

Verkeersveiligheid

LET OP

Deze themapagina wordt regelmatig bijgewerkt.

De laatste versie is altijd te vinden op: www.quickscangezondeleefomgeving.nl/download/

INHOUD

1	Verkeersveiligheid en gezondheid.....	2
1.1	Actieve mobiliteit.....	2
1.2	Risicogroepen.....	2
2	Indicator van verkeersveiligheid	2
3	Data over Verkeersveiligheid.....	3
3.1	Ongevallen op de kaart	3
3.2	Meldpunten onveilige verkeerssituaties	3
3.3	Lokaal belevingsonderzoek en ongevallenanalyse	3
3.4	Vergelijk verkeersveiligheid op gemeenteniveau	3
4	Gezondheidsambitie: Een verkeersveilige leefomgeving.....	3
5	Score bepalen.....	4
6	Mogelijkheden en voorbeelden voor een verkeersveiliger leefomgeving.....	4
7	Nieuwe ontwikkelingen	4
8	Meer informatie en literatuur.....	5
	Versiebeheer	5

De inhoud van deze themapagina mag vrij gebruikt worden door GGD'en, gemeenten en provincies, met vermelding van de bron. Het gebruik voor commerciële doeleinden is nadrukkelijk niet toegestaan, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van GGD Gelderland-Midden.

Deze publicatie kan als volgt worden aangehaald:

Quickscan Gezonde Leefomgeving, Verkeersveiligheid, versie april '20. GGD'en Gelderland en Overijssel.

1 VERKEERSVEILIGHEID EN GEZONDHEID

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 themapagina 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 2017 raakten in het verkeer in Nederland naar schatting 20.800 personen ernstig gewond, dat wil zeggen dat er behandeling in het ziekenhuis nodig was.

1.1 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, zoals fietsen en lopen.

Het creëren van meer ruimte en veiligheid voor de fietser en voetganger is behalve voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers, ook uit het oogpunt van gezondheid een goede beleidskeuze. Wanneer meer mensen kiezen voor een actieve vorm van vervoer, zullen zij meer bewegen en kan hun gezondheid verbeteren. De maatschappelijke opbrengst van het in beweging krijgen van de bevolking zijn onder meer grotere arbeidsproductiviteit, lagere zorgkosten, minder depressie en een hoger welbevinden (zie hiervoor ook de themapagina Beweegvriendelijkheid). Inzetten op actieve mobiliteit levert ook voor de omgeving voordelen op door minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluidsbelasting.

1.2 Risicogroepen

Uit recent onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat bijna tweederde van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers (SWOV, 2018). Vooral jongeren in de leeftijd van 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 relatief onervaren fietser aan het verkeer deelnemen (SWOV, 2009).

De Monitor Verkeersveiligheid 2018 van het SWOV signaleert een toename van het aantal verkeersslachtoffers bij bestuurders van scootmobielen en invalidervoertuigen. En de opmars van de e-bike heeft ook tot een groeiend aantal dodelijke ongevallen geleid. Het zijn vooral oudere gebruikers van een e-bike die in het verkeer omkomen.

Inzetten op een veilige openbare ruimte heeft het meest effect als dat op locaties gebeurt waar de risicogroepen zich verplaatsen. Een goede, veilige infrastructuur en bereikbaarheid van locaties met 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 oudere verkeersdeelnemers met een beperking toe (CROW, 2014).

2 INDICATOR VAN VERKEERSVEILIGHEID

Er is geen universele en betrouwbare verkeersveiligheidsdata op buurt- of wijkniveau beschikbaar, het is daarom niet mogelijk gebleken een indicator voor verkeersveiligheid in de Quickscan Gezonde Leefomgeving op te nemen. Wel zijn er verschillende bruikbare databronnen waarop een eigen, lokale afweging gemaakt kan worden. En er zijn data beschikbaar op gemeenteniveau.

3 DATA OVER 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 eenduidige omschrijving van het 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, dat wil zeggen de onveilige gevoelens die verkeersdeelnemers zelf ervaren. Ook de ervaren verkeersonveiligheid zal een belemmering vormen voor mensen om te gaan fietsen of wandelen.

3.1 Ongevallen op de kaart

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. Naast exacte locaties van ongevallen, wordt hier ook het aantal ongevallen per straat weergegeven (vanaf 2014).

Wil je deze data gebruiken? Ga naar de [kaart](#) op de website van STAR. 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 om een beeld te krijgen van onveilige 'hot spots'.

3.2 Meldpunten onveilige verkeerssituaties

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](#) en van de [Fietsersbond](#). 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.

3.3 Lokaal belevingsonderzoek en ongevallenanalyse

Sommige gemeenten houden een inwoners-enquête, waarbij het gevoel van verkeersveiligheid onderzocht wordt. Zo wordt duidelijk waar zich onveilige situaties bevinden die niet op te maken zijn uit de data over aantal geregistreerde ongevallen. Een wijkshouw en gesprekken met bewoners kunnen ook een goed beeld geven van onveilige locaties (zie ook de themapagina Gebiedsbeschrijving). Tevens laat een aantal gemeenten ongevallenanalyses uitvoeren.

3.4 Vergelijk verkeersveiligheid op gemeenteniveau

De website [Waarstaatjegemeente](#) laat in het [dashboard Mobiliteit](#) overzichtelijk informatie als verkeersongevallen, -doden en -veiligheid op gemeenteniveau zien. Er wordt direct een vergelijking gemaakt met het gemiddelde in Nederland.

