

# **Veilig over Rijkswegen 2013**

Deel C: Detailanalyses Noord-Nederland

Datum	Februari 2015
Status	Definitief



## Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat, Water, Verkeer en Leefomgeving
Informatie	WVL loket
Telefoon	088 - 7982 555
Uitgevoerd door	Jeroen Boogers (ARCADIS) Thijs Homan (ARCADIS) Jeroen Stegeman (ARCADIS)
Gecontroleerd door	Niels Beenker (ARCADIS)
Redactie	Yvonne Janssen-Stans (RWS-WVL) Adviseurs verkeersveiligheid vertegenwoordigt in het Periodiek Afstemmingsoverleg Verkeersveiligheid (PAV)
Datum	Februari 2015
Status	Definitief
Versienummer	V1.0
Trefwoorden	Verkeersveiligheid, Rijkswegennet, Regionale Dienst, Veiligheid
Copyright	Rijkswaterstaat, Water, Verkeer en Leefomgeving, Delft 2015
Projectcode	D01011.000527
Kenmerk	PM
Uitgegeven door	Rijkswaterstaat, Water, Verkeer en Leefomgeving

## Inhoud

- 1      Achtergrond 5**
- 2      Toelichting detailanalyses 6**
- 3      Factsheet 8**

## 1 Achtergrond

### **Historie**

Het voorliggende rapport is de zevende uitgave van Veilig over Rijkswegen. In de voorgaande edities zijn de kerncijfers verkeersveiligheid op het Rijkswegennet in beeld gebracht in de rapporten 'Veilig over Rijkswegen'. Vanaf 2008 heeft dit geresulteerd in twee delen, deel A en B. Deel A is gericht op beleidsvragen. In dit deel zijn de kerncijfers ten aanzien van de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en de te behalen verkeersveiligheidsdoelstellingen opgenomen. Deel B heeft een benchmarkfunctie en bevat de verkeersveiligheidspositie per Regionale Dienst, in absolute en relatieve zin. Tenslotte is vanaf 2009 een derde deel (C) opgesteld. In deel C is een verdiepingsslag uitgevoerd naar onveilige locaties om te komen tot kansrijke en effectieve maatregelen op deze locaties.

Het project Veilig over Rijkswegen 2013 bestaat uit de volgende producten:

- *Deel A, verkeersveiligheid landelijk beeld – beknopt (voorliggend document)*
- Deel B, Benchmark Regionale Organisatieonderdelen – uitgebreid
- Deel C, detailanalyses per Regionaal Organisatieonderdeel (6x)

### **Europese Richtlijn Verkeersveiligheid**

Parallel aan de ontwikkeling van het project 'Veilig over Rijkswegen' hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op 19 november 2008 de Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vastgesteld (Richtlijn 2008/96/EG; in het Engels: Road Infrastructure Safety Management en hierna: Richtlijn RISM). Het project 'Veilig over Rijkswegen' past binnen het onderdeel "Classificatie en beheer van de verkeersveiligheid van het in gebruik zijnde wegennet" (Network Safety Management).

## 2 Toelichting detailanalyses

De detailanalyses bestaan uit een aantal deelstappen. De resultaten van deze deelstappen zijn weergegeven op de zogenoemde factsheet. Deze factsheet is opgenomen in het laatste hoofdstuk. Per locatie, traject of thema is één factsheet gemaakt dat bestaat uit een aantal pagina's. Onderstaand is een toelichting opgenomen van de onderdelen op de factsheet.

### *Keuze locaties, trajecten of thema's*

Iedere Regionale Dienst heeft binnen een bepaald kader en budget de ruimte om detailanalyses uit te laten voeren. Hiervoor is een aantal opties mogelijk. Gekozen kan worden tussen een locatieanalyse, trajectstudie of een themastudie. Op basis van deze driedeling zijn de volgende opties mogelijk:

1. **Globale uitwerking locatie.** Dit betreft een ongevaloverzicht in tabel en op kaart zonder verdere analyse.
2. **Detailuitwerking locatie.** Dit betreft de globale uitwerking aangevuld met een locatie onderzoek, oplossingsrichtingen en een kostenindicatie.
3. **Detailuitwerking locatie inclusief kostenraming.** Dit betreft een vergelijkbare uitwerking als optie 2, maar dan met een gedetailleerde kostenraming conform FES.
4. **AVOC studie.** In plaats van een detailuitwerking per locatie is een diepgaandere analyse mogelijk, een AVOC studie.
5. **Thematische studie.** Dit betreft het uitvoeren van een thematische studie.
6. **Traject- of knooppunten studie.** Langere trajecten of knooppunten zijn onderzocht in een traject- of knooppunten studie. De resultaten zijn op een vergelijkbare wijze gepresenteerd als de detailuitwerking van een locatie.
7. **RSI/ VVI-sheet traject, exclusief locatiebezoek.** Binnen deze optie is het traject (maximaal 25 kilometer) onderzocht en geanalyseerd, waarvan de resultaten zijn gepresenteerd in de RSI-sheet. Bij deze optie is geen locatie onderzoek uitgevoerd.
8. **RSI/ VVI-sheet traject, inclusief locatiebezoek.** Dit betreft een zelfde uitwerking als optie 7, maar dan inclusief een locatie onderzoek.

