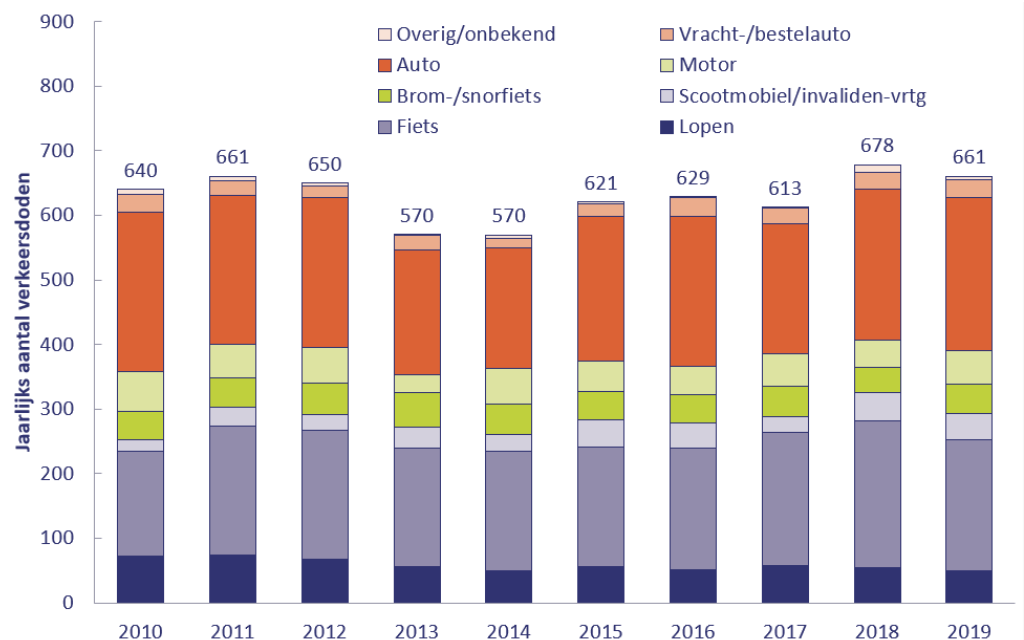


191 Lichtpuntje in de

Zelfs geboren pessimisten zullen niet hebben kunnen bedenken wat een voor de mens nieuw virus in korte tijd aan maatschappelijke ellende en schade kan aanrichten. Slechts drie kwartalen waren nodig om uiteenlopende sectoren van de Nederlandse economie te ruïneren, veel mensen financiële problemen te bezorgen en de staatsschuld te laten exploderen. Het zorgstelsel kan het aantal covid-19-patiënten niet aan en van mensen werkzaam in de zorg wordt het uiterste gevraagd. Het niveau van onderwijs van laag tot hoog staat onder druk. De mens als sociaal wezen komt veel te kort. De 1,5-meternorm, de afstandelijkheid door het gebruik van gezichtsmaskers in de publieke ruimte, de inperking van zakelijke en privécontacten, het thuiswerken, de communicatie over online-kanalen, de vergaande beperkingen op kunst, cultuur en recreatie leiden bij velen tot vervreemding en vereenzaming. Het geeft allemaal geen aanleiding tot vrolijkheid bij de kerstboom.

In donkere tijden zijn lichtpuntjes met hoop op beter zeer welkom. Na de decembermaand gaan de dagen weer lengen met bij veel mensen de wens dat in het nieuwe jaar covid-19 de kop kan worden ingedrukt en dat het 'normale' leven weer kan worden opgepakt. Maar misschien, heel misschien kunnen wij in het nieuwe jaar constateren dat naast alle onheil, ellende en schade covid-19 ook een positief effect heeft gehad. Dat betreft dan het doorbreken van een trend met betrekking tot de verkeersongevallencijfers.

