

# **Bijlage 3 Verkeersveiligheidsmonitor**

Heiloo

**INHOUDSOPGAVE**

<b>Trend</b>	<b>3</b>
Algemene ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers .....	3
Ontwikkeling aantal verkeersdoden (geïndexeerd) ten opzichte van het referentiegebied uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 .....	4
Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) ten opzichte van het referentiegebied uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 .....	5
Ontwikkeling aantal slachtoffers (geïndexeerd) ten opzichte van het referentiegebied .....	6
<b>Doelgroepen: leeftijd en vervoerwijze</b>	<b>7</b>
Ontwikkeling aantal slachtoffers per vervoerwijze in 2011 tot en met 2015 .....	7
Overzicht slachtoffers (procentueel) naar vervoerwijze in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied 2011 tot en met 2015 .....	8
Ontwikkeling aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in 2011 tot en met 2015 .....	9
Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie (procentueel) in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied 2011 tot en met 2015 .....	10
Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie per vervoerwijze 2011 tot en met 2015 .....	11
<b>Speerpunten 'locatie kenmerken'</b>	<b>12</b>
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar snelheidslimiet in 2011 tot en met 2015 .....	12
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar wegsituatie in 2011 tot en met 2015 .....	13
Ontwikkeling aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom in 2011 tot en met 2015 .....	14
<b>Speerpunten 'externe factoren'</b>	<b>15</b>
Overzicht aantal slachtoffers naar lichtgesteldheid in 2011 tot en met 2015 .....	15
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar toestand van het wegdek in 2011 tot en met 2015 .....	16
<b>Speerpunten 'ongevalkenmerken'</b>	<b>17</b>
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar aard in 2011 tot en met 2015 .....	17
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar botspartners in 2011 tot en met 2015 .....	18
<b>Speerpunten 'gedrag bestuurder'</b>	<b>19</b>
Ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen in 2011 tot en met 2015 .....	19
Ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen naar dag en tijdsperiode in 2011 tot en met 2015 .....	20
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar hoofdtoedracht in 2011 tot en met 2015 .....	21
<b>Speerpunten 'tijd'</b>	<b>22</b>
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar dag van de week in 2011 tot en met 2015 .....	22
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar maand in 2011 tot en met 2015 .....	23
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar tijdsperiode op de dag in 2011 tot en met 2015 .....	24

Keuze beheersgebied	selectie van kaart
Keuze referentiegebied(en)	Nederland
Keuze verkeersslachtoffers	slachtoffers
Keuze periode	jaren 2011 tot en met 2015
Keuze filter	vervoerwijze: Personenauto, Bestelauto, Vrachtauto, Motor, Overige voertuigen, Railvoertuig, Bromfiets +, Fiets, Voetganger, Vast/los object, Dier (bestuurd/geleid), Dier (onbestuurd/ongeleid)

## TREND

Het algemene gedeelte van deze monitor bevat informatie over de ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers, doden en ziekenhuisgewonden in het beheersgebied in de afgelopen 10 jaar. Hieruit blijkt of de verkeersveiligheid in het beheersgebied is toe- of afgenomen. Het gebied waarop deze monitor is gebaseerd, is telkens weergegeven in oranje. Een referentiegebied is afgebeeld in de kleur blauw. Om een eerlijke vergelijking tussen het eigen beheersgebied en het referentiegebied te kunnen maken, zijn in de grafieken de absolute aantallen geïndexeerd weergegeven met als basisjaar het gemiddelde van de jaren 2006 tot en met 2008 (conform het basisjaar waarop de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 is gebaseerd).

### Algemene ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers

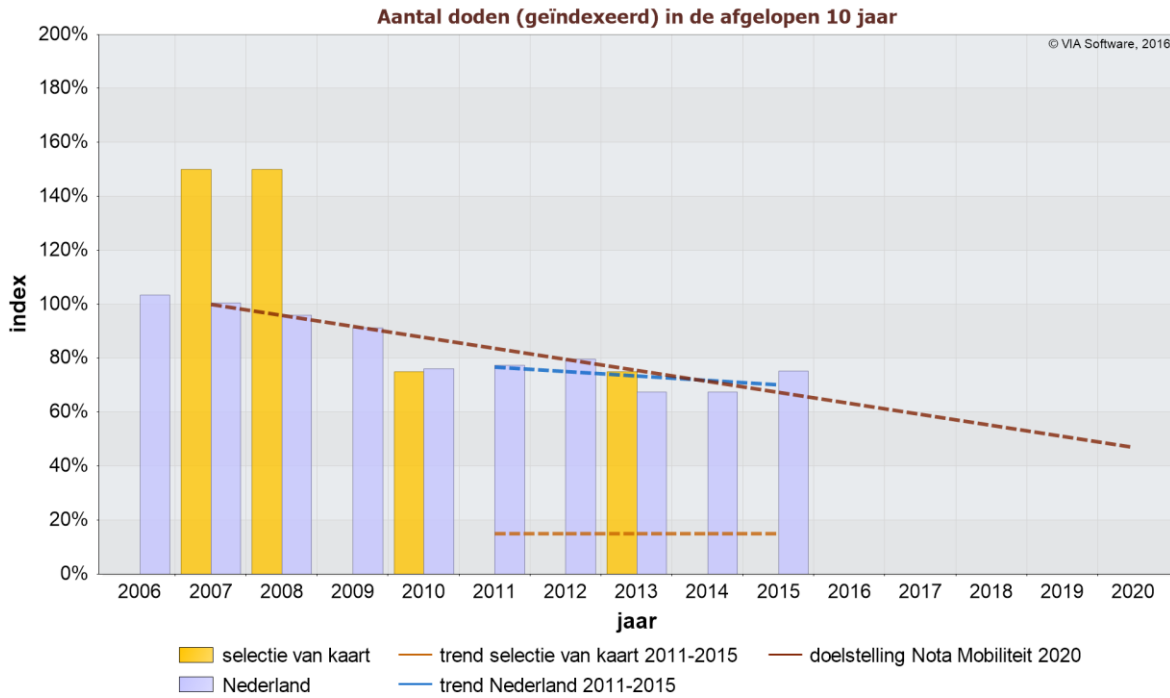
Figuur 1 geeft een algemeen overzicht van de ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers, uitgesplitst naar ernst in de periode 2006 tot en met 2015. Het aantal ernstige slachtoffers is een optelling van het aantal doden en ziekenhuisgewonden. Het totale aantal verkeersslachtoffers is gelijk aan het aantal ernstige slachtoffers en de overige gewonde slachtoffers.

jaar	slachtoffers	ernstige slachtoffers	doden	ziekenhuisgewonden	overige gewonden
2006	39	12	0	12	27
2007	21	9	2	7	12
2008	24	10	2	8	14
2009	11	4	0	4	7
2010	4	2	1	1	2
2011	5	1	0	1	4
2012	3	2	0	2	1
2013	5	5	1	4	0
2014	3	1	0	1	2
2015	20	13	0	13	7
<b>totaal</b>	<b>135</b>	<b>59</b>	<b>6</b>	<b>53</b>	<b>76</b>

figuur 1: ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers in de periode 2006 tot en met 2015 in het beheersgebied.

**Ontwikkeling aantal verkeersdoden (geïndexeerd) ten opzichte van het referentiegebied uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020**

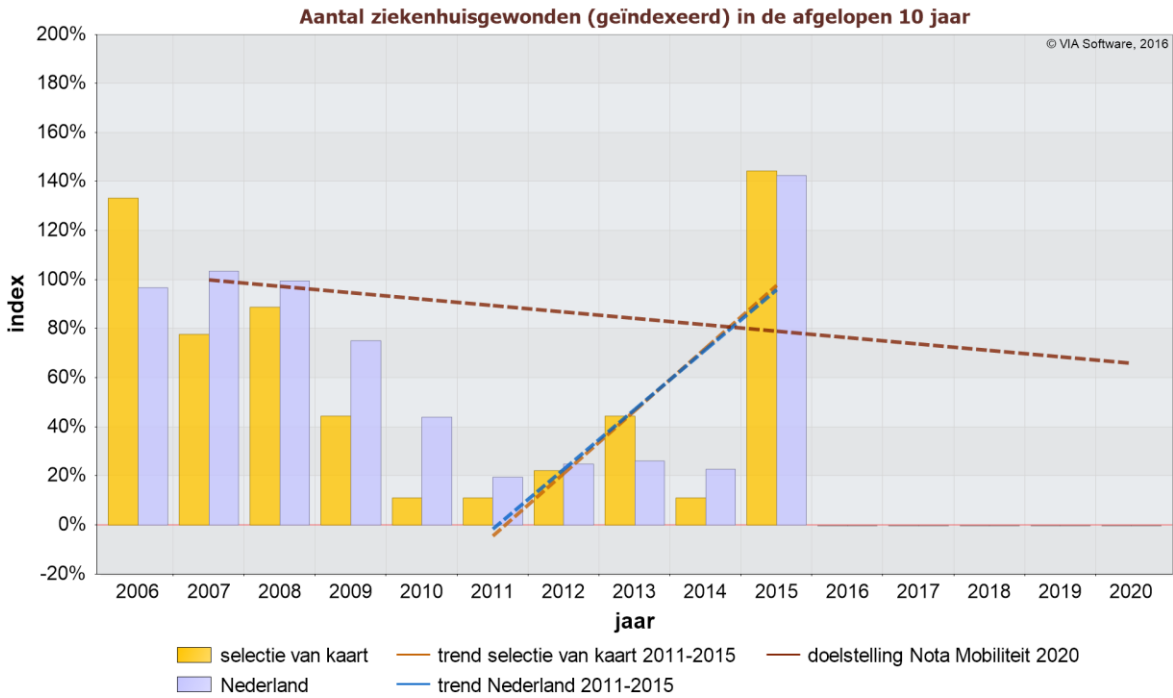
Figuur 2 bevat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling van het aantal doden (geïndexeerd) in de periode 2011 tot en met 2015 weergegeven. In de figuur is de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 opgenomen: 53% minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2006, 2007 en 2008. De figuur geeft inzicht in de mate waarin de doelstelling bij voortzetting van de trend te realiseren is. Als de trendlijn onder de doelstellingslijn is gelegen, dan wordt de doelstelling gehaald bij voortzetting van de trend.



figuur 2: ontwikkeling van het aantal verkeersdoden (geïndexeerd) in het beheersgebied (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar.

**Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) ten opzichte van het referentiegebied uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020**

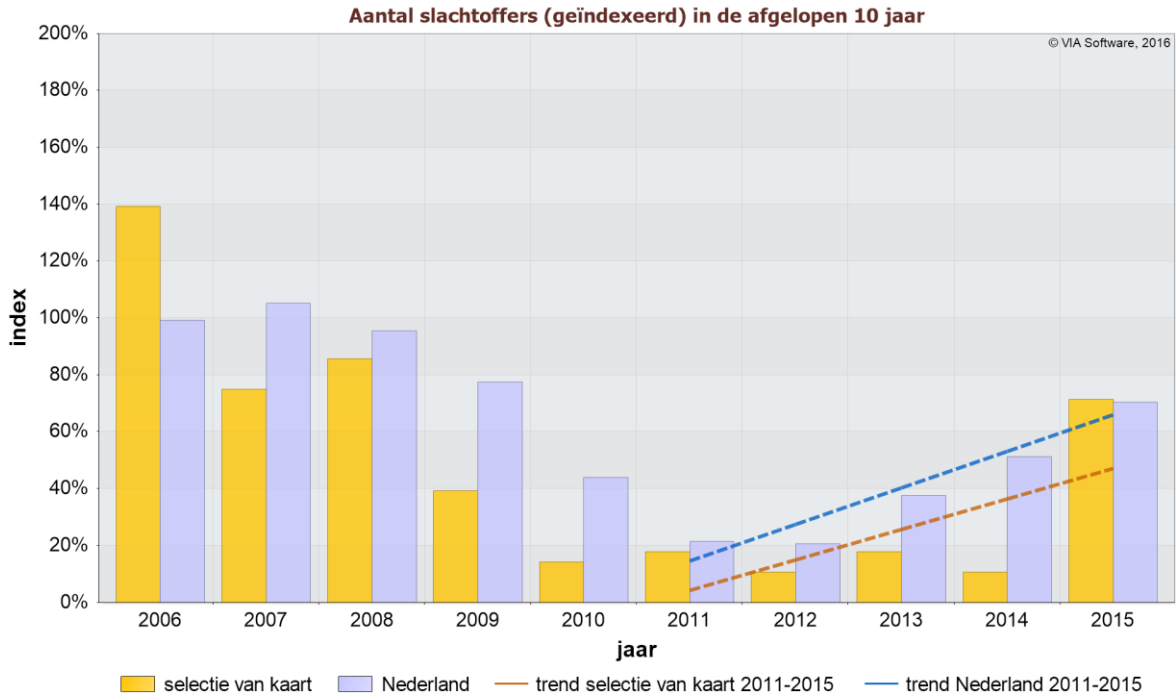
Figuur 3 bevat de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) in de periode 2011 tot en met 2015 weergegeven. In de figuur is de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 opgenomen: 34% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2006, 2007 en 2008. De figuur geeft inzicht in de mate waarin de doelstelling bij voortzetting van de trend te realiseren is. Als de trendlijn onder de doelstellingslijn is gelegen, dan wordt de bij voortzetting van de trend de doelstelling gehaald.



figuur 3: ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden (geïndexeerd) in het beheersgebied en het referentiegebied in de afgelopen 10 jaar.

**Ontwikkeling aantal slachtoffers (geïndexeerd) ten opzichte van het referentiegebied**

Figuur 4 bevat de ontwikkeling van het aantal slachtoffers (geïndexeerd) in de afgelopen 10 jaar in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied.



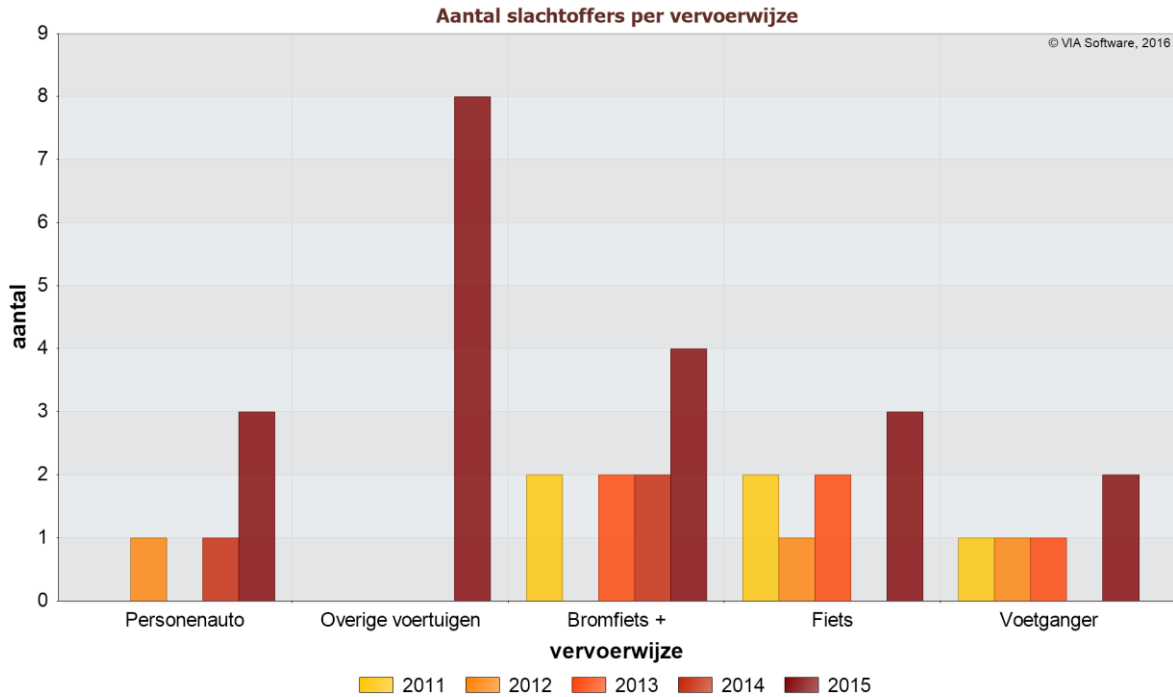
figuur 4: ontwikkeling aantal slachtoffers (geïndexeerd) in het beheersgebied en het referentiegebied in de afgelopen 10 jaar.

## DOELGROEPEN: LEEFTIJD EN VERVOERWIJZE

Dit deel van de monitor gaat in op de doelgroepen waaronder relatief veel slachtoffers vallen. Een doelgroep bestaat uit bestuurders van een bepaalde vervoerwijze, een leeftijdsgroep of een combinatie van beiden.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers per vervoerwijze in 2011 tot en met 2015

Figuur 5 bevat voor het beheersgebied een overzicht van het aantal slachtoffers per vervoerwijze in de periode 2011 tot en met 2015.

