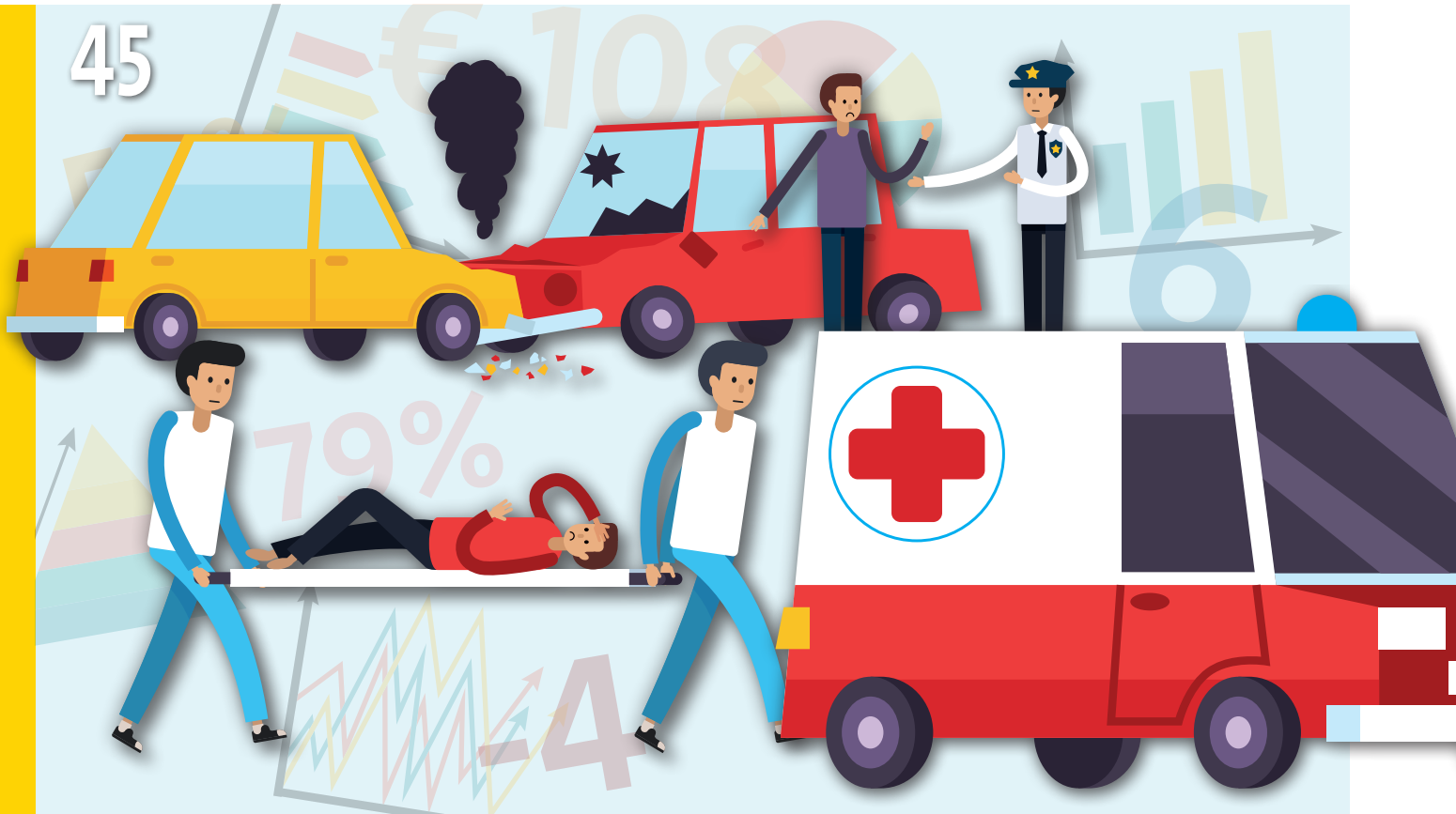


Toename aantal in Nederland:

nieuwe impuls nodig voor verbetering

Dr. ir. Wendy Weijermars *



* Senior onderzoeker bij SWOV.

1. Inleiding

Verkeersongevallen kosten de Nederlandse samenleving grofweg 14 miljard euro per jaar. Dat is beduidend meer dan andere maatschappelijke kosten als gevolg van verkeer, zoals congestie (€ 2,3 tot € 3 miljard) en milieuschade (€ 4,8 miljard).¹⁾ Het is dan ook belangrijk om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Voor een goed verkeersveiligheidsbeleid is inzicht in recente verkeersveiligheidsontwikkelingen onontbeerlijk. SWOV analyseert daarom ieder jaar hoe de verkeersveiligheid in Nederland zich heeft ontwikkeld en hoe deze ontwikkeling zich verhoudt tot de ontwikkeling in voorgaande jaren. De resultaten worden besproken in de jaarlijks uitgebrachte Monitor Verkeersveiligheid. Dit artikel behandelt de belangrijkste bevindingen uit de meest recente analyse.²⁾

1. SWOV (2017) *Kosten van verkeersongevallen*, SWOV-factsheet. SWOV, Den Haag.
 2. Weijermars, W. et al. (2017) *Monitor Verkeersveiligheid 2017: Nieuwe impuls nodig voor verbetering verkeersveiligheid, R-2017-17*. SWOV, Den Haag.

verkeersslachtoffers

verkeersveiligheid

2. Werkwijze

De meest gebruikte verkeersveiligheidsindicatoren in Nederland zijn het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig verkeersgewonden. Een verkeersdode is daarbij gedefinieerd als *“iemand die ten gevolge van een ongeval op de openbare weg, waarbij ten minste een rijdend voertuig is betrokken, binnen dertig dagen aan de gevolgen van dat ongeval overlijdt”*. Een ernstig verkeersgewonde is in Nederland gedefinieerd als *“een slachtoffer met letselernst MAIS2 of hoger dat als gevolg van een verkeersongeval is opgenomen in het ziekenhuis en niet binnen dertig dagen is overleden”*. MAIS staat voor Maximum Abbreviated Injury Score en is een internationaal gebruikte maat om de ernst van letsel aan te duiden.

