

Verkeersveiligheid in België en Nederland

Geert Wets

Universiteit Hasselt¹

Rob Eenink

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV²

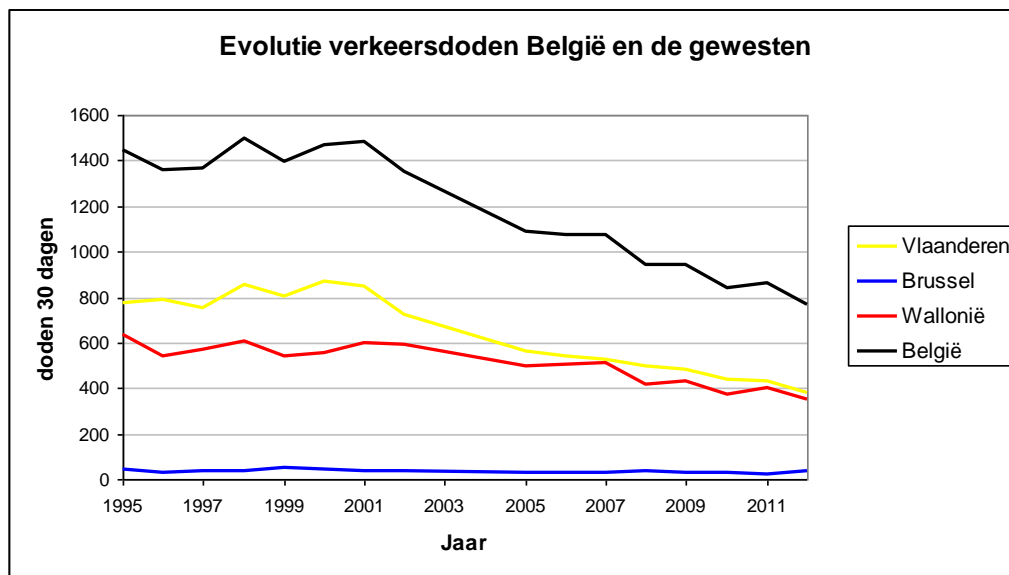
Waar verkeer is vallen vroeg of laat slachtoffers, dat is overal ter wereld zo. Door een in het algemeen positieve economische ontwikkeling stijgt het aantal gemotoriseerde voertuigen en daarmee helaas ook het aantal verkeersdoden. Wereldwijd gaat het om ca. 1,3 miljoen per jaar en zonder serieuze actie zal dit in 2020 rond de 1,9 miljoen zijn. Men verwacht dat rond 2030 verkeersongevallen wereldwijd de vijfde oorzaak van overlijden zal zijn. In Mei 2011 heeft de Verenigde Naties dit decennium dan ook uitgeroepen tot de 'decade of action for road safety'. In België en Nederland daalt het aantal jaarlijkse verkeersdoden gelukkig al een tijd. Nederland doet het nu nog beter, maar de taakstelling in België is ambitieuzer en we weten hoe het in het voetbal en het hockey gaat!

¹ Universiteit Hasselt, E: geert.wets@uhasselt.be

² Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, E: Rob.Eenink@SWOV.nl

1. De verkeersveiligheid in (de gewesten van) België

Het aantal verkeersdoden in België daalde gedurende het voorbije decennium gestaag, na een periode van stagnatie in de tweede helft van de jaren '90 (fig. 1). Ten opzichte van 2001 halveerde het aantal doden, waarbij de afname zich sterker doorzette in Vlaanderen dan in de andere gewesten. In 2008 vielen voor het eerst sinds lang minder dan 1000 verkeersdoden op de Belgische wegen.



Figuur 1 Evolutie van het aantal doden dertig dagen in België en haar gewesten

Bron: Federale Overheidsdienst – Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (eigen bewerking).

Ondanks deze daling blijft België nog steeds ver achter op de Europese koplopers. In 2011 vielen gemiddeld 60 verkeersdoden per miljoen inwoners in de 27 lidstaten van de Europese Unie. In België waren er dat 78. Ter vergelijking: in de 3 SUN-landen (Zweden, Verenigd Koninkrijk en Nederland) vallen daarentegen slechts tussen 31 en 34 verkeersdoden per miljoen inwoners te betreuren. Er is in België dus nog heel wat werk aan de winkel om ook dat niveau te bereiken. Het cijfer voor België herbergt echter nog aanzienlijke verschillen, waarbij Vlaanderen wat beter scoort met 68 doden per miljoen inwoners en Wallonië aanzienlijk slechter met maar liefst 114 doden per miljoen inwoners. Het sterk verstedelijkte Brussels Hoofdstedelijk Gewest op haar beurt telt evenwel slechts 22 verkeersdoden per miljoen inwoners. De lage snelheden van het gemotoriseerde verkeer zullen hieraan zeker niet vreemd zijn.

