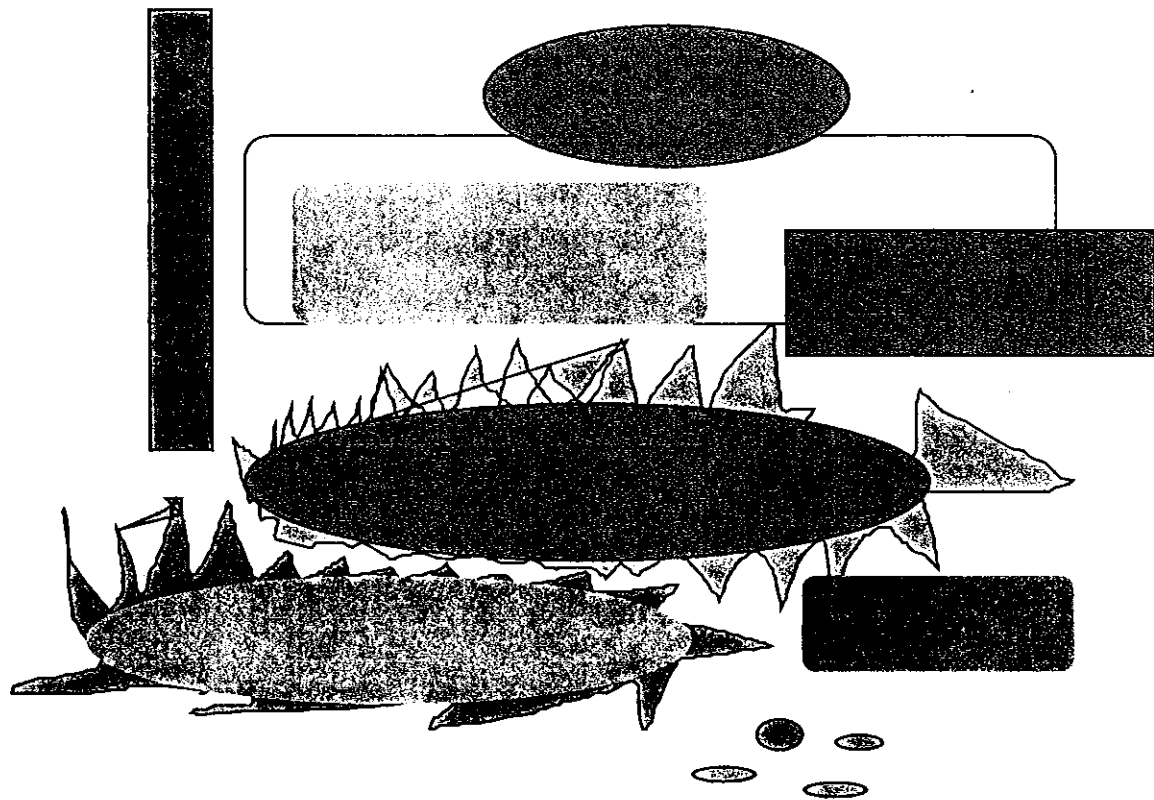


Sociaal Economische Raad

Rapport



Verkeersveiligheid in Aruba.

April 2005.

DE SOCIAAL ECONOMISCHE RAAD.

De Sociaal Economische Raad (SER) is in 1987 ingesteld bij Landsverordening Sociaal Economische Raad (AB 1987 # 103). Hij is representatief samengesteld uit vertegenwoordigers uit werkgevers- en werknemersorganisaties en onafhankelijke deskundigen.

De SER heeft tot taak de regering van advies te dienen omtrent alle belangrijke onderwerpen van sociaal en/of economische aard. De SER brengt zijn adviezen uit op verzoek van één of meer ministers; hij kan eveneens uit eigen beweging de Regering van advies dienen omtrent onderwerpen van sociaal-economische aard.

De adviezen van de Raad worden opgesteld overeenkomstig het gevoel van de meerderheid van de vergadering. In de adviezen wordt van afwijkende gevoelens van de minderheid melding gemaakt.

De adviezen van de Raad worden na verloop van tenminste dertig dagen en ten hoogste zestig dagen nadat zij zijn uitgebracht door de Raad openbaar gemaakt, tenzij naar het oordeel van de Regering het landsbelang zich tegen de openbaarheid van het advies verzet, dan wel bij de adviesaanvraag is meegedeeld dat de openbaarmaking door of vanwege de Minister van Algemene Zaken zal geschieden.

Openbaarmaking van adviezen van de Raad door de Minister van Algemene Zaken geschiedt dan binnen 90 dagen, nadat zij door de Raad zijn uitgebracht.

Sociaal Economische Raad.

J.E. Irausquinplein 2a.

Postbus 149, Oranjestad.

Tel.: 583-2713 / 583-6051

Fax.: 583-8956

E-mail: ser.aruba@setarnet.aw

Inhoudsopgave:

Samenvatting en conclusies.....	2
I. Inleiding.....	5
II. Verkeersveiligheid.....	6
III. Wagenpark.....	7
III.1. Motoren.....	8
IV. Autokeuringen.....	10
V. Rijgedrag.....	12
V.1. Alcoholgebruik.....	12
V.2. Dragen van een helm.....	12
V.3. Gebruik van autogordels.....	13
V.4. Verduisterde ramen.....	13
V.5. Passagiers vervoeren in de bak van een pick-up.....	13
V.6. Kennis van verkeersregels.....	14
VI. Kinderen in het verkeer.....	15
VI.1. Verkeerslessen.....	15
VI.2. Verkeersgedrag in de praktijk.....	16
VII. Verkeersongevallen.....	17
VII.1. Verkeersslachtoffers.....	18
VII.2. Kenmerken van slachtoffers en daders.....	21

Samenvatting en conclusies.

In dit rapport heeft de Sociaal Economische Raad getracht in kaart te brengen hoe het staat met de verkeersveiligheid in Aruba. Daarbij is echter geconstateerd moeten worden, dat een schrijnend tekort aan kwantitatieve gegevens bestaat en de kwantitatieve gegevens die beschikbaar zijn blijken verouderd en men kan vraagtekens plaatsen bij de betrouwbaarheid.

