



Stappenplan

Risicoanalyse

Inhoud

Intro

Het stappenplan

Hoe verder

Intro

Steeds meer gemeenten kiezen voor een 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij kijken we niet alleen naar ongevalscijfers, maar maken we daarnaast een risicoanalyse van het gemeentelijke verkeerssysteem. Hoe dat werkt, leggen we hier stap voor stap uit.

1. Wat is een risicoanalyse?

2. Waarom maken we een risicoanalyse?

3. Hoe ziet een risicoanalyse eruit?

4. Kanttekeningen bij een risicoanalyse

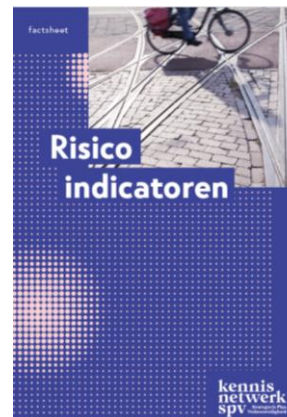
Intro

Wat is een risicoanalyse?

Bij een risicoanalyse brengen we de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in jouw gemeente? Een risicoanalyse is dus een proactief instrument om risico's te meten en ongevallen te voorkómen door die risico's aan te pakken.

Risicoindicatoren

Om de belangrijkste risico's te kunnen identificeren, maken we zo veel mogelijk gebruik van zogeheten [risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' \(SPI's\)](#). Met goed ontwikkelde risico-indicatoren kunnen we precies meten waar, hoe vaak en in welke mate bepaalde risico's voorkomen.



[Bekijk de factsheet](#)

Intro

Waarom maken we een risicoanalyse?

Traditioneel verkeersveiligheidsbeleid is voor een belangrijk deel gebaseerd op ongevallen- en slachtofferstatistieken. Niet voor niets, want die statistieken kunnen laten zien op welke plekken het verkeerssysteem onvoldoende veilig is. Toch is gebleken dat ongevalscijfers alléén niet voldoende zijn. Verkeersslachtoffers vallen op verschillende wegen, verspreid over het hele land. Van veel ernstig verkeersgewonden is bovendien niet bekend op welke locatie ze gewond geraakt zijn. Ook kennen we van individuele ongevallen de achterliggende oorzaken vaak niet.

Vanuit die wetenschap lijkt een preventieve, 'risicogestuurde' aanpak effectiever te zijn dan de traditionele, reactieve aanpak. Een risicoanalyse biedt daarbij meer concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen. En doordat we gebruikmaken van lokale en regionale informatie over risico's, kunnen we het beleid daar ook preciezer op afstemmen.



[Bekijk de factsheet](#)

Intro

Hoe ziet een risicoanalyse eruit?

Een risicoanalyse laat zien op welke punten het verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Een risicoanalyse bevat dus geen maatregelen – die komen later aan bod in een Uitvoeringsprogramma. In de loop van dit jaar komt hiervoor ook een stappenplan beschikbaar.

Bij een risicoanalyse kijken we concreet naar vijf risico-indicatoren die relevant zijn voor verkeersveiligheidsbeleid. Deze vijf risico-indicatoren passen we toe op negen beleidsthema's die worden uitgewerkt in het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#).



Intro

Risico-indicatoren	Beleidsthema's
1. Veilige wegen (weg- en fietsinfrastructuur)	1. Veilige infrastructuur
2. Veilige snelheden	2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Veilige voertuigen	3. Technologische ontwikkelingen
4. Veilige verkeersdeelnemers	4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Hoogwaardige traumazorg	5. Onervaren verkeersdeelnemers
	6. Rijden onder invloed
	7. Snelheid in het verkeer
	8. Afleiding in het verkeer
	9. Verkeersovertreders

Bij een risicoanalyse kijken we concreet naar vijf risico-indicatoren die relevant zijn voor verkeersveiligheidsbeleid. Deze vijf risico-indicatoren passen we toe op negen beleidsthema's die worden uitgewerkt in het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)

Intro

Kanttekeningen bij een risicoanalyse

Een risicoanalyse is een belangrijk onderdeel van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij zijn nog wel een aantal belangrijke kanttekeningen te maken.

