



BELEIDS KADER VERKEERS EDUCATIE



2017-2020



Beleidskader verkeerseducatie 2017-2020
Verkeer- en Vervoerberaad Groningen

versie 31 maart 2017
vastgesteld VVB stuurgroep 10 april 2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Aanpak verkeerseducatie in de afgelopen jaren	7
2.1 E's zijn de basis	7
2.2 Beleidsaccenten Verkeerseducatie 2012-2015	7
2.3 Organisatieverandering	8
2.4 Kwaliteit en effecten	9
2.5 Samengevat	11
3. Analyse verkeersongevallencijfers, trends verkeersveiligheid, mobiliteit en bevolkingsopbouw	12
Registratie	12
3.1 Ongevallenbeeld provincie Groningen	12
3.1.1 Dodelijke ongevallen 2007 -2016	13
3.1.2 Ernstig gewonden	13
3.2 Trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, mobiliteit en bevolkingsopbouw	15
4. Het fundament: verkeerseducatie in het onderwijs	20
4.1 Basisonderwijs en voorschoolse periode	20
4.1.1 0-4 jaar (peuters)	20
4.1.2 4-12 jaar (basisschoolleerlingen)	21
4.1.3 Verkeersveiligheidslabel basisscholen	21
4.2 Middelbare scholieren	23
4.2.1 12-16 jaar	23
4.2.2 16-17 jaar	23
5. Beleidsaccenten 2017 - 2020	24
5.1 Beleidsaccenten 2017-2020	24
5.2 Strategie: werken langs twee sporen	25
5.3 SPOOR 1 Een betere basisinzet met heldere resultaten	25
5.3.1 Basisinzet	25
5.3.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers	26
5.3.3 Uitdragen van landelijke voorlichtingscampagnes	27
5.3.4 Regionale verkeersproblematiek	28
5.3.5 Samenwerking met de politie: handhaving en educatie combineren	28
5.3.6 Traject- of locatiegerichte aanpak verkeers(on)veiligheid	28
5.3.7 Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers	29
5.4 SPOOR 2 Vernieuwende educatie-aanpak verkeersveiligheidsproblemen	30
5.4.1 Het thema afleiding in de vernieuwde educatie-aanpak voor de drie doelgroepen	31
5.4.2 Jonge bestuurders	31
5.4.3 Fietsers	32
5.4.4 Senioren	33
5.4.5 Noordelijke Proeftuin	34
6. Organisatie en monitoring	35
6.1 Regierol VVB en secretariaat	35
6.2 Monitoring, kwaliteit PVE en evaluatie beleid	37
7. Financiering	38
Bijlagen	41



Verkeers- en Vervoereraad Groningen
 Provincie Groningen
 Postbus 610
 9700 AP GRONINGEN

Secretariaat VVB / Verkeerswijzer Groningen
 Telefoon: (050) 3164608
 Email: vvb@provinciegroningen.nl
 Website: www.verkeerswijzergroningen.nl
 Twitter: @verkeerswijzerG



I. Inleiding

Verkeer: een kwestie van (een leven lang) leren

Iedereen heeft te maken met het verkeer. Zodra je de deur uitgaat neem je eraan deel: lopend, fietsend, met de auto of andere vervoersmiddelen. En je ontmoet andere weggebruikers. Verkeerseducatie bevordert een (veilige) deelname aan het verkeer en geeft verkeersdeelnemers de kans om in een veilige omgeving hun verkeersgedrag te oefenen. Zo ontstaan automatiseren en vermindert de kans op overtredingen en fouten. Dat geldt voor alle leeftijden. Verkeerseducatie werkt in op de kennis, houding en vaardigheden van verkeersdeelnemers. Verkeerseducatie levert daarmee dan ook een bijdrage aan de verbetering van verkeersonveiligheid.

Het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen VVB is een samenwerkingsverband van de provincie Groningen, de gemeenten en organisaties die zich bezighouden met verkeer en vervoer. Wij richten ons met verkeerseducatie-activiteiten en voorlichtingscampagnes op verkeersdeelnemers van alle leeftijden van nul tot 100 en op alle vervoerswijzen van driewieler tot trekker. Een groot deel van die activiteiten maakt een (veilige) verkeersdeelname in onze provincie in algemene zin mogelijk en bereidt mensen voor op die verkeersdeelname. Dat alles vanuit het principe 'Een leven lang leren' door permanente verkeerseducatie. Een ander deel van de activiteiten is bedoeld om de verkeersveiligheid te verbeteren door middel van voorlichting en educatie. Daarbij zetten we gericht in op verkeerssituaties, verkeersgedragingen en (doel)groepen die uit analyses als problematisch naar voren komen.

Beleidskader Verkeerseducatie: wat is dat?

In het Beleidskader Verkeerseducatie zetten wij uiteen welke prioriteiten wij de komende vier jaren stellen bij de permanente verkeerseducatie

en bij de aanpak van de verkeersonveiligheid in de provincie door middel van verkeerseducatie. Op welke wijze geven wij invulling aan de permanente verkeerseducatie die de basisvaardigheden van verkeersdeelnemers (inwoners) in de provincie moeten verbeteren? En welke specifieke problemen, groepen en/of verkeersgedragingen geven wij prioriteit bij het verbeteren van de verkeersveiligheid door middel van voorlichting en educatie? Ook beschrijven we in dit beleidskader globaal met welke activiteiten we invulling geven aan deze vraagstukken en hoe we dit organiseren. Het beleidskader is het vertrekpunt voor het opstellen van een jaarlijks werkplan waarin de uitvoering van verkeerseducatie en voorlichtingsactiviteiten tot uitdrukking komt.

Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011-2020

Het Beleidskader Verkeerseducatie vloeit voort uit het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011-2020. Onder regie van de provincie Groningen hebben wij een Maatregelenpakket Verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 vastgesteld. In dit maatregelenpakket is een provinciebrede analyse naar de stand van de verkeersveiligheid opgenomen. Op basis van deze analyse zijn (in 2011) vijf speerpunten gekozen waar wegbeheerders, deelnemers in het VVB aandacht aan besteden. Deze speerpunten vormen de basis voor hun verkeersveiligheidsbeleid. Bij de aanpak van al deze speerpunten speelt verkeerseducatie vaak een rol. De speerpunten van dit Maatregelenpakket Verkeersveiligheid zijn de volgende:

1. *kwetsbare verkeersdeelnemers*: senioren, oudere fietsers, jonge automobilisten, basisschool- en voortgezet onderwijsleerlingen;
2. *ongevalsoorzaken*: snelheid binnen de bebouwde kom (30- en 50 kilometerwegen) en buiten de bebouwde kom (80 kilometerwegen), alcohol, drugs, medicijnen, afleiding, snelheid elektrische fiets;



3. *(hufterig) verkeersgedrag*: bumper kleven, snijden, hoge snelheid, agressief verkeersgedrag;
4. *infrastructuur*: verbetering van kruispunten en wegvakken (aanpak black spots) en terugdringen van het aantal eenzijdige ongevallen, met name op gemeentelijke wegen en 80 kilometerwegen. Verder de 3E-aanpak op 80 kilometerwegen. En tot slot het veiliger inrichten van woonbuurten en schoolomgevingen.
5. *subjectieve verkeersonveiligheid*: verkeerssituaties waarbij melding wordt gemaakt van verkeersonveiligheid of gevaarlijk verkeersgedrag zonder dat dit direct leidt tot ongevallen. Veel voorkomende situaties zijn schoolomgevingen (snelheid autoverkeer, parkeeroverlast), 30 kilometergebieden (snelheid in woonbuurten), snelheid autoverkeer op plattelandswegen (60 kilometerwegen), landbouwverkeer.

Omdat het Maatregelenpakket een looptijd kent tot 2020, vormt dit ook de basis voor dit nieuwe Beleidskader Verkeerseducatie. In bijlage [A] is een samenvatting van het Maatregelenpakket opgenomen.

Nieuwe beleidsperiode

Het nieuwe beleidskader Verkeerseducatie is een vervolg op dat van 2012-2015 en geldt voor de periode 2017-2020. Door de structuurwijziging die in 2015 in de organisatie van verkeerseducatie in onze provincie plaatsvond, was het niet praktisch om eerder een nieuw beleidskader te realiseren. Het jaar 2016 was een overgangsjaar, vandaar dat de werking van het beleidskader 2012-2015 met een jaar verlengd is en de activiteiten in 2016 in de lijn van het eerste beleidskader zijn uitgevoerd. In hoofdstuk 2 leest u meer over de organisatieverandering.

Leeswijzer

Het Maatregelenpakket Verkeersveiligheid is niet het enige document op basis waarvan we in dit Beleidskader keuzes maken. In ruim vijf jaar hebben ontwikkelingen in de technologie, bevolkingsopbouw, economie en mobiliteit geleid tot (soms ingrijpende) veranderingen in de wijze waarop mensen aan het verkeer deelnemen.

In dit beleidskader beschrijven we de belangrijkste trends en geven we een analyse van de meest recente ongevallencijfers (hoofdstuk 3). Voor we daarop ingaan, blikken we terug op de verkeerseducatie van de afgelopen jaren (hoofdstuk 2).

Vervolgens leest u in hoofdstuk 4 en 5 welke prioriteiten wij de komende vier jaren willen stellen

bij de aanpak van de verkeersveiligheid door middel van verkeerseducatie en welke accenten wij leggen als het gaat om de permanente leerlijn van verkeerseducatie. Het fundament daarvoor wordt gevormd door het educatieaanbod voor het onderwijs. Hoe wij dit gezamenlijk organiseren en (laten) uitvoeren, wordt beschreven in hoofdstuk 6. Daarin wordt ook

toegelicht op welke wijze de monitoring van onze educatie-inzet plaats zal vinden.

De keuzes die wij in deze beleidsperiode maken, hebben hun weerslag op de begroting en financiering. Dit Beleidskader sluit af met een globaal financieel overzicht in hoofdstuk 7. Specifieke begrotingen voor de verschillende onderdelen worden in het jaarlijkse VVB Werkplan opgenomen.



2. Aanpak verkeerseducatie in de afgelopen jaren

2.1 E's zijn de basis

Verkeerseducatie maakt het mogelijk voor mensen om zelfstandig en veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer en educatie speelt een belangrijke rol in de aanpak van verkeersonveiligheid. Basis voor de aanpak van verkeersonveiligheid in onze provincie is de 'drie E-aanpak'. Deze aanpak bestaat uit de volgende drie onderdelen: Engineering (infrastructuur), Education (educatie, gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving). Steeds vaker wordt daarbij ook de E van Empowerment/Engagement genoemd, waarin de vraag centraal staat hoe je inwoners en weggebruikers een eigen rol kunt geven in de aanpak van ongewenst verkeersgedrag. De drie E-aanpak wordt ingezet op provinciaal maar ook gemeentelijk niveau om verkeersproblemen op te lossen en verkeerskundige vraagstukken aan te pakken. Na een analyse van de problematiek hebben overheden de drie E's beschikbaar bij het zoeken naar oplossingen. Op basis van de analyseresultaten maken zij keuzes in de inzet van de drie E's en de mate waarin die ingezet moeten worden.

Voor de infrastructurele maatregelen die genomen moeten worden, is in principe de wegbeheerder verantwoordelijk. Wegbeheerders stellen hiervoor hun eigen plannen op. Voor de handhaving geldt, dat die onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie wordt uitgevoerd door de politie. Over de maatregelen op het gebied van educatie hebben wij afgesproken deze in VVB-verband te organiseren. Eerder vond dat plaats in het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Groningen; de voorganger van het VVB.

Uitgaande van deze visie op de aanpak van verkeersonveiligheid in onze provincie wordt educatie vaak in aanvulling op of als ondersteuning van infrastructurele maatregelen ingezet. Ook wordt bij de inzet van handhaving op een specifieke locatie of traject in beginsel educatie ingezet. Dat kan uiteenlopen van voorlichtingsmiddelen die de politie inzet bij controles op

bepaalde typen bestuurders (denk aan vrachtwagen, bestelverkeer, motorrijders) tot complete campagnes op een bepaalde weg of traject waarin de educatie en de handhaving door de politie hand in hand gaan. Soms betreft dit ook landelijke of regionale campagnes waarin steeds weer de combinatie wordt gezocht tussen educatie en voorlichting en repressie door de politie. Deze aanpak waarin wegbeheerders binnen het VVB veelvuldig op provinciaal, regionaal maar ook lokaal (en soms Rijks-) niveau samenwerken met de politie, maakt dat wij de afgelopen jaren op veel verschillende manieren aan (verkeers) educatie en voorlichting hebben gewerkt.

Educatie wordt niet alleen in aanvulling op de twee andere E's ingezet, maar vindt ook los daarvan plaats. Sommige (landelijke) voorlichtingscampagnes – die wij ook ondersteunen – doen dat bijvoorbeeld.

2.2 Beleidsaccenten Verkeerseducatie 2012-2015

Wij hadden voor de periode 2012-2015 zeven beleidsaccenten gekozen om prioriteit te kunnen geven aan de verkeerseducatie. De in het Beleidskader Verkeerseducatie 2012-2015 benoemde beleidsaccenten waren de volgende:

1. Versterking centrale ondersteuning,
2. Subsidieregeling verkeersveiligheid gemeenten,
3. Drie-E-aanpak gevaarlijke routes,
4. Verkeersveiligheidslabel scholen,
5. Gerichte aanpak 16,5-24 jarige beginnende bestuurders,
6. Ondersteuning communicatie en educatie verkeershandhaving,
7. Overige activiteiten (Aanschaf en beheer educatief materiaal, Bob-activiteiten Groningen, Modderproblematiek, Werkgroep Analyse, VVB-secretariaat).

Deze beleidsaccenten zijn deels nog steeds actueel en die komen in dit nieuwe beleidskader dan ook terug.



2.3 Organisatieverandering

In de provincie Groningen is, zoals eerder aangegeven, afgesproken om de permanente verkeerseducatie (PVE) in VVB-verband te organiseren. Het secretariaat van het VVB voert daarover (binnen de gestelde kaders) al jaren de regie. In het vorige beleidskader 2012-2015 werd de ambitie uitgesproken om de regierol en centrale aansturing vanuit het VVB te versterken.

Oude werkwijze voldoet niet

Tot 2015 stelden het VVB-secretariaat en alle gemeenten afzonderlijk plannen op met hierin activiteiten gericht op verkeerseducatie. In 2014 heeft het VVB-secretariaat onderzocht wat de stand van zaken m.b.t. de organisatie en kwaliteit van verkeerseducatie (activiteiten) was. Hieruit bleek onder meer dat:

- gemeenten behoefte hadden aan centrale aansturing, kennis, samenwerken, gezamenlijke inkoop en ondersteuning in de organisatie van (PVE) activiteiten;
- de kwaliteit van de (PVE) activiteiten niet altijd van een voldoende niveau was en deze achterliep bij de landelijke ontwikkelingen om juist meer in te gaan zetten op getoetste (PVE) activiteiten;
- Permanente educatie op Groningse basisscholen op diverse (soms verouderde) manieren werd georganiseerd en structuur hierin ontbrak;
- de hoeveelheid aan middelen die uit de BDU nog beschikbaar waren voor het verkeersveilig maken van de infrastructuur afneemt. Dat het mede daarom zo belangrijk is om extra in te gaan zetten op beïnvloeding van (ongewenst) gedrag (verantwoordelijk voor 80% van de ongevallen) in het verkeer;
- bij gemeentelijke verkeersambtenaren en het VVB secretariaat meer inzicht in en kennis over de effecten van (PVE) activiteiten zou moeten worden verkregen;
- het belang groeide om juist op provinciaal niveau samen met de gemeenten meer kwalitatieve, getoetste (PVE) activiteiten uit te gaan voeren.

2015-2016: vernieuwing

De uitkomsten van het onderzoek waren aanleiding om te werken aan een nieuwe, provinciebrede aanpak voor de uitvoering van verkeerseducatie. Dit heeft geleid tot de opzet van de uitvoeringsorganisatie Verkeerswijzer Groningen in 2015.

Verkeerswijzer Groningen

Vanuit Verkeerswijzer Groningen worden gemeenten en scholen in de provincie Groningen (beter) ondersteund met een programma van kwalitatief goede verkeerseducatie (activiteiten). De daarvoor aangestelde VVB-regiocoördinatoren fungeren als vast contactpersoon voor de gemeenten en de scholen, verdeeld over drie regio's in de provincie. Zij zijn ook verantwoordelijk voor de contacten met en het toezicht op de uitvoerende partijen van de educatieprojecten. De regiocoördinatoren zijn daardoor zowel accountmanager als productmanager van de verkeerseducatie in Groningen. Ten behoeve van de marketing van het productaanbod van Verkeerswijzer Groningen - en om het brede publiek over alle campagnes, activiteiten en bijdragen van partners op het gebied van verkeersveiligheid te informeren - zijn verschillende communicatiekanalen ingericht. Centrale rol daarin wordt vervuld door de website VerkeerswijzerGroningen.nl waarop het aanbod op het gebied van verkeerseducatie aantrekkelijk in beeld is gebracht. Het bezoek aan de website en het gebruik van de activiteiten, wordt gestimuleerd via social media en door stelselmatig te blijven verwijzen naar de website, in alle uitingen rondom verkeersveiligheid en verkeerscampagnes in Groningen. Gemeenten en andere partners dragen hier actief aan bij door in hun media ook te verwijzen naar Verkeerswijzer Groningen. De website wordt daarom ook actief gebruikt om campagneboodschappen mee te verspreiden. In 2016 groeide het aantal unieke bezoekers op de website van gemiddeld per maand 580 (in 2015) naar gemiddeld 1414 unieke bezoekers per maand.

TOOLKIT

2.4 Kwaliteit en effecten

Bij de start van de nieuwe provinciebrede organisatie van verkeerseducatie (Verkeerswijzer Groningen) is afgesproken om informatie over de organisatie, verkeerseducatie activiteiten en campagnes bij te gaan houden zodat hierover een evaluatie kan plaatsvinden. Hiervoor is een monitoring- en evaluatieplan opgesteld met als doel om te meten of met de nieuwe manier van samenwerken een verbetering in de organisatie, effectiviteit, kwantiteit en kwaliteit van verkeerseducatie is bereikt. We gaan hier in hoofdstuk 4 nader op in.

Eerste opbrengst

Uit de eerste ervaringen blijkt dat de nieuwe manier van werken verschillende positieve effecten heeft:

- Iedereen heeft evenveel kans (op educatie) doordat de educatie centraal wordt ingekocht en ingezet. De inzet in een bepaald gebied is niet meer afhankelijk van (de mogelijkheden van) een gemeente. Er is sprake van één lijn voor de gehele provincie, één beleid.
- De focus op kwaliteitsverbetering motiveert de aanbieders van educatieactiviteiten om hun aanbod te herstructureren zodat het aanbod eerder in de Toolkit 'permanente verkeerseducatie van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer' terecht komt. Deze Toolkit is samen met de regievoerders verkeersveiligheid (VVB's / ROV's) ontwikkeld. Activiteiten die in de Toolkit zijn opgenomen, zijn op een uniforme wijze beschreven en getoetst. Als aanbod hierin wordt opgenomen, leidt dit ook tot een kwaliteitsslag van de producten.
- Door de centrale inkoop van de educatieproducten en activiteiten, is de kosteneffectiviteit ervan al verbeterd.
- Scholen nemen meer educatieproducten af en het aantal scholen dat meedoet, is gegroeid. Ook zijn scholen blij met het aanbod. Ze kunnen nu verkeerseducatie voordeliger en gemakkelijker organiseren. De pro-actieve benadering van de scholen door de accountmanagers ofwel regiocoördinatoren, werpt zijn vruchten dus af. Daarnaast zorgt deze ook nog voor meer bewustwording voor verkeersveiligheid onder de scholen en voor een pasklaar aanbod wanneer een school met vragen komt.

De nieuwe werkwijze werkt goed. In 2016 namen 84% van de basisscholen en 54% van de voortgezet onderwijsinstellingen deel aan één of meerder verkeerseducatie activiteiten uit ons aanbod. Hierbij hebben wij bijna 25.000 (unieke) leerlingen bereikt.

In totaal namen ruim 60.000 mensen deel aan één van onze verkeerseducatie activiteiten en/of voorlichtingsacties.

In de infographic (pag 10) is een overzicht van onze activiteiten over 2016 en het bereik hierbij opgenomen. Zie ook bijlage [B].

Effectmetingen

Het meten van de effecten van verkeerseducatie is moeilijk. Wij voeren wel evaluaties over verkeerseducatieactiviteiten uit, en veel evaluaties meten de voorwaarden voor veilig gedrag. Maar gedragsintenties zijn slechts beperkt voorspellend voor het werkelijke gedrag. Om effecten te kunnen aantonen, zijn toetsen nodig die niet alleen meten wat mensen 'van plan zijn te doen' of 'zeggen te gaan doen', maar die dichterbij komen bij het gedrag dat mensen daadwerkelijk (in het verkeer) vertonen. Dat is bijvoorbeeld sneller meetbaar als het gaat om een fietslampje dat mensen wel of niet aan doen, maar beduidend lastiger als het gaat om bijvoorbeeld 'veilig fietsgedrag' of iets als 'afleiding in het verkeer'.

WEVER

Provincies, VVB's en maatschappelijke organisaties in dit werkveld zijn op zoek naar methoden om effecten goed te kunnen meten. Het Interprovinciaal Overleg (IPO) is daarom gestart met de ontwikkeling van betrouwbare meetmethoden. Onder meer samen met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en het Centraal Instituut voor Toets Ontwikkeling (CITO) is in 2016 een traject gestart onder de naam 'Op weg naar effectieve verkeerseducatie' (WEVER). Dit traject is gestart met het ontwikkelen van een 'meetlat' waaraan de effectiviteit van verkeerseducatieactiviteiten kan worden getoetst. Vanaf 2020 moeten er voor meerdere verkeerseducatieactiviteiten voor de doelgroepen basisschool en voortgezet onderwijs standaard meetinstrumenten beschikbaar zijn. Het VVB secretariaat neemt uiteraard actief deel aan het landelijk IPO-overleg Verkeerseducatie en denkt mee over de opzet van en uitvoering van het WEVER-project. De uitkomsten van dit proces nemen we dan ook mee bij de inzet van activiteiten in onze provincie.

3. Analyse verkeersongevallencijfers, trends verkeersveiligheid, mobiliteit en bevolkingsopbouw

In de provincie Groningen is de afgelopen jaren veel ondernomen om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Aanpassing van de infrastructuur op onveilige punten is succesvol gebleken en verkeersveiligheidsprojecten zijn integraal aangepakt volgens de 3E-methode. Daarnaast zijn auto's veiliger geworden. Ondanks dit alles is er sprake van een stijging onder het aantal ziekenhuisgewonden. Met name de ernst van de ongevallen, de toename onder het aantal ernstige verkeersgewonden, is hierbij zorgelijk. Dit is een landelijk beeld. Het is zaak ons beleid nog gericht in te zetten om een daling onder deze gewonden in te kunnen zetten. De inzet van verkeerseducatie is hierbij een belangrijke component omdat het menselijk gedrag in veel gevallen oorzaak blijft bij het ontstaan van ongevallen. Welke verkeersgedragingen zijn dit en welke (groepen) mensen vertonen die gedragingen vooral? Om hier inzicht in te krijgen is er onderzoek, onder andere ongevalsanalyses, uitgevoerd.

Registratie

Voor het opstellen van het VVB Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011-2020 hebben we een uitgebreide analyse van verkeersongevallengegevens over de periode 2005 t/m 2009 uitgevoerd. Deze analyse is (als één van de bronnen) noodzakelijkerwijs ook voor het Beleidskader 2017-2020 gehanteerd. Reden hiervoor was dat sinds 2009 de wijze van registreren door de politie en verwerking van ongevalsgegevens bij Rijkswaterstaat is veranderd. De cijfers over de ziekenhuisgewonden in de periode 2009 t/m 2014 komen hierdoor veel lager uit. Door deze onderregistratie zijn er te weinig gegevens over deze periode beschikbaar om beleidsmatig goede analyses mee uit te kunnen voeren. Vanaf 2013 is de politieregistratie langzamerhand verbeterd, maar deze zit nog niet op het niveau van 2009 en eerder.

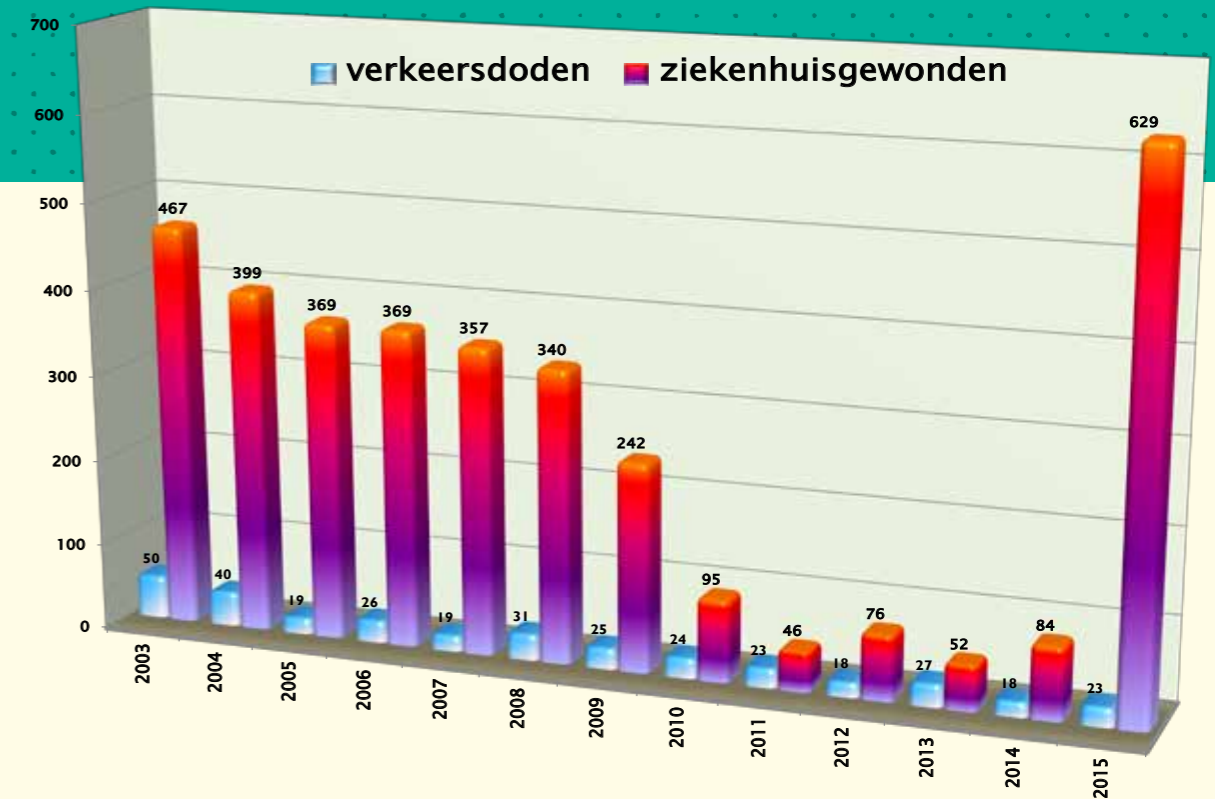
In het Maatregelenpakket verkeersveiligheid 2011-2020 is ook de relatie tussen bevolkingsopbouw en de ongevalsbetrokkenheid (onder ziekenhuisgewonden) in de verschillende leeftijdscategorieën inzichtelijk gemaakt. Deze analyse (over de periode 1999 t/m 2009) is uitgebreid met het jaar 2015 en hebben wij betrokken bij onze analyses ten behoeve van dit beleidskader. De gegevens over de tussenliggende jaren (2010 t/m 2014) zijn niet bruikbaar.

De laatste ongevalsanalyse ging tot het jaar 2010. Omdat wij inmiddels zeven jaar later leven, hebben we ook gekeken naar andere bronnen, zoals de gegevens over verkeersdoden van de politie (eenheid Noord-Nederland, district Groningen). Deze gegevens zijn wel goed verwerkt in de ongevalsregistratie. Daarnaast hebben we de landelijke verkeersveiligheidsanalyses van de SWOV bij de analyse betrokken, alsook trends en ontwikkelingen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid (met partijen als het CBS, ROF en GGD als bron).

3.1 Ongevallenbeeld provincie Groningen

In de grafiek op de volgende pagina is te zien dat het aantal verkeersdoden in de provincie Groningen fluctueert. Ten opzichte van de jaren 2003 en 2004 is het aantal verkeersdoden behoorlijk afgenomen, maar in de periode 2009-2015 ligt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers jaarlijks rond de 20. De landelijke doelstelling (van maximaal 500 verkeersdoden in 2020) is vertaald naar onze provincie. Dit komt in 2020 neer op maximaal 25 doden per jaar (en ziekenhuisgewonden 300). Gezien het aantal verkeersdoden in 2016 (volgens de politiegegevens zijn dat er 14) zitten we in 2016 ruim onder de doelstelling van 2020. Het aantal verkeersdoden blijft echter fluctueren. Bovendien baart het groeiende aantal ernstige verkeersongevallen ons zorgen. Of een dergelijk ongeval resulteert

Ontwikkeling aantal doden en ziekenhuisgewonden in de provincie Groningen



in een dodelijke afloop of in een afloop met een ernstige gewonde, is voor een deel afhankelijk van toeval. Door de toename van het aantal ziekenhuisgewonden in onze provincie (zie grafiek) wordt de doelstelling voor onze provincie, maximaal 300 ziekenhuisgewonden in 2020, moeilijk haalbaar. Net zoals het ministerie I&M hebben wij onze zorg over het niet halen van de verkeersveiligheidsdoelstellingen.

3.1.1 Dodelijke ongevallen 2007-2016

De vraag is of wij op het aantal dodelijke verkeersongevallen in de provincie Groningen invloed kunnen uitoefenen, of we het aantal verkeersdoden verder kunnen laten dalen. Om hier inzicht in te kunnen krijgen, is er nader onderzoek verricht naar de aard van de dodelijke ongevallen in onze provincie in de periode 2007 tot en met 2016. Dit betreft een periode van tien jaar. In totaal betreft dit 217 Ongevallen met een dodelijke afloop waarbij 229 dodelijke slachtoffers waren te betreuren.

Het meest voorkomende ongevalstype onder de dodelijke ongevallen in de periode 2007 tot en met 2016 betreft de ongevallen waarbij de macht over het stuur van het voertuig wordt verloren

(iemand houdt het voertuig niet meer onder controle). Dit zijn in totaal 82 ongevallen, 38% van alle dodelijke ongevallen. Dit type ongeval wordt gevolgd door 'het niet verlenen van voorrang' met 42 ongevallen (19%), het 'onvolgende rechts rijden/verkeerde weghelft' met 15 ongevallen (7%) en het 'geen doorgang verlenen' met 12 ongevallen (6%). De hele analyse naar alle ongevalsoorzaken van de dodelijke ongevallen is opgenomen in bijlage [C].

3.1.2 Ernstig gewonden

Zoals vermeld is in 2015 het aantal ziekenhuisgewonden (ook wel ernstig verkeersgewonden, EVG genoemd) ten opzichte van 2009, fors toegenomen. Omdat er over de laatste vijf jaar te weinig nieuwe (objectieve) gegevens over verkeersongevallen beschikbaar zijn om beleidsmatige uitspraken te kunnen doen, is voor de analyse van de ongevallen met ernstige gewonden de ongevalsanalyse uit het Maatregelenpakket verkeersveiligheid over de periode 2005 t/m 2009 gebruikt. In deze periode zijn 1677 ernstige gewonden geregistreerd.

Meest voorkomende ongevallen met slachtoffers (2005-2009)

Uit deze analyse zijn vijf groepen als meest voorkomende ongevalstypen naar voren gekomen:

- 32% (531) slachtoffers bij 'éénzijdige ongevallen' (ongevallen waarbij iemand de macht over het stuur van het voertuig verliest) bij deze ongevallen is de groep 18-24 jaar het meest (141) slachtoffer.
- 16% (270) slachtoffers bij 'voorrangsongevallen fiets' bij deze ongevallen is de groep 16-17 en 70+ jaar het meest (44 en 37) slachtoffer.
- 10% (168) bij 'kop-staart ongevallen' bij deze ongevallen is de groep 40-49 en 18-24 jaar het meest (32 en 31) slachtoffer.
- 8,5% (143) bij 'voorrangsongevallen auto' bij deze ongevallen is de groep 70+ en 30-39 jaar het meest (32 en 28) slachtoffer.
- 6,5% (109) bij 'ongevallen met voetgangers' bij deze ongevallen is de groep 60-69 en 70+ jaar het meest (23 en 18) slachtoffer.

De vijf meest voorkomende ongevalstypen 'vertegenwoordigen' 1222 ernstige gewonden. Hierna blijft er nog een groep van 455 ernstige gewonden over. Na analyse blijkt dat deze 'rest'-groep veel (brom)fietsers bevat. De (brom)fietsers komt dus voor in de vijf grootste ongevalstypen, maar komt dus ook voor in een groot aantal ongevallen uit de 'rest'-groep. Het aantal ernstige gewonden onder (brom)fietsers is

LEEFTIJD	INWONERS	% TOV TOT	ERNSTIG GEWOND	% TOV TOT	FACTOR	POSITIE
0-11 jaar	67952	12	17	3	0,25	7
12-15 jaar	25652	4	26	4	1,0	4
16-17 jaar	13023	2	36	6	2,7	1
18-24 jaar	70324	12	131	21	1,9	2
25-39 jaar	104524	18	140	22	1,3	3
40-49 jaar	79739	14	79	13	1,0	4
50-59 jaar	80920	14	75	12	0,9	5
60-69 jaar	72487	12	57	9	0,8	6
70+ jaar	69321	12	68	11	1,0	4

dus een grote groep en verdient daarom extra aandacht in de analyse. Daarom zijn de ernstige gewonden onder (brom-)fietsers als aparte groep nader uitgewerkt. Als wij de totale groep van 1677 ernstige gewonden opnieuw bekijken, blijkt dat 41% (692) hiervan slachtoffer is onder (brom)fietsers. De meeste ernstige gewonden in de diverse leeftijdscategorieën zijn redelijk evenredig (tussen de 4-11%) verdeeld, maar de groep 18-24, 16% (112) en 16-17 jaar, 15% (106) vallen op.

De hele analyse van de ongevallen met ernstige gewonden is opgenomen in bijlage [D].

Hoe is het nu met ernstige ongevallen?

Over de periode 2010 t/m 2014 zijn geen betrouwbare (te weinig) gegevens over ernstig verkeers-gewonden beschikbaar. Sinds 2015 zijn er meer gegevens beschikbaar maar de details, zoals de toedracht van ongevallen, ontbreken. Hierdoor kan niet onderzocht worden hoe het er nu voorstaat met de zes groepen die als meest voorkomende ongevalstypen uit de analyse 2005 t/m 2009 naar voren zijn gekomen.

Leeftijden

De gegevens over 2015 bieden wel inzicht in de leeftijden van de ernstig gewonden in dat jaar. Deze kunnen worden vergeleken met de analyse uit het Maatregelenpakket verkeersveiligheid 2011-2020. Daarin zijn deze ook gerelateerd aan de bevolkingsopbouw. In onderstaande tabel is te zien hoeveel procent van de bevolking in een bepaalde leeftijdscategorie slachtoffer werd bij een ongeval in 2015.

In de provincie Groningen wonen 583942 inwoners. 629 raakten in 2015 ernstig gewond bij een verkeersongeval.

Omdat er niet in elke leeftijdscategorie evenveel mensen zitten hebben wij het aantal inwoners per leeftijdscategorie afgezet tegen het aantal ernstige gewonden in die categorie. De factor (aantal slachtoffers per 1000 inwoners) uit deze berekening kan worden gebruikt om tot een prioriteitstelling (positie) te komen.

Conclusie is dat de personen uit de groepen 16-17, 18-24 en 25-39 jaar in verhouding tot hun aandeel in de bevolking vaker slachtoffer zijn bij een ongeval.

Om te onderzoeken of er ook een verschuiving heeft plaatsgevonden in de leeftijd van de ernstig gewonden, zijn de ongevalsgegevens over 1999 (het hoogste ongevalsjaar uit de analyse) vergeleken met die over 2015. Daaruit blijkt het volgende:

Aantal ernstige slachtoffers bij verkeersongevallen - absoluut

JAAR ONGEVAL	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 E.O.	TOTAAL
1999	14	17	38	105	166	78	40	30	47	538
2015	17	26	36	131	140	79	75	57	68	629
Toe-afname % Ernstig gewond	21,4	52,9	-5,3	24,8	-15,7	1,3	87,5	90,0	44,7	16,9
Toe-afname % bevolking	-6,2	3,6	6,5	20,8	-21,0	-1,9	14,4	48,8	14,3	3,7

Conclusie is dat het aantal (absoluut) ernstig gewonden in de groepen 0-11 en 18-24 jaar tussen 1999 en 2005 is toegenomen. Maar een opvallende stijging van het aantal ernstig gewonden is te zien in de groepen 12-15, 50-59, 60-69 en 70+. Hierbij moet worden opgemerkt, dat deze toename voor een (klein) deel te maken heeft met bevolkingstoename. De hele analyse naar ongevalsbetrokkenheid en bevolkingsopbouw is opgenomen in bijlage E.

Landelijke analyses

Naast onze eigen ongevalsanalyse hebben wij de (landelijke) analyses over verkeer(sonveiligheid) van de SWOV gebruikt als aanvullende bron om ons (verkeerseducatie) beleid te actualiseren. De SWOV heeft de beschikking over andere gegevensbronnen, zoals de gegevens van de eerste hulp van de ziekenhuizen. Daaruit komen de volgende trends naar voren.

In de factsheet 'ernstig verkeersgewonden in Nederland' (zie bijlage [F]) van de SWOV is

aangegeven dat deze toename een verschuiving betreft van de groep 25-49-jarigen naar de groep ouderen. Bepaalde leeftijdsgroepen zijn oververtegenwoordigd bij betrokkenheid van een ernstig verkeersongeval, in verhouding tot het aandeel van de leeftijdsgroep in de gehele bevolkingsopbouw. Zo raken ouderen in vergelijking met hun aandeel in de bevolking vaker gewond. Zij raken vooral gewond in een ongeval met een niet-motorvoertuig. Hun oververtegenwoordiging hangt samen met de verhoogde lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen. Dit gaat – voor wat betreft de niet-motorvoertuigongevallen – op voor leeftijden van 45 jaar en ouder.

