

Aan de gemeenteraad
cc commissieleden
cc pers

DATUM 20 januari 2025
ZAAKNUMMER 1618555
BEHANDELD DOOR Nina Haas
TELEFOON (035) 629 2965
UW KENMERK
BIJLAGEN 1
BETREFT Fietsongevallen

Geachte raadsleden,

In juni 2024 heeft de wethouder E. Göbbels de toezegging ([T24-070](#)) gedaan om de raad te informeren over de oorzaken van de toename van het aantal fietsongevallen. Graag informeren wij u over de afhandeling van deze toezegging. Met deze brief wordt de toezegging [T24-070](#) afgedaan. In de bijgevoegde rapportage wordt antwoord gegeven op de vragen uit de toezegging. In de beantwoording is specifiek aandacht gegeven aan eventuele knelpunten die zich voordoen, en waar het mogelijk is om actief bij te sturen.

Trends in ongevallendata

Van 2019 tot en met Q3 van 2024 is er geen directe trend te zien. In 2019 was het aantal fietsongevallen hoger dan in 2020, 2021, en 2022, maar in 2023 en de eerste drie kwartalen van 2024 zijn er meer ongevallen gebeurd dan in de jaren ervoor.

Categorieën

Jongere leeftijdsgroepen zijn vaak bij ongevallen betrokken. Hierin zien we een licht stijgende lijn door de jaren heen. Verkeersdeelnemers van 0-17 jaar zijn betrokken bij 26% van alle geregistreerde fietsongevallen, waarvan 12-15 zelfs bij 15% (70 registraties) van alle ongevallen betrokken is. Dit is opvallend vaak, vooral omdat het slechts 4 jaar betreft. Ter beeldvorming: leeftijdsgroep 25-39 jaar heeft 16% of 72 registraties, maar bevat wel 15 jaren. De oudere groep heeft geen sterk stijgende lijn in de hoeveelheid ongevallen door de jaren heen.

Naarmate men ouder wordt, is de kans op letsel bij een ongeval ook hoger. Waar de leeftijdsgroep 0-17 jaar oud bij 26% van de geregistreerde ongevallen betrokken is, ervaren deze 'slechts' 19% van de letselgevallen. Vergelijk dit met de groepen 60-69 en 70+, deze groep is betrokken bij 27% van de ongevallen en representeert 41% van de ongevallen welke letsel als gevolg hadden.

Oorzaken

Er gebeurden meer ongevallen op kruisingen. Echter vielen er relatief meer slachtoffers met letsel op wegvakken (rechte wegen of bochten), waar in totaal minder ongevallen geregistreerd zijn. De meest voorkomende aard is een flankongeluk. Bij een flankongeluk is er sprake van een ongeval, waarbij een

partij aan de zijkant geraakt wordt. Ongeveer 40 ongevallen werden geregistreerd als eenzijdig, maar met 110 ongevallen van onbekende aard zouden dit er meer kunnen zijn. Dit is ook mede omdat eenzijdige ongevallen vaak niet geregistreerd worden.

Ongevallen op de kaart

Er is geen causaal verband te zien tussen locaties van scholen of sportlocaties en de locaties waar fietsongevallen plaatsvinden. Het is waarschijnlijker dat er een hogere kans is op ongevallen waar verschillende stromen verkeer elkaar tegenkomen op kruisingen en rotondes. Denk hierbij aan de kruisingen op de Diependaalselaan en de Kleine Drift. Hier gebeuren relatief vaak ongevallen. Er zijn overeenkomsten tussen de top 10 gevaarlijkste kruisingen in Hilversum vergeleken met de locaties van geregistreerde fietsongevallen. Deze overeenkomsten zijn minder sterk wanneer er gekeken wordt naar de top 10 gevaarlijkste trajecten.

Acties van de gemeente om fietsveiligheid te bevorderen

Verkeerseducatie wordt aangeboden op verschillende manieren, zowel op basisscholen door verkeerslessen en het fietsexamen, als voor ouderen door middel van programma doortrappen. Tevens is het [Actieplan veilig naar scholen en sportparken](#) aangenomen, waar een convenantenaanpak die per locatie, in samenspraak met belanghebbenden, kijkt naar de huidige verkeerssituatie en mogelijke maatregelen.

Daarnaast hebben wij regelmatig overleg met de Fietzersbond. Vanuit hen krijgen wij ervaringen en opmerkingen van fietsers over situaties die zij als onveilig of oncomfortabel ervaren.

Ook heeft er dit jaar van september tot oktober een [verkeerscampagne](#) plaatsgevonden. De gemeente is van plan deze in de komende jaren weer te benutten.

Een uitgebreidere analyse ter beantwoording van de bovenstaande onderwerpen is te vinden in de rapportage fietsongevallen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Hilversum,
de gemeentesecretaris,

de burgemeester,

mr. C.P. Torres Barrera

dr. ir. G.M. van den Top

Rapportage fietsongevallen



Het aantal fietsongelukken in Hilversum en Nederland stijgt.

