



Fact sheet

nummer 3 | augustus 2008

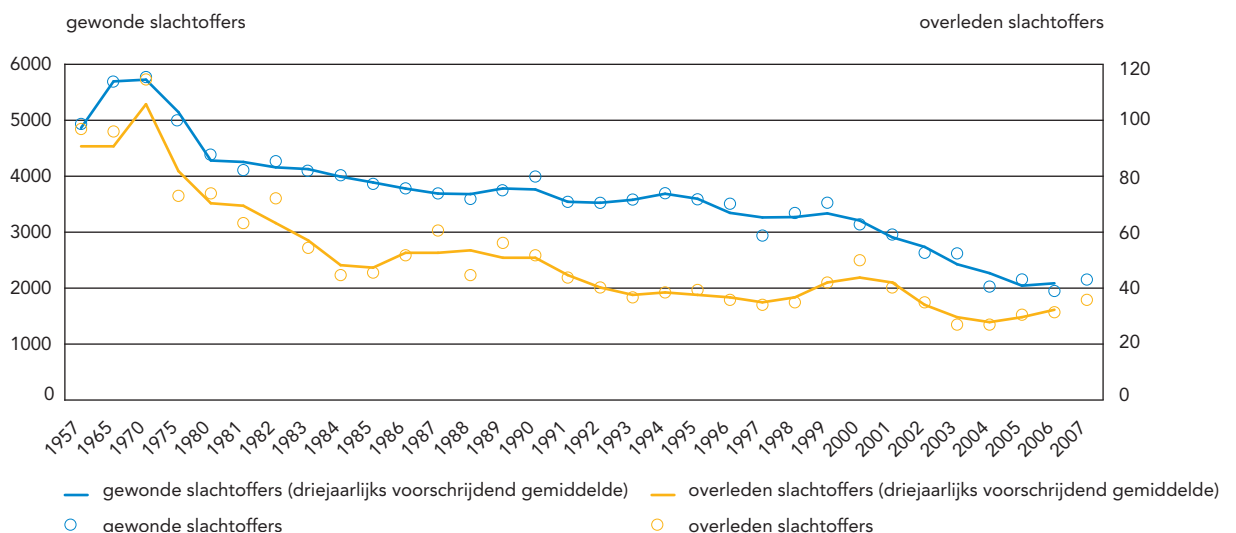
Verkeersveiligheid 1957-2007

Hoewel het aantal weggebruikers jaarlijks toeneemt, is het aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam het afgelopen decennium sterk gedaald. De streefcijfers van Amsterdam voor verkeersveiligheid voor het jaar 2010 (hooguit 19 doden en 280 ziekenhuisgewonden) liggen binnen bereik.¹ De stad is vooral veiliger geworden voor automobilisten en voetgangers. Fietsers daarentegen blijven een kwetsbare groep met verhoudingsgewijs een groot aantal verkeersslachtoffers.

In 2007 overleden 25 mensen in het verkeer in Amsterdam oftewel drie per 100.000 inwoners. Daarnaast raakten er ruim 1.600 gewond, waarvan 364 werden opgenomen in een ziekenhuis. Bij ziekenhuisgewonden is in 2007 een trendbreuk ontstaan, doordat ook de gewonden zijn meegeteld die zonder tussenkomst van de regiopolitie

naar een ziekenhuis zijn vervoerd. Daarnaast is ook de registratiegraad van minder ernstige letselongevallen beduidend afgenomen. Hoe dan ook is er sprake van een grote afname in vergelijking met de jaren zestig en zeventig, toen er veel meer doden en gewonden in het verkeer vielen.

Verkeersslachtoffers in Amsterdam, 1957-2007



1957: invoering maximumsnelheid binnen de bebouwde kom

Vijftig jaar geleden maakte het toenmalige Bureau van Statistiek de resultaten bekend van 1 jaar maximumsnelheid in Amsterdam.

