

Nederlandse verkeersveiligheid in internationaal perspectief

Samenvatting

Nederland behoort al jaren tot de verkeersveiligste landen van de wereld. Als we naar het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kijken, staat Nederland op de tweede plaats. Alleen Malta doet het nog iets beter. Binnen Europa bevinden het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen, Zwitserland, IJsland en Duitsland zich eveneens op een hoog veiligheidsniveau. In de afgelopen bijna twee decennia heeft het aantal verkeersdoden in Nederland zich vrijwel gelijk ontwikkeld als gemiddeld in de vijftien oorspronkelijke EU-landen. De ontwikkeling in de twaalf nieuwe EU-lidstaten verloopt langzamer. Net als voor de meeste EU-landen lijkt het onwaarschijnlijk dat Nederland de Europese doelstelling van een halvering van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2001 haalt. Vanaf het begin van de jaren negentig heeft het aantal verkeersdoden onder kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers) zich in Nederland iets slechter ontwikkeld dan gemiddeld in de ander 'oude' EU-landen. Voor motorrijders en auto-inzittenden was die ontwikkeling in Nederland juist iets beter. Wanneer we uitsplitsen naar leeftijd, is de mortaliteit in Nederland voor vrijwel alle leeftijdsgroepen lager dan gemiddeld in de andere 'oude' lidstaten. Alleen voor de groepen 9-13 jaar en 80+ is de mortaliteit hoger.

