

Verkeersveiligheidsonderzoek naar jongeren in het verkeer

Actuele stand van zaken op basis van de politieregistratie



Verkeersveiligheidsonderzoek naar jongeren in het verkeer

Actuele stand van zaken op basis van de politieregistratie

Het gaat niet de goede kant op met de verkeersveiligheid in Nederland. Zowel het aantal verkeersdoden als de ernstig gewonden stijgen. Verkeersveiligheid vraagt daarom juist nu om meer (politieke) aandacht. Objectieve verkeersongevalcijfers hebben in het verleden Nederland geholpen aan een prominente plek in de top 3 van veiligste landen (nu de negende positie op de wereldlijst).

Middels het STAR initiatief (Smart Traffic Accident Reporting, een samenwerking tussen politie, Verbond van Verzekeraars en VIA Traffic Solutions Software; zie voor meer informatie www.star-verkeersongevallen.nl) zorgen we ervoor dat wegbeheerders en politie over deze gegevens kunnen beschikken. Het STAR-project heeft de steun van acht belanghebbende partijen: Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, VeiligheidNL, Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB, Fietzersbond, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland.

Na een periode van ontbrekende cijfers, beschikken we weer over bruikbare ongevalgegevens om op regionale en lokale schaal de verkeersveiligheid in kaart te brengen. Dit onderzoek is enkel gebaseerd op de verkeersongevallen welke sinds 1 januari 2014 op consequente wijze door de politie zijn geregistreerd. In werkelijkheid vinden er echter veel meer ongevallen plaats, zeker met fietsers. Een beter inzicht is noodzakelijk om nog gericht te kunnen werken. Met de app MobielSchadeMelden.nl, het digitale schadeformulier voor de verzekering, wordt gewerkt aan een compleet beeld.

Vanaf maandag 4 september zijn in alle regio's de scholen weer begonnen en is dit veiligheidsonderzoek gehouden, specifiek gericht op jongeren in de leeftijd van 4 tot en met 17, de basis- en middelbare schoolleeftijd, die zelfstandig aan het verkeer deelnemen als voetganger, fietser of met de bromfiets.

De belangrijkste probleempunten

Aantal ongevallen met jongeren in het verkeer stijgt

Uit de actuele politieregistratie blijkt dat het aantal verkeersongevallen met jongeren sinds 2014 met 18% is gestegen, en juist deze groep heeft een grote kans (47%) om slachtoffer te worden als ze bij verkeersongevallen zijn betrokken. Meer dan helft van de betrokkenen zat op een bromfiets en dan vooral jongens in de leeftijd van 16 en 17 jaar.

Fietzers en voetgangers verongelukken vooral in hun eigen woonplaats rondom de schooltijden. Tijdens doordeweekse dagen valt zelfs meer dan de helft van de verkeersdoden met jongeren in de ochtendspits!

Niet alleen de verkeersdrukte speelt een rol, een kwart van de ongevallen vindt plaats in de veilig geachte 30 km/u gebieden. De 50 km/u wegen zijn voor jongeren ronduit gevaarlijke wegen, hier gebeurt tweederde van de verkeersongevallen. Een kwart van de ongevallen vindt plaats op een oversteekplaats. Bovendien blijken op rotondes, een kruispuntvorm juist gekozen om zijn hoge veiligheid, toch nog 8% van de ongevallen te vallen.

Wat kunnen we hieraan doen?

Ongevalgegevens maken een op feiten gebaseerde aanpak mogelijk. Uit de ongevalgegevens is informatie te halen voor een integrale aanpak gericht op de 3 E's: Education, Engineering & Enforcement.

- Maatwerk in voorlichting (scholieren in de eigen woonplaats, vooral in de ochtendspits) en vaststellen van de doelgroepen (leeftijd en vervoerwijze) voor verkeerseducatie.
- Gericht verkeerstoezicht (50 km/u wegen in de ochtendspits)
- Verbetering van de infrastructuur (30 & 50 km/u wegen en verkeersvoorzieningen).

Onderzoekopzet

De gegevens gebruikt voor dit onderzoek zijn afkomstig uit de VIA Software op basis van het STAR ongevallenbestand. Het onderzoek heeft betrekking op:

Onderzoekperiode: 1 januari 2014 tot en met 22 augustus 2017

- Leeftijd: 4 tot en met 17 jaar (basis- en middelbare school)
- Wijze deelname: bestuurder of voetganger (passagier uitgesloten)

Dit onderzoek is verder gericht op het aantal jongeren dat is betrokken bij ongevallen. Het doel is aangrijppunten te vinden voor maatregelen om de betrokkenheid van jongeren, en daarmee ook de kans om slachtoffer te worden, terug te dringen. Dit onderzoek is gericht op jongeren die zelfstandig deelnemen aan het verkeer als kwetsbare verkeersdeelnemer: voetganger, fietser, e-bike, snorfiets of bromfiets. Vervoerswijze zoals landbouwvoertuigen, berijder dier of begeleid automobilist zijn hier buiten beschouwing gelaten.