In 1957 vielen in het Amsterdamse verkeer 94 dodelijke slachtoffers. Op 1 november van dat jaar werd een nieuwe maximumsnelheid voor het stadsverkeer van kracht: 50 km/uur. Eerder, in 1951, waren alle tot die tijd geldende snelheidsbeperkingen opgeheven. Zo gold voor de Leidse- en Utrechtsestraat een maximum van 12 km/uur, later 20 km/uur, tot in 1933 een maximum van 40 km/uur voor de gehele bebouwde kom werd ingevoerd.

Eind 1958 kon de balans worden opgemaakt van een jaar maximum snelheid. De resultaten waren spectaculair. De trendmatige ontwikkeling – zonder invoering van de maximumsnelheid – leidde tot een verwacht aantal verkeersdoden van 112 voor 1958, het feitelijke aantal bleef beperkt tot 62. Ook het aantal slachtoffers met ernstig letsel daalde scherp: 1.723 in plaats van de verwachte 2.356.²

Meeste verkeersdoden in de jaren '70

Ondanks de positieve effecten van de nieuwe snelheidslimiet eind jaren vijftig steeg het aantal dodelijke ongevallen door de toenemende automobiliteit tot begin jaren zeventig (tot een maximum van 123 verkeersdoden in 1973). Daarna nam het aantal verkeersdoden gestaag af, dankzij de vele verkeersveiligheidsmaatregelen die vanaf

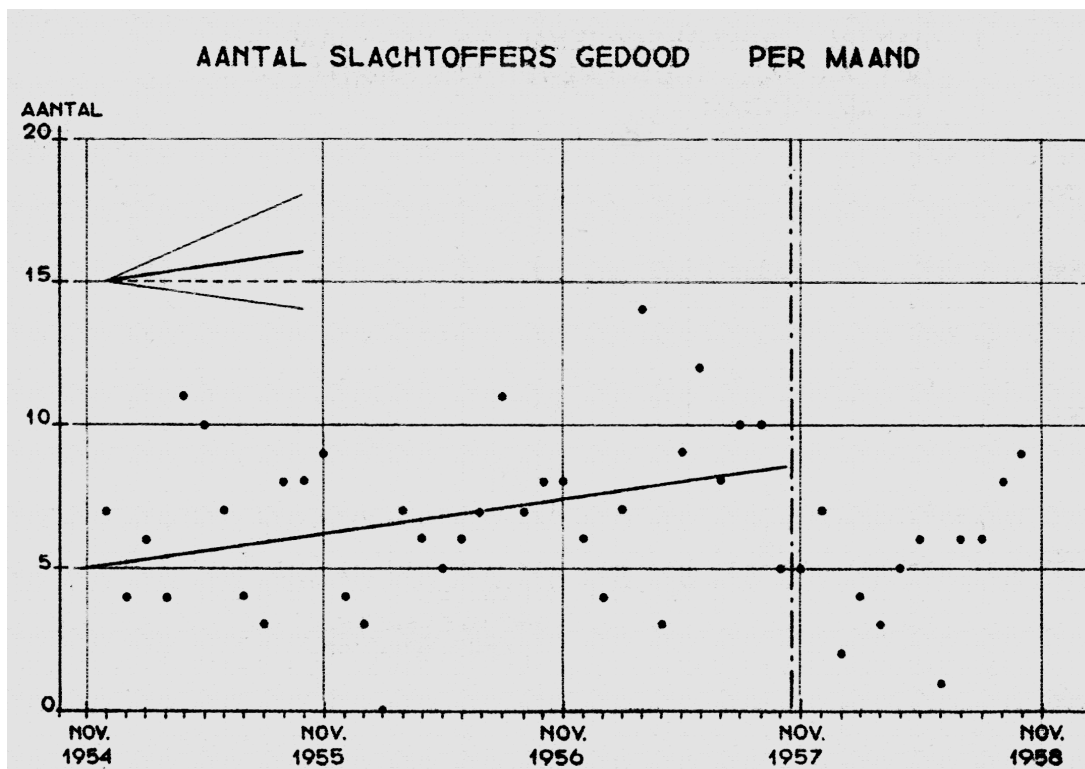
de jaren zeventig werden ingevoerd: draagplicht van gordels en helmen, de snelheidslimieten buiten de bebouwde kom en de wettelijke alcohollimiet. In de jaren negentig lanceerde het Rijk het startprogramma Duurzaam Veilig met de nieuwe maatregelen: uitbreiding van 30 km/uur zones binnen de bebouwde kom, bromfiets op de rijbaan, voorrang langzaam verkeer (o.a. fietsers) van rechts en voorrang verkeerswegen.