Bij overige leeftijdsgroepen komen motorvoertuig-ongevallen meer voor. Het gaat veelal om 16-17 jarige snor-en bromfietsers en 18-19 jarige autobestuurders. Dit laatste is het gevolg van de hogere ongevalskans tijdens beginnende deelname aan het gemotoriseerde verkeer.

3.2 Trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid, mobiliteit en bevolkingsopbouw

Uit de landelijke analyses van de SWOV komt een aantal trends naar voren. Hieronder zijn deze samengevat. In bijlage [F] zijn de volledige factsheets, analyses van de SWOV opgenomen. Daarnaast is een aantal andere trends opgenomen.

Meer ongevallen door afleiding

Veel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers zijn in het verkeer bezig met allerlei activiteiten die hen kunnen afleiden, zoals luisteren naar muziek, mobiel bellen, sms'en of appen. Afleiding heeft negatieve effecten op het gedrag in het verkeer. Gezien de steeds verdergaande verspreiding van de elektronische apparatuur in het verkeer zowel de draagbare media-apparatuur als systemen voor geavanceerde bestuurdersondersteuning dreigt het aantal afleidingsgerelateerde ongevallen te stijgen (SWOV, 2016.).

Jonge mannelijke automobilisten blijven achter

Terwijl in Nederland het ongevalsrisico in de afgelopen decennia sterk is gedaald, hebben jonge mannelijke automobilisten daar niet van geprofiteerd. Begin jaren negentig was het risico (de kans op een dodelijk ongeval per afgelegde kilometer) van jonge mannen ongeveer vier keer zo hoog als dat van meer ervaren automobilisten. In de periode 2011-2014 is dit verschil opgelopen tot ongeveer een factor tien (SWOV, 2016).

Stijging ernstige fietsongevallen

Na een aanvankelijke daling vanaf de jaren negentig, vertoont het aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) sinds 2006 een stijging. We zien sinds 2006 een sterker stijgende trend in het aantal EVG zonder motorvoertuigen, terwijl het aantal EVG met motorvoertuig lijkt te stabiliseren. Van de EVG in de ziekenhuisregistratie vormen fietsers de grootste groep met ruim de helft van het totaal in 2009 en een stijgend aandeel in de jaren erna. De grootste stijging zien we bij fietsongevallen zonder betrokkenheid van motorvoertuigen. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen. In 2014 was het aandeel slachtoffers in ongevallen zonder motorvoertuig naar schatting ruim 60%. (SWOV, 2016)

In de provincie Friesland heeft in 2015 een proef in het Medisch Centrum Leeuwarden plaatsgevonden waarbij alle slachtoffers van

verkeersongevallen zijn geregistreerd. Daaruit is naar voren gekomen dat 80% van de ongevallen niet voorkwam in de officiële politieregistratie. Een groot deel hiervan betreft fietsers. Er van uitgaande dat hetzelfde patroon ook in de provincie Groningen aanwezig is, kan hieruit worden geconcludeerd dat het echte aantal fiets-slachtoffers nog hoger is dan tot nu toe gedacht. (ROF, 2016).

Meer oudere verkeersdeelnemers

Het aantal 65-plussers in de stad Groningen stijgt tussen 2010 en 2020 van 22.854 naar 34.154. Dit is een groei van bijna 50%. Het aandeel 65+ in de stad stijgt in de jaren tot 2030 verder tot 43.359. Ten opzichte van 2010 is dit bijna een verdubbeling. Procentueel betekent dit voor de stad dat het aandeel 65-plus stijgt van 12% in 2010 via 17% in 2020 naar 20% in 2030. In de overige gemeenten van de provincie zal het aandeel 65-plussers stijgen van ongeveer 15 procent in 2010 naar ongeveer een kwart of iets hoger in 2030. Het aandeel ouderen in de samenleving is al groeiende en zal dus steeds zichtbaarder worden in onze samenleving (cijfers CBS, PBL).

Senior mobieler

De groep ouderen wordt niet alleen steeds groter, hun mobiliteitsbehoefte weten ze ook steeds beter te verwezenlijken. Het rijbewijsbezit onder ouderen is sterk toegenomen. Van de 65-plussers had in 1985 nog maar 53% van de mannen en 13% van de vrouwen een rijbewijs.



In 2014 was dat al gestegen naar respectievelijk 89% en 58%.

Ouderen rijden niet alleen meer zelf in de auto. Ze maken ook aanzienlijk meer fietskilometers dan vroeger. In de afgelopen twintig jaar is dit meer dan verdubbeld. Deels doordat er gewoon meer ouderen zijn als gevolg van de vergrijzing, maar ook doordat de gemiddelde senior meer fietst. Deels omdat 65+ fitter zijn dan 30 jaar geleden.

Mensen met ernstig bewegingsbeperkingen maken in toenemende mate gebruik van een scootmobiel. Momenteel rijden er in Nederland ruim 150.000 scootmobielen rond. De verwachting is dat over twintig jaar dit aantal toegenomen is tot ruim 650.000. (Scheppers 2007, Mudde 2008).

Senior meer betrokken bij ongevallen

De mobiel geworden groeiende groep senioren, zal in de toekomst, bij ongewijzigd beleid, een steeds prominentere plaats innemen in de ongevallenstatistiek. De contouren zijn al zichtbaar. In 1996 was 28 procent van de verkeersdoden 60 jaar of ouder. In 2014 was dit opgelopen tot 47 procent. De SWOV schrijft dit toe aan de mobiliteit met de fiets in Nederland. In de factsheet Verkeersdoden 2016 maakt de SWOV melding van een opvallende stijging onder oudere mannelijke fietsers. Onder deze fietsers zijn 80-plussers oververtegenwoordigd.

Ook op een scootmobiel blijken ouderen kwetsbaar. Het aantal ongevallen met scootmobielen is in de periode van 2006 tot 2012 van 1200 tot 2000 gestegen. Het aantal bestuurders

van een scootmobiel dat bij een verkeersongeval het leven liet, is onder mannen toegenomen van 21 in 2014 naar 36 in 2015.

Jaarlijks worden er rond de 600 mensen bij de spoedeisende hulp behandeld na een ongeluk met een scootmobiel. Bij driekwart van de gevallen gaat het om ongevallen waarbij geen andere weggebruikers betrokken zijn.

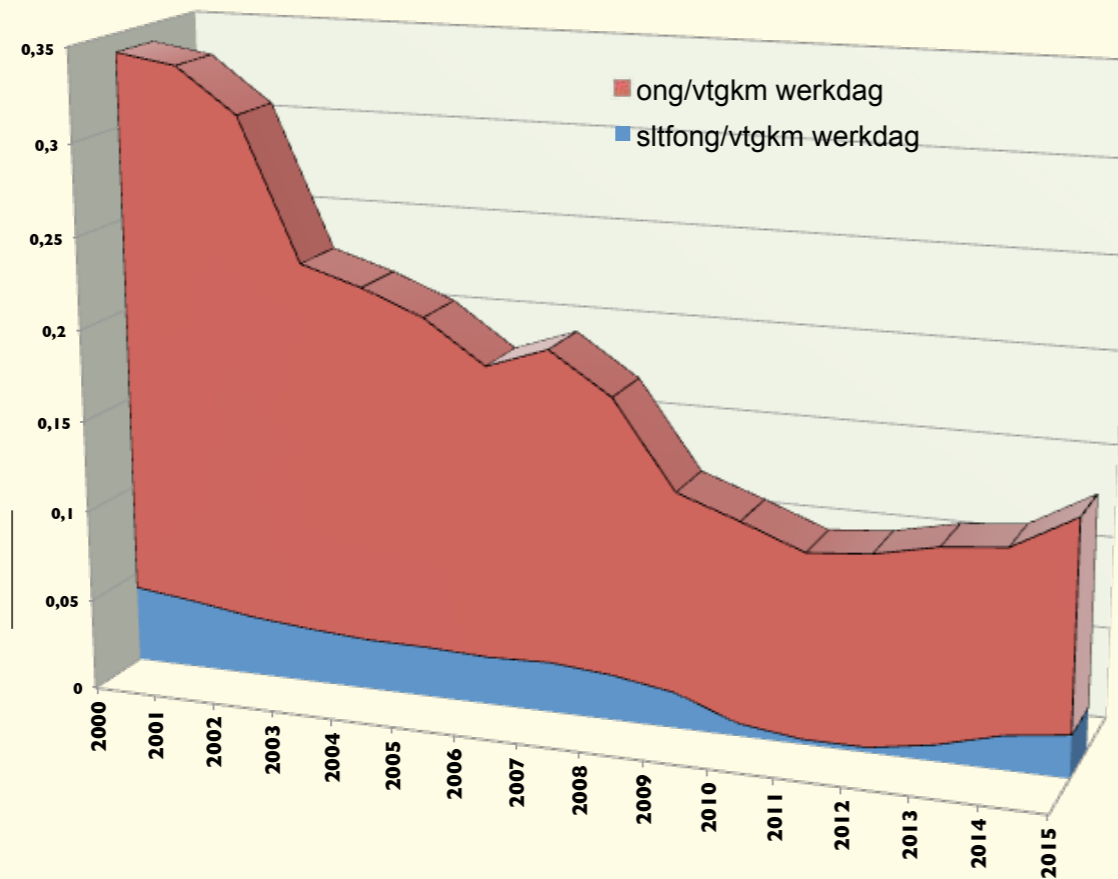
Alcohol

We staan in deze paragraaf ook stil bij alcoholgebruik in het verkeer. Uit cijfers van het GGD blijkt dat er in de provincie Groningen relatief gezien in Nederland het meest wordt gedronken. Vooral ook bij jongeren is dit een groot probleem. Tussen de 35 en 45% van de leerlingen in de 4e klas (voortgezet onderwijs) doet aan 'bingedrinken' (meer dan 5 glazen alcohol op één avond/moment). Tussen de 48 en 66% van deze kinderen drinkt sowieso al alcohol. In het Convenant Alcohol en Jongeren werken Groninger gemeenten onder leiding van het GGD samen aan dit probleem. Verkeersveiligheid is in hun aanpak nog geen groot issue. Het valt echter aan te nemen dat wanneer er relatief veel gedronken wordt in onze provincie, dit ook gevolgen heeft voor het verkeer.

Uit de dodelijke ongevallenregistratie blijkt niet of er sprake is van alcohol- of drugsgebruik. Bij dodelijke ongevallen doet de politie daarnaar geen onderzoek. Uit contacten met de hulpverleningswereld blijkt echter dat er nogal wat ernstige verkeersongevallen zijn, waarbij sprake was van drankgebruik. Het is de moeite waard hiernaar onderzoek te doen om een beter beeld te krijgen. Dit gaan wij doen in de Noordelijke



Figuur 1: ongevallen in relatie tot stijging voertuigkilometers



Proeftuin Verkeersveiligheid (zie pagina 29) De proeftuin biedt hierin mogelijkheden. In 2015 waren (landelijk) naar schatting 12%-23% van de verkeersdoden, of wel 75-140 verkeersdoden, het gevolg van alcohol. Het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers als gevolg van rijden onder invloed wordt ook op 12%-23% geschat. Het doorzetten van de BOB-campagnes blijft wat ons betreft ook in Groningen noodzakelijk. Aanvullend kan een regio-specifieke aanpak worden gekozen voor het thema alcohol in het verkeer.

Trends in bevolkingsopbouw en ongevals-betrokkenheid

Om de relatie tussen de bevolkingsopbouw en de ongevals-betrokkenheid in de verschillende leeftijdscategorieën inzichtelijk te maken, heeft er een vergelijking van gegevens uit het Maatregelenpakket verkeersveiligheid 2011-2010 en actuele gegevens uit 2015 plaatsgevonden. In bijlage [E] zijn alle gegevens opgenomen.

Voertuigkilometers en ongevallen

In de loop der jaren is de voertuigprestatie (aantal verreden voertuigkilometers) flink toegenomen. Ondanks die toename is er over de periode in figuur 1 een dalende tendens in het aantal ongevallen en het aantal slachtofferongevallen te zien. De jaren 2010 t/m 2014 moeten daarbij, vanwege de beperkte ongevallenregistratie, buiten beschouwing worden gelaten. Mede veroorzaakt door de verbeterde registratie van ongevallen, is er in 2015 weer een stijgende lijn te zien. Ook de toename in het aantal ziekenhuisgewonden, dus toename van het aantal letselongevallen, is terug te zien in de grafiek.

Conclusie

Terugblikkend op de analyse van de ongevallen, de trends op het gebied van verkeer en in de samenleving, zien wij ons gesteld voor een aantal specifieke verkeersveiligheidsproblemen. We zien dat de verkeersslachtoffers relatief gezien meer vallen onder de leeftijdsgroepen 16-17 jaar, 18-24 jaar en 25-39 jaar. Deze groepen vragen om extra aandacht. Ook is er een flinke stijging van het aantal slachtoffers te zien onder 12 tot 15-jarigen en in de leeftijds-

groepen 50-59, 60-69 en 70+. Bij welke soorten ongevallen deze mensen slachtoffer waren, kan uit de meest recente cijfers helaas niet worden geconcludeerd. Ongevalscijfers die de basis vormen voor de vorige beleidsperiode wijzen uit dat het destijds voor een aanzienlijk deel ging om het type 'macht over het stuur verliezen', 'voorrangsongeval met fiets', 'kopstaartongeval', 'voorrangsongeval met auto' en 'ongevallen met voetgangers'. Deze ongevalstypen en dus ook kwetsbare verkeersdeelnemers zoals oudere voetgangers en fietsers, maar ook scholieren (in bijvoorbeeld het buitengebied) verdienen onze aandacht.

Nemen we daar de trends en ontwikkelingen en landelijke cijfers bij dan vragen de volgende groepen en thema's om aandacht:

- Jonge mannen
- Afleiding
- Alcohol
- Senioren
- Fietsers

Ongevalsanalyses vormen niet alleen de basis voor het beleid. Daarnaast wordt deze basis gevormd door de afspraken die wij in het VVB met elkaar hebben gemaakt en in de beleving van verkeers(on)veiligheid onder burgers en weggebruikers. Dan blijkt dat we ons ook moeten inzetten op:

- Combi handhaving en educatie
- Trajectgerichte aanpak, drie E's op diverse tracés

4. Het fundament: verkeerseducatie in het onderwijs

Wij maken gezamenlijk een basisinzet mogelijk op het gebied van educatie, voorlichting en campagnes. Het belangrijkste deel van die inzet bestaat uit (permanente) verkeerseducatieactiviteiten die door Verkeerswijzer Groningen worden aangeboden aan scholen (basisonderwijs, voortgezet onderwijs) en aan instellingen die zich bezighouden met de voorschoolse periode. Deze inzet beschouwen we als het fundament voor de educatieinzet in de provincie Groningen. Een fundament dat prioriteit krijgt boven de andere beleidsaccenten en dat de komende jaren verder verbeterd wordt als het de kwaliteit van het aanbod betreft.

rijke rol om kinderen weerbaar te maken in het verkeer en draagt bij aan de ontwikkeling tot een volwassen verkeersdeelnemer.

Kinderen van 0 tot 12 jaar maken in 2015 12% uit van de bevolking in onze provincie. In 1999 was dat 6% meer. Kinderen zijn in 2015 slachtoffer bij 3% van de ongevallen maar dat aantal slachtoffers is met 21% gestegen ten opzichte van 1999.

Het zwaartepunt in het educatieaanbod van Verkeerswijzer Groningen ligt bij de kinderen op de (basis)scholen. Immers, daar wordt de basis gelegd voor een veilige deelname aan het verkeer. Een andere reden is, dat kinderen (en ook jongeren) via scholen nog goed bereikbaar zijn. Verkeerseducatie op scholen (schoollocaties) is dan ook ons vertrekpunt. We maken daarbij onderscheid tussen de voorschoolse educatie en educatie in het basisonderwijs. We houden bij onze doelstellingen rekening met de wet van de verminderende meeropbrengst. Voor het verwerven van de laatste 20% van de scholen is 80% van de energie nodig. Indien wij schrijven over scholen bedoelen we schoollocaties.

4.1.1 0-4 jaar (peuters)

Verkeerseducatie begint al op het moment dat een kind zijn eerste stapjes buitenshuis gaat zetten en hier vindt al snel het eerste contact met het verkeer plaats. De jongste kinderen begrijpen het gevaar van verkeer op straat nog niet.

Met educatieprogramma's op het kinderdagverblijf of de peuterspeelzaal maken de kinderen op speelse manier kennis met het verkeer. Verkeerswijzer Groningen biedt educatieactiviteiten aan die aandacht vragen voor de vaardigheden van peuters. Deze worden aangeboden aan scholen, kinderdagverblijven en peuterspeelzalen. Van de aanbieders van deze programma's



Schoolpleinpakket

eisen wij dat zij ook aandacht besteden aan de rol van de pedagogisch medewerkers en ouders/verzorgers.

Begin 2017 zijn er 287 kinderdagverblijven in de provincie Groningen (bron: register KDV). In 2015 namen 4% van deze kinderdagverblijven en 400 kinderen deel aan onze activiteiten. Niet alle kinderdagverblijven kunnen elk jaar deelnemen aan onze verkeerseducatie-activiteiten, maar wij promoten ons aanbod wel.

Doel is dat in 2020 14% van de kinderdagverblijven/peuterspeelzalen in de provincie Groningen één of meerdere keren gebruik heeft gemaakt van de verkeerseducatie-activiteiten van Verkeerswijzer Groningen en dat hierbij 1600 unieke kinderen zijn bereikt.

4.1.2 4-12 jaar (basisschoolleerlingen)

Vanaf het moment dat je als kind naar de basisschool gaat, neem je deel aan het verkeer. Lopend, op de fiets of (vaak nog teveel) met de auto. Elke omgeving kent zijn eigen specifieke verkeers(veiligheids)aandachtsgebieden. Van een landelijke omgeving met landbouwverkeer tot een stadsomgeving met veel (onoverzichtelijke) drukte. In deze levensfase moet de basis voor veilig gedrag in het verkeer worden gelegd.

Verkeerswijzer Groningen biedt verschillende educatieactiviteiten aan die aandacht vragen voor de vaardigheden van basisschoolleerlingen. Deze worden aangeboden aan scholen. In dit aanbod zijn ook activiteiten en middelen opgenomen die gericht zijn op (de rol van) de leerkrachten, ondersteunend onderwijspersoneel en ouders/verzorgers.

Begin 2017 zijn er 309 basisscholen (vestigingen) in de provincie Groningen met in totaal 44.787 leerlingen (bron: DUO). In 2016 namen 84% van deze scholen en 25.000 leerlingen, waarvan 15.000 unieke leerlingen deel aan verkeerseducatie-activiteiten via Verkeerswijzer Groningen.

Doel is in 2020 een groei van 25% ten opzichte van het jaar 2016 in het aantal (uniek) deelnemende leerlingen te realiseren en dat 85% van de scholen deel (blijft) nemen aan ons programma.

Wij streven er naar om in elk (blok)jaar* een verkeerseducatie activiteit te laten plaatsvinden. Hiermee wordt een doorgaande leerlijn voor praktische verkeerseducatie gerealiseerd. Er zal serieus moeten worden gestuurd in de activiteiten voor de diverse (blok)leerjaren, die een school afneemt. Anders wordt het moeilijk om, met het nu al hoge percentage deelnemende scholen (84%), een hoger uniek bereik te halen.

* GROEP 1+2, 3+4, 5+6 EN 7+8

4.1.3 Verkeersveiligheidslabel basisscholen

Om praktisch verkeersonderwijs nadrukkelijker bij basisscholen op de agenda te krijgen en te houden, is het Verkeersveiligheidslabel geïntroduceerd. Dit is een kwaliteitskeurmerk voor scholen die zich aantoonbaar sterk maken voor de verkeersveiligheid van 'hun' kinderen. Het label is echter meer dan een eervolle vermelding. Het is ook een blijvende support als het gaat om het verbeteren van de verkeersveiligheid rond de school en het verkeersonderwijs tijdens schooltijd.



Product Jongeren

4.1 Basisonderwijs en voorschoolse periode

Kinderen moeten van jongsaf aan leren hoe zich te gedragen in het verkeer. Leren oversteken, wat een zebraad is, hoe een verkeerslicht werkt. Zaken die voor volwassenen vanzelfsprekend zijn, maar voor een kind helemaal nieuw. Leren fietsen, veilig spelen op straat en voorrangregels. Verkeerseducatie speelt een belang-

Deelname aan het labeltraject biedt scholen tal van voordelen, in praktisch én financieel opzicht. Zo hebben Labelscholen voorrang bij het kosteloos verkrijgen van activiteiten/producten en kunnen zij kosteloos een nieuwe verkeersmethode aanschaffen (eenmalig, alleen het eerste jaar).



Wij stimuleren basisscholen al vele jaren om het Verkeersveiligheidslabel (VVL) te halen. Op dit moment hebben 56 (van de 310) basisscholen/vestigingen in de provincie Groningen het verkeersveiligheidslabel. Een school die dit label heeft behaald, heeft aangetoond dat het verkeerseducatie een structurele plaats in het leerplan in alle schooljaren heeft gegeven. Een gelabelde school werkt met actuele lesmethoden, organiseert verkeerseducatie activiteiten, betreft ouders bij verkeerszaken en heeft aandacht voor de verkeersveiligheid rondom de school en de school-thuisroutes. De gelabelde scholen worden eens in de drie jaar herijkt.

Doel: toename labelscholen

Met ingang van 2016 begeleiden onze regiocoördinatoren de scholen bij het behalen van het label. Zij beoordelen of een school het label heeft gehaald en zorgen voor de herijking na drie jaar. Door de ondersteuning van de regio-coördinatoren verwachten wij dat meer scholen het verkeersveiligheidslabel gaan behalen en behouden.

Begin 2017 hebben 56 van de 309 basisscholen (vestigingen) in de provincie Groningen het verkeersveiligheidslabel.

Het doel is in 2020 in de provincie 75 tot 100 scholen te labelen

Integraal werken

Bij de inzet van verkeerseducatieactiviteiten gericht op kinderen en scholieren, zullen we de komende jaren steeds meer integraal gaan werken. Zo kan het stimuleren van fietsgedrag onder basisschoolleerlingen ook bijdragen aan een gezonde levensstijl. We gaan verkennen welke mogelijkheden er zijn voor een duurzame samenwerking met de beleidsterreinen sport, milieu en fietsbeleid, zodat we onze krachten kunnen bundelen. Gezondheid is hierbij een belangrijk thema.



Wij gaan scholen (schoollocatie) voor middelbaar onderwijs stimuleren meer gebruik te maken van het verkeerseducatieaanbod dat er voor hen beschikbaar is. Dat kan door scholen kant- en klare educatiepakketten aan te bieden, of door juist op maat aanbod beschikbaar te stellen (bijvoorbeeld naar aanleiding van actuele gebeurtenissen).

Begin 2017 zijn er 110 VO-MBO-ROC scholen (vestigingen) in de provincie Groningen met in totaal 40.523 leerlingen tot 18 jaar (bron: DUO). In 2016 namen 54% van deze scholen en 13.600, waarvan 9600 unieke leerlingen deel aan verkeerseducatie-activiteiten via VerkeerswijzerGroningen.

Doel is in 2020 een groei van 10% ten opzichte van het jaar 2016 in het aantal (unieke) deelnemende leerlingen te realiseren. Daarnaast is het doel om in 2020 een groei van 6% van deelnemende scholen te realiseren.

4.2 Middelbare scholieren

4.2.1 12-16 jaar

Deze groep maakt in 2015 voor 4% deel uit van de bevolking in onze provincie en is sinds 1999 met 3,5% afgenomen. Zij zijn in 2015 slachtoffer bij 4% van het totaal aantal ongevallen, maar het aantal slachtoffers in deze categorie is sinds 1999 met 53% toegenomen. Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

In deze leeftijdscategorie staat het puberbrein als geen ander brein onder druk van vrienden en groepsprocessen. Door veel nieuwe impulsen en het verkennen van grenzen, gedragen jongeren zich vanuit hun eigen belevingswereld in het verkeer. Het is belangrijk om aansluiting te zoeken bij deze manier van beleven. De groep scholieren krijgt in landelijke campagnes (bijvoorbeeld Fietsmodus) inmiddels specifieke aandacht, waarbij veelal een combinatie van middelen wordt ingezet bestaande uit educatieprogramma's op scholen en inzet van social media.

Als wij schrijven over scholen bedoelen we schoollocaties.

4.2.2 16-17 jaar

Deze groep maakt in 2015 voor 2% deel uit van de bevolking in onze provincie en is sinds 1999 met 6,5% toegenomen. Zij zijn in 2015 slachtoffer bij 6% van het totaal aantal ongevallen, maar het aantal slachtoffers in deze categorie is sinds 1999 met 5% afgenomen. Deze groep is bijna weer terug bij het ongevalsniveau van 1999.

Voor deze leeftijdscategorie geldt deels hetzelfde als voor de 12 tot 16-jarigen. Uitzondering is het feit dat jongeren van deze leeftijd hun (bromfiets)rijbewijs kunnen halen. Voor deze leeftijdscategorie geldt ook dat zij zichzelf bij hun rijtaak overschatten en soms onwenselijk verkeersgedrag vertonen. Groepsdruk kan daar extra negatieve effecten op hebben. Wij gaan deze groep meenemen in de aanpak van Jonge bestuurders, een specifieke doelgroep die we moeten aanpakken. Zie paragraaf 5.4.2.

5. Beleidsaccenten 2017 - 2020



In dit hoofdstuk geven we aan waar voor de komende periode de accenten liggen in de verkeerseducatie in de provincie Groningen. De keuzes die we hierin hebben gemaakt zijn gebaseerd op de ongevalsanalyses uit het Maatregelenpakket verkeersveiligheid 2011-2020 van het VVB Groningen, verkeersongevallenanalyses van de SWOV, evaluatie van verkeerseducatieactiviteiten en –campagnes en de trends en ontwikkelingen zoals beschreven in hoofdstuk 3. We beschrijven hier op hoofdlijnen hoe wij in de komende periode (2017-2020) voor de onderscheiden leeftijdsgroepen aandacht gaan besteden aan permanente verkeerseducatie en welke prioriteiten we stellen bij de gerichte aanpak van verkeersonveiligheid. Vervolgens werken we in het jaarlijkse VVB-werkplan uit welke activiteiten invulling geven aan de permanente verkeerseducatie en op welke wijze we dit (laten) organiseren.



5.1 Beleidsaccenten 2017-2020

Wij gaan ons in de periode 2017-2020 richten op het bevorderen van een veilige verkeersdeelname van iedereen in de Groninger samenleving, van jong tot oud. Daarnaast gaan wij verkeersveilig gedrag bevorderen dat een rol speelt bij specifieke verkeerssituaties, verkeersgedragingen en specifieke groepen. We richten ons – naast de beschreven inzet voor het onderwijs - de komende jaren op de volgende speerpunten:

1. Op grond van analyses een basisinzet van educatie :
Denk aan:
 - Kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers, senioren, minder validen, nieuwkomers in Nederland, motorrijders);
 - Regionale verkeersproblematiek (bijv. landbouwverkeer);
 - Uitdragen van landelijke voorlichtingscampagnes;
 - Samenwerking met de politie voor de combinatie van handhaving en educatie;
 - Traject- of locatiegerichte aanpak verkeers(on)veiligheid;
 - Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers.
2. Op basis van analyses een extra inzet gericht op een slimme verbetering van de verkeersveiligheid d.m.v. educatie, gedragsbeïnvloeding en voorlichting gericht op specifieke situaties, verkeersgedragingen en specifieke groepen, namelijk:
 - Afleiding in het verkeer
 - Jonge bestuurders
 - Fietsers
 - Senioren in het verkeer

3. Betere kwaliteit en monitoring
 - a. Verbeteren kwaliteit van de activiteiten, campagnes en middelen die worden ingezet.
 - b. Verbeteren van de monitoring door middel van effectmetingen, metingen van de ongevallen, metingen van verkeersgedrag (zie hoofdstuk 6).

5.2 Strategie: werken langs twee sporen

Wij zetten de komende periode verkeerseducatie in via een twee-sporenbeleid:

1. Een beter fundament en betere educatieinzet met heldere resultaten
Wij zorgen gezamenlijk voor een continue inzet van verkeerseducatie in het basisen voortgezet onderwijs in de provincie Groningen. Dit is voor ons het fundament (zie hoofdstuk 4) en maakt uiteraard onderdeel uit van spoor 1. Daarnaast maken wij een basisinzet van educatie mogelijk om iedereen in de Groninger samenleving van jong tot oud veilig aan het verkeer te kunnen laten deelnemen. Zij werken daarbij de komende jaren aan een verbetering van de kwaliteit van de activiteiten en campagnes. Ook werken zij aan een betere monitoring op deze basisinzet.
2. Vernieuwende educatie-aanpak op specifieke verkeersveiligheidsproblemen
Wij gaan samen extra inzet plegen op de voornaamste verkeersveiligheidsissues in de provincie Groningen door middel van een vernieuwende aanpak op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie en voorlichting. Zo gaan wij op een duurzame, effectieve wijze verbetering aanbrengen in verkeersgedrag dat een rol speelt bij specifieke verkeerssituaties en gedrag dat vertoond wordt door specifieke groepen verkeersdeelnemers.

In de volgende paragraaf werken we de twee sporen en de beleidsaccenten verder uit.

5.3 SPOOR 1 Een betere basisinzet met heldere resultaten

Wij willen in de periode 2017-2020 de verkeersonveiligheid in onze provincie tegengaan en duidelijke stappen zetten in de verbetering van de manier waarop wij dat doen. De afgelopen jaren hebben wij hiermee met de oprichting van Verkeerswijzer Groningen als uitvoeringsorganisatie een start gemaakt. Dankzij de reorganisatie van de verkeerseducatie is de regie centraal versterkt. De invoering van de nieuwe organisatiestructuur en de veranderingen in de werkwijze voor uitvoerders van de educatieactiviteiten heeft veel energie geleverd. Tegelijkertijd is met die centrale regie ook meer aandacht gekomen voor de verbetering van de kwaliteit van de educatie. De komende vier jaren gaan wij ons nog meer inzetten op een betere kwaliteit van de activiteiten en maatregelen en willen we ook meer inzicht verkrijgen in effecten van de inzet.

5.3.1 Basisinzet

Wij maken gezamenlijk via het jaarlijkse VVB werkplan een basisinzet mogelijk op het gebied van educatie, voorlichting en campagnes. Naast de inzet van verkeerseducatie in het onderwijs (ons fundament), bieden wij ook activiteiten aan aan andere instanties, zoals bijvoorbeeld ouderenorganisaties e.d. Het genoemde aanbod wordt door Verkeerswijzer Groningen leeftijdsgericht ingezet. Bij de permanente verkeerseducatie (PVE) onderscheiden we landelijk zeven verschillende groepen. Deze indeling is gebaseerd op een combinatie van leeftijd, vervoerswijze en vatbaarheid voor ongevallen. Het betreft de volgende zeven groepen:

- 0-4 jaar (peuters)
- 4-12 jaar (basisschool kinderen)
- 12-16 jaar (middelbare scholieren)
- 16-24 jaar (beginnende bestuurders)
- 25-60 jaar (rijbewijsbezitters)
- 60-75 jaar (ouderen)
- 75+-ers (senioren)

Een ander deel van onze basisinzet wordt gevormd door landelijke en regionale voorlichtingscampagnes, samenwerkingsprojecten met de politie, en projecten waarin bewoners en verkeersdeelnemers in de provincie betrokken worden bij de aanpak van verkeersonveiligheid. De onderdelen van deze basisinzet worden hieronder verder uitgewerkt:

5.3.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Vergeleken bij verkeersdeelnemers in auto's, bussen en vrachtwagens zijn er diverse verkeersdeelnemers erg kwetsbaar in het verkeer. Daarbij doelen we specifiek op kinderen, (fietsende) scholieren, oudere fietsers en voetgangers, minder validen, nieuwkomers in Nederland en motorrijders (die vaak over het hoofd worden gezien). Deze kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen onze extra aandacht. Doel is het aantal verkeersslachtoffers onder deze groepen te doen verminderen en hen een veilig en vlotte deelname aan het verkeer mogelijk te maken. Verkeerswijzer Groningen blijft de komende beleidsperiode verkeerseducatieaanbod en campagnes aanbieden die hier invulling aan geven. Voor kinderen en scholieren geldt dat deze groepen benaderd worden via het onderwijsaanbod van Verkeerswijzer Groningen.



5.3.2.1 Fietsers, voetgangers, minder validen, senioren

Het aanbod voor fietsers en voetgangers wordt beschreven bij de leeftijdsgroepen Kinderen en Scholieren. Voor een gerichte aanpak van de verkeersonveiligheid van fietsers, zie verder bij paragraaf 5.4.3. Voor een gerichte aanpak van de verkeersonveiligheid van senioren in het verkeer, zie verder bij paragraaf 5.4.4. Voor minder validen is speciaal verkeerseducatieaanbod beschikbaar bij Verkeerswijzer Groningen.

5.3.2.2 Nieuwkomers in Nederland

In Nederland nemen ook veel nieuwe Nederlanders deel aan het verkeer. Daarbij gaat onze eerste aandacht uit naar asielzoekers en vluchtelingen die voornamelijk afkomstig zijn uit landen buiten Europa. De meeste asielzoekers en vluchtelingen worden eerst opgevangen in AZC's. Daar krijgen ze soms voorlichting (klassikaal). Met dezelfde voorlichtingsmaterialen kunnen ook andere buitenlandse mensen worden bereikt zoals immigranten van binnen en buiten Europa. Wij stimuleren een veilige verkeersdeelname in de provincie Groningen door daarvoor verkeerseducatieactiviteiten en materialen aan te bieden. Dat aanbod is gericht op AZC's maar ook op internationale opleidingen.

Thema	Jan	Feb	Mrt	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
1. Alcohol/BoB												
2. Snelheid												
3. Aandacht op de weg												
4. Fietsverlichting												

Legenda

- **A-thema:** Voorgenomen communicatie-inzet op initiatief van IenM i.s.m. ROV's, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties (periode indicatief).
- **B-thema:** Voorgenomen communicatie-inzet op initiatief van IenM; facultatieve inzet door ROV's, decentrale overheden en maatschappelijke organisaties (periode indicatief).
- Beschikbaarheid van radio- en tv-zendtijd** van de Rijksoverheid tijdens campagneperiode.
- Gerichte handhaving**, nader en lokaal in te vullen door Politie, afgestemd op de TISPOL-kalender en regionale driehoek.



5.3.2.3 Motorrijders

Het aandeel van ongevallen met motorrijders in onze provincie bedraagt jaarlijks zo'n 2% van het totaal aantal ongevallen. Bij een kleine 4% van alle slachtofferongevallen is een motor betrokken. De auto (44%) en de fiets (19%) kennen een aanmerkelijk groter aandeel in de betrokkenheid bij slachtofferongevallen. Gezien deze percentages wordt er geen specifieke aandacht besteed aan het motorrijden in ons verkeerveiligheidsbeleid. Wel zal er aandacht zijn voor deze categorie verkeersdeelnemers als kan worden meegelif met landelijke campagnes (zoals dat van het Ministerie van I&M) of die van onze noordelijke partners.

5.3.3 Uitdragen van landelijke voorlichtingscampagnes

Het ministerie van Infrastructuur & Milieu heeft in samenwerking met de decentrale overheden en maatschappelijke partners op het gebied van verkeer(sveiligheid) het Meerjarenplan Commu-

nicatie Verkeersveiligheid 2017-2020 (MPCV) opgesteld. In het MPCV staat dat de thema's: alcohol (BoB), snelheid, afleiding (auto en fiets) en fietsverlichting landelijke thema's blijven en dat het ministerie en de decentrale overheden hier gezamenlijk verkeersveiligheidscampagnes voor blijven voeren. Het ministerie I&M stelt hiervoor (elk jaar) de landelijke kalender 'Verkeersveiligheidscampagnes' op. De kalender met de periodes waarin de campagnes worden gevoerd ziet er de laatste jaren ongeveer als bovenstaand uit.

De landelijke en decentrale overheden hebben afgesproken dat de Verkeer(s)- en Vervoer(s) beraden deze campagnes op regionaal niveau ondersteunen en verder implementeren. Daar waar uit monitoring in onze provincie duidelijk blijkt dat het onderwerp juist in onze provincie extra aandacht moet krijgen, zetten we hierbij ook regionale aanvullende middelen in. Zo kiezen we er in deze beleidsperiode voor om het (landelijk grote) thema 'Afleiding in het verkeer/ aandacht op de weg' uit te werken met een vernieuwende educatie-aanpak voor de doelgroepen: jonge bestuurders, fietsers en senioren (als onderdeel van Spoor 2, zie paragraaf 5.4).

Soms is samenwerking met andere noordelijke overheden (zoals Rijkswaterstaat of provincies), of samenwerking met de politie, aanleiding om een aanvullende campagne-inzet te plegen op een landelijk thema.

Middelen

Wij maken hierbij gebruik van de materialen (formats) en toolkits die het ministerie I&M hiervoor beschikbaar heeft gesteld. Door het gebruik van de toolkits kunnen sommige campagnes worden voorzien van een regionale tint. Per campagne of actie wordt gekeken naar de juiste mix van in te zetten communicatie-

middelen en -kanalen. In de meeste gevallen een combinatie van online en offline. En afhankelijk van de actie gebruiken we de landelijk of regionale gemaakte uitingen, middelen en kanalen. In ons jaarlijkse werkplan is te lezen op welke manier en met welke middelen wij de doelgroepen gaan bereiken.

5.3.4 Regionale verkeersproblematiek

De landelijke campagnekalender beslaat vier thema's. Daarmee geven we onvoldoende invulling aan de beleidsaccenten die we in dit kader hebben vastgelegd. Wij vinden dat er ook nog over/voor regionale verkeersveiligheids-thema's campagne moet worden gevoerd. Aan de hand van een jaarlijkse analyse door de VVB Werkgroep Analyse verkeershandhaving naar onder meer ongevallen en betrokken vervoerswijzen, maar ook naar aanleiding van klachten van inwoners en verkeersdeelnemers besteden we aandacht aan thema's zoals:

- Landbouwverkeer en modder op de weg
- Scooterrijders
- Bestelverkeer
- Zichtbaarheid motorrijders
- Werk in uitvoering



Bij de vaststelling van het jaarlijkse werkplan bepalen we voor welke regionale verkeersveiligheidsthema's educatie ingezet gaat worden. Als er andere ontwikkelingen in het verkeer plaatsvinden of als er na een ongevalsanalyse andere doelgroepen inzichtelijk worden, kan in het jaarlijkse werkplan een voorstel voor een nieuwe campagne worden gedaan.