Overall beeld jongeren in het verkeer

Actuele stand van zaken op basis van landelijke cijfers

Aandeel: Tijdens de onderzoeksperiode zijn bij 19.158 ongevallen (5% van het totaal van 630.339 ongevallen) 20.206 jongeren als bestuurder of voetganger (passagiers zijn buiten beschouwing gelaten) betrokken, waarvan 47% (9.492) als slachtoffer door de politie is geregistreerd. Hiervan is 99% gewond geraakt en 1% is als gevolg van het verkeersongeval overleden. (Tabel 1)



Tabel 1

	Ongevallen	Betrokkenen selectie	Slachtoffers selectie	Gewonden selectie	Doden selectie
Heel Nederland	381804	518446	76708	74876	1832
Selectie Jongeren	19158	20206	9492	9415	77
Percentage jongeren	5%	4%	12%	13%	4%
Kans slachtoffer		20206	9492	47%	
Gewond			9415	99%	
Doden			77	1%	

Trend: Om de meest actuele de trend te bepalen is een vergelijking gemaakt tussen de eerste halfjaarcijfers (januari t/m juni) van 2014 tot en met 2017. Hieruit blijkt dat het aantal jongeren dat bij ongevallen betrokken is in 2017 met 18% (3.073) is gestegen ten opzichte van 2014 (2.612). (Tabel 2)

Tabel 2

Jaren (6 maanden)	Betrokkenen selectie	Slachtoffers selectie
2014	2612	1459
2015	2510	1287
2016	2855	1263
2017	3073	1151
Eindtotaal	11050	5160
2014 > 2018	118%	
Slachtoffer kans		47%

In de leeftijdsgroep 4-15 jaar is het aantal jongeren die in 2017 bij ongevallen zijn betrokken gestegen met 9% (1.247) ten opzichte van 2014 (1.164). Kans om slachtoffer te worden bij een verkeersongeval is in deze leeftijdsgroep het grootste: 60%. (Tabel 2.1)

Tabel 2.1

Jaren (6 maanden)	Betrokkenen selectie	Slachtoffers selectie
2014	1164	811
2015	1088	744
2016	1143	650
2017	1274	617
Eindtotaal	4669	2822
2014 > 2018	109%	
Slachtoffer kans		60%

In de leeftijdsgroep 16-17 jaar, deze groep mag brommer rijden, is het aantal jongeren die in 2017 bij ongevallen zijn betrokken gestegen met 24% (1.797) ten opzichte van 2014 (1.448). Kans om slachtoffer te worden bij een verkeersongeval is in deze leeftijdsgroep 37%. (Tabel 2.2)

Tabel 2.2

Jaren (6 maanden)	Betrokkenen selectie	Slachtoffers selectie
2014	1448	648
2015	1422	543
2016	1712	613
2017	1797	533
Eindtotaal	6379	2337
2014 > 2018	124%	
Slachtoffer kans		37%

Ter vergelijking: Voor alle leeftijden is de stijging van het aantal betrokken bestuurders/voetgangers die in 2017 bij ongevallen zijn betrokken gestegen met 15% (74.991) ten opzichte van 2014 (65.364). Kans om slachtoffer te worden bij een verkeersongeval is voor alle leeftijden gemiddeld 14%. (Tabel 2.3)

Tabel 2.3

Jaren (6 maanden)	Betrokkenen selectie	Slachtoffers selectie
2014	65364	10418
2015	65323	9195
2016	73414	9471
2017	74991	9299
Eindtotaal	279092	38383

Vervoerwijze: Opvallend is dat brom- & snorfietsen het meeste (55% / 8.077) bij ongevallen zijn betrokken (snorfiets 33%, bromfiets 67%), zeker aangezien de bromfiets slechts voor een beperkte leeftijdsgroep is toegestaan. In de leeftijdsgroep van 2 jaar (16-17 jaar) zijn nog meer jongeren op de bromfiets bij ongevallen betrokken dan voetgangers en fietsers in de hele leeftijdsgroep van 14 jaar (4-17 jaar)! De fiets neemt met 41% (5.991), waarvan 2% e-bikes, de tweede plek in. In 8% van de gevallen zijn jongeren als voetganger bij ongevallen betrokken. (Tabel 3)

Tabel 3

Vervoerwijze	Betrokkenen selectie
Bromfiets	5423
E-bike	113
Fiets	5878
Snorfiets	2654
Voetganger	637
Eindtotaal	14705

Bromfiets vraagt om aparte benadering

Gezien het hoge aandeel brom- & snorfietsers binnen de kleine leeftijdsgroep van 2 jaar (16-17 jaar) is onderscheid gemaakt naar:

- A. Fietsers, e-bike en voetgangers, 4 t/m 15 jaar
- B. Bromfietsers en snorfiets, 16 en 17 jaar.

