

Verantwoording onderzoek RTL Nieuws verkeersveiligheidsrisico buurten

Verkeersveiligheid in de buurt is voor veel mensen een belangrijk thema. Uit [onderzoek van het Centraal Bureau voor de Statistiek](#) blijkt bijvoorbeeld dat 30 procent van de Nederlanders in 2019 veel overlast ervaart van verkeer. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om te hard rijden, agressief rijgedrag en parkeerproblemen.

Met dit onderzoek wil RTL Nieuws de verschillen in verkeersveiligheid tussen buurten in kaart brengen door per buurt te kijken naar het risico op een ongeval. Daarbij is gebruik gemaakt van verschillende (data)bronnen. Hieronder leggen we uit welke dit zijn en hoe deze bijdragen aan het onderzoek.

Ongelukken met gewonden

Voor het onderzoek zijn ruim 40.000 geregistreerde verkeersongevallen in 10.000 Nederlandse buurten in de afgelopen drie jaar gebruikt. Het gaat daarbij om ongevallen waarbij minimaal een persoon gewond raakte.

Deze gegevens zijn afkomstig van Rijkswaterstaat, dat op haar beurt de gegevens verzamelt vanuit politieregistraties. Niet elk ongeval dat in Nederland gebeurt komt terug in de politiestatistieken. Vooral bij ongelukken met alleen blikschade en geen gewonden is sprake van onderregistratie.

In het onderzoek is daarom alleen gebruik gemaakt van de geregistreerde ongevallen waarbij minimaal sprake is van letsel. De registratie van deze ongevallen is namelijk completer en ook is de impact van deze ongevallen op buurt en slachtoffers groter. Daarbij moet wel vermeld worden dat ook deze registratie niet uitputtend is.

De gebruikte ongevallen voor het onderzoek komen het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) van Rijkswaterstaat. In dit bestand staan deze ongevallen met allerlei kenmerken, zoals locatie en afloop. De bestanden voor de jaren 2017, 2018 en 2019 zijn gebruikt voor de analyse. Alleen ongevallen waarvan een exacte locatie bekend is, zijn meegenomen.

Gekozen is voor de ongevallen met exacte locaties, omdat deze vervolgens te plaatsen zijn in een buurt, terwijl dat voor ongevallen waarvan enkel een gemeentenaam of straatnaam bekend is niet automatisch het geval is.

CBS-buurten

Voor de indeling naar buurten is gebruik gemaakt van de indeling die het Centraal Bureau voor de Statistiek hanteert. Daarin is Nederland opgedeeld in bijna 14.000 buurten.

Met gis-software zijn de ongevallen geplaatst en opgeteld per buurt in Nederland. Zo ontstond een dataset met geregistreerde ongevallen per buurt over de jaren 2017-2019.

Verkeersdrukke

Het aantal ongelukken in een buurt geeft niet meteen aan of een buurt verkeersveilig is of niet. Als er in een buurt veel ernstige ongelukken gebeuren hoeft dat namelijk niet te betekenen dat het risico op een ongeluk er hoger is. In een buurt met minder ongelukken, maar ook veel minder verkeer kan het risico groter zijn.

De [Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid geeft daarom ook aan](#) dat het daarom verstandig is om ook rekening te houden met de verkeersdrukke. Iets wat hoogleraar transportbeleid Bert van Wee van de Technische Universiteit Delft onderschrijft. Hij keek mee met het onderzoek van RTL Nieuws en verifieerde de methodiek. "Uiteindelijk gaat het bij veiligheid om het risico dat je loopt als je aan het verkeer deelneemt."

Omdat niet 24 uur per dag en 7 dagen in de week op elke straat in Nederland wordt gemeten hoeveel verkeer er rijdt, zijn geen exacte gegevens bekend over de verkeersdrukke. Daarom heeft RTL Nieuws gebruik gemaakt van data van TomTom.

TomTom monitort vanuit apps en navigatiesystemen hoe druk het op bepaalde plaatsen is. Deze gemeten intensiteit is niet volledig, want is enkel afkomstig vanuit toepassingen die gebruik maken van TomTom, maar de gemeten drukke is wel een goede indicator om verschillen tussen buurten te onderzoeken. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van de gemeten intensiteit tussen 1 januari 2019 en 1 januari 2020.

Net als de ongevalgegevens zijn ook de intensiteitsgegevens, die op wegvakniveau zijn verkregen, met behulp van gis-software aan de CBS-buurten gekoppeld. Naast de intensiteit is daarbij ook de weglengte meegenomen.

Omdat dit onderzoek zich specifiek richt op de verkeersveiligheid van buurten, zijn de intensiteitsgegevens van rijkswegen niet meegenomen in de berekeningen. Een rijksweg kan bijvoorbeeld wel door een buurt lopen, maar heeft vanwege het afgesloten karakter met open afritten slechts beperkte invloed op het verkeer in een buurt. Bovendien heeft niet elke buurt waar een rijksweg doorheen loopt ook een aansluiting daarop. Het zou de intensiteitsgegevens flink vertekenen als deze zouden worden meegenomen.

Ongevalsrisico

Op basis van de verzamelde gegevens is voor elke buurt een berekening gemaakt van het ongevalsrisico. Dit is het aantal ongevallen per miljoen geregistreerde gereden kilometers in een buurt.

Deze risicoscore is vervolgens vergeleken met de gemiddelde score in Nederland en omgezet naar een sterrenscores, volgens het volgende principe:

- 1 ster: >5 keer hoger risico dan gemiddeld
- 2 sterren: 2-5 keer hoger risico dan gemiddeld
- 3 sterren: gemiddeld risico (tussen 2 keer hoger en 2 keer lager risico)
- 4 sterren: >2 keer lager risico dan gemiddeld
- 5 sterren: 0 ongelukken met gewonden in drie jaar tijd

Niet voor elke buurt in Nederland waren voldoende gegevens beschikbaar voor een goede analyse, bijvoorbeeld omdat er nauwelijks wegen liggen of omdat er nauwelijks verkeer is geregistreerd. Deze buurten hebben dan ook geen sterrenscore gekregen.

Deborah de Nies & Jasper Bunskoek
Datajournalisten RTL Nieuws

Hilversum, december 2020