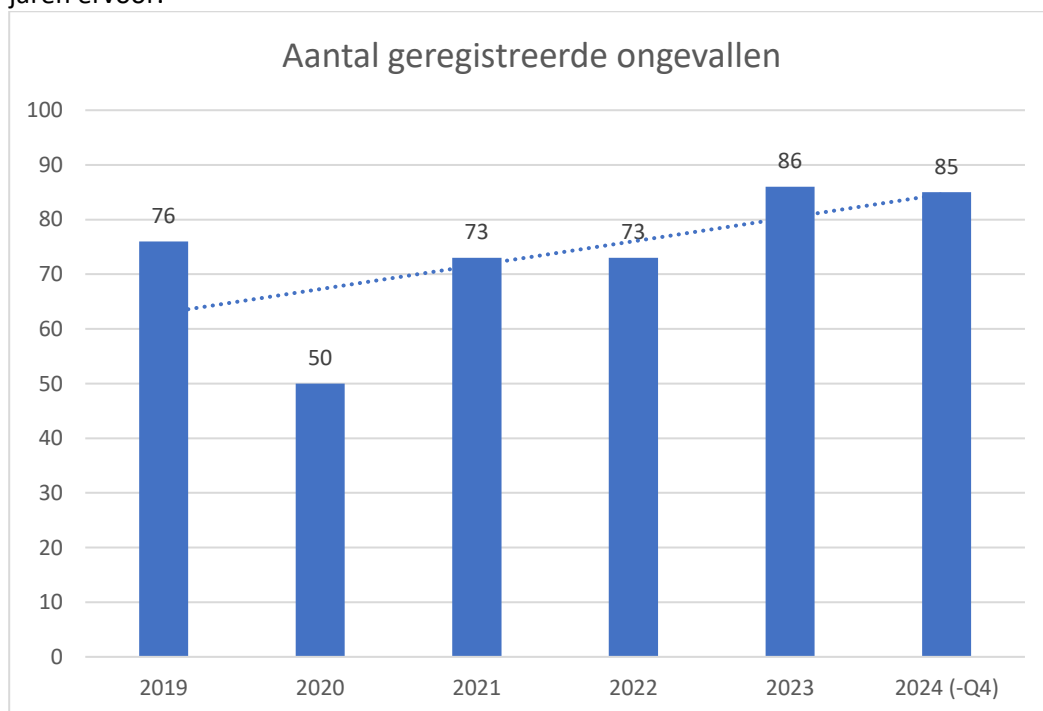
Aanleiding

Tijdens de commissie van woensdag 5 juni 2024 heeft wethouder Göbbels toegezegd de raad te informeren over de oorzaken van de toename van het aantal ongevallen met fietsers ([T24-070](#) - Raad informeren over oorzaken van toename fietsongevallen). Hierbij moet specifiek aandacht gegeven worden aan de knelpunten en mogelijkheden van eventueel bijsturen.

Fietsongevallen in Hilversum

Ongevallencijfers zijn voor ons in te zien via ViaSoftware. Met data van de politie (vanaf 2014) kan er een overzicht worden gemaakt van alle meldingen. Hierbij moet wel gemeld worden dat fietsongevallendata vaak niet compleet zijn, doordat niet alle ongevallen gemeld worden. Dit kan bijvoorbeeld komen doordat het een eenzijdig ongeval was, of dat het ongeluk onderling is opgelost tussen twee partijen. De data verwerkt in deze analyse is de actuele data van Q1 2019 tot en met Q3 2024. De vervoerswijzen fiets en elektrische fiets zijn bekeken.

Opvallend is dat in 2023 en de drie kwartalen van 2024 er meer ongevallen hebben plaatsgevonden dan in de jaren ervoor.



