

BELEIDSONDERZOEK BENUT

Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen

Ragnhild Davidse*

Rapport: Davidse, R. J., Van Duijvenvoorde, K., & Louwerse, W. J. R. (2023). *Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2021: Analyse van ongevals- en letsselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen*. R-2023-5. SWOV.

Rapport: <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2023-05.pdf>

Samenvatting: <https://swov.nl/nl/publicatie/dodelijke-verkeersongevallen-op-rijkswegen-2021>

1. Probleem- en vraagstelling

In 2015 was er een stijging van het aantal dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen ten opzichte van de voorgaande jaren: van 59 in 2014 naar 75 in 2015. Sindsdien wil Rijkswaterstaat leren van de ongevallen die plaatsvinden met als doel de rijkswegen veiliger te maken. Daartoe voert SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid jaarlijks onderzoek uit. De hoofdvraag van dat onderzoek luidt: wat zijn de ongevals- en letsselfactoren die van invloed zijn op het ontstaan en de afloop van (verschillende typen) dodelijke ongevallen op rijkswegen en welke lessen kunnen daaruit worden getrokken voor (infrastructurele) maatregelen die Rijkswaterstaat als wegbeheerder zelf kan implementeren?

2. Gehanteerde methoden

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is gebruik gemaakt van dossieronderzoek in combinatie met online inspectie van de inrichting van de weg en de naastgelegen bermen met behulp van CycloMedia Street Smart, een online tool waarmee je het Nederlandse wegennet kunt bekijken en opmeten. De bestudeerde dossiers zijn politiedossiers die alle informatie bevatten die de politie over de ongevallen heeft verzameld via verhoren, onderzoek naar alcohol-, drugs- en telefoongebruik, technisch onderzoek aan de voertuigen die bij het ongeval betrokken waren, en forensisch onderzoek op de plaats waar het ongeval plaatsvond. Alle beschikbare informatie over een ongeval is doorgenomen en aan de hand daarvan is geanalyseerd welke factoren een rol hebben gespeeld bij het ontstaan en de afloop van dat ongeval (alle relevante factoren). Daarbij is onderscheid gemaakt naar factoren die be-

* Ragnhild Davidse is afdelingshoofd Gedrag in het verkeer en projectmanager Diepteonderzoek verkeersongevallen bij SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

Ragnhild Davidse

trekking hebben op de infrastructuur, de bestuurder van het voertuig, het voertuig zelf, en de algemene omstandigheden ten tijde van het ongeval. Per ongeval zijn de bevindingen samengevat in een korte beschrijving van de toedracht, de kenmerken van de betrokken verkeersdeelnemers en hun voertuigen, de rijstrook waarop ze reden, het ongevalstype, en de ongevals- en letsel factoren die waarschijnlijk een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van het ongeval. Vervolgens is een overkoepelende analyse gemaakt over de ongevallen die in dat jaar plaatsvonden: wat zijn de meest voorkomende ongevalstypen en meest voorkomende ongevals- en letsel factoren? Op grond van die bevindingen zijn kansrijke maatregelen geïdentificeerd. Daarbij lag de nadruk op infrastructurele maatregelen, omdat Rijkswaterstaat deze als wegbeheerder zelf kan implementeren.

3. Belangrijkste uitkomsten en conclusies

De meest voorkomende ongevalstypen op rijkswegen zijn ongevallen waarbij een auto in de berm tegen een obstakel botst, kop-staartaanrijdingen (waarvan de helft in een file) en frontale aanrijdingen (spookrijongevallen of aanrijdingen op enkelbaanswegen). Aspecten van de infrastructuur die een rol hebben gespeeld bij het ontstaan of de dodelijke afloop van deze ongevallen, zijn een te krappe boogstraal in combinatie met het ontbreken van de daarvoor benodigde aankondiging (o.a. verkeersborden), het ontbreken van verkeerssignalering (matrixborden) op filegevoelige locaties, het ontbreken van een fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaanswegen en het ontbreken van een voldoende obstakelvrije inrichting van bermen.

