

Minder ongevallen door grip op snelheid

Samenvatting

In deze paper zijn de mogelijkheden beschreven om te komen tot een selectie van maatregelen op locaties waar het snelheidsgedrag niet strookt met de weginrichting en/of waarbij het wegbeeld een te hoge snelheid oproept. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de methode van 'Veilige Snelheden en Geloofwaardige Snelheidslimieten'. Voor een gedragen snelheidsaanpak door weggebruikers staat naast een veilige inrichting een geloofwaardige snelheidslimiet centraal.

Doordat op gestructureerde wijze de verkeerssituatie wordt beoordeeld, blijkt de meerwaarde voor de wegbeheerder groot te zijn. De werkwijze leidt tot goed onderbouwde verbetervoorstellen voor de complexe problematiek rond snelheidsbeheersing en voor verbetering van de verkeersveiligheid. Daarnaast levert het een bijdrage in de consistentie in gekozen oplossingen op routeniveau, waardoor voor de weggebruiker een herkenbare en geloofwaardige wegsituatie ontstaat.

Auteurs: *Erik Donkers & Dirk van der Heijden [VIA], 073 – 657 9115*
erik.donkers@via.nl / dirk.van.der.heijden@via.nl

Structurele & preventieve snelheidsaanpak

Snelheid & Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid en snelheid zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden: snelheid heeft niet alleen invloed op de kans op een ongeval, maar ook op de ernst van de afloop. Onderzoek leert dat in Nederland 25 tot 30% minder letselslachtoffers zouden vallen als alle automobilisten zich aan de snelheidslimiet zouden houden [Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020]. Het Ministerie ziet snelheid dan ook als één van de belangrijkste beleidsterreinen tot 2020 waar nog winst valt te halen voor de verkeersveiligheid.



Wegbeheerders werken aan een verkeerssysteem waarmee een vlotte, veilige en milieuvriendelijke afwikkeling van het verkeer kan plaatsvinden. Het indelen van wegen in wegcategorieën is hierbij cruciaal. Een snelheidslimiet moet passen bij de wegcategorie en zijn omgeving, maar dient in het belang van de veiligheid en leefbaarheid ook te worden nageleefd.

Het vaststellen van een snelheidslimiet in de praktijk wil niet zonder meer zeggen dat weggebruikers deze ook naleven. Voor verbetering van de verkeersveiligheid is het van belang om grip te krijgen, maar ook zeker te houden op het (vertoonde) snelheidsgedrag van de weggebruiker. Alleen op deze manier is het aantal verkeersslachtoffers te reduceren. Alleen het stellen van limieten is meestal niet voldoende.

Snelheidshandhaving kan worden ingezet om snelheidsovertredingen tegen te gaan. Maar de inzet van handhaving is en blijft een aanvullend instrument. Dit wordt ook door handhavers aangegeven als er verzoeken komen om snelheidshandhaving te richten op locaties die onvoldoende (veilig) zijn ingericht op de geldende snelheidslimiet.

Bij snelheidsgedrag speelt de wegomgeving een belangrijke rol. Zowel weggebruikers als beleidsmakers willen dat snelheidslimieten zo logisch mogelijk aansluiten bij de wegomgeving. Dat noemen we een geloofwaardige snelheidslimiet. Geloofwaardige snelheidslimieten worden, zonder aanvullende maatregelen, per definitie beter nageleefd dan minder geloofwaardige snelheidslimieten [SWOV, 2007]. **De geloofwaardigheid van snelheidslimieten is daarmee een belangrijk vertrekpunt voor invulling van het beleid gericht op snelheidsbeheersing en zorgt voor een nieuwe kijk op snelheidsaanpak!** Het gaat er om met een juiste mix van maatregelen per situatie de snelheidsproblemen aan te pakken.

Project 'Veilige Snelheden en Geloofwaardige Snelheidslimieten'

Gezien de aard en frequentie van snelheidsproblemen heeft een aantal partijen in 2006 het initiatief genomen om een landelijk project te starten onder de naam 'Veilige Snelheden en Geloofwaardige Snelheidslimieten'¹. Binnen het project is, vanuit een theoretische achtergrond, door de SWOV een methodiek ontwikkeld voor aanpak van de snelheidsproblematiek. Voor inzicht in de methodiek wordt verwezen naar het SWOV-rapport *'Een helpende hand bij snelheidsbeleid gericht op veiligheid en geloofwaardigheid (D-2007-2)'*.

