

# **Verkeersveiligheidsanalyse Koggenland**

Achtergrondrapport bij het GVVP

Definitief

Gemeente Koggenland

Grontmij Nederland B.V.  
Alkmaar, 31 juli 2012

# Verantwoording

**Titel** : Verkeersveiligheidsanalyse Koggenland  
**Subtitel** : Achtergrondrapport bij het GVVP  
**Projectnummer** : 318006  
**Referentienummer** : GM-0105317  
**Revisie** : D01  
**Datum** : 31 juli 2012

**Auteur(s)** : R. van Veen, ir. I.L. Mijnders

**E-mail adres** : inge.mijnders@grontmij.nl

**Gecontroleerd door** : ir. J. Groebe

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : ir. I.L. Mijnders

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 72 547 57 57  
F +31 72 850 26 57  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Inleiding.....  | 4  |
| 1.1   | Achtergrond.....  | 4  |
| 1.2   | Opmerkingen bij de verkeersveiligheidsanalyse.....                        | 4  |
| 2     | Definitie .....   | 6  |
| 2.1   | Ongevallen .....  | 6  |
| 2.2   | Slachtoffers/bestuurders .....  | 6  |
| 2.3   | Blackspot / ongevallencluster .....                                       | 7  |
| 2.4   | Verklaring van de kaartbeelden .....                                      | 7  |
| 3     | Verkeersveiligheidsanalyse .....  | 8  |
| 3.1   | Algemeen .....  | 8  |
| 3.2   | Opvallende trajecten .....  | 13 |
| 3.2.1 | Provinciale weg - Westfrisiaweg .....                                     | 13 |
| 3.2.2 | Obdam - Dorpstraat .....  | 14 |
| 3.2.3 | Avenhorn/De Goorn - Het West/De Goorn en Buitenroede/Vredemakersweg ..... | 16 |
| 3.3   | Blackspots en ongevallenclusters .....                                    | 18 |
| 3.3.1 | Wegvak Walingsdijk.....   | 19 |
| 3.3.2 | Kruising N243/N507 .....  | 20 |
| 3.3.3 | Kruising West/Koningsspil .....   | 21 |
| 3.3.4 | Wegvak Westeinde .....  | 22 |
| 3.4   | Nadere analyses .....   | 23 |
| 3.4.1 | Eenzijdige ongevallen .....   | 23 |
| 3.4.2 | Ongevallen naar leeftijd .....  | 25 |
| 3.5   | Ongevallen waarbij alcoholgebruik .....                                   | 27 |
| 4     | Advies .....  | 28 |
| 4.1   | Conclusie .....   | 28 |
| 4.2   | Aanbevelingen gemeentelijk verkeer- en vervoerplan.....                   | 28 |

Bijlage 1: Monitor Verkeer en Verkeersveiligheid provinciale wegen Noord-Holland 2010

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

De gemeente Koggenland bestond in het verleden uit de gemeenten Wester-Koggeland en Obdam. Deze gemeenten zijn op 1 januari 2007 samengevoegd tot de huidige gemeente. De gemeenten hebben ieder afzonderlijk een verkeersveiligheidsplan opgesteld, namelijk Verkeersveiligheids- en categoriseringsplan van Wester-koggenland (1999) en het verkeersveiligheidsplan van Obdam (1997). Speerpunten in beide plannen waren het verbeteren van de verkeersveiligheid, het terugdringen van het aantal ongevallen en het categoriseren en inrichten van de wegen volgens Duurzaam Veilig. Het aantal ongevallen is hierdoor afgenomen.

Deze verkeersveiligheidsanalyse wordt gebruikt om enerzijds de verkeersveiligheid binnen de gemeente te monitoren, maar vooral ook als aangrijpingspunt om beleidsdoelstellingen in het nieuw op te stellen gemeentelijk verkeer- en vervoerplan Koggenland te formuleren.

## 1.2 Opmerkingen bij de verkeersveiligheidsanalyse

De verkeersveiligheidsanalyse is uitgevoerd met het programma Viastat. Voor het registreren van ongevallen wordt vanaf 2010 door de politie een andere meetmethode toegepast. Hierdoor is het niet mogelijk om de gegevens in de periode tot 2010 een op een te vergelijken met de gegevens vanuit de periode na 2010.

- De politie komt bij de meeste ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS ongevallen) niet meer ter plaatse en schrijft ook geen proces-verbaal. Echter zijn vanaf 2010 de UMS ongevallen die binnenkomen bij de meldkamer wel geregistreerd.
- Van deze zogenaamde meldkamerongevallen zijn echter veel kenmerken van het ongeval niet bekend, zoals de aard en toedracht van de aanrijding, het tijdstip, de betrokken bestuurders en de vervoerwijze. Daardoor kunnen deze gegevens alleen gebruikt worden om een mogelijke trend aan te wijzen.
- Verder wordt het aantal ernstige slachtofferongevallen (een of meer personen belanden in het ziekenhuis) door de nieuwe meetmethode niet meer systematisch bijgehouden door de politie, hierdoor treedt een vertekening van eventuele trendlijnen op.
- Daarnaast heeft de politie te maken met automatiseringsproblemen. De politie houdt zich nu alleen nog bezig met het vervolgen van de veroorzakers van ernstige verkeersongevallen.

Door de wijzigingen in de registratie zijn er in Nederland in 2011 gemiddeld 69% minder ernstige verkeersslachtoffers aangeleverd in vergelijking tot 2009. In 2011 werd 51% van de ernstige verkeersslachtoffers door de politie aangeleverd ten opzichte van 2010. Daardoor lijkt het aantal ernstige verkeersslachtoffers sterk te dalen, wat echter niet het geval hoeft te zijn.

Op dit moment zijn het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en het Ministerie van Veiligheid en Justitie in gesprek om de registratiegraad van met name ernstige verkeersslachtoffers te verbeteren<sup>1</sup>. Het voornemen is dat de politie in 2013 gaat werken met een nieuw ongevallenregister. Deze resultaten zullen echter pas in 2014 verwerkt worden in Viastat. Daardoor hebben gemeenten pas in 2016 de beschikking over een betrouwbaar ongevallenbestand van drie jaar. Tot die tijd kunnen de huidige gegevens alleen gebruikt worden om trends of opvallende zaken aan te wijzen.

<sup>1</sup> <http://www.verkeersnet.nl/7504/onzekeerheid-over-betrouwbaarheid-cijfers-verkeersgewonden/>, geraadpleegd op 27 juni 2012.



In deze verkeersveiligheidsanalyse wordt op basis van de beschikbare gegevens gezocht naar informatie om het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan inhoud te geven. De laatste jaren voor 2010 geven inzicht in de afname van het aantal ongevallen, ook is hier uitgebreide informatie op te vragen over de ongevallen. Vanaf 2010 moeten de gegevens met de nodige kanttekeningen te worden gezien. In de tekst wordt dit bij de betreffende figuren en tabellen opgemerkt.

## 2 Definitie

In dit hoofdstuk wordt een definitie gegeven van de meest gebruikte begrippen in de verkeersveiligheidsregistratie: ongevallen en bestuurders naar ernst/afloop van het ongeval. Een ander begrip dat regelmatig in de registratie terugkomt is de blackspot (of het ongevallencluster). Dit hoofdstuk eindigt met een toelichting bij de opgenomen kaartbeelden.

### 2.1 Ongevallen

#### Ongeval

Een gebeurtenis op de openbare weg die schade of letsel veroorzaakt, waarbij minimaal één bestuurder is betrokken.

#### UMS ongeval

Ongeval met uitsluitend materiële schade.

#### Slachtofferongeval

Ongeval waarbij minimaal één gewonde of dode is gevallen.

#### Ernstig slachtofferongeval

Ongeval waarbij minimaal één ziekenhuisgewonde of dode is gevallen.

#### Ziekenhuisgewonde ongeval

Ongeval waarbij minimaal één ziekenhuisgewonde is gevallen.

#### Dodelijk ongeval

Ongeval waarbij minimaal één dode is gevallen.

#### Overige gewonde ongeval

Ongeval waarbij minimaal één gewonde is gevallen, uitgezonderd ziekenhuisgewonden.

#### **Samenvattend**

|                            |                          |                              |
|----------------------------|--------------------------|------------------------------|
| ziekenhuisgewonde ongeval  | + dodelijk ongeval       | = ernstig slachtofferongeval |
| ernstig slachtofferongeval | + overig gewonde ongeval | = slachtofferongeval         |
| slachtofferongeval         | + UMS ongeval            | = totaal aantal ongevallen   |

### 2.2 Slachtoffers/bestuurders

#### Totaal slachtoffers

Som van het totaal aantal ernstige slachtoffers en totaal aantal overige gewonden.

#### Totaal bestuurders

Som van het aantal bestuurders en voetgangers dat betrokken is bij ongevallen.

Bij een ongeval zijn meestal, uitgezonderd de eenzijdige ongevallen, meerdere personen betrokken. Daardoor is het aantal bestuurders en slachtoffers hoger dan het aantal ongevallen.

Slachtofferbestuurders

Bestuurders van voertuigen of voetgangers die gewond of dood zijn als gevolg van een ongeval.

Ernstige bestuurders

Bestuurders van voertuigen of voetgangers die ziekenhuisgewond of dood zijn.

Dodelijke bestuurders

Bestuurders van voertuigen of voetgangers die binnen een (vooraf bepaalde) periode na het plaatsvinden van het ongeval zijn overleden.

**2.3 Blackspot / ongevallencluster**

Wanneer 3 of meer slachtofferongevallen binnen een onderlinge afstand van 25 meter hebben plaatsgevonden, wordt verondersteld dat deze ongevallen op eenzelfde (ingerichte) locatie hebben plaatsgevonden. Wanneer deze ongevallen binnen een periode van 3 jaar plaatsvinden wordt dit een ongevallencluster genoemd. Wanneer in een dergelijk ongevallencluster in een periode van 3 jaar meer dan 6 slachtofferongevallen voorkomen wordt de locatie aangemerkt als een blackspot.

**2.4 Verklaring van de kaartbeelden**

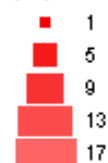
De kaartbeelden in deze verkeersveiligheidsanalyse geven aan op welke locaties de ongevallen plaatsvinden. Een vierkant geeft aan dat het ongeval op een wegvak is gebeurd en een cirkel dat het ongeval op een kruispunt is gebeurd. De kleur rood of blauw geeft aan wat voor ongeval het betrof. In de meeste kaartbeelden is blauw het totaal aantal ongevallen en rood het aantal slachtofferongevallen.

Het exact aantal ongevallen op een specifiek wegvak of kruispunt is niet af te lezen op de kaartbeelden. De vierkanten en cirkels verschillen in omvang: waarbij geldt dat hoe groter de cirkel of het vierkant hoe meer ongevallen er gebeurd zijn.

