

# Minder ûngelokken, dochts ûnfeiliger op de dyk

Erik Donkers, Sjoerd Broos · 12 mei 2020

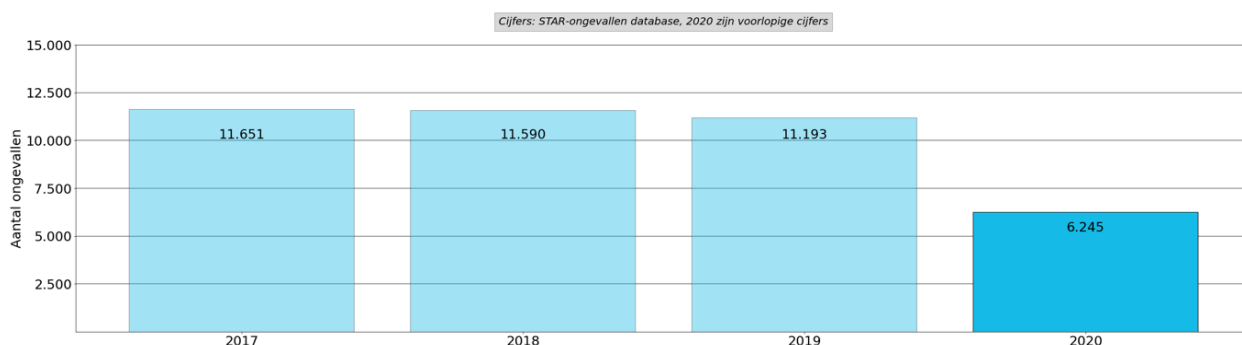
## Ûndersyk nei de effekten fan de COVID-19-maatregels op de ferkearsfeiligens yn Nederlân: minder ferkear, mar mear slachtoffers per ûngelok.

Troch de COVID-19-maatregels is der folle minder ferkear op de diken. Op fersyk fan de plysje ûndersocht ferkearskundich ICT-buro VIA wat dat betsjut foar de ferkearsfeiligens. Fertale de maatregels har yn in oar ferkearsgedrach dat liedt ta in ta- of ôfname fan it risiko? Om dat te ûndersykjen is in fergeliking makke tusken de COVID-19-perioade, wike 12 oant en mei 17 yn 2020, en deselde perioade yn 2017 oant en mei 2019. Der is wurke mei de STAR[1]-ûngelokkedatabank op basis fan de plysjeregistraasje.

Nettsjinsteande in leger tal ûngelokken as gefolch fan minder ferkear, sjogge wy in tanimming fan it tal slachtoffers per ûngelok. It liket derop dat de stiging fan it tal slachtoffers flugger oprint as de stiging fan it tal riden kilometers (DAT.mobility, NPV-grafiek: Afstand per panellid per modaliteit[2]). Minder ferkear betsjut dus net automatysk dat it feiliger wurdt op ús diken. Dêrfandinne de titel: "minder ûngelokken, dochts ûnfeiliger op de dyk".

### Minder ûngelokken

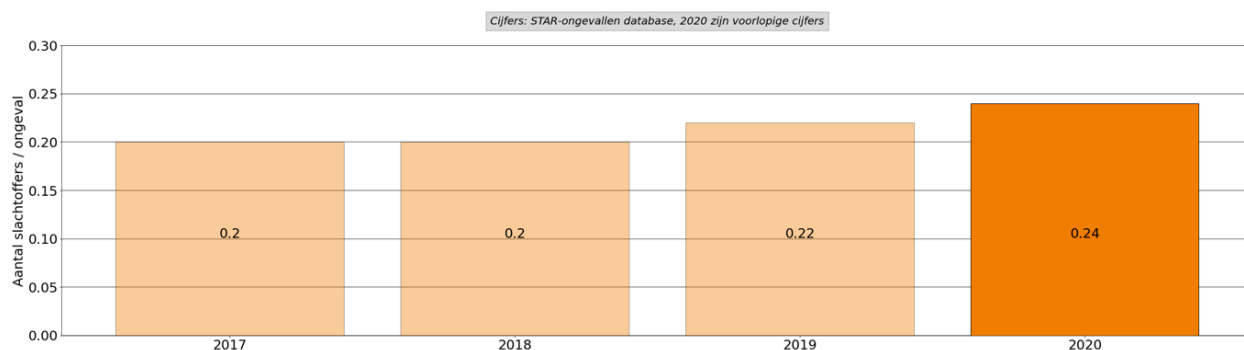
Fan it begjin fan de COVID-19-maatregels ôf ferdwûnen de files fan 'e diken. Al gau wie dúdlik dat dat ek jilde foar it tal ûngelokken: in delgong fan rom 50%[3]. Grafyk 1 lit sjen dat der 6 wiken letter noch hieltyd sprake is fan in flinke (46%) delgong yn ferliking mei it gemiddelde fan de ôfrûne 3 jier.



Grafyk 1: Tal ûngelokken per jier, foar en tidens de COVID-19-maatregels (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019). 2017: 11.651 — 2018: 11.590 — 2019: 11.193 — 2020: 6.245.

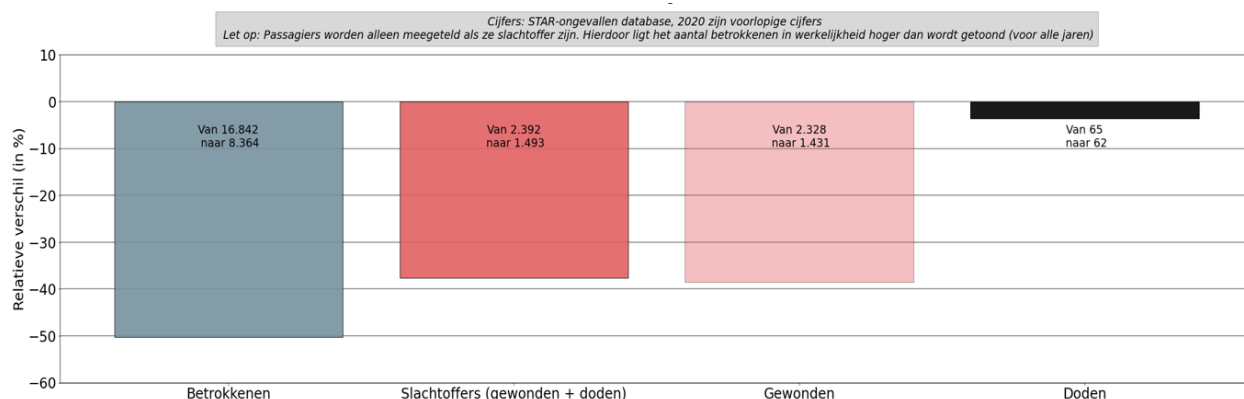
Grafyk 2 lit lykwols sjen dat it tal slachtoffers (ferwûnen & deaden) per ûngelok yn de perioade fan de COVID-19-maatregels mei 14% stiget yn ferliking mei it gemiddelde yn 2017-2019[4]. Dat wiist op in

tanommen ferkearsûnfeiligens yn de COVID-19- perioade.