Zoals de projecttitel aangeeft staan de thema's veilige snelheid en geloofwaardige snelheidslimieten centraal. Een **veilige snelheid** is de snelheid die is afgestemd op de conflicten die bij een bepaalde weginrichting kunnen voorkomen, bijvoorbeeld bij menging van snel- en langzaam verkeer. Mocht het onverhoopt 'misgaan' dan zijn de weginrichting, verkeerssituatie en snelheid idealiter zo op elkaar afgestemd dat de kans op een ernstige afloop minimaal is.



Om de snelheid onder controle te houden is het belangrijk dat de geldende snelheidslimiet logisch en duidelijk is voor weggebruikers: een **geloofwaardige snelheidslimiet**. Immers wanneer de snelheidslimiet overeenkomt met de verwachtingen van de weggebruiker, is de limiet beter te handhaven.

¹ De deelnemers van het project zijn: het Regionaal Orgaan Fryslân (ROF), provincie Flevoland, het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL), het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) en adviesbureau VIA. Het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) heeft het project gevolgd.



Het door de SWOV ontwikkelde concept is door VIA in de praktijk getoetst, waardoor voor wegbeheerders nu een concreet toepasbare methodiek beschikbaar is. Op gestructureerde wijze kunnen hiermee preventief locaties worden opgespoord, waar (1) de snelheden onveilig zijn en/of (2) de snelheidslimiet ongeloofwaardig is. Resultaat is een prioriteitstelling van locaties waar snelheid op enige wijze een knelpunt vormt voor de verkeersveiligheid. Tevens worden aanbevelingen gedaan hoe deze knelpunten aan te pakken, om grip te krijgen op het snelheidsgedrag.

De focus van snelheidsaanpak richt zich niet alleen op één of meerdere specifieke locaties maar vraagt een aanpak op netwerk niveau. Een voor de weggebruiker 'herkenbare en geloofwaardige wegsituatie' vraagt om een **netwerkbenadering** waarin de consistentie van gekozen oplossingen op routes centraal staat.

Wat levert het op?

Gebruik van de methodiek leidt voor wegbeheerders tot een overzicht van **aandachtslocaties** waar het snelheidsgedrag onveilige situaties veroorzaakt en de locaties waar de snelheidslimiet niet geloofwaardig is. Deze locaties, voorzien van een **prioriteitstelling**, vormen de basis voor de selectie van aan te pakken locaties en routes. Het geeft richting aan waar te beginnen met snelheidsaanpak in het beheergebied.