De Raad heeft de gegevens die beschikbaar zijn verwerkt, in een streven naar een nader inzicht in de veiligheid van het verkeer in Aruba.

Uit de beschikbare gegevens kan geconcludeerd worden, dat de afgelopen 25 jaar zowel absoluut als relatief gezien een enorme toename van het gemotoriseerde verkeer heeft plaatsgevonden: absoluut gezien is het wagenpark meer dan verdubbeld en het totale gemotoriseerde verkeer zelfs met 150% toegenomen. Betreffende motoren blijkt zelfs een verdubbeling te hebben plaatsgevonden in slechts 5 jaar. Ook relatief gezien is sprake van een flinke toename van het verkeer: in 1980 had bijna 1 op de 3 inwoners van Aruba een auto, in het jaar 2003 gold dit voor bijna 1 op de 2 inwoners.

Daarnaast is het wegennet nauwelijks uitgebreid.

Dat betekent dat het steeds drukker wordt op de weg. En deze stijging gaat gestaag door: volgens de politie worden dagelijks 8 rijexamens afgenomen.

Over de kwaliteit c.q. veiligheid van het wagenpark kunnen geen uitspraken gedaan worden: alhoewel regelmatige keuringen wettelijk verplicht zijn, is nergens te achterhalen hoeveel voertuigen per jaar gekeurd moeten worden en hoeveel voertuigen per jaar daadwerkelijk goedgekeurd worden. Het feit, dat nauwelijks gecontroleerd en gesanc-tioneerd wordt op het keuren van voertuigen, bevordert de veiligheid in het verkeer niet.

Daarnaast vraagt de Raad zich af of deze keuringen überhaupt wel zin hebben.

Ter verhoging van de veiligheid in het verkeer is o.m. belangrijk, dat verkeersdeelnemers de verkeersregels kennen en zich daar ook aan houden. In deze analyse is aandacht besteed aan gevaarlijk rijgedrag zoals alcoholgebruik, het niet dragen van een helm, het niet gebruiken van autogordels, het rijden met verduisterde ramen, het vervoeren van passagiers in de bak van een pick-up en de kennis van verkeersregels. Het feit, dat op deze gevaarlijke gedragingen eveneens nauwelijks gecontroleerd en gesanctioneerd wordt, bevordert de veiligheid in het verkeer niet.

Vrijwel alle schoolgaande kinderen van Aruba krijgen verkeerslessen. Daarbij slaagt zo'n 90% van de vijfdeklassers voor het verkeersexamen. Dagelijks is echter waar te nemen, dat velen van hen praktijkervaring en –inzicht missen.

Wanneer we de veiligheid in het verkeer willen afmeten aan het aantal verkeersongevallen en het aantal verkeersslachtoffers, dan is het tekort aan up-to-date betrouwbaar cijfermateriaal fnuikend.

Niet alleen zijn in het verleden opgaven gedaan, waar tegenwoordig vraagtekens bij gezet worden (dwz dat de voorradige cijfers als niet betrouwbaar worden gezien), tevens is te constateren dat na 1997 door reorganisaties en spreiding van het politiekorps in vier districten geen betrouwbare cijfers meer verkrijgbaar zijn.

Door dit gebrek aan betrouwbaar cijfermateriaal is geen goed, betrouwbaar inzicht te verkrijgen in:

- Het aantal verkeersongelukken met slachtoffers: zowel lichtgewonden, zwaargewonden als dodelijke slachtoffers,
- Het aantal verkeersongelukken met alleen materiële schade,
- De proportie van het aantal motoren betrokken bij ongelukken en

- Het profiel of de kenmerken van zowel slachtoffers als “daders”.

Ook ontwikkelingen en trends over de jaren heen zijn zonder betrouwbaar cijfermateriaal niet te ontdekken.

Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de verkeers-(on)veiligheid niet objectief meetbaar is, waardoor het slechts mogelijk is een *subjectief* oordeel te geven.

Volgens de verkregen gegevens vertoont het aantal aanrijdingen met louter blikshade een stijgende lijn. Het aantal lichtgewonden nam volgens die cijfers inmiddels weer af. Aan de andere kant laten de cijfers over zwaargewonde verkeersslachtoffers zien, dat het aantal doden en zwaargewonden verbazingwekkend stabiel is over de jaren heen.

Uit de verzamelde gegevens kan daarom voorzichtig geconcludeerd worden, dat het druk is op de weg en dat het aantal aanrijdingen met blikshade en lichte verwondingen dientengevolge toeneemt. Echter bestaat de indruk dat het aantal ongelukken met doden en zwaargewonden over de jaren heen stabiel gebleven is.

Of op basis hiervan geconcludeerd kan worden dat het verkeer in Aruba als veilig of juist als onveilig moet worden gezien, is zoals gezegd, een subjectief oordeel. Echter is duidelijk geworden dat weggebruikers zelf nog veel kunnen bijdragen aan verhoging van de (eigen) veiligheid, wanneer zij gebruik maken van de veiligheidsgordel, een helm dragen, e.d.

De Raad spreekt hierbij haar zorg uit over het geconstateerde gebrek aan betrouwbare informatie, want **zonder een goede informatievoorziening kan geen onderbouwd beleid worden gevoerd en bestaat geen mogelijkheid om objectieve metingen te doen naar het belang en succes van maatregelen.**

I. Inleiding.

In Aruba is sprake van een toenemend gevoel van onveiligheid. Dit gevoel heeft onder meer te maken met een (vermeende) toename aan criminele handelingen, zowel nationaal als internationaal (o.a. terrorisme).

Naast het feit dat dit *sociaal* gezien een onwenselijke situatie is, is dit ook *economisch* gezien een slechte zaak: Aruba is afhankelijk van het toerisme en wanneer Aruba wordt gezien als onveilig kan dit funest zijn voor onze primaire bron van inkomsten.

Een gevoel van onveiligheid is echter een *subjectieve* beleving welke gepaard *kan* gaan aan een daadwerkelijke situatie van onveiligheid.