Risico-indicatoren (SPI's) moeten verder worden uitgewerkt

Sommige risico-indicatoren, zoals die voor weg- en fietsinfrastructuur, zijn relatief nieuw en moeten nog verder worden uitgewerkt. Daarom is het juist belangrijk om er meer ervaring mee op te doen. Ook is niet elke risico-indicator even relevant voor gemeenten (maar bijvoorbeeld meer voor landelijk of provinciaal beleid).

Beschikbaarheid van data

Specifiek voor gemeenten zijn er vaak nog onvoldoende data beschikbaar om risico-indicatoren goed te kunnen meten. Daarbij kun je bijvoorbeeld denken aan concrete cijfers over de infrastructuur in jouw gemeente. In het Stappenplan Risicoanalyse staat hoe je hiervoor zelf relevante data kunt verzamelen. Binnenkort vind je op deze website ook een overzicht van beschikbare databronnen en instrumenten om risico-indicatoren te meten.

Omstandigheden veranderen

De omstandigheden in jouw gemeente veranderen voortdurend. Ook komen er steeds nieuwe en nieuwe soorten data bij. Daarom is het belangrijk om regelmatig, bijvoorbeeld elke drie of vier jaar, een nieuwe risicoanalyse uit te voeren.

Het Stappenplan

Dit stappenplan laat zien hoe je een risicoanalyse kunt maken van het verkeerssysteem in jouw gemeente. In een aantal gevallen zijn er nog onvoldoende of geen specifieke data voor gemeenten beschikbaar. Daarom kijken we bij elk onderdeel ook naar de situatie in Nederland als geheel en geven we aan hoe gemeenten zelf data kunnen verzamelen. Vaak kun je daar al veel uit afleiden voor jouw eigen gemeente.

Stap 1: Begin met de basis. Hoe is de bevolking samengesteld?

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?

Stap 5: Kijk ook naar ongevallen en verkeersslachtoffers

Stap 6: Prioriteren, welke pakken we als eerste aan?

Stap 1/6: Begin bij de basis, hoe is de bevolking samengesteld?

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers.

[> Bekijk de landelijke cijfers](#)

1a. Kwetsbare verkeersdeelnemers

Wie zijn kwetsbare verkeersdeelnemers?	Waar vind je cijfers?
Voetgangers	Vrijwel elke inwoner is een voetganger.
Fietsers	De meeste mensen fietsen, maar er zijn geen nauwkeurige cijfers over het aantal fietsers.
Brom- en snorfietzers	Bij het CBS ; alleen per regio, niet per gemeente.
Kinderen (0 t/m 14 jaar)	In de eigen Basisregistratie Personen (BRP).
Ouderen (70 of 75 jaar en ouder)	In de eigen Basisregistratie Personen (BRP).

Stap 1/6: Begin bij de basis, hoe is de bevolking samengesteld?

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 ligt de nadruk op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers.

[> Bekijk de landelijke cijfers](#)

1b. Onervaren verkeersdeelnemers

Wie zijn onervaren verkeersdeelnemers?	Waar vind je cijfers?
Kinderen (0 t/m 14 jaar)	In de eigen Basisregistratie Personen (BRP)
Onervaren bestuurders: - beginnende en jonge (t/m 24 jaar) automobilisten; - anderen die nog maar kort een bepaald voertuig besturen (zoals mensen die voor het eerst een e-bike of scooter kopen); - beginnende fietsers (vaak kinderen, maar bijvoorbeeld ook toeristen).	- Beginnende en jonge (t/m 24 jaar) automobilisten: in de eigen BRP (uitgifte rijbewijzen). - Voor de overige groepen zijn vrijwel geen cijfers over de aantallen beschikbaar.

Stap 2/6: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Maak daarom een inventarisatie van die kenmerken en kijk naar weg en fietspaden

[> Bekijk de landelijke cijfers](#)

2a. Weginfrastructuur

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen?	
Er zijn (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar over de inrichting van gemeentelijke wegen. Er is wel een redelijk goed beeld van de infrastructuur van provinciale wegen dankzij data van de ANWB .	Maak een inventarisatie van de wegen in jouw gemeente. Begin bij wegen waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin met de belangrijkste kenmerken per wegtype:	
	Type weg	Kenmerken
	30 km/uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt? 3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?
	50 km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht van rotonde (voorkeur) of VRI? 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?
	60 km/uur	1. Ligt er een plateau op de kruisingen? 2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?
	80 km/uur	1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail? 2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare middenbermscheiding? 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?