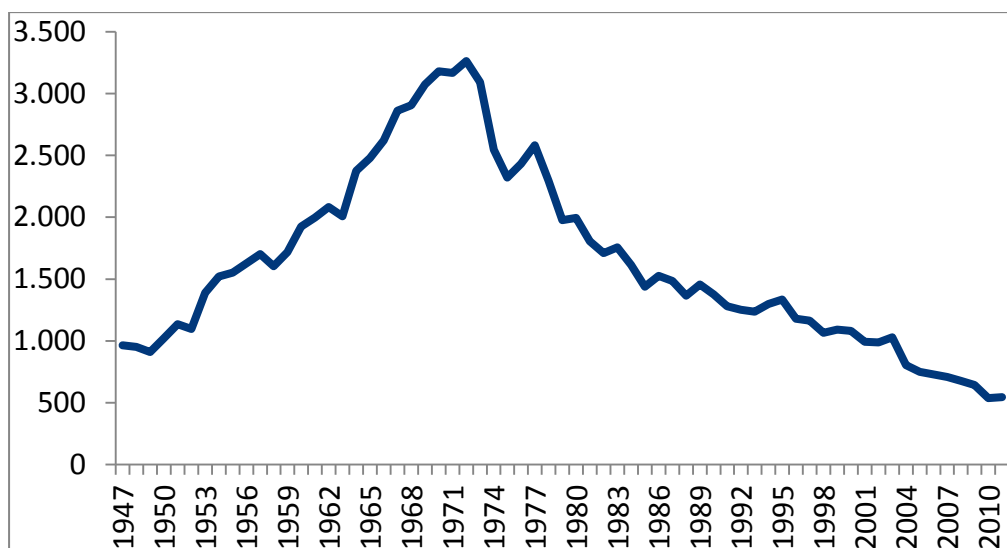
Verkeersveiligheid in België en Nederland

De grootste groep verkeersdoden vinden we in 2012 niet langer in de leeftijdscategorie 20-24 jaar (97 doden), maar wel in de leeftijdsgroep 75+ (103 verkeersdoden). In Vlaanderen vormen zij zelfs veruit de grootste groep (69 of 18,1% van de verkeersdoden), terwijl in Wallonië vooralsnog de meeste verkeersdoden vallen in de leeftijdsgroep 20-24 jaar (51 of 14,6%). In het licht van een toenemende vergrijzing zullen deze ouderen dan ook, en vooral in Vlaanderen, bijkomende aandacht vereisen, zonder evenwel de beginnende bestuurders uit het oog te verliezen.

In 2012 waren ongeveer de helft (49%) van de verkeersdoden in België auto-inzittenden. Bestuurders van tweewielers maakten 22% uit van de dodentol (waaronder 9% fietsers en 11% motorrijders), terwijl voetgangers goed waren voor 14%. Het merendeel van de fietssslachtoffers viel, in overeenstemming met het fietsgebruik in België, in Vlaanderen te betreuren. Hun aandeel ligt daar dan ook veel hoger (17%). In Brussel ligt het aandeel voetgangers dan weer veel hoger dan het nationale gemiddelde (51% van de doden in Brussel). In Wallonië tenslotte zijn 63% van de verkeersdoden auto-inzittenden. In het licht van deze regionale verschillen is in de verschillende gewesten dan ook een aangepast beleid nodig dat gepast inspeelt op de specifieke noden.

2. Het gaat goed en slecht Nederland met de verkeersveiligheid in Nederland

Verkeersveiligheid wordt door de leden van de grootste club van Nederland, de ANWB, steevast als hoogste prioriteit gegeven. De RAI inventariseert regelmatig wat autokopers belangrijk vinden en daar staat verkeersveiligheid altijd in de top 3, regelmatig op plek 1. Gelukkig gaat het goed met de verkeersveiligheid zoals de onderstaande figuur illustreert.



Figuur 2 De ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Nederland vanaf WOII

Verkeersveiligheid in België en Nederland

Zoals in alle 'traditioneel' gemotoriseerde landen nam het aantal verkeersdoden na de tweede wereldoorlog sterk toe door de sterke toename van (eerst) gemotoriseerde tweewielers (motoren, brommers) en (later) personen-, vracht- en bestelauto's. Het dieptepunt werd begin jaren '70 bereikt toen ruim drieduizend doden vielen te betreuren. Door verbeteringen in gedrag, de infrastructuur en het voertuig was dit aantal meer dan gehalveerd eind jaren '80. Zo werd door een combinatie van voorlichting en handhaving (het 'blaaspijpe') het rijden onder invloed verminderd, werd meer verkeer over relatief veilige snelwegen afgewikkeld en werd de autogordel verplicht. Begin jaren '90 nam het daaltempo af en is het nog steeds actuele Duurzaam Veilig beleid tot stand gekomen. Daarbij wordt het verkeer gezien als een systeem dat afgestemd moet worden op de mens die fouten maakt en soms de regels overtreedt. Met name in de beginjaren was er een focus op de infrastructuur waarbij de wegbeheerders hun wegennet moesten categoriseren (stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen), ze conform de gewenste functie (stromen, mengen) vormgeven op zo'n manier dat het gewenste en te verwachten gebruik intuïtief helder was. Dit heeft o.a. geleid tot een groot aantal zones 30, de "60" wegen buiten de kom en een enorme toename van het aantal rotondes. SWOV heeft het effect van de eerste 10 jaar Duurzaam Veilig (Balans opgemaakt) geschat op 300-400 doden, een verbetering van 30-40%. Parallel aan Nederland heeft Zweden haar "Vision 0" ontwikkeld en ingevoerd, met vergelijkbare principes. Inmiddels is de Safe Systems Approach wereldwijd geaccepteerd als het beleid dat verstandige landen zouden moeten voeren (OECD).

