

factsheet



Databronnen

voor

risicogestuurd

verkeers-

veiligheidsbeleid

kennis
netwerk
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



Waar vind ik de juiste informatie om een risicoanalyse te maken?

Het [Stappenplan Risicoanalyse](#) laat zien hoe je een risicoanalyse kunt maken van het verkeerssysteem in jouw gemeente. Voor een goede risicoanalyse heb je een groot aantal gegevens nodig. Naast ongevalscijfers gaat het bijvoorbeeld om data over de samenstelling van de bevolking, de kenmerken van de infrastructuur en het gedrag van verkeersdeelnemers. In dit overzicht zie je welke informatie hiervoor beschikbaar is en waar je die kunt vinden.

Risicogestuurd werken begint met een risicoanalyse van het verkeerssysteem: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een risico voor de verkeersveiligheid in jouw gemeente? Die vraag kun je beantwoorden door de zes stappen van het [Stappenplan Risicoanalyse](#) te doorlopen:

Afbeelding 1.
De hoofdstappen van het Stappenplan Risicoanalyse

- Stap 1. > **Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?**
- Stap 2. > **Kijk naar de infrastructuur van de wegen en fietspaden**
- Stap 3. > **Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?**
- Stap 4. > **Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?**
- Stap 5. > **Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers**
- Stap 6. > **Prioriteren: Welke risico's pakken we als eerste aan?**

Landelijke én lokale data

De gegevens die nodig zijn om een risicoanalyse te maken, kun je deels terugvinden in het Stappenplan zelf. Daarnaast zijn er nog tal van andere databronnen voor risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid. Vaak zijn dat landelijke bronnen, zoals de cijfers van het CBS en de nationale 'basisregistraties'. Maar ook in je eigen gemeente of provincie worden – vaak bij heel andere afdelingen – veel data verzameld die van belang kunnen zijn voor verkeersveiligheidsbeleid. Denk bijvoorbeeld aan ruimtelijke of geografische informatie over bouwwerken, dijken of rivieren.

Kijk ook naar andere domeinen

De databronnen in dit overzicht zijn een belangrijke basis voor een goede risicoanalyse. Voor een deel kun je er zelf direct mee aan de slag, soms zal het nodig zijn om de data eerst te laten analyseren en bewerken door een dataspecialist. En voor de juiste data zul je soms over de grenzen van je eigen beleidsdomein heen moeten kijken. Bij collega's van andere afdelingen binnen je eigen gemeente, en wellicht ook bij andere gemeenten, provincies of organisaties.

>> Naar overzicht databronnen

Databronnen voor risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid

In dit overzicht vind je bronnen waar je cijfers, statistieken en andere informatie kunt vinden om te gebruiken bij een risicoanalyse van het verkeerssysteem in jouw gemeente. We volgen hierbij de stappen van het [Stappenplan Risicoanalyse](#). Deze stappen zijn gebaseerd op vijf risico-indicatoren (SPI's) die relevant zijn voor verkeersveiligheidsbeleid (zie ook de [factsheet Risico-indicatoren](#)):

1. veilige wegen (weg- en fietsinfrastructuur)
2. veilige snelheden
3. veilig voertuigen
4. veilige verkeersdeelnemers
5. hoogwaardige traumazorg

Twee van deze risico-indicatoren komen niet terug in het Stappenplan Risicoanalyse: veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg. De gegevens die je voor deze risico-indicatoren kunt gebruiken, bespreken we daarom apart.

Data beheren in GIS

Veel data kunnen worden beheerd, geanalyseerd en verwerkt met zogeheten geografische informatiesystemen, kortweg GIS. Met GIS kun je bijvoorbeeld de scores voor (fiets)infrastructuur op een kaart weergeven, zodat je snel een overzicht hebt van de scores in jouw gemeente. De GIS-specialist van jouw gemeente kan je hier meer over vertellen.

Overzicht databronnen voor verkeersveiligheid

- [Bevolking en voertuigpark](#)
- [Kenmerken infrastructuur](#)
- [Verkeersintensiteiten en snelheid](#)
- [Rijden onder invloed](#)
- [Ongevallen- en slachtoffercijfers](#)
- [Veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg](#)
- [Tips voor betere informatievoorziening](#)

1. Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?