Stap 2/6: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Maak daarom een inventarisatie van die kenmerken en kijk naar weg en fietspaden.

[> Bekijk de landelijke cijfers](#)

2b. Fietsinfrastructuur

Waar vind je cijfers?

Er zijn (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar over de inrichting van gemeentelijke fietspaden. In een aantal gemeenten lopen wel pilots voor een uitgebreide inventarisatie door de ANWB.

De Fietzersbond heeft een aantal kenmerken van fietspaden geïnterviewd en voor sommige gemeenten op een kaart gezet. Voor de totalen per gemeente, zie ook [Verkeersveiligheidsvergelijker.nl](https://www.verkeersveiligheidsvergelijker.nl).

Wat kun je zelf doen?

Maak een inventarisatie van de fietspaden in jouw gemeente. Maak een inventarisatie van de fietspaden in jouw gemeente. Begin bij fietspaden waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin in elk geval met de belangrijkste:

1. Is er sprake van een vrijliggend fietspad?
2. Is het fietspad voldoende breed?
3. Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afgeschuinde stoepranden tussen stoep en fietspad?

Stap 3/6 – Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

3a. Snelheidcijfers

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Onderzoek daarom hoeveel bestuurders te hard rijden en op welke wegen of wegdelen.

**Relevante risico-indicator(en):
veilige snelheid**

Welk aandeel van het verkeer in jouw gemeente houdt zich aan de snelheidslimiet?

[> Bekijk de landelijke cijfers](#)

Waar vind je cijfers?	Wat kun je zelf doen?
Er zijn (nog) geen bruikbare snelheidscijfers beschikbaar voor gemeentelijke wegen. De meeste provincies hebben wel meetnetten op het provinciale wegennet.	In veel gemeenten liggen meetlussen op doorgangsroutes en andere strategische plekken. Door periodiek op dezelfde locaties, in dezelfde tijd van het jaar en onder dezelfde omstandigheden de snelheden te meten, krijg je een goed beeld van de gemiddelde snelheidsontwikkeling. Ontwikkelaars van navigatieapps, voertuigsensoren en andere slimme software beschikken over veel data uit voertuigen. Het is niet duidelijk in hoeverre die data kunnen worden toegespitst op gemeentelijke wegen. Gebruik deze ‘floating car data’ dus met de nodige voorzichtigheid.

Stap 4 – Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?

4a. Rijden onder invloed

Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Onderzoek daarom hoeveel bestuurders onder invloed op de weg zitten.

**Relevante risico-indicator(en):
veilige (nuchtere)
verkeersdeelnemers**

Welk aandeel van de bestuurders neemt nuchter (niet onder invloed van alcohol of drugs) deel aan het verkeer

[> Bekijk de landelijke cijfers](#)

Waar vind je cijfers?

Er zijn (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar die kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten.

Landelijke cijfers over alcoholgebruik staan onder andere in de SWOV-factsheet Rijden onder invloed van alcohol.

Landelijke cijfers over drugsgebruik staan onder andere in de SWOV-factsheet Drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer.

Wat kun je zelf doen?

Gemeenten kunnen zelf een 'meetnet alcohol' opzetten. Hoe dat werkt, staat beschreven in de SWOV-publicatie Monitoring van het gebruik van alcohol in het verkeer.

Verder kun je uit landelijke cijfers (zie hiernaast) vaak al veel afleiden voor jouw eigen gemeente.

Verkeersboetes voor alcoholgebruik in het verkeer zijn geen goed alternatief. De hoeveelheid bekeuringen hangt namelijk sterk af van de vraag hoe vaak de politie ergens controleert.

Stap 5 – Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers

5a. Verkeersdoden

Ook bij een risicoanalyse zijn ongevalscijfers een onmisbare informatiebron. Net als in Stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers; zet het aantal dodelijke en ernstige slachtoffers onder deze groepen daarom af tegen dat onder de totale bevolking in de gemeente.