De keuzes van de Regionale Organisatieonderdelen hebben plaatsgevonden op basis van analyses uit het Benchmarkrapport Regionale Organisatieonderdelen (Deel B van Veilig over Rijkswegen 2013) en lokale kennis en actualiteit.

Voor Rijkswaterstaat Noord-Nederland is de volgende analyse uitgevoerd:

1. Themastudie ongevallen met oudere bestuurders (65 jaar en ouder), pagina 9-19

### ***Toelichting factsheet***

Op de factsheet zijn belangrijke kenmerken van de ongevalgegevens van de periode 2009-2013 gepresenteerd in één combinatietabel. Voor de gegevens is gebruik gemaakt van het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON). Hierin zijn de door de politie geregistreerde ongevallen opgenomen, zowel de processenverbaal als de zogenaamde kenmerkenmeldingen. Onderaan het blad zijn de belangrijkste aandachtspunten uit de tabellen beschreven aan de hand van de 5 W's (waar, wat, wanneer, waarom en wie).

### ***Registratiegraad verkeersongevallen***

Het aantal ingezonden processen verbaal van slachtofferongevallen met ernstig letsel daalt al sinds 2010. Toch wil RWS zoveel mogelijk kwalitatief goede informatie opnemen in BRON. Daarom worden de zogenaamde kenmerkenmeldingen (uit de politiemeldkamers) en incidentmeldingen (uit de RWS-verkeerscentrales) toegevoegd aan BRON. Van deze meldingen is slechts "de locatie van het verkeersongeval" op het wegennet bekend. Om geen informatie verloren te laten gaan wordt deze summier informatie zoveel als mogelijk meegenomen.

De toegezegde maatregelen van de minister van Veiligheid en Justitie om de politieregistratie van ernstig verkeersgewonden te verbeteren zijn in 2013 geïmplementeerd. Dit zal naar verwachting vanaf volgend jaar tot uitdrukking komen in een toenemende kwaliteit van de ongevallencijfers en zichtbaar zijn in de verkeersveiligheidsmonitor over 2014. Ook heeft de politie samen met het Verbond van Verzekeraars en VIA het initiatief genomen om de registratie van verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade door betrokkenen te vereenvoudigen. Daartoe zijn in 2012 een website en app gelanceerd. Deze nieuwe en aanvullende ongevallenregistratie die uiteraard aan RWS t.b.v. de nationale verkeersongevallendatabank wordt verstrekt maakt het mogelijk meer verkeersongevallen in beeld te brengen.

### 3 Factsheet

In de factsheet wordt een aantal afkortingen gebruikt. Onderstaand een toelichting hierop.

<b>Botspartners/ vervoerswijze</b>	<b>Code</b>	<b>Lichtgesteldheid</b>	<b>Code</b>
Anders	AN	Daglicht	L
Personenauto	PA	Schemer	S
Bestelauto	BE	Duisternis	D
Vrachtauto	VA	<b>Wegverlichting</b>	<b>Code</b>
Trekker	TR	Niet aanwezig	G
Trekker met oplegger	TO	Brandend	B
Bus	BU	Niet brandend	N
Motor	MO	<b>Weergesteldheid</b>	<b>Code</b>
Landbouwvoertuig	LA	Droog	D
Trein/tram	TT	Droog + Harde windstoten	D H
Bromfiets	BR	Droog + Mist	D M
Snorfiets	SN	Harde windstoten	H
Brommobiel	BM	Mist	M
Fiets	FI	Niet ingevuld	
Scootmobiel	SC	Onbekend	O
Voetganger	VO	Regen	R
Boom	BO	Regen + Harde windstoten	R H
Lichtmast	LI	Regen + Mist	R M
Overig vast object	OV	Sneeuw/Hagel	S
Los voorwerp	LO	<b>Toestand wegdek</b>	<b>Code</b>
Overig wegmeubilair	OW	Droog	D
Dier	DI	Nat	N
Dier met wagen	DW	Sneeuw/ ijzel	S
Onbekend voertuig i.g.v. bestuurder	DR		
Partij onbekend	ON		
<b>Alcohol</b>	<b>Code</b>		
Niet ingevuld			
Geen alcohol	G		
Ja, geconstateerd	J		
Artikel 8 niet geconstateerd, wel alcohol	W		









