

DE VEILIGHEID VAN HET WEGVERKEER

Stellingname van de
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
in: Auto weg of autoweg. SMO boek 11, blz. 69 t/m 72,
Stichting Maatschappij en Onderneming, Scheveningen, 1979

R-79-30

Ir. E. Asmussen en ir. F.C.M. Wegman

Voorburg, 1979

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Inleiding

Het aantal reizigerskilometers met het openbaar vervoer bedraagt ongeveer 19 miljard kilometer. Dit getal is de afgelopen 15 jaar nauwelijks gewijzigd.

Het aantal kilometers dat reizigers afleggen in personenauto's vertoont een explosieve stijging. Werd in 1964 ruim 30 miljard kilometer afgelegd, in 1973 was dit meer dan verdrievoudigd tot 98 miljard kilometer.

In 1975 was het aantal afgelegde reizigerskilometers gestegen tot 103 miljard.

Deze bijdrage gaat in op de veiligheid van het wegverkeer. Er wordt een strategie aangegeven tot een vruchtbare aanpak van de onveiligheid van het verkeerssysteem.

Ontwikkeling

Vanaf 1964 steeg het aantal verkeersdoden, tot in 1972 een triest hoogtepunt werd bereikt van 3264 doden. Het jaar daarop bedroeg het dodental 3092 en in 1974 was er een scherpe daling tot 2564 doden. Deze daling zette zich voort in het daarop volgende jaar. Toen was het aantal verkeersdoden 2321 en dat is ongeveer evenveel als in 1964. Dat is opmerkelijk als we bedenken dat in de periode van 1974 tot 1975 het Nederlandse autopark meer dan verdrievoudigde (van 1 miljoen in 1964 naar 3,5 miljoen in 1975).

De opmerkelijke daling van het aantal verkeersdoden in 1974 en 1975 is te danken aan een aantal wettelijke maatregelen en aan de energiecrisis. In juli 1975 werd het dragen van autogordels verplicht. Daardoor steeg het gordelgebruik met 30%. Door het gordelgebruik vermindert de kans om bij een ongeval gedood te worden met tenminste 60%. In 1975 werd ook het dragen van een helm voor bromfietzers verplicht. Andere maatregelen die een rol hebben gespeeld bij de daling van het aantal verkeersdoden zijn de alcoholwet en de snelheidsbeperking. De energiecrisis had tot gevolg dat de personenauto minder werd gebruikt en dat er minder nieuwe auto's

zijn verkocht. Nu we enkele jaren verder zijn is het effect van enkele van genoemde maatregelen en de energiecrisis aan het afnemen. Het dodental vertoont dan ook een lichte stijging. In 1976 lag het op 2432 en in 1977 steeg het naar 2560.

Onaanvaardbaar

In de regeringsverklaringen van 1977 en 1978 lezen we dat de huidige verkeersonveiligheid onaanvaardbaar is. Niet vermeld wordt hoe onaanvaardbaar men dit acht. Het deelnemen aan bepaalde activiteiten als werken en verkeersdeelname brengt bepaalde risico's met zich mee. Een absolute veiligheid kan niet worden bereikt. Maar welk niveau van veiligheid is wel te bereiken? Die vraag is moeilijk te beantwoorden. Immers het gaat bij veiligheid om twee dingen. In de eerste plaats om het risico dat het verrichten van een bepaalde activiteit met zich meebrengt. In de tweede plaats om de omvang, met andere woorden, hoeveel doden en gewonden vallen er als gevolg van het deelnemen aan een bepaalde activiteit?

Risico

Welk risico loopt een verkeersdeelnemer om gewond of gedood te raken in het verkeer? Dat risico kan aangegeven worden per afgelegde kilometer en per tijdseenheid van verkeersdeelname. Per afgelegde kilometer loopt de motorrijder 26 keer zo veel risico om gedood te worden als de inzittende van een personenauto. De kans om per uur verkeersdeelname gedood of gewond te worden is voor voetgangers en fietsers ongeveer drie maal zo groot als voor inzittenden van personenauto's. Voor bromfietsers is die kans 6 maal zo groot. Wil men maatregelen treffen dan dienen er normen te komen over de aanvaardbaarheid van risico's. Een ander aspect is de omvang; het aantal doden en gewonden per soort verkeersdeelnemer.

Omvang

De laatste jaren zijn de verkeersdoden globaal als volgt verdeeld over de diverse soorten verkeersdeelnemers. In 1977 viel bij de

auto-inzittenden het hoogste aantal doden: 1200, bij de fietsers 500, bij de voetgangers 400, bij de bromfietsers 300, bij de motor- (en scooter-)rijders 100 en bij de overige groep ongeveer 60. In die laatste groep treffen we de doden die vallen in het openbaar vervoer en bij zelden voorkomende vervoermiddelen als tractoren, onbespannen wagens e.d. Er is een discrepantie tussen omvang en risico. Het sterkst geldt dit voor de motorrijder, in omgekeerde zin kan men dat ook zeggen voor de inzittenden van personenauto's.

Systeembenadering

De opvatting dat de oorzaak van een ongeval veelal een complex van factoren is, raakt steeds meer aanvaard. Ook is het besef groeiend dat het vinden van een schuldige niet de hoogste wijsheid is. Het is zinvoller om het verkeer als systeem te beschouwen en aandacht te besteden aan de diverse onderdelen zodanig dat de kans op onveilige situaties kleiner wordt. Een voorbeeld moge dit illustreren. Het huidige openbaar vervoer is veel veiliger dan het vervoer met personenauto's. Zou het gros van de automobilisten van het openbaar vervoer gebruik gaan maken met de gedachte het verkeer veiliger te maken dan zou men wel eens bedrogen uit kunnen komen. Immers daarvoor zou dat park uitgebreid moeten worden, het verkeersbeeld zou veranderen en ook de soort ongevallen.

Aanpak

Willen we de verkeersonveiligheid grondig aanpakken en gaan we daarbij uit van een systeembenadering, dan heeft dat verstrekkende gevolgen voor de registratie van ongevallen. We moeten dan niet alleen vastleggen wat er gebeurde vlak voor het ongeval, maar ook de overige kenmerken van de verkeerssituatie en van de betrokken verkeersdeelnemers. Deze gegevens moeten vervolgens grondig geanalyseerd worden. Daarna kan men zoeken naar verbanden tussen bepaalde kritische factoren en het ontstaan van ongevallen. Op basis daarvan kan het beleid komen tot een afweging van prioriteiten van

maatregelen. Tevens is het dan mogelijk de effecten te voorspellen van te nemen maatregelen. Daarbij moet gedacht worden dat de mens beperkt is in zijn vermogen tot waarnemen, beslissen en handelen. De verkeersveiligheid is dan ook het meest gebaat bij maatregelen die erop gericht zijn de (verkeers)omgeving aan te passen aan de mogelijkheden en beperkingen van de mens.