Vanuit deze gedachte heeft de Raad een analyse willen uitvoeren naar de daadwerkelijke veiligheid in Aruba. Veiligheid is echter een zeer ruim begrip. Naast (on)veiligheid veroorzaakt door criminaliteit, waar vele soorten gedrag (variërend van georganiseerde misdaad tot vandalisme) onder vallen, hebben ook andere factoren invloed op het veiligheidsgevoel, zoals bijvoorbeeld de verkeerssituatie, de woon- en werksituatie en de situatie waarin de jeugd opgroeit. Zelfs natuurrampen hebben invloed op het ervaren van veiligheid in een land.

Omdat veiligheid een zeer ruim begrip is, dient het onderzoeksterrein nader afgebakend te worden. Beschikbaarheid van gegevens speelt daarbij een belangrijke rol. De Raad streeft niet naar een uitputtende analyse van *alle* eventueel denkbare factoren die van invloed kunnen zijn op de veiligheid van een land, maar heeft een keuze gemaakt. Deze zullen in verschillende rapporten aan de orde komen.

In het eerste rapport werd ingegaan op de veiligheid voor kinderen om op te groeien in Aruba. In dit tweede rapport wordt de verkeersveiligheid doorgelicht.

II. Verkeersveiligheid.

Vele factoren kunnen bijdragen aan de veiligheid in het verkeer. Zo kan gedacht worden aan de kwaliteit van het wegennet, de straatverlichting, overzichtelijkheid van wegsituaties, de drukte op de weg, de kwaliteit van de voertuigen en het rijgedrag van de weggebruikers.

In de onderhavige analyse heeft de Raad op een rijtje gezet in hoeverre de verkeersdrukke in de loop der jaren (relatief) is toegenomen. Ook heeft de Raad gekeken in hoeverre een oordeel kan worden gegeven over de kwaliteit van de voertuigen op de weg. Tevens besteedt deze analyse aandacht aan het (gevaarlijke) rijgedrag van weggebruikers en aan kinderen in het verkeer. Vervolgens heeft de Raad getracht een beeld te schetsen van het aantal verkeersongevallen en -slachtoffers over de jaren heen.

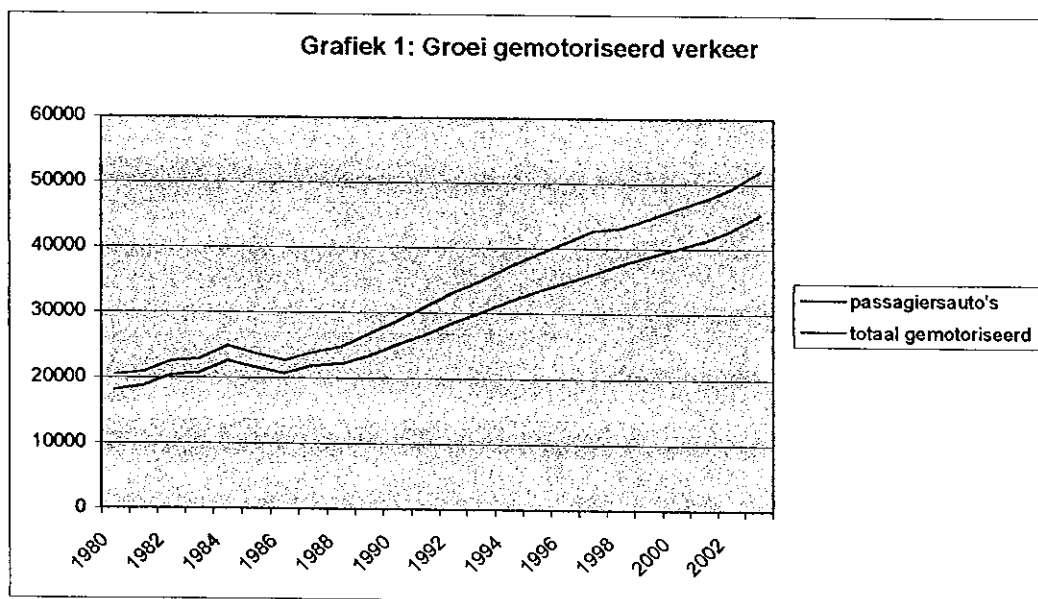
De opbouw van dit rapport is als volgt:

In hoofdstuk II wordt het aantal voertuigen (zowel wagens als motoren) bekeken en de toename hiervan in de loop der jaren. In hoofdstuk III worden de autokeuringen besproken en in hoeverre daaruit iets te destilleren valt over de veiligheid van voertuigen in Aruba. In hoofdstuk IV worden enkele zorgelijke rijgedragingen in het verkeer besproken, zoals alcoholgebruik, het dragen van een helm, gebruik van autogordels, het hebben van verduisterde ramen, het vervoeren van passagiers in de bak van een pick-up en kennis van de verkeersregels. In hoofdstuk V wordt aandacht geschonken aan kinderen in het verkeer en in Hoofdstuk VI worden de cijfers behandeld over verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. In hoofdstuk VII ten slotte worden enkele slotbeschouwingen verwoord.

III. Wagenpark.

Een factor die in behoorlijke mate bijdraagt aan het gevoel van onveiligheid is de situatie in het verkeer. De Raad is op zoek gegaan naar cijfers ten aanzien van de veranderende situatie in het verkeer.

