

Analyse verkeersveiligheid in 2007

Uitgebreide samenvatting van [SWOV-rapport R-2008-12](#)

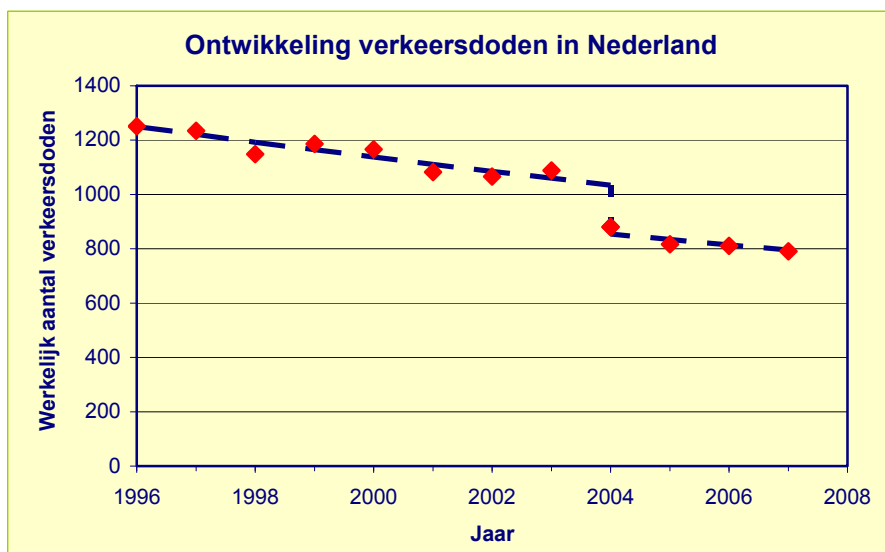
Inleiding

De SWOV voert ieder jaar een onderzoek uit naar recente verkeersveiligheidsontwikkelingen. Deze analyse beschrijft de belangrijkste bevindingen voor 2007. Het aantal verkeersdoden vertoont sinds de jaren zeventig een dalende trend. Deze dalende trend is het resultaat van ontwikkelingen op onder andere het gebied van mobiliteit, gedrag van weggebruikers, veiligheid van de infrastructuur, voertuigveiligheid en handhaving. Voor meer informatie en voor de ontwikkeling in het aantal ziekenhuisgewonden wordt verwezen naar het volledige rapport (Weijermars et al., 2008).

Ontwikkeling in het aantal verkeersdoden

In 2007 vielen 791 doden in het verkeer. Bijna de helft van deze verkeersdoden (45%) viel onder auto- of bestelauto-inzittenden en bijna een kwart (24%) van deze doden waren fietsers. De overige verkeersdoden vielen onder voetgangers (12%), brom-/snorfietsers (10%), motorrijders (8%) en overige vervoermiddelen (2%).

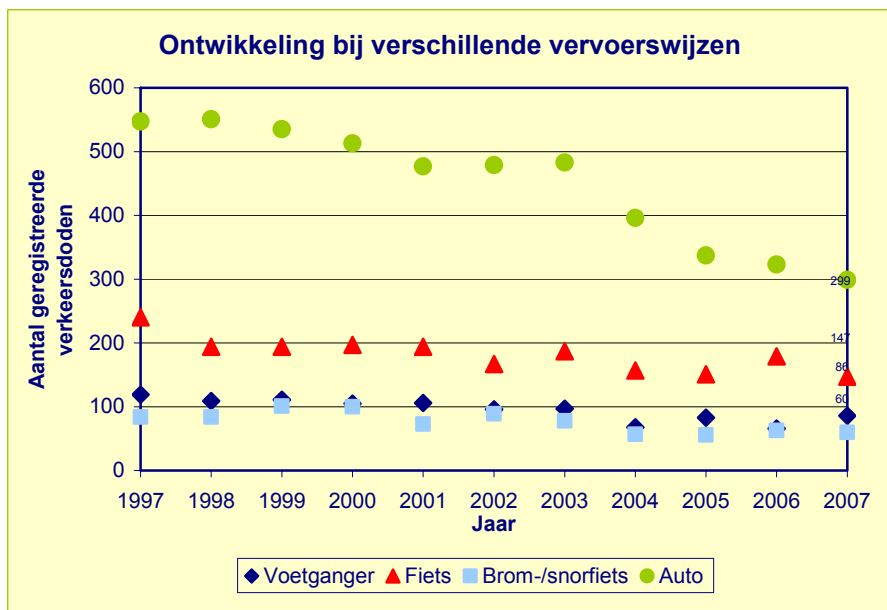
Afbeelding 1 laat de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden voor het laatste decennium zien. Aangezien het aantal verkeersdoden niet gestegen is in de jaren 2005, 2006 en 2007, is het steeds aannemelijker dat de forse daling in 2004 van blijvende aard is.



