

factsheet



Oudere verkeers- deelnemers



Ouderen blijven steeds langer mobiel. Doordat ze langer actief blijven, maar bijvoorbeeld ook dankzij ‘nieuwe’ vervoermiddelen zoals de elektrische fiets en scootmobiel. Tegelijkertijd zien we dat oudere verkeersdeelnemers kwetsbaar zijn: de helft van alle verkeersdoden is ouder dan 60. Dat aantal neemt zelfs toe, net als het aandeel oudere ernstig verkeersgewonden. Met gerichte maatregelen kunnen gemeenten en provincies zelf iets doen om de verkeersveiligheid voor oudere verkeersdeelnemers te verbeteren. Niet alleen door aanpassingen aan de infrastructuur, maar bijvoorbeeld ook door veilige scootmobielen te verstrekken en door te investeren in scootmobiel- en andere cursussen voor ouderen. Effectiviteit van dergelijke cursussen en bijvoorbeeld ook een programma als ‘Doortrappen’ is continu onderwerp van onderzoek.

Wat verstaan we onder ‘oudere verkeersdeelnemers’?

Daarvoor is geen harde definitie te geven. Soms wordt de grens gelegd bij 65 jaar, soms al bij 60 jaar. Omdat ouderen steeds langer actief blijven, wordt meestal de grens van 75 jaar aangehouden, ook omdat het overlijdensrisico pas bij die leeftijd duidelijk toeneemt. Hoe het ook zij: ouder worden verloopt bij elke verkeersdeelnemer anders. Er kunnen dus grote verschillen zijn in de rijvaardigheid, mogelijkheden en beperkingen van verkeersdeelnemers van eenzelfde leeftijd. Ook kunnen sommige 85-jarigen fitter zijn dan bepaalde veertigers.

Waarom verdienen oudere verkeersdeelnemers extra aandacht?

Omdat er relatief veel verkeersslachtoffers vallen onder oudere verkeersdeelnemers. Maar liefst de helft van alle verkeersdoden is 60 jaar of ouder. Dat aantal neemt zelfs toe. Ook onder ernstig verkeersgewonden neemt het aandeel 60-plussers toe (41% in 2017). In grote lijnen is hiervoor een combinatie van drie oorzaken te noemen: ouderen zijn lichamelijk kwetsbaarder, het aantal ouderen neemt toe (vergrijzing) én ouderen blijven steeds langer mobiel. Met andere woorden: hoe meer ouderen, hoe meer oudere verkeersdeelnemers, hoe meer oudere verkeersslachtoffers, en dus ook hoe hoger het totale aantal slachtoffers.

Welke groepen verdienen de meeste aandacht?

Twee groepen oudere verkeersdeelnemers zijn in de ongevallencijfers oververtegenwoordigd: fietsers en scootmobielrijders (bron: [SWOV](#)). Bijna driekwart (73%) van alle fietsdoden en bijna de helft (46%) van de ernstig gewonde fietsers is ouder dan 60 jaar (bron: [SWOV](#)). Bij dodelijke scootmobielongevallen gaat het vooral om 80-plussers: in die groep is één op de vijf verkeersdoden een scootmobielrijder. In absolute aantallen vallen er ook veel verkeersdoden onder oudere auto-inzittenden: een kwart van alle verkeersdoden onder de groep 60-plussers.

Hoe komt het dat er relatief veel oudere verkeersslachtoffers vallen?

Ten eerste zijn de meeste oudere verkeersdeelnemers fysiek kwetsbaarder dan jongere verkeersdeelnemers. Bij een vergelijkbaar ongeval zullen ze daardoor eerder ernstig letsel oplopen of overlijden. De kans dat een 75-jarige auto-inzittende bij een botsing om het leven komt, is zelfs drie keer zo groot als de kans dat een 18-jarige bij eenzelfde soort botsing overlijdt.