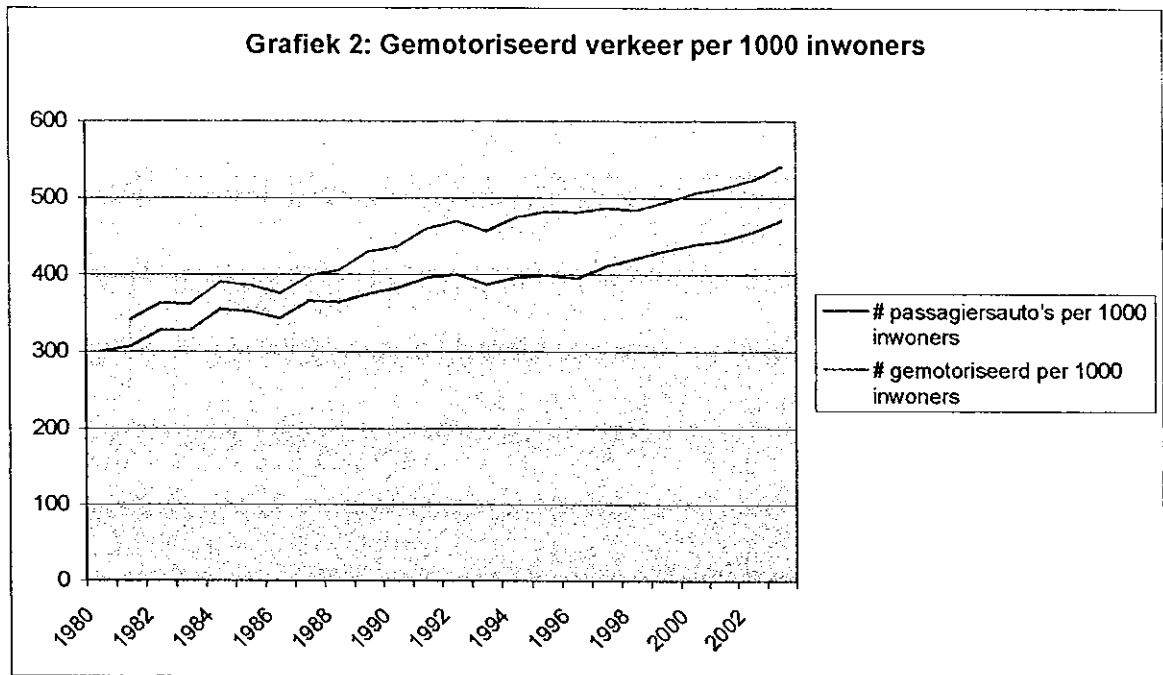
In 1980 bedroeg het aantal auto's in Aruba nog onder de 20.000¹, terwijl dat in het jaar 2003 meer dan verdubbeld was tot over de 45.000. Het totale gemotoriseerde verkeer (dwz incl. huurauto's, bussen, motoren e.d.) is in diezelfde tijd gestegen van 20.000 naar bijna 52.000 (zie grafiek 1).



Bron: CBS/Ontvanger

Aangezien in deze jaren echter ook de bevolking zelf enorm in omvang is toegenomen, is de omvang van het wagenpark van Aruba tevens afgezet tegen de toename van de bevolking (zie grafiek 2).

¹ Eigenlijk registreert de Ontvanger het aantal nummerplaten dat is uitgegeven, en niet het aantal voertuigen. De Raad gaat er echter van uit, dat deze twee getallen grotendeels overeen komen.



Bron: CBS

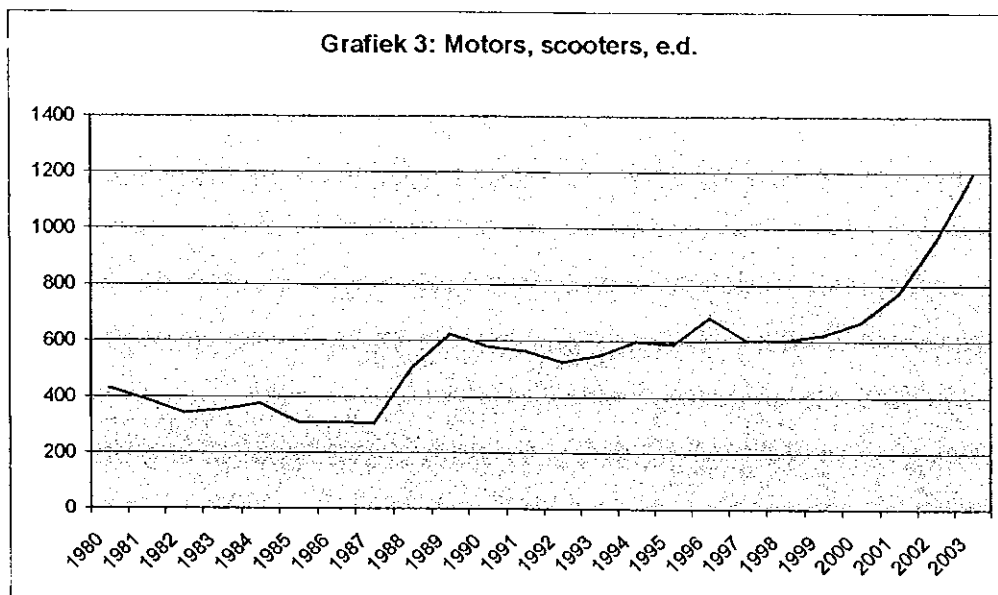
Ook relatief gezien heeft een enorme toename van het verkeer plaats gevonden. Had in 1980 nog "slechts" bijna 1 op de 3 inwoners (300 van de 1000) de beschikking over een auto, in het jaar 2003 was dit gestegen tot bijna 1 op de 2 (470 per 1000). Wanneer men kijkt naar het totale gemotoriseerde verkeer, dan bedroeg dit in 2003 zelfs ruim 1 op de 2 (541 per 1000 inwoners).

Daarnaast is het wegennet nauwelijks uitgebreid.

III.1. Motoren.

Het aantal motoren² is de afgelopen 20 jaar in Aruba meer dan verdubbeld. In 1980 bedroeg het aantal motoren nog slechts 430 (zie grafiek 3). De grootste groei heeft echter de afgelopen 5 jaar plaatsgevonden, waarbij het motorpark vrijwel verdubbeld is van ruim 600 naar bijna 1200 motoren. Daarbij mag verondersteld worden, dat met name jongeren zich een motor aanschaffen.

² Hieronder vallen ook quadracers en scooters.



Bron: CBS

Het is dus evident dat het aanmerkelijk drukker is geworden op de weg. Betekent dit dan echter ook dat het onveiliger is geworden? De cijfers hierover blijken een stuk minder eenduidig (zie Hfd VI).

