



Minder ongevallen, toch onveilig op de weg

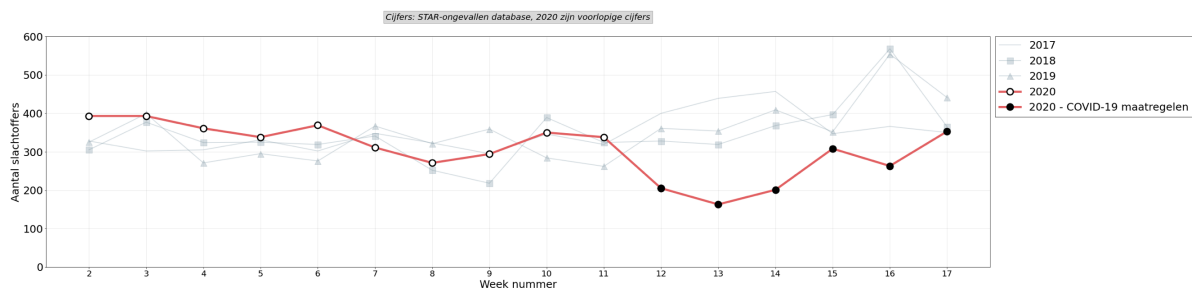
Onderzoek naar de effecten van de COVID-19-maatregelen op de verkeersveiligheid in Nederland

12 mei 2020

Minder ongevallen, toch onveilig op de weg

Ondanks een lager aantal ongevallen als gevolg van minder verkeer, zien we een toename in het aantal slachtoffers per ongeval. Het lijkt erop dat de stijging van het aantal slachtoffers sneller oploopt dan de stijging van het aantal gereden kilometers (DAT.mobility, NPV-grafiek: Afstand per panellid per modaliteit.¹). Daar waar het aantal slachtoffers hetzelfde niveau nadert als voor de COVID-19-maatregelen (Grafiek 1), ligt het aantal kilometers per autorit nog ver onder het normale niveau. Het laat zien dat we moeten oppassen dat met minder verkeer het aantal slachtoffers niet op of boven hetzelfde niveau uitstijgt als voor de COVID-19-maatregelen.

Minder verkeer betekent niet automatisch dat het veiliger wordt op onze wegen. De consequenties van afwijkend gedrag zijn in deze periode groter, mogelijk omdat mensen door het rustigere verkeersbeeld dit niet verwachten. Vandaar de titel: **“minder ongevallen, toch onveilig op de weg”**.



Grafiek 1: Aantal slachtoffers per week voor en tijdens COVID-19 (week 2 t/m 17 2020 versus 2017-2019)

Verkeersveiligheidsonderzoek

Door de COVID-19-maatregelen is er veel minder verkeer op de wegen. In samenwerking met de politie onderzocht verkeerskundig ICT-bureau VIA wat dit betekent voor de verkeersveiligheid.

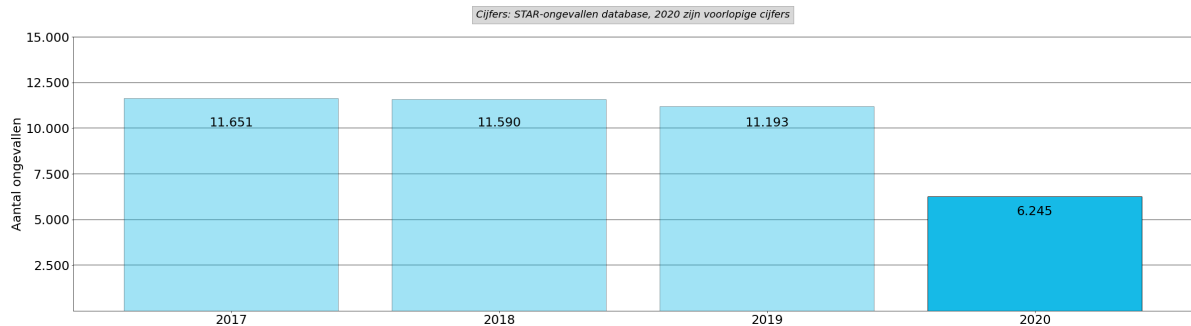
Vertalen de maatregelen zich in een ander verkeersgedrag dat tot een toe- of afname van het risico leidt? Om dit te onderzoeken is een vergelijking gemaakt tussen de COVID-19-periode, week 12 tot en met 17 in 2020, en dezelfde periode in 2017 tot en met 2019. Gewerkt is met de STAR²-ongevallen database op basis van de politieregistratie.