4. Benuttingswaarde resp. mogelijke maatschappelijke impact

De resultaten geven inzicht in de infrastructurele maatregelen die relevant zijn om toekomstige ongevallen te voorkomen en slachtoffers te besparen. Zo wordt aanbevolen om een schouw uit te voeren van de aankondiging en bebakening van krappe bogen in afritten en verbindingbogen, en om alle filegevoelige locaties van signalering te voorzien. Voor de obstakelvrije inrichting van bermen zijn specifiekere aanbevelingen opgenomen. Zo is in een eerder jaarrapport aandacht gevraagd voor de uitvoering van de geleiderails (vangrails) omdat bleek dat deze op verschillende locaties niet aan de richtlijnen voldeed, waardoor voertuigen daar op of achterlangs reden waardoor ze alsnog tegen het afgeschermde obstakel reden.

5. Acties/maatregelen om de benuttingswaarde c.q. mogelijke impact te borgen

Elk jaar worden de voorlopige bevindingen tijdens een workshop besproken met de regionale verkeersveiligheidsadviseurs en beleidsmedewerkers van Rijkswaterstaat. Die workshop geeft de mogelijkheid specifieke ongevalslocaties te bespreken en aanpassingen aan de infrastructuur waarmee het ongeval of de dodelijke afloop

voorkomen had kunnen worden. Daarbij ligt de nadruk op situaties die bij verschillende ongevalslocaties zijn aangetroffen; locaties van ongevallen uit datzelfde jaar, maar ook van ongevallen die in eerdere jaren zijn onderzocht en waar dezelfde problematiek speelde. Deze workshops dragen bij aan het bevorderen van het veiligheidsdenken onder medewerkers van Rijkswaterstaat, en de daar gevoerde discussies zijn een eerste stap in of bieden extra onderbouwing voor het treffen van maatregelen om de veiligheid van rijkswegen verder te verbeteren.

6. Daadwerkelijke benutting of maatschappelijke impact

Mede naar aanleiding van de SWOV-onderzoeken naar dodelijke ongevallen op rijkswegen is Rijkswaterstaat in het kader van het programma ‘Meer veilig in 2018’ gestart met een systematische aanpak van de obstakels in de berm. Obstakels die binnen 10 meter van de binnenkant van de kantmarkering staan, hebben daarbij prioriteit gekregen. Daarnaast zijn in 2019 de beginpunten van geleiderails aangepakt die verkeersauditors als onveilig hadden aangemerkt. Om een volledig overzicht te krijgen van obstakels en beginpunten van geleiderails langs rijkswegen die niet aan de richtlijnen voldoen, heeft Rijkswaterstaat in 2020 een inventarisatie laten uitvoeren. Daaruit bleek dat 42% van de autosnelwegen en 44% van de niet-autosnelwegen nog niet voldoen aan de laatste inzichten voor een veilige berminrichting. Op basis van die inventarisatie is Rijkswaterstaat met de beschikbare middelen aan de slag gegaan om de veilige inrichting van bermen te verbeteren.

7. Voor wie is dit onderzoek interessant?

Dit onderzoek is interessant voor wegbeheerders, maar ook voor beleidsmakers en onderzoekers uit andere beleidsterreinen. Zo is er vanuit de Stichting 113 Zelfmoordpreventie recent interesse getoond voor de gehanteerde onderzoeksmethode. Zij is vooral geïnteresseerd in de overkoepelende analyse waarbij individuele ongevallen gegroepeerd worden op basis van overeenkomsten in het verloop van het ongeval en de ongevals- en letsel factoren die daarbij een rol speelden. Dat biedt aanknopingspunten voor maatregelen, gericht op specifieke ongevalstypen en de personen, voertuigen en wegen die daarbij betrokken zijn (zie www.swov.nl/ diepteonderzoek).