Minder doden dankzij programma Duurzaam Veilig

In de eerste jaren van de huidige eeuw loopt het aantal verkeersdoden terug van 41 in 2000 naar 15 in 2003 en 2004. Hoewel het aantal verkeersdoden in de periode 2005-2007 toeneemt (tot 25 in 2007), is dit 37% minder dan in de periode 1999-2001. Het totaal aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam is in dezelfde periode met 44% afgenomen. De algemene verbetering van de verkeersveiligheid in de eerste acht jaar van deze eeuw is deels toe te schrijven aan maatregelen inzake snelheidsbeperking, de alcohollimiet, bromfietsgebruik en gordelgebruik.³

Centrum meest onveilig stadsdeel

In Amsterdam is de kans op een verkeersongeval veruit het grootst in het stadsdeel Centrum. Daar vallen circa drie slachtoffers per 1.000 inwoners. In absolute zin is dit gemiddeld 247 per jaar (16% van het totaal aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam). Ook telt dit stadsdeel relatief veel 'black spots',

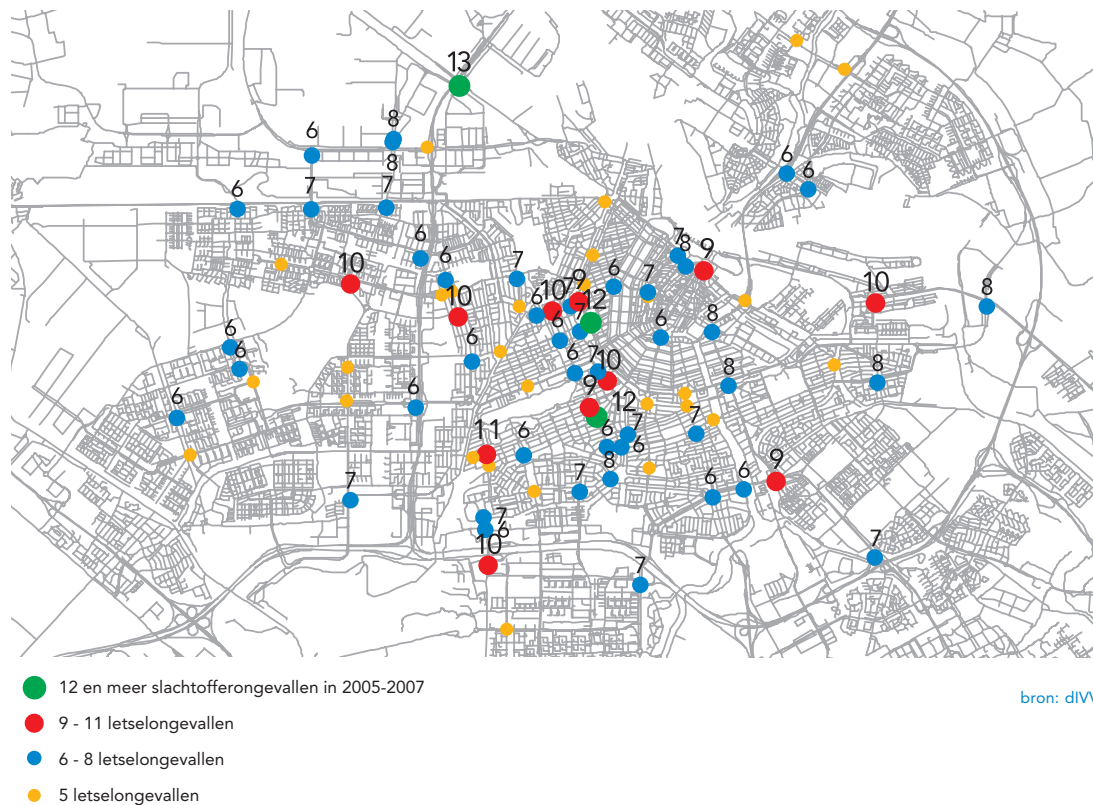




oftewel gevaarlijke kruispunten waar in de afgelopen drie jaar vijf of meer slachtofferongevallen zijn geweest. Een ander stadsdeel waar veel gevaarlijke kruispunten zijn is Oud-Zuid. In de periode 2005-2007 waren er in Centrum en Oud-Zuid respectievelijk vijftien en negentien 'black spots' geregistreerd (van de in totaal 87).

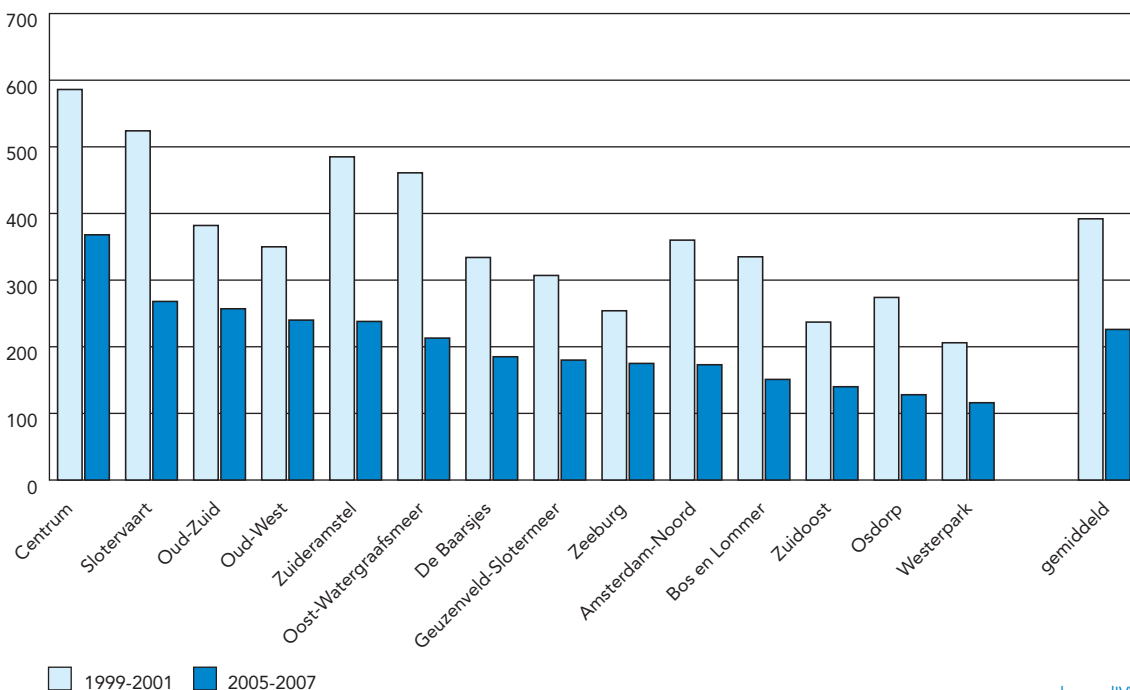
De meest gevaarlijke 'black spots' in Amsterdam zijn de kruispunten: Nieuwe Hemweg/Kabelweg met dertien slachtofferongelukken, Van Baerlestraat/Concertgebouwplein (12), Elandsgracht/Marnixstraat (12) en Amstelveenseweg/Zeilstraat (11).

