

Minder ongevallen, toch onveilig op de weg

Erik Donkers, Sjoerd Broos · 12 mei 2020

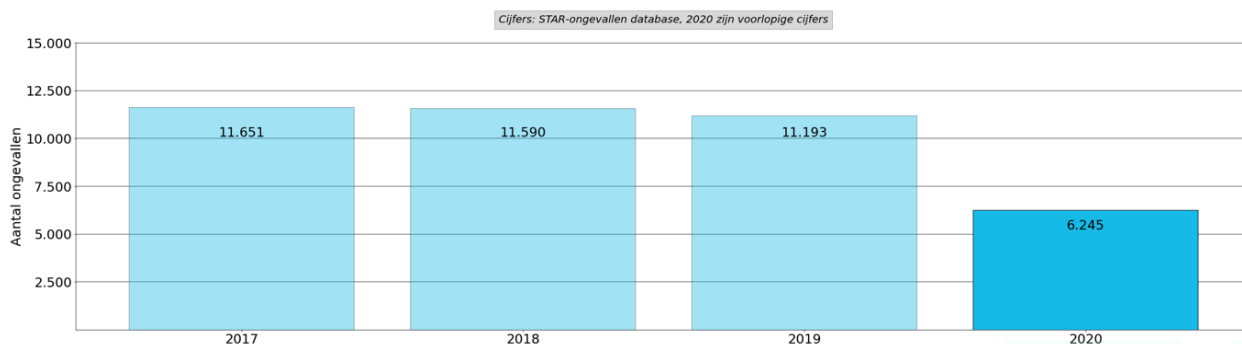
Onderzoek naar de effecten van de COVID-19-maatregelen op de verkeersveiligheid in Nederland: minder verkeer, maar meer slachtoffers per ongeval.

Door de COVID-19-maatregelen is er veel minder verkeer op de wegen. Op verzoek van 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 STAR[1]-ongevallendatabase op basis van de politieregistratie.

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 [2]). Minder verkeer betekent dus niet automatisch dat het veiliger wordt op onze wegen. Vandaar de titel: "minder ongevallen, toch onveilig op de weg".

Minder ongevallen

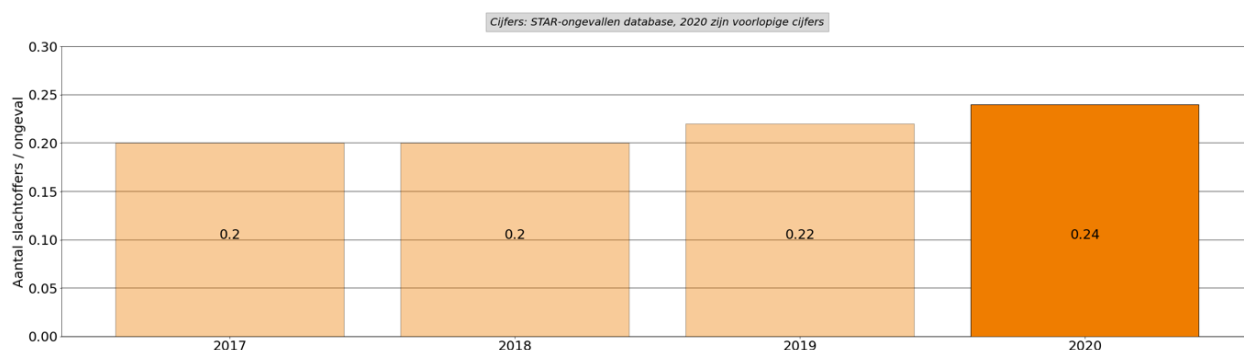
Vanaf de start van de COVID-19-maatregelen verdwenen de files van de wegen. Snel was duidelijk dat dit ook gold voor het aantal ongevallen: een daling van ruim 50%[3]. Grafiek 1 laat zien dat 6 weken later nog steeds sprake is van een flinke (46%) daling ten opzichte van het gemiddelde van de afgelopen 3 jaar.



Grafiek 1: Aantal ongevallen per jaar, voor en tijdens COVID-19-maatregelen (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019). 2017: 11.651 — 2018: 11.590 — 2019: 11.193 — 2020: 6.245.

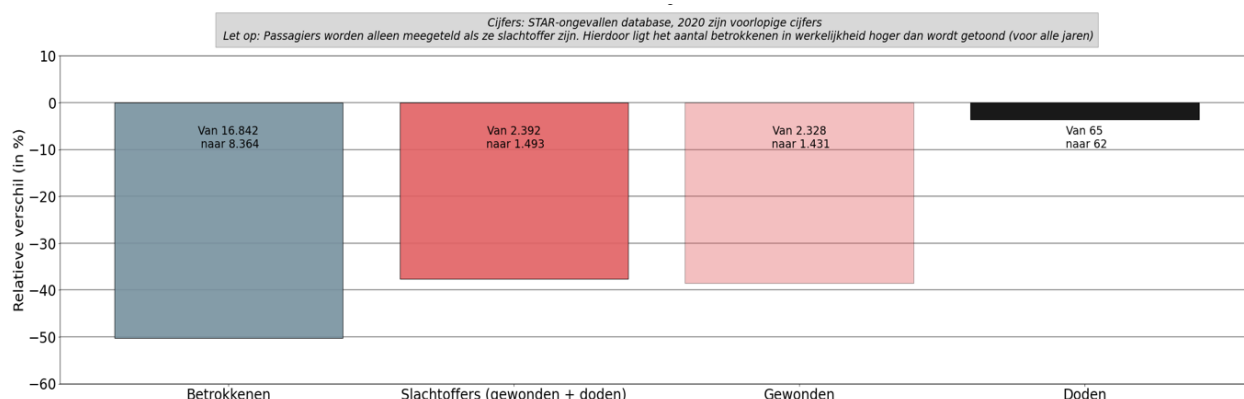
Grafiek 2 laat echter zien dat het aantal slachtoffers (gewonden & doden) per ongeval stijgt in de periode

van de 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 2: Aantal slachtoffers per ongeval, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019). 2017: 0,2 — 2018: 0,2 — 2019: 0,22 — 2020: 0,24.

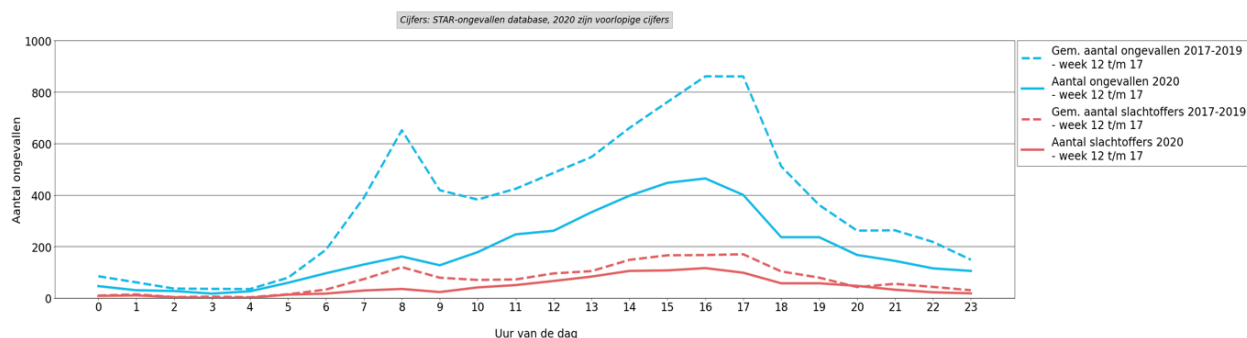
Dat wordt bevestigd door Grafiek 3, waarin opvalt dat de grote daling in ongevallen zich niet aftekent in het aantal verkeersslachtoffers. Het relatieve verschil in betrokkenen bij een ongeval komt wel overeen met de halvering (50%, van 16.842 naar 8.364). Echter, bij de gewonden is dit een stuk minder (38%, van 2.328 naar 1.431) en bij de verkeersdoden is slechts sprake van een zeer kleine daling (3,6%, van 65 naar 62). Het aantal slachtoffers (gewonden + doden) daalde met 38% (van 2.392 naar 1.493).



Grafiek 3: Relatieve verschil in betrokkenen, slachtoffers, gewonden en doden, voor en tijdens COVID-19-maatregelen (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

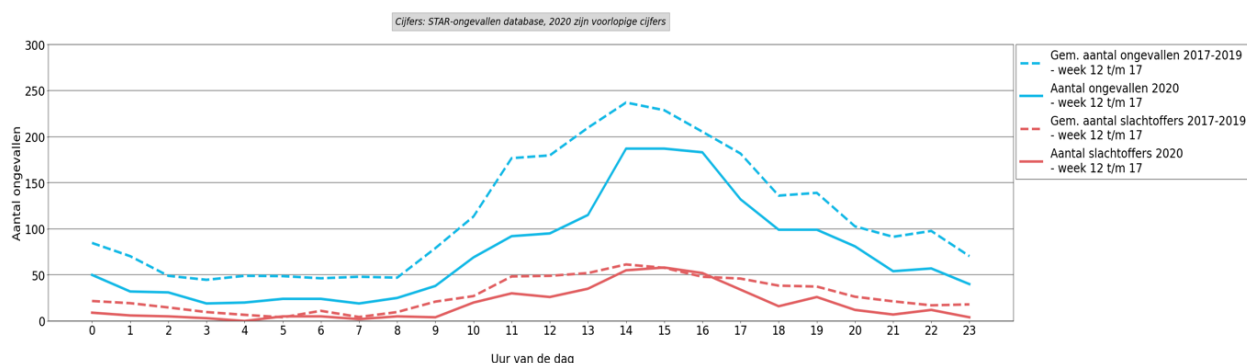
Vooraf minder ongevallen in de spits

Dat er een relatie is tussen de hoeveelheid verkeer en ongevallen is bekend. De sterke verkeersafname in de spitsen op werkdagen is dan ook terug te zien in de ongevallen en de slachtoffers. In Grafiek 4 is te zien dat in termen van ongevallen en slachtoffers de ochtendspits zo goed als verdwenen is. Ook de avondspits is beduidend lager. Wel bouwt gedurende de middag zich een duidelijke stijging op in zowel de ongevallen als de slachtoffers, waarschijnlijk veroorzaakt door het regulier verkeer (NDW, Bas Turpijn, 29-02-20: Figuur 2[5]) los van het woon-werkverkeer.



Grafiek 4: Aantal ongevallen en slachtoffers per uur (werkdagen) voor en tijdens COVID-19-maatregelen (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

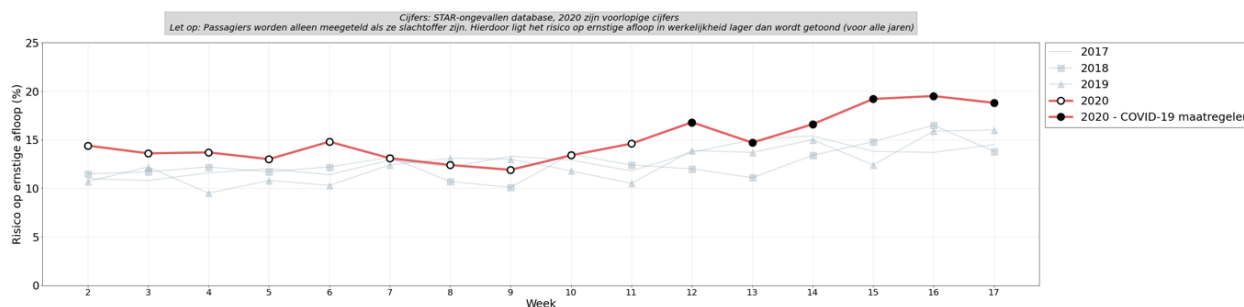
Het beeld van de stijgende ongevallen en slachtoffers in de loop van de middag tekent zich ook af in het weekend (Grafiek 5). Vooral het aantal ongevallen ligt lager. Opvallend is dat tijdens de COVID-19-periode in de middag (15:00-16:00 uur) het aantal slachtoffers zelfs hoger ligt dan het gemiddelde in 2017-2019.



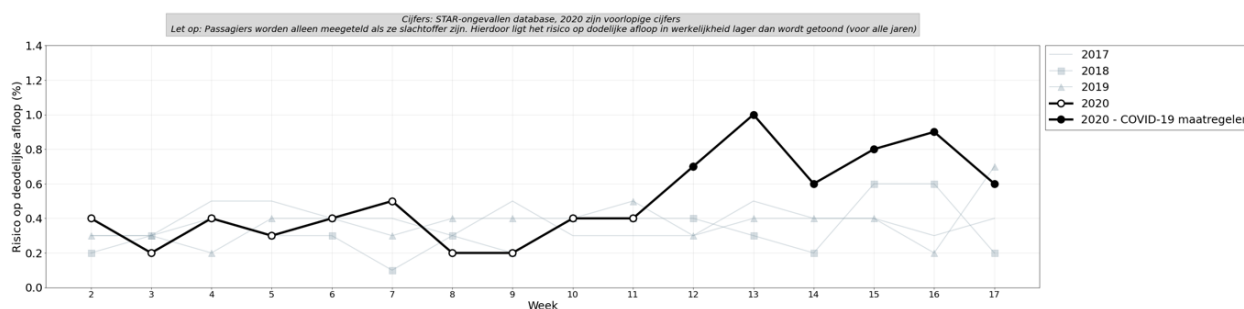
Grafiek 5: Aantal ongevallen en slachtoffers per uur (weekenddagen) voor en tijdens COVID-19-maatregelen (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Stijgend risico op ernstige afloop

Opvallend is dat het risico (= slachtofferaandeel per betrokkene) op ernstige afloop (zie Grafiek 6, 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 7)[6].



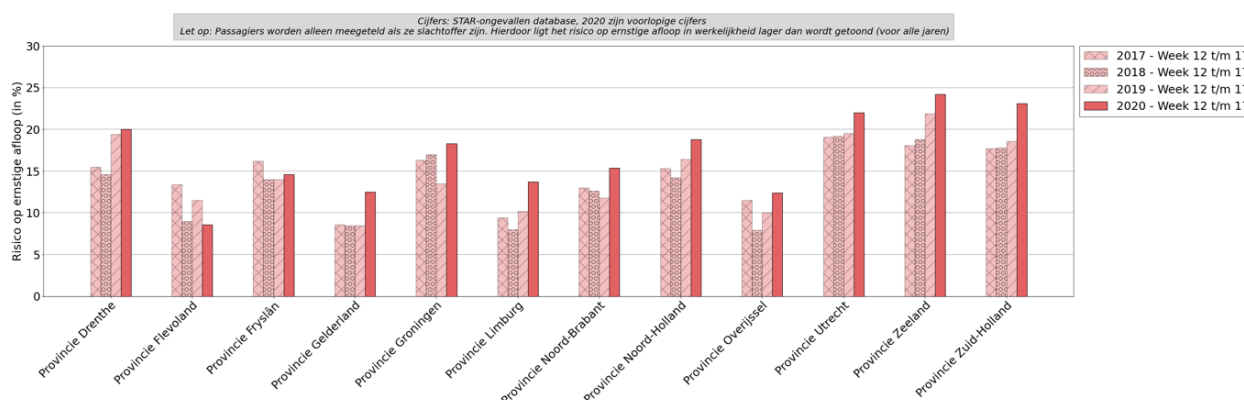
Grafiek 6: Risico op ernstige afloop per week als je betrokken bent bij een ongeval, voor en tijdens COVID-19 (week 2 t/m 17 2020 versus 2017-2019).



Grafiek 7: Risico op dodelijke afloop per week als je betrokken bent bij een ongeval, voor en tijdens COVID-19 (week 2 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Wat verklaart het toegenomen risico?

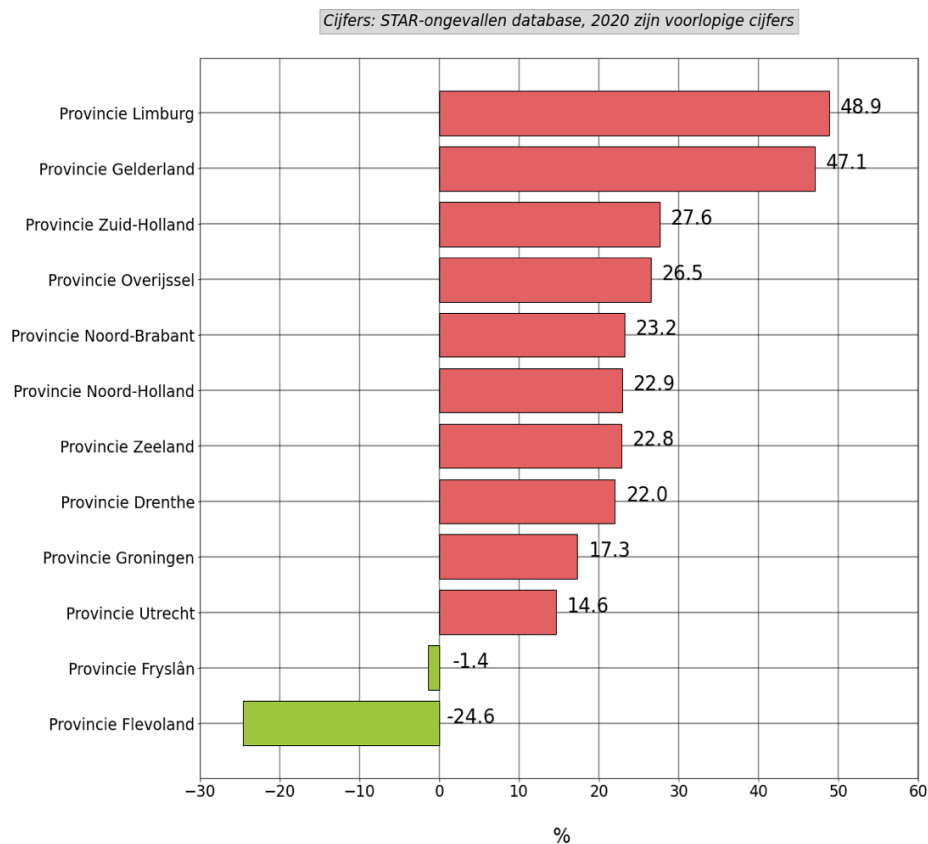
Niet in alle provincies is een stijging van het risico op ernstige afloop te zien (Grafiek 8). Opvallend, want de COVID-19-maatregelen zijn landelijk ingevoerd. De provincies Limburg en Gelderland laten een flinke stijging zien in de toename van het risico op een ernstige afloop, terwijl Flevoland en Fryslân een daling laten zien (Grafiek 9).



Grafiek 8: Risico op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

De procentuele toe- en afname per provincie loopt sterk uiteen: 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%) laten een

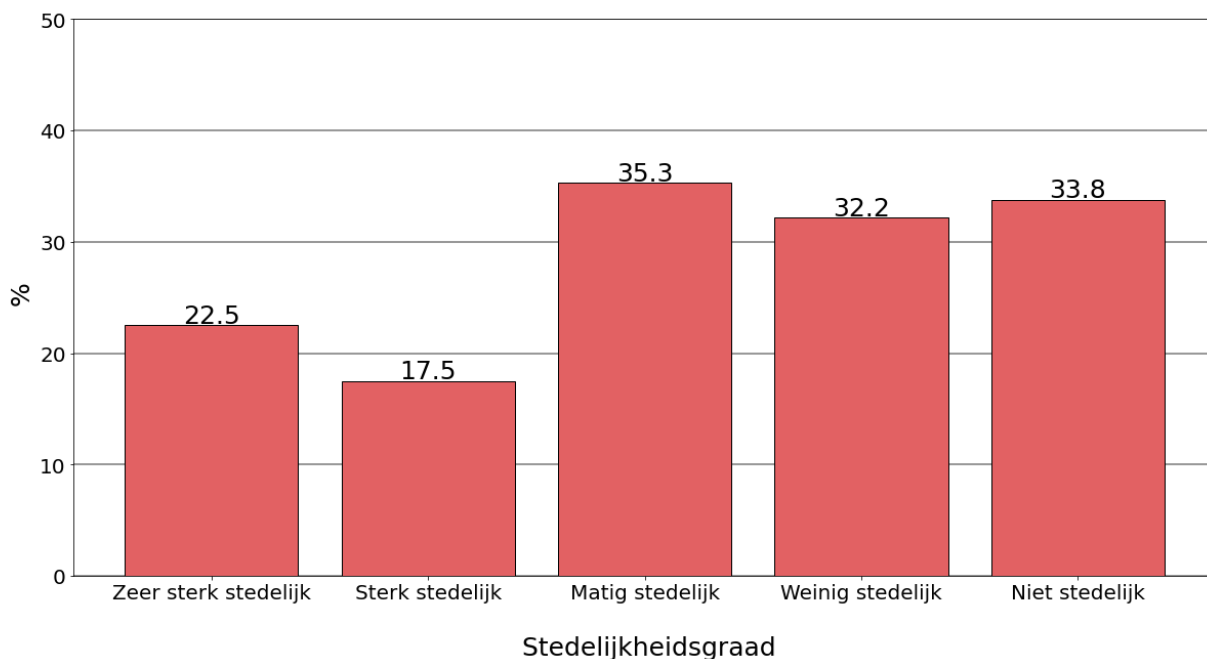
daling zien.



Grafiek 9: Procentuele toe- of afname in risico op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

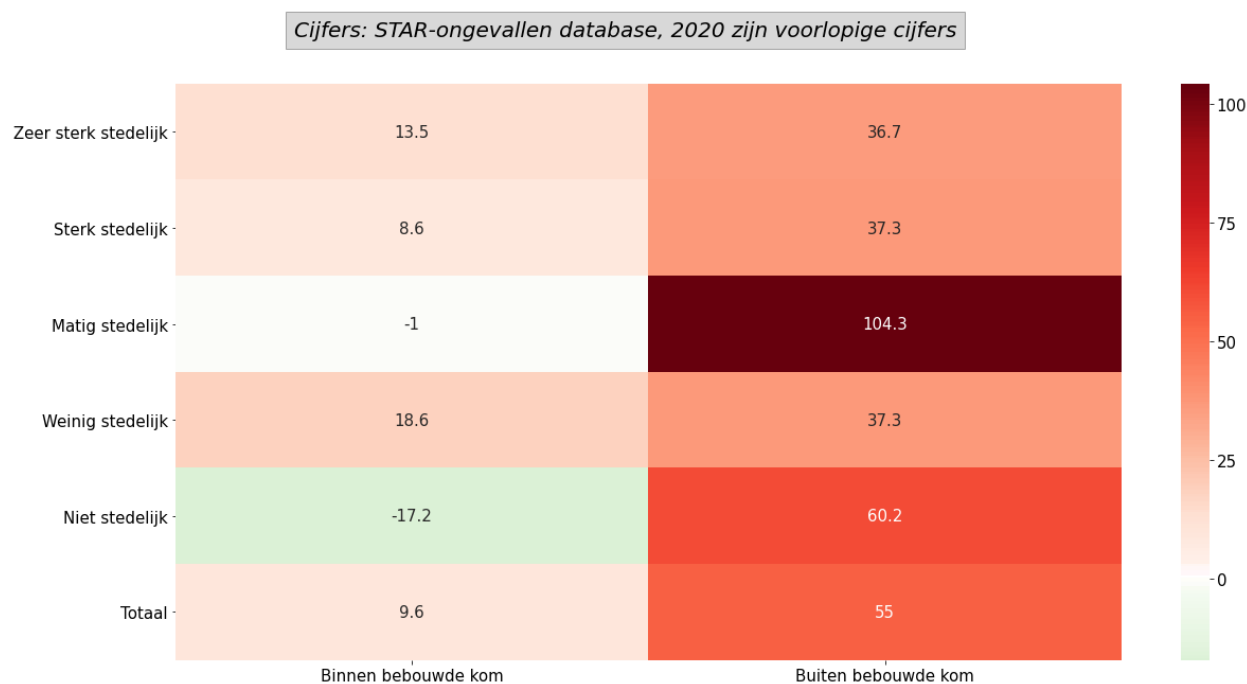
Een verklaring hiervoor lijkt te liggen in de mate van verstedelijking (CBS[7]). In Grafiek 10 is een duidelijk verschil te zien tussen de (zeer) sterk stedelijke en de matig tot niet stedelijke gemeenten: zeer sterk stedelijk +22,5%, sterk stedelijk +17,5%, matig stedelijk +35,3%, weinig stedelijk +32,2% en niet stedelijk +33,8%.

Cijfers: STAR-ongevallen database, 2020 zijn voorlopige cijfers



Grafiek 10: Procentuele toename in risico op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval per stedelijkheidsgraad, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Een verschil dat zich voor een belangrijk deel laat verklaren door het hoge risico op ernstige afloop buiten de bebouwde kom (Grafiek 11). Opvallend is de flinke stijging in de matig stedelijke gemeenten (+104,3% buiten de bebouwde kom). Buiten de bebouwde kom is het risico landelijk gezien +55%, binnen de bebouwde kom +9,6%.

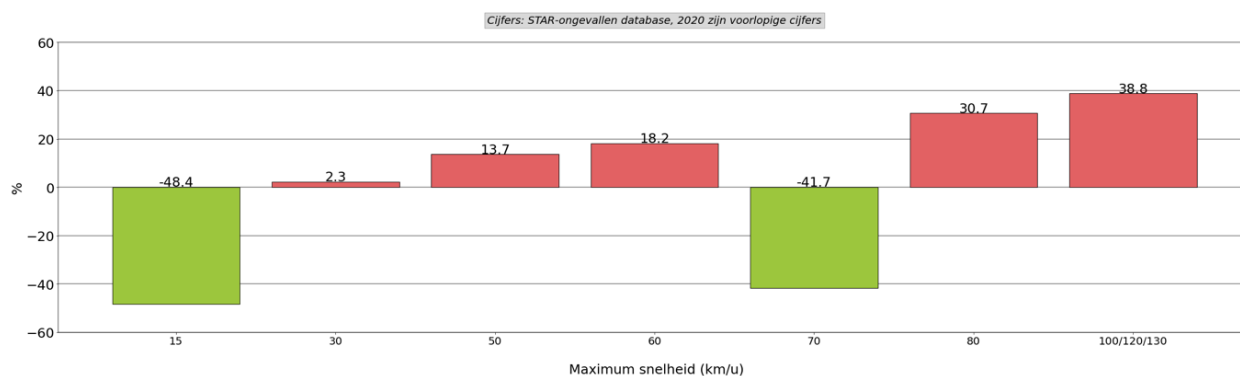


Grafiek 11: Procentuele toe- of afname in risico op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval per stedelijkheidsgraad en bebouwde kom, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Maar ook landelijk gezien geldt dat buiten de bebouwde kom het risico het hoogst is. Dit heeft te maken, zo blijkt uit Grafiek 12, met de hogere snelheidslimieten[8] (80-130 km/u) buiten de bebouwde kom in combinatie met de sterke daling van het woon-werkverkeer (NDW, Bas Turpijn, 29-02-20: Figuur 2[9]).

Opgemerkt moet worden dat met het verdwijnen van de files logischerwijs ook de blikshade-ongevallen in de files zijn verdwenen. Bovendien geldt voor de autosnelwegen dat Rijkswaterstaat[10], nagenoeg gelijk met de COVID-19-maatregelen, de snelheidslimiet overdag heeft verlaagd naar 100 km/u als een van de stikstofmaatregelen. Het effect hiervan is nog onbekend, maar zal wel meespelen.

De sterke afname op de 70 km/u-wegen (in het algemeen stedelijke ringwegen binnen de bebouwde kom) kan verklaard worden door de afname van het woon-werkverkeer dat vaak de ringwegen gebruikt. Opvallend is de afname in de woonerven (15 km/u-wegen). Hier lijkt dus echt te gelden: minder verkeer, meer veiligheid. Per snelheidscategorie verandert het risico op ernstige afloop als volgt: 15 km/u -48,4%, 30 km/u +2,3%, 50 km/u +13,7%, 60 km/u +18,2%, 70 km/u -41,7%, 80 km/u +30,7% en 100/120/130 km/u +38,8%.

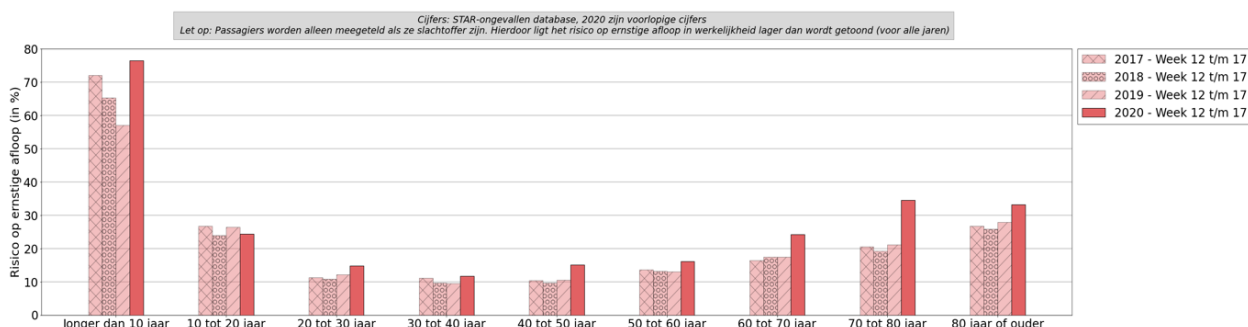


Grafiek 12: Procentuele toe- of afname op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval per snelheidscategorie, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Is het risico voor iedereen hetzelfde?

Het lijkt erop dat minder verkeer vooral op de wegen met een hogere snelheidslimiet tot een hoger risico leidt. De politie meldde al eerder dat er sprake was van 'coronaracers' (AD, Rachel van Kommer, 22-04-20 [11]). Het roept de vraag op of de toename van het risico op ernstige afloop als betrokkene bij een ongeval voor alle leeftijden hetzelfde is. Of zijn het bijvoorbeeld vooral beginnende bestuurders ([AutoBlog.nl](https://www.autoblog.nl), RubenPriest, 06-04-20[12])?

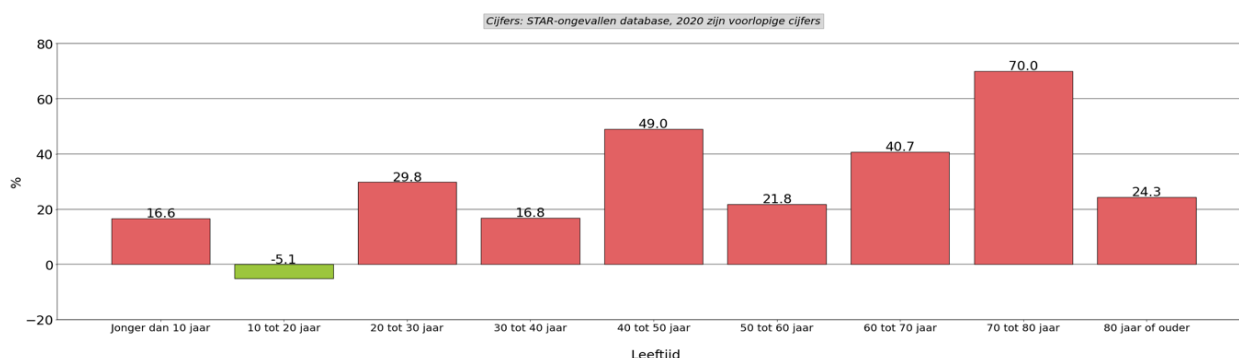
In Grafiek 13 is per leeftijdsgroep het risico op ernstige afloop[13] voor de afgelopen jaren weergegeven. Het risico neemt het sterkst toe voor de leeftijdsgroep "70 tot 80 jaar". Daarnaast zien we een duidelijke vorm in de grafiek waarin te zien is dat het risico sterk afneemt tot en met de leeftijdsgroep "30 tot 40 jaar" en daarna weer toeneemt. Dit is te verklaren door kwetsbaarheid ten gevolge van leeftijd en vervoerwijzekeuze (SWOV[14]).



Grafiek 13: Risico op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval per leeftijdsgroep, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

In bijna alle gevallen is een stijging te zien (Grafiek 14). Opvallend hierbij is dat het per leeftijdsgroep sterk verschilt. Er is een daling waarneembaar in de leeftijdsgroep '10 tot 20 jaar' (-5,1%). Dit kan verklaard worden doordat deze groep niet meer (zelfstandig) naar school gaat (lopend of (brom)fietsend). Veel minder logisch is de stijging in de leeftijdsgroep '70 tot 80 jaar' (+70,0%). Die groep maakt immers geen deel uit van het woon-werkverkeer. De overige toenames: jonger dan 10 jaar +16,6%, 20 tot 30 jaar

+29,8%, 30 tot 40 jaar +16,8%, 40 tot 50 jaar +49,0%, 50 tot 60 jaar +21,8%, 60 tot 70 jaar +40,7% en 80 jaar of ouder +24,3%.



Grafiek 14: Procentuele toe- of afname in risico op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval per leeftijdsgroep, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Gedragspatroon bepalend voor risico op ernstige afloop

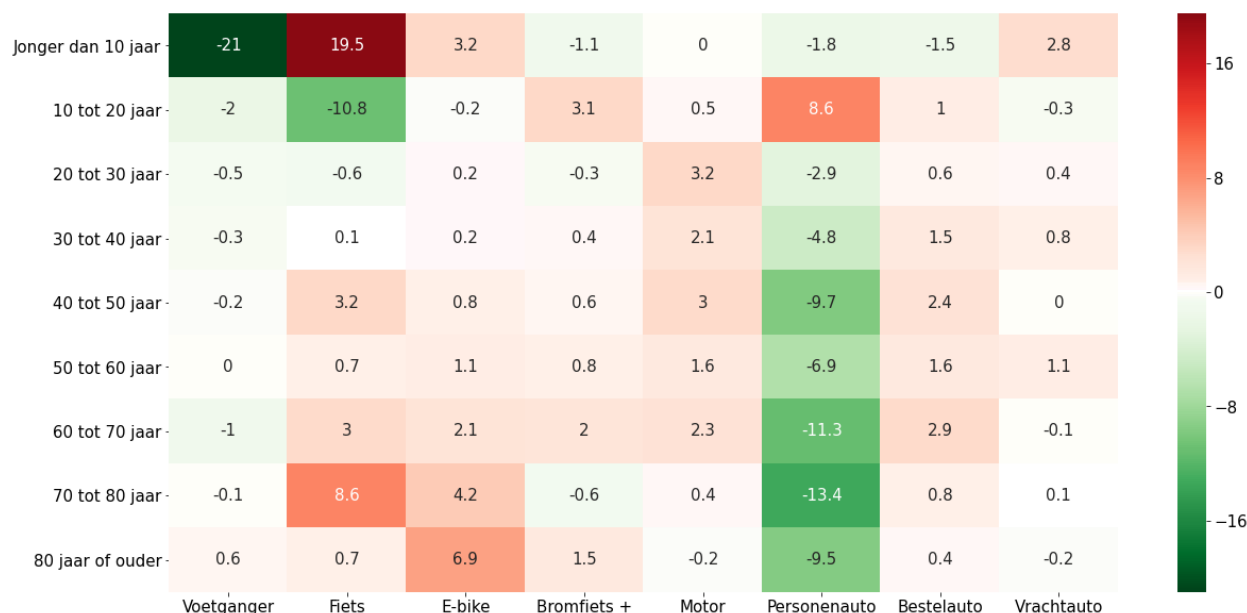
Zoals zo vaak in verkeersveiligheid is een verklaring niet makkelijk te geven. Vaak heeft het te maken met een combinatie van allerlei factoren. Door de leeftijdsgroepen te kruisen met de vervoerwijze van de betrokkenen (hier is niet gekozen voor slachtoffers aangezien de korte onderzoeksperiode te gevoelig is voor kleine aantallen) én te kijken naar de resultaten uit de hiervoor gepresenteerde grafieken én te zoeken naar herkenbare gedragspatronen, ontstaan logische verklaringen voor de toe- en afname van de risico's op ernstige afloop als je betrokken bent bij een ongeval.

In Grafiek 15 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, onervaren automobilist niet goed weet om te gaan met de nieuwe situatie van minder verkeer op de weg.
3. De toename van het betrokkenenaandeel in bestelauto's is naar alle waarschijnlijkheid gerelateerd aan de toename van online winkelen (Thuiswinkel Waarborg[15]).
4. Een duidelijke daling in het betrokkenenaandeel 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 betrokkenenaandeel met motoren geleid.
6. Ouderen zijn in de periode tijdens de COVID-19-maatregelen vooral gaan fietsen. Andere vormen van vrijetijdsbesteding (op bezoek, musea, terras, enz.) kunnen/mogen immers niet meer. De

fietstochtjes, vaak in het buitengebied, lijken te verklaren waarom er juist buiten de bebouwde kom een stijging is gevonden, vooral in de niet stedelijke gebieden waar dit vaker zal voorkomen.

Cijfers: STAR-ongevallen database, 2020 zijn voorlopige cijfers



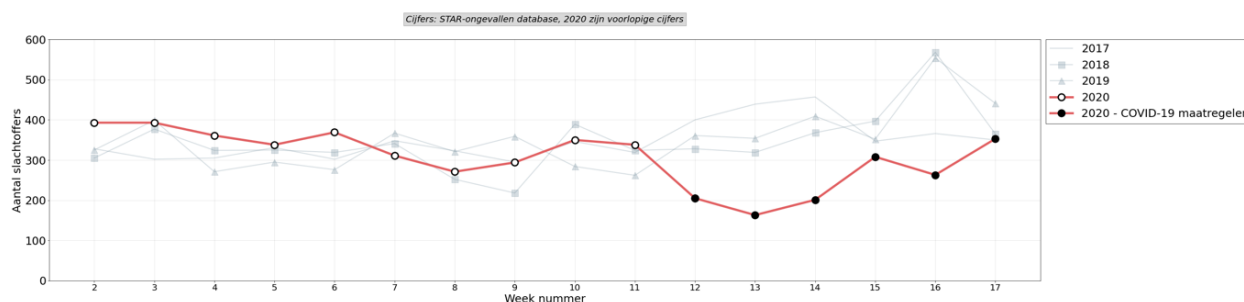
Grafiek 15: Verschil in aandeel betrokkenen bij een ongeval per vervoerwijze en leeftijdsgroep, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Conclusie

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 [16]).

Daar waar het aantal slachtoffers hetzelfde niveau nadert als voor de COVID-19-maatregelen (Grafiek 16), 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 16: Aantal slachtoffers per week, voor en tijdens COVID-19 (week 2 t/m 17 2020 versus 2017-2019).

Bijlagen

Het hoofdrapport bevat aanvullend de volgende bijlagen:

- **Bijlage 1a en 1b:** Procentuele toe- of afname in aantal betrokkenen t.o.v. baseline, voor en tijdens COVID-19 (week 12 t/m 17) versus het gemiddelde 2017-2019.
- **Bijlage 2:** Verschil in aandeel betrokkenen per stedelijkheid, per vervoerwijze en leeftijd, in COVID-19 (week 12 t/m 17) versus het gemiddelde 2017-2019.
- **Bijlage 3:** Verschil in aandeel betrokkenen per provincie, per vervoerwijze en leeftijd, in COVID-19 (week 12 t/m 17) versus het gemiddelde 2017-2019.

Cijfers: STAR-ongevallendatabase; de cijfers van 2020 zijn voorlopige cijfers. Let op: passagiers worden alleen meegeteld als ze als slachtoffer bij een ongeval betrokken zijn. Hierdoor ligt het aantal betrokkenen in werkelijkheid hoger en het risico op ernstige/dodelijke afloop in werkelijkheid lager dan in de grafieken wordt getoond (voor alle jaren).

Noten

1. STAR (Smart Traffic Accident Reporting) is een initiatief van de politie, het 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, 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.

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

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

4. Doordat er minder (blikshade)ongevallen plaatsvinden 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.

5. NDW, Bas Turpijn, 29-04-20: 'Effecten van corona op verkeer en vervoer'. Zie <https://www.ndw.nu/blog/>

[bekijk/26/update_29-4_i_effecten_van_corona_op_verkeer_en_vervoer/](#).

6. 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, dan tellen deze aantallen niet mee.

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

8. Snelheidslimieten kunnen in de loop van de tijd veranderen, waardoor het aandeel weglengte per snelheidslimiet per jaar kan verschillen. Ook kan het voorkomen dat de gebruikte kaart met de limieten niet volledig of gedateerd is.

9. NDW, Bas Turpijn, 29-04-20: 'Effecten van corona op verkeer en vervoer'. Zie https://www.ndw.nu/blog/bekijk/26/update_29-04_i_effecten_van_corona_op_verkeer_en_vervoer/.

10. Rijkswaterstaat, maximumsnelheid. Zie <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'. Zie <https://www.ad.nl/utrecht/automobilisten-trappen-gaspedaal-in-door-mooi-weer-en-lege-wegen-coronaracers-massaal-op-de-bon~ac09dffa/>.

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

13. Opgemerkt moet worden dat passagiers alleen worden meegeteld als ze als slachtoffer zijn betrokken bij een ongeval. Hierdoor ligt het risico op ernstige afloop in werkelijkheid lager dan in de grafiek. Ook geldt dat de beperkte vervoerwijzekeuze tussen de leeftijdsgroepen verschillend is, waardoor sommige groepen minder als bestuurder bij een ongeval zijn betrokken. Bijvoorbeeld een persoon in de leeftijdscategorie "jonger dan 10 jaar" heeft niet de mogelijkheid om bestuurder te zijn bij een (veilig) gemotoriseerd voertuig, maar heeft alleen toegang tot een kwetsbare vervoerwijze zoals de fiets of lopend. Hierdoor is het risico van deze leeftijdscategorie hoger dan bij andere leeftijdscategorieën.

14. SWOV, factsheet kwetsbare verkeersdeelnemers. Zie https://www.swov.nl/sites/default/files/publicaties/gearchiverde-factsheet/nl/factsheet_kwetsbare_verkeersdeelnemers_gearchiveerd.pdf.

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

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