Middelen

Per campagne of actie wordt gekeken naar de juiste mix van in te zetten communicatiemiddelen en -kanalen. In de meeste gevallen een combinatie van online en offline. Wij gebruiken regionaal gemaakte uitingen, middelen en kanalen. In ons jaarlijkse werkplan is te lezen op welke manier en met welke middelen wij de doelgroep gaan bereiken.

5.3.5 Samenwerking met de politie: handhaving en educatie combineren

Zoals gezegd worden verkeer(on)veiligheidsvraagstukken in onze provincie veelal aangepakt met een combinatie van maatregelen op infrastructureel gebied, handhaving en educatie. Wanneer de politie extra controles uitvoert op een traject(weg), specifieke locatie of op gerichte verkeersgedragingen of specifieke groepen bestuurders, gaat dit vaak hand in hand met extra voorlichting en educatie. Daarin gaat de aandacht niet alleen uit naar het (gewenste) verkeersgedrag maar wordt ook aandacht besteed aan het hoe en waarom van het politieoptreden.

Het feit dat de politie ergens controles houdt, is voor verkeersdeelnemers vaak aanleiding om zich bewust te worden van verkeersveiligheidsproblemen en hun eigen rol daarin. De zichtbare aanwezigheid van de politie en/of de publicatie van controleresultaten maakt mensen attent op het rijgedrag van anderen en van zichzelf en het verhoogt bovendien de subjectieve pakkans. Door mensen staande te houden, kan de politie daarbij mensen persoonlijk aanspreken op hun rijgedrag. Dit draagt bij aan het eigen inzicht van de overtreder en leert hem of haar wat de (mogelijke) gevolgen zijn van het ongewenste gedrag. Wij ondersteunen de politie met voorlichtingsmaterialen die uitgedeeld kunnen worden tijdens controles. In dat kader wordt jaarlijks in overleg met de politie bepaald bij welke vervoerswijzen, doelgroepen of thema's educatie en communicatie nodig is. De keuze is mede afhankelijk van de handhavingsacties (handhavingskalender) en capaciteit bij de politie.

5.3.6 Traject- of locatiegerichte aanpak verkeers(on)veiligheid

In de provincie Groningen zijn verschillende wegen en fietspaden die er op het gebied van verkeersveiligheid in negatieve zin uitspringen. De verkeersveiligheid kan op deze wegen volgens de eerder genoemde drie E-aanpak



worden verbeterd (Engineering (infrastructuur), Education (educatie, gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving)). Een succesvol voorbeeld van deze aanpak is gaande op de N366, de provinciale weg tussen Veendam en Ter Apel. Sinds 2009 hebben wij de drie E aanpak op deze weg bij het educatieve deel financieel ondersteund. Door de samenwerking vanuit de verschillende disciplines met de (handhavingsteams van) politie, voorlichting waarom er extra handhaving plaatsvindt, aanpassing van snelheidsregimes en communicatie over de ingrijpende infrastructurele aanpassingen, is er een succesvolle drie E-aanpak uitgevoerd. Zo is het aantal ongevallen op deze route afgenomen. Voor de start van het project in 2009 bedroeg het aantal ongevallen 71 en het aantal slachtofferongevallen 9. In 2015 is dit aantal gedaald tot 46 ongevallen en 4 slachtofferongevallen (gegevens politie Noord Nederland). Verder is ook het verkeersbeeld op de weg rustiger. De succesvolle aanpak bij de N366 (maar ook bij eerdere drie E-projecten in de provincie) maakt dat wij de aanpak om gevaarlijke routes - ook op het gemeentelijk wegennet - met een drie E-aanpak verkeersveiliger te maken, graag willen uitbreiden. Wij stimuleren de wegbeheerders om voor een dergelijke aanpak te kiezen en ondersteunen daarbij door inzet van educatie (financieel) mogelijk te maken. Ook probeert het VVB-secretariaat door middel van de regiocoördinatoren (met meer kennis

over verkeerseducatie en campagnes) inhoudelijk bij te dragen aan dergelijke projecten om zo verkeerseducatie optimaal bij deze aanpak te benutten.

Doel is dat in 2020 minimaal acht (ook kleinschalige, lokale) traject- of locatiegerichte projecten met behulp van een drie E aanpak door de wegbeheerders in Groningen zijn gestart.

5.3.7 Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers

Het betrekken van bewoners bij overheidsprojecten is de laatste jaren steeds belangrijker geworden. Bewoners worden mondiger en willen meer te zeggen hebben bij besluitvormingen. Daarnaast is het betrekken en zelf actief laten meedenken en meewerken aan een verkeersveilige buurt een kansrijk instrument om burgers bewust te maken van de verkeersveiligheidsproblematiek.

In Groningen is de afgelopen jaren op meerdere manieren door verschillende partners gewerkt aan de participatie van inwoners. Uiteenlopend van burgerpanels, enquêtes, dorpenrondes tot buurtacties die buurtbewoners zelf (onder begeleiding van Veilig Verkeer Nederland) uitvoerden. Zo zijn er in Groningen bijvoorbeeld diverse buurten door Veilig Verkeer Nederland beloofd met een buurtlabel om hun inzet voor verkeersveiligheid te bevorderen.

veilig
door
De Marne

Ook hield de gemeente De Marne een vernieuwend proefproject om burgers bij verkeersproblemen te betrekken en actief samen oplossingen te verzinnen voor hun dorp of buurt. Verder werken in het project Veilige schoolomgeving ouders aan de verbetering van de subjectieve verkeersonveiligheid in de omgeving van scholen.

Als overheden willen dat bewoners bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, moeten zij kennis en expertise faciliteren aan bewoners. Dit kan door bewoners samen te laten werken met professionals op het gebied van verkeer, bijvoorbeeld ingenieursbureaus, partijen als Veilig Verkeer Nederland, of gedragsdeskundigen.

Wij willen de betrokkenheid van inwoners in de provincie vergroten en stimuleren initiatieven op het gebied van participatie door daarvoor financiële middelen beschikbaar te stellen die inwoners helpt kennis en expertise te verkrijgen. Wij willen inwoners ook helpen uitvoering te geven aan hun plannen, als deze een educatief karakter hebben en dit past binnen de beschikbare middelen.

5.4 SPOOR 2 Vernieuwende educatie-aanpak verkeersveiligheidsproblemen

Wij gaan samen extra inzet plegen op de voornaamste verkeersveiligheidsissues in de provincie Groningen. Wij gaan (eventueel aanvullend op de landelijke campagnes) een aantal regionale campagnes voor **drie specifieke doelgroepen uitvoeren; jonge bestuurders, fietsers en senioren in het verkeer.**

Dit willen wij doen door middel van een vernieuwende aanpak op het gebied van gedragsbeïnvloeding, educatie en voorlichting. Wij gaan dit op een effectieve en innovatie wijze doen. De campagnes moeten zich richten op het verkeers- onveilige gedrag van de drie doelgroepen. De activiteiten voor deze drie doelgroepen voeren we fasegewijs uit. Dat gebeurt gefaseerd omdat i.v.m. beschikbare middelen niet alle thema's tegelijkertijd voor langere duur kunnen worden uitgevoerd. Door een kleinschalige aanpak (bijv. door te beginnen in een bepaald gebied in Groningen) hebben wij de mogelijkheid om te evalueren, tussentijds bij te sturen en bij goede resultaten uit te breiden. We vragen externe partijen met een voorstel te komen voor een effectieve en innovatie aanpak. Bij Spoor 2 zoeken wij actief de samenwerking met de Noordelijke proeftuin (zie 4.5.3).

Doelstellingen

Het gemeenschappelijke doel van de campagnes is dat ze een bijdrage moeten leveren aan het verlagen van het aantal verkeersslachtoffers dat

gerelateerd is aan het campagnethema. Het omlaag brengen van slachtoffers is echter een lastig te bereiken doelstelling voor een relatief korte periode. Wel is aannemelijk te maken dat de interventies zullen bijdragen aan de bewustwording van eigen gedrag en het omlaag brengen van het aantal slachtoffers. Doelstellingen zullen dan ook eerder geformuleerd moeten worden in termen van 'bereik' van de verschillende regionale campagnes.

Voor de komende jaren (2017-2020) willen we een beter resultaat en een groter bereik dan in 2016, bij de drie beschreven doelgroepen. Verder hangen de concrete bereikcijfers sterk samen met de hoogte van beschikbare budgetten en de fasering (zie hoofdstuk 7 - financiering).

Uitgangspunten formulering doelstellingen

Uit onderzoek blijkt dat handelingsgericht 'trainen' het meest effect heeft op de dagelijkse toepassing in de praktijk - op de weg. Daarom wordt bij de uitvraag aan de markt gevraagd om voor de doelgroepen jonge bestuurders (18-24 jaar) en senioren (70+) een campagne met een (minimaal een praktische) interventie uit te voeren waarbij de gewenste vaardigheden in praktische zin kunnen worden geoefend/ ervaren. Voor de doelgroep fietsers (18-60 jaar) wordt aan de markt gevraagd een campagne met (minimaal een mondelinge) interventie uit te voeren. De doelstellingen bij de doelgroepen zijn hierop afgestemd.

Daarnaast verwachten wij voor alle doelgroepen dat zij (een deel van hen) op de hoogte raken van de campagne en ons aanbod - de interventie.

Doelstellingen op basis van bereik 2016 bij de drie doelgroepen:

- Meer deelnemers per activiteit per verschillende onderwerpen die te maken hebben met de verkeersveiligheid van de doelgroep, ten opzichte van 2016
- De doelgroepen zijn zich meer bewust van onveilig gedrag, ten opzichte van 2016
- De doelgroepen weten hoe ze veiliger aan het verkeer kunnen deelnemen, ten opzichte van 2016

Hieronder zijn de doelstellingen per doelgroep beschreven. Deze worden nader uitgewerkt bij de uitvraag aan de markt.



5.4.1 Het thema afleiding in de vernieuwde educatie-aanpak voor de drie doelgroepen

Veel automobilisten, maar ook fietsers en voetgangers zijn in het verkeer bezig met allerlei activiteiten die hen kunnen afleiden, zoals luisteren naar muziek, mobiel bellen, sms'en of appen. Maar ook andere bezigheden zoals krant lezen, make-up verzorgen, verzorgen van een kind, leiden bestuurders af van hun aandacht op het verkeer. Deze afleiding heeft grote gevolgen voor het verkeer. Niet alleen jonge maar ook oudere (auto) bestuurders zijn steeds vaker betrokken bij ongevallen waarbij afleiding de oorzaak was bij het ontstaan van (enkelvoudige) ongevallen. Het probleem speelt niet alleen bij bestuurders van motorvoertuigen maar ook op de fiets. Mensen willen contact houden met hun online omgeving, maar bijvoorbeeld ook naar muziek luisteren. Daardoor sluiten zij zich af voor omgevingsgeluid en signalen uit het verkeer. Doordat de gsm voor steeds meer generaties niet meer weg te denken is uit hun dagelijkse leven, is het bij de hand houden van de telefoon voor velen overal een 'way of life'. Ook onderweg.

GSM en meer dat afleidt

Het ministerie vraagt al enkele jaren aandacht voor het gebruik van de gsm in de auto maar heeft sinds enkele jaren ook een campagne richting de fietsende scholieren. Wij sluiten aan bij deze campagnes. Zo is de landelijke campagne Fietsmodus op scholen uitgevoerd en zijn in

het educatie-aanbod programma's opgenomen waarin het thema afleiding een belangrijk onderdeel is.

Omdat afleiding in het verkeer niet alleen veroorzaakt wordt door het gebruik van mobiele telefoons, maar ook door andere zaken waar mensen mee bezig zijn in de auto, hebben wij de afgelopen jaren regionaal extra invulling gegeven aan dit thema met de campagne 'I dingetelijk'. De provincie Drenthe heeft deze campagne vervolgens ook ingezet.

Wij gaan de komende jaren werken aan een afname van het aantal verkeersongevallen door afleiding in het verkeer, zowel op de fiets als in motorvoertuigen. We beschouwen daarvoor ongevallen waarbij de bestuurder de macht over het stuur is kwijt geraakt en enkelvoudige ongevallen, als leidraad bij het meten van de ongevals-cijfers, alhoewel we ons ervan bewust zijn dat hierbij afleiding niet altijd de oorzaak is van een dergelijk ongeval.

Wij richten ons hierbij op alle verkeersdeelnemers in de provincie Groningen (automobilisten en fietsers). Het thema afleiding zal dan ook onderdeel zijn van de (campagne) aanpak voor alle drie doelgroepen: Jonge bestuurders, Fietsers en Senioren bij de vernieuwde educatie-aanpak.

5.4.2 Jonge bestuurders

18- tot 24-jarigen zien wij als beginnende bestuurders. Voor deze groep begint na het behalen van het (bromfiets)rijbewijs het leren in het verkeer pas echt. Veel jongeren overschatten zichzelf hierbij en vertonen soms onwenselijk verkeersgedrag.

Deze groep maakt in 2015 voor 12% deel uit van de bevolking in onze provincie en is sinds 1999 met 21% toegenomen. Zij zijn in 2015 slachtoffer bij 21% van het totaal aantal ongevallen. Het aantal slachtoffers in deze categorie is sinds 1999 met 25% toegenomen. Deze groep zit hiermee weer boven het ongevalsniveau van 1999.

Vaak is verkeerd (groeps)gedrag in het verkeer de veroorzaker van ongevallen. Het is een uitdaging om deze leeftijdscategorie bij de les te houden. Zoals beschreven in Hoofdstuk 3 zijn jonge bestuurders, en vooral jonge mannelijke automobilisten veelvuldig slachtoffer van verkeersongevallen. Terwijl in Nederland het ongevalsrisico in de afgelopen decennia sterk is



gedaald, hebben jonge mannelijke automobilisten daar niet van geprofitteerd. Begin jaren negentig was het risico (de kans op een dodelijk ongeval per afgelegde kilometer) van jonge mannen ongeveer vier keer zo hoog als dat van meer ervaren automobilisten. In de periode 2011-2014 is dit verschil opgelopen tot ongeveer een factor tien (SWOV, 2016).

In 2016 leven ruim 70.000 mensen tussen de 18-24 jaar in onze provincie. Hiervan namen (in 2016) 225 unieke jonge bestuurders deel aan verkeerseducatie-activiteiten via Verkeerswijzer Groningen. (Dit is exclusief het bereik over het thema alcohol en afleiding, dit waren specifieke campagne thema's)

Doel is dat in 2020 3% (2100) van de doelgroep deel heeft genomen aan een interventie. Daarnaast is het doel dat in 2020 15% van de doelgroep op de hoogte is van onze activiteiten, de campagne voor 18-24 jarigen.

Bestaand aanbod

Nog lang niet alle scholen voor voortgezet onderwijs besteden aandacht aan verkeerseducatie.

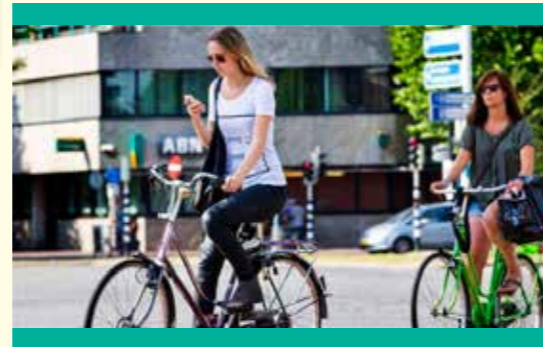
De groep jonge bestuurders heeft daarom slechts beperkt te maken gekregen met verkeerseducatie in de recente onderwijsloopbaan. We zoeken daarom ook andere wegen om de jongeren te bereiken. Dat is onder meer mogelijk via bijvoorbeeld het jongerenwerk maar ook door educatieaanbod bekend te maken via social media en dergelijke. In een proefproject in de gemeenten De Marne en Winsum zijn verder goede ervaringen opgedaan in een samenwerking tussen het jongerenwerk, politie, rij scholen en verkeerseducatiepartners. Een dergelijke aanpak vraagt om veel tijd en continuïteit.

In het algemeen is het jongerenwerk een partner met wie in deze kan worden samengewerkt. Verder valt te denken aan andere beleidsvelden en organisaties zoals de GGD en verslavingszorg omdat deze ook een bijdrage kunnen leveren

aan voorlichting over een veilige deelname in het verkeer. Een integrale aanpak van alcoholproblematiek is hier een voorbeeld van. We richten ons hierbij op de jeugd van 16 tot 24 jaar in de provincie Groningen.

In 2016 heeft Verkeerswijzer Groningen verkeerseducatieactiviteiten aangeboden zoals onder meer rijvaardigheidstrainingen voor jonge bestuurders. In 2017 starten wij met een vernieuwde educatie-aanpak voor deze doelgroep. Dit jaar (2017) zien wij als een overgangsjaar voor het activiteiten aanbod voor deze doelgroep. Daarom worden in 2017, naast de vernieuwde educatieaanpak ook nog deze (bestaande) rijvaardigheidstrainingen aangeboden.

Het voor deze doelgroep (voor 2017) gereserveerde budget wordt vanaf 2018 toegevoegd aan de vernieuwde educatieaanpak voor dezelfde doelgroep.



5.4.3 Fietzers

Bijna iedereen fietst in ons land. Het is een gemakkelijke vorm van transport, is milieuvriendelijk en goed voor de gezondheid. Helaas neemt het aantal (eenzijdige) ongevallen met fietsers steeds verder toe. Bij een groot deel van deze ongevallen speelt het gedrag van de fietser een rol. Maar ook de inrichting van de infrastructuur zorgt voor ongevallen. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige fietsongevallen: fietsers die vallen of tegen een obstakel botsen. In 2014 was het aandeel slachtoffers in ongevallen zonder motorvoertuig landelijk naar schatting ruim 60%.

In onze provincie fietst (bijna) iedereen. Kinderen/jongeren t/m 18 jaar bereiken wij via activiteiten op scholen. Senioren 70+ bereiken wij via een specifieke aanpak voor hen.

In 2016 leven bijna 340.000 18-70 jarigen in onze provincie. Veel van deze mensen maken gebruik van de fiets. Voor deze groep (fietsers) werden geen specifieke activiteiten georganiseerd via Verkeerswijzer Groningen. Bij interventies op straat/festivals hebben wij wel 1050 mensen bereikt (Dit is exclusief het bereik over het thema fietsverlichting, dit was een specifieke campagne thema)

Doel is dat in 2020 5% (17.000) van de doelgroep deel heeft genomen aan een interventie. Daarnaast is het doel dat in 2020 10% van de doelgroep op de hoogte is van onze activiteiten, de campagne voor de groep fietsers tussen de 18-60 jarigen.

Bestaand aanbod

In diverse verkeerseducatieactiviteiten uit het aanbod van Verkeerswijzer Groningen is fietsveiligheid en fietsvaardigheid een (praktisch) onderdeel. Deze zijn onder meer bedoeld voor kinderen in het basisonderwijs, nieuwe Nederlanders op AZC's en voor senioren (over het veilig gebruik van de (elektrische) fiets). In de komende beleidsperiode worden in Spoor 1 extra activiteiten ingezet om fietsers praktische vaardigheden mee te geven.

Daarnaast zal de fietsveiligheid ook, dankzij de nieuwe met gemeenten afgestemde Fietsstrategie van de provincie, steeds vaker onderwerp van gesprek zijn en zullen de Groningse partners werken aan een duurzame veilige inrichting van de fietsinfrastructuur. Om gemeenten te stimuleren zelf knelpunten in de fietsinfrastructuur aan te pakken, hebben wij een subsidieregeling opgesteld waaruit gemeenten een bijdrage kunnen krijgen. Dit betreffen geen educatieve activiteiten.

5.4.4 Senioren

De levensverwachting van mensen neemt (nog steeds) toe en senioren blijven langer mobiel. Zij maken in (toenemende) mate gebruik van de elektrische fiets, de scootmobiel, maar rijden ook langer door in de auto. Daardoor nemen zij steeds langer deel aan het verkeer. Door het gebruik van de elektrische fiets bewegen zij meer, blijven ze langer gezond en blijft het sociale

netwerk beter bereikbaar. Het is goed voor mens en maatschappij om zolang mogelijk zelfstandig te blijven deelnemen aan het verkeer.

Het aantal mensen tussen 60 en 69 jaar is sinds 1999 gestegen met 49% maar is hun aandeel in het aantal slachtoffers met 90% gestegen! Voor 70+-ers geldt dat zij met 14% gestegen zijn, en hun aandeel in het aantal verkeersslachtoffers met 45%.



Ouderen krijgen echter ook steeds meer te maken met beperkingen die het ouder worden met zich meebrengt. Hiervoor is bij henzelf niet altijd even veel aandacht. In onze provincie neemt het aantal ouderen toe. Maar helaas zijn zij ook in toenemende mate betrokken bij verkeersongevallen. Deze stijging is voor ons reden om prioriteit te geven aan de aanpak van deze doelgroep.

In 2016 leven ruim 69.000 mensen van 70 jaar en ouder in onze provincie. Hiervan namen (in 2016) 600 unieke senioren deel aan verkeerseducatie-activiteiten via Verkeerswijzer Groningen. (Dit is exclusief het bereik over het thema alcohol, dit was een specifiek campagne thema)

Doel is dat in 2020 4% (2750) van de doelgroep deel heeft genomen aan een interventie. Daarnaast is het doel dat in 2020 20% van de doelgroep op de hoogte is van onze activiteiten, de campagne voor senioren.

Bestaand aanbod

In 2016 heeft Verkeerswijzer Groningen verkeerseducatieactiviteiten aangeboden zoals onder meer rijvaardigheidstrainingen voor de auto, scootmobiel en de (elektrische) fiets. In 2017 starten wij met een vernieuwde educatieaanpak voor deze doelgroep. Dit jaar (2017) zien wij als een overgangsjaar voor het activiteiten-aanbod voor deze doelgroep. Daarom worden in 2017, naast de vernieuwde educatieaanpak ook nog de (bestaande) rijvaardigheidstrainingen voor de auto, scootmobiel en de (elektrische) fiets aangeboden.

Een groot gedeelte van het voor deze doelgroep (voor 2017) gereserveerde budget wordt vanaf 2018 toegevoegd aan de vernieuwde educatieaanpak voor dezelfde doelgroep.

5.4.5 Noordelijke Proeftuin

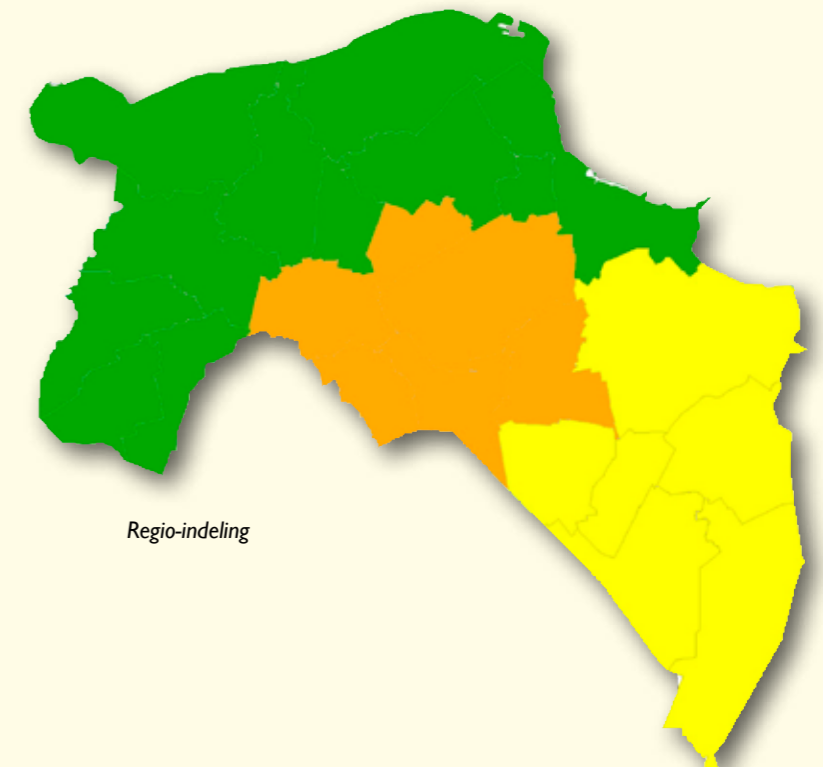
Het Ministerie van I&M heeft haar zorg geuit over de stijgende lijn van het aantal ziekenhuisgewonden en het behalen van de verkeersveiligheidsdoelstelling in 2020. Daarom heeft de SWOV opdracht gekregen een pakket van maatregelen te ontwikkelen die een extra impuls kunnen geven aan de verkeersveiligheid om de doelstelling voor 2020 toch te kunnen behalen. De SWOV heeft een pakket met achttien maatregelen opgesteld. De Noordelijke VVB's hebben het initiatief genomen om samen met de SWOV te onderzoeken of door een andere, proactieve, benadering en een slimmere manier van samenwerken met onze verkeersveiligheidspartners het aantal verkeersslachtoffers kan worden gereduceerd. Hiervoor zijn wij in 2016 gestart met (de verkenning naar) de Noordelijke Proeftuin verkeersveiligheid. Hierin wordt met name gekeken naar de thema's snelheid, alcohol en (fiets)infrastructuur. Educatie kan onderdeel zijn van de maatregelen. Bij Spoor 2 zoeken wij actief de samenwerking met de Noordelijke proeftuin. Daarnaast wordt in het jaarlijks uit te werken VVB Werkplan rekening gehouden met educatieinzet vanuit het VVB secretariaat in de Noordelijke Proeftuin.

6. Organisatie en monitoring

6.1 Regierol VVB en secretariaat

In 2015 is de nieuwe organisatiestructuur voor verkeerseducatie in onze provincie ingesteld en onder de naam 'Verkeerswijzer Groningen' bekend gemaakt. Voor die tijd stelden de gemeenten en het VVB-secretariaat ieder een afzonderlijk plan op met verkeerseducatieactiviteiten. Sinds 2015 worden alle verkeerseducatieactiviteiten centraal gecoördineerd door het VVB-secretariaat. Daarvoor stellen we jaarlijks een gezamenlijk (provinciebreed) werkplan op. Om gemeenten en scholen beter te kunnen ondersteunen en een evenwichtig programma van verkeerseducatie (activiteiten) binnen de hele provincie Groningen te laten plaatsvinden, is de provincie verdeeld in drie regio's.

Elke gemeente en school heeft een vast contactpersoon, een VVB-regiocoördinator. Op basis van eerdere ervaringen verwachten we dat de kwaliteit van de verkeerseducatieactiviteiten door de nieuwe werkwijze verder zal verbeteren. Ook vindt de organisatie en uitvoering van verkeerseducatieactiviteiten op een meer professionele en efficiënte wijze plaats. De nieuwe werkwijze wordt de komende jaren daarom uitgebouwd en verstevigd. Daarbij zetten we – zoals beschreven in beleidsaccent 3 - in op de verbetering van de kwaliteit van de activiteiten en een betere monitoring van ons beleid.



Taken VVB-secretariaat

Het secretariaat is verantwoordelijk voor de organisatie van alle activiteiten van het VVB-Groningen. Het secretariaat coördineert de uitvoering van het VVB-werkplan en ondersteunt daarnaast de VVB-werkgroepen, de ambtelijke overleggroep en de stuurgroep. In dit kader heeft het secretariaat ook tot taak om landelijke ontwikkelingen en trends te signaleren en vast te stellen of deze gevolgen hebben voor het verkeersveiligheids- en mobiliteitsbeleid in Groningen. Het secretariaat neemt daarom ook deel aan landelijke trajecten, waaronder de overleggen om te komen tot mogelijkheden van evaluatie van PVE.

De regie voeren op de uitvoering van het Werkplan betekent concreet dat het VVB-secretariaat de komende jaren zorgt voor de samenstelling van het verkeerseducatieaanbod, de monitoring op de kwaliteit daarvan, de promotie van het verkeerseducatieaanbod bij de afnemers (vooral scholen) en de afstemming hierover met de afzonderlijke gemeenten. Het secretariaat stimuleert scholen ook om deel te nemen aan het Verkeersveiligheidslabel en begeleidt hen hierbij. Verder zorgt het VVB-secretariaat voor het (laten) uitvoeren van voorlichtingscampagnes, landelijke campagnes, voor de uitvoering van projecten en voor de afhandeling van financieringsaanvragen van bijvoorbeeld lokale projecten. Het VVB-secretariaat heeft daarbij ook een uitvoerende taak op het gebied van communicatie en promotie van het aanbod. Zo beheert het secretariaat de website, produceert het promotiemateriaal en handelt het aanvragen en verzoeken af.

Middelen: formatie VVB-secretariaat

In het (jaarlijkse) VVB-werkplan wordt budget gereserveerd voor de verschillende taken die het VVB-secretariaat uitvoert. Op het secretariaat werken op het moment van schrijven vijf mensen met een taakomvang van 3,65 fte. Hieronder staat de functieverdeling en bekostiging van deze mensen.

Bij de invoering van de nieuwe provincie brede organisatie van verkeerseducatie is afgesproken het VVB-secretariaat uit te breiden met drie regiocoördinatoren. Deze worden bekostigd uit het VVB werkplan. Het betreft 2,09 fte. De brutoloon is 139.000,- euro.

De provincie Groningen bekostigt de medewerker Verkeerseducatie 0,73 fte en de secretaris 0,825 fte.

Communicatie is een integraal onderdeel van de werkzaamheden van het VVB-secretariaat. De professionaliseringslag die we de komende jaren willen gaan maken, en specifiek de vernieuwde aanpak ten aanzien van de educatie-inzet op spoor 2, vraagt om goede expertise op het gebied van communicatie. Een deel van die communicatie is in de voorgaande periode verricht door externe partijen. Ook werd een deel uitgevoerd door het secretariaat. Wij stellen voor om zelf meer werkzaamheden uit te gaan voeren en verwachten hiermee een kwaliteitsverbetering en een kostenreductie te kunnen doorvoeren. Wij stellen daarom voor om voor de strategische communicatie een medewerker voor 0,2 fte aan te stellen. Tevens stellen wij voor om ter ondersteuning een medewerker voor 0,2 fte (ondersteunende) communicatie werkzaamheden uit te laten voeren en voor 0,4 fte ondersteunende secretariële werkzaamheden voor de regiocoördinatoren, zodat deze efficiënter en effectiever met hun tijd kunnen omgaan en binnen de beschikbare tijd meer scholen en scholieren kunnen benaderen en ondersteuning voor de uitvoering van ons basispakket voor scholen.

Om deze taken in te kunnen vullen, wordt voorgesteld om binnen de begroting middelen te verschuiven van externe inhuur naar kosten voor het VVB-secretariaat. De verwachting is dat wij hiermee kwalitatief een slag slaan bij de inkoop en uitwerking van onze campagnes.

Samengevat:

Bekostigd uit VVB werkplan

- Regiocoördinatoren 2,09 fte
- Secretariële en communicatie ondersteuning 0,6 fte
- Strategische communicatiemedewerker 0,2 fte

Bekostigd door provincie Groningen

- Secretaris VVB 0,825 (was 0,925) fte
- Verkeerseducatiemedewerker 0,73 fte

De communicatiemedewerkers gaan de volgende taken uitvoeren:

- adviseren bij het ontwikkelen van campagnes om doelgroepen effectief te bereiken.
- inkoop en begeleiden van aanbestedingen van voorlichtingsactiviteiten en (landelijke) campagnes.
- zorgdragen voor de realisatie van de campagnes uit het VVB-werkplan in samenwerking met de afdeling Communicatie van de provincie, gemeenten, politie en uitvoerende instanties.
- in samenspraak met diverse gemeenten, de politie en uitvoerende organisaties verkeersveiligheidscampagnes organiseren.
- bewaken van de communicatieplanning en hierover periodiek overleg voeren met de deelnemers in het VVB.
- inhoud van websites beheren, contacten onderhouden met (ondersteunende) communicatiebureaus.
- maken van communicatiematerialen en redigeren van teksten.
- uitvoeren van werkzaamheden t.b.v. het promoten van onze activiteiten / Verkeerswijzer Groningen.

De communicatiemedewerkers werken onder regie van de secretaris en zijn verantwoordelijk voor de totale communicatie van het VVB / Verkeerswijzer Groningen.

6.2 Monitoring, kwaliteit PVE en evaluatie beleid

Een belangrijk onderdeel van de centraal gecoördineerde werkwijze is de focus op de kwaliteit en kwantiteit van de uitgevoerde (verkeerseducatie)activiteiten en de effectiviteit van de nieuwe organisatie. Wij geven de verbetering van de kwaliteit van de inzet en de monitoring ervan de komende jaren prioriteit.

Voor acties op beleidsaccent 3 is het VVB-secretariaat aan zet. Het secretariaat stelt hiervoor een Monitoring- en Evaluatieplan op. Hierin beschrijft het secretariaat welke gegevens bijgehouden zullen worden en op welke manier en door wie de effecten van het beleid gemeten en geëvalueerd gaan worden. Het secretariaat zal uitvoerders van de activiteiten in het werkplan (bij opdrachtverlening) vragen om indicatoren voor monitoring en evaluatie bij te houden. Met deze aanpak sluiten we aan bij de landelijke aanpak zoals beschreven in hoofdstuk 2.4.

7. Financiering

Sinds de invoering in 2015 van de nieuwe provinciebrede organisatiestructuur voor verkeerseducatie, Verkeerswijzer Groningen, is de financiering van alle (verkeerseducatie) activiteiten aangepast. Alle activiteiten worden betaald uit de middelen van het VVB Groningen.

In dit Beleidskader zijn verschillende doelstellingen opgenomen voor het te bereiken aantal (unieke) leerlingen op scholen. Voor het basisonderwijs is één van onze doelstellingen om een groei van 25% van het aantal unieke leerlingen te realiseren. Voor het voortgezet onderwijs hebben wij als doelstelling dat wij een groei van 10% van het aantal (unieke) leerlingen willen realiseren.

Deze doelstellingen zijn van invloed op de beschikbare middelen. Wij verwachten dat ons budget de komende jaren gelijk zal blijven. Dit heeft als consequentie dat wij bij gelijkblijvend budget keuzes moeten maken in de diverse onderdelen uit dit Beleidskader. Deze keuzes maken wij in het jaarlijkse VVB werkplan.

Elk jaar stelt het VVB het werkplan vast waarin een begroting is opgenomen waaruit blijkt aan welke activiteiten (thema's en doelgroepen) het budget wordt besteed. De uitwerking van deze beleidsvisie in een nieuw werkplan zal een beeld geven in hoeverre we met de beschikbare middelen uitvoering kunnen geven aan het nieuwe 2 sporen beleid. Vooralsnog gaan wij uit van een gelijke verdeling over de jaren en voorlopig houden we de volgende bedragen aan als werkbudget voor de komende jaren:

Het grootste gedeelte van de middelen voor de begroting van het VVB komen uit de DuVV (decentralisatie uitkering Verkeer en vervoer, voorheen BDU). Daarnaast is met alle gemeenten afgesproken om 30 eurocent (bijdrage 2016) per inwoner bij te dragen aan de begroting. In 2016 is voor de uitvoering van het VVB-werkplan een bedrag van totaal 1.125.000,- euro beschikbaar (exclusief de middelen voor de subsidieregeling knelpunten fietsinfrastructuur). Voor 2017 stellen wij geen verhoging voor en jaarlijks bepalen wij in VVB-verband de financiering.

Begroting 2017-2020

FUNDAMENT

Verkeerseducatie in onderwijs

	2017	2018	2019	2020
Voorschools	10.000,-			
Basisonderwijs	285.000,-			
Voortgezet onderwijs	165.000,-			

SPOOR 1

Een betere basisinzet met heldere resultaten

	2017	2018	2019	2020
Basisinzet	100.000,-	40.000,-		
Kwetsbare verkeersdeelnemers (vanaf 2018 valt de groep 18-65+ voor het grootste gedeelte in spoor 2)				
Uitdragen van vijf landelijke voorlichtingscampagnes	85.000,-			
Regionale verkeersproblematiek	20.000,-			
Samenwerking met de politie	20.000,-			
Traject- of locatiegerichte aanpak	42.500,-			
Participatie van inwoners en verkeersdeelnemers	42.500,-			

SPOOR 2

Vernieuwende aanpak verkeersveiligheidsproblemen

	2017	2018	2019	2020
Beschikbaar budget (inclusief effectmetingen)	70.000,-	130.000,-		
Restant t.b.v. extra impuls opstart spoor 2	50.000,-	voor alle doelgroepen in spoor 2		
Jonge bestuurders				
Fietsers				
Senioren				
Noordelijke proeftuin	7.500,-			

ORGANISATIE

	2017	2018	2019	2020
Organisatie en onvoorzien	25.000,-			
- website, beheerssysteem scholen	22.000,-	10.000,-		
Personele kosten (huidig)	140.000,-	144.000,-	147.000,-	151.000,-
- uitbreiding 2017	47.000,-	48.500,-	50.000,-	51.500,-
Onderzoek & monitoring				
- landelijke bijdrage	8.000,-			
- abonnement analyse software (VVB breed)	25.000,-	48.000		
ongevallen/snelheden				
Werkgroepen	10.000,-			

BIJLAGEN

Bijlagen VVB Beleidskader Verkeerseducatie 2017-2020

- Bijlage A - Samenvatting VVB Maatregelenpakket verkeersveiligheid 2011-2020
- Bijlage B - Infographic / Jaaroverzicht 2016 Verkeerswijzer Groningen
- Bijlage C - Analyse dodelijke verkeersongevallen 2007 t/m 2016
- Bijlage D - Analyse ernstige verkeersgewonden 2005 t/m 2009
- Bijlage E - Ontwikkeling bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid
- Bijlage F1 - Factsheet Ernstige verkeersgewonden (SWOV)
- Bijlage F2 - Factsheet Brom-Snor-Fietsers (SWOV)
- Bijlage F3 - Factsheet Jonge automobilisten (SWOV)
- Bijlage F4 - Factsheet Ouderen in het verkeer (SWOV)

Bijlage - A

Samenvatting Maatregelenpakket Verkeersveiligheid 2011-2020

Waarom een maatregelenpakket?

Verkeersveiligheid is een onderwerp dat iedereen dagelijks raakt. Iedereen, klein of groot neemt deel aan het verkeer of verneemt via de media wanneer zich weer een (ernstig) ongeval heeft voorgedaan. Niemand wil veroorzaker of slachtoffer zijn van een ongeval en het liefst zien we een volledig verkeersveilige samenleving.