Ongevalnummers	Waar?					Wat?			Wanneer?			Waarom?				Wie?												
	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers te hulp	Aantal ziektuigsgewonden	Aantal doden	Wegnummer	Richting	Hectometer	Hectoletter	Aard	Hoofdtoedracht	Botspartner(s)	Dag	Datum	Lur waarop ongeval heeft plaats gevonden	Lichtgesteldheid	Wegverlichting	Weersgesteldheid	Toestand wegdek	Manoeuvre	Leeftijd veroorzaker	Leeftijd botspartner 1	Leeftijd botspartner 2	Vervoerswijze veroorzaker	Vervoerswijze botspartner 1	Vervoerswijze botspartner 2	Art. 8 bestuurder(s) (alcohol)
20090536121	1					37	-	3,4	c	Kop/staart	Onvoldoende afstand	BE / PA	Di	07-07-09	13	L	N	R	N	Overige ongevallen met verkeer in dezelfde richting zonder afslaan	71			BE	PA			
20090702900	1					37	L	8,8	geen	Vast voorwerp	Slaap, vermoeidheid	PA	Zo	04-10-09	13	L	N	D	Botsing met boom en overige vaste voorwerpen	67			PA					
20090683818	1					37	L	23,0	s	Vast voorwerp	Fout door bocht	PA	Di	29-09-09	14	L	N	R	N	Botsing met lichtmast	73			PA				
20137004525	1	1				37	R	26,9	geen	Onbekend	Niet ingevuld	PA / PA	Ma	21-10-13	22	D			Overige	68		59	PA	PA				
20130092423	1			1		37	-	28,9	a	Vast voorwerp	Niet ingevuld	PA / OV	Zo	01-12-13	16	L	N	D	N	Botsing met boom en overige vaste voorwerpen	68			PA	OV			
20090267718	1					46	L	3,6	geen	Flink	Fout inhalen/snijden	BE / TO	Di	07-04-09	10	L	N	D	D	Schampen	78	52		BE	TO			
20090298047	1					48	R	110,9	geen	Vast voorwerp	Niet ingevuld	PA	Do	16-04-09	16	L	N	D	D	Botsing met lichtmast	80			PA				
20090536746	2			2		48	-	112,5	geen	Flink	Geen voorrang verlenen	PA / BE	Do	23-07-09	14	L	N	D	D	Linker flank met afslaan naar links	70	23		PA	BE			
20090292841	1						-	0,0		Flink	Niet ingevuld	PA / PA	Zo	29-03-09	16	L	N	D	D	Rechterflank met afslaan naar links	65	84		PA	PA			
20090583331	1		1				-	0,0	geen	Flink	Geen voorrang verlenen	PA / PA	Wo	15-07-09	20	L	N	D	D	Op kruising flank botsing	72	47		PA	PA			
20100069804	1						-		c	Flink	Geen doorgang verlenen	PA / BE	Za	20-02-10	14	L	N	D	N	Rechter flank met omkerend voertuig naar links	82	32		PA	BE			
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>				<b>Flink</b>	<b>Geen voorrang verlenen</b>	<b>PA / PA</b>																

#### Legenda

Deze eigenschap komt bij meer dan de helft van de ongevallen voor

Deze eigenschap komt het meest voor, maar bij minder dan de helft ongevallen

Deze eigenschap is niet dominant

## Samenvatting ongevals- en slachtofferkenmerken

Aard ongeval	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtofferongevallen	Totaal aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers 1e hulp	Aantal ziekgewonden	Aantal doden
Onbekend	21	4	5	1	4	0	0
Voetganger	0	1	1	0	0	0	1
Geparkeerd voertuig	0	0	0	0	0	0	0
Dier	0	0	0	0	0	0	0
Vast voorwerp	28	2	9	0	0	8	1
Los voorwerp	0	0	0	0	0	0	0
Frontaal	10	3	3	0	0	2	1
Flank	33	7	12	0	5	6	1
Kop/staart	32	6	15	2	9	3	1
Eenzijdig	4	1	1	0	1	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