Inmiddels 13 jaar geleden is aangegeven dat het verkeersveiligheidsbeleid in het teken moet staan van het terugdringen van het aantal verkeersdoden voor het jaar 2020 tot maximaal 500 slachtoffers.¹⁾ Om het terugdringen van 791 doden in 2007 naar 500 in 2020 te kunnen realiseren, zijn velerlei verkeersveiligheidsplannen opgesteld en maatregelen doorgevoerd. De eerste jaren lieten een dalende lijn zien; het aantal verkeersslachtoffers daalde stapsgewijs en in 2010 bleef de teller staan op 640. Daarna was de lijn wat schommelend, maar van een duurzame daling was echter geen sprake meer. Het aantal verkeersslachtoffers in 2019 was zelfs hoger dan in 2010, zo laat afbeelding 1 zien.



Afbeelding 1²⁾

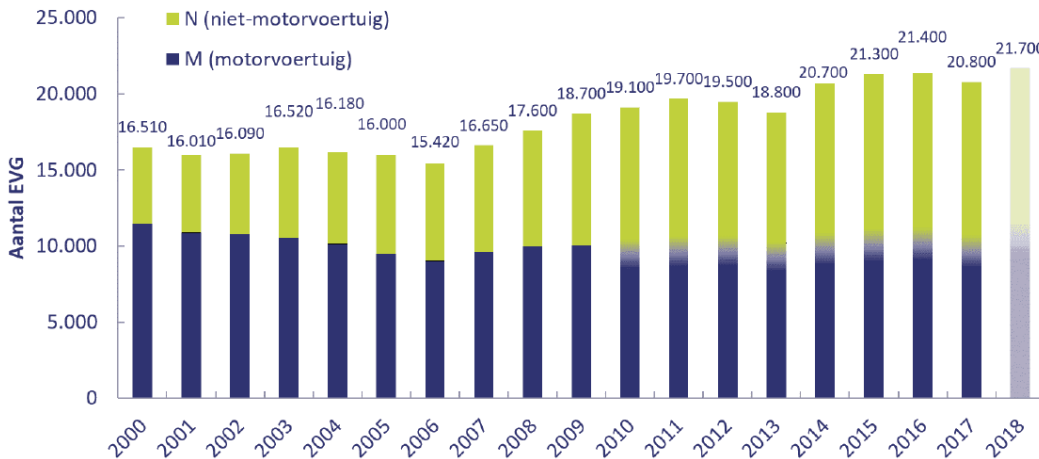
1. Zie: <https://www.swov.nl/publicatie/maximaal-500-verkeersdoden-2020-waarom-eigenlijk-niet>.
2. Afbeelding van: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/verkeersdoden-nederland>.

donkere kerstboom

In 2007 is ook uitgesproken dat het aantal ernstig gewonden in het verkeer zou moeten worden teruggedrongen. Dit streven is hopeloos mislukt. Afbeelding 2 geeft aan dat het aantal ernstig gewonden door verkeersongevallen al jaren stijgt.



Het aantal ernstig gewonden in het verkeer stijgt al jaren.



