



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

# Langer Veilig Onderweg

Plan veilige mobiliteit ouderen 2021- 2025

Mei 2021





# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>1 Samenhangende aanpak Langer Veilig Onderweg</b>	<b>6</b>
<b>2 Probleemschets: belangrijkste feiten en cijfers</b>	<b>9</b>
2.1 Kernpunten uit dit hoofdstuk	9
2.2 De positieve waarde van mobiliteit voor ouderen	10
2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit en verkeersslachtoffers onder ouderen	12
2.3.1 Toename fietsmobiliteit en toename verkeersslachtoffers onder oudere fietsers	13
2.3.2 Toename scootmobiliteit ouderen en toename oudere verkeersslachtoffers onder scootmobielers	14
2.3.3 Toename automobilititeit ouderen en verhoogd ongevalsrisico van 80-plussers	14
2.3.4 Loopmobiliteit en verkeersslachtoffers	15
2.4 Oorzaken individuele mobiliteitsproblemen bij ouderen	15
<b>3 Aanpak op vier actielijnen</b>	<b>17</b>
3.1 Hoe zijn we tot deze aanpak gekomen?	17
3.2 Wat willen we bereiken?	18
3.3 Lijn 1: Leeftijdsvriendelijke verkeersomgeving	20
3.3.1 Wegbeheerders hebben meer aandacht voor verkeersveiligheid van ouderen bij het ontwerp en beheer van (nieuwe) infrastructuur	20
3.3.2 Veilige en beweegvriendelijke voetgangersinfrastructuur: aandacht voor verkeersveiligheid in de Agenda Ruimte voor Lopen	21
3.3.3 Wegbeheerders maken meer wegen en straten verkeersveilig voor ouderen	22
3.4 Lijn 2: Veilig verkeersgedrag voor en door ouderen	23
3.4.1 Ouderen en hun naaste omgeving beter bewust maken van risico's van zelfstandige deelname aan het verkeer en hen stimuleren om maatregelen te nemen	23
3.4.2 Ouderen en hun naasten tijdig bewust maken over wanneer rijden of fietsen niet meer verantwoord is en bekend maken met veilige vervoersalternatieven	24
3.4.3 Weggebruikers helpen meer begrip te krijgen voor kwetsbare verkeerdeelnemers zoals ouderen	25
3.5 Lijn 3: Veilig gebruik van voertuigen en hulpmiddelen door ouderen	25
3.5.1 Veilig gebruik van scootmobielen bevorderen	26
3.5.2 Ouderen op de hoogte brengen van beschermende en ondersteunende middelen voor voertuigen die de veiligheid van verkeersdeelname kunnen verhogen	26
3.6 Lijn 4: Verbinding verkeersveiligheid met zorg en welzijn	27
3.6.1 Versterken van bewustwording van ouderen en hun omgeving door professionals in zorg, welzijn en bewegen	27
3.6.2 Tijdige overstap naar veilige alternatieve vervoerswijze vergemakkelijken en ondersteunen	28
3.6.3 Veilige mobiliteit ouderen verbinden met beleidsdomeinen zorg en welzijn	30
<b>4 Vervolgstappen</b>	<b>32</b>
<b>Verwijzingen</b>	<b>34</b>



## Samenvatting

Mensen worden steeds ouder en blijven langer zelfstandig wonen. Ouderen willen zo lang mogelijk zelfstandig mobiel blijven. Dat maakt deel uit van hun sociale, fysieke en psychologische gezondheid en hun welbevinden.

De mobiliteit van ouderen is de afgelopen decennia sterk toegenomen. Zo is tussen 1999 en 2017 het aantal reizigerskilometers van 75-plussers met 90 procent gestegen. Dit komt vooral door een groeiende groep ouderen die steeds vaker en verder met de (elektrische) fiets rijdt. Maar ouderen blijven ook tot op hogere leeftijd autorijden, wandelen of de scooter mobiel gebruiken. Deze ontwikkeling heeft een keerzijde. Hoewel het aantal oudere automobilisten en voetgangers dat overlijdt als gevolg van een verkeersongeluk redelijk stabiel blijft, groeide het aantal dodelijk verongelukte oudere fietsers en scootmobielers het afgelopen decennium sterk. Naar verwachting zal deze trend door de toenemende vergrijzing verder doorzetten. Ouderen zijn ook vaker betrokken bij enkelvoudige ongevallen. Aandacht voor hun veiligheid blijft dan ook onverminderd nodig.

Veel betrokkenen hebben zich door het thema *veilige mobiliteit van ouderen* al laten inspireren tot het bedenken van mogelijke oplossingen en activiteiten. In dit plan brengen we bestaande en nieuwe acties, programma's, initiatieven en organisaties bijeen. Een samenhangende aanpak van veilige mobiliteit van ouderen kan helpen om inzichten aan elkaar door te geven en om activiteiten, plannen en ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen en te versterken. In samenspraak met overheden, ouderenorganisaties en andere partijen hebben we een plan opgesteld langs vier actielijnen, gericht op de veiligheid van oudere verkeersdeelnemers, met name die van boven de 75 jaar:

### **1. Leefijdsvriendelijke verkeersomgeving**

Een leefijdsvriendelijke verkeersveilige omgeving stimuleert beweging, voorkomt ongevallen en kan letselerst beperken. Fiets- en wandelpaden en een veilige omgang van ouderen in interactie met andere verkeersdeelnemers, zoals veilige oversteekplaatsen en kruispunten, vragen daarom specifieke aandacht.

### **2. Veilig verkeersgedrag door en voor ouderen**

Ouderen zijn zich niet altijd bewust van hun beperkingen. Bewustzijn hiervan helpt ouderen bij het tijdig aanpassen van verkeersmiddel of verkeersgedrag. Naasten of professionals kunnen hierbij behulpzaam zijn. Maar ook andere verkeersdeelnemers moeten zich meer bewust zijn van extra kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen.

### **3. Veilig gebruik van voertuigen en hulpmiddelen door ouderen**

Ouderen zijn zich niet altijd bewust van hulpmiddelen of van mogelijke vervoersalternatieven. Meer aandacht voor veiliger (gebruik van) voertuigen die rekening houden met behoeften, beperkingen en vaardigheden van de gebruikers is nodig. Daarnaast zijn er compenserende aanpassingen, zoals een automatisch geschakeld voertuig of extra binnen- of zijspiegels. Ouderen zijn niet altijd bekend met de mogelijkheden.

### **4. Verbinding verkeersveiligheid met zorg en welzijn**

Ook professionals in het domein van zorg en welzijn hebben een rol in de verkeersveiligheid van hun oudere cliënten. We kunnen hen daarbij helpen met duidelijke informatievoorziening of advisering over beschikbare aanpassingen, vervoersopties en kennismaking met vervoersalternatieven zoals openbaar vervoer. Ook kunnen we hen helpen om tijdig het gesprek over veilige mobiliteit met ouderen en hun naasten aan te gaan.



# 1 Samenhangende aanpak Langer Veilig Onderweg

## Aanleiding en probleemstelling

Nu mensen steeds ouder worden en langer zelfstandig blijven wonen, is het ook van belang om zo lang mogelijk buitenshuis op een veilige manier mobiel te blijven. Om een frisse neus te halen, boodschappen te doen, naar vrijwilligerswerk te gaan, kinderen of kleinkinderen te bezoeken. Zo kan de eigen regie over het leven langer worden behouden met beter welbevinden, met een sociaal leven en met ook betere welzijn en gezondheid tot gevolg.

Het bevorderen van de veilige mobiliteit van ouderen buitenshuis is een thema dat veel betrokkenen in ons land al heeft geïnspireerd tot het bedenken van mogelijke oplossingen en activiteiten. De activiteiten die op verschillende plaatsen zijn ontwikkeld en ingezet, zijn alleen nog niet aan elkaar verbonden via een samenhangende aanpak. Met het plan *Langer Veilig Onderweg* wil het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) – binnen bestaande financiële- en beleidskaders – bestaande en nieuwe acties, programma's, initiatieven en organisaties bijeen brengen. Een samenhangende aanpak van veilige mobiliteit van ouderen kan helpen om inzichten aan elkaar door te geven en om activiteiten, plannen en ontwikkelingen beter op elkaar af te stemmen en te versterken.

Dat geldt niet alleen voor de activiteiten binnen het ministerie van IenW, maar ook tussen ministeries, gemeenten, provincies en alle particuliere partijen en organisaties in het land die bezig zijn met dit onderwerp. Doel van dit plan is om alle betrokken partijen te inspireren, te stimuleren en te ondersteunen en om samen met hen het plan verder

te concretiseren. Uiteindelijk willen we met deze aanpak meer oudere slachtoffers voorkomen en de kwaliteit van het (mobiele) leven van ouderen verder verhogen.

Over welke groep ouderen hebben we het? Er is geen eensluidende definitie van ouderen. De focus van *Langer Veilig Onderweg* is gericht op de leeftijdsgroep vanaf 75 jaar omdat vanaf die leeftijd de kwetsbaarheid, het ongevalsrisico en mobiliteits- of bewegingsbeperkingen toenemen. In zowel het zorg en welzijnsdomein als in het mobiliteitsdomein is dit ook een gebruikelijke leeftijdsgrens. Maar ook al hanteren we in principe deze leeftijdsgrens: dé oudere bestaat niet. De ene oudere is op hoge leeftijd nog vitaal en zelfredzaam, de andere oudere is al voor het 75<sup>e</sup> levensjaar kwetsbaar en afhankelijk. Daarnaast snijdt het mes aan twee kanten: maatregelen die goed zijn voor ouderen kunnen ook prettig zijn voor andere verkeersdeelnemers, zoals mensen met een beperking.

### Hoe ouder, hoe minder mobiel en hoe kwetsbaarder

Ouderen rijden, fietsen en lopen tot op hoge leeftijd door, maar in het algemeen geldt wel dat naarmate we ouder worden, we minder mobiel worden en kwetsbaarder in het verkeer. Daarbij heeft een aanrijding of valpartij op oudere leeftijd meer fysieke en psychische impact.

In het dagelijks leven zijn de meeste mensen niet bezig met risico's, ook niet als ze wat ouder worden. Het is lastig om (tijdig) de eigen kwetsbaarheid in te zien. Een ongeluk wordt veelal gezien als pech en niet direct als iets wat je zelf kunt voorkomen (Jansen & Stienstra, 2019). Mensen zijn geneigd om hun eigen mobiliteitsvaardigheden te overschatten. Veel ouderen zijn zich er wel van bewust dat er ooit een moment komt dat autorijden of fietsen niet meer gaat, maar denken liever niet na over vervoersalternatieven of bereiden zich hier niet goed op voor (Roest & Stavenuiter, 2017).

Verminderde mobiliteit tast het welbevinden van ouderen flink aan, vooral als ze afscheid moeten nemen van hun gebruikelijke vervoersmiddel. Die overstap wordt wel gezien als een 'major life event' (Musselwhite, 2018).

“Mobiliteit, van A naar B kunnen gaan, is een groot goed. De gevolgen van het verlies van mobiliteit moeten niet onderschat worden, want deze kunnen voor betrokkenen, maar ook voor mensen in hun omgeving, zeer ernstig zijn. Mensen die hun mobiliteit verliezen, gaan in veel opzichten ernstig en snel achteruit. Uit diverse studies blijkt het verlies van mobiliteit onder andere te kunnen leiden tot vereenzaming en depressie. Mobiliteitsbehoud is cruciaal voor het behoud van een sociaal leven en het behoud van vrijheid. Thuisblijven maakt passief, versterkt gevoelens van angst en depressie, terwijl actief zijn belangrijk is en bijdraagt aan levensvreugde en gezondheid. Helaas is mobiliteitsbehoud allesbehalve vanzelfsprekend, zeker bij de ouder wordende mens.” (Waard, 2016)

### Langer Veilig Onderweg

Voor onze gezondheid, ons welbevinden en ons sociale leven is het belangrijk om zo lang mogelijk zelfstandig mobiel te blijven. Anderzijds nemen de risico's aan verkeersdeelname toe naarmate we ouder worden. Fietsen bijvoorbeeld is voor gezondheid en welzijn gunstig, maar levert voor ouderen in het verkeer meer veiligheidsrisico's op. Het gaat dus om het vinden van een juiste balans tussen verkeersveiligheid en het zo lang mogelijk mobiel blijven. Vergrijzing, ontwikkelingen in mobiliteit (bijvoorbeeld de elektrische fiets) en het groeiend aantal verkeersslachtoffers onder niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers maakt een meer samenhangende aanpak van verkeersveilige mobiliteit van ouderen nu en in de toekomst urgent. We doen al veel, maar waar kunnen we de inzet verder versterken en beter op elkaar afstemmen?

Er zijn landelijk, regionaal en lokaal al veel goede initiatieven rondom de veilige mobiliteit van ouderen. Ouderen zijn benoemd als een belangrijke risicogroep in landelijke nota's zoals het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 \(SPV\)](#) en het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2019 -2021 (LAP). Gemeenten en provincies werken in het kader van het SPV aan risicoanalyses en uitvoeringprogramma's verkeers-

veiligheid waarin ouderen als kwetsbare verkeerdeelnemers vaak prioriteit hebben (Kennisnetwerk SPV, 2020). Ook zetten het CBR en maatschappelijke partijen zoals de ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN), VeiligheidNL en de Fietsersbond zich in voor veilige mobiliteit van ouderen, ieder vanuit een eigen verantwoordelijkheid.