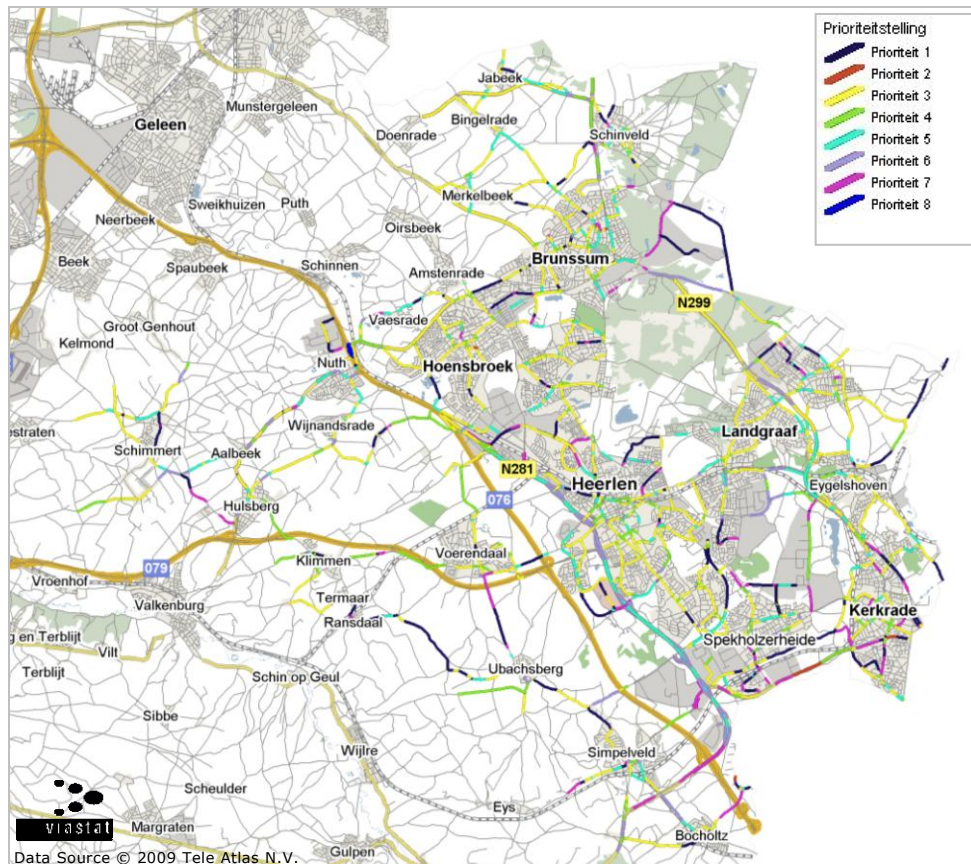


Het **wegbeeld** (de weg en zijn omgeving) is van invloed op het **snelheidsgedrag** ter plaatse. Aandachtslocaties worden in beeld gebracht aan de hand van weg- en omgevingskenmerken, gecombineerd met de gereden snelheden. Omdat snelheidsgegevens vaak beperkt beschikbaar zijn, kan inzet van de ViaStat Speed Profiles belangrijke meerwaarde bieden. Deze snelheidsgegevens zijn gebaseerd op gps-metingen van TomTom navigatiesystemen en hebben een dekking voor de hoofdwegen. Zo kan voor het gehele (regionale) wegennetwerk een toets plaatsvinden met de werkelijk gereden snelheden.

Aandachtslocaties komen naar voren wanneer er geen of onvoldoende afstemming is tussen de:

- » veilige snelheid;
- » geloofwaardige snelheidslimiet;
- » gereden snelheden;
- » geldende snelheidslimiet.

Omdat de veilige snelheid en geloofwaardige snelheidslimiet worden afgeleid van het wegbeeld gaat de methode in de basis uit van een preventieve snelheidsaanpak. Maar door gebruik te maken van gegevens over het snelheidsgedrag (de gereden snelheid) heeft de methode ook een curatieve kant.



Prioriteitstelling aandachtslocaties [praktijktoets regio Parkstad, 2009]

Oplossingen in beeld

Van de aandachtslocaties is inzichtelijk welke problemen zich voordoen met de snelheid. De gestructureerde werkwijze in de **afweging** van oplossingsrichtingen leidt vervolgens tot goed onderbouwde verbetervoorstellen voor de complexe problematiek rond snelheidsbeheersing en voor verbetering van de verkeersveiligheid. De praktijksituatie laat zien dat gewenste (infrastructurele) maatregelen niet altijd op korte(re) termijn zijn te realiseren waardoor **faseringsmaatregelen** kunnen worden ingezet voor een veiligere situatie. **Snelheidstoezicht** kan mogelijk als overbrugging naar de gewenste situatie fungeren en verder als aanvullende maatregel om het gedrag van de weggebruiker te controleren.



De wijze waarop de geprioriteerde locaties kunnen worden aangepakt, is zeer afhankelijk van de locatiespecifieke omstandigheid. Kortweg zijn er drie mogelijkheden voor snelheidsaanpak op locaties, namelijk:

1. *snelheidshandhaving (gecombineerd met voorlichting)*, waarbij de politie continu of incidenteel *gereden snelheden* controleert en deze als gevolg daarvan zullen dalen;
2. *infrastructuurwijziging*, waarbij de weg- en omgevinginrichting dusdanig worden aangepast dat *gereden snelheden* dalen en/of het veilig is om een bepaalde snelheid te rijden;
3. *aanpassing snelheidslimiet*, waarbij verandering van de snelheidslimiet ervoor kan zorgen dat snelheidsoverschrijding minder voorkomt. Hierbij zijn aanpassingen van de infrastructuur vaak noodzakelijk om de geloofwaardigheid en veiligheid te waarborgen.

De meest effectieve snelheidsaanpak dient per locatie/route te worden vastgesteld voor een effectief snelheidsbeleid. Hiertoe vindt een afweging van haalbare en effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen plaats. Wanneer er onvoldoende afstemming aanwezig is tussen de vier verschillende snelheidstypen (veilige snelheid, geloofwaardige snelheidslimiet, gereden snelheid en huidige snelheidslimiet), zal moeten worden toegewerkt naar een optimale situatie waarbij zowel de (weg)inrichting geloofwaardig overkomt als veilig is.

In het afwegingsproces van oplossingsrichtingen dient tevens aandacht te zijn voor een consistent wegbeeld op routes. Specifieke maatregelen op een locatie kunnen leiden tot onduidelijkheden voor de weggebruiker in welk snelheidsgedrag wordt verlangd. Herkenbaarheid richting de weggebruiker is daarin het sleutelwoord. Voorkom inconsistente overgangen met aangrenzende wegen.