Het gaat de goede kant op met het aantal verkeersdoden, maar dat geldt niet voor de tweede indicator die in Nederland wordt gehanteerd voor verkeersveiligheid: ernstig verkeersgewonden. Hieronder worden slachtoffers van een verkeersongeval verstaan die naar het ziekenhuis gaan en ernstig (zgn MAIS2+, Maximum Abbreviated Injury Scale) letsel hebben. De nationale taakstelling is maximaal 10.600 in 2020 maar de laatste jaren is dit aantal gegroeid na een aanvankelijke daling. In 2011 was dit aantal voor het eerst meer dan 20.000. Meer dan de helft van deze slachtoffers zijn fietsers, waarvan het overgrote deel enkelvoudige ongevallen (zonder motorvoertuig). Om de taakstelling te halen zullen forse maatregelen nodig zijn. Te denken valt aan de fietshelm, op orde brengen van de fietsinfrastructuur, het verder terugdringen van alcohol uit het verkeer en snelheidsbeheersing; nog steeds is ca. een kwart van de verkeersslachtoffers te wijten aan rijden boven de snelheidslimiet. Dit zijn geen nieuwe maatregelen en kennelijk erg lastig in te voeren. Hopelijk lukt het scenario's te bedenken waarbij eerst voor deelgroepen bv. de fietshelm wordt ingevoerd, of bepaalde onderdelen van het fietspad worden aangepakt, mogelijk terreinen waar wel voldoende geld en maatschappelijk draagvlak te vinden is.

3. De artikelen

Dit themanummer bevat drie artikelen over verkeersveiligheid en één uitzondering die de regel bevestigt. Die laatste betreft een buitengewoon goed leesbaar en interessant stuk van Mark Lijesen over (vermeende) concurrentievervalsing door oneerlijk bevoordeelde luchtvaartmaatschappijen uit de Golfstaten. Mark laat zien dat deze maatschappijen inderdaad een gunstige concurrentiepositie

Verkeersveiligheid in België en Nederland

hebben, maar dat betekent nog niet dat het speelveld daarmee ongelijk is. Bovendien zou het voor de consument en de Europese welvaart ook gunstig kunnen uitpakken.

Het artikel van Atze Dijkstra gaat in op de categorisering die zo'n prominente rol speelde aan het begin van Duurzaam Veilig. Hij wijst erop dat studies die proberen een statistisch verband te leggen tussen ongevallen en kenmerken van de wegen(structuur) eerder gestuurd worden door de –min of meer toevallige- beschikbaarheid van data dan door de relevantie van die kenmerken. Kansrijker lijkt een combinatie van (verkeers)modellering en kennis uit voor- en nastudies om de effecten van een structuur vooraf te schatten.

Sjoerd Houwing c.s. adresseren het rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen, gebaseerd op een groot Europees onderzoek dat recent is afgerond. In Nederland speelde alcohol een doorslaggevende rol in ca. 30% van de verkeersongevallen maar door een combinatie van voorlichting en handhaving is dit teruggebracht tot ca. 20% (FS Alcohol). De laatste jaren werd gevreesd dat dit aandeel aangevuld zou worden door een toenemend druggebruik. Hoewel dit zeker een relevant issue is, blijft alcohol de belangrijkste factor, mede omdat het vaak gecombineerd wordt met druggebruik. Uit een vergelijking tussen België en Nederland komt naar voren dat in België alcohol en medicijnen vaker in het verkeer worden aangetroffen, in Nederland spelen drugs een belangrijkere rol.

Enkele jaren geleden is 'gevaarherkenning' onderdeel geworden van het theorie examen. Dit was gebaseerd op het werk van Willem Vlakveld. In zijn artikel gaat hij in op het belang van gevaarherkenning. Jonge, beginnende automobilisten hebben een vijf keer zo hoog risico (ernstige ongevallen per gereden afstand), o.a. doordat ze latente gevaren wel zien maar niet herkennen als zodanig. Willem beschrijft methoden om gevaarherkenning betrouwbaar en valide te examineren en te trainen. Dit vraagt om bewegende beelden en naar verwachting zal het theorie examen daaraan binnen enkele jaren aangepast worden.