Met *Langer Veilig Onderweg* willen we betrokken partijen verbinden, stimuleren en ondersteunen bij het nemen van hun verantwoordelijkheid. Want ondanks dat er al veel gebeurt, is er nog veel te doen om ervoor te zorgen dat ouderen nu en in de toekomst veilig mobiel kunnen blijven. Bijvoorbeeld:

- door maatregelen en acties van het ministerie van IenW integraal in beeld te brengen en (meer) met elkaar te verbinden.
- door samen met het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS) kansrijke verbindingen van verkeersveiligheid met zorg en welzijn te verkennen.
- door met een aantal nieuwe acties te stimuleren dat in beleid en uitvoering meer oog is voor de veilige mobiliteit van ouderen.
- door landelijk beleid, landelijke organisaties en de aanpak van lokale en regionale overheden, in zowel het sociaal als het fysiek domein, beter met elkaar te verbinden en op elkaar af te stemmen.

Dit plan zien we als startpunt. De komende jaren willen we samen met betrokken maatschappelijke partijen, ouderenbonden en medeoverheden verder bouwen aan een gezamenlijke aanpak om de kwetsbaarheid van ouderen in het verkeer zoveel mogelijk te verkleinen.





## 2 Probleemschets: belangrijkste feiten en cijfers

### 2.1 Kernpunten uit dit hoofdstuk

Het komende decennium zal de Nederlandse bevolking verder verouderen. In 2040 is 1 op de 4 mensen 65-plus en 1 op de 12 mensen is 80-plusser (VWS, 2021). Veruit het grootste deel (83%) van de huidige 1,4 miljoen 75-plussers geeft aan (zeer) gelukkig te zijn en tevreden met het eigen leven. We zijn in de afgelopen 40 jaar veel meer zelfstandig gaan wonen en het aantal relatief gezonde levensjaren is toegenomen (VWS, 2020).

Mobiliteit is erg belangrijk voor de kwaliteit van ons dagelijks leven, vooral om de dagelijkse, religieuze en vrijetijdsactiviteiten te kunnen ondernemen, mantelzorg te geven, op te passen en vrijwilligerswerk te doen (Roest & Stavenuiter, 2017). Het toegenomen rijbewijs- en autobezit onder ouderen heeft hier een positief effect op. Ook de fiets is een erg populair vervoermiddel onder ouderen. Het aandeel van ouderen in onze totale mobiliteit is enorm toegenomen sinds het begin van deze eeuw. Het aantal door 75-plussers gemaakte autokilometers is bijna verdubbeld en het aantal fietskilometers is zelfs verdriedvoudigd (SWOV, 2021). Deze toegenomen mobiliteit heeft ook een keerzijde. In de afgelopen 10 jaar is het

aantal verkeersslachtoffers vooral onder ouderen sterk toegenomen, in het bijzonder onder oudere fietsers en onder scootmobielers.

De ene oudere is de andere niet, maar in het algemeen geldt dat naarmate men ouder wordt, de kwetsbaarheid in het verkeer toeneemt. Dit komt enerzijds doordat een aantal functies zoals informatieverwerking, fysieke kracht, soepelheid en balans bij het ouder worden langzamerhand gaan afnemen. Risicovolle situaties zijn onder meer links afslaan op een kruispunt, invoegen, oversteken, op- en afstappen van de fiets en obstakels (paaltjes, stoepranden). Anderzijds neemt met het klimmen der jaren ook fysieke kwetsbaarheid toe, waardoor de gevolgen van een ongeval ernstiger zijn.

In dit plan richten we ons vooral op:

- Fietsers van 75 jaar en ouder, vanwege groeiend aantal slachtoffers, verhoogd ongevalsrisico en fysieke kwetsbaarheid.
- Oudere scootmobielers, vanwege het groeiend aantal slachtoffers en fysieke kwetsbaarheid.
- Voetgangers van 75 jaar en ouder, vanwege verhoogd risico en fysieke kwetsbaarheid.
- Automobilisten van 75 jaar en ouder, vanwege verhoogd ongevalsrisico.

## 2.2 De positieve waarde van mobiliteit voor ouderen

Het komende decennium zal de Nederlandse bevolking verder verouderen. In 2020 was 1 op de 5 mensen 65-plus en in 2040 zal dit aandeel gegroeid zijn naar 1 op de 4 mensen. Daarnaast zal in 2040 1 op de 12 mensen een 80-plusser zijn, terwijl dit in 2020 nog 1 op de 21 mensen is (VWS, 2021). Onze spectaculair toegenomen levensverwachting leidt er ook toe dat ouderen veel meer dan nu het straatbeeld gaan bepalen.

Van de ruim 1,4 miljoen 75-plussers geeft 83% aan (zeer) gelukkig te zijn en tevreden met het eigen leven (VWS, 2020). Mobiliteit is erg belangrijk voor de kwaliteit van leven en de fysieke en mentale gezondheid. Ouderen kunnen verschillende middelen gebruiken voor hun mobiliteit. De auto is onverminderd populair onder ouderen. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS, 2020) rapporteert dat ruim driekwart van de 65-75-jarigen en ruim de helft van de 75-plussers een auto ter beschikking heeft in het huishouden. Daarnaast neemt het aantal autoverplaatsingen per oudere per dag toe vergeleken met generaties van ouderen uit het verleden (CBS Statline, 2020).

“Autorijden is namelijk bijzonder aantrekkelijk voor ouderen. De eigen auto is op elk moment beschikbaar, er zijn geen overstapproblemen en bagage en passagiers kun je gemakkelijk meenemen. Autorijden wordt bovendien steeds gemakkelijker. Bij nieuwere auto's is stuurbevoegdheid bijna altijd aanwezig en ook automatische transmissie is steeds meer gangbaar en betaalbaar. Recente veranderingen in de infrastructuur behorend bij het 'duurzaam veilig'-beleid van de Nederlandse wegbeheerders maken het autorijden eenvoudiger. De auto beschermt ook goed tegen slecht weer, kleine criminaliteit, overmatige inspanning en blessures door valpartijen. Dit telt zwaar bij lichamelijke functiebeperkingen die bij ouderen veel voorkomen, zoals moeilijk lopen.”  
Citaat Wiebo Brouwer (Nägele, Roelofs, & Kuiken, 2015)

Ook de (elektrische) fiets is heel populair onder ouderen. De fiets is voor hen meer dan een vervoersmiddel en roept veel positieve associaties op van vrijheid, genieten, mooie herinneringen, bewegen en samen zijn (Jansen & Stienstra, 2019).

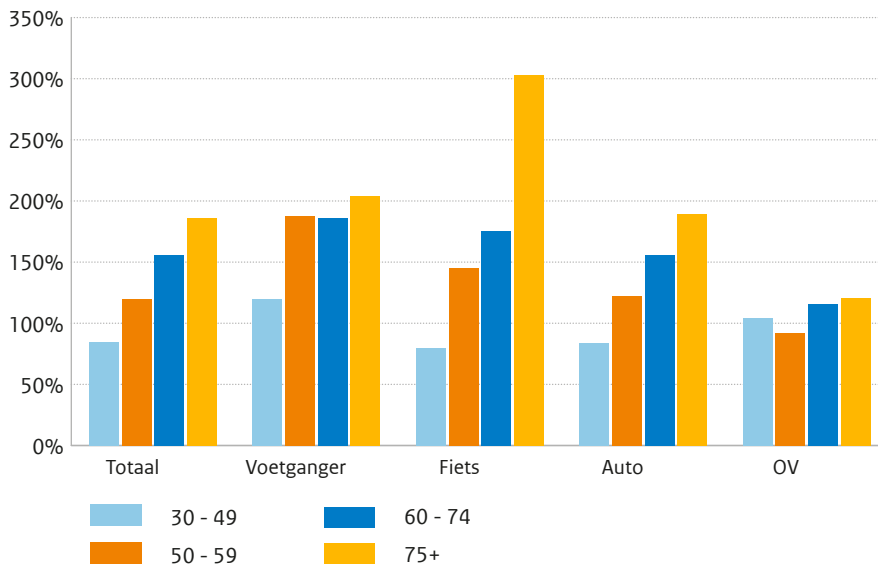
Man tussen 70 en 75 jaar tijdens zogenoemde 'storycircle' waarin 25 fietsers tussen de 55 en 80 jaar verhalen deelden over ouder worden, fietsen en enkelvoudige fietsongevallen (Jansen & Stienstra, 2019):

"En nu hebben we tegenwoordig al 10 jaar een elektrische fiets, en dat bevalt uitstekend. En dan maken we dus toch - m'n vrouw heb 2 nieuwe heupen dus die kan niet zo idioot heel veel meer - maar tochies van 25 30 kilometer zo even op een middagje, verdeeld over 2 stoppies, en ja dan geniet je echt van fietsen. De Veluwe over, hotelletje op de Veluwe, 2 of 3 nachten en dan tochtjes eromheen maken, super. Die e-bike is gewoon een uitkomst, want ik kom net hier ook - dat is 10 kilometer tegen de wind in, en dat is best wel eh, fors trappen hoor. Maar ja dan is zo'n fiets ... dan gaat dat best wel af. Dat wel ja."

Ook is vanwege de vergrijzing het aantal scootmobielen de afgelopen jaren verder toegenomen en zal dat naar verwachting in de komende jaren nog verder toenemen. Het is niet precies bekend hoeveel scootmobielen er in Nederland rijden, maar een globale schatting komt uit op 250.000 scootmobielen in 2013 ten opzichte van 115.000 in 2003. Van alle gebruikers van scootmobielen is 91% 70 jaar of ouder (Davidse, et al., 2018).

Naast het gebruik van deze vervoermiddelen wandelt een groot deel van de 75-plussers geregeld of gaan zij te voet ergens naartoe; 38 procent zegt dagelijks te lopen en 39 procent een of enkele keren per week (13 procent loopt nooit buiten en 10 procent hooguit een paar keer maand) (CBS, 2020).

## Reizigerskilometers 2017 ten opzichte van 1999



Ontwikkeling aantal reizigerskilometers in procenten tussen 1999 en 2017 voor verschillende leeftijdscategorieën en vervoerswijzen (SWOV, 2021)

Het grootste deel van de 55-plussers is tevreden over de eigen mobiliteit; ze geven hiervoor gemiddeld dan ook een dikke acht. 75-plussers zijn minder vaak tevreden over hun eigen mobiliteit: 1 op de 7 van hen geeft de eigen mobiliteit een onvoldoende. Redenen hiervoor zijn onder meer gezondheidsklachten of het niet kunnen beschikken over passend vervoer (CBS, 2020).

### Grote verschillen tussen ouderen

Door de vergrijzing groeit ook het aantal mensen voor wie het een uitdaging is om veilig mobiel te blijven. Mobiliteit neemt af naarmate men ouder wordt. Oorzaken zijn beperkingen of kwalen die komen met de ouderdom, een ernstige valpartij of een aanrijding met nare gevolgen. Het proces van verminderde mobiliteit begint niet bij ieder individu op hetzelfde moment en verloopt ook niet op dezelfde manier. Terwijl de ene oudere tot zijn 100ste blijft fietsen, is een andere oudere op 75-jarige leeftijd ernstig beperkt in zijn of haar mobiliteit (Ouderenfonds, 2020).

In de volgende paragrafen gaan we in op de cijfers, oorzaken en gevolgen van de verkeersongevallen.

## 2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit en verkeersslachtoffers onder ouderen

De mobiliteit van ouderen is enorm toegenomen sinds het begin van deze eeuw. Tussen 1999 en 2017 is het aantal afgelegde reizigerskilometers door 60-74-jarigen met 63% en door 75-plussers zelfs met 90% gestegen. In dezelfde periode is dit aantal voor 30-50-jarigen met 11% gedaald (SWOV, 2021).

Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeergewonden onder ouderen stijgt gestaag. In 2019 was één op de vijf verkeersdoden 70 jaar of ouder. De afgelopen tien jaar zien we een significante toename in het aantal verkeersdoden in deze groepen: jaarlijks ongeveer 4% stijging bij 80-plussers en 3% bij 70-plussers (Aarts, et al., 2020). Ter illustratie: het aantal verkeersdoden van 70 jaar of ouder is van 172 in 2010 gegroeid naar 249 in 2019; een totale stijging van 44%!

Ook het aantal oudere slachtoffers dat wordt behandeld op een Spoedeisende Hulpafdeling (SEH) als gevolg van een verkeersongeval is vergelijkbaar gestegen. In 2019 waren naar schatting 20.100 verkeersslachtoffers op de SEH zeventig jaar of ouder. Van hen moest 27% uiteindelijk worden opgenomen in het ziekenhuis (Stam & Klein Wolt, 2020).

SWOV heeft in 2018 prognoses opgesteld voor het verwachte aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in 2030 bij voortzetting van het huidige verkeersveiligheidsbeleid (Weijermars, van Schagen, & Aarts, 2018). Voor de meeste groepen verkeersdoden is het verwachte aantal slachtoffers in 2030 lager dan het huidige aantal. Alleen onder scootmobielers en onder 65-plussers neemt het verwachte aantal verkeersdoden duidelijk toe. Deze ontwikkelingen hebben beide te maken met de toename van het aantal ouderen. Volgens de prognoses zal in 2030 53% van de verkeersdoden en 44% van de ernstig verkeersgewonden 65 jaar of ouder zijn. Voor de verkeersdoden valt vooral op dat het aandeel scootmobielers bij ongewijzigd beleid zal toenemen (van 4% in 2017 naar 13% in 2030, ofwel naar 65 tot 75 doden).

