



## Snelheid als indicator voor verkeersonveiligheid

### Geen snelheid, geen ongevallen

**Snelheid is de kern van ons verkeersveiligheidsprobleem. Feitelijk is snelheid van invloed op bijna alle verkeersongevallen: geen snelheid, geen ongelukken. De SOM van gegevens, (combinatie van Snelheid, Ongevallen en Meldingen) die allen beschikbaar zijn binnen ViaStat, maken een integrale aanpak met snelheid als indicator mogelijk.**

Op de eerste plaats is snelheid van invloed op het risico om betrokken te raken bij een verkeersongeval. Bij een hogere snelheid, is het immers moeilijker om op tijd te reageren om een ongeval te voorkomen. Ten tweede, is de snelheid van invloed op de schade als gevolg van een ongeval. Bij een hogere (bots)snelheid in een botsing met een ander voertuig, weggebruiker of obstakel komt er meer energie vrij. Een deel van deze energie moet worden geabsorbeerd door het kwetsbare menselijk lichaam.

Europees onderzoek wijst uit dat in ongeveer 30% van de dodelijke ongevallen snelheid een essentiële factor is geweest. In dit artikel besteden we aandacht aan de relatie tussen snelheid en verkeersongevallen. De bron voor dit artikel is het SafetyNet rapport Speeding uit 2009 (European Commission, Directorate-General Transport and Energy; Safetynet (2009) Speeding) en de Speed Profiles van TomTom zoals deze nu beschikbaar zijn in ViaStat.

#### **Snelheidstoename leidt tot meer ongevallen**

Uit diverse onderzoeken is gebleken dat 1 km/u snelheidstoename leidt tot 3% meer verkeersongevallen. Het exacte percentage verschilt per snelheidsregime. Op 120 km/u wegen ligt de toename op 2% en op de 50 km/u wegen op 4%. In de praktijk is de relatie complexer.

De exacte relatie hangt van veel factoren af, maar vooral van de gereden snelheid en het wegtype. Hoe hoger de snelheid, hoe groter het risico op ongevallen. Op sommige wegen is de verkeerssituatie complexer dan op andere wegen. Dit hangt bijvoorbeeld af van het aantal en het type kruispunten en de afwezigheid of aanwezigheid van voetgangers, fietsers en/of landbouwvoertuigen. In meer complexere verkeerssituaties is het ongevalsrisico hoger.

### **ViaStat Speed Profiles**

De snelheidsdata van TomTom geeft een gedetailleerd inzicht in de snelheid voor een dicht wegennet in Nederland. Bijna de helft van de gemeenten in Nederland gebruikt ViaStat Speed Profiles in de strijd tegen de verkeersonveiligheid. Toch is ten opzichte van 2012 het aandeel wegen waarop te hard wordt gereden met ongeveer 1.000 kilometer gestegen van 28% (18.622 kilometer, gemeten per rijrichting) naar 29% in 2014 (19.614 kilometer, gemeten per rijrichting).

De snelheid op de 30 km/u wegen wordt gemiddeld met 7 km/u overschreden. Dat betekent een verhoogd ongevalsrisico van 28%. Voor de 50, 60 en 70 km/u wegen is de overschrijding 10% met een verhoogd risico van respectievelijk 20, 24 en 28%. In totaal vormen deze wegen 78% (15.134 kilometer) van ons wegennet.

### **Inzicht in verkeersveiligheid**

ViaStat helpt om voor elke individuele gemeente in Nederland inzicht in verkeersveiligheid te krijgen. De automatische monitorrapportage in ViaStat Speed Profiles geeft eenvoudig overzicht en combineert locaties waar structureel te hard wordt gereden met gegevens van ernstige slachtofferongevallen en nu ook met de meldingen over te hard rijden uit het Meldpunt Veilig Verkeer. Uit de meldingen van het Meldpunt Veilig Verkeer blijkt ook dat snelheid de grootste oorzaak is van het gevoel van onveiligheid. 16% van gemelde problemen heeft betrekking op 'te hard rijden'. Hiervan ligt 75% binnen de bebouwde kom. De SOM-aanpak waarin snelheid, ongevallen en meldingen worden gecombineerd, zorgt ervoor dat wegbeheerders een compleet overzicht wordt geboden.

### **Locatie-gerichte aanpak**

Een locatiegericht verkeersveiligheidsbeleid kan dus zeer goed gebaseerd zijn op snelheid. Dit biedt een aantal voordelen: mogelijkheid tot preventief werken, integrale aanpak met bereikbaarheid en milieu waarbij snelheid een belangrijke rol speelt en de combinatie met andere databronnen (Snelheid, Ongevallen en Meldingen) maken een proactieve aanpak mogelijk.