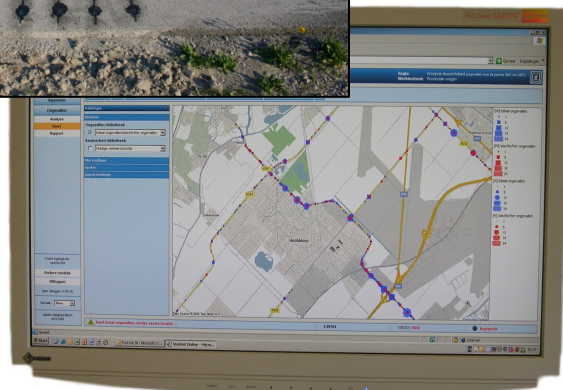
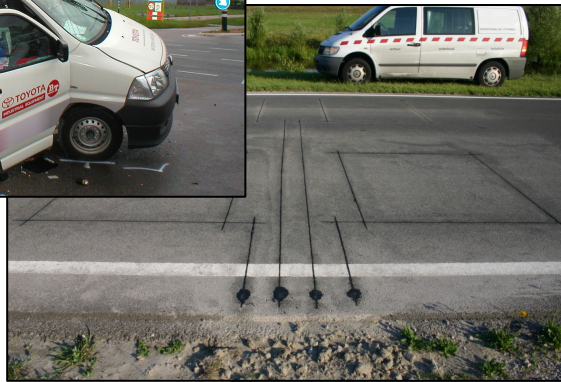


*Monitor verkeer en verkeersveiligheid
Provinciale Wegen
Noord-Holland 2010*

Beleidsinformatie 2005 – 2009



Provincie Noord-Holland
Directie Beheer en Uitvoering
Ingenieursdiensten Geodata en Innovatie (IGI)
Postbus 205
2050 AE Overveen
Tel. 023-5145297

INHOUD

Management Samenvatting	5
Inleiding opbouw rapport	6
DEEL I Monitor Algemeen	7
1a Ontwikkeling verkeersveiligheid geheel Noord-Holland	9
1b Ontwikkeling ernstige slachtoffers op provinciale wegen	10
1c Vergelijking met provinciale wegen met wegen andere beheerders	12
1d Vergelijking provinciale wegen NH met provinciale wegen van andere Provincies	13
1e Ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op provinciale wegen	13
DEEL II Verkeersveiligheid gemeenten N-H	15
2a Cijfers en ontwikkeling Regiegebieden	17
2b Verkeersveiligheidscijfers Regiegebied NH-Overig in kaart	18
DEEL III Gevaarlijke Locaties	27
3a Risicocijfers provinciale wegen Noord-Holland	29
3b Ongevallenconcentraties van 2006-2008	32
DEEL IV Incident Management	35
4a Incident Management: IM-Ongevallenkaarten	37
DEEL V Duurzaam Veilig en EHK	41
5a Duurzaam Veilig Score	42
5b Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken	44
DEEL VI Verkeersgegevens	47
6a Verkeersintensiteiten	48
6b Toe- afname intensiteiten	50
6c Vrachtverkeer	52
6d Reistijden	54
6e Mobiliteit	56
DEEL VII Conclusies en Aanbevelingen	59
5a Conclusies	61
5b Aanbevelingen	62
5b Resultaten	62

Colofon

Management samenvatting

Sinds 2004 geeft de directie B&U van de provincie Noord-Holland jaarlijks de rapportage Monitor Verkeer en Verkeersveiligheid uit, waarin de ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid op het provinciale wegennet zijn weergegeven. In dit rapport worden gegevens gebruikt uit de periode 2005-2009.

Doel

Het in beeld brengen van de ontwikkeling van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland en in het bijzonder op de wegen in beheer bij provincie. Deze basisinformatie dient voornamelijk als ondersteuning bij de signaleringsfunctie (monitoring), voortkomend uit het "Veilig" uit het algemene doel (van het PVVP) van de Provincie Noord-Holland:  **vlot en veilig**
door noord-holland

Voor de gevaarlijke locaties uit de "Monitor" van 2009 zijn inmiddels verbeteringsmaatregelen die binnen de reguliere taakuitoefening en beschikbare budgetten van B&U uitvoerbaar zijn. Het uitvoeren van deze maatregelen is inmiddels in gang gezet.

PVVP Monitor

Eind vorig jaar is, in opdracht van de Directie Beleid, het rapport "PVVP-Monitor" opgeleverd. In dat rapport wordt het gehele Provinciale Verkeers- en Vervoersplan gemonitord. De gegevens uit de beide Monitor-rapportages overlappen elkaar enigszins. Mogelijk zullen de beide rapporten in de toekomst geïntegreerd worden.

Conclusies

De belangrijkste conclusies uit dit rapport zijn:

- De ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in geheel Noord-Holland volgt de landelijke, dalende tendens.
- In het gebied waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid, laten de gemeentelijke wegen een licht dalende lijn in het ongevallenbeeld zien.
- Bij de uitgesplitste verkeersveiligheidscijfers naar politieregio laten Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Gooi- en Vechtstreek een zeer positieve totaalscore zien. De politieregio's Amsterdam Amstelland en Kennemerland komen als meest onveilig naar voren.
- Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op de provinciale wegen in Noord-Holland is met 24 doden 2009 ten opzichte van 2008 (=17) gestegen. Daarentegen laat de ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden over de jaren 2000 tot en met 2009 een zeer gunstig beeld zien; namelijk een daling van zo'n 30%.
- Bij de vergelijking van het aantal ernstige slachtoffers per km/jaar scoren de provinciale wegen van Noord-Holland slecht ten opzichte van de andere provincies.
- Het wegvak van de N201 in de omgeving van de A4 komt in vrijwel alle hoofdstukken van het rapport voor als de locatie met de meeste verkeersproblemen.

Inleiding / opbouw rapport

Deze rapportage bevat verkeers en verkeersveiligheidsgegevens van de provincie Noord-Holland

Het rapport kent de volgende opbouw:

deel I: verkeersveiligheid/verkeersgegevens, monitor algemeen

In het algemene deel wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in (geheel) Noord-Holland geschetst. Tevens wordt er een vergelijking gemaakt met de andere provincies.

Ook worden de ontwikkelingen van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid, over de periode 2005-2009, op de **wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland** in beeld gebracht.

deel II: verkeersveiligheid, gemeenten Noord-Holland

In deel II worden de verkeersveiligheidscijfers van de gemeenten in Noord-Holland belicht. Hierbij wordt gefocust op de gemeenten waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

deel III: verkeersveiligheid, gevaarlijke locaties

Risicocijfers: In deel III worden de provinciale wegen (N-H) met risicocijfers beoordeeld op verkeersveiligheid.

Ongevallenconcentraties: In het hoofdstuk Ongevallenconcentraties worden die kruispunten en korte wegvakken in beeld gebracht waarop in de laatste jaren veel slachtoffers (absolute aantallen) zijn gevallen.

deel IV: gegevens Incident Management

In deel IV worden de gegevens van Incident Management gebruikt als aanvullende methode om ongevallenconcentraties te signaleren.

deel V: verkeersveiligheid, Duurzaam Veilig en EHK

Voor elke provinciale weg is een 'Duurzaam-Veilig-Score' berekend op basis van de CROW publicaties 116 en 203. Hiermee is een indruk gegeven van de Duurzaam-Veilig-inrichting van het provinciale wegennet. Daarnaast is geïnventariseerd in hoeverre de wegen zijn gemarkeerd volgens de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken.

deel VI: verkeersgegevens bereikbaarheid

In deel zes wordt de (auto)bereikbaarheid in Noord-Holland in beeld gebracht. De volgende items worden in kaart gebracht:

- verkeersintensiteiten
- vrachtverkeer
- reistijden
- mobiliteit

deel VII: conclusies

In dit hoofdstuk worden de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken samengevat weergegeven.

DEEL I: MONITOR ALGEMEEN

In het algemene deel wordt de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in (geheel) Noord-Holland geschetst.

Ook worden de ontwikkelingen van het gemotoriseerde verkeer en de verkeersveiligheid, over de periode 2005-2009, op de **wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland** in beeld gebracht.

I ALGEMENE ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID EN MOBILITEIT

1a Ontwikkeling verkeersveiligheid geheel Noord-Holland

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Noord-Holland is met 92 doden in 2009 gestegen ten opzichte van 2008 (=83). De afgelopen 10 jaar vertoont echter een duidelijke dalende tendens.

DODELIJKE SLACHTOFFERS NOORD-HOLLAND

De ontwikkeling van het aantal dodelijke slachtoffers geeft geen compleet beeld van de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Hieronder zijn ook de gegevens van ziekenhuisgewonden verwerkt en zijn de cijfers van Noord-Holland verdeeld in de regiegebieden.



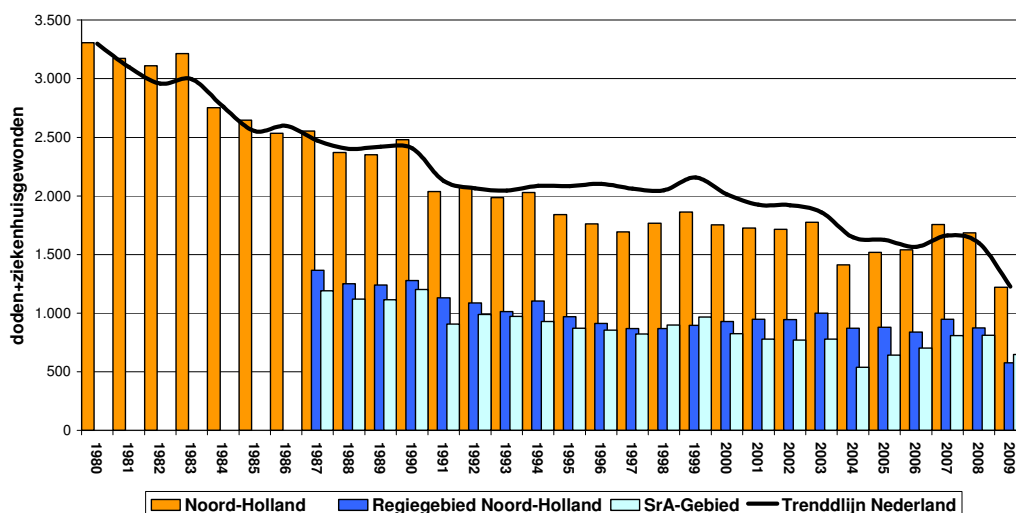
Figuur 1. ontwikkeling dodelijke verkeersslachtoffers Noord-Holland.

Na een stijging van het aantal ernstige slachtoffers in de periode 2004-2007 laat de provincie Noord-Holland met de cijfers van 2009 weer duidelijke een daling zien. Deze daling is ook landelijk geconstateerd (prov. N-H: 2008=1684 en 2009=1220).

Wanneer er louter wordt gekeken naar het gebied waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft, is het ongevalenbeeld over de periode 2004 t/m 2009 stabiel en volgt het de landelijke tendens. De ontwikkeling van de ernstige slachtoffers in de Stadsregio Amsterdam laat in de periode 2004-2008 een stijging zien; het aantal ernstige slachtoffers in 2009 is gedaald t.o.v. 2008.

Deze cijfers zijn in figuur 2 weergegeven: De ontwikkeling van het aantal ernstige slachtoffers (=doden+ziekenhuisgewonden) in Noord-Holland in de periode 1980 tot en met 2009, met daarnaast in blauwe kleuren de regiegebieden (1987-2009). De zwarte lijn geeft de berekende trendlijn van Nederland weer.

ONTWIKKELING VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND Ernstige slachtoffers 1980 - 2009



Figuur 2.: ontwikkeling aantal ernstige slachtoffers over de periode 1980-2009 in geheel Noord-Holland en de regiegebieden.

1b Ontwikkeling ernstige slachtoffers op provinciale wegen in Noord-Holland

De actualisatie van het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan (PVVP) is in oktober 2007 door Provinciale Staten vastgesteld. Daarin staat dat de provincie Noord-Holland met haar eigen verkeersveiligheidsdoelstellingen de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit volgt.

Bij de doelstellingen in de Nota Mobiliteit wordt gerekend met cijfers van werkelijke aantallen verkeersslachtoffers. In deze rapportage wordt gewerkt met gegevens van geregistreerde ongevallen (bron: AVV).

Daarom zijn de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit doorgerekend om ze uit te kunnen zetten in grafieken met gegevens van geregistreerde verkeersongevallen.

Doelstellingen:

In de Nota Mobiliteit zijn voor de komende jaren de volgende landelijke doelen gesteld:

- maximaal 500 doden in 2020
- maximaal 12.250 gewonden in 2020.

Doorgerekend naar percentages:

- reductie van 53% doden t.o.v. 2002
- reductie van 34% ziekenhuisgewonden t.o.v. 2002

Doelstellingen provinciale wegen Noord-Holland:

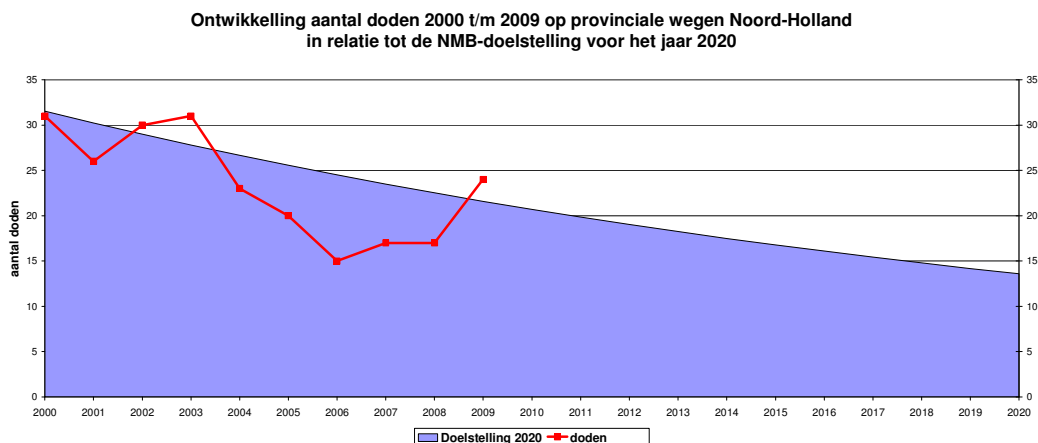
- doelstellingen 2020: 14 doden en 180 ziekenhuisgewonden

In de tabel hieronder is een overzicht van de ontwikkeling van de verkeersonveiligheid op de wegen in beheer en onderhoud bij de provincie Noord-Holland weergegeven.

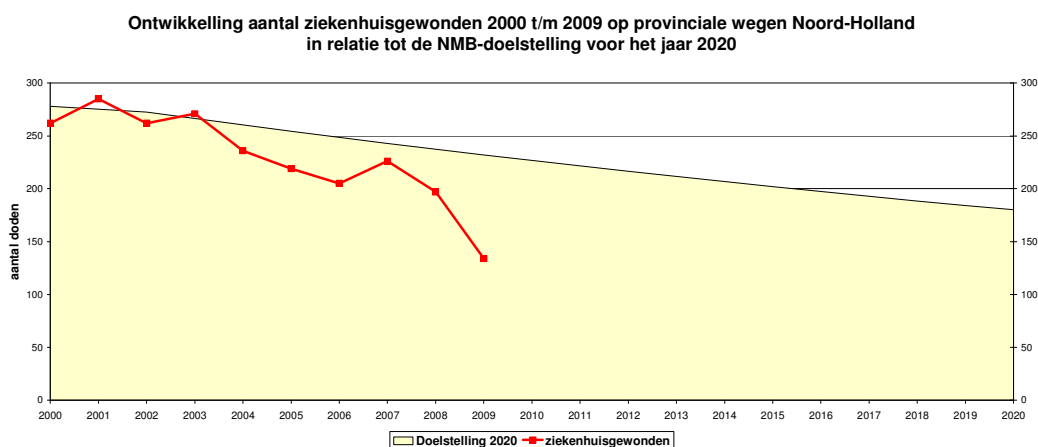
Jaar	Doden	Ziekenhuisgewonden
2005	20	219
2006	15	205
2007	17	226
2008	17	197
2009	24	134
	93	981

Figuur 3.: tabel ernstige slachtoffers provinciale wegen Noord-Holland 2005-2009

Op pagina 11: de ontwikkeling aantal doden en ziekenhuisgewonden over de periode 2000-2009, in relatie tot de doelstellingen uit de Nota Mobiliteit, is in de grafieken op de volgende pagina weergegeven.



