



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Loopfeiten

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Mathijs de Haas en Marije Hamersma



Inhoud



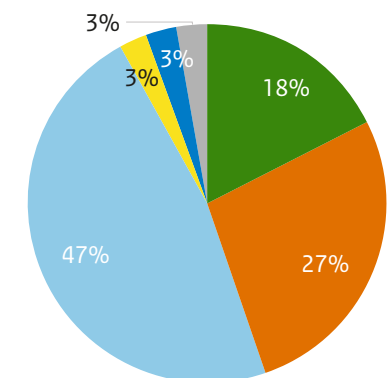
1 Basisgegevens

Bijna 18% van alle verplaatsingen gaan te voet¹

- Officieel is een voetganger “een persoon die zich te voet, al dan niet ondersteund door hulpmiddelen, verplaatst in de openbare ruimte”². Wettelijk wordt de ‘voetganger’ beschouwd als een aparte verkeerscategorie. Het is de enige categorie die geen bestuurder is³.
- In 2017 verplaatsten Nederlanders zich grofweg 2,6 miljard keer te voet. Hierbij werd ongeveer 3,9 miljard km afgelegd.
- Het aandeel van de ritten waarin wordt gelopen ligt hoger dan het aandeel verplaatsingen met lopen als hoofdvervoerwijze (resp. 22,3% en 17,7%) (zie Figuur 1 en 2).*

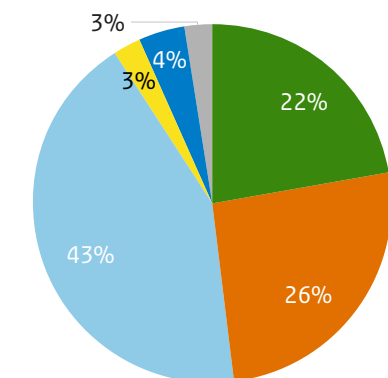
* Een verplaatsing kan bestaan uit meerdere ritten. Bij een verplaatsing gaat het om de gehele reis van deur tot deur. De verplaatsing van huis naar werk kan bijvoorbeeld bestaan uit drie ritten: de rit te voet van huis naar de bushalte, de busrit naar een halte in de buurt van het werk, en de rit te voet van de bushalte naar de werklocatie. Het totaal aantal ritten is dus hoger dan het totaal aantal verplaatsingen. De vervoerwijze van de verplaatsing betreft de vervoerwijze waarmee binnen de verplaatsing de grootste afstand wordt afgelegd (de zogenaamde hoofdvervoerwijze). Niet alle loopritten worden standaard door mensen gerapporteerd in het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN), de belangrijkste databron voor de statistieken in deze brochure. Dit omdat mensen kleine stukjes lopen vaak vergeten te rapporteren, zoals het stukje lopen naar de auto. De hier gepresenteerde statistieken zijn daarom, tenzij anders aangegeven, gebaseerd op lopen als hoofdvervoerwijze van de verplaatsing.

Figuur 1: Verdeling van het aantal verplaatsingen naar vervoerwijze



■ Lopen ■ Trein
■ Fiets ■ Bus, tram, metro
■ Auto ■ Overig

Figuur 2: Verdeling van het aantal ritten naar vervoerwijze



■ Lopen ■ Trein
■ Fiets ■ Bus, tram, metro
■ Auto ■ Overig

¹ CBS (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland 2017).
² CROW (2019). ASVV 2012. Ede: CROW.
³ Wegenverkeerswet (1994). Den Haag: Rijksoverheid.

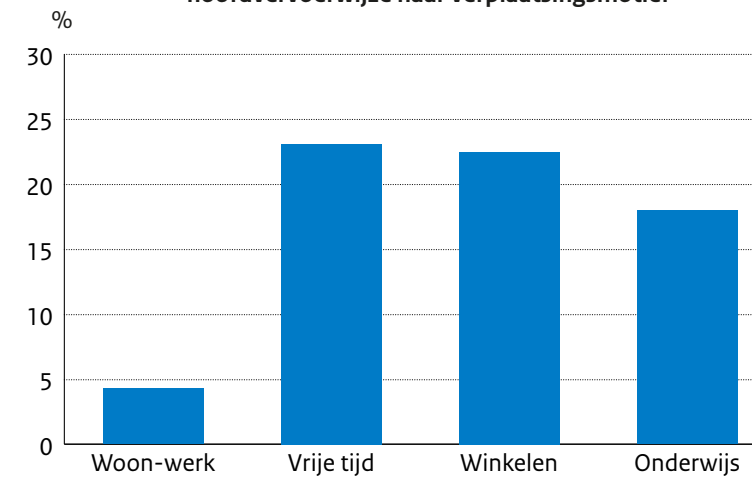
Lopen voornamelijk voor vrijetijd populair⁴

- Bijna de helft van de loopverplaatsingen (1,3 miljard) is voor vrije tijd en ruim een kwart (700 miljoen) voor winkelen. Het minst vaak wordt er gelopen voor werk (118 miljoen).
- Twee derde van de afgelegde afstand te voet is voor vrije tijd. Loopafstanden zijn voor vrije tijd dus relatief groot ten opzichte van de andere motieven (zie Figuur 3 en 4).

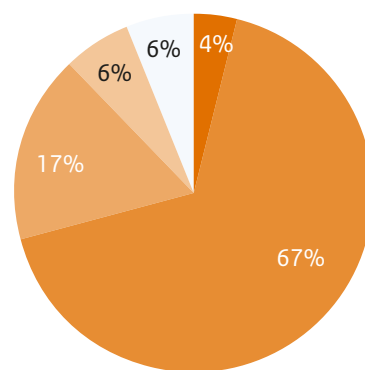
Kinderen en jongvolwassenen verantwoordelijk voor groot deel loopverplaatsingen⁴

- Nederlanders tot 35 jaar zijn verantwoordelijk voor 44% van de loopverplaatsingen en 35% van de afgelegde loopafstand (zie Figuur 6 en 7).
- Voornamelijk de groep mensen tussen de 50 en 75 jaar loopt relatief ver. Dit komt onder andere doordat deze groep relatief vaak loopt voor vrijetijdsdoeleinden.
- Minder dan 5% van de werkenden gaat lopend naar het werk (zie Figuur 5).

