



Risico- indicatoren

Update april 2023

Om risico's in het verkeerssysteem in kaart te brengen, kunnen we gebruikmaken van zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's): indicatoren voor risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – die een sterk oorzakelijk verband hebben met verkeersveiligheid. Risico-indicatoren zijn belangrijke hulpmiddelen om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en monitoren.

Wat zijn risico-indicatoren of SPI's?

Met risico-indicatoren bedoelen we hier hetzelfde als 'Safety Performance Indicators' (SPI's): meetbare variabelen waarmee we veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart kunnen brengen. Aan de hand van risico-indicatoren kunnen we dus meten hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – voorkomen die een aantoonbare relatie hebben met verkeersonveiligheid.

Risico-indicatoren kunnen worden gedefinieerd op het gebied van gedrag (zoals snelheid en alcohol), de veiligheid van infrastructuur, de veiligheid van voertuigen en de 'afhandeling' van ongevallen.

Risico-indicatoren voor risicogestuurd beleid

Het is lastig om de term 'Safety Performance Indicator' (SPI) te vertalen naar het Nederlands. In de verkeersveiligheidsliteratuur worden dan ook verschillende woorden gebruikt, zoals risicofactoren, verkeersveiligheidsindicatoren en prestatie-indicatoren. Wij kiezen hier voor 'risico-indicatoren', omdat dit beter aansluit bij de het begrip 'risicogestuurd beleid'.

Overigens is de term 'risico-indicator' ook breder te interpreteren. Strikt genomen is het aantal verkeersslachtoffers per afgelegde afstand bijvoorbeeld ook een risico-indicator. In deze factsheet bedoelen we met de term risico-indicator echter een SPI.

Welke risico-indicatoren zijn relevant voor beleid?

Risico-indicatoren worden opgesteld op basis van wetenschappelijke kennis en inzichten over ongevalsfactoren. Niet elke risico-indicator is bruikbaar voor verkeersveiligheidsbeleid. Sommige zijn bijvoorbeeld alleen in specifieke omstandigheden relevant (zoals roodlichtnegatie) of zijn niet of lastig te beïnvloeden met beleid (bijvoorbeeld het aandeel ouderen of jonge mannelijke bestuurders op de weg).

Om bruikbaar te zijn voor verkeersveiligheidsbeleid, moeten risico-indicatoren voldoen aan een aantal criteria. Zo heeft een risico-indicator een wetenschappelijk onderbouwde relatie met ongevallen en kan hij betrouwbaar en tegen aanvaardbare kosten gemeten worden. Natuurlijk moeten risico-indicatoren begrijpelijk zijn voor degenen die ermee werken. Tenslotte zijn risico-indicatoren alleen bruikbaar voor verkeersveiligheidsbeleid als er maatregelen aan verbonden kunnen worden, en er doelen mee kunnen worden gesteld die ook gemonitord kunnen worden.

In tabel 1 staan voor vijf verkeersveiligheidsdomeinen de belangrijkste risico-indicatoren die wel bruikbaar zijn voor beleid. Deze voldoen overigens nog niet volledig aan alle criteria. Daarom is het belangrijk om meer ervaring met risico-indicatoren op te doen en de bestaande indicatoren verder te verbeteren.

Tabel 1. Definities van risico-indicatoren per verkeersveiligheidsdomein.

Verkeersveiligheidsdomein	Risico-indicatoren
1 Veilige infrastructuur	1a Veilige wegvakken (algemeen) Aandeel gemotoriseerd verkeer over wegvakken die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument).
	1b Veilige fietsinfrastructuur Aandeel fietsers over fietsinfrastructuur die als 'voldoende veilig' wordt gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument).
	1c Veilige kruispunten Aandeel verkeersdeelnemers op kruispunten die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd (waarbij 'voldoende veilig' afhankelijk is van het gebruikte meetinstrument).
2 Veilige snelheid	Aandeel gemotoriseerd verkeer dat (per wegtype) niet harder rijdt dan de veilige snelheid en de snelheidslimiet.
3 Veilige voertuigen	3a Veiligheidsscore Aandeel nieuwe personenauto's met een Euro NCAP-veiligheidsscore boven een vooraf vastgestelde norm (bijvoorbeeld 4 sterren).
	3b Leeftijd Gemiddelde leeftijd van alle personenauto's.
	3c APK Aandeel personenauto's met een geldige APK.
4 Veilige verkeersdeelnemers	4a Nuchtere bestuurders Aandeel bestuurders van een voertuig niet onder invloed van alcohol of drugs.
	4b Gebruik van beveiligingsmiddelen Aandeel (bestel)automobilisten dat een gordel draagt (zowel voor- als achterin); aandeel gebruik van goedgekeurde helm en kinderzitjes.
	4c Lichtvoering bij verminderde zichtbaarheid Aandeel voertuigen (naar type) dat licht voert (per zichtconditie)
	4d Aandacht bij het verkeer - Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat geen telefoon gebruikt tijdens het rijden. - Aandeel bestuurders of berijders van voertuigen dat aangeeft in het afgelopen jaar tijdens geen enkele rit in slaap dreigde te vallen.
5 Hoogwaardige traumazorg	Aandeel verkeersslachtoffers dat binnen 15 minuten professionele medische zorg krijgt.

Ervaring met risico-indicatoren

Een aantal wegbeheerders heeft in de afgelopen jaren al ervaring opgedaan met risico-indicatoren. Daarbij ging het met name om een inventarisatie van het veiligheidsniveau van infrastructuur. Met

methodes als EuroRAP, ProMeV (Light), VIND en CycleRap is in kaart gebracht in hoeverre de lokale en regionale infrastructuur voldoet aan geldende richtlijnen.

Wat kunnen gemeenten en provincies ermee?

Beleidsmakers kunnen risico-indicatoren inzetten als proactieve indicator van onveilige situaties in het verkeerssysteem – dus zonder dat er ongevallen hebben plaatsgevonden. Zo zijn risico-indicatoren belangrijke hulpmiddelen om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en monitoren.

Daarnaast kunnen risico-indicatoren helpen om meer structuur aan te brengen in het beleid: welke concrete doelstellingen koppelen we aan welke indicator en welke partij is daarvoor verantwoordelijk? Is dat de wegbeheerder, de politie, de voertuigindustrie, zijn het verzekeraars of andere partijen?

Meer lezen?

- [Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid \(SPI's\), SWOV](#)
- [Factsheet Risicogestuurd beleid, Kennisnetwerk SPV](#)
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur, Ministerie van IenW](#)

Colofon

Uitgave

Kennisnetwerk SPV

Artikelnummer

KN SPV 2023-3

Opmaak

Inpladi bv, Cuijk

Foto

Shutterstock.com

April 2023