



gemeente
Barneveld

Nr. 1030485

Collegevoorstel

Onderwerp:

Trends in verkeersveiligheid 2016-2017

Gevraagde beslissing:

1. Kennis nemen van het document 'Trends in Verkeersveiligheid 2016-2017'.
2. Het document ter kennisneming aanbieden aan de gemeenteraad (rubriek B, ingekomen stukken).

Raad

- ☒ Ter kennisname naar de raad
Nummer beleidsproduct:
- ☐ Op overzicht Bestaand beleid (website)

Datum 8 december 2016 Steller: D.A. de Graaf

Afd: VI-VERKEER Aantal bijlagen 2

Afd.hoofd: Portefeuillehouder

Openbaarheid

Besluit (voorblad) openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispunt :
Groentje openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, zie beslispunt :
Bijlagen openbaar: ☒ Ja ☐ Nee, vermelden op bijlage

	Akkoord	Bespreken	Aantekeningen
Secretaris			
Burgemeester			
Wethouder A. de Kruijf			
Wethouder P.J.T. van Daalen			
Wethouder G.J. van den Hengel			
Wethouder D. J. Dorrestijn-Taal			

Beslissing burgemeester en wethouders :

16 DEC. 2016

Nummer op besluitenlijst:

50/19

Ontv. advies

Vr.
Raad

Zie bijgevoegde documenten:

- Trends in verkeersveiligheid 2016-2017
- Verkeersveiligheidsmonitor 2015 (bijlage)

Trends in verkeersveiligheid 2016-2017

Gemeente Barneveld, november 2016

Bijlage: Verkeersveiligheidsmonitor 2015, ViaStat

Inleiding

Voor u ligt het document met de titel 'Trends in Verkeersveiligheid'. Dit document geeft inzicht in de ontwikkeling en stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld. Deze stand van zaken is gebaseerd op bijgevoegde 'verkeersveiligheidsmonitor 2015'.

Aanleiding

Sinds 2013 wordt jaarlijks de ontwikkeling van de verkeersveiligheid binnen de gemeente Barneveld in beeld gebracht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het verkeersongevallenregistratieprogramma ViaStat. Dit programma biedt de mogelijkheid jaarlijks een verkeersveiligheidsmonitor uit te draaien, gebaseerd op de ongeval gegevens binnen de gemeente Barneveld.

Het voorliggende document is gebaseerd op de ongeval gegevens over de periode 2011-2015.

Doel

Het doel van dit document is om alle belanghebbenden (van burger tot bestuur) kort en krachtig te informeren over de stand van zaken op het gebied van verkeersveiligheid. Daarnaast wordt op basis van de zichtbare trends een aantal aandachtspunten benoemd. Deze informatie wordt gebruikt als input voor het nieuwe Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (vaststelling medio 2017).

Registratie van ongevallen in beweging

De afgelopen jaren hebben een aantal wijzigingen plaatsgevonden in de registratie van ongevallen. Bij het bestuderen van de ongeval gegevens dient hier rekening mee gehouden te worden. Het betreft:

- vanaf 2009 is het aantal geregistreerde ongevallen sterk afgenomen (door minder registreren van ongevallen door politie). Inmiddels is er (sinds 2014) weer meer aandacht voor de registratie van de ongevallen. Deze landelijke trend is terug te zien in de ongeval gegevens van de gemeente Barneveld.
- In 2014 werd nog niet automatisch vastgesteld of een slachtoffer in het ziekenhuis was opgenomen. Dit is handmatig vastgesteld, maar alleen voor de slachtofferongevallen waarvoor een Proces-verbaal was opgemaakt. Dit was slechts een klein deel van het totaal aantal slachtofferongevallen waardoor het werkelijke aantal hoger lag.
- In 2015 is automatisch vastgesteld of er sprake was van een ziekenhuisgewonde. Echter, meestal wordt een slachtoffer al als dusdanig geregistreerd bij vervoer naar het ziekenhuis. Van een ziekenhuisgewonde is echter pas sprake als het slachtoffer minimaal 1 nacht opgenomen is. Hierdoor kan het aantal ziekenhuisgewonden in de praktijk lager liggen.

De belangrijkste trends

Uit de bijgevoegde verkeersveiligheidsmonitor kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De stijging van het aantal slachtofferongevallen die sinds 2012 zichtbaar is heeft zich doorgezet in 2015. Deze trend is ook landelijk waarneembaar.
2. In tegenstelling tot provinciale en rijkswegen is er op gemeentelijke wegen een toename van het aantal slachtoffers. Ook deze trend is landelijk zichtbaar.
3. Opvallend is de stijging van het aantal slachtoffers met als vervoerwijze de fiets.
4. Onder deze fietsers is het aandeel in de leeftijdscategorie 12-15 jaar en 60+ relatief hoog.
5. Er is sprake van een forse stijging van slachtoffers op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Aandachtspunten

Op basis van de trends zijn een tweetal aandachtspunten bepaald. Het betreft:

1. Jonge en oudere fietser
2. 50 km/uur wegen

Toelichting

Jonge en oudere fietsers

Het aandachtspunt 'jongere fietser' wordt aangepakt door verdere uitrol van projecten op middelbare scholen. Het betreft onder andere het project 'speurtocht' wat enkele jaren geleden is geïntroduceerd op de Meerwaarde. Dit project is na introductie jaarlijks uitgevoerd. In 2017 worden in overleg met de scholen ook andere projecten opgezet. Doel van de projecten moet zijn om gedragsbeïnvloeding bij deze doelgroep teweeg te brengen. Dit wordt gedaan door middel van een praktische insteek: het meedenken in het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid.

Voor (met name) de oudere fietser is een aantal jaar geleden het beleid vastgesteld om (onveilige) paaltjes in fietspaden te verwijderen. Indien er een noodzaak is wordt gekozen voor een 'veilige' vormgeving. Met het vaststellen van het nieuwe beleid zijn nog niet alle paaltjes in fietsroutes verdwenen of aangepast. Dit wordt gedaan in combinatie met onderhoud en zal ook de komende jaren nog zijn uitwerking hebben.

50 km/uur wegen

Opvallend is de stijging van het aantal slachtoffers op 50 km/uur wegen. Het bepalen van de aanpak van dit probleem vraagt meer onderzoek naar de oorzaak en details van deze ongevallen. In het nieuwe GVVP (vaststelling medio 2017) wordt deze constatering, samen met de overige beschikbare verkeersveiligheid gegevens, als input meegenomen.

Alleen ongeval gegevens voldoende?

De afgelopen jaren is bij het opstellen van de monitor gebleken dat de beschikbaarheid en wijzigingen van de (registratie van) ongevallen het moeilijk maakt om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in beeld te brengen. Daarnaast geeft een monitor die enkel gebaseerd is op ongeval gegevens een beperkt beeld van de verkeersveiligheid.

Daarom wordt voorgesteld om vanaf volgend jaar de verkeersveiligheidsmonitor niet alleen te baseren op ongeval gegevens. Er komen steeds meer data openbaar beschikbaar. Denk hierbij aan gegevens van het CBS, Ministerie van Veiligheid en Justitie (CJIB) en het Meldpunt Veilig Verkeer Nederland. Door deze data (slim) met elkaar in verband te brengen is een beter beeld te vormen van de verkeersveiligheid in de gemeente Barneveld.

Verkeersveiligheidsmonitor 2015

Gemeente Barneveld

Bron ViaStat:

Betreft database waar gegevens over Nederland worden geregistreerd. Deze verkeersveiligheidsmonitor richt zich op informatie binnen de gemeente Barneveld i.r.t. de Regio of landelijke gegevens.

INHOUDSOPGAVE

Trend	3
Algemene ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers	3
Ontwikkeling aantal verkeersdoden uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020	4
Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020	5
Ontwikkeling aantal slachtoffers	6
Regio vergelijking	7
Ontwikkeling aantal slachtoffers per regio in 2015 ten opzichte van 2014	7
Trendontwikkeling per gemeente aantal slachtoffers 2011 tot en met 2015	8
Positie aantal doden per gemeente ten opzichte van de doelstellingslijn (onder/boven doelstelling) in 2015	9
Positie aantal ziekenhuisgewonden per gemeente ten opzichte van de doelstellingslijn (onder/boven doelstelling) in 2015	10
Ontwikkeling aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners	11
Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners	12
Ontwikkeling aantal slachtoffers per 100.000 inwoners	13
Doelgroepen: leeftijd en vervoerwijze	14
Ontwikkeling aantal slachtoffers per vervoerwijze in 2011 tot en met 2015	14
Overzicht slachtoffers naar vervoerwijze in het beheersgebied 2011 tot en met 2015	15
Ontwikkeling aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in 2011 tot en met 2015	16
Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie in het beheersgebied 2011 tot en met 2015	17
Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie per vervoerwijze 2011 tot en met 2015	18
Speerpunten 'locatie kenmerken'	19
Ontwikkeling aantal slachtoffers op kruispunten per wegbeheerder in het beheersgebied in 2011 tot en met 2015	19
Ontwikkeling aantal slachtoffers op wegvakken per wegbeheerder in het beheersgebied in 2011 tot en met 2015	20
Aandeel slachtoffers en kilometer weglengte naar wegbeheerdersoort in het beheersgebied in 2011 tot en met 2015	21
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar snelheidslimiet in 2011 tot en met 2015	22
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar wegsituatie in 2011 tot en met 2015	23
Ontwikkeling aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom in 2011 tot en met 2015	24
Speerpunten 'externe factoren'	25
Overzicht aantal slachtoffers naar lichtgesteldheid in 2011 tot en met 2015	25
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar toestand van het wegdek in 2011 tot en met 2015	26
Speerpunten 'ongevalkenmerken'	27
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar aard in 2011 tot en met 2015	27

Ontwikkeling aantal slachtoffers naar botspartners in 2011 tot en met 2015	28
--	----

Speerpunten ‘gedrag bestuurder’ **29**

Ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen in 2011 tot en met 2015	29
Ontwikkeling aantal slachtoffers bij alcoholongevallen naar dag en tijdsperiode in 2011 tot en met 2015	30
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar hoofdtoedracht in 2011 tot en met 2015.....	31

Speerpunten ‘tijd’ **32**

Ontwikkeling aantal slachtoffers naar dag van de week in 2011 tot en met 2015.....	32
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar maand in 2011 tot en met 2015	33
Ontwikkeling aantal slachtoffers naar tijdsperiode op de dag in 2011 tot en met 2015.....	34

Keuze beheersgebied	Gemeente Barneveld
Keuze referentiegebied(en)	geen referentiegebied
Keuze verkeersslachtoffers	slachtoffers
Keuze periode	jaren 2011 tot en met 2015
Keuze filter	alle vervoerwijzen, leeftijden en wegbeheerders

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 15 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.

Algemene ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers

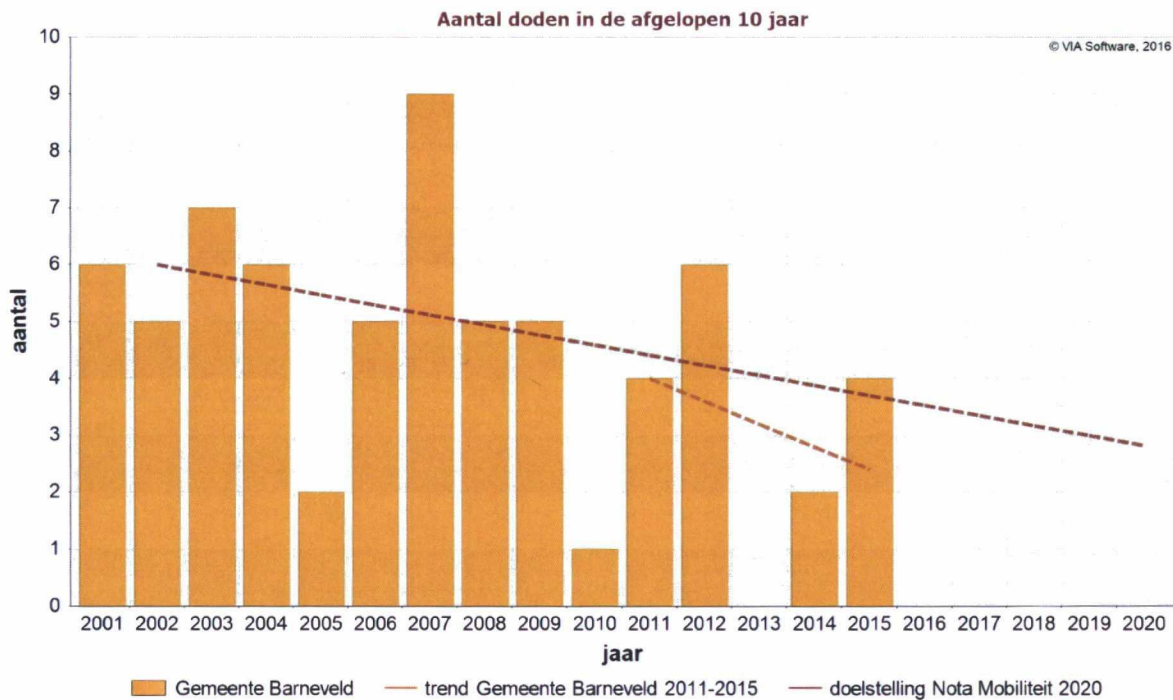
Figuur 1 geeft een algemeen overzicht van de ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers, uitgesplitst naar ernst in de periode 2006 tot en met 2015. Het aantal ernstige slachtoffers is een optelling van het aantal doden en ziekenhuisgewonden. Het totale aantal verkeersslachtoffers is gelijk aan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

jaar	slachtoffers	ernstige slachtoffers	doden	ziekenhuisgewonden	overige gewonden
2001	225	70	6	64	155
2002	260	78	5	73	182
2003	233	85	7	78	148
2004	206	84	6	78	122
2005	178	62	2	60	116
2006	172	61	5	56	111
2007	169	70	9	61	99
2008	116	60	5	55	56
2009	108	42	5	37	66
2010	41	23	1	22	18
2011	40	17	4	13	23
2012	35	21	6	15	14
2013	39	18	0	18	21
2014	62	21	2	19	41
2015	69	50	4	46	19
totaal	1953	762	67	695	1191

figuur 1: ontwikkeling van het totale aantal slachtoffers in de periode 2001 tot en met 2015 in het beheersgebied.