Voor het verkeersveiligheidsbeleid is het ook belangrijk om te weten hoe de aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden zich ontwikkelen bij bijvoorbeeld verschillende vervoerswijzen, leeftijdsgroepen en wegtypen. Voor zover de beschikbare gegevens het toelaten, maken we daarom uitsplitsingen naar vervoerswijze, tegenpartij, leeftijd en geslacht, en wegtype. We kijken naar de ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers in de laatste tien jaar (gemiddelde jaarlijkse toe- of afname, lange termijn) en in 2016 ten opzichte van de voorgaande drie jaren (korte termijn).

Het aantal verkeersslachtoffers wordt in belangrijke mate beïnvloed door mobiliteitsontwikkelingen. Wanneer de mobiliteit – uitgedrukt in aantal afgelegde kilometers – toeneemt, zal, ceteris paribus, ook het aantal verkeersslachtoffers toenemen. Om te corrigeren voor veranderingen in mobiliteit, berekenen we het overlijdensrisico en het risico om ernstig gewond te raken in het verkeer. Het overlijdensrisico is daarbij gedefinieerd als het aantal verkeersdoden per miljard kilometer afgelegde afstand en het risico om ernstig verkeersgewond te raken als het aantal ernstig verkeersgewonden per miljard kilometer afgelegde afstand.

De ontwikkelingen in het totale aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden, alsmede ontwikkelingen in het overlijdensrisico en het risico om ernstig verkeersgewond te raken,

komen aan bod in de volgende paragraaf. Paragraaf 4 behandelt vervolgens de aandachtsgroepen die volgen uit de gemaakte uitsplitsingen naar vervoerswijze, tegenpartij, leeftijd en geslacht, en wegtype.

Het risico om te overlijden of ernstig gewond te raken in het verkeer wordt met name beïnvloed door het eigen gedrag van de verkeersdeelnemer, gedrag van medeweggebruikers, de veiligheid van de infrastructuur, de veiligheid van de betrokken voertuigen en de kwaliteit van traumazorg. Om de ontwikkelingen in deze invloedsfactoren te beschrijven, zijn zogeheten verkeersveiligheidsindicatoren ontwikkeld. Voor zover mogelijk op basis van beschikbare data, bespreekt paragraaf 5 ontwikkelingen in deze verkeersveiligheidsindicatoren. Verkeersveiligheidsmaatregelen grijpen in op het gedrag van verkeersdeelnemers, de veiligheid van de infrastructuur en voertuigen en de kwaliteit van de traumazorg, en beogen op die manier het aantal slachtoffers terug te dringen. De verkeersveiligheidsmaatregelen komen aan bod in paragraaf 6. Dit artikel wordt afgesloten met een discussieparagraaf waarin wordt besproken hoe een nieuwe impuls gegeven kan worden aan een verdere verbetering van de verkeersveiligheid.

3. Ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden en risico

In 2016 vielen er 629 doden en 21.400 ernstig verkeersgewonden in het Nederlandse verkeer. Het aantal verkeersdoden is daarmee voor het derde jaar op rij niet afgenomen. Over de afgelopen tien jaar daalde het aantal verkeersdoden nog met gemiddeld 3,0% per jaar (statistisch significant), maar de laatste jaren blijkt deze daling dus te stagneren. Het aantal ernstig verkeersgewonden laat over de afgelopen tien jaar een stijgende trend zien en is met gemiddeld 2,5% per jaar toegenomen (statistisch significant). Van de 21.400 ernstig verkeersgewonden die in 2016 vielen, houden er naar schatting ongeveer 5.000 blijvende beperkingen over aan hun verwondingen.



MAIS is een internationaal gebruikte maat om de ernst van letsel aan te duiden.



Nederland is niet het enige land waarin het aantal verkeersdoden zich de laatste jaren minder gunstig ontwikkelt. Ook op EU-niveau lijkt er sprake te zijn van een stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden; het aantal verkeersdoden in de EU was in 2016 slechts 1% lager dan in 2013.³⁾

De minder gunstige ontwikkelingen in het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden kunnen voor een heel klein gedeelte verklaard worden door een toename in mobiliteit. De mobiliteit⁴⁾ is heel licht toegenomen de afgelopen tien jaar (+0,2% per jaar) en was in 2016 iets hoger dan de jaren ervoor. Het overlijdensrisico is met gemiddeld 3,1% per jaar gedaald in de afgelopen tien jaar, maar ook het overlijdensrisico is de laatste paar jaren niet verder meer afgenomen. Het risico om ernstig gewond te raken is de laatste tien jaar met gemiddeld 2,3% per jaar toegenomen.