[W] totaal ongevallen



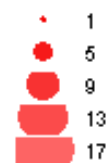
[W] slachtoffer ongevallen



[K] totaal ongevallen



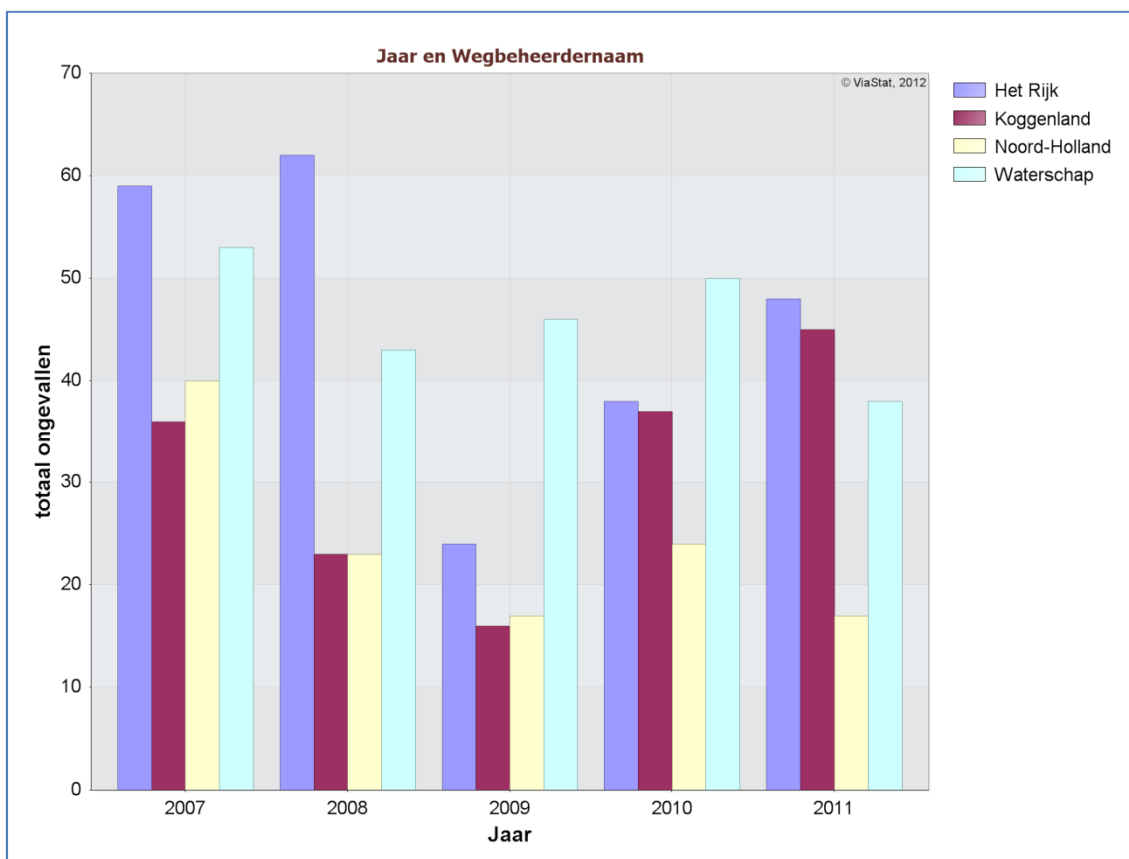
[K] slachtoffer ongevallen



### 3 Verkeersveiligheidsanalyse

#### 3.1 Algemeen

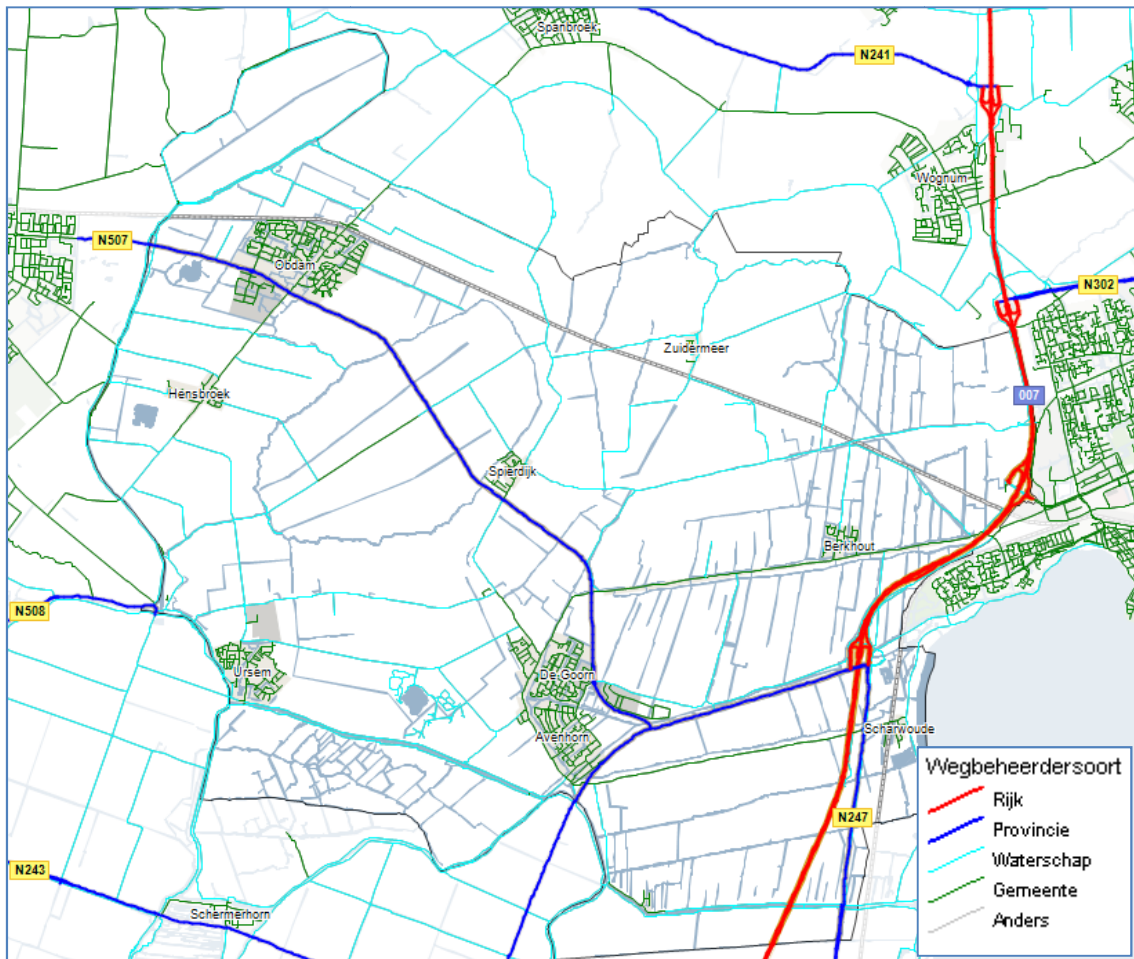
In de periode 2007 tot en met 2011 zijn er 739 ongevallen geregistreerd in de gemeente Koggenland. Dit betreffen niet alleen de ongevallen op wegen die onder beheer zijn van de gemeente, maar ook van het rijk, de provincie en het hoogheemraadschap. Figuur 1 laat het aantal ongevallen per wegbeheerder zien. Het valt op dat op de A7 (de enige weg van rijk binnen de gemeente) in 3 van de 5 jaren de meeste ongevallen plaatsvinden. Een verklaring hiervoor is dat de A7 het onderzoeksgebied (zie figuur 2) doorkruist, deze weg heeft in verhouding tot de andere wegen een hoog aantal voertuigkilometers. In het vervolg van de verkeersveiligheidsanalyse worden de ongevalgegevens van het rijk uit de resultaten gefilterd, het gaat immers om een lokale verkeersveiligheidsanalyse. Er resteren in de betreffende periode dan 508 ongevallen.



Figuur 1: Totaal aantal ongevallen verdeeld per jaar per wegbeheerder.

In tegenstelling tot wat in paragraaf 1.2 is benoemd ten aanzien van een verminderde registratie van ongevallen, lijkt figuur 1 een toename van het aantal ongevallen weer te geven. Uit figuur 6 blijkt een grote toename van het aantal UMS ongevallen in 2010 en 2011. De UMS ongevallen die via de meldkamer binnenkomen en vanaf 2010 in de cijfers worden meegenomen, leiden hierin dus tot een grotere registratie van UMS ongevallen dan in de voorgaande jaren. Als in figuur 6 gezien wordt naar het aantal slachtofferongevallen is sprake van een logischer verloop van het aantal ongevallen.

Figuur 2 geeft aan welke wegen van welke wegbeheerder zijn. De gemeente heeft vooral de wegen in de dorpen in eigendom en beheer. De dorpen onderling zijn vooral verbonden door wegen in eigendom/beheer van het hoogheemraadschap. De categorie 'anders' zijn alle overige verbindingen die niet onder de genoemde vier wegbeheerders vallen, bijvoorbeeld spoorlijnen of wegen in privé eigendom.



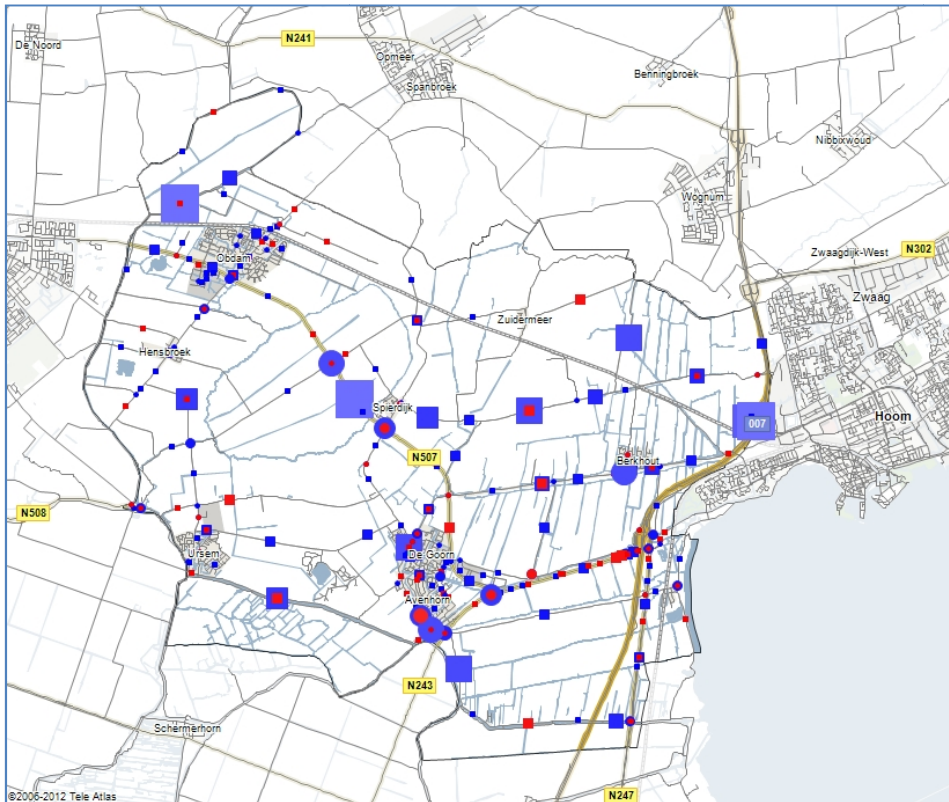
Figuur 2: Verdeling wegen per wegbeheerder.

Tabel 1 geeft het totaal aantal ongevallen verdeeld naar wegbeheerder over de periode 2006 tot en met 2010. Daarnaast laat de tabel zien hoeveel kilometer weglengte onder de wegbeheerder valt in het onderzoeksgebied. Daarbij valt op dat bij de provincie in verhouding tot de weglengte relatief veel ongevallen gebeuren.

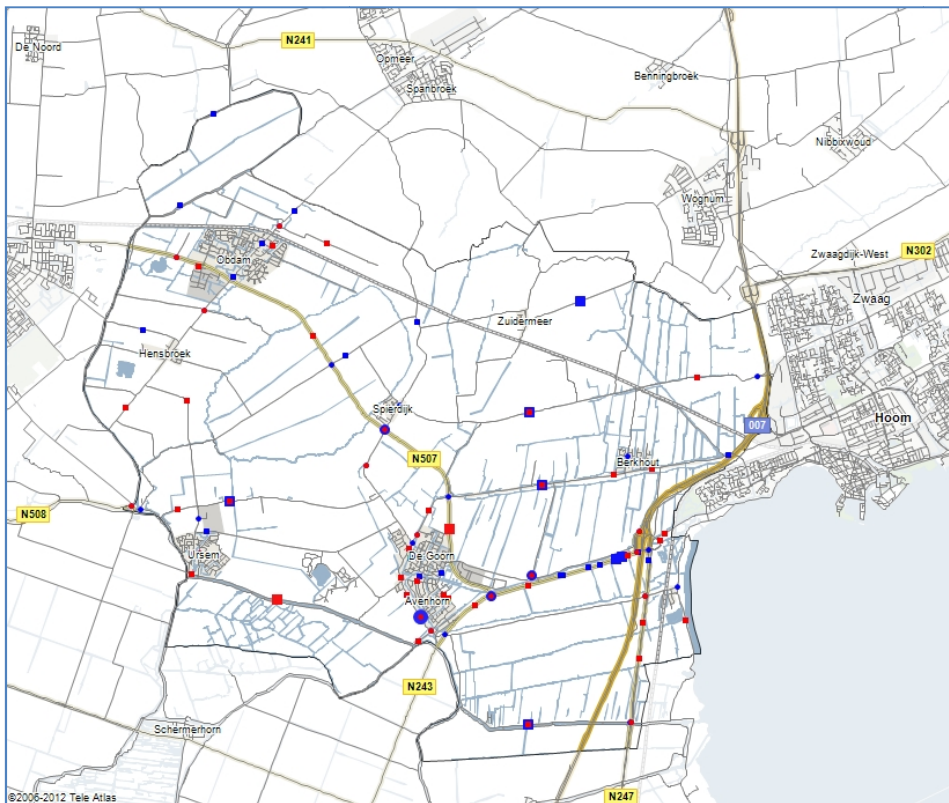
| omschrijving  | totaal ongevallen | slachtoffer ongevallen | ernstige ongevallen | dodelijke ongevallen | ziekenhuis ongevallen | overige gew. | UMS ongevallen | Lengte     | % weglengt  | % Ongevallen |
|---------------|-------------------|------------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|--------------|----------------|------------|-------------|--------------|
| Koggenland    | 157               | 33                     | 16                  | 1                    | 15                    | 17           | 124            | 87         | 38%         | 31%          |
| Noord-Holland | 121               | 34                     | 15                  | 1                    | 14                    | 19           | 87             | 19         | 8%          | 24%          |
| Waterschap    | 230               | 45                     | 22                  | 4                    | 18                    | 23           | 185            | 126        | 54%         | 45%          |
| <b>Totaal</b> | <b>508</b>        | <b>112</b>             | <b>53</b>           | <b>6</b>             | <b>47</b>             | <b>59</b>    | <b>396</b>     | <b>232</b> | <b>100%</b> | <b>100%</b>  |

Tabel 1: Ongevallen en kilometer weglengte verdeeld naar wegbeheerder.