IV. Autokeuringen.

Ter verhoging van de verkeersveiligheid voert de Dienst Technische Inspecties (DTI) keuringen van voertuigen uit: voor personenvervoer moet dit elke twee jaar gebeuren; voor bedrijfs-, dienst- en vrachtauto's elk jaar. Nieuwe auto's mogen momenteel 3 jaar ongekeurd aan het verkeer deelnemen. Volgens het jaarverslag van de DTI over 2003 zijn in totaal bijna 23000 voertuigen gekeurd. Hiervan werden 16702 voertuigen goedgekeurd en 6247 voertuigen werden niet-goedgekeurd.

Dit houdt echter *niet* in, dat ruim 73% van de voertuigen werd goedgekeurd, want voor een aantal voertuigen geldt, dat men na niet-goedkeuring één of meerdere keren terug is gegaan³ voordat goedkeuring volgde. Voor andere niet-goedgekeurde auto's zal gelden, dat men niet meer is teruggegaan voor herkeuring.

In 2003 stonden bijna 52.000 voertuigen in Aruba geregistreerd. Noch bij de politie, noch bij de belastingen is echter bekend, hoeveel voertuigen jaarlijks gekeurd moeten worden: er staan 828 vrachtauto's en 498 dienstauto's geregistreerd, maar het is niet bekend hoeveel bedrijfsauto's er zijn.

Hetzelfde geldt voor de "gewone" voertuigen: het is onbekend hoeveel nieuwe voertuigen in Aruba zijn, waardoor ook niet bekend is hoeveel auto's 3 jaar of ouder zijn en dus keuringsplichtig zijn.

Het getal van 23.000 keuringen in een jaar geeft kortom wel informatie over de productiviteit van de DTI, maar niet over de veiligheid van het wagenpark in haar totaliteit.

³ Aan afkeuring waren geen kosten verbonden. Dit is per 1 september 2004 veranderd: men betaalt nu per keuring, waarbij men recht heeft op 1 herkeuring.

Men kan zonder legale problemen met een ongekeurd voertuig rijden, mits niet gestopt en gecontroleerd door de politie. Dit geldt ook voor ingevoerde (sloop-)auto's. Door onderbezetting bij de verkeerspolitie vinden verkeerscontroles zelden plaats, hetgeen betekent dat de pakkans bijzonder klein is.

En wanneer men wel gepakt wordt, moet men een bescheiden boete betalen, waarbij geen onderscheid wordt gemaakt of het nu gaat om 1 jaar of 20 jaar achterstallige keuring. In een advies, uitgebracht aan Minister Briesen⁴ wordt dan ook vastgesteld: "pakkans en sancties imponeren niet."

Zoals de Raad al eerder in een ander verband heeft aangegeven⁵, is wetgeving zonder handhaving, dwz controle en sanctionering, een holle frase.

Naast het feit dat niet bekend is hoe hoog het percentage auto's is dat goedgekeurd rondrijdt, kunnen vraagtekens gezet worden bij de keuring zelf: zijn de door DTI uitgevoerde keuringen afdoende om auto's goed te keuren?

⁴ "Advies over de ontwikkeling en implementatie van een integraal verkeers- en vervoersbeleid van Aruba, uitgebracht aan Minister E. Briesen van Toerisme en Transport" door drs. W.J. Benschop, projectmanager in algemene dienst van het Directoraat-generaal Personenvervoer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat van Nederland, april 2003.

⁵ Zie Arbeidsbemiddeling in Aruba, 2003

V. Rijgedrag.

Naast de omvang van het verkeer en de kwaliteit van de voertuigen, spelen ook andere factoren een rol bij de verkeersveiligheid. Daarbij kan o.a. gedacht worden aan het rijgedrag van de weggebruikers. Op dit rijgedrag wil de Raad nader ingaan en dan met name op de volgende facetten van (gevaarlijk) rijgedrag:

- alcoholgebruik,
- het dragen van een helm,
- gebruik van autogordels,
- verduisterde ramen
- het vervoeren van passagiers in de bak van een pick-up en
- kennis van verkeersregels.

V.1. Alcoholgebruik.

In het eerder genoemde advies aan Minister Briesen wordt gesteld: “het drankmisbruik in het verkeer lijkt (...) mee te vallen.” De Raad deelt deze mening niet. Alhoewel geen cijfers of duidelijke informatie voorradig zijn, is de Raad van mening, dat het in Aruba heel normaal lijkt om na gebruik van alcohol achter het stuur plaats te nemen. En hetzelfde geldt voor drugs: ook verkeersdeelname na drugsgebruik is heel gewoon.

Tot op heden worden alleen alcohol- en drugscontroles door de politie uitgevoerd wanneer een ongeluk heeft plaatsgevonden. Na wat aanvangsproblemen met de blaasapparatuur (was niet voldoende beschreven in de wet en de apparatuur moest geijkt worden) verwacht de politie echter binnen afzienbare tijd (dwz binnen enkele maanden) van start te kunnen gaan met regelmatige alcohol- en drugscontroles.

V.2. Dragen van een helm.

Motorrijders rijden in Aruba i.h.a. zonder helm, alhoewel dit bij wet geboden is. Daarbij rijdt men vaak met zeer hoge snelheid en manoeuvreert

zich links en rechts door het verkeer. Hetzelfde geldt voor quadracers. Daarbij is bij deze laatste regelmatig te zien, dat jonge kinderen (soms met helm op; vaak niet) achter het stuur zitten, terwijl de volwassene (zonder helm) erachter zit.

V.3. Gebruik van autogordels.

Alhoewel autogordels bij wet verplicht zijn, wordt daar door weggebruikers nauwelijks gebruik van gemaakt. Ook baby's en (kleine) kinderen zitten veelal niet in een speciaal daarvoor bestemd kinderzitje en/of in de gordel. Dankzij een actie van de Kiwanis is iets meer bewustzijn ontstaan over de noodzaak hiervan. Ook de media lijken steeds vaker de bevolking te attenderen op de gevaren, wanneer geen gebruik wordt gemaakt van deze artikelen.

V.4. Verduisterde ramen.

Sedert enige tijd is het bij wet verboden om verduisterde ramen in een voertuig te hebben. Hierdoor is het onmogelijk oogcontact te maken met de bestuurder, waardoor een situatie van "black box" ontstaat: welke reactie eruit komt blijft een verrassing.