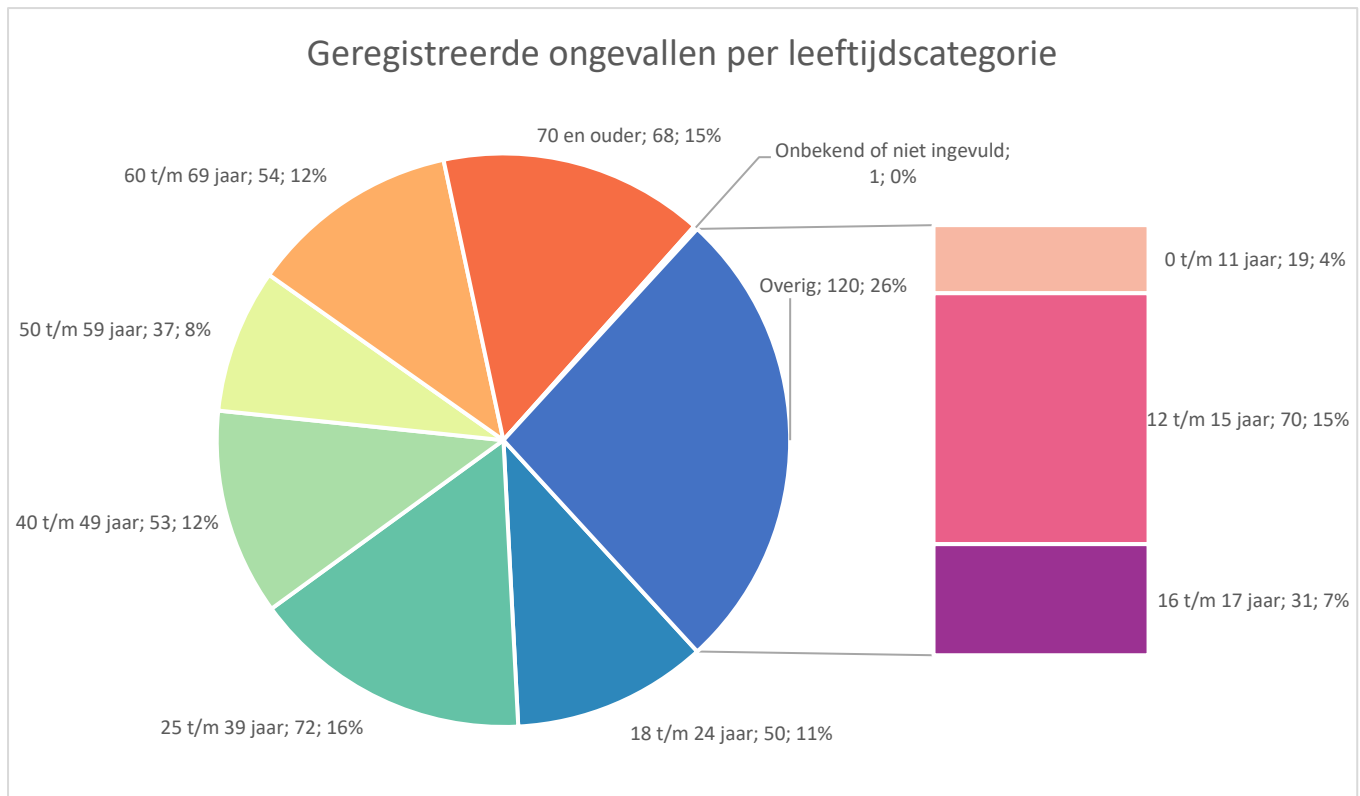
Grafiek 1, aantal geregistreerde fietsongevallen in Hilversum van Q1 2019 tot en met Q3 2024.

In 2020 waren er minder ongevallen dan in de voorgaande jaren. Een mogelijke verklaring is dat er tijdens de Coronapandemie minder verkeersbewegingen waren. In totaal zijn er in de gerefereerde jaren 443 geregistreerde ongevallen geweest, waarvan 38.6% in de afgelopen 2 jaar. Q4 van 2024 is nog niet meegenomen in de data, in de afgelopen drie kwartalen is het aantal fietsongevallen dus al bijna even hoog als in heel 2023.

Een betrokkene wordt gedefinieerd als een betrokken rechtspersoon, waar met een partij de omstandigheden rondom het ongeval zelf wordt bedoeld. Dit betekent het voertuig, object, of dier, waarmee er tevens géén of meerdere passagiers kunnen zijn. Een passagier wordt alleen als betrokkene meegenomen als deze gewond of overleden is.