Ontwikkeling aantal verkeersdoden uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020

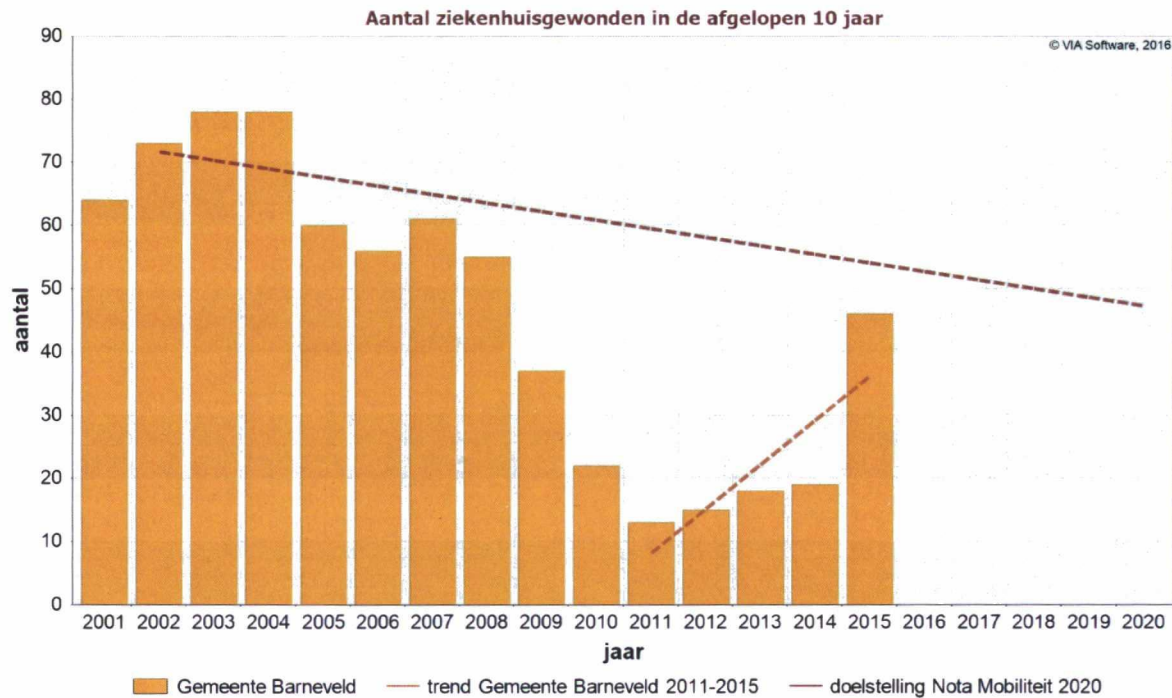
Figuur 2 bevat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in de afgelopen 10 jaar in het beheersgebied. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling van het aantal doden in de periode 2011 tot en met 2015 weergegeven. In de figuur is de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 opgenomen: 53% minder verkeersdoden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2001, 2002 en 2003. 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 in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar.

Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden uitgezet naar de doelstelling Nota Mobiliteit 2020

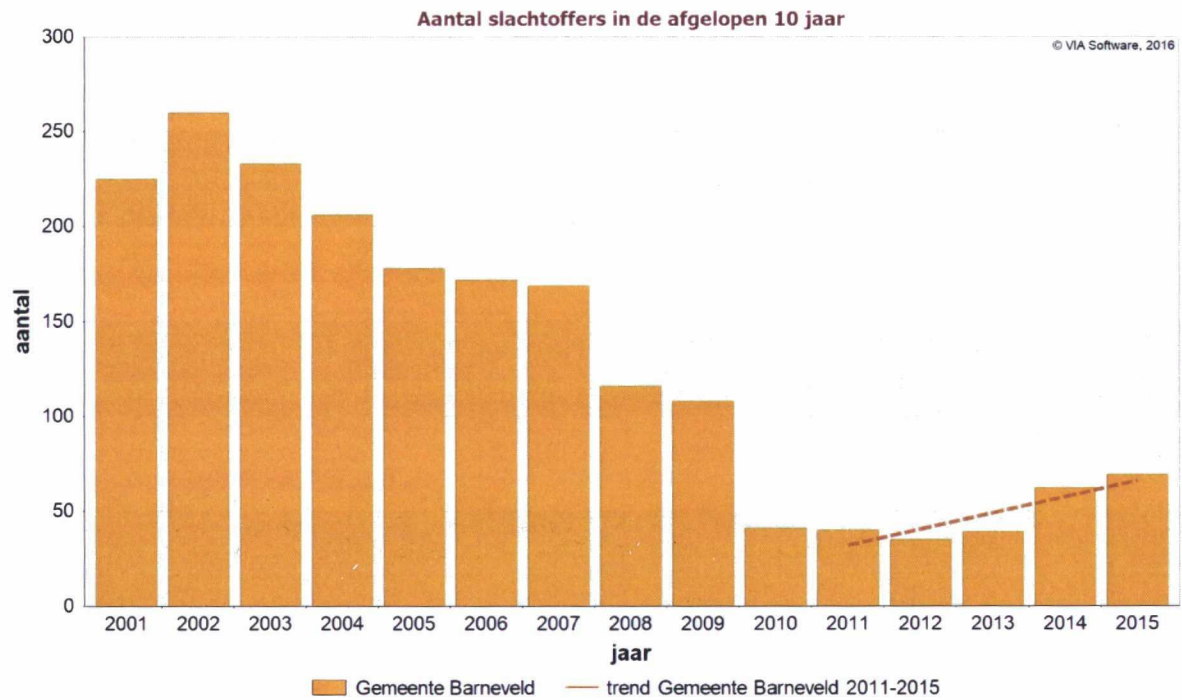
Figuur 3 bevat de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden in de afgelopen 15 jaar in het beheersgebied. Door middel van een trendlijn is de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden in de periode 2011 tot en met 2015 weergegeven. In de figuur is de doelstelling Nota Mobiliteit 2020 opgenomen: 34% minder ziekenhuisgewonden in 2020 ten opzichte van het driejaarlijks gemiddelde 2001, 2002 en 2003. 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 in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar.

Ontwikkeling aantal slachtoffers

Figuur 4 bevat de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in de afgelopen 15 jaar in het beheersgebied.



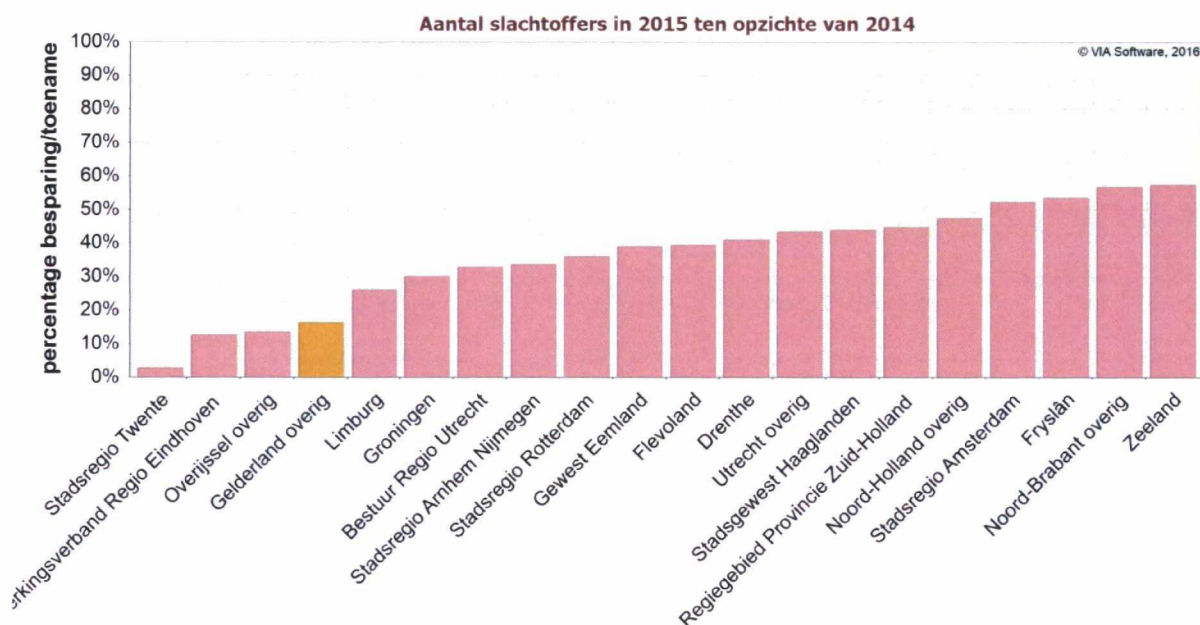
figuur 4: ontwikkeling aantal slachtoffers in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar.

REGIO VERGELIJKING

Dit hoofdstuk bevat verschillende grafieken waarin over de periode 2011 tot en met 2015 een (algemene) vergelijking wordt gemaakt tussen het aantal slachtoffers in verschillende gebieden.

Ontwikkeling aantal slachtoffers per regio in 2015 ten opzichte van 2014

In figuur 5 staat per regio de procentuele toe- of afname van het aantal slachtoffers in 2015 ten opzichte van dit aantal in 2014 weergegeven. Deze figuur maakt het mogelijk de ontwikkeling in de eigen regio te vergelijken met die in een andere regio. De indeling is conform de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr-plus) ingedeeld in stadsregio's en provincies, exclusief de stadsregio. De regio waarin het beheersgebied valt is in oranje weergegeven. De overige regio's zijn groen bij een daling en rood bij een stijging.



Stadsregio's en provincies exclusief stadsregio

figuur 5: ontwikkeling aantal slachtoffers per regio in 2015 ten opzichte van 2014.

Trendontwikkeling per gemeente aantal slachtoffers 2011 tot en met 2015

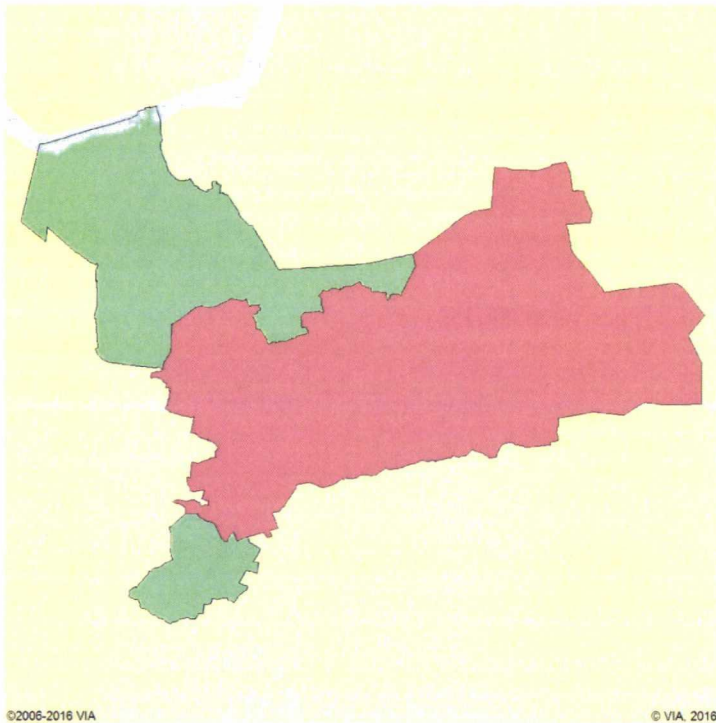
Figuur 6 geeft voor de gemeenten binnen de eigen regio inzicht in de trend van het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015. De gemeenten die in groen zijn afgebeeld, hebben een dalende trend. De gemeenten die in rood zijn afgebeeld hebben een stijgende trend.



figuur 6: ontwikkeling trend per gemeente van het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015.

Positie aantal doden per gemeente ten opzichte van de doelstellingslijn (onder/boven doelstelling) in 2015

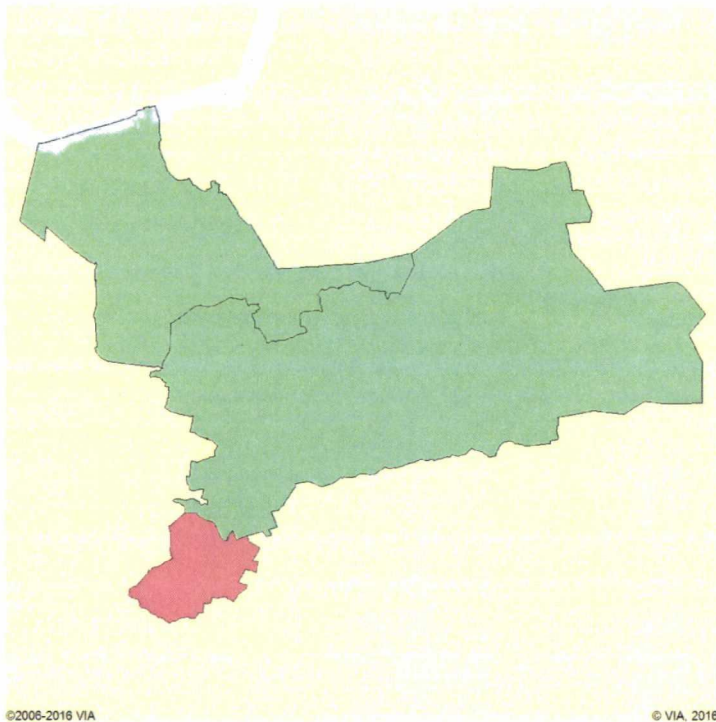
Figuur 7 maakt duidelijk hoe het aantal doden in gemeenten binnen de eigen regio in het jaar 2015 zich verhoudt tot het aantal doden dat conform de doelstelling zou mogen vallen. Een in groen weergegeven 2015 kent een aantal doden dat in gemeente lager was dan de 'toegestane' waarde conform de doelstelling. Bij een in rood weergegeven gemeente is dit aantal hoger. Wanneer voor uw beheersgebied de positie "minder goed dan de doelstelling" zichtbaar is in de figuur, betekent dit echter niet dat de doelstelling niet meer kan worden gehaald. Wellicht laten voorgaande jaren een heel ander beeld zien. In deze figuur is het laatste jaar (2015) bepalend.



figuur 7: positie doden per gemeente in 2015 ten opzichte van de doelstelling.

Positie aantal ziekenhuisgewonden per gemeente ten opzichte van de doelstellingslijn (onder/boven doelstelling) in 2015

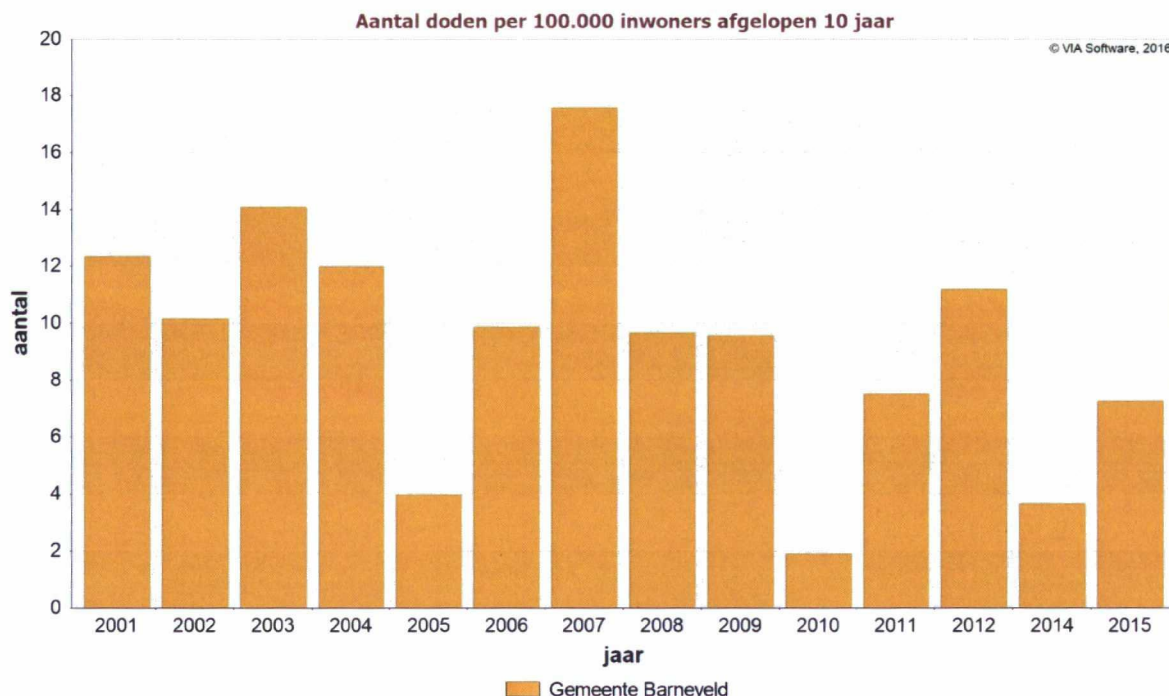
Figuur 8 maakt duidelijk hoe het aantal ziekenhuisgewonden in gemeenten binnen de eigen regio in het jaar 2015 zich verhoudt tot het aantal ziekenhuisgewonden dat conform de doelstelling zou mogen vallen. Een in groen weergegeven 2015 kent een aantal ziekenhuisgewonden dat in gemeente lager was dan de 'toegestane' waarde conform de doelstelling. Bij een in rood weergegeven gemeente is dit aantal hoger. Wanneer voor uw beheersgebied de positie "minder goed dan de doelstelling" zichtbaar is in de figuur, betekent dit echter niet dat de doelstelling niet meer kan worden gehaald. Wellicht laten voorgaande jaren een heel ander beeld zien. In deze figuur is het laatste jaar (2015) bepalend.



figuur 8: positie ziekenhuisgewonden per gemeente in 2015 ten opzichte van de doelstelling.

Ontwikkeling aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners

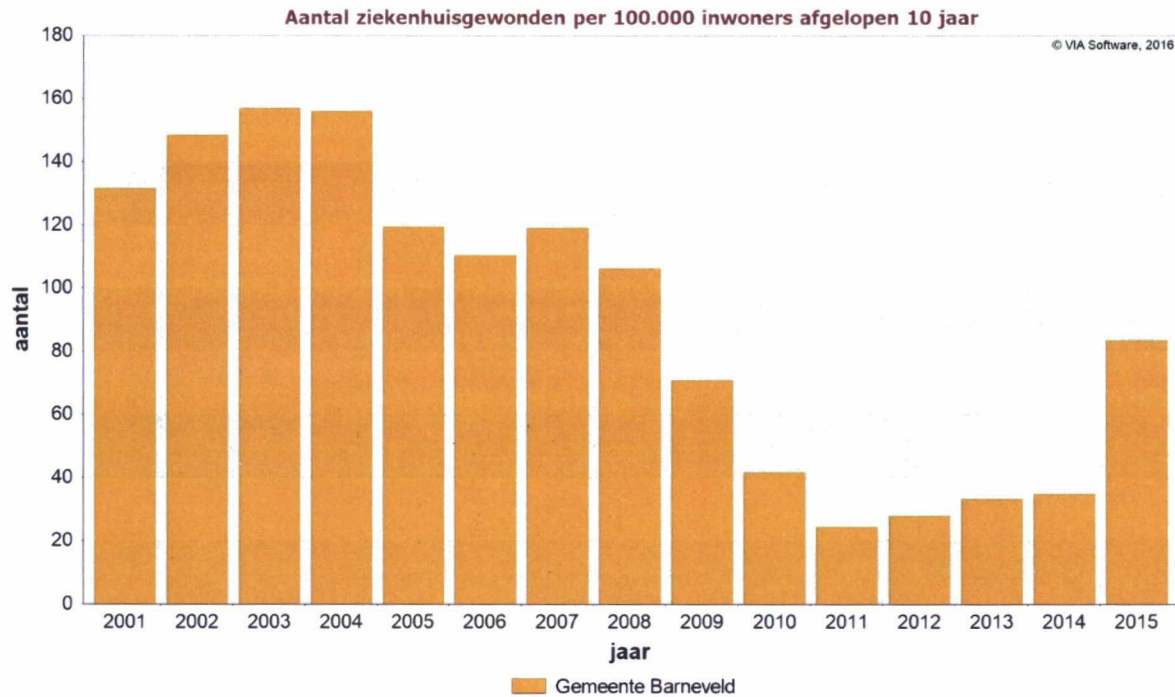
Figuur 9 geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in de periode 2001 tot en met 2015 in het beheersgebied (bron inwoneraantal: Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen). Het gemiddelde aantal inwoners is berekend door per jaar het gemiddelde te nemen van het aantal inwoners dat is gemeten door het CBS op 1 januari en 31 december van het betreffende jaar.



figuur 9: ontwikkeling aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar (bron inwoneraantal: CBS, Voorburg/Heerlen).

Ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners

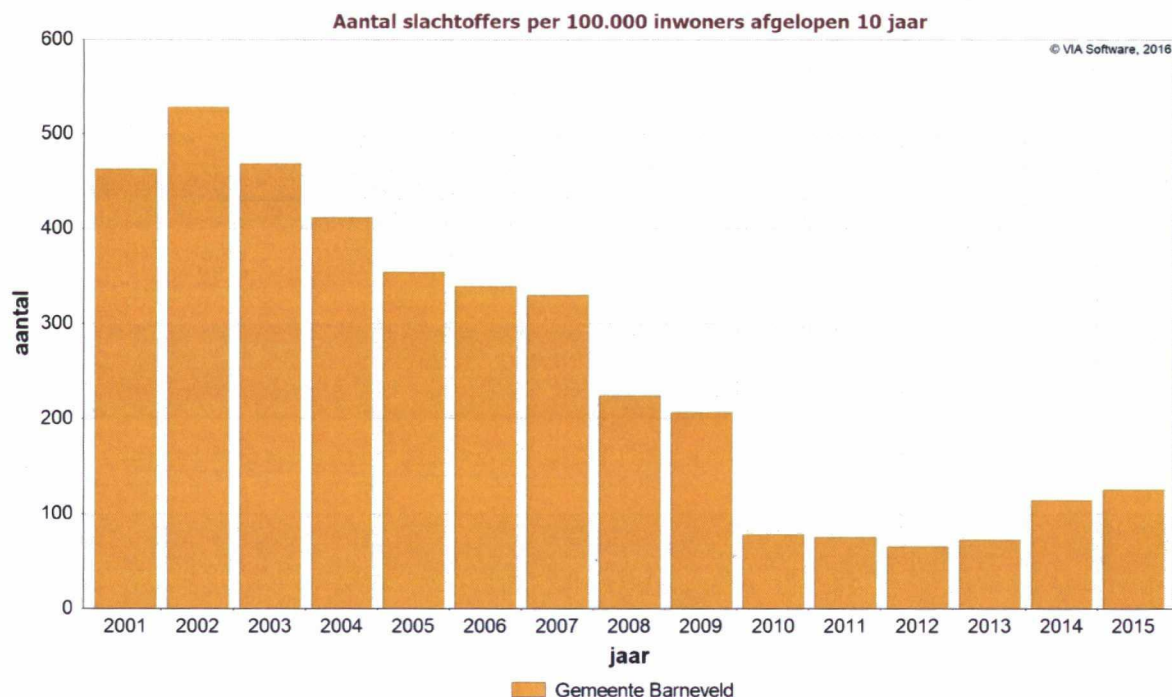
Figuur 10 geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners in de periode 2001 tot en met 2015 in het beheersgebied (bron inwoneraantal: Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen). Het gemiddelde aantal inwoners is berekend door per jaar het gemiddelde te nemen van het aantal inwoners dat is gemeten door het CBS op 1 januari en 31 december van het betreffende jaar.



figuur 10: ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden per 100.000 inwoners in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar (bron inwoneraantal: CBS, Voorburg/Heerlen).

Ontwikkeling aantal slachtoffers per 100.000 inwoners

Figuur 11 geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners in de periode 2001 tot en met 2015 in het beheersgebied (bron inwoneraantal: Centraal Bureau voor de Statistiek, Voorburg/Heerlen). Het gemiddelde aantal inwoners is berekend door per jaar het gemiddelde te nemen van het aantal inwoners dat is gemeten door het CBS op 1 januari en 31 december van het betreffende jaar.



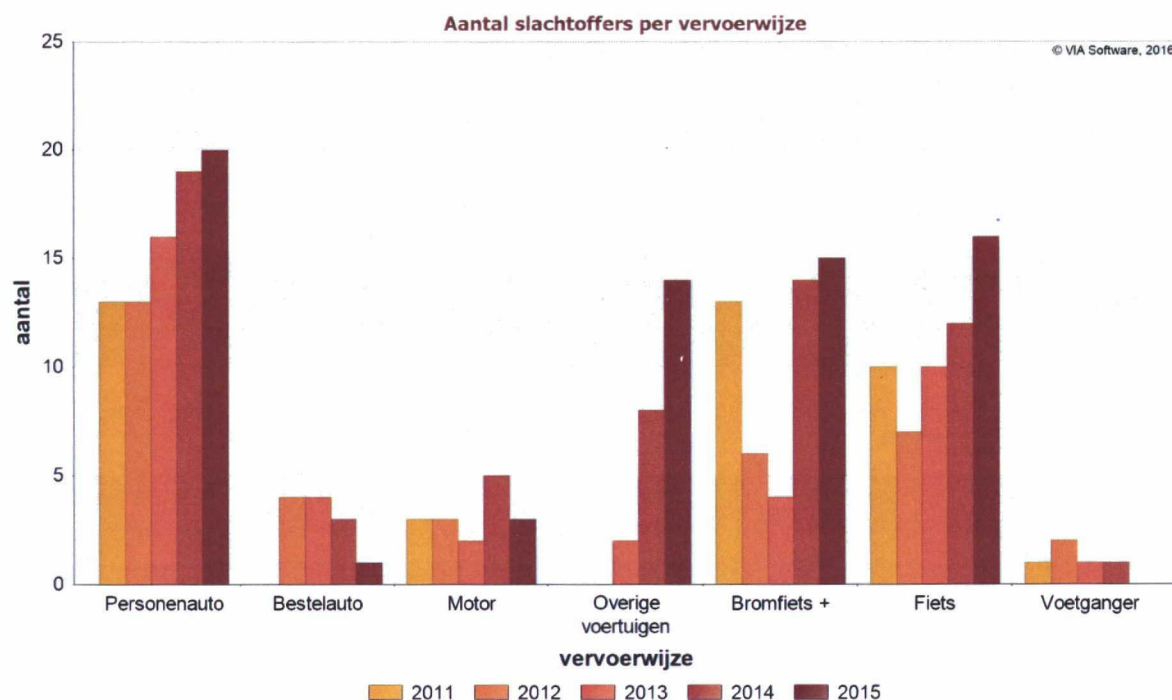
figuur 11: ontwikkeling aantal slachtoffers per 100.000 inwoners in het beheersgebied in de afgelopen 15 jaar (bron inwoneraantal: CBS, Voorburg/Heerlen).

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

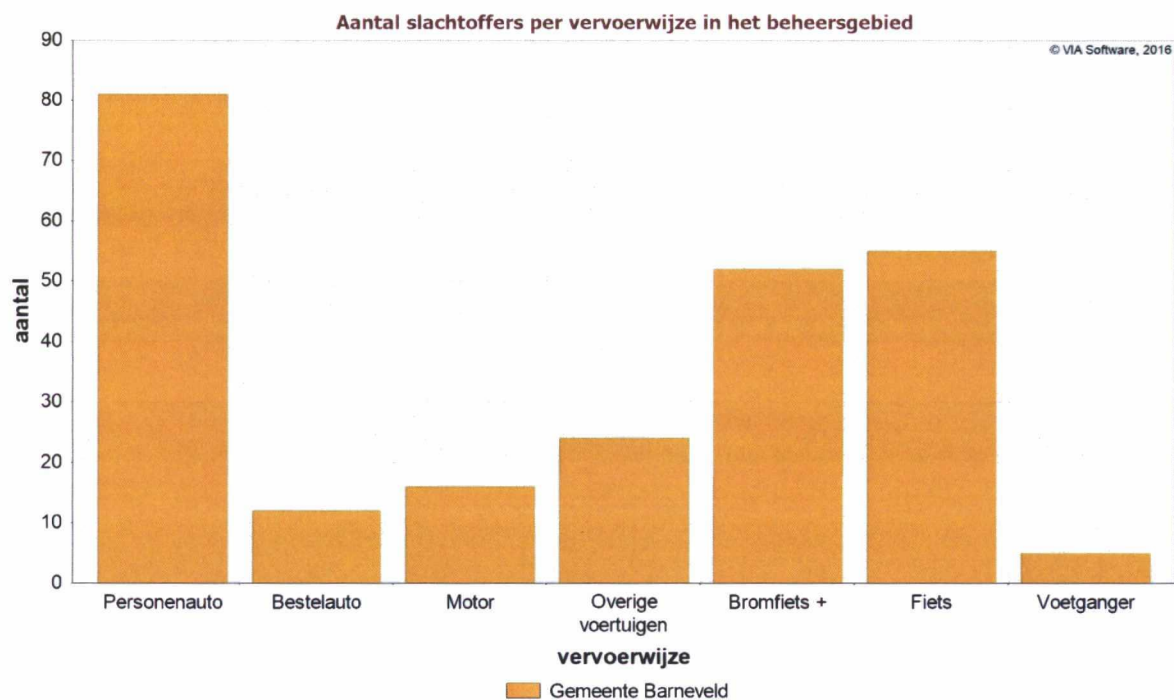
Figuur 12 bevat voor het beheersgebied een overzicht van het aantal slachtoffers per vervoerwijze in de periode 2011 tot en met 2015.



figuur 12: ontwikkeling aantal slachtoffers per vervoerwijze in de periode 2011 tot en met 2015.

Overzicht slachtoffers naar vervoerwijze in het beheersgebied 2011 tot en met 2015

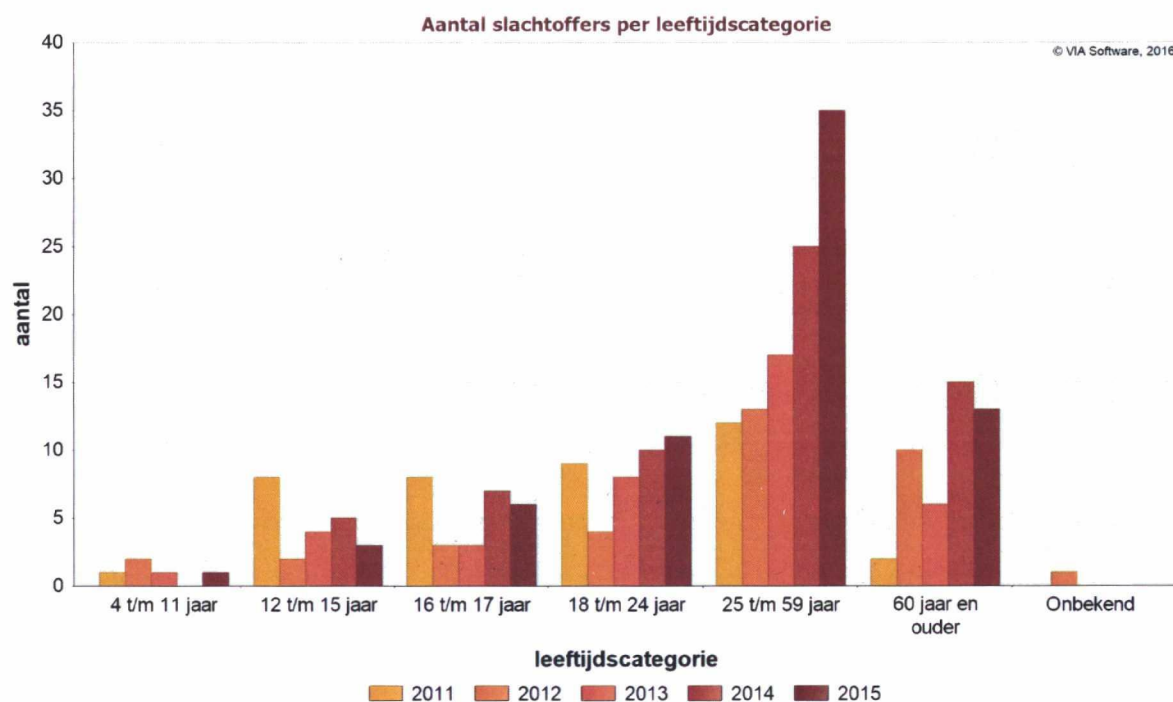
Figuur 13 bevat een overzicht van de slachtoffers per vervoerwijze in de periode 2011 tot en met 2015 in het beheersgebied. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe deze verschillende doelgroepen in het beheersgebied zich qua grootte verhouden.



figuur 13: overzicht slachtoffers naar vervoerwijze in het beheersgebied in de periode 2011 tot en met 2015.

Ontwikkeling aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in 2011 tot en met 2015

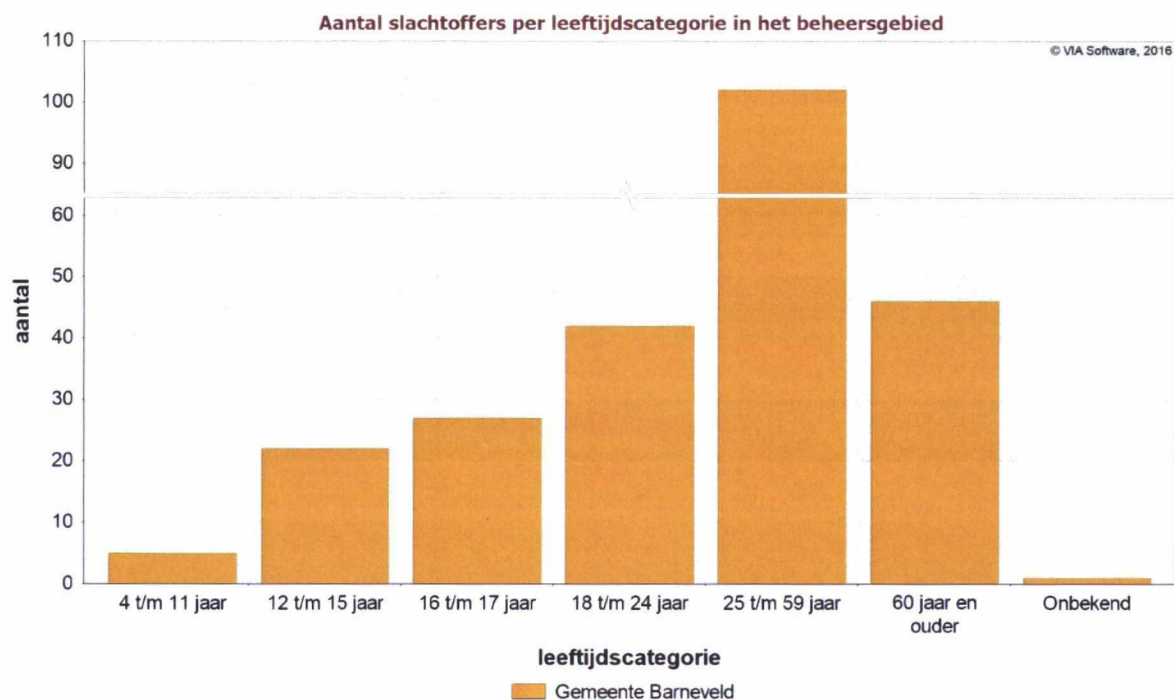
Figuur 14 bevat een overzicht van het aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in het beheersgebied in de periode 2011 tot en met 2015.



figuur 14: ontwikkeling aantal slachtoffers per leeftijdscategorie in de periode 2011 tot en met 2015.

Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie in het beheersgebied 2011 tot en met 2015

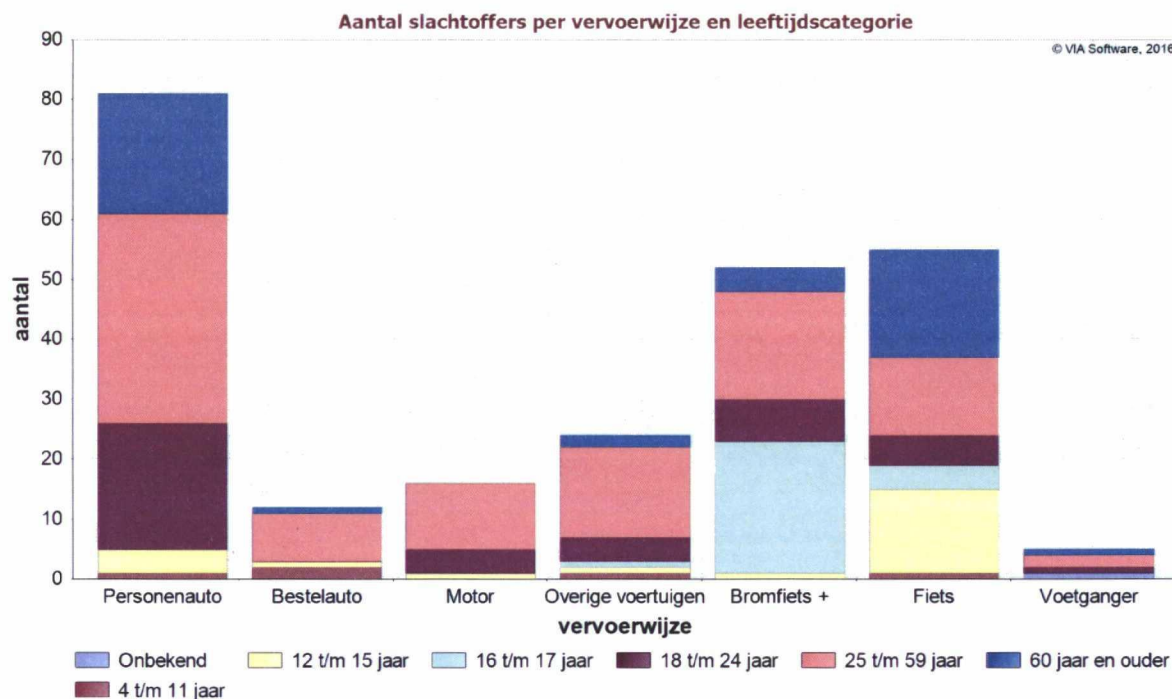
Figuur 15 bevat een overzicht van de slachtoffers per leeftijdscategorie in de periode 2011 tot en met 2015 in het beheersgebied. Deze figuur maakt inzichtelijk hoe deze verschillende doelgroepen in het beheersgebied zich qua grootte verhouden.



figuur 15: overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie in het beheersgebied in de periode 2011 tot en met 2015.

Overzicht slachtoffers naar leeftijdscategorie per vervoerwijze 2011 tot en met 2015

In figuur 16 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.



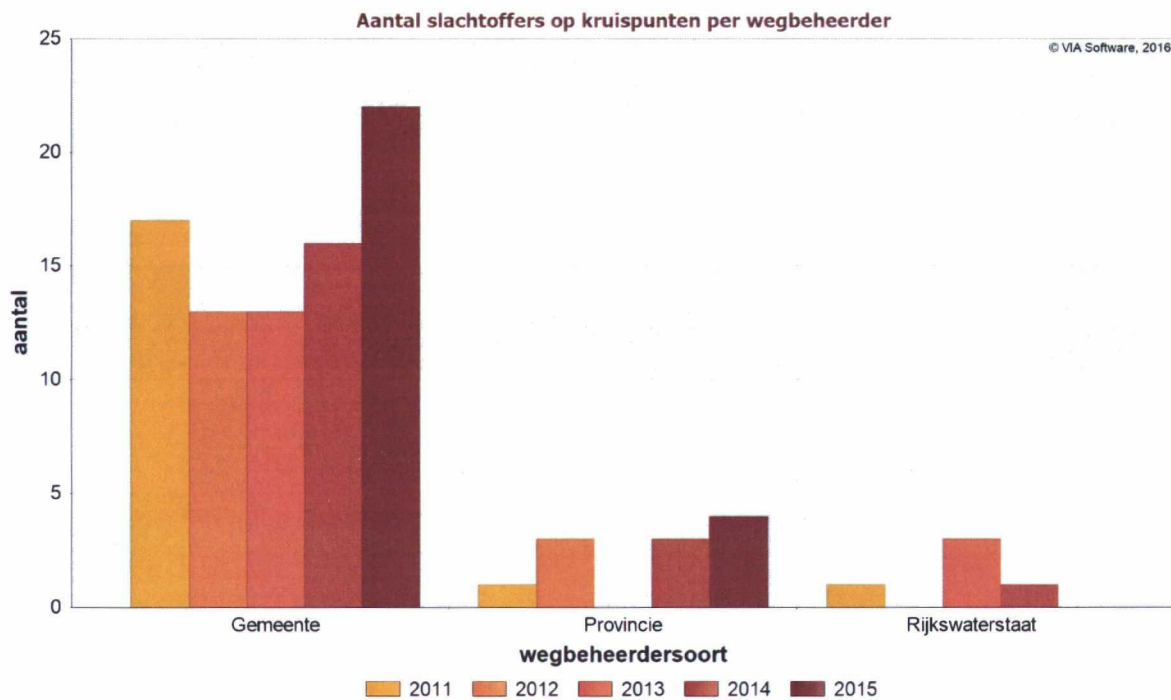
figuur 16: overzicht aantal slachtoffers naar leeftijdscategorie en vervoerwijze in 2011 tot en met 2015.

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 op kruispunten per wegbeheerder in het beheersgebied in 2011 tot en met 2015

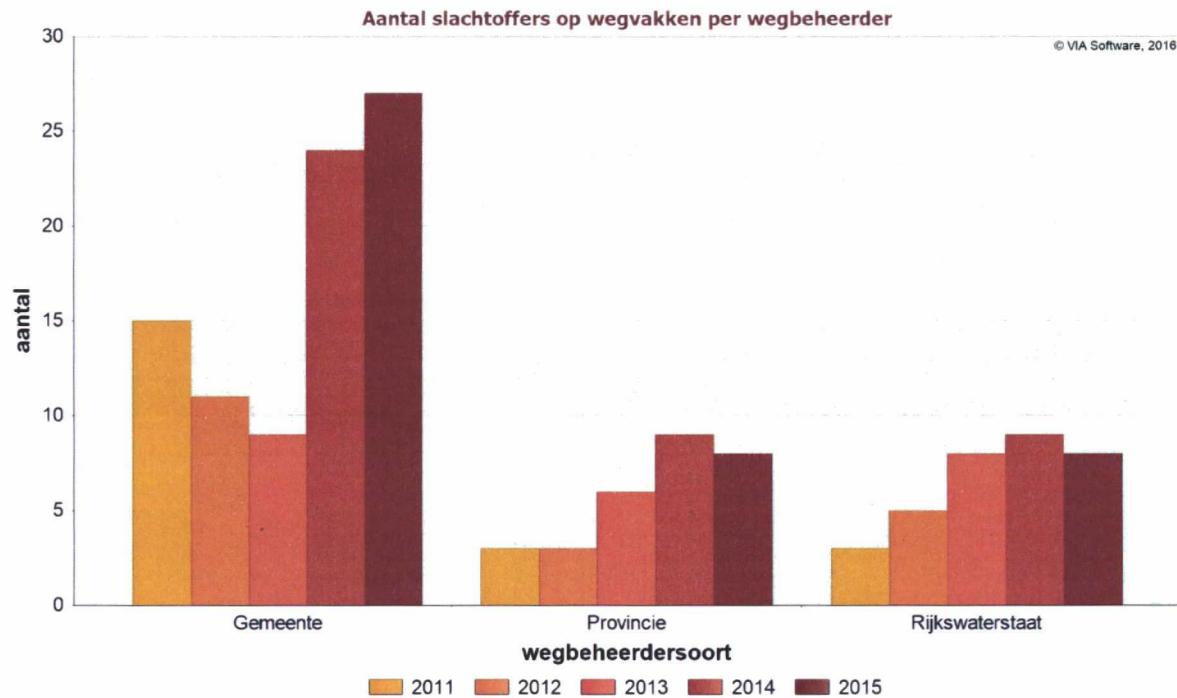
In figuur 17 is voor de jaren 2011 tot en met 2015 per wegbeheerder in het beheersgebied weergegeven hoeveel slachtoffers op kruispunten vallen. Kruispunten van wegen van verschillende wegbeheerders zijn toegewezen aan de 'hoogste' wegbeheerder. De volgorde van toewijzing is: rijk – provincie - waterschap - gemeente. Met behulp van deze grafiek kunt u zien op welke kruispunten van welke beheerder de meeste slachtoffers plaatsvinden en hoe de ontwikkeling in de periode 2011 tot en met 2015 eruit ziet.



figuur 17: ontwikkeling slachtoffers op kruispunten per wegbeheerder in het beheersgebied in de periode 2011 tot en met 2015.

Ontwikkeling aantal slachtoffers op wegvakken per wegbeheerder in het beheersgebied in 2011 tot en met 2015

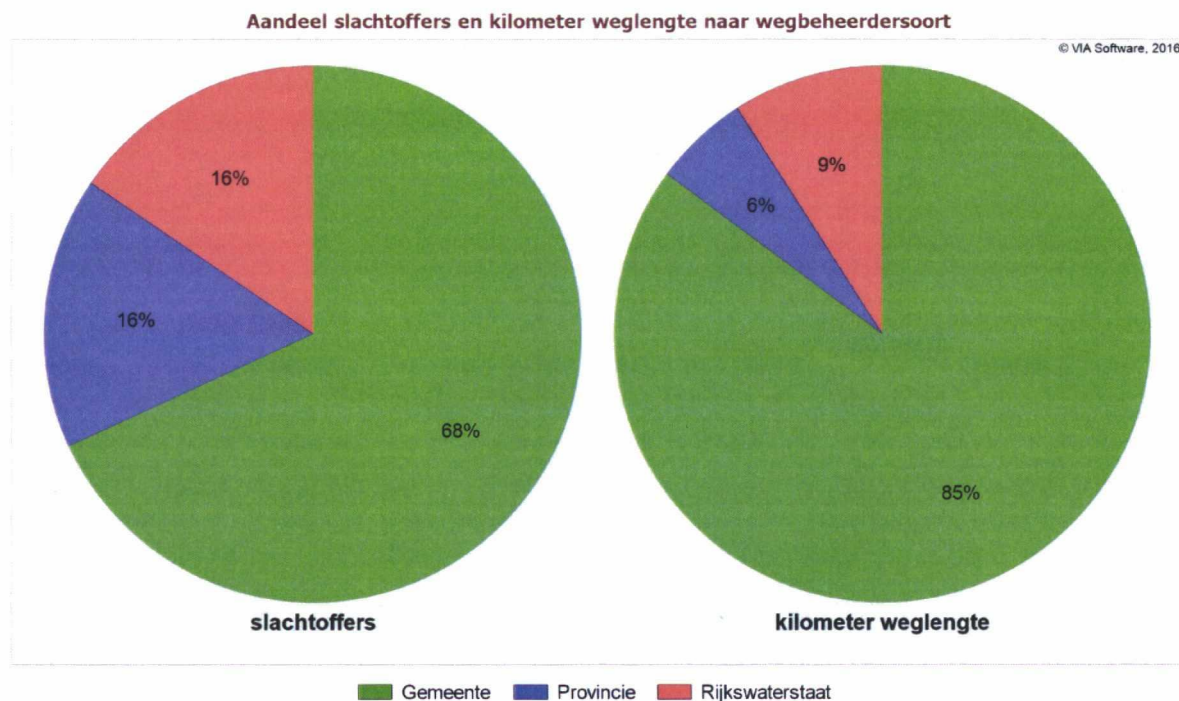
In figuur 18 is voor de jaren 2011 tot en met 2015 per wegbeheerder in het beheersgebied weergegeven hoeveel slachtoffers op wegvakken vallen. Met behulp van deze grafiek kunt u zien op welke wegvakken van welke beheerder de meeste slachtoffers vallen en hoe de ontwikkeling in de periode 2011 tot en met 2015 eruit ziet.



figuur 18: ontwikkeling slachtoffers op wegvakken per wegbeheerder in het beheersgebied in de periode 2011 tot en met 2015.

Aandeel slachtoffers en kilometer weglengte naar wegbeheerdersoort in het beheersgebied in 2011 tot en met 2015

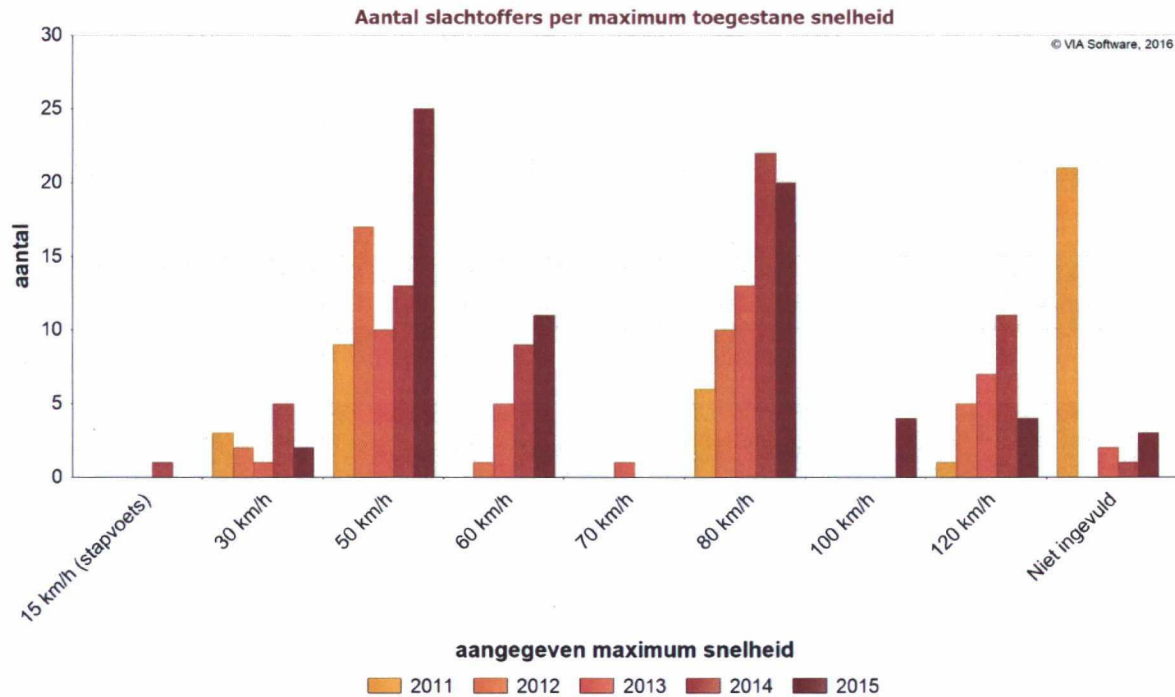
In de linker cirkelgrafiek van figuur 19 is het aandeel slachtoffers per wegbeheerder in de periode 2011 tot en met 2015 in het beheersgebied weergegeven. In de rechter cirkelgrafiek is het aandeel weglengte per wegbeheerder weergegeven. Als het aandeel slachtoffers van een wegbeheerder lager is dan het aandeel weglengte (in kilometers), dan is de ongevalkans per kilometer weglengte kleiner dan op wegen van wegbeheerders waar het omgekeerde geldt.



figuur 19: aandeel slachtoffers en kilometer weglengte naar wegbeheerdersoort.

Ontwikkeling aantal slachtoffers naar snelheidslimiet in 2011 tot en met 2015

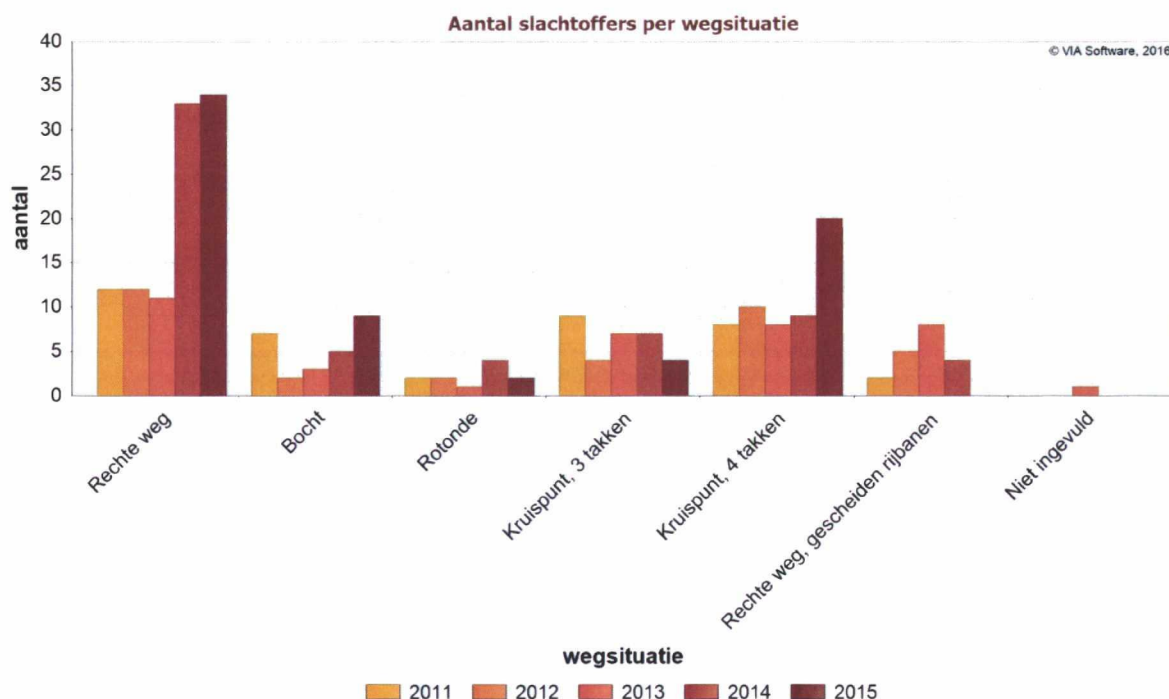
Figuur 20 geeft een overzicht van het aantal slachtoffers naar de snelheidslimiet die geldt ter plaatse van het ongeval. De gegevens zijn gebaseerd op de jaren 2011 tot en met 2015. De figuur biedt bijvoorbeeld inzicht in hoeverre de inrichting van 30 km/uur zones een daling van het aantal slachtoffers tot gevolg heeft gehad.



figuur 20: 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

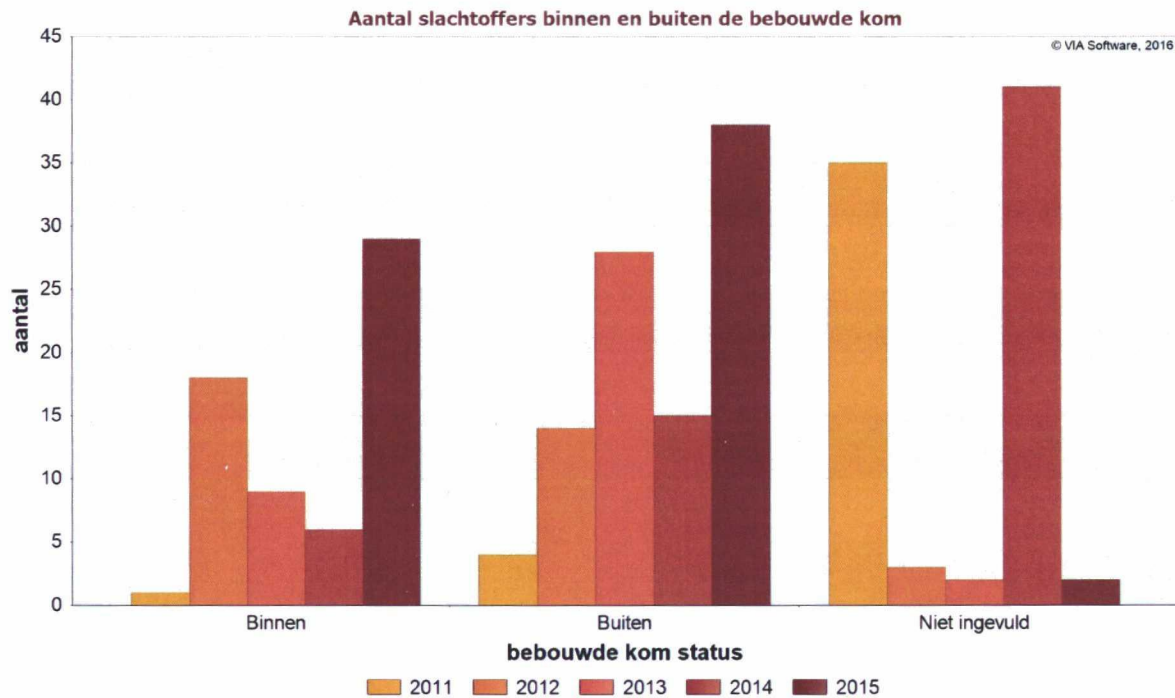
Figuur 21 geeft een overzicht van het aantal slachtoffers naar wegsituatie in de periode 2011 tot en met 2015. Dit maakt inzichtelijk op welke kruispunten en weginrichtingen de meeste slachtoffers vallen.



figuur 21: 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 22 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.



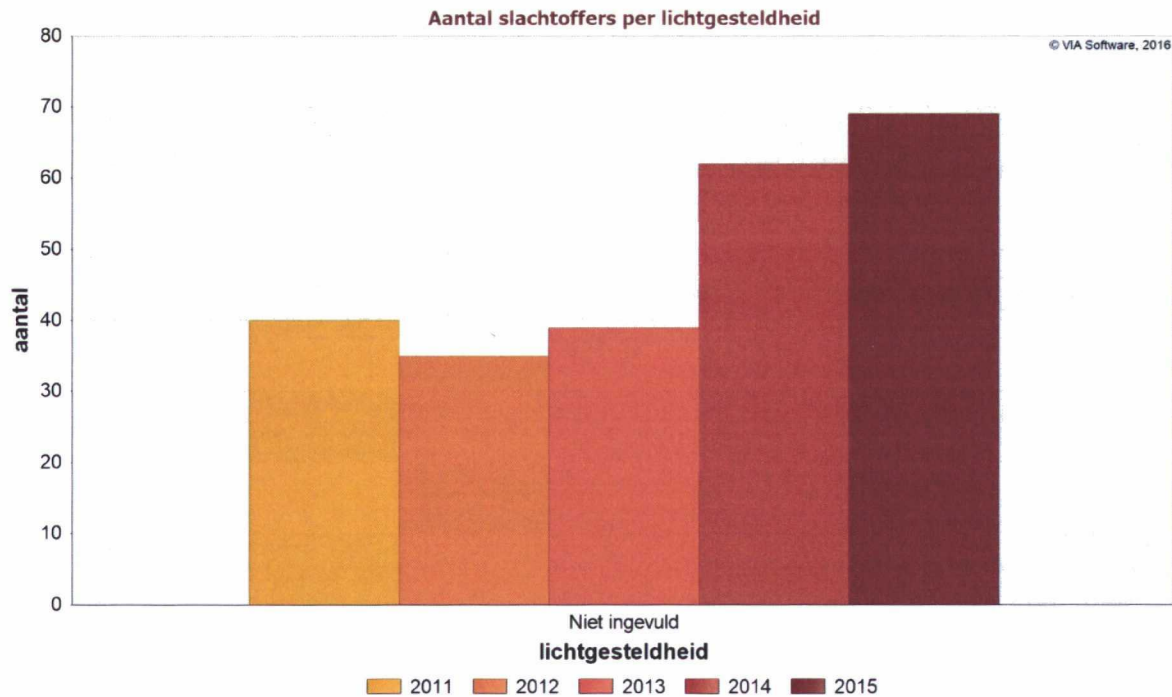
figuur 22: ontwikkeling aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom in de periode 2011 tot en met 2015.