Er wordt echter (mede door eerder genoemde onderbezetting bij de politie) niet tegen verduisterde ramen opgetreden, zodat deze situatie gewoon kan blijven bestaan en zelfs kan toenemen.

V.5. Passagiers vervoeren in de bak van een pick-up.

Regelmatig vervoert men passagiers (werknemers of kinderen) in de bak van een pick-up. Alhoewel het klimaat hier toe uitnodigt en vooral kinderen dit prachtig vinden, is dit een uitermate gevaarlijke situatie: wanneer een ongeluk plaats vindt, worden de passagiers in feite gelanceerd, met alle gevolgen van dien.

V.6. Kennis van verkeersregels.

Alhoewel een ieder die deelneemt aan het gemotoriseerde verkeer in het bezit moet zijn van een rijbewijs, blijken veel mensen niet op de hoogte van elementaire verkeersregels, zoals wie waar voorrang heeft, hoe hard men waar maximaal mag rijden, maar ook hoe gevaarlijk het is om op doorgaande wegen langzaam te rijden, hoe men een rotonde dient te nemen, wanneer men kan inhalen en wanneer niet, etc.

Daarbij wordt door de verkeerspolitie gesignaleerd, dat mensen die uit het buitenland komen in Aruba hun rijbewijs in kunnen wisselen voor een Arubaans rijbewijs, zonder dat zij daarvoor een aanvullend examen hoeven af te leggen. Volgens de verkeerspolitie is dat met name voor mensen uit Latijns-Amerika een gemis en zouden veel ongelukken voorkomen kunnen worden als dit systeem van automatische inwisseling aangevuld zou worden met een examen.

VI. Kinderen in het verkeer.

In het kader van verkeersveiligheid dient zeker aandacht geschonken te worden aan de veiligheid van kinderen in het verkeer. Achtereenvolgens komen de op school gegeven verkeerslessen en het verkeersgedrag van kinderen in de praktijk aan bod.

VI.1. Verkeerslessen.

Vrijwel alle kinderen op de basisschool (incl. Emmaschool en Caiquetio-school) krijgen vanaf de eerste klas verkeerslessen, die in de vijfde klas worden afgesloten met een verkeersexamen.

De verkeerslessen zijn niet verplicht voor de scholen, alhoewel de Directie Onderwijs de scholen stimuleert om hieraan deel te nemen.

In het schooljaar 2003/2004 stonden 1513 leerlingen ingeschreven bij de Directie Onderwijs, verdeeld over 35 reguliere basisscholen en 2 scholen voor speciaal onderwijs. Van deze leerlingen heeft 98% deelgenomen aan het verkeersexamen in de Nederlandse taal; alleen de scholen voor speciaal onderwijs nemen dit examen af in de Papiamentse taal.

Van het totale aantal vijfdeklassers is 90% geslaagd en 8,5% gezakt.⁶

In de verkeerslessen krijgt de jeugd onderricht in de voorrangsregels, in verkeerssituaties en in de betekenis van verkeersborden. Het gaat hier echter om louter theoretische kennis, die op de meeste scholen niet in praktijk wordt onderricht.

Een goed examenresultaat geeft nog geen garantie voor een goed toepassen van regels in de praktijk. De Stichting School Verkeersexamen Commissie ijvert al jaren voor een verkeerspark in Aruba, zodat de leerlingen ook praktijkervaring kunnen opdoen. Alhoewel de Raad het belang

⁶ Ter vergelijking: dat schooljaar is van de vijfdeklassers 6% blijven zitten.

onderschrijft van meer praktijkgericht onderwijs in dezen, kan men zich afvragen of dat op een dergelijke kostbare wijze plaats zou moeten vinden.

VI.2. Verkeersgedrag in de praktijk.

Een voorbeeld van het niet in praktijk brengen van wat men leert is het oversteekgedrag (bij de scholen) van jongeren: men kijkt niet links, men kijkt niet rechts, men sloft de weg over.

Een ander voorbeeld is het lopen langs de weg: in de op school onderwezen verkeerslessen wordt kinderen geleerd, dat ze links van de weg moeten lopen (tegen het verkeer in). Of de kinderen daarbij verteld wordt om afstand te houden van de weg is niet duidelijk.

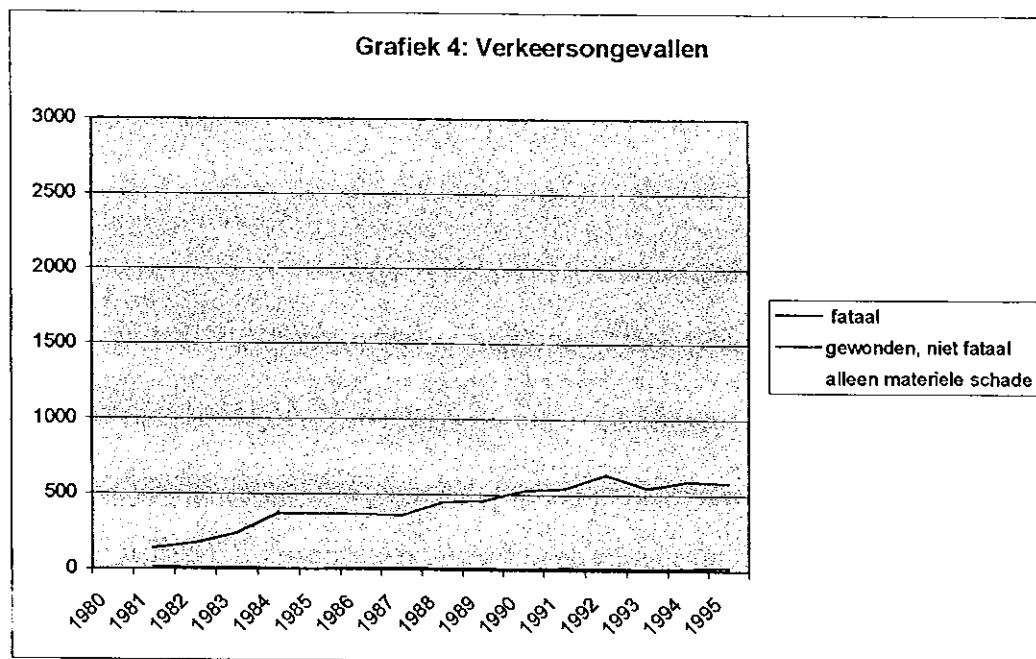
Echter is met name rond schooluren te zien hoe kinderen vlak langs de weg lopen, zowel aan de linker- als aan de rechterkant.