Kruispunten waar in 2005-2007 tezamen 5 of meer ongevallen met slachtoffers zijn geregistreerd



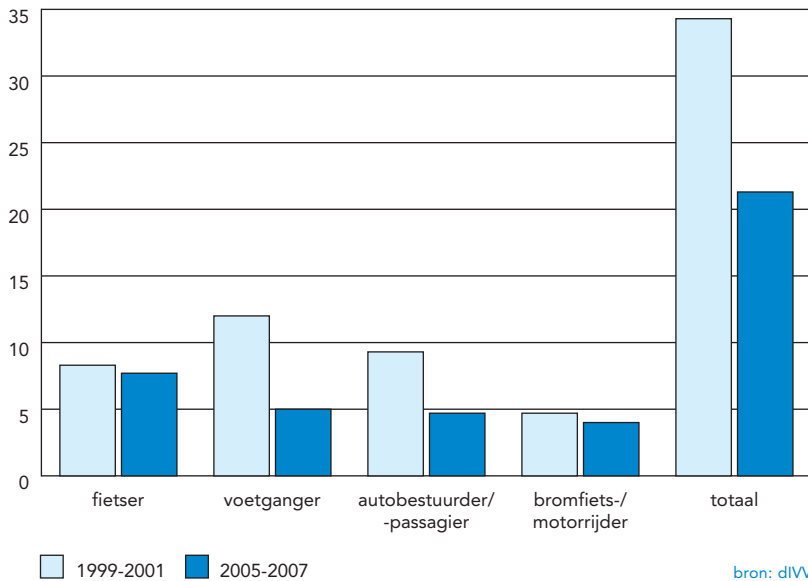
bron: dIvV

Verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners naar stadsdelen, 1999-2001 en 2005-2007

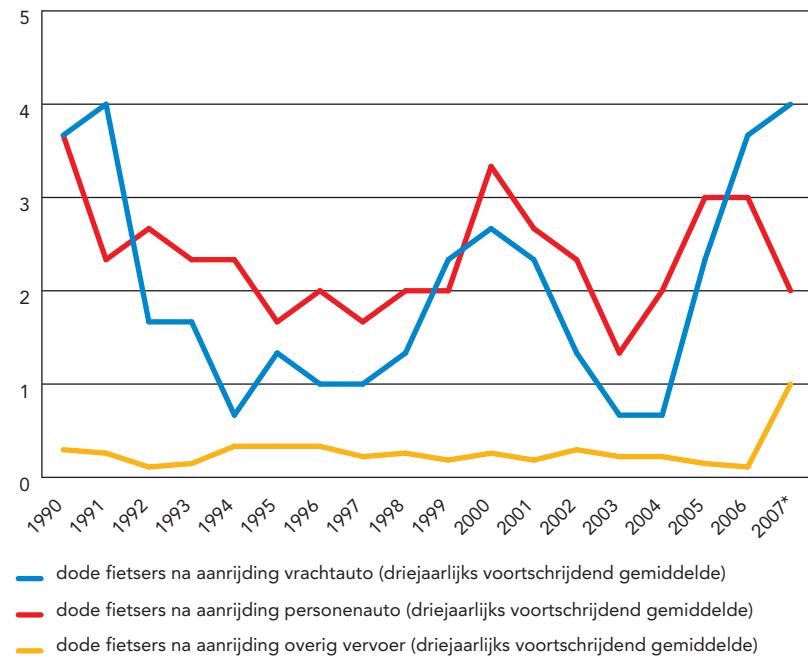


bron: dIvV

Gemiddeld aantal doden per jaar naar vervoerwijze in Amsterdam, 1999-2001 en 2005-2007



Verkeersdoden fietsers naar tegenpartijtype in Amsterdam, 1990-2007



* Aantal in 2007.