> [Bekijk de landelijke cijfers](#)

Waar vind je cijfers?	Let op!
<u>De door de politie geregistreerde verkeersdoden zijn opgenomen in de database BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland).</u> De cijfers vind je onder andere op de websites van SWOV en Rijkswaterstaat.	- Vooral voor kleinere gemeenten gaat het meestal om kleine aantallen. Daarmee wordt de kans op toevalstreffers groot. Kijk als kleine gemeente dus vooral naar de landelijke trends, waarschijnlijk wijkt jouw gemeente daar niet veel van af. - Elke gemeente is anders samengesteld (leeftijdsgroepen, vervoerwijzen et cetera). Wees dus voorzichtig met het vergelijken van ‘platte’ cijfers tussen gemeenten. - De werkelijke aantallen verkeersdoden worden jaarlijks vastgesteld door het CBS. Deze kunnen ook per gemeente worden getoond, maar vanwege de privacywetgeving mag het CBS ze niet uitsplitsen naar leeftijd, voervoerwijze et cetera.

Stap 5 – Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers

Ook bij een risicoanalyse zijn ongevalscijfers een onmisbare informatiebron. Net als in Stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers; zet het aantal dodelijke en ernstige slachtoffers onder deze groepen daarom af tegen dat onder de totale bevolking in de gemeente.

> [Bekijk de landelijke cijfers](#)

5b. Ziekenhuisgewonden

Waar vind je cijfers?	Let op!
De door de politie geregistreerde ziekenhuisgewonden zijn opgenomen in de database BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland). De cijfers vind je onder andere op de websites van SWOV en Rijkswaterstaat.	- De politie registreert lang niet alle ziekenhuisgewonden, in sommige gevallen zelfs minder dan 50%. De registratiegraad verschilt per gemeente en per jaar, dus het is ook niet goed mogelijk om de cijfers tussen gemeenten onderling te vergelijken of uit te splitsen naar leeftijd, voervoerwijze et cetera. - Het aantal ernstig verkeersgewonden wordt elk jaar geschat door SWOV op basis van BRON, aangevuld met data uit de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ). Hierdoor weten we welk percentage van de ernstig verkeersgewonden niet wordt geregistreerd door de politie. Omdat de kwaliteit van de data onvoldoende is, kunnen deze niet per gemeente worden uitgesplitst naar leeftijd, voervoerwijze et cetera.

Stap 5 – Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers

Ook bij een risicoanalyse zijn ongevalscijfers een onmisbare informatiebron. Net als in Stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers; zet het aantal dodelijke en ernstige slachtoffers onder deze groepen daarom af tegen dat onder de totale bevolking in de gemeente.

5c. Ongevallen met lichtgewonden en uitsluitend materiële schade

Waar vind je cijfers?	Let op!
De cijfers vind je onder andere op de websites van SWOV en Rijkswaterstaat	- Deze worden nog minder vaak geregistreerd door de politie.

Stap 6 – Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan?

Een risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het helpt ook om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen: waar zitten de grootste problemen en met welke risico's gaan we als eerste aan de slag? En dus: voor welke maatregelen maken we als eerste budget vrij? In grote lijnen kun je op drie manieren prioriteren:

Op basis van de inhoud

Op welke risico-indicator scoort je gemeente minder goed? Of op welke wegen scoort een risico-indicator het slechtst? Heeft jouw gemeente bijvoorbeeld weinig vrijliggende fietspaden langs 50km/uur-wegen? Of zijn er bepaalde wegen waarop veel te hard wordt gereden? Dan kan dat mede de prioritering bepalen.

Op basis van politiek-bestuurlijke voorkeur

De wethouder of het gemeentebestuur heeft ongetwijfeld een eigen visie op verkeersveiligheid. Mogelijk staan er specifieke aandachtspunten in het collegeprogramma om rekening mee te houden.