Figuur 4.: ontwikkeling aantal doden over de periode 2000-2009, in relatie tot de NMB-doelstelling voor het jaar 2020.



Figuur 5.: ontwikkeling aantal ziekenhuisgewonden over de periode 2000-2009, in relatie tot de NMB-doelstelling voor het jaar 2020.

Uit de gegevens behorende bij de grafiek in figuur 4 en 5 kan het volgende geconcludeerd worden:

- Met 24 dodelijke slachtoffers in 2009 is de fraaie dalende trend in de ontwikkeling van het ongevallebeeld van 2003 t/m 2008 doorbroken.
- Over de doelstelling voor 2020 (= circa 14 doden) kan nog niets gezegd worden.
- De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden laat over de jaren 2000 tot en met 2009 een zeer gunstig beeld.
- Met 134 ziekenhuisgewonden in 2009 is het aantal slachtoffers zelfs lager dan de doelstelling voor 2020.

1c Vergelijking provinciale wegen met wegen van andere beheerders in Noord-Holland

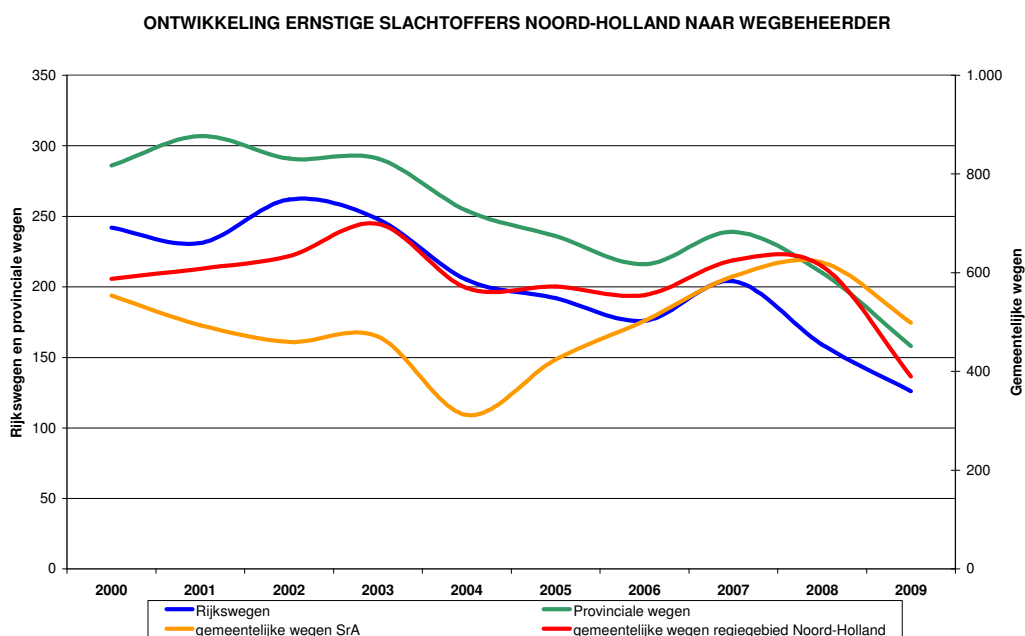
Omdat er grote verschillen zijn tussen de rijks-, provinciale en gemeentelijke infrastructuur is een vergelijking tussen die wegen moeilijk te maken.

Wel kan de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers vergeleken worden. In de grafiek hieronder is de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland in de periode 2000 t/m 2009 opgesplitst naar:

- Rijkswegen
- provinciale wegen
- de gemeentelijke wegen binnen het SrA-gebied (Stadsregio Amsterdam)
- de overige gemeentelijke wegen: het regiegebied "Noord-Holland"

Ondanks de grote verschillen in cijfers bij deze wegbeheerders is de ontwikkeling van de slachtoffers toch in één grafiek weergegeven; er is in deze grafiek gebruik gemaakt van twee categorieassen:

De cijfers van de verkeersslachtoffers op rijks- en provinciale wegen zijn uitgezet op de linker x-as. De cijfers van de verkeersslachtoffers op de gemeentelijke wegen zijn uitgezet op de rechter x-as.



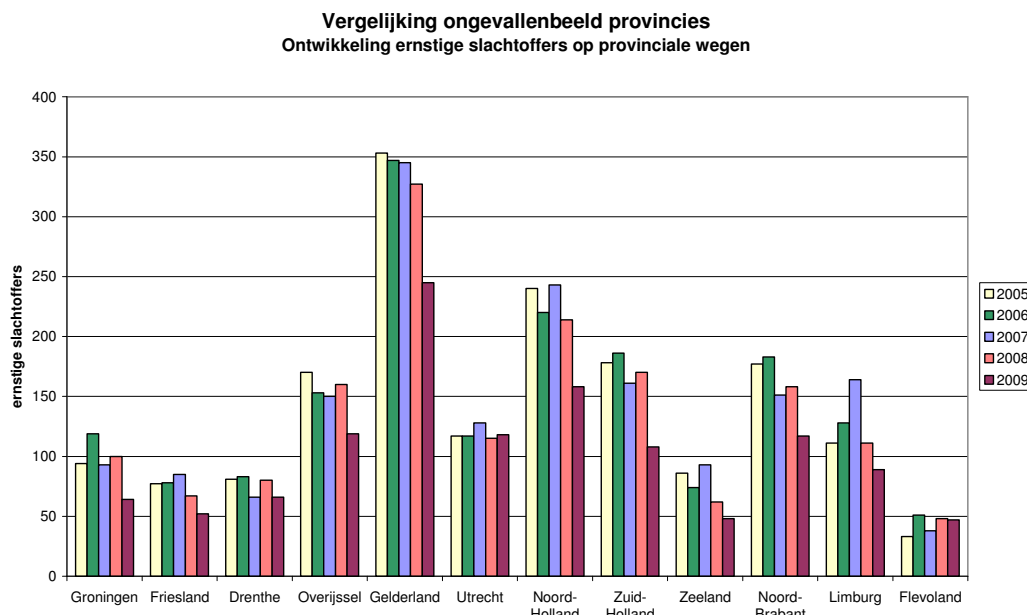
Figuur 6.: ontwikkeling verkeersslachtoffers Noord-Holland naar wegbeheerder

In de grafiek valt te zien dat de rijks- en provinciale wegen beter scoren dan de gemeentelijke wegen. De conclusies per wegbeheerder:

- de rijkswegen laten over de gehele periode 2000-2009 een evenwichtige lijn zien met een dalende tendens
- ook de provinciale wegen laten in deze 10 jaar dezelfde tendens zien
- ondanks de daling in 2009 laten de gemeentelijke wegen binnen de StadsRegio Amsterdam over de periode 2004-2009 een stijging in het ongevalenbeeld zien.
- dankzij de daling in 2009 laten de overige gemeentelijke wegen (het regiegebied "Noord-Holland") een licht dalende lijn zien.

1d Vergelijking provinciale wegen NH met provinciale wegen van andere provincies

Wanneer de ontwikkeling van het ongefallenbeeld vergeleken wordt met de andere provincies ontstaat een breder beeld. In onderstaande grafiek (figuur 7) zijn de ernstige slachtoffers (doden+ziekenhuisgewonden) op wegen in beheer bij de provincie per jaar per provincie weergegeven.



Figuur 7.: *vergelijking ontwikkeling ernstige slachtoffers op wegen in beheer bij de Provincies, periode 2005-2009*

Het ongefallenbeeld van het provinciale wegennet van Noord-Holland is het beste te vergelijken met de netwerken van Utrecht, Noord-Brabant en Zuid-Holland. Deze provincies zijn qua bebouwd gebied, inrichting en gebruik van de infrastructuur vergelijkbaar.

Voor een evenwichtig beeld in de vergelijking van deze provincies is het gemiddelde van de eerste drie jaren (2005-2007) vergeleken met de laatste drie jaren (2007-2009). Noord-Brabant en Zuid-Holland scoren het gunstigst.

- Het aantal ernstige slachtoffers op de wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland is gedaald met 13%
- Zuid-Holland en Noord-Brabant laten een iets grotere daling zien; respectievelijk 16 en 17% d
- Het aantal gemiddeld aantal ernstige slachtoffers op de provinciale wegen in Utrecht is gelijk gebleven

Ongevallen per km/jaar

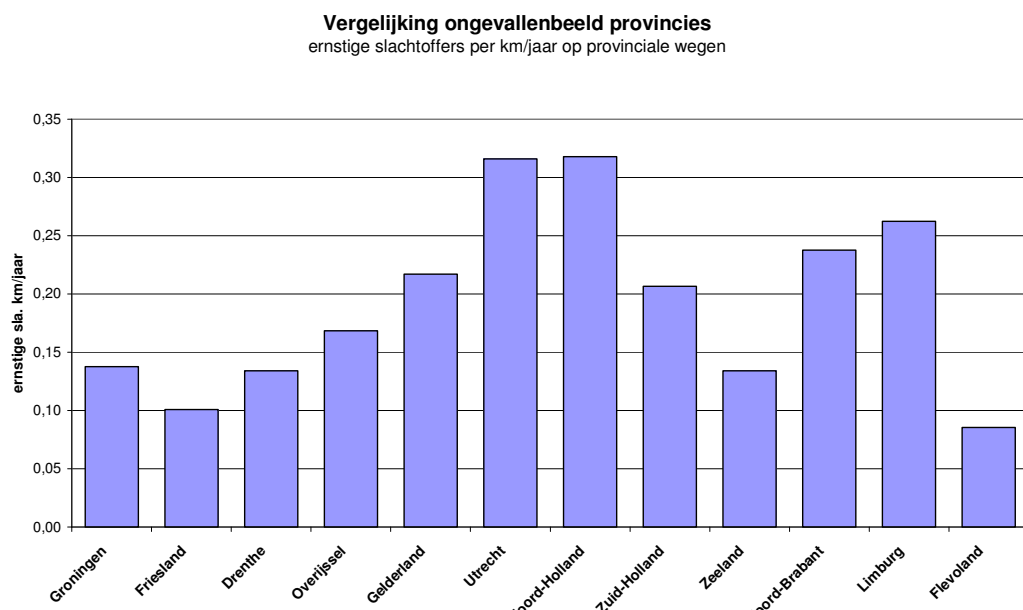
Naast de vergelijking van de ontwikkeling van het ongefallenbeeld zijn de provincies vergeleken met de volgende verkeersonveiligheidsmaat: het aantal ernstige slachtoffers per kilometer per jaar op wegen in beheer bij de provincie.

Bij de berekening zijn de gegevens van de ernstige slachtoffers uit de periode 2007 t/m 2009 gebruikt. De weglengte is bepaald uit gegevens van het Nationaal Wegenbestand. Hierbij is de periode 2008 t/m 2009 aangehouden.

Omdat er onvoldoende vergelijkbare intensiteitsgegevens voorhanden zijn per provincie is de verkeersprestatie bij de berekening van deze verkeersonveiligheidsmaat niet meegenomen. De gegevens van deze berekeningen (ong. km/jaar) geven dan ook slechts een indicatie van het risico.

Pagina 14, vergelijking provincies:

ernstige slachtoffers per km/jaar op provinciale wegen is in de grafiek op de volgende pagina weergegeven.



Figuur 8.: vergelijking Noord-Holland met de andere provincies: ernstige slachtoffers per km/jaar op wegen in provinciaal beheer (de intensiteitsgegevens zijn hierin niet verwerkt)

Met 0,32 ernstige slachtoffers per kilometer per jaar scoren Noord-Holland en Utrecht hoger (=onveilig) dan de andere provincies.

DEEL II: VEKEERSVEILIGHEID GEMEENTEN N-H

In dit hoofdstuk worden de verkeersveiligheidscijfers van de gemeenten in Noord-Holland belicht. Hierbij wordt gefocust op de gemeenten waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid .

2a Cijfers en ontwikkeling Regiegebieden: SrA en overige gemeenten in Noord-Holland

In het vorige hoofdstuk zijn de verkeersveiligheidsgegevens van de gemeenten kort aangehaald bij de vergelijking van de provinciale wegen met die van de andere beheerders in Noord-Holland.

In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid bij de gemeenten in Noord-Holland.

Over het gebied van de provincie dat buiten het SrA-gebied (Stadsregio Amsterdam) valt heeft de provincie Noord-Holland de regievoering in het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarom wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de gemeenten binnen het SrA-gebied en de overige gemeenten binnen Noord-Holland.

In de onderstaande tabel zijn de gegevens van ernstige slachtoffers in Noord-Holland weergegeven:

- uitgesplitst naar doden en ziekenhuisgewonden
- verdeeld per regiegebied (SrA en het regiegebied "Noord-Holland")

In de tabel is gebruik gemaakt van absolute cijfers om goed inzicht te krijgen in de verhouding tussen de twee regiegebieden.

ERNSTIGE SLACHTOFFERS NOORD-HOLLAND						
	Dodelijke slachtoffers			Ziekenhuisgewonden		
	Noord-Holland	SrA	Regiegebied N-H	Noord-Holland	SrA	Regiegebied N-H
2005	101	39	62	1417	602	815
2006	92	42	50	1448	660	788
2007	97	41	56	1658	766	892
2008	83	38	45	1601	773	828
2009	92	42	50	1128	604	524
Totaal	465	202	263	7252	3405	3847

Figuur 9.: tabel doden en ziekenhuisgewonden per regiegebied in Noord-Holland

Qua omvang zijn de regiegebieden goed vergelijkbaar omdat het verschil in aantallen doden en ziekenhuisgewonden erg klein is.

Bij de ontwikkeling van het aantal dodelijke slachtoffers laten de beide regiegebieden, in tegenstelling tot de landelijke trend, in 2009 een stijging zien t.o.v. 2008. Het aantal ziekenhuisgewonden is zowel in het gebied waar de Provincie Noord-Holland de regievoering heeft als in de StadsRegio Amsterdam de laatste jaren afgenomen. De ontwikkeling in het Regiegebied Noord-Holland maakt wel een sterkere daling door.

In tabel 10 zijn de ongevalgegevens op dezelfde manier onderverdeeld als in tabel 9, maar is gebruik gemaakt van de gegevens van verkeersslachtoffers op uitsluitend gemeentelijke wegen. In relatie tot de rol van de Provincie zijn de gegevens van gemeentelijke wegen interessanter.

