

Ontwikkeling verkeersveiligheid tot en met 2009

Uitgebreide samenvatting van SWOV-rapport R-2010-16

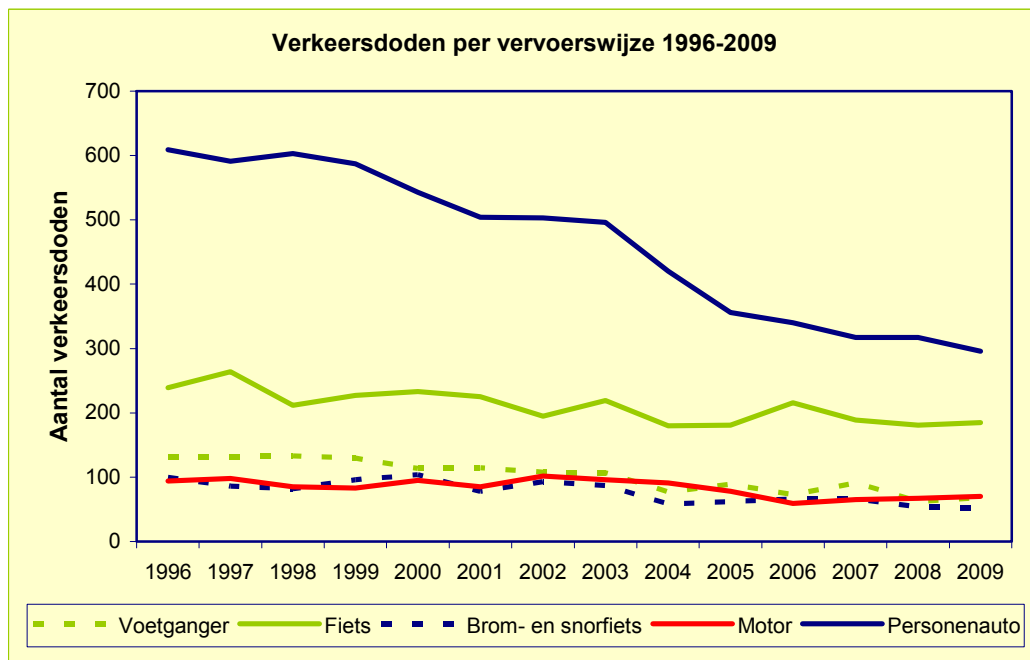
Inleiding

De SWOV voert ieder jaar een onderzoek uit naar recente verkeersveiligheidsontwikkelingen. Deze notitie beschrijft de belangrijkste ontwikkelingen tot en met 2009. Achtereenvolgens komen de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, de ontwikkeling in risico's, internationale ontwikkelingen en de ontwikkeling in verkeersveiligheidsmaatregelen aan bod. De notitie wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen. Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige rapport (Weijermars, Goldenbeld & Bos, 2010).

Dalende trend verkeersdoden; aandacht voor fietsers en motorrijders

In 2009 vielen er 720 doden in het verkeer. Ruim twee vijfde van deze verkeersdoden (41%) viel onder auto- of bestelauto-inzittenden en ruim een kwart (26%) van deze doden was fietser. Ruim twee derde van de verkeersdoden in 2009 kwam om het leven bij een ongeval waarbij een personenauto betrokken was.

Op de langere termijn, in de periode 1996-2009, vertoont het totale aantal verkeersdoden een dalende trend. In 2004 was deze daling relatief sterk; na 2004 bedroeg de gemiddelde jaarlijkse daling 3,6%. Ook voor de meeste vervoerswijzen (zie *Afbeelding 1*) is de trend in het aantal verkeersdoden in de periode 1996-2009 dalend. Voor motorrijders is het aantal verkeersdoden na 2006 echter toegenomen, van 59 doden in 2006 tot 70 doden in 2009. Daarnaast is het aantal verkeersdoden onder fietsers de laatste jaren (vanaf 2004) niet verder afgenomen. Met name oudere fietsers verdienen aandacht; 62% van de verkeersdoden onder fietsers in 2009 was 60 jaar of ouder.