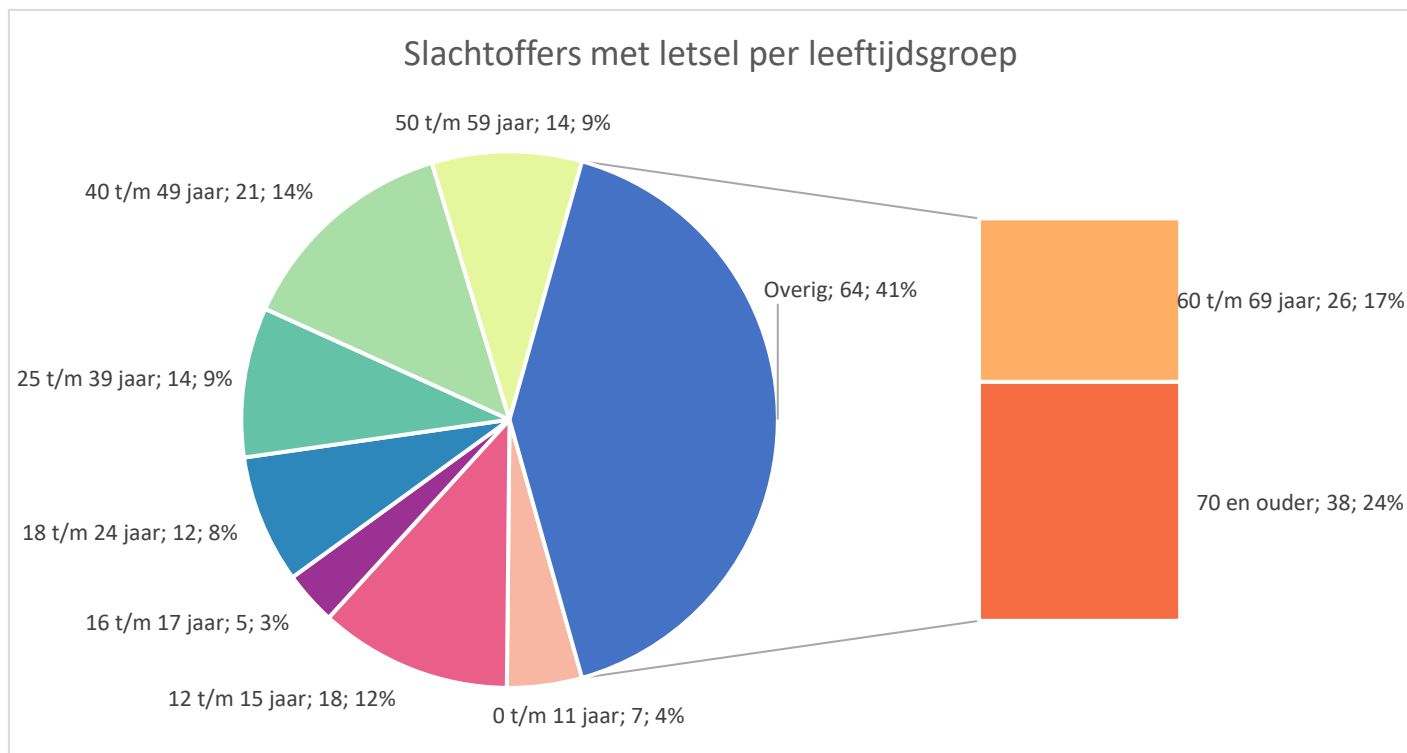
In de geselecteerde data zijn er 455 betrokkenen bij een ongeval geweest en 486 partijen. Het hogere aantal partijen kan wijzen op eenzijdige ongevallen. Bij beide definities zijn meer mannen dan vrouwen betrokken geweest. Voor de data analyse wordt er het aspect ‘betrokkenen’ gebruikt.

Leeftijden



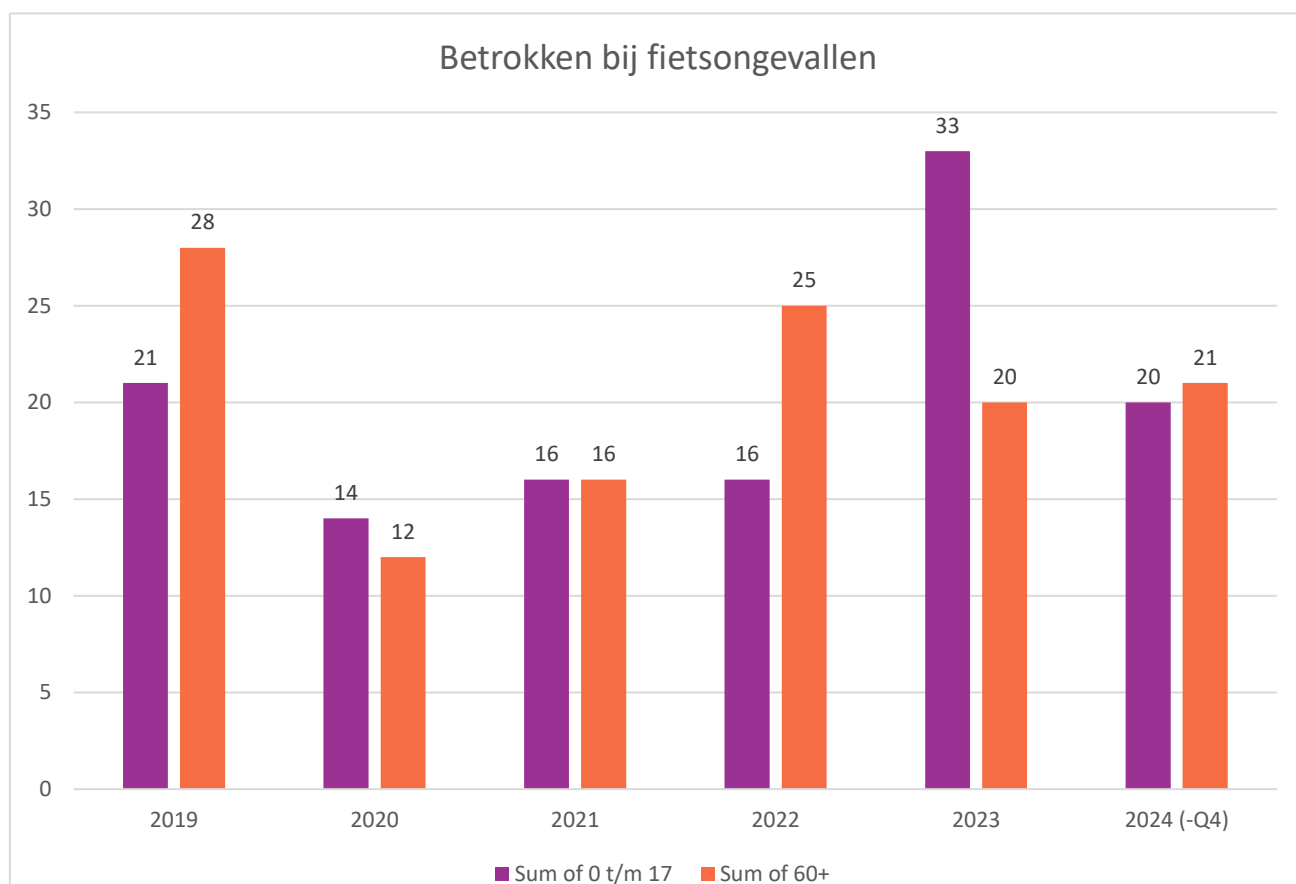
Grafiek 2, Geregistreerde ongevallen per leeftijdscategorie.