Afbeelding 1.

De daling in 2004 is niet bij alle groepen verkeersdoden terug te zien. Met name onder auto-inzittenden is het aantal verkeersdoden extra gedaald in 2004, terwijl fietsers en voetgangers geen extra daling laten zien (zie *Afbeelding 2*).

Ook in 2007 is het aantal verkeersdoden met name afgenomen onder auto-inzittenden. Het aantal verkeersdoden onder voetgangers was in 2007 daarentegen iets hoger dan in de voorgaande jaren. Het aantal verkeersdoden onder fietsers was in 2006 behoorlijk hoger dan de jaren daarvoor maar is in 2007 weer terug op het niveau van 2004 en 2005.

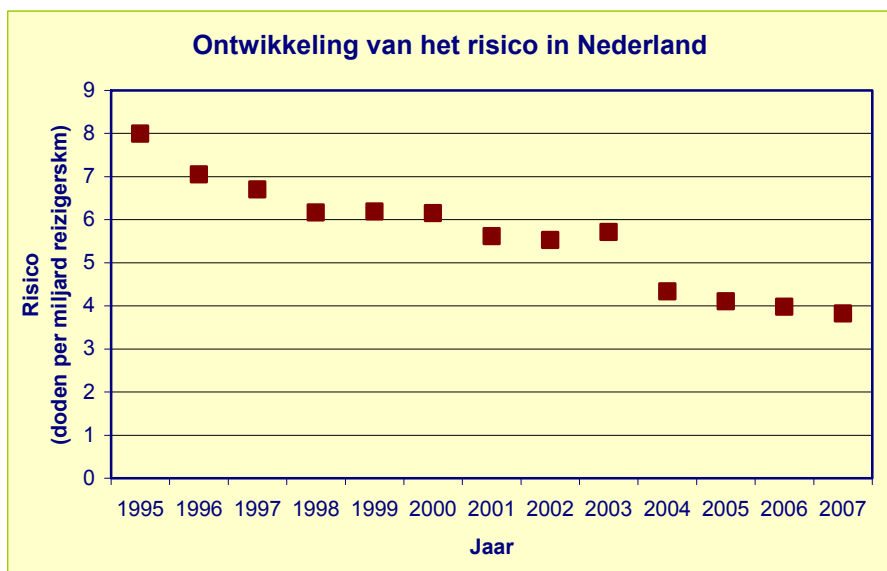


Afbeelding 2.

De meeste geregistreerde verkeersdoden vallen op wegen met 50 km/uur (29%) en 80 km/uur (34%) als limiet. Het aantal verkeersdoden op deze wegtypen vertoont wel een dalende trend en is bovendien extra gedaald in 2004. In 2007 is het aantal geregistreerde verkeersdoden met name op 80km/uur- en 100-/120km/uur-wegen lager dan de jaren ervoor. Op 30- en 60km/uur-wegen is het aantal geregistreerde verkeersdoden de laatste jaren toegenomen. Dit wordt (deels) veroorzaakt door een toename van de weglengte van deze wegen.

Ontwikkelingen in risico's

Het verloop in aantallen verkeersdoden kan (deels) het gevolg zijn van mobiliteitsontwikkelingen. Er is gecorrigeerd voor deze mobiliteitsontwikkelingen door de aantallen slachtoffers te delen door het totale aantal afgelegde reizigerskilometers. *Afbeelding 3* toont de ontwikkeling van het risico in de tijd.