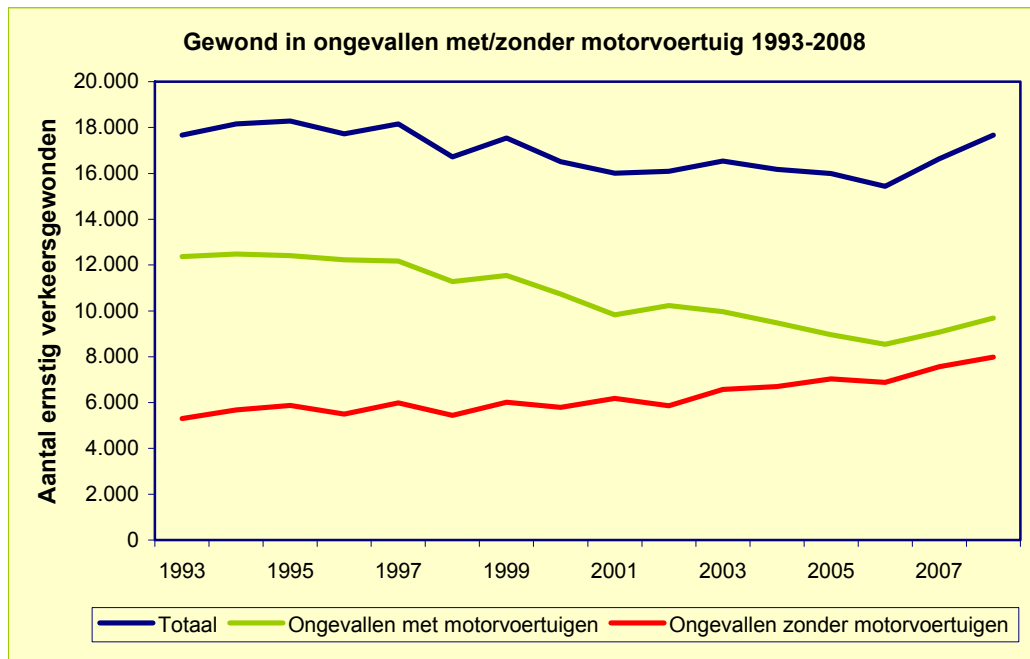


Afbeelding 1.

Bronnen: DVS-BRON; CBS

Toenemend aantal ernstig verkeersgewonden in 2007 en 2008; aandacht voor fietsers

Afbeelding 2 laat de ontwikkeling in het aantal ernstig verkeersgewonden¹ zien in de periode 1993-2008. Het aantal ernstig verkeersgewonden in 2009 was op het moment van publiceren nog niet bekend. Het aantal ernstig verkeersgewonden is in de beschouwde periode minder sterk gedaald dan het aantal verkeersdoden. Bovendien is het aantal ernstig verkeersgewonden in 2007 en 2008 gestegen, van ongeveer 15.400 in 2006 tot meer dan 17.600 in 2008, en is daarmee weer terug op het niveau van 1993. Het aantal ernstig verkeersgewonden bij ongevallen zonder motorvoertuigen vertoont een stijgende trend. Het totale aantal ernstig verkeersgewonden daalde in de periode 1993-2006 echter omdat de afname bij ongevallen mét motorvoertuigen groter was. In 2007 en 2008 is het aantal ernstig verkeersgewonden voor beide groepen toegenomen.



Afbeelding 2.

Bronnen: Prismant-LMR, DVS-BRON, SWOV

De meeste ernstig verkeersgewonden vallen onder fietsers: 54% van de ernstig verkeersgewonden in 2008 was een fietser. In tegenstelling tot bij de meeste andere vervoerswijzen, is de trend in het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers stijgend in de periode 1993-2008. Bovendien is de stijging van het totaal aantal ernstig verkeersgewonden in 2007 en 2008 het sterkst terug te zien bij de fietsers. De meeste ernstig verkeersgewonden onder fietsers vallen bij ongevallen waarbij geen motorvoertuigen betrokken zijn, terwijl bij de fietsongevallen met dodelijke afloop vaker wél motorvoertuigen betrokken zijn.