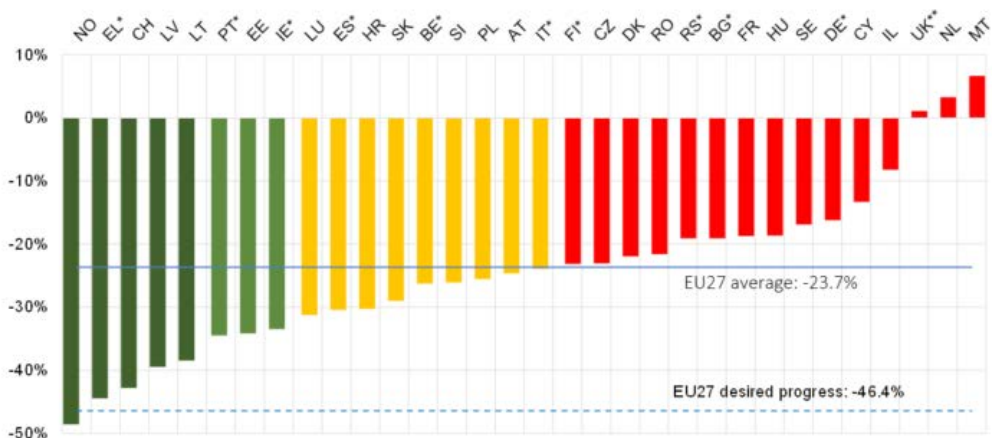
Afbeelding 2³⁾

661 verkeersdoden per jaar = gemiddeld 55,08333333333333 verkeersdoden per maand, 12,67671232876712 verkeersdoden per week en 1,810958904109589 dode per dag. De cijfers klinken belachelijk. Daarachter gaat echter vreselijk veel leed schuil. De cijfers staan voor mensen die voor werk, school, recreatie, familiebezoek of wat dan ook van huis zijn gegaan, bij vertrek misschien nog iets van ‘dag’, ‘tot straks’ of ‘tot vanavond’ hebben geroepen, maar nooit meer thuiskomen. In plaats daarvan moet een politieambtenaar of arts de boodschap brengen dat kind, partner, vader of moeder nooit meer thuiskomt, omdat hij of zij bij een verkeersongeval om het leven is gekomen. Zo’n plotse-ling verlies is maar moeilijk te aanvaarden en laat veelal diepe sporen na bij de nabestaanden. Vaak kost het hen veel moeite om de scherven van het bestaan bij elkaar te rapen en om verder te gaan met het leven. Aan die diepe sporen heeft A.F.Th. van der Heijden op indrukwekkende wijze uitdruk-king weten te geven in zijn roman ‘Tonio’, geschreven ter nagedachtenis aan zijn bij een verkeersongeval omgekomen zoon.

21.700 ernstig verkeersgewonden per jaar = gemiddeld 1.808,3333333333333 verkeersgewonden per maand, 417,3076923076923 verkeersgewonden per week en 59,61538461538462 gewonden per dag. Een goede medische behandeling en eventueel revalidatie kan bij veel slachtoffers van de ernstige verkeersletsels zorgen voor herstel. Daarentegen raken ook veel slachtoffers zo ernstig beschadigd – dwarslaesie, hersenletsel, verlies van een ledemaat – dat zij daar de rest van hun leven last van hebben en genoodzaakt zijn hun leven grondig aan te passen om maar enigszins maatschappelijk te kunnen functioneren. Voor hen is er een groot verschil tussen het leven ‘voor’ en het leven ‘na’ het ongeval. De menselijke offers en maatschappelijke kosten van verkeersletsels zijn gigantisch. Voor 2018 werden de kosten in Euro’s per ernstig verkeersgewonde geraamd op € 300.000.

De vertaling van cijfers naar de mensen om wie het te doen is, maken de in 2007 uitgesproken doel-stellingen van het verkeersveiligheidsbeleid nog steeds urgent. Deze urgentie wordt ook opgedron-gen door het gegeven dat Nederland met de tendens over de jaren 2010-2019 van afbeelding 1 in Euro-pees verband een bijzondere positie inneemt. Over de jaren 2010-2019 is het aantal verkeersslacht-of-fers per miljoen inwoners in de gehele EU met gemiddeld 23,7% gedaald. In het ene land was de daling wat spectaculairder dan het andere, maar bijna overal liep het aantal verkeersslachtoffers per miljoen inwoners terug, zo kan uit afbeelding 3 worden afgeleid. In Groot-Brittannië, Malta en Neder-land was het anders. Vergelijken met 2010 was in 2019 in deze drie landen het aantal verkeersslacht-of-fers per miljoen inwoners gestegen.

3. Afbeelding van: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/ernstig-verkeersge-wonden-nederland>.



Afbeelding 3: procentuele daling van het aantal verkeersslachtoffers per miljoen inwoners 2010-2019⁴⁾

Cijfers en percentages kunnen misleidend zijn. Uit de ontwikkeling die is weergegeven in afbeelding 3 moet niet worden afgeleid dat Nederland, vergeleken met andere landen, een levensgevaarlijke verkeersjungle is. Integendeel, als de percentages worden vertaald naar harde cijfers, dan blijkt Nederland een van de meest verkeersveilige landen in Europa te zijn. Op de verkeersveiligheidsranglijst staat Nederland met 34 verkeersdoden per miljoen inwoners in het verband van de EU in 2019 op nr. 3⁵⁾, in heel Europa op nr. 5.⁶⁾ Deze hoge positie op de ranglijst moet vooral zo blijven. En het zou mooi zijn als wij tot inspanningen zouden kunnen komen waardoor het Nederlandse staafje in de grafiek naar beneden gaat wijzen. Dat is in ieder geval de bedoeling als wij uitvoering weten te geven aan het ‘EU Road Safety Policy Framework 2021-2030’, waarvan de hoofddoelstelling is om te komen tot een verdere reductie van het aantal verkeersslachtoffer met 50%.⁷⁾