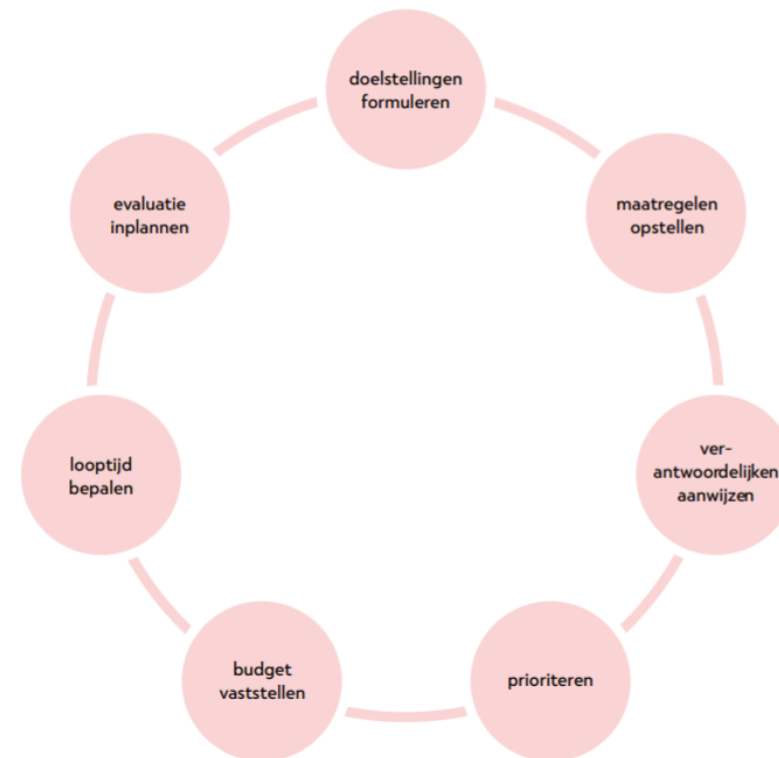
Op basis van een voorkeur van burgers

Ook wat burgers belangrijk vinden, kun je laten meewegen. Je kunt dat bijvoorbeeld meten door te kijken naar veelvoorkomende klachten, maar ook door middel van enquêtes of in bijeenkomsten met specifieke focusgroepen.

Hoe verder: het uitvoeringsprogramma

Zoals we eerdere zagen, bevat een risicoanalyse zelf geen maatregelen. Die komen later aan bod in een Uitvoeringsprogramma. In de loop van dit jaar komt hier ook een stappenplan voor beschikbaar. In het Uitvoeringsprogramma worden niet alleen de verschillende maatregelen uitgewerkt, maar brengen we ook structuur aan in het risicogestuurde beleid: welke concrete doelstellingen koppelen we aan welke risico-indicator en welke partij is daarvoor verantwoordelijk? Is dat de wegbeheerder, de politie, de voertuigindustrie, zijn het verzekeraars of andere partijen?

[Bekijk hier het Stappenplan uitvoeringsprogramma](#)



Bijlagen

Beleidsthema's voor een risicoanalyse in jouw gemeente

Bij een risicoanalyse kijken we naar negen beleidsthema's die worden uitgewerkt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. In het overzicht hieronder zie je in hoeverre die thema's van belang zijn voor een risicoanalyse van het verkeerssysteem in jouw gemeente. Daarbij verwijzen we telkens naar het Stappenplan Risicoanalyse.

Meer informatie over de beleidsthema's vind je in de [factsheet Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) en in het [SPV 2030](#).

Beleidsthema	Relevantie voor gemeenten
1. Veilige infrastructuur	Zie Stap 3 in het Stappenplan Risicoanalyse: 'Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden.' Risico-indicator: Veilige wegen (weg- en fietsinfrastructuur).
2. Heterogeniteit in het verkeer	Zie Stap 3 in het Stappenplan Risicoanalyse: 'Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden.' Risico-indicator: Veilige wegen (weg- en fietsinfrastructuur). Grote verschillen in het verkeer, in snelheid of in massa, zijn onveilig, tenzij je een lage snelheid aanhoudt. Voor dit thema is het dus bijvoorbeeld belangrijk om te bekijken hoeveel van de 50- en 80km/uur-wegen in jouw gemeente nog geen vrijliggende fietspaden hebben, of op hoeveel procent van de fietspaden nog brommers zijn toegestaan.
3. Technologische ontwikkelingen	Welke technologische ontwikkelingen vormen een risico voor de verkeersveiligheid? De grootste technologische ontwikkelingen voor de toekomst zijn verplichte ISA (Intelligente Snelheidsassistentie) en zelfrijdende auto's. Van beide ontwikkelingen wordt verwacht dat grootschalige implementatie nog enige tijd op zich zal laten wachten.
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers	Zie Stap 1 in het Stappenplan Risicoanalyse: 'Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?' Zie Stap 2 in het Stappenplan Risicoanalyse: 'Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers.'
5. Onervaren verkeersdeelnemers	Zie Stap 1 in het Stappenplan Risicoanalyse: 'Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?' Zie Stap 2 in het Stappenplan Risicoanalyse: 'Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers.'