ERNSTIGE SLACHTOFFERS OP GEMEENTELIJKE WEGEN N-H						
	Dodelijke slachtoffers			Ziekenhuisgewonden		
	Noord-Holland	SrA	Regiegebied NH	Noord-Holland	SrA	Regiegebied NH
2005	61	26	35	935	398	537
2006	61	30	31	997	473	524
2007	60	28	32	1158	565	593
2008	48	19	29	1186	602	584
2009	51	22	29	838	477	361
Totaal	281	125	156	5114	2515	2599

Figuur 10.: tabel doden en ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen per regiegebied

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers in het Regiegebied Noord-Holland is met 29 doden 2009 gelijk gebleven ten opzichte van 2008, maar vertoont over de gehele periode 2005-2009 een dalende tendens. Ook het SrA-Gebied laat, ondanks de stijging in 2009, een daling in het aantal dodelijke slachtoffers zien. Daarentegen is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen in de StadsRegio Amsterdam de laatste jaren wel toegenomen; met wel een daling in 2009 t.o.v. 2008. In het gebied waar de Provincie Noord-Holland de regievoering heeft is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen de laatste gelijk gebleven; met ook de daling in 2009 t.o.v. 2008.

2b Verkeersveiligheidscijfers Regiegebied “Noord-Holland” in kaart

Na de vergelijking van de Stadsregio Amsterdam met het regiegebied Noord-Holland Overig door middel van totaalcijfers wordt hier dieper ingegaan op de ongevalgegevens. Door middel van vijf themakaarten worden de verkeersveiligheidsgegevens van Noord-Holland per gemeente weergegeven:

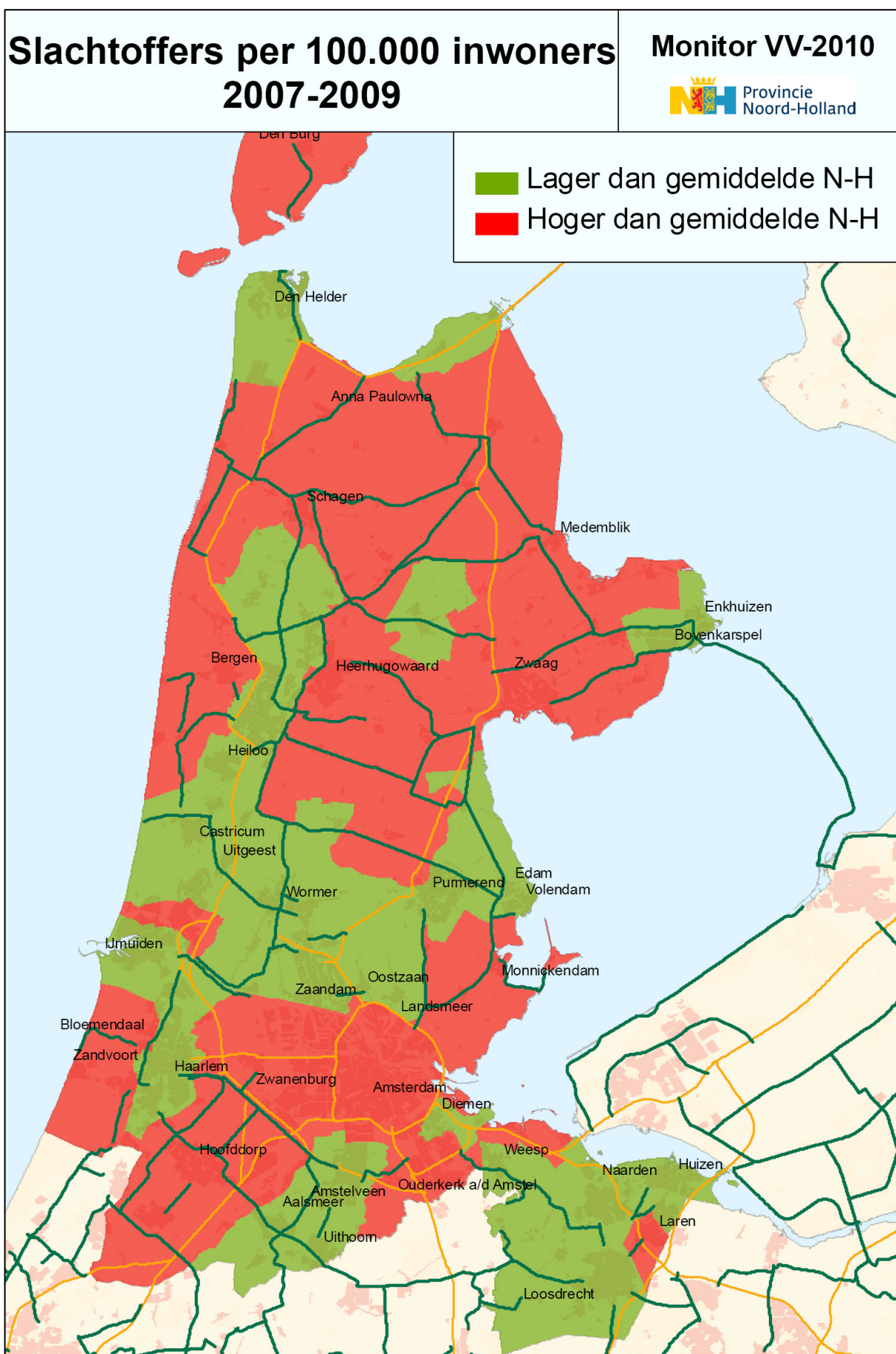
- slachtoffers per 100.000 inwoners:
Voor deze kaart is het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners uit de periode 2007-2009 berekend. De gemeenten die lager scoren dan het gemiddelde van Noord-Holland hebben een **groene** kleur. De gemeenten die hoger scoren dan het gemiddelde (= meer slachtoffers dan 198) hebben een **rode** kleur.
- slachtoffers per 100.000 inwoners op gemeentelijke wegen:
Dezelfde berekening als hierboven, maar dan met slachtoffercijfers van uitsluitend gemeentelijke wegen. Hierbij is grote invloed van de gegevens van de Rijks- en provinciale wegen geëlimineerd.
De gemeenten die lager scoren dan het gemiddelde van Noord-Holland hebben een **groene** kleur. De gemeenten die hoger scoren dan het gemiddelde (= meer slachtoffers dan 149) hebben een **rode** kleur.
- slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen:
Deze kaart laat de gegevens van slachtoffers per kilometer per jaar op gemeentelijke wegen uit de periode 2007-2009 zien.
De gemeenten die lager scoren dan het gemiddelde van Noord-Holland hebben een **groene** kleur. De gemeenten die hoger scoren dan het gemiddelde (= meer slachtoffers dan 0,36 per km/jaar) hebben een **rode** kleur.
- ontwikkeling slachtoffers:
Kaart “figuur 14” laat de ontwikkeling van het ongevalbeeld in de periode 2005-2009 per gemeente zien. De gemeenten met een positieve ontwikkeling (daling in aantal slachtoffers) hebben een **groene** kleur. De gemeenten die een negatieve ontwikkeling laten zien (stijging in aantal slachtoffers) hebben een **rode** kleur.
- ontwikkeling slachtoffers op gemeentelijke wegen:
Dezelfde kaart als hierboven, maar dan met slachtoffergegevens van uitsluitend gemeentelijke wegen. Hierbij is grote invloed van de gegevens van de Rijks- en provinciale wegen geëlimineerd.
De gemeenten met een positieve ontwikkeling (daling in aantal slachtoffers) hebben een **groene** kleur. De gemeenten die een negatieve ontwikkeling laten zien (stijging in aantal slachtoffers) hebben een **rode** kleur.

Kaart politieregio's

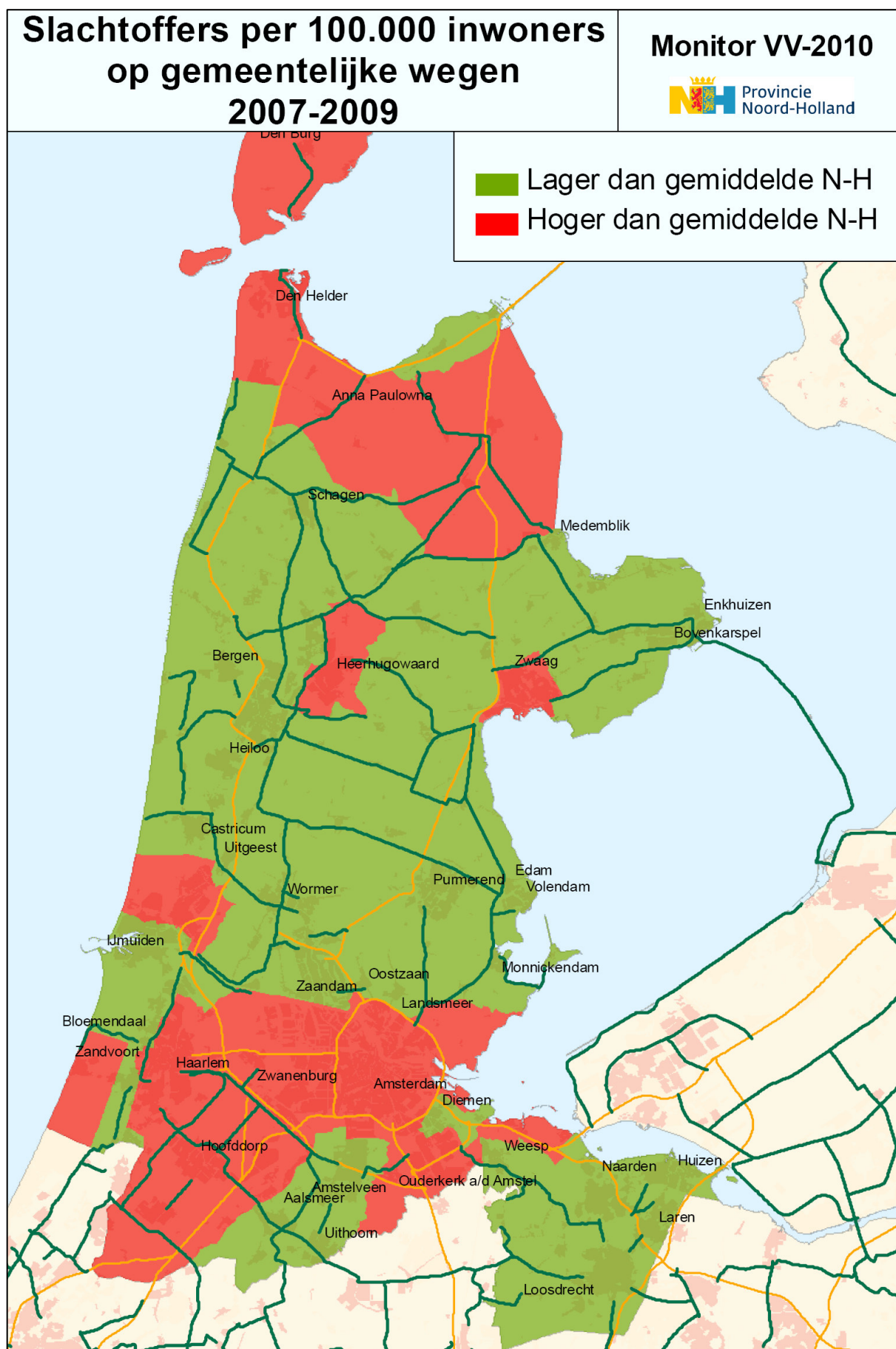
Met een zesde themakaart zijn de gegevens van de hiervoor beschreven vijf themakaarten verenigd in een totaal score per politieregio.

De politieregio's waarin de gemeenten over het algemeen positief scoren met hun verkeersveiligheidscijfers hebben een **groene** kleur.

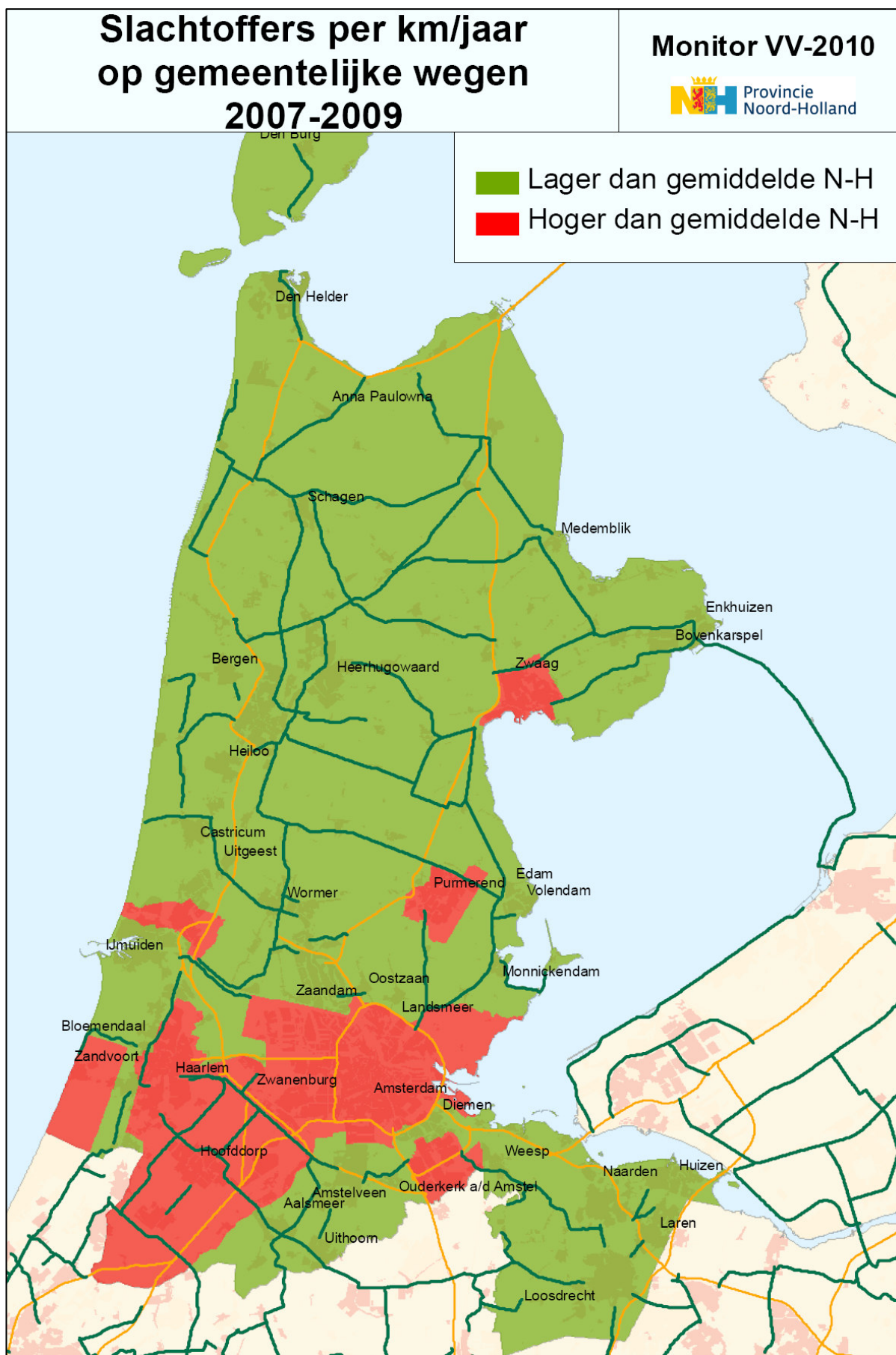
De politieregio's waarin de gemeenten over het algemeen negatief scoren met hun verkeersveiligheidscijfers hebben een **rode** kleur.