Ook onder gewonde fietsers is het aandeel ouderen relatief hoog, maar dit aandeel is lager dan onder de overleden fietsers; 38% van de ernstig verkeersgewonden onder fietsers was 60 jaar of ouder. De toename in het totaal aantal gewonde fietsers met een letselernst MAIS2+ in 2007 en 2008 is het sterkst terug te zien bij 60-74-jarigen.

Risico ernstige verwondingen toegenomen in 2007 en 2008; aandacht voor fietsers

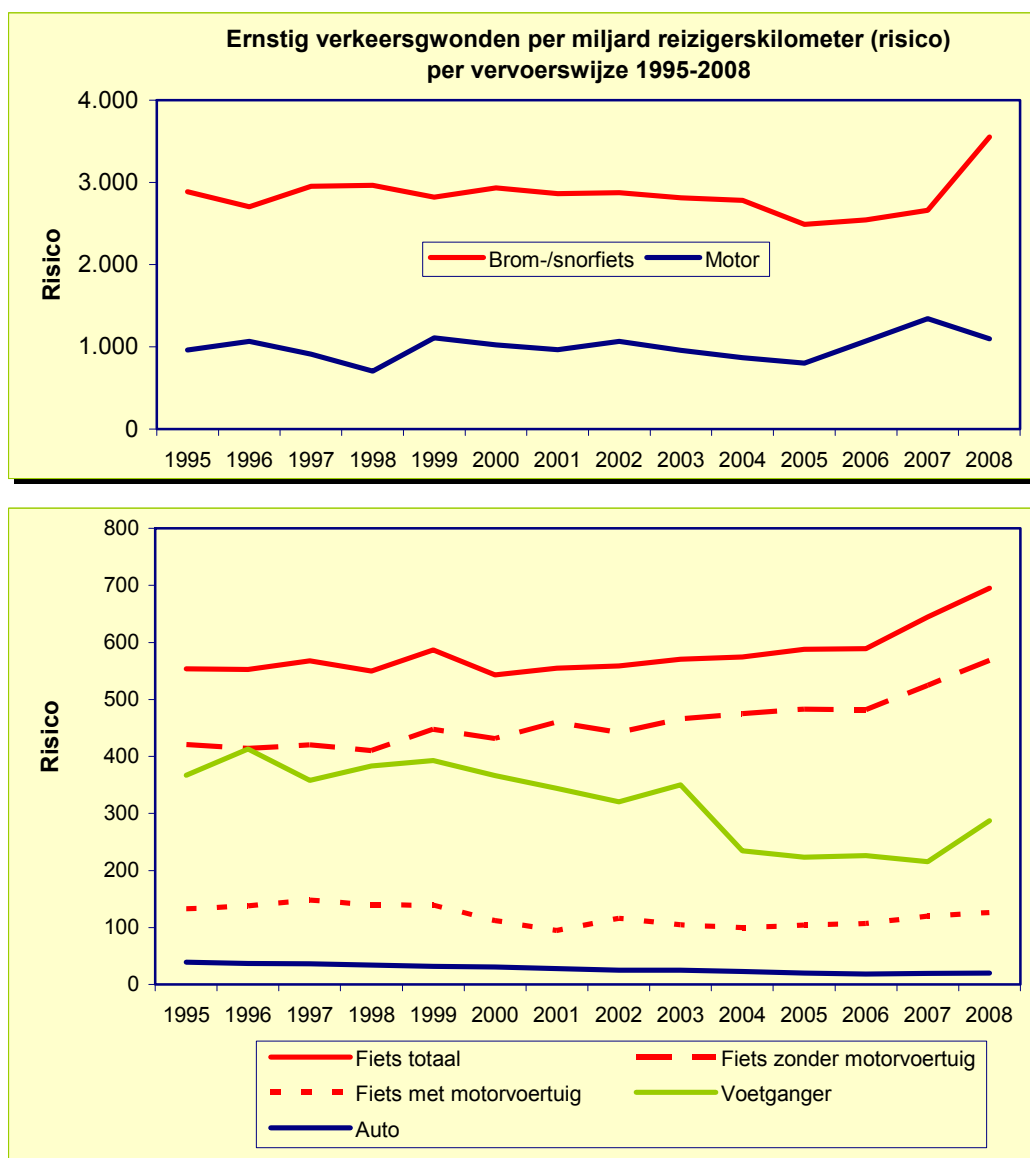
Een van de belangrijkste factoren die een verandering in het aantal slachtoffers kan verklaren, is de expositie aan onveiligheid. Deze expositie wordt bepaald door de bevolkingsomvang en de mobiliteit van de bevolking. In 2010 zijn geen mobiliteitsgegevens over 2009 beschikbaar gekomen, waardoor het niet mogelijk is om de aantallen verkeersdoden per afgelegde afstand voor dat jaar te bepalen. De ontwikkeling in het aantal verkeersdoden is daarom gerelateerd aan bevolkingsomvang en