Figuur 3 en 4 geven de locaties aan van alle 508 ongevallen in de gemeente Koggenland. In het zuidwesten van de gemeente, omgeving Avenhorn, gebeuren veel ongevallen. Ook de provinciale wegen komen in de figuren duidelijk naar voren.



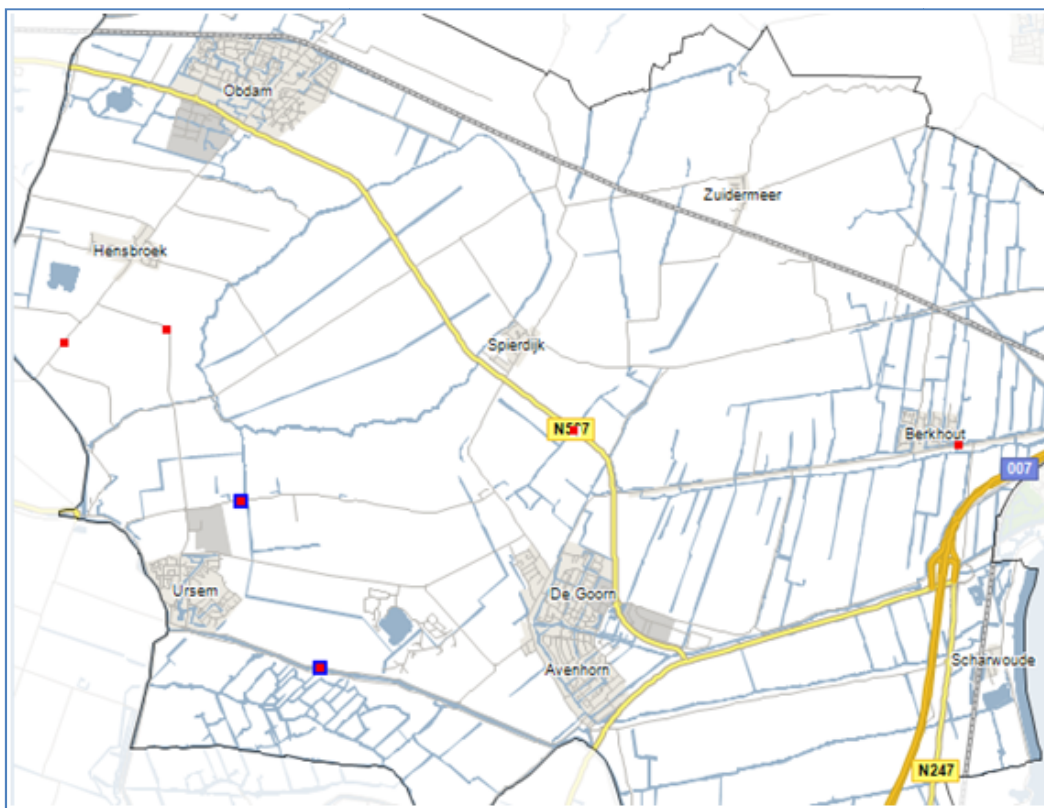
Figuur 3: Blauw = Totaal aantal ongevallen, Rood = Slachtofferongevallen (periode: 2007 t/m 2011).



Figuur 4: Blauw = Slachtofferongevallen, Rood = Ernstige slachtofferongevallen (periode: 2007 t/m 2011).

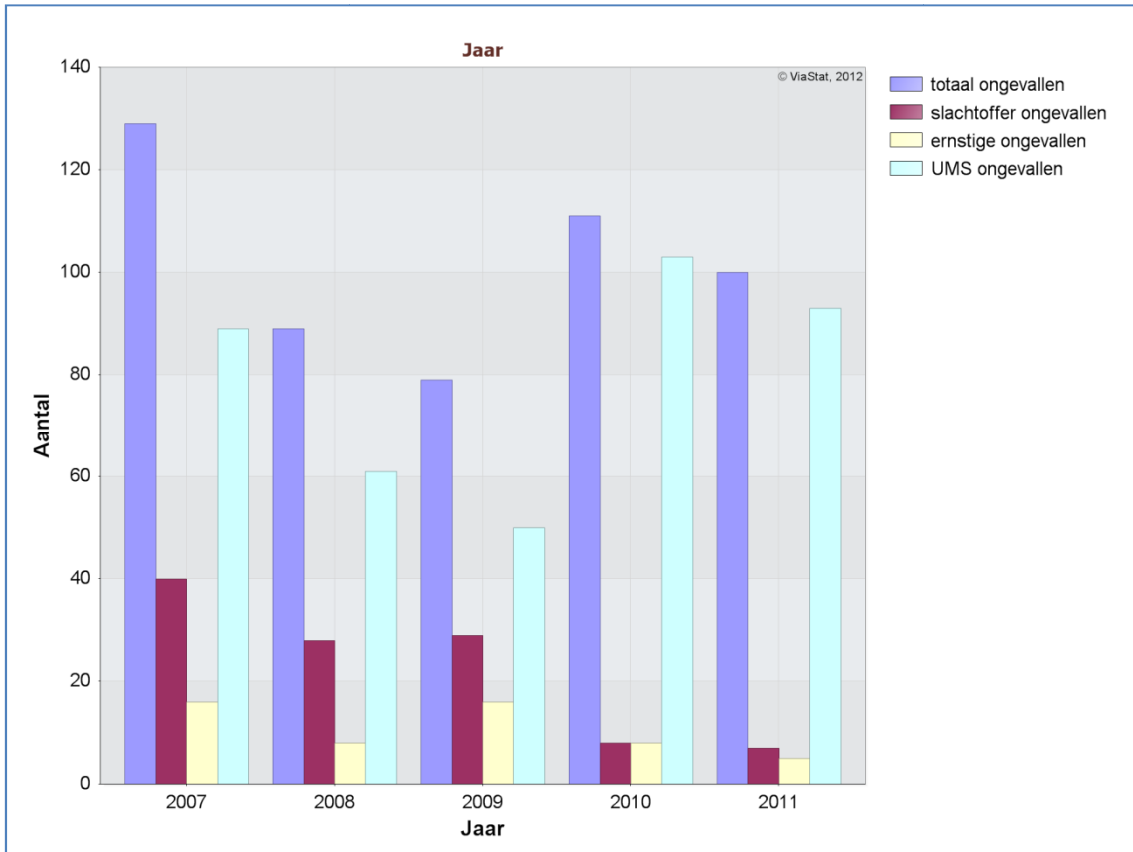


Figuur 5 geeft de locaties met de dodelijke ongevallen. Van de zes dodelijke ongevallen bevinden zich vier op wegen van het hoogheemraadschap.



Figuur 5: Locaties van de dodelijke ongevallen in de gemeente Koggenland weergegeven in het rood (periode: 2007 t/m 2011). Opmerking: Blauw betreft een tweetal locaties waar ook andere slachtofferongevallen in de betreffende periode hebben plaatsgevonden.

In figuur 6 lijkt het dat er geen dalende trend is in het aantal ongevallen van de afgelopen jaren. Echter als de ongevallen worden opgesplitst in slachtoffer-, ernstige- en UMS ongevallen dan is er wel een daling waarneembaar bij het aantal ernstige- en slachtofferongevallen (ernstige ongevallen valt onder slachtofferongevallen). Terwijl het aantal UMS ongevallen flink is gestegen vanaf 2010. Een verklaring hiervoor is de andere registratiemethode van de politie (zie hoofdstuk 1). Er is tot 2009 wel een afname van het aantal ongevallen te zien; en ook is er in 2011 ten opzichte van 2010 een afname waar te nemen. Vanwege de beperkte nauwkeurigheid van de huidige registratie zijn hier geen nadere conclusies over te doen.



Figuur 6: Aantal ongevallen verdeeld in jaren en afloop ongeval.



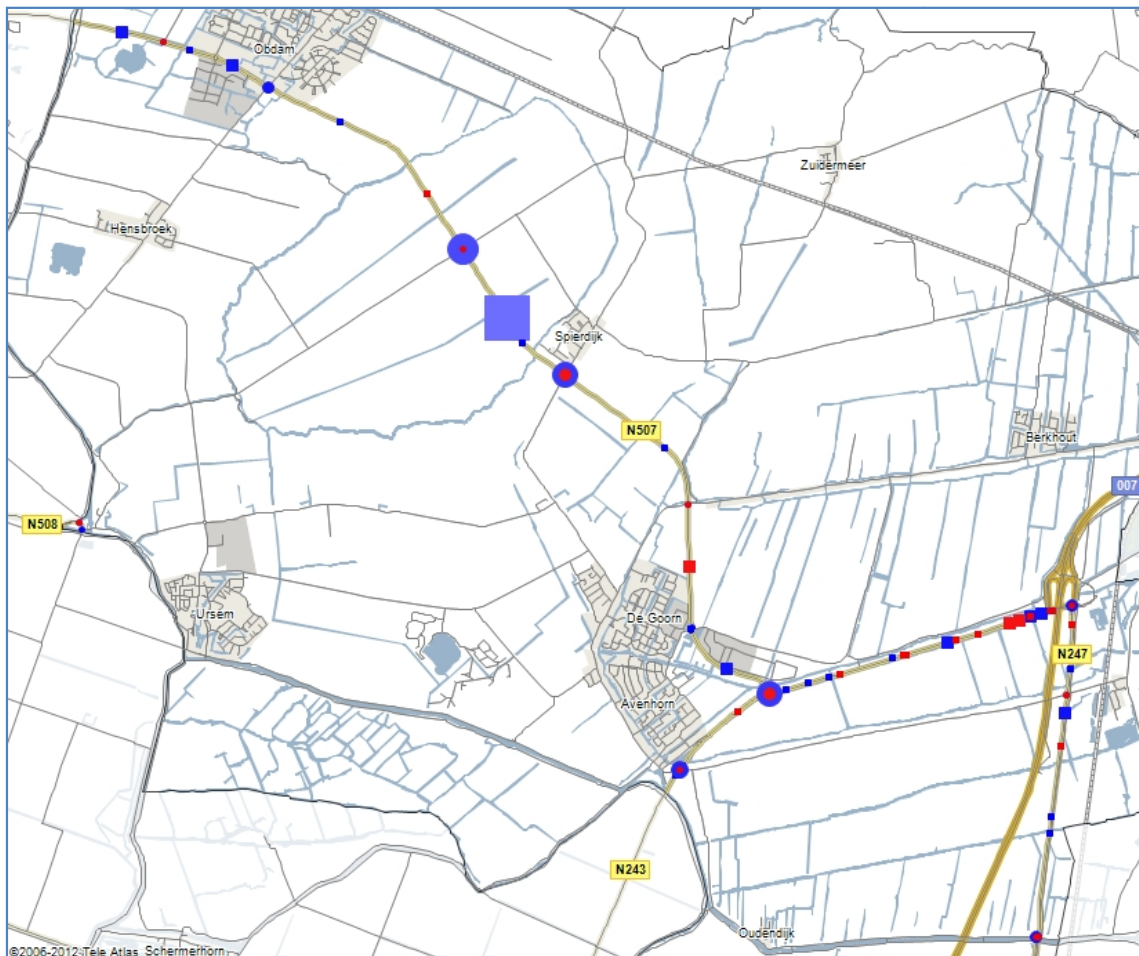
### 3.2 Opvallende trajecten

#### 3.2.1 Provinciale weg - Westfrisiaweg

Figuur 7 geeft de locaties van de ongevallen op de provinciale wegen. Er gebeuren vooral veel ongevallen op de N243 tussen Avenhorn en de A7. Binnen de gemeente Koggenland speelt de opwaardering van de Westfrisiaweg<sup>2</sup>.