Naast de lichte toename in mobiliteit heeft ook de vergrijzing bijgedragen aan de minder gunstige ontwikkeling in het aantal verkeersslachtoffers. Ouderen hebben, mede als gevolg van de vergrijzing, een hoger aandeel gekregen in de totale mobiliteit. Ouderen zijn kwetsbaarder dan jongere verkeersdeelnemers en overlijden sneller aan hun verwondingen. Een toename van het aandeel van ouderen in de totale mobiliteit leidt, ceteris paribus, dus tot een toename in het aantal verkeersslachtoffers.

4. Aandachtsgroepen volgend uit nadere analyse doden en ernstig verkeersgewonden

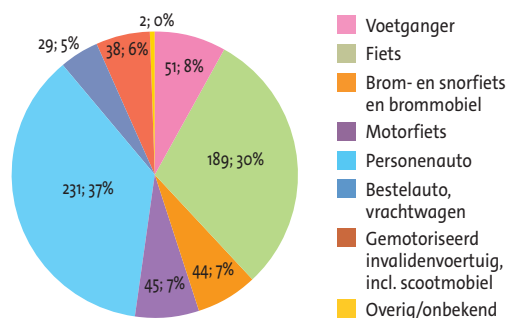
4.1. Fietzers bij ongevallen zonder motorvoertuigen

Ongeveer een derde van de verkeersdoden is een fietser (afbeelding 1, boven). In tegenstelling tot de meeste andere vervoerswijzen is het aantal verkeersdoden onder fietzers de laatste tien jaar niet duidelijk afgenomen. Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietzers kan vanaf 2010 niet goed worden bepaald door een gebrek aan betrouwbare gegevens. Wel blijkt dat het aandeel fietzers van alle in het ziekenhuis geregistreerde ernstig verkeersgewonden de laatste jaren is toegenomen. In 2016 was 64% van alle in het ziekenhuis geregistreerde ernstig verkeersgewonden een fietser (afbeelding 1, onder).

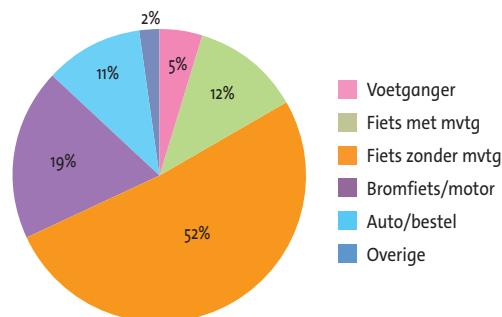
Nadere analyse laat zien dat binnen de groep fietsslachtoffers vooral de 80-plussers en slachtoffers bij fietsongevallen zonder motorvoertuigen extra aandacht verdienen. Het aantal fietsdoden onder 80-plussers is de afgelopen tien jaar toegenomen en in 2016 was bijna een derde van de fietsdoden (61 van de 189 fietsdoden) 80 jaar of ouder. Fietsongevallen zonder motorvoertuig zijn ongevallen waarbij een fietser valt, tegen een obstakel botst of in botsing komt met een andere fietser of voetganger. Zowel het aantal verkeersdoden als het aantal ernstig verkeersgewonden bij fietsongevallen zonder motorvoertuigen is de

afgelopen tien jaar toegenomen. Inmiddels valt meer dan de helft van alle ernstig verkeersgewonden bij fietsongevallen zonder motorvoertuigen. Bovendien werden er in 2016 32 verkeersdoden geregistreerd bij deze ongevallen. Het werkelijke aantal verkeersdoden zal voor deze groep echter beduidend hoger zijn, omdat de politie lang niet alle fietsongevallen zonder motorvoertuigen registreert.

Verkeersdoden



Ernstig verkeersgewonden



Afbeelding 1: Verdeling van het aantal verkeersdoden en de in het ziekenhuis (LBZ) geregistreerde ernstig verkeersgewonden over vervoerswijzen. Bronnen: CBS en DHD.

De fietsmobiliteit is wel iets toegenomen de afgelopen tien jaar, met gemiddeld 1,2% per jaar. Het overlijdensrisico van fietzers lijkt dus wel licht te dalen (met gemiddeld 0,9% per jaar), deze daling is echter aanzienlijk kleiner dan voor de meeste andere vervoerswijzen en bovendien niet statistisch significant.

4.2. Scootmobielen

Het aantal verkeersdoden onder bestuurders van scootmobielen (inclusief gemotoriseerde invalidervoertuigen) laat over de afgelopen tien jaar een stijgende trend zien. In 2016 vielen 38 verkeersdoden onder bestuurders van scootmobielen (zie afbeelding 1, boven), in 2007 waren dat er nog 13. Het is aannemelijk dat de vergrijzing een belangrijke rol speelt bij deze toename; 23 van de 38 verkeersdoden waren 80 jaar of ouder.

Het overlijdensrisico van bestuurders van scootmobielen is hoog vergeleken met andere vervoerswijzen. Per miljard kilometer afgelegd met de scootmobiel vallen naar schatting 200 tot

“
Stagnatie in de daling van het aantal verkeersdoden.

. ”

3. Adnait, D. et al. (2017) Ranking EU progress on road safety; 11th Road safety performance index report. ETSC, Brussels.
 4. Op basis van gegevens van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), exclusief de afstand die is afgelegd met bus, tram, metro, trein en vrachtverkeer.