Figuur 11.: themakaart slachtoffers per 100.000 inwoners per gemeente



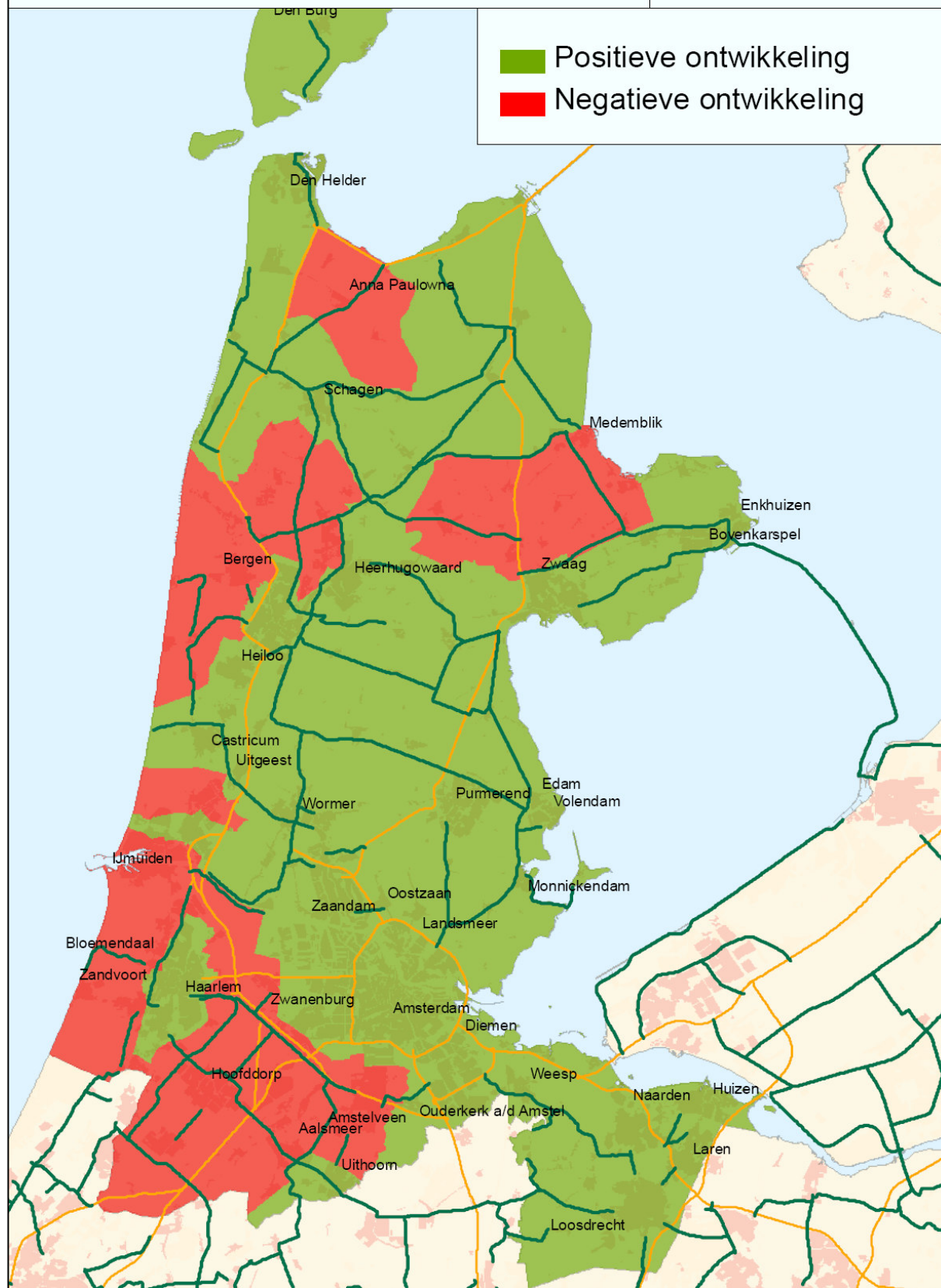
Figuur 12.: themakaart slachtoffers per 100.000 inwoners op gemeentelijke wegen



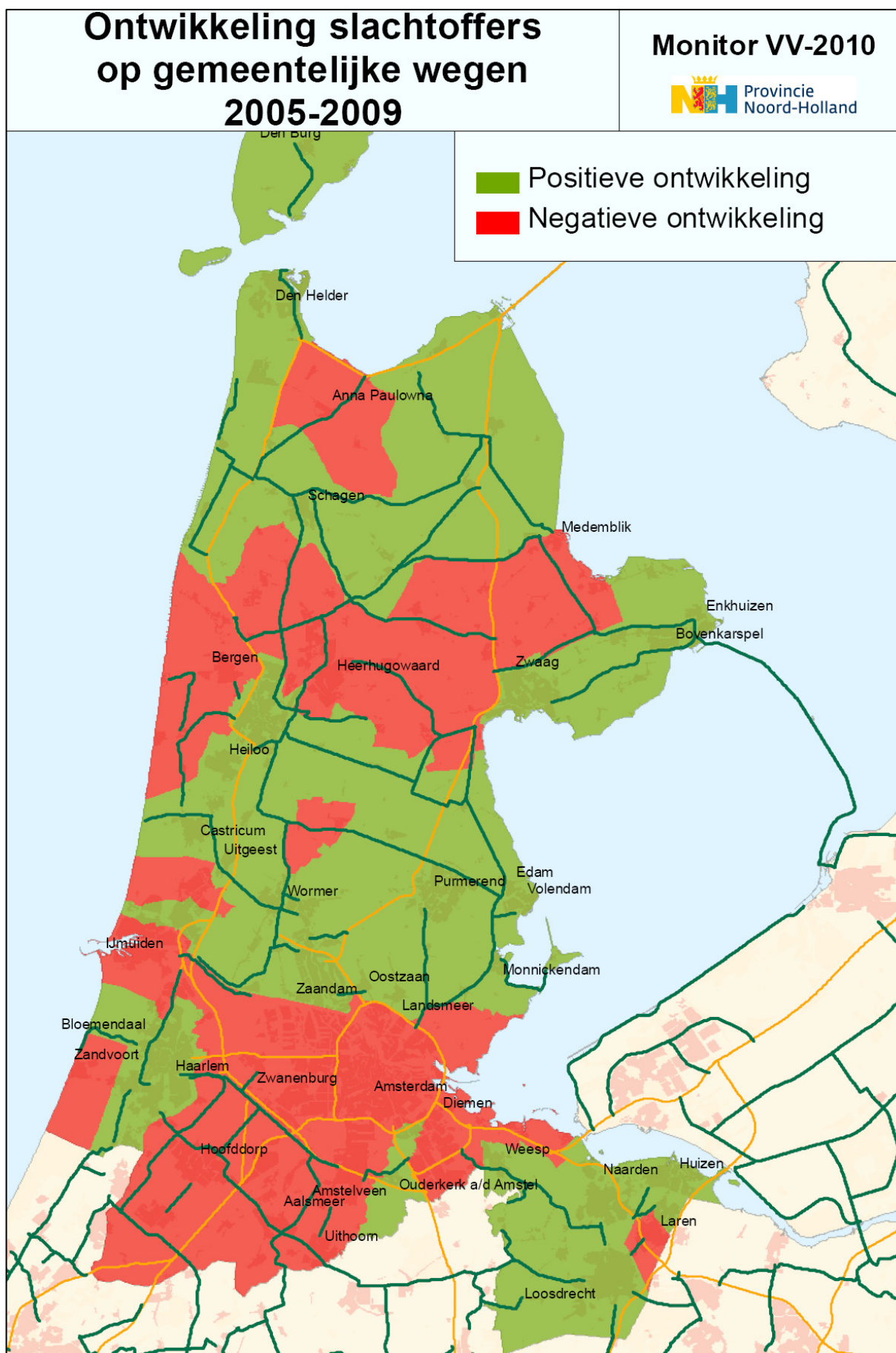
Figuur 13.: themakaart slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen

Ontwikkeling slachtoffers 2005-2009

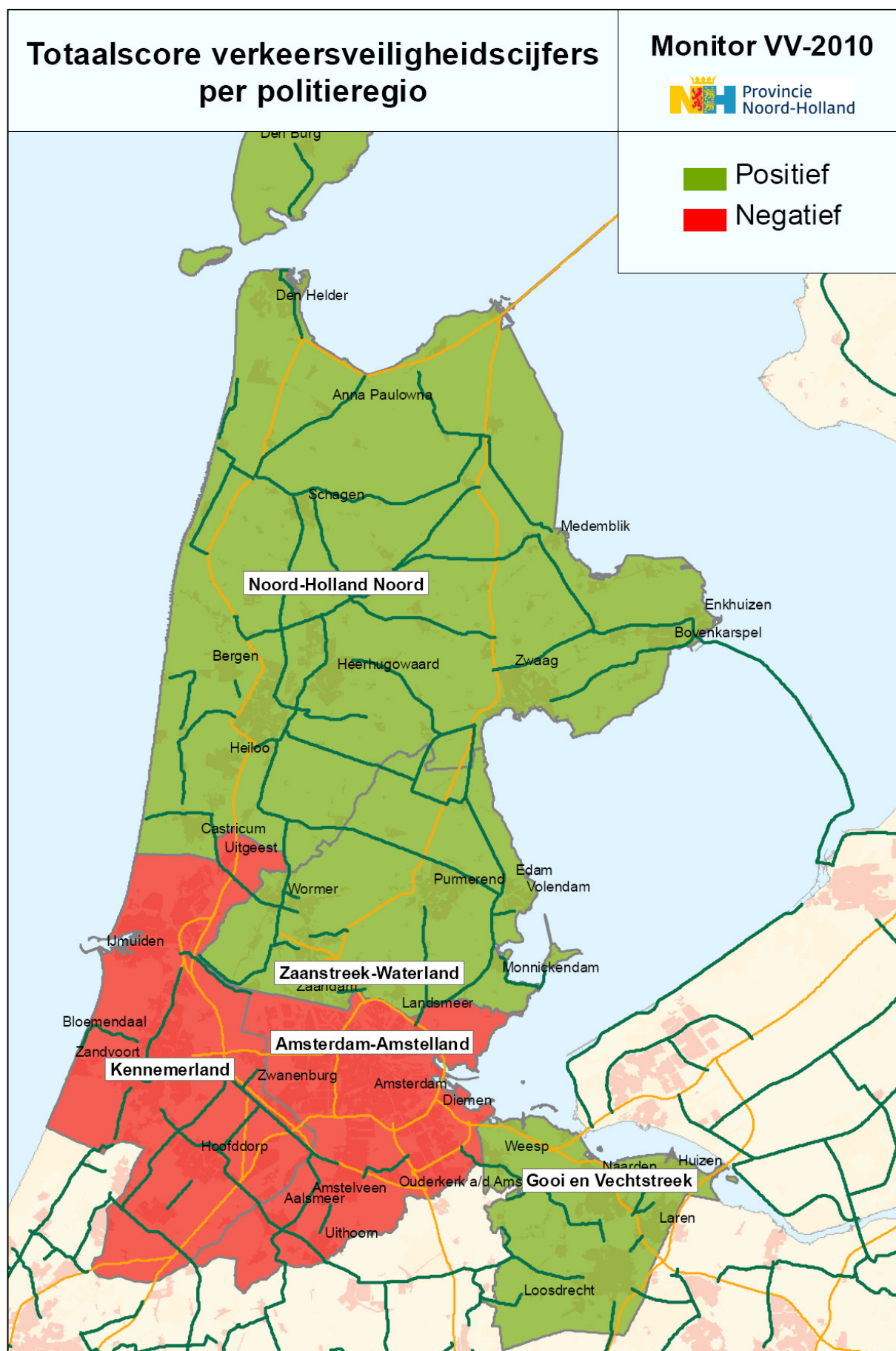
Monitor VV-2010



Figuur 14.: themakaart ontwikkeling slachtoffers per gemeente, periode 2005-2009



Figuur 15.: themakaart ontwikkeling slachtoffers op gemeentelijke wegen, periode 2005-2009



Figuur 16.: themakaart totaalscore verkeersveiligheidscijfers per regio Noord-Holland

Conclusies themakaarten

Bij de themakaarten moet opgemerkt worden dat de berekeningen slechts indicatief zijn. Tussen de gemeenten bestaan namelijk verschillen in aantallen inwoners, de registratiegraad van verkeersongevallen, het reisgedrag van de inwoners en het aantal doorgaande verkeersroutes.

Vooraf bij kleine gemeenten is een vergelijking door middel van bovenstaande verkeersveiligheidscijfers wat moeilijker te maken.

Totaal

- Bij de grotere gemeenten scoren Alkmaar en Zaanstad op alle fronten als verkeersveilig; de gemeente Haarlemmermeer scoort op alle punten als onveilig.
- De middelgrote gemeente Hilversum scoort ook op alle 5 themakaarten als verkeersveilig; er is zijn geen middelgrote gemeentes die op alle punten als onveilig scoren.

Slachtoffers per 100.000 inwoners

- De gemeente Haarlemmermeer scoort slecht als het gaat om het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Dit geldt vooral bij de slachtoffers op gemeentelijke wegen, (Beverwijk=409 t.o.v. NH=198) maar ook op alle wegen binnen het grondgebied van de gemeente; inclusief die in het beheer bij Rijk en provincie.

Slachtoffers per km/jaar

- De middelgrote gemeente Weesp heeft met 0,09 het laagste aantal slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen. Het gemiddelde van alle Noord-Hollandse gemeenten staat op 0,36. Bij de cijfers van de gemeenten Amsterdam, Haarlem, Beverwijk en Hoorn is mogelijk de verkeersdruk van grote invloed voor een negatieve score. Amsterdam heeft 0,79 slachtoffers per km/jaar.

Ontwikkeling slachtoffers

- De grote gemeenten Haarlem, Zaanstad, Alkmaar, Hoorn en Beverwijk laten een dalende tendens in het ongevallenbeeld zien. Dit geldt voor zowel het aantal slachtoffers op alle wegen als op wegen in eigen beheer. De gemeente Haarlemmermeer laat een stijgende tendens zien in de beide berekeningen

Conclusies themakaart politieregio's

- De politieregio's Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Gooi- en Vechtstreek laten een zeer positieve totaalscore zien.
- De politieregio's Amsterdam Amstelland en Kennemerland komen uit de cijfers als meest onveilig naar voren

DEEL III: GEVAARLIJKE LOCATIES

- Risicocijfers: In dit hoofdstuk worden de provinciale wegen op verkeersveiligheid beoordeeld door middel van risicocijfers.
- Ongevallenconcentraties: In dit hoofdstuk worden die kruispunten en korte wegvakken in beeld gebracht waarop in de laatste jaren veel slachtoffers (absolute aantallen) zijn gevallen.

3a Risicocijfers provinciale wegen Noord-Holland

Doordat alle wegen verschillende weglengten en verkeersintensiteiten kennen, is het niet reëel een vergelijking te maken van de wegen op basis van absolute aantallen ongevallen of slachtoffers. Door de verkeersveiligheid met behulp van risicocijfers in beeld te brengen, kunnen de wegen wel onderling worden vergeleken.

Risicocijfers

Risicocijfers: De verhouding tussen het aantal letselongevallen en de verkeersprestatie. Deze waarde is een maat voor het veiligheidsniveau van een weg die minder afhankelijk is van de weglengte en de intensiteit.

$$\text{Risicocijfer} = \frac{\text{aantal letselongevallen per periode}}{\text{verkeersintensiteit} \times \text{weglengte} \times \text{periode}}$$

In de onderstaande tabel staan de gemiddelde risicocijfers van het provinciale wegennet van Noord-Holland.