Zoals in Hfd IV.1.3. al besproken, zitten baby's en (kleine) kinderen veelal niet in een speciaal daarvoor bestemd kinderzitje en/of in de gordel.

Daarentegen is veelvuldig te zien, dat (vooral kleine) kinderen voor in de auto zitten: alleen (zonder gordel), bij de bijrijder op schoot (zonder gordel) of zelfs bij de bestuurder op de arm. Ook komt het veel voor dat kinderen op de bank staan of met hun arm of hoofd uit de auto hangen. Ouders zijn zich blijkbaar niet bewust van welke risico's hun kind op zo'n manier loopt.

VII. Verkeersongevallen.

Wanneer we het aantal verkeersongevallen per jaar bekijken (zie grafiek 4), valt direct op, dat het aantal ongelukken met slechts materiële schade vanaf het jaar 1981 (2031) en 1983 (2212) enorm verminderd zou zijn tot extreem weinig in 1990 (814), waarna zij ineens verdriedubbeld zouden zijn in 1992 (2580). Dit lijkt niet waarschijnlijk.



Bron: CBS/Politie

Aannemelijker is, dat veranderingen in de wijze van registratie hebben plaats gevonden. Door deze verschillen, waarbij het mogelijk is dat het ene jaar wel en het andere jaar geen of nauwelijks nadere gegevens zijn bijgehouden van de geregistreerde verkeersongevallen, zijn de gegevens niet betrouwbaar.

De cijfers over verkeersongevallen (en verkeersslachtoffers) zijn te vinden in de statistical yearbooks van het CBS. De cijfers hierin zijn jaarlijks aangeleverd door de politie. Wanneer de politie van de huidige verkeers-

afdeling echter geconfronteerd wordt met deze cijfers, dan geeft men aan deze niet te herkennen.

Hierbij dient vermeld te worden, dat sedert 1997 geen afdeling verkeerspolitie meer bestaat. Door reorganisaties en spreiding van het korps wordt de afdeling verkeerspolitie nu gevormd door vier afzonderlijke afdelingen van de diverse districten. Deze houden allemaal hun eigen gegevens bij, waardoor dubbel- (en meer-) tellingen heel gewoon zijn. Vanaf het jaar 1997 zijn dan ook geen cijfers ten aanzien van deze zaken meer beschikbaar. In het jaarverslag van de politie over het jaar 2002 wordt een getal genoemd van 9583 verkeersongelukken over het jaar 2002. Ook de politie zelf geeft aan, dat dit cijfer niet correct is en schat het aantal ongelukken nu op ong. 5000 per jaar.

Door gebrek aan cijfers is niets te zeggen over het aandeel van toeristen, jongeren, vrouwen of motorrijders bij deze ongelukken.

In het jaarverslag van de politie over 2003 wordt voor het eerst melding gemaakt van nadere gegevens aangaande de overleden slachtoffers in het verkeer: onder de 18 overledenen bevonden zich 7 chauffeurs (van een auto), 5 inzittenden, 2 motorrijders, 1 voetganger en 3 fietsers. Deze cijfers kunnen echter dus niet vergeleken worden met voorgaande jaren, zodat geen trends gesignaleerd kunnen worden.

VII.1. Verkeersslachtoffers.

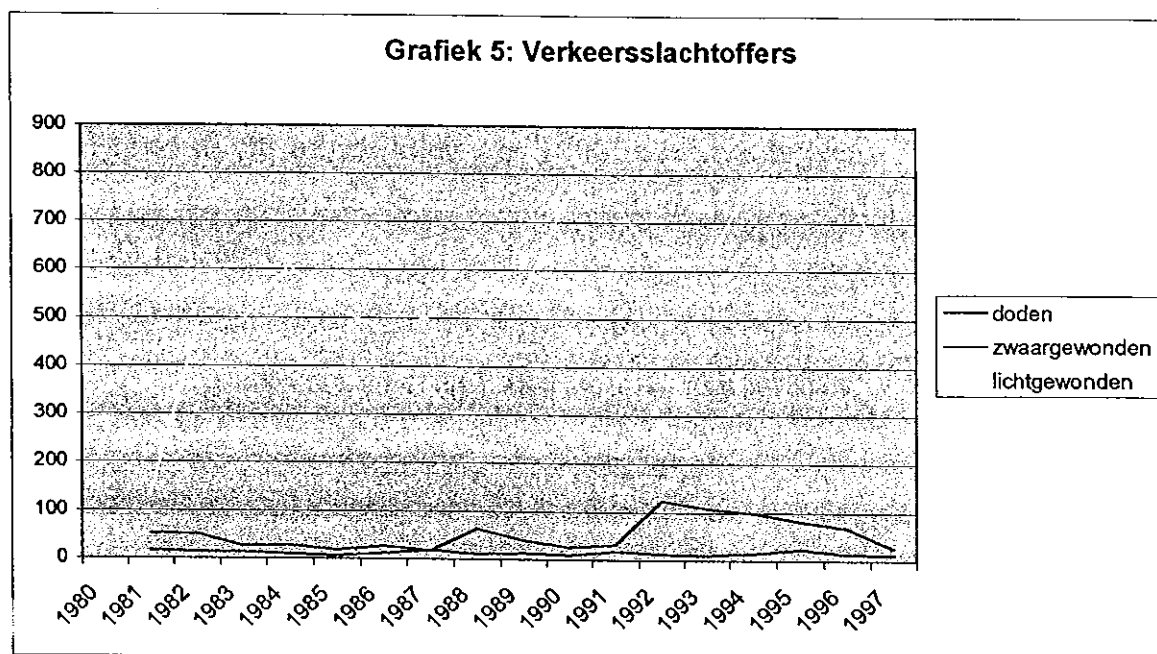
Tevens is gekeken naar de ontwikkeling van het aantal slachtoffers in het verkeer. Hierbij gelden echter dezelfde opmerkingen als bij de cijfers ten aanzien van het aantal verkeersongelukken: er kunnen vraagtekens gezet worden bij de registratie en vanaf 1997 zijn cijfers meer beschikbaar.