¹ Onder ernstig verkeersgewonden verstaan we de groep in ziekenhuizen opgenomen verkeersslachtoffers met ten minste 'matig' letsel volgens de Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS), dat wil zeggen met een letselernst, uitgedrukt in MAIS, van twee of hoger. Voor meer informatie zie Reurings (2010).

voertuigenpark. Bij het gebruik van deze gegevens wordt dus geen rekening gehouden met de ontwikkeling in mobiliteit per persoon of met de afstanden die met voertuigen worden afgelegd. Aangezien de ontwikkeling in het aantal ernstig verkeersgewonden beschreven is voor de periode 1993-2008 en voor deze jaren wel mobiliteitscijfers beschikbaar zijn, is voor de ernstig verkeersgewonden wel het aantal slachtoffers per afgelegde afstand bepaald.

In 2009 vielen 39 verkeersdoden per miljoen inwoners. Dit is 9% minder dan gemiddeld in 2006-2008. Ook is het aantal verkeersdoden bij ongevallen met personen-, bestel- en vrachtauto's per 10.000 voertuigen gedaald. Zoals opgemerkt is hierbij echter geen rekening gehouden met de afgelegde afstand.

Het aantal ernstig verkeersgewonden per afgelegde afstand vertoont tussen 1995 en 2006 een dalende trend, maar is in 2007 en 2008 weer toegenomen, van 92,8 naar 109,9 ernstig verkeersgewonden per miljard reizigerskilometer. *Afbeelding 3* laat het risico zien voor verschillende vervoerswijzen. Het risico om na een verkeersongeval in het ziekenhuis opgenomen te worden met een MAIS gelijk aan 2 of hoger is verreweg het hoogst voor brom-/snorfietsers en daarnaast hebben ook motorrijders een relatief hoog risico.



Afbeelding 3.

Bronnen: Prismant-LMR, DVS-BRON, SWOV

Het risico (aantal ernstig verkeersgewonden per miljard reizigerskilometer) voor fietsers is hoger dan voor voetgangers en auto-inzittenden, en laat een stijgende trend zien. Deze stijgende trend wordt deels veroorzaakt door een toenemende mobiliteit van oudere fietsers, die een relatief hoog risico hebben. In 2007 en 2008 is het risico voor fietsers relatief sterk gestegen. Net als bij het *aantal* ernstig verkeersgewonden, vertoont ook het *risico* bij fietsongevallen zonder motorvoertuigen een stijgende trend. Bij verkeersongevallen *met* een motorvoertuig is dit risico tot en met 2004 gedaald, maar de laatste jaren weer iets toegenomen.

Van de risico's voor voetgangers en auto-inzittenden was de trend tot een aantal jaren geleden dalend, maar voor voetgangers is het risico in 2008 gestegen en voor auto-inzittenden was de stijging al in 2007 ingezet. Het aantal ernstig verkeersgewonden per afgelegde kilometer onder auto-inzittenden is het hoogst voor 18-24-jarigen. Bovendien is dit risico in 2008 toegenomen voor deze groep.