Figuur 5: Aandeel van de verplaatsingen met lopen als hoofdvervoerwijze naar verplaatsingsmotief

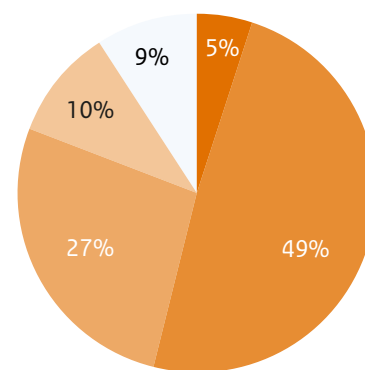


Figuur 3: Verdeling lopen naar motief op basis van afgelegde afstand



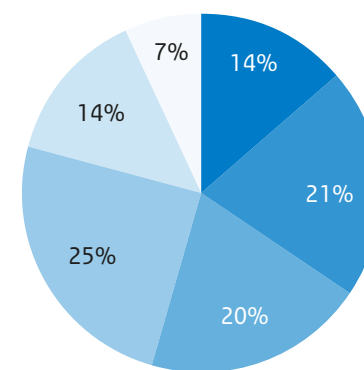
Woon-werk
Vrije tijd
Winkelen
Onderwijs
Overig

Figuur 4: Verdeling lopen naar motief op basis van aantal verplaatsingen



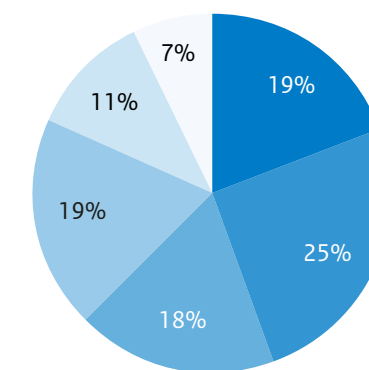
Woon-werk
Vrije tijd
Winkelen
Onderwijs
Overig

Figuur 6: Verdeling lopen naar leeftijd op basis van afgelegde afstand



0-11 jaar
12-34 jaar
35-49 jaar
50-64 jaar
65-74 jaar
75+ jaar

Figuur 7: Verdeling lopen naar leeftijd op basis van aantal verplaatsingen



0-11 jaar
12-34 jaar
35-49 jaar
50-64 jaar
65-74 jaar
75+ jaar

⁴ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2017).

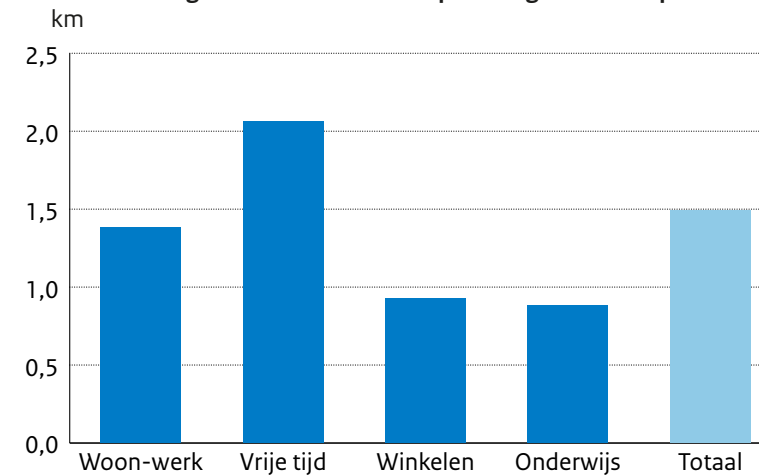
Lopen de belangrijkste vervoerwijze voor verplaatsingen tot 1 km⁵

- Het aandeel lopen neemt sterk af naarmate de afstand toeneemt.
- Bij verplaatsingen tot 2,5 km gaat grofweg 22% met de auto, 37% lopend en 39% met de fiets (zie Figuur 8).

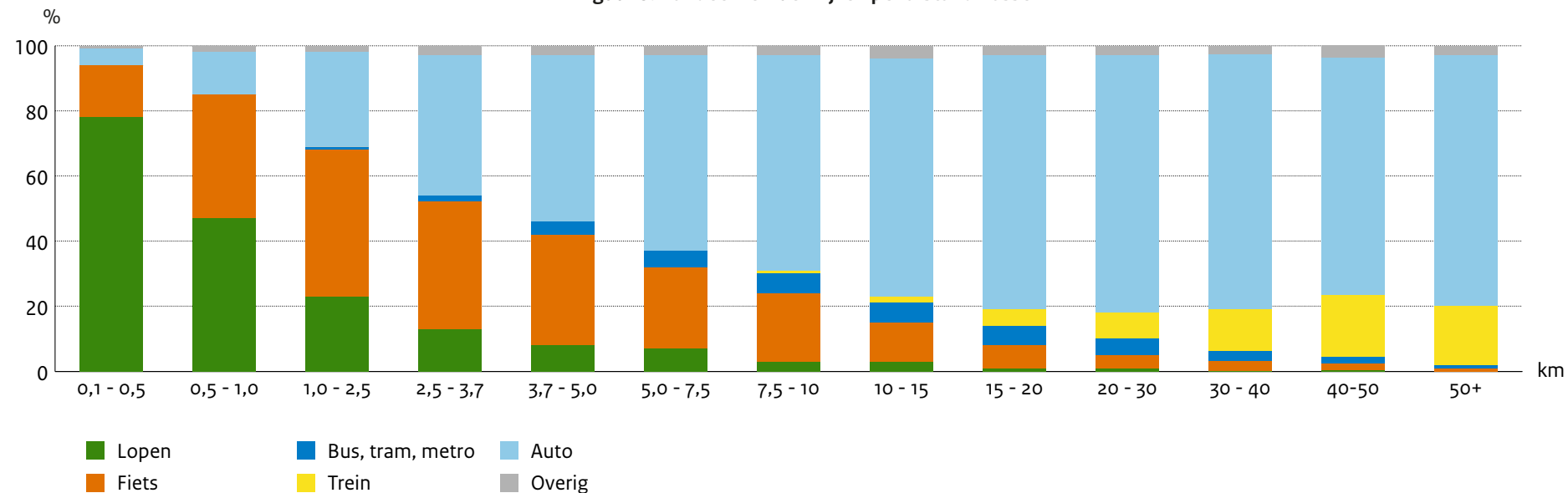
Vrijtijdverplaatsingen zijn het langst in afstand⁵

- Gemiddeld wordt er 1,5 km afgelegd per loopverplaatsing (zie Figuur 9).
- De langste afstand wordt gelopen voor vrijetijd (2,1 km), de kortste afstand voor onderwijs (0,9 km).
- Gemiddeld wordt er gelopen met een snelheid van 4,5 km per uur.