Om de samenleving zo verkeersveilig mogelijk te maken heeft het Rijk in 2009 doelstellingen geformuleerd: maximaal 500 verkeersdoden in 2020 en maximaal 10.600 ernstige verkeersgewonden. Ter vergelijking: in 2010 vielen er 640 verkeersdoden. Deze doelstellingen kunnen alleen worden bereikt wanneer iedereen meewerkt: regionale- en lokale overheden, politie, verkeersveiligheidsorganisaties en de weggebruiker zelf. Samenwerking staat dan ook centraal bij het bereiken van een verkeersveilige provincie. Het Verkeer en Vervoerberaad (VVB) speelt daarin een belangrijke rol.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) hebben de gezamenlijke overheden afgesproken dat de nationale doelstellingen vertaald worden in provinciale en regionale doelstellingen. Dit betekent voor Groningen maximaal 25 verkeersdoden en 300 ernstige ziekenhuisgewonden in 2020. Natuurlijk wordt gestreefd naar een zo gering mogelijk aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.

Ook is in het NMB afgesproken dat de doelen worden uitgewerkt in regionale en provinciale maatregelenpakketten. Daarbij moet rekening worden gehouden met regionale omstandigheden, zodat maatregelen op de verkeersveiligheidsproblematiek in het betreffende gebied kunnen worden gericht.

De maatregelenpakketten worden door de gezamenlijke partners opgesteld; in Groningen is het maatregelenpakket "*Samen Veilig op Weg*" een product van het VVB. De nota is opgebouwd uit twee onderdelen: deel A (beleid en speerpunten) en deel B (bijlagenrapport met analyse en conclusies verkeersongevalgegevens).

Deel A

In deel A komen het beleid, de verkeersveiligheidsanalyses en de speerpunten aan de orde.

Rijksbeleid

Het rijksbeleid is verwoord in de "Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte" (SVIR) en het "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020". De in het strategisch plan opgenomen maatregelen zijn gericht op mens, voertuig en infrastructuur waarbij 12 aandachtsgedieden worden onderscheiden. Het gaat hierbij met name om ouderen, beginnende automobilisten, fietsers en kinderen. Ook agressief rijgedrag ("huffers") vormt een speerpunt evenals de aanpak van onveilige wegsituaties (infrastructuur).

Provinciaal beleid

De provincie voert het rijksbeleid uit en vertaalt dit naar regionale doelstellingen en uitvoeringsmaatregelen. De "3 E - aanpak" is daarbij succesvol. Dit betekent dat niet alleen infrastructurele maatregelen worden getroffen, maar ook educatie, communicatie, voorlichting en verkeershandhaving worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op verscheidene provinciale wegen gebeurt dit in de vorm van Gericht Verkeerstoezicht (GVT - projecten).

Naast een actief beleid voor de provinciale wegen, neemt de provincie als partner deel in het Verkeer en Vervoerberaad (VVB). Het VVB heeft een stimulerende en coördinerende taak op het gebied van verkeersveiligheid, o.a. voor verkeerseducatie.

Verkeersveiligheid 2005 - 2009

In deze periode zijn er in Groningen 120 dodelijke verkeersslachtoffers geregistreerd en 1677 ziekenhuisgewonden. Het aantal ernstige verkeersslachtoffers in de categorieën 18 - 24 jaar en 50-plus is gestegen, ten opzichte van de periode 1999 - 2003. Het aantal verkeersdoden vertoont een wisselend verloop.

In de afgelopen jaren zijn een groot aantal onveilige wegsituaties opgelost door de aanleg van rotondes, de bouw van ongelijkvloerse kruisingen, wegaanpassingen, en veiliger fietsoversteken. Toch blijven er een paar ernstige black spots bestaan o.a. Julianaplein, en de Westelijke Ringweg met de kruising Pleidenbrug.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse blijkt dat er in de provincie nog steeds sprake is van gevaarlijke wegvakken/wegsegmenten. Deze zijn voor rijk, provincie en gemeenten in beeld gebracht. Uit de analyses blijkt dat vrijwel alle ongevalsoorzaken snelheid gerelateerd zijn zoals onvoldoende afstand houden, te hard rijden, of het maken van een inschattingfout bij inhalen.

Van de 1797 ernstige slachtofferongevallen (doden en ziekenhuisgewonden) wordt bijna driekwart veroorzaakt door zes ongevalstypen:

- a. ongevallen met (brom)fietsers
- b. eenzijdige rij-ongevallen
- c. voorrangsongevallen (brom)fiets
- d. kop-staart ongevallen
- e. voorrangsongevallen auto
- f. ongevallen met voetgangers

In paragraaf 4 van hoofdstuk 3 worden de ongevalstypen nader geanalyseerd. Deze analyses vormen de input voor de speerpunten van het VVB- verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2011 - 2020 "Samen Veilig op Weg".

Aandachtsgebieden verkeersveiligheidsbeleid 2011 - 2020

Het voorgaande maatregelenpakket (2007 - 2010) is gebaseerd op de ongevallenanalyse over de periode 1999 - 2003. Deze analyses hebben geleid tot een maatregelenpakket bestaande uit onderstaande negen aandachtsgebieden:

1. verbetering van de verkeersveiligheid op kruispunten en wegvakken ("black spots")
2. het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers in de stad Groningen
3. de aanpak van gevaarlijke routes en wegvakken in de provincie: infrastructuur, educatie en handhaving
4. het verminderen van de ongevalsbetrokkenheid van 16,5 - 24 jarige beginnende (auto)bestuurders
5. het terugdringen van het aantal eenzijdige ongevallen
6. het blijven inzetten op permanente verkeerseducatie
7. het versterken van de communicatie en educatie van verkeershandhaving
8. veiligheid van vracht- en bestelverkeer
9. duidelijkheid voor weggebruikers over wat we van ze verwachten.

De ongevallenanalyse over de jaren 2005 - 2009 en de twee workshops die in december 2010 en mei 2011 zijn gehouden hebben geresulteerd in vier nieuwe aandachtgebieden. Naast de analyse zijn deze nieuwe thema's gebaseerd op de trends en (mobiliteits) ontwikkelingen die zijn voorzien in de komende 10 jaar. Ook is het beleid zoals opgenomen in de rijksnota "Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008 - 2020" betrokken bij de vier speerpunten. Uit de analyse bleek ook dat de bestaande negen aandachtsgebieden onverkort gehandhaafd moeten blijven.

De vier nieuwe aandachtgebieden zijn:

10. extra aandacht voor planning en afstemming van verkeersveiligheidsmaatregelen bij wegwerkzaamheden en omleidingsroutes
11. extra aandacht voor verkeersveiligheid van de groeiende groep oudere verkeersdeelnemers
12. subjectieve verkeersonveiligheid: landbouwverkeer, schoolomgevingen, woonwijken
13. aanpak verkeersveiligheid (brom)fietsverkeer.

De 13 aandachtgebieden staan beschreven in de paragrafen 4.2.1 en 4.2.2.

Van 13 aandachtsgebieden naar 5 speerpunten

De stuurgroep VVB heeft aangegeven dat het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2011 – 2020 gericht moet zijn op een vijftal te onderscheiden speerpunten. Deze vijf *speerpunten* zijn gebaseerd op het rijksbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid van de VVB-partners, zoals gemeenten, provincie, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond, politie en Openbaar Ministerie.

De 9 speerpunten uit het voorgaande maatregelenpakket 2007 – 2010 en de vier nieuwe, gebaseerd op o.a. de ongevallenanalyse 1999 – 2003, worden aangemerkt als *aandachtsgebieden*.

Jonge bestuurder

Van de ongevallen waarbij de macht over het stuur is verloren, vond 83% met de auto plaats. Opvallend hierbij is de vertegenwoordiging van de jongere leeftijden. Het grootste deel van de veroorzakers van dodelijke ongevallen waarbij de controle over de auto wordt verloren is twintiger. De leeftijd van 33 van de 49 veroorzakers met auto bevindt zich tussen de 19 en 28 jaar. Van alle ongevallen waarbij de macht over het stuur is verloren met een auto, is geconstateerd dat 34 % (28 van de 82) geen gordel droeg. Dit aantal ligt waarschijnlijk nog hoger aangezien er 26 ongevallen zijn waarvan de dracht van een gordel als onbekend is geregistreerd. Van de 28 mensen bestuurders die geen gordel om hadden, vielen er 15 in de leeftijdsgroep 19-28 jaar. De promotie voor het dragen van een autogordel leek verleden tijd maar blijkt dus nog steeds noodzakelijk. De afloop van een ongeval is afhankelijk van talloze factoren. Het dragen van een gordel is een niet onbelangrijke. Met een groter kans uit de auto te worden geslingerd tijdens een ongeval is de kans op een ernstigere afloop waarschijnlijker.

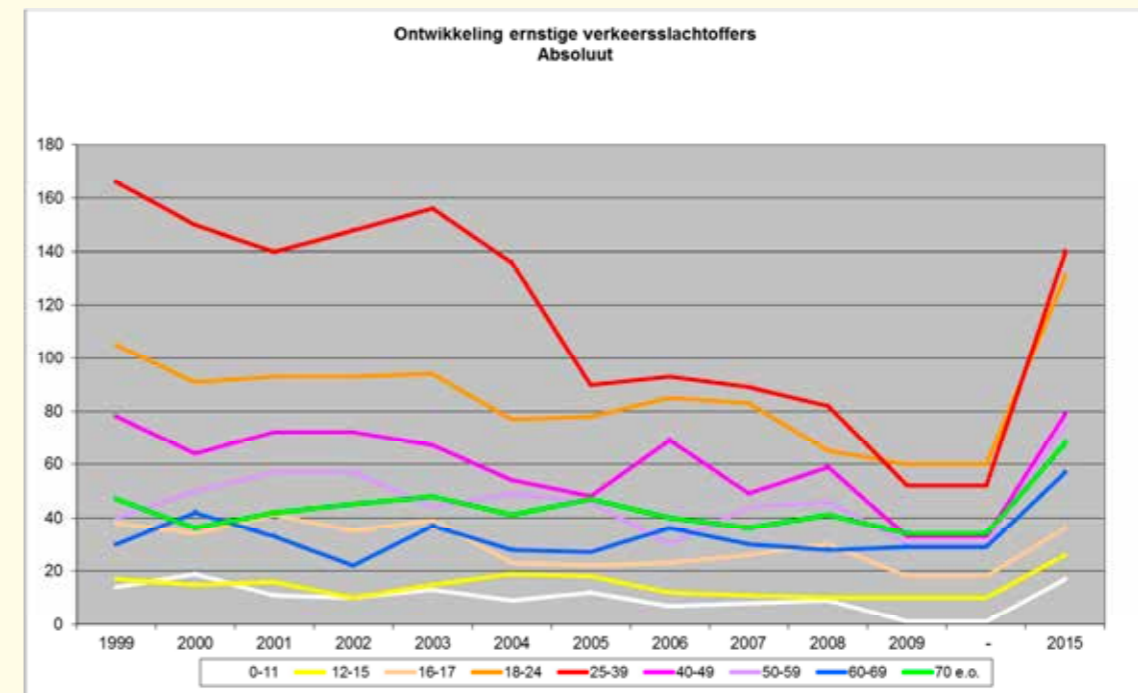
Verder eindigen veel van deze ongevallen tegen een boom of in een sloot waarbij de kans op overleven kleiner wordt. Van de 82 ongevallen waarbij de macht over het stuur werd verloren, eindigden 39 ongevallen (37%) tegen een boom, 19 ongevallen (23%) in een kanaal of sloot en werd er 8 keer (1%) een vast voorwerp geraakt.

Voorrangskwesties oudere fietsers

Verder is opvallend dat 20 van de 42 dodelijke ongevallen waarbij geen voorrang werd verleend, veroorzaakt werd door iemand van 60 jaar of ouder. Bij de helft hiervan was de fiets de vervoerswijze. Van die fietsers waren bijna alle veroorzakers 75 jaar of ouder. In het algemeen zaten 9 van de 42 voorrangsongevallen in de leeftijdsklasse 80-90 jaar.

BIJLAGE - D

Analyse ernstige verkeersgewonden 2005 t/m 2009



Ontwikkeling ernstige verkeersslachtoffers provincie Groningen

Aantal ernstige slachtoffers bij verkeersongevallen - absoluut

Jaar ongeval	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 e.o.	Totaal
1999	14	17	38	105	166	78	40	30	47	538
2015	17	26	36	131	140	79	75	57	68	629
Toe-afname % t.o.v. 2009	21,4	52,9	-5,3	24,8	-15,7	1,3	87,5	90,0	44,7	16,9

De SWOV heeft over de landelijke ontwikkelingen een factsheet *Ernstige verkeersgewonden* gemaakt. Zie bijlage F

Constatering van SWOV over landelijke stijging:

Na een aanvankelijke daling vanaf de jaren negentig, vertoont het aantal ernstig verkeersgewonden sinds 2006 een stijging. In 2014 raakten naar schatting 20.700 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland. Daarmee is het aantal ernstig verkeersgewonden gestegen tot boven het niveau van 1993, het eerste jaar waarvoor dit aantal is bepaald.

Meest voorkomende ongevalstypen, soorten ongevallen 2005 t/m 2009

In de provincie Groningen waren in de periode 2005 t/m 2009 1677 ernstige verkeersgewonden/verkeersslachtoffers en 120 doden bij verkeersongevallen te betreuren. Er zijn een vijftal soorten ongevallen welke opvallen in de provincie Groningen. Deze ongevallen staan in onderstaande tabel (Tabel 1) vermeld.

Ongeval	Aantal ernstige slachtoffers		
	Ziekenhuisgewonden	Doden	Totaal
Eenzijdige rijongevallen	531	54	585
Voorrangsongevallen fiets	270	13	283
Kop-staart ongevallen	168	6	174
Voorrangsongevallen auto	143	5	148
Ongevallen met voetgangers	109	9	118
Totaal	1222	87	1309

Tabel 1. Ernstige verkeersslachtoffers bij meest voorkomende groepen ongevallen

Deze ongevallen zijn samen verantwoordelijk voor 72,8% van de ziekenhuisgewonden en voor 72,5% van de dodelijke slachtoffers. Wanneer gezocht wordt naar mogelijkheden voor het terugdringen van het aantal ernstige slachtoffers, lijkt het treffen van maatregelen die specifiek gericht zijn op deze typen ongevallen het meest doeltreffend. Voor een deel zal het aanpakken van deze typen ongevallen al samenvallen met het treffen van maatregelen gericht op gevaarlijke routes en black spots. Voor de typen voorrang fiets, kop-staart en voorrang auto zal dit het geval zijn. De eenzijdige ongevallen verdienen speciale aandacht. Dit type komt veelvuldig in de provincie voor en kent een hoog aantal ernstige verkeersslachtoffers. De ongevallen met voetgangers zal met name in de stedelijke gebieden (bebouwde kommen) spelen en zal op lokaal niveau moeten worden bekeken.

Voor elke groep ongevallen is afzonderlijk onderzocht welke soorten voertuigen en leeftijdscategorieën het meest betrokken waren bij deze ongevallen. Eerst is bekeken naar alle betrokkenen bij een ongeval en hierna wordt bij elke groep ook ingegaan op de veroorzaker van het ongeval.

Hieronder wordt per groep ingegaan op de resultaten waarbij alleen de meest opvallende zaken worden vermeld.

1. Eenzijdige rij-ongevallen

Deze groep ernstige slachtoffers betreft mensen die betrokken zijn bij een ongeval waarbij geen ander voertuig betrokken is geweest. In deze groep zijn wel de ongevallen met een los of vast voorwerp meegenomen. Een vast voorwerp kan een boom, een lichtmast of ander wegmeubilair zijn. Ook de macht over het stuur verliezen behoort tot deze categorie ongevallen.

Bij ongevallen waarbij alleen een personenauto was betrokken viel 24% van de dodelijke verkeersslachtoffers te betreuren. Bij 7% van de dodelijke ongevallen was alleen een motorfiets betrokken. Dodelijke ongevallen waarbij een fietser of bromfietser betrokken was, maken 17% van het totaal uit (zie fig.18). Bij de overige eenzijdige ongevallen werd door het betreffende voertuig een boom of een ander voorwerp geraakt.

Ook de meeste ziekenhuisgewonden vallen bij ongevallen tegen een boom of een ander voorwerp (55%). 19% van de ziekenhuisgewonden was met een fiets of bromfiets bij een ongeval betrokken. Daarnaast vielen de ziekenhuisgewonden bij ongevallen met een auto (14%), motor (11%) en vrachtauto (1%).

Categorie	Aantal ernstige slachtoffers				
	Dodelijk		Ziekenhuisgewonden		Totaal
	abs	%	abs	%	abs
Auto eenzijdig	13	24%	76	14%	89
Vr.auto eenzijdig	0	0%	4	1%	4
Motor-vrtg eenzijdig	4	7%	60	11%	64
(Br)fiets eenzijdig	9	17%	99	19%	108
Ongeval met los of vast voorwerp *	28	52%	292	55%	320
Totaal	54	100%	531	100%	585

Tabel 2. Ernstige verkeersslachtoffers eenzijdige rijongevallen

* Hierbij komt een voertuig in botsing met een los of vast voorwerp zoals een boom of lantaarnpaal

Het merendeel van de ongevallen met een los of vast voorwerp betreft ongevallen met een personenauto.

Eenzijdige rij-ongevallen naar leeftijd en vervoerswijze

In Tabel 3 zijn de ernstige slachtoffers van de eenzijdige rijongevallen uitgesplitst naar leeftijd van de betrokkenen en de gebruikte vervoerswijze. Het blijkt dat de meeste ernstige slachtoffers zijn gevallen bij ongevallen met personenauto's, namelijk 60% van de ziekenhuisgewonden en 69% van de dodelijke slachtoffers.

Daarnaast blijkt dat brom- en snorfietsers veelvuldig bij ongevallen betrokken zijn, namelijk 14% in geval van ziekenhuisgewonde en 13% in geval van ongeval met dodelijke afloop.

Leeftijd	Personenauto				Bestelauto				Motor				Brom-/snorfiets			
	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%
0 - 11 jaar	2	1%	0	0%	1	3%	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%
12 - 15 jaar	5	2%	3	8%	2	7%	0	0%	0	0%	0	0%	3	4%	0	0%
16 - 17 jaar	8	3%	1	3%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	19	25%	1	14%
18 - 24 jaar	107	34%	13	35%	8	27%	0	0%	3	5%	0	0%	20	27%	1	14%
25 - 29 jaar	33	10%	4	11%	3	10%	0	0%	11	17%	1	25%	1	1%	1	14%
30 - 39 jaar	64	20%	6	16%	9	30%	1	33%	17	27%	2	50%	6	8%	1	14%
40 - 49 jaar	42	13%	3	8%	4	13%	0	0%	16	25%	0	0%	12	16%	1	14%
50 - 59 jaar	18	6%	2	5%	2	7%	1	33%	11	17%	0	0%	7	9%	1	14%
60 - 69 jaar	15	5%	0	0%	1	3%	1	33%	4	6%	1	25%	4	5%	0	0%
70 jaar e.o.	22	7%	5	14%	0	0%	0	0%	1	2%	0	0%	2	3%	1	14%
Totaal	316	100%	37	100%	30	100%	3	100%	63	100%	4	100%	75	100%	7	100%

Leeftijd	Fiets				Overig				Totaal			
	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%
0 - 11 jaar	1	4%	0	0%	0	0%	0	0%	5	1%	0	0%
12 - 15 jaar	5	20%	0	0%	2	9%	0	0%	17	3%	3	6%
16 - 17 jaar	1	4%	0	0%	1	5%	0	0%	29	5%	2	4%
18 - 24 jaar	2	8%	1	50%	1	5%	0	0%	141	27%	15	28%
25 - 29 jaar	0	0%	0	0%	2	9%	0	0%	50	9%	6	11%
30 - 39 jaar	3	12%	0	0%	4	18%	1	100%	103	19%	11	20%
40 - 49 jaar	3	12%	0	0%	6	27%	0	0%	83	16%	4	7%
50 - 59 jaar	5	20%	0	0%	3	14%	0	0%	46	9%	4	7%
60 - 69 jaar	3	12%	1	50%	1	5%	0	0%	28	5%	3	6%
70 jaar e.o.	2	8%	0	0%	2	9%	0	0%	29	5%	6	11%
Totaal	25	100%	2	100%	22	100%	1	100%	531	100%	54	100%

Tabel 3. Ernstige verkeersslachtoffers eenzijdige rij-ongevallen naar leeftijd en voertuigcategorie

Het merendeel van de ernstige slachtoffers in personenauto's behoort tot de leeftijdscategorieën 18-24 jaar. Daarna volgen de leeftijdscategorieën 30-39 jaar, 40-49 jaar en 25 - 29 jaar. De ernstige verkeersslachtoffers als gevolg van ongevallen met motoren behoren grotendeels tot de leeftijdscategorieën 30-39 en 40-49 jaar. De ernstige slachtoffers als gevolg van eenzijdige ongevallen met een brom- / snorfiets zijn over de verschillende leeftijdscategorieën verdeeld, hoewel het zwaartepunt wel ligt bij de jongeren van 18 tot 24 jaar en van 16 tot 17 jaar.

Naast de ernstige slachtoffers in bovenstaande tabellen zijn er nog 22 ziekenhuisgewonden en 1 dodelijk slachtoffer te betreuen bij ongevallen in de categorie overig. Dit waren ongevallen met o.a. vracht-, en landbouwverkeer en hierbij waren voornamelijk mensen betrokken van 30 tot en met 59 jaar.

Overige kenmerken eenzijdige rij-ongevallen

De eenzijdige ongevallen komen grotendeels voor op wegen buiten de bebouwde kom met een snelheidsregime van 80 km/h (40% van de ernstige verkeersslachtoffers). Daarna zijn de meeste ernstige verkeersslachtoffers te betreuen op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h (27% van de ernstige verkeersslachtoffers). Op wegen binnen 30km gebieden waren 6% van alle ernstige slachtoffers te betreuen. De overige ongevallen zijn nagenoeg gelijk verdeeld over de andere maximumsnelheden.

Van de ernstige slachtoffers valt 46% op rechte wegen en 33% als gevolg van ongevallen in bochten. De meeste ernstige slachtoffers zijn gevallen op een zaterdag (24%) of zondag (16%). Op de werkdagen komen gemiddeld 12% van de ongevallen met ernstige afloop voor. Tevens is valt op dat veel ongevallen 's middags en 's avonds / 's nachts gebeuren.

Veroorzakers van eenzijdige rij-ongevallen

Driekwart van de eenzijdige rij-ongevallen met ernstige afloop werd veroorzaakt door mannen en een kwart van deze ongevallen werd veroorzaakt door vrouwen.

De leeftijdscategorie die de meeste eenzijdige rij-ongevallen heeft veroorzaakt zijn de 18 – 24 jarigen (26% van de ernstige ongevallen). Daarna volgen de 30 - 39 jarigen (19%), de 40 - 49 jarigen (16%) en de 25 – 29 jarigen (10%).

Meer dan de helft (56%) van de eenzijdige rij-ongevallen met ernstige afloop wordt veroorzaakt door personenauto's. De brom- / snorfietsen veroorzaken 15% van deze ongevallen, en 12% is veroorzaakt door motoren. De overige vervoerswijzen zijn o.a. bestelauto's, vrachtauto's en fietsen.

2. Ongevallen 'Voorrang fiets'

De ongevallen 'voorrang fiets' betreffen de voorrangsongevallen waarbij (brom)fietsers zijn betrokken. In de periode 2005 t/m 2009 zijn in deze categorie in totaal 283 ernstige slachtoffers gevallen. Er waren in totaal 270 ziekenhuisgewonden en 13 dodelijke slachtoffers te betreuen. De meeste dodelijke slachtoffers (92%) vielen bij ongevallen tussen een auto en een (brom-)fiets. Bij één ongeval ging het om een vrachtauto en een fietser.

84% van de ziekenhuisgewonden viel bij ongevallen tussen een auto en een (brom)fiets, 9% van de ziekenhuisgewonden waren het gevolg van een ongeval tussen twee of meerdere (brom-)fietsen, 4% van de ziekenhuisgewonden viel bij ongevallen tussen een vrachtauto en een (brom-)fiets en de rest (3%) is overig (Tabel 20).

Categorie	Aantal ernstige slachtoffers				Totaal abs
	Dodelijk		Ziekenhuisgewonden		
	abs	%	abs	%	
Auto-(br)fiets	12	92%	227	84%	239
Vr.auto-(br)fiets	1	8%	10	4%	11
(Br)fiets-(br)fiets	0	0%	24	9%	24
Overig	0	0%	9	3%	9
Totaal	13	100%	270	100%	283

Tabel 3. Ernstige verkeersslachtoffers ongevallen voorrang (brom)fiets

Alle ziekenhuisgewonden en dodelijke verkeersslachtoffers vallen onder de fietsers en bromfietsers. Er zijn dus geen ernstige slachtoffers onder de betrokken automobilisten. Circa 70% van de ernstige slachtoffers waren fietsers en de overige 30% waren bromfietsers.

Voorrangsongevallen fiets naar leeftijd en vervoerswijze

Opvallend is dat de dodelijke verkeersslachtoffers op de fiets voornamelijk in de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder vallen (64%). De ziekenhuisgewonden onder het fietsverkeer zijn redelijk gelijk verdeeld over de verschillende leeftijdscategorieën, maar ook mensen van 70 jaar en ouder zijn vaak betrokken.

De dodelijke slachtoffers die met een brom-/snorfiets aan het verkeer deelnamen waren ouder dan 50 jaar. De meeste ziekenhuisgewonden onder de brom- / snorfietsers behoren tot de leeftijdscategorie 16 - 17 jaar. Daarna is de groep 18 - 24 jarigen het meest betrokken bij ernstige voorrangsongevallen met brom- / snorfietsers.

Leeftijd	Brom-/snorfiets				Fiets				Totaal			
	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%
0 - 11 jaar	0	0%	0	0%	9	5%	0	0%	9	3%	0	0%
12 - 15 jaar	0	0%	0	0%	20	11%	0	0%	20	7%	0	0%
16 - 17 jaar	34	41%	0	0%	10	5%	0	0%	44	16%	0	0%
18 - 24 jaar	16	19%	0	0%	20	11%	1	9%	36	13%	1	8%
25 - 29 jaar	4	5%	0	0%	12	6%	0	0%	16	6%	0	0%
30 - 39 jaar	9	11%	0	0%	21	11%	1	9%	30	11%	1	8%
40 - 49 jaar	4	5%	0	0%	19	10%	0	0%	23	9%	0	0%
50 - 59 jaar	5	6%	1	50%	24	13%	0	0%	29	11%	1	8%
60 - 69 jaar	5	6%	0	0%	21	11%	2	18%	26	10%	2	15%
70 jaar e.o.	6	7%	1	50%	31	17%	7	64%	37	14%	8	62%
Totaal	83	100%	2	100%	187	100%	11	100%	270	100%	13	100%

Tabel 4. Ernstige verkeersslachtoffers ongevallen voorrang fiets naar leeftijd en voertuigcategorie

Overige kenmerken van voorrangsongevallen fiets

Het merendeel van de voorrangsongevallen met (brom-)fietsers komt voor binnen de bebouwde kom op wegen met een snelheidsregime van 50 km/h (65%). Op wegen met een snelheidsregime van 30 km/h vielen 18% van de verkeersslachtoffers. 10% van de ernstige verkeersslachtoffers vielen op 80 km wegen en 6% viel op 60 km wegen buiten de bebouwde kom.

Het grootste deel van de ongevallen met dodelijke afloop gebeurt echter op wegen buiten de bebouwde kom.

De verkeersslachtoffers vallen voornamelijk op kruispuntniveau en minder op wegvakniveau.

De ernstige voorrangsongevallen met (brom-)fietsers gebeuren voornamelijk op werkdagen (in de ochtendspitsperiode en de gehele middag). Op een gemiddelde werkdag vallen circa 17% van de slachtoffers tegen 8% op een weekenddag.

Veroorzakers van voorrangsongevallen fiets

65% van de ernstige voorrangsongevallen met fietsers worden veroorzaakt door mannen en bij 35% van de ongevallen was een vrouw de veroorzaker. De veroorzakers van deze ongevallen zijn gelijkmatig verdeeld over alle leeftijdscategorieën en er is geen leeftijdscategorie welke er negatief uitspringt. De meeste ernstige voorrangsongevallen fiets worden veroorzaakt door de fietsers zelf (42%) gevolgd door de personenauto (39%). De overige ongevallen zijn veroorzaakt door bromfietsers (7%), snorfietsers (5%), bestelauto's (5%) en vrachtauto's (1%).

3. Ongevallen 'Kop-staart'

Kop-staart ongevallen betreffen ongevallen waarbij twee voertuigen elkaar 'kop-staart' hebben geraakt. In de periode 2005 t/m 2009 zijn in totaal 174 ernstige verkeersslachtoffers bij verkeersongevallen gevallen. In totaal waren er 6 dodelijke slachtoffers en 168 ziekenhuisgewonden. Het merendeel van de ernstige slachtoffers was het gevolg van een kop-staart ongeval tussen twee auto's (Tabel 22). 64% van de ziekenhuisgewonden was het gevolg van een ongeval tussen twee

personenauto's. Bij ruim 20% van ernstige kop-staartongevallen was een (brom)fietser betrokken (37 van 174 slachtoffers).

Categorie	Aantal ernstige slachtoffers				
	Dodelijk		Ziekenhuisgewonden		Totaal
	abs	%	abs	%	abs
Auto-Auto	2	33%	108	64%	110
Auto-Vr.auto	0	0%	10	6%	10
Auto-(br)fietser	1	17%	21	13%	22
Vr.auto-(br)fietser	1	17%	1	1%	2
Motor-vrtg+eenzijdig	0	0%	12	7%	12
(Br)fietser-(br)fietser	0	0%	13	8%	13
Overig	2	33%	3	2%	5
Totaal	6	100%	168	100%	174

Tabel 5 Ernstige verkeersslachtoffers kop-staartongevallen

Kop-staartongevallen naar leeftijd en vervoerswijze

De dodelijke slachtoffers van kop-staartongevallen komen verspreid voor in de meeste leeftijdscategorieën. De meeste ziekenhuisgewonden vallen in de leeftijdscategorie 18-24 jaar (18%), 30-39 jaar (18%) en 40-49 jaar (19%). Het merendeel van deze ziekenhuisgewonden had een personenauto als vervoerswijze. Bij de ernstige verkeersslachtoffers op de fiets is opvallend dat de meeste ernstige verkeersslachtoffers vallen in de leeftijdscategorie 50-59 jaar en 60-69 jaar (Tabel 6).

Leeftijd	Personenauto				Bestelauto				Motor				Brom-/snorfiets			
	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%
0 - 11 jaar	2	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
12 - 15 jaar	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
16 - 17 jaar	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	46%	1	100%
18 - 24 jaar	22	21%	0	0%	5	36%	0	0%	1	7%	0	0%	3	23%	0	0%
25 - 29 jaar	9	9%	0	0%	1	7%	0	0%	0	0%	1	100%	0	0%	0	0%
30 - 39 jaar	19	18%	0	0%	2	14%	1	100%	4	29%	0	0%	2	15%	0	0%
40 - 49 jaar	20	19%	0	0%	3	21%	0	0%	6	43%	0	0%	0	0%	0	0%
50 - 59 jaar	11	11%	1	100%	1	7%	0	0%	2	14%	0	0%	0	0%	0	0%
60 - 69 jaar	7	7%	0	0%	2	14%	0	0%	1	7%	0	0%	2	15%	0	0%
70 jaar e.o.	11	11%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal	103	100%	1	100%	14	100%	1	100%	14	100%	1	100%	13	100%	1	100%

Leeftijd	Fiets				Voetganger				Totaal			
	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%	Zkh.	%	Dod.	%
0 - 11 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	1%	0	0%
12 - 15 jaar	1	5%	0	0%	0	0%	0	0%	2	1%	0	0%
16 - 17 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	7	4%	1	17%
18 - 24 jaar	0	0%	1	50%	0	0%	0	0%	31	18%	1	17%
25 - 29 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	10	6%	1	17%
30 - 39 jaar	2	9%	0	0%	1	50%	0	0%	30	18%	1	17%
40 - 49 jaar	3	14%	0	0%	0	0%	0	0%	32	19%	0	0%
50 - 59 jaar	7	32%	0	0%	1	50%	0	0%	22	13%	1	17%
60 - 69 jaar	6	27%	0	0%	0	0%	0	0%	18	11%	0	0%
70 jaar e.o.	3	14%	1	50%	0	0%	0	0%	14	8%	1	17%
Totaal	22	100%	2	100%	2	100%	0	0%	168	100%	6	100%

Tabel 6. Ernstige verkeersslachtoffers kop-staartongevallen naar leeftijd en voertuigcategorie

Overige kenmerken kop-staartongevallen

De kop-staartongevallen komen zowel voor binnen (52%) als buiten de bebouwde kom (48%). De meeste ernstige slachtoffers vallen op 50-km wegen (36%) gevolgd door wegen met een snelheidsregime van 70 km/h (17%) en 80 km/h (16%). In 30km gebieden waren 4% van de ernstige slachtoffers bij kop-staartongevallen te betreuren. De overige ernstige slachtoffers vallen verspreid op wegen met de overige snelheidsregimes. De ongevallen komen het meest voor op wegvakniveau (76%).

De 'kop-staart-slachtoffers' vallen grotendeels in de spitsperioden en dan met name in de avondspits (15.00 – 18.00 uur). De ongevallen komen gedurende de hele week voor, maar op maandag (18%) en dinsdag (19%) is het aantal enigszins hoger dan op de andere dagen.

Veroorzakers van kop-staartongevallen

Driekwart van de ernstige kop-staartongevallen is veroorzaakt door mannen en een kwart door vrouwen.

Mensen van 18 – 24 jaar hebben de meeste kop-staartongevallen veroorzaakt (23%) gevolgd door de groep 30 – 39 jaar (18%) en 25 – 29 jaar (13%). De leeftijdscategorieën 40 – 49 jaar (13%) en 50 – 59 en 60 – 69 jaar (beide 11%) veroorzaken in mindere mate ernstige kop-staartongevallen.

De meeste ernstige kop-staartongevallen worden door personenauto's veroorzaakt (61%) gevolgd door bestelauto's (13%) en motoren (8%). Fietzers zijn voor 7% van de ongevallen de veroorzaker en brom- / snorfietsers 6%. De overige vervoerswijzen zijn o.a. vrachtauto's en landbouwvoertuigen.

4. Ongevallen 'Voorrang auto'

Deze ongevallen betreffen voorrangsongevallen waarbij gemotoriseerde voertuigen betrokken zijn. Bij deze ongevallen zijn in de periode 2005 t/m 2009 in totaal 148 ernstige verkeersslachtoffers gevallen. Er waren 5 dodelijke slachtoffers en 143 ziekenhuisgewonden te betreuren. De meesten ongevallen betrof een conflict tussen twee personenauto's, namelijk 60% van de dodelijke slachtoffers en 67% van de ziekenhuisgewonden. Daarna zijn de groepen ongevallen waarbij een auto en een motor of een auto en een vrachtauto/bus betrokken zijn, het grootst (Tabel 7).

Categorie	Dodelijk		Ziekenhuisgewonden		Totaal
	abs	%	abs	%	abs
Auto-Auto	3	60%	96	67%	99
Auto-motor	0	0%	19	13%	19
Auto-Vr.auto / bus	1	20%	17	12%	18
Auto-voetganger	1	20%	7	5%	8
Auto-eezijdig	0	0%	1	1%	1
Vr.auto-vr.auto	0	0%	1	1%	1
Motor-vrtg+eezijdig	0	0%	1	1%	1
Auto-landb.voertuig	0	0%	1	1%	1
Totaal	5	100%	143	100%	148

Tabel 7. Ernstige verkeersslachtoffers ongevallen voorrang auto

Ongevallen voorrang auto naar leeftijd en vervoerswijze

De meeste dodelijke verkeersslachtoffers bij voorrangsongevallen met auto's behoren in de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder. Het grootste aantal ziekenhuisgewonden bij voorrangsongevallen met auto's behoort eveneens bij de leeftijdscategorie 70 jaar en ouder (22%), gevolgd door de leeftijdscategorieën 30 - 39 jaar (20%), 18 - 24 jaar (17%), 50 - 59 jaar (15%) en 40 - 49 jaar (13%). De meeste ernstige voorrangsongevallen gebeuren met personenauto's (slachtoffers zijn verspreid over bovenstaande leeftijdscategorieën).

Daarna volgt de groep motoren. De ernstige slachtoffers met een motor als vervoerswijze vallen voornamelijk in de leeftijden 30 tot 59 jaar.

De overige ernstige verkeersslachtoffers waren voornamelijk te betreuren bij ongevallen met bestelauto's en ongevallen met voetgangers. De slachtoffers onder de voetgangers behoren tot de jongste en de oudste leeftijdscategorieën (Tabel 8).

Leeftijd	Personenauto				Bestelauto				Motor			
	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%
0 - 11 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
12 - 15 jaar	1	1%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
16 - 17 jaar	2	2%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
18 - 24 jaar	20	19%	0	0%	2	29%	0	0%	2	10%	0	0%
25 - 29 jaar	5	5%	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%
30 - 39 jaar	22	21%	1	25%	1	14%	0	0%	5	24%	0	0%
40 - 49 jaar	11	10%	1	25%	1	14%	0	0%	5	24%	0	0%
50 - 59 jaar	10	9%	0	0%	2	29%	0	0%	7	33%	0	0%
60 - 69 jaar	7	7%	0	0%	0	0%	0	0%	1	5%	0	0%
70 jaar e.o.	28	26%	2	50%	1	14%	0	0%	0	0%	0	0%
Totaal	106	100%	4	100%	7	100%	0	0%	21	100%	0	0%

Leeftijd	Voetganger				Overig				Totaal			
	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%
0 - 11 jaar	2	29%	0	0%	0	0%	0	0%	2	1%	0	0%
12 - 15 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%
16 - 17 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	1%	0	0%
18 - 24 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	24	17%	0	0%
25 - 29 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	6	4%	0	0%
30 - 39 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	28	20%	1	20%
40 - 49 jaar	0	0%	0	0%	1	50%	0	0%	18	13%	1	20%
50 - 59 jaar	1	14%	0	0%	1	50%	0	0%	21	15%	0	0%
60 - 69 jaar	1	14%	0	0%	0	0%	0	0%	9	6%	0	0%
70 jaar e.o.	3	43%	1	0%	0	0%	0	0%	32	22%	3	60%
Totaal	7	100%	1	0%	2	100%	0	0%	143	100%	5	100%

Tabel 8. Ernstige verkeersslachtoffers ongevallen voorrang auto naar leeftijden en voertuigcategorie

Overige kenmerken ongevallen voorrang auto

De ernstige verkeersslachtoffers als gevolg van voorrangsongevallen met een auto vallen zowel bij ongevallen binnen (42%) als buiten de bebouwde kom (58%). De meest voorkomende maximumsnelheid bij ongevallen binnen de bebouwde kom is 50 km/h (34%). 5% van de ernstige verkeersslachtoffers waren te betreuren bij ongevallen in 30km gebieden. Buiten de bebouwde kom vallen de meeste ernstige verkeersslachtoffers op wegen met een maximumsnelheid van 80 km/h (34%) en 60 km/h (15%). De rest van de slachtoffers behoren tot de overige snelheidsregimes.