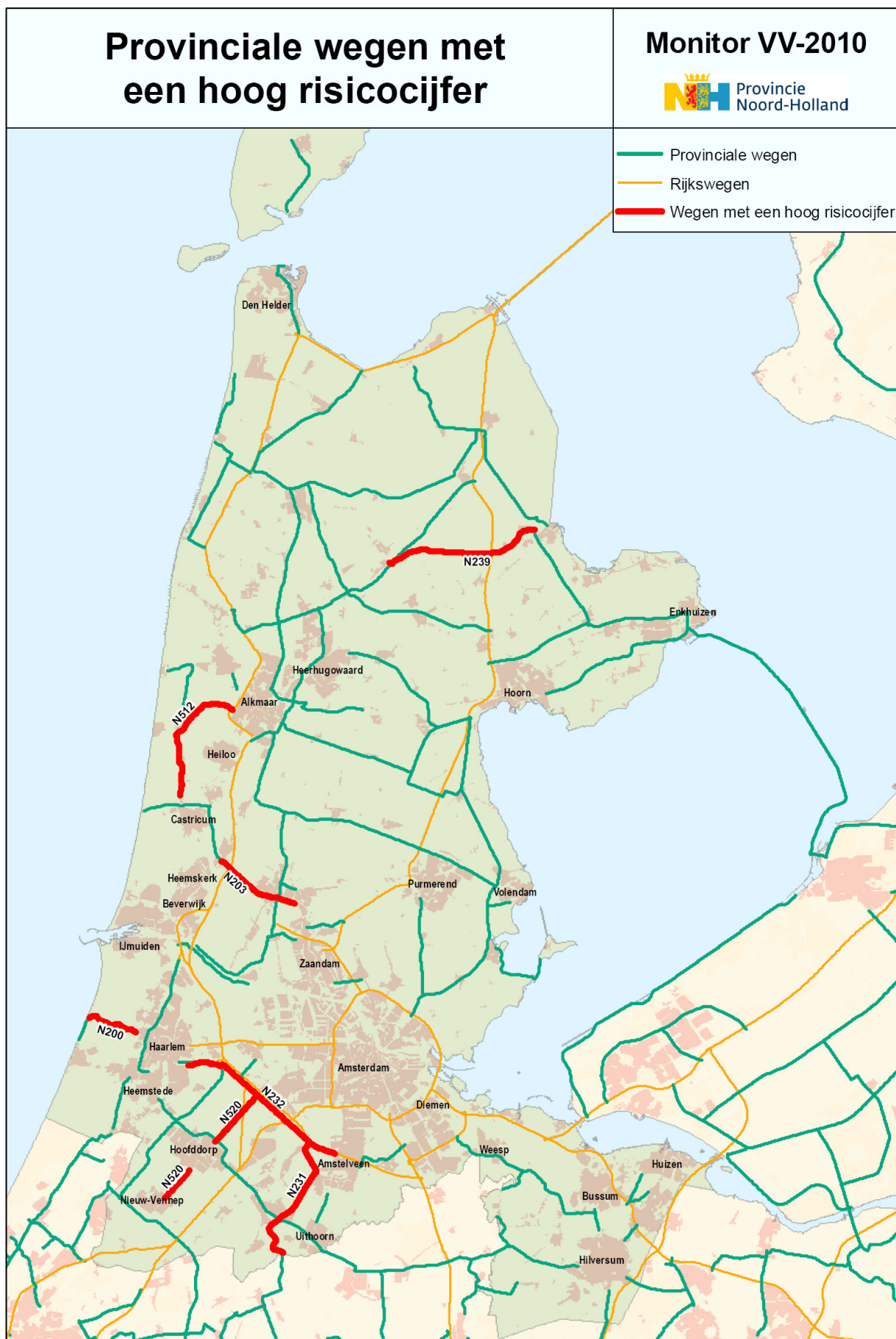
RISICOCIJFERS PROVINCIALE WEGEN NOORD-HOLLAND				
	gemiddeld risicocijfer over drie jaar			
	2004 t/m 2006	2005 t/m 2007	2006 t/m 2008	2007 t/m 2009
gemiddelde provinciale wegennet	0,16	0,16	0,15	0,14

Figuur 17.: tabel: risicocijfers van het provinciale wegennet van Noord-Holland

Op de volgende pagina is een kaart (figuur 18) weergegeven met daarop de wegen die een slechte beoordeling krijgen op basis van het risicocijfer van 2009.

Een weg of wegvak krijgt een slechte beoordeling wanneer:

- het risicocijfer hoger is dan het gemiddelde van het provinciale wegennet (= 0,14)
- de ontwikkeling van het risicocijfer in de periode 2005/2009 negatief is
- de ontwikkeling van het aantal letselongevallen in de periode 2005/2009 negatief is
- op deze weg meer dan 25 letselongevallen zijn geregistreerd in de periode 2005/2009



Figuur 18.: Minst veilige wegen op basis van de beoordeling van het risicocijfer 2007-2009 van provinciale wegen Noord-Holland

Wegen met een slechte beoordeling

In de volgende tabel staan de wegen met een slechte beoordeling volgens de beschreven methodiek op pagina 29

De lijst is gesorteerd op wegnummer; er is geen prioritering aangegeven.

weg	omschrijving weggedeelte	risicocijfer 2009	letselongevallen/slachtoffers 2005-2009		
			letsel- ongevallen	ziekenhuis gewonden	doden
N200	gedeelte Zeeweg Bloemendaal	0,52	48	18	0
N203	gedeelte Wormerveer - Uitgeest	0,19	58	23	0
N231	Bosrandweg, Legmeerdijk in de gemeente Aalsmeer	0,26	80	22	5
N232	Schipholweg van Haarlem naar Amstelveen	0,23	60	25	0
N239	N242 (Nieuwe Niedorp) - Medemblik	0,18	32	17	1
N512	Herenweg van Alkmaar via Egmond naar Castricum	0,18	33	17	2
N520	Hoofdweg Oostzijde, Haarlemmermeer	0,35	37	15	1

Figuur 19.: tabel: wegen met een slechte beoordeling; prov.wegen Noord-Holland

3b Ongevallenconcentraties 2007-2009

Op basis van absolute verkeersongevallengegevens uit de jaren 2007 t/m 2009 staan hieronder de kruispunten en wegvakken beschreven met de meeste ongevallen/slachtoffers of relatief veel ongevallen met ernstige afloop.

Selectie:

De selectie van de locaties is bepaald aan de hand van een combinatie van de volgende gegevens:

- aantal ongevallen of (ernstige) slachtoffers op een kruispunt of wegvak (ernstig=met doden of ziekenhuisgewonden)
- een clustering van ongevallen/slachtoffers op een wegvak
- gemeenschappelijke kenmerken in de verkeersongevallen

Op de overzichtskaart (figuur 21) op de volgende pagina zijn deze 6 ongevallenconcentraties weergegeven.

De ongevallengegevens van deze ongevallenconcentraties zijn onderzocht. Hierbij is ook gekeken naar de gegevens van voorgaande jaren. De conclusies zijn hieronder weergegeven.

ONGEVALLENCONCENTRATIES 2007-2009								
kruispunt wegvak	Weg	hect.	straatnaam of omschrijving	ongevallen				opmerkingen
				ong	lets	zkh	dod	
wegvak	N200	3.9-4.9	De Bokkedoorns – Het Wed	28	5	1	0	• rijongevallen met snelverkeer
kruispunt	N201	23.8	Leenderbos	17	7	1	0	• kopstaartaanrijdingen
	N201	24.5	Ijweg *	12	8	2	0	• roodlichtnegatie
	N201	24.9	vHeuvenGoedhartlaan	17	4	0	1	
kruispunt / wegvak	N201	30.0–30.8	omgeving A4	105	5	5	0	• kopstaartaanrijdingen • inhalen etc. • roodlichtnegatie
wegvak	N205	11.9-13.4	ter hoogte van knoop A9	137	27	7	1	• macht over stuur verliezen
kruispunt	N241	13.3	Dijkweg/Langereis	12	4	3	0	• voorrang/doorgang met auto's
kruispunt / wegvak	N242	59.0-59.4	omgeving N241	29	9	5	0	• kopstaartaanrijdingen • roodlichtnegatie
wegvak	N520	0.7-4.1	Badhoevedorp - Hoofddorp	29	18	8	0	• ongevallen bij uitritten • ongevallen tegen boom

* De locaties met een * zijn niet opgenomen in de PMI en kwamen niet voor op eerdere lijsten met ongevallenconcentraties in voorgaande de monitoringsrapportages.

Figuur 20.: tabel: ongevallenconcentraties 2007-2009; prov.wegen Noord-Holland



Figuur 21.: 10 ongevallenconcentraties (kruispunten of wegvakken) op basis van gegevens van ongevallen en slachtoffers 2007-2009

DEEL IV: INCIDENT MANAGEMENT

In dit hoofdstuk worden de gegevens van Incident Management gebruikt als aanvullende methode om ongevallenconcentraties te signaleren.

4 Incident Management (IM)

Inleiding

Voor verkeersveiligheidsbeleid wordt in Nederland gebruik gemaakt van de gegevens van geregistreerde verkeersongevallen. Deze gegevens worden door de politie geregistreerd. De afdeling Basisinformatie van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV-BI) verzamelt en bewerkt die gegevens en stelt ze beschikbaar voor de (andere) overheden.

Vanwege de afnemende registratiegraad van verkeersongevallen is met het benutten van de IM-gegevens een extra methode gevonden om blackspots in beeld te brengen.

IM-gegevens

IM-gegevens worden verkregen bij het landelijk Meldpunt Incident Management. Deze gegevens worden gebruikt voor Incident Management om de doorstroming van het verkeer te verbeteren door het versneld vrijmaken van de weg na een ongeval of ander incident.

Omdat de IM-gegevens vooral verkeersmanagement georiënteerd zijn, zijn ze niet geschikt voor diepgaande verkeersveiligheidsanalyses. Er ontbreken bijvoorbeeld gegevens van ongevallen met fietsers en bromfietsers en er zijn geen gegevens beschikbaar van de toedracht of afloop. Ook is het IM-netwerk niet geheel compleet; per 1 juni 2007 is IM alleen van toepassing op de belangrijkste provinciale wegen van Noord-Holland.

Met de gegevens van locaties en tijdstippen van de plaatsgevonden incidenten kunnen wel ongevallenconcentraties gesignaleerd worden.

IM-Ongevallenkaarten

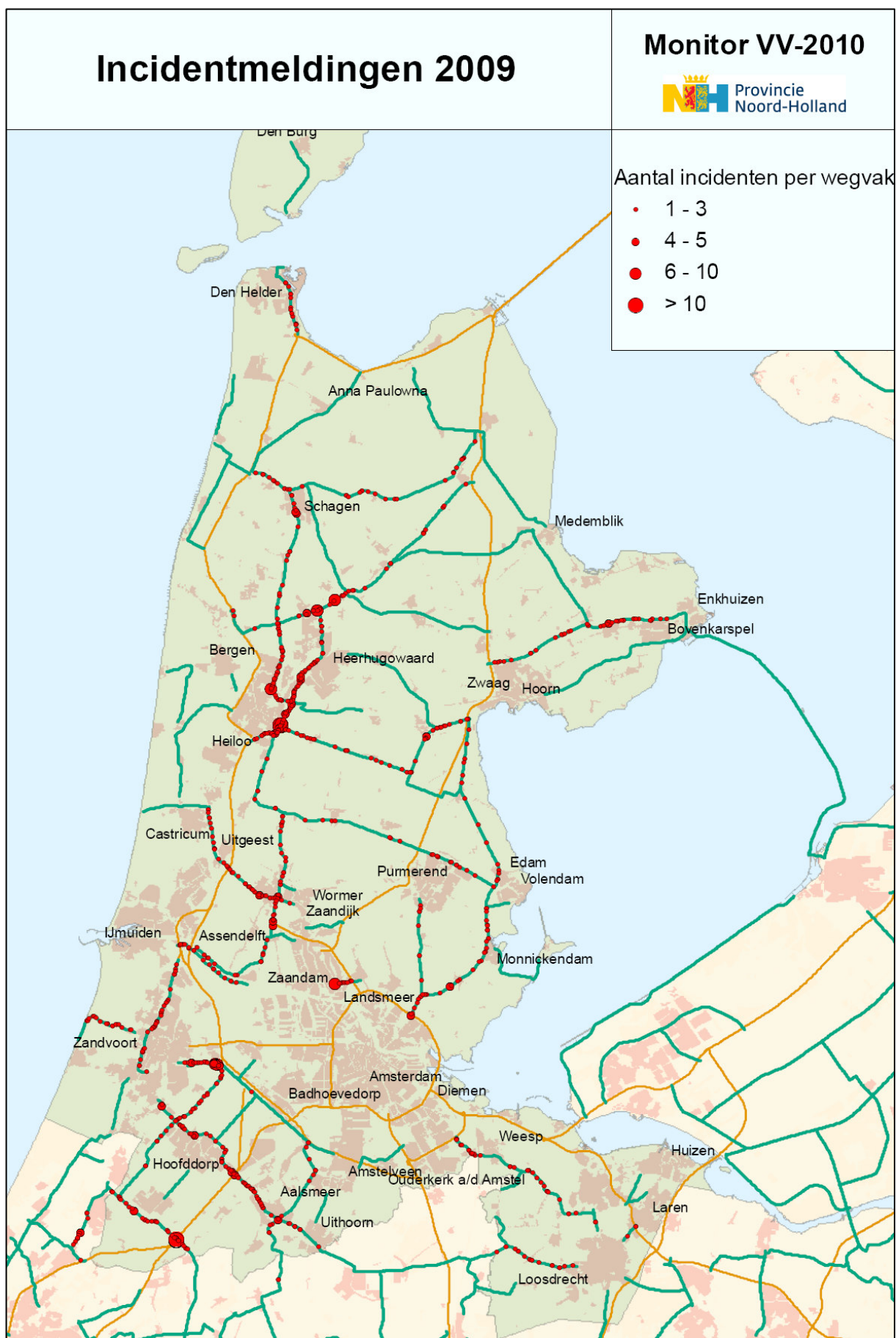
Op de volgende pagina's zijn 2 ongevallenkaarten weergegeven:

- IM-meldingen 2007-2009
- IM-meldingen 2009

De kaart van 2009 bevat in de meest relevante informatie om dat het IM-netwerk in dat jaar het meest compleet was. De kaart met de gegevens uit 2007-2009 is in principe ondersteunend.



Figuur 22.: Meldingen Incidentmanagement 2007-2009, prov.wegen Noord-Holland



Figuur 23.: Meldingen Incidentmanagement 2009, prov.wegen Noord-Holland

Blackspots IM-Ongevallenkaarten

Uit een combinatie van de gegevens van beide ongevallenkaarten zijn locaties gedestilleerd waarop de meeste incidentmeldingen plaats hebben gevonden:

Weg	omschrijving weggedeelte	Incidentmeldingen 2009	Opmerking
N245	kruispunt N508 (hmp. 20.0 – 20.3)	14	opgenomen in rapport ongevallenconcentraties 2010 de incidenten zijn geregistreerd op de nieuwe (huidige) situatie hoge verkeersdruk
N242	wegvak Alkmaar - Heerhugowaard (hmp 32.2 – 46.2)	127	
N246	N246 omgeving op/afritten N203 (hmp. 33.3-33.5, N203: 49.8 -50.2)	22	
N203	omgeving knoop A9 (hmp. 11.2 -13.6) wegvak van tankstation tot N232	54	aantal incidenten is in werkelijkheid groter; een aantal incidenten worden (verkeerd) geboekt op de rijkswegen A5 en A9 méér ongevallen buiten de ochtend- en avondspits
N205			
N207	omgeving op/afritten A4 (hmp. 52.8 – 52.2)	19	

Figuur 24.: tabel blackspots IM-Ongevallenkaarten

DEEL V: DUURZAAM VEILIG EN EHK

In dit hoofdstuk is voor elke provinciale weg een 'Duurzaam-Veilig-Score' berekend op basis van de CROW publicaties 116 en 203. Hiermee wordt bedoeld in welke mate de weg is aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig.