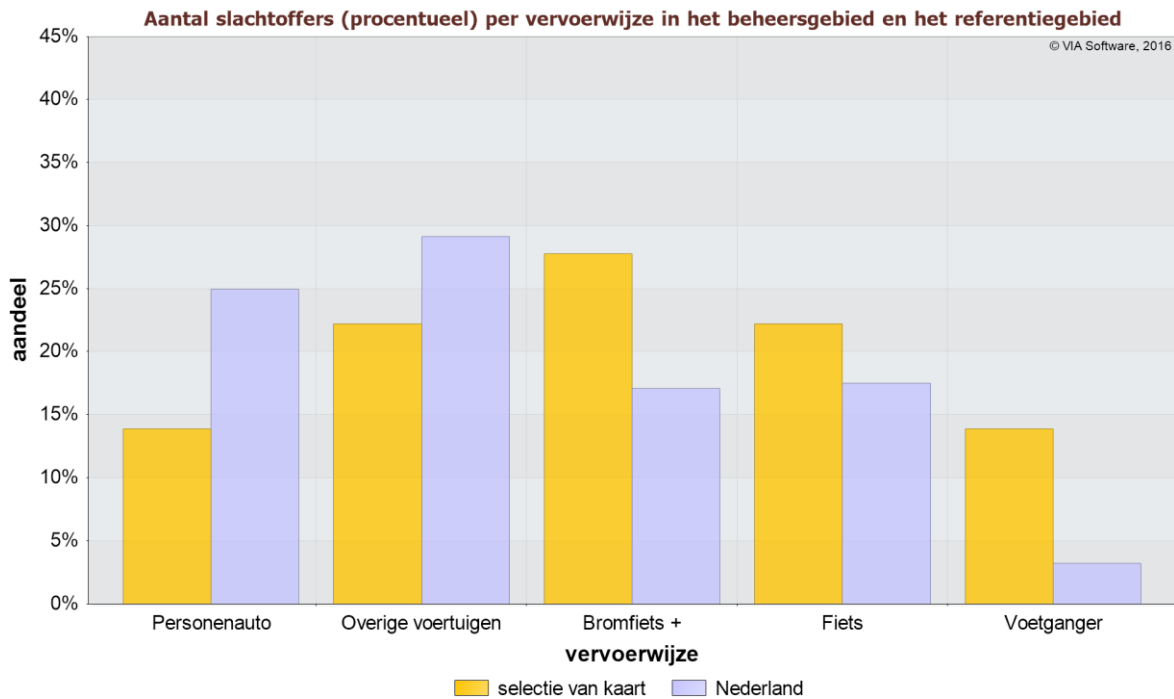


figuur 5: ontwikkeling aantal slachtoffers per vervoerwijze in de periode 2011 tot en met 2015.



## Overzicht slachtoffers (procentueel) naar vervoerwijze in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied 2011 tot en met 2015

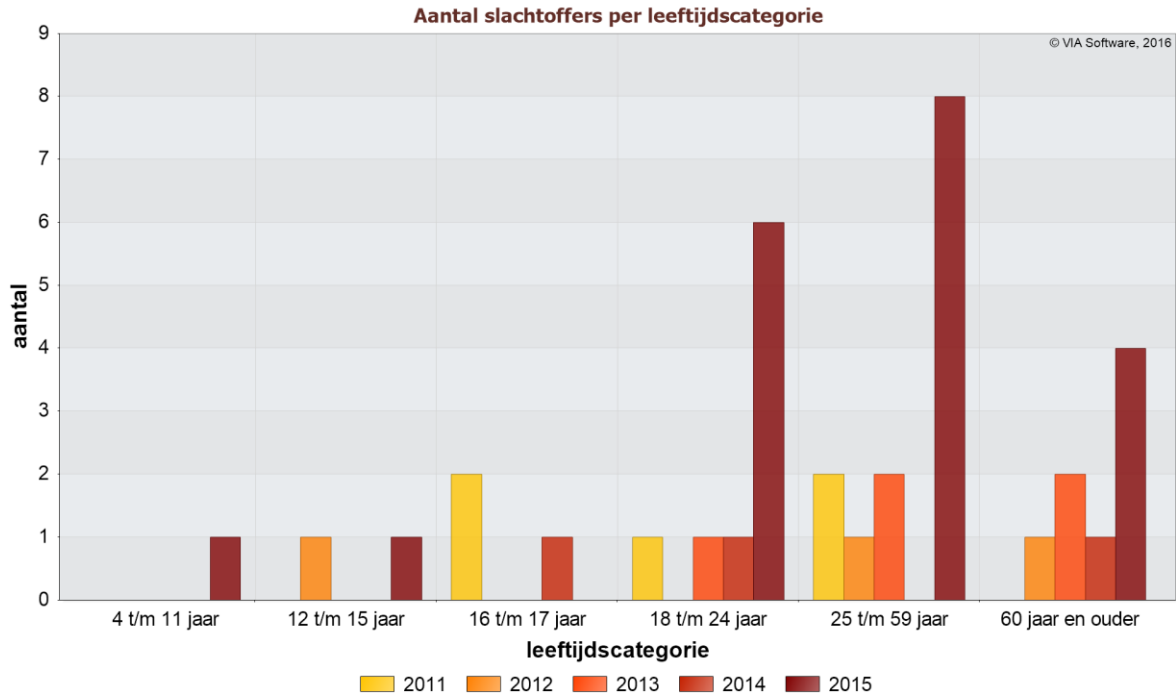
Figuur 6 bevat een overzicht van de slachtoffers (procentueel) per vervoerwijze in de periode 2011 tot en met 2015 in het beheersgebied en het referentiegebied. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe deze verschillende doelgroepen in het beheersgebied zich ten opzichte van het referentiegebied qua grootte verhouden. Om een vergelijking te kunnen maken tussen het eigen beheersgebied en het referentiegebied is het aantal slachtoffers van iedere vervoerwijze vergeleken met het totaal aantal slachtoffers, uitgedrukt in procenten.



figuur 6: overzicht slachtoffers (procentueel) naar vervoerwijze in het beheersgebied en het referentiegebied in de periode 2011 tot en met 2015.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in 2011 tot en met 2015

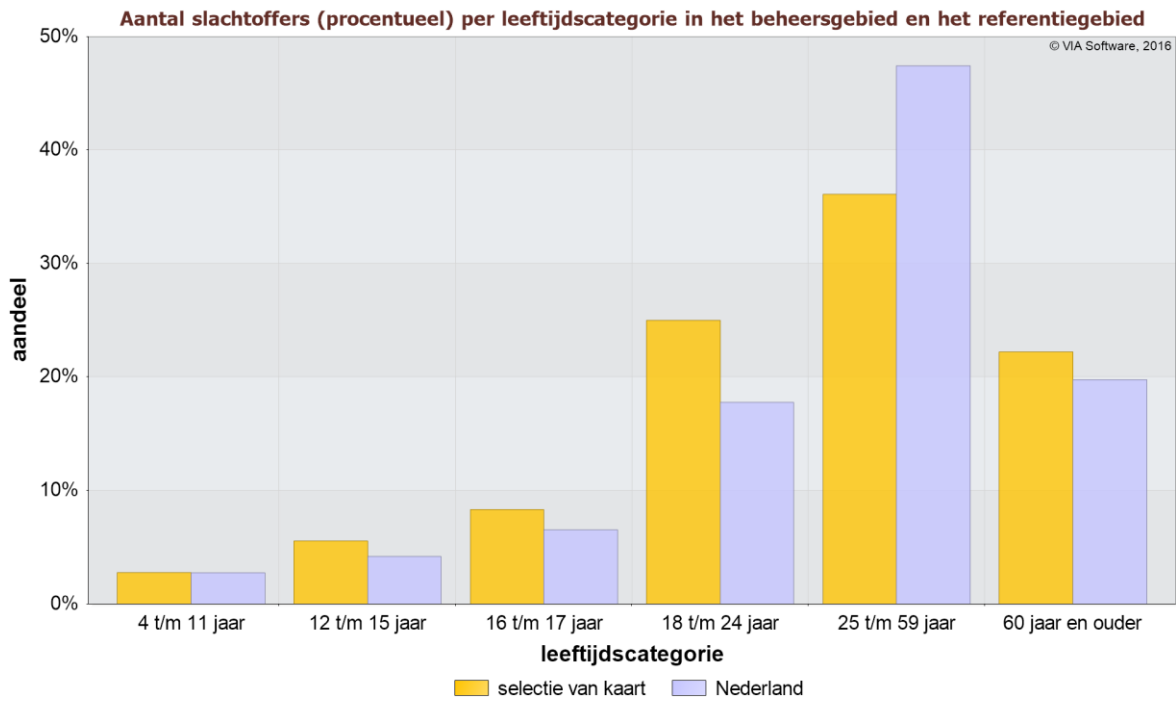
Figuur 7 bevat een overzicht van het aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in het beheersgebied in de periode 2011 tot en met 2015.



figuur 7: ontwikkeling aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in de periode 2011 tot en met 2015.

## Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie (procentueel) in het beheersgebied ten opzichte van het referentiegebied 2011 tot en met 2015

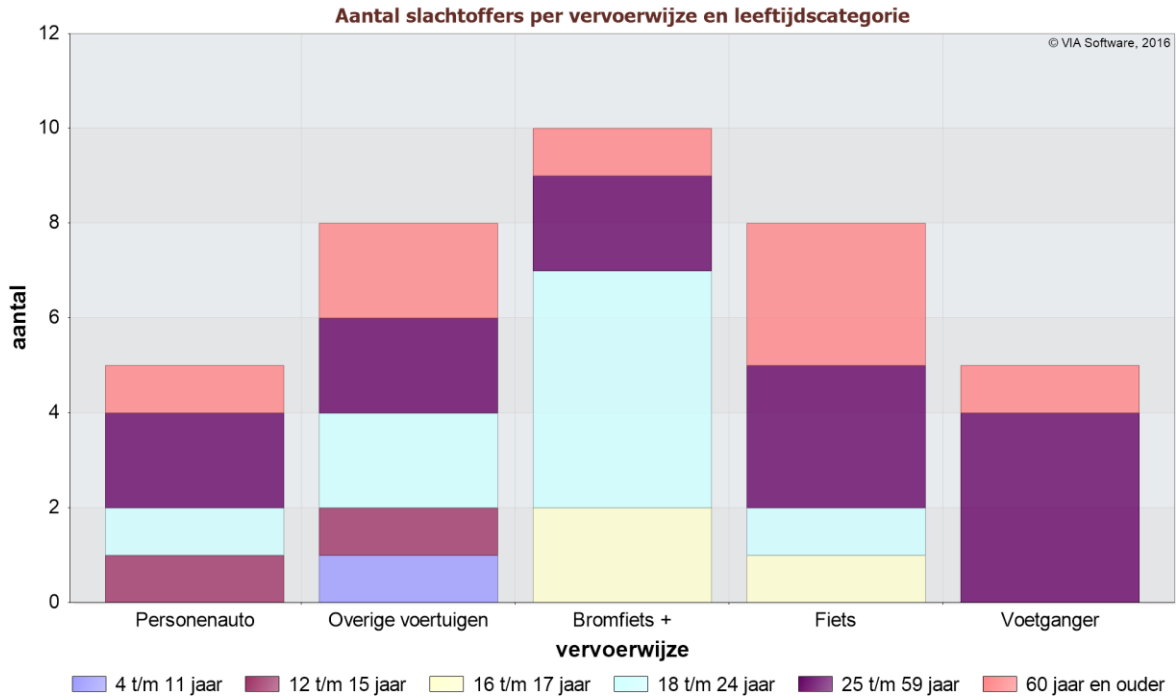
Figuur 8 bevat een overzicht van de slachtoffers (procentueel) per leeftijdscategorie in de periode 2011 tot en met 2015 in het beheersgebied en het referentiegebied. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe deze verschillende doelgroepen in het beheersgebied zich ten opzichte van het referentiegebied qua grootte verhouden. Om een vergelijking te kunnen maken tussen het eigen beheersgebied en het referentiegebied is het aantal slachtoffers van iedere leeftijdscategorie vergeleken met het totaal aantal slachtoffers, uitgedrukt in procenten.



figuur 8: overzicht slachtoffers (procentueel) naar leeftijdscategorie in het beheersgebied en het referentiegebied in de periode 2011 tot en met 2015.

### Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie per vervoerwijze 2011 tot en met 2015

In figuur 9 is het aantal slachtoffers in 2011 tot en met 2015 in het beheersgebied uitgezet naar leeftijdscategorie per vervoerwijze. Hierin kunt u zien bij welke combinaties van leeftijdscategorieën en vervoerwijzen de meeste slachtoffers vallen.



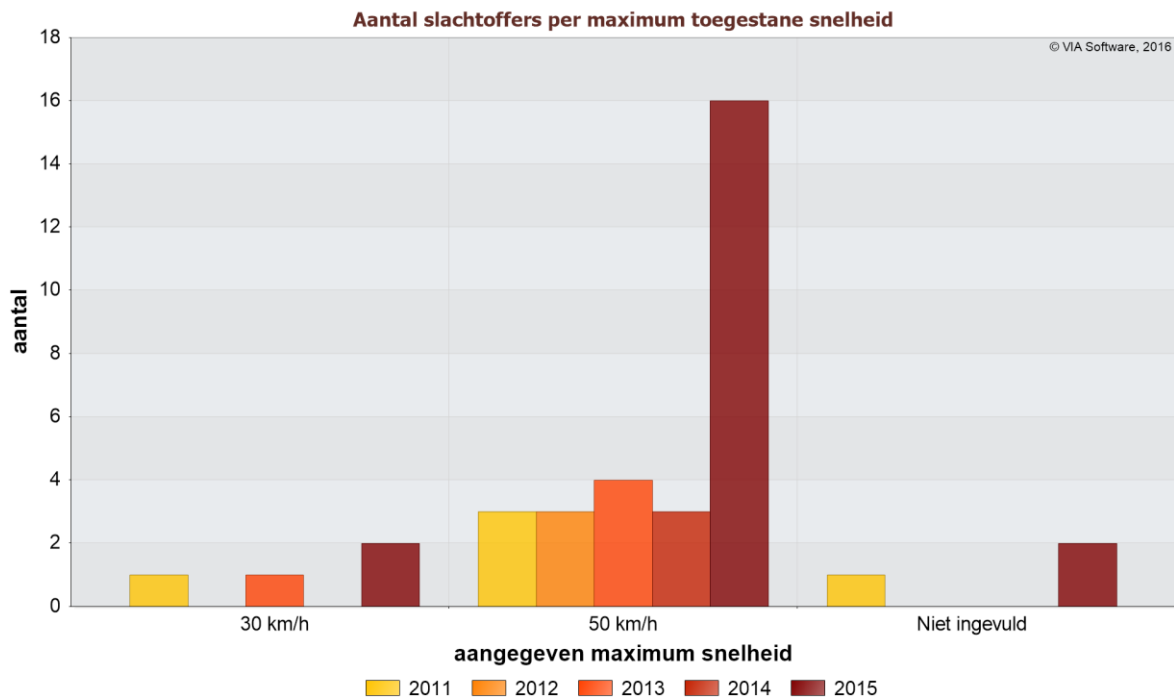
figuur 9: overzicht aantal slachtoffers naar leeftijdscategorie en vervoerwijze in 2011 tot en met 2015.

## SPEERPUNTEN 'LOCATIE KENMERKEN'

In dit onderdeel is het aantal slachtoffers in het beheersgebied in grafieken weergegeven, uitgezet naar kenmerken die van toepassing zijn op de ongevallocaties. Hierbij kunt u denken aan de verantwoordelijke wegbeheerder, de geldende snelheidslimiet, de wegsituatie en het onderscheid tussen binnen en buiten de bebouwde kom.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers naar snelheidslimiet in 2011 tot en met 2015

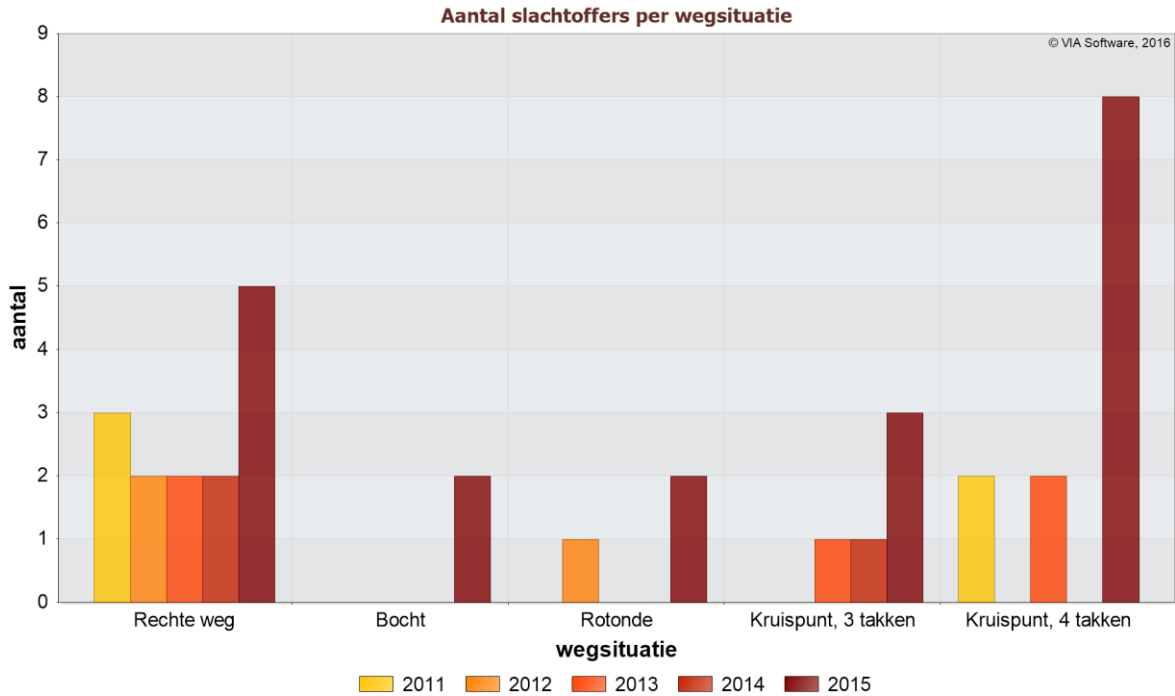
Figuur 10 geeft een overzicht van het aantal slachtoffers naar de snelheidslimiet die geldt ter plaatse van het ongeval. De gegevens zijn gebaseerd op de jaren 2011 tot en met 2015. De figuur biedt bijvoorbeeld inzicht in hoeverre de inrichting van 30 km/uur zones een daling van het aantal slachtoffers tot gevolg heeft gehad.



figuur 10: ontwikkeling aantal slachtoffers naar geldende snelheidslimiet in de periode 2011 tot en met 2015.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers naar wegsituatie in 2011 tot en met 2015