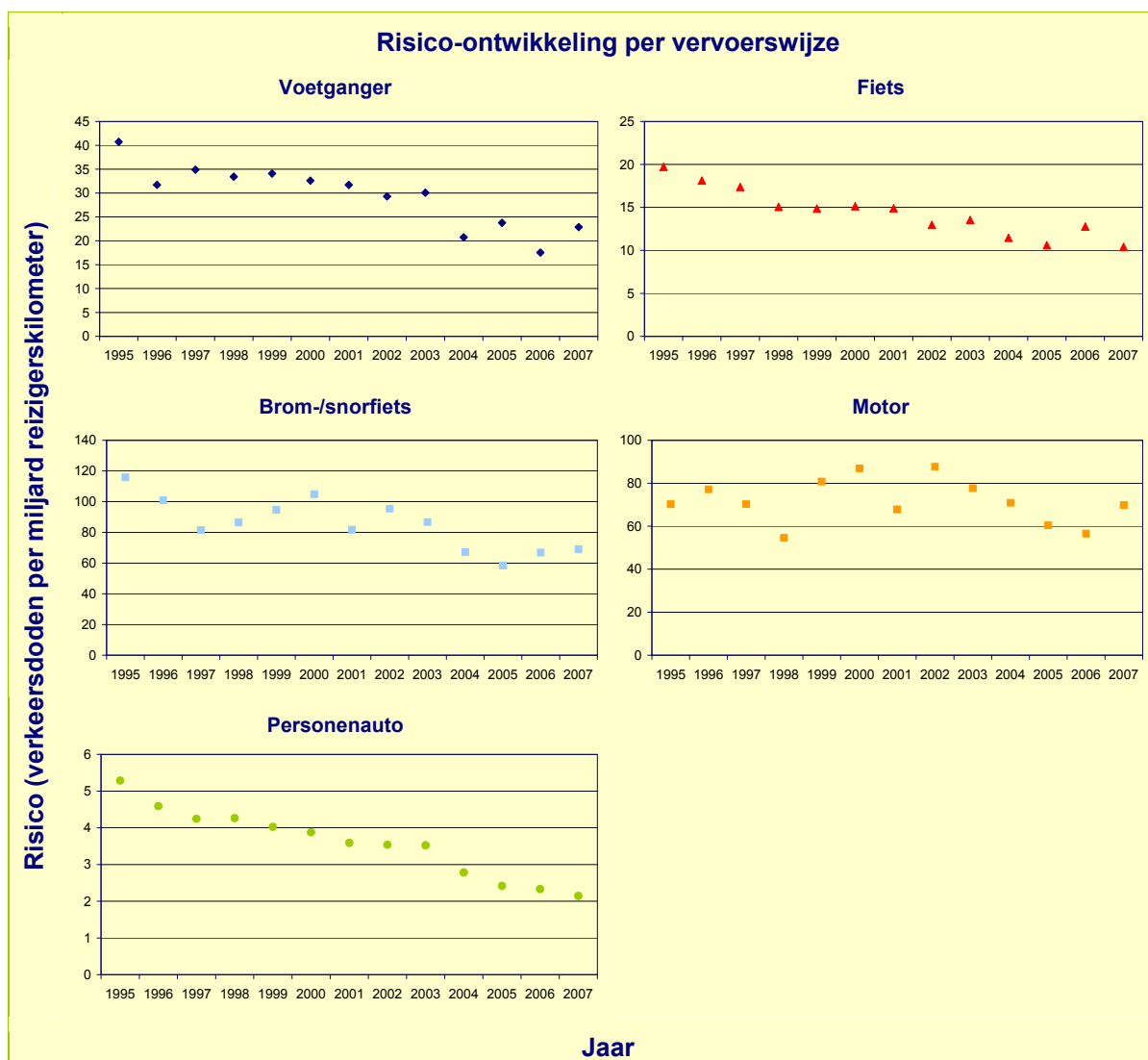
Afbeelding 3.

Evenals het aantal verkeersdoden, vertoont ook het risico het laatste decennium een dalende trend. Daarnaast lijkt het risico in de jaren 2004-2007 lager dan we op basis van de trend tot en met 2003

zouden verwachten. In de jaren 2005, 2006 en 2007 is het risico verder afgenomen tot 3,8 (geregistreerde) doden per miljard afgelegde reizigerskilometer.