Beleidsthema	Relevantie voor gemeenten
6. Rijden onder invloed	Zie Stap 5 in het Stappenplan Risicoanalyse: ‘Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?’ Risico-indicator: Veilige verkeersdeelnemers (nuchtere bestuurders).
7. Snelheid in het verkeer	Zie Stap 4 in het Stappenplan Risicoanalyse: ‘Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?’ Risico-indicator: Veilige snelheid.
8. Afleiding in het verkeer	Er worden nog nauwelijks gegevens verzameld over afleiding in het verkeer, en cijfers uitgesplitst naar specifieke gemeenten zijn niet voorhanden. Zelf metingen uitvoeren is niet eenvoudig. Risico-indicator: Veilige verkeersdeelnemers (aandacht bij verkeer).
9. Verkeersovertreders	Hoeveel mensen worden er bekeurd in jouw gemeente? In grote lijnen zijn er twee soorten bekeuringen: – Op basis van incidentele handhavingsacties Hoe vaak er bekeurd wordt, hangt natuurlijk af van hoe vaak de politie op pad gaat. Het aantal bekeuringen zegt daarom net zoveel over de handhavingsdruk als over het verkeersgedrag. Het is wel een goede manier om een indruk te krijgen van de inspanningen van de politie en deze cijfers te gebruiken om met de politie in gesprek te gaan over handhaving. – Op basis van snelheidscamera’s: Deze bekeuringen geven wel een goed beeld van het verkeersgedrag (snelheidsgedrag in dit geval), want deze ‘politieagenten’ staan altijd aan, dus iedereen wordt altijd gecontroleerd. Een nadeel is dat veel mensen inmiddels weten waar de vaste snelheidscamera’s staan, dus deze gegevens zeggen niet zoveel over het snelheidsgedrag op andere locaties. De cijfers zijn op dit moment niet standaard beschikbaar voor gemeenten, maar wellicht kan het regionale politiekorps je verder helpen.

Landelijke cijfers

Stap 1a. Kwetsbare verkeersdeelnemers

*Landelijke cijfers over kwetsbare verkeersdeelnemers in Nederland
Brom- en snorfietsers*

In 2018 waren er ruim 11 miljoen Nederlanders met een AM-rijbewijs voor brom- en snorfietsen in Nederland. Dat zegt weinig over het aantal brom- en snorfietsers, want dit rijbewijs wordt automatisch verkregen bij het behalen van een rijbewijs in een andere categorie (bron: [CBS](#)). Een andere maat is het aantal brom- en snorfietsen. In 2018 waren er in Nederland 1.205.827 voertuigen met een bromfietskenteken. Dat kunnen bromfietsen, snorfietsen of brommobielen zijn (bron: [CBS](#)). Deze cijfers kunnen verder uitgesplitst worden naar provincie, maar niet naar individuele gemeenten.

Kinderen van 0 t/m 14 jaar

In 2018 waren er 2.762.624 kinderen tot en met 14 jaar in Nederland (bron: [CBS](#)).

Ouderen vanaf 70 jaar

In 2018 waren er 2.239.579 mensen ouder dan 70 jaar in Nederland (bron: [CBS](#)).

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 1b. Onervaren verkeersdeelnemers

Landelijke cijfers over onervaren verkeersdeelnemers in Nederland

Kinderen van 0 t/m 14 jaar

In 2018 waren er 2.762.624 kinderen tot en met 14 jaar in Nederland (bron: [CBS](#)).

Jonge automobilisten (t/m 24 jaar)

In 2018 waren er 966.847 jonge automobilisten tot en met 24 jaar in Nederland (bron: [CBS](#)).

Deze cijfers kunnen verder uitgesplitst worden naar provincie, maar niet naar individuele gemeenten.

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 2b. Fietsinfrastructuur

Landelijke cijfers over de fietsinfrastructuur in Nederland

Op basis van een enquête onder wegbeheerders in 2009 is een overzicht gemaakt van fietsvoorzieningen op 50km/uur-wegen (bron: [SWOV](#)):

Fietsvoorziening	Aandeel fietsvoorziening op 50km/uur-gebiedsontsluitingswegen (%)
Geen	17%
Suggestiestrook/fietsstrook	24%
Vrijliggend fietspad, bromfiets op fietspad	14%
Vrijliggend fietspad, bromfiets op rijbaan	45%

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 2a. Weginfrastructuur

Landelijke cijfers over de weginfrastructuur in Nederland

30km/uur-wegen

Er zijn geen recente gegevens over de hoeveelheid 30km/uur-gebieden in Nederland, noch over het aantal 30km/uur-wegen of de totale lengte daarvan (bron: [SWOV](#)).