Verkeer vooral veiliger voor auto's en voetgangers

De meeste verkeersslachtoffers in Amsterdam zijn bestuurders en passagiers van een auto (533) en fietsers (474), gevolgd door bromfiets- en motorrijders (387) en voetgangers (198).⁴ Maar de kans op een dodelijk verkeersongeluk is voor voetgangers en fietsers groter dan voor de auto-inzittenden. Per jaar overlijden gemiddeld acht fietsers in het verkeer. Onder voetgangers en auto-inzittenden zijn er gemiddeld vijf doden per jaar en bij brommer- en motorrijders vier. Vergeleken met het begin van deze eeuw zijn de aantallen slachtoffers onder voetgangers en auto-inzittenden gehalveerd, net als de aantallen verkeersdoden onder deze groepen, vermoedelijk door de aangescherpte verkeersmaatregelen. Bij fietsers zijn de positieve ontwikkelingen echter minder zichtbaar. Het totaal aantal slachtoffers is afgenomen met een kwart en het aantal doden met 8%.

Relatief veel doden bij fietsers na aanrijding vrachtauto

De meeste verkeersslachtoffers in Amsterdam, oftewel meer dan 1.000 per jaar, vallen na een botsing waarbij een personenauto betrokken is. Maar de kans op een dodelijke afloop is het grootst na botsingen waarbij zware voertuigen als vrachtauto's, trams en bussen betrokken zijn.⁵ Wel is het aantal ongelukken met deze voertuigen relatief klein. Fietsers lopen het grootste risico te overlijden na aanrijding door een vrachtauto (één op de vier slachtoffers overlijdt). Bovendien zijn vrachtauto's gemiddeld ruim 7,5 keer zo vaak bij dodelijke fietsongevallen betrokken als andere motorvoertuigen.⁶ Vaak gaat het om dodehoekongevallen met de rechtsafslaande vrachtauto's. Na de invoering van de dodehoekspiegel in 2003 daalden de kansen op ongevallen met vrachtauto's sterk. Dat gold niet alleen voor de typische dodehoekongevallen, maar ook voor andere vrachtwagen-fietsongevallen. Deze daling in de periode 2003-2004 was echter tijdelijk. In 2005 kwamen twee fietsers om na een aanrijding door een vrachtauto, in 2006 waren dat vijf fietsers en in 2007 vier. Maar ook landelijk is het aantal doden bij fietsers door aanrijding van een vrachtauto toegenomen. Op dit moment wordt er gewerkt aan de andere oplossingen dan een dodehoekspiegel alleen, onder andere extra spiegels, camera- en geluidssystemen.

Verkeer wordt sneller veiliger in Bos en Lommer

Verbeteringen van de verkeersveiligheid begin deze eeuw zijn het meest zichtbaar in de stadsdelen Bos en Lommer, Oost-Watergraafsmeer, Osdorp, Amsterdam-Noord, Zuideramstel en Slotervaart. Daar is het slachtofferschap per inwoner gehalveerd. De verkeerssituatie in de andere stadsdelen verbeterde ook, maar daar was de afname minder groot. In Zeeburg was de afname per inwoner relatief het minst.

Tramongevallen meestal ernstig

Ook trams zijn relatief vaak betrokken bij dodelijke ongevallen in Amsterdam. In de periode 2005-2007 waren trams bij één op de tien dodelijke ongevallen betrokken. Dit is 5 procentpunten minder dan in de periode 1999-2001. In de periode 2005-2007 waren er in totaal zes ongevallen met een dodelijke afloop en nog 31 ziekenhuisongevallen waarbij een tram was betrokken. De slachtoffers van dodelijke ongevallen met trams zijn voetgangers (3), auto-inzittende (1), fietser (1) en bromfietser (1).⁷ De ongevallen met trams gebeuren vooral in het centrum van de stad, Overtoom, Tussenmeer en Scheldestraat; plaatsen waar veel voetgangers zijn.