Snelheidstoezicht moet altijd een doel op zich hebben. De inzetbaarheid ervan kan plaatsvinden wanneer een wegsituatie veilig en geloofwaardig is of als tijdelijke maatregelen wanneer, vooruitlopend op aanpassingen van de weg(omgeving) de noodzaak voor snelheidsreductie aanwezig is. Bij de inzet van snelheidstoezicht is een belangrijke rol weggelegd voor begeleidende voorlichting. De subjectieve pakkans wordt bepaald door de onvoorspelbaarheid van het toezicht in plaats en tijd, en de 'onzichtbaarheid' van detectieapparatuur. Het is voor een grote subjectieve pakkans belangrijk weggebruikers te laten weten dat er wordt gehandhaafd, en juist niet precies waar en wanneer [SWOV, 2007].



Kosteneffectief maatregelpakket

Zodra de oplossingsrichtingen in beeld zijn, wordt invulling gegeven aan het concretiseren van de verkeersveiligheidsmaatregelen, gericht op de geloofwaardigheid en een veilige (weg)inrichting. De methode levert tevens een bijdrage in de consistentie in gekozen oplossingen/**maatregelen** op routeniveau waardoor voor de weggebruiker een herkenbare en geloofwaardige wegsituatie ontstaat. De geselecteerde maatregelen zijn input om grip te krijgen op de snelheidsaanpak. Desgewenst kan de VVR-GIS (Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio) worden ingezet om het meest **kosteneffectieve maatregelpakket** te bepalen. De VVR-GIS is een rekeninstrument waarmee wegbeheerders en regievoerders de effecten, kosten en baten van investeringen in verkeersveiligheid kunnen doorrekenen op (regionaal) niveau. Dit maatregelpakket is input voor het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

Zoals in de inleiding van deze paper staat beschreven, is snelheidsaanpak een kansrijke activiteit voor het verder terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Tegenwoordig is het vanuit een diffuus ongevallenbeeld steeds moeilijker om aangrijppunten te vinden. Maar snelheidsaanpak biedt nieuwe kansen en mogelijkheden voor input voor het (preventieve) verkeersveiligheidsbeleid: een **beleidskaart** van veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Naast de veilige weginrichting, moet de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet centraal staan als basis voor een gedragen snelheidsgedrag door de weggebruiker.

Resultaten case regio Parkstad

In de regio Parkstad (zuid-Limburg) heeft een praktijktoets plaatsgevonden om te komen tot veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten. Opvallende resultaten uit deze toets zijn:

- » ruim 80% van de hoofdwegen (323 kilometer) komt als een aandachtslocatie naar voren. Op deze wegvakken/trajecten is sprake van een niet (geheel) veilige weginrichting en/of een niet geloofwaardige snelheidslimiet;
- » op 57% van de onderzoekswegen (226 kilometer) is sprake van een niet (geheel) veilige inrichting in combinatie met een niet geloofwaardige snelheidslimiet;
- » binnen de bebouwde kom ligt de veilige snelheid veelal op 30 km/uur, als gevolg van het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen. Buiten de bebouwde kom is deze snelheid 70 km/uur met als reden de afwezigheid van een fysieke rijrichtingscheiding;
- » voor de geloofwaardigheid valt op dat de wegen binnen de bebouwde kom vooral een geloofwaardige limiet hebben van 50 km/uur, wat vaak overeenkomt met de huidige snelheidslimiet. Aandachtslocaties zijn vooral buiten de bebouwde kom gelegen omdat daar vaak sprake is van een versnellend wegbeeld als gevolg van de afwezigheid van snelheidsremmende maatregelen, lange(re) rechtstanden en een brede rijbaan;
- » (infrastructurele) maatregelen richten zich vooral op de fietsvoorzieningen, rijrichtingscheiding, (visueel) versmallen van de rijbaan, verkleinen rechtstanden door bijvoorbeeld realisatie van kruispuntplateaus;
- » algemeen kan worden gesteld wanneer er geen afstemming is tussen functie-vormgeving-gebruik is er geen basis voor een veilige inrichting en een geloofwaardige snelheidslimiet;
- » aanbevelingen uit de praktijktoets zullen vooral worden meegenomen bij de uitwerking van de ontwerpvoorstellen voor reconstructies. Daarnaast is meer bewustwording ontstaan voor (verkeersveiligheids-)maatregelen op routeniveau voor een consistent wegbeeld zodat voor de weggebruiker een herkenbare situatie ontstaat. In de praktijk zal dit vaak tot een gefaseerde aanpak leiden om routes in totaliteit veilig en geloofwaardig in te richten.