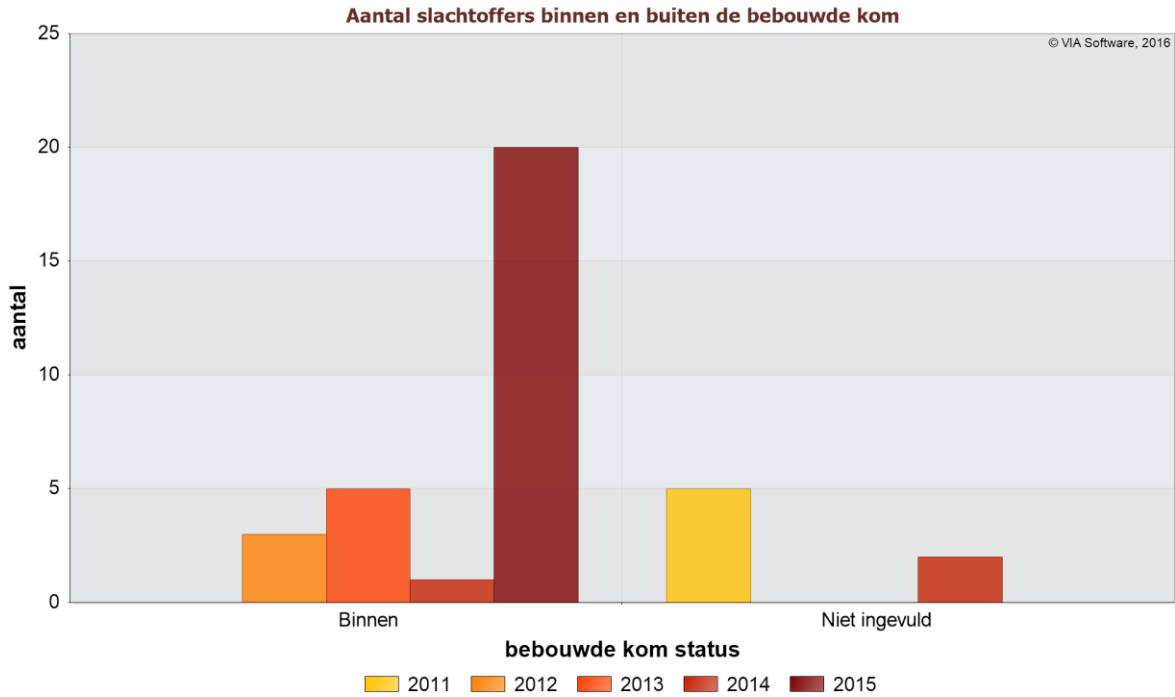
Figuur 11 geeft een overzicht van het aantal slachtoffers naar wegsituatie in de periode 2011 tot en met 2015. Dit maakt inzichtelijk op welke kruispunten en weginrichtingen de meeste slachtoffers vallen.



figuur 11: ontwikkeling aantal slachtoffers naar wegsituatie in de periode 2011 tot en met 2015.

**Ontwikkeling aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom in 2011 tot en met 2015**

Figuur 12 geeft inzicht in de verdeling van het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 op wegen binnen en buiten de bebouwde kom van het beheersgebied. Deze figuur geeft bijvoorbeeld inzicht in hoeverre de inrichting van 60 km/uur zones een positief effect heeft gehad op de verkeersveiligheid.



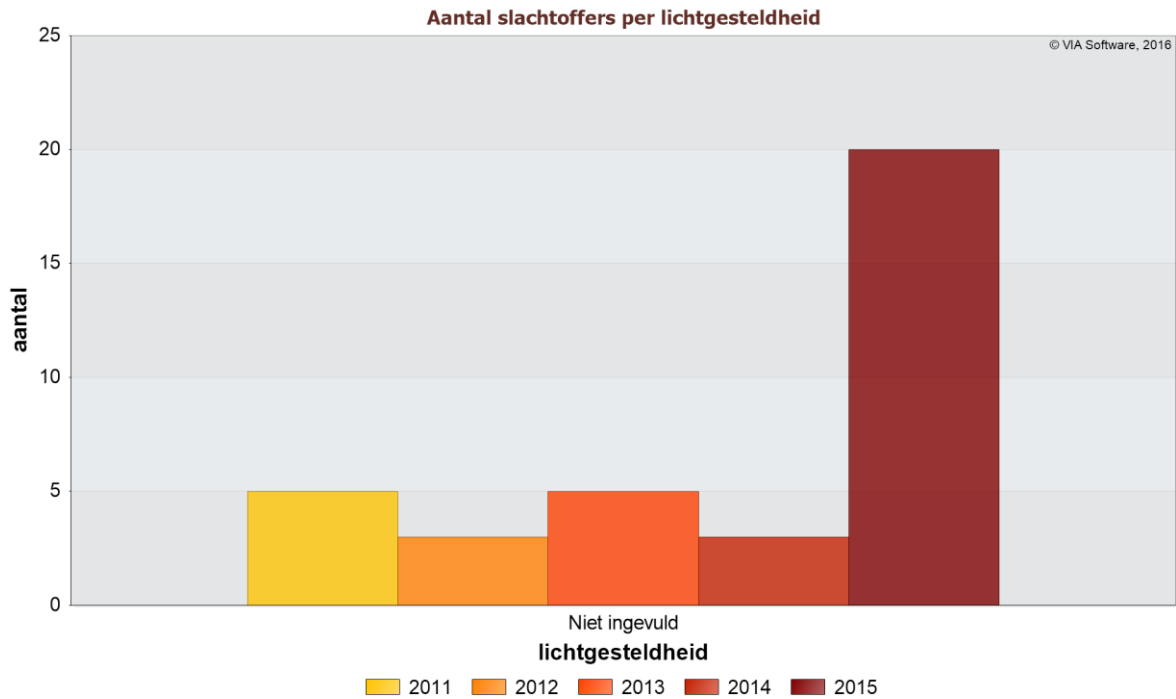
figuur 12: ontwikkeling aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom in de periode 2011 tot en met 2015.

**SPEERPUNTEN 'EXTERNE FACTOREN'**

Dit deel van de monitor biedt inzicht in het aantal slachtoffers dat in de periode 2011 tot en met 2015 viel bij ongevallen die werden beïnvloed door externe factoren als de lichtgesteldheid en de toestand van het wegdek.

**Overzicht aantal slachtoffers naar lichtgesteldheid in 2011 tot en met 2015**

Figuur 13 geeft een overzicht van het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar lichtgesteldheid. Zo wordt duidelijk hoe het aantal slachtoffers bij daglicht, duisternis of schemer zich verhoudt.

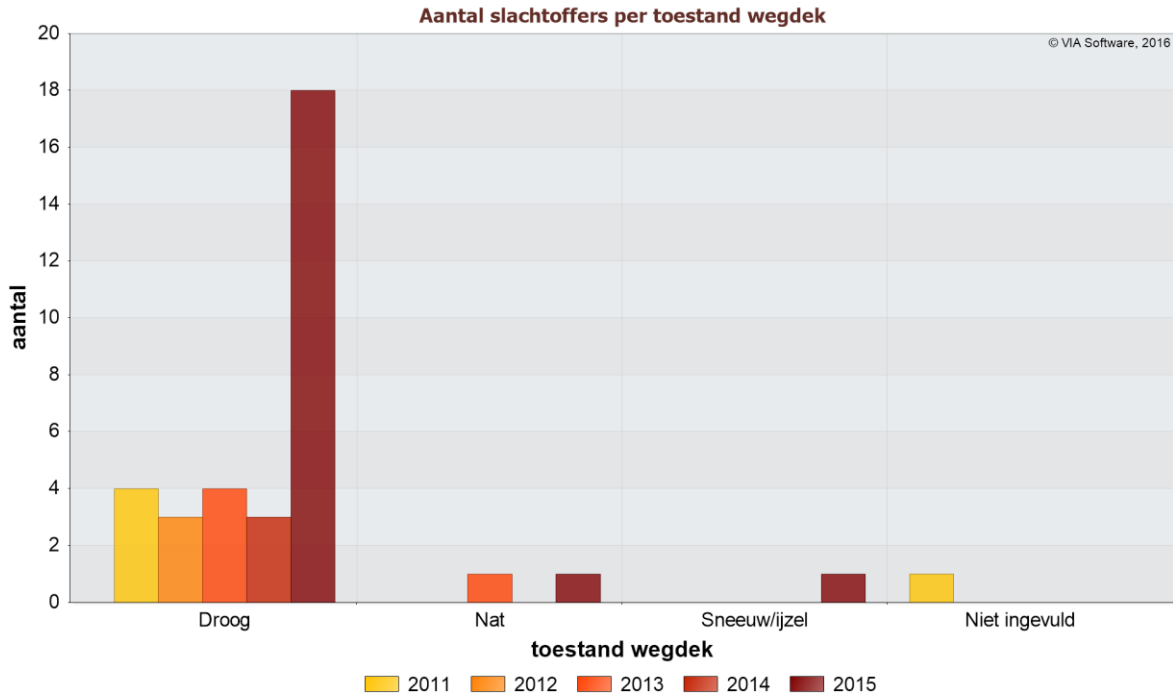


figuur 13: ontwikkeling aantal slachtoffers naar lichtgesteldheid in de periode 2011 tot en met 2015.