Tabel 1: Verkeersslachtoffers.

	'81	'82	'83	'84	'85	'86	'87	'88	'89	'90	'91	'92	'93	'94	'95	'96	'97
Doden	16	14	13	10	7	12	19	11	13	10	18	13	11	15	24	14	12
Zwaar	52	51	26	28	19	27	18	64	40	26	32	124	108	99	82	68	26
Licht	133	473	492	608	519	475	503	561	556	759	740	618	624	782	783	787	552

Bron: CBS/politie

Volgens de beschikbare gegevens zou het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer, ondanks de stijging van de verkeersdrukte en de stijging van het aantal ongevallen, opmerkelijk stabiel zijn gebleven (zie tabel 1 en grafiek 5). In het jaar 1981 was, evenals in het jaar 2002, sprake van 16 verkeersdoden en in het jaar 2003 was sprake van 18 verkeersdoden.



Bron: CBS/Politie

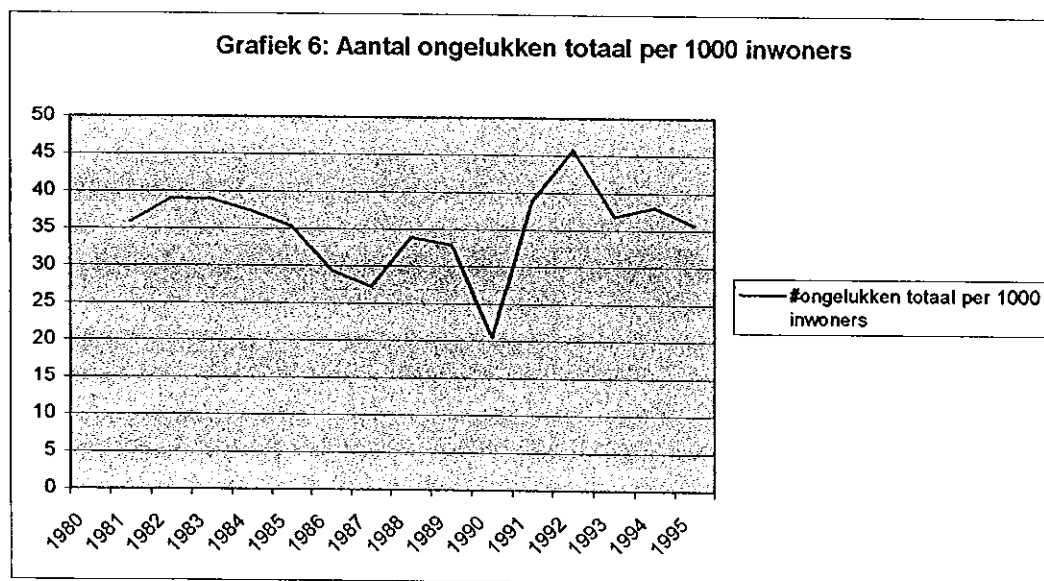
Volgens de politie echter, zou het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer in het verleden aanmerkelijk hoger hebben gelegen, waarbij enkele jaren meer dan 30 dodelijke slachtoffers per jaar zouden zijn geweest. De daling komt, volgens hen, doordat de verkeersdrukte dusdanig is toegenomen, dat geen ruimte meer bestaat om echt hard te rijden, waardoor minder dodelijke ongelukken plaats kunnen vinden. En als al een dodelijk ongeluk plaats vindt, dan doet dat zich voor na middernacht, wanneer de

wegen verlaten zijn, of op de Sasakiweg, waar men nog hard kan rijden. Nogmaals zij benadrukt, dat geen cijfers bestaan om dit beeld te staven.

Wat betreft lichtgewonden in het verkeer laten de gegevens zien (zie grafiek 4), dat dezen een aantal jaren vlak onder de 800 hebben gelegen, maar in 1997 gedaald zouden zijn tot rond de 550.

De cijfers over zwaargewonden laten een piek zien in 1992 van 124 (hetgeen samen zou vallen met de in grafiek 3 geconstateerde hausse in ongelukken met slechts materiele schade); normaal gesproken blijft het aantal zwaargewonden volgens deze gegevens ver onder de 100 per jaar, fluctuerend rond de 20 en 30.

Wanneer we de cijfers over alle geregistreerde ongelukken samennemen en afzetten tegen de toename van de bevolking, dan zien we dat deze redelijk stabiel rond de 36 ongelukken per 1000 inwoners blijven (zie grafiek 5). Zoals al eerder geconstateerd, vallen alleen de jaren rond 1990 en 1992 buiten dit patroon.



Bron: CBS

VII.2. Kenmerken van slachtoffers en daders.

Voorgaande handelt louter over *aantallen* slachtoffers. De Raad is tevens zeer geïnteresseerd in het profiel of de kenmerken van zowel de slachtoffers als de “daders”, dat wil zeggen de veroorzakers, van ongevallen. Zo is interessant te weten of het gaat om mannen of vrouwen, hun leeftijd, hun afkomst (Arubaans, immigrant of toerist), etc. Hierover zijn geen gegevens bijgehouden door de politie en ook via de verzekeringsmaatschappijen is geen betrouwbaar beeld van deze groepen te verkrijgen.

Alhoewel de laatste jaren opvalt, dat met een zekere regelmaat (dodelijke) ongelukken plaatsvinden met motorrijders, kan de Raad, door het eerder geconstateerde gebrek aan cijfermateriaal, geen uitspraken doen of dit disproportioneel is, gezien het totale aantal jeugdige weggebruikers en de drastische toename van het aantal motoren op de weg. Wel bestaat de indruk, dat de verongelukte motorrijders geen van allen de nodige beschermingsvoorzorgen hebben betracht, zoals het dragen van een (wettelijk verplichte) helm en het zich houden aan maximumsnelheden.