De Fietsersbond, SWOV en Veilig Verkeer Nederland hebben een gezamenlijke website '[Verkeersveiligheidsvergelijker](#)' opgericht waar diverse verkeersveiligheidscijfers op gemeenteniveau worden gepubliceerd. Zo is er een [kaart](#) met het aantal verkeersdoden (per 10 jaar per 100.000 inwoners) op gemeenteniveau, en via het [Dashboard](#) is er informatie te vinden over het aantal verkeersdoden per gemeente of provincie, meldingen van burgers, fietsinfrastructuur en wegdek en verlichting, beleid en samenwerking.

4 GEZONDHEIDSAMBITIE: EEN VERKEERSVEILIGE LEEFOMGEVING

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.

Bij gebrek aan een landelijk beschikbare indicator op buurt/wijkniveau, is de gezondheidsambitie hier niet nader gedefinieerd. Op basis van één van de voorgenoemde databronnen kun je toch een score bepalen. Kies dan voor een ambitieniveau passend bij de bewoners/gebruikers en verdere kenmerken van buurt of wijk.

5 SCORE BEPALEN

Aangezien het niet mogelijk was een universele en betrouwbare indicator voor verkeersveiligheid op buurt/wijkniveau te identificeren, ontbreekt hier ook een standaard score. Als een van de voorgenoemde databronnen in jouw praktijksituatie wel precies van toepassing blijkt én over voldoende en betrouwbare data beschikt, is het natuurlijk wel mogelijk zelf een score op te stellen. Meer hierover lees je in de Instructie (indicator/score toevoegen).

Betrek bij de interpretatie van de score ook welke mensen extra kwetsbaar zijn in het verkeer, bijvoorbeeld kinderen, ouderen, mensen met bepaalde aandoeningen of kenmerken. Houd ook rekening met mensen met lage sociaal economische status of andere factoren die een rol spelen bij gezondheidsachterstanden. In de Themapagina Gebiedsbeschrijving staat informatie over inwoners van het gebied.

6 MOGELIJKHEDEN EN VOORBEELDEN VOOR EEN VERKEERSVEILIGER LEEFOMGEVING

De GGD'en hebben de [Kernwaarden voor een Gezonde Leefomgeving](#) ontwikkeld ter ondersteuning van de GGD-advisering. De 10 kernwaarden beschrijven ambities voor een gezonde leefomgeving, gerubriceerd binnen de thema's woonomgeving, mobiliteit en gebouwen. In de onderliggende documenten is voor iedere kernwaarde uitgewerkt welke principes daaraan bijdragen, en zijn voorbeelden verzameld voor het toepassen van die principes in de GGD-praktijk. We verwijzen voor mogelijkheden en voorbeelden voor een verkeersveiliger leefomgeving naar de kernwaarden waarin deze aan bod komen:

- Woonomgeving
 - o De leefomgeving draagt bij aan een gezond gewicht
 - o Wonen en druk verkeer zijn gescheiden
 - o Functies (wonen, werken, voorzieningen) zijn goed gemengd, overlastgevende bedrijven staan op afstand
- Mobiliteit
 - o Actief vervoer (lopen en fietsen) is in beleid, ontwerp en gebruik de standaard
 - o Tussen kernen zijn goede (e-) fiets en OV-verbindingen

7 NIEUWE ONTWIKKELINGEN

De laatste inhoudelijke update van dit themapagina vond plaats op hoofdlijnen. Enige ontwikkelingen die niet in de themapagina zijn opgenomen maar mogelijk wel inzichtelijk kunnen zijn:

- Er komen steeds meer initiatieven om de verkeersveiligheid beter in kaart te brengen. Zo zijn er apps zoals 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 (Fietzersbond, 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.

8 MEER INFORMATIE EN LITERATUUR

- De GGD is dé lokale adviseur op het gebied van omgeving en gezondheid. Zie www.ggd.nl voor contactgegevens.
- Fietsersbond, SWOV en Veilig Verkeer Nederland, [Verkeersveiligheidsvergelijker](#): Cijfers over verkeersveiligheid van alle Nederlandse gemeenten
- Fietsersbond, website over [Verkeersgezondheid](#)
- CROW-FietsBeraad, [Aanbevelingen fiets- en kantstroken](#) en daar uit volgende [ontwerptool](#)
- CROW, [Ontwerpwijzer Fietsverkeer](#), 2016
- CROW, [Seniorproof wegontwerp](#), 2011
- ANWB, ontwerpmethodiek [Verkeer in de stad](#), 2015
- ANWB, website met [Meer informatie voor bewoners](#)
- Veilig Verkeer Nederland, [website](#)
- RIVM, [Inspiratieboek Gezonde Mobiliteit](#), 2013.
- RIVM, [Beweging en Veiligheid in de Wijk](#), 2005.
- CROW, [Richtlijn Toegankelijkheid](#), 2014.
- Verkeersveiligheidscompas, [Fietsongevallen in kaart](#)
- Verkeersnet <https://www.verkeersnet.nl/fiets/16396/zelfstandig-op-de-fiets-naar-school-vraagt-veilige-routes/>)
- SWOV, [Themapagina Verkeersveiligheid van kinderen in Nederland](#), 2009.
- SWOV, [Monitor verkeersveiligheid](#), 2018
- SWOV, [Themapagina Ernstig verkeersgewonden in Nederland](#), 2018
- Fietsersbond, [Hoe krijg je Intelligente Snelheidsassistentie \(ISA\) ingevoerd?](#), 2015
- GGD [Kernwaarden voor een Gezonde Leefomgeving](#)

VERSIEBEHEER

Maart 2020:

- Nieuw format
- Toevoeging waarstaatjegemeente en verkeersveiligheidsvergelijker van SWOV, VVN en Fietsersbond
- Update hyperlinks
- Koppeling met de Kernwaarden Gezonde Leefomgeving ten behoeve van ‘mogelijkheden en voorbeelden’