Het gaat in de hierop volgende pagina's vooral over toename van mobiliteit bij specifieke groepen en toename van het aantal verkeersongevallen.

### 2.3.1 Toename fietsmobiliteit en toename verkeersslachtoffers onder oudere fietsers

Ouderen zijn sinds het begin van deze eeuw meer gaan fietsen. Tussen 1999 en 2017 is het aantal door 60-plussers gemaakte fietskilometers verdubbeld. Voor de groep 75-plussers is er zelfs sprake van een verdrievoudiging (Haas & Hamersma, 2020). Ouderen zijn vaker en ook grotere afstanden gaan fietsen (meer fietskilometers per oudere fietser). Zij gebruiken de fiets vooral voor sociaal-recreatieve doeleinden en maken daarbij ook steeds meer gebruik van de elektrische fiets. Enerzijds omdat hun gezondheidssituatie gemiddeld genomen is verbeterd, anderzijds omdat de beschikbaarheid van een elektrische fiets het fietsgebruik onder senioren heeft bevorderd (Schepers & Schagen, 2020). Een elektrische fiets kost minder inspanning waardoor ouderen tot een hogere leeftijd kunnen doorfietsen en gemakkelijker grote(re) afstanden kunnen afleggen. In 2019 werd meer dan 60% van de afgelegde fietskilometers door 75-plussers op een elektrische fiets verreden (Haas & Hamersma, 2020).

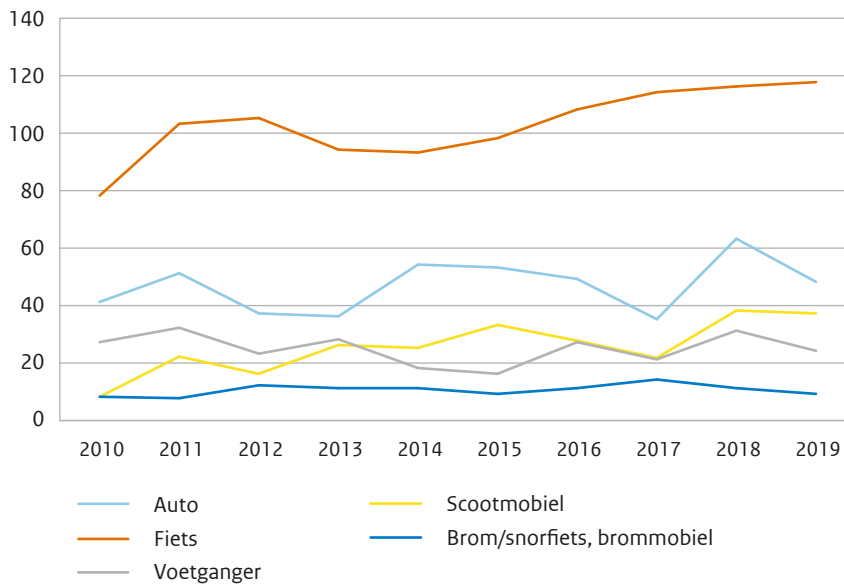
“In **theorie** is het fietsen op een elektrische fiets gevaarlijker dan op een fiets zonder elektrische ondersteuning. Elektrische fietsen kunnen sneller, waardoor de kans op een ongeval groter wordt en de consequenties ernstiger. Ook is een elektrische fiets in theorie gevaarlijker omdat deze zwaarder is dan een gewone fiets. Resultaten van studies zijn echter niet eensluidend over een hoger risico van elektrische fietsen. Een oudere die van een gewone fiets overstapt op een elektrische fiets, fietst wel wat sneller. Maar gemiddeld lopen ongevallen met elektrische fietsen even ernstig af als met gewone fietsen. Ook is er geen verschil gevonden in fietsongevallen met op- of afstappen tussen elektrische en gewone fietsen” (Schepers & Schagen, 2020).

De stijging van het totaal aantal verkeersslachtoffers onder ouderen komt vooral voor rekening van het aantal fietsslachtoffers in de afgelopen tien jaar (zie volgende grafiek), in het bijzonder fietsers van 80 jaar en ouder. Bijna een derde van de verkeersdoden onder fietsers is 70'er (32%); ruim een kwart (27%) is 80 jaar of ouder. Het aantal verkeersdoden onder deze laatste groep is sinds 2010 toegenomen met gemiddeld 4% per jaar (Aarts, et al., 2020).

Deze toename blijkt ook uit de registratie van bezoek aan de Spoedeisende Hulp. In 2019 waren naar schatting 15.500 fietsslachtoffers op de SEH zeventig jaar of ouder (Stam & Klein Wolt, 2020).

Vooralsnog vooral fietsers van 75 jaar en ouder vormen daarom een belangrijke doelgroep, vanwege hun aantal, het verhoogde ongevalsrisico en hun fysieke kwetsbaarheid.

### Aantal verkeersdoden van 70 jaar en ouder



Ontwikkeling aantal verkeersdoden van 70 jaar en ouder tussen 2010 en 2019 voor verschillende vervoerswijzen (SWOV, 2021)

### 2.3.2 Toename scootmobilititeit ouderen en toename oudere verkeersslachtoffers onder scootmobieler

Met de vergrijzing is ook het gebruik van scootmobielen toegenomen. Uit het CBS-onderzoek Belevingen (CBS, 2020) blijkt dat 2,2% van de 65-75-jarigen en 4,4% van de 75-plussers regelmatig (tenminste enkele keren per maand) gebruik maakt van een scootmobiel.

Het aantal verkeersdoden onder scootmobieler is de afgelopen jaren gestegen: van 19 doden in 2010 naar 42 in 2019. De stijging hangt vermoedelijk samen met een toename van deze voertuigen (SWOV, 2021). Twee van de drie verkeersdoden onder de scootmobieler was 80 jaar of ouder. Sinds 2010 is het aantal verkeersdoden onder scootmobieler van 80 jaar of ouder significant gestegen: gemiddeld 10% per jaar (Aarts, et al., 2020).

In 2019 hebben naar schatting 1.600 slachtoffers na een ongeval met een scootmobiel de Spoedeisende Hulp bezocht. Van deze slachtoffers waren er 1048 zeventig jaar of ouder en 552 tussen 50-69 jaar. Bij driekwart was sprake van een enkelvoudig ongeval (geen ander voertuig bij betrokken). Ruim de helft van de senioren had ernstig letsel (57%) en uiteindelijk is 26% opgenomen in het ziekenhuis (Stam & Klein Wolt, 2020).

Oudere scootmobieler vormen een belangrijke risicogroep.

### 2.3.3 Toename automobilititeit ouderen en verhoogd ongevalsrisico van 80-plussers

In de periode 2005 - 2015 zijn 75-plussers 39% meer reizigerskilometers gaan maken met de auto en 65-75-jarigen 20% meer (Kampert, Nijenhuis, Spoel, & Veld, 2017). De verwachting is dat het autogebruik van ouderen nog verder gaat stijgen.

Ondanks de toename in mobiliteit is het aantal verkeersdoden onder auto-inzittenden sinds 2010 nauwelijks veranderd. In 2019 waren er 50 verkeersdoden onder auto-inzittenden van 70 jaar of ouder (SWOV, 2021).

Deze ontwikkeling blijkt ook uit de registratie van bezoek aan de Spoedeisende Hulp. In 2019 waren naar schatting 1400 slachtoffers van een ongeval op de SEH zeventig jaar of ouder (Stam & Klein Wolt, 2020).

Met name automobilisten van 80 jaar en ouder hebben een verhoogd ongevalsrisico (Aarts, et al., 2020).

### 2.3.4 Loopmobiliteit en verkeersslachtoffers

Tussen 2010 en 2017 is het aantal afgelegde kilometers te voet met 4,1% toegenomen. Deze groei wordt voornamelijk veroorzaakt doordat meer mensen boven de 50 jaar zijn gaan wandelen. De groep mensen tussen de 50 en 75 jaar loopt ook langere afstanden, vaak voor vrijetijdsdoeleinden (de Haas & Hamersma, 2019).

Het aantal verkeersdoden onder oudere voetgangers is niet gestegen in de afgelopen tien jaar. In 2019 vielen er 50 verkeersdoden onder voetgangers; 26 van hen waren zeventig jaar of ouder (Aarts, et al., 2020).

We zien voor verkeersslachtoffers dat op de SEH wordt behandeld eenzelfde patroon voor oudere voetgangers. Vanaf zeventigjarige leeftijd neemt het risico duidelijk toe om als gevolg van een voetgangersongeval op de SEH te belanden. Het risico is voor 80-plussers ongeveer vier keer hoger dan dat van 30-49-jarigen (Stam & Klein Wolt, 2020).

Vanwege dit verhoogde risico vormen voetgangers van 75 jaar en ouder een belangrijke risicogroep.

## 2.4 Oorzaken individuele mobiliteitsproblemen bij ouderen

### Tragere informatieverwerking en afname van fysieke kracht, soepelheid en balans

Individuele mobiliteitsproblemen ontstaan in risicovolle verkeerssituaties, bijvoorbeeld bij drukte en veel verschillende soorten verkeersdeelnemers. Bij het uitvoeren van complexe manoeuvres kan tijdsdruk of het gevoel van tijdsdruk ontstaan, zoals bij het linksaf slaan op kruispunten zonder verkeerslichten, oversteken, invoegen en het berijden van rotondes met meerdere stroken (Goldenbeld, 2015).

Daarnaast botsen vooral fietsers van 70 jaar of ouder vaker dan andere leeftijdsgroepen tegen obstakels, zoals paaltjes en trottoirbanden. Ook zijn er vaker ongevallen bij op- en afstappen en raken zij eerder uit balans bij vaart minderen of stilstand. Het gedrag van medeweggebruikers of een versmalling kan hen eerder uit balans brengen.

Naast afnemende informatieverwerking speelt de afname van fysieke kracht, soepelheid en balans een rol bij het omgaan met risico's in complexe verkeerssituaties (Schepers & Schagen, 2020).

### Aandoeningen en functiebeperkingen

Tussen het 70e en 80e levensjaar komen ernstige aandoeningen en functiebeperkingen vaker voor, zoals beperking van het gezichtsveld, gevoeligheid voor verblindings, dementie, beroerten en hartfalen. Een aantal van deze ziekten en aandoeningen zal de komende jaren flink toenemen, zoals dementie. Deze aandoeningen brengen een relatief hoog verkeersrisico met zich mee. Het CBS schat dat 4% van de rijbewijsbezitters ouderen zijn met een (aanzienlijke) functiebeperking (Nägele, Roelofs, & Kuiken, 2015).

### Compenseren van beperkingen niet altijd voldoende

Ouderen kunnen problemen met verkeersdeelname compenseren door:

- te handelen op strategisch niveau: vermijden van drukte, vermijden van moeilijke weersomstandigheden (regen, sneeuw, gladheid), alleen bij daglicht rijden, het kiezen van een (bekende) route die als

comfortabel wordt ervaren, het bewust kiezen voor het gebruik van hulpmiddelen (bijvoorbeeld spiegel, nachtblif, automaat en dergelijke);

- te handelen op tactisch-operationeel niveau: de taak ter plekke eenvoudiger maken door bijvoorbeeld zelf langzamer te rijden of te fietsen, het aanhouden van grotere volgfstanden, het vermijden van inhaalmanoeuvres, afstappen bij ingewikkelde manoeuvres, zoals links afslaan (Schepers & Schagen, 2020).

Hoewel veel ouderen compenseren, is er ook een groep die de eigen capaciteiten overschat en geen rekening houdt met de moeilijkheid van sommige taken en/of complexiteit van bepaalde situaties. Bovendien zijn situaties waarbij men zich onzeker voelt, lang niet altijd te voorkomen. Het is niet altijd mogelijk daarvoor te compenseren waardoor ouderen onder een relatief hoge druk moeten presteren (Nägele, Roelofs, & Kuiken, 2015).

### **Gevolgen van een ongeval zijn ernstiger voor ouderen**

Ouder worden gaat gepaard met grotere fysieke kwetsbaarheid, die vooral een grote rol speelt bij oudere fietsers en voetgangers. De kans te overlijden na een verkeersongeval is voor iemand van 70-79 jaar 3 keer zo hoog als voor een 30-49-jarige. Voor een 80-plusser is dit zelfs 6 keer zo hoog (SWOV, 2021). Maar liefst bij 31% van de fietsende of wandelende 80-plussers die na een verkeersongeval op de SEH wordt behandeld, volgt opname in het ziekenhuis tegen 14% van 30-49-jarigen (Stam & Klein Wolt, 2020).

Auto-inzittenden van 80 jaar en ouder zijn weliswaar minder kwetsbaar, maar nog altijd 20% van hen wordt na een verkeersongeval opgenomen in het ziekenhuis.





## 3 Aanpak op vier actielijnen

### 3.1 Hoe zijn we tot deze aanpak gekomen?

In dit hoofdstuk worden vier actielijnen uitgewerkt om de samenhangende aanpak van de veilige mobiliteit van ouderen te versterken. Deze actielijnen zijn gebaseerd op de belangrijkste genoemde risicogroepen in het vorige hoofdstuk: oudere fietsers, oudere voetgangers, oudere scootmobielers en oudere automobilisten, met name boven de 75 jaar.