- De bestaande verbinding tussen Heerhugowaard en Hoorn (de huidige N507 en een gedeelte N243) wordt een 80 km/uur weg 2x1 rijkstroken. De kruisingen worden gelijkvloers met rotondes óf rijstroken voor elke (afslaande) richting. Daarnaast komt er een parallelweg voor langzaam verkeer.
- Het gedeelte N243 tussen de Braken en de A7 (Jaagweg) wordt opgewaardeerd naar 2x2 rijstroken 80 km/uur weg.

Naar verwachting zal door de voorgenomen opwaardering een verbetering van de verkeersveiligheid optreden.



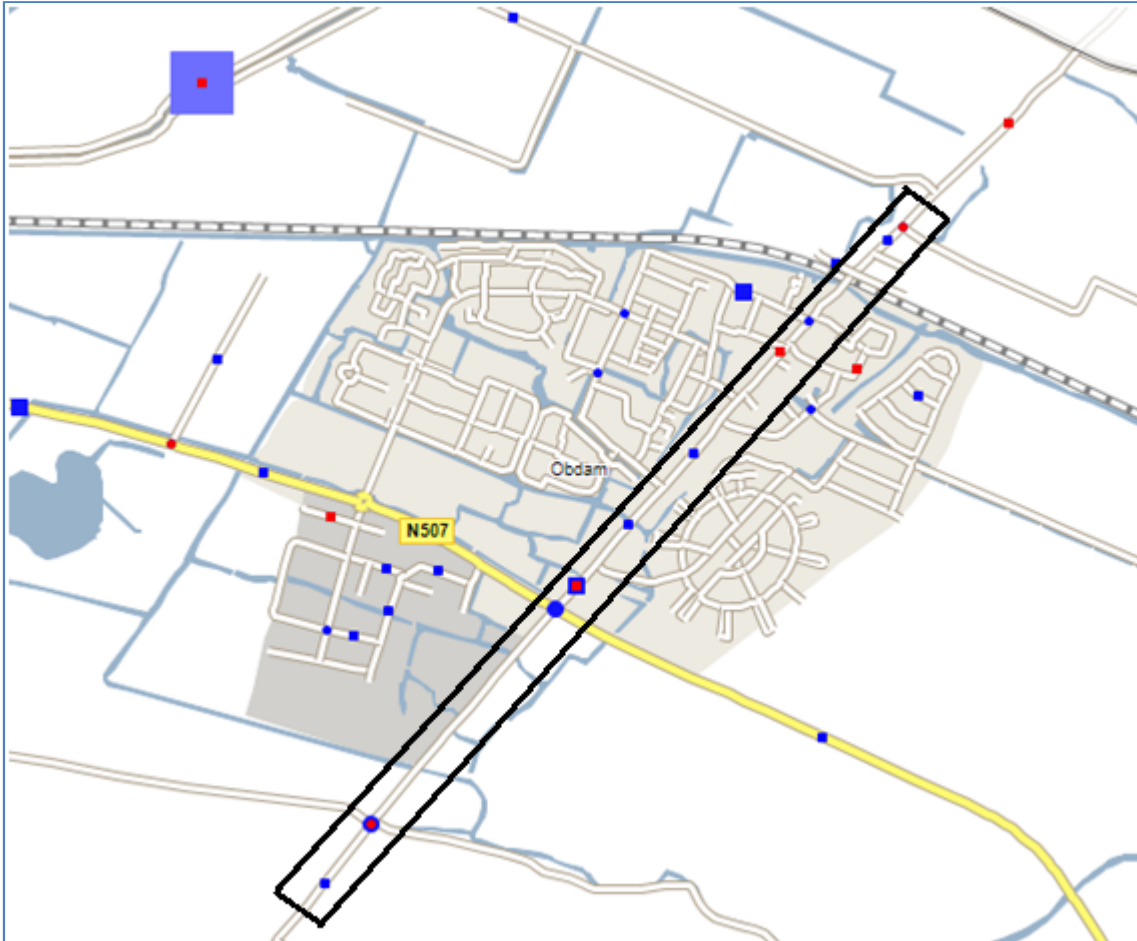
Figuur 7: Blauw = totaal aantal ongevallen, Rood = totaal aantal slachtoffer ongevallen op wegen van de provincie (periode: 2007 t/m 2011).

<sup>2</sup> <http://www.n23westfrisiaweg.nl/hoofdlijnen.html>, geraadpleegd op 27 juni 2012.De

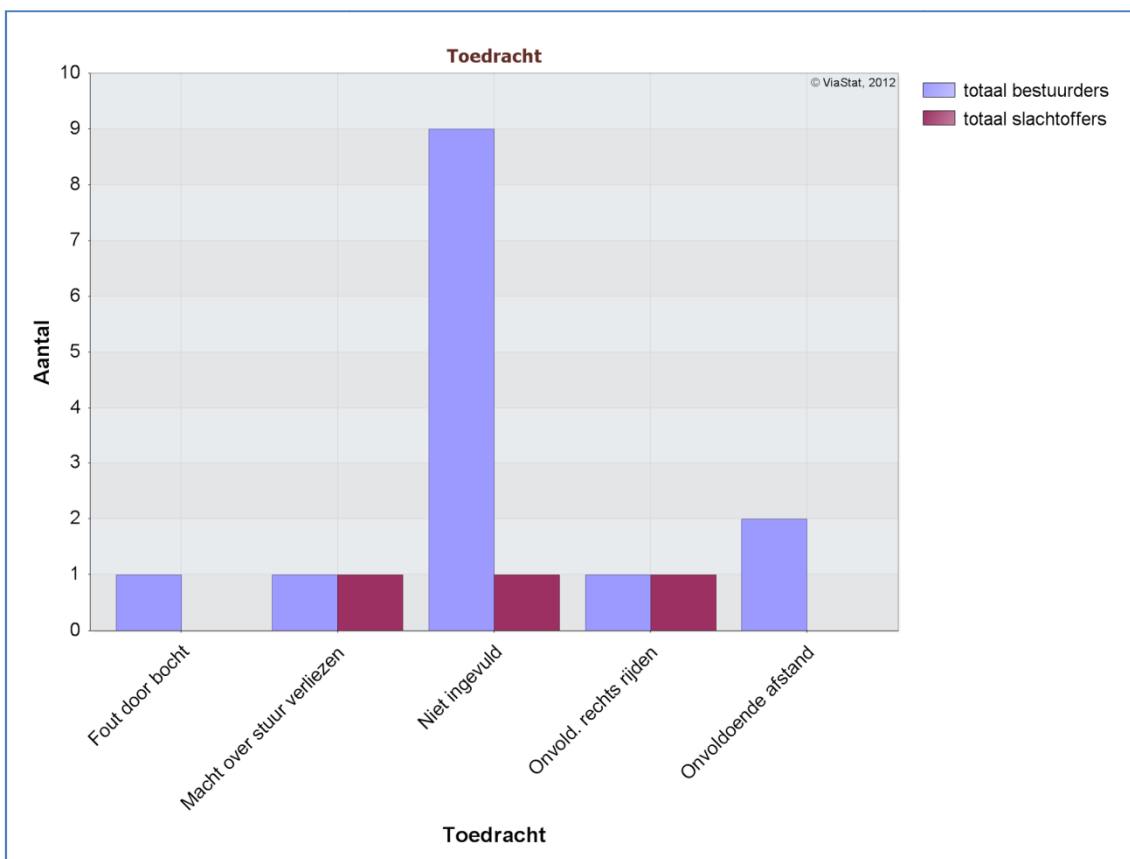
### 3.2.2 Obdam - Dorpstraat

In Obdam valt het aantal ongevallen aan de Dorpsstraat op. De Dorpstraat is een weg met vrij smalle rode fietssuggestiestroken met geparkeerde auto's. In totaal zijn 14 bestuurders bij deze ongevallen betrokken, waarvan 4 fietsers. Alle fietsers zijn in de figuur geregistreerd in de slachtofferongevallen; onder de overige bestuurders vielen geen slachtoffers.

Wat betreft de toedracht is er geen eenduidige lijn in te ontdekken. Van een aantal ongevallen is de toedracht niet geregistreerd. Ook de aard van de ongevallen varieert: frontaal (3), flank (2) en kop/staart (2) ongevallen.



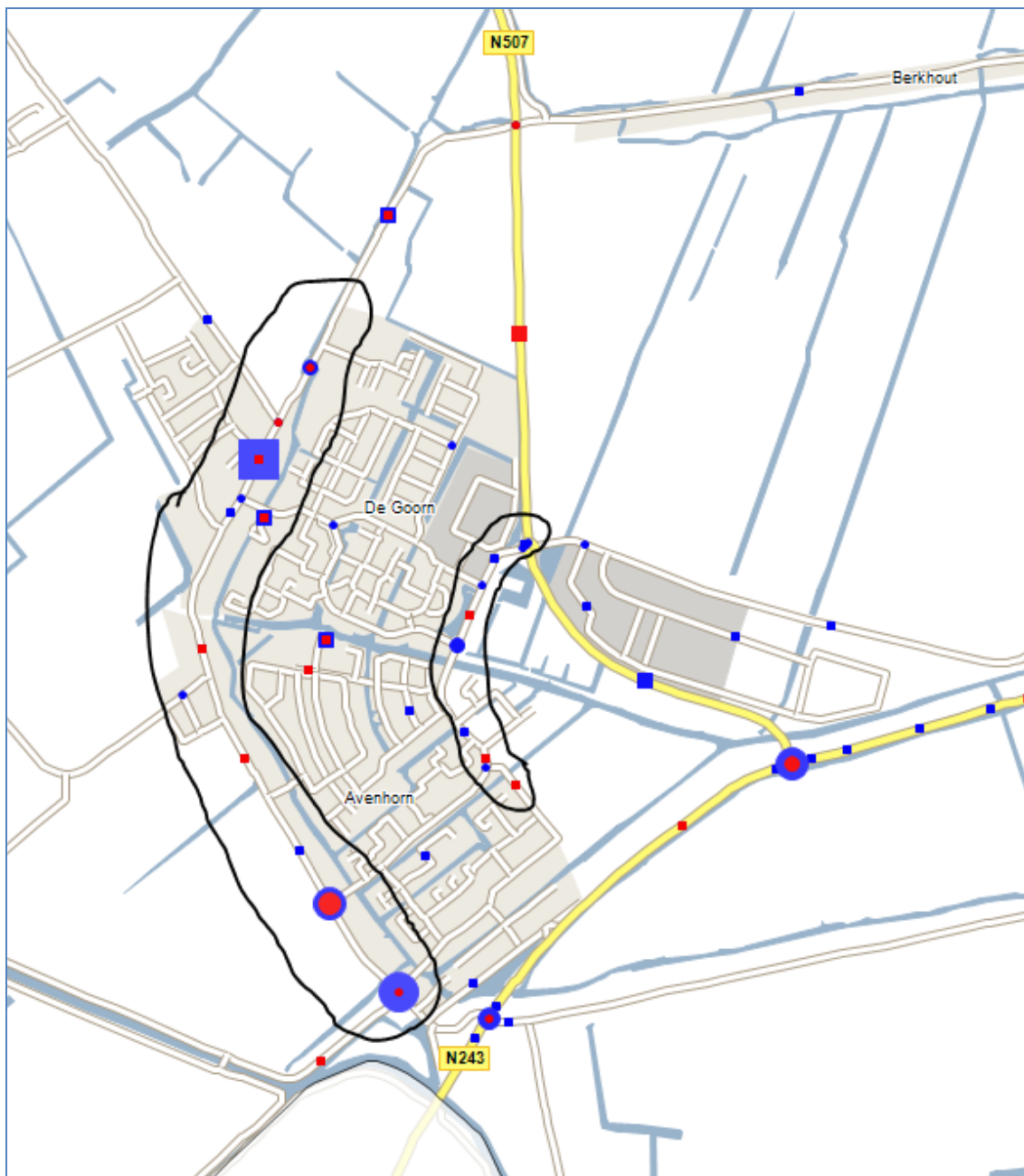
Figuur 8: Blauw = totaal aantal ongevallen, Rood = totaal aantal slachtofferongevallen (periode: 2007 t/m 2011).



