

Bijlage 1: Verkeersongevallencijfers op basis van politieregistratie en registratie door de Regionale Ambulancezorg Voorziening Utrecht (RAVU) via VeiligheidNL

Toelichting bronnen verkeersongevallencijfers

We hebben toegang tot twee bronnen met daarin informatie over verkeersongevallen en verkeersslachtoffers in de gemeente Utrecht:

1. De door de **politie** geregistreerde verkeersongevallen vanaf 1-1-2014, beschikbaar gesteld door VIA.
2. De door de **ambulancedienst RAVU** geregistreerde verkeersongevallen in 2022, beschikbaar gesteld door VeiligheidNL.

Beide bronnen hebben eigen kenmerken.

1. Door de politie geregistreerde verkeersongevallen, beschikbaar gesteld door VIA (2014–nu)

- Deze bron gebruiken we om de ontwikkeling van het aantal ongevallen en slachtoffers in de tijd te volgen.
- De politie registreert niet alle verkeersongevallen. Is er sprake van letsel, een ongeval met grote impact, vermoeden van rijden onder invloed van alcohol of drugs, een ernstige overtreding of andere problemen, dan wordt er politie naar het ongeval gestuurd. Dit zijn vooral de 'zwaardere' ongevallen; 'lichtere' ongevallen zoals eenzijdige fietsongevallen worden relatief minder vaak geregistreerd.
- Daarnaast registreert de politie niet altijd de exacte locatie. Van 2014 t/m 2018 was van 40% van de geregistreerde ongevallen de exacte locatie bekend, na 2018 is dat 63%.
- In het voorjaar van 2023 zijn de aantallen gewonden met terugwerkende kracht gecorrigeerd door VIA, het bureau dat de ongevallencijfers inzichtelijk maakt. Dit resulteert in een groter aantal gewonden (gecorrigeerd aantal gewonden) in met name 2021, 2022 en 2023. Van deze gecorrigeerde cijfers is niet bekend wat de vervoerswijze en leeftijd van de betrokkenen was. We kunnen daarom geen uitspraken meer doen over de ontwikkeling van de slachtoffers naar vervoerswijze en leeftijd.
- De correctie heeft te maken met een landelijk (IT-technisch) probleem. De mate van deze onjuiste registratie verschilt per politie-eenheid, in de provincie Utrecht is het gecorrigeerde aantal gewonden relatief groot, vooral in 2021 en 2022.

2. Door de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU) geregistreerde verkeersongevallen, beschikbaar gesteld door VeiligheidNL (2022)

- Beschikbaar sinds oktober 2023 in MONitor VERkeersslachtoffers (MOVE dashboard).
- Deze bron gebruiken we om een betrouwbaar beeld te krijgen van de verkeersongevallen en -slachtoffers waar een ambulance van de RAVU naartoe is gestuurd. Over een paar jaar kunnen we deze bron ook gebruiken om de ontwikkeling van de aantallen te laten zien.
- Geeft inzicht in verkeersongevallen die we voorheen niet in beeld hadden. De cijfers zijn beschikbaar vanaf 2022. Er zijn geen vergelijkbare cijfers van voorgaande jaren. De bron bevat geen cijfers over de oorzaak van de verkeersongevallen. Wel bevat de bron betrouwbare cijfers over de vervoerswijze van de slachtoffers (en indien van toepassing van de tegenpartij), de aard van het ongeval (botsing met een andere verkeersdeelnemer, botsing met een obstakel, eenzijdig), de leeftijdscategorie van de slachtoffers (dus niet de exacte leeftijd), de wegcategorie, de maximumsnelheid op de ongevalslocatie en het kwartaal waarin het ongeval plaatsvond. Om de plaats van het ongeval aan te duiden, worden de GPS-coördinaten gebruikt van de locatie waar de ambulance naartoe is gestuurd.

- Het is nu nog niet mogelijk om uit het dashboard ongevalsconcentraties te halen. Deze data is wel beschikbaar maar vraagt extra onderzoek vanuit VeiligheidNL.

Aantal verkeersgewonden in 2023 vergelijkbaar met 2022 (politieregistratie)

De politie registreerde in 2023 (voorlopige cijfers) 1.793 verkeersongevallen op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Dat zijn er 1% minder dan in 2022 (toen waren het er 1.808) en 3% meer dan in 2019, het jaar vóór corona (toen waren het er 1.736).

