

# Factsheet Verkeersveiligheid

## VEILIG VERKEER VOORWAARDE VOOR EEN BEWEEGVRIENDELIJKE WIJK

Verkeersveiligheid is een voorwaarde voor een beweegvriendelijke omgeving. In een veilige buurt pakken mensen eerder de fiets, wordt het aantrekkelijker om buiten te sporten en te spelen en worden voorzieningen beter bereikbaar. Deze factsheet benadrukt het belang van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers.

Hoewel het aantal ernstig verkeersgewonden sinds de jaren negentig daalde, is er vanaf 2006 weer een stijging te zien. In 2016 raakten in het verkeer in Nederland naar schatting 21.400 personen ernstig gewond (dat wil zeggen dat er behandeling in het ziekenhuis nodig was). Daarmee is het aantal ernstig verkeersgewonden het hoogste sinds 1993, het eerste jaar waarvoor dit aantal is bepaald. Bijna twee derde van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers (SWOV 2017).

### Actieve mobiliteit

Een gemeente heeft de mogelijkheid om een veilige openbare ruimte te creëren en daarmee het aantal verkeersgewonden terug te dringen en tegelijkertijd de keuze om actieve vormen van vervoer te stimuleren. Fietsen en lopen wordt ook wel 'actieve mobiliteit' genoemd. Kiezen voor meer ruimte en veiligheid voor de fietser en voetganger is voor gezondheid strategisch gezien een goede keuze om tot een daadwerkelijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers te komen. Inzetten op actieve mobiliteit levert ook voor de omgeving voordelen op door minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluidsbelasting.

Wanneer meer mensen kiezen voor een actieve vorm van vervoer, zullen zij meer bewegen en krijgen zij daardoor een betere gezondheid. De maatschappelijke opbrengst van het in beweging krijgen van de bevolking zijn grotere arbeidsproductiviteit, lagere zorgkosten, minder depressie en een hoger welbevinden. Een gezonde populatie is daarmee gunstig voor een goed draaiende maatschappij en voor de economie. Zie hiervoor ook de factsheet Beweegvriendelijkheid.

### Risicogroepen

Uit recent onderzoek van Instituut voor wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV 2017) blijkt dat bijna twee derde van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers. Vooral jongeren 0-15 jaar en de leeftijdsgroep van 60 jaar en ouder raken gewond bij ongevallen waarbij geen motorvoertuigen zijn betrokken. In de tussenliggende leeftijdsgroep komen juist motorvoertuigongevallen vaker voor.

De groep fietsers van 10-14 jaar is extra kwetsbaar in het verkeer omdat ze op die leeftijd vaker zelfstandig als redelijk onervaren fietser aan het verkeer deelnemen (SWOV 2009).

In de Monitor Verkeersveiligheid 2016 van het SWOV werd ook een toename gesignaleerd van het aantal verkeersslachtoffers bij bestuurders van scootmobielen en invalidervoertuigen. En de opmars van de e-bike leidt tot een groeiend aantal dodelijke ongevallen. Het zijn vooral oudere gebruikers van een e-bike die in het verkeer omkomen.

Inzetten op veilige omstandigheden heeft het meest gunstige effect als dat op plekken gebeurt waar de risicogroepen zich bevinden/ bewegen. Een goede infrastructuur en bereikbaarheid van voorzieningen voor kinderen, jongeren en ouderen is daarom extra belangrijk. Zo kunnen

maatregelen gericht zijn op de (elektrische) fietser, voetganger of gebruikers van scootmobielen en invalidervoertuigen. Daarnaast is extra aandacht nodig voor verkeersveiligheid voor mensen met een beperking. Door de toenemende vergrijzing en de toename van het aantal zelfstandig wonende ouderen, neemt ook het aandeel van verkeersdeelnemers met een beperking toe. (CROW 2014)

### INDICATOR VOOR VERKEERSVEILIGHEID

Een compleet en actueel overzicht van (on)veilige routes is niet eenvoudig te geven. Voor fietsers en voetgangers zijn er oneindig veel routes. Ook is er geen eenduidig begrip 'veilig'. Gemeenten gebruiken voor een beeld van de verkeersveiligheid vaak de objectieve ongevalsgegevens; de geregistreerde ongevallen. Echter, lang niet altijd wordt een ongeval geregistreerd. Daarnaast is er vaak sprake van subjectieve verkeersonveiligheid; persoonlijke onveilige gevoelens die verkeersdeelnemers hebben.