De actielijnen zijn gebaseerd op de resultaten van twee onlangs uitgevoerde onderzoeken. [BeterOud](#) heeft onderzoek gedaan naar de aandacht voor mobiliteit en verkeersveiligheid bij professionals in ouderenzorg en welzijn en bij ouderen zelf en welke (kennis)behoefte zij daarover hebben. [RadarAdvies](#) heeft een verkenning uitgevoerd naar de raakvlakken rondom veilige mobiliteit van ouderen tussen de gemeentelijke domeinen verkeersveiligheid en zorg en welzijn.

Vanaf medio 2020 is een groot aantal maatschappelijke partijen in het verkeersveiligheids- en het welzijnsdomein geraadpleegd. Er is gesproken met ouderenbonden (ANBO), Netwerk van Organisaties van Oudere Immigranten (NOOM), Katholieke Bond van Ouderen (KBO) Brabant, (KBO-PCOB), met een groot aantal maatschappelijke partijen (Ieder(in), MEE NL, Fietsersbond, VVN, VeiligheidNL, Sociaal Werk Nederland, Vereniging Nederlandse Organisaties Vrijwilligerswerk (NOV), Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)), met een aantal gemeenten en provincies en met kennisinstituten en experts (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), CROW, Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid, Vrije Universiteit Amsterdam en Rijksuniversiteit Groningen).

Op 8 december 2020 is ook een online werkconferentie over veilige mobiliteit van ouderen georganiseerd, waarbij diverse partijen uit het fysieke en sociale domein samen zijn gekomen.

Alle partijen onderschrijven het belang van meer aandacht voor veilige mobiliteit van ouderen. Ook vinden zij het belangrijk om ouderen zelf (landelijk, regionaal en lokaal) goed te betrekken bij beleid en uitvoering. In het volgende overzicht worden de belangrijkste rode draden uit de gesprekken en de werkconferentie gepresenteerd.

<b>Leeftijdsvriendelijke verkeersomgeving</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Meer aandacht voor doelgroep ouderen in ontwerp, beheer en onderhoud van infrastructuur</li><li>• Toepassen principe 'Design for all'</li><li>• Verkeersveilige leefomgeving vergt integrale blik</li><li>• Focus op praktische aanpassingen</li></ul>
<b>Veiliger verkeersgedrag voor en door ouderen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Inzetten op bewustwording, educatie, training en voorlichting van ouderen</li><li>• Verbeter de vindbaarheid van informatie</li><li>• Maak gebruik van reguliere contactmomenten</li><li>• Andere verkeersdeelnemers bewust leren omgaan met kwetsbare verkeersdeelnemers</li></ul>
<b>Veilig gebruik van voertuigen en hulpmiddelen door ouderen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Draait ook om bewustzijn en perceptie van handelingsperspectief</li><li>• Extra inzet op hulpmiddelen en goed begeleiden bij overgang naar ander vervoer</li></ul>
<b>Verbinding verkeersveiligheid met zorg en welzijn</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sluit aan op al bestaande thema's in het gemeenschappelijke zorg- en welzijnsdomein zoals preventie, bestrijding van eenzaamheid, gezondheid/blijven bewegen.</li><li>• Behoefte aan domeinoverstijgende plek voor informatie</li><li>• Behoefte aan onderlinge kennisdeling, uitwisseling van best practices en beter bekend maken van bestaande (landelijke) instrumenten</li></ul>

Daarnaast hebben de ministeries van IenW en VWS verdere samenwerking gezocht om mobiliteit en verkeersveiligheid beter te verbinden aan zorg, welzijn en bewegen, meer specifiek aan de programma's *Iedereen Onderweg*, *Eén tegen eenzaamheid* en *Langer Thuis*. In 2020 heeft het ministerie van IenW zich aangesloten bij de Nationale Coalitie tegen Eenzaamheid (VWS).

## 3.2 Wat willen we bereiken?

Op basis van de analyse van hoofdstuk 2 en de uitkomsten van de onderzoeken, bijeenkomsten en gesprekken (paragraaf 3.1) zijn de volgende actielijnen geformuleerd:

### 1. Leeftijdsvriendelijke verkeersomgeving

Een leeftijdsvriendelijke, verkeersveilige omgeving stimuleert beweging, voorkomt ongevallen en kan de letselernst van eventuele ongevallen beperken voor alle verkeersdeelnemers. Hierdoor kunnen ouderen zo lang mogelijk mobiel blijven. Verkeersonveilige wegen schrikken ouderen af en kunnen hen dus beperken in hun veiligheid en welbevinden. Fietspaden en een veilige omgang van ouderen in het verkeerscontact met andere voertuigen, zoals op veilige oversteekplaatsen en veilige kruispunten, vragen specifieke aandacht.

Binnen deze lijn onderscheiden we de volgende doelen:

- Wegbeheerders hebben meer aandacht voor verkeersveiligheid van ouderen bij het ontwerp en beheer van (nieuwe) infrastructuur
- Veilige en beweegvriendelijke voetgangersinfrastructuur: aandacht voor verkeersveiligheid in de Agenda Ruimte voor Lopen
- Wegbeheerders maken meer wegen en straten verkeersveilig voor ouderen.

## **2. Veilig verkeersgedrag voor en door ouderen**

Ouderen zijn zich niet altijd bewust van hun beperkingen, van de beschikbaarheid van hulpmiddelen of van mogelijke vervoersalternatieven. Het is van belang dat ouderen zich bewust zijn van het veilig gebruik van vervoermiddelen en dat zij hun gedrag tijdig aanpassen.

Het is ook van belang dat op tijd wordt gesignaleerd of iemand (nog) in staat is om veilig gebruik te maken van het vertrouwde vervoermiddel. Het helpt als naasten of professionals in zorg en welzijn op het juiste moment in gesprek gaan met ouderen zodat tijdig wordt gesproken over veilige, alternatieve vervoerwijzen.

Ook andere verkeersdeelnemers moeten meer oog krijgen voor kwetsbare verkeerdeelnemers zoals ouderen.

Binnen deze lijn onderscheiden we de volgende doelen:

- Ouderen en hun naaste omgeving beter bewust te maken van risico's van zelfstandige deelname aan het verkeer en hen stimuleren om maatregelen te nemen om veilig te blijven wandelen, fietsen en rijden
- Ouderen en hun naasten tijdig bewust maken over wanneer rijden of fietsen niet meer verantwoord is en bekend maken met veilige vervoersalternatieven
- Weggebruikers helpen meer begrip te krijgen voor kwetsbare verkeerdeelnemers zoals ouderen.

## **3. Veilig gebruik van voertuigen en hulpmiddelen door ouderen**

Meer aandacht is nodig voor veiligere voertuigen die rekening houden met behoeften, beperkingen en vaardigheden van de (oudere) gebruikers. Er zijn aanpassingen aan vervoermiddelen die kunnen compenseren voor beperkingen, zoals een automatisch geschakeld voertuig of extra binnen- of zijspiegels. Begrijpelijke informatie over en voldoende beschikbaarheid van diverse beschermingsmiddelen kunnen ouderen helpen veiliger de weg op te gaan.

Binnen deze lijn onderscheiden we de volgende doelen:

- Veilig gebruik van scootmobielen bevorderen
- Ouderen op de hoogte brengen van beschermende en ondersteunende middelen voor voertuigen die de veiligheid van verkeersdeelname kunnen verhogen.

## **4. Verbinding verkeersveiligheid met zorg en welzijn**

Veilige mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor het welzijn en welbevinden van ouderen. Het is daarom belangrijk dat er niet alleen in het domein van de verkeersveiligheid maar ook in het domein van zorg en welzijn meer aandacht komt voor de mobiliteit van ouderen. Daarnaast kan duidelijke informatievoorziening of advisering over beschikbare aanpassingen, vervoersopties en kennismaking met vervoersalternatieven zoals het OV, ouderen en professionals in zorg en welzijn ondersteunen.

Binnen deze lijn onderscheiden we de volgende doelen:

- Versterken van bewustwording van ouderen en hun omgeving door professionals in zorg, welzijn en bewegen
- Tijdige overstap naar veilige alternatieve vervoerswijze vergemakkelijken en ondersteunen
- Veilige mobiliteit ouderen verbinden met beleidsdomeinen zorg, welzijn en bewegen.

### 3.3 Lijn 1: Leeftijdsvriendelijke verkeersomgeving

Veilig ingerichte wegen, fietspaden en voetpaden kunnen ongevallen voorkomen en de letselernst van eventuele ongevallen beperken. Ouderen hechten grote waarde aan een duidelijk en eenvoudig wegontwerp (SWOV, 2015). Oudere automobilisten, fietsers, scootmobielers en voetgangers zijn gebaat bij meer tijd, ruimte, overzicht en zichtbaarheid. Het gaat dan om zaken als goede markering, goede verlichting, voldoende brede fiets- en voetpaden, veilige oversteekplaatsen, vergevingsgezinde randen en bermen<sup>1</sup> en (fiets)wegen zonder onnodige obstakels (Scheper & Schagen, 2020).

#### 3.3.1 Wegbeheerders hebben meer aandacht voor verkeersveiligheid van ouderen bij het ontwerp en beheer van (nieuwe) infrastructuur

Gemeenten, provincies en waterschappen stellen – in het kader het SPV – in 2021 uitvoeringsplannen verkeersveiligheid op.<sup>2</sup> Zij worden gestimuleerd en ondersteund om in deze plannen meer ruimte te bieden voor het leeftijdsvriendelijk ontwerpen en beheren van de infrastructuur.

##### Wat gaan we doen?

- Er zijn al verschillende handreikingen en publicaties<sup>3</sup> uitgebracht om in het wegontwerp en –beheer rekening te houden met functiebeperkingen. Deze handreikingen kunnen in de praktijk meer worden toegepast dan nu het geval is (Mulder & Louwerse, 2019) (Bax, Petegem, Vissers, & Davidse, 2017). Het CROW brengt bestaande handreikingen voor leeftijdsvriendelijk wegontwerp onder de aandacht van wegbeheerders. Speciale aandacht wordt gegeven aan het verminderen van enkelvoudige fietsongevallen door leeftijdsvriendelijke ontwerpelementen toe te passen in de fietsinfrastructuur.
- In 2021 actualiseert CROW de voorzieningenbladen van aanbevelingen voor het Stedelijk Verkeer Voorzieningen (ASVV). Hierin worden de voorstellen over seniorvriendelijk wegontwerp nadrukkelijk opgenomen. Ook wordt er meer aandacht besteed aan voetgangersvoorzieningen. Dit geeft wegbeheerders goede handvatten. Het CROW zal deze vernieuwde voorzieningenbladen onder de aandacht van wegbeheerders brengen.
- Het Kennisnetwerk SPV gaat in 2021 in de digitale Effectiviteitswijzer bij de bestaande factsheets aangeven of de beschreven maatregelen (ook) gericht zijn op het voorkomen van verkeersongevallen onder ouderen.
- Het veilig(er) inrichten en beheren van 30 km/u wegen binnen de bebouwde kom komt ten goede aan de verkeersveiligheid van ouderen. 30km/u is namelijk een veilige snelheid om langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer te laten mengen. Op veel wegen binnen de bebouwde kom geldt al een maximumsnelheid van 30 km/u, bijvoorbeeld in woonwijken en bij scholen. Veel 30 km/h wegen zijn echter nog niet optimaal volgens de daarvoor geldende CROW/ontwerprichtlijnen ingericht. Met de risico-indicator Veilige Wegen, zoals die door het KennisnetwerkSPV is gedefinieerd ([Wanneer zijn wegen en fietspaden voldoende veilig](#)), krijgen wegbeheerders beter inzicht in waar de veiligheid op onder andere 30-wegen verder verbeterd kan worden. De Taskforce Verkeersveiligheidsdata brengt daarvoor in 2021 in kaart welke gegevens over de weginfrastructuur nodig zijn voor deze indicator en hoe deze landelijk beschikbaar gesteld kunnen worden.

<sup>1</sup> Dit zijn randen en bermen die voorkomen dat een fietser uit balans raakt en valt; lage en schuine trottoirbanden en bermen die goed aansluiten op de verharding van het fietspad en voldoende draagkracht hebben.

<sup>2</sup> Dit is afgesproken in het bestuurlijk overleg Verkeersveiligheid onder de voorwaarde dat er voldoende capaciteit bij gemeenten is.

<sup>3</sup> Specifiek voor fietsers zijn er: Seniorenproof Wegontwerp voor Fietsers (Blijf Veilig Mobiel, 2014) en de CROW Fietsberaad publicatie Bouwstenen voor een comfortabel en vergevingsgezin fietspad (den Brinker & Scheper, 2018). Specifiek voor provinciale wegen is de handleiding 'Seniorvriendelijk wegontwerp provinciale wegen' (Jong, Ligtermoet, & Ligtermoet, 2018) verschenen.

- De aanpak van fietsveiligheid verdient extra aandacht in de komende jaren. Volgens prognoses van de SWOV (Weijermars, van Schagen, & Aarts, 2018) zal het aandeel fietsers onder de verkeersdoden en de ernstig verkeersgewonden (vooral bij ongevallen zonder betrokkenheid van gemotoriseerd verkeer) stijgen. In 2021 onderzoeken we welke aanvullende maatregelen nodig zijn rondom fietsveiligheid. Hier zal ook nadrukkelijk aandacht zijn voor oudere fietsers.
- Op dit moment voert SWOV een dieptestudie uit naar factoren die een rol spelen bij het ontstaan en de afloop van fiets-auto-ongevallen op 30km/uur-wegen. Hoe komt het dat deze ongevallen, ondanks de lage snelheidslimiet, toch een ernstige afloop kennen? De infrastructuur wordt bestudeerd en de rol van mens, voertuig en weg bij het ontstaan en de afloop van deze ongevallen.