De voorrangsongevallen komen grotendeels voor op kruispunten (90%). Een derde van de kruispuntongevallen vindt plaats op kruispunten met drie takken en twee derde op kruispunten met vier takken. De ernstige verkeersslachtoffers bij voorrangsongevallen met auto's kwamen gedurende de hele dag voor. Het grootste deel gebeurde echter in de middaguren. Op zondag, maandag en woensdag vallen 10 à 11% van de slachtoffers. Op de overige dagen waren 16 à 18% van de slachtoffers te betreuren.

Veroorzakers van ongevallen voorrang auto

De meeste voorrangsongevallen met auto's worden door mannen veroorzaakt, namelijk 79% van alle ongevallen. De overige 21% van de ongevallen worden door vrouwen veroorzaakt. Voorrangsongevallen (auto) worden grotendeels veroorzaakt door de volgende leeftijdscategorieën, 18 - 24 jaar (21%), 30 - 39 jaar (19%), 70 jaar en ouder (18%) en 40 - 49 jaar (16%). De overige ongevallen worden veroorzaakt door de rest van de leeftijdscategorieën. 84% van de voorrangsongevallen werd door een personenauto veroorzaakt, 9% werd door een bestelauto veroorzaakt en de overige voorrangsongevallen werd veroorzaakt door o.a. vrachtauto's.

5. Ongevallen met voetgangers

In de periode 2005 t/m 2009 zijn in totaal 118 ernstige verkeersslachtoffers gevallen bij verkeersongevallen met voetgangers. Er waren 9 dodelijke slachtoffers en 109 ziekenhuisgewonden te betreuren. De meeste dodelijke slachtoffers zijn ontstaan door een ongeval met een personenauto (67%). Bij de ziekenhuisgewonden ontstaan de meeste ernstige slachtoffers eveneens bij ongevallen met personenauto's (62%). Daarnaast vindt het merendeel van de ernstige slachtofferongevallen plaats met fiets- en bromfietsverkeer (Tabel 9).

Categorie	Aantal ernstige slachtoffers				
	Dodelijk		Ziekenhuisgewonden		Totaal
	abs	%	abs	%	abs
Auto-voetganger	6	67%	68	62%	74
Vrachtauto-voetganger	1	11%	4	4%	5
Bromfiets-voetganger	0	0%	11	10%	11
Fiets-voetganger	0	0%	20	18%	20
Overig	2	22%	6	6%	2
Totaal	9	100%	109	100%	118

Tabel 9. Ernstige verkeersslachtoffers ongevallen met voetgangers

Ongevallen met voetgangers naar leeftijd en vervoerswijze

Tabel 10 geeft een overzicht van de leeftijden van de ernstige verkeersslachtoffers en de wijze waarop de slachtoffers aan het verkeer deel hebben genomen. Het is duidelijk dat de meeste ernstige verkeersslachtoffers voetgangers betreffen. De meeste ziekenhuisgewonden onder de voetgangers vallen in de leeftijdscategorieën 70 jaar en ouder, 60-69 jaar, 0-11 jaar en 18-24 jaar. De meeste dodelijke slachtoffers vallen in de leeftijdsgroep 70 jaar en ouder. De ernstige verkeersslachtoffers op de (brom)fiets waren tussen 18 en 24 jaar of ouder dan 60 jaar.

Leeftijd	Voetganger				(brom)fiets				Totaal			
	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%	Ziekenh.	%	Dodelijk	%
0 - 11 jaar	14	14%	1	0%	0	0%	0	0%	14	13%	1	11%
12 - 15 jaar	9	9%	0	0%	0	0%	0	0%	9	8%	0	0%
16 - 17 jaar	1	1%	1	0%	0	0%	0	0%	1	1%	1	11%
18 - 24 jaar	14	14%	2	0%	3	30%	0	0%	17	16%	2	22%
25 - 29 jaar	2	2%	0	0%	1	10%	0	0%	3	3%	0	0%
30 - 39 jaar	8	8%	1	0%	0	0%	0	0%	8	7%	1	11%
40 - 49 jaar	5	5%	0	0%	0	0%	0	0%	5	5%	0	0%
50 - 59 jaar	10	10%	0	0%	1	10%	0	0%	11	10%	0	0%
60 - 69 jaar	15	15%	1	0%	3	30%	0	0%	18	17%	1	11%
70 jaar e.o.	21	21%	3	0%	2	20%	0	0%	23	21%	3	33%
Totaal	99	100%	9	0%	10	100%	0	0%	109	100%	9	100%

Tabel 10. Ernstige verkeersslachtoffers ongevallen met voetgangers naar leeftijd en voertuigcategorie

Overige kenmerken ongevallen met voetgangers

De meeste ernstige slachtoffers vallen op wegvakken binnen de bebouwde kom (86%). Deze ongevallen komen voornamelijk voor op wegen met een snelheidsregime van 50 km/h (65%) en wegen met een snelheidsregime van 30 km/h (17%). De rest van de slachtoffers valt op de overige wegen. De ernstige ongevallen met voetgangers komen vooral voor op wegvakniveau (68%) en in mindere mate op kruispuntniveau (32%). De ongevallen op wegvakken gebeuren voornamelijk op rechte wegen. Opvallend is dat op zondag (5%) en dinsdag (6%) relatief weinig ongevallen met voetgangers voorkomen. Op maandag en donderdag vallen de meeste ernstige slachtoffers, namelijk op beide dagen 24% van het totaal. Het merendeel van de ongevallen gebeurt in de middaguren (15.00 – 17.00 uur).

Veroorzakers van ongevallen met voetgangers

De ernstige ongevallen met voetgangers worden voor het grootste deel veroorzaakt door mannen (67%). Het overige deel wordt veroorzaakt door vrouwen.

De veroorzakers van de ernstige ongevallen met voetgangers zijn verspreid over alle leeftijdscategorieën. De volgende leeftijdscategorieën veroorzaakten de meeste ongevallen, namelijk 50 - 59 jaar (16%), 18 - 24 jaar (14%), 70 jaar en ouder (14%). Deze leeftijdscategorieën worden gevolgd door 30 – 39 jaar (12%), 0 – 11 jaar (10%), 12 -15 jaar (9%), 40 – 49 jaar (9%) en 60 – 69 jaar (9%).

Bij de meeste ernstige ongevallen met voetgangers is de voetganger zelf de veroorzaker van het ongeval (55% van de ongevallen) gevolgd door de personenauto (23%). De overige vervoerswijzen zijn o.a. fietser (7%), brom-/snorfietsers (5%) en bestelauto's (5%).

6. Ongevallen exclusief vijf grootste groepen ("rest")

In totaal waren in Groningen in de periode 2005 t/m 2009 1797 ernstige slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen. Bij de ongevallen in de vijf hoofdgroepen waren in totaal 1309 ernstige slachtoffers te betreuen. Hierna blijft er nog een groep van 488 slachtoffers over (33 dodelijke slachtoffers en 455 ziekenhuisgewonden). Na analyse blijkt dat deze "rest" groep veel (brom)fietsers bevat.

De (brom)fietsers komt dus voor in de vijf grootste ongevalsgroepen, maar ook komt een groot aantal ongevallen uit de "rest" groep ongevallen. Het aantal ernstige verkeersslachtoffers op de (brom)fiets is dus een grote groep en verdient daarom extra aandacht in de analyse. Daarom zijn de ernstige ongevallen met (brom-)fietsers als totale groep nader uitgewerkt.

Ongevallen met (brom) fietsers

In totaal zijn 734 ernstige verkeersslachtoffers gevallen bij ongevallen met (brom-)fietsers, namelijk 42 dodelijke slachtoffers en 692 ziekenhuisgewonden.

De meeste dodelijke slachtoffers vallen bij ongevallen met personenauto's en (brom-)fietsers (55%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (29%) en ongevallen met vrachtauto's en (brom-)fietsers (12%). De meeste ziekenhuisgewonden zijn eveneens het gevolg van ongevallen met personenauto's en (brom-)fietsers (57%), gevolgd door eenzijdige ongevallen (19%) en ongevallen met meerdere (brom-)fietsers (16%).

Categorie	Dodelijk		Ziekenhuisgewonden		Totaal
	abs	%	abs	%	abs
Auto-(br)fiets	23	55%	393	57%	416
Vr.auto-(br)fiets	5	12%	19	3%	24
(Br)fiets-(br)fiets	0	0%	109	16%	109
(Br)fiets-overig + eenzijdig	12	29%	129	19%	141
Voetg-(br)fiets	0	0%	17	2%	17
Anders	2	5%	25	4%	27
Totaal	42	100%	692	100%	734

Tabel 11 Ernstige verkeersslachtoffers (brom)fietsongevallen

Ongevallen met (brom)fietsers naar leeftijd en vervoerswijze

Het blijkt dat de meeste ernstige verkeersslachtoffers vallen onder de fietsers, gevolgd door de bromfietsers en snorfietsers. De ziekenhuisgewonden op de fiets zijn nagenoeg gelijk verdeeld over de leeftijdscategorieën. De dodelijke fietsslachtoffers vallen grotendeels in de oudere leeftijdscategorieën, namelijk 60-69 jaar (20%) en 70 jaar en ouder (43%). De bromfietsers slachtoffers horen voornamelijk bij de leeftijdscategorieën 16-17 jaar en 18-24 jaar. In deze categorieën waren respectievelijk 39% en 24% van de ziekenhuisgewonden te betreuen. De grootste groep slachtoffers onder de snorfietsers hoort bij de leeftijdscategorie 18-24 jaar (28% van alle ziekenhuisgewonden).

Leeftijd	Personenauto				Motor				Snorfiets				Bromfiets			
	Zkh	%	Dod	%	Zkh	%	Dod	%	Zkh	%	Dod	%	Zkh	%	Dod	%
0 - 11 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	2	1%	0	0%
12 - 15 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	1%	0	0%	5	3%	0	0%
16 - 17 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	11	15%	1	25%	70	39%	1	13%
18 - 24 jaar	0	0%	0	0%	1	20%	0	0%	21	28%	0	0%	44	24%	1	13%
25 - 29 jaar	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	4	5%	0	0%	9	5%	1	13%
30 - 39 jaar	1	33%	0	0%	3	60%	0	0%	4	5%	0	0%	20	11%	1	13%
40 - 49 jaar	1	33%	0	0%	0	0%	0	0%	10	13%	0	0%	15	8%	3	38%
50 - 59 jaar	0	0%	0	0%	1	20%	0	0%	12	16%	1	25%	6	3%	1	13%
60 - 69 jaar	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	5	7%	0	0%	6	3%	0	0%
70 jaar e.o.	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	7	9%	2	50%	3	2%	0	0%
Totaal	3	100%	0	0%	5	100%	0	0%	75	100%	4	100%	180	100%	8	100%

Leeftijd	Fiets				Voetganger				Vrachtauto				Totaal			
	Zkh	%	Dod	%	Zkh	%	Dod	%	Zkh	%	Dod	%	Zkh	%	Dod	%
0 - 11 jaar	23	6%	2	7%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	26	4%	2	5%
12 - 15 jaar	46	11%	1	3%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	53	8%	1	2%
16 - 17 jaar	25	6%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	106	15%	2	5%
18 - 24 jaar	44	11%	4	13%	2	0%	0	0%	0	0%	0	0%	112	16%	5	12%
25 - 29 jaar	18	4%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	32	5%	1	2%
30 - 39 jaar	39	10%	1	3%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	68	10%	2	5%
40 - 49 jaar	43	11%	0	0%	2	0%	0	0%	1	100%	0	0%	72	10%	3	7%
50 - 59 jaar	53	13%	3	10%	2	0%	0	0%	0	0%	0	0%	74	11%	5	12%
60 - 69 jaar	54	13%	6	20%	5	1%	0	0%	0	0%	0	0%	70	10%	6	14%
70 jaar e.o.	62	15%	13	43%	7	2%	0	0%	0	0%	0	0%	79	11%	15	36%
Totaal	407	100%	30	100%	21	5%	0	0%	1	100%	0	0%	692	100%	42	100%

Tabel 12 Ernstige verkeersslachtoffers fietsongevallen naar leeftijd en voertuigcategorie

Overige kenmerken ongevallen met (brom)fietsers

De meeste (brom)fietsongevallen met ernstige afloop komen voor binnen de bebouwde, namelijk 59%: 81%. De ongevallen gebeuren voornamelijk op 50 km wegen (448: 61%) gevolgd door 30 km wegen (139: 19%), 80 km wegen (73: 10%) en 60 km wegen (37: 5%). De rest (37) komt voor op overige wegen, dit zijn vooral gescheiden fietspaden.

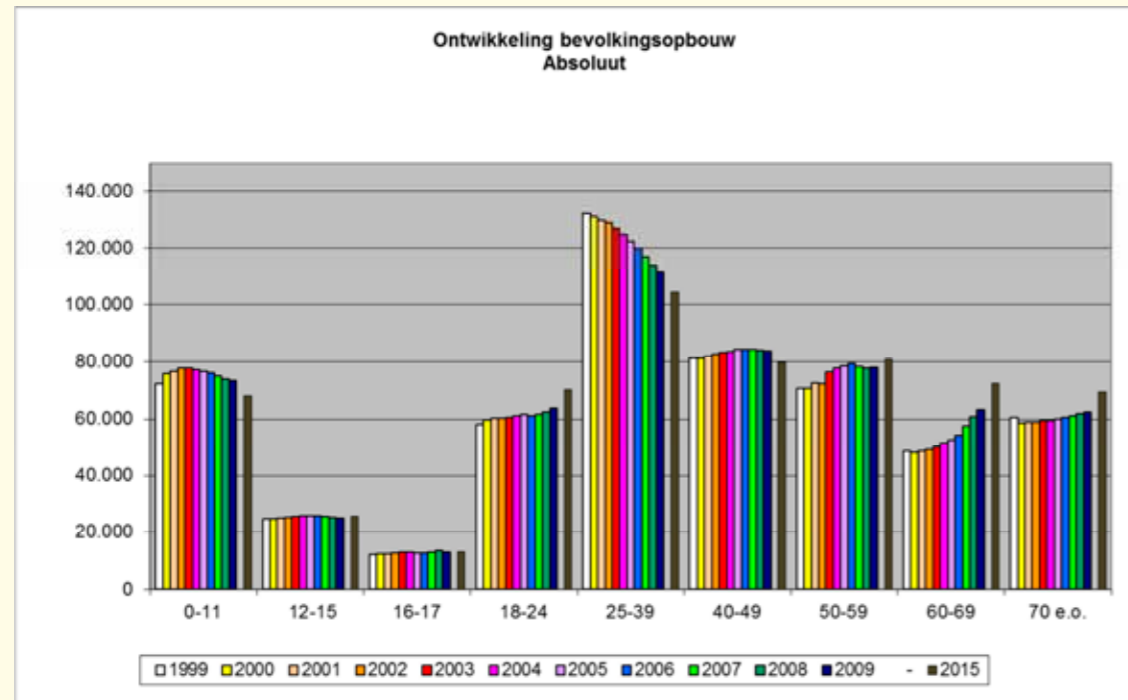
De meeste ernstige (brom)fietsers slachtoffers vallen op woensdagen (17%). Op de overige werkdagen vallen 15 à 16% van de slachtoffers. In het weekend vielen de minste (brom)fietsers slachtoffers, namelijk 12% op zaterdag en 9% op zondag. De fietsslachtoffers vallen vooral in de middaguren, met een piek tussen 14.00 en 17.00 uur.

Veroorzakers van ongevallen met (brom)fietsers

Tweede deel van de fietsongevallen met ernstige afloop is veroorzaakt door een man en eendere is veroorzaakt door een vrouw. De veroorzakers van de fietsongevallen zijn nagenoeg gelijk verdeeld over alle leeftijdscategorieën.

De meeste (brom)fietsongevallen met ernstige afloop werden door de fietsers zelf veroorzaakt, namelijk 40% van de ongevallen. Daarna volgen de personenauto (26%) en de brom-/snorfiets (24%) als veroorzaker. De overige vervoerswijzen zijn o.a. bestelauto's en vrachtauto's.

BIJLAGE - E Ontwikkeling bevolkingsopbouw en ongevalsbetrokkenheid



Bevolkingsopbouw in de provincie Groningen 1999 t/m 2015

Bevolkingsopbouw in 1999-2015 - absoluut

	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 e.o.	totaal
1999	72.430	24.765	12.230	58.216	132.245	81.284	70.766	48.701	60.681	563.316
2015	67.952	25.652	13.023	70.324	104.524	79.739	80.920	72.487	69.321	583.942
Toe-afname % t.o.v.1999	-6,18	3,58	6,48	20,80	-20,96	-1,90	14,35	48,84	14,24	3,66

Bevolkingsopbouw in 1999-2015 - percentage van totaal

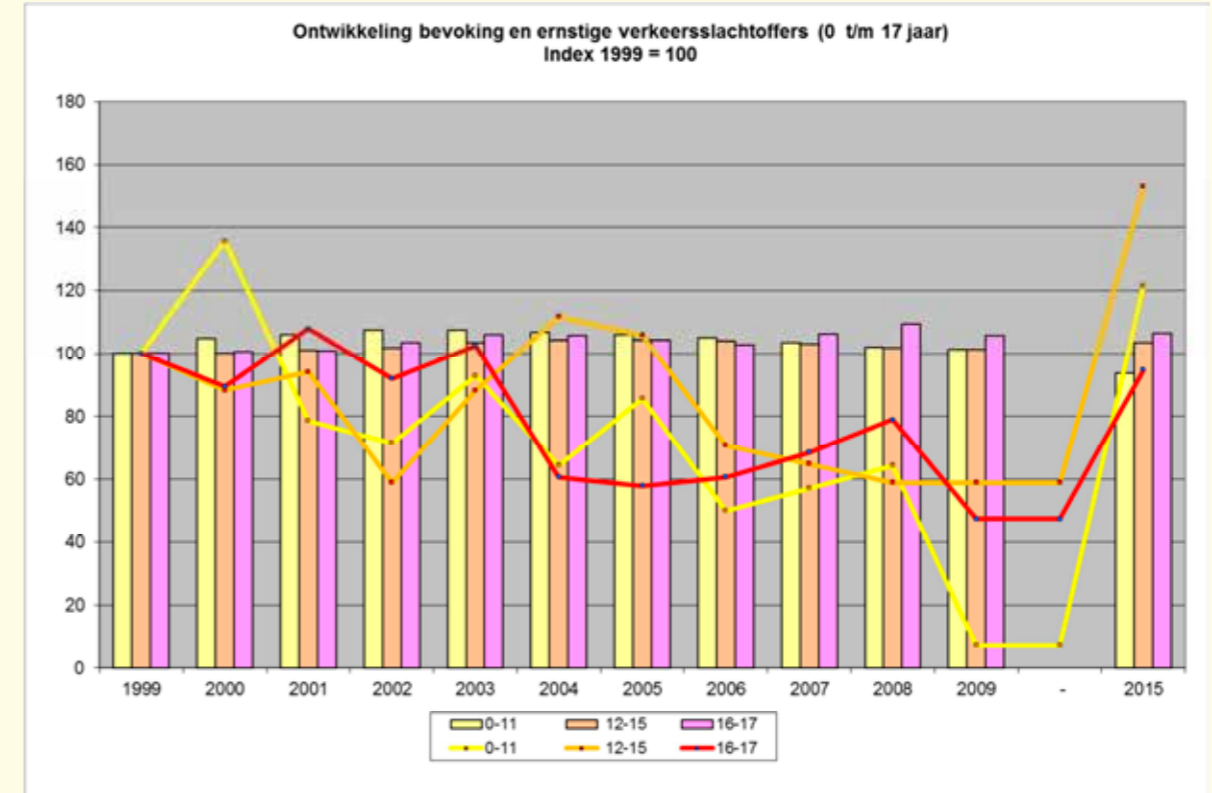
	0-11	12-15	16-17	18-24	25-39	40-49	50-59	60-69	70 e.o.	totaal
1999	12,9	4,4	2,2	10,3	23,5	14,4	12,6	8,6	10,8	100
2015	11,6	4,4	2,2	12,0	17,9	13,7	13,9	12,4	11,9	100

Constaties van CBS/PBL over bevolkingsopbouw provincie Groningen:

Het aantal 65-plussers in de stad Groningen stijgt tussen 2010 en 2020 van 22.854 naar 34.154 Dit is een groei van bijna 50%. Het aandeel 65+ in de stad stijgt in de jaren tot 2030 verder tot 43.359. Ten opzichte van 2010 is dit bijna een verdubbeling. Procentueel betekent dit voor de stad dat het aandeel 65-plus stijgt van 12% in 2010 via 17% in 2020 naar 20% in 2030. In de overige gemeenten van de provincie zal het aandeel 65-plussers stijgen van ongeveer 15 procent in 2010 geleidelijk stijgen naar ongeveer een kwart of iets hoger in 2030. Het aandeel ouderen in de samenleving is al groeiende zal dus steeds zichtbaarder worden in onze samenleving.

Ontwikkeling leeftijdsopbouw en ernstige verkeersslachtoffers

In de volgende figuren is de ontwikkeling van ernstige verkeersslachtoffers en de ontwikkeling van het aantal inwoners in provincie Groningen zichtbaar gemaakt. In deze figuren is het jaar 1999 als basisjaar genomen (1999 = 100). Het eerste figuur gaat in op de inwoners en slachtoffers van 0 tot 17 jaar, het tweede figuur gaat in op inwoners van 18 tot 59 jaar en het laatste figuur betreft de ontwikkeling van inwoners en verkeersslachtoffers van ouderen (60 jaar e.o.).



Relatie tussen absolute aantallen bevolking en omgevallen in 2015

Totaal inwoners	583942			
Totaal slachtoffers	629			
	Inwoner	% tov TOT	Slacht Off	% tov TOT
0-11 jaar	67952	12	17	3
12-15 jaar	25652	4	26	4
16-17 jaar	13023	2	36	6

Op basis van de algehele bevolkingsopbouw en het aandeel slachtoffers in de leeftijdscategorieën, komen wij tot de volgende conclusies.

Conclusies:

0-11 jaar

De groep 0-11 jarigen is sinds 1999 met 6% afgenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is sinds 1999 met 21% toegenomen.

In 2015 is hun aandeel 12% in de bevolking en zijn zij in verhouding weinig slachtoffer 3% bij een ongeval.

Ondanks de afname in de bevolking is het aandeel slachtoffers in deze groep met 21% toegenomen. Deze groep zit bijna weer op het ongevalsniveau van 1999.

Het absolute aantal verkeersslachtoffers in deze leeftijdscategorie is (gelukkig) laag, waardoor een kleine schommeling van het aantal slachtoffer een groot effect kan hebben op het aandeel van de slachtoffers.

12-15 jaar

De groep 12-15 jarigen is met 3,5% toegenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 53% toegenomen.

In verhouding naar hun aandeel (4%) in de bevolking zijn zij evenredig veel slachtoffer (4%) bij een ongeval, maar de toename onder slachtoffers is enorm.

Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

16-17 jaar

De groep 16-17 jarigen is met 6,5% toegenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 5% afgenomen.

In verhouding naar hun aandeel (2%) in de bevolking zijn zij veel vaker slachtoffer (6%) bij een ongeval.

Deze groep is weer terug bij het ongevalsniveau van 1999.

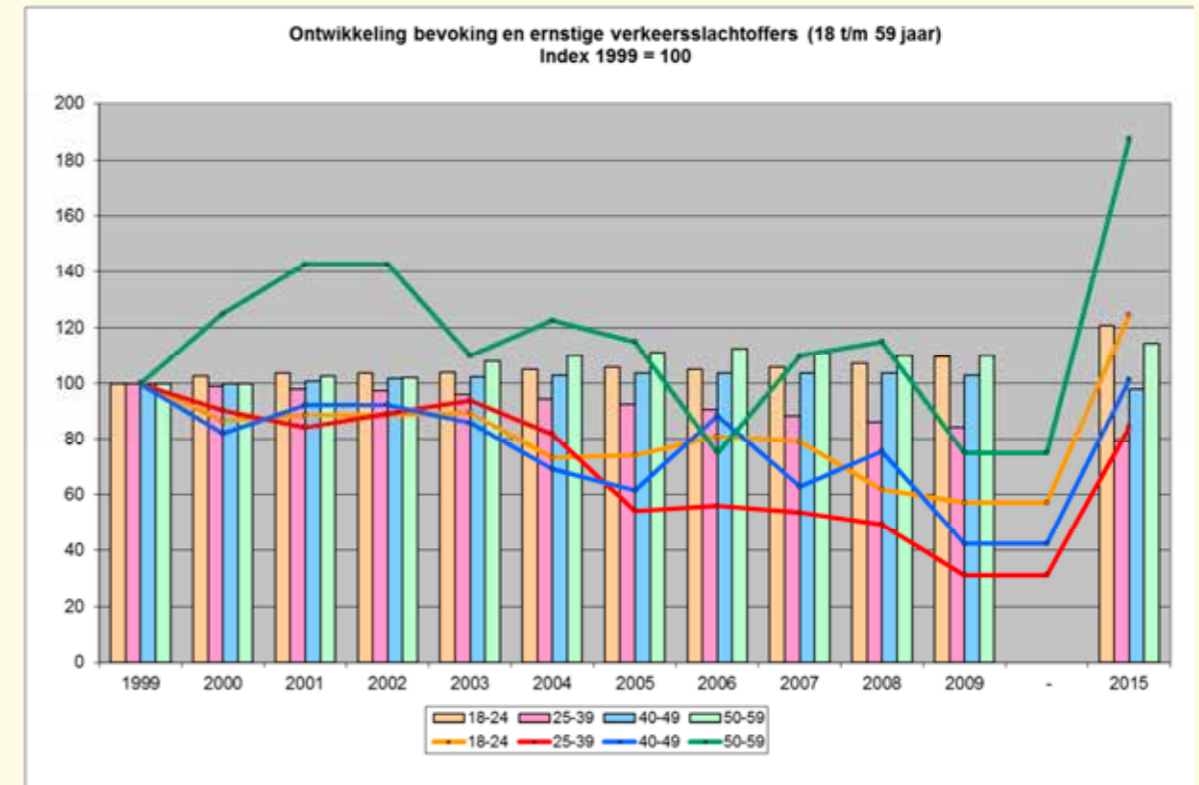
De SWOV heeft over de landelijke ontwikkelingen een factsheet over *Ernstige verkeersgewonden* gemaakt - zie bijlage F1

Constatering van SWOV over landelijke trend:

Groep 0-15 jarigen

Onder Kinderen in de leeftijd van 0 tot 15 jaar viel in beide perioden iets meer dan 10% van het totaal aantal EVG, terwijl ze bijna 20% van de totale bevolking uitmaken. De meeste kinderen raken gewond in een niet-motorvoertuigongeval: op de fiets dan wel te voet.

Daarnaast heeft de SWOV over de landelijke ontwikkelingen een factsheet over *Brom-snor-fietsers* gemaakt. - Zie bijlage F2



Relatie tussen absolute aantallen bevolking en omgevallen in 2015

Totaal inwoners 583942
Totaal slachtoffers 629

	Inwoner	% tov TOT	Slacht Off	% tov TOT
18-24 jaar	70324	12	131	21
25-39 jaar	104524	18	140	22
40-49 jaar	79739	14	79	13
50-59 jaar	80920	14	75	12

Op basis van de algehele bevolkingsopbouw en het aandeel slachtoffers in de leeftijdscategorieën, komen wij tot de volgende conclusies.

Conclusies:

18-24 jaar

De groep 18-24 jarigen is met 21% toegenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 25% toegenomen.

Maar zij zijn ondanks de toename in de bevolking in vergelijking naar hun aandeel in de bevolking (12%) veel vaker slachtoffer (21%) bij een ongeval.

Deze groep zit weer boven het ongevalsniveau van 1999.

25-39 jaar

De groep 25-39 jarigen is met 25% afgenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 16% afgenomen.

Ondanks de afname in de bevolking zijn zij in vergelijking naar hun aandeel (18%) in de bevolking veel vaker slachtoffer (22%) bij een ongeval.

Deze groep zit bijna weer op het ongevalsniveau van 1999.

40-49 jaar

De groep 40-49 jarigen is met 2% afgenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 1% toegenomen. Deze groep is in vergelijking met hun aandeel (14%) in de bevolking evenredig veel slachtoffer (13%) bij een ongeval. Deze groep zit weer op hetzelfde ongevalsniveau van 1999.

De groep 50-59 jarigen is met 14% toegenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 88% toegenomen.

Deze groep is in vergelijking met hun aandeel (14%) in de bevolking redelijk evenredig veel slachtoffer (12%) bij een ongeval, maar de toename onder slachtoffers is enorm. Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

De SWOV heeft over de landelijke ontwikkelingen een factsheet *Ernstige verkeersgewonden* gemaakt. Zie bijlage F1
Constateringen van SWOV over landelijke trend:

Groep 15-19 jarigen

Voor de overige leeftijdsgroepen zijn motorvoertuigongevallen belangrijker. Binnen deze categorie is het aandeel 15-19-jarige EVG tussen 2005 en 2009 zelfs meer dan tweemaal zo groot als het aandeel in de bevolking. Inmiddels is dat wel afgenomen. Het gaat veelal om 16-17-jarige snor- en bromfietzers en 18-19-jarige autobestuurders. Dit laatste is het gevolg van de hogere ongevalskans tijdens beginnende deelname aan het gemotoriseerde verkeer.

Zie ook de SWOV-factsheets *Jonge beginnende automobilisten en Brom- en snorfietzers* - bijlage F3

Groep 18-24 jarigen

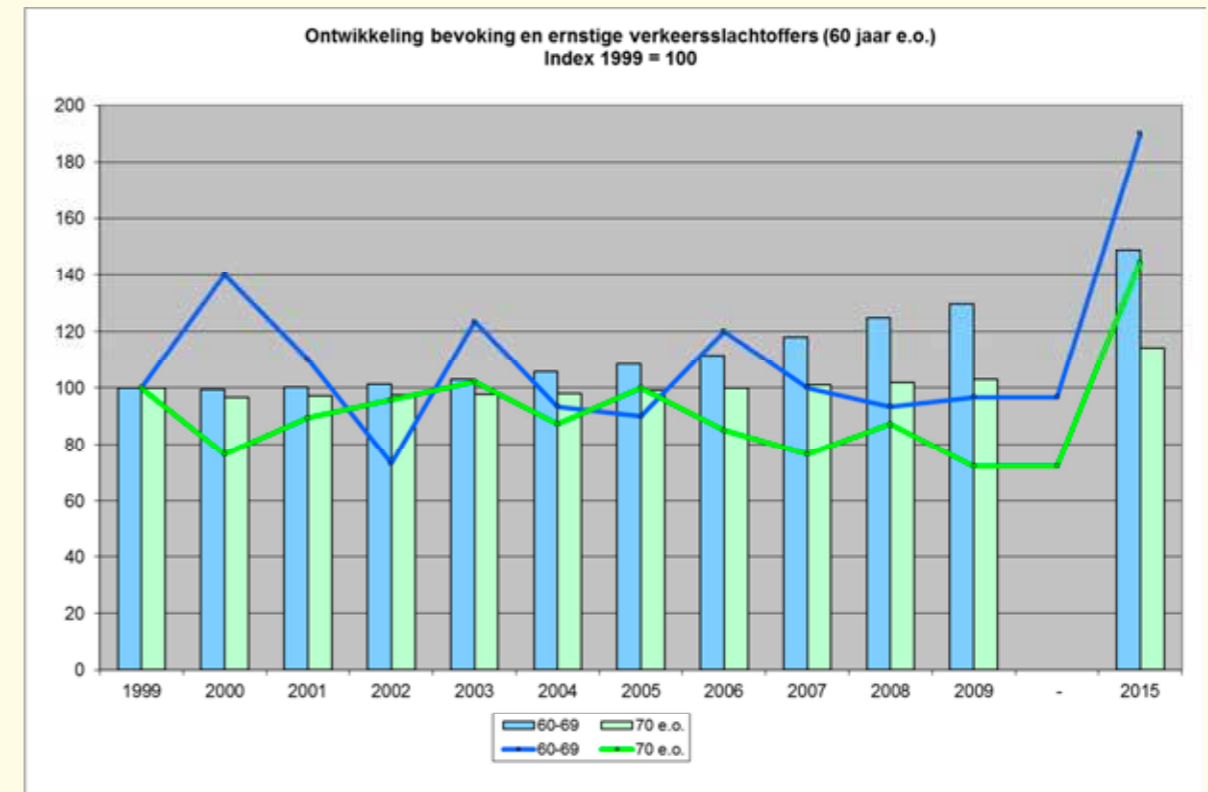
Jonge automobilisten (18-24 jaar) zijn naar verhouding vaker bij een dodelijk ongeval betrokken dan de wat oudere automobilisten. Per afgelegde afstand is dit (dodelijk) ongevalsrisico van jonge automobilisten ruim vijf keer zo hoog als van automobilisten tussen de 30 en 59 jaar. Het risico van jonge mannen is zelfs tien keer zo hoog.

In de periode 2012-2014 kwamen in Nederland gemiddeld per jaar 80 mensen te overlijden als gevolg van een ongeval met een auto die werd bestuurd door een jonge automobilist (18 tot en met 24 jaar). Het ging daarbij gemiddeld om 37 doden onder de jonge automobilisten zelf, om 12 doden onder de passagiers van een jonge automobilist en om 31 doden bij de tegenpartij. In diezelfde periode vielen er per jaar naar schatting tussen de 1.050 en 1.200 ernstig verkeersgewonden bij auto-ongevallen met een 18- tot 24-jarige achter het stuur. Gemiddeld betrof het bij ongeveer 30% van deze slachtoffers de jonge bestuurder zelf.

Zie ook de SWOV-factsheet *Jonge beginnende automobilisten* - bijlage F3

Groep 25-49 jarigen

Wat de ontwikkeling betreft, zien we verschuivingen van de groep 25-49 jarige ernstig verkeersgewonden naar de groep ouderen (vergelijking de periode 2010-2014 met de periode 2005-2009). Ouderen maken een steeds groter deel van de gewonden uit onder andere door de demografische ontwikkeling. Daarnaast groeit het aandeel 45+'ers onder EVG echter ook sterker dan in de bevolking.



Relatie tussen absolute aantallen bevolking en ongevallen in 2015

Totaal inwoners 583942
Totaal slachtoffers 629

	Inwoner	% tov TOT	Slacht Off	% tov TOT
60-69 jaar	72487	12	57	9
70+ jaar	69321	12	68	11

Conclusies:

60-69 jaar

De groep 60-69 jarigen is met 49% toegenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 90% toegenomen.

Ondanks de toename in de bevolking zijn zij in vergelijking naar hun aandeel in de bevolking (12%) minder vaak slachtoffer (9%) bij een ongeval, maar de toename onder slachtoffers is enorm.

Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

70 jaar en ouder

De groep 70 jarigen en ouder is met 14% toegenomen in de bevolkingsopbouw en het aantal slachtoffers is met 45% toegenomen.

Ondanks de toename in de bevolking zijn zij in vergelijking naar hun aandeel in de bevolking (12%) minder vaak slachtoffer (11%) bij een ongeval, maar de toename onder slachtoffers is enorm.

Deze groep zit ver boven het ongevalsniveau van 1999.

De SWOV heeft over de landelijke ontwikkelingen een factsheet *Ernstige verkeersgewonden* gemaakt. Zie bijlage F1

Constateringen van SWOV over landelijke trend:

*Ouderen raken eveneens vooral gewond in een niet-motorvoertuigongeval, maar in vergelijking met hun aandeel in de bevolking zijn zij juist vaker gewond. De 45+'ers maken in 2010-2014 een derde van de bevolking uit, maar 57% van de EVG valt in deze groep. Deze oververtegenwoordiging hangt samen met de verhoogde lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen, zie ook de SWOV-factsheet *Ouderen in het verkeer*.*

Daarnaast heeft de SWOV over de landelijke ontwikkelingen een factsheet over *Ouderen in het verkeer* gemaakt. Zie bijlage F4

SWOV-Factsheet

Ernstig verkeersgewonden in Nederland

Samenvatting

Deze factsheet schetst de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland in de periode 1993-2014. Na een aanvankelijke daling vanaf de jaren negentig, vertoont het aantal ernstig verkeersgewonden sinds 2006 een stijging. In 2014 raakten naar schatting 20.700 personen ernstig gewond in het verkeer in Nederland. Daarmee is het aantal ernstig verkeersgewonden gestegen tot boven het niveau van 1993, het eerste jaar waarvoor dit aantal is bepaald.

Ruim de helft van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers. Het overgrote deel daarvan raakt gewond in een ongeval waarbij geen motorvoertuig is betrokken. Er vallen relatief veel ernstig verkeersgewonden onder jongeren (15-19 jaar) en onder mensen van 45 jaar en ouder in vergelijking met de bevolkingssamenstelling.

De schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden is gebaseerd op een combinatie van de ongevallenregistratie (BRON) door de politie en ziekenhuisgegevens. Vooral ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is, worden altijd zeer beperkt in BRON geregistreerd. Na 2009 zijn de ontwikkelingen voor alle ongevallen – ook die met een motorvoertuig – minder goed te volgen, omdat de registratie in BRON sindsdien sterk is achteruitgegaan. In latere jaren zijn alleen gegevens van ziekenhuisopnamen beschikbaar.

Wanneer is iemand een ernstig verkeersgewonde?

Een ernstig verkeersgewonde is een slachtoffer met ernstig letsel dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in het ziekenhuis en niet binnen dertig dagen is overleden. De letselernst van dat slachtoffer, uitgedrukt in de *Maximum Abbreviated Injury Score* (MAIS), moet ten minste het niveau MAIS2 zijn (Reurings & Bos, 2011). MAIS is een internationaal gebruikte maat om de ernst van letsel aan te duiden. Deze score kan worden afgeleid uit de verschillende letsels die bij een patiënt gecodeerd zijn. Voorbeelden van MAIS2-letsels zijn botbreuken en hersenschudding met bewustzijnsverlies.