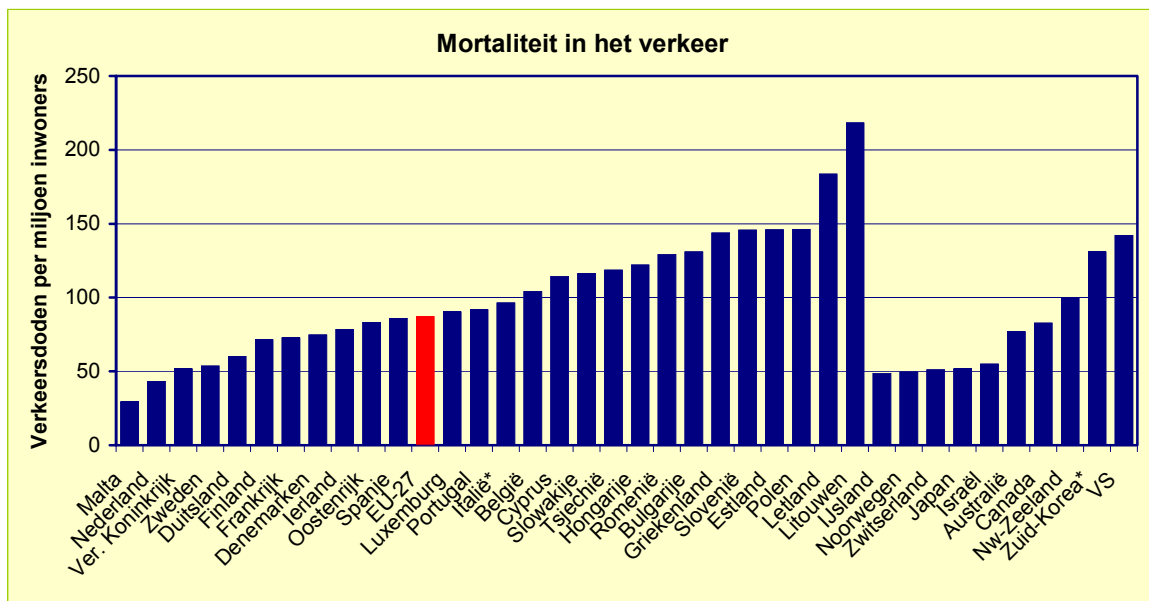
Achtergrond

Vergeleken bij veel andere landen doet Nederland het erg goed op het gebied van verkeersveiligheid. Nederland behoort op dit moment tot de verkeersveiligste landen van Europa en de wereld. In deze factsheet wordt Nederland op een aantal verkeersveiligheidsmaten vergeleken met de andere landen van de Europese Unie en met een aantal andere Europese en niet-Europese landen. Bij de EU-lidstaten wordt soms onderscheid gemaakt tussen de 'oude' vijftien lidstaten (België, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Zweden) en de twaalf nieuwe lidstaten (per mei 2004 Cyprus, Estland, Hongarije, Letland, Litouwen, Malta, Polen, Slovenië, Slowakije en Tsjecho, en per januari 2007 Bulgarije en Roemenië).

De lezer moet zich realiseren dat verkeersveiligheidsgegevens van verschillende landen zich vaak lastig laten vergelijken. Aantallen ongevallen of verkeersslachtoffers zijn niet zonder meer vergelijkbaar, maar moeten gerelateerd worden aan bijvoorbeeld het aantal inwoners van het land of aan de afgelegde afstand (in kilometer). Bij de interpretatie ervan moet bovendien altijd rekening gehouden worden met ontbrekende informatie en definitieverschillen van bijvoorbeeld ongevallen, verkeersdoden, letselernst en wegtypen. Documentatie over die definities is beschikbaar, waardoor vergelijking op hoofdlijnen wel mogelijk wordt. Er zijn de laatste tijd veel initiatieven ontwikkeld om de kwaliteit en vergelijkbaarheid van de gegevens te verbeteren. Voor meer informatie over dit onderwerp zie de SWOV-factsheet [Internationale vergelijkbaarheid van verkeersveiligheidsgegevens](#).

Mortaliteit: wat is de positie van Nederland internationaal gezien?

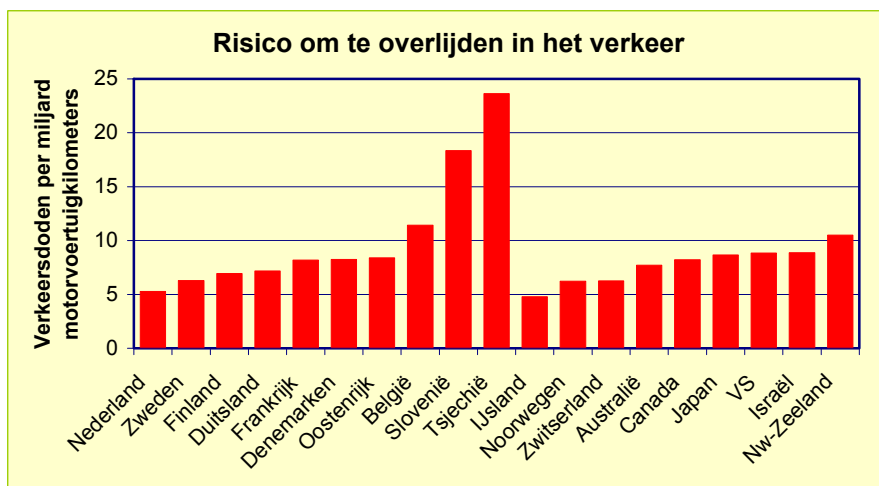
Om de verkeersveiligheid in verschillende landen met elkaar te vergelijken wordt vaak gebruikgemaakt van de zogeheten mortaliteit, het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. *Afbeelding 1* geeft de gemiddelde mortaliteitscijfers van de drie meest recente jaren (meestal 2005-2007) voor de 27 EU-lidstaten, en het gemiddelde van deze landen (EU). Ter vergelijking zijn tevens enkele niet-EU-landen weergegeven. Bij deze maat staat Nederland in de Europese Unie op de tweede plaats; alleen Malta doet het iets beter. Het Verenigd Koninkrijk en Zweden volgen Nederland op zeer korte afstand. Ook de niet-EU-landen IJsland, Noorwegen en Zwitserland volgen op korte afstand. Buiten Europa kennen Japan, Israël en Australië een vergelijkbare mortaliteit ten gevolge van verkeersongevallen. In de meest recente PIN-studie van de European Transport Safety Council ETSC (Jost et al., 2009) is Nederland binnen Europa naar de vierde plaats gezakt. De reden is dat bij deze studie alleen voor Nederland gebruik is gemaakt van het opgehoogde, 'werkelijke' aantal verkeersdoden en niet van het door de politie geregistreerde aantal.