### 3.3.2 Veilige en beweegvriendelijke voetgangersinfrastructuur: aandacht voor verkeersveiligheid in de Agenda Ruimte voor Lopen

Een verkeersveilige openbare ruimte maakt het voor ouderen aantrekkelijker om te wandelen en te fietsen. Omgekeerd komt een beweegvriendelijke omgeving de verkeersveiligheid ten goede (Prins et al. 2020). Er is niet alleen meer aandacht voor de verkeersveiligheid van voetgangers nodig. Als een voetganger struikelt op de stoep is dat geen verkeersongeval, maar een privé-ongeval. Het voorkomen van dergelijke eenzijdige ongevallen is van belang voor de veilige mobiliteit van ouderen. Het bevorderen van de voetgangersveiligheid heeft daarom uitdrukkelijk een plek gekregen in de [Agenda Ruimte voor Lopen](#).

#### Wat gaan we doen?

- Om de fysieke omgeving voor voetgangers veilig en beweegvriendelijk te maken, is het CROW samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Provincie Zuid-Holland en Ruimte voor Lopen gestart met het ontwikkelen van een inspiratietool voor wegbeheerders. Deze tool bevat allerlei maatregelen/voorbeelden voor een veilige en beweegvriendelijke voetgangersinfrastructuur. Hierin is ook aandacht voor fysieke maatregelen en stimuleringsacties, die veilig lopen stimuleren. Deze tool komt eind 2021 beschikbaar en wordt door het CROW onder de aandacht van wegbeheerders gebracht en opgenomen in het inspiratie-overzicht van maatregelen waarmee gemeenten direct aan de slag kunnen gaan op de website [Ruimtevoorlopen.nl](#).
- Het CROW-Kennisplatform Verkeer en Vervoer (CROW-KpVV) ontwikkelt in 2021 een beleidswijzer Voetgangersvoorzieningen (activiteit 11 uit de agenda Ruimte voor Lopen) waarin ontwerprichtlijnen voor de voetgangersinfrastructuur worden gebundeld. Het is onderdeel van het Kennisprogramma voetgangers van het CROW-KpVV, waarin onder andere onderzoek wordt gedaan naar de aantrekkelijkheid van looproutes, beloopbaarheid, looproutes naar OV-haltes en het medegebruik van loopruimte (vuilnisbakken, uitstallingen, terrassen, etc.). Het CROW-KpVV brengt deze beleidswijzer in 2022 onder de aandacht van wegbeheerders.
- Er is nog onvoldoende bekend over de aanleiding en oorzaken van de onveiligheid van (oudere) voetgangers. In aansluiting op activiteit 8 ('Meer weten over veiligheid van voetgangers, waaronder verkeersongevallen en enkelvoudige voetgangersongevallen') van de agenda Ruimte voor Lopen verkent het ministerie van IenW in 2021 de mogelijkheden voor een verdiepend onderzoek naar voetgangers die als gevolg van een verkeersongeval of valpartij op de Spoedeisende Hulp (SEH) terecht komen en in het Letsel Informatie Systeem (LIS) worden geregistreerd.

De SWOV voert in 2021 een onderzoek uit naar de locaties van dodelijke ongevallen met voetgangers om meer inzicht te krijgen in de relatie met infrastructuurkenmerken.

#### Standaard en plusrichtlijnen

Rotterdam kent standaardrichtlijnen en plusrichtlijnen voor de toegankelijkheid van de stad. Deze richtlijnen betreffen inrichting, beheer en onderhoud van de openbare buitenruimte. De standaardrichtlijnen zijn de minimale eisen, zoals breedte van de trottoirs, ruime trottoirafritten bij oversteekplaatsen, het verkeerslicht voldoende lang op groen en voldoende invalideparkeerplaatsen op locaties. De plusrichtlijnen komen boven op de standaardrichtlijnen. Het gaat dan om de plaatsing van extra bankjes, intensiever onderhoud (eerder ingrijpen bij oneffenheden in trottoirs), herkenbare routes, gelijkmatige verlichting en de (ver)plaatsing van brievenbussen. Rotterdam wil de richtlijnen versneld uitvoeren en zo de toegankelijkheid van de buitenruimte vergroten. (Gemeente Rotterdam, 2019).

### 3.3.3 Wegbeheerders maken meer wegen en straten verkeersveilig voor ouderen

Het Rijk heeft met de investeringsimpuls verkeersveiligheid tot 2030 in totaal 500 miljoen euro beschikbaar voor een Rijksbijdrage ten behoeve van maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Dit geldt in verschillende tranches uitgegeven. Eind 2020 is de eerste tranche verstrekt. Meer dan 200 mede-overheden hebben een Rijksbijdrage ontvangen. Het gaat om een Rijksbijdrage van 165 mln. De mede-overheden zijn voor tenminste 50% co-financiers. In totaal wordt dus de komende jaren in ieder geval voor 330 miljoen euro geïnvesteerd in het verkeersveiliger maken van lokale en regionale (fiets)wegen. De komende periode wordt een tweede tranche uitgewerkt. Daarnaast is binnen de investeringsimpuls verkeersveiligheid 50 miljoen euro gereserveerd voor innovatie, bedoeld voor vernieuwende maatregelen op één of meer van de negen thema's van het Strategisch plan Verkeersveiligheid 2030.

#### Wat gaan we doen?

- Veel van de maatregelen uit de 1<sup>e</sup> tranche komen ook ten goede aan kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals het verbreden van fietspaden, veiligere voetgangersoversteekplaatsen en fietstunnels. Op de website [www.investeringsimpulssp.v.nl](http://www.investeringsimpulssp.v.nl) is informatie beschikbaar over de uitvoering van de 1<sup>e</sup> tranche, onder meer in de vorm een infographic met inzicht in alle maatregelen.

#### Enkele voorbeelden

125 gemeenten en provincies ontvangen een Rijksbijdrage voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur, hiervan gaan zij onder andere:

- 1.350 kilometer fietspaden voorzien van kant- en asmarkering
- 300 onnodige fietspaaltjes verwijderen en 470 fietspaaltjes voorzien van attentieverhogende markering
- 30 kilometer verticale stoepranden saneren
- 200 kilometer fietspaden verbreden
- 111 kilometer vrij liggende fietspaden realiseren naast 50 km/uur en 80 km/uur wegen

121 gemeenten en provincies ontvangen een Rijksbijdrage voor het realiseren van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers, hiervan gaan zij onder andere realiseren:

- 235 veilige oversteekplaatsen op 50 km/uur wegen
- 135 fietsoversteken met een middeneiland op 50 km/uur wegen
- 14 ongelijkvloerse fietsoversteekplaatsen (fietsonderdoorgangen) bij 80 km/uur en 100 km/uur wegen
- 25 fietsoversteken met een middeneiland op 80 km/uur wegen

- In 2021 zijn de kaders voor het innovatiebudget van de investeringsimpuls verkeersveiligheid duidelijk. Daarnaast wordt in 2021 gewerkt aan de kaders voor de inzet van resterende middelen van de investeringsimpuls verkeersveiligheid. Bij de uitwerking van beide kaders zal zeker aandacht zijn voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen.

### 3.4 Lijn 2: Veilig verkeersgedrag voor en door ouderen

Naarmate mensen ouder worden, wordt bewegen steeds een beetje lastiger en nemen rijgeschiktheid, reactie- en handelingsnelheid – vaak ongemerkt – af. Dit vraagt meer aandacht voor de kwetsbaarheid, afnemende vaardigheden, veilige alternatieven en meer inzet op gedrag en educatie. Daarnaast is het belangrijk dat andere weggebruikers ook meer rekening houden met oudere weggebruikers.

#### 3.4.1 Ouderen en hun naaste omgeving beter bewust maken van risico's van zelfstandige deelname aan het verkeer en hen stimuleren om maatregelen te nemen

Ouderen zijn zich niet altijd bewust van hun grenzen. Bewustzijn hiervan helpt ouderen bij het tijdig bijspijkeren van vaardigheden en aanpassen van verkeersgedrag. Naasten of professionals kunnen hierbij behulpzaam zijn.

##### Wat gaan we doen?

- Het IenW-programma [Doortrappen](#) loopt sinds 2017 en richt zich op het ondersteunen van gemeenten en provincies om oudere fietsers veilig te laten fietsen om zo het risico op ongevallen te verlagen. Doortrappen kent een brede aanpak die ook past in de actielijnen 3 en 4 in dit plan. Er worden lokale coalities gesmeed tussen fietsveiligheid, sport, welzijn, zorg en valpreventie. Verschillende regionale en lokale activiteiten moeten ouderen bewust maken van alternatieven om langer en veiliger door te gaan met fietsen. Voorbeelden van lokale activiteiten: inzetten van rijwielhandelaren, fiets- en e-bike infomiddag, fietscheck en fietstocht. Ontwikkelde interventies zijn: de Keuzewijzer Fiets (fiets, e-bike en driewieler), FietsFit Oefeningen, het instructiepakket Samen Fietsen, Doortrappen gesprekskaarten, producten voor rijwielhandelaar en posters. De interventies worden ook verspreid door BeterOud, [AllesoverSport.nl](#) en WijkBuurtsportcoaches. In april 2021 doen 12 provincies, een vervoerregio en 150 gemeenten mee. In 2021 wordt onderzocht bij welke externe organisatie het programma Doortrappen met ingang van 2022 duurzaam kan worden geborgd. Hierbij zullen ook de uitkomsten van het monitoring- en evaluatieonderzoek van het Mulier Instituut dat in 2021 wordt afgerond, een rol spelen.
- Het CBR en VVN bieden sinds 2020 de online Rij Bewust Test aan, een test die zelfreflectie van de oudere bestuurder op het autorijden stimuleert. De zelftest geeft ook tips en suggesties om veilig te blijven rijden. Daarnaast kan de Rij Bewust Test gebruikt worden voor een gesprek over veilig rijden tussen naasten en senioren met beginnende dementie. De test is daarom ook te vinden op [dementie.nl](#). Samen met VVN voert het CBR campagne voor de Rij Bewust Test. Het gebruik van de test wordt in 2021 en volgende jaren actief gepromoot via de verschillende communicatiekanalen van het CBR en VVN.
- VVN is één van de aanbieders van Opfriscursussen voor verschillende weggebruikers. De online Opfriscursus Auto van VVN wordt maandelijks door 16.000 bezoekers gevolgd. De opfriscursus op locatie wordt in 2021 herzien. Er zal bijvoorbeeld meer aandacht worden besteed aan reflectie op het eigen rijgedrag. De herziene Opfriscursus Auto is voor eind 2021 gereed en zal ter validatie voor de

[Toolkit Verkeerseducatie](#)<sup>4</sup> van het CROW worden aangemeld. Voor eind 2021 zijn de e-learning Opfriscursussen Scootmobiel en Het Nieuwe Fietsen gereed. Deze Opfriscursussen waren tot nu toe alleen op locatie beschikbaar maar zullen voortaan ook digitaal worden aangeboden.

- VVN werkt samen met ergotherapeuten aan een training voor het rijden op een scootmobiel. Deze training wordt door vrijwilligers van VVN en ergotherapeuten op maat samengesteld en gegeven. Bij Ergotherapie Nederland zijn 2.700 ergotherapeuten aangesloten via wie deze training beschikbaar komt. Op basis van een checklist worden individuele aandachtspunten voor de training besproken en kan eventueel worden afgeraden om een scootmobiel te gebruiken, bijvoorbeeld vanwege bepaalde functiebeperkingen. De uitvoering van deze training start in 2021. In de loop van de tijd wordt de training uitgebreid met onder andere filmpjes van de oefeningen, zodat ook bijvoorbeeld volwassenen met hun ouders kunnen gaan oefenen.

### 3.4.2 Ouderen en hun naasten tijdig bewust maken over wanneer rijden of fietsen niet meer verantwoord is en bekend maken met veilige vervoersalternatieven

In verschillende inventarisaties is geconstateerd dat het belangrijk is om ouderen bewust te maken van hun (on)mogelijkheden bij deelname aan het verkeer en ze te helpen om de juiste keuzen te maken, bijvoorbeeld voor een veilige alternatieve vervoerswijze of hulpmiddelen (Rietveld, 2020) (Schepers P. , 2016).

