

Nederlandse verkeersveiligheid in internationaal perspectief

Samenvatting

Nederland behoort al jaren tot de meest verkeersveilige landen van de wereld. Als we naar het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kijken, staat Nederland op de vierde plaats. Alleen Malta, Zweden en het Verenigd Koninkrijk doen het iets beter. Binnen Europa bevinden IJsland, Zwitserland en Noorwegen zich eveneens op een hoog veiligheidsniveau. In de afgelopen bijna twee decennia heeft het aantal verkeersdoden in Nederland zich iets beter ontwikkeld dan gemiddeld in de vijftien oorspronkelijke EU-landen. De ontwikkeling in de twaalf nieuwe EU-lidstaten verloopt gemiddeld gezien langzamer. Nederland heeft de Europese doelstelling van een halvering van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2001 niet gehaald. Met een reductie van 41% staat Nederland op de zeventiende plaats en doet het net iets slechter dan gemiddeld in Europa. Vanaf halverwege de jaren negentig heeft het aantal verkeersdoden onder fietsers en brom- en snorfietsers zich in Nederland iets minder goed ontwikkeld dan gemiddeld in de andere 'oude' EU-landen. Voor motorrijders 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 lidstaten. Alleen voor de 12- en 13-jarigen en de 75-plussers is de mortaliteit in Nederland groter.

Achtergrond en inhoud

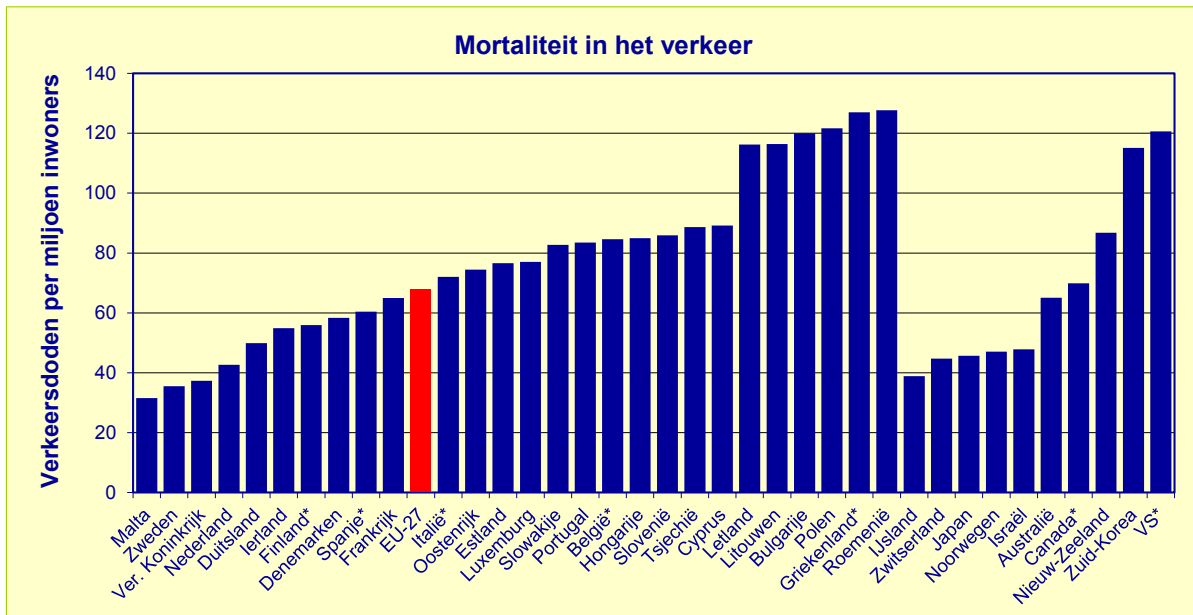
In vergelijking met veel andere landen doet Nederland het erg goed op het gebied van verkeersveiligheid. Nederland behoort op dit moment tot de meest verkeersveilige landen van Europa en de wereld en, zoals aangegeven in de *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020*, wil Nederland dit in de toekomst graag zo houden. 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-landen 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 Tsjechië, en per januari 2007: Bulgarije en Roemenië). Achtereenvolgens wordt in deze factsheet ingegaan op de mortaliteit, het risico, de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden over de jaren heen, de Europese verkeersveiligheidsdoelstelling, de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden voor verschillende vervoerswijzen en de mortaliteit naar leeftijd. Voor een uitgebreidere analyse van internationale verkeersveiligheidstrends en een beschrijving van de situatie in 32 landen wereldwijd, wordt verwezen naar een recent rapport van International Traffic Safety Data & Analysis Group (IRTAD, 2010).