Databronnen voor bevolking en voertuigpark

Een risicoanalyse begint met het schetsen van de context en achtergrond: hoe is de bevolking binnen jouw gemeente samengesteld? Zijn er bijvoorbeeld relatief veel ouderen? Dan brengt dat andere risico's met zich mee dan in een gemeente met relatief veel kinderen. Ook de samenstelling van het voertuigpark is relevant voor de verkeersveiligheid. Hoeveel brom- en snorfietsers rijden er in jouw gemeente rond? Hoeveel mensen hebben een rijbewijs voor auto, motor of een ander voertuig? En hoe lang hebben ze dat rijbewijs al?

Een deel van deze cijfers kun je vinden op StatLine, de databank van het CBS. Voor data over de bevolkingssamenstelling kun je natuurlijk ook terecht in de Basisregistratie Personen (BRP) van je eigen gemeente.

Hieronder vind je de belangrijkste links naar databronnen voor informatie over bevolking en voertuigpark.

Bevolking per gemeente (geslacht, leeftijd)	CBS StatLine
Aantal bromfietsen per regio (per 1.000 inwoners)	CBS StatLine ; alleen per regio, niet per gemeente
Aantal rijbewijshouders	- In de eigen BRP (uitgifte rijbewijzen) - Per provincie, per type rijbewijs: CBS StatLine
Algemene bevolkingsinformatie op buurtniveau	' CBS in uw buurt '

2. Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

Databronnen voor kenmerken van de infrastructuur

Specifiek voor gemeenten zijn er vaak nog onvoldoende concrete cijfers over kenmerken van de infrastructuur beschikbaar. Er zijn wel verschillende bronnen met landelijke informatie. Meestal kun je daar al veel uit afleiden voor jouw eigen gemeente. Ook kun je ze aanvullen met andere relevante lokale data. Een voordeel van landelijke bestanden is dat ze meestal uitgaan van dezelfde standaarden en definities.

Geo-data en PDOK

De landelijke data die kunnen worden gebruikt om de kwaliteit van wegen en fietspaden te analyseren, betreffen veelal ruimtelijke of geografische informatie (geo-data). Deze data worden beheerd en bewerkt in zogeheten geografische informatiesystemen, kortweg GIS. Veel gemeenten werken hiervoor met het programma ArcGIS. Er zijn ook gratis GIS-programma's die je zelf kunt downloaden, zoals [QGIS](#). De GIS-specialist van jouw gemeente kan je hier meer over vertellen.

Een belangrijke bron van geo-data is PDOK (Publieke Dienstverlening Op de Kaart). Met een speciale viewer kun je hier open datasets van de overheid en onlinekaarten met actuele geo-informatie bekijken. Ook in GIS-pakketten zijn de kaarten eenvoudig te raadplegen. Meer informatie over PDOK vind je in de volgende links:

- [Algemene informatie over PDOK](#)
- [PDOK Viewer](#)
- [PDOK Extensie voor ArcGIS](#)
- [PDOK Plugin voor QGIS](#)

Hieronder vind je de belangrijkste links naar databronnen voor landelijke informatie over de weg- en fietsinfrastructuur.

Nationaal Wegenbestand

Het Nationaal Wegenbestand (NWB) is een database van alle wegbeheerders in Nederland. Het bestaat uit één gestandaardiseerde topologische kaartlaag, aangevuld met de kenmerken van het complete wegen- en vaarwegennet in Nederland. Je vindt er bijvoorbeeld informatie over de wegbeheerder, straatnamen, rotondes en rijrichtingscheiding. Van de spoorwegen bevat het NWB de (on)gelijkvloerse kruisingen tussen het spoor en de (vaar)wegen. Fietspaden zijn slechts in beperkte mate in het NWB vastgelegd. Het NWB is beschikbaar als open data, dus ook voor niet-wegbeheerders.

Relevante links:

- [Nationaal Wegenbestand \(NWB\)](#)
- [Handleiding NWB](#)
- [Downloaden van NWB-bestanden](#)

Wegkenmerkendatabase voor snelheidslimieten

De wegkenmerkendatabase (WKD) bevat snelheidslimieten voor wegen in het Nationaal Wegenbestand (NWB). Met het wegvak-ID kunnen de snelheidslimieten aan de kaart worden gekoppeld. De WKD is begin 2017 voor heel Nederland gevuld met data die door gemeenten zijn aangeleverd. Daarna zijn nieuwe verkeersbesluiten gebruikt om wijzigingen in snelheidslimieten op te sporen.

