

Verdieping en duiding ontwikkeling verkeersveiligheid in Rotterdam

Net als de landelijke cijfers constateerden we in Rotterdam in 2022 al een enorme toename van het aantal door de politie geregistreeerde verkeersgewonden op gemeentelijke wegen, zie tabel 1. Het aantal verkeersgewonden lag in 2022 helaas weer op het niveau van 2016. Terwijl we in de periode 2016 t/m 2020 juist een jaarlijkse daling van het aantal verkeersgewonden realiseerden. De stijgende trend houdt ook in het jaar 2023 aan waarin in Rotterdam met 1.466 (2023) verkeersgewonden wederom een negatief record is verbroken.

Het aantal verkeersdoden op gemeentelijke wegen is al jaren stabiel met circa 8 tot 14 dodelijke slachtoffers per jaar. Stabieleit is in dit kader uiteraard geen reden voor tevredenheid, gezien het leed dat achter deze cijfers schuilgaat.

Jaar	Verkeersgewonden	Verkeersdoden
2019 (pre-corona)	1.010	14
2021	1.159	9
2022	1.442	10
2023	1.466	14

Tabel 1: Verkeersslachtoffers gemeente Rotterdam – politieregistratie/BRON

De hoeveelheid verkeersgewonden per vervoerwijze is opgenomen in tabel 2. Bij veel voertuigcategorieën stijgen de slachtoffercijfers sinds 2022. De grootste stijging zien we binnen de groep snor- en bromfietzers. Voor de overige categorieën is sprake van een beperktere stijging. Voor de fiets en e-bike weten¹ we dat er op de spoedeisende hulp drie keer zo veel fietsgewonden geregistreerd worden. Veelal zijn dit enkelzijdige fietsongevallen waarbij de politie niet ter plaatse komt.

Vervoerwijze	2019 (pre-corona)	2021	2022	2023
Bestelauto	8	11	8	17
Snor- bromfiets	314	389	549	471
E-bike	25	33	51	47
Fiets	247	273	296	340
Motor	34	37	67	74
Overige	20	26	78	75
Personenauto	205	258	235	271
Railvoertuig	7	0	13	2
Voetganger	146	127	140	162
Vrachtauto	4	5	5	7
Totaal Gemeente	1.010	1.159	1.442	1.466

Tabel 2: Gewonden naar vervoerwijze, gemeente Rotterdam (politieregistratie/BRON)

Ten aanzien van de verschillende leeftijdsgroepen zien we dat de leeftijdscategorie 16 t/m 24 jaar, gecorrigeerd naar het aantal inwoners, nog steeds veruit de meeste gewonden kent. Ondanks dat het aantal verkeersgewonden onder alle leeftijdsgroepen een lichte stijging kent sinds 2022, stijgt deze groep het meest.

De stijging van het aantal verkeersgewonden is zoals eerder gesteld een landelijke trend. Net als veel andere gemeenten zien we vanaf het tweede kwartaal van 2021 een opvallende trendbreuk in het aantal verkeersgewonden. In die periode verdwenen de corona-maatregelen. Het aantal gewonden per kwartaal kent sindsdien structureel een veel hoger

¹ Driekwart van de ernstige verkeersletsels op de Spoedeisende Hulp betreft fietsers | VeiligheidNL

aantal dan daarvoor. Samen met het rijk, medeoverheden, onderzoeksbureaus en marktpartijen, worden er verklaringen gezocht. We hebben te maken met demografische ontwikkelingen en mobiliteitstrends. Er zijn meer ouderen welke langer deelnemen aan het verkeer. We zien nieuwe vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit en bezorgmobiliteit. Ook zien we nieuwe voertuigen zoals fatbikes en elektrische steps. Bovendien neemt het alcoholgebruik in het verkeer fors toe² en zien we een toename in ernstige ongevallen als gevolg van verkeersasociaal gedrag.

Ondanks duiding van ontwikkelingen, is er voor steden nog niet aantoonbaar een hoofdrede aan te wijzen. Landelijk weten we inmiddels wel dat 70% van de ernstige verkeersgewonden een fietser betreft en dat deze groep stijgende is. Echter komt deze fietsinformatie voort uit landelijke ambulance-, spoedeisend hulp- en ziekenhuisdata. Data welke vooralsnog niet gemonitord kan worden door gemeenten. Dus deze trend is geen verklaring voor onze stijgende politieregistratie-aantallen sinds 2021.

Hypothetisch stellen we als gemeente wel dat de drukker wordende stad invloed heeft op de verkeersveiligheid. In 2023 kwamen er alleen al 7.303 inwoners bij³. Nieuwe woningen en voorzieningen genereren mobiliteit. Al zien we die extra mobiliteitsverplaatsingen nog niet altijd terug. We zien weliswaar dat er meer gefietst wordt in vergelijking met de periode voor corona, maar het autogebruik ligt op hetzelfde niveau. Het OV-gebruik ligt nog altijd lager (in vergelijking met voor corona) en voetgangersaantallen zijn niet beschikbaar. Zodoende lijkt het gedrag in het verkeer sinds de coronaperiode ook een rol te spelen.

Om aanvullende inzichten te krijgen is er in het najaar van 2023 een verkeersveiligheidsenquête uitgezet in de stad. Met als doel om te achterhalen waar mensen verkeersonveiligheid ervaren en waarom. Er hebben 4.492 respondenten uit de hele gemeente van de mogelijkheid gebruik gemaakt. Er is sprake van een representatieve enquête.

Respondenten mochten 100 punten verdelen op verschillende thema's die het gevoel van verkeersonveiligheid in de gemeente kunnen verklaren. Veruit de meeste punten werden gegeven aan 'te hard rijden' (31%) en aan 'agressief en asociaal rijgedrag' (21%). Gevolgd door geluidsoverlast van voertuigen (12%), onoverzichtelijkheid door drukte (8%), onoverzichtelijk door dubbel/fout geparkeerde auto's (8%), roekeloos rijdende bezorgscooters en fietsers (7%), fietsers welke zich niet aan de regels houden (6%), onduidelijke voorrangssituatie (5%), taxi's welke verkeersregels overtreden (1%), anders (3%). Als we specifiek inzoomen op de meest gemelde verkeersonveilige locaties, dan blijkt dat in 85% de auto het vaakst de veroorzaker is van verkeersonveiligheid. In 8% van de gevallen gevolgd door de fietser.

² Veel meer verkeersongevallen onder invloed van alcohol, maar het aantal controles neemt juist af - EenVandaag (avrotros.nl)

³ Aantal inwoners Rotterdam afgelopen jaar sneller gegroeid dan in rest van Zuid-Holland | Rotterdam | AD.nl