Figuur 9: Gemiddelde verplaatsingsafstand lopen

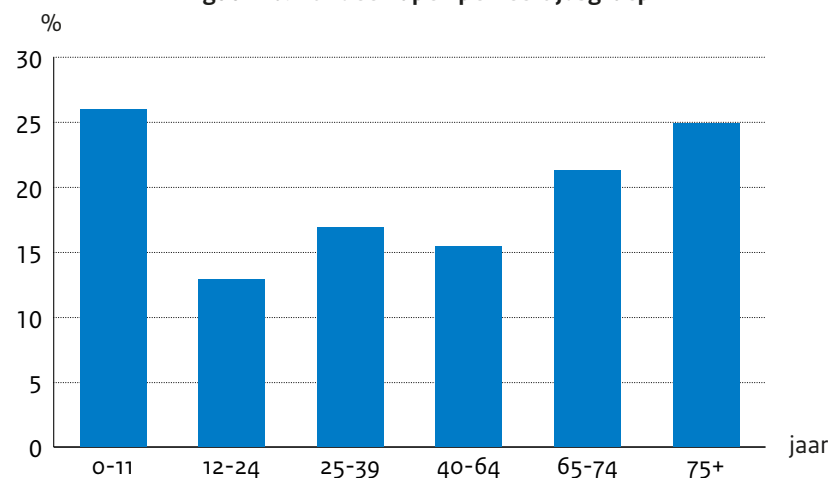


Figuur 8: Aandeel vervoerwijzen per afstandklasse



⁵ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2017).

Figuur 10: Aandeel lopen per leeftijdsgroep



Lopen het belangrijkste bij kinderen en ouderen⁶

- Vanaf 12 jaar neemt het aandeel lopen sterk af (zie Figuur 10). Voor 12- tot 25-jarigen speelt de fiets een belangrijke rol met een aandeel van 41%.
- Vanaf 65 jaar neemt het aandeel lopen weer toe.

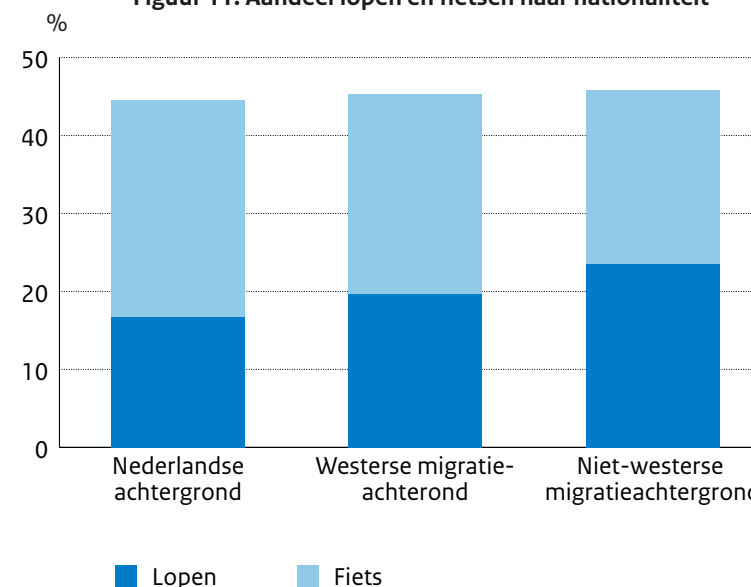
Vrouwen en laagopgeleiden lopen meer⁶

- Vrouwen lopen meer dan mannen, onder andere door verschillen in activiteitenpatronen. Vrouwen voeren vaker activiteiten uit waarbij relatief veel wordt gelopen, zoals winkelen. Zo'n 60% van het totaal aantal loopverplaatsingen wordt gemaakt door vrouwen. Van alle verplaatsingen die vrouwen maken is zo'n 19% te voet. Voor mannen is dat zo'n 16%.
- Laagopgeleiden lopen meer dan middelbaar- en hoogopgeleiden. Dit komt onder andere door een kortere woon-werkafstand voor laagopgeleiden. Daarnaast bestaat de groep laagopgeleiden voor een groot deel uit jongeren en ouderen. Dit zijn groepen die veel lopen.

Aandeel lopen hoog onder mensen met migratieachtergrond⁶

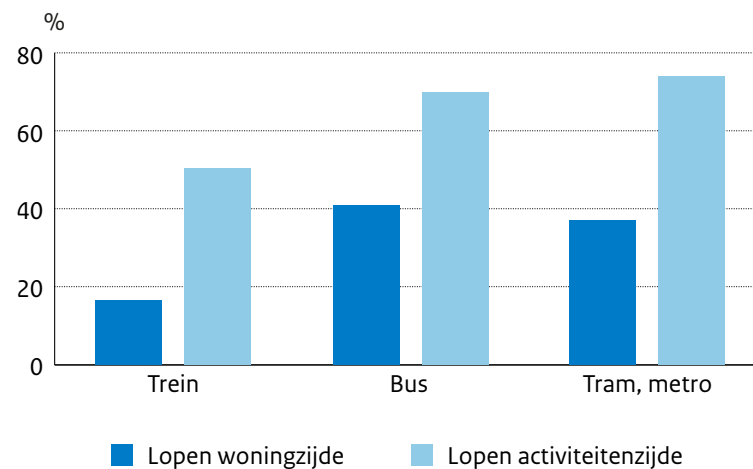
- Personen met een niet-westerse migratieachtergrond lopen in 24% van alle verplaatsingen, personen met een Nederlandse achtergrond lopen in 17% van alle verplaatsingen (zie Figuur 11).
- Wanneer er naar het aandeel fiets wordt gekeken, is er een tegenovergesteld beeld zichtbaar (personen met een niet-westerse migratieachtergrond fietsen het minst).
- Opgeteld is het aandeel actief vervoer voor mensen met een migratieachtergrond en een Nederlandse achtergrond ongeveer gelijk.

Figuur 11: Aandeel lopen en fietsen naar nationaliteit



⁶ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2017).

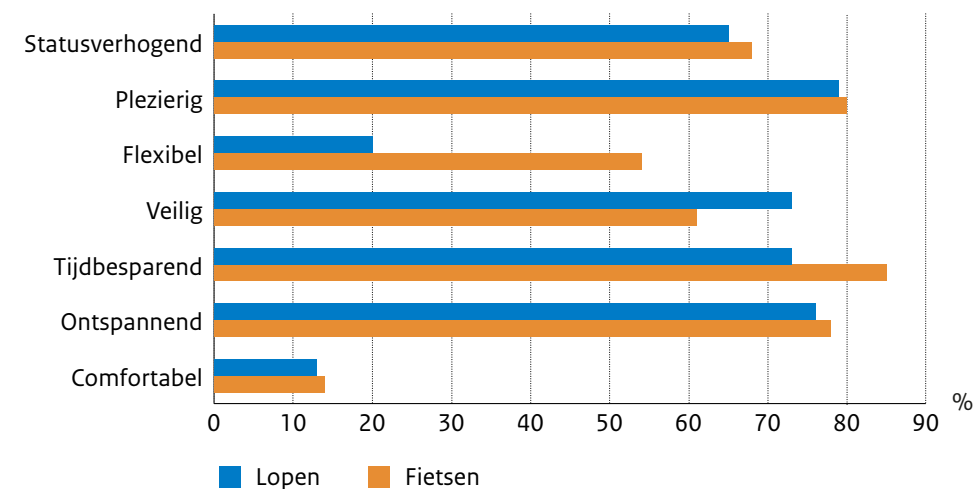
Figuur 12: Lopen als voor- en natransport aan woningzijde en activiteitszijde



Lopen belangrijke vervoerwijze in voor- en natransport openbaar vervoer⁷

- Er wordt vaker gelopen in het voor- en natransport aan de activiteitszijde dan aan de woningzijde. Aan de woningzijde hebben mensen vaker andere vervoerwijzen ter beschikking (zie Figuur 12).
- Bij de trein is het aandeel lopen in voor- en natransport relatief laag. Dit komt mede omdat de afstand naar een treinstation vaak groter is.

