belang fan de maatregels (benammen maatregel 2, 3 en 4): kwetsbere groepen op it haaddykenetwurk beskermje en behoedzje foar ûnfeilige situaasjes.

	Kwetsber — haaddykenetwurk	Kwetsber — gebieten	Oar — haaddykenetwurk	Oar — gebieten
Ûngelokken	13%	15%	24%	48%
Ferwûnen	33%	28%	27%	12%
Deaden	34%	39%	19%	9%

Grafyk 3: Ferdieling Ûngelokken (=100%), Ferwûnen (=100%) en Deaden (=100%) nei it haaddykenetwurk en de gebieten (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei krekte lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling).

Ferfierwize fan kwetsbere ferkearsdielnimmers

De groep kwetsbere ferkearsdielnimmers is gearsteld út ferskate ferfierwizen. Yn Grafyk 4 is it tal ferwûnen en deaden útsplitst nei ferskate ferfierwizen. De ferfierwizen ferskille ûnderling sterk yn de snelheid dêr't se har mei ferpleatse kinne, dochs is dat net werom te sjen yn it oandiel ferwûne tsjinoer dea. By de bromfyts+ liedt de ôfrin fan de belutsenens by in ûngelok it minst faak ta deaden. By fuotgongers is de ferhâlding krekt dat der mear deaden falle. De reden dat it oandiel deadlike bromfytsers krekt leger is, hat mooglik te krijen mei de helmplicht foar de bromfyts. Ek it ferskil yn leeftyd kin in rol spylje. In oare oanlieding kin it plak fan it ûngelok wêze: it haaddykenetwurk of de gebieten.

Ferfierwize	Ferwûnen (100%)	Deaden (100%)
Motor	9%	16%
Bromfyts +	34%	18%
E-bike	6%	12%
Fyts	43%	36%
Fuotgonger	8%	18%

Grafyk 4: Ferdieling ferwûnen (=100%) en deaden (=100%) nei ferfierwize (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei krekte lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling).

Spriedding fan de ferfierwize fan kwetsbere ferkearsdielnimmers oer it haaddykenetwurk en de gebieten

Grafyk 5 jout ynsjoch yn de spriedding fan de slachtoffers per ferfierwize nei it haaddykenetwurk en de gebieten. De grafyk is ynteressant, om't ferskillen te ferwachtsjen binne tusken de 5 modaliteiten op it

haaddykenetwurk tsjinoer de gebieten. Tink dêrby bygelyks oan motoren. Dy soene jo earder ferwachtsje op de haaddiken as yn de gebieten. De sifers befêstigje dat ek. Allinne ûnder de ferwûnen by fuotgongers (4%-4%) en by de e-bike (3%-3%) is in gelikense ferdieling te sjen tusken de haaddiken en de gebieten. De ferwûnen op in fyts (23%-20%) en bromfyts+ (18%-16%) komme dêr tichtby. Slachtoffers dy't jo yn feilige (wen)gebieten net ferwachtsje. Dat is dus in wichtich oandachtspunt.

Foar de ferkearsdeaden is it in folslein oar ferhaal. Foar alle ferfierwizen jildt dat it grutste part fan de ferkearsdeaden op it haaddykenetwurk falt. Benammen by motoren is it oandiel op de haaddiken it grutste. Dat sil der mei te krijen hawwe dat motoren har altyd minge (heterogeniteit) mei it autoferkear en dat hege snelheden op bepaalde diken tastien binne. Foar de oare ferfierwizen jildt skieding fan it flugge ferkear en it foarkommen fan konflikten.

Kategory	Haaddykenetwurk	Gebieten
Fuotgonger ferwûne	4%	4%
Fuotgonger deadlik	12%	7%
Fyts ferwûne	23%	20%
Fyts deadlik	22%	14%
E-bike ferwûne	3%	3%
E-bike deadlik	8%	4%
Bromfyts+ ferwûne	18%	16%
Bromfyts+ deadlik	11%	7%
Motor ferwûne	6%	2%
Motor deadlik	12%	4%

Grafyk 5: Ferdieling ferwûnen (=100%) en deaden (=100%) nei ferfierwize oer it haaddykenetwurk en de gebieten (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei krechte lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling).

Ferskillen yn leeftyd spylje in grutte rol

As de ferdieling fan ferwûnen en deaden fan kwetsbere ferkearsdielnimmers nei leeftyd ûnderling fergelike wurdt, ûntstiet in tige opfallend byld (Grafyk 6). Daliks falt de spitigernôch al lang bekende hege pyk fan jongerein (17 jier as heechste wearde) ûnder de ferwûnen op. De ûnerfarenens fan dizze leeftydsgroep mei it ferkear bliuwt om in soad omtinken freegjen. Ek is dúdlik de twadde 'weach' fan ferwûnen te sjen, mei as pyk de 55-jierrige. In nije ûntwikkeling, wierskynlik troch it tanommen gebrûk fan kwetsbere ferfierwizen. Dat lit sjen dat de feiligens net allinne ta te skriuwen is oan de ûnerfarenens, mar ek oan de feiligens fan de dykynrjochting.