Om de meeste gezondheidswinst te behalen is het van belang dat er veilige fiets- en looproutes zijn van en naar de belangrijkste voorzieningen, zoals scholen, winkels, stations en andere locaties waar veel kinderen, jongeren en ouderen komen. Maar vanwege het gebrek aan actuele en complete open data over ongevallen met fietsers of voetgangers is voor deze factsheet gekozen voor de indicator 'alle geregistreerde ongevallen', ongeacht de wijze van vervoer. Deze indicator is inclusief de ongevallen met blikshade, ongevallen met gewonden en ongevallen met doden.

### DATA: REGISTRATIE VAN ONGEVALLEN EN BEPALEN VAN PRIORITEITEN

Er bestaan verschillende initiatieven waar ongevallen en hun locaties op een kaart zichtbaar worden gemaakt. Een kaart die wekelijks wordt bijgewerkt is die van Smart Traffic Accident Reporting (STAR), een relatief nieuw initiatief van onder andere de politie om alle soorten ongevallen in kaart te kunnen brengen. Deze is in te zien op <http://www.star-verkeersongevallen.nl/>. Hier wordt naast exacte locaties van ongevallen ook het aantal ongevallen per straat weergegeven.

### EXTRA

Er zijn nog meer registraties en meldpunten over verkeerssituaties en ongevallen, en over subjectieve verkeers(on)veiligheid. Op basis van deze data kan bovengenoemde indicator desgewenst worden aangescherpt of gewijzigd. Enkele voorbeelden:

- Bewoners kunnen zich door druk en onoverzichtelijk verkeer onveilig of belemmerd voelen om de straat op te gaan, zonder dat er op deze locaties veel ongevallen geregistreerd worden. Deze informatie is deels terug te vinden bij online meldpunten, zoals van Veilig Verkeer Nederland (<https://www.meldpuntveiligverkeer.nl/>) en van de Fietsersbond (<https://fietsersbond.verbeterdebuurt.nl/>). Op deze websites kan melding gemaakt worden van een onveilige situatie die vervolgens wordt weergegeven op een kaart. Dit geeft een overzicht van locaties die bewoners als knelpunten ervaren en waar mogelijk ongevallen hebben plaatsgevonden, zonder dat deze gemeld zijn bij de politie.
- Sommige gemeenten houden een inwoners-enquête, waarbij het gevoel van verkeersveiligheid onderzocht wordt. Zo wordt duidelijk waar zich onveilige situaties bevinden, zonder dat dit op te maken is uit de data over aantal geregistreerde ongevallen. Een wijkschouw en gesprekken met bewoners kunnen ook een goed beeld geven van onveilige locaties. Zie ook de Factsheet Gebiedsbeschrijving.
- VIA.nl geeft onder de noemer BLIQ een beleidsrapportage waarmee verkeersveiligheid bestuurlijk kan worden geagendeerd. De STAR-database vormt, in combinatie met de

snelheidsgegevens van HERE, de basis voor de rapportage. Politie en wegbeheerders kunnen elk kwartaal een actuele BLIO rapportage downloaden waardoor binnen de regionale samenwerking iedereen over dezelfde gegevens beschikt.

De meeste gemeenten gebruiken VIA voor ongevalanalyses in combinatie met wegkenmerken. Meer dan de helft beschikt volgens VIA ook over het snelhedenbestand. Door in VIA de meldingen te combineren met ongevalgegevens, snelheden en wegkenmerken is een instrument beschikbaar voor verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid.

- De SWOV publiceert cijfers over verkeersveiligheid op <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/wegwijzer-hoe-ik-kan-zelf-gegevens-opvragen>.

