



Foto: Paul Voorham

Prognoses voor 2020

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid getoetst

De SWOV heeft onlangs prognoses opgesteld van de te verwachten aantallen verkeersslachtoffers in 2020 en heeft die aantallen getoetst aan de doelstellingen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid voor 2020. De resultaten zijn vastgelegd in vier rapporten die onlangs zijn gepubliceerd. Belangrijkste conclusie is dat als er geen aanvullende maatregelen worden genomen er in 2020 meer doden en ernstig verkeersgewonden te betreuren zijn dan in de doelstellingen voor dat jaar zijn vastgelegd.

Strategisch Plan

In 2008 is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 (SPV) door het toenmalige Ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgesteld en door de Tweede Kamer gesteund. Dit plan wordt iedere vier jaar getoetst op actualiteit en indien nodig bijgesteld. Als hulpmiddel bij deze vierjaarlijkse toets heeft de SWOV onlangs prognoses opgesteld van de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden die in 2020 te verwachten zijn. Bij het opstellen van de prognoses is gecontroleerd of de uitgangspunten van het SPV nog van toepassing zijn en hoe de implementatie van voorgenomen SPV-maatregelen verloopt. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft naar aanleiding van de SWOV-studies, en in overleg met andere bestuurlijke overheden be-

sloten in actie te komen. Het SPV zal worden bijgesteld. Medio 2012 moet de aangepaste strategie zijn afgerond.

Uitgangspunten

De doelstellingen zoals die op dit moment in het SPV voor 2020 zijn geformuleerd zijn maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden. Om te zien of deze doelstellingen nog gehaald kunnen worden, zijn met behulp van het door de SWOV ontwikkelde 'verkenkend model' prognoses opgesteld voor verschillende subgroepen, waarna het totale aantal slachtoffers in 2020 is geschat door de prognoses voor de verschillende subgroepen bij elkaar op te tellen. Schattingen van de verwachte aantallen doden en ernstig verkeersgewonden zijn gemaakt voor

het voor de verkeersveiligheid minst gunstige mobiliteitsscenario en voor het meest gunstige scenario, en voor een scenario mét en voor een scenario zonder bezuinigingen op infrastructuurele maatregelen.

Niet aannemelijk

De prognose voor het aantal verkeersdoden bleek in drie van de vier beschouwde combinaties van scenario's hoger te zijn dan de doelstelling. Alleen wanneer de mobiliteit groeit volgens het meest gunstige mobiliteitsscenario én er geen bezuinigingen doorgevoerd worden, bestaat er een kans dat de doelstelling voor het maximaal aantal verkeersdoden gehaald wordt. De prognoses voor aantallen ernstig verkeersgewonden liggen bij alle vier de beschouwde combinaties van scenario's fors hoger dan de doelstelling. Het is dus niet aannemelijk dat de doelstelling voor het maximaal aantal ernstig verkeersgewonden gehaald wordt.

Slachtoffergroepen

De prognoses voor verschillende groepen slachtoffers zijn met elkaar vergeleken om een

indruk te krijgen van de problemen die in de nabije toekomst te verwachten zijn. In het algemeen blijkt voor bijna alle groepen ernstig verkeersgewonden (behalve slachtoffers onder auto-inzittenden) de ontwikkeling minder gunstig te zijn dan voor de verkeersdoden. Daarnaast laten een aantal specifieke groepen een relatief ongunstige ontwikkeling in aantal slachtoffers zien:

- Ouderen; de relatief ongunstige prognoses voor het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden hangen (deels) samen met een toename van het aantal ouderen, en niet zo zeer met een stijgend risico.
- Slachtoffers uit ongevallen zonder motorvoertuigen, met name enkelvoudige fietsongevallen: zowel het aantal verkeersgewonden als het risico om ernstig gewond te raken vertoont voor deze groep een stijgende trend.

Vooruitzien en terugblikken

De prognoses die door de SWOV zijn opgesteld, maken gebruik van ontwikkelingen uit het verleden. Daarbij is nog geen rekening

gehouden met nieuwe ontwikkelingen die voor de verkeersveiligheid van belang zijn, maar die niet verwerkt zijn in mobiliteits- en bevolkingsprognoses. Daarom is het raadzaam om een systematische verkenning uit te voeren van voor de verkeersveiligheid relevante, nieuwe ontwikkelingen.

Daarnaast is het belangrijk om regelmatig de voortgang van de uitvoering van het SPV en het Actieprogramma te volgen. Dan moeten periodiek ongevallen, gedragingen (bijvoorbeeld rijsnelheden), mobiliteit en geïmplementeerde maatregelen in kaart worden gebracht. Ook is het van belang om bij de volgende toetsing van het SPV, de effectiviteit van de getroffen maatregelen te evalueren. Hiervoor zijn concrete beleidsplannen, gegevens en gericht evaluatieonderzoek nodig. De SWOV beveelt aan om hiermee een start te maken.

Het totale onderzoek bestaat uit drie fasen, namelijk fase 1 (toetsen), fase 2 (adviseren) en fase 3 (doorrekenen). Met de nu gepubliceerde rapporten is fase 1 afgerond.

De door de SWOV uitgevoerde verkenningen zijn vastgelegd in vier rapporten; daarnaast is een uitgebreide samenvatting verschenen:

Uitgebreide samenvatting

Verkeersveiligheidsverkenning 2020. P. Wesemann & W. Weijermars. R-2011-12. SWOV, Leidschendam.

Referentieprognose van de Verkeersveiligheidsverkenning 2020. Y. van Norden & F. Bijleveld. R-2011-16. SWOV, Leidschendam.

Verkeersveiligheidseffecten in 2020 van nieuwe maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding. Ch. Goldenbeld, P. Wesemann & C. Schoon. R-2011-17. SWOV, Leidschendam.

Verkeersveiligheidseffecten in 2020 van maatregelen op het gebied van de veiligheid van personenauto's. C. Schoon, M. Reurings & C. Huijskens. R-2011-18. SWOV, Leidschendam.