Figuur 9: Toedracht ongevallen betrokken bestuurders Obdam - Dorpstraat (periode: 2007 t/m 2011).

### 3.2.3 Avenhorn/De Goorn - Het West/De Goorn en Buitenroede/Vredemakersweg

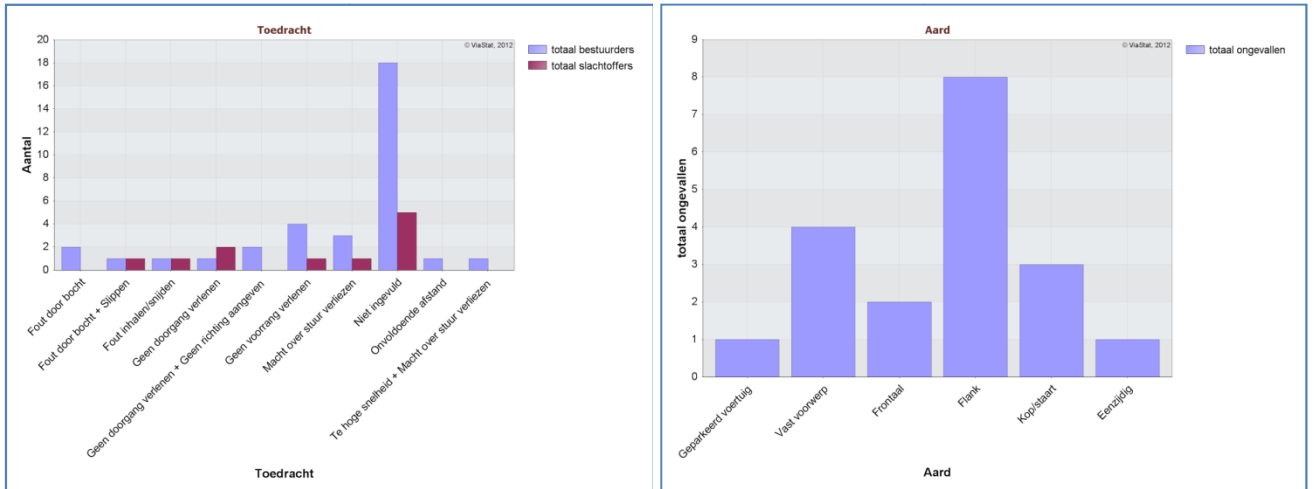
In de kernen Avenhorn/De Goorn gebeuren vooral ongevallen in de straten Het West / De Goorn. Ook over het gedeelte van Buitenroede/Vredemakersweg vanaf de Koningspil tot de N507 hebben meerdere ongevallen plaatsgevonden.



Figuur 10: Blauw = totaal aantal ongevallen, Rood = totaal aantal slachtofferongevallen (periode: 2007 t/m 2011).

## Het West/De Goorn

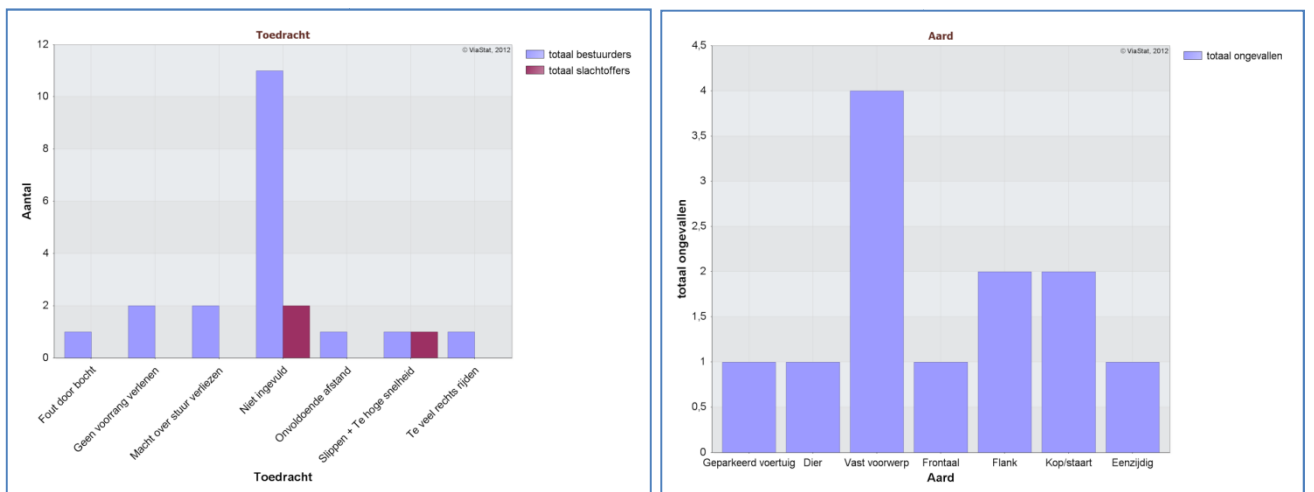
Ook hier geldt dat voor een groot aantal ongevallen de gegevens niet of slechts beperkt zijn ingevuld. Van de betrokken 34 bestuurders, waren er 21 bestuurder van een personenauto/bestelauto, er waren 6 bestuurders van een bromfiets en 6 bestuurders van een fiets betrokken. De slachtoffers en ernstige slachtoffers zijn vooral fietsers. Het traject Het West/De Goorn kent vrij smalle fietssuggestiestroken in combinatie met geparkeerde auto's langs de weg.



Figuur 11: Toedracht betrokken bestuurders en aard van de ongevallen op het West/De Goorn (periode 2007 t/m 2011).

## Buitenroede/Vredemakersweg

Ook op deze locatie zijn van veel ongevallen geen nadere gegevens bekend. Van de 19 betrokken bestuurders, waren er 14 bestuurder van een personenauto. Er vielen in totaal 3 slachtoffers, waarvan 2 ernstige slachtoffers (beiden bromfiets).



Figuur 12: Toedracht betrokken bestuurders en aard van de ongevallen op de Buitenroede / Vredemakersweg (periode 2007 t/m 2011).

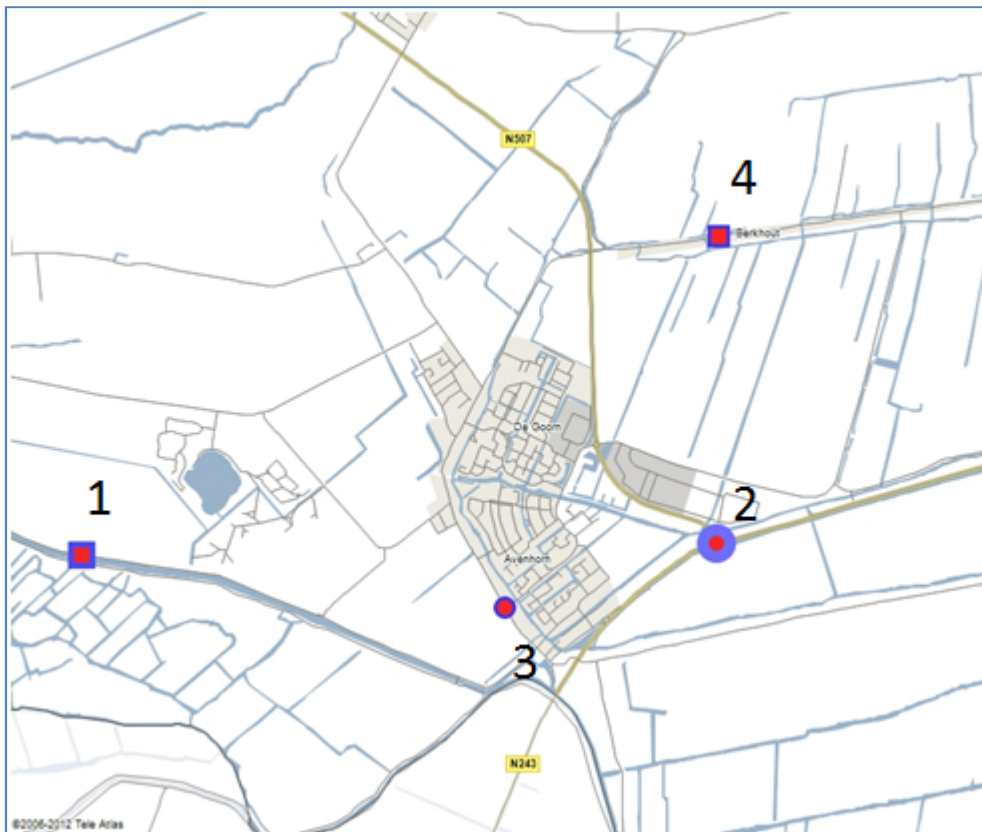
### 3.3 Blackspots en ongevalclusters

Vanaf 2010 is er door een andere wijze van registreren (zie hoofdstuk 1) een dalende registratiegraad van het aantal slachtofferongevallen in het verkeer. Om kruispunten en wegvakken waar veel slachtofferongevallen gebeuren uit de database te filteren (ten behoeve van bepalen blackspots) is er gekozen voor de periode 2006 tot en met 2010, omdat over de periode meer informatie over de optredende ongevallen bekend is.

Er zijn geen blackspots in de gemeente Koggenland. Wel zijn er vier ongevalclusters in Koggenland (3 of meer slachtofferongevallen in de periode 2006 t/m 2010). Bij alle vier de ongevalclusters hebben er 3 slachtofferongevallen plaatsgevonden.

De locaties van de ongevalclusters bevinden zich allemaal rondom de wegen van Avenhorn/De Goorn. Het gaat hierbij om de volgende locaties:

| Nr. | Wegvak/kruispunt | Beheerder               |
|-----|------------------|-------------------------|
| 1   | Walingsdijk      | Hoogheemraadschap       |
| 2   | N243/N507        | Provincie Noord Holland |
| 3   | West/Koningsspil | Gemeente Koggenland     |
| 4   | Westeinde        | Gemeente Koggenland     |



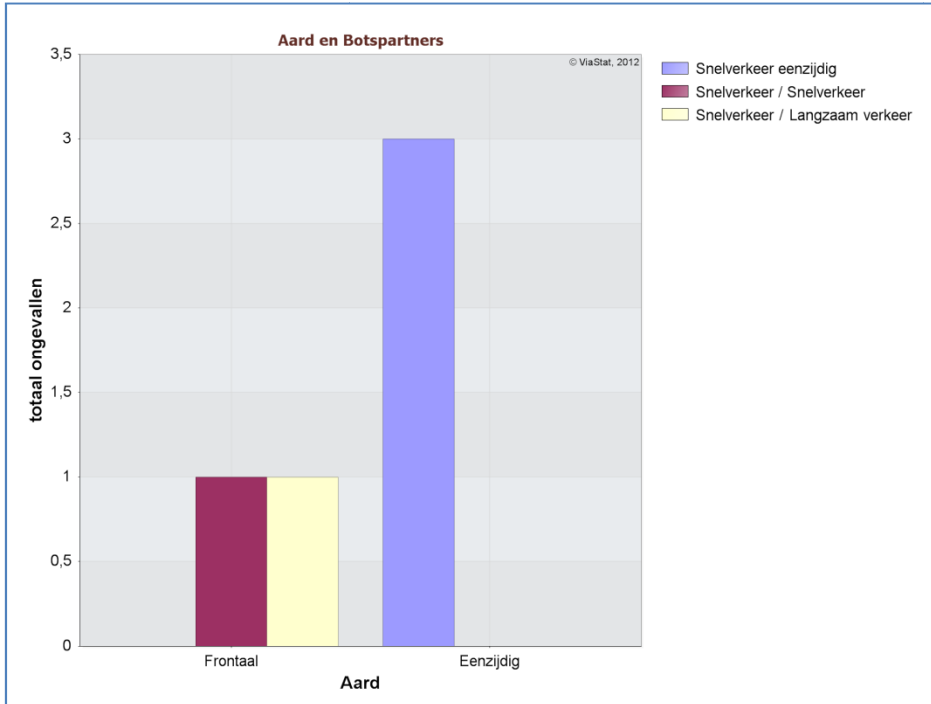
Figuur 13: Locatie van de ongevalclusters (periode: 2006 t/m 2010).