In 2023 overleden 9 mensen bij een verkeersongeval, dit zijn er meer dan in de jaren ervoor. Bij de 1.793 ongevallen raakten 452 verkeersdeelnemers gewond (na correctie als gevolg van een probleem in de politieregistratie). Dat zijn er 1% minder dan in 2022 (458 gewonden) en 7% meer dan in 2019 (421 gewonden). Ook landelijk was in 2022 een flinke toename en in 2023 een afvlakking van de stijging.

Tabel: Door de politie geregistreerde verkeersongevallen op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, 2014 tot en met 2023.

	aantal ongevallen	aantal gewonden	gecorrigeerd aantal gewonden	aantal doden	gecorrigeerd aantal gewonden + doden
2014	2.224	706	707	4	711
2015	2.098	624	630	7	637
2016	2.242	581	587	7	594
2017	2.062	519	528	3	531
2018	1.905	490	498	7	505
2019	1.736	410	421	5	426
2020	1.493	367	397	5	402
2021	1.498	290	392	5	397
2022	1.808	336	458	5	463
2023 (voorlopig)	1.793	394	452	9	461

Bron: VIA. Aantallen op basis van politieregistratie, cijfers van 2023 zijn voorlopig.

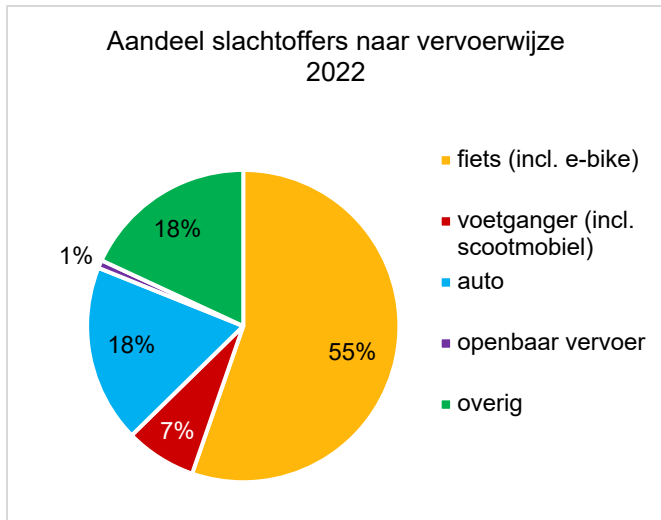
Inzicht verkeersongevallen en -slachtoffers 2022

(registratie RAVU via VeiligheidNL, wegen in beheer van de gemeente Utrecht)

- De RAVU registreerde in 2022 1.808 verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Dat zijn er bijna 4 keer zoveel als het aantal slachtoffers dat de politie registreerde in 2022 (463 versus 1.808).

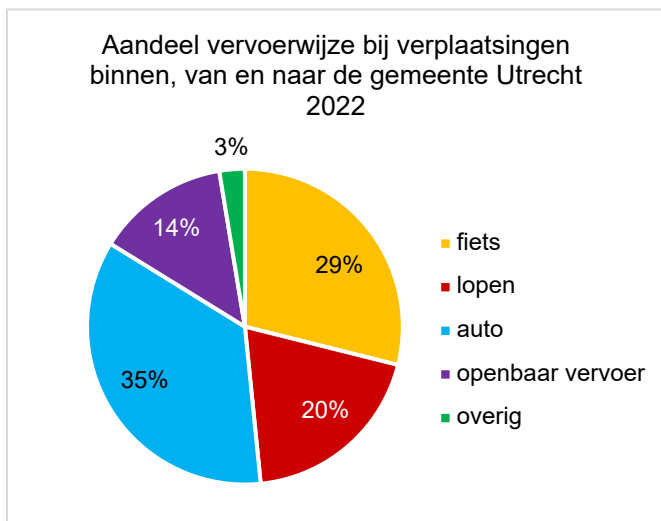
Vervoerswijze verkeersslachtoffers

Meer dan de helft (55%) van de slachtoffers in 2022 was een (elektrische) fietser, van minimaal 5% was bekend dat het slachtoffer op een e-bike reed. Daarnaast zat 18% van de slachtoffers in een personenauto en reed 13% op een snorfiets/bromfiets/scooter.



Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL.

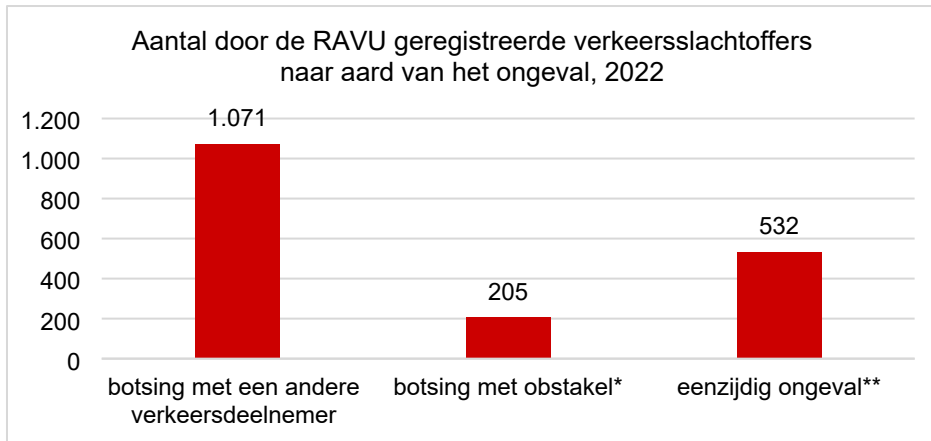
Als met een bepaald vervoermiddel meer kilometers worden afgelegd, is de kans dat deze bij een ongeval betrokken raakt logischerwijs groter. We hebben geen exacte cijfers van de afgelegde kilometers per vervoermiddel op de wegen in Utrecht. Wel weten we dat er in Utrecht veel fietsers zijn. De fiets had in 2022 een aandeel van 29% in de verdeling van alle vervoerwijzen van de verplaatsingen in, van en naar Utrecht. De fiets had verder een aandeel van 44% in de verdeling van alle vervoerwijzen van de verplaatsingen binnen Utrecht (ODiN 2022, CBS). De aandelen brom- en snorfiets vallen, net als bijvoorbeeld bestelauto en vrachtauto, onder de categorie overig, die in totaal een aandeel heeft van ongeveer 3%. Deze percentages zijn indicatief. Het aandeel brom- en snorfietssslachtoffers is in verhouding tot het totaal aantal brom- en snorfietsers erg hoog.



Bron: CBS, ODiN. Het betreft gemiddelde weekdagen.

Aard ongeval verkeersslachtoffers

De meeste verkeersslachtoffers raakten gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer (59%), gevolgd door slachtoffers die gewond raakten bij een eenzijdig ongeval (29%), en 11% raakte gewond bij een botsing met een obstakel (vanwege afronding tellen deze drie niet op tot 100%).



Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL.

*Botsing met obstakel: het botsen met een los of vast object, waarbij ook geparkeerde vervoermiddelen onder obstakel vallen.

**Eenzijdig ongeval: verkeersongeval zonder een botsing met een andere verkeersdeelnemer of obstakel.

Verkeersdeelnemers die uitwijken of remmen voor een andere verkeersdeelnemer en botsen/vallen worden ook geregistreerd als eenzijdig ongeval.

Fiets 904 slachtoffers (exclusief e-bike)

- De helft van de fietsslachtoffers (436) kwam in botsing met een andere verkeersdeelnemer. Hiervan was het in 48% (208) een fiets-auto botsing en in 26% (112) een fiets-fiets botsing.
- Ongeveer 4 van de 10 fietsslachtoffers raakte gewond bij een eenzijdig ongeval. Het gaat hierbij ook om fietsers die uitweken voor andere verkeersdeelnemers en vielen.
- Ongeveer 1 van de 10 fietsslachtoffers botste tegen een obstakel.

E-bike 96 slachtoffers (e-bike wordt niet altijd goed geregistreerd t.o.v. de reguliere fiets)

- Van alle e-bike slachtoffers kwam 51% (49) in botsing met een andere verkeersdeelnemer. Hiervan was 43% een e-bike-auto botsing, 18% een e-bike-e-bike botsing en 12% een e-bike-fiets botsing.
- 11 van de 96 (11%) e-bike slachtoffers kwamen in botsing met een obstakel.
- 36 (38%) e-bike slachtoffers raakten gewond bij een eenzijdig ongeval.