Leeftijdscategorie 0 t/m 17 jaar maakt 26% van alle betrokkenen uit, waarvan 12 t/m 15 goed is voor 15%. Dit is opvallend door de relatief kleine leeftijdsrange, zij zijn bijna even vaak betrokken bij een ongeval als de groep 25 -39 jaar (72 en 70 voorvallen). Leeftijden 60+ maken 27% van alle ongevallen uit. Deze leeftijdscategorie is ook degene waar 41% van de slachtoffers geregistreerd staat, waar er ‘slechts’ 19% van de slachtoffers in de leeftijdsgroep 0-17 jaar zit. Naarmate de leeftijd toeneemt, groeit ook het relatieve aandeel van slachtoffers. Wanneer ouderen betrokken raken bij een ongeval, ervaren zij hier ook sneller letsel van.



Grafiek 3, Aantal slachtoffers met letsel per leeftijdscategorie.

Als we kijken naar toename van het aantal betrokkenen door de jaren heen is er geen directe trend te zien. De meest voorkomende leeftijdscategorieën staan in de onderstaande grafiek weergegeven.

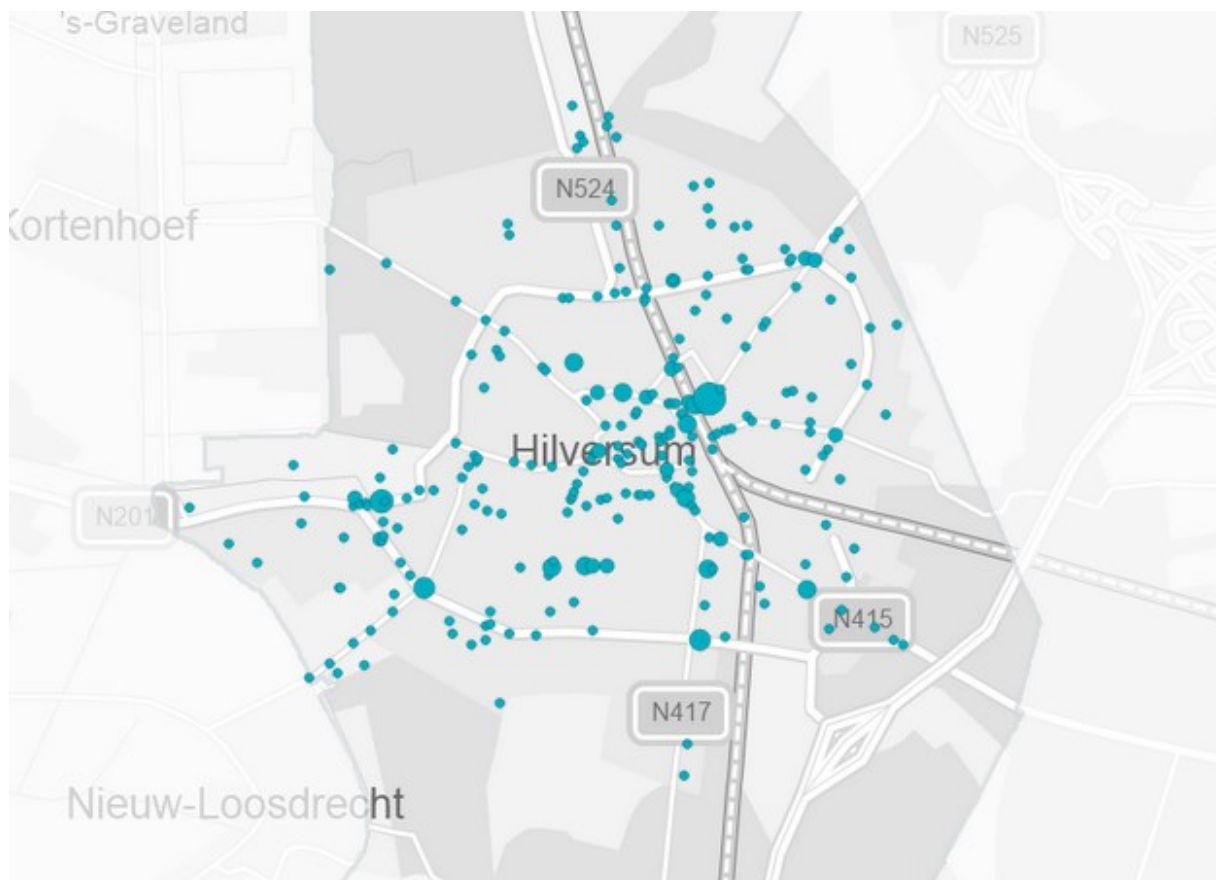


Grafiek 4, aantallen per gegroepeerde leeftijdsgroep 0 t/m 17 jaar en 60+ jaar in de geselecteerde jaren.