Vervolgens is het risico per vervoerswijze bepaald door het aantal verkeersdoden onder een bepaalde vervoerswijze te delen door de afgelegde afstand met die vervoerswijze. Het risico is het hoogst voor motorrijders en brom-/snorfietsers (respectievelijk 70 en 69 geregistreerde verkeersdoden per miljard reizigerskilometer in 2007) en het laagst voor auto-inzittenden (2,1 geregistreerde verkeersdoden per miljard afgelegde reizigerskilometer in 2007).

Afbeelding 4 toont de ontwikkeling van de risico's voor verschillende vervoerswijzen. Op het oog lijkt het risico met name voor voetgangers en auto-inzittenden extra gedaald te zijn in 2004. Bij fietsers lijkt ook het risico niet extra gedaald te zijn in 2004, net als bij het aantal verkeersdoden. Wel is het risico voor fietsers in 2007 iets afgenomen; hiermee is het, na de stijging in 2006, weer terug op het niveau van 2004 en 2005. Voor voetgangers, brom-/snorfietsers en motorrijders is het risico gestegen in 2007.



Afbeelding 4.

Wanneer we het risico vergelijken voor verschillende wegtypen, dan lijkt dit in 2004 met name op 50- en op 80km/uur-wegen extra gedaald te zijn. Op 50km/uur-wegen is het risico na 2004 echter niet verder gedaald. Ook op 30- en 60km/uur-wegen daalt het risico de laatste jaren niet. Op 80- en 100-/120km/uur-wegen is het risico in 2007 wel verder afgenomen.

Mogelijke verklaringen voor de ontwikkelingen

Er zijn verschillende verklaringen mogelijk voor de beschreven ontwikkelingen in risico's. Wetgeving en politietoezicht in combinatie met voorlichting, bepaalde infrastructurele maatregelen, en veiligheidsvoorzieningen in voertuigen kunnen een positief effect op de verkeersveiligheid hebben gehad. Helaas is onvoldoende informatie beschikbaar over de implementatie van infrastructurele maatregelen, waardoor we niet konden onderzoeken of en in welke mate infrastructurele maatregelen hebben bijgedragen aan de daling in het risico. Ook voor veiligheidsvoorzieningen in voertuigen was het helaas niet mogelijk om het effect op de verkeersveiligheid kwantitatief te bepalen.

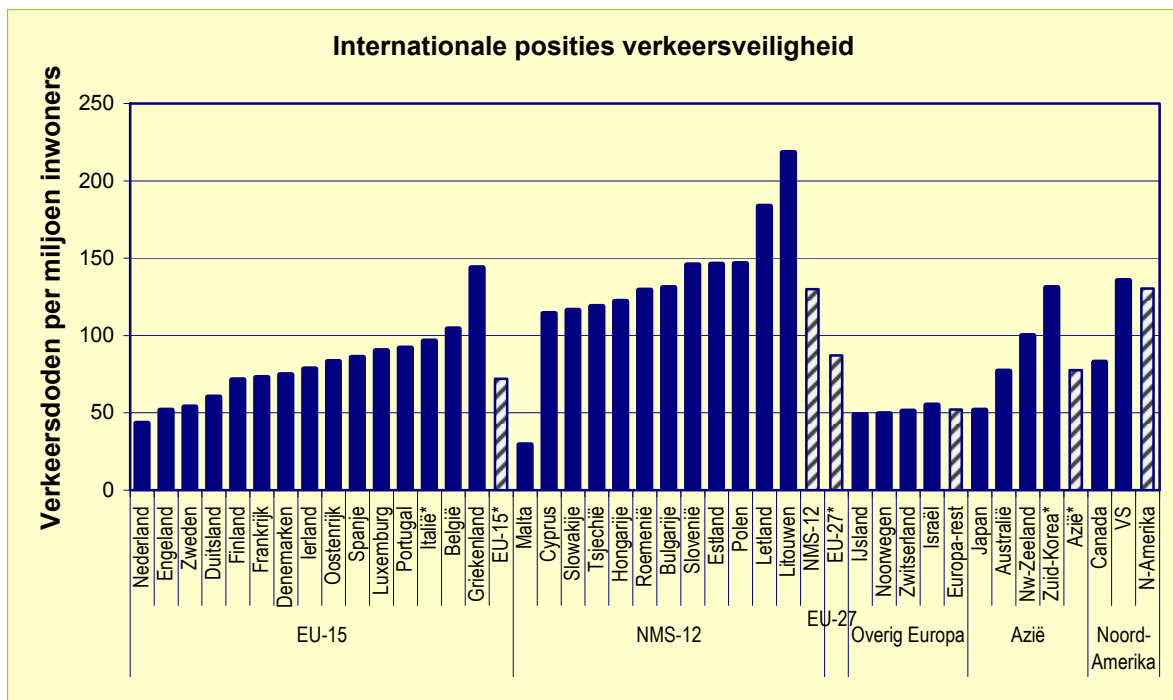
De effecten van politietoezicht en wetgeving (in combinatie met voorlichting) zijn onderzocht door de ontwikkelingen in relevante verkeersgedragingen te beschouwen. Sinds 2001 is het politietoezicht aanzienlijk geïntensiveerd. Voor de periode vanaf 2004 zijn de volgende veranderingen in gedrag gevonden:

- In de jaren vanaf 2004 werd er tijdens de weekendnachten minder vaak onder invloed gereden dan in de jaren ervoor.
- Het gebruik van gordels en kinderbeveiligingsmiddelen is in de periode vanaf 2004 hoger dan in de jaren ervoor.
- De rij snelheden op 100km/uur-wegen waren in de periode vanaf 2004 lager dan de jaren ervoor. Deze gedragsontwikkelingen hebben naar verwachting bijgedragen aan de extra daling in het aantal verkeersdoden in 2004.

In 2007 zijn geen nieuwe, grootschalige maatregelen genomen waarvan een positief effect op de verkeersveiligheid verwacht mag worden. Daarnaast is de groei van de handavingsinspanningen in 2007 tot stilstand gekomen, zo niet verminderd. Deze conclusie is alleen gebaseerd op gedetailleerde gegevens van de regionale verkeershandhavingsteams. Van de reguliere politiecontroles ontbreken dergelijke detailgegevens helaas. Deze ontwikkelingen in politietoezicht in 2007 kunnen bijgedragen hebben aan een aantal ongunstige gedragsveranderingen. Het aantal gecontroleerde bestuurders op 50- en 80km/uur-wegen is afgenomen in 2007, en tegelijkertijd is een toename van het percentage snelheidsovertreders op deze wegen vastgesteld. Ook het toezicht op door rood licht rijden is in 2007 iets afgenomen. De gedragsgegevens van dit type overtreding zijn moeilijk te interpreteren, maar laten in ieder geval geen verbetering zien. De controle op het dragen van gordels is in 2007 nauwelijks veranderd, terwijl minder inzittenden van bestelauto's en passagiers van personenauto's een gordel dragen. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat een verschil in meetopzet tussen even en oneven jaren mogelijk heeft bijgedragen aan de geconstateerde daling in het gordelgebruik. En hoewel het aantal op alcohol gecontroleerde bestuurders in 2007 verder is toegenomen, is het percentage bestuurders met een te hoog bloedalcoholgehalte tijdens weekendnachten in 2007 niet verder gedaald. Het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in auto's is in 2007 wel iets verder toegenomen.

De ontwikkelingen in internationaal perspectief

Nederland behoort met 43 verkeersdoden per miljoen inwoners tot de verkeersveiligste landen van de wereld (zie *Afbeelding 5*). Wel vallen in Nederland relatief veel verkeersdoden onder fietsers en (in mindere mate) onder brom- en snorfietsers. Ook het aantal verkeersdoden onder jongeren en ouderen is relatief hoog. Dit heeft te maken met een relatief hoge fietsmobiliteit in Nederland. Vanwege een gebrek aan data konden we het risico per afgelegde fietskilometer helaas niet vergelijken met andere landen.