¹ <https://www.dat.nl/nvp/>

² STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een initiatief van de politie, Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bedrijf VIA. Het is de missie van STAR om een actuele en betrouwbare database van alle relevante ongevallen op te bouwen door middel van samenwerking. Een samenwerking waarbij ze zoveel mogelijk databronnen, professionals en ook burgers betreft. De resultaten wil ze met alle stakeholders delen. Zo wil ze een op feiten gebaseerd beleid stimuleren om uiteindelijk een grotere verkeersveiligheid te realiseren zonder verkeersslachtoffers. Zie ook www.star-verkeersongevallen.nl

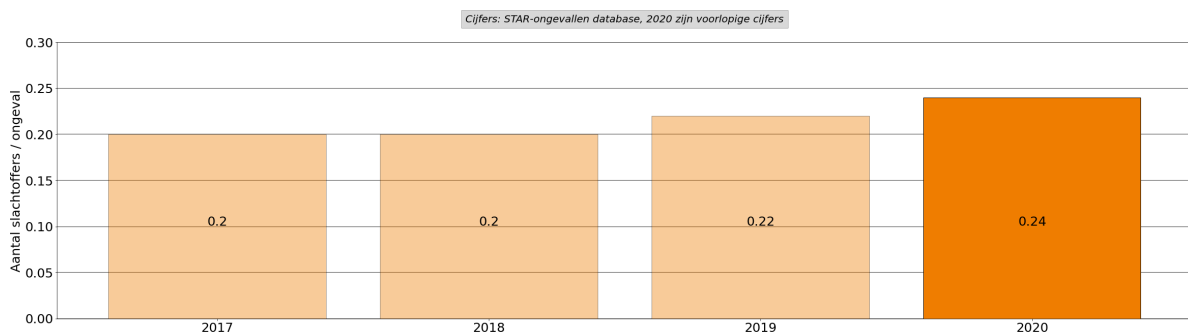
Minder ongevallen

Vanaf de start van COVID-19-maatregelen verdwenen de files van de wegen. Snel was duidelijk dat dit ook gold voor het aantal ongevallen: een daling van ruim 50% ³. Grafiek 2 laat zien dat 6 weken later nog steeds sprake is van een flinke (46%) daling ten opzichte van het gemiddelde van de afgelopen 3 jaar.



Grafiek 2: Aantal ongevallen per jaar, voor en tijdens COVID-19 maatregelen (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019)

Grafiek 3 laat echter zien dat het aantal slachtoffers (gewonden & doden) per ongeval stijgt in de periode van COVID-19-maatregelen met 14% ten opzichte van het gemiddelde in 2017-2019 ⁴. Dat duidt op een toegenomen verkeersonveiligheid in de COVID-19-periode.



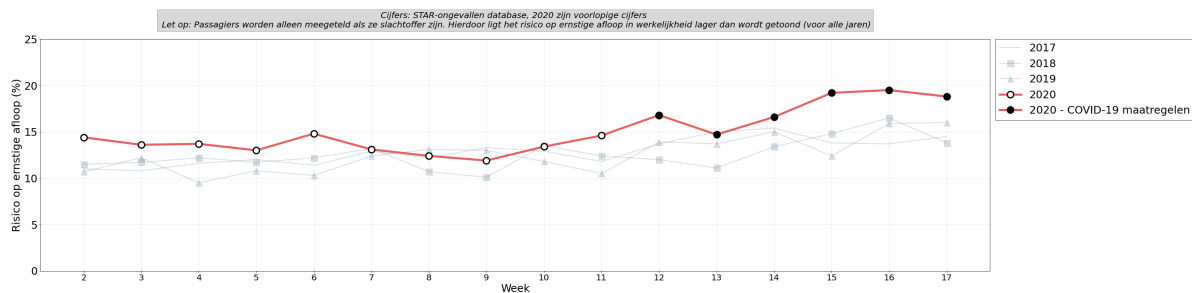
Grafiek 3: Aantal slachtoffers per ongeval, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019)