Ten tweede neemt bij ouderen de kans op functiestoornissen toe. Daarbij kun je denken aan een tragere reactiesnelheid, moeite om snel veel informatie tegelijk te verwerken en moeite om balans te houden, bijvoorbeeld bij op- en afstappen. »

Ten derde komen er steeds meer ouderen bij: de vergrijzing neemt toe. In welke mate verschilt per provincie en per gemeente, maar de [landelijke cijfers](#) laten zien dat het aandeel 65- en ook 80-plussers de komende jaren verder zal stijgen.

Ten vierde blijven ouderen steeds langer mobiel en over langere afstanden. Doordat ze langer actief blijven, maar bijvoorbeeld ook dankzij 'nieuwe' vervoermiddelen zoals de elektrische fiets en scooter. Vooral de populariteit van de elektrische fiets zorgt voor een toename van de mobiliteit onder ouderen (met name onder 80-plussers). Bovendien hebben ook veel meer ouderen dan vroeger een rijbewijs: van de 70-plussers heeft ruim 85% van de mannen en 50% van de vrouwen een rijbewijs (bron: [CBS](#)).

Hoe kunnen we de verkeersveiligheid voor ouderen verbeteren?

Provincies en gemeenten kunnen op verschillende manieren bijdragen aan de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers. Daarbij gaat het vooral om maatregelen op het gebied van infrastructuur, veilige scootmobiel en educatie en voorlichting.

Infrastructuur

Bij infrastructurele aanpassingen kun je denken aan obstakelvrije en voldoende brede fietspaden, goed onderhouden contrastrijke markering van rijstroken en fietspaden en een conflictvrije regeling van verkeerslichten. Het mooie is dat dergelijke aanpassingen ook gunstig zijn voor andere weggebruikers. Meer informatie hierover vind je in een [onderzoek van SWOV](#) en uitgaven van CROW rondom bijvoorbeeld [seniorproof wegontwerp](#) en [het vermijden van obstakels op het fietspad](#).

Veilige scootmobielen

Als verstrekker van scootmobiel kunnen gemeenten extra letten op de veiligheidsspecificaties. Zo kun je bij de aanbesteding van scootmobiel eisen stellen op het gebied van stabiliteit, gewicht, bediening en speciale voorzieningen zoals een noodstop. Meer informatie hierover vind je in een [onderzoek van SWOV](#). »

Overlijdensrisico per vervoerwijze

In grote lijnen geldt: hoe ouder de verkeersdeelnemer, hoe groter het overlijdensrisico bij een verkeersongeval. Bij fietsers is dat risico al vanaf 60 jaar fors hoger dan gemiddeld. Vanaf 75 jaar neemt het overlijdensrisico bij alle vervoerwijzen aanzienlijk toe.

leeftijd	Lopen	Fietsen	Autorijden	Totaal
30 - 49	6	6	1	2
60 - 74	8	21	1	5
75 en ouder	72	130	9	34
alle leeftijden	11	13	2	4

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



Educatie en voorlichting

Provincies en gemeenten kunnen ook investeren in specifieke verkeers-educatieve en voorlichtingsprogramma's voor oudere verkeersdeelnemers (zie ook de [SWOV-factsheet Verkeerseducatie](#)). Zo zijn er organisaties die specifieke cursussen aanbieden voor scootmobielrijders en voor ouderen met elektrische fietsen, zoals Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond (zie voor voorbeelden o.a. [de Toolkit Verkeerseducatie van CROW](#)).

In het op initiatief van het ministerie van IenW ontwikkelde programma [Doortrappen](#) krijgen senioren via lokale kanalen zoals de fysiotherapeut, de fietswinkel en de buurtsportcoach concrete handvatten om er zelf voor te zorgen dat zij zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Wat de effecten zijn van dit soort trainingen en cursussen, is onderwerp van onderzoek.

Het programma Doortrappen wordt tussen 2019 en 2021 gemonitord en geëvalueerd.