A: Fietsers, e-bike en voetgangers, 4 t/m 15 jaar

De verdeling tussen jongens (56%) en meisjes (44%) gaat bijna gelijk op, toch is het opvallend dat het aantal jongens iets hoger is. (Tabel 4)

Tabel 4

Geslacht	Betrokkenen selectie
Mannelijk	2734
Vrouwelijkw	2173
Niet ingevuld	5
Eindtotaal	4912

Eigen woonplaats: 78% raakt bij ongevallen in de eigen gemeenten betrokken (Tabel 5) en 70% zelfs in de eigen woonplaats (Tabel 6). Dit sluit aan op de actieradius van de leeftijdsgroep: naar school, sport en vrienden in de eigen buurt. In totaal raakt 88% met de fiets bij een ongeval betrokken, 11% als voetganger en 1% met de e-bike. (Tabel 7)

Tabel 5

Eigen gemeenten	Betrokkenen selectie
Ja	3845
Nee	986
Niet ingevuld	81
Eindtotaal	4912

Tabel 6

Eigen woonplaats	Betrokkenen selectie
Ja	3434
Nee	1420
Niet ingevuld	58
Eindtotaal	4912

Tabel 7

Vervoerwijze	Betrokkenen selectie
E-bike	56
Fiets	4325
Voetganger	531
Eindtotaal	4912

Moment: Op een gemiddelde doordeweekse dag zijn bijna drie keer zoveel jongeren bij ongevallen betrokken dan op een gemiddelde weekenddag. De zondag (6%) het laagste en de woensdag het hoogste met ruim 18%. De maandag is de doordeweekse dag met het minste aantal slachtoffers onder jongeren (16%), echter wel de dag met het hoogste aantal verkeersdoden (31%) onder jongeren. (Tabel 8)

Tabel 8

Dag	Betrokkenen selectie
Maandag	807
Dinsdag	890
Woensdag	906
Donderdag	871
Vrijdag	847
Zaterdag	354
Zondag	237
Eindtotaal	4912

Op doordeweekse dagen springt vooral de ochtendspits (7:00 - 9:00 uur) met 26% (52% van de verkeersdoden) en de middag (14:00 - 16:00 uur) met 24% (19% van de verkeersdoden) eruit. Dit is rond het begin en einde van de schooltijden. (Tabel 9)

Tabel 9

Tijdperiode	Betrokkenen selectie
0 < 1 uur	3
6 < 7 uur	13
7 < 8 uur	291
8 < 9 uur	831
9 < 10 uur	148
10 < 11 uur	93
11 < 12 uur	89
12 < 13 uur	227
13 < 14 uur	248
14 < 15 uur	428
15 < 16 uur	625
16 < 17 uur	493
17 < 18 uur	322
18 < 19 uur	211
19 < 20 uur	131
20 < 21 uur	92
21 < 22 uur	42
22 < 23 uur	27
23 < 0 uur	7
Eindtotaal	4321

Locatie: 24% van de ongevallen vindt plaats op een oversteekplaats. (Tabel 10) Ondanks de lage snelheid in de 30 km/u (of lager) wegen vallen hier 26% van de ongevallen. Op de 50 km/u verkeersaders gebeurt 64% van de ongevallen. (Tabel 11) In totaal vindt 41% van de ongevallen plaats op een rechte weg, 28% op een kruispunt met 4 takken, 16% op een kruispunt met 3 takken en 9% op een rotonde. (Tabel 12)

Tabel 10

Bijzonderheid verkeersmaatregelen	Som van Ongevallen
Andere oversteekplaats	740
Eenrichtingsstraat	1
Niet ingevuld	3622
Voorrangskruispunt/-weg	28
Voorsorteervakken	1
VOP (VerkeersOversteekPlaats)	349
VRI knipperend	1
VRI werkend	11

Tabel 11

Maximumsnelheid	Som van Ongevallen
120 km/h	1
15 km/h (stapvoets)	23
30 km/h	1057
50 km/h	2646
60 km/h	195
70 km/h	18
80 km/h	176
Eindtotaal	4116

Tabel 12

Wegsituatie	Som van Ongevallen
Bocht	171
Kruispunt, 3 takken	771
Kruispunt, 4 takken	1330
Niet ingevuld	111
Rechte weg	1932
Rechte weg, gescheiden rijbanen	4
Rotonde	415
Eindtotaal	4734

B: Bromfietzers en snorfiets, 16 en 17 jaar

De verdeling tussen jongens (66%) en meisjes (34%) gaat niet meer gelijk op, het is opvallend dat het aantal jongens in deze doelgroep een stuk hoger is. (Tabel 13)