Afbeelding 1. Aantal geregistreerde verkeersdoden per miljoen inwoners (mortaliteit) in verschillende Europese en niet-Europese landen. Gemiddelde 2005-2007 (* Italië en Zuid-Korea 2004-2006). Bron: IRTAD/CARE/Eurostat.

Risico: wat is de positie van Nederland internationaal gezien?

Mortaliteit houdt geen rekening met de hoeveelheid (gemotoriseerd) verkeer in een land. Een deel van de verschillen tussen landen kan dus veroorzaakt worden door verschillen in motorisatiegraad en/of mobiliteit. Risico, hier gedefinieerd als het aantal verkeersdoden per motorvoertuigkilometer, houdt daar beter rekening mee (Afbeelding 2). Helaas hebben nog lang niet alle landen betrouwbare gegevens over de jaarlijks afgelegde afstand. Het blijkt dat binnen de Europese Unie (voor zover gegevens beschikbaar zijn) Nederland het laagste aantal verkeersdoden per motorvoertuigkilometer heeft, direct gevolgd door Zweden, Finland en Duitsland. Buiten de EU doen ook Zwitserland en Noorwegen het goed.



Afbeelding 2. Aantal geregistreerde verkeersdoden per miljard motorvoertuigkilometer in verschillende Europese en niet-Europese landen (gemiddelde 2005-2007, voertuigkilometers uit 2006). Bron: IRTAD.

Hoe verhoudt de ontwikkeling in Nederland zich tot die in andere landen?

Tabel 1 laat de gemiddelde jaarlijkse ontwikkeling zien van het aantal verkeersdoden tussen 1991 en 2006/2007. Er is onderscheid gemaakt tussen de vijftien oorspronkelijke EU-landen (EU-15), de twaalf nieuwe EU-lidstaten (NLS-12) en enkele andere (groepen van) landen. In Nederland is het aantal verkeersdoden gemiddeld met 3,6% gedaald. Dit dalingspercentage is vrijwel gelijk aan het

gemiddelde van de oorspronkelijke vijftien lidstaten (een daling van 3,5%). Een aantal landen in deze groep, te weten Duitsland, Frankrijk, Oostenrijk en Portugal, laat echter een gunstigere ontwikkeling zien. De gemiddelde jaarlijkse daling in de nieuwe lidstaten is in dezelfde periode 2,0%. Slechts drie van deze staten deden het beter dan het gemiddelde in de oorspronkelijke EU-15: Estland (-5,0%), Slovenië (-4,5%) en Letland (-3,6%). In de Aziatische landen waarvoor gegevens beschikbaar zijn is de gemiddelde daling in het aantal verkeersdoden met 4,6% per jaar het hoogst. De Verenigde Staten laten tot slot een licht stijgende trend in het aantal verkeersdoden zien.