In 2009 heeft SWOV voorgesteld om deze nieuwe definitie te hanteren voor ernstig gewonden in het verkeer. In 2010 is Nederland op deze nieuwe definitie overgestapt, waarmee is afgestapt van de eerder gebruikelijke 'ziekenhuisgewonden' (Reurings & Bos, 2009). Tot de overstap is besloten omdat niet alle ziekenhuisgewonden daadwerkelijk ernstig gewond bleken te zijn.

Hoe wordt het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland vastgesteld?

SWOV schat jaarlijks het aantal ernstig verkeersgewonden op basis van twee bronnen:

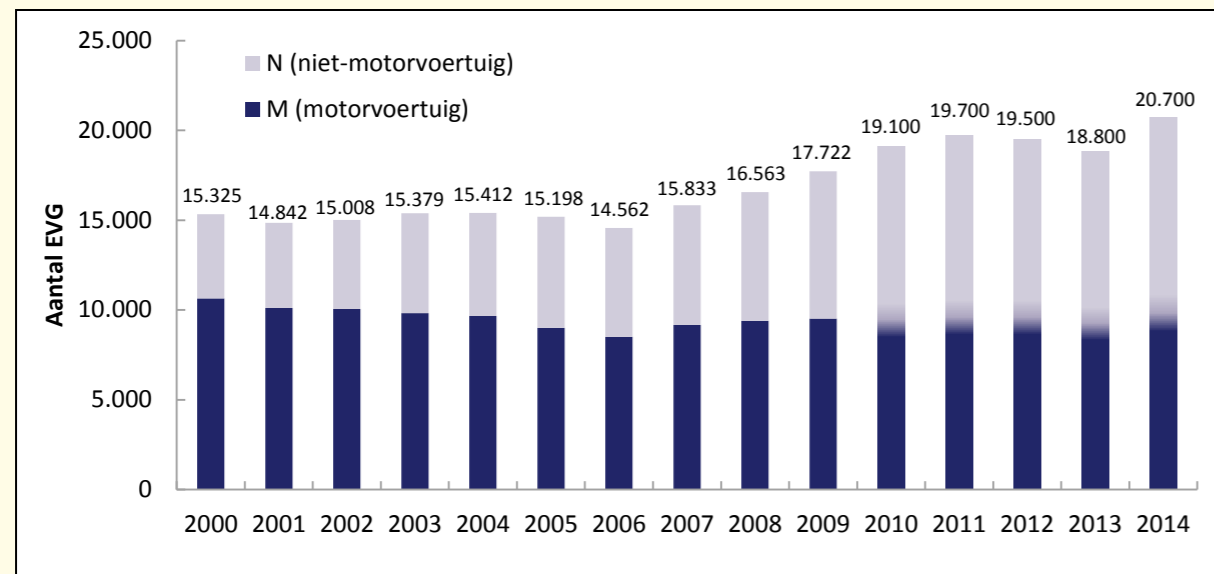
- Het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON), waarin het ministerie van Infrastructuur en Milieu de politiegegevens omtrent verkeersongevallen verzamelt en publiceert. Dit bestand bevat kenmerken van het ongeval zoals wegkenmerken, voertuigkenmerken en informatie over de toedracht. Dit bestand bevat geen goede informatie over de letselernst, en het bestand is verre van compleet.
- Gegevens die vanuit ziekenhuizen zijn vastgelegd in de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ; voorheen de Landelijke Medische Registratie, LMR), een bestand dat wordt beheerd door Dutch Hospital Data (DHD). Dit bestand bevat letselgegevens zoals lichaamsdeel en letseltype. Het bestand is behoorlijk compleet, maar niet alle slachtoffers zijn geregistreerd als verkeersslachtoffer.

SWOV bepaalt het aantal ernstig verkeersgewonden (EVG), door de gegevens van beide bestanden te koppelen en te analyseren (Reurings & Bos, 2009; Reurings, 2010; Bos et al., 2015). Voor een betrouwbare schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden is de kwaliteit van de beide gegevensbronnen van cruciaal belang. Er moet een voldoende groot aantal slachtoffers zowel in BRON als in de medische registratie voorkomen. Vanaf het jaar 2010 is de kwaliteit van de bestanden

onvoldoende om nog uitspraken te doen over de ontwikkelingen van *aantallen* EVG in subgroepen (zoals typen verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen, e.d.). Wel kan op basis van de ziekenhuisregistratie een indicatie gegeven worden van de onderverdeling naar deze kenmerken, dus van de *aandelen* man/vrouw, fietsers of ouderen.

Hoe ontwikkelt het aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland zich vanaf 2000?

Afbeelding 1 toont de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) in de periode 2000 tot en met 2014. De trend is voor deze periode een stijgende, al leek in 2012 en 2013 een daling ingezet te worden. Met 20.700 ernstig verkeersgewonden in het jaar 2014 heeft dit aantal inmiddels een recordhoogte bereikt (Duivenvoorden et al., 2015).



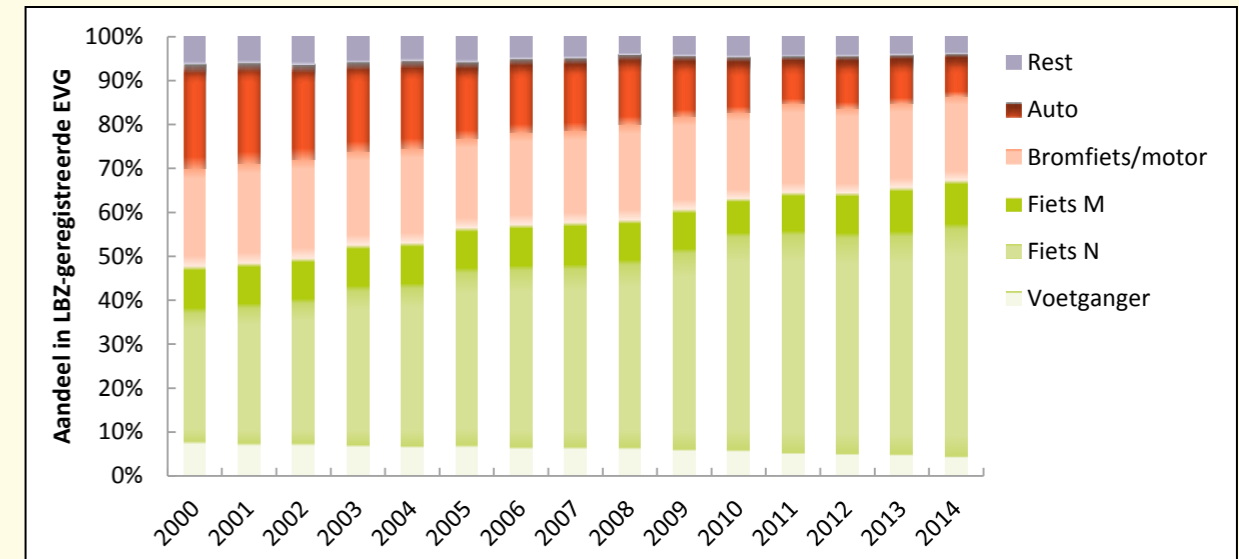
Afbeelding 1. Geschat werkelijk aantal ernstig verkeersgewonden in Nederland sinds 2000. Totale aantallen en verdeling over ongevallen waarbij wel (M) of geen (N) motorvoertuig is betrokken. Na 2009 is de exacte verdeling tussen N- en M-slachtoffers onzeker. Bronnen: DHD, IenM en SWOV.

De ontwikkeling van het aantal EVG is een combinatie van twee verschillende trends: de trend in het aantal EVG dat valt in motorvoertuigongevallen (M-ongevallen) en die in het aantal EVG in niet-motorvoertuigongevallen (N-ongevallen). We zien sinds 2006 een sterker stijgende trend in het aantal EVG in ongevallen zonder motorvoertuig, terwijl het aantal EVG in ongevallen met motorvoertuig – na een aanvankelijke daling tot 2006 – lijkt te stabiliseren. In 2009, het laatste jaar waarin we niet alleen over de ziekenhuisgegevens beschikken, maar ook over aantallen gebaseerd op BRON, waren er ruim 9.000 N-slachtoffers en (voor het eerst) iets minder slachtoffers in ongevallen met motorvoertuig dan in ongevallen zonder motorvoertuig. In 2014 was het aandeel slachtoffers in ongevallen zonder motorvoertuig naar schatting ruim 60%.

Hoe is de ontwikkeling in ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze?

Van de EVG in de ziekenhuisregistratie vormen fietsers (vooral bij ongevallen zonder motorvoertuig) de grootste groep, met ruim de helft van het totaal in 2009 en een stijgend aandeel in de jaren erna (zie Afbeelding 2). Ter vergelijking: bij verkeersdoden is ongeveer een derde van de slachtoffers een fietser en vallen inmiddels ongeveer evenveel slachtoffers onder fietsers als onder auto-inzittenden (zie de SWOV-factsheet [Verkeersdoden in Nederland](#)). Bij fietsongevallen zonder motorvoertuig (Fiets N-ongevallen) zagen we in de afgelopen tien jaar de grootste stijging in het aandeel EVG.

Het aantal EVG onder (bestel)auto-inzittenden is de enige groep die de afgelopen tien jaar duidelijk is gedaald. In 2009 maakt deze groep nog ongeveer 15% uit van het aantal EVG in de LBZ (13,6% in BRON). Nu is minder dan 10% van de EVG een (bestel)auto-inzittende.



Afbeelding 2. Verdeling van de ernstig verkeersgewonden in Nederland sinds 2000 naar vervoerswijze, gebaseerd op de registratie in de LBZ. Deze onderverdeling is niet nauwkeurig bekend, omdat de vervoerswijzen in de LBZ niet altijd geheel correct zijn. Bron: DHD, SWOV.

De *aantallen* EVG per type verkeersdeelnemer zijn vanaf het jaar 2010 niet meer te bepalen wegens gebrekkige registratie in BRON. De gebruikte verdeling op basis van de LBZ is indicatief, aangezien de vervoerswijze die in het ziekenhuis geregistreerd wordt niet altijd overeenkomt met de vervoerswijze die door de politie geregistreerd wordt. De ontwikkeling van EVG naar vervoerswijze op basis van de ziekenhuisgegevens in Afbeelding 2 lijkt niet heel erg af te wijken van die ontwikkeling op basis van BRON-gegevens tot en met 2009 (niet in afbeelding).

Hoe is de ontwikkeling in ernstig verkeersgewonden naar leeftijd?

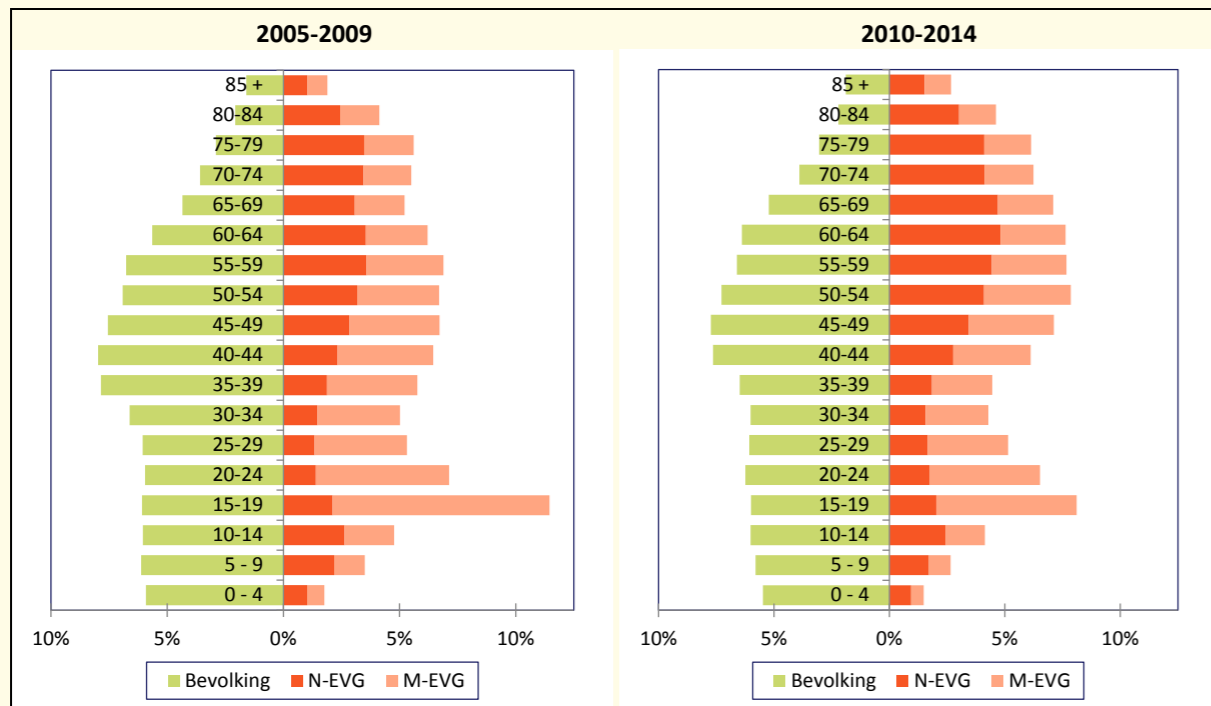
De verdeling van het aantal ernstig verkeersgewonden over de verschillende leeftijdsgroepen komt niet overeen met de bevolkingsopbouw in Nederland, zie Afbeelding 3. Deze afbeelding toont deze leeftijdsopbouw voor de periode 2005-2009 (links) en voor 2010-2014 (rechts) op basis van de ziekenhuisregistratie.

Onder *Kinderen* in de leeftijd van 0 tot 15 jaar viel in beide perioden iets meer dan 10% van het totaal aantal EVG, terwijl ze bijna 20% van de totale bevolking uitmaken. De meeste kinderen raken gewond in een niet-motorvoertuigongeval: op de fiets dan wel te voet.

Ouderen raken eveneens vooral gewond in een niet-motorvoertuigongeval, maar in vergelijking met hun aandeel in de bevolking raken zij juist vaker gewond. De 45+ers maken in 2010-2014 een derde van de bevolking uit, maar 57% van de EVG valt in deze groep. Deze oververtegenwoordiging hangt samen met de verhoogde lichamelijke kwetsbaarheid van ouderen, zie ook de SWOV-factsheet [Ouderen in het verkeer](#).

Voor de overige leeftijdsgroepen zijn motorvoertuigongevallen belangrijker. Binnen deze categorie is het aandeel 15-19-jarige EVG tussen 2005 en 2009 zelfs meer dan tweemaal zo groot als het aandeel in de bevolking. Inmiddels is dat wel afgenomen. Het gaat veelal om 16-17-jarige snor- en bromfietzers en 18-19-jarige autobestuurders. Dit laatste is het gevolg van de hogere ongevalskans tijdens beginnende deelname aan het gemotoriseerde verkeer, zie ook de SWOV-factsheets [Jonge beginnende automobilisten](#) en [Brom- en snorfietzers](#).

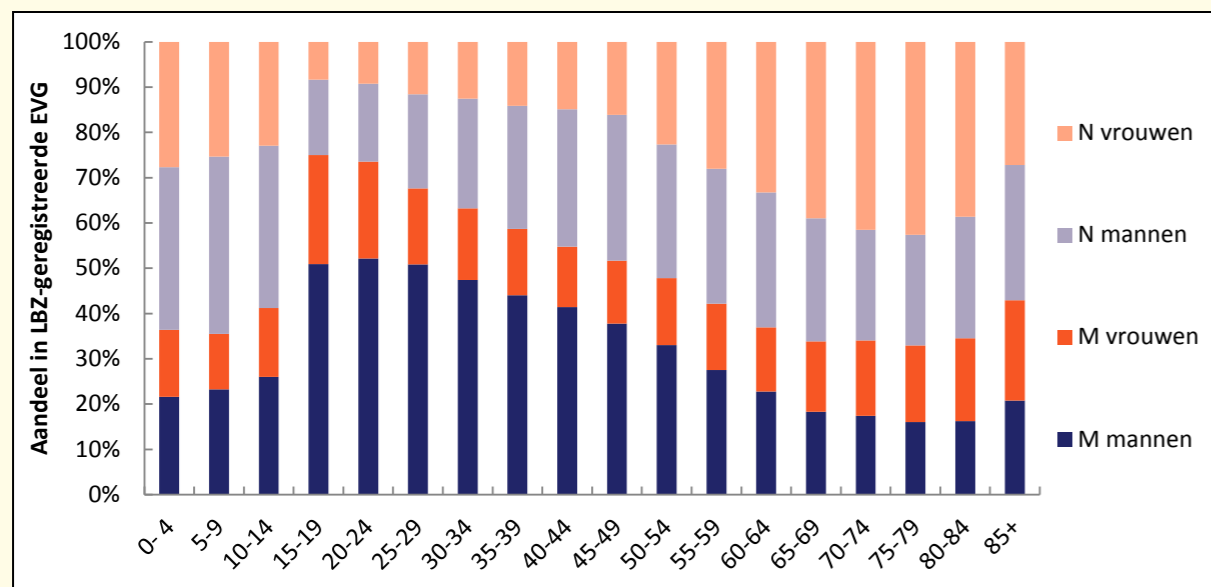
Wat de ontwikkeling betreft, zien we verschuivingen van de groep 25-49 jarige ernstig verkeersgewonden naar de groep ouderen (vergelijking de periode 2010-2014 met de periode 2005-2009). Ouderen maken een steeds groter deel van de gewonden uit onder andere door de demografische ontwikkeling. Daarnaast groeit het aandeel 45+ers onder EVG echter ook sterker dan in de bevolking. Het aandeel slachtoffers van ongevallen zonder motorvoertuig wordt in die leeftijdsgroep steeds groter. Overigens is de verdeling tussen ongevallen met en zonder motorvoertuig in de LBZ onzeker. De leeftijden zijn echter wel betrouwbaar.



Afbeelding 3. Verdeling van de bevolking naar leeftijd (groen), vergeleken met die van het aantal ernstig verkeersgewonden naar leeftijd (rood); slachtoffers van ongevallen met en zonder motorvoertuig zijn onderscheiden. Links de leeftijdsopbouw voor de periode 2005-2009 en rechts voor de periode 2010-2014. De verdeling van de EVG is gebaseerd op de LBZ; de leeftijdsregistratie is daarin nauwkeurig; de betrokkenheid van een motorvoertuig is onzeker. Bronnen: DHD, SWOV (EVG) en CBS (bevolking).

Hoe is de man-vrouwverhouding onder ernstig verkeersgewonden?

Ongeveer 60% van de ernstig verkeersgewonden is man en dus 40% vrouw. Deze verhouding is de laatste jaren nauwelijks veranderd. De man-vrouwverhouding verschilt echter wel duidelijk tussen verschillende leeftijdsgroepen en tussen ongevallen met en zonder motorvoertuig (M- en N-ongevallen), zie Afbeelding 4.



Afbeelding 4. Aandelen ernstig verkeersgewonden naar geslacht en leeftijd, voor N- en M-ongevallen. De verdeling van de EVG is gebaseerd op de LBZ 2010-2014. Bronnen: DHD, SWOV.

Mannen raken over het geheel genomen vaker gewond bij M-ongevallen dan vrouwen (donkerblauwe vs. roodoranje staven in Afbeelding 4). Ook raken mannen vaker gewond bij M-ongevallen dan bij N-ongevallen (leeftijdsgroep 15 t/m 54 jaar; donker- vs. lichtblauwe staven in Afbeelding 4). Dit hangt voor een deel samen met mobiliteitsverschillen tussen mannen en vrouwen. Terwijl onder voetgangers en fietsers het aandeel mannelijke en vrouwelijke EVG vrijwel gelijk is, is van de snor- en bromfietzers ongeveer driekwart man. Van de ernstig verkeersgewonden onder motorrijders is zelfs ongeveer 90% man.

Als we naar de ongevallen zonder motorvoertuig (N-ongevallen) kijken, zijn mannen oververtegenwoordigd in de EVG t/m 59 jaar. Bij slachtoffers tussen de 60 en 85 jaar in N-ongevallen is het aandeel vrouwen juist hoger (lichtblauwe vs. lichtoranje staven in Afbeelding 4).

In de leeftijdsgroep tot 15 jaar valt ca. 60% van de EVG in N-ongevallen. Vanaf 15 jaar is juist het aandeel motorvoertuigongevallen ineens aanmerkelijk groter. Tegelijkertijd zien we in die leeftijdscategorie ook veel mannelijke slachtoffers. Het aandeel M-ongevallen neemt met toenemende leeftijd weer af tot ca. 40% voor 60+'ers. Ernstig verkeersgewonden vallen vanaf die leeftijd voor ca. 60% in ongevallen zonder motorvoertuig. Juist in die 60+-groep zien we meer vrouwelijke slachtoffers.

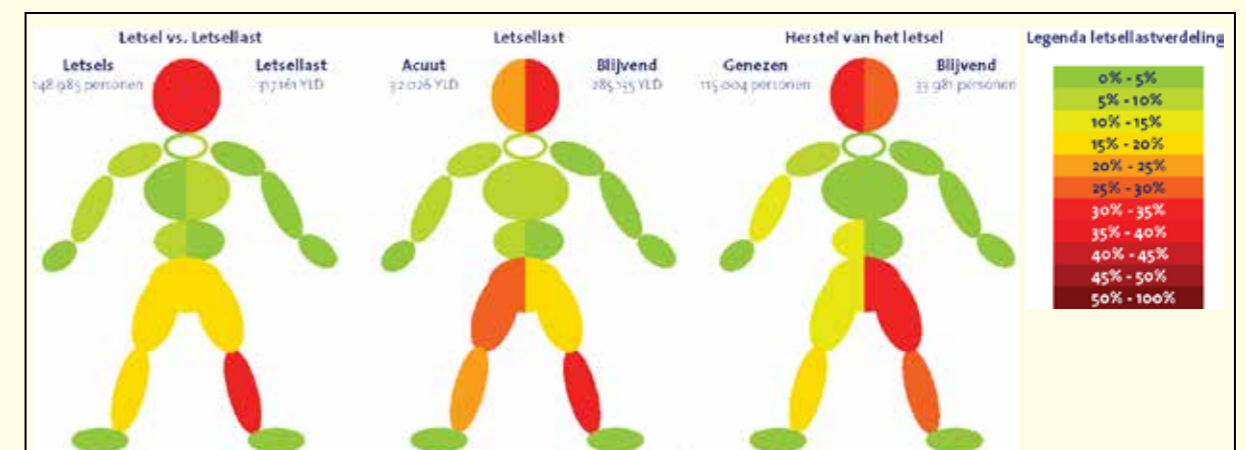
Hoe zijn de ernstig verkeersgewonden verdeeld naar snelheidslimiet van de weg?

Naast kenmerken van het slachtoffer zijn ook die van de ongevalslocatie van belang bij onderzoek naar de verkeersveiligheid en bij beleidsvoering op dat gebied. Van EVG in ongevallen zonder motorvoertuig is geen informatie beschikbaar over ongevalslocatie of ongevalstype. Dit komt doordat deze informatie afkomstig is uit de LBZ en deze kenmerken daarin niet worden geregistreerd.

Van de EVG in ongevallen waarbij wél een motorvoertuig betrokken was, viel tot 2009 ongeveer 60% binnen de bebouwde kom. Van de EVG die buiten de bebouwde vallen (circa 40%), valt ongeveer een vijfde op autowegen met een limiet van 100 km/uur of meer (Reurings & Bos, 2011).

Welke letsels lopen verkeersslachtoffers op en hoe ernstig zijn ze?

In Afbeelding 5 (Weijermars et al., 2014) is in beeld gebracht aan welke lichaamsdelen ernstig verkeersgewonden letsel oplopen en in hoeverre men hier acuut of blijvend last van heeft. Opvallend is het grote aandeel hoofdletsel, gevolgd door heup- en beenletsel. Langdurige gevolgen zijn er vooral van hoofdletsels, maar ook van letsels aan het onderbeen. Slachtoffers die blijvend last houden, hebben vooral problemen met dagelijkse activiteiten en pijnklachten. Ruim 20% van de slachtoffers heeft blijvende klachten. De letsels en letsellast verschillen per vervoerswijze en ook voor verschillende leeftijdsgroepen en voor mannen en vrouwen. Voor meer informatie hierover zie Weijermars et al. (2014).



Afbeelding 5. Verdeling van letsels en letsellast en verdeling van acute en blijvende letsellast naar lichaamsdeel. Verdelingen gebaseerd op alle EVG in de LBZ 2000-2009 (Weijermars et al. (2014).

Ernstig verkeersgewonden hebben een letselernst met een MAIS-score van ten minste 2. Van hen heeft ongeveer 70% een letselernst met een MAIS-score gelijk aan 2 en ongeveer 10% een letselernst met een MAIS-score van 4 of meer. Deze verdeling is door de jaren heen min of meer constant. Als voorbeeld is de verdeling voor 2014 gegeven in Afbeelding 6 (links).

SWOV-Factsheet

Brom- en snorfietsers

Samenvatting

Brom- en snorfietsers lopen een relatief groot risico om slachtoffer te worden van een ongeval. Weliswaar is er een trend naar minder doden waar te nemen, maar het aantal ernstig gewonden daalt niet mee en lijkt zelfs te stijgen. Het hoge risico komt met name door de hoge rijnsnelheid in verhouding tot de kwetsbaarheid van de berijders. Bromfietsers zijn verplicht een helm te dragen, maar snorfietsers niet. In de laatste jaren zien we een toename van het aantal snorfietsen, terwijl het aantal bromfietsen juist afneemt. Vanwege beperkingen in de data is geen eenduidig onderscheid te maken tussen de risico's van brom- en snorfietsen afzonderlijk.

Er zijn diverse maatregelen genomen om de veiligheid van brom- en snorfietsers te vergroten (bromfiets op de rijbaan, opvoerbestedigheid, kentekenplicht, bromfietsrijbewijs, bromfietspraktijk-examen). Van twee maatregelen is de effectiviteit onderzocht. Het verplaatsen van de bromfiets naar de rijbaan blijkt een gunstig effect te hebben gehad op het aantal brom- en snorfietsongevallen. Van de invoering van het bromfietspraktijkexamen kon geen duidelijk effect op het risico van brom- en snorfietsrijders worden vastgesteld. Wel bleek het bromfietsbezit, en daarmee het aantal ongevallen, sterk afgenomen na de invoering van de maatregel.

Achtergrond en inhoud

In Nederland wordt in verhouding met andere landen veel op brom- en snorfietsen gereden. Bestuurders van brom- en snorfietsen hebben echter een groot risico om bij een ongeval betrokken te raken. In deze factsheet zullen we nader ingaan op de oorzaken daarvan en op de maatregelen die genomen zijn – en nog mogelijk zijn – om deze ongevallen tegen te gaan.¹

Wat is een brom- of snorfiets?

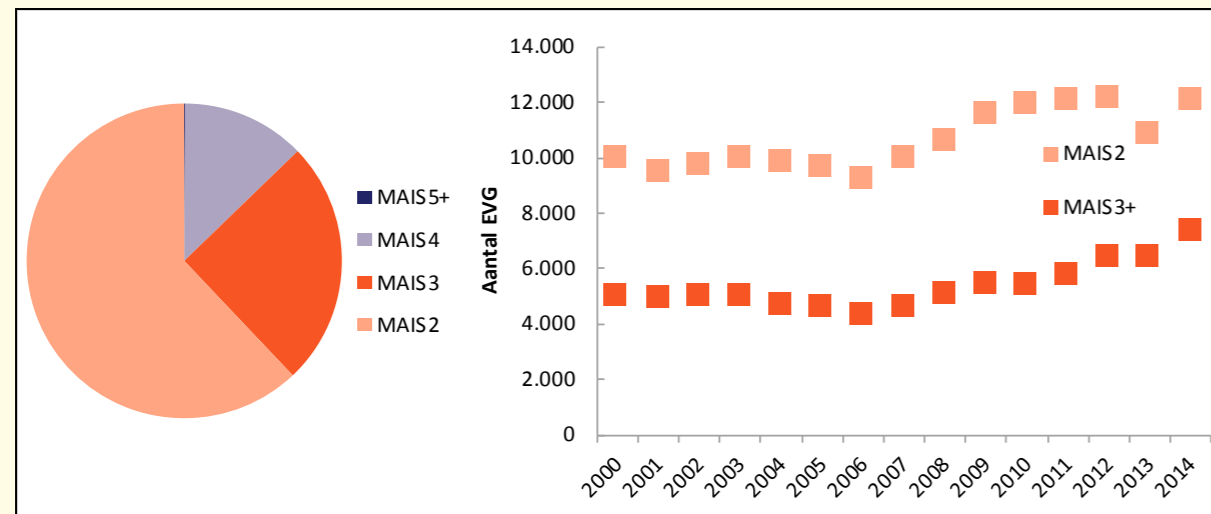
Een bromfiets heeft een constructiesnelheid van maximaal 45 km/uur. Om een bromfiets te berijden zijn een goedgekeurde helm en minimaal een rijbewijs AM verplicht. Dit rijbewijs kan vanaf het 16^e levensjaar behaald worden, na het halen van een theorie- en praktijkexamen. Ook met een A- of B-rijbewijs mag op een bromfiets gereden worden. Volgens de huidige wetgeving (WVW, 1994) is de plaats voor bromfietsers binnen de bebouwde kom op de weg (sinds 1999), met een snelheidslimiet van 45 km/uur. Op fietspaden binnen de bebouwde kom is de snelheidslimiet voor de bromfietser 30 km/uur. Buiten de bebouwde kom hoort de bromfietser op het fietspad te rijden, met een maximumsnelheid van 40 km/uur. Op de rijbaan buiten de bebouwde kom (als er geen fietspad aanwezig is) is de limiet 45 km/uur.

De snorfiets behoort volgens de Wegenverkeerswet 1994 (WVW, 1994) tot de bromfietsen en heeft veelal dezelfde eigenschappen. De toegestane constructiesnelheid is in principe ten hoogste 25 km/uur. In de praktijk kan dit (zonder opvoeren) meer dan 30 km/uur zijn. Ook voor de snorfiets is een rijbewijs AM verplicht, behalve voor wie een rijbewijs A of B heeft. Het dragen van een helm is niet verplicht. De snorfietser hoort zowel binnen als buiten de bebouwde kom op het fietspad te rijden, met een maximumsnelheid van 25 km/uur.

Een scooter is formeel geen voertuigcategorie maar een uitvoeringsvariant (benen naast elkaar in plaats van aan weerszijden van het voertuig). Een scooter kan een bromfiets, snorfiets of zelfs een motorfiets zijn. Vaak wordt echter met een scooter een snorfiets bedoeld.

¹ Brommobielen vallen samen met de brom- en snorfietsen onder de RDW-categorie 'bromfietsen', maar worden in deze factsheet buiten beschouwing gelaten.

Het rechterdeel van Afbeelding 6 laat de ontwikkeling in de tijd zien van de aantallen verkeersgewonden met MAIS 2-letsel en die met ernstiger letsel (MAIS 3+). De letselernst blijkt per leeftijdsgroep te verschillen (niet getoond). Onder ernstig verkeersgewonden van 70+ ligt het aandeel met een letselernst van MAIS 2 op ongeveer 44%, terwijl bij kinderen van 0 tot 14 jaar 78% van de ernstig verkeersgewonden een letselernst heeft met een MAIS-score gelijk aan 2 (LBZ 2014, DHD).



Afbeelding 6. Aandelen ernstig verkeersgewonden naar letselernst in 2014 (links) en ontwikkeling in de tijd van aantallen ernstig verkeersgewonden met MAIS 2-letsel en MAIS 3+-letsel (rechts). De onderverdeling in ernst is onzeker. Bronnen: DHD, IenM, SWOV.

Conclusie

Het aantal ernstig verkeersgewonden vertoont, na een aanvankelijke daling vanaf de jaren negentig, de laatste jaren een stijging. Inmiddels is het aantal ernstig verkeersgewonden daardoor gestegen tot 20.700; dat is ruim boven het niveau van 1993. Meer dan de helft van het aantal ernstig verkeersgewonden bestaat uit fietsers, waarvan het overgrote deel gewond raakt in een ongeval waarbij geen motorvoertuig is betrokken. Vergeleken met de bevolkingsomvang vallen er veel ernstig verkeersgewonden onder jongeren (15-19 jaar) en onder mensen vanaf 45 jaar.

Publicaties en bronnen

Bos, N.M., Houwing, S. & Stipdonk, H.L. (2015). [Ernstig verkeersgewonden 2014; Schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2014](#). R-2015-18. SWOV, Den Haag.

Duivenvoorden, C.W.A.E., Goldenbeld, Ch., Weijermars, W.A.M., Bijleveld, F.D., Bos, N.M., Groot-Mesken, J. de & Stipdonk, H.L. (2015). [Monitor Beleidsimpuls Verkeersveiligheid 2015](#). R-2015-20A, SWOV, Den Haag.

Reurings, M.C.B. (2010). [Ernstig verkeersgewonden in Nederland in 1993-2008: in het ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers met een MAIS-score van ten minste 2. Beschrijving en verantwoording van de schattingsmethode](#). R-2010-15. SWOV, Leidschendam.

Reurings, M.C.B. & Bos, N.M. (2009). [Ernstig gewonde verkeersslachtoffers in Nederland in 1993-2008; Het werkelijke aantal in ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers met een MAIS van ten minste 2](#). R-2009-12. SWOV, Leidschendam.

Reurings, M.C.B. & Bos, N.M. (2011). [Ernstig verkeersgewonden in de periode 1993-2009; Update van de cijfers](#). R-2011-5. SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M., Bos, N.M. & Stipdonk, H.L. (2014). [Lasten van verkeersletsels ontleed; Basis voor een nieuwe benadering van verkeersveiligheid](#). R-2014-25. SWOV, Den Haag.

Hoeveel wordt er op brom- en snorfietsen gereden?

Er zijn verschillende cijferreeksen over de afstand die brom- en snorfietsers jaarlijks afleggen. Volgens de mobiliteitsenquêtes OVG/MON/OViN² zijn de reizigerskilometers sinds 1993 eerst gedaald van 1,1 miljard km naar 0,8 miljard km in 2008 en daarna weer gestegen tot circa 1,2 miljard km nu (marge circa 15%). Volgens een recente Panel-enquête van het CBS is de door brom- snorfietsen verreden afstand in de periode 2007 – 2012 gestegen van 1,7 naar 2,3 miljard km (marge circa 1%; CBS, 2014a; 2014b). Hoewel deze schattingen enorm uiteenlopen kan het aandeel van de bromfiets in het verkeer wel geschat worden op maximaal anderhalf procent.

Op basis van de OViN-cijfers is het niet mogelijk om een betrouwbare uitsplitsing te maken in het aantal kilometers dat op een bromfiets of op een snorfiets wordt gereden (De Craen et al., 2013). Daarom geeft *Tabel 1* de omvang van het voertuigpark voor voertuigen met een bromfietskentekenplaat weer. De tabel laat zien dat er de laatste jaren vooral een toename is geweest in het aantal snorfietsen, terwijl het aantal bromfietsen juist afneemt. Sinds 2013 zijn er voor het eerst meer snorfietsen dan bromfietsen in Nederland.

Jaar ³	Bromfiets	Snorfiets	Brommobiel	Overig	Totaal
2007	398.763	291.983	15.683	5.363	711.792
2008	436.605	326.525	17.459	5.819	786.408
2009	476.876	374.019	18.953	4.024	873.872
2010	508.381	423.011	20.060	4.249	955.701
2011	527.891	475.006	20.685	4.514	1.028.096
2012	521.871	514.233	20.996	4.576	1.061.676
2013	511.684	547.793	21.037	4.729	1.085.243
2014	500.416	576.085	20.679	4.798	1.101.978

Tabel 1. Parkcijfers voor voertuigen met bromfietskentekenplaat (bron: CBS).

Wat kunnen we zeggen op basis van de beschikbare data?

Voordat we dieper ingaan op de veiligheidsaspecten van de brom- en snorfiets, moet vermeld worden dat de beschikbare informatie over ongevallen, parkomvang en verplaatsingsgedrag – voor met name deze categorie verkeersdeelnemers – beperkt is (zie ook De Craen et al., 2013). Zo wordt op voorhand bij ongevallenregistratie geen onderscheid gemaakt tussen brom- en snorfietsen, waardoor een nauwkeurige schatting van het werkelijk aantal ongevallen voor brom- en snorfietsen afzonderlijk niet mogelijk is. Ook ontbreekt informatie van het werkelijk aantal ongevallen over de omstandigheden. Daarnaast zijn de schattingen van het aantal verplaatsingen met deze voertuigen waarschijnlijk zeer onbetrouwbaar en ook niet uit te splitsen naar brom- of snorfiets. Hiermee is het helaas onmogelijk om betrouwbare schattingen van het afzonderlijke brom- of snorfietsrisico te maken.

Hoe onveilig is het voor brom- en snorfietsers in het verkeer?

Jaarlijks overlijden gemiddeld 47 brom- en snorfietsers⁴ en komen 2.500 met ernstige verwondingen in het ziekenhuis terecht⁵ als gevolg van een verkeersongeval. Daarmee heeft de brom- snorfiets na de auto (264 verkeersdoden en 2.600 ernstig gewonden) en fiets (186 verkeersdoden en 9.200 ernstig gewonden) een hoog aantal slachtoffers in het verkeer. Ook voetgangers (69 doden en 900 ernstig gewonden) vormen overigens een grote groep.

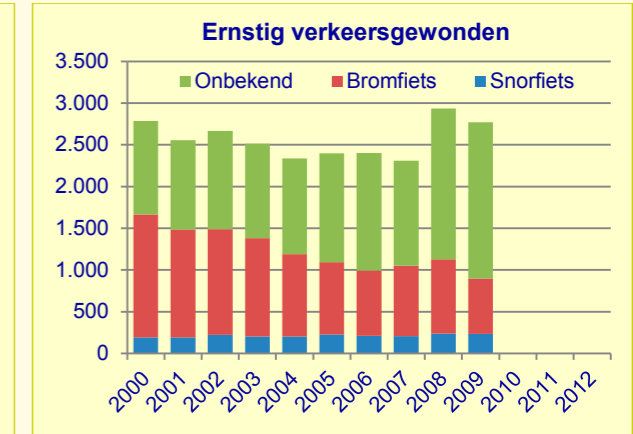
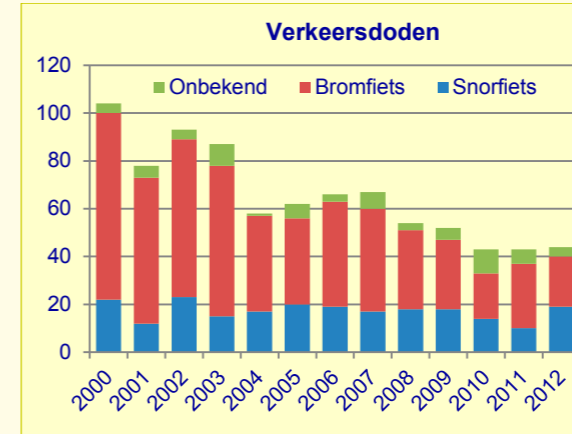
Afbeelding 1 laat zien dat het aantal verkeersdoden onder brom- en snorfietsen de laatste jaren gestaag afneemt. Dit is niet het geval voor de ernstig verkeersgewonden, die sinds 2008 zelfs lijken toe te nemen. Voor de verkeersgewonden is er, zoals eerder ook genoemd, nauwelijks onderscheid te maken tussen brom- en snorfietsers.