Figuur 13: Lopen/fietsen is...



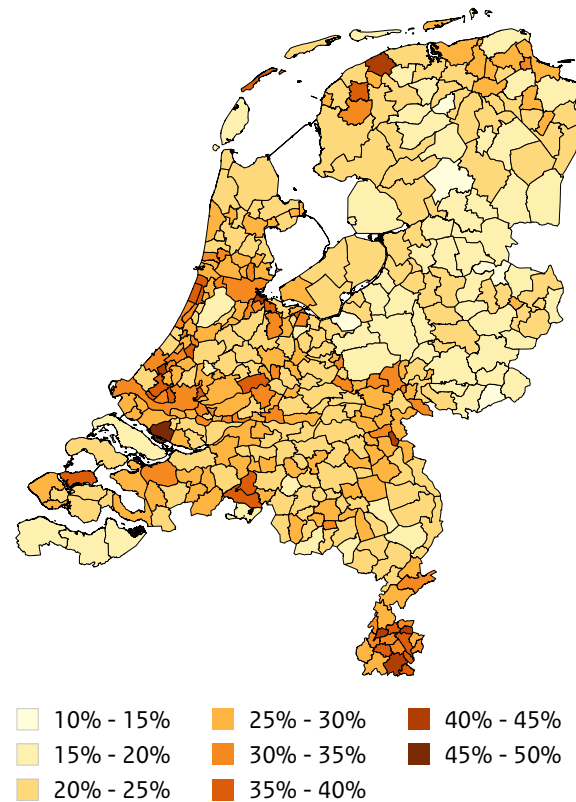
Nederlanders erg positief over lopen als vervoerwijze⁸

- Ongeveer 84% van de Nederlanders kijkt positief naar lopen als vervoerwijze. Eenzelfde percentage is positief over de fiets als vervoermiddel. Dit aandeel ligt wat lager voor andere vervoermiddelen.
- In vergelijking met de fiets valt op dat lopen als minder flexibel en tijdbesparend wordt ervaren. Daarentegen vindt men lopen veiliger (zie Figuur 13).

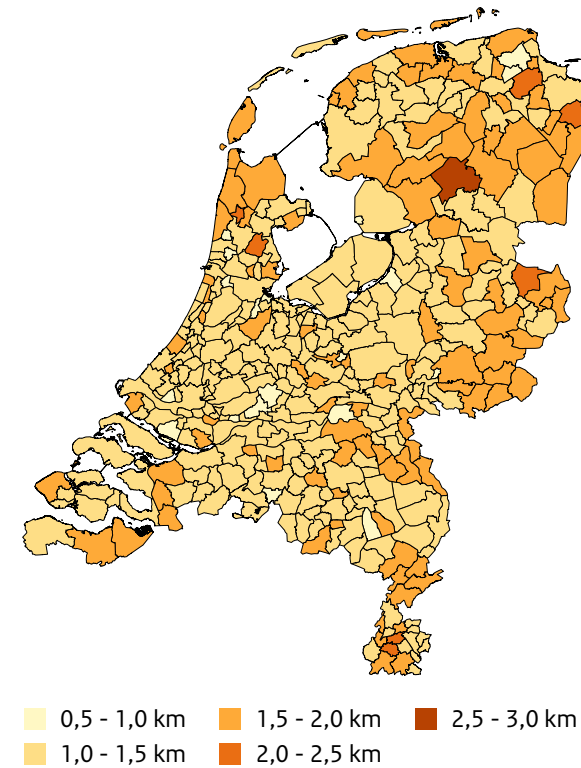
⁷ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2015-2017).

⁸ KIM (Mobiliteitspanel Nederland 2018).

Figuur 14: Aandeel lopen in verplaatsingen per gemeente



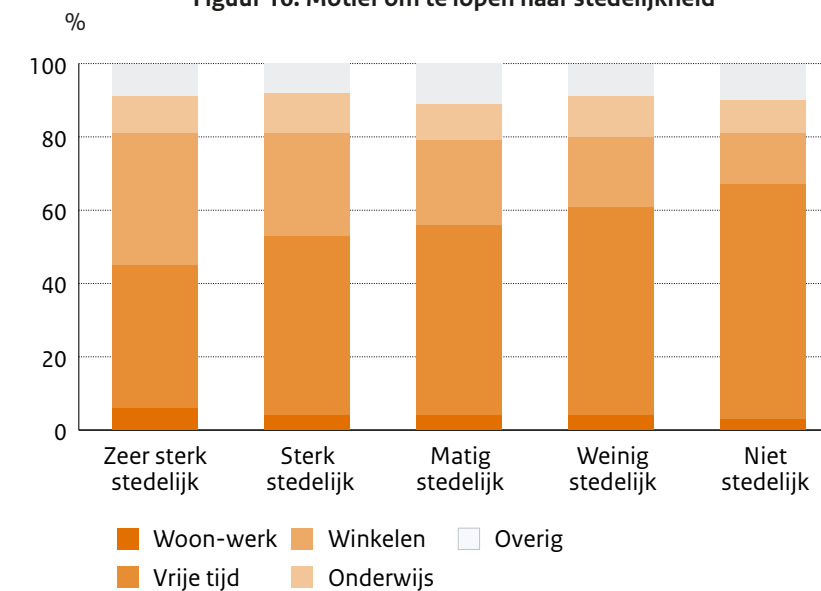
Figuur 15: Gemiddelde loopafstand per verplaatsing per gemeente



In stedelijke gebieden wordt meer gelopen^{9,10}

- In Zuid-Limburg en de Randstad ligt het aandeel lopen beduidend hoger dan in het oosten van Nederland (zie Figuur 14).
- In de Randstad liggen de gemiddelde loopafstanden voor binnenstedelijke verplaatsingen lager dan in de rest van Nederland (zie Figuur 15).
- Naarmate stedelijkheid afneemt wordt er relatief gezien meer gelopen voor vrije tijd en minder voor winkelen (zie Figuur 16).

Figuur 16: Motief om te lopen naar stedelijkheid



⁹ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2010-2017) (afbeeldingen).

¹⁰ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2017).