Mogelijke toename kwetsbare verkeersdeelnemers door vergrijzing

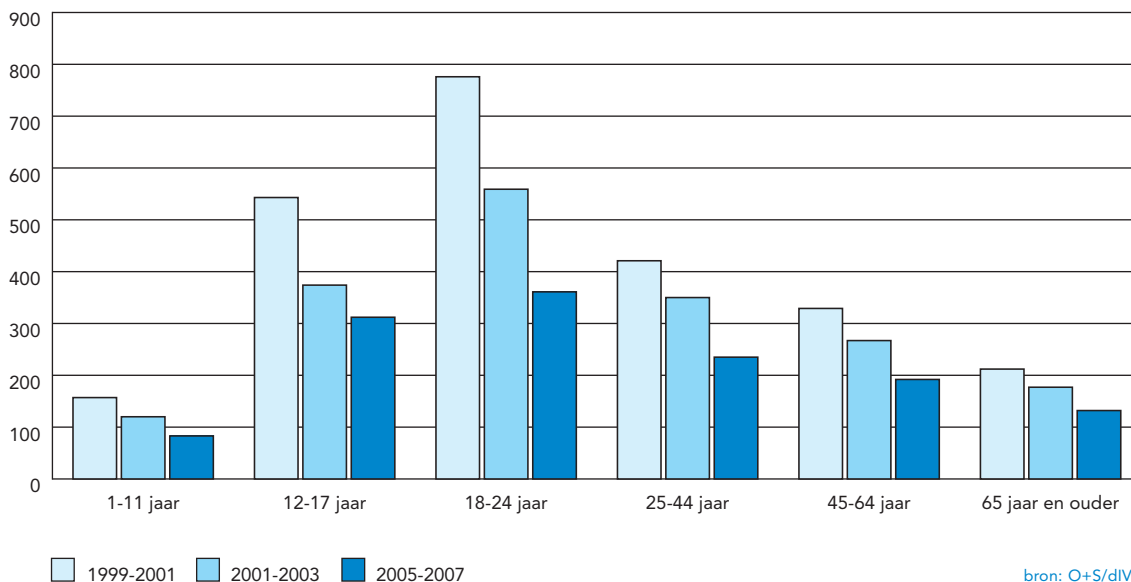
De kans om een verkeersslachtoffer te worden verschilt niet alleen per vervoerwijze, maar ook per leeftijd. De grootste kans op een verkeersongeval hebben mensen in de leeftijd van 18-24 jaar (bijna 4 verkeersslachtoffers op 1.000 inwoners). Het gaat dan voornamelijk om ongevallen met de auto (28%), brommer (26%) of fiets (26%). Vroeger hadden jongeren tussen de 12 en 17 jaar de grootste kans op een verkeersongeval. Sinds de jaren '90 is het aantal verkeersslachtoffers in deze leeftijdsgroep fors gedaald, mede door de afname van het aantal brommerongelukken.⁸ Een andere kwetsbare groep in het verkeer wordt gevormd door ouderen die het grootste risico lopen om te overlijden na een verkeersongeval. Dit risico neemt vanaf het 60e levensjaar sterk toe.⁹ Binnen de groep ouderen zijn de (brom)fietsers en voetgangers de kwetsbaarste groep

(meer dan 30 doden op 100 ziekenhuisopnamen). Naarmate de mensen die geboren zijn tijdens de naoorlogse geboortegolf ouder worden kan er een toename van het aantal oudere verkeersslachtoffers verwacht worden.¹⁰