Tabel 13

Geslacht	Betrokkenen selectie
Mannelijk	5255
Niet ingevuld	2
Vrouwelijk	2658
Eindtotaal	7915

Eigen woonplaats: 64% raakt bij ongevallen in de eigen gemeenten (Tabel 14) betrokken en 53% in de eigen woonplaats (Tabel 15). Dit sluit aan op de grotere actieradius van de leeftijdsgroep die over een bromfiets of snorfiets de beschikking heeft: naar de middelbare school, sport en vrienden, vaak buiten de eigen buurt. In totaal raakt 67% met de bromfiets bij een ongeval betrokken, 33% met de snorfiets. (Tabel 16)

Tabel 14

Eigen gemeenten	Betrokkenen selectie
Ja	4995
Nee	2787
Niet ingevuld	133
Eindtotaal	7915

Tabel 15

Gemeentenaam	Betrokkenen selectie
Ja	4160
Nee	3627
Niet ingevuld	128
Eindtotaal	7915

Tabel 16

Vervoerwijze	Betrokkenen selectie
Bromfiets	5328
Snorfiets	2587
Eindtotaal	7915

Moment: De verschillen tussen een gemiddelde doordeweekse dag en gemiddelde weekenddag zijn minder groot. Op een gemiddelde doordeweekse dag zijn 1,6 keer zoveel jongeren bij ongevallen betrokken dan op een gemiddelde weekenddag. De zondag (9%) het laagste en de vrijdag het hoogste met ruim 17%. De maandag is de doordeweekse dag met het minste aantal slachtoffers onder jongeren (14%), een duidelijke dag met een hoger aantal verkeersdoden springt er niet uit onder deze doelgroep. (Tabel 17)

Tabel 17

Dag	Betrokkenen selectie
Maandag	1141
Dinsdag	1269
Woensdag	1288
Donderdag	1289
Vrijdag	1361
Zaterdag	874
Zondag	693
Eindtotaal	7915

Tijdens doordeweekse dagen valt vooral de avondspits op (16:00 - 18:00 uur) met 19% en de middag (14:00 - 16:00 uur) met 26%. Groot verschil met jongeren te voet of met de fiets (GroepA) is dat hier ook de avonduren vanaf 18:00 uur eruit springen. Dit geldt zeker voor het weekend. Het uur met het hoogste aantal verongelukte bromfietzers valt toch in de ochtendspits van 8:00 - 9:00 uur met 12%. Duidelijk is dat de bromfiets niet alleen voor school wordt ingezet. (Tabel 18)

Tabel 18

Tijdsperiode	Betrokkenen selectie
0 < 1 uur	42
1 < 2 uur	20
2 < 3 uur	4
3 < 4 uur	12
4 < 5 uur	3
5 < 6 uur	4
6 < 7 uur	40
7 < 8 uur	208
8 < 9 uur	738
9 < 10 uur	269
10 < 11 uur	189
11 < 12 uur	221
12 < 13 uur	337
13 < 14 uur	365
14 < 15 uur	501
15 < 16 uur	562
16 < 17 uur	655
17 < 18 uur	557
18 < 19 uur	407
19 < 20 uur	383
20 < 21 uur	331
21 < 22 uur	237
22 < 23 uur	161
23 < 0 uur	101
Eindtotaal	6348

Locatie: 12% van de ongevallen vindt plaats op een oversteekplaats, de helft minder in vergelijking met voet en fietsers doelgroep. (Tabel 19). Ondanks de lage snelheid in de 30 km/u (of lager) wegen valt hier 24% van de ongevallen. Op de 50 km/u verkeersaders gebeuren 66% van de ongevallen. (Tabel 20) In totaal valt 38% van de ongevallen op een rechte weg, 30% op een kruispunt met 4 takken, 16% op een kruispunt met 3 takken en 6% op een rotonde. (Tabel 21)

Tabel 19

Bijzonderheid verkeersmaatregelen	Som van Ongevallen
Andere oversteekplaats	652
Eenrichtingsstraat	1
Niet ingevuld	6842
Voorrangskruispunt/-weg	15
VOP	282
VRI werkend	7

Tabel 20

Maximumsnelheid	Som van Ongevallen
100 km/h	2
130 km/h	1
15 km/h (stapvoets)	35
30 km/h	1458
50 km/h	4177
60 km/h	327
70 km/h	28
80 km/h	310
Eindtotaal	6338

Tabel 21

Wegsituatie	Som van Ongevallen
Bocht	480
Kruispunt, 3 takken	1208
Kruispunt, 4 takken	2301
Niet ingevuld	391
Rechte weg	2935
Rechte weg, gescheiden rijbanen	7
Rotonde	470
Eindtotaal	7792