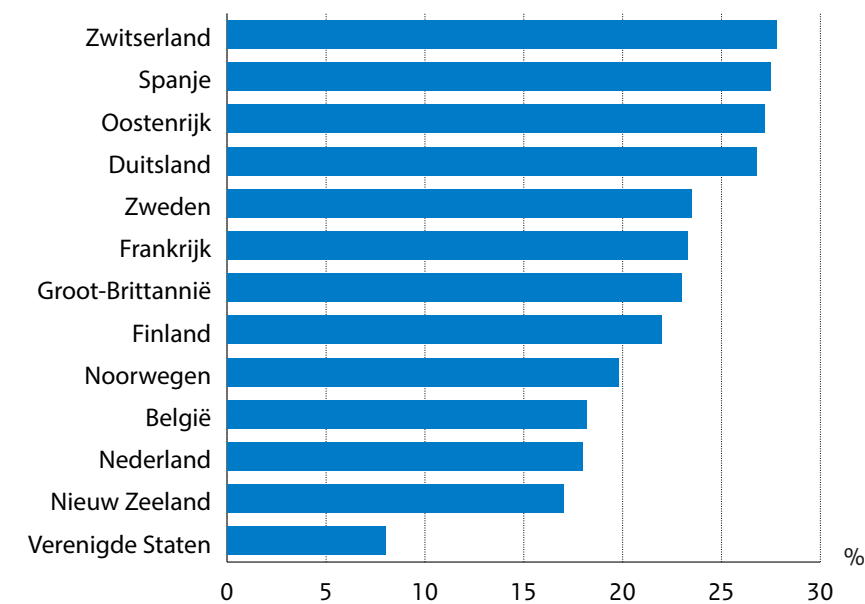
In Nederland wordt relatief weinig gelopen¹¹

In vergelijking met andere landen wordt er in Nederland relatief weinig gelopen. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat er in Nederland meer wordt gefietst (zie Figuur 18).

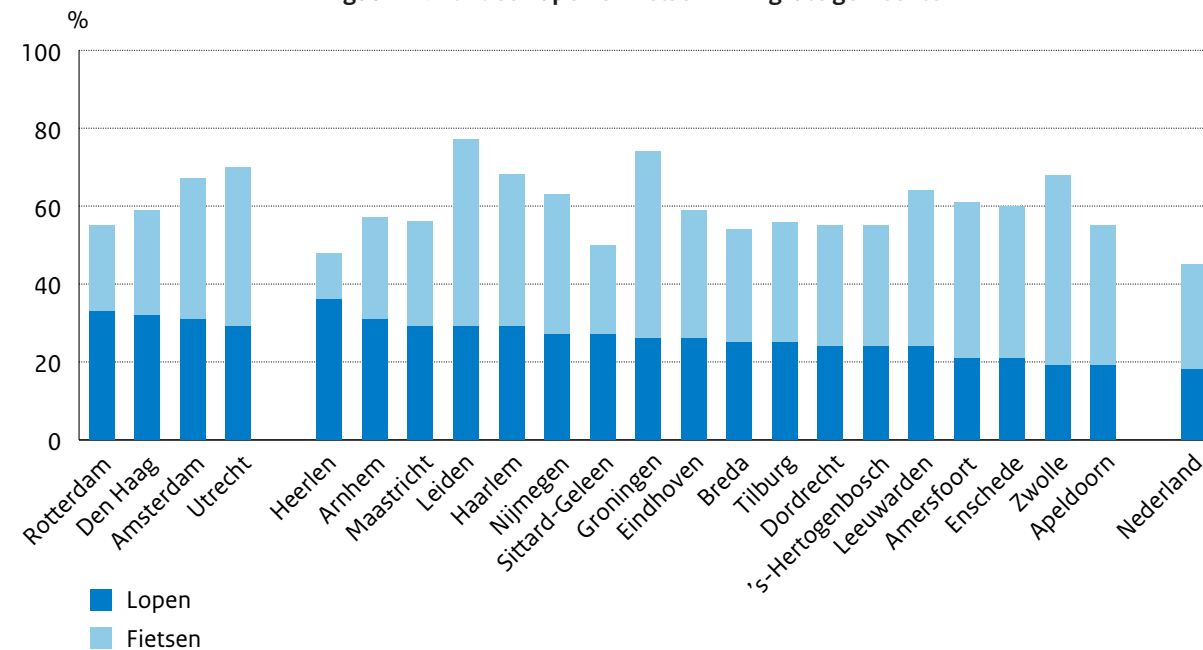
Tussen steden grote verschillen zichtbaar¹²

- Binnen de G4 is lopen het populairst in Rotterdam. In de gehele G4 wordt meer gelopen dan daarbuiten (zie Figuur 17).
- Binnen de andere gemeenten is lopen voornamelijk populair in Heerlen, Arnhem, Maastricht, Leiden en Haarlem. Het minst populair is lopen in Amersfoort, Enschede, Zwolle en Apeldoorn.
- In sommige gemeenten lijkt er een wisselwerking te zijn tussen lopen en fietsen. Zo wordt er in Heerlen weinig gefietst (12%), maar veel gelopen (36%). In Zwolle wordt daarentegen veel gefietst (49%), maar weinig gelopen (20%). Deze ogenschijnlijke wisselwerking is niet in alle steden terug te vinden.

Figuur 18: Aandeel lopen internationaal



Figuur 17: Aandeel lopen en fietsen in 22 grote gemeenten



¹¹ ITF (2012). *Pedestrian Safety, Urban Space and Health*. Parijs: OECD Publishing.

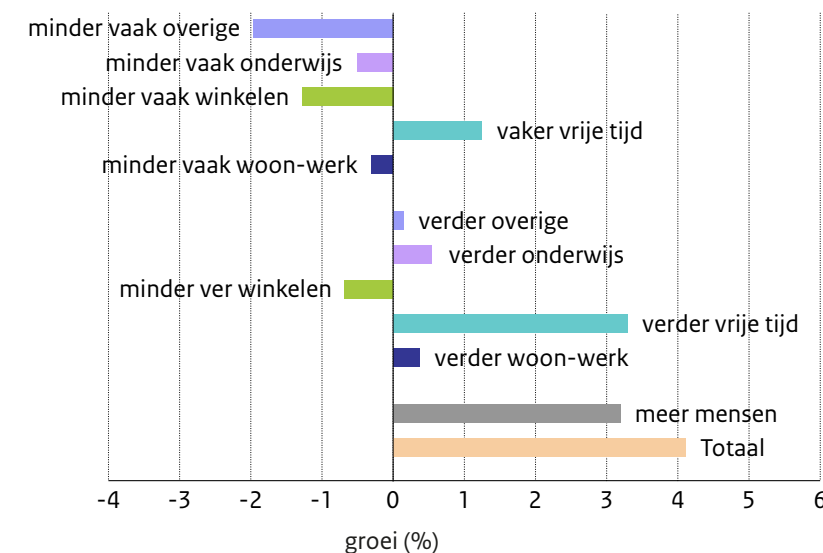
¹² CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2015-2017).