### Ontwikkeling aantal slachtoffers naar toestand van het wegdek in 2011 tot en met 2015

Figuur 14 bevat een overzicht van het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar de toestand van het wegdek ten tijde van het ongeval. Een hoog aandeel slachtoffers bij ongevallen op nat wegdek kan aanleiding zijn een onderzoek te starten naar de kwaliteit (afwatering en stroefheid) van de verhardingen.



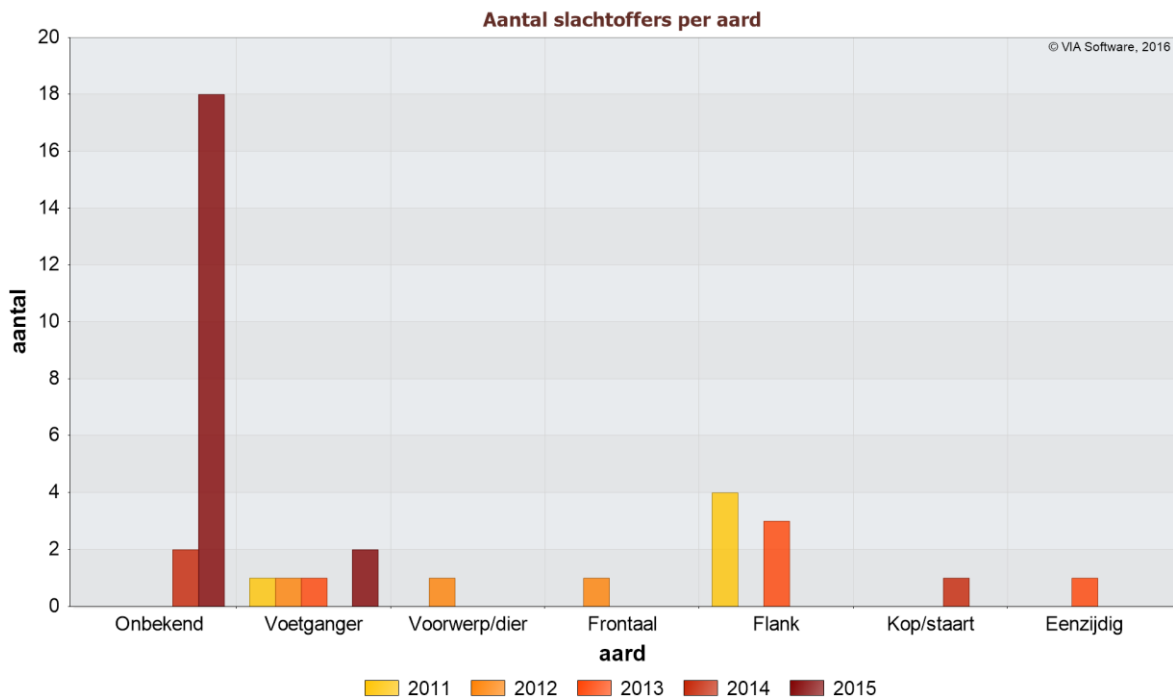
figuur 14: ontwikkeling aantal slachtoffers naar de toestand van het wegdek in de periode 2011 tot en met 2015.

## SPEERPUNTEN 'ONGEVALKENMERKEN'

Dit onderdeel bevat informatie over de slachtoffers in het beheersgebied naar verschillende ongevalkenmerken. Het bevat bijvoorbeeld grafieken met het aantal slachtoffers naar aard van het ongeval en de botspartners bij een ongeval.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers naar aard in 2011 tot en met 2015

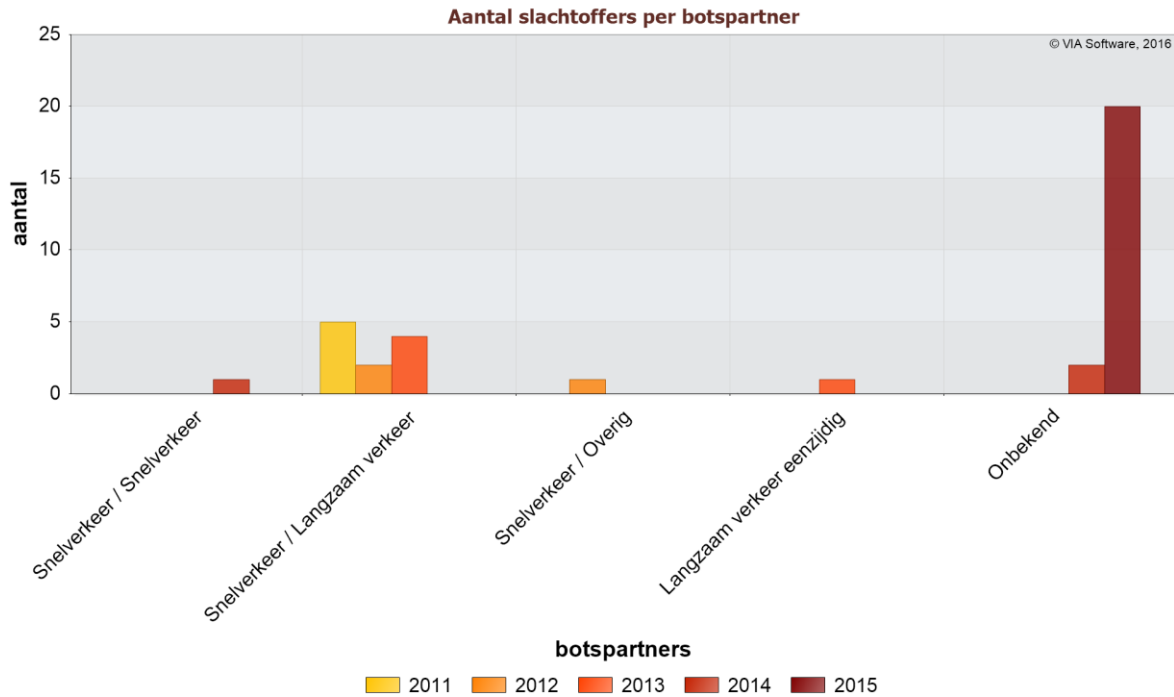
Figuur 15 geeft inzicht in het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar de aard van het ongeval. Deze grafiek biedt inzicht in wat voor ongevallen het meest voorkomen in het beheersgebied. Een relatief hoog aandeel slachtoffers bij kop-staart ongevallen kan bijvoorbeeld een signaal zijn voor hoge gereden snelheden op wegen in het beheersgebied en aanleiding vormen voor nadere analyse.



figuur 15: ontwikkeling aantal slachtoffers naar aard in de periode 2011 tot en met 2015.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers naar botspartners in 2011 tot en met 2015

Bij een ongeval kunnen verschillende vervoerwijzen met elkaar in botsing zijn gekomen. Alle mogelijke botspartners zijn samengevoegd in een aantal klassen. In figuur 16 is voor de verschillende botspartners weergegeven hoeveel slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 binnen het beheersgebied zijn gevallen. Hiermee wordt inzichtelijk gemaakt bij welke combinaties van botspartners relatief veel slachtoffers vallen.



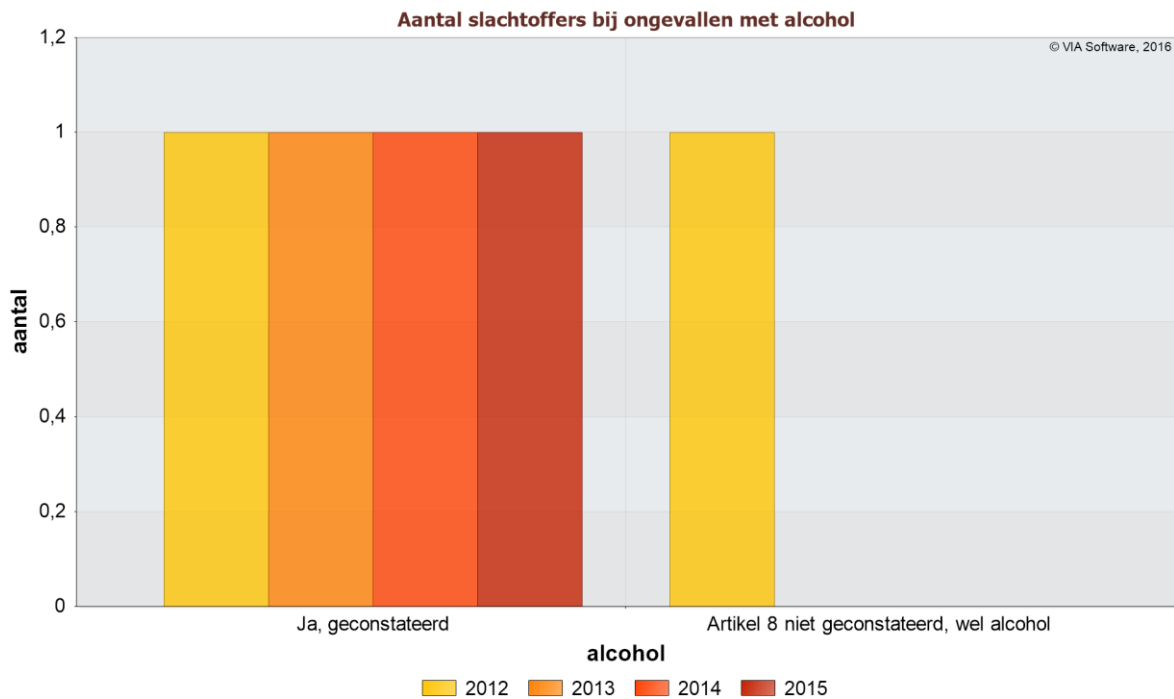
figuur 16: ontwikkeling aantal slachtoffers naar botspartner in de periode 2011 tot en met 2015.