#### Wat gaan we doen?

- VVN start in 2021 een onderzoek naar bewustwording en behoeften van senioren ten aanzien van verkeersveiligheid. Ook wordt onderzocht welke rol VVN kan spelen bij mobiliteitskwesaties die volwassenen ervaren met of bij hun ouders. Op basis van de onderzoeksresultaten ontwikkelt VVN een communicatiestrategie om ouderen meer bewust te maken van verkeersveiligheid en hen te adviseren over alternatieve vervoerswijzen als het vertrouwde vervoersmiddel voor de senior geen veilige optie meer is.
- Het is belangrijk te bepalen of iemand met een medische conditie veilig de weg op kan. Het CBR screent of iemand rijgeschikt is door middel van medische keuringen en door te vragen naar een gezondheidsverklaring bij aanvraag van het eerste rijbewijs van een bepaalde categorie, voor beroepschauffeurs, 75-plussers en mensen die medisch bekend zijn bij het CBR. In het optimalisatietraject van het stelsel medische rijgeschiktheid streven we naar het vergroten van de verkeersveiligheid én niemand onnodig te belemmeren in mobiliteit. Uit het onlangs uitgevoerde SWOV/AEF-onderzoek (Davidse, Doumen, & Wijnen, 2020) blijkt dat het huidige stelsel op hoofdlijnen risicogestuurd is en dat er meer risico-gestuurde alternatieven denkbaar zijn. Het CBR heeft - parallel aan het SWOV/AEF-onderzoek - een eigen visie ontwikkeld op het medische stelsel, dat ook meegenomen wordt in het optimalisatietraject.<sup>5</sup> Naar aanleiding het SWOV/AEF -onderzoek en het CBR-visiedocument verkent het CBR samen met het ministerie van IenW hoe het huidige stelsel geoptimaliseerd kan worden. In 2021 worden verschillende varianten verkend en getoetst via een brede maatschappelijke consultatie. Hierbij wordt ook gekeken naar het wel of niet afschaffen van de 75+ keuring. Begin 2022 wordt de Kamer geïnformeerd over de visie van het ministerie van IenW op de optimalisatie van het stelsel medische rijgeschiktheid.

<sup>4</sup> De Toolkit Verkeerseducatie biedt een overzicht van lespakketten, voorlichtingsprojecten, cursussen, opleidingen e.d. op het gebied van verkeerseducatie voor verschillende doelgroepen. Producten kunnen door CROW-KpVV worden getoetst aan de hand van een educatieve checklist. De hoeveelheid 'sterren' in het oordeel geeft aan of het product goed is gedocumenteerd, of er goed over een aantal ontwikkelvragen is nagedacht en of er aandacht is voor evaluatie en kwaliteitsverbetering.

<sup>5</sup> Kamerstuknummer 29 398, nr. 858



- Rijbewijshouders hebben baat bij goede voorlichting over het veilig rijden met aandoeningen en/of medicijnen. Wanneer de medische conditie van een rijbewijshouder verandert en dit de rijgeschiktheid kan beïnvloeden, bestaat er een morele verantwoordelijkheid om zelf een melding hiervan te maken bij het CBR. Niet alle rijbewijsbezitters weten dat. Daarom gaat het ministerie van IenW samen met het CBR bezien hoe de communicatie hierover naar de rijbewijshouder nog beter kan. Rijbewijshouders vinden op één portaal alle relevante informatie, tips en adviezen. Op de CBR-webpagina's '[Rijbewijs verlengen na uw 75<sup>ste</sup>](#)' en '[Hoe kan ik rijden met...](#)' is informatie te vinden over rijden met een aantal veel voorkomende gezondheidsproblemen. Zorgverleners, patiëntenorganisaties en het CBR geven hiermee passende informatie die rijbewijshouders met gezondheidsproblemen in staat stelt verkeersveilige keuzes te maken. Daarnaast bezien RDW en het CBR welke verbeteringen mogelijk zijn om rijbewijshouders bij iedere verlenging van het rijbewijs bewust te maken van de eigen rol in het bewaken van de rijgeschiktheid.
- Het Instituut voor Verantwoord Medicijngebruik (IVM) zet zich in opdracht van het ministerie van IenW de komende jaren in om apothekers en huisartsen via verschillende kanalen te informeren en bij te scholen over veilig rijden en medicatiegebruik. Gesprekken over eventuele rijgevaarlijke bijwerkingen van medicijnen vinden namelijk bij voorkeur met de apotheker of huisarts plaats. Op initiatief van het IVM is de website [www.rijveiligmetmedicijnen.nl](http://www.rijveiligmetmedicijnen.nl) ontwikkeld voor zowel burgers als apothekers. Op deze website kan worden nagegaan of een medicijn invloed heeft op de rijvaardigheid. De praktische rijvaardigheidsadviezen die op deze website te vinden zijn, zijn ontwikkeld door de Koninklijke Nederlandse Maatschappij ter bevordering der Pharmacie (KNMP). De KNMP zal de komende drie jaar rijvaardigheidsadviezen van een update voorzien en voor nieuwe medicatie nieuwe adviezen ontwikkelen. Zo is voor elk medicijn duidelijk of je hier wel of niet veilig mee kunt rijden.
- Als een verklaring van ongeschiktheid wordt afgegeven, moeten mensen hun rijbewijs inleveren en krijgen zij op dat moment geen informatie over mogelijkheden voor behandeling of alternatieve vervoersmiddelen. Het CBR gaat daarom in 2021 in samenwerking met VVN starten met het ontwikkelen van informatie en voorlichting onder de werktitel 'Ongeschikt ... En nu?' Ook worden mogelijkheden verkend om alert te zijn op signalen van eenzaamheid en om samen te werken met gemeenten. De nieuwe informatie over de handelingsmogelijkheden of alternatieve vervoersmiddelen zal naar verwachting vanaf begin 2022 beschikbaar zijn op de websites van het CBR en VVN.

### 3.4.3 Weggebruikers helpen meer begrip te krijgen voor kwetsbare verkeerdeelnemers zoals ouderen

Het is belangrijk dat weggebruikers meer rekening houden met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ouderen. In het algemeen geldt dat weggebruikers meer tijd en ruimte kunnen geven aan kwetsbare verkeersdeelnemers. Automobilisten onderschatten bijvoorbeeld de snelheid van met name elektrische fietsers omdat de trapfrequentie lager is.

#### Wat gaan we doen?

- Het ministerie van IenW organiseert eind 2021 een expertmeeting over de vraag 'Hoe kunnen we verkeersdeelnemers stimuleren om meer rekening te houden met kwetsbare verkeerdeelnemers, zoals ouderen?'

## 3.5 Lijn 3: Veilig gebruik van voertuigen en hulpmiddelen door ouderen

Ouderen rijden, lopen en fietsen tot op hoge leeftijd door en het aandeel van ouderen in de totale mobiliteit neemt toe. Het is van belang dat ouderen *veilige voertuigen* kunnen kiezen die rekening houden met hun behoeften, beperkingen en vaardigheden. Daarnaast kan ondersteunende en beschermende

technologie in voertuigen veilige verkeersdeelname van ouderen verbeteren.<sup>6</sup> Er zijn compenserende aanpassingen aan vervoermiddelen mogelijk, zoals kiezen voor een automaat, extra spiegels e.d. Informatie over diverse taakondersteunende en *beschermingsmiddelen* kan ouderen helpen bij het maken van keuzen om veiliger op weg te gaan.

### 3.5.1 Veilig gebruik van scootmobielen bevorderen

Er is niet één simpele oplossing om veilig gebruik van scootmobielen te realiseren. Oplossingen kunnen binnen een complex samenspel van voertuig, techniek, gebruik en infrastructuur worden gevonden.

#### Wat gaan we doen?

- Om de technische veiligheid en het gebruik van onder andere scootmobielen te verbeteren, wordt een nieuw raamwerk voor gehandicaptenvoertuigen opgezet. Het doel daarvan is om veiligheid generiek te waarborgen zonder dat de ruimte voor individueel maatwerk wordt ingeperkt. Voorkomen moet worden dat ten onrechte extra drempels worden opgelegd aan de mobiliteit van kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals ouderen. De verwachting is dat eind 2021 gestart kan worden met aanpassingen in wet- en regelgeving.
- SWOV gaat (zodra dit in verband met COVID-19 weer mogelijk is) onderzoek doen naar de randvoorwaarden waaraan een scootmobiel vanuit het gebruikersperspectief aan moet voldoen. De uitkomsten kunnen gemeenten helpen bij een verantwoorde keuze van de scootmobielen die namens hen worden verstrekt.

### 3.5.2 Ouderen op de hoogte brengen van beschermende en ondersteunende middelen voor voertuigen die de veiligheid van verkeersdeelname kunnen verhogen

De belangrijkste letselbeperkende maatregelen voor kwetsbare verkeersdeelnemers zijn de fietshelm en verschillende typen fietsairbags (Scheepers & Schagen, 2020). Gebaseerd op de resultaten van een groot aantal internationale evaluatiestudies is berekend dat er in Nederland jaarlijks 45 à 50 verkeersdoden en ongeveer 900 ernstig verkeersgewonden minder te betreuren zouden zijn als alle fietsers van 70 jaar en ouder een fietshelm zouden dragen. Ook airbags zouden de consequenties van een fietsongeval kunnen beperken; zowel auto-airbags die bij een aanrijding de voorruit afdekken als airbags die de fietser of voetganger op het lichaam draagt. Deze zogeheten ‘helm-airbags’ zien eruit als een sjaal die zichzelf bij een ongeval uitklapt om hoofd en nek te beschermen.

Daarnaast zijn er aanpassingen aan vervoermiddelen mogelijk die kunnen compenseren voor beperkingen, zoals een automaat, extra spiegels (dodehoek spiegel, panoramische binnenspiegel).

#### Wat gaan we doen?

- In 2021 onderzoekt het ministerie van IenW hoe informatie over effectieve en beschikbare beschermings- en ondersteuningsmiddelen beter kan worden ontsloten voor ouderen.
- Steeds vaker zullen nieuwe ondersteuningssystemen standaard in de auto's ingebouwd worden. Vanaf 2022 moeten alle nieuwe auto's bijvoorbeeld voorzien zijn van een achteruitrijcamera, een noodrem assistent en rijbaanassistentie. In 2021 zal VVN een onderzoek uitvoeren naar de invloed van deze technologie op verkeersveiligheid bij senioren.

<sup>6</sup> Voor de auto zijn er ondersteunende systemen die oudere automobilisten kunnen helpen, maar de acceptatie en bruikbaarheid voor ouderen kan worden vergroot. Voor oudere fietsers zijn er ook slimme oplossingen in ontwikkeling: een automatisch zakkende zadelpen, een ‘fiets airbag’, automatisch afremmen in bochten, e.d.

- VVN heeft eind 2020 campagne gevoerd voor de fietshelm en doet dit in voorjaar 2021 weer. De fietshelm wordt gepromoot met de tekst “Met een helm op de e-bike? Dat spreekt voor zich”. Doel van deze campagne is senioren bewust te maken van de risico’s van een eventuele val en wat zij zelf aan bescherming kunnen doen.

### 3.6 Lijn 4: Verbinding verkeersveiligheid met zorg en welzijn

Veilige mobiliteit is belangrijk voor het welzijn en de participatie van ouderen in onze samenleving. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief heeft een veilige vervoerwijze die optimaal aansluit bij de individuele mogelijkheden en behoeften de voorkeur. Hiervoor is het nodig dat alternatieve vervoerswijzen beschikbaar en bereikbaar zijn. Daarnaast moeten ouderen informatie kunnen vinden en ondersteuning kunnen krijgen bij een veilige mobiliteitskeuze.

Het is belangrijk om naar het leven van de oudere als geheel te kijken. In het leven van de oudere komen de verschillende domeinen zoals zorg, welzijn, gezondheid, wonen en mobiliteit samen. Professionals in zorg en welzijn werken veel met ouderen; zij kaarten het belang aan van een integrale, multidisciplinaire aanpak met bijvoorbeeld huisartsen, buurtsportcoaches, wijkverpleging, fysiotherapeuten, ergotherapeuten en Wmo-consulenten (BeterOud, 2019). Het is dan ook goed dat zij ook beter inzicht krijgen in de mobiliteitsopties van ouderen buitenshuis.

#### 3.6.1 Versterken van bewustwording van ouderen en hun omgeving door professionals in zorg, welzijn en bewegen

Het is belangrijk dat ouderen en hun sociaal netwerk meer bewust zijn van het belang van veilige mobiliteit en hierover ook relevante informatie kunnen vinden. Ouderen moeten die informatie dan ook gemakkelijk kunnen vinden en kunnen begrijpen. Ook zijn handreikingen voor zorg- en welzijnsprofessionals gewenst zodat zij ouderen beter kunnen ondersteunen in hun mobiliteitskeuzes en op het juiste moment met hen in gesprek kunnen gaan over aanpassingen of veiligere vervoermiddelen.

##### Wat gaan we doen?

- In november 2020 is de online publiekscampagne ‘De Waarde van Ouder Worden’ gestart die laat zien dat ouderen waardevol zijn voor de samenleving, nu en in de toekomst. De campagne focust op de meerwaarde van ouder worden die met mooie persoonlijke verhalen in beeld wordt gebracht. De campagne is een initiatief van het ministerie van VWS in samenwerking met de Raad van Ouderen. Het ministerie van VWS werkt aan een verdere doorontwikkeling van deze website. Het thema ‘mobiliteit’ zal in 2021 worden toegevoegd aan het thema ‘zelfstandig wonen’ op de WOW-website en daarna verder worden doorontwikkeld.
- Veel (minder zelfredzame) ouderen en zorg- en welzijnsprofessionals hebben moeite met het vinden van relevante informatie over veilige mobiliteit. Dit blijkt uit een [onderzoek](#) van [BeterOud](#).<sup>7</sup> Ouderen, naasten en professionals hebben behoefte aan één vindplaats met duidelijke en toegankelijke informatie over veilige mobiliteit, bijvoorbeeld over wijzigingen in verkeersregels, regelgeving over het gebruik van elektrische fietsen, procedures rond het rijbewijs, de toegankelijkheid van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. In 2021 werken we een plan uit voor een betere landelijke ontsluiting

<sup>7</sup> BeterOud is een samenwerkingsverband van ouderenorganisaties en organisaties in zorg en welzijn. Binnen BeterOud zetten ouderen, professionals en organisaties zich samen in om ouderen hun leven zo zelfstandig en waardevol mogelijk te laten leiden, ook als zij afhankelijk worden van zorg of ondersteuning. Partners binnen BeterOud zijn: KBO-PCOB, Kenniscentrum Sport en Bewegen, Koepel Gepensioneerden, ROS-netwerken, Sociaal Werk Nederland, Stichting Educatie en Zorg&Welzijn, Laego, Landelijk Kennisinstituut Cultuureducatie en Amateurkunst, Vilans, Movisie, GGD West-Brabant, NOV.

van gebruikersvriendelijke informatie over mobiliteitsvraagstukken voor ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking.

- Om meer inzicht te krijgen in de (informatie)behoeften en ervaringen van ouderen zelf wordt in 2021 een landelijk belevingsonderzoek mobiliteit en ouderen ontwikkeld met het streven om dit onderzoek in 2022 uit te voeren.
- Het merendeel van de ouderen bespreekt het onderwerp mobiliteit en verkeersveiligheid wel eens met voor hen belangrijke anderen. Ook in het contact tussen ouderen en professionals/vrijwilligers in zorg en welzijn is het regelmatig een gespreksonderwerp, zo blijkt uit het eerder genoemde [onderzoek](#) van BeterOud. In die gesprekken blijkt er behoefte aan eenduidige kennis en informatie én handelingsperspectief. In het najaar van 2020 is daarom BeterOud in opdracht van het ministerie van IenW gestart met de werkplaats 'veilige mobiliteit ouderen'. Het doel hiervan is om bewustwording van ouderen, naasten en professionals te bevorderen en daarmee een tijdige voorbereiding op het ouder en minder mobiel worden te stimuleren. Hiertoe wordt - samen met betrokken organisaties en ouderen - een levenslijn met belangrijkste kantelmomenten in kaart gebracht, inclusief handelingsmogelijkheden voor professionals en naasten. De kantelmomenten zijn momenten of gebeurtenissen die een verandering op het gebied van (veilige) mobiliteit aankondigen. De werkplaats wordt georganiseerd door BeterOud.<sup>8</sup> De werkplaats van BeterOud levert eind 2021 op basis hiervan een overzicht op met een levenslijn ouderen met kantelmomenten en de nodige bijbehorende kennis en beschikbare interventies. Daarna worden de levenslijn en aanvullende artikelen met inzichten die zijn opgedaan in de werkplaats actief verspreid via de kanalen van BeterOud en haar partners. Er wordt ook een overzicht van ontbrekende interventies en informatie(materialen) opgeleverd. Op basis daarvan wordt eind 2021/begin 2022 bekeken welke vervolgacties nodig zijn.

### 3.6.2 Tijdige overstap naar veilige alternatieve vervoerswijze vergemakkelijken en ondersteunen

Als het vertrouwde vervoermiddel, zoals fiets of auto niet meer veilig is voor ouderen, dan moeten er zo min mogelijk drempels (zoals onbekendheid) zijn om over te stappen naar een veiliger alternatief, zoals het OV. De vernieuwingsagenda Iedereen Onderweg richt zich op toegankelijkheid en veiligheid van het OV. Het OV zou voor iedereen toegankelijk en veilig moeten zijn. Als ouderen nog te weinig vertrouwd zijn met het OV of onvoldoende inzicht in de mogelijkheden hebben, kan een overstap van een eigen vervoermiddel naar OV-vervoer te lang worden uitgesteld of helemaal niet plaatsvinden.

In een aantal regio's is ervaring opgedaan met *OV-ambassadeurs*.

OV-ambassadeurs zijn (meestal) senioren met veel kennis van het openbaar vervoer die andere ouderen vrijwillig wegwijzen maken in het reizen met bus of trein. OV-ambassadeurs organiseren informatiebijeenkomsten, inloopsprekken, proefreisjes en seniorendagen. Zij verlagen zo de drempel om met trein, bus, tram of metro te reizen voor mensen die daar moeite mee hebben, ook als veilig alternatief voor andere vervoermiddelen. Op die manier dragen OV-ambassadeurs bij aan verbetering en behoud van (veilige) mobiliteit.

De Vervoerregio Amsterdam werkt met *OV-coaches*. Zij gaat letterlijk mee op pad en biedt individuele reizigers met een mobiliteitsbeperking de mogelijkheid om zelfstandig te leren reizen onder begeleiding van een coach (zie tekstkader 'OV-coach van de Vervoerregio Amsterdam').

#### Wat gaan we doen?

- In 2021-2022 komt het ministerie van IenW met een Specifieke Uitkering (SpUk) voor het stimuleren van de inzet van OV-ambassadeurs.

<sup>8</sup> Vilans, Movisie, KBO-PCOB/Raad van Ouderen en ROS-netwerk. Verder hebben Kenniscentrum Sport en Bewegen en Sociaal Werk Nederland een adviserende rol.

- In 2021 ontwikkelt het ministerie van IenW een handreiking voor OV-ambassadeurs om hen te stimuleren ook aandacht te besteden aan verkeersveiligheid (bijvoorbeeld veilig lopen of fietsen naar een station). Deze handreiking wordt in samenwerking met de OV-coach van de Vervoerregio Amsterdam ontwikkeld en uitgetest in kleine pilots.
- In 2021 wordt in navolging van 2019 een werkconferentie georganiseerd van het Inclusive Mobility Lab. Met dit Lab willen de ministeries van IenW en VWS de samenwerking tussen alle bij *Iedereen Onderweg* betrokken partijen versterken en de basis leggen voor het verspreiden van goede initiatieven in het land.
- Wmo-consulenten en wijkteammedewerkers hebben vaak geen compleet overzicht van welke veilige alternatieve mobiliteitsopties er beschikbaar zijn. Op basis van resultaten uit de Werkplaats van BeterOud gaan we na wat professionals kan helpen om te adviseren en ondersteunen in veilig mobiel blijven. In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en BeterOud worden in 2021 en 2022 eerste conceptproducten uitgewerkt en uitgetest in kleine pilots. Op basis van bevindingen wordt eind 2022 bekeken welke vervolgacties nodig zijn.

#### **OV-coach van de Vervoerregio Amsterdam**

De Vervoerregio Amsterdam werkt samen met gemeenten en vervoerders aan een inclusief openbaar vervoer voor 2021 en de jaren erna. De activiteiten zijn vastgelegd in een Beleidskader en Uitvoeringsprogramma Inclusieve Mobiliteit van de Vervoerregio. Deze sluiten aan op het VN-verdrag voor de gehandicapte mens en het landelijke actieprogramma *Iedereen Onderweg*. Eén van de ambities is het verlagen van mentale drempels om van het OV gebruik te maken. Het project OV-coach biedt reizigers met een mobiliteitsbeperking de mogelijkheid om zelfstandig te leren reizen onder begeleiding van een coach. Dit project is geïnitieerd door de gemeente Amsterdam en vanaf 2020 naar de Vervoerregio. MEE Amstel en Zaan voert het uit. De OV-coach gaat letterlijk mee op pad en helpt bij het vertrouwd raken met het OV, (inclusief lopen en fietsen), het vinden en onthouden van een veilige route, omgaan met eventuele mentale drempels en het omgaan met onverwachte situaties en fysieke moeilijkheden.

De OV-coach vervult ook een rol voor ouderen. Zij worden niet alleen (eventueel groepsgewijs) wegwijs gemaakt in het OV, maar ook veilig gebruik van fiets en scootmobiel komt aan bod. In 2021 en 2022 is het de bedoeling om kleine pilots te starten waarin wordt gewerkt aan een overdraagbaar format dat (onder voorwaarden) kan worden uitgevoerd door (vrijwilligers)organisaties die specifieke doelgroepen bereiken (ouderen, mensen met specifieke beperkingen en anderstaligen).

#### **Mobility as a Service (MaaS)**

MaaS is een systeem waarbij mensen hun reis van deur tot deur kunnen plannen, boeken en betalen. Als onderdeel van het MaaS-programma van het ministerie van IenW en de betrokken regio's, zijn er in 2021 projecten in Groningen, Drenthe en Twente gestart die gericht zijn op een groep kwetsbare reizigers. Het betreft ouderen en reizigers met een specifieke beperking. Een deel van deze groep vindt het lastig en ingewikkeld om de overstap te maken van eigen auto of eigen fiets naar het openbaar vervoer of doelgroepenvervoer. Onbekendheid met andere vervoersvormen en het (te lang) vast willen houden aan eigen vervoer kan een negatieve impact hebben op de verkeersveiligheid. Door speciale apps, inclusief reisassistentie, toe te passen, wordt voor deze groepen de drempel verlaagd en kan de verkeersveiligheid worden verhoogd.

### Wat gaan we doen?

- In 2021 wordt in Twente (zie ook tekstkader over MaaS) gestart om mensen vroegtijdig te informeren over de beschikbare vervoersvormen. Dit betreft vrijwilligersvervoer, WMO en openbaar vervoer. Het gaat hierbij ook om het goed informeren van de WMO-consulenten. Verkend zal worden of met behulp van zogenaamde reismaatjes de drempel naar andere vervoersvormen verlaagd kan worden.

### 3.6.3 Veilige mobiliteit ouderen verbinden met beleidsdomeinen zorg en welzijn

Veilige mobiliteit van ouderen is van belang om zelfstandig te kunnen blijven wonen met een goede kwaliteit van leven. Veilig mobiel blijven is ook een belangrijke voorwaarde in de strijd tegen eenzaamheid omdat life-events (zoals het verlies van mobiliteit) het gevoel van eenzaamheid kunnen versterken. In 2020 heeft het ministerie van IenW zich aangesloten bij de Nationale Coalitie tegen Eenzaamheid (VWS).

#### Nationale Coalitie tegen Eenzaamheid

Meer dan de helft van de 75-plussers zegt zich eenzaam te voelen. Dat zijn meer dan 700.000 ouderen. Dat baart ons zorgen. En als we niets doen, zijn er in 2030 meer dan 1 miljoen ouderen die zich eenzaam voelen! Met het actieprogramma Eén tegen eenzaamheid wil het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport de trend van eenzaamheid onder ouderen doorbreken.

We geloven dat dit kan door eenzaamheid eerder te signaleren en het bespreekbaar te maken. En vervolgens een duurzame aanpak te ontwikkelen. Dit doen we door samen te werken; landelijk in de Nationale Coalitie tegen Eenzaamheid en lokaal met gemeenten en lokale coalities. Met de Nationale Coalitie tegen Eenzaamheid slaan bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheidsinstellingen de handen ineen om eenzaamheid onder ouderen te verminderen. Het doel van de Nationale Coalitie is een brede beweging op gang brengen, die: maatschappelijke aandacht creëert voor eenzaamheid onder ouderen; het taboe op eenzaamheid doorbreekt en bespreekbaar maakt; een trendbreuk teweegbrengt zodanig dat wij in de samenleving meer – en meer vanzelfsprekend – naar elkaar omkijken.

Deelname aan de Nationale Coalitie tegen Eenzaamheid staat open voor landelijke bedrijven, organisaties en overheidsinstellingen die kunnen bijdragen aan het verminderen van eenzaamheid onder ouderen. Op dit moment doen –naast het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat –landelijke zorg- en welzijnsorganisaties, supermarktketens, banken, sportkoepels en verenigingen, ouderenbonden, zorgverzekeraars, grote musea, vervoersbedrijven, serviceclubs, levensbeschouwelijke instellingen, woonsector en vele anderen mee aan de Nationale Coalitie.

### Wat gaan we doen?

- Begin 2021 is gestart met een brede maatschappelijke dialoog over ouder worden en zorg voor ouderen in de toekomst. Er is een [Dialoognota Ouder Worden 2020-2040](#) opgesteld door het ministerie van VWS. Tot en met maart 2021 is een intensieve (digitale) raadpleging georganiseerd onder veel maatschappelijke partijen. Om tot een goede uitwerking van een beleidsagenda te komen, wordt tot eind 2021 breed gesproken met betrokkenen over wat er nodig is om goed en fijn oud te worden in de wijk en het verpleeghuis. Dus met nadruk op wat de oudere zelf kan en doet in de eigen omgeving of zorgomgeving. Aandacht voor veilige mobiliteit van ouderen binnen- en buitenshuis zal hier ook worden gevraagd.
- Om mede-overheden en maatschappelijke partijen te inspireren gaan de ministeries van IenW en VWS in 2021 goede praktijkvoorbeelden op het snijvlak van veilige mobiliteit en zorg en welzijn in kaart brengen.