50km/uur-wegen

Onderzoek uit 2009 laat zien dat de toepassing van rotondes binnen de bebouwde kom op potentieel wenselijke locaties nog niet voldoende gerealiseerd is. Deze achterstand geldt nog sterker voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom (bron: [SWOV](#)).

Op basis van een enquête onder wegbeheerders in 2009 is een overzicht gemaakt van fietsvoorzieningen op 50km/uur-wegen (bron: [SWOV](#)):

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 2a. Weginfrastructuur-vervolg

Provinciale wegen

In een onderzoek van de ANWB met de EuroRAP methode, scoren de meeste provinciale wegen (57%) 2 sterren en 6% 1 ster (van maximaal 5 sterren), vooral doordat ze niet voldoen aan de (minimale) inrichtingseisen en maatvoering voor verkeersveilige wegen. De breedte van rij- en redresseerstroken en van kant- en bermverharding is vaak minimaal. In veel gevallen ontbreekt een voldoende brede of fysieke rijrichtingscheiding, zijn objecten in de berm onvoldoende afgeschermd en is sprake van onveilige situaties op kruispunten (bron: [ANWB](#)).

Twee derde van de provinciale 80km/uur-wegen heeft geen correcte rijrichtingscheiding of juiste obstakelvrije afstand. Slechts een klein aantal wegvakken scoort maximaal veilig op de drie kenmerken waaraan een veilige provinciale 80km/uur-weg zou moeten voldoen (voldoende ruime obstakelvrije zone, moeilijk of niet overrijdbare middenbermscheiding en geen erfaansluitingen) (bron: [ProMeV Light](#)).

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 3a. Snelheid

Landelijke cijfers over snelheidsovertredingen in Nederland

Het aandeel snelheidsovertreders varieert sterk. Uit snelheidsmetingen van enkele wegbeheerders op wegen buiten de bebouwde kom (provinciale wegen in Drenthe, Fryslân en Zeeland), blijkt dat gemiddeld circa 30% van de voertuigen de limiet overschrijdt, maar percentages van rond de 80% zijn geen uitzondering. Ook op wegen binnen de bebouwde kom zijn aandelen overtreiders van boven de 80% geen uitzondering. Het aandeel overtreiders op een weg hangt vooral samen met de geloofwaardigheid van de limiet, de verkeersintensiteit en het handhavingsniveau (bron: [SWOV](#)). In de provincie Zeeland reed tussen 2015 en 2017 gemiddeld 22% van de automobilisten op harder dan is toegestaan op de Zeeuwse provinciale wegen. Op 36 van de 40 telpunten overschreed minimaal 10% van de automobilisten de snelheidslimiet. Op 5 van deze 36 telpunten reed meer dan 30% harder dan de limiet. In de nacht, tussen 23.00-05.00 uur, overtrad bijna 50% van de automobilisten de snelheid (bron: [SWOV](#)).

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 4a. Alcohol- en drugsgebruik

Landelijke cijfers over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer

Alcohol

Volgens de laatste meting (in 2017) van het alcoholgebruik bij automobilisten in weekendnachten, reed 1,4% op dat moment onder invloed van alcohol. Zij hadden een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5‰ of hoger. Het alcoholgebruik tijdens weekendnachten is in de periode 2002-2017 gedaald: van 4,1% in 2002 naar 1,4% in 2017. Het aandeel zware overtreeders (BAG > 1,3‰) is verder gedaald van 0,3% in 2015 naar 0,1% in 2017 (bron: [SWOV](#)).

Drugs en medicijnen

Uit onderzoek blijkt dat circa 4% van de automobilisten in Europa met drugs en/of geneesmiddelen in het lichaam aan het verkeer deelneemt. In Nederland lag dit aandeel met 3,4% lager, waarbij circa 2,8% van de autobestuurders sporen van drugs en 0,6% sporen van afzonderlijke geneesmiddelen in het lichaam had. Bij de genoemde 3,4% automobilisten met drugs en/of geneesmiddelen in het lichaam, is echter nog niet het gebruik gerekend van de partydrug GHB en van SSRI's (geneesmiddelen die vooral als antidepressivum worden gebruikt). Naar schatting rijdt in totaal ongeveer 1,2% van alle automobilisten met rijgevaarlijke geneesmiddelen in het Nederlandse verkeer (bron: [SWOV](#)).