² OVG: Onderzoek Verplaatsingsgedrag; MON: Mobiliteitsonderzoek Nederland; OViN: Onderzoek Verplaatsingen in Nederland

³ Parkomvang op 1 januari van het vermelde jaar.

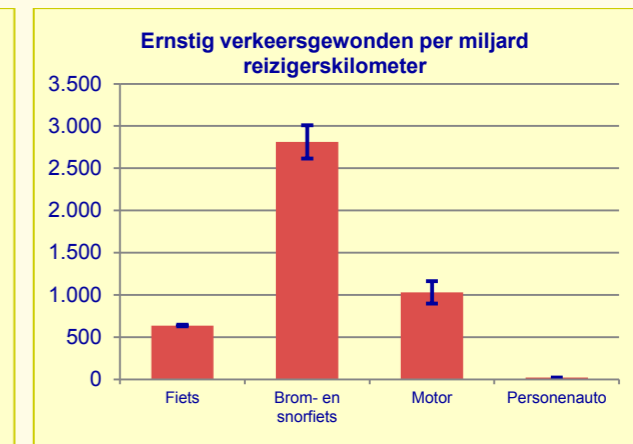
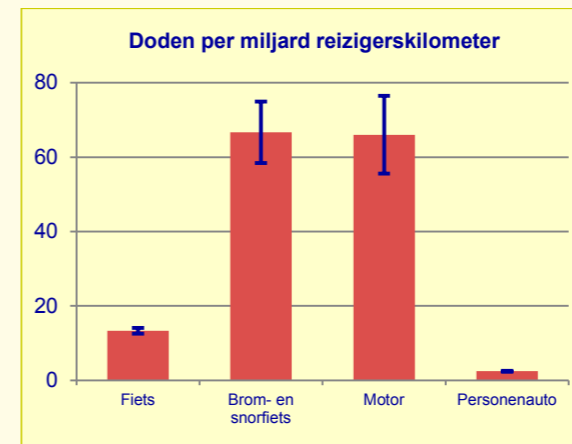
⁴ Werkelijke aantallen over de periode 2008-2012 (BRON: Ministerie Infrastructuur en Milieu)

⁵ Ernstig verkeersgewonden (MAIS 2+) over de periode 2005-2009



Afbeelding 1. Het geschatte werkelijk aantal doden (links) en ernstig verkeersgewonden (MAIS2+) (rechts) onder brom- en snorfietsers, daar waar mogelijk uitgesplitst naar brom- of snorfiets (bronnen: CBS, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Dutch Hospital Data, SWOV). Vanwege onbetrouwbaarheid van de data zijn de gewonden na 2009 niet weergegeven.

In *Afbeelding 2* wordt het risico (per miljard reizigerskilometers) van brom- en snorfiets vergeleken met enkele andere vervoermiddelen.⁶ Helaas is het ook hier niet mogelijk onderscheid te maken tussen brom- en snorfietsers. Wel is duidelijk dat brom- en snorfietsers ten opzichte van andere vervoerswijzen een groot risico lopen om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval.



Afbeelding 2. Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden (MAIS2+) onder fietsers, brom- en snorfietsers, motorrijders en automobilisten gedeeld door de afgelegde afstand (reizigerskilometers in miljarden). Gemiddelde over de jaren 2004-2009. Bronnen: CBS, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Dutch Hospital Data, SWOV.

Hoe hard rijden snorfietsers?

De maximaal toegestane snelheid van snorfietsers ligt lager dan die van bromfietsers; daarom is een helm niet verplicht voor snorfietsrijders. De werkelijke snelheid van de snorfiets blijkt echter regelmatig meer te zijn dan de maximaal toegestane snelheid van 25 km/uur. De gemeten snelheid ligt zelfs vaak in de buurt van de 35 km/uur, vanaf wanneer strafrechtelijk wordt opgetreden. Metingen van de Fietsersbond met gehuurde snorscooters laten zien dat zij vaak 35 tot 40 km/uur gaan (De Lange, Muller & Faber, 2011). Verder blijkt uit snelheidsmetingen dat 94% van de populatie snorfietsers in Amsterdam de toegestane snelheid van 25 km/uur overschrijdt (De Lange, Muller & Faber, 2011). De gemiddelde snelheid van de snorfietsen over een bepaald traject bedroeg 37 km/uur. De hoogst

⁶ Deze risicoschattingen zijn gemaakt op basis van de MON-informatie over verplaatsingsgedrag, omdat hierin de voertuigkilometers van verschillende categorieën geschat worden. Er zijn echter aanwijzingen (panel-enquête van het CBS, 2014a; b) dat de afgelegde afstand voor gemotoriseerde tweewielers mogelijk twee keer zo hoog is als de MON-cijfers aangeven. In dat geval is het risico voor de motor-, brom- en snorfietsrijder om te overlijden of ernstig gewond te raken ongeveer de helft van wat aangegeven in *Afbeelding 2*.

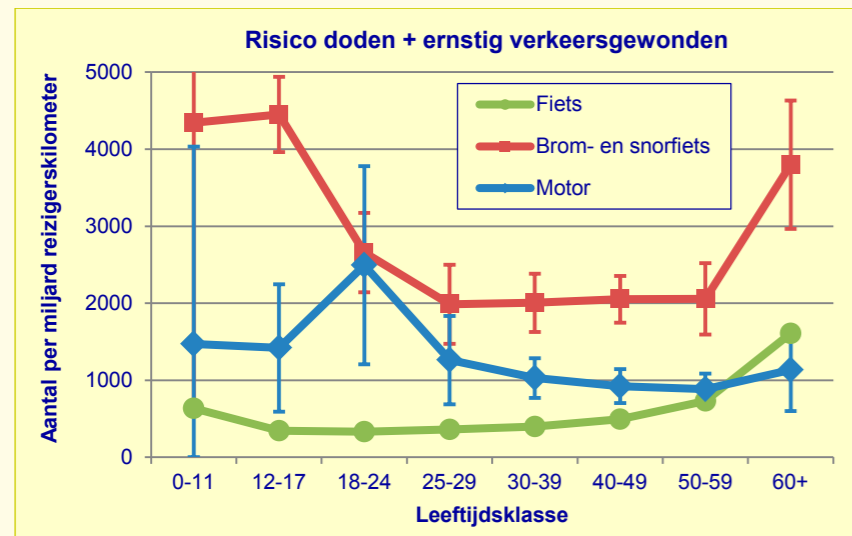
gemeten gemiddelde snelheid over dat traject bedroeg 59,2 km/uur. In 2010 heeft DVS onderzoek uitgevoerd in Den Haag, Woerden en Apeldoorn (Methorst, Schepers & Vermeulen, 2011). Snorfietsen bleken gemiddeld 34 km/uur te rijden (circa 20% reed zelfs sneller dan 40 km/uur).

In welke mate leidt de interactie tussen fietsers en snorfietsers tot verkeersonveiligheid?

Signalen vanuit grote gemeenten en van de Fietsersbond over problemen op het gebied van snorfietsen op het fietspad hebben geleid tot een onderzoek van DVS (Methorst, Schepers & Vermeulen, 2011). Hierin is de nodige aandacht besteed aan de vraag of de door fietsers ondervonden (subjectieve) onveiligheid van snorfietsers (zie bijvoorbeeld De Lange, Muller & Faber, 2011) ook blijkt uit objectieve gegevens over onveiligheid in de vorm van doden en ernstig gewonden bij fiets-snorfietsongevallen. Vanwege de eerder genoemde onderregistratie (zie ook De Craen et al. 2013) is het echter lastig om hier objectieve cijfers aan te koppelen. Methorst, Schepers & Vermeulen (2011) concluderen dat gemiddeld per jaar ongeveer 50 doden en ziekenhuisgewonden vallen bij ongevallen tussen fietsen en snorfietsen, waarvan een deel op het fietspad. Het gaat hierbij om 0,5% van het totale aantal ernstige slachtoffers bij deze vervoerswijzen, dat gemiddeld 9.000 tot 10.000 per jaar bedraagt.

Welke risicogroepen zijn er onder brom- en snorfietsers?

Binnen de groep brom- snorfietsers zijn er twee categorieën met een meer dan gemiddeld risico: jongeren en ouderen. *Afbeelding 3* geeft het risico van de verschillende leeftijdsgroepen onder brom- en snorfietsers en onder fietsers. De verticale lijnen in de afbeelding geven de 95%-betrouwbaarheidsmarges weer. De grotere onbetrouwbaarheid voor het risico van gemotoriseerde tweewielers (brom-, snor- en motorfietsen) wordt veroorzaakt doordat er van deze categorieën beduidend minder waarnemingen in het onderzoek naar verplaatsingsgedrag zitten. Brom- en snorfietsers lopen meer risico dan fietsers. Echter, waar jongeren een verhoogd risico hebben als brom- en snorfietsers, hebben ze dat niet als fietser. Dit is mogelijk te verklaren doordat hun snelheid lager ligt en ze meer ervaring hebben als fietser. De meeste kinderen hebben immers al op jonge leeftijd in een relatief veilige omgeving leren fietsen.



Afbeelding 3. Het risico om te overlijden of ernstig gewond te raken in het verkeer voor fietsers, bromfietsers en snorfietsers en voor motorrijders naar leeftijd. Gemiddelde over de jaren 2004-2009. Bronnen: CBS, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Dutch Hospital Data, SWOV.

Voor ouderen ligt het grootste probleem in de gevolgen van een ongeval; zeker in combinatie met de kwetsbaarheid op een brom- of snorfiets. Ouderen zullen door hun minder goede fysieke gesteldheid sneller ernstig letsel oplopen en hierdoor eerder ziekenhuisopname nodig hebben, maar ook eerder aan het letsel overlijden dan jongere mensen (*Tabel 2*; zie ook de SWOV-factsheet [Ouderen in het verkeer](#)).

	15-17 jaar	18-59 jaar	60 jaar en ouder
Doden (2008-2012)	1%	1%	11%
Ernstig verkeersgewonden (MAIS2+) (2004-2009)	99%	99%	89%
Totaal	100%	100%	100%

Tabel 2. Het aandeel doden en ernstig verkeersgewonden onder brom- en snorfietsers voor verschillende leeftijdsgroepen in 2004-2012. Bronnen: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Dutch Hospital Data, SWOV.

Welke wettelijke maatregelen zijn er in Nederland en welk effect hebben ze?

Helmplicht

Sinds 1974 is het voor bromfietsers verplicht om een helm te dragen tijdens het rijden; voor snorfietsers is dit niet verplicht. Het dragen van een helm voorkomt geen ongevallen, maar heeft een gunstige invloed op de ernst van het letsel. Een internationale review van 61 studies over het gebruik van een motorhelm toont aan dat de kans op ernstig hoofdletsel met ongeveer 69% afneemt bij het dragen van een helm (Liu et al., 2007). De kans om te overlijden na een ongeval met een motor neemt met ongeveer 42% af (zie de SWOV-factsheet [Bromfiets- en motorhelmen](#)). Het is niet bekend of de bromfietshelm, waarmee met veel lagere snelheid wordt gereden, net zo effectief is.

Het Landelijk Parket Team Verkeer verrichtte tot 2008 jaarlijks metingen om het helmgebruik, en ook het goed helmgebruik, te monitoren. Bij de laatste meting in 2008 (Henkens & Hijkoop, 2008) werd vastgesteld dat 96% van bestuurders van bromfietsers een helm droeg; dit percentage is in de jaren daarvoor vrij constant geweest. Uit de cijfers van het voertuigenpark blijkt dat er sinds 2013 meer snorfietsen dan bromfietsen zijn. Op de snorfiets is een helm niet verplicht; terwijl op snorfietsen wel sneller dan toegestaan (> 30 km/uur) wordt gereden.

Bromfiets op de rijbaan

Uit het oogpunt van veiligheid wordt geprobeerd de bromfietsersnelheid zo veel mogelijk te laten aansluiten bij die van de overige gebruikers van hetzelfde rijgedeelte van de weg. Dit komt zowel de homogeniteit (van snelheid) als de voorspelbaarheid ten goede. Voor 1999 kwamen veel ongevallen voor op kruispunten doordat bromfietsers met een hogere snelheid dan verwacht op het fietspad reden en niet of te laat werden opgemerkt. Sinds 1999 behoort de bromfietsers daarom binnen de bebouwde kom op de rijbaan te rijden. Een jaar na de invoering van deze maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' bleek het aantal ongevallen met brom- en snorfietsers binnen de bebouwde kom met 31% te zijn afgenomen. Ongeveer de helft hiervan (15%) was het gevolg van de maatregel (AVV, 2001); de andere helft (16%) van een algehele slachtofferdaling onder brom- en snorfietsers.

Tegengaan opvoeren

Een bromfiets heeft een constructiesnelheid van 45 km/uur, een snorfiets van 25 km/uur. In 2007 reed 22% van de staande gehouden brom- en snorfietsers op een opgevoerd voertuig. Dit percentage was even hoog als in 2006, maar wel lager dan in 2005 (28%) en in 2004 (31%). Deze cijfers zijn gebaseerd op ongeveer 15.000 rollenbankmetingen per jaar (bron: Bureau Verkeersveiligheid van het Openbaar Ministerie BVOM). De politie verricht deze metingen in het dagelijkse verkeer. Indien het aanbod brom- en snorfietsers niet groot is, kan de politie ze allemaal staande houden en is de controle daarmee selectief. Bij een hoog aanbod is soms sprake van selectiviteit aangezien de voorkeur van de politie uitgaat naar overtreders. Dit laatste houdt dan in dat de percentages opgevoerde brom- en snorfietsen voor de gehele populatie waarschijnlijk wat lager uitvallen dan de hier genoemde.

Het opvoeren van de brom- en snorfiets is vrij eenvoudig; opvoersetjes zijn via internet te koop en door een handige sleutelaar zelf te monteren. In 2004 is het *Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode* ondertekend door de RAI en BOVAG (BOVAG-RAI, 2004). Hiermee geeft de branche aan dat ze geen brom- en snorfietsen meer zullen opvoeren, de klanten actief zullen informeren over de wetgeving rondom opvoeren, en geen reclame zullen maken voor opvoersetjes. Daarnaast is overeengekomen dat in reclames brom- en snorfietsers altijd verkeersveilig in beeld zullen komen (met helm op en dergelijke). Een onafhankelijke evaluatie van dit convenant is er niet geweest. Wel hebben diverse controles door de RAI Vereniging in 2008, ertoe geleid dat enkele

ondernemingen die het convenant schonden als lid van de RAI Vereniging c.q. BOVAG zijn geschrapt (RAI Vereniging, 2008).

Kentekenplicht

Sinds 1 januari 2007 dient iedere brom- en snorfiets een kenteken te hebben. De snorfietsen zijn hierdoor van de bromfietsen te onderscheiden doordat ze een blauw in plaats van een geel kentekenplaatje hebben. De verwachting is dat door de kentekening de handhaving van regelgeving gemakkelijker wordt en diefstal van de voertuigen moeilijker zal zijn. Het effect van de kentekenplicht op de verkeersveiligheid van brom- en snorfietsers is niet bekend.

Bromfietsrijbewijs

In 2006 is het bromfietscertificaat vervangen door het bromfietsrijbewijs voor brom- en snorfietsers. In eerste instantie bestond het examen uit enkel een theoriegedeelte, vanaf 1 maart 2010 is hier een praktijkgedeelte aan toegevoegd. Naast opleiding en examinering heeft de invoering van een rijbewijs het voordeel dat het eenvoudiger wordt om straffen toe te kennen en dat er voor de beginnende brom-snorfietsbestuurder, net als voor de automobilist, een puntenrijbewijs ingesteld kan worden.

Een evaluatie van het bromfietspraktijkexamen toont een gunstige ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden onder brom- en snorfietsers in de leeftijd van 15-17 jaar (Goldenbeld et al., 2013). Het aantal 15-17-jarige brom- en snorfietserslachtoffers is relatief snel, maar statistisch niet significant, gedaald, terwijl het aantal 18-24-jarige slachtoffers juist is gestegen. Overigens lijkt de afname van het aantal slachtoffers een direct gevolg van de afname in het aantal jonge brom- en snorfietsers, veroorzaakt door de drempel-werking van het praktijkexamen en de gelijktijdige invoering van de maatregel 2toDrive, waardoor ook 16-17-jarigen al met autorijlessen mogen beginnen. Hiermee kon niet worden aangetoond dat het bromfietspraktijkexamen een positief effect had op het ongevalsrisico van brom- en snorfietsrijders.

Welke aanvullende veiligheidsmaatregelen zijn mogelijk?

Verbetering in helmcracht

Het dragen van een helm heeft een groot positief effect op de veiligheid van de bromfietser. Een streven naar 100% helmgebruik zal dus bijdragen aan de veiligheid. Ook voor snorfietsers zal het dragen van een helm positief bijdragen aan de reductie van hoofdletsel. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen wat de opbrengst van helmgebruik door snorfietsers zou zijn.

Handhaven op rijnsnelheid in plaats van constructiesnelheid

Metingen tonen aan dat bijna alle (ook niet opgevoerde) snorfietsen sneller rijden dan de maximaal toegestane snelheid van 25 km/uur. Met name op het fietspad leidt dit tot (subjectieve) onveiligheid en waargenomen overlast. Naast het controleren van brom- en snorfietsen op constructiesnelheid (via de rollenbanktest) zou gehandhaafd kunnen worden op maximale rijnsnelheid. Hierdoor kunnen kleinere foutmarges gehanteerd worden.

Snorfiets op de rijbaan

Een recent voor de gemeente Amsterdam gemaakte inschatting van de verkeersveiligheidseffecten van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan (maatregel Snorfiets op de rijbaan; SOR) komt op een jaarlijkse reductie van 261 slachtoffers (-38%) (Wijlhuizen et al., 2013). Hierbij wordt de grootste geschatte veiligheidswinst behaald door een verwachte zogeheten 'modal shift', dat wil zeggen: snorfietsrijders kiezen na de maatregel voor een ander, veiliger, vervoermiddel. Vanwege de grote onzekerheden bij het schatten van het effect, bij gebrek aan feitelijke informatie over veiligheidseffecten, wordt aanbevolen de maatregel SOR niet zonder helmdraagplicht uit te voeren, de maatregel zorgvuldig te evalueren, en hierbij expliciet aandacht te besteden aan het snelheidsverschil tussen snorfietsers en automobilisten op de rijbaan.

Snorfiets weer terug naar 'fiets met hulpmotor'

Voor een inherent veilig wegverkeer zijn onder andere duidelijk herkenbare voertuigcategorieën belangrijk. Hoewel er met de kentekening een beter onderscheid is gekomen tussen brom- en snorfietsen, is het onderscheid alleen zichtbaar aan de achterzijde van het voertuig. Dit maakt handhaving van helmgebruik en snelheid lastig. Een mogelijke maatregel is om terug te gaan naar twee duidelijk te herkennen categorieën (Wegman & Aarts, 2005): de huidige bromfiets en de 'fiets met hulpmotor', zoals de snorfiets van oorsprong was bedoeld. Dit is een gemotoriseerde fiets met trappers en met

een lichte motor die niet opgevoerd kan worden. Wanneer de snorfiets weer een 'fiets met hulpmotor' wordt zullen naar verwachting de problemen op het fietspad ook afnemen.

Conclusies

Het rijden op een brom- of snorfiets brengt een relatief hoog risico met zich mee om slachtoffer te worden van een ongeval. Dit komt vooral door de rijnsnelheid van brom- en snorfietsen in combinatie met de kwetsbaarheid van de berijder. Weliswaar is er een trend naar minder doden waar te nemen, maar het aantal ernstig gewonden daalt niet mee en lijkt zelfs te stijgen. Met name jongere en oudere brom- en snorfietsers hebben een verhoogd risico. Jongeren hebben minder ervaring in het rijden op een gemotoriseerd voertuig; ouderen zijn vooral fysiek kwetsbaarder.

De laatste jaren is het aantal snorfietsen toegenomen, terwijl het aantal bromfietsen juist afneemt. Sinds 2013 zijn er voor het eerst meer snorfietsen dan bromfietsen in Nederland. Helaas is het vanwege beperkingen in de data niet mogelijk veel te zeggen over de specifieke risico's van snorfietsers ten opzichte van bromfietsers.

Er zijn diverse maatregelen genomen om de veiligheid van brom- en snorfietsers te vergroten (bromfiets op de rijbaan, opvoerbestedigheid, kentekenplicht, bromfietsrijbewijs, bromfietspraktijkexamen). Van twee maatregelen is de effectiviteit onderzocht. Het verplaatsen van de bromfiets naar de rijbaan blijkt een gunstig effect te hebben gehad op het aantal bromfietsongevallen. Een evaluatie van het bromfietspraktijkexamen toont weliswaar een gunstige ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden onder brom- en snorfietsers in de leeftijd van 15-17 jaar, er kon niet worden aangetoond dat het bromfietspraktijkexamen een positief effect had op het ongevalsrisico. Wel bleek het brom- en snorfietsbezit, en daarmee het aantal ongevallen, sterk afgenomen na de invoering van de maatregel.

Publicaties en bronnen

AVV (2001). [Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan'](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

BOVAG-RAI (2004). [Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode](#). 24 juni 2004. Stichting BOVAG-RAI, Amsterdam.

Craen, S. de, Bos, Y.R., Duijvenvoorde, K. van, Norden, Y. van, et al. (2013). [De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht](#). R-2013-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Den Haag.

CBS (2014a). [Verkeersprestaties en jaarkilometrages bromfietsen en motorfietsen](#). Geraadpleegd september 2014 op www.cbs.nl.

CBS (2014b). [Methodologisch rapport verkeersprestaties motorfietsen en bromfietsen](#). Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag.

Goldenbeld, Ch., Wijlhuizen, G.J., Vlakveld, W.P., Commandeur, J.J.F., et al. (2013). [Evaluatie van het bromfietspraktijkexamen; Onderzoek naar de werking van het bromfietspraktijkexamen en voorbereidende theorielessen op de verkeersveiligheid](#). R-2013-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Henkens, N.C. & Hijkoop, S. (2008). [Monitoring Bromfietshelmen 2008](#). In opdracht van Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie. Grontmij Verkeer en Infrastructuur, De Bilt.

Lange, M. de, Muller, S. & Faber, G. (2011). [Blauwe brommers op fietspaden : rapportage van een onderzoek naar de hinder en het gevaar van snorfietsen op fietspaden](#). Fietsersbond, Amsterdam.

Liu, B.C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., et al. (2007). [Helmets for preventing injury in motorcycle riders](#). In: Cochrane Database of Systematic Reviews 2007, nr. 4.

Methorst, R., Schepers, J.P. & Vermeulen, W. (2011). [Snorfiets op het fietspad](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

RAI Vereniging (2008). *RAI Vereniging en BOVAG zeggen overtreders 'bromfietsconvenant' de wacht aan*. In: RAI Voorrang, vol. 13, nr. 16, p. 2.

Wegman, F. & Aarts, L. (2005). [Door met Duurzaam Veilig: Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020](#). Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wijlhuizen, G.J., Dijkstra, A., Bos, N.M., Goldenbeld, Ch., et al. (2013). [Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan \(SOR\) in Amsterdam](#). D-2013-11. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Den Haag.

WWV (1994). [Wegenverkeerswet 1994. Geldend op 01-11-2012](#). Geraadpleegd op <http://wetten.overheid.nl/>.

SWOV-Factsheet

18- tot en met 24-jarigen: jonge automobilisten

Jonge automobilisten (18-24 jaar) zijn naar verhouding vaker bij een dodelijk ongeval betrokken dan de wat oudere automobilisten. Per afgelegde afstand is dit (dodelijk) ongevalsrisico van jonge automobilisten ruim vijf keer zo hoog als van automobilisten tussen de 30 en 59 jaar. Het risico van jonge mannen is zelfs tien keer zo hoog.

Het hoge risico van jonge automobilisten komt zowel door gebrek aan ervaring als door factoren die samenhangen met de leeftijd. Bij deze laatste gaat het vooral om de hersenontwikkeling en om extra gevoeligheid voor de sociale omgeving en voor het effect van factoren als alcohol, drugs en afleiding. Wat de rijervaring betreft, schieten jonge automobilisten vooral nog tekort in hogere orde vaardigheden zoals gevaarherkenning en afstemming van het risico op hun eigen kunnen.

De afgelopen vijftien jaar zijn in Nederland verschillende maatregelen ingevoerd voor de veiligheid van jonge automobilisten. Belangrijke vraagstukken voor de jonge automobilisten van de toekomst komen voort uit ontwikkelingen als sociale media en de toenemende drukte en automatisering van het verkeer.

Hoeveel slachtoffers vallen er bij ongevallen met jonge automobilisten?

In de periode 2012-2014 kwamen in Nederland gemiddeld per jaar 80 mensen te overlijden als gevolg van een ongeval met een auto die werd bestuurd door een jonge automobilist (18 tot en met 24 jaar). Het ging daarbij gemiddeld om 37 doden onder de jonge automobilisten zelf, om 12 doden onder de passagiers van een jonge automobilist en om 31 doden bij de tegenpartij. In diezelfde periode vielen er per jaar naar schatting¹ tussen de 1.050 en 1.200 ernstig verkeersgewonden bij auto-ongevallen met een 18- tot 24-jarige achter het stuur. Gemiddeld betrof het bij ongeveer 30% van deze slachtoffers de jonge bestuurder zelf, bij ongeveer 15% passagiers van de jonge bestuurder en bij ongeveer 55% de tegenpartij.

Van alle slachtoffers die in de periode 2012-2014 overleden in een ongeval met een personenauto, viel 22% in een ongeval waarbij een bestuurder tussen de 18 en 24 jaar was betrokken. Dit terwijl deze leeftijdsgroep minder dan 10% van alle rijbewijsbezitters uitmaakt.

Het aantal verkeersslachtoffers wordt direct beïnvloed door de mobiliteit en ook door verschuivingen in mobiliteitskeuze, bijvoorbeeld van auto naar fiets, of van auto naar openbaar vervoer (Stipdonk & Reurings, 2012; Twisk, 2000). Bij jongeren kunnen deze verschuivingen plotseling optreden en ook groot zijn in omvang, omdat jongeren nog flexibel zijn in hun mobiliteitskeuze en hierin beïnvloed worden door factoren als financiële prikkels, noodzaak, prioriteit en beleving (zie ook Goudappel Coffeng & Young Works, 2015).

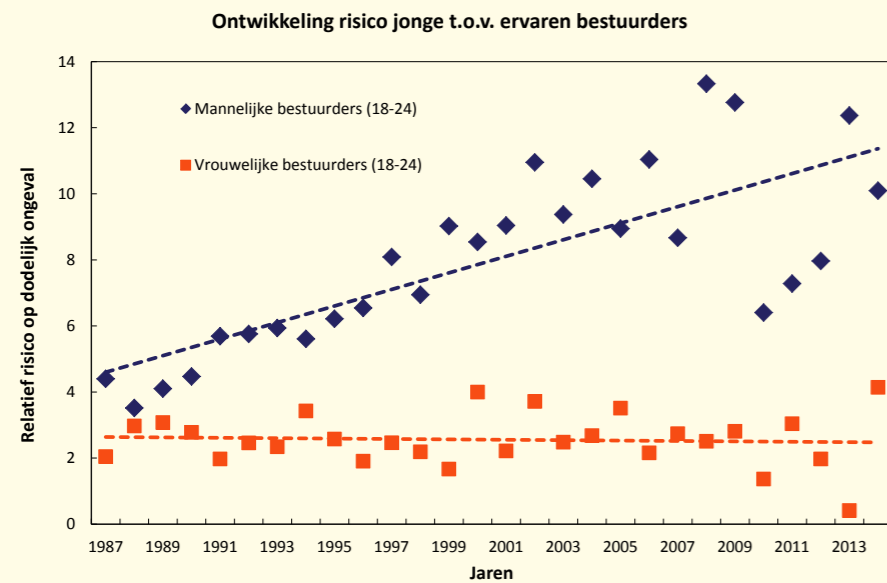
Hebben jonge automobilisten een grotere ongevalskans dan meer ervaren automobilisten?

Ja, per afgelegde afstand zijn jonge automobilisten (18-24 jaar) in Nederland ruim vijf keer zo vaak bij een dodelijk ongeval betrokken als automobilisten tussen de 30 en 59 jaar. Het risico van jonge mannen is zelfs negen keer zo hoog als dat van 30-59-jarigen (mannen en vrouwen). Dit hoge ongevalsrisico is niet uniek voor Nederland. Dit bestaat overal ter wereld waar jongeren na het behalen van hun rijbewijs zelfstandig aan het verkeer mogen deelnemen (OECD & ECMT, 2006).

Terwijl in Nederland het ongevalsrisico in de afgelopen decennia sterk is gedaald (SWOV-factsheet [Risico in het verkeer](#)), hebben jonge mannelijke automobilisten daar niet van geprofiteerd. Begin jaren negentig was het risico (de kans op een dodelijk ongeval per afgelegde kilometer) van jonge mannen ongeveer vier keer zo hoog als dat van meer ervaren automobilisten (*Afbeelding 1*). In de periode 2011- 2014 is dit verschil opgelopen tot ongeveer een factor tien. De ontwikkeling van het risico van

¹ Bij gebrek aan recente gegevens is deze schatting gebaseerd op de trends in de periode 1993-2009 voor de onderscheiden groepen in combinatie met de trend van alle slachtoffers van ongevallen waarbij een auto was betrokken.

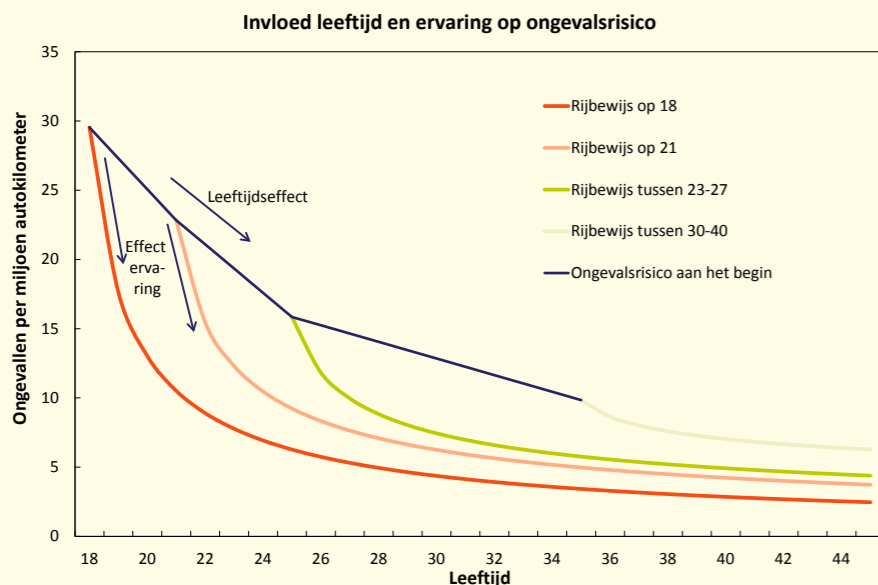
jonge vrouwelijke automobilisten heeft daarentegen gelijke tred gehouden met die van meer ervaren automobilisten: ongeveer twee keer zo groot.



Afbeelding 1. De kans op een ongeval met dodelijke afloop per afgelegde bestuurderskilometer (personenauto's) van jonge mannelijke en jonge vrouwelijke automobilisten afgezet tegen die van automobilisten tussen de 30 en 59 jaar (mannen en vrouwen) in de periode 1987-2014. Bronnen: Centraal Bureau voor de Statistiek; Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Hoe verloopt het ongevalsrisico tijdens de rijcarrière?

Het ongevalsrisico is het hoogst direct na het behalen van het rijbewijs en daalt de eerste jaren snel als gevolg van ervaring (Afbeelding 2). Hoe jonger men begint met rijden, hoe hoger het ongevalsrisico aan het begin van de rijcarrière is; dit is het gevolg van de leeftijd.



Afbeelding 2. Daling van het ongevalsrisico van beginnende automobilisten die vroeg aan hun rijcarrière zijn begonnen en beginners die later/laat aan hun rijcarrière zijn begonnen (Vlakveld, 2005; gebaseerd op zelfgerapporteerde ongevallen en kilometrages).

In wat voor soort ongevallen zijn jonge automobilisten oververtegenwoordigd?

Jonge beginnende bestuurders zijn het meest oververtegenwoordigd in enkelvoudige ongevallen, ofwel ongevallen waarbij geen andere partij betrokken is. De eerste jaren na het behalen van het rijbewijs daalt het aantal enkelvoudige ongevallen tamelijk snel. Jonge automobilisten hebben ook relatief meer botsingen met andere motorvoertuigen. Deze oververtegenwoordiging is minder groot dan bij enkelvoudige ongevallen, maar neemt wel minder snel af. Blijkbaar leren zij sneller het eigen voertuig te beheersen dan correct te anticiperen op andere verkeersdeelnemers. Verder hebben jonge beginnende bestuurders naar verhouding veel ongevallen in de nacht, vooral in weekendnachten.

Hoe komt het dat jonge automobilisten een grotere ongevalskans hebben?

Het hoge risico van jonge automobilisten komt voort uit een combinatie van factoren die te maken hebben met zowel 'leeftijd' als 'gebrek aan ervaring':

Biologische factoren:

De hersenen zijn pas volgroeid rond het 25^e levensjaar. Het deel van de hersenen dat er onder andere voor zorgt dat we 'eerst denken en dan doen' is als laatste uitontwikkeld. Het deel dat gaat over emotie, motivatie en bevrediging van behoeften is onder invloed van de puberteitshormonen veel eerder uitontwikkeld (Gogtay et al., 2004). Door deze asynchrone ontwikkeling zijn jongvolwassenen meer geneigd om risico's te nemen, zijn ze gevoelig voor groepsdruk en zijn ze uit op het bevrediging van eigen behoeften zoals 'plezier' (Steinberg, 2008).

Sociaalpsychologische factoren

Voor jongeren is een auto niet alleen een vervoermiddel; het betekent vaak ook status en vrijheid. Jonge automobilisten die veel om auto's geven, veel van autorijden houden en/of jongeren die veel van uitgaan houden, hebben een hoger ongevalsrisico dan gemiddeld (zie bijvoorbeeld Møller & Sigurðardóttir, 2009). Een 'sportieve rijstijl' wordt gebruikt om indruk te maken op vrienden. Jonge mannelijke bestuurders met andere jonge mannen als passagier hebben een hoger ongevalsrisico dan wanneer ze zonder passagiers rijden. Echter, bij een passagier van middelbare leeftijd, daalt dit ongevalsrisico juist (SWOV-factsheet [Jonge automobilisten en hun jonge passagiers](#)).

Cognitief-psychologische factoren

Het vermogen om de rijtaak naar behoren uit te voeren kan tijdelijk zijn aangetast door bijvoorbeeld alcohol, drugs, afleiding of vermoeidheid. Als we vergelijken met automobilisten van middelbare leeftijd, kunnen we het volgende over de invloed van dergelijke factoren op jonge automobilisten zeggen:

- Jonge mannelijke automobilisten rijden vaker onder invloed van drugs (SWOV-factsheet [Drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer](#)).
- Jonge mannen zijn in de weekendnachten niet vaker onder invloed van alcohol. 'Dronken jonge mannen' die ook nog passagiers vervoeren blijven niettemin een aandachtsgroep omdat zij een extreem hoog ongevalsrisico hebben. Van alle jonge mannen boven de alcoholimiet heeft 60% één of meer passagiers in de auto (Houwing, Twisk & De Waard, 2015).
- Jonge automobilisten zijn tijdens het rijden vaker afgeleid door jonge passagiers (SWOV-factsheet [Jonge automobilisten en hun jonge passagiers](#)) en door het gebruik van geluidsapparatuur en mobiele telefoons, wat de ongevalskans aanzienlijk verhoogt (Klauer et al. 2014)
- Vermoeidheid speelt bij jonge automobilisten een grotere rol, omdat zij naar verhouding veel 's nachts rijden als er een natuurlijke geneigdheid is om in slaap te vallen (SWOV-factsheet [Vermoeidheid in het verkeer](#)) en omdat zij zich vaak niet goed uitgerust voelen, onder andere doordat ze biologisch nog niet volgroeid zijn (Groeger, 2006).

Gebrek aan hogere ordevaardigheden

Veel ongevallen van jonge automobilisten komen voort uit een gebrek aan hogere ordevaardigheden. Zo kunnen jonge automobilisten nog niet goed voorspellen hoe verkeerssituaties zich gaan ontwikkelen, waardoor ze minder goed op potentiële gevaren anticiperen dan ervaren automobilisten (Vlakveld, 2011). Ook kunnen zij risico's niet goed inschatten en hebben zij de neiging hun vaardigheden te overschatten. Hierdoor stemmen zij hun (risicovol) gedrag nog niet goed af op wat ze kunnen (De Craen, 2010).

Blootstelling aan gevaar

Jonge automobilisten rijden relatief vaak in omstandigheden die ook voor ervaren bestuurders het ongevals- en letselrisico verhoogt: ze rijden vaker in wat oudere auto's met minder passieve en actieve veiligheidsvoorzieningen en ze rijden vaker in het donker.

Welke maatregelen zijn genomen en wat is hun effect?

Sinds 1905 is voor bestuurders van motorvoertuigen een rijbewijs vereist en sinds 1927 moet men hiervoor eerst een examen afleggen. Dit examen bestaat op dit moment uit een praktisch en een theoretisch deel. Voor het praktijkexamen mag alleen op de openbare weg geoefend worden met een gediplomeerde rijinstructeur en in een auto met dubbele bediening.

De afgelopen vijftien jaar zijn in Nederland verschillende maatregelen ingevoerd voor de veiligheid van jonge automobilisten; ze zijn te zien in de infographic hieronder.