- Meer aandacht voor valpreventie buitenshuis. Het is belangrijk om vallen te voorkomen, ook buitenshuis. Daar waar het ministerie van VWS expliciet werkt aan het voorkomen van valongevallen in en om huis, spelen balans, coördinatie, kwaliteit van bewegen en realistisch zelfvertrouwen te voet, op de fiets en op de scootmobiel ook een belangrijke rol bij verkeersgerelateerde (val)ongevallen. Reguliere valpreventie heeft een generieke werking op balans en spierkracht. Het ministerie van IenW start – in aanvulling op de activiteiten van het ministerie van VWS – in 2021 met experts een verdiepende verkenning om na te gaan welke interventies gericht op het voorkomen van vallen er zijn en of ze ook werkzaam zijn voor veilige mobiliteit buitenshuis. Op basis van de verkenning wordt eind 2021 bekeken welke vervolgacties nodig zijn.
- Het ministerie van VWS laat momenteel het Zorginstituut onderzoeken of valpreventie gerekend kan worden tot verzekerde zorg. Afhankelijk van de uitkomsten hiervan wordt gekeken wat dit betekent voor dit plan.<sup>9</sup>
- Op lokaal niveau liggen er kansen voor verbinding tussen het fysieke domein (verkeersveiligheid of omgevingswet) en het domein van zorg en welzijn, bijvoorbeeld in de uitvoering van de Wmo, langer thuis wonen, bewegen, bestrijding van eenzaamheid en het beleid in het kader van de inclusieve samenleving. In het najaar van 2020 is een verkennend [onderzoek](#) gedaan bij enkele gemeenten naar samenwerking tussen het fysiek en sociaal domein in een lokale aanpak van veilige mobiliteit voor ouderen. In 2021 worden de aanbevelingen (zie volgend tekstkader) – samen met onder meer gemeenten – nader uitgewerkt. Tevens wordt gestart met een netwerk van betrokken gemeenten voor kennisuitwisseling tussen het fysiek en sociaal domein. Op basis van de nadere uitwerking en de opbrengst uit het netwerk wordt voor eind 2021 bekeken welke vervolgstappen nodig zijn.

#### **Aanbevelingen verkennend onderzoek**

1. Zet in op bewustwording over het mobiliteitsprobleem bij ouderen en bij zorg- en welzijnsprofessionals. Om veilige mobiliteit in de lokale gesprekken tussen ouderen en professionals in zorg en welzijn goed aan de orde te laten komen, helpt het als er landelijk aandacht voor is en als aanbieders in het sociaal domein en relevante opleidingen er aandacht aan besteden.
2. Sluit aan op al bestaande thema's. Een lokale aanpak is aantrekkelijker als het lukt om het probleem te verbinden met al bestaande vraagstukken, bijvoorbeeld valpreventie, bestrijding van eenzaamheid, gezondheid/blijven bewegen en de inclusieve samenleving.
3. Maak bestaande (landelijke) instrumenten bekender en beter beschikbaar. Het ontsluiten van bestaande maatregelen en werkwijzen - bijvoorbeeld in de vorm van een overzichtelijke 'menukaart' (zowel voor fysiek als sociaal domein) – draagt bij aan een aanpak die is afgestemd op lokale beleving, de agenda's en belangengroepen.
4. Faciliteer uitwisseling van kennis en best practices. Bijvoorbeeld door laagdrempelige (online) bijeenkomsten te organiseren, of door werkende praktijkvoorbeelden uit te lichten op websites over dit thema.
5. Help sociaal en fysiek een brug te slaan. Samenwerking tussen fysiek en sociaal domein biedt voordelen waarmee kostenefficiënt beleidsdoelen voor de doelgroep ouderen kunnen worden behaald.

<sup>9</sup> TK 2020-2021; Kamernummer 32793-486



## 4 Vervolgstappen

De verantwoordelijkheid voor de veilige mobiliteit van ouderen ligt behalve bij ouderen zelf, ook voor een groot deel op lokaal en regionaal niveau: gemeenten, provincies, maatschappelijke organisaties die lokaal en regionaal actief bezig zijn met verkeersveiligheid en maatschappelijke organisaties op het terrein van verkeersveiligheid, zorg, welzijn en bewegen. Deze partijen zijn vaak al met dit vraagstuk bezig. Dit plan is daarom vooral bedoeld als ondersteuning van bestaande ontwikkelingen rondom de veilige mobiliteit van ouderen.

Het Rijk wil met dit plan gemeenten, provincies en maatschappelijke partijen verbinden, stimuleren en ondersteunen. Zoals gezegd, is het plan geen einddocument maar een startpunt voor verdere uitwerking. Het Rijk wil dit plan in de komende tijd samen met gemeenten, provincies en maatschappelijke partijen in het land verder concretiseren en op basis van nieuwe inzichten of gesignaleerde knelpunten aanvullen. Het is dus een levend document.

De organisatie van de uitvoering van het plan ziet er als volgt uit. De dagelijkse coördinatie op de uitvoering van het plan ligt bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast is er een *landelijke regiegroep* samengesteld uit vertegenwoordigers van de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Volksgezondheid, Welzijn en Sport, vervoersregio's, de VNG en het IPO. Deze regiegroep komt twee keer per jaar (voorjaar en najaar) bijeen. In de regiegroep vindt verdere uitwerking en monitoring van de voortgang van het plan plaats. De regiegroep heeft eveneens een rol in het signaleren van knelpunten bij de uitvoering van het plan. Tevens beziet de regiegroep welke vraagstukken op landelijk niveau moeten worden opgepakt en zo nodig bestuurlijk moeten worden



geagendeerd. De landelijke regiegroep haalt input (minimaal twee keer per jaar) voor haar werkzaamheden op bij de ouderenbonden.

Daarnaast is er een *landelijke klankbordgroep*. In de klankbordgroep zijn de volgende maatschappelijke partners en kennisinstituten vertegenwoordigd; SWOV, CROW, Kennisnetwerk SPV, VeiligheidNL, VVN, Fietsersbond, ANWB, MEE NL en een aantal betrokken gemeenten en provincies. De klankbordgroep komt één keer per jaar bijeen om de voortgang van het plan te bespreken. De deelnemers bevorderen afstemming tussen de betrokken partijen en hun achterban, denken mee over de verdere uitwerking van het plan en agenderen mogelijke knelpunten (en eventuele oplossingen) voor de landelijke regiegroep.

Er zal ook jaarlijks een expertsessie met wetenschappelijke deskundigen onder meer op het terrein van ouderenzorg- en welzijn, gedrag en mobiliteit worden georganiseerd over actuele thema('s) rondom veilige mobiliteit van ouderen. Om hiermee het onderwerp te agenderen én om in gesprek te gaan over mogelijke nieuwe (onderzoeks-)activiteiten.

Jaarlijks zal samen met de rapportage over de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het landelijk Actieplan Verkeersveiligheid gerapporteerd worden over de voortgang van dit plan.

# Verwijzingen

Aarts, L., Schepers, J., Goldenbeld, C., Decae, R., Bos, N., Bijleveld, F., . . . Hermens, F. (2020). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2020. Doelstellingen 2020 worden niet gehaald*. Den Haag: SWOV.

Bax, C., Petegem, J. v., Vissers, L., & Davidse, R. (2017). *Benutting van de CROW-publicatie Seniorenproof wegontwerp; Kenmerken fietsinfrastructuur in 21 gemeenten*. Den Haag: SWOV.

BeterOud. (2019). *Mobiliteit en verkeersveiligheid bij ouderen; het perspectief van ouderen en professionals in zorg en welzijn*. Utrecht: Vilans.

Blijf Veilig Mobiel. (2014). *Senioren-proof wegontwerp voor fietsers*. Ede: CROW fietsberaad.

Bos, N., Bijleveld, F., Decae, R., & Aarts, L. (2020). *Ernstig verkeersgewonden 2019. Schatting van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2019*. Den Haag: SWOV.

Breed, M., Profijt, C., & Wierda, R. (2020). *Veilige mobiliteit van ouderen. Inventariserend onderzoek bij gemeenten*. Amsterdam: RadarAdvies.

CBS. (2020). *Verkeersmobiliteit van 55-plussers, 2018/2019 (cbs.nl)*. Opgehaald van Website van CBS: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2020/verkeersmobiliteit-van-55-plussers-2018-2019>

CBS Statline. (2020). *StatLine - Mobiliteitstrend; per rit, vervoerwijzen, reismotief, leeftijd en geslacht (cbs.nl)*. Opgehaald van Website van CBS Statline: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84755NED/table?ts=1615653305852>

CROW. (2011). *Seniorenproof wegontwerp*. Ede: CROW.

Davidse, R., Doumen, M., & Wijnen, W. (2020). *Alternatieven voor het huidige stelsel medische rijgeschiktheid. Mogelijkheden voor een stelselherziening*. Den Haag: SWOV.

Davidse, R., Duijvenvoorde, K. v., Louwerse, R., Boele-Vos, M., Stelling, A., & Algera, A. (2018). *Scotmobielongevallen: Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?* Den Haag: SWOV.

de Haas, M., & Hamersma, M. (2019). *Loopfeiten*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

den Brinker, B., & Schepers, P. (2018). *Bouwstenen voor een comfortabel en vergevingsgezind fietspad*. Ede: CROW.

Gemeente Rotterdam. (2019). *Uitvoeringsprogramma Rotterdam, Ouder en Wijzer*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.

Goldenbeld, C. (2015). *Effecten van vergrijzing op verkeersgedrag en mobiliteit. Een literatuurstudie*. Den Haag: SWOV.

Haas, M. d., & Hamersma, M. (2020). *Fietsfeiten: nieuwe inzichten*. Den Haag: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM.

Jansen, A., & Stienstra, J. (2019). *Risicoperceptie enkelvoudige ongevallen oudere fietsers. Verkennend onderzoek*. Amsterdam: Ferro Explore.

- Jong, M. d., Ligtermoet, D., & Ligtermoet, D. (2018). *Seniorvriendelijk wegontwerp provinciale wegen*. Rotterdam: TRIDÉE.
- Kampert, A., Nijenhuis, J., Spoel, M. v., & Veld, H. M.-i. (2017). *Nederlanders en hun auto. Een overzicht van de afgelopen tien jaar*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.
- Kennisnetwerk SPV. (2020). *Monitor Startakkoord SPV*. Utrecht: Kennisnetwerk SPV.
- Mulder, L., & Louwerse, K. (2019). *Enkelvoudige fietsongevallen in Nederlandse gemeenten: kennis en maatregelen*. Rotterdam: TRIDÉE.
- Musselwhite, C. (2018). *Safe mobility for older road users. Older road user conference*. London: Road Safety GB.
- Nägele, R., Roelofs, E., & Kuiken, M. (2015). *Op zoek naar maatwerk voor de problematiek van oudere automobilisten*. Zwolle: ROV Oost Nederland.
- Ouderenfonds, N. (2020). *Kansen voor het aanpakken van mobiliteitsarmoede onder ouderen*. Amersfoort: Nationaal Ouderenfonds.
- Rietveld, T. (2020). *QuickScan stand van zaken verkeerseducatie*. TrudeRietveld projecten.
- Roest, H. v., & Stavenuiter, J. (2017). *Verkennen aanhaakmogelijkheden sociale domein voor veilige mobiliteit ouderen*. Amsterdam: ZorgDNA.
- Schepers, P. (2016). *Verkeersveiligheid ouderen. Interventies voor beperking van verkeersrisico's bij ouderen anno 2015*. Utrecht: Rijkswaterstaat WVL.
- Schepers, P., & Schagen, I. v. (2020). *Naar meer veiligheid voor oudere fietsers. Ongevallen, omstandigheden en mogelijke oplossingen*. Den Haag: SWOV.
- Stam, C., & Klein Wolt, K. (2020). *Verplaatsingsongevallen senioren. Een analyse van SEH-bezoeken 2019*. Amsterdam: VeiligheidNL.
- SWOV. (2015). *Factsheet Ouderen in het verkeer*. Opgehaald van website van SWOV: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ouderen-het-verkeer>
- SWOV. (2021). *Factsheet Scootmobielen, gehandicaptenvoertuigen en brommobielen*. Opgehaald van Website van SWOV: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/scootmobielen-gehandicaptenvoertuigen-en-brommobielen>
- SWOV. (2021). *Verkeersveiligheidscijfers: verkeersongevallen* | SWOV. Opgehaald van Website van SWOV: <https://www.swov.nl/feitenencijfers/verkeersveiligheidscijfers-verkeersongevallen>
- SWOV. (2021). *Verkeersveiligheidscijfers: verkeersprestaties* | SWOV. Opgehaald van Website van SWOV: <https://www.swov.nl/feitenencijfers/verkeersveiligheidscijfers-verkeersprestaties>
- VWS. (2020). *Oud en zelfstandig in 2030. Een reisadvies. Aan de Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport*. [www.rijksoverheid.nl/tzto](http://www.rijksoverheid.nl/tzto): Commissie Toekomst zorg thuiswonende ouderen.

VWS. (2021). *Dialognota Ouder Worden 2020 – 2040*. Den Haag: Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

Waard, D. d. (2016). *Mobiliteitsbehoud en verkeersveiligheid: over ouder worden, luxe wagens, scootmobielen en elektrische fietsen*. Groningen: Rijksuniversiteit Groningen.

Weijermars, W. (2019). *Monitor Verkeersveiligheid 2019. Effectieve maatregelen nodig om het tij te keren*. Den Haag: SWOV.

Weijermars, W. e. (2014). *Lasten van verkeersletsel ontleed*. Den Haag: SWOV.

Weijermars, W., van Schagen, I., & Aarts, L. (2018). *Verkeersveiligheidsverkenning 2030. Slachtofferprognoses en beschouwing SPV*. Den Haag: SWOV.



Dit is een uitgave van het

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag  
[www.rijksoverheid.nl/ienw](http://www.rijksoverheid.nl/ienw)

Mei 2021