## SPEERPUNTEN 'GEDRAG BESTUURDER'

Dit onderdeel gaat in op het aantal slachtoffers bij ongevallen met kenmerken die een relatie hebben met het gedrag van de bestuurder, zoals het gebruik van alcohol en de hoofdtoedracht van het ongeval.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen in 2011 tot en met 2015

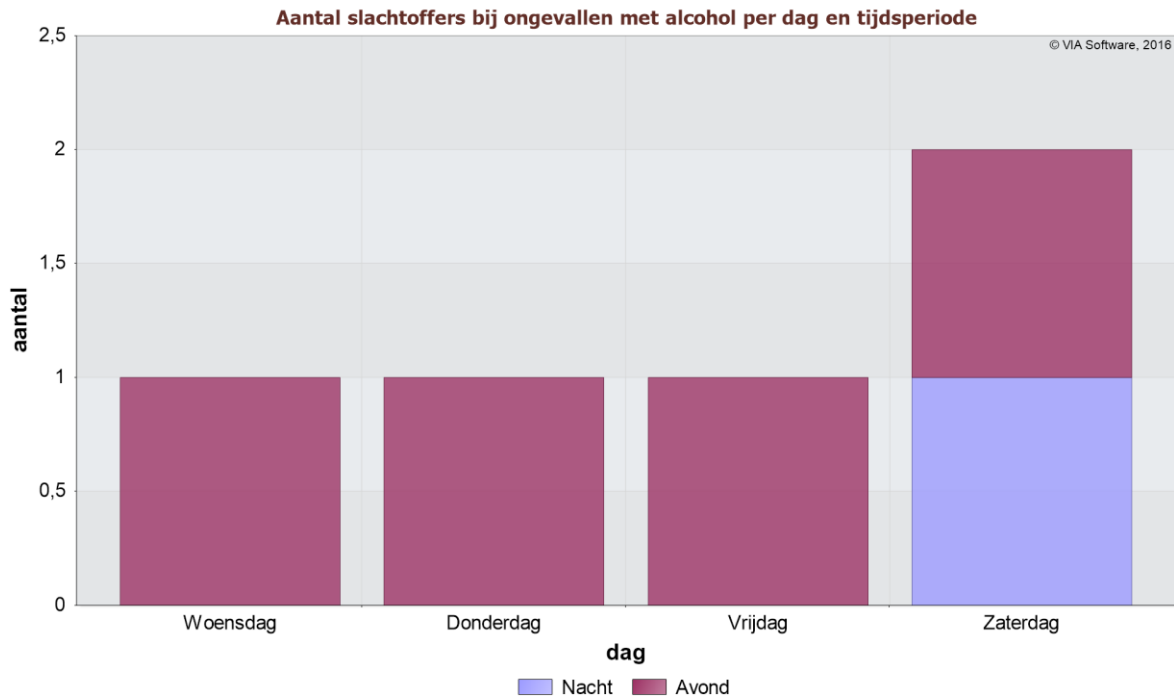
In figuur 17 is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers bij alcoholongevallen in de periode 2011 tot en met 2015 afgebeeld. Alcoholongevallen zijn ongevallen waarbij minimaal één betrokken bestuurder alcohol heeft gebruikt. Deze figuur maakt duidelijk of in het beheersgebied alcohol een speerpunt kan zijn voor verkeersveiligheidsmaatregelen.



figuur 17: ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen in de periode 2011 tot en met 2015.

## Ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen naar dag en tijdsperiode in 2011 tot en met 2015

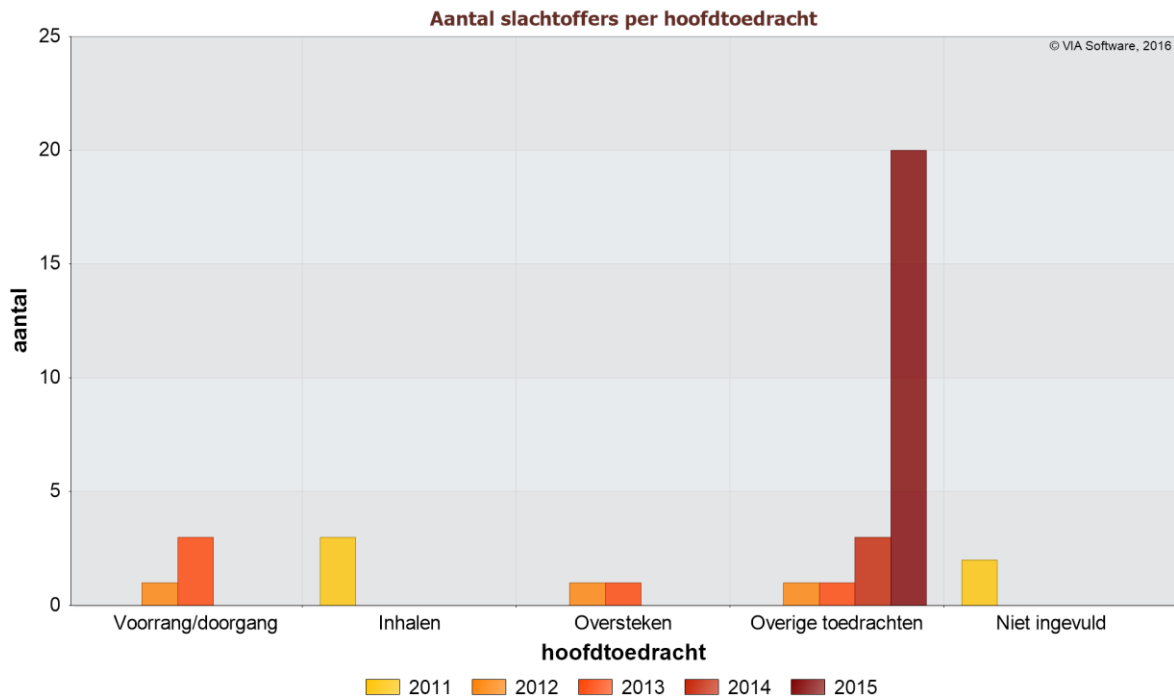
Figuur 18 geeft een verdieping op de vorige figuur. Hierin is weergegeven op welke dag en in welke tijdsperiode in 2011 tot en met 2015 slachtoffers bij alcoholongevallen vielen. Deze grafiek maakt voor het speerpunt 'alcohol' duidelijk op welke dagen en/of tijdsperiodes handhaving op alcoholgebruik in het verkeer zo effectief mogelijk ingezet kan worden.



figuur 18: ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen naar dag en tijdsperiode in de periode 2011 tot en met 2015.

## Ontwikkeling aantal slachtoffers naar hoofdtoedracht in 2011 tot en met 2015

Het ontstaan van een ongeval kan verschillende oorzaken hebben. Bij de registratie wordt een toedracht aan het ongeval aan de bestuurders toegekend. Uit de toedrachten van de verschillende betrokken bestuurders wordt door VIA de hoofdtoedracht van het ongeval afgeleid. In figuur 19 is het aantal slachtoffers naar hoofdtoedracht van de ongevallen in de periode 2011 tot en met 2015 weergegeven. Deze grafiek kan u helpen gericht maatregelen te nemen ter bestrijding van slachtoffers bij ongevallen met specifieke toedrachten.