³ <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6647813112449777664>

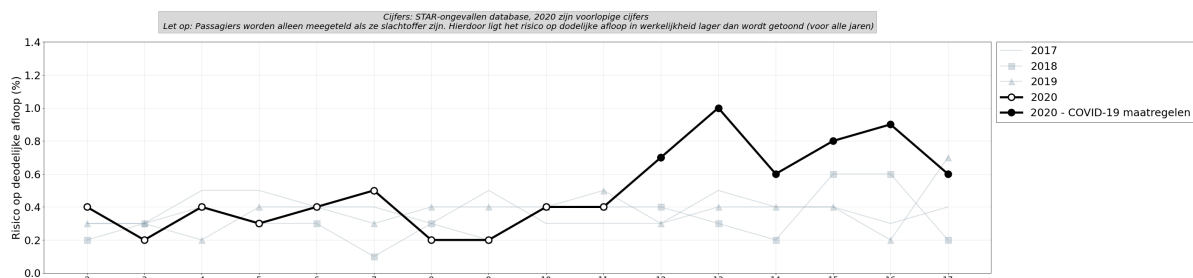
⁴ Doordat er minder (blijkschade) ongevallen plaats vinden was er, ondanks de extra inspanning van de politie in de COVID-19-periode, ook tijd om van alle meldingen een normale registratie op te maken.

Stijgend risico op ernstige afloop

Opvallend is dat het risico (= slachtoffer aandeel per betrokkene) op ernstige afloop (zie Grafiek 4) die laat zien wat het risico is om gewond te raken of om het leven te komen als je betrokken bent bij een ongeval) vanaf de eerste week tijdens de COVID-19-maatregelen (week 12) is gestegen. Na een kleine daling in week 13 is het risico gestegen met 30,5% in de weken 15 t/m 17 van 2020 in vergelijking met het gemiddelde van 2017 t/m 2019. Ook bij verkeersdoden zien we een stijging (Grafiek 5) ⁵.



Grafiek 4: Risiko op ernstige afloop per week als je betrokken bent bij een ongeval voor en tijdens COVID-19 (week 2 t/m 17 2020 versus 2017-2019)



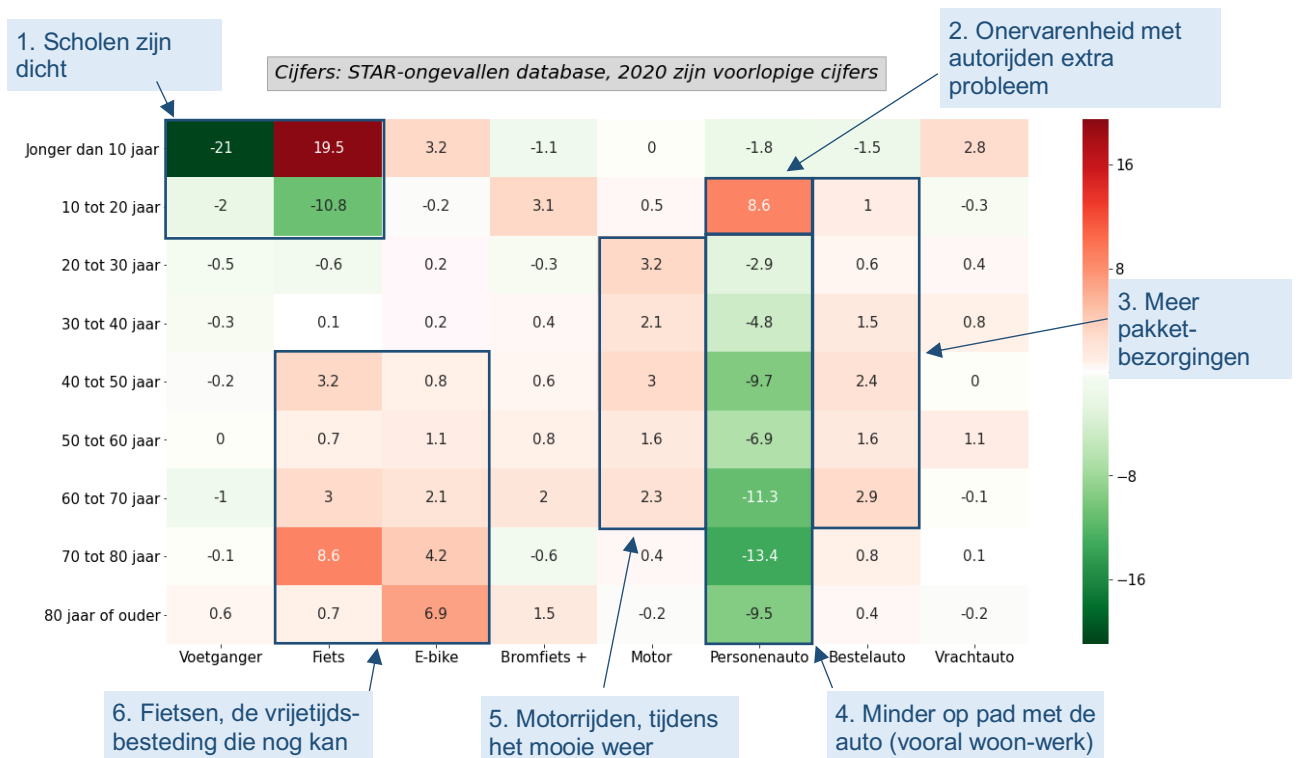
Grafiek 5: Risiko op dodelijke afloop per week als je betrokken bent een ongeval voor en tijdens COVID-19 (week 2 t/m 17 2020 versus 2017-2019)