Hoofdtoedracht	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtofferongevallen	Totaal aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers 1e hulp	Aantal ziekgewonden	Aantal doden
Niet ingevuld	44	6	7	1	4	1	1
(Poging tot) zelfmoord	0	0	0	0	0	0	0
Fout door bocht	3	0	0	0	0	0	0
Fout in-/uitvoegen	3	1	1	0	0	0	1
Fout inhalen/snijden	8	0	0	0	0	0	0
Fout oversteken	0	1	1	0	0	0	1
Fout parkeren	0	0	0	0	0	0	0
Foutieve rijbaan/weghelpt	0	0	0	0	0	0	0
Geen doorgang verlenen	6	2	2	0	0	2	0
Geen richting aangeven	1	0	0	0	0	0	0
Geen voorrang verlenen	20	6	10	0	4	5	1
Macht over stuur verliezen	6	1	1	0	1	0	0
Negeren rood licht	2	1	2	0	1	1	0
Onvold. rechts rijden	1	0	0	0	0	0	0
Onvoldoende afstand	19	5	14	2	9	3	0
Onwel worden/ziekte	1	0	0	0	0	0	0
Schuld van derden	0	0	0	0	0	0	0
Slaap, vermoeidheid	6	0	0	0	0	0	0
Slippen	3	1	8	0	0	7	1
Te hoge snelheid	0	0	0	0	0	0	0
Te veel rechts rijden	4	0	0	0	0	0	0
Verlies lading	1	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

Vervoerwijze veroorzaker	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtofferongevallen	Totaal aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers 1e hulp	Aantal ziektuigsgewonden	Aantal doden
(niet ingevuld)	0	0	0	0	0	0	0
Anders	0	0	0	0	0	0	0
Bestelauto	12	1	1	0	0	1	0
Boom	0	0	0	0	0	0	0
Bromfiets	0	0	0	0	0	0	0
Brommobiel	1	0	0	0	0	0	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0
Dier	0	0	0	0	0	0	0
Dier met wagen	0	0	0	0	0	0	0
Fiets	0	0	0	0	0	0	0
Landbouwvoertuig	0	0	0	0	0	0	0
Lichtmast	0	0	0	0	0	0	0
Los voorwerp	0	0	0	0	0	0	0
Motor	1	0	0	0	0	0	0
Onbekend voertuig i.g.v. bestuurder	0	0	0	0	0	0	0
Overig vast object	0	0	0	0	0	0	0
Overig wegmeubilair	0	0	0	0	0	0	0
Partij onbekend	0	0	0	0	0	0	0
Personenauto	110	22	44	3	19	18	4
Scotmobiel	0	0	0	0	0	0	0
Snorfiets	0	0	0	0	0	0	0
Trein/tram	0	0	0	0	0	0	0
Trekker	1	0	0	0	0	0	0
Trekker met oplegger	1	0	0	0	0	0	0
Voetganger	0	1	1	0	0	0	1
Vrachtauto	2	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

Leeftijdsklasse veroorzaker	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtofferongevallen	Totaal aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers 1e hulp	Aantal ziektuigsgewonden	Aantal doden
(niet ingevuld)	0	0	0	0	0	0	0
0 t/m 11 jaar	0	0	0	0	0	0	0
12 t/m 15 jaar	0	0	0	0	0	0	0
16 t/m 17 jaar	0	0	0	0	0	0	0
18 t/m 24 jaar	0	0	0	0	0	0	0
25 t/m 39 jaar	0	0	0	0	0	0	0
40 t/m 49 jaar	0	0	0	0	0	0	0
50 t/m 59 jaar	0	0	0	0	0	0	0
60 t/m 69 jaar	48	7	17	1	7	8	1
70 jaar en ouder	80	17	29	2	12	11	4
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

Dagdeel	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtofferongevallen	Totaal aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers 1e hulp	Aantal ziektuigewonden	Aantal doden
(niet ingevuld)	0	0	0	0	0	0	0
07-09 uur	12	0	0	0	0	0	0
09-12 uur	25	2	5	2	0	2	1
12-16 uur	41	10	16	1	9	4	2
16-18 uur	34	2	5	0	4	1	0
18-22 uur	12	8	18	0	4	12	2
22-07 uur	4	2	2	0	2	0	0
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