Relevante links:

- [Wegkenmerkendatabase \(WKD\)](#)
- [Downloaden van WKD-bestanden](#)

OpenStreetMap

OpenStreetMap is een platform waarop wereldwijd informatie wordt verzameld over straten, rivieren, grenzen, restaurants, gebieden en andere geografische objecten. Je vindt er bijvoorbeeld meer fietspaden beschreven dan in het Nationaal Wegenbestand. Ook kun je bijvoorbeeld zien op welke locaties en straten verkeerslichten staan.

Omdat alle data worden verzameld en bewerkt door vrijwilligers, is er geen garantie voor de kwaliteit. Daarom is het aan te bevelen om afhankelijk van de toepassing vooraf zelf een inschatting van de kwaliteit te maken. Dat kan bijvoorbeeld door een kleine steekproef van wegen te selecteren waarvan de inrichting bekend is en die met de inhoud van OpenStreetMap te vergelijken.

Relevante links:

- [OpenStreetMap \(OSM\)](#)
- [Downloaden van OSM-bestanden](#)

Fietsrouteplanner Fietsersbond

De Fietsrouteplanner van de Fietsersbond bevat gedetailleerde gegevens over fietspaden en infrastructuur voor fietsers. Het gaat dan bijvoorbeeld om het soort fietsvoorziening (fietspad langs weg, bromfietspad langs weg, solitair fietspad of solitair bromfietspad) en het soort weg (met of zonder fietsvoorziening of met een fiets(suggestie)strook). Deze gegevens kunnen bijvoorbeeld een indicatie geven van de mate waarin de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' is ingevoerd.

Van alle fietspaden is verder bekend of het een één- of tweerichtingsfietspad is. Andere beschikbare kenmerken zijn onder meer het type wegdek, de (ervaren) wegdekkwaliteit en aanwezigheid van verlichting.

Quickscan fietsveiligheid

De Fietsersbond heeft met de fietsrouteplannergegevens hun Fietsersbond SPI gemaakt om de veiligheid van het fietsnetwerk in te schatten. Alle scores zijn vastgelegd per fietspad in Nederland. Voor informatie over de uitkomsten kun je contact opnemen met de Fietsersbond via routeplanner@fietsersbond.nl.

Andere relevante links:

- [Fietsrouteplanner](#)
- [De Fietsersbond SPI \(informatie van de Fietsersbond\)](#)

Basisregistratie Grootchalige Topografie

De Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT) is een gedetailleerde digitale kaart van heel Nederland. Hierop is de ligging van alle fysieke objecten – zoals

gebouwen, wegen, water, spoorlijnen en (landbouw)terreinen – geregistreerd. De data worden volgens vaste afspraken geregistreerd door 'bronhouders' die de fysieke objecten beheren. In geval van wegen zijn dat de wegbeheerders.

De data die worden vastgelegd zijn deels facultatief (dus een keuze van de bronhouder), een ander deel is verplicht. Zo zijn wegbeheerders verplicht om het type verharding van wegen en de aanwezigheid van fietspaden en parkeervakken in te vullen. Kenmerken als de aanwezigheid van drempels (redelijk ingevuld) en verkeerslichten bij kruispunten (beperkt ingevuld) zijn facultatief.

Vanuit de BGT-data kunnen ook andere interessante kenmerken worden afgeleid. Zo kan voor het facultatieve kenmerk 'boom' worden afgeleid in hoeverre er zich binnen een zone met een bepaalde (buffer)breedte langs de weg obstakels bevinden. De GIS-specialist van jouw gemeente kan je hier meer over vertellen.

Relevante links:

- [Basisregistratie Grootchalige Topografie \(BGT\)](#)
- [Gegevenscatalogus BGT](#)
- [Gegevenscatalogus IMGeo](#)
- [Downloaden van BGT-bestanden via PDOK](#)

EuroRAP-gegevens over provinciale wegen

EuroRAP (European Road Assessment Programme) is een internationaal project om met een sterrensysteem het veiligheidsniveau van provinciale wegen te bepalen. In 2012 heeft de ANWB hiervoor een groot aantal gegevens van provinciale wegen verzameld.

De database bevat onder meer informatie over wegkenmerken als berminrichting (bijvoorbeeld obstakelvrije afstand), het soort middenberm (rijrichtingscheiding) en de aanwezigheid van erfaansluitingen. Het belang van deze drie wegkenmerken is ook gebruikt voor de ontwikkeling van ProMeV Light, een instrument om de verkeersveiligheid van wegen, wegennetwerken, wegvakken en routes te beoordelen.

Rekening houdend met eventuele aanpassingen sinds 2012 is de ANWB-database nog steeds goed bruikbaar voor informatie over de weginrichting van provinciale wegen.