300 verkeersdoden, vergeleken met ongeveer 50 verkeersdoden per miljard brom/snorfietskilometer, 12 verkeersdoden per miljard fietskilometer en 2 verkeersdoden per miljard autokilometer. Dit hoge risico heeft onder andere te maken met de hoge leeftijd van de slachtoffers; ouderen zijn kwetsbaarder en overlijden daardoor sneller aan hun verwondingen dan jongeren.

4.3. Bestelauto's

Het aantal verkeersdoden bij ongevallen met bestelauto's was in 2016 fors hoger dan voorgaande jaren. In 2016 vielen er 23 verkeersdoden onder bestelauto-inzittenden en 52 verkeersdoden bij ongevallen met een bestelauto als tegenpartij, in 2015 waren dat er nog respectievelijk 12 en 30. Zowel het aantal verkeersdoden onder bestelauto-inzittenden als het aantal verkeersdoden bij ongevallen met een bestelauto als tegenpartij was in 2016 significant hoger dan gemiddeld in de drie jaren ervoor. Ook de mobiliteit van bestelauto's is toegenomen in 2016, maar deze toename verklaart niet geheel de toename in het aantal verkeersdoden bij ongevallen met bestelauto's. Ook het overlijdensrisico van bestelauto-inzittenden was in 2016 significant hoger dan de jaren ervoor.

4.4. 80-plussers

Afbeelding 2 toont de onderverdeling van verkeersdoden en in het ziekenhuis geregistreerde ernstig verkeersgewonden naar leeftijd. Ruim een vijfde (21%) van de verkeersdoden in 2016 was 80 jaar of ouder. Het aantal verkeersdoden onder 80-plussers laat over de afgelopen tien

jaar een (statistisch significant) stijgende trend zien en was in 2016 significant hoger dan de jaren ervoor. Tabel 1 laat zien dat onder 80-plussers relatief veel verkeersdoden vallen onder fietsers, bestuurders van scootmobielen en voetgangers.

Vervoerswijze	Aantal en aandeel verkeersdoden	Aantal en aandeel verkeersdoden onder 80-plussers
voetganger	51 (8%)	18 (13%)
fiets	189 (30%)	61 (45%)
scootmobiel	38 (6%)	23 (17%)
brom/snor	44 (7%)	5 (4%)
auto	231 (37%)	27 (20%)
bestel/vracht	29 (5%)	1 (1%)
overig	47 (7%)	0
Totaal	629 (100%)	135 (100%)

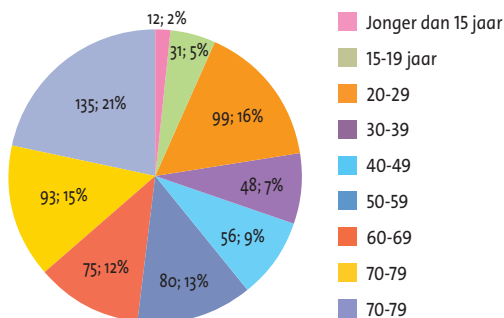
Tabel 1: Aantal verkeersdoden uitgesplitst naar vervoerswijze voor alle leeftijden samen en voor 80-plussers. Bron: CBS.

De toename in het aantal verkeersdoden onder 80-plussers kan deels verklaard worden door de vergrijzing. De mortaliteit (het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) lijkt voor deze groep echter eerder toe dan af te nemen. Het is goed mogelijk dat daarnaast ook de gemiddelde reisafstand per persoon is toegenomen voor 80-plussers. In de voor dit onderzoek gebruikte mobiliteitsgegevens kan de groep 80-plussers echter niet apart onderscheiden worden en kan de ontwikkeling in het overlijdensrisico dus ook niet worden bepaald.

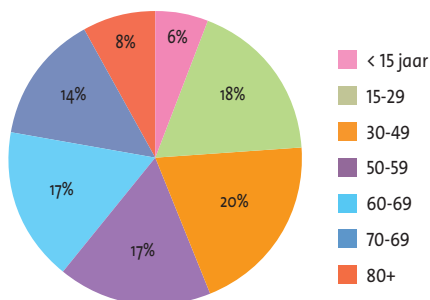
4.5. Slachtoffers op 30- en 60km/uur-wegen

Een uitsplitsing naar wegbeheerder en wegtype is alleen mogelijk voor door de politie geregistreerde verkeersdoden. In 2016 werden 533 van de 629 verkeersdoden (85%) door de politie geregistreerd. De meeste door de politie geregistreerde verkeersdoden vallen op gemeentelijke wegen (afbeelding 3, boven, volgende pagina). Een nadere onderverdeling naar een combinatie van snelheidslimiet, wegbeheerder en binnen/buiten de bebouwde kom (afbeelding 3, onder, volgende pagina) laat zien dat de meeste verkeersdoden worden geregistreerd op 50km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en provinciale wegen met een snelheidslimiet van 80km/uur of hoger. Het aantal verkeersdoden op deze wegen is de afgelopen 10 jaar wel gedaald, evenals op de meeste andere wegtypen in afbeelding 3. Op 30km/uur-wegen binnen de bebouwde kom is het aantal verkeersdoden echter niet duidelijk afgenomen de laatste tien jaar (-1% per jaar, niet statistisch significant) en op 60km/uur-wegen buiten de bebouwde kom lijkt het aantal verkeersdoden de laatste tien jaar min of meer constant te zijn.