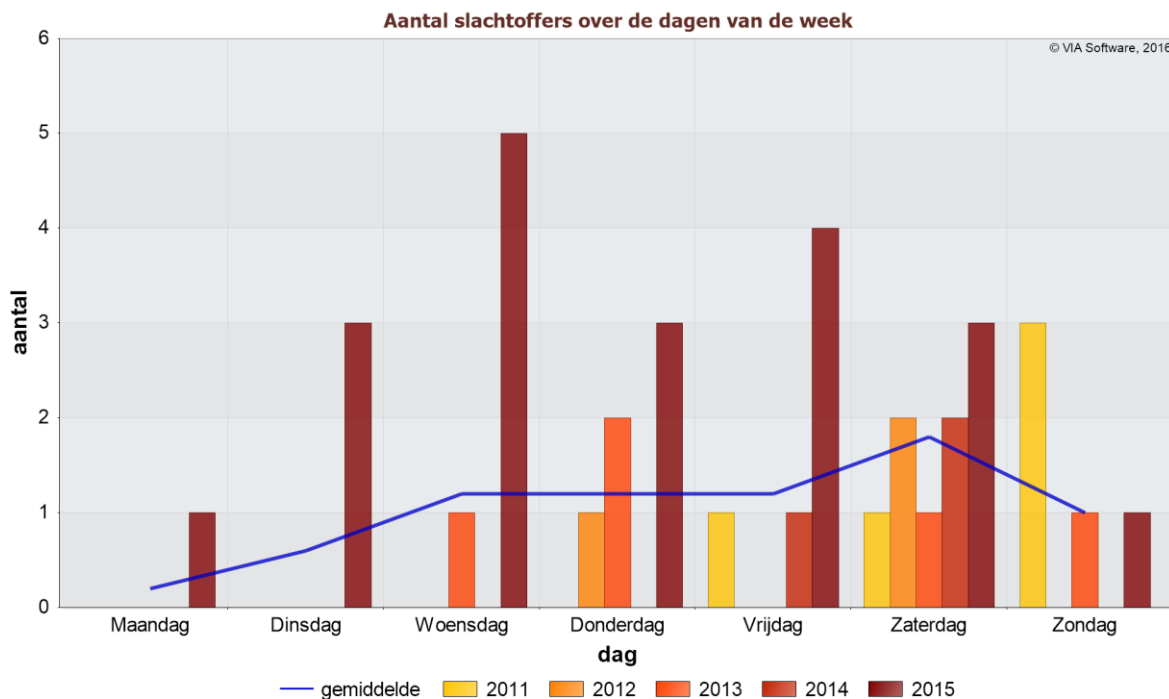
figuur 19: ontwikkeling aantal slachtoffers naar hoofdtoedracht van ongevallen in 2011 tot en met 2015.

## SPEERPUNTEN 'TIJD'

Dit laatste onderdeel gaat in op speerpunten op het gebied van verkeersveiligheid die zijn afgeleid van grafieken en tabellen met het aantal slachtoffers uitgezet naar dag, maand en tijdstip van het ongeval. Zo wordt bijvoorbeeld de verdeling van slachtoffers over werkdagen en weekenddagen duidelijk. Ook ontstaat inzicht in het aandeel slachtoffers in de zomer- en wintermaanden.

### Ontwikkeling aantal slachtoffers naar dag van de week in 2011 tot en met 2015

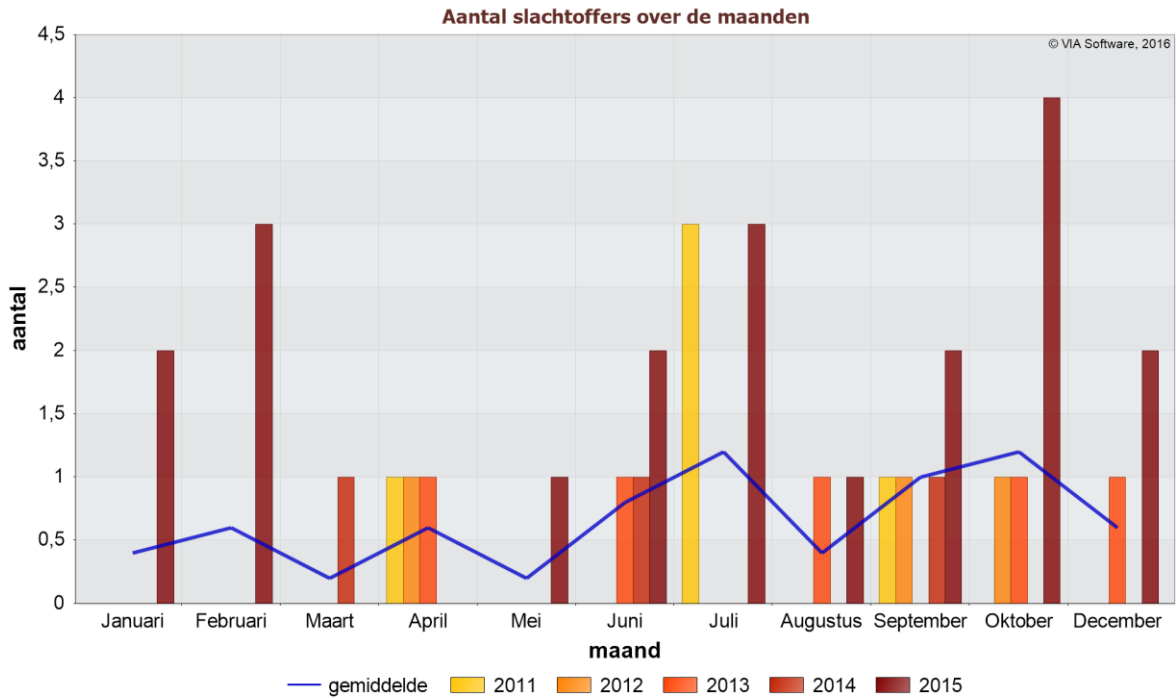
De verdeling van het aantal slachtoffers naar dag van de week staat in figuur 20. De gegevens zijn per jaar weergegeven, voor de periode 2011 tot en met 2015. Deze weergave maakt duidelijk op welke dagen de meeste slachtoffers vallen. De in de grafiek weergegeven staafjes geven het gemiddelde over de periode 2011 tot en met 2015 weer.



figuur 20: ontwikkeling aantal slachtoffers naar dag van de week in de periode 2011 tot en met 2015.

**Ontwikkeling aantal slachtoffers naar maand in 2011 tot en met 2015**

Figuur 21 biedt inzicht in de ontwikkeling van het aantal slachtoffers over de verschillende maanden in het jaar. Hiertoe is het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar maand weergegeven. Hieruit valt bijvoorbeeld op te maken of in een toeristische gemeente in de zomermaanden meer slachtoffers vallen dan in de rest van het jaar.

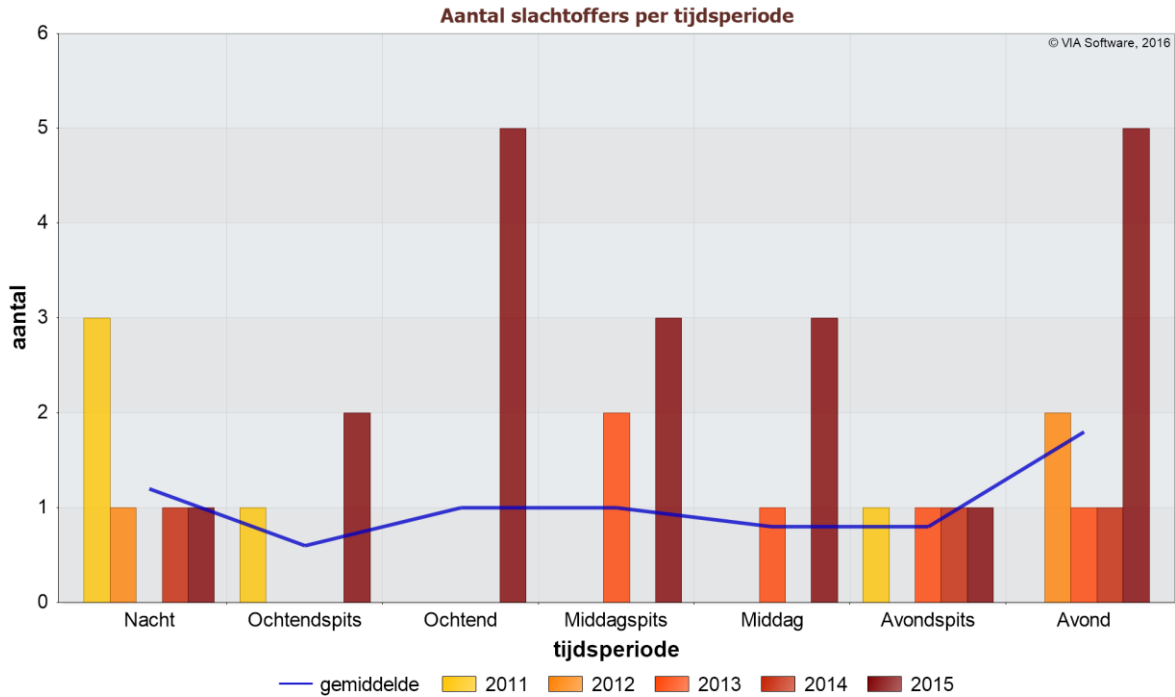


figuur 21: ontwikkeling aantal slachtoffers naar maand in de periode 2011 tot en met 2015.



**Ontwikkeling aantal slachtoffers naar tijdperiode op de dag in 2011 tot en met 2015**

Figuur 22 bevat over de periode 2011 tot en met 2015 de ontwikkeling van het aantal slachtoffers naar tijdperiode op de dag. Dit maakt inzichtelijk in welke periode op de dag de meeste slachtoffers vallen. Zo kunnen bijvoorbeeld in bepaalde gebieden als gevolg van hoge intensiteiten méér slachtoffers in de spitsperiodes van de dag vallen.



figuur 22: ontwikkeling aantal slachtoffers per tijdperiode op de dag in de periode 2011 tot en met 2015.