2 Trends

Vooraf in vrije tijd steeds vaker en verder te voet onderweg¹³

- Gemeten in afgelegde km's is de loopafstand tussen 2010 en 2017 met 4,1% toegenomen (zie Figuur 19).
- Voornamelijk de groei van het aantal mensen en het feit dat men *vaker* en *verder* loopt voor vrijetijdsdoeleinden dragen bij aan het grotere aantal loopkilometers.
- De groei in afgelegde km's voor vrijetijdsdoeleinden is veel sterker voor vrouwen dan voor mannen.
- De groei in lopen wordt voornamelijk veroorzaakt door mensen boven de 50 jaar. Voor kinderen tot 12 jaar en volwassenen tussen de 30 en 50 jaar is juist sprake van een kleine afname in afgelegde km's te voet.

Figuur 19: Decompositie ontwikkeling totale loopafstand (2010-2017)



¹³ CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2010-2017).



3 Bebouwde omgeving

Acceptabele loopafstanden verschillen per situatie¹⁴

- Acceptabele loopafstanden zijn de afstanden die mensen maximaal bereid zouden zijn te lopen in de bebouwde omgeving naar een bepaalde bestemming.
- Acceptabele loopafstanden komen vaak niet overeen met geobserveerde loopafstanden (zoals gepresenteerd in [hoofdstuk 1](#)) (zie Tabel 1).
- Acceptabele loopafstanden hangen onder andere af van het doel van de verplaatsing en de kwaliteit van de route.
- Recent (Nederlands) onderzoek naar acceptabele loopafstanden ontbreekt.

Tabel 1: Acceptabele loopafstanden

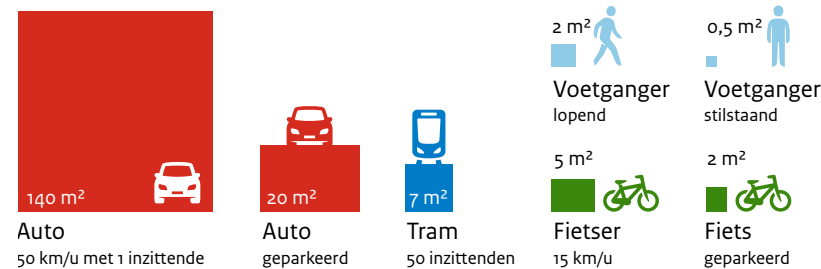
Bestemming	Acceptabele loopafstand
Parkeerplaats naar huis	150 m (CROW, 2004)
Parkeerplaats naar winkelbestemming	300 m (CROW, 2004) 1.000 m (Carley, 1996)
Parkeerplaats naar recreatieve locatie	300 m (CROW, 2004)
Parkeerplaats naar onderwijs	300 m (CROW, 2004) 1.000 m (KpVV, 2013)
OV: Bushalte	350 m hemelsbreed (CROW, 2004)
OV: Sneltram/metro	700 m hemelsbreed (CROW, 2004)
OV: Treinstation	1.000 m (CROW, 2004) 10 minuten lopen = ca 800 m (Leidelmeijer & Damen, 1999) 1,3 - 2,2 km (Keijer & Rietveld, 2000) 760 m (ITF, 2012)

¹⁴ Schaap, N., L. Harms, M. Kansen & H. Wust (2015). [Fietsen en lopen: de smeeroilie van onze mobiliteit](#). Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Lopen bespaart ruimte¹⁵

- Een lopende voetganger neemt 70 keer zo weinig ruimte in als een rijdende auto (zie Figuur 20).

Figuur 20: Ruimtebeslag per vervoerwijze



Ook internationaal onderzoek naar acceptabele loopafstanden

- Mensen die binnen 400 m van een OV-station wonen hebben (in de VS) een 5 tot 7 keer hogere kans om naar het station te lopen¹⁶.
- Ongeveer twee derde van de loopverplaatsingen in de VS is langer dan 400 m, ongeveer 18% langer dan 1 mijl (1,6 km)¹⁷.
- Wanneer bestemmingen (zoals brievenbussen, supermarkten en scholen) binnen 1.500 m zijn gelegen worden meer loopverplaatsingen gemaakt (Australië)¹⁸.
- Maximale loopafstanden vanaf een parkeerplaats hangen af van de omstandigheden waarin wordt gelopen en de bestemming. Deze afstanden variëren van 100 m wanneer er door de parkeergarage wordt gelopen naar een supermarkt, tot 1,5 km wanneer er door een ruimte wordt gelopen met klimaatregeling naar een bestemming als een vliegveld (VS)¹⁹.

¹⁵ Fietscommunity (2017). *Van wie is de stad?* Den Haag: Platform 31.

¹⁶ Regional Plan Association. (1997). *Building Transit-Friendly Communities: A Design and Development Strategy for the Tri-State Metropolitan Region*. New York, New Jersey, Connecticut.

¹⁷ Yang, Y. (2012). *Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups*. *Am J Prev Med* 43 (1), pp. 11-19.

¹⁸ McCormack, G.R., B. Giles-Corti & M. Bulsara (2008). *The relationship between destination proximity, destination mix and physical activity behaviors*. *Preventive Medicine* 46, pp. 33-40.

¹⁹ Smith, M. S. & T.A. Butcher (2008). *How far should parkers have to walk?* *Parking* 47 (4), pp. 28-31.

Goede loopvoorzieningen hebben een positief effect op de omgeving²⁰

- Waar veel voorzieningen op loopafstand liggen, zijn de huizenprijzen hoger²¹.
- De (huur)prijzen van vastgoed in een gebied met aantrekkelijke loopomgeving stijgen harder dan elders²².
- De omzet van horeca en detailhandel stijgt 10 tot 25% door het voetgangersvriendelijker maken van de omgeving. De huur stijgt tussen de 10 en 30%²³.
- In voetgangersvriendelijke omgevingen krijgen meer mensen hun dagelijkse dosis beweging dan in omgevingen waar lopen minder vanzelfsprekend is^{24,25}.
- Kenmerken van de woonomgeving hebben een grotere invloed op voetgangersverplaatsingen dan op autoritten²⁶.
- Investerings in voetgangersvoorzieningen hebben een positieve kostenbatenverhouding, oplopend tot 37,6²⁷.

Een groot deel van de beschikbare literatuur is niet gebaseerd op de Nederlandse situatie, waardoor inzichten niet zondermeer toepasbaar zijn in Nederland.

²⁰ Het grootste deel van de genoemde literatuur is afkomstig uit het CROW rapport 'Verkenning effecten van investeren in lopen' (CROW, 2018).

²¹ Cortright R. (2009). *How walkability raises home values in U.S. Cities*. CEOs for Cities.

²² Litman, T. (2014). *Economic value of walkability*. Victoria: Victoria Transport Policy Institute

²³ Whitehead, T., D. Simmonds & J. Preston (2006). *The effect of urban quality improvements on economic activity*. *Journal of Environmental Management* 80 (1), pp. 1-12.