In 2023 is er een uitschieter voor de leeftijdsgroep 0 t/m 17 te zien. Bij de categorie 60+ waren zij in 2019 bij 28 geregistreerde ongevallen betrokken, en in afgelopen jaren minder. In 2020 zijn voor alle groepen minder ongevallen geregistreerd. Bij alle leeftijdsgroepen is er een lichte gemiddelde stijging door de jaren heen. De meest voorkomende aard is een flankongeluk met 244 betrokkenen. Hierna waren het frontale ongevallen (37), betrokkenen van ongevallen met objecten of geparkeerde voertuigen (17), kop/staart ongevallen (13), ongevallen waar een voetganger bij betrokken was (12), en eenzijdige ongevallen (10). De aard van ongevallen is veelal onbekend en ook zo opgenomen in de data (110 ongeregistreeerde aard). Dit komt uit op 443 geregistreerde ongevallen. Het aantal ongevallen waarbij er geen andere betrokkene bij aanwezig was kan hoger zijn, omdat deze eventueel genoteerd staan als onbekend. De leeftijdsgroep 60+ is bij alle categorieën het vaakst vertegenwoordigd, behalve bij flankongevallen en frontale ongevallen. Bij deze is de groep 0 t/m 17 het grootst, waarbij weer intern de groep 12 t/m 15 het vaakst betrokken is. Waar een voetganger betrokken was kwam de leeftijdscategorie 25 t/m 39 het vaakst op. De ongevallen waar een ongeregistreeerde aard is genoteerd maken de data hieromtrent helaas onduidelijk en hierbij is er geen aanname naar de oorzaak van een ongeluk te maken.

Locaties van fietsongevallen

Van de 431 geregistreerde fietsongevallen (niet betrokkenen) tussen Q1 2019 tot Q4 2024 hebben er 245 plaatsgevonden op een kruispunt (kruising 3 of 4 takken, rotonde) en 165 op een wegvak (bocht of rechte weg). Voor 21 ongevallen is de locatie niet ingevuld. Opvallend is dat de geregistreerde ongelukken met dodelijke afloop (waarvan 3) op een rechte weg gebeurden. Op een rechte weg vielen ook meer ongevallen dan op andere wegcategorieën, maar alle kruispuntsoorten bij elkaar opgeteld vertegenwoordigen vaker een ongevalslocatie dan een rechte weg of bocht.



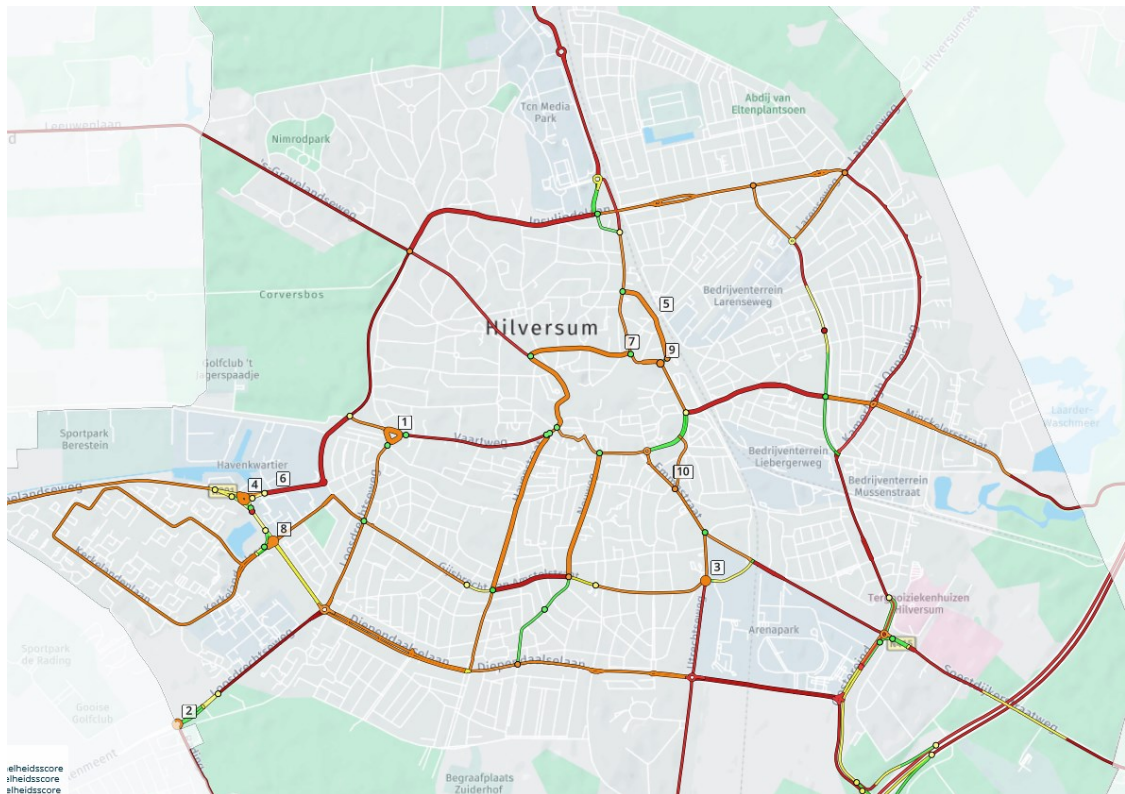
Kaart 1, Overzicht locaties geregistreerde fietsongevallen in Hilversum Q1 2019 t/m Q3 2024