De lezer moet zich realiseren dat verkeersveiligheidsgegevens van verschillende landen zich vaak lastig laten vergelijken. Om landen onderling te kunnen vergelijken, moeten aantallen ongevallen of verkeersslachtoffers gerelateerd worden aan bijvoorbeeld het aantal inwoners van het land of aan de afgelegde afstand. Bij de interpretatie van de gegevens moet bovendien altijd rekening gehouden worden met ontbrekende informatie en definitieverschillen van bijvoorbeeld ongevallen, verkeersdoden, letselernst en wegtypen. In deze factsheet wordt voor Nederland gewerkt met de werkelijke omvang van het aantal verkeersdoden; bij de andere landen gaat het om geregistreerde aantallen, maar de meeste landen nemen aan dat dit vrijwel gelijk aan de werkelijke omvang is. 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 gebruik gemaakt van de zogeheten mortaliteit, het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners. *Afbeelding 1* geeft de gemiddelde mortaliteitscijfers van de drie meest recente jaren (meestal 2008-2010) voor de 27 EU-lidstaten en het gemiddelde van deze landen (EU-27). Ter vergelijking zijn tevens enkele niet-

EU-landen weergegeven. Bij deze maat staat Nederland in de Europese Unie op de vierde plaats; alleen Malta, Zweden en het Verenigd Koninkrijk doen het iets beter. De niet-EU-landen IJsland, Zwitserland en Noorwegen volgen op korte afstand. Buiten Europa kennen Japan en Israël een vergelijkbare mortaliteit ten gevolge van verkeersongevallen.



Afbeelding 1. Aantal verkeersdoden per miljoen inwoners (mortaliteit) in verschillende Europese en niet-Europese landen. Gemiddelde 2008-2010. (* 2007-2009) 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 wel rekening mee (Afbeelding 2). Helaas hebben lang niet alle landen betrouwbare gegevens over de jaarlijks afgelegde afstand. Het blijkt dat binnen de Europese Unie (voor zover gegevens beschikbaar zijn) Zweden het laagste aantal verkeersdoden per motorvoertuigkilometer heeft, direct gevolgd door het Verenigd Koninkrijk en Nederland. Buiten de EU doen opnieuw IJsland, Noorwegen en Zwitserland het goed.



Afbeelding 2. Aantal verkeersdoden per miljard motorvoertuigkilometer in verschillende Europese en niet-Europese landen (gemiddelde 2007-2009). 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 in de afgelopen bijna twee decennia. 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 in deze periode gemiddeld met 4,7% gedaald. Dit dalingspercentage is iets groter dan het gemiddelde van de oorspronkelijke vijftien lidstaten (een daling van 4,1%). Een aantal landen in deze groep, te weten Portugal, Zweden, Duitsland en Frankrijk laat een nog gunstigere ontwikkeling zien. De gemiddelde jaarlijkse daling in de nieuwe lidstaten is in dezelfde periode 2,3%. Drie van deze staten deden het beter dan het gemiddelde in de oorspronkelijke EU-15: Estland (-6,4%), Letland (-5,8%) en Slovenië (-5,4%). In de Aziatische landen waarvoor gegevens beschikbaar zijn is de gemiddelde daling in het aantal verkeersdoden 4,8% per jaar. De Verenigde Staten laten na een licht stijgende trend tot 2005 nu een lichte daling in het aantal verkeersdoden zien.

Land	Jaarlijkse ontwikkeling in aantal verkeersdoden 1991 t/m 2010 (* t/m 2009)	Land	Jaarlijkse ontwikkeling in aantal verkeersdoden 1991 t/m 2010	Land	Jaarlijkse ontwikkeling in aantal verkeersdoden 1991 t/m 2010 (* t/m 2009)
Portugal	-7,2%	Estland	-6,4%	Zwitserland	-4,6%
Zweden	-6,2%	Letland	-5,8%	Israël	-1,8%
Duitsland	-5,4%	Slovenië	-5,4%	Noorwegen*	-1,7%
Frankrijk	-5,1%	Hongarije	-3,7%	IJsland	-1,3%
Nederland	-4,7%	Litouwen	-3,6%	Europa rest	-2,8%
Oostenrijk	-4,5%	Cyprus	-2,8%	Zuid-Korea	-5,6%
Spanje*	-4,4%	Tsjechië	-2,6%	Japan	-4,9%
Luxemburg	-3,8%	Polen	-2,5%	Nieuw-Zeeland	-3,0%
Denemarken	-3,7%	Bulgarije	-1,7%	Australië	-1,9%
België*	-3,3%	Slowakije	-1,7%	Azië	-4,8%
Groot-Brittannië	-3,0%	Roemenië	-0,6%	Canada*	-2,1%
Finland*	-2,9%	Malta	0,3%	VS*	-0,2%
Ierland	-2,9%	NLS-12	-2,3%	Noord-Amerika	-0,3%
Noord-Ierland	-2,8%	EU-27	-3,5%		
Italië*	-2,6%				
EU-15	-4,1%				