Botspartner(s)	Aantal UMS-ongevallen	Aantal slachtofferongevallen	Totaal aantal slachtoffers	Aantal overige gewonden	Aantal slachtoffers 1e hulp	Aantal ziektuigewonden	Aantal doden
PA	32	3	4	0	4	0	0
BE	5	0	0	0	0	0	0
VA	1	0	0	0	0	0	0
TR	1	0	0	0	0	0	0
PA / PA	50	13	26	3	14	8	1
PA / BE	7	3	4	0	1	2	1
PA / VA	10	1	1	0	0	0	1
PA / TR	5	0	0	0	0	0	0
PA / TO	2	0	0	0	0	0	0
PA / BU	1	0	0	0	0	0	0
PA / MO	2	0	0	0	0	0	0
PA / OV	0	1	1	0	0	1	0
PA / OW	1	1	8	0	0	7	1
BE / PA	4	1	1	0	0	1	0
BE / BE	1	0	0	0	0	0	0
BE / VA	1	0	0	0	0	0	0
BE / TO	1	0	0	0	0	0	0
VA / PA	1	0	0	0	0	0	0
TO / PA	1	0	0	0	0	0	0
MO / BE	1	0	0	0	0	0	0
BM / TR	1	0	0	0	0	0	0
VO / PA	0	1	1	0	0	0	1
<b>TOTAAL</b>	<b>128</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>5</b>