Land	Jaarlijkse ontwikkeling in aantal verkeersdoden 1991 t/m 2007 (* t/m 2006)	Land	Jaarlijkse ontwikkeling in aantal verkeersdoden 1991 t/m 2007 (* t/m 2006)	Land	Jaarlijkse ontwikkeling in aantal verkeersdoden 1991 t/m 2007 (* t/m 2006)
Nederland	-3,6%	Slovenië	-4,5%	IJsland	+1,5%
Zweden	-2,5%	Tsjechië	-1,5%	Noorwegen	-1,6%
Finland	-2,8%	Polen	-2,0%	Zwitserland	-4,4%
Duitsland	-4,9%	Slowakije	-0,6%	Israël	-1,1%
Frankrijk	-4,8%	Hongarije	-2,7%	Europa rest	-2,2%
Denemarken	-3,5%	Malta	+0,4%	Australië	-1,7%
Oostenrijk	-4,3%	Cyprus	-1,8%	Japan	-4,5%
België	-3,1%	Roemenië	-1,8%	Nieuw-Zeeland	-3,1%
Ver. Koninkrijk	-1,8%	Bulgarije	-1,8%	Zuid-Korea*	-5,9%
Luxemburg	-3,7%	Estland	-5,0%	Azië*	-4,6%
Italië*	-2,0%	Letland	-3,6%	Canada	-1,7%
Spanje	-3,5%	Litouwen	-1,2%	VS	+0,3%
Ierland	-1,4%	NLS-12	-2,0%	Noord-Amerika	+0,2%
Portugal	-7,2%	EU-27	-2,9%		
Griekenland	-2,4%				
EU-15	-3,5%				

Tabel 1. Gemiddelde jaarlijkse trend van het aantal geregistreerde verkeersdoden tussen 1991 en 2007 (* of 2006) in verschillende Europese en niet-Europese landen (Weijermars et al., 2008).

Haalt Nederland de Europese verkeersveiligheidsdoelstelling?

De Europese Unie kent een ambitieuze doelstelling, namelijk dat in 2010 het aantal verkeersdoden in de lidstaten moet zijn gehalveerd ten opzichte van het aantal in 2001 (Commissie van de Europese Gemeenschappen, 2001). Uit een overzicht van de Europese Raad voor de Transportveiligheid ETSC (Jost et al., 2009) blijkt dat eigenlijk alleen Luxemburg, Frankrijk, Portugal, Spanje en België op weg zijn om deze doelstelling te halen. Deze landen hebben tussen 2001 en 2008 een reductie van 43 tot 49% gerealiseerd. Nederland heeft een reductie gerealiseerd die net iets groter is dan het gemiddelde van 28% in de 27 EU-landen en Israël, Noorwegen en Zwitserland. Uiteraard is er bij deze maat geen rekening gehouden met het veiligheidsniveau in 2001. Hoe hoger het oorspronkelijke veiligheidsniveau, hoe moeilijker het zal zijn om de beoogde winst te boeken. Overigens heeft een aantal individuele landen, waaronder Nederland, hun eigen nationale verkeersveiligheidsdoelstellingen gehandhaafd, in plaats van de Europese (zie Weijermars et al., 2008: 97-98 voor een overzicht).

Hoe verhouden de betrokken vervoerswijzen in Nederland zich met die in andere landen?

Helaas is het niet mogelijk om een goed beeld te geven van de veiligheid van verschillende vervoerswijzen in Nederland in vergelijking met andere landen. Het aantal slachtoffers per miljoen inwoners is geen goede maat, omdat daarbij niet gecorrigeerd wordt voor het gebruik van de vervoermiddelen. In Nederland wordt bijvoorbeeld meer gefietst dan in de meeste andere Europese landen. Naar verhouding, per miljoen inwoners, hebben we dan ook meer doden onder fietsers dan andere Europese landen. Een realistischer beeld zou worden gekregen als we konden corrigeren voor afgelegde afstand met de verschillende vervoerswijzen. Helaas zijn voor een dergelijke vergelijking internationaal onvoldoende gegevens beschikbaar.