### 3.3.1 Wegvak Walingsdijk

Op de Walingsdijk zijn in de periode 2006 t/m 2010 in totaal 5 ongevallen gebeurd, waarvan 3 ernstige slachtofferongevallen (waarvan 1 dodelijk ongeval). In totaal zijn er 7 bestuurders bij deze ongevallen betrokken. Opvallend is dat 3 van de 5 ongevallen eenzijdig zijn (niet tegen een vast of los voorwerp). De ongevallen hebben plaatsgevonden in de middag (12.00u-16.00u) en in de avond (18.00u-22.00u).

- totaal slachtoffers 4
- totaal doden 1
- totaal ziekenhuis gewonden 3
- totaal overige gewonden 0
- totaal ernstige slachtoffers 4



Figuur 14: De toedracht van de ongevallen aan de Walingsdijk (periode 2006 t/m 2010).

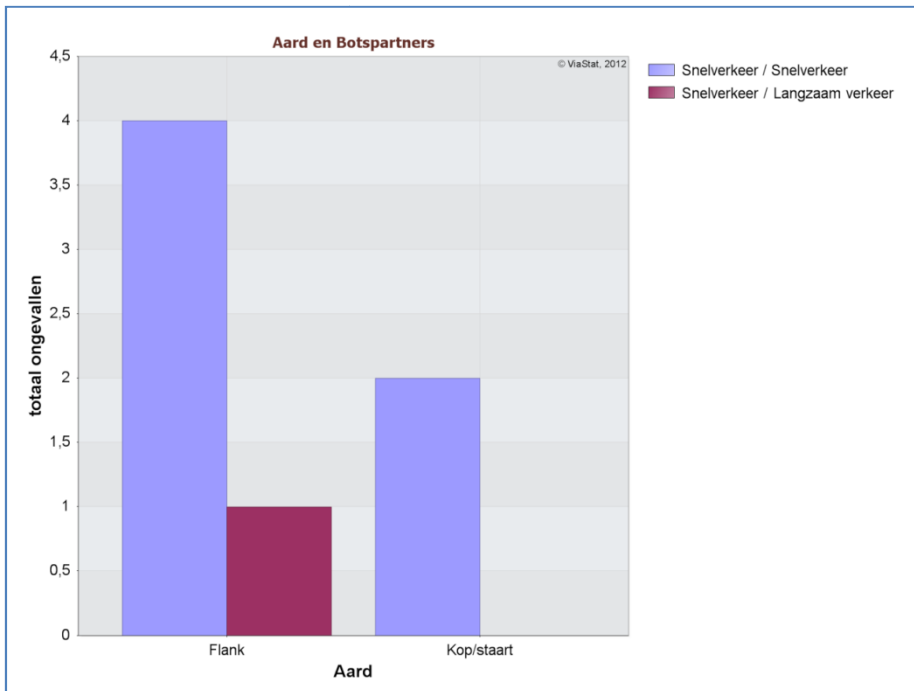


Figuur 15: Satellietfoto Walingsdijk (Bron: Google Maps).

### 3.3.2 Kruising N243/N507

Bij dit kruispunt zijn in de periode 2006 t/m 2010 7 ongevallen gebeurd, waarvan 3 slachtofferongevallen (waarvan 1 ernstig slachtofferongeval). Dit houdt in dat er meer UMS ongevallen hebben plaats gevonden. Bij 6 ongevallen gaat het tussen snelverkeer onderling en 1 ongeval tussen snelverkeer en langzaam verkeer. In totaal waren bij alle ongevallen 16 bestuurders betrokken.

- totaal slachtoffers 4
- totaal doden 0
- totaal ziekenhuis gewonden 1
- totaal overige gewonden 3
- totaal ernstige slachtoffers 1



Figuur 16: De toedracht van de ongevallen aan de N242/N507 (periode: 2006 t/m 2010).



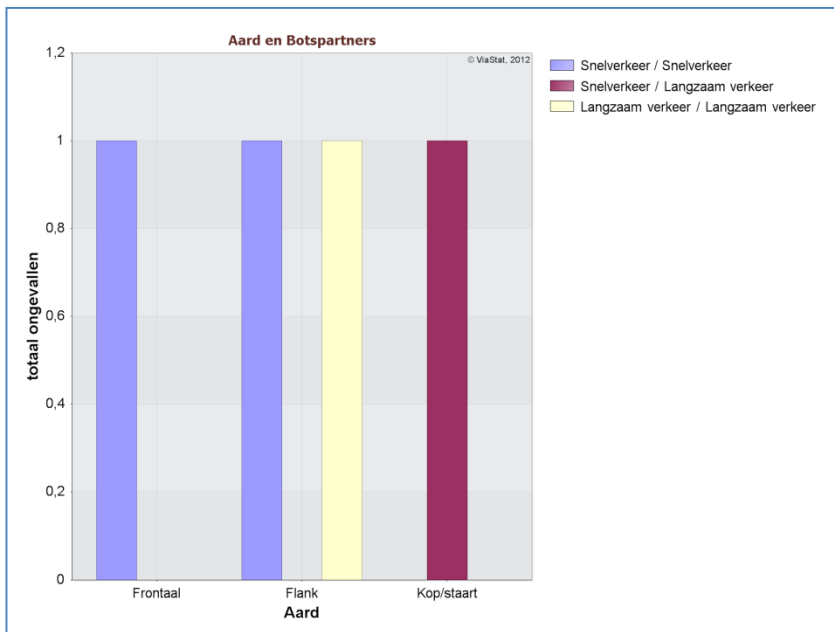
Figuur 17: Satellietfoto van de locatie (Bron: Google maps).



### 3.3.3 *Kruising West/Koningsspil*

Bij dit kruispunt zijn in de periode 2006 t/m 2010 in totaal 4 ongevallen gebeurd, waarvan 3 slachtofferongevallen (waarvan 1 ernstig slachtofferongeval). In totaal waren bij alle ongevallen 16 bestuurders betrokken.

- totaal slachtoffers 3
- totaal doden 0
- totaal ziekenhuis gewonden 1
- totaal overige gewonden 2
- totaal ernstige slachtoffers 1



Figuur 18: Toedracht ongevallen aan de West/Koningsspil (periode 2006 t/m 2010).

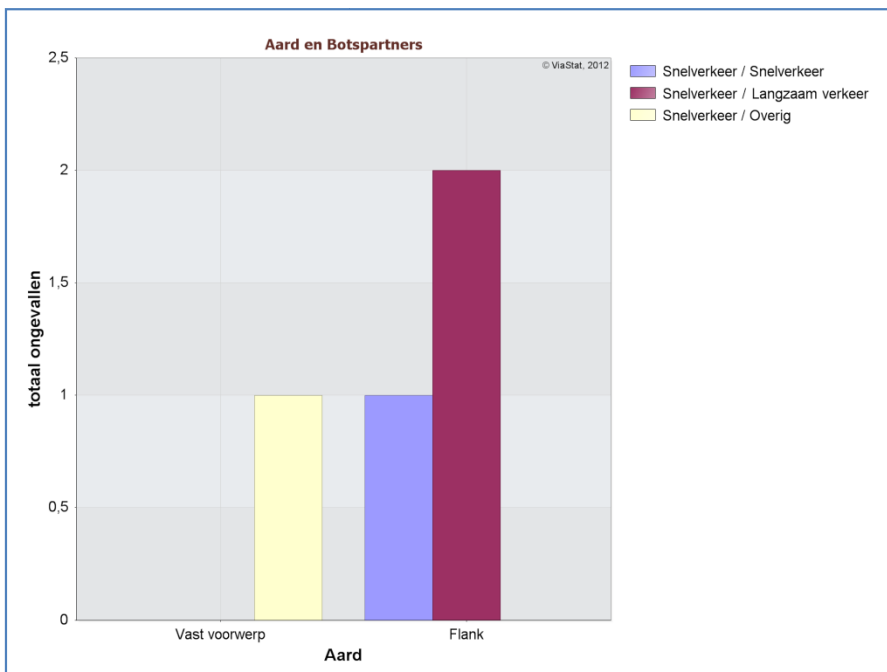


Figuur 19: Satelliefoto kruispunt West/Koningsspil (Bron: Google Maps).

### 3.3.4 Wegvak Westeinde

Op het Westeinde hebben in de periode 2006 t/m 2010 in totaal 4 ongevallen plaatsgevonden, waarvan 3 slachtofferongevallen. Geen van de slachtoffers hoefde naar het ziekenhuis. In totaal waren hier 8 bestuurders bij betrokken.

- totaal slachtoffers 4
- totaal doden 0
- totaal ziekenhuis gewonden 0
- totaal overige gewonden 4
- totaal ernstige slachtoffers 0



Figuur 20: Toedracht van de ongevallen aan het Westeinde (periode 2006 t/m 2010).



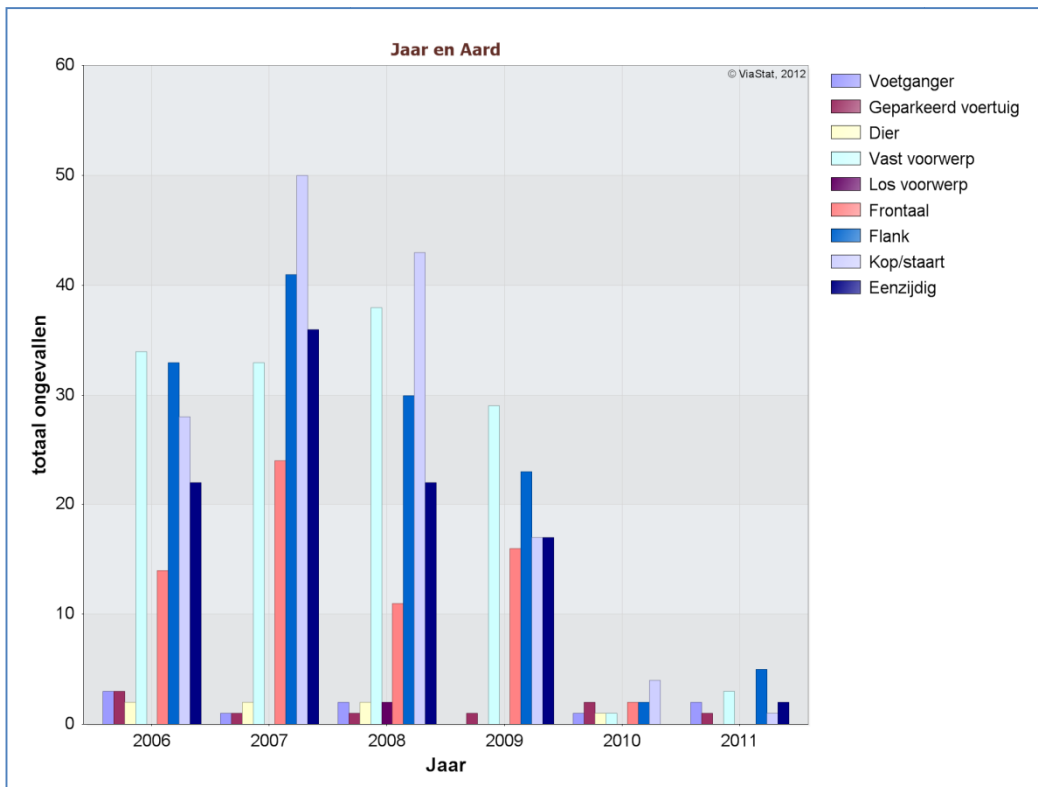
Figuur 21: Westeinde (Bron: Google Maps).