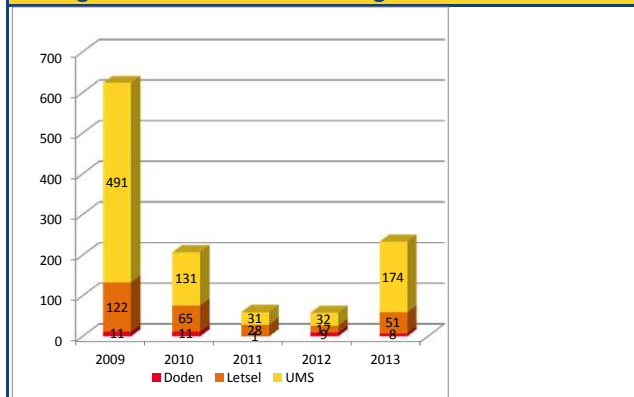
## Conclusies

<p><b>Waar?</b></p>	<p>In totaal vonden in Noord-Nederland over de periode 2009-2013 5.990 ongevallen plaats. Van 1.991 ongevallen (33%) is de leeftijd van de vermoedelijke veroorzaker bekend. Bij 152 ongevallen was de vermoedelijke veroorzaker ouder dan 65. Dit is 7,6% van de ongevallen waarvan de leeftijd van de vermoedelijke veroorzaker bekend is. Op het gehele rijkswegennet is het aandeel oudere bestuurders dat in de periode 2009-2013 als vermoedelijke veroorzaker betrokken was bij een ongeval 6% (van de ongevallen waarvan de leeftijd van de vermoedelijke veroorzaker bekend is).</p> <p>Bij 84 andere ongevallen was de bestuurder van de betrokken tegenpartij 65 jaar of ouder. Van 1.222 ongevallen is de leeftijd van de (1e) betrokken tegenpartij bekend. Dat betekent dat bij 6,9% van deze ongevallen de tegenpartij 65 jaar of ouder is. Over heel Nederland gezien was de (1e) betrokken partij 65 jaar of ouder bij 708 van de 14.359 ongevallen (waarvan de leeftijd van de 1e betrokken partij bekend is). Dit is 4,9%. In Noord-Nederland zijn dus relatief veel 65-plussers betrokken bij een ongeval, als vermoedelijke veroorzaker en als betrokken tegenpartij.</p> <p>De ongevallen waarbij een oudere bestuurder de vermoedelijke veroorzaker was, vonden verspreid plaats over het gehele wegennet van Noord-Nederland. Landelijk vinden ongeveer 21% van de ongevallen in de leeftijdscategorie 65+ plaats. In Groningen is dit ook 21%, in Friesland 22% en in Drenthe 23% (ViaStat, gebaseerd op alle ongevallen over de periode 2009-2013 zonder 'kenmerkmeldingen'). In Drenthe vinden de meeste ongevallen met ouderen plaats. Wanneer dit wordt vergeleken met het aantal ouderen dat in Drenthe woont, is dit niet opvallend. Op basis van gegevens van het CBS uit 2012 blijkt dat er in Drenthe en Friesland relatief veel ouderen wonen. Als deze percentages worden vergeleken met de 8% ongevallen met oudere bestuurders die zich op het rijkswegennet van Noord-Nederland hebben voorgedaan, wordt geconcludeerd dat oudere verkeersdeelnemers relatief weinig als vermoedelijke veroorzaker betrokken zijn bij ongevallen op het rijkswegennet. Een mogelijke oorzaak hiervan is dat oudere verkeersdeelnemers relatief weinig gebruik maken van het hoofdwegennet en juist eerder als fietser of voetganger betrokken zijn bij ongevallen binnen de bebouwde kom.</p> <p>Concentraties van ongevallen waarvan de vermoedelijke veroorzaker 65 jaar of ouder is, zijn te vinden op de volgende locaties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A7 HRR, 196,7-196,9 (ter hoogte van de aansluiting met de N370, Westelijke Ring Groningen): 5 ongevallen</li> <li>- A7 HRR, 135,6-136,0 (nabij knooppunt Joure): 5 ongevallen</li> <li>- A6 310,8-310,9 (nabij knooppunt Joure): 3 ongevallen</li> </ul> <p>Op de bovengenoemde locaties behoren tot de grootste ongevallenconcentraties in Noord-Nederland. Niet alleen ouderen, maar ook jongere bestuurders zijn hier regelmatig betrokken bij een ongeval. Als gekeken wordt naar de ongevallen waarbij een oudere bestuurder als tegenpartij betrokken is, vallen knooppunt Joure en de A7 bij Groningen ook op als locaties met een hoog aandeel ongevallen. Omdat deze locaties relatief complexe situaties zijn, hebben oudere bestuurders mogelijk meer moeite om de verkeerssituatie goed in te schatten en hier tijdig naar te handelen. Ouderen kunnen over het algemeen minder informatie verwerken dan de gemiddelde weggebruiker. Hierdoor hebben zij een grotere kans om op dergelijke complexe situaties betrokken te raken bij een ongeval. Of het aantal ouderen dat op deze locaties betrokken is bij de ongevallen daadwerkelijk hoger dan gemiddeld is, is echter niet aan te geven, omdat niet bekend is wat het aandeel oudere bestuurders is dat op deze locaties rijdt.</p> <p>Hieronder zijn het aantal ongevallen met ouderen per wegnummer opgesomd:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A6: 6 ongevallen</li> <li>A7: 63 ongevallen</li> <li>A28: 30 ongevallen</li> <li>A/N31: 14 ongevallen</li> <li>A32: 9 ongevallen</li> <li>N33: 19 ongevallen</li> <li>A37: 5 ongevallen</li> <li>N46: één ongeval</li> <li>N48: 2 ongevallen</li> <li>Wegnummer onbekend: 3 ongevallen</li> </ul>
<p><b>Wat?</b></p>	<p>In totaal vonden 152 ongevallen plaats waarvan 24 letselongevallen. Daarbij vielen 5 doden en 46 gewonden. Het aandeel letselongevallen is 16%. Voor alle ongevallen in Noord-Nederland waarvan de leeftijd van de vermoedelijke veroorzaker bekend is, is dit aandeel 19%. Wel is het aantal slachtoffers per letselongeval relatief hoog: 2,1 slachtoffer per letselongeval tegenover 1,4 slachtoffer per letselongeval voor alle ongevallen in Noord-Nederland.</p> <p>Dominante aard van de ongevallen zijn flank (33 ongevallen met 7 ernstige slachtoffers), kop-staart (32 ongevallen met 4 ernstige slachtoffers) en vast voorwerp (28 ongevallen met 9 ernstige slachtoffers). De vergelijking met de referentie (dominante aard van ongevallen met ouderen in heel Nederland in de periode 2009-2013) laat geen significante verschillen zien.</p> <p>Op de drie locaties met de meeste ongevallen is de aard van bijna alle ongevallen één van de drie hierboven genoemde dominante groepen. Alleen bij één ongeval op de A7 bij knooppunt Joure is de aard onbekend.</p>