Afbeelding 5. * data uit 2006

Het aantal slachtoffers blijkt in Nederland ongeveer even sterk te dalen als gemiddeld in de oorspronkelijke vijftien lidstaten van de Europese Unie. De nieuwe lidstaten laten in het algemeen een minder gunstige ontwikkeling zien dan de oorspronkelijke lidstaten. De doelstelling van Nederland blijkt echter minder ambitieus te zijn dan de EU-doelstelling (-50% in 2010) en de doelstelling van enkele andere Europese landen. Wanneer alle landen hun doelstelling zouden bereiken, is Nederland niet langer een van de koplopers in Europa. Hiermee is overigens niets gezegd over hoe reëel de ambities in de verschillende landen zijn. Nederland blijkt een van de weinige landen te zijn waarvoor de daling in de laatste jaren bij een trendmatige voortzetting voldoende is om de nationale doelstelling te behalen. Voor Europa zal het zonder aanvullende inspanningen onmogelijk zijn om de EU-doelstelling te behalen.

De ontwikkelingen in relatie tot de beleidsdoelstellingen

De SWOV heeft naar aanleiding van recente ontwikkelingen in de verkeersveiligheid aanbevolen om de doelstelling voor 2020 bij te stellen tot maximaal 500 doden (Aarts et al, 2008). Om de haalbaarheid te vergroten wordt daarbij aanbevolen om een aantal aanvullende maatregelen te treffen. Mede naar aanleiding van deze studie en de discussie met de Tweede Kamer vermeldt het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008) een doelstelling van 500 doden.

Conclusies en aanbevelingen

Na een periode van een dalende trend is het aantal verkeersdoden in 2004 scherp gedaald. Deze extra daling is niet bij alle groepen slachtoffers terug te zien. In de jaren na 2004 is het totale aantal verkeersdoden iets verder afgenomen. Over de trendmatige ontwikkeling na 2004 kunnen we op basis van gegevens van drie jaren niet veel zeggen, omdat toevallige fluctuaties een te grote rol spelen. Al lijkt het wel steeds aannemelijker dat de extra daling in 2004 van blijvende aard is.

De meeste relevante gedragingen in het verkeer laten geen verbetering zien in 2007, eerder een verslechtering. De SWOV stelt daarbij vast dat er in 2007 vrijwel geen nieuwe maatregelen zijn toegepast en het niveau van de handhaving in 2007 afgenomen is (behalve op rijden onder invloed). Er lijkt dus sprake te zijn van stilstand, en in dit geval zou stilstand wel eens achteruitgang kunnen betekenen.

Om de (aangescherpte) doelstelling te kunnen behalen wordt in de eerste plaats aanbevolen het verkeersveiligheidsbeleid met extra kracht uit te voeren. Hierbij nemen de terreinen infrastructuur en handhaving een belangrijke plaats in. Wat de infrastructuur betreft is er nu in Nederland geen goed beeld van de investeringen en of en in welke mate deze bijgedragen hebben aan de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. De SWOV steunt het voornemen in het *Strategisch Plan* om de toepassing van deze maatregelen te monitoren en te evalueren. Ook voor toekomstige investeringen wordt aanbevolen om steeds goed in beeld te brengen in hoeverre ze bijdragen aan de bevordering van de verkeersveiligheid. Wat het verkeerstoezicht betreft, beveelt de SWOV aan het huidige niveau minimaal te handhaven en te werken aan een verhoging van de effectiviteit en efficiëntie. Voor nieuw beleid is in het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020* (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2008) een kader geschapen. Dit biedt aanknopingspunten voor veel nieuwe maatregelen.

Literatuur

Aarts, L.T., Weijermars, W.A.M., Schoon, C.C. & Wesemann, P. (2008). *Maximaal 500 verkeersdoden in 2020: waarom eigenlijk niet? Maatregelpakketten en effectschattingen om te komen tot een aangescherpte verkeersveiligheidsdoelstelling*. R-2008-5. SWOV, Leidschendam.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2008). *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020: Van, voor en door iedereen*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 's-Gravenhage.

Weijermars, W.A.M., Goldenbeld, Ch., Bos, N.M. & Bijleveld, F.D. (2008). *De verkeersveiligheid in 2007: is stilstand achteruitgang? Analyse van ongevallen, mobiliteit, gedrag en beleid*. R-2008-12. SWOV, Leidschendam.