Sjogge wy nei de ferkearsdeaden, dan falt daliks op dat it oandiel fan 14 jier ôf stiget en aardich op gelikense hichte bliuwt. In lytse delgong is te sjen om de 40-jierrige hinne; mooglik wurdt dan mear foar oare ferfierwizen keazen. Soarchlik is de grutte 'weach' ferkearsdeaden dy't fan 60 jier ôf ûntstiet en bliuwt klimmen oant begjin 80. It liket derop dat de kwetsberens troch de leeftyd én it oanwiisd wêzen op de kwetsbere ferfierwize hjir de oarsaak fan binne.

By de seleksje fan maatregels is it yn alle gefallen wichtich om prioriteit te jaan oan lokaasjes dêr't fan bekend is dat der faak jongerein en âlderen komme.

Grafyk 6: Ferdieling fan de leeftiden fan kwetsbere ferkearsdielnimmers nei ferwûne (= 100%) en dea (= 100%) (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei krekte lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling). De ferwûnen litte in hege pyk om 17 jier en in twadde weach om 55 jier sjen; de deaden stigen fan 14 jier ôf en kenne in sterk oprinnende weach fan 60 oant begjin 80 jier.

Yn Grafyk 7 binne de leeftiden fan de ferwûnen en deaden apart werjûn en útsplitst nei haaddiken en gebieten. Yn de lofter grafyk mei ferwûnen is te sjen dat de oerall-ferhâlding fan 54,5% op de haaddiken ek foar de measte leeftiden jildt. Yn de rjochter grafyk mei de ferkearsdeaden is te sjen dat de oerall-ferdieling fan 63,9% op de haaddiken net oeral itselde is. Benammen by de leeftiden fan 70 jier ôf leit it nammentlik heger op de haaddiken. Dêr sil by de seleksje fan maatregels rekken mei hâlden wurde moatte.

Grafyk 7: Ferdieling fan de leeftiden fan ferwûnen (lofter grafyk; oerall 54,5% op haaddiken) en deaden (rjochter grafyk; oerall 63,9% op haaddiken) opsplittst nei haaddiken en gebieten (STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 mei krekte lokaasje en CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling).

Konklúzje

It grutste part fan de ferwûnen (60%) en de deaden (72%) falt op it haaddykenetwurk. 60% fan de slachtoffers is in kwetsbere ferkearsdielnimmer. 33% fan alle ferwûnen en 34% fan alle ferkearsdeaden ûnder dizze kwetsbere ferkearsdielnimmers falt op it haaddykenetwurk. De feiligens fan fuotgongers, fytzers en bromfytzers yn de gebieten mei net fergetten wurde. Wis net op de lokaasjes dêr't faker jongerein en/of âlderen komme. De problemen mei motoren lizze benammen op it haaddykenetwurk. Ek litte de deadesifers sjen dat by it ûntwerpen fan de haaddiken ekstra omtinken foar âlderen (70+) needsaaklik is.

De 5 SPV-maatregels spylje yn op dizze sifers. Dêrby docht út dit ûndersyk bliken dat maatregels op it haaddykenetwurk it meast effektyf wêze sille en in wichtige bydrage leverje kinne oan it weromdringen fan it tal ferkearsslachtoffers. It is dus fan belang om op koarte termyn te begjinnen mei it selektearjen fan risikolokaasjes en it nimmen fan de neamde maatregels. Mei de hjoeddeiske ark yn de VIA Software, de splitsing fan de ûngelokken yn haaddiken en gebieten, kin dat hjoed al.

In oanpak neffens risikostjoerd wurkjen freget mear tiid, ek by VIA. Mar om no al tûk te ynnvestearjen yn ferkearsfeiligens, meitsje jo gebrûk fan de ûngelokkegegevens, splitst nei haaddiken en gebieten, om lokaasjes te prioritearjen en te selektarjen.

Noaten

Boarnen

- STAR-ûngelokkedata 2015 oant en mei 2019 (ûngelokken mei krekte lokaasje).
- CROSS ferkearskundige dykenetwurk-yndieling (VIA Software).
- Snelheidsgegevens fan HERE.
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).

1. Kennisnetwerk SPV, factsheet: 'Investeren in verkeersveiligheid. Vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen': <https://www.kennisnetwerkspv.nl>