²⁴ Sallis, J.F. et al. (2016). *Physical activity in relation to urban environments in 14 cities worldwide: a cross-sectional study*. *The Lancet* 387 (10034), pp. 2207-2217.

²⁵ Litman, T. (2003). *Economic value of walkability*. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1828, 3-11.

²⁶ Meurs H. & R. Haaijer (2001). *Spatial, structure and mobility*. *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 6 (6), pp. 429-443.

²⁷ CROW (2018). *Verkenning effecten van investeren in lopen*. Ede: CROW.



4 Gezondheid, milieu en veiligheid

Lopen is gezond²⁸

- Lopen maakt gelukkiger, verbetert het humeur en de mentale gezondheid^{o.a. 29,30,31,32}.
- Lopen geeft bij senioren en kinderen een gevoel van autonomie en 'meesterschap'^{33,34}.

²⁸ Het grootste deel van de genoemde literatuur is afkomstig uit het CROW rapport 'Verkenning effecten van investeren in lopen' (CROW, 2018).

²⁹ Ekkekakis, P., S.H. Backhouse, C. Gray & E. Lind (2008). Walking is popular among adults but is it pleasant? A framework for clarifying the link between walking and affect as illustrated in two studies. *Psychology of Sport and Exercise* 9, pp. 246-64.

³⁰ Montgomery C. (2013). *Happy city, transforming our lives through urban design*. New York: Farrar, Straus and Giroux.

³¹ Olsson L.E., T. Gärling, D. Ettema, M. Friman & S. Fujii (2013). Happiness and satisfaction with work commute. *Social Indicators Research* 111, pp. 255-63.

³² Smith, O.B. (2013). Peak of the Day or the Daily Grind: Commuting and Subjective Well-Being. *Dissertations and Theses, Paper 1026*.

³³ Ziegler, F., & T. Schwanen (2011). 'I like to go out to be energised by different people': an exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing and Society* 31(05), pp. 758-781.

³⁴ Ettema, D. & I. Smajic (2015). Walking, places and wellbeing. *The Geographical Journal* 181 (2), pp. 102-109.

- Voldoende fysieke activiteit (dit kan lopen zijn, maar ook een andere vorm van lichamelijke inspanning, waaronder fietsen) leidt tot gezondheidswinst op het vlak van:

- Hart- en vaatziekten^{35,36}
- Hoge bloeddruk³⁶
- Beroerte^{35,36}
- Diabetes^{35,36}, glucose intolerantie, insuline gevoeligheid³⁷
- Overgewicht en vetpercentage³⁶
- Botontkalking, botbreuken, artritis, osteoporose^{35,36,37}
- Depressie^{o.a.35,36,38}
- Sommige typen kanker^{35,36}

³⁵ Litman, T. (2003). Economic value of walkability. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1828, pp. 3-11.

³⁶ ITF (2012). Pedestrian Safety, Urban Space and Health. Parijs: OECD Publishing.

³⁷ Kahlmeijer, S., N. Cavill, H. Dinsdale, H. Rutter, T. Götschi, C. Foster, P. Kelly, D. Clarke, P. Oja, R. Forman, D. Stone & F. Racioppi (2011). Health economic assessment tools (HEAT) for walking and for cycling, Methodology and user guide. Copenhagen, Denmark: World Health Organisation.

³⁸ Perraton, L.G., S. Kumar & Z. Machotka (2010). Exercise parameters in the treatment of clinical depression: a systematic review of randomized controlled trials. *Journal of Evaluation in Clinical Practice* 16 (3), pp. 597-604.

- Cognitief functioneren³⁹
- Verbetering van kracht, balans, uithoudingsvermogen, flexibiliteit en coördinatie³⁷
- Wandelen wordt gezien als een botversterkende activiteit omdat het lichaam daarbij met het eigen gewicht wordt belast. Het draagt daarmee bij aan het behalen van de beweegrichtlijn: tenminste 150 minuten per week matig intensieve beweging en daarnaast 2x per week een bot- en spierversterkende activiteit⁴⁰.

Meer lopen bespaart broeikasgassen⁴¹

- Wanneer er wordt gelopen in plaats van te reizen met de auto of het openbaar vervoer, heeft dit een positief effect op het milieu. Lopen gaat immers niet gepaard met uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof (PM₁₀).
- Wanneer men gaat lopen in plaats van met de auto, bespaart dit 163 gram CO₂ per km.
- Jaarlijks worden er ruim 1,3 miljard ritten korter dan 2,5 km gemaakt met de auto⁴².
- Wanneer er voor al deze korte autoritten zou worden gelopen, bespaart dat ruim 0,3 Mton CO₂ per jaar.

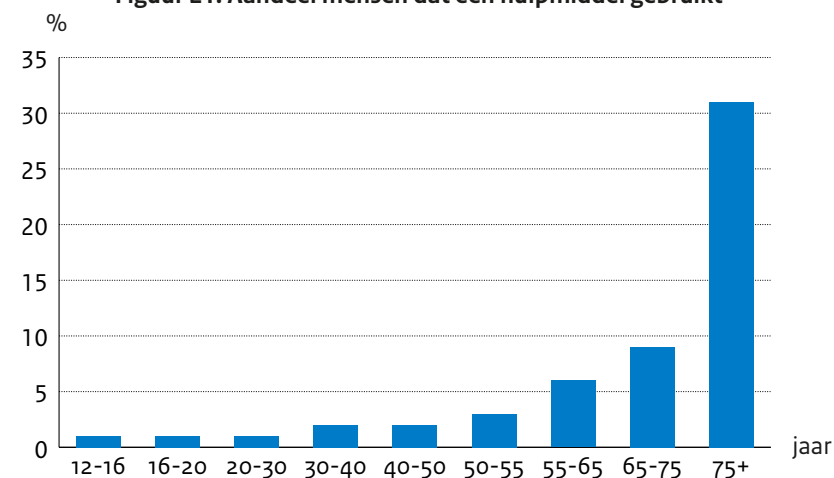
Meer lopen betekent schonere lucht⁴¹

- Wanneer men gaat lopen in plaats van met de auto, bespaart dit 0,2 gram NO_x en 0,01 gram fijnstof per km.
- Jaarlijks worden er ruim 1,3 miljard ritten korter dan 2,5 km gemaakt met de auto⁴².
- Wanneer er voor al deze korte autoritten zou worden gelopen, bespaart dat grofweg 0,4 kton NO_x en 0,02 kton fijnstof per jaar.