Voorts is geïnventariseerd in hoeverre de provinciale wegen gemarkeerd zijn volgens de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken.

Met de hierboven beschreven inventarisaties wordt inzicht gegeven in de volgende beleidsdoelstelling uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan: Duurzaam veilig inrichten van het (provinciale) wegennet; voortzetten acties 2e fase Duurzaam veilig.

5a Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig is in Nederland het sleutelwoord in de aanpak van verkeersonveiligheid. Eén van de belangrijkste items bij een Duurzaam Veilig vervoers- en verkeerssysteem is een veilig ingerichte infrastructuur.

Bij het veilig inrichten van die infrastructuur is het van belang rekening te houden met het verwachtingspatroon van de weggebruiker.

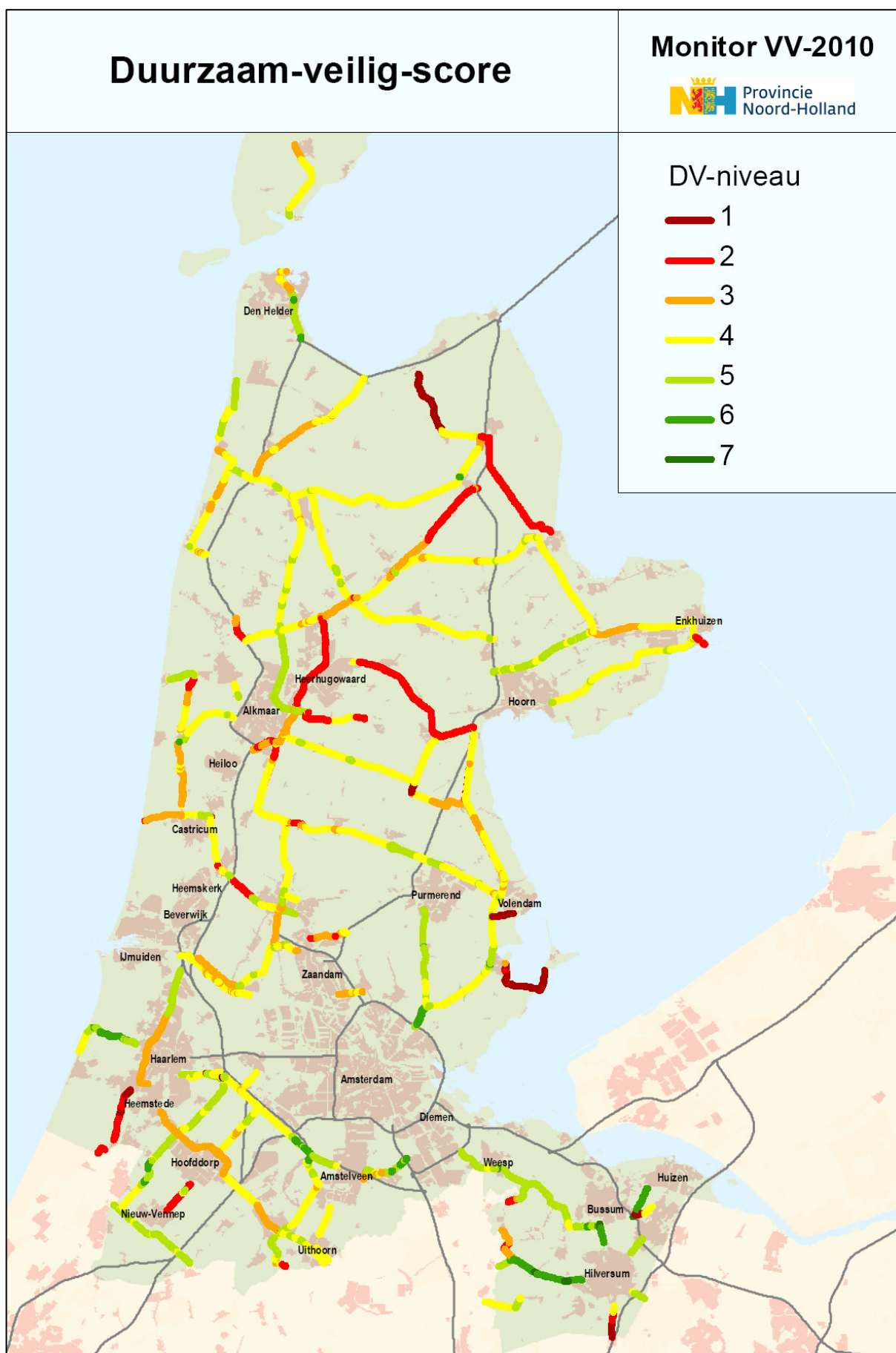
Uit diverse onderzoeken is gebleken dat het voor de weggebruiker in Nederland niet altijd even duidelijk is op wat voor categorie weg hij rijdt en welk bijbehorend (snelheids)gedrag daar van hem wordt verwacht. Een van de maatregelen uit het Startprogramma Duurzaam Veilig die hier aan tegemoet komt, is het categoriseren van wegen en het per categorie weg opstellen van unieke kenmerken, de zogenaamde Essentiële Herkenbaarheidkenmerken. De CROW publicaties 116 en 203 bieden voor deze wegkenmerken en de wegategorisering een handleiding.

In dit hoofdstuk is voor elke provinciale weg (of een wegvak) een 'Duurzaam-Veilig-Score' berekend op basis van de CROW publicaties 116 en 203. Hiermee wordt bedoeld in welke mate de weg is aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig. De score wordt berekend aan de hand van de volgende wegkenmerken:

- huidige verkeersfunctie
- rijrichtingscheiding
- parallelvoorzieningen
- parkeren
- verharding
- aantal drempels
- gesloten verklaring
- huidige snelheidslimiet

Uit deze berekening komt een score tussen 1 en 7, waarbij 7 de hoogst haalbare score is.

Op de kaart (figuur 25) op volgende pagina is deze Duurzaam-Veilig-Score van het provinciale wegennet weergegeven. Door middel van kleuren is te zien in welke mate de provinciale wegen ingericht zijn volgens het principe Duurzaam Veilig.



Figuur 25.: Duurzaam-Veilig-Score provinciale wegennet Noord-Holland

5b Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK)

Binnen Duurzaam Veilig is het belangrijk dat de wegen optimaal veilig worden ingericht. Door in eerste instantie de wegen conform de essentiële herkenbaarheidskenmerken vorm te geven, zal de herkenbaarheid van de wegen voor de weggebruikers verduidelijkt worden. Hierdoor weten de weggebruikers beter welk verkeersgedrag van hen verwacht wordt. De wegen voorzien van markering conform de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken is een eerste stap naar een Duurzaam Veilig ingericht wegennet.

Door het inventariseren van de rijrichtingscheidingen is het provinciale wegennet getoetst aan de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken. Deze inventarisatie is op de volgende pagina weergegeven op de kaart in figuur 26. Op deze kaart is te zien welke wegen zijn voorzien van de markering volgens EHK. Dat zijn de wegen die voorzien zijn van:

- dubbele doorgetrokken streep (lichtgroen op de kaart)
- dubbele onderbroken streep (donkergroen op de kaart)
- trottoirband, middenberm of gevulde asstreep (lichtblauw op de kaart)

De wegen met een oranje, rode, paarse en donkerblauwe kleur voldoen in ieder geval niet aan de EHK-richtlijnen. Inmiddels is in B&U-werkgroepverband bezien op welke wegen de EHK-markering zo mogelijk spoedig aangebracht kan worden. Voor een aantal wegen is hieraan inmiddels gevolg gegeven via het onderhoudsprogramma van 2008. Met het uitvoeren van het onderhoudsprogramma van 2009 en 2010 wordt gestreefd om het gehele provinciale wegennet zoveel mogelijk te hebben voorzien van de markeringen volgens EHK.

Deze planning loopt in lijn met het volgende project uit het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan: voortzetting kosteneffectief uitvoeren acties 2e fase project Duurzaam Veilig onderdeel (essentiële herkenbaarheidkenmerken voor 2011 afronden).

* Uitzonderingen daargelaten zoals bijvoorbeeld de erftoegangswegen; die wegen behoren volgens de Essentiële Herkenbaarheidskenmerken anders gemarkeerd te zijn.



Figuur 26.: Inventarisatie Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken aan de hand van rijrichtingscheidingen provinciale wegennet

DEEL VI: VERKEERSGEGEVENS BEREIKBAARHEID

In deel zes wordt de (auto)bereikbaarheid in Noord-Holland belicht. De volgende items worden in kaart gebracht:

- intensiteiten provinciale wegennet
- toe/ afname intensiteit
- vrachtverkeer
- reistijden
- mobiliteit

6a Intensiteiten

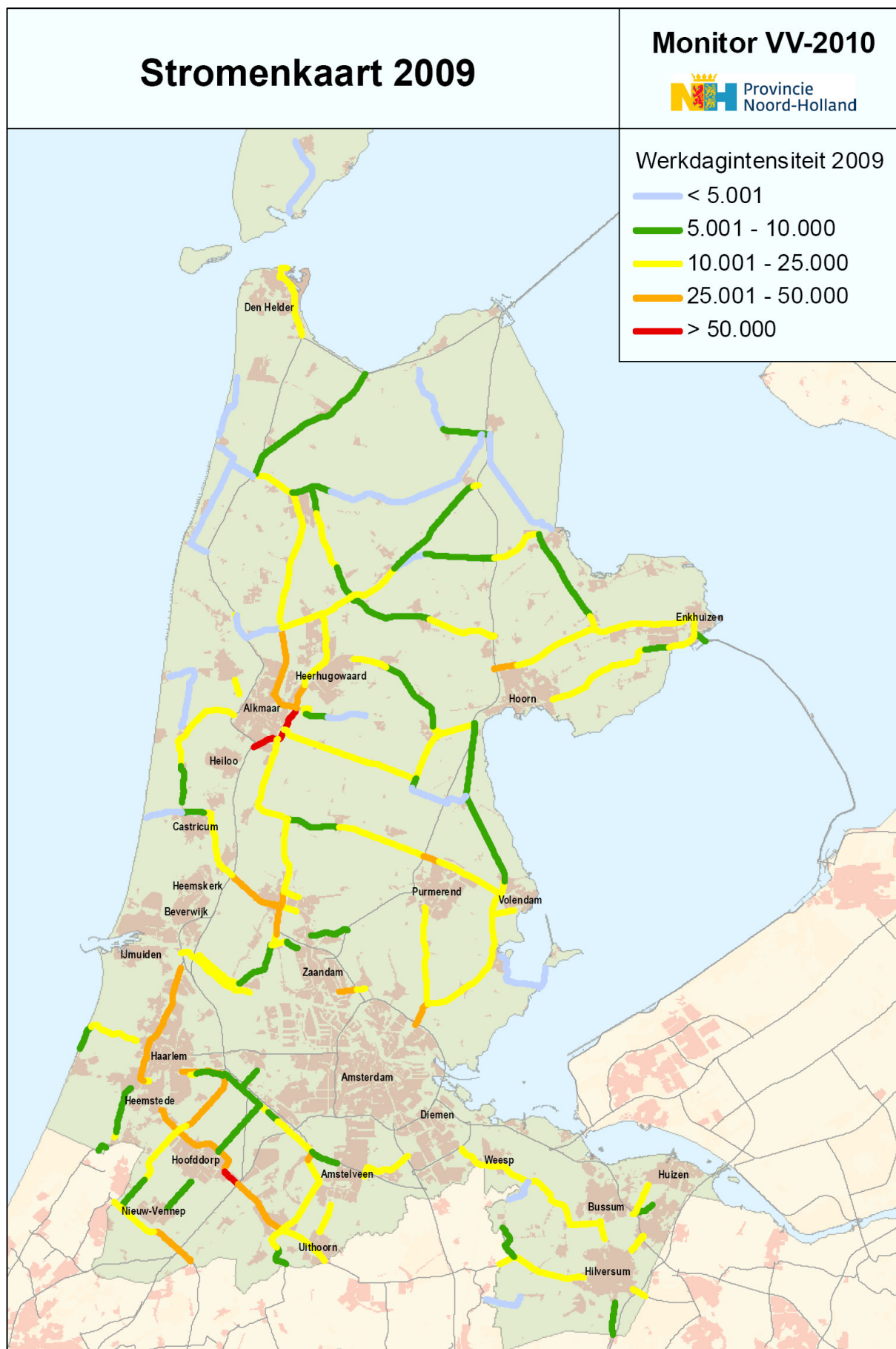
In de provincie Noord-Holland worden mechanische intensiteitstellingen verricht op alle provinciale wegen. Dit gebeurt continu bij 58 permanente telpunten, waarvan er 7 seizoensgevoelig zijn, en bij 120 periodieke telpunten gedurende minimaal 3 weken per jaar. Tevens worden er via 33 VRI's (Verkeer Regel Installatie) 72 intensiteitstellingen gegenereerd. Met behulp van de permanente tellingen worden de waargenomen gemiddelde intensiteiten bij de periodieke telpunten omgerekend tot jaargemiddelden.

Van de intensiteiten is in onderstaand overzicht de top 5 van de drukste provinciale wegen in Noord-Holland in 2009 weergegeven.

De vijf drukste wegvakken van provinciale wegen in Noord-Holland			
	Verkeersintensiteit	Wegnr.	Beschrijving wegvak
1	66500	N242	Ten oosten van Alkmaar
2	60000	N201	Ten oosten van Hoofddorp
3	47000	N245	Ter hoogte van Alkmaar
4	42500	N246	Tussen Krommenie en de A8
5	42000	N205	Tussen Haarlem en de A9

Figuur 27.: Tabel: vijf drukste wegvakken van provinciale wegen in Noord-Holland

Figuur 28 op de volgende pagina toont de werkdagintensiteit 2009 per wegvak in klassen op het provinciale wegennet.



Figuur 28.: werkdagintensiteit 2009 per wegvak in klassen op het provinciale wegennet.

6b Toe/ afname werkdagintensiteit 2009 t.o.v. 2008

De gegevens over gemiddelde werkdagintensiteiten van 2009 en 2008 zijn met elkaar vergeleken. Gekeken is of er sprake is van een toename, afname of stabilisering. In het laatste geval zijn de verschillen tussen 2009 en 2008 zo klein dat een toe of -afname niet als significant wordt beschouwd. Deze grens is gelegd bij een verandering tussen -1% tot 1%.

Figuur 29 op de pagina hiernaast toont de toename, afname of het stabiel blijven van de werkdagintensiteit per wegvak



Figuur 29.: Toe / afname werkdagintensiteit 2009 t.o.v. 2008

6c Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer bepaalt in belangrijke mate de levensduur van een weg.

Het percentage en de hoeveelheid vrachtverkeer geven informatie waar veel slijtage van de weg te verwachten is en mogelijk meer onderhoud nodig is. De provinciale wegen met de hoogste percentages en intensiteiten aan vrachtverkeer zijn in onderstaande tabellen weergegeven.

In onderstaand overzicht is de top 5 in 2009 aan vrachtverkeer in procenten t.o.v. het totale wegverkeer weergegeven.