Relevante links:

- [EuroRAP-onderzoek ANWB](#)
- [ProMeV Light \(SWOV-rapport\)](#)
- [Meetinstrumenten voor risicogestuurd beleid](#) (interne link)



Google Maps, Street View en CycloMedia

Foto's en satellietbeelden van Google Maps en Street View kunnen helpen om de lokale situatie beter te begrijpen. Street View is opgenomen als functionaliteit binnen Google Maps, maar is ook als aparte app te downloaden.

Meer actuele en gedetailleerde beelden en luchtfoto's zijn beschikbaar via de producten van het bedrijf CycloMedia. Naast 360°-beelden biedt CycloMedia aanvullende functionaliteiten. Zo kun je binnen foto's afstanden meten, zodat je bijvoorbeeld de breedte van een weg kunt bepalen. Veel wegbeheerders hebben een licentie voor toegang tot CycloMedia.

Relevante links:

- [Google Maps](#)
- [CycloMedia](#)

3. Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

Databronnen voor verkeersintensiteiten en snelheidsgegevens

Er zijn verschillende databanken en -bronnen met informatie over verkeersintensiteiten en snelheden. Hieronder noemen we de belangrijkste.

Intensiteit gemotoriseerd verkeer

Wegbeheerders hebben de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) opgericht om verkeersgegevens centraal te verzamelen en te distribueren, waaronder intensiteiten van gemotoriseerd verkeer. In maart 2018 werden over ongeveer 4.300 km provinciale wegen, 3.400 km rijkswegen en 3.000 km gemeentelijke wegen intensiteitsdata ingewonnen. De NDW beheert daarvoor meetlussen waarvan de meetgegevens als open data beschikbaar zijn. Veel provincies en gemeenten beheren daarnaast een eigen 'meetnet' of schakelen daarvoor bureaus in zoals Dufec, dat de wegapplicatie Basec heeft ontwikkeld voor het beheer van meetlusgegevens (intensiteiten en rijsnelheden).

In theorie kan ook een verkeersmodel gebruikt worden om een beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten. Een kanttekening is dat een model in het algemeen alleen een beeld geeft van de gebiedsontsluitings- en stroomwegen. Je kunt dat vergelijken met het beeld van de kaartviewer Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), die bovendien ook een indicatie geeft voor een klein deel van de wegen in een gemeente.

Relevantie links:

- [Nationale Databank Wegverkeersgegevens \(NDW\)](#)
- [Open data NDW](#)
- [Basec](#) (applicatie voor beheer van meetlusgegevens)
- [Kaartviewer Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit \(NSL\)](#)

Intensiteit fietsverkeer

Voor de intensiteit van fietsverkeer geldt in principe hetzelfde als voor het gemotoriseerd verkeer. In de praktijk zijn hiervoor wel minder gegevens beschikbaar. Uit [onderzoek van SWOV](#) is gebleken dat het handmatig tellen van fietsverkeer gedurende 15 minuten gedurende spijstijden, een goede indicatie geeft van de intensiteit van het (brom)fietsverkeer (de correlatie met gegevens uit meetlussen is 0,8 tot 0,9).

Daarnaast kunnen de gegevens van de landelijke 'fietstelweek' een beeld geven van routes met relatief veel fietsverkeer. In 2018 en 2019 was er geen fietstelweek, maar de gegevens van 2016 en 2017 kunnen nog worden gedownload.

Tot slot werkt de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) aan een systeem om fietsdata toegankelijk te maken. Naar verwachting zal dat systeem in 2020 gereed zijn.

Relevante links:

- [Data fietstelweek 2016-2017](#)

Snelheidsgegevens

De betrouwbaarste methode om de ontwikkeling van snelheden op gemeentelijke wegen te monitoren, zijn puntmetingen uit bijvoorbeeld meetlussen. Omdat hiervoor veel puntmetingen op veel locaties nodig zijn, is deze aanpak wel kostbaar. In de praktijk zijn er dan ook weinig bruikbare snelheidscijfers beschikbaar voor gemeentelijke wegen. De meeste provincies hebben wel meetnetten voor snelheid op het provinciale wegennet. Een andere optie is de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW). Naast informatie over onder andere verkeersintensiteiten, zijn daar ook snelheidsgegevens van meetlussen te vinden, voornamelijk op de hoofdwegen.