### GEZONDHEIDSAMBITIE

De gezondheidsambitie voor verkeersveiligheid is dat er in de laatste 4 afgesloten jaren niet meer dan 4 ongevallen per buurt hebben plaatsgevonden. Voor het bepalen van de ambitie is het van belang om te kijken naar lokale omstandigheden. Er kan voor worden gekozen om voor bepaalde buurten en wijken een andere ambitie vast te stellen.

### SCORE BEPALEN

Ga naar de kaart op de website van STAR <http://www.star-verkeersongevallen.nl/Map#1-9-0-0/7/52.138/5.249>. Maak in het uitvalscherm aan de rechterkant de keuze voor de kaart 'alleen ongevallen met nauwkeurige locatie' en kies voor 'toon alle ongevallen'. Zoom in op de gewenste buurt. Tel het aantal ongevallen op van de laatste 4 afgesloten jaren en vul onderstaande tabel in.

De gezondheidsambitie is voor buurtniveau geformuleerd. Om een score te bepalen op wijkniveau, moet het aantal ongevallen in de wijk van de laatste 4 afgesloten jaren, gedeeld worden door het aantal buurten in de wijk. Vul daarmee onderstaande tabel in en lees de Quickscanscore voor de wijk af.

Neem bij het optellen van de aantallen ook de wegen aan de randen van de buurt/wijk mee. Via Wikipedia kan een kaartje gedownload worden met de grenzen van een buurt of wijk ([https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst\\_van\\_wijken\\_en\\_buurten\\_in\\_Nederland](https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_wijken_en_buurten_in_Nederland)).

<b>Aantal ongevallen per buurt in laatste 4 afgesloten jaren</b>	17 of meer	13-16	9-12	5-8	4 of minder
<b>Quickscan score</b>	1	2	3	4	5

### MOGELIJKHEDEN EN VOORBEELDEN VOOR GEZONDE INRICHTING

- Goede, ruime infrastructuur voor voetganger, fiets en e-bike. Besteed ook aandacht aan de speedpedelecs; brede fietspaden en vrij liggende fietspaden. Voldoende en veilige oversteekplaatsen langs doorgaande wegen.
- Verminderen obstakels op fietspaden (paaltjes, middeneilanden, hoge trottoirbanden).
- Maak overzichtelijke kruispunten, duidelijke belijning, een veilige berm, geen scherpe bochten.
- Zorg dat het onderhoud van voet- en fietspaden in orde is: vlakke oppervlakten, sneeuwvrij houden in de winter etc.

- Ontmoedig auto- en scootergebruik en verleid tot gezonde mobiliteit door inrichting van de openbare ruimte: zet bijvoorbeeld nieuwe scholen in woonwijken en realiseer een autovrije route vanuit verschillende richtingen. Maak meer fietsstraten waar auto te gast is.
- Scooters op de rijbaan i.p.v. op het fietspad, maar houd rekening met snelheidsverschillen.
- Instellen van 30km/uur-zones en kindvriendelijke wijken.
- Goede handhaving op verkeersregels.
- Om kinderen weerbaarder in het verkeer te maken, is het belangrijk dat er verkeerseducatie op school is. Niet alleen op de basisschool, maar ook in het voortgezet onderwijs (VVN <https://vvn.nl/0-11-jaar>). Stimuleer ook ouders om samen met kinderen fietsen (naar school, sport of vriendjes).
- Speciale verkeerslessen voor kinderen, jongeren (studenten) en ouderen. De fietsersbond biedt de fietsschool aan (<https://www.fietsersbond.nl/onderweg/fietsschool/fietsschool-kinderen-jongeren/>).
- Specifieke voorlichting bij aankoop van een e-bike, vooral voor ouderen.
- Maak de automobilist bewust van wat er van hem verwacht wordt, in situaties waar zwakkere verkeersdeelnemers voorrang hebben.