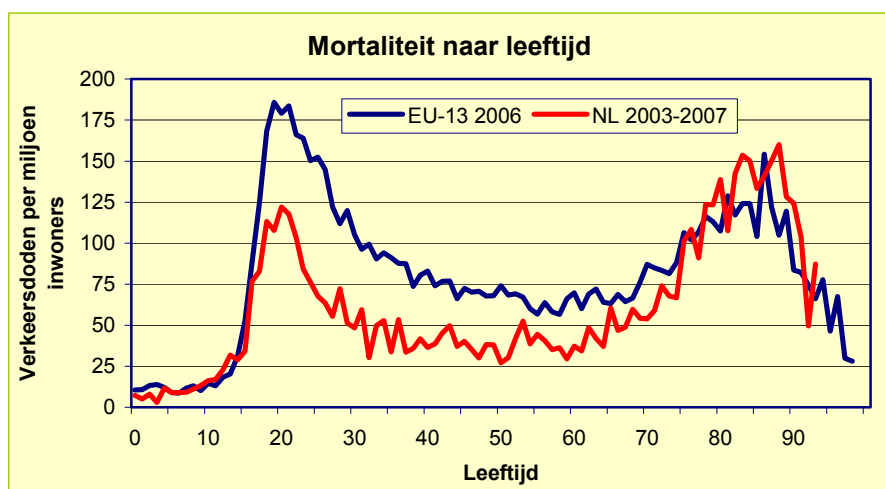
We kunnen wel de relatieve ontwikkelingen binnen de verschillende vervoerswijzen bekijken. In de periode 1991-2007 (Tabel 2) was de gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden voor voetgangers, fietsers en brom-/snorfietsers in Nederland iets kleiner dan in de andere 'oude' EU-lidstaten. Voor motorrijders en auto-inzittenden daarentegen is de ontwikkeling in Nederland weer wat beter geweest dan in de andere lidstaten. De verschillen kunnen te maken hebben met ontwikkelingen in het risico van de verschillende vervoerswijzen en met ontwikkelingen in de mobiliteit van die vervoerswijzen.

Vervoerswijze	Nederland Jaarlijkse trend 1991-2007	EU-13 Jaarlijkse trend 1991-2006
Voetganger	-4,4%	-5,0%
Fiets	-3,5%	-4,5%
Brom-/snorfiets	-3,7%	-5,4%
Motor	-2,2%	+0,6%
Autobestuurder	-4,2%	-2,8%
Autopassagier	-4,9%	-4,5%
Overige	-1,8%	-2,6%
Totaal	-3,8%	-3,3%

Tabel 2. Gemiddelde jaarlijkse trend van het aantal geregistreerde verkeersdoden bij verschillende vervoerswijzen tussen 1991 en 2007 (2006) in Nederland en in dertien andere 'oude' lidstaten (Weijermars et al., 2008).

Hoe verhoudt de leeftijdsverdeling in Nederland zich met die in andere landen?

Afbeelding 3 toont het aantal verkeersdoden naar leeftijd per miljoen inwoners van die leeftijd voor Nederland en voor de andere dertien oorspronkelijke EU-landen (opnieuw ontbreken de Duitse gegevens). Hierbij is het totaal aantal verkeersdoden in dertien EU-lidstaten in 2006 vergeleken met het gemiddelde aantal in Nederland over de periode 2003-2007. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners is in Nederland voor vrijwel alle leeftijden lager dan in de andere landen. Alleen voor de groepen 6-13 jaar en 75+ scoort Nederland slechter dan gemiddeld in de overige 'oude' EU-landen. De vergelijking is echter niet helemaal eerlijk, want in Nederland is het aantal slachtoffers in 2003-2007 gemiddeld met 8% per jaar gedaald, terwijl vergeleken wordt met het jaar 2006 van de andere 'oude' EU-landen. Na correctie hiervoor blijken alleen de leeftijdsgroepen 9-13 en 80+ achter te blijven bij het gemiddelde van de rest van deze 'oude' EU-landen. Vermoedelijk heeft dat opnieuw te maken met de fietsmobiliteit. Zeker bij deze leeftijdsgroepen is de fietsmobiliteit in Nederland groter dan in andere landen en fietsmobiliteit kent vergeleken met motorvoertuigen een hoog risico.