Tabel 1. Gemiddelde jaarlijkse trend van het aantal verkeersdoden tussen 1991 en 2010 (* of 2009) (Zuid-Korea vanaf 1993; Nederland vanaf 1996; Zweden vanaf 2001) in verschillende Europese en niet-Europese landen Bronnen: CARE/IRTAD/Eurostat.

Heeft Nederland de eerste Europese verkeersveiligheidsdoelstelling gehaald?

Vanaf het begin van dit millennium stelt de Europese Unie ambitieuze doelstellingen voor verkeersveiligheid. De eerste doelstelling stamt uit 2001 (Europese Commissie van de Europese Gemeenschappen, 2001): het streven was dat in 2010 het aantal verkeersdoden in de lidstaten zou zijn gehalveerd ten opzichte van het aantal in 2001. Uit een overzicht van de Europese Raad voor de Transportveiligheid ETSC, deels gebaseerd op voorlopige of geschatte aantallen (Jost et al., 2011) blijkt dat acht landen deze doelstelling gehaald hebben: Letland, Estland, Litouwen, Spanje, Luxemburg, Zweden, Frankrijk en Slovenië. Portugal heeft de doelstelling met een reductie van ruim 49% bijna gehaald. Nederland (met een reductie van 41%) staat op de zeventiende plaats in deze statistiek en deed het net iets slechter dan gemiddeld in Europa (een reductie van 43%). Het streven van de Europese Unie voor de komende tien jaar is opnieuw een halvering van het aantal verkeersdoden (Europese Commissie, 2010). Overigens kent deze Europese doelstelling geen verplichting en 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?

Het is 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. Voor een dergelijke vergelijking zijn internationaal echter onvoldoende gegevens beschikbaar.

We kunnen wel de relatieve ontwikkelingen binnen de verschillende vervoerswijzen bekijken. In de periode 1996-2009 (*Tabel 2*) was de gemiddelde jaarlijkse daling van het aantal verkeersdoden voor fietsers en brom-/snorfietsers in Nederland iets kleiner dan in de andere 'oude' EU-lidstaten. Voor motorrijders daarentegen is de ontwikkeling in Nederland weer 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.

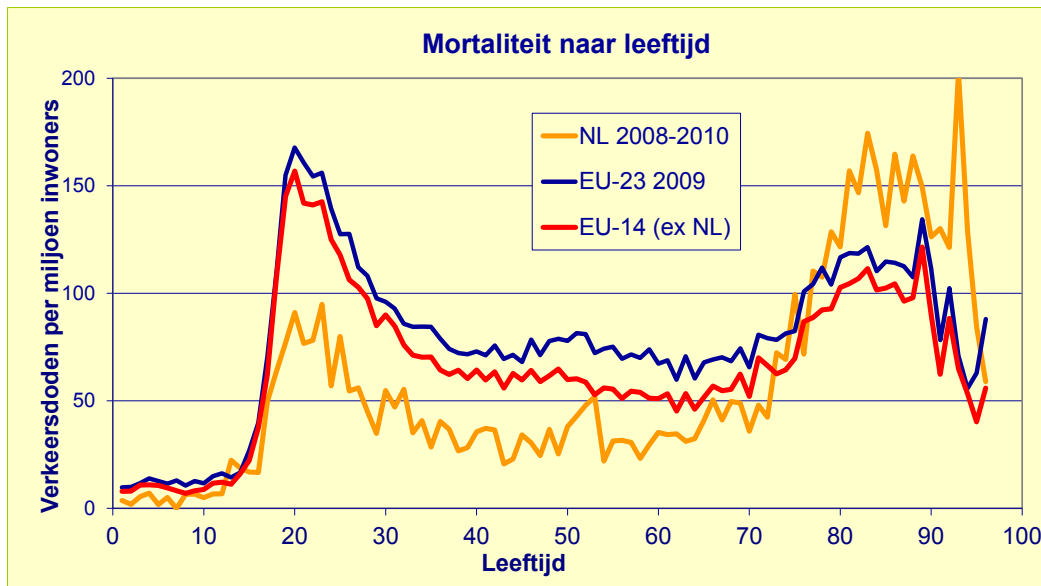
Vervoerswijze	Nederland Jaarlijkse trend 1996-2009	EU-14 Jaarlijkse trend 1996-2009
Voetganger	-5,7%	-5,3%
Fiets	-2,3%	-4,2%
Brom-/snorfiets	-4,6%	-7,0%
Motor	-3,0%	+0,6%
Personenauto	-6,1%	-6,0%
Overige	-0,7%	-3,0%
Totaal	-4,3%	-4,3%