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

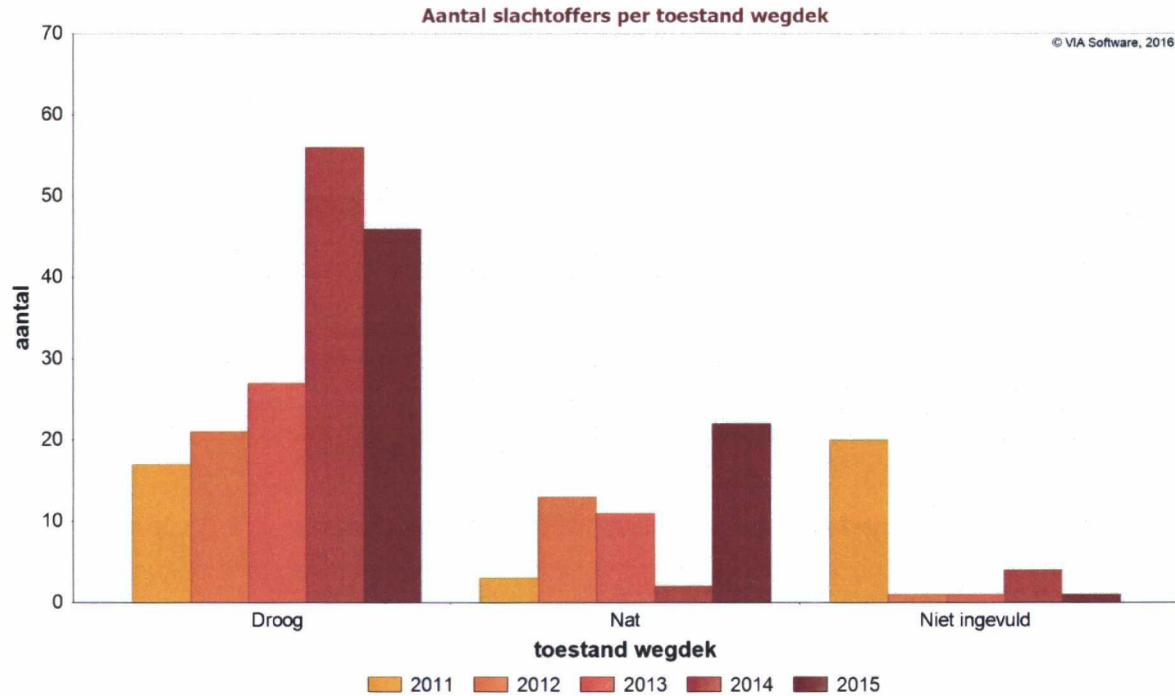
Figuur 23 geeft een overzicht van het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar lichtgesteldheid. Zo wordt duidelijk hoe het aantal slachtoffers bij daglicht, duisternis of schemer zich verhoudt.



figuur 23: 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 24 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.



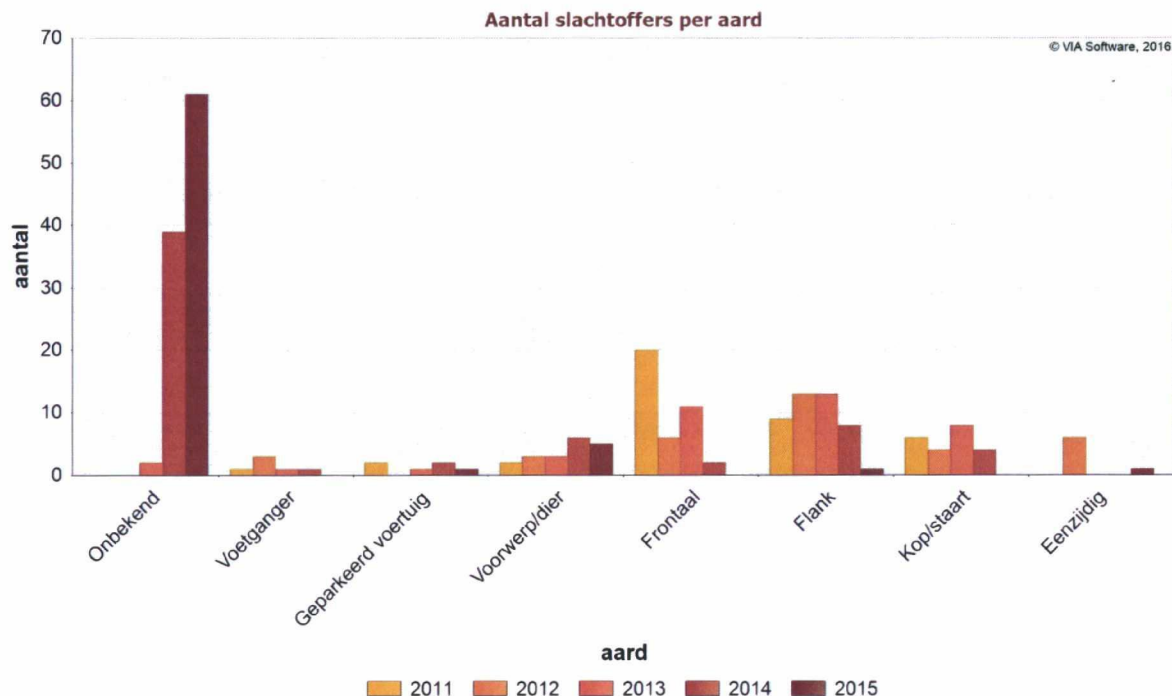
figuur 24: ontwikkeling aantal slachtoffers naar de toestand van het wegdek in de periode 2011 tot en met 2015.

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

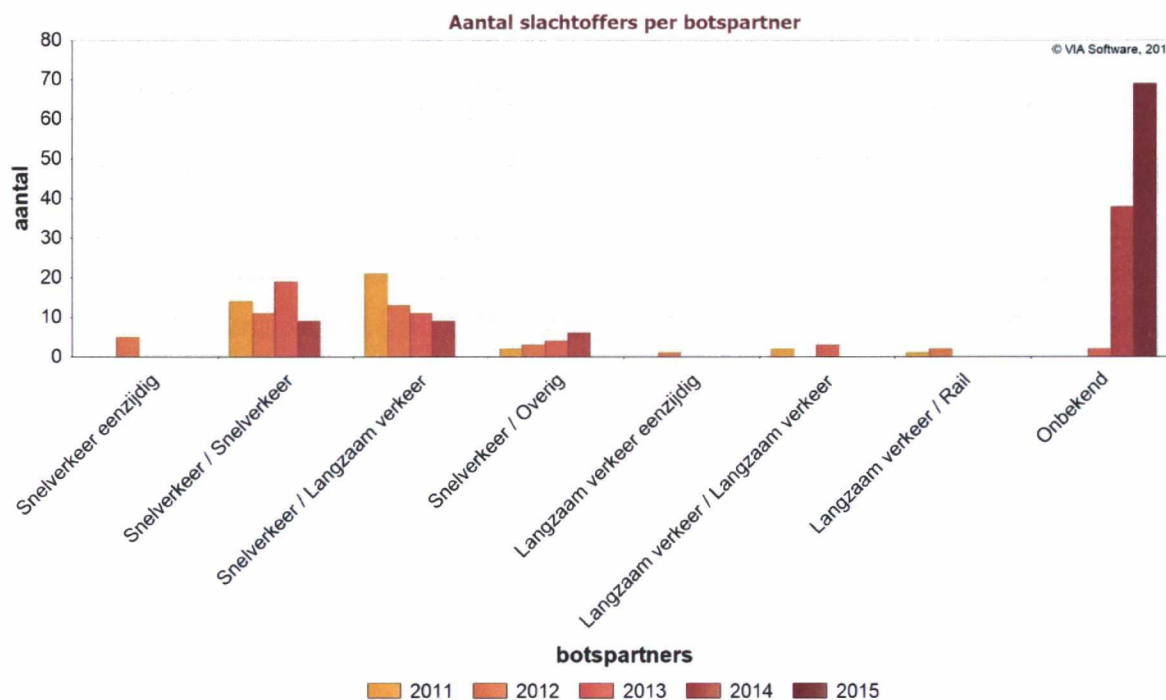
Figuur 25 geeft inzicht in het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar de aard van het ongeval. Deze grafiek biedt inzicht in wat voor ongevallen het meest voorkomen in het beheersgebied. Een relatief hoog aandeel slachtoffers bij kop-staart ongevallen kan bijvoorbeeld een signaal zijn voor hoge gereden snelheden op wegen in het beheersgebied en aanleiding vormen voor nadere analyse.



figuur 25: 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 26 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.



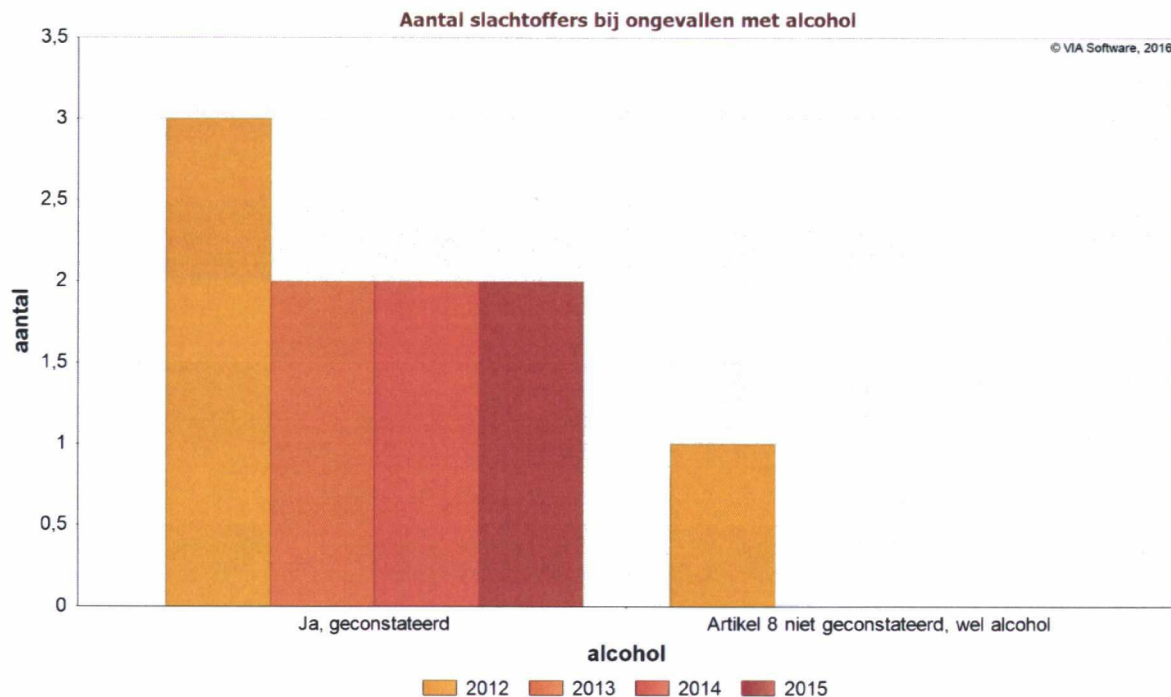
figuur 26: ontwikkeling aantal slachtoffers naar botspartner in de periode 2011 tot en met 2015.

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

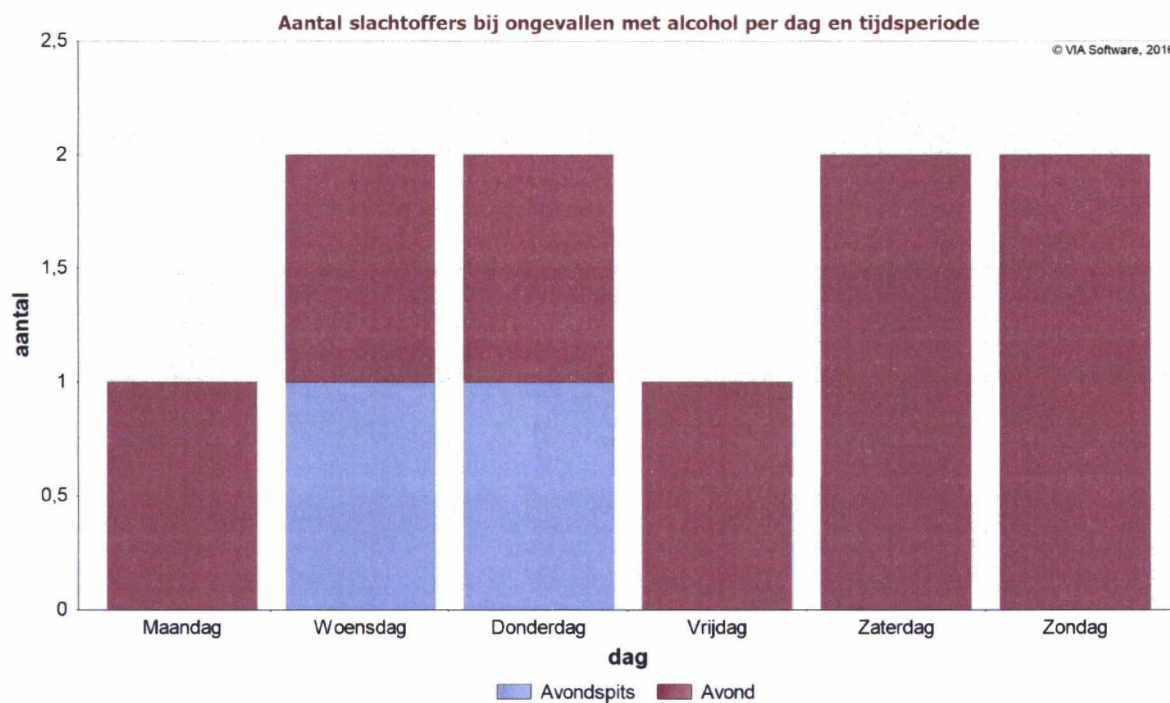
In figuur 27 is de ontwikkeling van het aantal slachtoffers bij alcoholongevallen in de periode 2011 tot en met 2015 afgebeeld. Alcoholongevallen zijn ongevallen waarbij minimaal één betrokken bestuurder alcohol heeft gebruikt. Deze figuur maakt duidelijk of in het beheersgebied alcohol een speerpunt kan zijn voor verkeersveiligheidsmaatregelen.