### 3.4 Nadere analyses

#### 3.4.1 Eenzijdige ongevallen

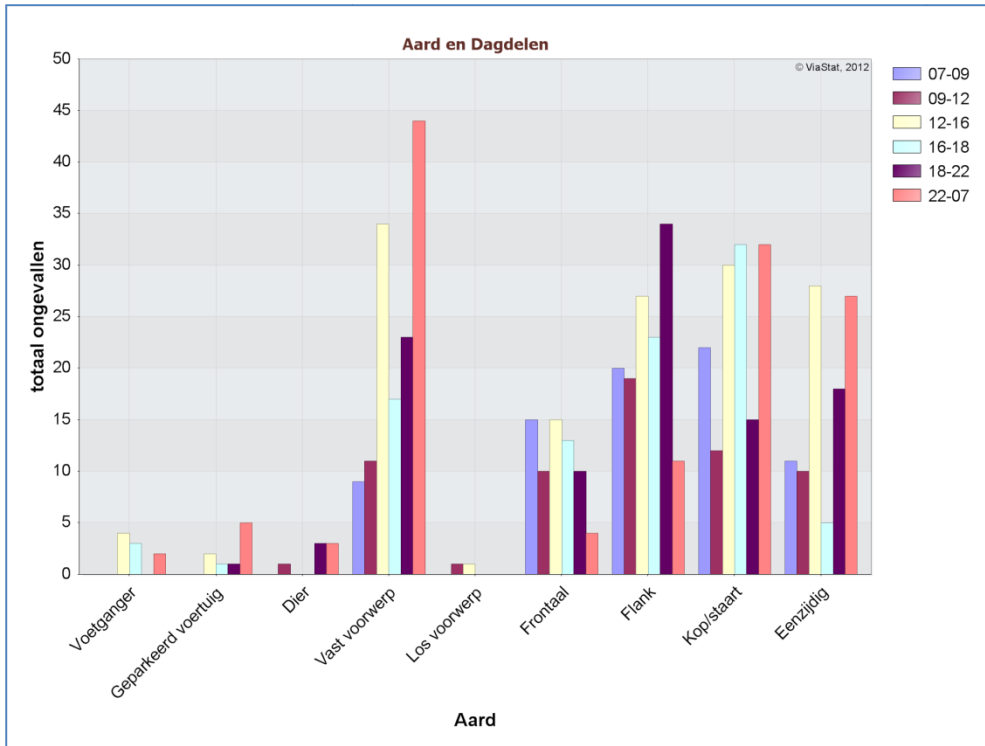
De gemeente Koggenland kent veel erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (figuur 2). Deze wegen zijn in beheer van het hoogheemraadschap. Deze wegen hebben over het algemeen een smal profiel en een maximumsnelheid van 60 km/uur. Daarnaast bevindt zich op een aantal wegen aan beide zijden bomen en/of water. Deze wegen hebben weinig marge om eventuele fouten van de bestuurder op te vangen. In deze verkeersveiligheidsanalyse wordt daarom gekeken hoeveel eenzijdige verkeersongevallen in de gemeente gebeuren. De analyse in de figuren 22 en 23) heeft betrekking op de periode 2006 t/m 2011<sup>3</sup>.

Wat opvalt aan de figuren is de sterkte toename van de eenzijdige ongevallen in de avond en nachtelijke uren. Ook aanrijdingen tegen een vast voorwerp (bijvoorbeeld een boom) vinden relatief veel plaats in de nachtelijke uren. De locaties van de eenzijdige ongevallen zijn verspreid over de gehele gemeente (figuur 24).

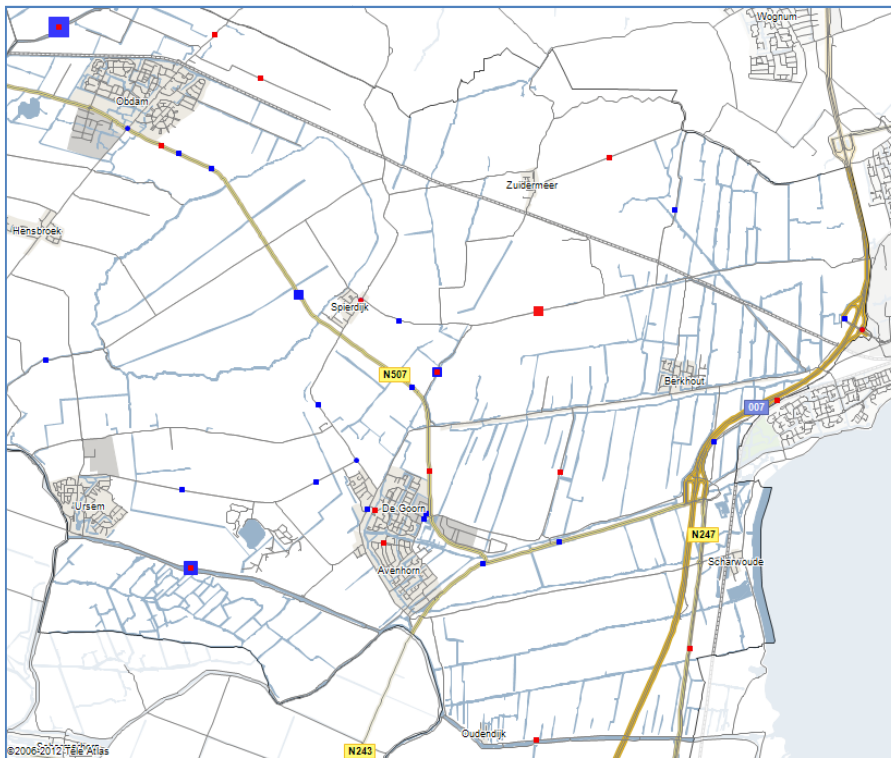


Figuur 22: Aard van de ongevallen in de gemeente Koggenland per jaar (periode 2006 t/m 2011). In 2010 en 2011 valt het aanzienlijk lagere aantal ongevallen op, dit wordt verklaard door de gewijzigde ongevalregistratie (hoofdstuk 1).

<sup>3</sup> In de nadere analyses is de periode 2006 t/m 2011 gehanteerd, omdat hiermee alle ongevallen waarvan nadere informatie beschikbaar is, inzichtelijk worden gemaakt. In de nadere analyses wordt geen trend over de jaren gezocht, maar gaat het om het zoeken naar aangrijpingspunten om de verkeersveiligheid binnen de gemeente te verbeteren.



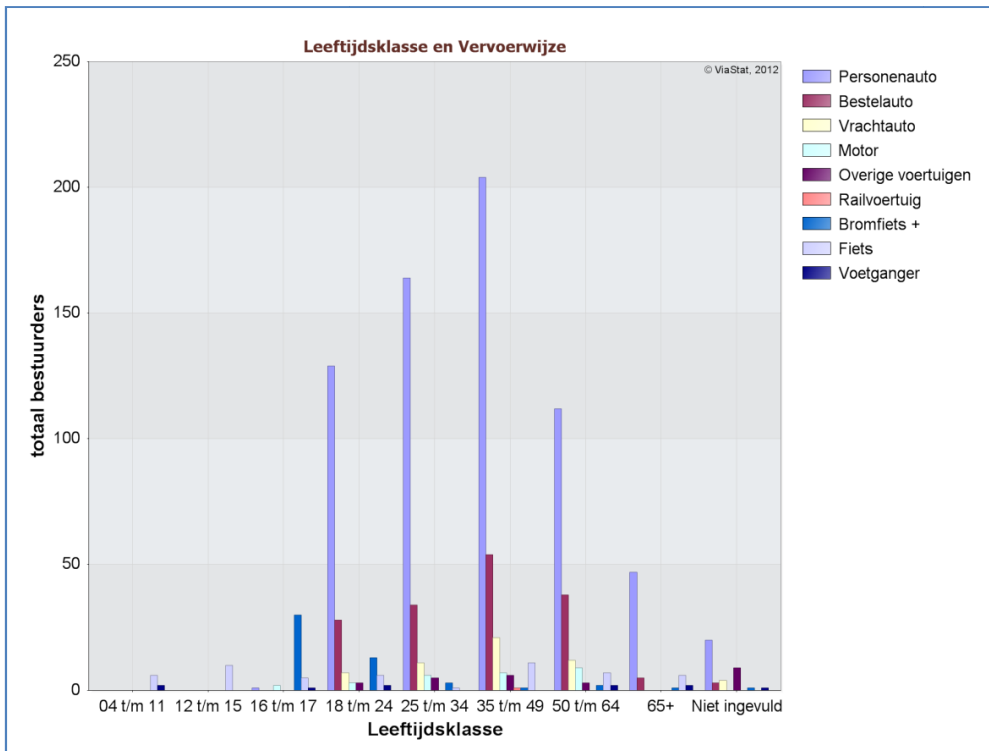
Figuur 23: Aard van de ongevallen naar tijdstip op de dag in de gemeente Koggenland (periode 2006 t/m 2011).



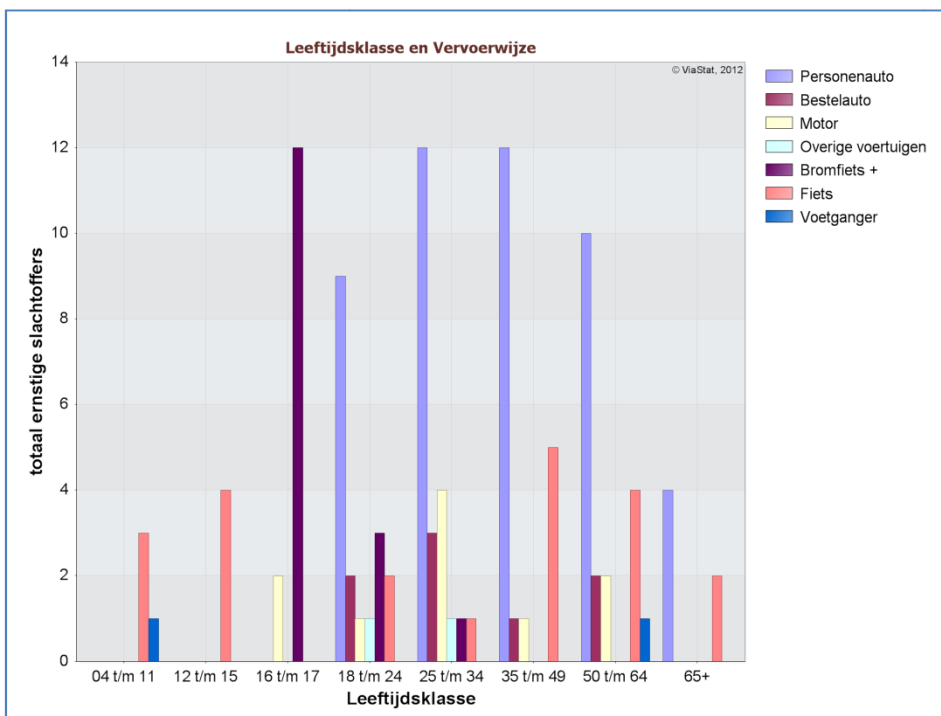
Figuur 24: Locatie van de eenzijdige ongevallen. Blauw = totaal aantal ongevallen, Rood = slachtofferongevallen (periode 2006 t/m 2011).

### 3.4.2 Ongevallen naar leeftijd

In figuur 25 is de vervoerwijze van de betrokken bestuurders per leeftijdsklasse weergegeven. In de figuur valt met name het aantal brommerongelukken op onder 16-17 jarigen. Ook het aantal ernstige slachtoffers is in verhouding vrij hoog voor deze betrekkelijke kleine groep personen (figuur 26); ook het aantal ernstige slachtoffers onder de 18-24 jarigen ligt aanzienlijk hoog.