Wat is hun effect?

In een eerste evaluatie kon er van het *beginnersrijbewijs* geen veiligheidseffect worden vastgesteld (Vlakveld & Stipdonk, 2009). Dit is in lijn met de bevindingen in Duitsland en Engeland (SWOV-factsheet [Puntenstelsels](#)).

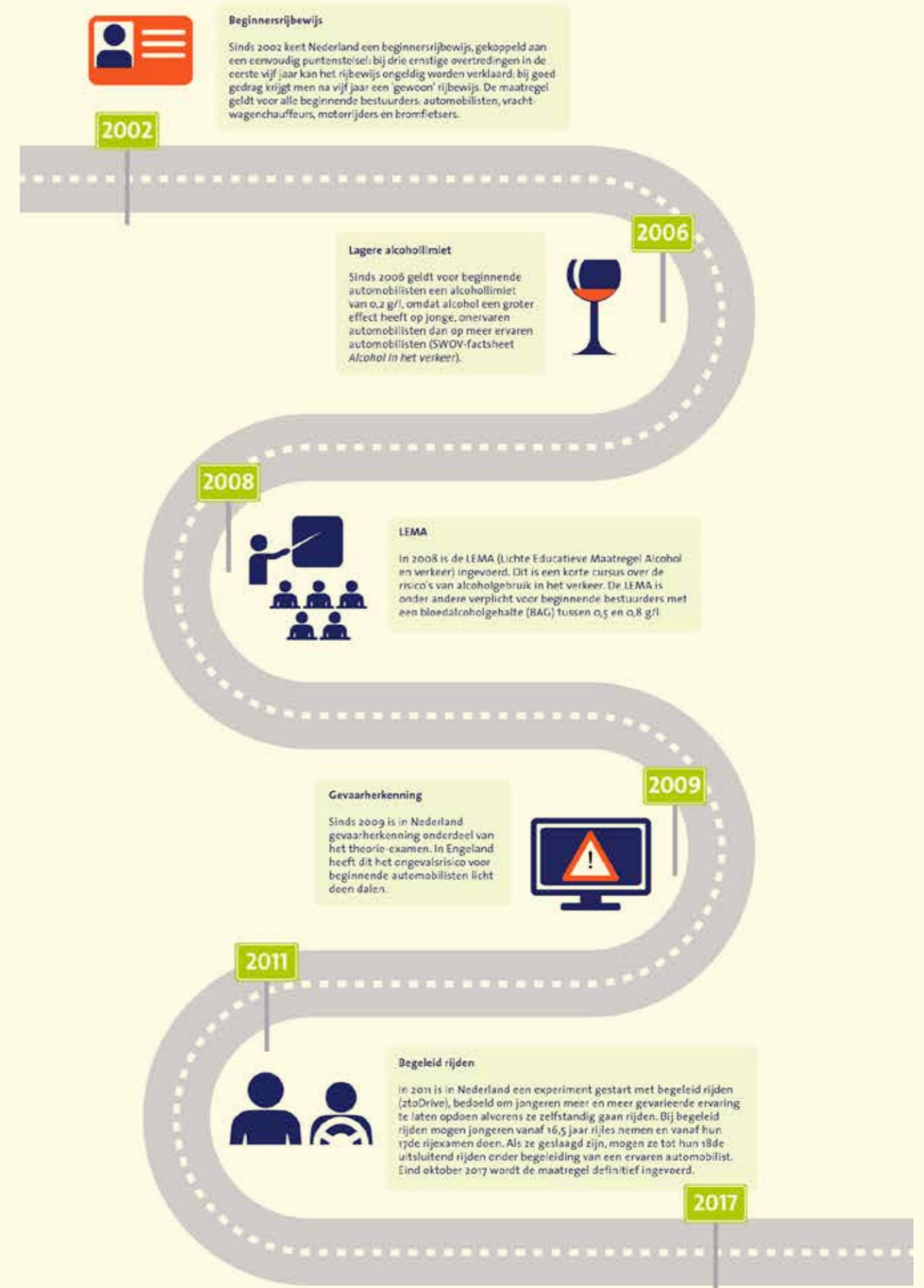
De invoering van de *lagere alcohollimiet* voor beginnende automobilisten is niet geëvalueerd. Volgens een schatting van SWOV uit 1999 zou het bij gelijkblijvend toezicht geresulteerd kunnen hebben in een afname van 5% van het totaal aantal alcoholongevallen in Nederland (Mathijssen, 1999).

Deelnemers aan de *LEMA* maken deel uit van een meerjarig recidiveonderzoek dat in 2009 is gestart. Tussentijdse en nog onvolledige resultaten laten zien dat de LEMA mogelijk bijdraagt aan het terugdringen van de recidive (Blom, 2014; zie ook SWOV-factsheet [Rehabilitatiecursussen voor verkeersdeelnemers](#)).

In Nederland is het veiligheidseffect van *gevaarherkenning* als onderdeel van het theorie-examen (nog) niet onderzocht. In Engeland heeft dit het ongevalsrisico voor beginnende automobilisten wel licht doen dalen (SWOV-factsheet [Trainen van gevaarherkenning](#)).

Een eerste evaluatie van het experiment met begeleid rijden (2toDrive) op basis van zelfgerapporteerde gegevens gaf geen uitsluitend over het veiligheidseffect ervan (Van Schagen & De Craen, 2015). Onder andere vanuit Zweden en Duitsland zijn wel positieve effecten gerapporteerd (zie voor een overzicht SWOV-factsheet [Begeleid rijden](#)).

Maatregelen genomen voor jonge automobilisten



Wat is er nog meer mogelijk?

In aanvulling op de genomen maatregelen zijn er nog andere mogelijkheden om de veiligheid van deze risicogroep te vergroten.

Een tweede fase in de rijopleiding

Sommige landen kennen een verplichte tweede fase in de rijopleiding. Diverse andere landen, waaronder Nederland, kennen een vrijwillige vorm. Bij een tweede fase gaat het meestal om een eendaagse training enkele maanden na het behalen van het rijexamen. Dit kan effectief zijn, mits deze trainingen zich richten op het verbeteren van verkeersinzicht, zelfinzicht, gevaarherkenning, risicobewustzijn en risicoacceptatie, maar *niet* op voertuigbeheersing, zoals slipcontrole (Bartl et al., 2002; zie ook SWOV-factsheet [Voortgezette rijopleiding voor beginners](#)).

Gevaarlijke omstandigheden vermijden

In verschillende landen kent de weg naar een volwaardig rijbewijs een tussenfase waarin de aspirant-automobilist zelfstandig mag rijden, maar niet in omstandigheden die extra gevaar opleveren. Dit betekent vaak een nul-limiet voor alcohol, niet rijden in het donker en niet met passagiers. Deze aanpak, die meestal onderdeel is van een zogeheten getrappt rijbewijs of 'graduated driver licensing'-systeem, heeft een positief effect op de ongevalsbetrokkenheid van jonge automobilisten (Senserrick & Williams, 2015; zie ook SWOV-factsheet [Getrappt rijbewijs/Graduated driver licensing](#)).

In-voertuigmonitoring en -feedback

Met in-voertuigapparatuur is het mogelijk bepaalde aspecten van het rijgedrag van jonge automobilisten te monitoren (bijvoorbeeld hard remmen, hard optrekken, hard door een bocht rijden) en hierop feedback te geven. Feedback kan 'real-time' in de auto of achteraf na een of meer ritten. Ook kunnen ouders feedback krijgen over het rijgedrag van hun kind. Dergelijke systemen kunnen tot een rustiger rijstijl leiden, althans zolang de apparatuur zich in de auto bevindt (Simons-Morton et al., 2011). Wel blijft de feedback aan de ouders controversieel (Guttman & Lotan, 2011). Feedback kan ook gekoppeld worden aan een beloningssysteem. Een Nederlandse proef op het gebied van snelheidsgedrag van jonge automobilisten liet een positief effect zien zolang een korting op de verzekeringspremie verdiend kon worden. Zodra deze beloning stopte, verdween het effect (Bolderdijk et al., 2011).

Wat zijn toekomstige vraagstukken?

Belangrijke ontwikkelingen die (ook) van invloed zijn op de veiligheid van jonge automobilisten zijn de opkomst van zelfrijdende auto's, het gebruik van sociale media, en de toenemende drukte en complexiteit in het verkeer:

- In (deels) zelfrijdende auto's zullen bestuurders op elk moment zelf de controle over het voertuig weer moeten kunnen overnemen. Bij jonge beginnende bestuurders is een belangrijke vraag of ze daar wel vaardig genoeg voor kunnen worden, als ze hun ervaring opdoen in een auto die grotendeels zelf rijdt.
- Sociale media hebben een grote invloed en aantrekkingskracht op jongeren. De verwachting is dat de invloed ervan verder zal toenemen. De vraag is of en hoe het gevaar van afleiding door sociale media tijdens het autorijden beheerst kan worden.
- Jonge mannelijke automobilisten blijken onvoldoende te profiteren van de bestaande veiligheidsmaatregelen. Een belangrijke vraag is dus welke maatregelen vooral voor deze groep effectief kunnen zijn.

Bronnen en publicaties

- Bartl, G., Baughan, C., Fougere, J.-P., Gregersen, N.-P., et al. (2002). [The EU ADVANCED project: Description and analysis of post-licence driver and rider training. Final Report](#). Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile CIECA, Rijswijk.
- Blom, M. (2014). [Recidivemeting LEMA en EMG 2009-2010. achtergrondkenmerken en strafrechtelijke recidive van de eerste LEMA- en EMG-deelnemers- tussentijdse rapportage](#). Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.
- Bolderdijk, J.W., Knockaert, J., Steg, E.M. & Verhoef, E.T. (2011). [Effects of Pay-As-You-Drive vehicle insurance on young drivers' speed choice: Results of a Dutch field experiment](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 3, p. 1181-1186.
- Craen, S. de (2010). [The X-factor: a longitudinal study of calibration in young novice drivers](#). Proefschrift Technische Universiteit Delft. SWOV Dissertatiereeks. SWOV, Leidschendam.
- Gogtay, N., Giedd, J.N., Lusk, L., Hayashi, K.M., et al. (2004). [Dynamic mapping of human cortical development during childhood through early adulthood](#). In: Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America, vol. 101, nr. 21, p. 8174-8179
- Goudappel Coffeng & Young Works (2015). [Jongeren en mobiliteit: Een onderzoek naar het jongerenperspectief op mobiliteit: typering van doelgroepsegmenten, waarden en motivaties en mobiliteitsgedrag. Aanknopingspunten voor beleid en interventies](#). Goudappel Coffeng /Young Works, Amsterdam.
- Groeger, J.A. (2006). [Youthfulness, inexperience, and sleep loss: the problems young drivers face and those they pose for us](#). In: Injury Prevention, vol. 12, nr. suppl 1, p. i19-i24.
- Guttman, N. & Lotan, T. (2011). [Spying or steering? Views of parents of young novice drivers on the use and ethics of driver-monitoring technologies](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 43, nr. 1, p. 412-420.
- Houwing, S., Twisk, D. & Waard, D. de (2015). [Alcoholgebruik van jongeren in het verkeer op stapavonden](#). R-2015-12. SWOV, Den Haag.
- Klauer, S.G., Guo, F., Simons-Morton, B.G., Ouimet, M.C., et al. (2014). [Distraction driving and risk of road crashes among novice and experienced drivers](#). In: New England Journal of Medicine, vol. 370, nr. 1, p. 54-59.
- Mathijssen, M.P.M. (1999). [Schatting van de effecten van verlaging van de wettelijke limiet voor alcoholgebruik in het verkeer](#). R-99-11. SWOV, Leidschendam.
- Møller, M. & Sigurðardóttir, S.B. (2009). [The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers](#). In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 12, nr. 6, p. 462-469.
- OECD & ECMT (2006). [Young drivers: the road to safety](#). Joint OECD/ECMT Transport Research Centre, Paris.
- Schagen, I. van & Craen, S. de (2015). [Begeleid rijden in Nederland: heeft 2toDrive effect op zelfgerapporteerde ongevallen en overtredingen?](#) R-2015-11. SWOV, Den Haag.
- Senserrick, T.M. & Williams, A.F. (2015). [Summary of literature of the effective components of graduated driver licensing systems](#). Research Report AP-R476-15. Austroads, Sydney.
- Simons-Morton, B.G., Ouimet, M.C., Zhang, Z., Klauer, S.E., et al. (2011). [Crash and risky driving involvement among novice adolescent drivers and their parents](#). In: American Journal of Public Health, vol. 101, nr. 12, p. 2362-2367.

Steinberg, L. (2008). [A social neuroscience perspective on adolescent risk-taking](#). In: Developmental Review, vol. 28, nr. 1, p. 78-106.

Stipdonk, H. & Reurings, M. (2012). [The effect on road safety of a modal shift from car to bicycle](#). In: Traffic Injury Prevention, vol. 13, nr. 4, p. 412-421.

Twisk, D.A.M. (2000). [Why did the accident involvement of young \(male\) drivers drop about 50%?](#) In: Proceedings of the 10th seminar on behavioural research in road safety, 3-5 April 2000, Esher, United Kingdom, p. 109-117.

Vlakveld, W.P. (2005). [Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen; Een literatuurstudie](#). R-2005-3. SWOV, Leidschendam.

Vlakveld, W.P. (2011). [Hazard anticipation of young novice drivers: assessing and enhancing the capabilities of young novice drivers to anticipate latent hazards in road and traffic situations](#). Proefschrift Rijksuniversiteit Groningen. SWOV Dissertatiereeks, SWOV, Leidschendam.

Vlakveld, W.P. & Stipdonk, H.L. (2009). [Eerste verkenning naar de effectiviteit van het beginnersrijbewijs in Nederland](#). D-2009-2. SWOV, Leidschendam.

SWOV-Factsheet

Ouderen in het verkeer

Samenvatting

Ouderen hebben een verhoogd overlijdensrisico in het verkeer. De belangrijkste oorzaak van het hoge overlijdensrisico van 75-plussers is hun grotere fysieke kwetsbaarheid. Daarnaast kunnen functiestoornissen ertoe leiden dat ouderen vaker betrokken zijn bij bepaalde typen ongevallen. Het ongevalstype dat karakteristiek is voor oudere automobilisten is een ongeval bij het links afslaan op een kruispunt. Maatregelen die de ongevalsbetrokkenheid van oudere verkeersdeelnemers kunnen verlagen, zijn aanpassingen aan de infrastructuur, technische systemen in of aan het voertuig, en educatie en voorlichting aan zowel de ouderen als aan de overige verkeersdeelnemers. Daarnaast zijn voor het verlagen van het overlijdensrisico van de oudere verkeersdeelnemer ook maatregelen van belang die in staat zijn de ernst van het letsel te beperken.

Wie worden er tot de oudere verkeersdeelnemers gerekend?

Het is niet mogelijk om exact aan te geven wie er tot de categorie 'ouderen' behoren. Vaak wordt de pensioengerechtigde leeftijd van 65 jaar aangehouden en soms wordt de grens al bij 50 jaar getrokken (zoals bij de '50+-beurs'). Aangezien ouderen steeds langer vitaal blijven, wordt tegenwoordig steeds vaker 75 jaar aangehouden als leeftijdsgrens voor de groep van oudere verkeersdeelnemers. Harde leeftijdsgrenzen houden er echter geen rekening mee dat het ouder worden een proces is dat niet bij ieder individu op hetzelfde moment begint en op dezelfde manier verloopt. Er kunnen dus grote verschillen zijn in de rijvaardigheid, en in de fysieke en mentale vermogens van personen van eenzelfde leeftijd. Ook kunnen sommige 85-jarigen fitter zijn dan bepaalde 40-jarigen.

Welke invloed heeft de vergrijzing?

De afgelopen decennia is het aandeel 65-plussers in de Nederlandse bevolking geleidelijk toegenomen. In 1980 was 11% van de bevolking ouder dan 65 jaar, terwijl dit percentage in 2014 is opgelopen tot 17%. Volgens een prognose van het CBS zal het aandeel 65-plussers in de Nederlandse bevolking verder gaan stijgen tot 26% rond 2040, om daarna licht te dalen. In absolute aantallen gaat het dan om 4,8 miljoen mensen. In de komende decennia is niet alleen sprake van een snelle vergrijzing, maar ook van dubbele vergrijzing. Binnen de groep 65-plussers neemt het aandeel van de 80-plussers vanaf 2025 sterk toe, van een kwart in 2014 naar een maximum van 44 procent in 2053 (Van Duin & Stoeldraijer, 2014). Het percentage mensen dat in het verkeer problemen ondervindt vanwege functiestoornissen is in de oudere groep ouderen duidelijk groter dan in de jongere groep ouderen. Daarbij moeten we niet alleen denken aan oudere voetgangers en fietsers, maar ook aan de oudere automobilisten. Het rijbewijsbezit onder ouderen neemt namelijk ook toe. Van de 65-plussers had in 1985 nog maar 53% van de mannen en 13% van de vrouwen een rijbewijs. In 2014 was dat al gestegen naar respectievelijk 89% en 58%. Onder de 75-plussers heeft 80% van de mannen en 40% van de vrouwen een rijbewijs. Omdat de groep ouderen steeds groter wordt, ligt het voor de hand om in het verkeersveiligheidsbeleid meer rekening te houden met hun mogelijkheden en beperkingen.

Wat bepaalt de onveiligheid van oudere verkeersdeelnemers?

De verkeersveiligheid van oudere verkeersdeelnemers wordt in belangrijke mate bepaald door twee factoren: functiestoornissen en lichamelijke kwetsbaarheid. Beide factoren leiden ertoe dat het overlijdensrisico als gevolg van een verkeersongeval bij oudere verkeersdeelnemers relatief hoog ligt. Voor de ouderen van 75 jaar en ouder is de kans op overlijden per afgelegde kilometer elf keer zo hoog als gemiddeld (alle leeftijden). Bij jongere ouderen van 60 t/m 74 jaar ligt dit risico beduidend minder hoog (zie *Tabel 1*). Het overlijdensrisico voor *fietsers* is ook voor de jongere ouderen al fors hoger dan gemiddeld. Dit heeft vooral met hun grotere fysieke kwetsbaarheid te maken, in combinatie met het gebrek aan bescherming door een voertuig (zie ook de SWOV-factsheet [Oudere fietsers](#)).

Volgens sommige onderzoekers is bij oudere *automobilisten* hun gemiddeld lage jaarkilometrage mede verantwoordelijk voor hun verhoogde ongevalsrisico. In het algemeen is het immers zo dat automobilisten die veel rijden, een lager ongevalsrisico hebben dan automobilisten die weinig rijden. Zij stellen daarom dat als risicogroepen niet alleen worden bepaald op basis van de leeftijd maar ook op basis van de jaarkilometrage, het ongevalsrisico van ouderen met een laag jaarkilometrage niet hoger is dan dat van jongere groepen automobilisten die even weinig rijden. Daarnaast is het niet uit te sluiten dat het ongevalsrisico van oudere automobilisten wordt overschat doordat zij een groter deel van hun kilometers afleggen op minder veilige wegen. Veel ouderen mijden namelijk snelwegen en rijden daardoor met name op het onderliggende wegennet, waar de kans op ongevallen groter is (Davidse, 2007; DaCoTA, 2012).

Leeftijd	Lopen	Fietsen	Autorijden	Alle vervoerswijzen
30-49 jaar	7	5	1	2
60-74 jaar	11	22	1	4
≥ 75 jaar	90	146	10	33
Alle leeftijden	11	13	1	3

Tabel 1. *Overlijdensrisico naar leeftijdsgroep en vervoerswijze: werkelijk aantal verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometers, 2011-2014 (Bron: CBS/IenM, CBS).*

Funciestoornissen

Met het ouder worden treden functiestoornissen en aandoeningen op zoals vermindering van het gezichts-, gehoor- en reactievermogen, problemen bij de verdeling van de aandacht, en dementie. Daarvan kan vooral de achteruitgang van de motorische functies het ongevalsrisico vergroten. In grote lijnen bestaat deze motorische achteruitgang uit een vertraging van de beweging, een afname van de spiersterkte, een vermindering van de fijne coördinatie en een bijzonder sterke afname van het vermogen om zich aan te passen aan plotselinge veranderingen in de houding. Het laatste aspect is vooral van groot belang voor fietsers en voetgangers, maar ook voor gebruikers van het openbaar vervoer (lopen en staan in bewegende bussen en treinen).

Er zijn weinig aanwijzingen dat de achteruitgang van visuele, auditieve en cognitieve functies zoals die plaatsvindt bij normale veroudering ook verkeersveiligheidsconsequenties heeft. Pas bij ernstige sensorische, perceptuele en cognitieve stoornissen worden verbanden tussen functiestoornissen en ongevalsbetrokkenheid zichtbaar (Brouwer & Davidse, 2002; Davidse, 2007).

Lichamelijke kwetsbaarheid

Ouderen zijn fysiek kwetsbaarder dan jongere volwassenen: bij een gelijke botsimpact zullen zij ernstiger letsel oplopen. Ter illustratie: bij dezelfde geweldsinwerking heeft een 75-jarige zittende van een motorvoertuig een ongeveer drie keer zo groot overlijdensrisico als een 18-jarige. De lichamelijke kwetsbaarheid heeft de ernstigste consequenties wanneer de verkeersdeelnemer onbeschermd is, zoals bij lopen en fietsen. Bij de automobilisten speelt de lichamelijke kwetsbaarheid een minder grote rol, maar ook hier beïnvloedt zij de ernst van letsels. Beveiligingsmiddelen zoals helmen voor fietsers en brom- of snorfietsers, en autogordels en (zij)airbags voor automobilisten kunnen de letselernst beperken.

Welke ongevallen komen het meest voor bij ouderen?

Diverse ongevallen- en vragenlijststudies hebben uitgewezen dat ouderen vooral problemen hebben met het links afslaan op kruispunten. Kruispunten zijn over het algemeen complexe verkeerssituaties, die worden gekarakteriseerd door tijdsdruk en de noodzaak de aandacht te verdelen tussen verschillende deeltaken. Dit zijn taakvereisten waarmee ouderen relatief vaak moeite hebben. Hieraan kunnen allerlei sensorische, perceptuele, cognitieve en motorische functiestoornissen ten grondslag liggen, die zowel bij de normale veroudering horen als bij leeftijdsgerelateerde aandoeningen.

Moeten ouderen nog wel blijven autorijden?

Funciestoornissen en leeftijdsgerelateerde aandoeningen hoeven niet automatisch te leiden tot onveilig verkeersgedrag. Andere kenmerken van oudere verkeersdeelnemers, zoals inzicht in de eigen beperkingen, ervaring en compensatiegedrag (reizen als het minder druk is of als het buiten

licht en droog is) kunnen veiligheidsproblemen voorkomen. Er zijn verschillende redenen te bedenken waarom ouderen goed in staat zijn gebruik te maken van compensatiemogelijkheden. In de eerste plaats hebben ze vaak meer vrijheid in de keuze van het moment om te reizen. Uit diverse studies is gebleken dat ouderen er vaker voor kiezen overdag en bij droge weersomstandigheden te rijden. In de tweede plaats hebben ouderen gemiddeld veel rijervaring. Wellicht geeft het hierbij verkregen verkeersinzicht hen de mogelijkheid te anticiperen op eventuele probleemsituaties. In de derde plaats speelt misschien een rol dat men bij het ouder worden minder behoefte heeft aan spanning en sensatie. Hiermee in overeenstemming is dat ouderen gemiddeld minder vaak onder invloed van alcohol rijden dan jongere volwassenen en ook in het algemeen meer volgens de verkeersregels handelen (Brouwer & Davidse, 2002). Bij automobilisten met dementie, een cognitieve functiestoornis die vaker voorkomt naarmate mensen ouder worden, is het vermogen tot compenseren echter beperkt. Zij zijn bijvoorbeeld minder geneigd om risicovolle verkeerssituaties te vermijden. Dat is omdat ze een slecht inzicht hebben in hun eigen ziekte, waardoor zij vaak niet in staat zijn om in te schatten wat ze wel en niet kunnen. Ze zijn dan dus ook niet in staat om hun gedrag daarop aan te passen (Davidse et al., 2010).

Door een goede rijgeschiktheidskeuring is het mogelijk die mensen te selecteren die door hun lichamelijk en/of psychisch functioneren niet meer op een veilige wijze als automobilist aan het verkeer kunnen deelnemen. Het probleem is dat we nog niet goed weten welke functiestoornissen tot een verhoogd ongevalsrisico leiden en in hoeverre deze stoornissen door bijvoorbeeld hulpmiddelen kunnen worden gecompenseerd. Momenteel richt het onderzoek op het terrein van de rijgeschiktheid zich vooral op de relatie tussen functiestoornissen en ongevalsbetrokkenheid (welke functie-stoornissen verhogen de ongevalsbetrokkenheid?), op de verdere ontwikkeling van testen waarmee de rijgeschiktheid van automobilisten op een valide, betrouwbare en praktische manier kan worden getoetst, en op de ontwikkeling van compensatiestrategieën die het mogelijk maken om ondanks de aanwezigheid van functiestoornissen toch veilig aan het verkeer deel te nemen (bijvoorbeeld extra hoofd- en oogbewegingen om te compenseren voor een beperkt gezichtsveld). Daarnaast wordt in Nederland discussie gevoerd over de vraag of een leeftijdsgebonden medische keuring zoals die nu verplicht is, niet sneller en goedkoper kan, of wellicht helemaal afgeschaft kan worden. In alle gevallen blijft het van belang dat er een goede procedure is die bepaalt wanneer een individu, ongeacht zijn of haar leeftijd, niet meer veilig kan autorijden. Dit vraagt een verdere professionalisering van het keuringsproces. De visie van de SWOV is te lezen in Vlakveld & Davidse (2011).

Een keuringsprocedure die ertoe leidt dat ook mensen die nog wel veilig kunnen autorijden hun rijbewijs (moeten) inleveren, is om verschillende redenen niet wenselijk. Zoals *Tabel 1* laat zien ligt het overlijdensrisico voor oudere fietsers en voetgangers vele malen hoger dan voor oudere automobilisten. In de auto zijn ze dus veiliger. Bovendien zijn ouderen – onder meer vanwege evenwichtsproblemen – vaak al eerder gestopt met fietsen. Het afscheid van de auto betekent dan ook vaak het inleveren van een deel van het sociale leven. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor het welzijn van het individu, maar ook voor de maatschappij (bijvoorbeeld in de vorm van kosten voor vraagafhankelijk vervoer). En dat alles terwijl ouderen die nog autorijden geen onevenredig gevaar vormen voor andere weggebruikers. Ze lopen vaker ernstig letsel (resultierend in ziekenhuisopname of overlijden) op door een botsing met een andere automobilist dan dat ze als automobilist door een aanrijding ernstig letsel veroorzaken bij een andere weggebruiker (automobilist of andersoortige verkeersdeelnemer). Bij de jongere volwassenen geldt het omgekeerde: zij veroorzaken als automobilist vaker ernstig letsel dan dat ze – als automobilist of andersoortige verkeersdeelnemer – ernstig letsel oplopen door een ongeval met een andere verkeersdeelnemer (Davidse, 2007).

Welke maatregelen kunnen de verkeersveiligheid van ouderen verbeteren?

Infrastructurele maatregelen

Uitgaande van de functiestoornissen die vaker voorkomen naarmate mensen ouder worden, is het van belang dat de verkeersdeelnemer bij elke taak voldoende gelegenheid krijgt om waar te nemen, te beslissen en te handelen. Daarnaast is het van belang verkeerssituaties zo in te richten dat ze aansluiten op de verwachting die verkeersdeelnemers op grond van hun ervaring hebben. Deze voorwaarden komen in grote lijnen overeen met de principes van een duurzaam veilig verkeerssysteem. Daarmee komt de realisatie van Duurzaam Veilig ook ten goede aan de veiligheid van de oudere verkeersdeelnemer. Wel vergen bepaalde uitvoeringsvormen soms een betere afstemming op de oudere verkeersdeelnemer. Dit laatste houdt bijvoorbeeld in dat:

- nieuwe ontwerpen moeten aansluiten op bestaande principes zodat ouderen gebruik kunnen maken van hun ervaring en bestaande automatiseren;
- complexe taken in delen uit te voeren zijn (bijvoorbeeld in fasen oversteken), waarbij ouderen telkens op een veilige plaats de situatie opnieuw kunnen overzien en zelf de tijdsdruk kunnen bepalen;
- belangrijke kenmerken van de infrastructuur prominent aanwezig zijn door onder meer goede verlichting en contrastrijke markering.

Concrete voorbeelden van infrastructurele aanpassingen met oog voor de oudere verkeersdeelnemer zijn beschreven in Staplin et al. (2001) en Davidse (2002). Een samenvatting van de informatie uit deze publicaties is te vinden in de SWOV-factsheet [Ouderen en infrastructuur](#). Daarnaast besteedt een CROW-publicatie aandacht aan een 'seniorenproof' wegontwerp (CROW, 2011) en heeft het samenwerkingsverband Blijf Veilig Mobiel een brochure uitgebracht met aandachtspunten voor een seniorenproof wegontwerp voor fietsers (Blijf Veilig Mobiel, 2014).

Technische aanpassingen

De rijtaak kan ook op individuele wijze worden afgestemd op de mogelijkheden van de verkeersdeelnemer. Hiervoor bestaan al sinds lange tijd technische aanpassingen zoals stuurbevestiging, een automatische versnellingsbak en aanpassingen van de kracht waarmee het rem- en/of gaspedaal moet worden ingedrukt (zie www.autoaanpassers.nl). Dit zijn systemen die vooral ondersteuning bieden bij motorische functiestoornissen, zoals een afname van de spierkracht. Daarnaast komen tegenwoordig steeds meer Intelligente Transportsystemen (ITS) op de markt die de oudere automobilist kunnen ondersteunen bij functiestoornissen op het terrein van het gezichtsvermogen, de aandacht en de informatieverwerking. Daarbij kan worden gedacht aan systemen die waarschuwen voor verkeer dat tegelijkertijd een kruispunt nadert, systemen die helpen bij het invoegen of wisselen van rijbaan, en aan systemen die relevante borden en waarschuwingstekens langs de weg in het voertuig projecteren (zie ook de SWOV-factsheet [Ouderen en Intelligente Transportsystemen \(ITS\)](#)).

Beschermingsmiddelen

Als zich ondanks de bovengenoemde maatregelen toch verkeersongevallen voordoen, kunnen de consequenties worden geminimaliseerd door beschermingsmiddelen zoals een fietshelm of voertuigtechnische maatregelen. De toepassing van airbagachtige systemen zoals SIPS (Side Impact Protection Systems) kan bijvoorbeeld extra bescherming bieden bij flankongevallen, zoals de bij ouderen relatief veel voorkomende ongevallen bij links afslaan.

Voorlichting, educatie en keuring

Bij een voortschrijdende achteruitgang van functies kunnen aanpassingen aan de weg- en voertuigomgeving niet altijd voorkomen dat individuen ongeschikt worden om een voertuig te besturen. Een procedure die leidt tot een tijdige terugtrekking uit het verkeer is daarom noodzakelijk. Het probleem daarbij is om vast te stellen wat de grenswaarden zijn: wanneer is iemand nog rijgeschikt en onder welke voorwaarden (voertuigaanpassingen, hulpmiddelen, trainingen, beperkt rijbewijs)?

Bovendien is het van belang om ouderen door voorlichtingsbijeenkomsten te informeren; niet alleen over de functiestoornissen die gepaard gaan met het ouder worden en de hulpmiddelen die beschikbaar zijn om ondanks dergelijke beperkingen zo lang mogelijk op een veilige manier auto te kunnen blijven rijden, maar ook over gewijzigde verkeerssituaties en -regels, en over probleem-situaties die zij in het verkeer tegen kunnen komen en hoe zij daar het best mee om kunnen gaan (Davidse & Hoekstra, 2010). Dergelijke voorlichting kan het best gepaard gaan met een praktische training, zoals de bestaande BROEM-rijvaardigheidsrit, de scootmobielcursus of de cursus Veilig mobiel op de fiets die wordt georganiseerd door de Fietsschool van de Fietzersbond. De grootste uitdaging hierbij is om ook die mensen te bereiken die zelf ernstige twijfels hebben over hun eigen rijkwaliteiten en die mensen die hun rijvaardigheid overschatten. Deze beide groepen zullen minder snel geneigd zijn aan deze cursussen deel te nemen, enerzijds uit angst het rijbewijs te verliezen, anderzijds vanuit de overtuiging dat zij een dergelijke cursus niet nodig hebben.

Alternatieve vervoersmogelijkheden

Als het autorijden vanuit veiligheidsoogpunt niet langer verantwoord is, moeten ouderen worden ondersteund bij het overschakelen van automobilititeit naar andere – per doelgroep meest geschikte – transportmodi. Daarbij is het van groot belang om publiek vervoer aan te bieden. Aangezien ouderen steeds langer zelfstandig blijven wonen, en het openbaar vervoer niet altijd in de buurt is, is het – in het bijzonder in de plattelandsgedebieden – van belang dat er ook vraagafhankelijk vervoer voorhanden is. Het samenwerkingsverband Blijf Veilig Mobiel heeft een [wegwijzer voor ouderenadviseurs en](#)

[professionals](#) ontwikkeld die zij kunnen gebruiken bij een individueel mobiliteitsadvies. Afhankelijk van de oorzaak van de beperkte mobiliteit (lichamelijke beperkingen, onbekendheid met een voertuig, financiën) bevat de wegwijzer tips hoe ouderen hun mobiliteit kunnen herstellen, bijvoorbeeld via een fiets- of scootmobielcursus of door een beroep te doen op de Wet maatschappelijke ondersteuning.

Met welke wetgeving hebben oudere verkeersdeelnemers te maken?

In Nederland moeten automobilisten van 75 jaar en ouder bij het aanvragen van een nieuw rijbewijs een *Verklaring van geschiktheid* overleggen. Deze verklaring kunnen zij bij het CBR aanvragen door een formulier *Eigen verklaring* in te zenden met daarop tien vragen over lichamelijke en geestelijke aandoeningen die relevant zijn voor de verkeersveiligheid zoals epilepsie, evenwichtsstoornissen, oogziekten, en over het gebruik van geneesmiddelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Bij de *Eigen verklaring* moet ook een *Geneeskundig verslag* worden gevoegd dat door een arts is ingevuld. In het *Geneeskundig verslag* rapporteert de arts zijn bevindingen omtrent bloeddrukwaarden, de gezichtsscherpte met en zonder eventuele correctie (bril), het gezichtsveld, het gehoor, beperkingen in het gebruik van nek, rug en ledematen, en de algehele lichamelijke en geestelijke conditie van de betrokkene. Als er bij de keuring geen belemmeringen zijn gevonden, krijgt de aanvrager een *Verklaring van geschiktheid* voor vijf jaar. Zijn er twijfels over de toekomstige geschiktheid, dan kan een beperkte termijn van een tot drie jaar worden vastgesteld. Daarnaast kunnen beperkingen worden gesteld aan de condities waaronder een motorvoertuig mag worden bestuurd. Dit kunnen eisen zijn die betrekking hebben op het voertuig (bijvoorbeeld een automatische versnellingsbak), op de bestuurder (zoals het dragen van een bril) of op het gebruik van het voertuig (bijvoorbeeld alleen bij daglicht). De genoemde beperkingen worden met een code op het rijbewijs vermeld.

Conclusies

De komende decennia zal het aantal oudere verkeersdeelnemers sterk toenemen. Deze groep heeft een grotere kans om door een verkeersongeval te overlijden dan de gemiddelde verkeersdeelnemer. Er zijn echter diverse maatregelen die het overlijdensrisico van oudere verkeersdeelnemers in de toekomst kunnen verlagen. Zo zijn er maatregelen mogelijk op het terrein van beveiligingsmiddelen, ondersteunende technische systemen en aanpassingen van de infrastructuur. Deze maatregelen kunnen functiestoornissen die gepaard gaan met het ouder worden compenseren, waardoor ouderen langer op een veilige en zelfstandige wijze aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Daarnaast is verkeerseducatie van belang, onder andere in de vorm van laagdrempelige cursussen die oudere automobilisten de gelegenheid bieden hun rijvaardigheid en rijgedrag te toetsen, en eventueel via rijlessen en gedragsveranderingen te verbeteren. Specifieke vormen van beoordeling en training zullen beschikbaar moeten komen voor ouderen met functiestoornissen die de rijgeschiktheid bedreigen.

Publicaties en bronnen

Blijf Veilig Mobiel (2014). [Senioren-proof wegontwerp voor fietsers](#). 2^e druk. Blijf Veilig Mobiel, Woerden.

Brouwer, W.H. & Davidse, R.J. (2002). [Oudere verkeersdeelnemers](#). In: J.J.F. Schroots (red.), Handboek psychologie van de volwassen ontwikkeling en veroudering. Van Gorcum, Assen, p. 505-531.

CROW (2011). [Seniorenproof wegontwerp: Ontwerpsuggesties voor een veiliger infrastructuur binnen de bebouwde kom](#). Publicatie 309. CROW, Ede.

DaCoTA (2012). [Older Drivers](#). Deliverable 4.8k of the EC FP7 project DaCoTA, European Commission, Brussels.

Davidse, R.J. (2002). [Verkeerstechnische ontwerpelementen met oog voor de oudere verkeersdeelnemer; Een literatuurstudie](#). R-2002-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. (2007). [Assisting the older driver; Intersection design and in-car devices to improve the safety of the older driver](#). Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J. & Hoekstra, A.T.G. (2010). [Evaluatie van de BROEM-cursus nieuwe stijl; Een vragenlijststudie onder oudere automobilisten](#). R-2010-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Davidse, R.J., Vlakveld, W.P., Doumen, M.J.A. & Craen, S. de (2010). [Statusonderkenning, risico-onderkenning en kalibratie bij verkeersdeelnemers; Een literatuurstudie](#). R-2010-2. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Duin, C. van & Stoeldraijer, L. (2014). [Bevolkingsprognose 2014–2060: groei door migratie](#). In: Bevolkingstrends December 2014.

Staplin, L., Lococo, K., Byington, S. & Harkey, D. (2001). [Highway design handbook for older drivers and pedestrians](#). FHWA-RD-01-103. Department of Transportation, Federal Highway Administration, Turner-Fairbank Highway Research Center Research and Development, McLean, VA.

Vlakveld, W.P. & Davidse, R.J. (2011). [Effect van verhoging van de keuringsleeftijd op de verkeersveiligheid; Geschatte toename in verkeersslachtoffers bij verhoging van de keuringsleeftijd voor het rijbewijs A en B van 70 jaar naar 75 jaar](#). R-2011-6. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