⁵ Daarbij is het belangrijk om te weten dat de aantallen nog kunnen veranderen. Immers, als iemand binnen 30 dagen aan de gevolgen van het ongeval komt te overlijden telt deze ook mee in de officiële cijfers. Blijkt later dat het zelfdoding of onwelwording betrof, tellen deze aantallen niet mee.

Gedragspatroon bepalend voor risico op ernstige afloop

Wat verklaart het toegenomen risico? Zoals zo vaak in verkeersveiligheid is een verklaring niet makkelijk te geven. Vaak heeft het te maken met een combinatie van allerlei factoren. Onderzocht is de invloed van de stedelijkheid en de leeftijd op het risico. Het meest interessante zagen we door de leeftijdsgroepen te kruisen met de vervoerwijze van de betrokkenen (hier is niet gekozen voor slachtoffers aangezien de korte onderzoeksperiode te gevoelig is voor kleine aantallen). In Grafiek 6 is de matrix te zien met het resultaat:

1. Doordat de scholen dicht waren, heeft deze groep een heel ander verkeersgedrag. Het lijkt erop dat de jongste groep, die anders al lopend naar school bij ongevallen betrokken is, nu fietsend aan het buitenspelen is.
2. Het lijkt erop dat de jonge overvaren automobilist niet goed weet om te gaan met de nieuwe situatie van minder verkeer op de weg.
3. De toename van het betrokkenen aandeel in bestelauto's is naar alle waarschijnlijkheid gerelateerd aan de toename van online winkelen (Thuiswinkel waarborg ⁶).
4. Een duidelijke daling in het betrokkenen aandeel onder (meer ervaren) automobilisten tekent zich af. Dit zal voor een groot deel liggen aan de minder gereden (woon-werk) kilometers. Zeker onder de oudere automobilisten die nu vooral de fiets lijken te kiezen boven de auto.
5. Het mooie weer in de weken en vooral de weekenden tijdens de COVID-19-maatregelen heeft ook dit jaar weer tot een toename van het betrokkenen aandeel met motoren geleid.
6. Te zien is dat vooral ouderen, zeker gezien het mooie weer in de onderzochte periode tijdens de COVID-19-maatregelen, vooral zijn gaan fietsen. Andere vormen van vrijetijdsbesteding (op bezoek, musea, terras, enz.) kunnen/mogen immers niet meer.



Grafiek 6: Verschil in aandeel betrokkenen bij een ongeval per vervoerwijze en leeftijdsgroep, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019)

⁶ <https://www.thuiswinkel.org/consumenten/corona/corona-en-online-winkelen>