Aantal verkeersslachtoffers in Amsterdam daalt sneller dan in Nederland

Verkeersveiligheid en mobiliteit in Amsterdam wijken nogal af van de situatie in heel Nederland en die in de andere grote steden. Ten eerste vallen in de hoofdstad meer verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners (216) dan in de andere grote steden Rotterdam (201) en Den Haag (171) en dan in heel Nederland (191). Maar de verkeersveiligheid verbetert in Amsterdam sneller dan in Rotterdam en gemiddeld in Nederland. Alleen in Den Haag is het aantal verkeersslachtoffers in de afgelopen vijf jaar sneller gedaald: een derde in Den Haag tegenover een kwart in Amsterdam.¹¹ Wat ook opvalt, is dat Amsterdammers zich anders verplaatsen dan de overige Nederlanders. Zowel het autobezit als het fietsbezit in Amsterdam is lager dan landelijk.¹² Maar ondanks het relatief lage fietsbezit verplaatsen Amsterdammers zich juist vaker op de fiets (28%) dan een gemiddelde Nederlander (24%) of een bewoner van een andere grote stad (18%). Het lage autobezit in Amsterdam resulteert in het lage autogebruik. Slechts 27% van de verplaatsingen wordt door Amsterdammers per auto gedaan (tegen 43% landelijk en 33% in de andere grote steden). Ook wordt in Amsterdam vaker gelopen (24%) dan elders in Nederland (17%).

Slachtoffers per 100.000 inwoners naar leeftijdsgroepen in Amsterdam, 1999-2001, 2001-2003 en 2005-2007



Noten

- 1 Meerjarenbeleidsplan Verkeersveiligheid 2007-2010. Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, september 2007.
- 2 Kwartaalbericht 1958-4, pp 126-131. Amsterdam. Bureau van Statistiek der Gemeente Amsterdam.
- 3 De overige factoren zijn niet meetbaar, maar hebben mogelijk ook positieve invloed gehad op de daling van het aantal verkeersdoden. Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).
- 4 Gemiddeld aantal verkeersslachtoffers per jaar in de periode 2005-2007 in Amsterdam. Bron: dIVV.
- 5 Van alle slachtoffers na een ongeluk met een vrachtauto als tegenpartij gaat 7% dood. Bij bussen is dat 2% en bij personenauto's 1%. Hierbij is gekeken naar de periode 2005-2007. Bron: dIVV.
- 6 Bron: 'De risico's van vrachtwagens', Fietsberaad, oktober 2007.
- 7 Bron: dIVV.
- 8 Na de invoering van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' in 1999 is het aantal slachtoffers onder jongeren met een brommer met meer dan 40% afgenomen. Maar ook in de andere leeftijdscategorieën is het aantal brommerongelukken na 1999 afgenomen.
- 9 Bij senioren tussen de 60 en 74 jaar is de ernstindex 10 doden op 100 ziekenhuisopnamen na een verkeersongeval. Bij mensen ouder dan 74 jaar loopt het aantal doden tot 18 op 100 ziekenhuisopnamen. Het gemiddelde is 8 op 100. Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- 10 Als de kans op een verkeersongeluk bij ouderen niet verandert kunnen in 2030 negen verkeersdoden en 48 ziekenhuisgewonden verwacht worden in de leeftijd 65 jaar en ouder, een toename van meer dan 40% ten opzichte van de periode 2005-2007. Bron: Bevolkingsprognose O+S.
- 11 De landelijke afname in de periode 2003-2007 was circa 20%. Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- 12 In Amsterdam bezit 37% van de volwassenen een auto (privé of van de zaak), in de andere grote steden is dit 41% en landelijk 53%. Het fietsbezit in Amsterdam is 72% van de bevolking vanaf 12 jaar, in de andere grote steden is dit 71% en landelijk 89%. Bron: Amsterdammers verplaatsen zich anders, dIVV, oktober 2007.

Colofon

Gemeente Amsterdam
Dienst Onderzoek en Statistiek



Weesperstraat 79
1018 VN Amsterdam
Telefoon 020 527 9527
Fax 020 527 9595
algemeen@os.amsterdam.nl
www.os.amsterdam.nl

Auteur:
drs. T. Fedorova

Bronnen:
Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV)
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat/Ministerie van Verkeer en Waterstaat