Grafyk 2: Tal slachtoffers per ûngelok, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019). 2017: 0,2 — 2018: 0,2 — 2019: 0,22 — 2020: 0,24.

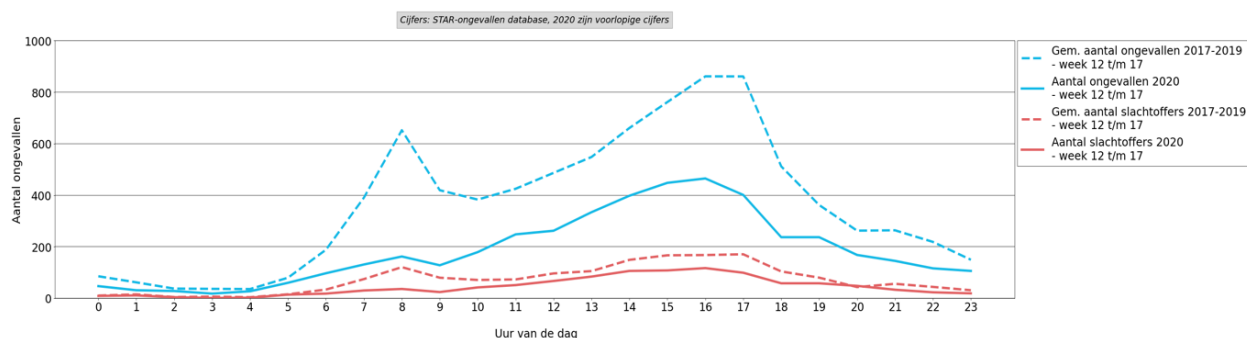
Dat wurdt befêstige troch Grafyk 3, dêr't yn opfalt dat de grutte delgong yn ûngelokken him net ôftekenet yn it tal ferkearsslachtoffers. It relative ferskil yn belutsenen by in ûngelok komt wol oerien mei de halvearring (50%, fan 16.842 nei 8.364). Mar by de ferwûnen is dat in stik minder (38%, fan 2.328 nei 1.431), en by de ferkearsdeaden is der mar sprake fan in tige lytse delgong (3,6%, fan 65 nei 62). It tal slachtoffers (ferwûnen + deaden) gie mei 38% omleech (fan 2.392 nei 1.493).



Grafyk 3: Relatyf ferskil yn belutsenen, slachtoffers, ferwûnen en deaden, foar en tidens de COVID-19-maatregels (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

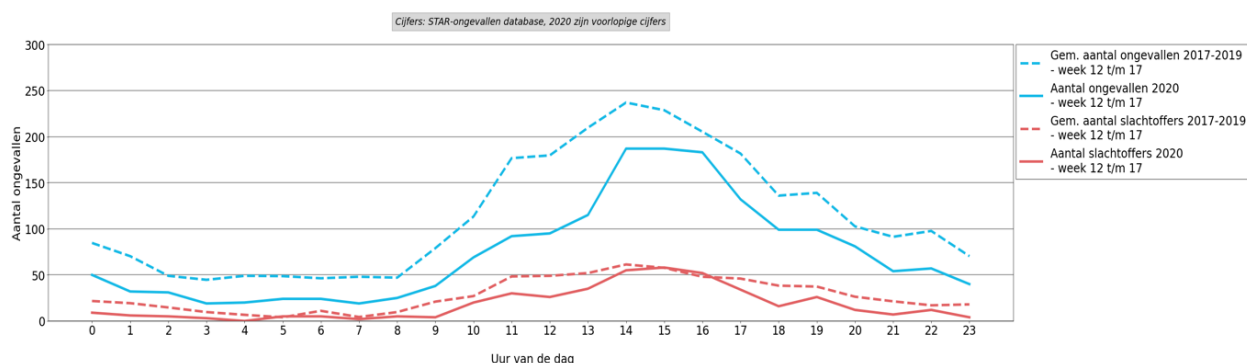
## Benammen minder ûngelokken yn de spits

Dat der in relaasje is tusken de hoemannichte ferkear en ûngelokken, is bekend. De sterke ferkearsôfname yn de spitsen op wurkdagen is dan ek werom te sjen yn de ûngelokken en de slachtoffers. Yn Grafyk 4 is te sjen dat de moarnsspits, wat ûngelokken en slachtoffers oanbelanget, sa goed as ferdwûn is. Ek de jûnsspits is bot leger. Wol bout him yn 'e rin fan 'e middei in dúdlike stiging op yn sawol de ûngelokken as de slachtoffers, wierskynlik feroarsake troch it reguliere ferkear (NDW, Bas Turpijn, 29-02-20: Figuur 2[5]), los fan it wen-wurkferkear.



Grafyk 4: Tal ûngelokken en slachtoffers per oere (wurkdagen) foar en tidens de COVID-19-maatregels (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

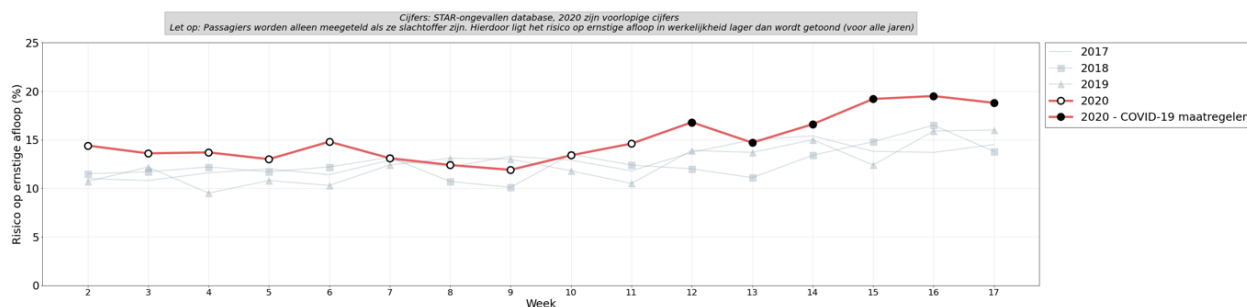
It byld fan de stigende ûngelokken en slachtoffers yn 'e rin fan 'e middei tekenet him ek ôf yn it wykein (Grafyk 5). Benammen it tal ûngelokken leit leger. Opfallend is dat yn de COVID-19-perioade yn 'e middei (15:00-16:00 oere) it tal slachtoffers sels heger leit as it gemiddelde yn 2017-2019.



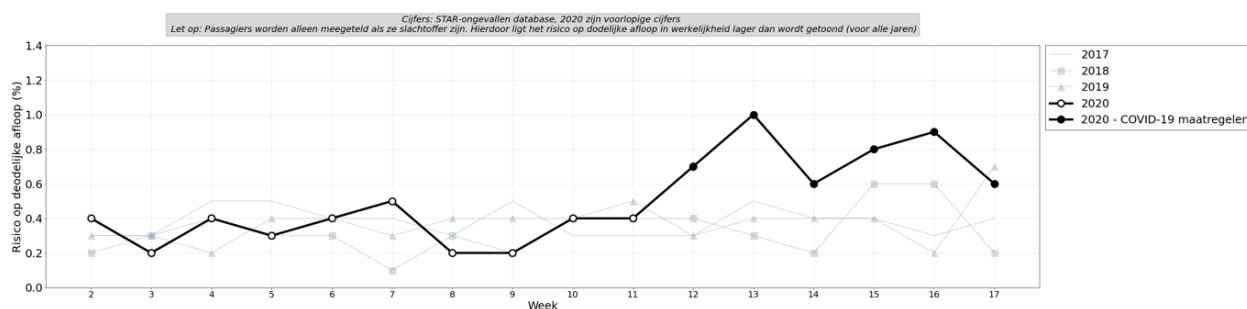
Grafyk 5: Tal ûngelokken en slachtoffers per oere (wykeindagen) foar en tidens de COVID-19-maatregels (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

## Stigend risiko op in ernstige ôfrin

Opfallend is dat it risiko (= slachtofferoandiel per belutsene) op in ernstige ôfrin (sjoch Grafyk 6, dy't sjen lit wat it risiko is om ferwûne te reitsjen of om it libben te kommen as jo belutsen binne by in ûngelok) fan de earste wike fan de COVID-19-maatregels (wike 12) ôf stigen is. Nei in lytse delgong yn wike 13 is it risiko yn de wiken 15 oant en mei 17 fan 2020 mei 30,5% stigen yn ferliking mei it gemiddelde fan 2017 oant en mei 2019. Ek by ferkearsdeaden sjogge wy in stiging (Grafyk 7)[6].



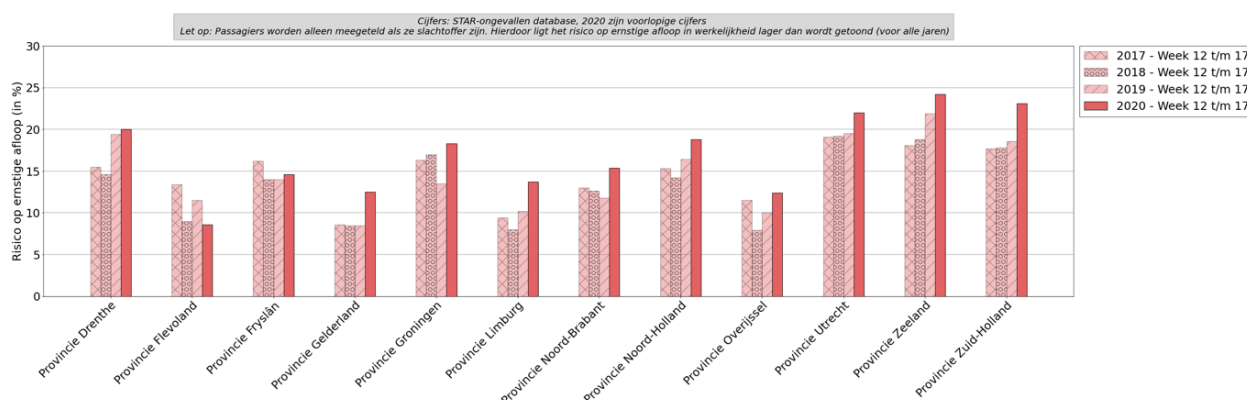
Grafyk 6: Risiko op in earnstige ôfrin per wike as jo belutsen binne by in ûngelok, foar en tidens COVID-19 (wike 2 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).



Grafyk 7: Risiko op in deadlike ôfrin per wike as jo belutsen binne by in ûngelok, foar en tidens COVID-19 (wike 2 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

## Wat ferklearret it tanommen risiko?

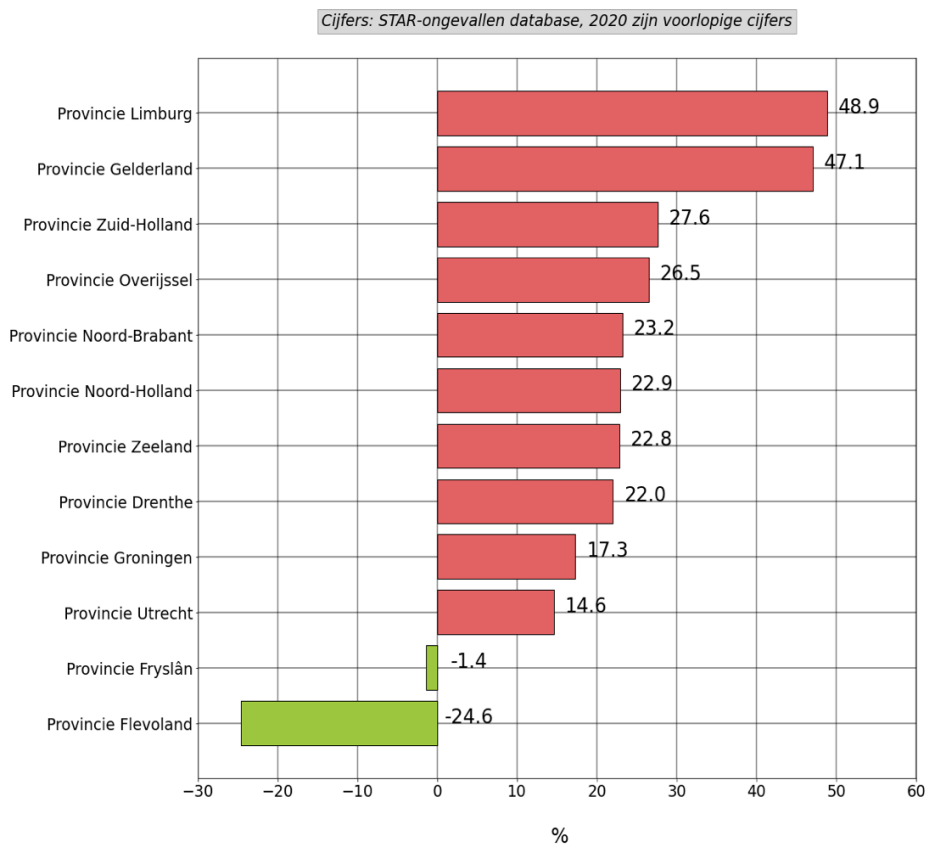
Net yn alle provinsjes is in stiging fan it risiko op in earnstige ôfrin te sjen (Grafyk 8). Opfallend, want de COVID-19-maatregels binne lanlik ynfierd. De provinsjes Limburg en Gelderland litte in flinke stiging sjen yn de tanimming fan it risiko op in earnstige ôfrin, wylst Flevoland en Fryslân in delgong sjen litte (Grafyk 9).



Grafyk 8: Risiko op in earnstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

De prosintuele ta- en ôfname per provinsje rint sterk útinoar: Limburg +48,9%, Gelderland +47,1%, Zuid-Holland +27,6%, Overijssel +26,5%, Noord-Brabant +23,2%, Noord-Holland +22,9%, Zeeland +22,8%, Drenthe +22,0%, Groningen +17,3% en Utrecht +14,6%. Fryslân (-1,4%) en Flevoland (-24,6%) litte in

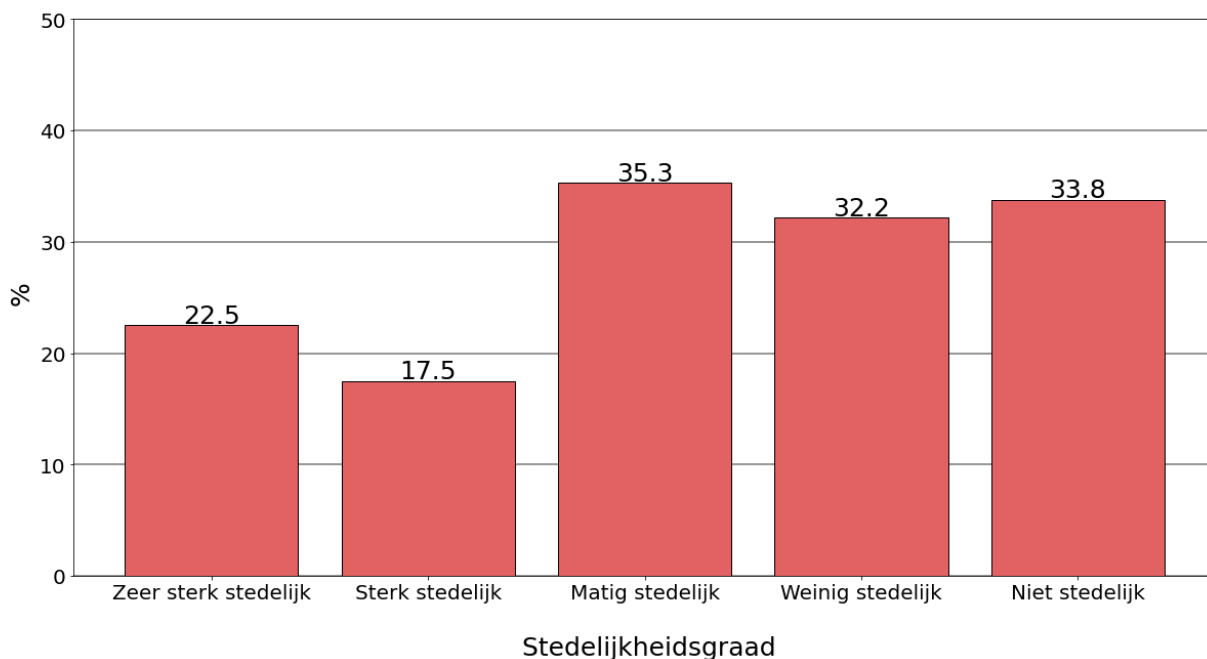
delgong sjen.



*Grafyk 9: Prosintuele ta- of ôfname fan it risiko op in earnstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).*

In ferklearring dêrfoar liket te lizzen yn de mjitte fan ferstedliking (CBS[7]). Yn Grafyk 10 is in dúdlik ferskil te sjen tusken de (tigel) sterk stedske en de matich oant net stedske gemeenten: tigel sterk stedsk +22,5%, sterk stedsk +17,5%, matich stedsk +35,3%, net folle stedsk +32,2% en net stedsk +33,8%.

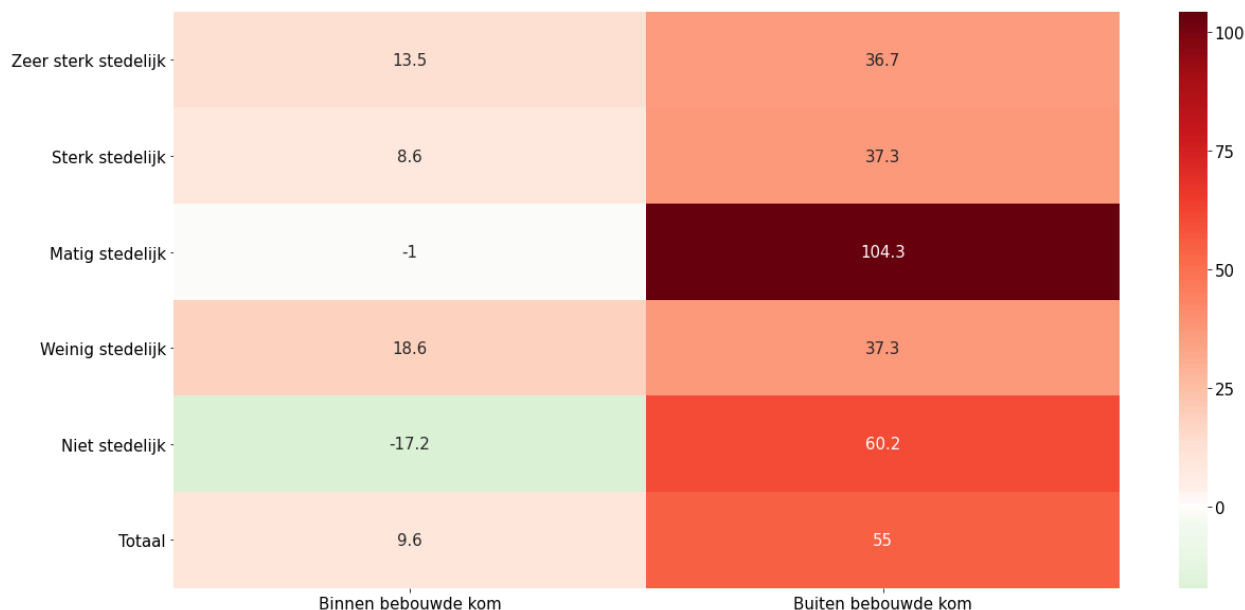
Cijfers: STAR-ongevallen database, 2020 zijn voorlopige cijfers



Grafyk 10: Prosintuele tanimming fan it risiko op in ernstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, per stedskensgraad, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

In ferskil dat him foar in wichtich part ferklearje lit troch it hege risiko op in ernstige ôfrin bûten de beboude kom (Grafyk 11). Opfallend is de flinke stiging yn de matich stedske gemeenten (+104,3% bûten de beboude kom). Bûten de beboude kom is it risiko lanlik sjoen +55%, binnen de beboude kom +9,6%.

Cijfers: STAR-ongevallen database, 2020 zijn voorlopige cijfers

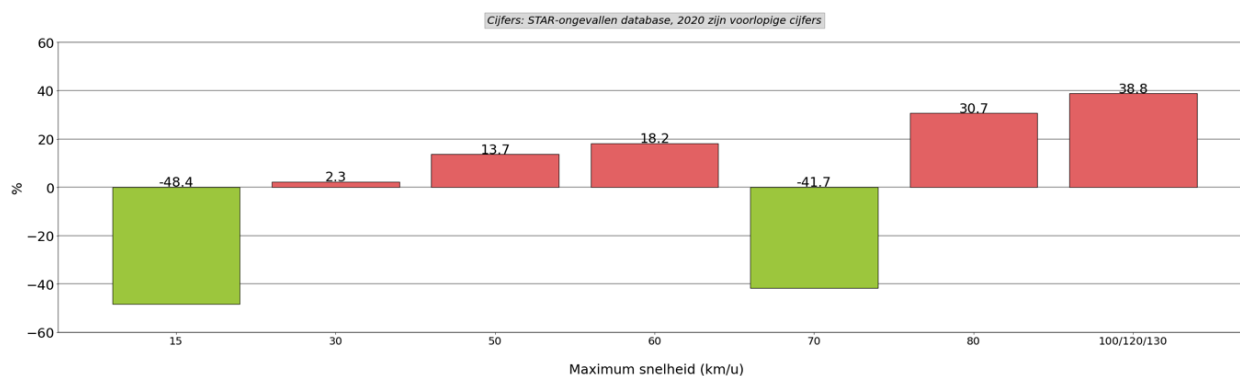


Grafyk 11: Prosintuele ta- of ôfname fan it risiko op in earnstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, per stedskegrad en beboede kom, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

Mar ek lanlik sjoen jildt dat it risiko bûten de beboede kom it heechst is. Dat hat, sa docht bliken út Grafyk 12, te krijen mei de hegere snelheidslimieten[8] (80-130 km/h) bûten de beboede kom, yn kombinaasje mei de sterke delgong fan it wen-wurkferkear (NDW, Bas Turpijn, 29-02-20: Figuur 2[9]).

Opmurken wurde moat dat mei it ferdwinen fan de files logyskerwize ek de blikskea-ûngelokken yn de files ferdwûn binne. Boppedat jildt foar de autodiken dat Rijkswaterstaat[10], sa goed as tagelyk mei de COVID-19-maatregels, de snelheidslimyt oerdei ferlege hat nei 100 km/h as ien fan de stikstofmaatregels. It effekt dêrfan is noch ûnbekend, mar sil grif meispylje.

De sterke ôfname op de 70 km/h-diken (yn it algemien stedske ringwegen binnen de beboede kom) kin ferklearre wurde troch de ôfname fan it wen-wurkferkear, dat faak de ringwegen brûkt. Opfallend is de ôfname yn de wenerven (15 km/h-diken). Hjir liket dus echt te jilden: minder ferkear, mear feiligens. Per snelheidskategory feroaret it risiko op in earnstige ôfrin as folget: 15 km/h -48,4%, 30 km/h +2,3%, 50 km/h +13,7%, 60 km/h +18,2%, 70 km/h -41,7%, 80 km/h +30,7% en 100/120/130 km/h +38,8%.

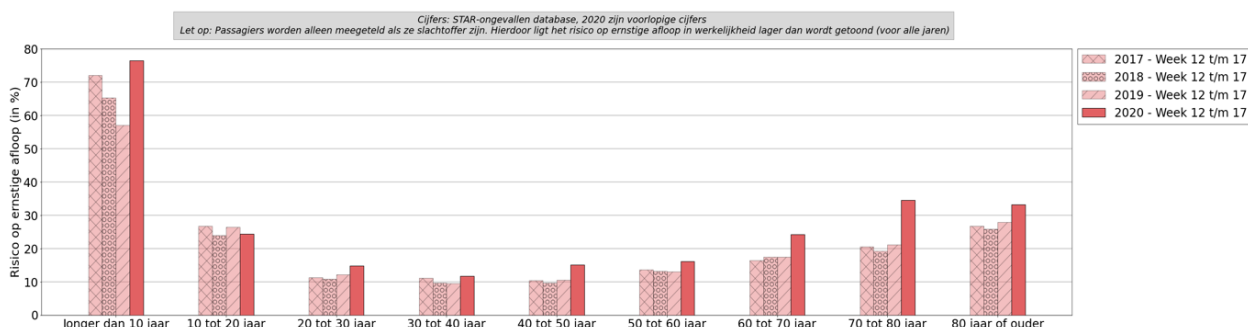


Grafyk 12: Prosintuele ta- of ôfname fan it risiko op in earnstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, per snelheidskategory, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

## Is it risiko foar elkenien itselde?

It liket derop dat minder ferkear benammen op de diken mei in hegere snelheidslimyt liedt ta in heger risiko. De plysje meldde al earder dat der sprake wie fan 'coronaracers' (AD, Rachel van Kommer, 22-04-20 [11]). It ropt de fraach op oft de tanimming fan it risiko op in earnstige ôfrin as belutsene by in ûngelok foar alle leeftiden itselde is. Of binne it bygelyks benammen begjinnende bestjoerders ([AutoBlog.nl](#), RubenPriest, 06-04-20[12])?

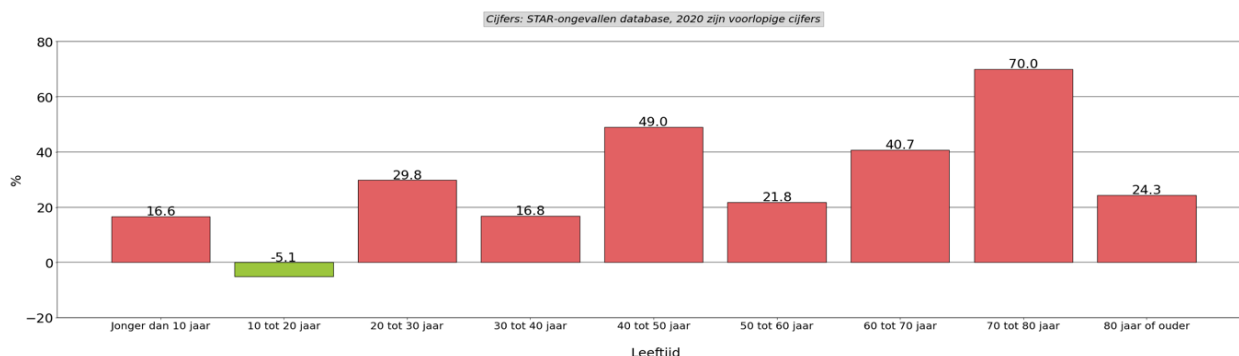
Yn Grafyk 13 is per leeftydsgroep it risiko op in earnstige ôfrin[13] foar de ôfrûne jierren werjûn. It risiko nimt it sterkst ta foar de leeftydsgroep "70 oant 80 jier". Dêrneist sjogge wy in dúdlike foarm yn de grafyk, dêr't yn te sjen is dat it risiko sterk ôfnimt oant en mei de leeftydsgroep "30 oant 40 jier" en dêrnei wer tanimt. Dat is te ferklearjen troch kwetsberens as gefolch fan leeftyd en de kar foar it ferfiermiddel (SWOV [14]).



Grafyk 13: Risiko op in earnstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, per leeftydsgroep, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

Yn hast alle gefallen is in stiging te sjen (Grafyk 14). Opfallend dêrby is dat it per leeftydsgroep sterk ferskilt. Der is in delgong te sjen yn de leeftydsgroep '10 oant 20 jier' (-5,1%). Dat kin ferklearre wurde trochdat dizze groep net mear (selsstannich) nei skoalle giet (rinnend of op 'e (brom)fyts). Folle minder logysk is de stiging yn de leeftydsgroep '70 oant 80 jier' (+70,0%). Dy groep makket nammentlik gjin diel út fan it wen-wurkferkear. De oare tanimmings: jonger as 10 jier +16,6%, 20 oant 30 jier +29,8%, 30 oant 40

jier +16,8%, 40 oant 50 jier +49,0%, 50 oant 60 jier +21,8%, 60 oant 70 jier +40,7% en 80 jier of âlder +24,3%.



Grafyk 14: Prosintuele ta- of ôfname fan it risiko op in ernstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok, per leeftydsgroep, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

## Gedrachspatroan bepalend foar it risiko op in ernstige ôfrin

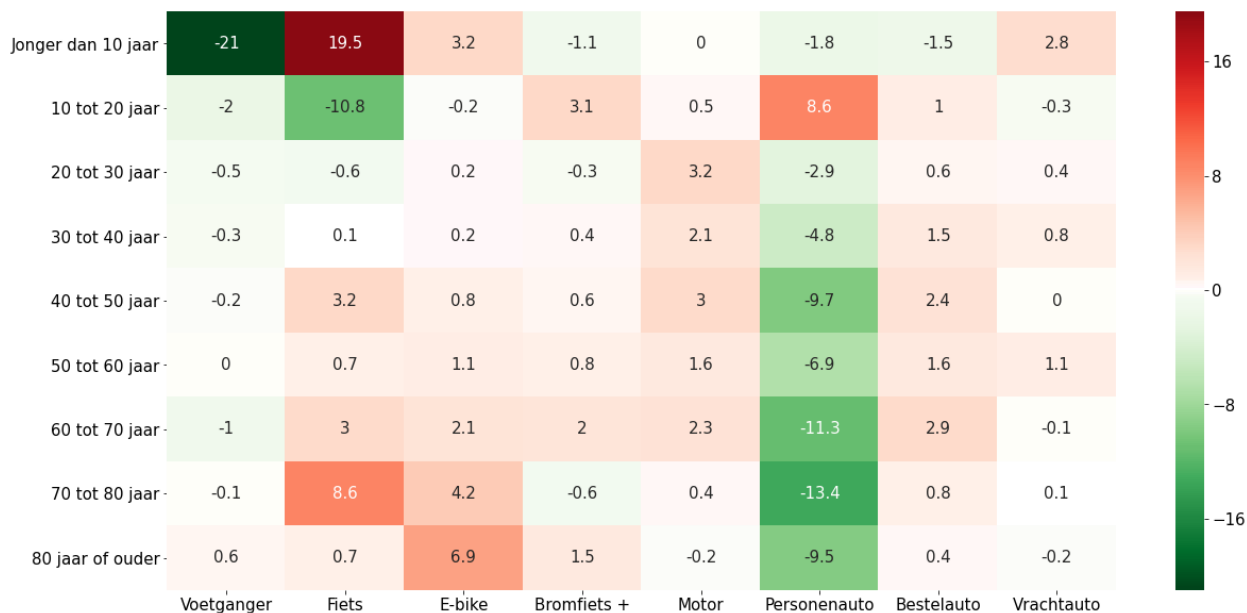
Lykas sa faak yn ferkearsfeiligens is in ferklearring net maklik te jaan. Faak hat it te krijen mei in kombinaasje fan allerhanne faktoaren. Troch de leeftydsgroepen te krusen mei it ferfiermiddel fan de belutsenen (hjir is net keazen foar slachtoffers, om't de koarte ûndersyksperioade te gevoelig is foar lytse oantallen) én te sjen nei de resultaten út de hjirfoar presintearre grafiken én te sykjen nei werkenbere gedrachspatroanen, ûntsteane logyske ferklearrings foar de ta- en ôfname fan de risiko's op in ernstige ôfrin as jo belutsen binne by in ûngelok.

Yn Grafyk 15 is de matriks mei it resultaat te sjen:

1. Trochdat de skoallen ticht wiene, hat dizze groep in hiel oar ferkearsgedrach. It liket derop dat de jongste groep, dy't oars rinnend nei skoalle by ûngelokken belutsen is, no op 'e fyts oan it bûtenboartsjen is.
2. It liket derop dat de jonge, ûnerfarne automobilist net goed wit om te gean mei de nije situaasje fan minder ferkear op 'e dyk.
3. De tanimming fan it belutsenenoandiel yn bestelauto's is nei alle gedachten besibbe oan de tanimming fan online winkelen (Thuiswinkel Waarborg[15]).
4. In dúdlike delgong yn it belutsenenoandiel ûnder (mear betûfte) automobilisten tekenet him ôf. Dat sil foar in grut part lizze oan de minder riden (wen-wurk)kilometers. Wis ûnder de âldere automobilisten, dy't no benammen de fyts boppe de auto te kiezen lykje.
5. It moaie waar yn de wiken en benammen de wykeinen fan de COVID-19-maatregels hat ek dit jier wer laat ta in tanimming fan it belutsenenoandiel mei motoren.
6. Âlderen binne yn de perioade fan de COVID-19-maatregels benammen fytse gien. Oare foarmen fan frijetidsbesteging (op besite, musea, terras, ensfh.) kinne/meie nammentlik net mear. De

fytschotsjes, faak yn it bûtengebiet, lykje te ferklearjen wêrom't der krekt bûten de beboude kom in stiging fûn is, benammen yn de net stedske gebieten dêr't dat faker foarkomme sil.

*Cijfers: STAR-ongevallen database, 2020 zijn voorlopige cijfers*



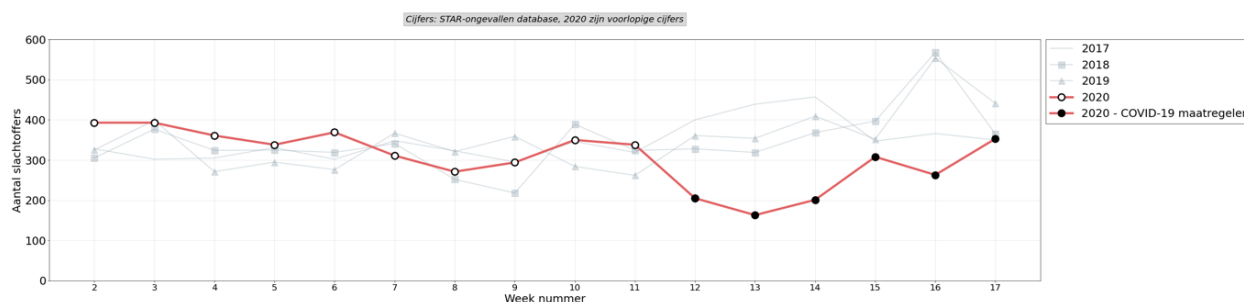
Grafyk 15: Ferskil yn oandiel belutsenen by in ûngelok per ferfiermiddel en leeftydsgroep, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17 2020 tsjinôer 2017-2019).

## Konklúzje

Nettsjinsteande in leger tal ûngelokken as gefolch fan minder ferkear, sjogge wy in tanimming fan it tal slachtoffers per ûngelok. It liket derop dat de stiging fan it tal slachtoffers flugger oprint as de stiging fan it tal riden kilometers (DAT.mobility, NPV-grafiek: Afstand per panellid per modaliteit[16]).

Wylst it tal slachtoffers itselde nivo benaderet as foar de COVID-19-maatregels (Grafyk 16), leit it tal kilometers per autorit noch fier ûnder it normale nivo. It lit sjen dat wy oppasse moatte dat it tal slachtoffers mei minder ferkear net op of boppe itselde nivo útkomt as foar de COVID-19-maatregels.

Minder ferkear betsjut net automatysk dat it feiliger wurdt op ús diken. De gefolgen fan ôfwikend gedrach binne yn dizze perioade grutter, mooglik om't minsken dat troch it rêstiger ferkearsbyld net ferwachtsje. Dêrfandinne de titel: "minder ûngelokken, dochs ûnfeiliger op de dyk".



Grafyk 16: Tal slachtoffers per wike, foar en tidens COVID-19 (wike 2 oant en mei 17 2020 tsjinoer 2017-2019).

## Bylagen

It haadrapport befettet dêrneist de folgjende bylagen:

- **Bylage 1a en 1b:** Prosintuele ta- of ôfname yn it tal belutsenen yn ferliking mei de baseline, foar en tidens COVID-19 (wike 12 oant en mei 17) tsjinoer it gemiddelde 2017-2019.
- **Bylage 2:** Ferskil yn oandiel belutsenen per stedskeensgraad, per ferfiermiddel en leeftyd, yn COVID-19 (wike 12 oant en mei 17) tsjinoer it gemiddelde 2017-2019.
- **Bylage 3:** Ferskil yn oandiel belutsenen per provinsje, per ferfiermiddel en leeftyd, yn COVID-19 (wike 12 oant en mei 17) tsjinoer it gemiddelde 2017-2019.

*Sifers: STAR-ûngelokkedatabank; de sifers fan 2020 binne foarlopige sifers. Tink derom: passazjiers wurde allinne meiteld as se as slachtoffer by in ûngelok belutsen binne. Dêrtroch leit it tal belutsenen yn werklikheid heger en it risiko op in ernstige/deadlike ôfrin yn werklikheid leger as yn de grafiken toand wurdt (foar alle jierren).*

## Noaten

1. STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is in inisjatyf fan de plysje, it Verbond van Verzekeraars en ferkearskundich ICT-bedriuw VIA. De missy fan STAR is om troch gearwurking in aktuele en betroubere databank fan alle relevante ûngelokken op te bouwen, dêr't se safolle mooglik databoarnen, professionals en ek boargers by belûkt. De resultaten wol se mei alle stakeholders diele. Sa wol se in belied basearre op feiten stimulearje om úteinlik in gruttere ferkearsfeiligens sûnder ferkearsslachtoffers te realisearjen. Sjoch ek [www.star-verkeersongevallen.nl](http://www.star-verkeersongevallen.nl).
2. DAT.mobility, NPV-grafiek: Afstand per panellid per modaliteit. Sjoch <https://www.dat.nl/nvp/>.
3. Sjoch <https://www.linkedin.com/feed/update/urn:li:activity:6647813112449777664>.
4. Trochdat der minder (bliksema)ûngelokken plakfine, wie der, nettsjinsteande de ekstra ynspanning fan de plysje yn de COVID-19-perioade, ek tiid om fan alle meldingen in normale registraasje op te meitsjen.
5. NDW, Bas Turpijn, 29-04-20: 'Effecten van corona op verkeer en vervoer'. Sjoch <https://www.ndw.nu/>

[blog/bekijk/26/update\\_29-4\\_i\\_effecten\\_van\\_corona\\_op\\_verkeer\\_en\\_vervoer/](https://www.via.nl/blog/bekijk/26/update_29-4_i_effecten_van_corona_op_verkeer_en_vervoer/).

6. Dêrby is it wichtich om te witten dat de oantallen noch feroarje kinne. As immen binnen 30 dagen oan de gefolgen fan it ûngelok stjert, telt dy nammentlik ek mei yn de offisjele sifers. Docht letter bliken dat it om selsmoard of ûnwolwurden gie, dan telle dy oantallen net mei.

7. CBS, dossier verstedelijing. Sjoch <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/dossier-verstedelijing/hoofdcategorieen/wat-is-verstedelijing->.

8. Snelheidslimieten kinne yn 'e rin fan 'e tiid feroarje, wêrtroch't it oandiel dyklingte per snelheidslimyt per jier ferskille kin. Ek kin it foarkomme dat de brûkte kaart mei de limieten net folslein of ferâldere is.

9. NDW, Bas Turpijn, 29-04-20: 'Effecten van corona op verkeer en vervoer'. Sjoch [https://www.ndw.nu/blog/bekijk/26/update\\_29-04\\_i\\_effecten\\_van\\_corona\\_op\\_verkeer\\_en\\_vervoer/](https://www.ndw.nu/blog/bekijk/26/update_29-04_i_effecten_van_corona_op_verkeer_en_vervoer/).

10. Rijkswaterstaat, maximumsnelheid. Sjoch <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/verkeerswetten/maximumsnelheid/index.aspx>.

11. AD, Rachel van Kommer, 22-04-20: 'Automobilisten trappen gaspedaal in door mooi weer en lege wegen, coronaracers massaal op de bon'. Sjoch <https://www.ad.nl/utrecht/automobilisten-trappen-gaspedaal-in-door-mooi-weer-en-lege-wegen-coronaracers-massaal-op-de-bon~ac09dffa/>.

12. [AutoBlog.nl](https://www.autoblog.nl), RubenPriest, 06-04-20: 'Beginnend bestuurder met 219 km/u over de A28'. Sjoch <https://www.autoblog.nl/nieuws/beginnend-bestuurder-met-219-km-u-over-de-a28-147405>.

13. Opmurken wurde moat dat passazjiers allinne meiteld wurde as se as slachtoffer belutsen binne by in ûngelok. Dêrtroch leit it risiko op in earnstige ôfrin yn werklikheid leger as yn de grafyk. Ek jildt dat de beheinde kar foar it ferfiermiddel tusken de leeftydsgruppen ferskilt, wêrtroch't guon groepen minder as bestjoerder by in ûngelok belutsen binne. Bygelyks in persoan yn de leeftydskategory "jonger as 10 jier" hat net de mooglikheid om bestjoerder te wêzen fan in (feilich) motorisearre fiertúch, mar hat allinne tagong ta in kwetsber ferfiermiddel lykas de fyts of te foet. Dêrtroch is it risiko fan dizze leeftydskategory heger as by oare leeftydskategoryen.

14. SWOV, factsheet kwetsbare verkeersdeelnemers. Sjoch [https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiverde-factsheet/nl/factsheet\\_kwetsbare\\_verkeersdeelnemers\\_gearchiveerd.pdf](https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiverde-factsheet/nl/factsheet_kwetsbare_verkeersdeelnemers_gearchiveerd.pdf).

15. Thuiswinkel Waarborg, corona en online winkelen. Sjoch <https://www.thuiswinkel.org/consumenten/corona/corona-en-online-winkelen>.

16. DAT.mobility, NPV-grafiek: Afstand per panellid per modaliteit. Sjoch <https://www.dat.nl/nvp/>.