

# V&V Bericht

Informatiebulletin over actuele verkeers- en vervoersontwikkelingen | N°183 - Juni 2017

## CIJFERS OVER VOETGANGERSONGEVALLEN NOPEN TOT INVESTEREN IN LOPEN

Op 13 april 2017 vond een kenniscafé plaats met als titel 'Laat de voetganger niet vallen'. Het werd georganiseerd door SWOV en VeiligheidNL. Essentie van de bijeenkomst: het aantal gewonden en doden onder voetgangers is aanzienlijk hoger dan de officiële cijfers doen vermoeden. Vooral de valongevallen worden niet goed geregistreerd. Tegelijk blijven investeringen in voetgangersvoorzieningen, het onderhoud daarvan en valpreventie achter. Hierdoor worden kansen gemist om het aantal ongevallen met voetgangers te verminderen, alsook de daarmee samenhangende hoge maatschappelijke kosten en het persoonlijke leed.

### Twee keer zoveel voetgangers in het ziekenhuis als auto-inzittenden

De aantallen voetgangers die getroffen worden door een ongeval zijn aanzienlijk hoger dan de Basisregistratie Ongevallen in Nederland (BRON) vermeldt. Door de huidige definitie van een ver-

keersongeval blijven (val)ongevallen van voetgangers buiten beeld, terwijl bij zulke ongevallen circa vier keer zoveel voetgangers moeten worden behandeld in een ziekenhuis als na een botsing met een rijdend voertuig. Daarom is een schatting gemaakt op basis van twee andere gegevensbronnen:

- het Letsel Informatie Systeem (LIS), beheerd door VeiligheidNL. Dit wordt gevoed door registraties van 14 spoedeisendehulpafdelingen van ziekenhuizen in Nederland;
- de Landelijke Medische Registratie (LMR), welke is gebaseerd op het aantal ziekenhuisopnamen.

Uit deze bronnen blijkt dat per jaar gemiddeld 60.000 voetgangers na een ongeval op straat worden behandeld door een dokter (zie tabel 1). Dit is inclusief de valongevallen die niet in de BRON zitten. Bij fietsers is dat aantal met ongeveer 86.000 hoger, bij auto-inzittenden met 'slechts' 28.000 aanzienlijk lager. Ook blijkt dat er per jaar ongeveer twee

keer zoveel voetgangers in het ziekenhuis worden opgenomen als auto-inzittenden (in de periode 2010-2014 gemiddeld 8.700 voetgangers tegenover 3.900 auto-inzittenden).

In tabel 1 is verder te zien dat de laatste zeven jaar het aantal voetgangers dat ten gevolge van een verplaatsingsongeval wordt opgenomen in een ziekenhuis, bijna is verdubbeld (stijging 85%). De werkelijke aantallen kunnen nog substantieel hoger zijn. In het nieuwe zorgstelsel wordt immers sterk bevorderd dat gewonden zich melden bij de huisarts en niet naar de duurdere spoedeisende hulp gaan; hierdoor tellen dergelijke slachtoffers niet mee in het LIS.

### Veel valongevallen, mede door slecht onderhoud verharding

Uit het LIS blijkt dat bijna 60% van de circa 25.000 geregistreerde valongevallen wordt veroorzaakt door struikelen, zwikken of uitglijden. Een belangrijke risicogroep (ruim de helft) wordt gevormd door vrouwen van 55+. Deze groep wordt door de vergrijzing steeds groter. De kwetsbaarheid heeft vaak te maken met osteoporose en relatief beperkte spierkracht en balans.

Bij ruim de helft van de valongevallen speelt de toestand van de verharding een rol. Bij een derde van de gevallen is (ook) het weer van invloed. Met name gebrekkige gladheidsbestrijding door gemeenten is een belangrijke factor (Verplaatsingsongevallen senioren, 2012, VeiligheidNL).

Tabel 1. Aantallen slachtoffers bij diverse vervoerwijzen in de perioden 2003-2007 en 2010-2014

	Dodен		Ziekenhuis-gewonden		Lichtgewonden		Totaal slachtoffers	
	2003-2007	2010-2014	2003-2007	2010-2014	2003-2007	2010-2014	2003-2007	2010-2014
Voetgangers	150	142	5.200	8.700	49.700	51.200	55.000	60.000
wv valongeval	45	78	3.900	7.100	45.900	48.300	50.000	55.500
wv verkeersongeval	74	64	1.300	1.600	3.800	2.800	5.000	4.500
Fietsers	220	186	7.600	13.700	60.200	72.300	68.000	86.200
Autogebruikers	386	218	3.900	3.800	26.000	24.000	30.300	28.000
Andere modaliteiten	207	150	4.300	4.900	22.500	21.000	27.000	26.000
Totaal	963	696	21.000	31.100	158.400	168.400	180.000	200.200

## Investerings versus aandeel voetgangers

Geconcludeerd mag worden dat de ernst en omvang van de onveiligheid van voetgangers, en de ontwikkelingen daarin, zorgwekkend zijn en hoge prioriteit verdienen. Dit zien we echter niet terug in de beleidsinspanning en investeringscijfers. De verhouding in beleidsinspanning tussen de vervoerwijzen auto, fiets en voetganger is 80 : 5 : 1 (voorlopige schatting op basis van de inzet van menskracht).