De vijf provinciale wegen in Noord-Holland met het hoogste aandeel vrachtverkeer op een werkdag				
	Percentage	Aantal vrachtauto's	Wegnr.	Beschrijving wegvak
1	18,6	4150	N231	Ten noorden van de N201 (ter hoogte van de Bloemenveiling)
2	17,3	1450	N302	Dijk Enkhuizen-Lelystad
3	16,7	1150	N242	Ten oosten van Nieuwe Niedorp
4	16,4	950	N240	Ten westen van Medemblik
5	15,9	4350	N201	Ten westen van de N231 (ter hoogte van de Bloemenveiling)

Figuur 30.: Tabel percentage aandeel vrachtverkeer

In onderstaand overzicht is de top 5 in 2009 aan vrachtverkeer in absolute aantallen weergegeven.

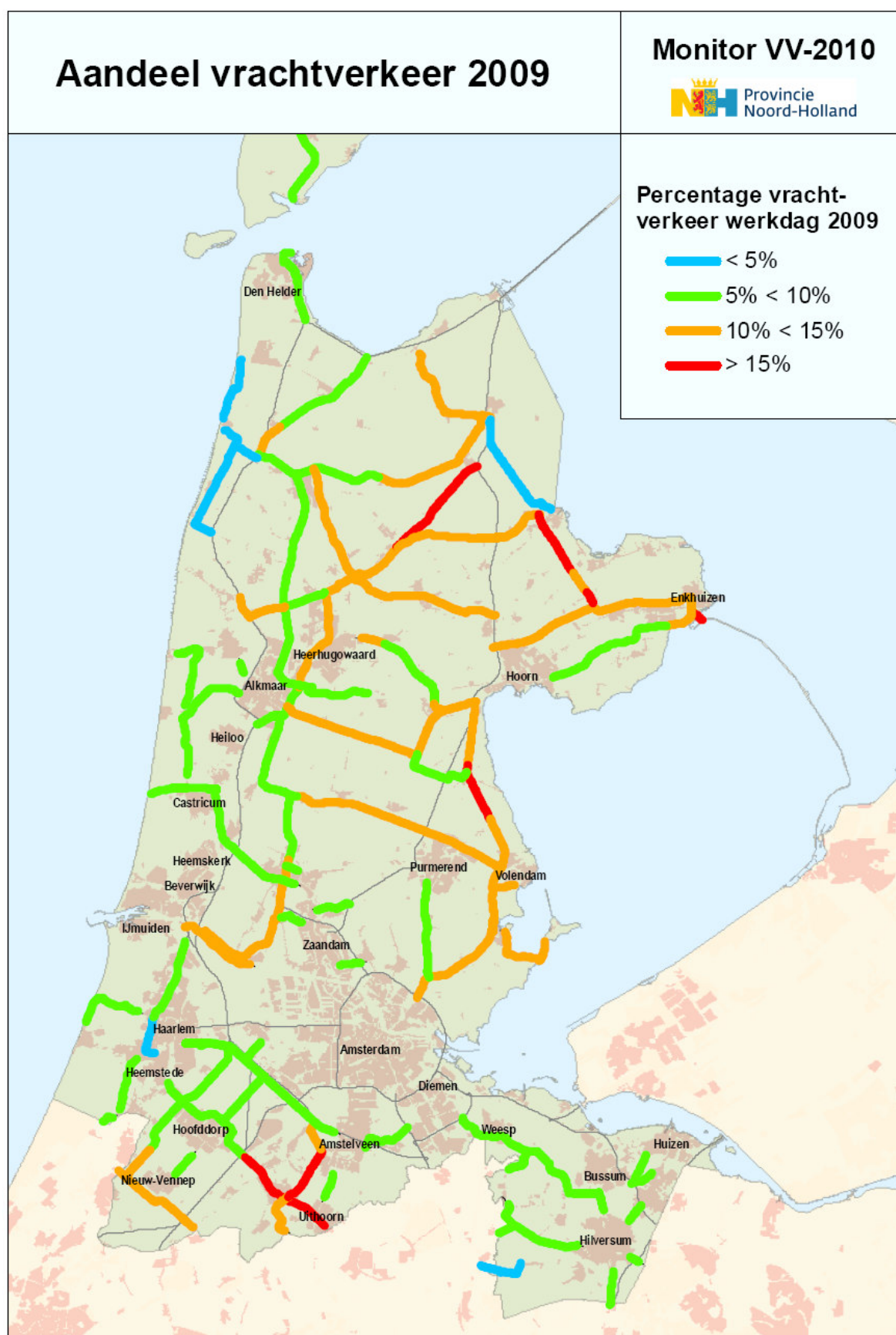
De vijf provinciale wegen in Noord-Holland met de hoogste intensiteit vrachtverkeer op een werkdag				
	Aantal vrachtauto's	Percentage	Wegnr.	Beschrijving wegvak
1	7650	15,8	N201	Ten oosten van de A4
2	5600	14,1	N247	Ten noorden van de A10
3	5450	9,9	N242	Ten noordoosten van Alkmaar
4	4450	14,3	N302	Ten noorden van Hoorn
5	4450	12,1	N207	Ten oosten van de A4

Figuur 31.: Tabel aandeel vrachtverkeer in aantallen

Een hoog percentage vrachtverkeer of een hoge intensiteit aan vrachtverkeer zijn te vinden op wegen in de nabijheid van centra van economische bedrijvigheid (Bloemenveiling, Schiphol) of op wegen met veel verkeer naar andere landsdelen (Dijk Enkhuizen Lelystad, N242).

Opvallend in de bovenste tabel (figuur 30) is het hoge percentage vrachtverkeer op de N240. Dit kan worden verklaard uit de nabije aanwezigheid van het zowel het nieuwe bedrijventerrein Agriport als veiling the Greenery.

Figuur 32 toont de aandelen vrachtverkeer in klassen.



Figuur 32.: Percentages vrachtverkeer provinciale wegennet Noord-Holland

6d Reistijden

De provincie meet ieder jaar de reistijd per auto op tien trajecten verspreid over de provincie.

De trajecten lopen over zowel provinciale wegen als rijkswegen en lokale wegen.

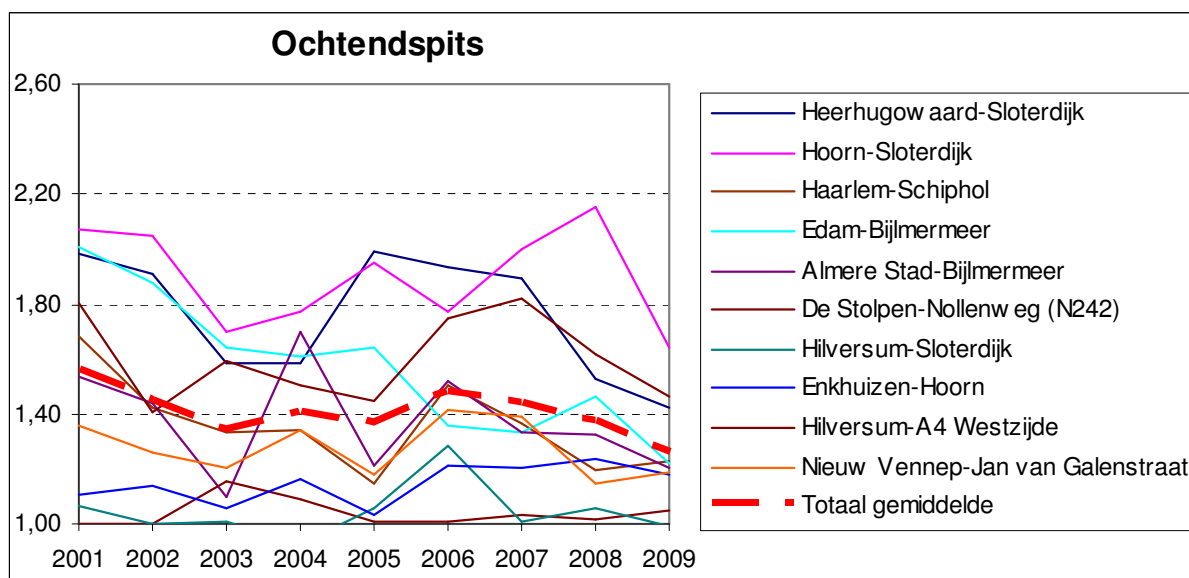
De metingen worden verspreid over het jaar in de ochtendspits en de avondspits uitgevoerd. Tot 2008 werden twee metingen in zowel voorjaar als najaar uitgevoerd,

In 2009 waren de metingen verdeeld over 2 ritten per meetdag met 4 meetdagen. De waarnemingen zijn dus incidenteel. Door incidentele gebeurtenissen kunnen daarom per traject per jaar grote variaties voorkomen.

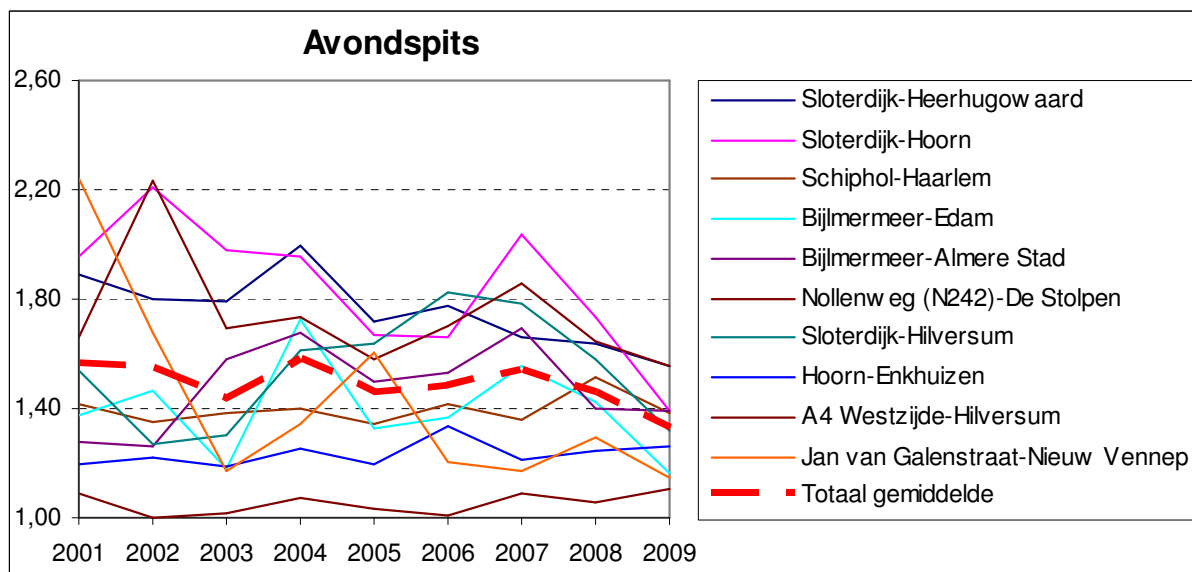
De gemeten trajecten zijn:

Heerhugowaard-Sloterdijk
 Hoorn-Sloterdijk
 Haarlem-Schiphol
 Edam-Amsterdam Zuidoost
 Almere Stad-Amsterdam Zuidoost
 De Stolpen-N242 (Nollenweg)
 Hilversum-Sloterdijk
 Enkhuizen-Hoorn
 Hilversum-N201/A4 Westzijde
 Nieuw-Vennep-Amsterdam (Jan van Galenstraat)

De spitsreistijden van deze trajecten zijn vergeleken met de reistijden buiten de spits, zonder verstoringen door files of incidenten. De verhouding tussen de tijden in de spits en buiten de spits is een maat voor de vertraging van het wegverkeer door het extra verkeersaanbod in de spitsperiodes. In onderstaande grafieken zijn in de drukste richting (zie de legenda voor de juiste richting) deze reistijdverhoudingen tussen 2001 en 2009 per jaar weergegeven, zowel per traject als totaal gemiddeld.



Figuur 33.: Reistijdverhoudingen ochtendspits Noord-Holland 2001-2009



Figuur 34.: Reistijdverhoudingen avondspits Noord-Holland 2001-2009

Na 2007 blijkt zowel in de ochtendspits als in de avondspits de vertraging terug te lopen. Dit komt overeen met landelijke trend. Deze teruggang doet zich op vrijwel alle gemeten trajecten voor. De economische problemen kunnen een oorzaak zijn van deze teruggang.

In 2009 is ook de reistijd per openbaar vervoer gemeten. Deze reistijd is vergeleken met de reistijd per auto. Op trajecten zonder noemenswaardige vertraging voor de auto in de spits is de reistijd per auto 50%-70% van de reistijd per openbaar vervoer. Bij trajecten met veel vertraging voor de auto loopt de reistijd auto op tot 150%-170% van de reistijd openbaar vervoer.

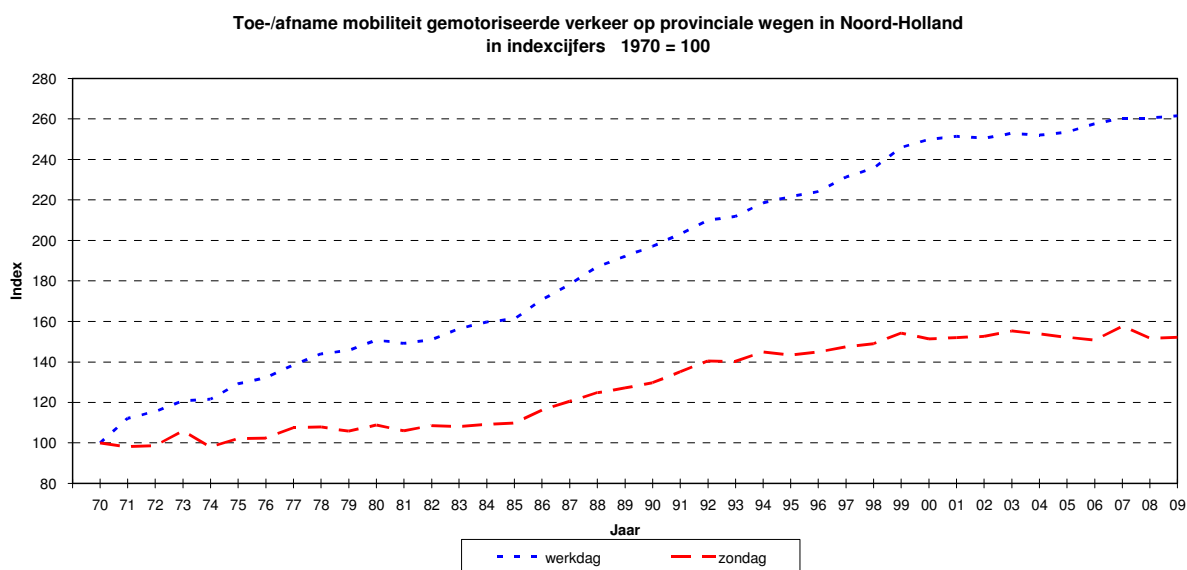
Met ingang van medio 2010 zullen de reistijdmetingen continu worden verricht via het NDW (Nationale Databank Wegverkeersgegevens). Hierdoor kan de ontwikkeling van de reistijden beter worden gemonitord.

6e Mobiliteit

De provincie meet op veel locaties continu het verkeer op permanente telpunten. Het aantal permanente telpunten is gestegen van 15 in 1970 tot 58 in 2009. Met het meten van de jaarlijkse groei van de intensiteiten op deze telpunten kan ook een indicatie van de jaarlijkse groei van de mobiliteit per auto op het provinciale wegennet in Noord-Holland worden verkregen. Indien in een jaar de wegenstructuur bij een telpunt ingrijpend is veranderd, dan telt de wijziging van de intensiteit bij dat telpunt in dat jaar niet mee voor de indicatie van de mobiliteit.

De in de onderstaande tabellen vermelde gegevens zijn dus niet een maat voor de wijzigingen in absolute intensiteiten op het provinciale wegennet, maar betreffen een indicatie van de wijzigingen in mobiliteit.