Afbeelding 3. Geregistreerd aantal verkeersdoden naar leeftijd van het slachtoffer per miljoen inwoners van die leeftijd. Nederland (gemiddelde 2003-2007) vergeleken met 13 EU-landen in 2006 (Weijermars et al., 2008).

Wanneer we naar de ontwikkeling kijken tussen 1991 en 2006/2007, blijkt dat voor bijna alle leeftijdsgroepen het aantal verkeersdoden in Nederland sneller is gedaald dan in de andere 13 EU-lidstaten. Het verschil in dalingspercentage is het grootst voor 18-29-jarigen: een gemiddelde jaarlijkse daling van 5,0% in Nederland en van 4,2% in de overige dertien EU-landen. Alleen voor de groep 60-plussers is het Nederlandse dalingspercentage gelijk aan dat van de andere dertien lidstaten (Weijermars et al., 2008).

Waarom ontwikkelen landen zich gelijk of verschillend? De SUNflower-projecten

Het is duidelijk dat de ontwikkeling in verkeersveiligheid verschilt per land. In drie opeenvolgende internationale projecten is nagegaan aan welke factoren dat ligt, wat andere landen daarvan kunnen leren en hoe we die factoren kunnen concretiseren en meten. Deze zogeheten SUNflower-projecten (zie ook www.sunflower.swov.nl) zijn uitgevoerd onder leiding van de SWOV en met financiële steun van de Europese Commissie.

De eerste SUNflower-studie richtte zich op 'Sweden, the United Kingdom and the Netherlands', de 'SUN'-landen. Deze drie landen behoren al lange tijd tot de veiligste landen in Europa. Uit de studie (Koorstra et al., 2002) blijkt dat alle drie de landen gerichte maatregelen genomen hebben op het gebied van rijden onder invloed, snelheidsovertredingen, gordelgebruik en veiliger wegen, maar dat het beleid op verschillende manieren wordt uitgevoerd. Ook wordt er in de drie landen gewerkt met zogeheten kwantitatieve taakstellingen: een percentage waarmee het aantal verkeersslachtoffers binnen een vastgestelde periode moet dalen.

Bij de tweede studie hebben zich zes landen uit Zuid- en Midden-Europa gevoegd. Uit deze SUNflower+6-studie (Wegman et al., 2005) blijkt dat in verschillende landen verschillende factoren van invloed zijn op de ontwikkeling van het aantal slachtoffers en op de onderliggende prestatie-indicatoren. Als bijvoorbeeld wordt gekeken naar de drie SUN-landen blijkt Nederland er in negatieve zin uit te springen waar het gaat om de veiligheid van bromfietzers en van jonge automobilisten. Een vergelijking van de maatregelen die in Zweden en het Verenigd Koninkrijk voor deze groepen zijn genomen met die in Nederland heeft geleid tot een aantal concrete aanbevelingen. Zo zou Nederland ervoor moeten zorgen dat jonge automobilisten meer rijervaring hebben alvorens zij het rijexamen afleggen, bijvoorbeeld via begeleid rijden. Voor bromfietzers zouden hogere eisen aan de opleiding moeten worden gesteld, zou het (correct) dragen van de helm bevorderd moeten worden en zou het voertuig gekentekend moeten worden om het (snelheids)toezicht te vereenvoudigen. Overigens zijn veel van deze aanbevelingen reeds opgevolgd of zijn daarvoor al vergevorderde plannen.

In de derde en voorlopig laatste SUNflower-studie, SUNflowerNext, is vastgelegd op welke wijze SUNflower de verkeersveiligheid in Europa in de toekomst zou willen bestuderen (Wegman et al., 2008). Meestal worden landen vergeleken door verkeersslachtoffergegevens of relevant verkeersgedrag, de zogeheten prestatie-indicatoren, met elkaar te vergelijken. De SUNflowerNext-studie heeft nu geprobeerd op basis van verschillende factoren een samengestelde indicator voor verkeersveiligheid te maken. Daarmee ontstaat een veel completer beeld van de prestatie van landen op het gebied van verkeersveiligheid en wordt het inzichtelijker waar landen nog van elkaar kunnen leren.