Is de voetganger dan zo onbelangrijk dat het logisch is dat we er zo weinig in investeren? Figuur 1 laat een ander beeld zien: volgens het CBS en het KiM wordt 20% van het aantal verplaatsingen (ritten) en circa 5% van de verplaatsingsafstand te voet afgelegd. Verder blijkt dat verkeersdeelnemers gemiddeld 15% van de tijd in het verkeer voetganger zijn. Het gaat dus om substantiële aandelen. Bovendien is er sprake van onderregistratie van verplaatsingen te voet; met name van korte verplaatsingen, voor- en natransport, lange wandeltochten en beroepsmatig lopen (Methorst e.a., 2010; Molster, 2016).

## Investeren in veiligheid voor voetgangers loont

De geringe investeringen in nieuwe voetgangersvoorzieningen en in het onderhoud van bestaande voorzieningen vertalen zich in onnodig hoge aantallen voetgangers die gewond raken. Per inwoner kosten ongevallen met voetgangers circa € 130, met fietsers circa € 180 en met inzittenden van gemotoriseerd verkeer circa € 240 (Methorst e.a., 2010). Omdat onveilige voetgangersvoorzieningen ook een gevoel van onveiligheid veroorzaken, durft met name de groeiende groep ouderen niet meer over straat. Een en ander betekent dat mensen minder deelnemen aan het maatschappelijk verkeer, minder lang zelfstandig blijven wonen, minder bewegen en hogere zorgkosten veroorzaken. Door te inves-

teren in voetgangersvoorzieningen kunnen dergelijke negatieve effecten worden beperkt. De kosten van de benodigde maatregelen staan niet in verhouding tot de baten in termen van bewegingsvrijheid, gezondheid en economie. Nog los van het niet in geld uit te drukken leed dat wordt voorkomen.

## Wat is nodig?

Om te beginnen moet iets worden gedaan aan de onderregistratie van voetgangersongevallen. Nu gemeenten door decentralisatie de hoofdrol hebben wat betreft de aanpak van onveiligheid en de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo), zouden ook op lokaal niveau cijfers beschikbaar moeten komen. Doel is een dekkende beschrijving van aantal en ernst van ongevallen met voetgangers in de openbare ruimte. Het onderzoek en de gegevensverzameling dienen overigens op nationaal niveau te worden uitgevoerd.

Daarnaast is het uiteraard nodig dat wegbeheerders meer gaan investeren in veilige en toegankelijke voetgangersvoorzieningen en in het onderhoud van voetgangersvoorzieningen.

Tot slot kunnen valongevallen ook worden voorkomen door preventie. Dit is vooral effectief bij mensen die lichamelijk minder capabel zijn, bijvoorbeeld door een onjuiste balans. Voor hen kunnen 'beweeginterventies' worden georganiseerd, met aandacht voor factoren waarvan bekend is dat ze samenhangen met valongevallen. Het gaat dan bijvoorbeeld om: beweegprogramma's gericht op mobiliteit, spierkracht en balans, aanpassingen in huis/woonomgeving, medicatiebewaking, verbetering van de visus en vitamine D-suppletie.

## Meer weten?

- [www.crow.nl/lopenloont](http://www.crow.nl/lopenloont)
- [www.veiligheid.nl/valpreventie](http://www.veiligheid.nl/valpreventie)

## Over CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstututen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

## Colofon

Voor meer informatie over dit onderwerp:

Emile Oostenbrink (CROW)  
e-mail: [emile.oostenbrink@crow.nl](mailto:emile.oostenbrink@crow.nl)

### uitgave

CROW-KpVV, Ede  
Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjarenprogramma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

### vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

### druk

Impress, Woerden

### productie

CROW media

### contact

CROW klantenservice:  
[klantenservice@crow.nl](mailto:klantenservice@crow.nl) of (0318) 69 53 15

### bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/  
bestellen via [www.crow.nl/K-D1183](http://www.crow.nl/K-D1183)



Figuur 1. Verdeling tussen de vervoerwijzen fietser, voetganger en overig verkeer wat betreft aantal verplaatsingen, verplaatsingsafstand en verplaatsingstijd

**Praktische kennis  
direct toepasbaar**