In veel andere landen is het aantal verkeersdoden in 2009 sterker afgenomen

In Nederland daalde het aantal verkeersdoden in 2009 tot 39 per miljoen inwoners. *Afbeelding 4* laat deze verandering in het aantal verkeersdoden in 2009 zien naast die in veel andere landen. Nederland behoort tot de bescheiden dalers, terwijl in veel andere landen het aantal verkeersdoden fors is gedaald. Zweden is ons hierdoor in 2009 zelfs voorbijgestreefd als het gaat om het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. Nader onderzoek zal moeten leren welke achtergronden en verklaringen er zijn voor deze forse dalingen buiten Nederland in 2009. Daarbij is aan te bevelen om ook te bezien of de economische crisis (in relatie tot de mobiliteitsontwikkeling) een rol heeft gespeeld.



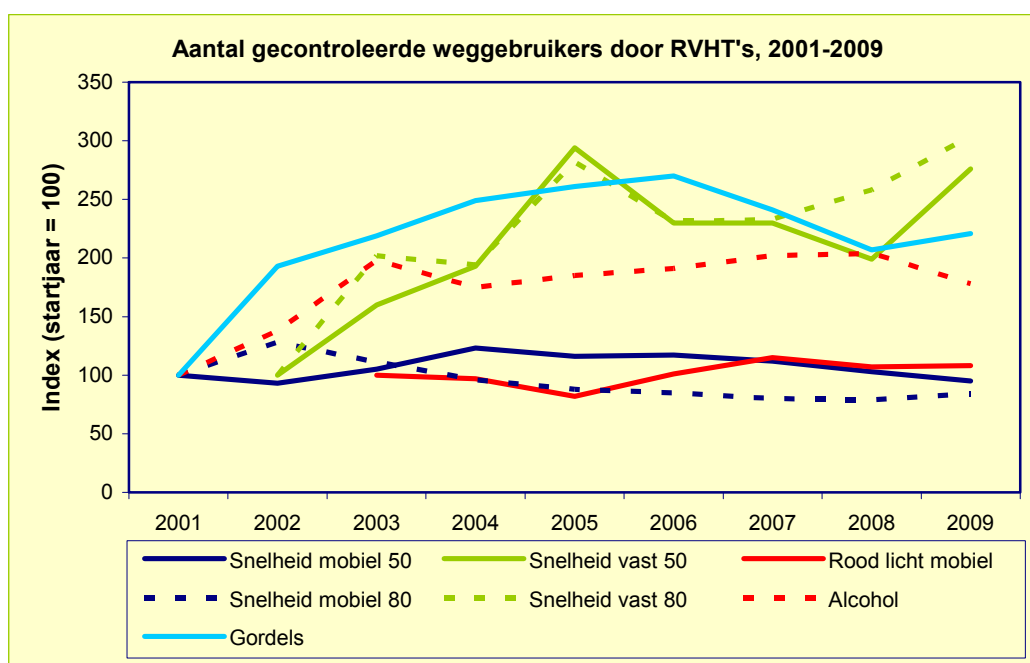
Afbeelding 4.

Bronnen: IRTAD; CARE-website; de landen zelf

Verklaring voor de ontwikkelingen vaak niet te geven vanwege ontbrekende en gebrekkige gegevens

Er zijn verschillende verklaringen mogelijk voor de beschreven ontwikkelingen in slachtoffers en risico's. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kan gedaald zijn door een daling in de mobiliteit. Door gebrek aan recente mobiliteitsgegevens kan dit echter niet worden onderzocht. Ook wetgeving en politietoezicht in combinatie met voorlichting, educatie, bepaalde infrastructurele maatregelen en veiligheidsvoorzieningen in voertuigen kunnen een positief effect op de verkeersveiligheid hebben gehad.

