



## Notitie

WERKEN EN BEREIKBAARHEID

aan Gemeenteraad Venlo  
van Jasper van der Beek  
Beleidsadviseur Mobiliteit

ons kenmerk  
team RGWBET  
steller Jasper van der Beek  
doorkiesnummer +31 77 3596436  
e-mail j.vanderbeek@venlo.nl

c.c.

onderwerp Verkeersveiligheidsrapportage 2017-2021

Geachte leden van de gemeenteraad,

Naar aanleiding van vragen die gesteld zijn door raadslid Ruud Rutten, waarin hij vraagt om informatie over de verkeersveiligheid in de gemeente Venlo, stuur ik u de volgende informatie toe. Het betreft een rapportage (BLIQ-rapportage) over de verkeersveiligheid in de gemeente Venlo over de jaren 2017-2021. In onderliggende notitie leg ik u uit welke informatie in deze rapportage te vinden is en hoe we daar als gemeente Venlo mee omgaan.

### Wat is de BLIQ-rapportage?

De BLIQ-rapportage is een jaarlijks overzicht van de geregistreerde ongevallen in de gemeente Venlo. De rapportage wordt voor alle gemeenten in Nederland opgesteld door STAR (Smart Traffic Accident Reporting); een samenwerking tussen politie, wegbeheerders, verzekeraars en aanbieders van o.a. navigatiesystemen en verkeersdata). De gemeente Venlo betaald jaarlijks abonnementskosten om over deze data te kunnen beschikken. Op basis van de meest recent beschikbare (en vastgestelde) data worden overzichten gemaakt. In dit geval betreft het een rapportage over de jaren 2017-2021 en geeft inzicht in een aantal gegevens, namelijk:

- Aantal ongevallen
- Betrokkenen
- Tijdstip ongevallen
- Vervoerswijzen
- Locaties van ongevallen
- Snelheidsovertredingen
- Risicolocaties

### Aantal ongevallen

In de rapportage zijn overzichten opgenomen die inzicht geven in de aantallen ongevallen die in onze gemeente plaatsvinden. Het betreft een overzicht van het totaal aantal ongevallen en het aantal gewonden en dodelijke slachtoffers. Zo zijn er van 2017 t/m 2021 in totaal 4100 ongevallen geregistreerd, waarbij 300 gewonden en 22 doden te betreuren waren.

Door meerdere jaren met elkaar te vergelijken kunnen trends en ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt worden. Zo is te zien dat het aantal ongevallen in de gemeente Venlo weliswaar

## Notitie

daalt, maar daarbij moet wel rekening gehouden worden met de invloed van de coronacrisis. Het landelijke beeld dat na jaren van daling (na het invoeren van het Duurzaam Veilig principe rond de eeuwwisseling) de cijfers stagneren is ook in Venlo terug te zien. Onderstaand de grafiek van 2014 tot Q2 2022.



### Betrokkenen

Op basis van de cijfers kunnen kwetsbare doelgroepen, die relatief vaak bij ongevallen betrokken raken, worden geïdentificeerd. In de gemeente Venlo (conform landelijk beeld) zien we dat met name jonge verkeersdeelnemers (15-30 jaar) vaak bij ongevallen betrokken raken. Ook oudere verkeersdeelnemers (55-70 jaar) zijn oververtegenwoordigd. Op zich is dat te verklaren, omdat ook onze inwoners mede dankzij de E-bike steeds langer aan het verkeer kunnen deelnemen. Ook dat is een landelijke trend die we dus ook in Venlo terugzien.

### Vervoerswijzen

In de vervoerswijzen zien we dat zowel de personenauto als de fiets het meest betrokken raken bij ongevallen. Er is de laatste jaren een flinke toename te zien in ongevallen met E-bikes.

### Tijdstip ongevallen

Uit de data is te achterhalen op welke dagen en tijdstippen relatief gezien de meeste slachtofferongevallen gebeuren. Zoals uit het overzicht te zien is gebeuren met name tijdens de avondspits de meeste zware ongevallen. Opvallend is dat er op dinsdagmiddag en zaterdagmiddag ook relatief veel ongevallen gebeuren. Op zaterdag is dat uiteraard te verklaren omdat het dan ook relatief druk is. De dinsdagmiddag is echter lastiger te verklaren.

### Locaties van ongevallen

In de rapportage is een kaart toegevoegd met daarin de locaties van alle ongevallen die hebben plaatsgevonden in 2017 t/m 2021. Doordat met name GPS-technieken steeds beter worden kunnen zogenaamde hotspots steeds beter worden geïdentificeerd. In Venlo zien we met name dat daar waar veel verkeer samenkomt het aantal ongevallen toeneemt, zoals bijvoorbeeld rond het centrum van Venlo en de drukkere invalswegen. Ook gebeuren er behoorlijk veel ongevallen op de snelwegen die door de gemeente lopen.