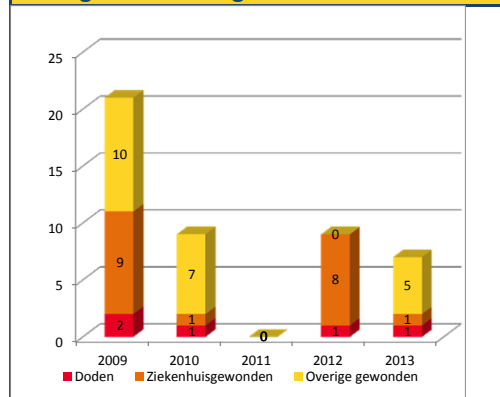


<b>Wanneer?</b>	<p>De meeste ongevallen met ouderen vinden plaats tijdens de periode 12-16 uur (51 ongevallen; 34%). Daarnaast vinden veel ongevallen plaats in de avondspits van 16-18 uur (34 ongevallen; 22%). De vergelijking met de referentie (verdeling in tijd van ongevallen met ouderen in heel Nederland in de periode 2009-2013) laat weinig verschillen zien.</p> <p>Van de 152 ongevallen heeft 83% bij daglicht plaatsgevonden, in de referentie is dit 85%. 67% van de ongevallen heeft plaatsgevonden bij droge weersomstandigheden (voor 23 ongevallen onbekend, 31% tijdens natte weersomstandigheden en 2 ongevallen tijdens sneeuwval). In geheel Nederland binnen de groep van 65+ vinden in de periode 2009-2013 75% van de ongevallen plaats tijdens droge weersomstandigheden. In Noord-Nederland vinden dus relatief iets meer ongevallen met oudere bestuurders plaats tijdens slechte weersomstandigheden.</p> <p>Als de trendgrafieken van het aantal ongevallen met oudere bestuurders in Noord-Nederland en op het totale rijkswegennet worden vergeleken, dan valt op dat er in 2012 relatief veel letselongevallen in 2012 hebben plaatsgevonden in Noord-Nederland. Dit verschil worden waarschijnlijk voor een belangrijk deel verklaard door de wijzigingen in de registratiegraad. Deze was in 2011 en 2012 erg laag waardoor het lage aantal geregistreerde ongevallen tot relatief grote verschillen tussen regio's of typen ongevallen kunnen leiden. In 2013 ligt het aantal geregistreerde ongevallen op vrijwel gelijk niveau met 2010. Dit sluit aan bij het beeld voor het gehele rijkswegennet.</p>
<b>Waarom?</b>	<p>De dominante hoofdtoedrachten bij ongevallen met ouderen in Noord-Nederland zijn (hierin zijn de 50 ongevallen waarvan de hoofdtoedracht niet bekend is, niet meegenomen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 26 ongevallen als gevolg van 'geen voorrang verlenen'</li> <li>- 24 ongevallen als gevolg van 'onvoldoende afstand'</li> </ul> <p>Dit beeld sluit aan bij de dominante aard van de ongevallen: flank en kop-staart.</p>
<b>Wie?</b>	<p>De meest vermoedelijke veroorzakers van de ongevallen zijn bestuurder van een personenauto (132 ongevallen; 87%). De vergelijking met de referentie laat weinig verschillen zien.</p> <p>Binnen de 65+-groep zijn de dominante leeftijdklassen 65 t/m 69 jaar (55 ongevallen) en 70 t/m 75 jaar (47 ongevallen). Dit sluit aan bij het aantal inwoners en de mobiliteit van deze leeftijdsklassen.</p>

**Trendgrafiek RWN Nederland ongevallen met ouderen**



**Trendgrafiek NN ongevallen met ouderen**





**Legenda**

- DOD
- ▲ LET
- UMS
- Rijkswegen
- Provinciale wegen
- RWS Regiogebeden
- 150 Kilometring

**Veilig over Rijkswegen**

Deel C, locatie NN1

Themastudie oudere bestuurders

opdrachtgever:  
Rijkswaterstaat



datum: 18-12-2014

schaal (A4): 1:500,000

0 10 20 Km



AO

## Hypothesen / mogelijke oorzaken

Op het rijkswegennet in Noord-Nederland zijn in vergelijking met het gehele rijkswegennet relatief veel oudere bestuurders betrokken bij een ongeval. Een mogelijke oorzaak hiervan is dat oudere bestuurders in Noord-Nederland relatief grotere afstanden afleggen vanwege de lagere bevolkingsdichtheid. Daardoor moeten zij grotere afstanden afleggen om bepaalde voorzieningen te bereiken. Als gevolg hiervan hebben oudere bestuurders meer kans om betrokken te raken bij een ongeval. Op het rijkswegennet van Zee en Delta, wat eveneens een relatief dunbevolkt gebied is, is een vergelijkbaar beeld te zien: bij 8,5% van de ongevallen is een oudere bestuurder de vermoedelijke veroorzaker.

Uit de ongevalgegevens blijkt dat ouderen in Noord-Nederland ook relatief vaak betrokken zijn als tegenpartij bij ongevallen (6,9% ten opzichte van 4,9% landelijk). Dit kan er op duiden dat ouderen veelal meer moeite hebben met het opvangen en corrigeren van fouten van andere bestuurders dan dat jongere mensen hebben.

Op de A7 heeft een relatief groot deel van de ongevallen met ouderen plaatsgevonden. Een groot deel van die ongevallen vond plaats rondom knooppunt Joure en bij de Zuidelijke Ring Groningen. Deze beide locaties kennen een relatief complexe verkeerssituatie en zijn tevens de twee grootste ongevallenconcentraties in Noord-Nederland. Dat bij een deel van de vele ongevallen die zich op deze locaties hebben voorgedaan oudere bestuurders zijn betrokken is dan ook niet vreemd. Wel hebben oudere bestuurders op dergelijke complexe locaties een relatief grotere kans om betrokken te raken bij een ongeval. De reden hiervoor is dat zij meer tijd nodig hebben om de verkeerssituatie in te schatten en hiernaar te handelen. Dit leidt tot een langere reactietijd waardoor de kans bestaat dat zij niet tijdig kunnen reageren op een potentieel onveilige situatie.