In 2009 hebben wegbeheerders waarschijnlijk verder gewerkt aan een duurzaam veilige inrichting van het wegennet. We weten alleen niet in welke mate. Ook is een aantal projecten in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) uitgevoerd. Voertuigvoorzieningen zoals een autofront dat veiliger is voor voetgangers, elektronische stabiliteitscontrole, informerende ISA, airbags en gordelverklidders dringen geleidelijk door in het voertuigenpark. Het is echter niet bekend hoeveel de penetratiegraad in 2009 is toegenomen. Op het gebied van educatie zijn in oktober 2008 de Lichte Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer (LEMA) en de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG) ingevoerd. Ook is gevaarherkenning sinds 1 maart 2009 een vast onderdeel van het theorie-examen van het rijbewijs B. De effecten op de verkeersveiligheid van deze maatregelen zijn echter nog niet bekend. Op het gebied van handhaving is het speerpuntenbeleid – dat bestaat uit geïntensiveerd politietoezicht op rijden onder invloed, snelheid, roodlichtnegatie, gordelgebruik en helmgebruik bij bromfietzers – door de regionale verkeershandhavingsteams (RVHT's) voortgezet. *Afbeelding 5* laat voor de speerpunten waarvoor voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar zijn, de ontwikkeling in handhavinginspanningen van de RVHT's zien. Voor sommige speerpunten is het toezicht in 2009 toegenomen, voor andere is het toezicht afgenomen. Ook de reguliere politie en het KLPD doen aan verkeerstoezicht. Over hun inspanningen zijn geen bruikbare gegevens beschikbaar.



Afbeelding 5.

Bron: LP Team Verkeer

De effecten van politietoezicht en wetgeving (in combinatie met voorlichting) kunnen onderzocht worden door de ontwikkelingen in relevante verkeersgedragingen te beschouwen. Vanwege het ontbreken van betrouwbare gegevens over alcoholgebruik, gordels en bromfietshelmen, is het beeld van het verkeersgedrag in 2009 echter zeer onvolledig.

Conclusies en aanbevelingen

Zowel het aantal verkeersdoden als het aantal ernstig verkeersgewonden vertoont een dalende trend, maar de daling in het aantal ernstig verkeersgewonden is minder sterk dan de daling in het aantal verkeersdoden. In 2009 is het aantal verkeersdoden verder afgenomen tot 720. Deze daling is minder sterk dan in veel andere landen. Het aantal ernstig verkeersgewonden is echter toegenomen in 2007 en 2008, tot het niveau van 1993.

Of de geconstateerde daling het aantal verkeersdoden in 2009 samenhangt met een daling in de mobiliteit is niet vast te stellen, omdat mobiliteitscijfers voor 2009 ontbreken. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners was in 2009 lager dan gemiddeld in 2006-2008 en ook het aantal

verkeersdoden bij ongevallen met personen-, bestel- en vrachtauto's per 10.000 voertuigen is afgenomen. Het aantal ernstig verkeersgewonden per afgelegde afstand vertoont een dalende trend, maar is in 2007 en 2008 fors toegenomen.

Er zijn onvoldoende gegevens van goede kwaliteit om de veranderingen in aantallen slachtoffers te verklaren vanuit mogelijke effecten van maatregelen of veranderingen in mobiliteit. De SWOV vraagt daarom aandacht voor het verzamelen van goede gegevens. Zonder goede gegevens is een onderzoek zoals dit niet mogelijk. Doordat de mobiliteitsgegevens over 2009 in 2010 niet beschikbaar zijn gekomen, weten we niet of de daling in het aantal verkeersdoden het gevolg was van een afname in het risico of van een afname in de mobiliteit. Door gebrek aan gegevens over maatregelen en gedragingen was het daarnaast niet mogelijk om een volledig beeld te geven van de voor het risico relevante ontwikkelingen. Het is noodzakelijk dat voldoende betrouwbare gegevens beschikbaar komen/blijven om in de toekomst de ontwikkeling in verkeersveiligheid en voor de verkeersveiligheid relevante factoren adequaat te kunnen analyseren. Alleen dan kunnen we weten of we op de goede weg zijn of niet; gebrek aan goede gegevens maakt ons stuurloos.

Literatuur

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

Reurings, M.C.B. (2010). *Ernstig verkeersgewonden in Nederland in 1993-2008: in het ziekenhuis opgenomen verkeersslachtoffers met een MAIS-score van ten minste 2; Beschrijving en verantwoording van de schattingsmethode*. R-2010-15. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Weijermars, W.A.M., Goldenbeld, Ch. & Bos, N.M. (2010). *Monitor verkeersveiligheid 2010; Ontwikkeling in slachtoffers, risico, beleid en gedrag in 2009*. R-2010-16. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.