Verkeersdoden



Ernstig verkeersgewonden



Afbeelding 2: Verdeling van het aantal verkeersdoden en de in het ziekenhuis (LBZ) geregistreerde ernstig verkeersgewonden over leeftijdsklassen. Bronnen: CBS en DHD.

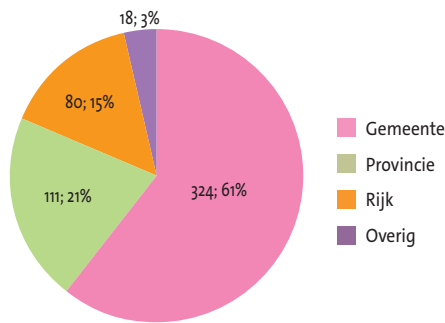


Onder 80-plussers
relatief veel
verkeersdoden.

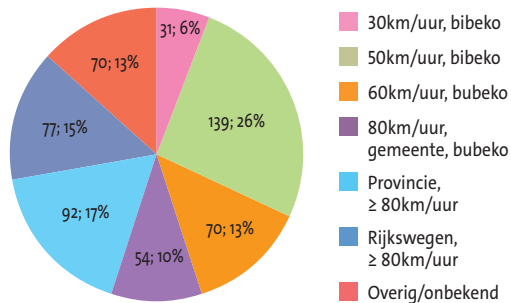


Groeiende belangstelling voor verkeersveiligheidsindicatoren.

Verkeersdoden



Ernstig verkeersgewonden



Afbeelding 3: Verdeling van het aantal door de politie geregistreerde verkeersdoden over wegbeheerder en wegtype. Bronnen: ministerie van IenW en SWOV.

De politie registreerde in 2016 31 verkeersdoden op 30km/uur-wegen binnen de bebouwde kom en 70 verkeersdoden op 60km/uur-wegen buiten de bebouwde kom. Het werkelijke aantal verkeersdoden op deze wegen is zeer waarschijnlijk hoger doordat niet alle verkeersdoden door de politie worden geregistreerd en doordat niet voor alle door de politie geregistreerde verkeersdoden het wegtype te bepalen is.

Er is geen betrouwbare informatie beschikbaar over ontwikkelingen in weglengte of mobiliteit voor verschillende wegtypen. Daarom kon niet worden nagegaan in hoeverre de relatief ongunstige ontwikkeling in het aantal verkeersdoden op 30- en 60km/uur-wegen verklaard kan worden door een toename in weglengte of mobiliteit.

5. Ontwikkelingen in verkeersveiligheidsindicatoren

Verkeersveiligheidsindicatoren geven inzicht in verschillende aspecten van de verkeersveiligheid; het gedrag van weggebruikers, de veiligheid van infrastructuur, de veiligheid van voertuigen en de kwaliteit van de traumazorg. De laatste jaren is er, onder de noemer van de 'risicogestuurde aanpak', een groeiende belangstelling voor verkeersveiligheidsindicatoren. Met behulp van deze indicatoren kunnen risicofactoren in kaart worden gebracht en kan hun ontwikkeling worden gemonitord. Ook kunnen doelstellingen worden geformuleerd voor verschillende verkeersveilig-

heidsindicatoren en kunnen per doelstelling verantwoordelijke actoren worden aangewezen. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat momenteel wordt ontwikkeld door verschillende overheden, heeft de risicogestuurde aanpak een prominente rol. Deze paragraaf bespreekt de ontwikkeling in verkeersveiligheidsindicatoren op landelijk niveau voor zover dat mogelijk is op basis van de beschikbare data.

5.1 Veiligheid infrastructuur

De veiligheid van de infrastructuur wordt (nog) niet structureel gemonitord in Nederland. Wel zijn er verschillende instrumenten beschikbaar die incidenteel worden toegepast. Zo heeft de ANWB in 2012/2013 de veiligheid van provinciale wegen in kaart gebracht met behulp van de EuroRAP Road Protection Score. Meer dan de helft van de wegen (62%) scoorde minder dan de vanuit verkeersveiligheidsperspectief minimaal benodigde drie sterren.

Recent is een vergelijkbare verkeersveiligheidsindicator ontwikkeld om de veiligheid van de fietsinfrastructuur in kaart te brengen: CycleRAP.⁵⁾ Het instrument wordt momenteel toegepast en de eerste resultaten worden binnenkort verwacht.

5.2 Veiligheid voertuigen

Ook de veiligheid van het voertuigenpark wordt (nog) niet structureel gemonitord in Nederland, maar ook wat betreft de voertuigveiligheid zijn er verschillende indicatoren beschikbaar waarvoor incidenteel informatie beschikbaar is. EuroNCAP-scores geven bijvoorbeeld inzicht in de veiligheid van nieuw verkochte modellen personenauto's. In 2013 werd ongeveer 70% van de nieuwe automodellen die in Nederland werden verkocht getest door EuroNCAP.⁶⁾ Hiervan kreeg 83% vijf sterren (de hoogste EuroNCAP waardering). Desalniettemin had Nederland, vergeleken met de andere Europese landen relatief veel auto's met drie of vier sterren. Nederland bevond zich op de 23ste plaats van de 28 deelnemende Europese landen. De verschillen in absolute zin waren echter klein.