Auto 333 slachtoffers

- Ongeveer 8 van de 10 slachtoffers die in een auto zaten, raakten gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer (271). Dit waren voornamelijk botsingen met andere auto's (230, 85%).
- 12% (39) botste tegen een obstakel.
- 7% (23) raakte gewond bij een eenzijdig ongeval.

Brom-/snorfiets/scooter 237 slachtoffers

- Driekwart van de slachtoffers op een brom-/snorfiets/scooter raakte gewond bij een botsing met een andere verkeersdeelnemer. Hiervan kwam het merendeel van de slachtoffers in botsing met een auto (133, 56%).
- Ongeveer 19% raakte gewond bij een eenzijdig ongeval.
- 6% botste tegen een obstakel.

Tabel: Vervoerswijze slachtoffers en tegenpartij

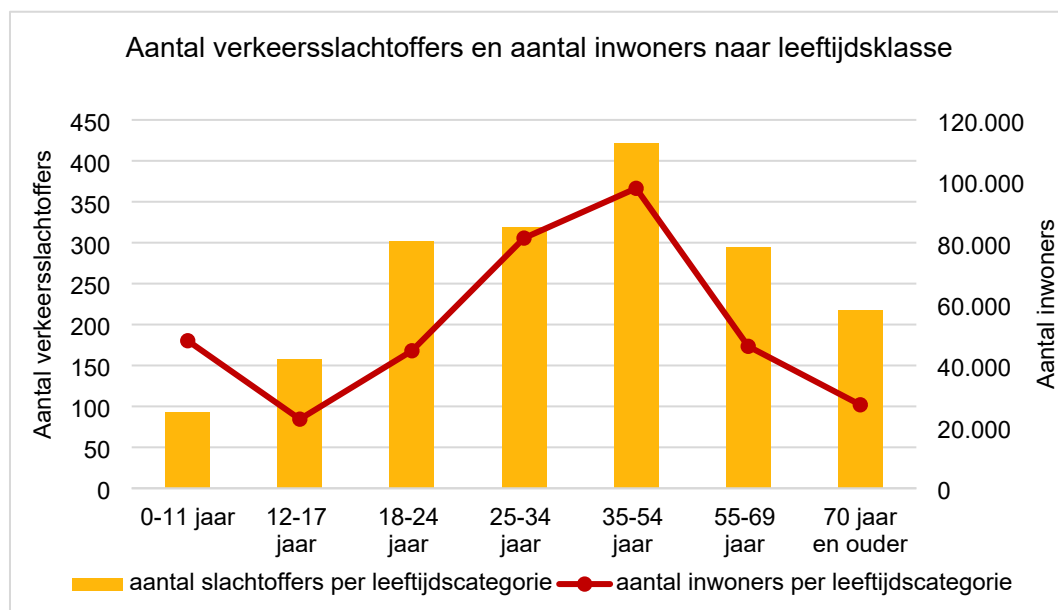
		Botsing met andere verkeersdeelnemer									
		fiets + elektr. fiets	snor- + bromfiets + speedbike	auto + motor + vracht-wagen	bus + tram + trein	voet-ganger + scoot-mobiel	overig/ onbekend	botsing met obstakel			
Vervoerwijze verkeersslachtoffer	fiets + elektrische fiets	7%	3%	13%	(*)	(*)	3%	6%	22%	55%	
	snor- + bromfiets + speedbike	1%	1%	8%	(*)		1%	1%	2%	13%	
	auto + motor + vrachtwagen	(*)	(*)	14%	(*)	(*)	1%	2%	2%	21%	
	bus			(*)	(*)		(*)		(*)	1%	
	voetganger + scootmobiel	1%	(*)	2%	(*)		1%	2%	1%	7%	
	overig/onbekend	(*)	(*)	(*)		(*)	1%	(*)	1%	2%	
	totaal	9%	4%	38%	2%	(*)	7%	11%	29%	100%	

Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL

(*) geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

Leeftijd verkeersslachtoffers

In de onderstaande grafiek zijn de geregistreerde verkeersslachtoffers én het aantal inwoners uitgezet naar leeftijdsklasse. Relatief veel verkeersslachtoffers vallen in de leeftijdsklassen 12-17 jaar, 18-24 jaar, 55-69 jaar en 70 jaar en ouder. Zo is het aantal slachtoffers in de leeftijdsklasse 18-24 jaar bijna net zo hoog als 25-34 jaar (302 om 319 slachtoffers) terwijl het inwoneraantal sterk verschilt (45.000 inwoners van 18-24 jaar en 81.000 inwoners van 25-34 jaar).



Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL

In alle leeftijdsgroepen raakten de meeste slachtoffers gewond terwijl ze op een fiets reden. Bij de verkeersslachtoffers in de leeftijdsgroepen 12-17 jaar en 18-24 jaar raakte daarnaast een relatief groot aantal gewond terwijl ze op een brom- of snorfiets zaten. Bij de leeftijden 25-34 jaar, 35-54 jaar en ook 18-24 jaar raken relatief vaak verkeersdeelnemers in een auto gewond.

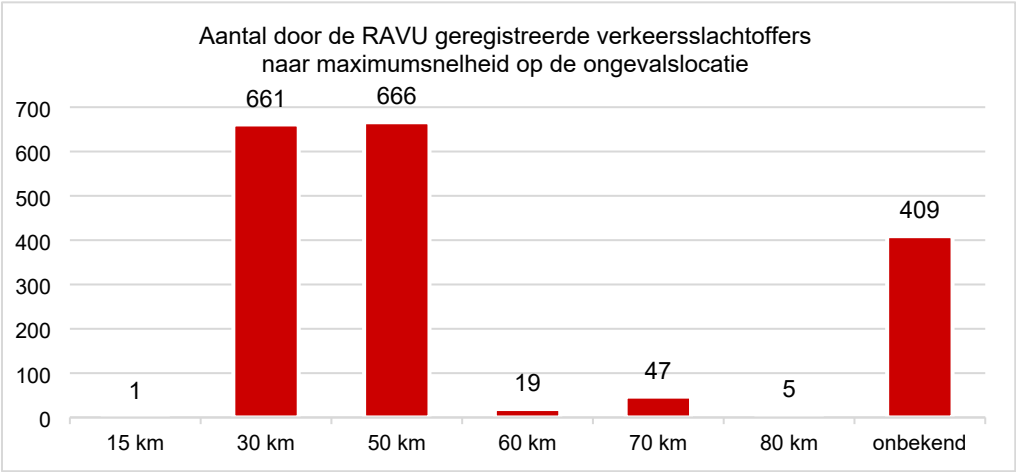
Tabel: slachtoffers vervoerswijze naar leeftijdscategorie

		Vervoerwijze verkeersslachtoffer												
		fiets	elektrische fiets	auto	snor-/bromfiets/ scooter	speedbike	motor	voetganger	scootmobiel	bus	vrachtwagen	overig/onbekend		absoluut aantal verkeersslachtoffers
Leeftijd verkeersslachtoffer	0-11 jaar	60%		20%	10%			10%					100%	89
	12-17 jaar	48%	7%	3%	39%							3%	100%	155
	18-24 jaar	40%	4%	23%	28%		2%	1%				1%	100%	301
	25-34 jaar	52%	4%	26%	9%		6%	4%					100%	311
	35-54 jaar	51%	6%	25%	6%		3%	4%	1%	2%		3%	100%	419
	55-69 jaar	60%	8%	14%	5%		3%	3%	4%			2%	100%	289
	70 jaar en ouder	50%	6%	7%	6%			13%	15%			2%	100%	216
	onbekend*	4%		4%	4%	14%	7%	7%	14%	25%	11%	11%	100%	28

Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL

Maximumsnelheid wegen en verkeersslachtoffers

37% van de verkeersslachtoffers in 2022 raakte gewond op een 30 kilometer-weg en eenzelfde percentage op een 50 kilometer-weg. Van 23% van de slachtoffers in 2022 is niet bekend wat de maximumsnelheid was op de locatie waar het ongeval plaatsvond. Deze ongevallen gebeurden vooral (brom)fietspaden, voetpaden en niet bekende locaties. Van tenminste 233 slachtoffers is bekend dat het ongeval gebeurde op het (brom)fietspad.



Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL