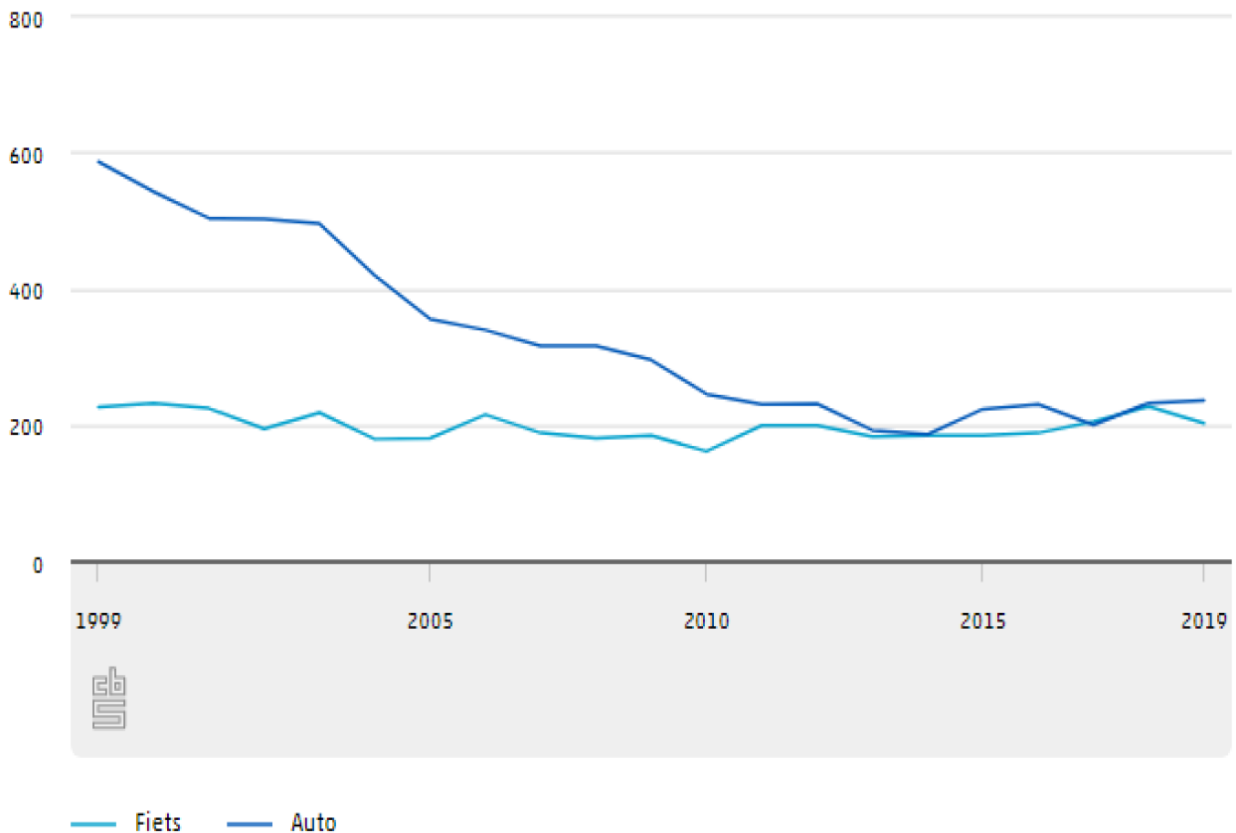


Opmerkingen n.a.v. de cijfers van het CBS betreffende de aantallen dodelijke slachtoffers bij fietsers en autorijders van 1999 - 2019.

Op 28 juli 2020 zijn er cijfers door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) naar buiten gebracht betreffende de aantallen dodelijke slachtoffers bij fietsers en inzittenden van auto's in de periode van 1999 – 2019. Vol trots wordt gemeld dat het aantal dodelijke slachtoffers onder inzittenden van auto's in deze periode met bijna 60% gedaald is. Met als impliciete boodschap: 'zie eens hoe goed we bezig zijn om de verkeersveiligheid te verhogen!' Maar daar vallen wel wat kanttekeningen bij te plaatsen.

Op zich is het al merkwaardig dat ditmaal een periode van 20 jaar wordt gebruikt i.p.v. de gebruikelijke 10 jaar. Maar als de cijfers in meer detail worden bekeken komt de waarschijnlijke aap uit de mouw: vrijwel deze gehele daling heeft plaatsgevonden in de periode 1999 – 2009, zoals te zien is in de verstrekte grafiek:

Verkeersdoden



Bij 2010 zit er een 'knik' in de grafiek (donkerblauw) voor de inzittenden van auto's, weliswaar daalt het aantal slachtoffers daarna nog licht, maar na het minimum in 2014 treedt er weer een

stijging op, waardoor er, over de hele periode 2010 – 2019 genomen, geen noemenswaardige daling heeft plaatsgevonden. Dus een rapportage over alleen het laatste decennium had een heel ander, aanzienlijk minder rooskleurig, beeld opgeleverd. Beleefd uitgedrukt is dit ‘cherry picking’, maar wij vinden dit meer naar volksverlakkerij rieken. In ieder geval kan gesteld worden dat de huidige ontwikkelingen zeer zorgelijk zijn en bepaald geen reden geven tot juichen.

We zouden verwachten dat de dalende trend van voor 2010 zich zou hebben voortgezet omdat voertuigen steeds veiliger worden voor de inzittenden en met de doorgaande voertuigvervanging zou dit tot een steeds veiliger wagenpark moeten leiden met navenant minder dodelijke slachtoffers. Daarenboven wordt de medische behandeling van verkeersslachtoffers steeds beter, dus ook dat zou moeten bijdragen aan een lagere sterfte. Wij vinden het dan ook onbegrijpelijk dat niet de voor de hand liggende vraag is gesteld: ‘waarom heeft de daling van het aantal dodelijke slachtoffers niet doorgezet?’ De ontwikkelingen vanaf 2015 geven extra voeding aan onze zorgen omdat de aantallen dodelijke slachtoffers sinds die tijd juist *toenemen*, een ontwikkeling die niet begrepen kan worden tenzij er oorzaken zijn aan te wijzen die de verkeersonveiligheid verhogen en die in de afgelopen jaren sterker zijn geworden.

Twee ontwikkelingen springen eruit: de invoering van de 130 km/h op de snelwegen, waardoor vooral de toename van snelheidsverschillen aanleiding geeft tot meer aanrijdingen met zeer waarschijnlijk ernstiger letsel tot gevolg en de afname van de handhaving door de Politie. De verantwoordelijkheid voor beide ontwikkelingen liggen bij de politiek, de eerste is volstrekt duidelijk, maar omdat de politiek steeds meer taken op het bordje van de Politie legt en daarbij tevens haar middelen terugbrengt, is de handhaving op de wegen sterk teruggelopen. Wij zijn er dan ook tamelijk zeker van dat de zorgelijke ontwikkeling van de slachtoffercijfers te wijten is aan de twee bovengenoemde oorzaken, die nogal haaks staan op het door de politiek publiekelijk beleden adagium ‘ieder slachtoffer is er één teveel’. In ieder geval mag worden geconcludeerd dat wat betreft de aantallen dodelijke slachtoffers onder inzittenden van auto’s van een ‘verloren decennium’ sprake is.

Wij zijn van mening dat om een beter en betrouwbaarder beeld te krijgen van de ontwikkelingen het nodig is om niet alleen te kijken naar het aantal dodelijke slachtoffers, maar ook naar de aantallen gewonden en de ernst van het opgelopen letsel. Omdat deze aantallen vele malen hoger zijn dan die van de dodelijke slachtoffers (i.h.a. zijn er ca. 35 maal meer ziekenhuisgewonden dan dodelijke slachtoffers te betreuren), worden statistische analyses betrouwbaarder. Wij begrijpen niet waarom dit niet gedaan is, want als de oorzaken en gevolgen veel beter in beeld worden gebracht is het eenvoudiger om effectieve verbetermaatregelen te implementeren. Wij pleiten er derhalve voor dat er een veel gedetailleerder analyse van de aanrijdingen komt dan in deze notitie van het CBS gebruikt is. In een uitgebreidere studie dient te worden onderzocht welke onderliggende oorzaken verantwoordelijk zijn voor de aanrijdingen (hufteerig weggedrag, te hoge snelheid, gebruik van alcohol, drugs, lachgas, smartphone gebruik, etc.) en wat de gevolgen zijn, gerelateerd aan het opgelopen letsel, zodat dit effectief kan worden bestreden. Gezien de zware belasting van de Politie is het gebruik van beschikbare technologie voor een gedeelte van de handhaving en het respecteren van de verkeersregels voor de veiligheid van de overige verkeersdeelnemers, onontkoombaar.