Een andere relevante indicator wat betreft de voertuigveiligheid is de gemiddelde leeftijd van personenauto's. Aangezien nieuwe auto's in het algemeen veiliger zijn dan oudere auto's, is het voor de verkeersveiligheid gunstig om een zo jong mogelijk autopark te hebben. De gemiddelde leeftijd van personenauto's is de afgelopen 10 jaar echter toegenomen.⁷⁾ Het aandeel nieuwe auto's (minder dan drie jaar oud) is tussen 2006 en 2016 gedaald van 20% naar 15%.

5.3 Veiligheid gedrag verkeersdeelnemers

Gedragingen die aantoonbaar de verkeersveiligheid beïnvloeden zijn: rijden onder invloed van alcohol, drugs en/of medicijnen, te hoge snelheid, vermoeidheid, afleiding (bijvoorbeeld door smartphonegebruik), roodlichtnegatie, bumperkleven, onvoldoende gebruik van verlichting, niet of verkeerd gebruiken van beveiligingsmid-

5. Het cycleRAP-programma is een samenwerking tussen de ANWB, SWOV, EuroRAP, provincies, gemeente Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.
6. ETSC (2016). How safe are new cars sold in the EU? PIN Flash report 30, ETSC, Brussels.
7. CBS (2017). Jaarmonitor Wegvoertuigen: Aantallen. Verkregen via www.cbs.nl

delen (helm, gordel, kinderzitjes), en emoties en agressie in het verkeer.

Op landelijk niveau is voor 2016 alleen iets bekend over smartphonegebruik in het verkeer. Bij een proefmeting van Rijkswaterstaat⁸⁾ naar apparatuurgebruik door automobilisten werd op het onderliggende wegennet bij 7% van de bestuurders telefoongebruik waargenomen en op autosnelwegen bij 8%. Bij een observatiestudie naar apparatuurgebruik door fietsers in tien (middel)grote steden⁹⁾ werd geconstateerd dat 17% van de fietsers naar muziek luisterde, 4% een scherm bediende en 3% aan het bellen was.

Over de andere gedragingen zijn geen landelijk representatieve gegevens verzameld in 2016. De meest recente gegevens over alcoholgebruik in het verkeer en het gebruik van fietsverlichting dateren uit 2015. Het alcoholgebruik tijdens weekendnachten is in de periode 2006-2015 gedaald; het percentage overtredders daalde van 2,9% in 2006 tot 1,7% in 2015.¹⁰⁾ Het gebruik van fietsverlichting is in 2015 gemeten op uitgaanslocaties tijdens uitgaansuren¹¹⁾ en 41% van de fietsers voerde tijdens deze metingen zowel voor- als achterlicht. Wat betreft snelheidsgedrag is er tot op heden geen goed zicht op de ontwikkeling in rijnsnelheden op verschillende typen wegen op landelijk niveau. Uit beschikbare snelheidsgegevens voor 30-, 60- en 80km/uur-wegen in drie provincies blijkt dat de snelheidslimieten op deze wegen op grote schaal overschreden worden. Het is echter niet duidelijk of de wegen waar is gemeten, representatief zijn voor deze wegtypen.

5.4. Kwaliteit traumazorg

Wat betreft de kwaliteit van de traumazorg zijn de aanrijtijden van ambulances gebruikt als verkeersveiligheidsindicator. Uit gegevens van Ambulancezorg Nederland (AZN) blijkt dat de aanrijtijd van ambulances in noodgevallen in 2016 in 93,4% van de gevallen voldeed aan de wettelijke norm van 15 minuten. Dit is vergelijkbaar met percentages in voorgaande jaren. De gemiddelde aanrijtijd bedroeg 9:26 minuten in 2016.

6. (Mogelijke) Verkeersveiligheidsmaatregelen

Er worden allerlei maatregelen genomen om het verkeer veiliger te maken. Op het gebied van *voertuigveiligheid* ontwikkelt de industrie bijvoorbeeld nieuwe systemen en worden bestaande voorzieningen zoals airbags en gordels steeds intelligenter. Op het gebied van *infrastructuur* hebben de verschillende wegbeheerders ook in 2016 en 2017 weer maatregelen genomen om hun wegen veiliger te maken. Vaak worden deze maatregelen afgestemd met werkzaamheden in het kader van groot onderhoud. Wat betreft *verkeerseducatie en voorlichting* zijn er ook in 2016 en 2017 verschillende

verkeersveiligheidscampagnes geweest en hebben er in de verschillende regio's weer allerlei educatieve projecten gelopen voor verschillende doelgroepen.

De verkeershandhaving is in de periode 2007-2015 zeer waarschijnlijk sterk afgenomen. Dit blijkt onder andere uit een sterke afname in het aantal bekeuringen, zowel op kenteken als bij staandehouding door de politie. Het aantal bekeuringen op kenteken is gedaald van ruim 11 miljoen in 2007 tot minder dan 8 miljoen in 2015, het aantal bekeuringen na staandehouding van bijna 1,5 miljoen in 2007 tot minder dan 250.000 in 2015. Achterliggende oorzaken van deze afname zijn onder andere afschaffing van het bonnenquotum en andere topprioriteiten van de politie, waaronder ook criminaliteitsbestrijding in het verkeersdomein.