## Notitie

### Snelheidsovertredingen

O.b.v. gegevens die worden verzameld door o.a. aanbieders van navigatiesystemen kan een overzicht gemaakt worden van wegen waarop relatief vaak snelheidsovertredingen plaatsvinden. Ook voor Venlo is een dergelijk overzicht beschikbaar. In Venlo zien we dat de meeste overtredingen worden begaan binnen de 30 km/zones. Vervolgens op 50 km/uur wegen en ook op 80 km/uur wegen zijn er relatief veel mensen die te hard rijden. Dit is ook terug te zien op de kaart die onderdeel is van de rapportage. Op deze kaart is te zien welke overtredingen (licht, middel, zwaar) op welk type wegen het meeste voorkomen. Helaas zien we dat zowat overal te hard gereden wordt.

### Risicolocaties

Tot slot bevat de rapportage een overzicht van locaties waarop het risico op ongevallen het grootste is. Deze data is beschikbaar doordat er enkele databronnen met elkaar zijn gecombineerd. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de locaties waar daadwerkelijk ongevallen plaatsvinden, maar ook waar te hard gereden wordt. hiermee kan het risico op zware ongevallen worden ingeschat, middels de zogenaamde CROSS-score.

### Wat doet de gemeente Venlo met deze gegevens?

Op basis van bovenstaande data maken we in Venlo diverse analyses die inzicht geven in de verkeersveiligheid. Uit de data zijn uiteraard diverse trends en ontwikkelingen te halen. Zo zien we, zoals eerder al toegelicht, met name onder ouderen het aantal ongevallen de laatste jaren stijgen. Het toegenomen bezit van E-bikes onder deze doelgroep zorgt ervoor dat ze langer in het verkeer kunnen deelnemen. Tegelijkertijd zorgt de hogere snelheid van de E-bikes, in combinatie met de hogere leeftijd van de gebruiker ook voor meer ongevallen. Als gemeente Venlo zetten we daarom in op meer educatie en voorlichting van deze doelgroep én investeren we in veilige fietsinfrastructuur. Datzelfde geldt voor de jongere verkeersdeelnemers, met name de basis- en middelbare scholieren waarvoor we al langere tijd educatieve programma's op scholen aanbieden.

Als gemeente hebben we naast de verkeersveiligheidsrapportage ook toegang tot een softwareprogramma genaamd Viastat. In Viastat kunnen we van ieder individueel ongeval de relevante informatie (volledig geanonimiseerd) inzien. Dit helpt bij het bepalen of bepaalde locaties onveilig zijn ingericht, of dat bijvoorbeeld gedrag de oorzaak is van ongevallen. Op deze manier hebben we diverse locaties in de gemeente geanalyseerd en mede op basis van de beschikbare ongevalsdata de inrichting verbeterd (bijv. recentelijk nog de Kaldenkerkerweg in Tegelen). Dit jaar staat het reconstrueren van de kruising Henriette Roland Holstlaan-Diependijkstraat op het programma, een kruispunt waar regelmatig ongevallen plaatsvinden.

Naast het sturen op ongevalscijfers is er vanuit het Rijk de risico gestuurde aanpak geïntroduceerd middels het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit betekent dat niet enkel nog gekeken wordt naar locaties waar daadwerkelijk ongevallen gebeuren, maar ook naar locaties waar het risico op ongevallen groot is. Door het combineren van verschillende soorten data (zoals ongevallen, snelheden, weginrichting, school-thuis routes, etc) kan een risicoanalyse worden gemaakt. De CROSS-score die hierboven kort is toegelicht is daar één methode voor. Als gemeente Venlo hebben we samen met de gemeenten in de regio én de

## Notitie

provincie Limburg een uitgebreidere risicoanalyse laten uitvoeren. Voor deze analyse is het gehele wegennet in de gemeente beoordeeld op functie en inrichting. Daarnaast is er gekeken naar snelheidsovertredingen, maar is ook specifiek ingezoomd op risicodoelgroepen. Hiermee hebben we van alle wegen in onze gemeente een risicoprofiel kunnen opstellen. Investerings in verkeersveiligheid zullen de komende jaren dan ook volgens deze systematiek worden onderbouwd en uitgevoerd. Hierbij kijken we tevens nadrukkelijk naar mogelijkheden om “werk-met-werk” te maken op wegen waar onderhoud nodig is én waar de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Dergelijke locaties krijgen prioriteit in de uitvoering. Dit doen we onder de noemer van Ontwikkeld Beheer, waarbij we steeds proberen beleidsdoelstellingen zoals het verbeteren van de verkeersveiligheid of het verbeteren van de fietsinfrastructuur slim te combineren met onderhoudswerkzaamheden. Zo investeren we op een duurzame manier in veiligere en fietsvriendelijke infrastructuur.