Tot slot kun je zogeheten floating car data, gegevens uit navigatiesystemen en andere verkeersapps, gebruiken om een indruk te krijgen van de snelheden. NDW biedt deze floating car data voor overheden aan als open data. Er zijn ook verschillende commerciële partijen die FCD aanbieden, zoals [VIA Signaal snelheden](#) van verkeerskundig ICT-bureau VIA. Een ander voorbeeld is het '[verkeersveiligheidskompas](#)' van adviesbureau Hastig. Hiermee kan de gebruiker informatie uit ongevalsgegevens combineren met informatie over snelheidsgegevens uit FCD.

Bij het gebruik van FCD zijn wel kanttekeningen bij te plaatsen. De dekking van floating car data is met name voor 30km/uur-wegen bijvoorbeeld soms te beperkt om wegen met elkaar te vergelijken en een betrouwbaar beeld te krijgen van de risico's.

Relevante links:

- [Nationale Databank Wegverkeersgegevens \(NDW\)](#)
- [Link naar floating car data van NDW](#)
- [Verkeersveiligheidskompas](#)
- [VIA Signaal snelheden](#)
- [Monitoring snelheid in het verkeer](#) (SWOV-rapport)
- [V85 schatten met een FCD-model](#) (rapport NDW)

4. Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?

Databronnen voor rijden onder invloed

Voor rijden onder invloed zijn (nog) geen bruikbare cijfers beschikbaar die kunnen worden uitgesplitst naar gemeenten. Gemeenten kunnen wel zelf een 'meetnet alcohol' opzetten. Hoe dat werkt, staat beschreven in de SWOV-publicatie [Monitoring van het gebruik van alcohol in het verkeer](#).

Er zijn wel cijfers op regionaal en landelijk niveau beschikbaar. Vaak kun je daar al iets uit afleiden voor jouw eigen gemeente.

Een bron die ook weleens wordt gebruikt voor informatie over rijden onder invloed, is het aantal verkeersmisdrijven per inwoner. Via CBS StatLine, de databank van het CBS, is bijvoorbeeld te bepalen dat 'rijden onder invloed' in 2018 1,7 maal per 1.000 inwoners werd geregistreerd in een proces-verbaal. Deze cijfers zijn echter niet goed bruikbaar voor risicoanalyses, omdat de uitkomst wordt beïnvloed door de handhavingsdruk (de pakkans) en daarover is op lokaal niveau geen informatie beschikbaar.

Relevante links:

- [Monitoring van het gebruik van alcohol in het verkeer](#) (SWOV-publicatie)
- [Rijden onder invloed van alcohol](#) (SWOV-factsheet)
- [Drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer](#) (SWOV-factsheet)
- [Rijden onder invloed in Nederland](#) (rapport van de rijksoverheid)
- [CBS StatLine](#) (verkeersmisdrijven per gemeente)



5. Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers

Databronnen voor ongevallen

De door de politie geregistreerde verkeersongevallen worden door Rijkswaterstaat vastgelegd in het Bestand geregistreerde Verkeersongevallen in Nederland (BRON). BRON geeft een redelijk goed landelijk beeld van relatief ernstige ongevallen waarbij motorvoertuigen betrokken zijn.

Een kanttekening is dat het totale aantal geregistreerde ongevallen in Nederland te klein is om uit te splitsen naar gemeenten. Daardoor is het niet mogelijk om iets te kunnen zeggen over ontwikkelingen over de tijd of over specifieke kenmerken per gemeente. Ook zijn in BRON nauwelijks ongevallen zonder motorvoertuigen geregistreerd.

BRON bevat ook gegevens over door de politie geregistreerde ziekenhuisgewonden. De politie registreert echter 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.

Inmiddels wordt in het kader van het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid overlegd met Ambulance Zorg Nederland (AZN) en Regionale Ambulance Voorzieningen (RAV's) om door ambulances geregistreerde ongevallen toegankelijk te maken voor verkeersveiligheidsbeleid. GGD Flevoland heeft deze data enkele jaren terug al voor de provincie Flevoland toegankelijk gemaakt. VeiligheidNL begeleidt een aantal regionale pilots met hetzelfde doel.

Tot slot noemen we de zogeheten BLIQ-rapportages over ongevallen en rijsnelheden die vanuit het STAR-initiatief (Smart Traffic Accident Reporting) worden aangeboden aan wegbeheerders en politie-eenheden.