### ONTWIKKELPUNTEN

- Er komen steeds meer initiatieven om de verkeersveiligheid beter in kaart te brengen. Zo zijn er apps zoals [www.mobielschademelden.nl](http://www.mobielschademelden.nl) (deze is gekoppeld aan STAR).
- Hulpsystemen voor auto's, zoals Intelligente Snelheidsassistentie (ISA), worden tegenwoordig vaker standaard meegeleverd. Uit Brits praktijkonderzoek blijkt dat het aantal dodelijke ongevallen met 50% afneemt, dankzij dergelijke systemen (Fietsersbond 2015).
- Safety Performance Indicators (SPI) is een kwantitatieve beoordelingsmethode van verkeersveiligheid.
- SWOV heeft in samenwerking met andere partijen de methode CycleRAP ontwikkeld, die specifiek naar (on)veilige kenmerken van de fietsinfrastructuur kijkt.

### MEER INFORMATIE EN LITERATUUR

- Gezondheidsmonitor lokale GGD
- Overzicht van wijken en buurten per gemeente [https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst\\_van\\_wijken\\_en\\_buurten\\_in\\_Nederland](https://nl.wikipedia.org/wiki/Lijst_van_wijken_en_buurten_in_Nederland)
- Gezondheidseffecten van Wegverkeer: Een Quickscan (RIVM, 2008) <http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=6175071f-ffbe-4b39-ba0c-12dd765aac3b>
- Inspiratieboek Gezonde Mobiliteit (RIVM, 2013) <http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=3e59a98a-2160-46f4-8335-b73934645c18&type=org&disposition=inline>
- Beweging en Veiligheid in de Wijk (RIVM, 2005) <http://www.rivm.nl/dsresource?objectid=0ab8ad41-361e-4ed0-a2f5-f1e361babc54&type=org&disposition=inline>
- Fietsersbond over Verkeersgezondheid: <https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/verkeersgezondheid/>
- Inspiratie Magazine NVVC (Nationaal Verkeersveiligheid Congres) <http://magazine-on-the-spot.nl/nvvc16/index.html>
- Cijfers over medische behandeling bij verkeersongevallen <https://www.volksgezondheidszorg.info/onderwerp/letsels/cijfers->

[context/verkeersongevallen#node-seh-bezoeken-voor-letsel-door-verkeersongevallen-naar-leeftijd-en-geslacht](#)

- LetselLastModel, VeiligheidNL: <https://www.veiligheid.nl/verkeer/cijfers-en-onderzoek>
- Website Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid <https://www.swov.nl/>
- Meer informatie voor bewoners: ANWB <https://www.anwb.nl/verkeer/veiligheid/een-veilige-buurt>
- Veilig Verkeer Nederland <https://vvn.nl/>
- CROW Richtlijn Toegankelijkheid, 2014. <https://www.crow.nl/publicaties/richtlijn-toegankelijkheid>
- CROW publicatie 153: Handboek ontwerpen voor kinderen, Ede, november 2000 <https://www.crow.nl/publicaties/handboek-ontwerpen-voor-kinderen--aanbevelingen>
- CROW FietsBeraad: Aanbevelingen fiets- en kantstroken (2016) <http://www.fietsberaad.nl/?lang=nl&repository=Aanbevelingen+fiets+en+kantstroken>
- Verkeersveiligheidscompas <https://fietsongevallen.oververkeer.nl/#>
- Verkeersnet <https://www.verkeersnet.nl/fiets/16396/zelfstandig-op-de-fiets-naar-school-vraagt-veilige-routes/>
- SWOV Monitor verkeersveiligheid 2016. <https://www.swov.nl/publicatie/monitor-verkeersveiligheid-2016>
- SWOV 2017 Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2017, Den Haag. <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersgewonden-nederland>
- SWOV 2009 Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland. [https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/nl/factsheet\\_kinderen\\_gearchiveerd.pdf](https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiveerde-factsheet/nl/factsheet_kinderen_gearchiveerd.pdf)
- Fietsersbond 2015, Hoe krijg je ISA ingevoerd? <https://www.fietsersbond.nl/nieuws/hoe-krijg-je-isa-ingevoerd/>
- Cijfers over verkeersveiligheid van alle Nederlandse gemeente <https://verkeersveiligheidsvergelijker.nl/>