Tabel 2. Gemiddelde jaarlijkse trend van het aantal verkeersdoden bij verschillende vervoerswijzen tussen 1996 en 2009 in Nederland en in veertien andere 'oude' lidstaten. Bronnen: CARE/IRTAD.

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, voor de andere veertien 'oude' EU-landen en voor alle EU-landen samen exclusief Nederland (en met uitzondering van Bulgarije, Cyprus en Litouwen waarvoor deze gegevens ontbreken). Hierbij is het totaal aantal verkeersdoden in de EU-lidstaten in 2009 vergeleken met het gemiddelde aantal in Nederland over de periode 2008-2010.

Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners is in Nederland voor vrijwel alle leeftijden lager dan in de andere landen. Alleen voor de groepen 12- en 13-jarigen en voor de 75-plussers scoort Nederland slechter dan gemiddeld in de overige EU-landen. Vermoedelijk heeft dat te maken met de fietsmobiliteit. Zeker bij deze leeftijden is de fietsmobiliteit in Nederland groter dan in andere landen en fietsmobiliteit kent vergeleken met motorvoertuigen een hoog risico.



Abbeelding 3. Aantal verkeersdoden naar leeftijd van het slachtoffer per miljoen inwoners van die leeftijd. Nederland (gemiddelde 2008-2010) vergeleken met de 14 overige 'oude' EU-landen en met 23 EU-landen in 2009. Bronnen: CARE/Eurostat.

Waarom ontwikkelen landen zich gelijk of verschillend?

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 (Koonstra 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.

Binnen het zogeheten DaCoTA-project (<http://www.dacota-project.eu/>) wordt op Europees niveau verder gewerkt aan de ontwikkeling van een dergelijke samengestelde indicator.

Conclusie

Nederland behoort al jaren tot de meest verkeersveilige landen van de wereld. Als we naar het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners kijken, staat Nederland op de vierde plaats. Alleen Malta, Zweden en het Verenigd Koninkrijk doen het nog iets beter. Binnen Europa bevinden IJsland, Noorwegen en Zwitserland zich eveneens op een hoog niveau. De ontwikkeling in Nederland is in de afgelopen bijna twee decennia iets beter geweest dan gemiddeld in de vijftien 'oude' EU-landen. De ontwikkeling in de twaalf nieuwe EU-lidstaten verloopt gemiddeld langzamer. Acht van de 27 lidstaten hebben de ambitieuze Europese doelstelling voor verkeersveiligheid gehaald: halvering van het aantal verkeersdoden in 2010 ten opzichte van 2001. Nederland hoort daar met een reductie van 41% niet bij en deed het net iets slechter dan gemiddeld in the EU.

In vergelijking met de 'oude' lidstaten was de ontwikkeling van de veiligheid in de afgelopen jaren voor fietsers en brom- en snorfietsers in Nederland iets slechter en die voor motorrijders 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 12- en 13-jarigen en de 75-plussers is de mortaliteit in Nederland 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. In de afgeronde SUNflower-projecten en in het lopende DaCoTA-project is en wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een goede methodiek daarvoor.

Publicaties en bronnen

Jost, G., Allsop, R., Steriu, M. & Popolizio, M. (2011). [2010 road safety target outcome: 100,000 fewer deaths since 2001; 5th 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.

Europese Commissie (2010). [Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020](#). Com(2010) 389 final. Brussel, European Commission

IRTAD (2010). [Road Safety 2010; IRTAD annual report](#). International Transport Forum / International Traffic Safety Data and Analysis Group IRTAD, Paris.

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