Lopen niet voor iedereen een optie

- Voor 5,7% van de vrouwen en 3,3% van de mannen van 12 jaar en ouder is het onmogelijk of enkel met grote moeite mogelijk om 400 m aaneengesloten te lopen⁴³.
- Voor 11,1% van de vrouwen en 3,2% van de mannen van 12 jaar en ouder is het onmogelijk of enkel met grote moeite mogelijk om een voorwerp van 5 kg, zoals een boodschappentas, 10 m te dragen⁴³.
- 4,1% van de mannen en 7,4% van de vrouwen gebruiken een hulpmiddel (zoals een stok, rollator of rolstoel) om zich voort te bewegen⁴⁴. Dit aantal neemt sterk toe met de leeftijd (zie Figuur 21).

Figuur 21: Aandeel mensen dat een hulpmiddel gebruikt



³⁹ Trudeau, F. & R.J. Shephard (2009). Relationships of physical activity to brain health and the academic performance of schoolchildren. *American Journal of Lifestyle Medicine* 4 (2).

⁴⁰ Gezondheidsraad (2017). *Beweegrichtlijnen 2017*. Aan: de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Nr. 2017/08, Den Haag 22 augustus 2017.

⁴¹ KiM-inschatting op basis van kentallen zoals gepubliceerd in CE-rapport *STREAM Personenvervoer 2014* (CE 2015). Daarbij is uitgegaan van 100% stadsverkeer en is gerekend met de CE-emissiekentallen 2011 en de verwachte kentallen voor 2020.

⁴² CBS (Onderzoek Verplaatsingen In Nederland 2014-2017).

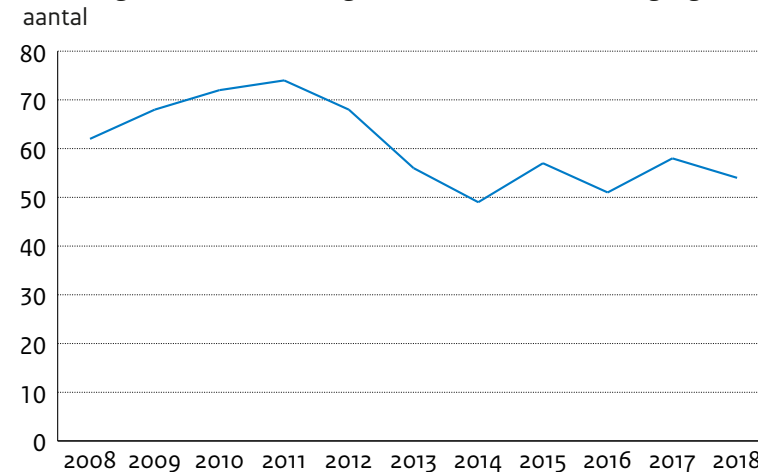
⁴³ CBS (2019). *Meer vrouwen dan mannen beperkt in bewegen*.

⁴⁴ CBS (2019). *Gezondheid en zorggebruik; persoonskenmerken*.

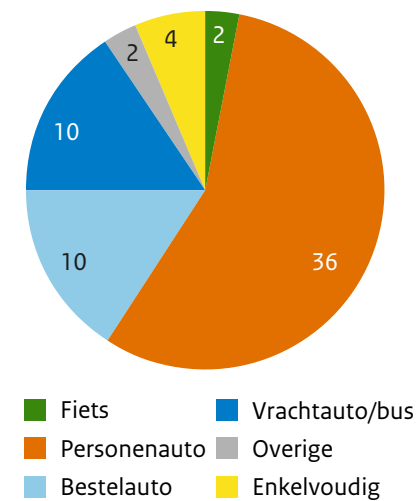
Voetgangers zijn kwetsbaar in het verkeer

- 4,6% van de betrokkenen bij een verkeersongeval was in 2017 volgens politieregistraties een voetganger⁴⁵. Onder het aantal verkeersdoden ging het echter in 9,5% van de gevallen om een voetganger⁴⁶. Dit komt neer op 54 verongelukte voetgangers in 2018 (zie Figuur 22).
- Absoluut ligt het aantal verkeersdoden het hoogste onder 60-80 jarigen. Per hoofd van de bevolking ligt het aantal verkeersdoden het hoogste onder inwoners van 80 jaar en ouder⁴⁶.
- De meeste voetgangers komen te overlijden door een confrontatie met een personenauto (zie Figuur 23)⁴⁷.
- Een val op straat komt meestal door struikelen, vaak door de toestand van de stoep of straat. Er waren in 2017 ongeveer 15.000 bezoeken aan de spoedeisende hulp vanwege een val op straat. Een val op straat komt meestal door struikelen, vaak door de toestand van de stoep of straat⁴⁸ (zie Figuur 24).

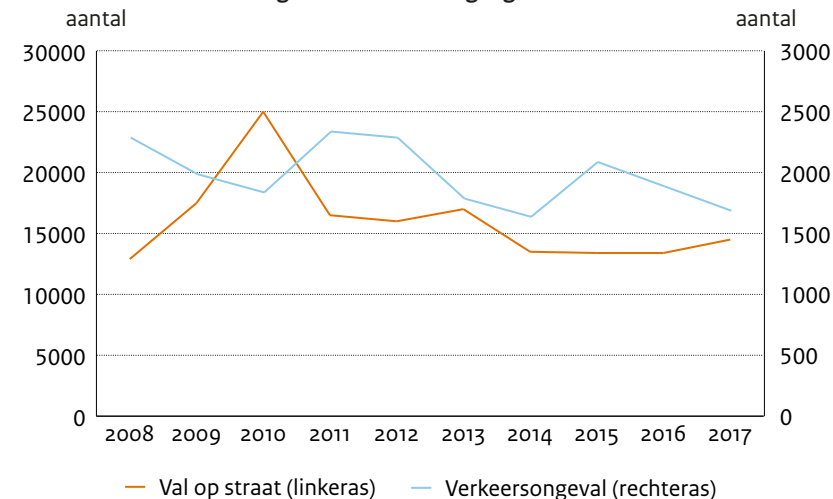
Figuur 22: Ontwikkeling verkeersdoden onder voetgangers



Figuur 23: Aantal verkeersdoden onder voetgangers naar tegenpartij



Figuur 24: Aantal bezoeken aan spoedeisende hulp met ernstig letsel onder voetgangers naar motief



⁴⁵ SWOV/I&W (2018).

⁴⁶ CBS Statline (2018).

⁴⁷ Weijermars, W., K. Moore, M. de Goede, Ch. Goldenbeld (2018). *Monitor Verkeersveiligheid 2018*. Den Haag: SWOV.

⁴⁸ VeiligheidNL (2018). *Voetgangers op de SEH-afdeling. Oorzaken en risicogroepen*.

Colofon



Dit is een uitgave van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oktober 2019

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

ISBN/EAN

978-90-8902-210-3
KiM-19-A09

Auteurs

Mathijs de Haas
Marije Hamersma

Vormgeving en opmaak

VormVijf, Den Haag

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Postbus 20901
2500 EX Den Haag
Telefoon: 070 456 19 65
Fax: 070 456 75 76

Website: www.kimnet.nl

E-mail: info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.