Als deze data vergeleken worden met de locaties van (basis)onderwijslocaties en sportvelden in Hilversum is er geen directe correlatie te zien. Het is waarschijnlijker dat de locaties waar frequenter fietsongevallen voorkomen punten zijn waar verschillende modaliteiten elkaar kruisen en welke relatief hoge intensiteiten kennen. Dit zijn kruispunten van radialen en verbindende wegen in de gemeente, zoals de Diependaalselaan

en de Kleine Drift. Wat wel opvalt is dat de drie geregistreeerde ongevallen op het midden van de Soestdijkerstraatweg eenzijdig waren. Dit aantal kan op een andere locatie hoger zijn, maar waar de ongevallen niet als zodanig zijn geregistreerd (bijvoorbeeld als onbekend).

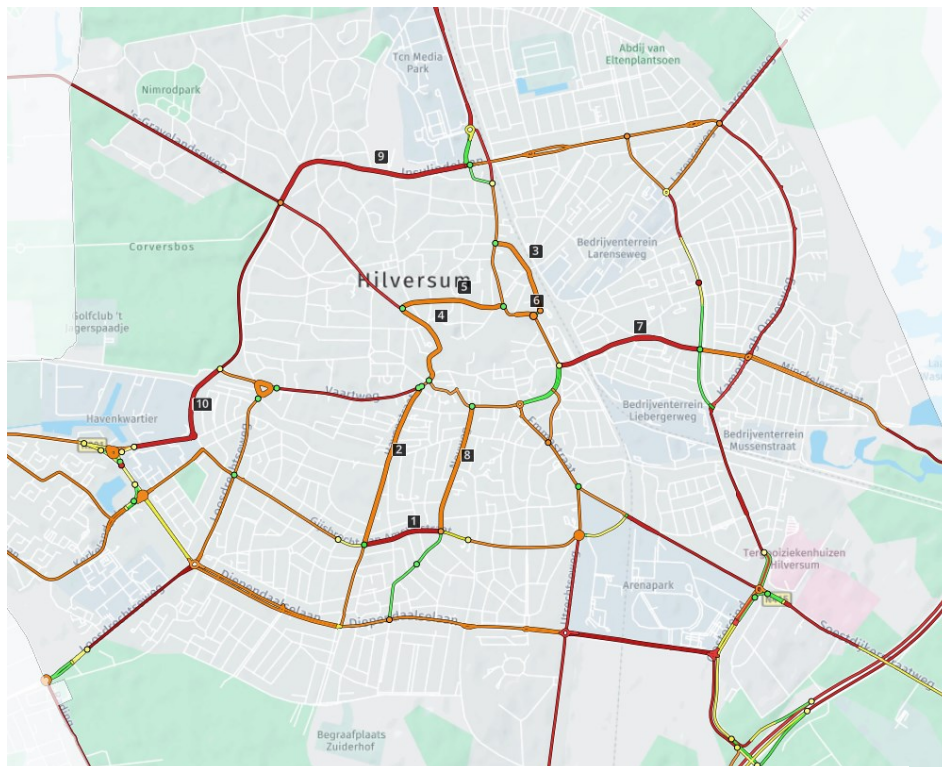
De top tien meest onveilige kruispunten in Hilversum zijn zichtbaar op de onderstaande kaart. Dit zijn kruisingen welke volgens de ongevallenscore van CROSS score (de combinatie snelheidsscore en ongevallenscore). Deze data is gebaseerd op alle geregistreeerde ongevallen en dus niet alleen gefilterd voor fietsers.

Vergeleken met de ongevallenkaart van de fietsongevallen komt het tamelijk overeen. Waar de top 10 gevaarlijkste kruisingen gesitueerd zijn, zijn er ook geregistreeerde fietsongevallen te vinden op kaart 1.



Kaart 2, top 10 gevaarlijkste kruisingen in Hilversum (Bliq/CROSS score, 01/07/19 - 30/06/2024)

De overeenkomsten tussen fietsongevallen en gevaarlijke wegvakken is minder evident, zie kaart 3. Hieruit blijkt weer dat er vaker fietsongevallen voorkomen op locaties waar verschillende verkeersstromen elkaar kruisen.