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 5a. Verkeersdoden

Landelijke cijfers over verkeersdoden in Nederland

Hoeveel verkeersdoden vallen er in Nederland?

Het werkelijke aantal verkeersdoden wordt jaarlijks vastgesteld door het CBS. Dat aantal is gemiddeld 15% hoger dan de door de politie geregistreerde aantallen. Volgens het CBS vielen er in 2018 in Nederland 678 verkeersdoden. De meeste slachtoffers waren auto-inzittenden (34%) en fietsers (34%). Gemotoriseerde tweewielers vormen een derde grote groep (in totaal 12%, waarvan de helft motorrijders). In 2018 was 8% van de doden een voetganger, 7% een berijder van een scootmobiel en 4% een inzittende van een vracht- of bestelauto. Van 1% van de doden is de vervoerswijze onbekend. De meeste verkeersdoden vallen onder ouderen, zowel in absolute aantallen als verhoudingsgewijs, afgemeten naar de bevolkingsomvang (bron: [SWOV](#)).

Dodelijke ongevallen met jonge bestuurders

In de periode 2012-2014 vielen in Nederland jaarlijks gemiddeld 80 verkeersdoden als gevolg van een ongeval met een auto die werd bestuurd door een jonge automobilist (18-24 jaar). Het ging daarbij gemiddeld om 37 doden onder de jonge automobilisten zelf, om 12 doden onder de passagiers van een jonge automobilist en om 31 doden bij de tegenpartij. Van alle slachtoffers die in deze periode overleden in een ongeval met een personenauto, viel 22% in een ongeval waarbij een bestuurder tussen de 18 en 24 jaar was betrokken. Dit terwijl deze leeftijdsgroep minder dan 10% van alle rijbewijsbezitters uitmaakt ([zie hier de laatste cijfers](#)).

[> Terug naar stappenplan](#)

Stap 5b. Ernstig verkeersgewonden

Landelijke cijfers over ernstig verkeersgewonden in Nederland
Hoeveel ernstig verkeersgewonden vallen er in Nederland?

In 2017 raakten naar schatting 20.800 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland, vooral bij ongevallen waarbij geen motorvoertuig is betrokken (op de fiets of te voet). Van de ernstig verkeersgewonden (EVG) vormen fietsers met meer dan de helft veruit de grootste groep. Iets meer dan 10% van alle EVG zijn kinderen tussen 0-15 jaar, terwijl ze bijna 20% van de totale bevolking uitmaken. Ouderen raken in vergelijking met hun aandeel in de bevolking juist vaker gewond. Dat komt door de verhoogde lichamelijke kwetsbaarheid. Net als kinderen raken zij vooral gewond in ongevallen waarbij geen motorvoertuigen zijn betrokken (bron: SWOV-factsheets [Ernstig verkeersgewonden](#) en [Ouderen in het verkeer](#)).

Ernstige ongevallen met jonge bestuurders

In de periode 2012-2014 vielen er per jaar naar schatting tussen de 1.050 en 1.200 ernstig verkeersgewonden bij auto-ongevallen met een 18- tot 24-jarige achter het stuur. Gemiddeld betrof het bij ongeveer 30% van deze slachtoffers de jonge bestuurder zelf, bij ongeveer 15% passagiers van de jonge bestuurder en bij ongeveer 55% de tegenpartij ([laatste cijfers](#)). *Ernstig verkeersgewonde voetgangers, brom- en snorfietsers*

Sinds 2009 is de kwaliteit van de data onvoldoende om een uitspraak te kunnen doen over aantallen ernstig verkeersgewonden per vervoerswijze. Wel zien we dat het aandeel voetgangers tussen 2000 en 2017 is afgenomen van ongeveer 8% naar ongeveer 5% van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden, terwijl het aandeel brom- en snorfietsers ongeveer gelijk bleef (van ongeveer 22 naar ongeveer 19%). Omdat het ernstig verkeersgewonden toeneemt in absolute aantallen, zullen de absolute aantallen ernstig verkeersgewonde voetgangers minder hard dalen dan het aandeel doet vermoeden.

[> Terug naar stappenplan](#)