In 2016 is het aantal bekeuringen weer iets toegenomen ten opzichte van 2015. Het aantal bekeuringen op kenteken is in 2016 toegenomen tot iets meer dan 9 miljoen. Dit komt deels doordat drie trajectcontrolesystemen weer zijn geactiveerd. Het aantal bekeuringen na staandehouding door de politie is in 2016 weer toegenomen tot bijna 400.000. Er lijkt na een jarenlange daling in handhavingsinspanningen in 2016 dus sprake van een lichte toename. De inspanningen zijn echter nog lang niet op het niveau van 2007. Er is wel een aantal ontwikkelingen gaande die mogelijk leiden tot een verdere verbetering van de verkeershandhaving. Zo heeft het kabinet Rutte II aangekondigd dat de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en Veiligheid en Justitie iedere twee jaar een plan opstellen om de verkeersveiligheid en de inzet van maatregelen op landelijk niveau meer integraal te bezien. Wat betreft verkeershandhaving zelf wordt onder andere meer aangestuurd op staandehoudingen en extra inzet van en betere sturing op de Teams Verkeer. Daarnaast worden vanaf 2019 ook trajectcontrolesystemen op provinciale wegen operationeel, waarvan een positief effect op de verkeersveiligheid te verwachten is. Daarnaast heeft de minister van Veiligheid en Justitie in juni 2017 aangekondigd de mogelijkheid te gaan onderzoeken om een progressief boetesysteem op kenteken in te voeren. Verdere innovatie op het gebied van handhaving is mogelijk. SWOV komt in april dit jaar met een rapport waarin nieuwe mogelijkheden voor snelheids-handhaving besproken worden.

Per 1 juli 2017 zijn wettelijke limieten ingevoerd voor drugsgebruik in het verkeer. De verwachting is dat deze wetgeving, in combinatie met handhaving, zowel een specifiek als een generaal preventief effect zal hebben. Het is daarbij wel belangrijk dat de handhaving op drugs in het verkeer niet ten koste gaat van de handhaving op alcohol. Er vallen namelijk veel meer slachtoffers als gevolg van alcoholgebruik dan als gevolg van drugs- en geneesmiddelengebruik in het verkeer. Een mogelijk andere interessante ontwikkeling in regelgeving is de Omgevingswet die



Bestaande veiligheidsvoorzieningen worden steeds intelligenter.



8. Broeks, J. & Bijlsma-Boxum, J. (2017). *Apparatuurgebruik automobilisten*, Rijkswaterstaat, Den Haag.
9. Broeks, J. & Zengerink, L. (2016). *Eenmeting apparatuurgebruik fietsers*, Rijkswaterstaat, Den Haag.
10. I&O Research (2016). *Rijden onder invloed in Nederland in 2002-2015. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*, WVU, Delft.
11. Broeks, J., Boxum, J. & Zengerink, L. (2015). *Onderzoek fietsverlichting uitgaansgebieden, zomer 2015*, Goudappel Coffeng.

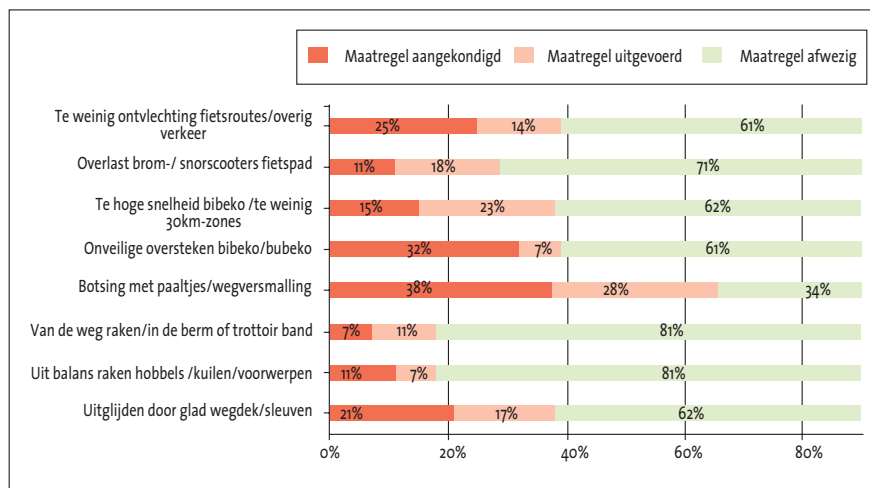


Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland.



in 2016 is ingevoerd. Doel van deze wet is om verschillende plannen voor ruimtelijke ordening, milieu en natuur beter op elkaar en op plaatselijke behoeften en doelstellingen af te stemmen om zo een veilige, gezonde leefomgeving te creëren. Het is echter nog erg onzeker op welke wijze verkeersveiligheid hierin een plaats krijgt. Het is van belang dat verkeersveiligheid in de Omgevingswet de plaats en aandacht krijgt die nodig zijn. In de door overheden op te stellen omgevingsplannen zou verkeersveiligheid als 'omgevingswaarde' kunnen worden opgenomen.

