



Foto: Paul Voorham

## Overtredingen en ongevallen: bestaat er een verband?

**Het aantal overtredingen dat in Nederland wordt begaan blijkt een samenhang te vertonen met de ongevalsbetrokkenheid. Dit is een van de bevindingen uit een SWOV-onderzoek naar de relatie tussen overtredingen en ongevallen dat onlangs is afgerond.**

In buitenlands onderzoek zijn aanwijzingen gevonden dat verkeersdeelnemers vaker bij ongevallen betrokken zijn naarmate ze meer overtredingen begaan. Er was echter nog geen onderzoek gedaan naar de relatie tussen overtredingen en ongevallen in het Nederlandse verkeer. De SWOV heeft een eerste stap gezet en is in een studie nagegaan of Nederlandse gegevens voldoende bruikbaar zijn om vast te stellen of meer overtredingen gepaard gaan met onevenredig meer en ernstiger ongevallen en in welke mate het type overtredingen of kenmerken van weggebruikers een rol spelen.

### Onderzoek

Het SWOV-onderzoek is van belang voor verkeersveiligheids- en handhavingsbeleid, politie en veiligheidsorganisaties. Het sluit bovendien aan op inhoudelijke discussies over het belang van bewuste overtredingen versus onbewuste fouten voor de verkeersveiligheid enerzijds en de samenhang tussen aantal en ernst van overtredingen en verkeersveiligheid anderzijds. Het

onderzoek heeft zich gericht op het vinden van een eerste antwoord op drie vragen:

1. Lukt het – technisch gezien – om de relatie tussen overtredingen en ongevallen te bestuderen door databestanden betreffende overtredingen en ongevallen te koppelen?
2. Gaan meer overtredingen samen met een onevenredig grotere ongevalsbetrokkenheid?
3. En zo ja, hoe groot is ongeveer een groep van nader te definiëren ‘veelplegers’ die een verhoogde gevaarstelling ten opzichte van het gemiddelde hebben?

Om antwoorden op deze vragen te vinden heeft de SWOV twee bestanden geanalyseerd: een ongevallenbestand geleverd door de Dienst Verkeer en Scheepvaart, en bestanden met overtredingen van het Centraal Justitieel Incassobureau. Aan de hand van deze bestanden is de samenhang tussen ongevalsbetrokkenheid en het aantal overtredingen bekeken voor de periode

2005-2009. Hierbij moet worden aangetekend dat het onderzoek een aantal beperkingen kent. Bij met de camera geconstateerde overtredingen is de feitelijke bestuurder van het voertuig niet bekend. Daarom is de relatie tussen overtredingen en ongevallen op *kentekenniveau* en niet op *persoonsniveau* onderzocht. Daarnaast is de overtredingsgeschiedenis van voertuigen alleen bekeken op basis van informatie in CJIB-databestanden, en niet via andere informatie in registers van justitie of verzekeringsmaatschappijen, die veelal vertrouwelijk en moeilijk toegankelijk zijn voor onderzoek. Ten derde is geen onderscheid gemaakt in de ernst van de afloop van een ongeval. Dat betekent dat eigenlijk een verband is onderzocht tussen overtredingen en minder ernstige ongevallen, aangezien deze ongevallen frequenter voorkomen in de statistieken. Ten slotte was belangrijke informatie zoals de afgelegde afstand per kenteken niet beschikbaar.

### Uitkomsten

Wat betreft de eerste, technische vraag toont het onderzoek aan dat het mogelijk was om op basis van een gekoppeld ongevallen- en overtredingenbestand het verband tussen over-

tredingsgedrag en ongevalsbetrokkenheid nader te verkennen.

De tweede vraag, of meer overtredingen met meer ongevallen samengaan, moet met 'ja' beantwoord worden. De analyse wijst uit dat voertuigen die meer dan één overtreding per jaar begaan, vaker bij ongevallen zijn betrokken dan voertuigen met één overtreding per jaar. Ook toont het onderzoek aan dat deze verhogingsfactor exponentieel toeneemt met de overtredingsfrequentie (het aantal overtredingen per jaar). Met andere woorden: de ongevalsbetrokkenheid van voertuigen wijkt bij een toenemende overtredingsfrequentie steeds verder af van de groep voertuigen met slechts één overtreding per jaar. Zo is bijvoorbeeld een groep voertuigen met acht overtredingen per jaar méér dan een andere groep voertuigen, tien keer vaker bij ongevallen betrokken.

Voor de derde vraag, die naar de groep veelplegers met een verhoogde gevaarstelling, is een voorlopige tweedeling tussen 'gemiddelde' en 'veelvuldige' overtredders gehanteerd. Het

blijkt dat het grootste deel (twee derde) van de kentekens die bij ongevallen betrokken zijn, niet meer dan twee overtredingen per jaar heeft – een 'gemiddeld' overtredingsniveau. Ruim zes procent van de kentekens die bij ongevallen betrokken zijn, heeft minimaal negen overtredingen per jaar. Dit terwijl deze 'veelvuldige' overtredders minder dan een half procent van de overtredderspopulatie uitmaken.

### Vervolgonderzoek

Het onderzoek laat zien dat het mogelijk is om de relatie tussen overtredingen en ongevallen in Nederland nader te bestuderen. Ook is het zinvol om de relatie tussen overtredingen en ongevallen verder te bestuderen met zo veel mogelijk

onderscheid naar leeftijd en geslacht, en naar ernst van de overtreding. Dergelijke kennis is van belang om verschillende doelgroepen voor educatie-, handhavings- en voorlichtingsbeleid te kunnen onderscheiden. Een verdere aanbeveling is om vervolgonderzoek te richten op een operationele definitie van veelplegers in het Nederlandse verkeer door de vraag te beantwoorden wanneer iemand als veelpleger moet worden beschouwd.

Tot slot: als de gevonden samenhang tussen aantal overtredingen en ongevalsbetrokkenheid ook bij verdergaand onderzoek juist en nauwkeurig blijkt te zijn, dan kan in het verkeersveiligheids- en handhavingsbeleid hiervan gebruikgemaakt worden.

### Meer over dit onderzoek kunt u lezen in het volgende SWOV-rapport:

Relatie tussen verkeersovertredingen en verkeersongevallen. Ch. Goldenbeld, M. Reurings, Y. van Norden & H. Stipdonk. R-2011-19. SWOV, Leidschendam.