Conclusie

Nederland behoort al jaren tot de verkeersveiligste landen van de wereld. Als we naar het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kijken, staat Nederland op de tweede plaats. Alleen Malta doet het nog iets beter. Binnen Europa bevinden het Verenigd Koninkrijk, Zweden, Noorwegen, Zwitserland, IJsland en Duitsland zich eveneens op een hoog niveau. De ontwikkeling in Nederland in de afgelopen bijna twee decennia is vergelijkbaar met die van de vijftien 'oude' EU-landen. De ontwikkeling in de twaalf nieuwe EU-lidstaten verloopt langzamer. Net als voor de meeste EU-landen lijkt het onwaarschijnlijk dat Nederland de Europese doelstelling van een halvering van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2001 haalt.

In vergelijking met de 'oude' lidstaten was de ontwikkeling van de veiligheid in de afgelopen bijna twee decennia voor de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers) in Nederland iets slechter en die voor motorrijders en auto-inzittenden iets beter. Wanneer we uitsplitsen naar leeftijd, is de mortaliteit in Nederland voor vrijwel alle leeftijdsgroepen lager dan gemiddeld in de andere 'oude' lidstaten. Alleen voor de groepen 9-13 jaar en 80+ is de mortaliteit hoger. Monitoren van de verkeersveiligheid en het relevante verkeersgedrag, bij voorkeur in relatie tot andere factoren die van invloed zijn op de verkeersveiligheid (zoals mobiliteit, weersinvloeden en dergelijke), kan meer inzicht bieden in het hoe en waarom van de ontwikkelingen in de verschillende landen. Dat

maakt het mogelijk de succesfactoren te identificeren en de zich minder snel ontwikkelende landen te laten leren van de zich sneller ontwikkelende landen. De onlangs afgeronde serie SUNflower-projecten hebben een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van een goede methodiek daarvoor.

Publicaties en bronnen

Jost, G., Popolizio, M., Allsop, R. & Eksler, V. (2009). [2010 on the horizon; 3rd road safety Performance Index PIN report](#). European Transport Safety Council ETSC, Brussels.

Commissie van de Europese Gemeenschappen (2001). [Witboek "Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"](#). Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.

Koornstra, M., Lynam, D., Nilsson, G., Noordzij, P., Petterson, H.-E., Wegman, F. & Wouters, P. (2002). [SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands](#). SWOV, Leidschendam.

Wegman, F., Eksler, V., Hayes, S., Lynam, D., Morsink, P. & Oppe, S. (eds.) (2005). [SUNflower+6: a comparative study of the development of road safety in the SUNflower+6 countries; Final report](#). SWOV, Leidschendam.

Wegman, F., Commandeur, J., Doveh, E., Eksler, V., Gitelman, V., Hakkert, S., Lynam, D. & Oppe, S. (2008). [SUNflowerNext: Towards a composite road safety performance index](#). SWOV, Leidschendam. [Ook verschenen als Deliverable D6.16 of the EU FP6 project SafetyNet, European Commission, Brussels.]

Weijermars, W.A.M., Goldenbeld, Ch., Bos, N.M. & Bijleveld, F.D. (2008). [De verkeersveiligheid in 2007: is stilstand achteruitgang?; Analyse van ongevallen, mobiliteit, gedrag en beleid](#). R-2008-12. SWOV, Leidschendam.

[CARE](#): Community database on Accidents on the Roads in Europe

[IRTAD](#): International Road Traffic and Accident Database

[Eurostat](#): Het Europese Statistisch Bureau in Luxemburg