Wat betreft de fietsveiligheid is de afgelopen jaren, in het kader van de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid, een aantal acties uitgezet om het aantal fiets-slachtoffers te verminderen. Zo hebben veel gemeenten een Lokale Aanpak Veilig Fietsen opgesteld. Vooralsnog lijkt deze aanpak vooral te hebben geleid tot beleidsplannen en (nog) niet tot veel concrete maatregelen op straat om de fietsveiligheid te verbeteren. Zo heeft de Fietsersbond in 2016 een online-enquête laten uitvoeren onder haar lokale afdelingen en daarin onder andere gevraagd in hoeverre acht typen fietsmaatregelen uitgevoerd of aangekondigd waren. Slechts één van deze maatregelen kwam, voor zover bekend bij de vertegenwoordigers van de Fietsersbond, in meer dan de helft van de uitvoeringsplannen van de 66 onderzochte gemeenten voor. Dit betreft het verwijderen van paaltjes (afbeelding 4) om botsingen met paaltjes te voorkomen. Maatregelen voor de bestrijding van andere gevaren zijn in meer dan de helft van de onderzochte 66 gemeenten afwezig.



Afbeelding 4: Aandelen gemeenten met of zonder specifieke fietsmaatregelen om verschillende gevaren te bestrijden uitgevoerd of in uitvoeringsplannen. Bron: Fietsersbond, gegevens 2016, gebaseerd op 66 gemeenten.

Uit een ander onderzoek¹²⁾ blijkt dat bijna de helft van de gemeenten niet kan aangeven of hun fietsinfrastructuur in het algemeen voldoet aan de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Uit observaties op straat bleek dat vooral de richtlijnen voor de breedte van de fietspaden, ribbelmarkering vóór fietspaaltjes en de obstakelvrije afstand vaak niet (correct) worden toegepast.

Er zijn aanvullende maatregelen mogelijk om de fietsveiligheid verder te verbeteren. Zo kunnen fietspaden veiliger worden ingericht en beter worden onderhouden, en biedt de fietshelm bescherming bij ongevallen waarbij de fietser op het hoofd valt. Van alle fietsers die ernstig gewond raken door een fietsongeval, heeft bijna een derde hoofd- of hersenletsel¹³⁾ en door het dragen van een fietshelm neemt het risico op ernstig hoofdletsel met meer dan 65% af.¹⁴⁾ Een evaluatie van een grootschalige fietshelmcampagne liet zien dat het mogelijk is om het dragen van de fietshelm bij jonge kinderen te bevorderen met gratis fietshelmen als er voldoende aandacht is – en blijft – voor extra voorlichting en educatie. Echter, het effect op het gebruik van de fietshelm en op het aantal fietsgewonden met hoofdletsel bij de Spoedeisende Hulp is te gering om een besparing in medische kosten of een gezondheidswinst te berekenen.¹⁵⁾

7. Tot slot: opties om het tij te keren

De cijfers die in dit artikel aan bod komen, laten zien dat het niet goed gaat met de verkeersveiligheid in Nederland. In 2016 vielen er 629 doden in het Nederlandse verkeer en daarmee is het aantal verkeersdoden voor het derde jaar op rij niet afgenomen. Dit is voor het eerst sinds de jaren '70 toen een dalende trend werd ingezet. Het aantal ernstig verkeersgewonden is de afgelopen 10 jaar met gemiddeld 2,5% per jaar toegevoegd tot 21.400 ernstig verkeersgewonden in 2016.

Met aanvullende maatregelen is het mogelijk om het tij te keren. SWOV beveelt aan om daarbij te blijven uitgaan van een 'Safe System-benadering' die ook internationaal wordt aanbevolen door bijvoorbeeld de WHO en de OESO. De Nederlandse Duurzaam Veilig visie is een van de eerste toonaangevende voorbeelden van een dergelijke Safe System-benadering. SWOV komt binnenkort met een actualisering van deze Duurzaam Veilig visie. Een van de onderdelen daarin is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van alle actoren om een veilig verkeerssysteem te creëren. Verkeersveiligheidsdoelen op het niveau van verkeersveiligheidsindicatoren kunnen hierbij een nuttig instrument zijn om verantwoordelijkheden te concretiseren en toe te kennen aan actoren. Deze benadering sluit ook aan bij de 'risicogestuurde aanpak' in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 dat wordt ontwikkeld.

Voor de risicogestuurde aanpak zijn verkeersveiligheidsindicatoren essentieel. Inmiddels is een aantal verkeersveiligheidsindicatoren ontwikkeld en voor een aantal van deze indicatoren worden incidenteel ook gegevens verzameld. Het is van belang dat de gegevensverzameling wordt uitgebreid en dat er structureel en voor Nederland als geheel informatie beschikbaar

- Bax, C. et al. (2014) *Passen gemeenten de Ontwerpwijzer Fietsverkeer toe?* R-2014-23, SWOV, Den Haag.
- SWOV (2016). *Fietshelmen*, SWOV-factsheet, oktober 2016, Den Haag.
- Olivier, J., & Creighton, P. (2016). Bicycle injuries and helmet use: a systematic review and meta-analysis, *International Journal of Epidemiology*.
- Boele, M., Panneman, M., Adriaensens, L., Goldenbeld, Ch., et al. (2016). *Fietshelm-campagne Coole kop, helm op! in Zeeland; Evaluatie van de effecten*, SWOV/VeiligheidNL, Den Haag/Amsterdam.

komt over de stand van zaken in ontwikkeling in de verschillende verkeersveiligheidsindicatoren. Informatie over verkeersveiligheidsindicatoren moet daarbij wel worden gezien als een aanvulling op ongevalgegevens. Betrouwbare ongevalgegevens blijven essentieel voor het monitoren van verkeersveiligheidsontwikkelingen en het evalueren en verder verbeteren van het verkeersveiligheidsbeleid.



*Betrouwbare
ongevalgegevens
blijven essentieel.*