Kaart 3, top 10 gevaarlijkste trajecten in Hilversum (Bliq/CROSS, 01/07/19 - 30/06/2024)

Inzet om fietsongevallen te voorkomen

De gemeente Hilversum gebruikt verscheidene methoden om fietsongevallen zoveel mogelijk te voorkomen. Verkeerseducatie wordt aangeboden op verschillende manieren, zowel op basisscholen door lessen en het fietsexamen, als voor ouders door middel van programma doortrappen. Tevens is recent het Actieplan veilig naar scholen en sportparken aangenomen, waar een convenantenaanpak die per locatie, in samenspraak met belanghebbenden, kijkt naar de huidige verkeerssituatie en mogelijke maatregelen.

In september en oktober is tevens de verkeerscampagne ingezet. Hierin werden verschillende doelgroepengroepen op diverse manieren gewezen op verkeersveiligheid. Van veilig-aan-banen, gastlessen op scholen en preventieve acties bij middelbare scholen, het uitdelen van fietsverlichting bij sportlocaties, tot online communicatie over elektrisch fietsen en meer. De gemeente is voornemens om de verkeerscampagne in de komende jaren weer te benutten.

De infrastructuur van Hilversum heeft als uitgangspunt verkeersveiligheid. (Her)inrichten op infrastructureel niveau worden dan ook met veiligheid als basis ontworpen. Het is echter niet altijd mogelijk om de richtlijnen en aanbevelingen op topniveau te implementeren, bijvoorbeeld door ruimtegebrek. We zetten Duurzaam Veilig in om zo veilig mogelijk verkeersvoorzieningen in de gemeente te faciliteren.

Hiernaast hebben wij regelmatig overleg met de Fietzersbond. Vanuit hen krijgen wij ervaringen en opmerkingen van fietsers over situaties die zij als onveilig of oncomfortabel ervaren. Uit een recente presentatie van de Fietzersbond over ongevallendata waarbij ook de nieuwsberichten hierover werden vergeleken met beschikbare data blijkt eveneens dat de beschikbare data veelal niet compleet is, omdat niet alle ongevallen worden geregistreerd. Dit kan komen door eenzijdige ongevallen of dat een botsing onderling tussen betrokkenen afgehandeld wordt. De gemeente gaat kijken of er andere mogelijkheden en databronnen zijn om het inzicht in fietsongevallen completer te maken.

Stijging fietsongevallen in Nederland

Het aantal fietsongevallen in Nederland stijgt eveneens. Het aantal fietsers met letsel is in de periode 2014-2023 gestegen met 27%. Dit blijkt uit cijfers van VeiligheidNL (kijkend naar Spoedeisende hulp bezoeken). De meeste fietsongevallen zijn eenzijdig van aard (58%). Hierna komen de botsingen met andere weggebruikers of obstakels. Middelbare scholieren zijn het vaakst slachtoffer van een fietsongeval maar de kans op ongeval (aantal per gefietste kilometers) is het grootst voor de oudere fietser. VeiligheidNL adviseert inzicht te krijgen in SEH- en ambulancedata om oorzaken van ongevallen beter in beeld te krijgen, verkeerseducatie in te zetten, valpreventie-programma's voor oudere verkeersdeelnemers te benutten, en het dragen van een fietshelm te stimuleren. De gemeente Hilversum volgt deze adviezen zoveel mogelijk door verkeerseducatie aan te bieden, zowel voor jongeren als ouderen.

Uit cijfers van het CBS blijkt hiernaast dat tussen 2022 en 2023 het aantal verkeersdoden op de fiets van 290 naar 270 zakte. Dit aantal is wel sinds 2000 al stabiel. Hierbij zijn 60+ers de grootste groep.

De stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid (SWOV) meldt dat een stijging van ongevallenaantallen kan komen door vergrijzing. Er zijn meer ouderen in Nederland, en deze fietsen vaak ook langer door. Dit komt mede door het gebruik van de elektrische fiets waardoor deze groep langer in beweging kunnen blijven.

(Onzichtbare) obstakels, het ontbreken van markeringen langs de weg, te smalle fietspaden en/of wegen, of gladde wegen door regen, ijs of sneeuw, of natte bladeren zijn typische voorbeelden van enkelvoudige ongevallen. Een deel van de enkelzijdige ongevallen kan ook veroorzaakt worden door afleiding op de fiets, zoals het fietsen onder invloed of smartphonegebruik. Hiernaast kan een mankement aan de fiets een oorzaak zijn van een ongeval. Deze ongevallen worden vaak niet geregistreerd en zijn dus ook moeilijk inzichtelijk.

Fietsers op elektrische fietsen hebben relatief niet vaker een ongeval. Wel is de kans op ernstig letsel hoger. Doordat mensen op elektrische fietsen vaak langere afstanden afleggen, is hun blootstelling aan risico's hoger. Dit betekent dat de periode die ze op de fiets doorbrengen langer is, waardoor er meer tijd is om eventueel een ongeluk te ervaren.