figuur 27: 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

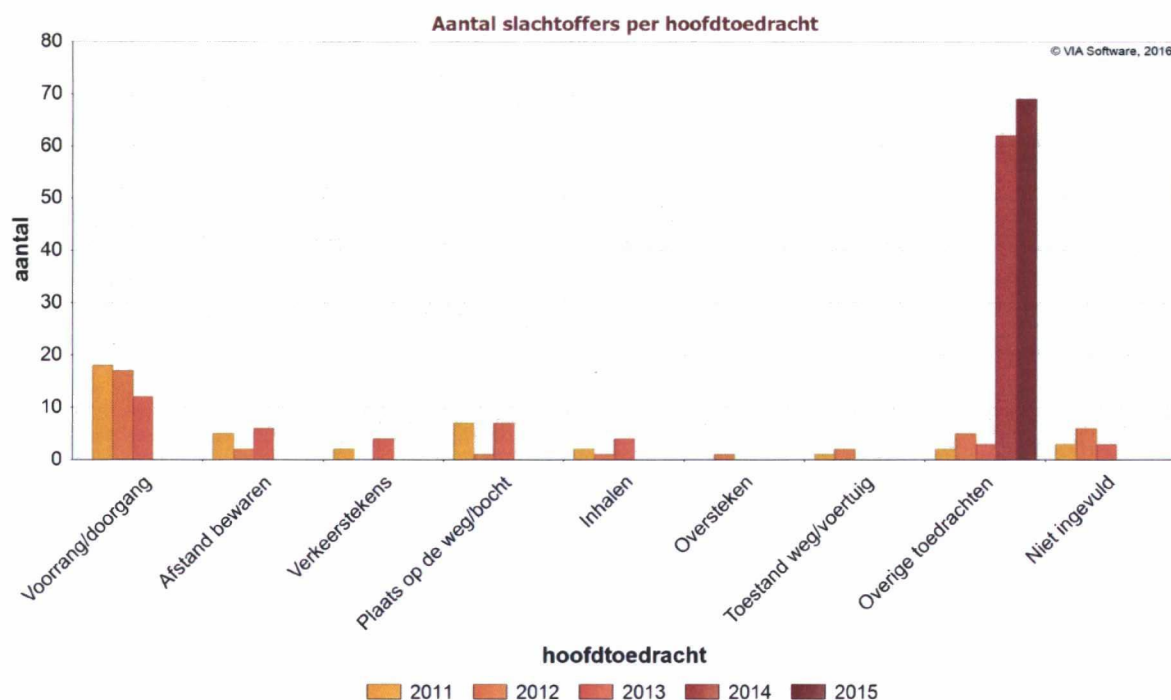
Figuur 28 geeft een verdieping op de vorige figuur. Hierin is weergegeven op welke dag en in welke tijdsperiode in 2011 tot en met 2015 slachtoffers bij alcoholongevallen vielen. Deze grafiek maakt voor het speerpunt 'alcohol' duidelijk op welke dagen en/of tijdsperiodes handhaving op alcoholgebruik in het verkeer zo effectief mogelijk ingezet kan worden.



figuur 28: 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 29 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.



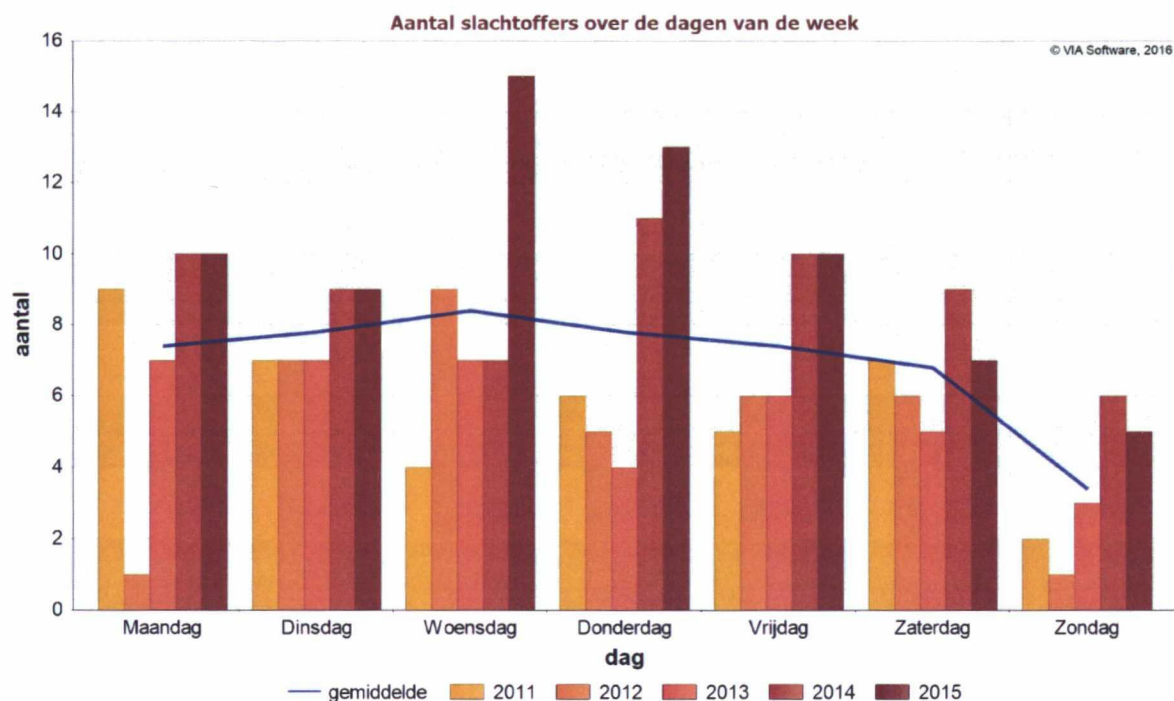
figuur 29: ontwikkeling aantal slachtoffers naar hoofdtoedracht van ongevallen in 2011 tot en met 2015.

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

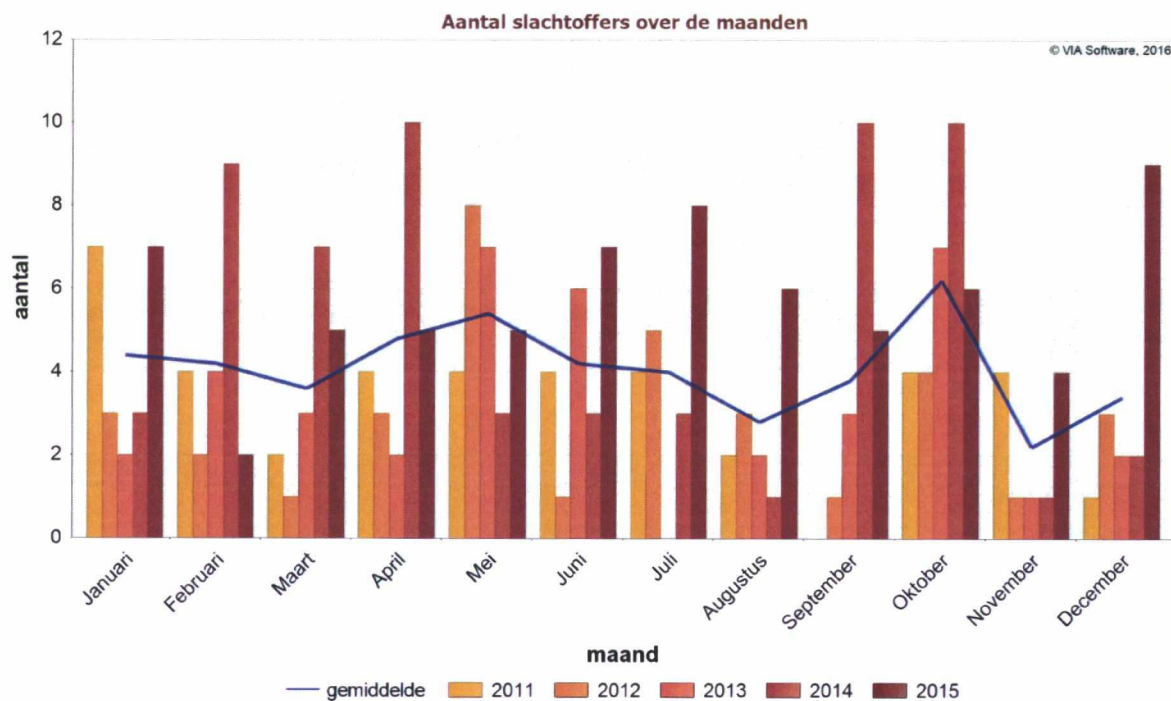
De verdeling van het aantal slachtoffers naar dag van de week staat in figuur 30. De gegevens zijn per jaar weergegeven, voor de periode 2011 tot en met 2015. Deze weergave maakt duidelijk op welke dagen de meeste slachtoffers vallen. De in de grafiek weergegeven staafjes geven het gemiddelde over de periode 2011 tot en met 2015 weer.



figuur 30: 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

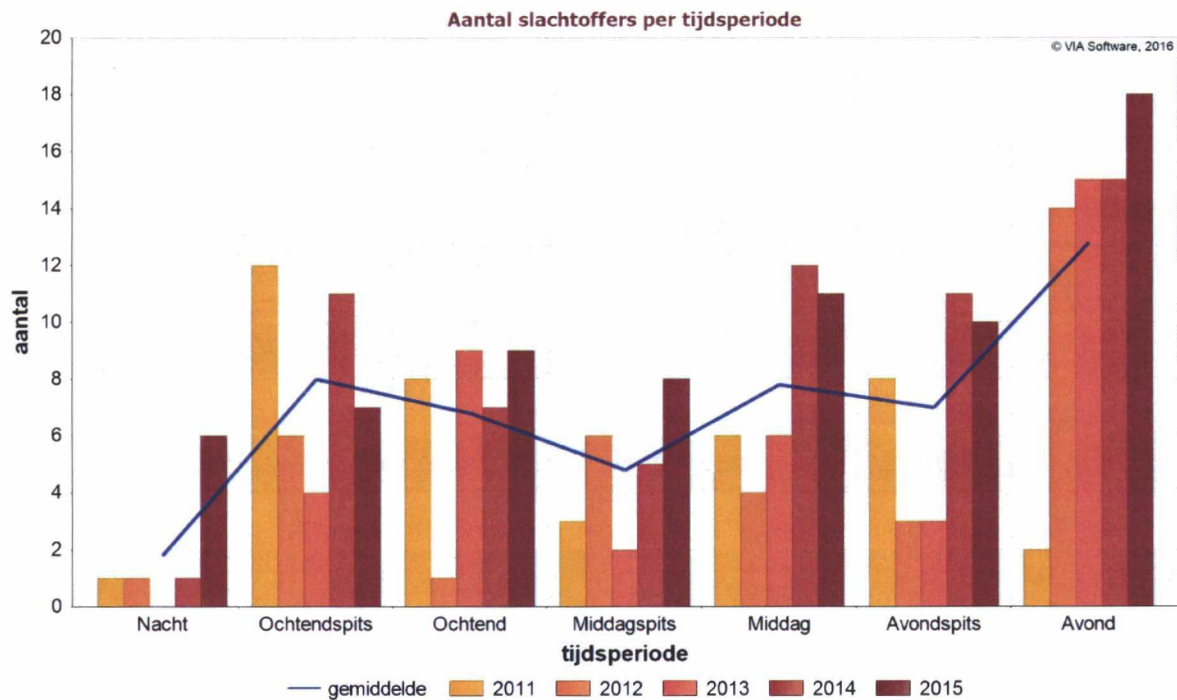
Figuur 31 biedt inzicht in de ontwikkeling van het aantal slachtoffers over de verschillende maanden in het jaar. Hiertoe is het aantal slachtoffers in de periode 2011 tot en met 2015 naar maand weergegeven. Hieruit valt bijvoorbeeld op te maken of in een toeristische gemeente in de zomermaanden meer slachtoffers vallen dan in de rest van het jaar.



figuur 31: 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 32 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 spitsperioden van de dag vallen.



figuur 32: ontwikkeling aantal slachtoffers per tijdperiode op de dag in de periode 2011 tot en met 2015.