Ook bij de dominante hoofdtoedracht 'geen voorrang verlenen' speelt mee dat ouderen veelal meer moeite hebben met het overzien van verkeerssituaties dan jongere mensen. Kruispunten zijn bijvoorbeeld 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 meer moeite hebben. (SWOV-factsheet, Ouderen in het verkeer). Als gevolg hiervan kan het gebeuren dat zij een andere verkeersdeelnemer over het hoofd zien waardoor een flankongeval ontstaat. Een relatief lange reactietijd kan ook een rol spelen bij kop-staartongevallen. Als voorliggers plotseling remmen, bestaat de kans dat een oudere bestuurder dit te laat opmerkt waardoor een kop-staartongeval ontstaat.

Verder valt op dat het aantal slachtoffers per ongeval relatief hoog is. Bij de meeste slachtofferongevallen vallen meerdere gewonden (gemiddeld 2,1 slachtoffer per letselongeval). Een mogelijke oorzaak hiervan is dat ouderen relatief vaak samen reizen in plaats van individueel. Indien een oudere bestuurder betrokken raakt bij een ernstig ongeval, zal dan ook relatief vaker sprake zijn van letsel bij de overige inzittenden. Een andere mogelijke oorzaak van het hogere aandeel slachtofferongevallen is dat ouderen meer kwetsbaar zijn op het moment dat ze betrokken raken bij een ongeval. Een ouder iemand is zwakker dan een jong persoon en daardoor relatief sneller gewond.

## Oplossingsrichtingen

Het is niet eenvoudig om voor de doelgroep 'oudere bestuurders' (locatie)specifieke maatregelen aan te wijzen. In het algemeen kan gesteld worden dat oudere verkeersdeelnemers gebaat zijn bij overzichtelijke en weinig complexe verkeerssituaties waarbij het aantal deeltaken, die gelijktijdig uitgevoerd moeten worden, beperkt is. Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur, zoals de Zuidelijke Ring Groningen en de ombouw van het knooppunt Joure is het daarom gewenst nadrukkelijk rekening te houden met de taakbelasting voor oudere bestuurders. Hierbij kan gedacht worden aan het toepassen van voldoende afstand tussen beslismomenten en het beperken van de hoeveelheid informatie (bebording en bewegwijzering) die gelijktijdig of kort na elkaar wordt aangeboden.

Aangezien ouderen gebaat zijn bij overzichtelijke en weinig complexe verkeerssituaties is het wellicht goed om de rotonde als kruispuntoplossing te gebruiken. Vooral enkelstrooksrotondes bieden een overzichtelijke, weinig complexe situatie op. Bij turborotondes wordt de situatie al wat minder overzichtelijk en is duidelijke markering en bewegwijzering essentieel om inschattingfouten te voorkomen. Daarnaast moet de kanttekening worden geplaatst dat een rotonde als kruispuntsvorm alleen een oplossing is op het moment dat voor alle richtingen de doorstroming gegarandeerd kan worden.

## Conclusies

Uit diverse onderzoeken, onder meer van de SWOV, blijkt dat oudere weggebruikers meer tijd nodig hebben om een verkeerssituatie te overzien en beslissingen te nemen dan jongere verkeersdeelnemers. Dit verschil is inherent gekoppeld aan het ouder worden. Gevolg hiervan is dat oudere bestuurders meer moeite hebben met complexe verkeerssituaties en daardoor een grotere kans hebben om betrokken te raken bij een ongeval. Bij de ongevallen met oudere bestuurders op het rijkswegennet van Noord-Nederland is ook te zien dat veel ongevallen zich voordoen op complexe locaties waar naast de ongevallen met ouderen ook veel andere ongevallen hebben plaatsgevonden. Hiervan zijn knooppunt Joure en de A7 bij Groningen de belangrijkste locaties.

In vergelijking met de rest van het rijkswegennet in Nederland, vinden er in Noord-Nederland relatief veel ongevallen met oudere bestuurders plaats. Dit kan te maken hebben met de lagere bevolkingsdichtheid waardoor ouderen relatief meer reizen dan in de rest van Nederland. Daarnaast vallen er relatief veel slachtoffers bij de letselongevallen waarbij een oudere bestuurder de vermoedelijke veroorzaker is. Waarschijnlijk wordt dit veroorzaakt doordat ouderen relatief vaker met meerdere personen in een auto zitten. Het aandeel letselongevallen op het totaal aantal ongevallen ligt bij oudere bestuurders echter lager dan bij het totaal van de ongevallen in Noord-Nederland.