Onderstaande grafiek geeft vanaf 1970 de geïndexeerde groei van de mobiliteit op het provinciale wegennet weer op een werkdag en een zondag.

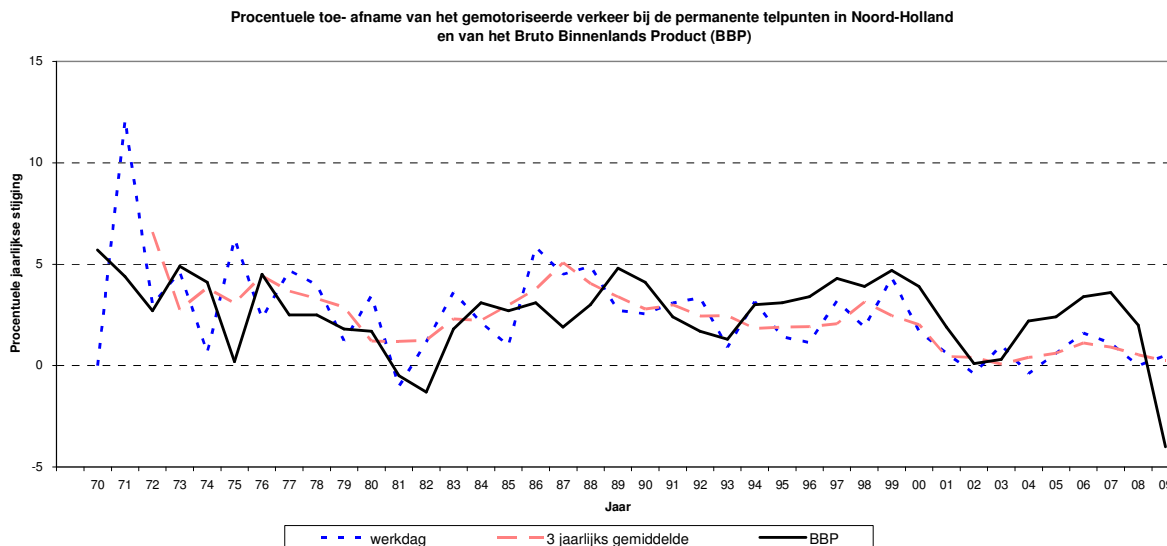


Figuur 35.: Toe-/afname mobiliteit gemotoriseerd verkeer provinciale wegen Noord-Holland

De groei van de mobiliteit op werkdagen vakt na 2000 af. De mobiliteit op zondagen blijft achter bij die van werkdagen. Op zondagen is vanaf 2000 geen groei van de mobiliteit meer waar te nemen.

De grafiek op de volgende pagina geeft vanaf 1970 de jaarlijkse procentuele toe- of afname weer van:

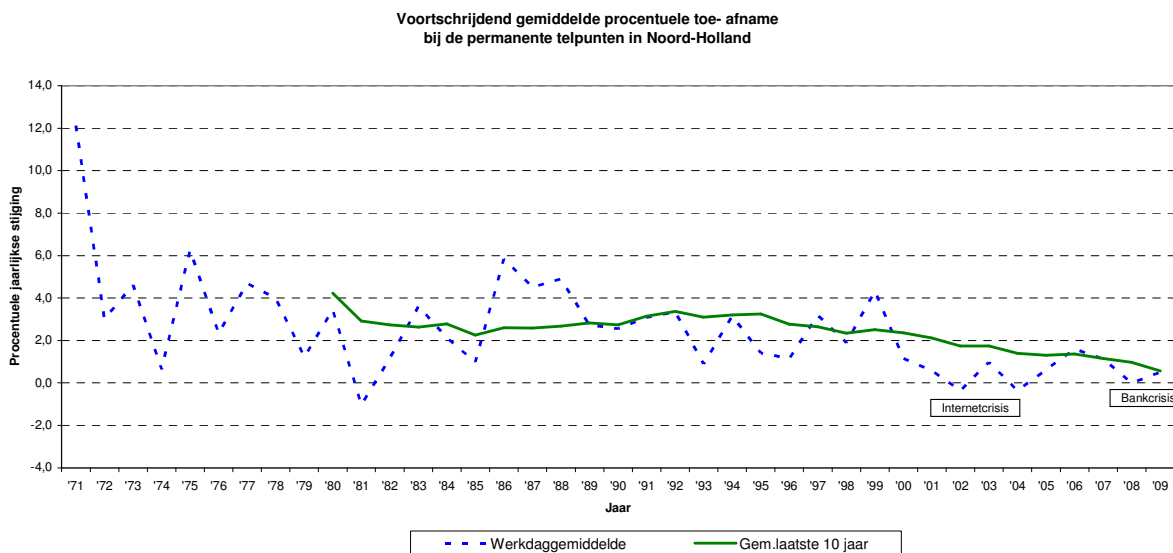
- de mobiliteit op werkdagen op het provinciale wegennet
- het driejaarlijks voortschrijdend gemiddelde van de mobiliteit
- het Bruto Binnenlands Product (BBP)



Figuur 36.: Toe- afname mobiliteit provinciale wegen Noord-Holland naast Bruto Binnenlands Product (BBP)

Uit deze grafiek blijkt de samenhang tussen de ontwikkeling van de mobiliteit en de economische ontwikkeling. Zowel tijdens de economische crisis 1979-1982 met kelderende huizenprijzen, tijdens de ICT crisis van 2000-2004 als tijdens de bankencrisis van 2008-2009 is een lagere groei van de mobiliteit te constateren. Tot 1983 was de groei van de mobiliteit veelal hoger dan de groei van het BBP; na 1994 blijft de mobiliteitsgroei in toenemende mate achter bij de groei van het BBP.

Grafiek (figuur 37) toont het 10 jaarlijks voortschrijdende gemiddelde van de jaarlijkse procentuele toe- of afname van de mobiliteit op werkdagen op het provinciale wegennet.



Figuur 37.: Voortschrijdend gemiddelde Toe- afname permanente telpunten Noord-Holland

Deze grafiek toont een gestage afname van de groei van de mobiliteit..

De gemiddelde jaarlijkse groei van de mobiliteit per decade daalt als volgt:

1971-1980: 4,2%

1981-1990: 2,7%

1991-2000: 2,4%

2001-2009: 0,6%

Deze gemiddelde jaarlijkse groei nadert het moment dat structureel geen groei meer aanwezig is.

DEEL VII: CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit hoofdstuk, worden de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken samengevat weergegeven.

7a Conclusies

Verkeersveiligheid geheel Noord-Holland

- Na een stijging van het aantal ernstige slachtoffers in de periode 2004-2007 laat de provincie Noord-Holland met de cijfers van 2009 weer duidelijke een daling zien. Deze daling is ook landelijk geconstateerd (prov. N-H: 2008=1684 en 2009=1220).
- Wanneer er louter wordt gekeken naar het gebied waar de provincie Noord-Holland de regievoering heeft, is het ongevallebeeld over de periode 2004 t/m 2009 stabiel en volgt het de landelijke tendens.
- De ontwikkeling van de ernstige slachtoffers in de Stadsregio Amsterdam laat in de periode 2004-2008 een stijging zien; het aantal ernstige slachtoffers in 2009 is gedaald t.o.v. 2008.

Verkeersveiligheid regiegebieden Noord-Holland en cijfers gemeenten

- Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen in het Regiegebied Noord-Holland is met 29 doden 2009 gelijk gebleven ten opzichte van 2008, maar vertoont over de gehele periode 2005-2009 een dalende tendens. Ook het SrA-Gebied laat, ondanks de stijging in 2009, een daling in het aantal dodelijke slachtoffers op gemeentelijke wegen zien.
- Daarentegen is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen in de StadsRegio Amsterdam de laatste jaren wel toegenomen; met wel een daling in 2009 t.o.v. 2008. In het gebied waar de Provincie Noord-Holland de regievoering heeft is het aantal ziekenhuisgewonden op gemeentelijke wegen de laatste gelijk gebleven; met ook de daling in 2009 t.o.v. 2008.

Cijfers gemeenten (ongevallenkaarten pag. 20-25)

- Bij de grotere gemeenten scoren Alkmaar en Zaanstad op alle fronten als verkeersveilig; de gemeente Haarlemmermeer scoort op alle punten als onveilig.
- De middelgrote gemeente Hilversum scoort ook op alle 5 themakaarten als verkeersveilig; er zijn geen middelgrote gemeentes die op alle punten als onveilig scoren.
- De gemeente Haarlemmermeer scoort slecht als het gaat om het aantal slachtoffers per 100.000 inwoners. Dit geldt vooral bij de slachtoffers op gemeentelijke wegen, (Beverwijk=409 t.o.v. NH=198) maar ook op alle wegen binnen het grondgebied van de gemeente; inclusief die in het beheer bij Rijk en provincie.
- De middelgrote gemeente Weesp heeft met 0,09 het laagste aantal slachtoffers per km/jaar op gemeentelijke wegen. Het gemiddelde van alle Noord-Hollandse gemeenten staat op 0,36. Bij de cijfers van de gemeenten Amsterdam, Haarlem, Beverwijk en Hoorn is mogelijk de verkeersdruk van grote invloed voor een negatieve score. Amsterdam heeft 0,79 slachtoffers per km/jaar.
- De grote gemeenten Haarlem, Zaanstad, Alkmaar, Hoorn en Beverwijk laten een dalende tendens in het ongevallebeeld zien. Dit geldt voor zowel het aantal slachtoffers op alle wegen als op wegen in eigen beheer. De gemeente Haarlemmermeer laat een stijgende tendens zien in de beide berekeningen.
- De politieregio's Noord-Holland Noord, Zaanstreek-Waterland en Gooi- en Vechtstreek laten een zeer positieve totaalscore zien.
- De politieregio's Amsterdam Amstelland en Kennemerland komen uit de cijfers als meest onveilig naar voren.

Verkeersveiligheid wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland

- Met 24 dodelijke slachtoffers in 2009 is de fraaie dalende trend in de ontwikkeling van het ongevallebeeld van 2003 t/m 2008 doorbroken.
- Over de doelstelling voor 2020 (= circa 14 doden) kan nog niets gezegd worden.
- De ontwikkeling van het aantal ziekenhuisgewonden laat over de jaren 2000 tot en met 2009 een zeer gunstig beeld.
- Met 134 ziekenhuisgewonden in 2009 is het aantal slachtoffers zelfs lager dan de doelstelling voor 2020.
- De ontwikkeling van het ongevallebeeld op rijks- en provinciale wegen in Noord-Holland is positiever dan de ontwikkeling op de gemeentelijke wegen.
- De provincie Noord-Holland heeft een gemiddelde score met haar wegennet bij de vergelijking van de trend in het ongevallebeeld met de andere provincies.
- Met 0,32 ernstige slachtoffers per kilometer per jaar scoort Noord-Holland, samen met Utrecht, hoger (=onveilig) ten opzichte van de andere provincies.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 30 van dit rapport zijn alle gevaarlijkste provinciale wegen weergegeven: de wegen met een slechte beoordeling op basis van het risicocijfer.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 33 van dit rapport zijn de 10 gevaarlijkste locaties weergegeven: de locaties waar in 2006 t/m 2008 de meeste doden en ziekenhuisgewonden vielen.

- In de tabel op pagina 40 staan de locaties waarop de meeste incidentmeldingen (IM) plaats hebben gevonden.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 43 van dit rapport is met kleuren per weg weergegeven in welke mate de provinciale wegen zijn aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig.
- Op de overzichtskaart op bladzijde 45 is te zien welke provinciale wegen zijn voorzien van de markering volgens de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken (EHK). De wegen met een oranje, rode, paarse en donkerblauwe kleur voldoen in ieder geval niet aan de EHK-richtlijnen.

Verkeersgegevens

- In de tabel op pagina 48 is de top vijf van de drukste wegvakken in Noord-Holland weergegeven.
- In de tabellen op pagina 52 zijn de vijf wegen met het hoogste aandeel vrachtverkeer weergegeven.
- Uit reistijdmetingen blijkt na 2007 de vertraging terug te lopen. Dit komt overeen met landelijke trend. De economische problemen kunnen een oorzaak zijn van deze teruggang.
- De groei van de mobiliteit vakt na 2000 af.

7b Aanbevelingen

- De ongevalgegevens van de gevaarlijke wegen en locaties, waar nog geen maatregelen genomen of gepland zijn, uit hoofdstuk 3 te onderzoeken.
- Verbeteringsmaatregelen voor de gevaarlijke wegen en locaties, waar nog geen maatregelen genomen of gepland zijn, uit hoofdstuk 3 uit te denken. Het gaat hierbij om verbeteringsmaatregelen die snel realiseerbaar, en zonder al te veel kosten binnen de taakuitoefening en beschikbare budgetten van B&U uitvoerbaar zijn.
- Directie Beleid aanbevelen de hierboven bedoelde locaties, waarvoor verkeersveiligheidsverbeteringen een diepere investering vergen, op te nemen in de P.M.I.
- Ook locaties waarop de meeste incidentmeldingen plaats hebben gevonden (hoofdstuk 4) te onderzoeken.
- Aan te geven aan Beleid in welke mate de provinciale wegen zijn aangepast aan de nieuwe inrichtingseisen volgens Duurzaam Veilig (hoofdstuk 5).
- De verkeers- en verkeersveiligheidsgegevens uit dit rapport te communiceren naar belanghebbende sectoren binnen B&U plus naar de sector Verkeer&Vervoer van de directie Beleid.

7c Resultaten

- Sinds oktober 2006 wordt jaarlijks de werkgroep OngevallenConcentraties gevormd. Deze werkgroep heeft verbeteringsmaatregelen uitgedacht voor de gevaarlijke locaties uit het rapport "Monitor Verkeersveiligheid 2006".
Inmiddels heeft de Werkgroep OngevallenConcentraties reeds vier rapporten aan het MT/BU opgeleverd. In die rapporten staan per locatie een diepgaande ongevalanalyse met daarbij de voorstellen voor verbeteringsmaatregelen voor de verkeersveiligheid (binnen de taakuitoefening en beschikbare budgetten van B&U).
Alle maatregelen het eerste rapport van deze werkgroep zijn uitgevoerd. De effecten van die maatregelen kunnen op dit moment nog niet geëvalueerd worden omdat ze te kort geleden uitgevoerd zijn voor een steekhoudende studie.
De realisatie van de verkeersveiligheidsmaatregelen uit de andere drie rapporten van zijn reeds in gang gezet.
- Een aantal van de gevaarlijke locaties uit de rapporten Monitor Verkeersveiligheid 2006 t/m 2010 zijn opgenomen in de P.M.I.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 205
2050 AE Overveen

Auteur

R.F. van Koten

Gebruikte gegevens

Ongevallen:

AVV, "Ongevallen en Netwerk" 1997-2003

AVV, "BRON" Slachtoffers 2005-2009

Cognos Powerplay SWOV-databank

ViaStat-Online: <https://web.viastat-online.com>

<http://www.9292ov.nl/>

Verkeersintensiteiten/Reistijdmetingen:

Verkeersmonitoring, EXP-MTG

Cartografie:

Databeheer, EXP-MTG

Rapporten/Handleidingen

AVOC, CROW Publicatie(s) 66

Categorisering, CROW Publicatie 116

EHK, CROW Publicatie 203

PVVP Noord-Holland

Nota Mobiliteit

Monitor Verkeersveiligheid RWS

Diverse rapportages en gegevens op Internet:

o.a. www.swov.nl

Concept:

Versie: MT 23 juni 2010

Datum:

23 juni 2010