Het ontbreken van achtergrond en detailinformatie wreekt zich eveneens sterk bij de analyse van de dodelijke fietsslachtoffers. Ook hier kan worden opgemerkt dat zich tussen 1999 en 2009 een dalende trend ontwikkelde die vanaf 2010 in een stijgende is omgebogen. Omdat er geen nadere gegevens beschikbaar zijn over de onderliggende oorzaken is het ‘jumping to conclusions’ om de stijging vanaf 2010 toe te schrijven aan de sterke opkomst van de elektrische fiets en de toename van het aantal senioren dat zich op een dergelijk voertuig voortbeweegt. Hoewel ook wij het vermoeden hebben dat de snellere en zwaardere elektrische fiets in potentie risicoverhogend is, kan dit alleen worden geconcludeerd als de oorzaak van de aanrijdingen bekend is. Klopt het dat er veel ‘eenzijdige’ ongevallen plaatsvinden met elektrische fietsen? Zijn er veel aanrijdingen veroorzaakt door onverwachte (slinger-)bewegingen van de elektrische fietser? En ook hier: wat zijn de cijfers voor de gewonden? Dat er ook hier ‘cherry picking’ op de loer ligt, is een redelijk vermoeden.

Bij het uitsplitsen van de aantallen doden per leeftijdscategorie moet ook een correctie worden gepleegd voor de demografische ontwikkelingen. Weliswaar is in de periode het aantal dodelijke slachtoffers in de categorie 70⁺ met 68% gestegen, maar is deze bevolkingsgroep wel met 42% gegroeid. Dus per miljoen senioren is de groei minder dan 20%. Daarom dienen ook deze cijfers sterk genuanceerd te worden. Een verklaring zou kunnen zijn de toename van de kilometrage door hoger gebruik van de fiets, het rijden van langere afstanden, eenvoudiger geworden door de elektrische fiets en/of de toegenomen fitheid van deze groep. Zolang hier geen cijfers over bekend zijn, zijn de onderliggende oorzaken niet te achterhalen en moet ervoor gewaakt worden deze aan één oorzaak toe te schrijven.

De grafiek over de aantallen fiets-slachtoffers per miljoen, zoals gepresenteerd in de CBS-notitie, geeft een vertekend beeld. Zoals boven ook is opgemerkt dienen de aantallen per miljoen inwoners van de betreffende leeftijdscategorie te worden gepresenteerd. Dan wordt een vergelijk eenvoudiger omdat dan de *relatieve* sterfte in iedere categorie duidelijk is en meteen gecorrigeerd wordt voor de demografische ontwikkelingen. Nu lopen de verschillende grootte van de verschillende leeftijdscategorieën en hun demografische ontwikkelingen er dwars doorheen, waardoor het ondoenlijk is om hier harde conclusies uit te trekken.

Een ander interessant aspect, dat wederom volstrekt genegeerd wordt, zijn de aantallen gewonden in de verschillende leeftijdscategorieën en hoe die zich verhouden tot de aantallen dodelijke slachtoffers. Wij vermoeden dat, relatief gesproken, senioren vaker aan letsel zullen overlijden dan jongeren omdat het herstellend vermogen afneemt met de jaren. Wat is de bijdrage hiervan aan de sterfte bij de 70⁺ categorie? Is hoofdletsel daarbij een belangrijke factor? Antwoorden op deze vragen zouden bijv. duidelijk maken of het verplichten van een fietshelm bij elektrische fietsen en/of senioren een positief effect zouden hebben op de aantallen fietsslachtoffers en de ernst van het letsel in deze categorie. Nu is dat veelal een ‘nietes-welles’ discussie, waar we weinig mee opschieten. Daarnaast is een opsplitsing in de verschillende voertuigcategorieën (racefiets, elektrische fiets, ‘gewone’ fiets, ligfiets, bakfiets, etc.) en type ongeval (eenzijdig, aanrijding met fietser, snorscooter, bromfiets, motorvoertuig, vrachtauto, etc.) noodzakelijk. Om voldoende betrouwbare statistiek te kunnen bedrijven is het gebruik van de aantallen gewonden daarbij noodzakelijk.

Samengevat zijn de gegevens in deze CBS-notitie voor velerlei uitleg vatbaar, geven geen uitsluitel over de zinnigheid van bepaalde maatregelen om de verkeersonveiligheid te verminderen en leiden snel tot onjuiste conclusies. Een dergelijke manier van gegevens naar buiten brengen geeft weer voeding aan de volkswijsheid, 'je hebt leugens, halve waarheden en statistieken'. Beleefd uitgedrukt is dit een gemiste kans, ons blijft onduidelijk waarom het CBS deze gegevens op deze wijze naar buiten heeft gebracht, dit verhoogt ons vertrouwen in dit instituut niet.