Relevante links:

- [Verkeersongevallenregistratie Rijkswaterstaat](#)
- [Handleiding BRON](#)
- [Downloaden van BRON-bestanden](#)
- Commerciële aanbieders van verkeersongevulsgegevens:
 - [VIA](#)
 - [Hastig](#)
 - [Royal HaskoningDHV](#)
- [Verkeersveiligheidscijfers SWOV](#)
- Toegang tot statistieken over verkeersongevallen SWOV:
 - [QLIK](#)
- [Verkeersveiligheidsvergelijker](#) (hoe verkeersveilig is uw gemeente?)
- [Beschrijving van aanvullende bronnen voor ongevalsgegevens](#)
- [Door ambulances geregistreerde verkeersongevallen in Flevoland](#)
- [Door SEH-afdelingen en ambulances geregistreerde verkeersongevallen door VeiligheidNL](#)



6. Prioriteren: Welke risico's pakken we als eerste aan?

Databronnen voor veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg

In dit overzicht van databronnen volgen we de stappen van het [Stappenplan Risicoanalyse](#). Twee risico-indicatoren komen hier niet in terug: veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg. De gegevens die je voor deze risico-indicatoren kunt gebruiken, bespreken we daarom hier apart.

Veilige voertuigen

Een indicator voor de veiligheid van voertuigen is bijvoorbeeld Euro NCAP, een systeem om de veiligheid van nieuwe voertuigen en voertuigmodellen te testen. Op basis van de Euro NCAP-test krijgt elk voertuig een aantal sterren, met een maximum van vijf.

Er zijn in Nederland geen pasklare statistieken beschikbaar over het aantal Euro NCAP-sterren van nieuw verkochte voertuigen. Op StatLine, de databank van het CBS, vind je wel een landelijk overzicht van de leeftijdsklasse per type voertuig. Daaruit kun je bijvoorbeeld iets afleiden over de veiligheid (omdat oudere auto's relatief onveilig zijn dan nieuwe).

- [CBS Statline \(leeftijd van voertuigen\)](#)

Hoogwaardige traumazorg

Een indicator voor hoogwaardige traumazorg is het aandeel verkeersslachtoffers dat binnen 10 of 15 minuten professionele medische zorg krijgt. Dit aandeel kan vooralsnog niet worden vastgesteld omdat de toegang tot door ambulances geregistreerde verkeersongevallen nog niet is geregeld.

De Geodienst van de Rijksuniversiteit Groningen heeft wel een kaart ontwikkeld die laat zien welke gebieden in Nederland niet te bereiken zijn binnen 15 minuten van de ambulancepost. Dat betreft zowel gebieden met bebouwing als gebieden die ontoegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer (Veluwe, Friese Meren, Duingebied et cetera). De analyse is uitgevoerd op basis van de aanrijtijden van de ambulances vanaf de ambulancepost en is uitgesplitst naar 15 minuten reistijd zonder verkeer en 15 minuten reistijd mét verkeer in de ochtendspits.

- [Aanrijtjdenkaart Ambulances](#)

Tips voor betere informatievoorziening

Met name waar het gaat om infrastructuur, kun je als wegbeheerder zelf bijdragen aan verbetering van de informatievoorziening. Zes tips:

Tip 1

Veel belangrijke data worden beheerd en bewerkt in geografische informatiesystemen, kortweg GIS. Vaak is dat behoorlijk specialistisch werk. Spreek daarom snel af met de GIS-specialist van jouw gemeente en kijk samen wat je voor elkaar kunt betekenen.

Tip 2

Voeg als bronhouder zoveel mogelijk extra gegevens toe aan het facultatieve deel van de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Daarbij kun je gebruikmaken van het [Informatiemodel Wegen en Verkeer \(IMWV\)](#) van CROW.

Tip 3

Wil je wijzigingen doorgeven voor het Nationaal Wegenbestand (NWB) of de wegenkenmerkendatabase (WKD)? Stuur dan een e-mail naar nwb@rws.nl.

Tip 4

Jij kunt helpen om de Fietsrouteplanner van de Fietsersbond verder te verbeteren. Heb je aanvullingen of wil je specifieke kenmerken controleren? Stuur dan een e-mail naar routeplanner@fietsersbond.nl.

Tip 5

Ook de data voor rijksnelheden in de Nationale Databank Wegverkeersgegevens (NDW) kunnen met jouw hulp worden verbeterd. Heb je aanvullingen of wil je een gewijzigde snelheidslimiet doorgeven? Stuur dan een e-mail naar mail@servicedeskndw.nu.

Tip 6

Voor de juiste data zul je soms over de grenzen van je eigen beleidsdomein heen moeten kijken. Neem eens contact op met collega's van andere afdelingen binnen je eigen gemeente, en wellicht ook met andere gemeenten, provincies of organisaties.