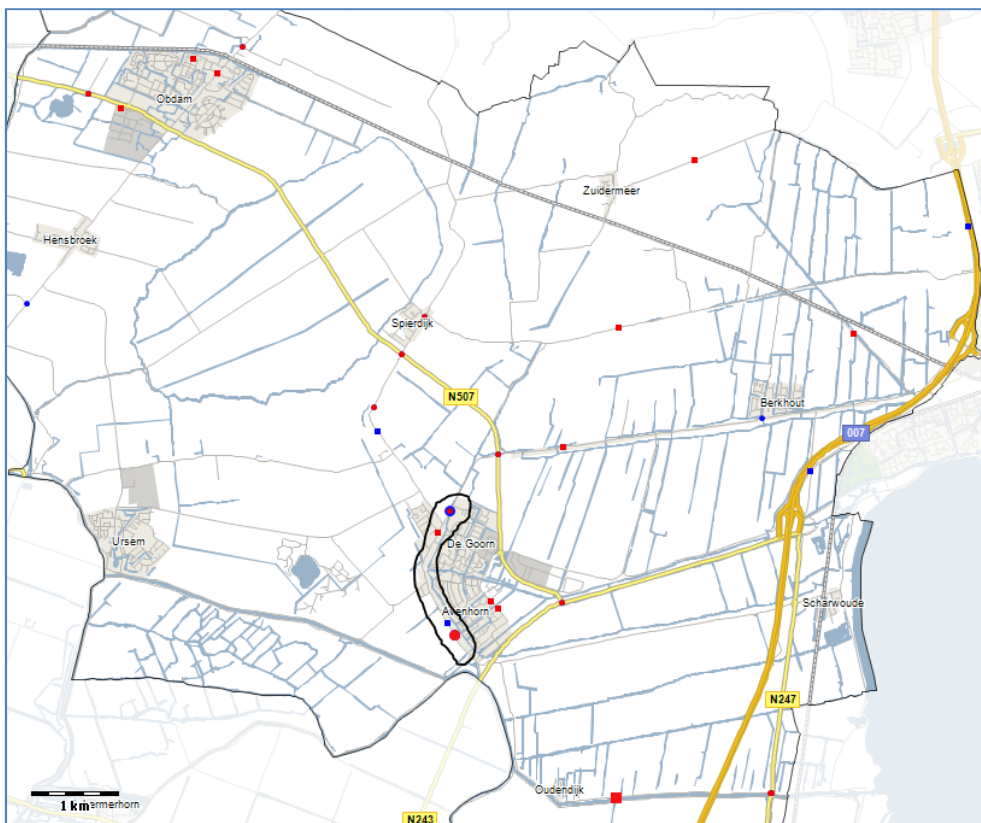


Figuur 25: Totaal aantal bestuurders betrokken bij een ongeval verdeeld in leeftijdsklasse en vervoerwijze (periode 2006 t/m 2011).



Figuur 26: Totaal aantal ernstige slachtoffers verdeeld in leeftijdsklasse en vervoerwijze (periode 2006 t/m 2011).

Er zijn in de periode van 2006 t/m 2011 in totaal 37 ongevallen gebeurd met 16-17 jarigen. In onderstaand kaartbeeld is te zien dat veel van de ongevallen zich in Obdam en De Goorn/Avenhorn voordoen en dan met name op het wegvak het West/De Goorn.



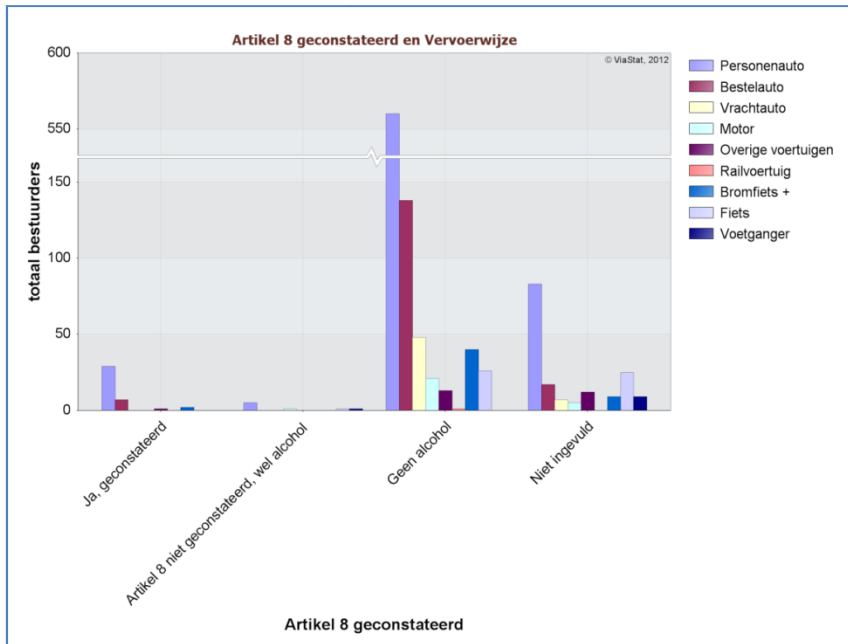
Figuur 27: Blauw = totaal aantal ongevallen onder 16-17 jarigen, Rood = slachtofferongevallen onder 16-17 jarigen, Zwarte omlijnen = wegvak West/De Goorn (periode 2006 t/m 2011).



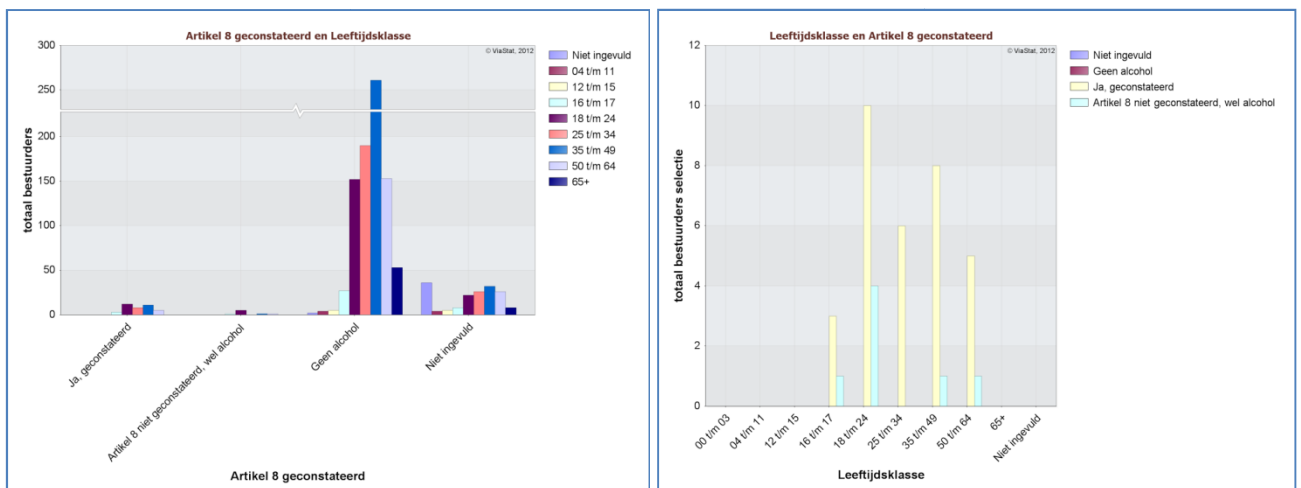
### 3.5 Ongevallen waarbij alcoholgebruik

De meeste ongevallen waar alcohol bij betrokken is gebeuren met een personenauto (figuur 28). Er zijn 46 ongevallen geweest waarbij een van de bestuurders alcohol gedronken heeft (bijna 10% van het totaal aantal ongevallen). Vooral het aandeel 18-24 jarigen is relatief vrij hoog in tegenstelling tot de andere leeftijdscategorieën (figuur 29).

Artikel 8 van de Wegenverkeerswet houdt in dat het niet is toegestaan een voertuig te besturen onder een zodanige invloed dat het een gevaar is voor de verkeersveiligheid. Artikel 8 wordt geconstateerd door onder andere een blaastest. Mocht artikel 8 niet geconstateerd worden maar heeft een van de bestuurders wel alcohol gedronken, dan kan de bestuurder bijvoorbeeld op een later tijdstip toe hebben gegeven alcohol te hebben gedronken.



Figuur 28: Totaal aantal bestuurders waarbij wel of geen alcohol is geconstateerd verdeeld in vervoerwijze (periode 2006 t/m 2011).



Figuur 29: Totaal aantal bestuurders waarbij wel of geen alcohol is geconstateerd verdeeld in leeftijdsklasse en selectie van de ongevallen waarbij alcohol is betrokken (periode 2006 t/m 2011).

## 4 Advies

### 4.1 Conclusie

#### Algemeen

- Door de nieuwe registratiemethode van de politie is het lastig om over de jaren 2010 en 2011 uitspraken te doen over de verkeersveiligheid en dit te relateren aan de voorgaande jaren. Er zijn via de meldkamer meer ongevallen geregistreerd, maar de meldkamer registreert minder kenmerken van een ongeval dan vroeger in een proces-verbaal van de politie werd gedaan. Daarnaast gaat de registratiegraad van de ernstige ongevallen de afgelopen jaren sterk omlaag. Het is hierdoor niet mogelijk uitspraken te doen over de tendensen in het ongevallenverloop.

#### Ongevallen

- In verhouding tot het aantal wegkilometers vinden er binnen de gemeente Koggenland relatief weinig ongevallen plaats op de wegen die in beheer zijn van de gemeente en het hoogheemraadschap.
- Op de provinciale N507 en N243 gebeuren relatief veel ongevallen; vooral op de N243 tussen Avenhorn en de A7. Het kruispunt N243/N507 is aangeduid als ongevallencluster; hier hebben de afgelopen 3 jaar de meeste slachtofferongevallen plaatsgevonden.
- Binnen de kern Avenhorn/De Goorn ligt het aantal ongevallen hoger dan in de kernen Obdam of Ursem. Met name op het wegvak Het West/De Goorn, maar ook op de Buitenroede/Vredemakersweg (vanaf de Koningsspil tot de N507) hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden.

#### Toedracht

- Het aantal ongevallen waar 16-17 jarigen bij betrokken zijn, is relatief hoog in vergelijking met de andere leeftijdscategorieën. Dit geldt met name bij de ongevallen waar een bromfiets bij betrokken is.
- Ook het aantal ongevallen met 18-24 jarigen is betrekkelijk hoog in verhouding tot de andere leeftijdscategorieën.
- Bij alcohol gerelateerde ongevallen springen vooral de jonge bestuurders er uit. Echter bij bijna 10% van de ongevallen speelt alcohol een rol, waardoor dit in het algemeen een belangrijk aangrijpingspunt is om de verkeersveiligheid te verbeteren.

### 4.2 Aanbevelingen gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

#### Samenwerking

- Binnen de gemeente is een groot aantal wegen in beheer van andere partijen, voornamelijk provincie en hoogheemraadschap. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, een eenduidig wegbeeld te creëren en ook in het opzetten van acties op het gebied van voorlichting/educatie en handhaving is samenwerking met deze partijen vereist.

#### Voorlichting/educatie

- Educatie en handhaving op het gebied van alcohol en veilig rijgedrag voornamelijk voor jonge bestuurders (16-17 jarigen en 18-24 jarigen).



**Handhaving**

- Niet alleen jongeren, maar ook bij ouderen, komen meerdere ongevallen voor waarbij alcohol in het spel is. Daarnaast geldt de invloed van rijsnelheden op de verkeersveiligheid. Regelmatige controles kunnen bij alle bestuurders een positief effect hebben op het rijgedrag. Hierin is samenwerking met de politie nodig.

**Projecten**

- Onderzoek naar de mogelijkheden voor een verkeersveilige inrichting van het wegvak Het West/De Goorn in Avenhorn. Hierbij ondermeer aandacht voor de kruispunten en de uitvoering van de fietssuggestiestroken.
- Onderzoek naar de mogelijkheden voor een verkeersveilige inrichting van het wegvak Buitenroede / Vredemakersweg (vanaf de Koningsspil tot aan de N507) in Avenhorn.
- Onderzoek naar de mogelijkheden voor een verkeersveilige inrichting van de Dorpstraat in Obdam. Hierbij ondermeer aandacht voor de kruispunten en de uitvoering van de fietssuggestiestroken.

## **Bijlage 1**

### Monitor Verkeer en Verkeersveiligheid provinciale wegen Noord-Holland 2010

## Monitor Verkeer en Verkeersveiligheid

Sinds 2004 geeft de directie B&U van 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 het rapport worden gegevens gebruikt uit de periode 2005-2009.

In deel II van de Monitor worden de verkeersveiligheidscijfers van de gemeenten in Noord-Holland belicht. Hierbij wordt gefocust op de gemeenten waar provincie Noord-Holland de regiovoering heeft in het verbeteren van de verkeersveiligheid (de gemeenten buiten de Stadsregio Amsterdam).

De presentatie van de cijfers is aan de hand van de volgende kentallen:

- Slachtoffers per 100.000 inwoners.  
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.  
De ontwikkeling van het ongevallebeeld in de periode 2005-2009 per gemeente. 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.