Maar dat is voor de lange termijn. Terug naar de korte termijn en de vraag hoeveel dodelijke slachtoffers het verkeer in 2020 zal eisen. Zal er sprake zijn van een daling, stabilisatie of stijging ten opzichte van het cijfer van 2019? Om statistische en verkeerssociologische redenen zou men, als lichtpuntje in de kerstboom, een daling van het aantal verkeersslachtoffers mogen verwachten. De veranderingen in ons levenspatroon door covid-19 werken namelijk door in belangrijke variabelen die verband houden met verkeersonveiligheid en verkeersongevallen. Dat betreft op de eerste plaats de verminderde mobiliteit in de periodes van ‘intelligente lockdown’ in het voorjaar en ‘beperkte lockdown’ in het najaar. Gecombineerd met de omslag van ‘kantoorwerken’ naar ‘thuiswerken’ zijn er op jaarbasis veel minder autokilometers gereden. Verder bestaat de verwachting dat twee belangrijke oorzaken van verkeersonveiligheid uit de ‘verkeersongevallen toptien’ op de hitlijst zijn gedaald. Dat betreft op de eerste plaats het rijden onder invloed. Door de langdurige sluiting van de horeca en de sportkantines is met name ‘s avonds en in de nachtelijke uren de alcoholconsumptie buitenshuis drastisch gedaald. De gelegenheid voor rijden onder invloed is in 2020 veel minder geweest. Op de tweede plaats gaat het om een verlaging van de gemiddelde maximumsnelheid. Weliswaar niet in verband met covid-19, maar met de stikstofcrisis, is de maximumsnelheid op autosnelwegen tijdens de meest verkeersintensieve uren van de dag teruggebracht naar 100 km p/u. Statistisch zouden minder autokilometers en een lagere gemiddelde snelheid een gunstige invloed moeten hebben op het aantal verkeersongevallen met doden en ernstig gewonden. Een daling van het rijden onder invloed geeft ook nog eens een zetje in de goede richting.

De voorlopige cijfers over verkeersongevallen en verkeersslachtoffers over de eerste helft van 2020 zagen er niet gunstig uit. Ondanks de in het voorjaar ingevallen verkeerssluwt en de verlaging van de maximumsnelheid op autosnelwegen per 1 maart 2020 leek er sprake te zijn van een stijging van het aantal verkeersslachtoffers, vergeleken met de eerste helft van 2019. Naar een verklaring hiervoor laat het zich vooralsnog raden. Bij de kerstboom hoop ik dat de eerste helft van 2020 niet maatgevend is en dat de ongevallencijfers over heel 2020 zich voegen naar de statistiek. Dan kunnen wij in het nieuwe jaar constateren dat politieambtenaren en artsen minder onheilsboodschappen hebben hoeven brengen. Mocht de teller blijven steken bij het streefcijfer van 2007, dan is 2020 met alle covid-19-ellende in meerdere opzichten toch een heel bijzonder jaar.

Fijnslijper



Nederland is geen levensgevaarlijke verkeersjungle.



4. Afbeelding van: <https://etsc.eu/this-list-of-countries-making-the-most-progress-on-road-safety-in-europe-might-surprise-you>.
 5. Met Ierland met 29 verkeersdoden per miljoen inwoners op 1 en Malta met 32 verkeersdoden op 2.
 6. Met voor zich Noorwegen met 20 verkeersdoden per miljoen inwoners en Groot-Brittannië met 28 verkeersdoden. Zie voor deze cijfers: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_1004.
 7. Zie voor dit beleidsplan: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/road-safety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.