



# Geen ongevallencijfers,

*Ron Hendriks*

Het rommelt rond de verkeersongevallencijfers. Vooral over het aantal mensen dat in het verkeer gewond raakt, groeit de onzekerheid. Instanties als SWOV, CBS en Rijkswaterstaat proberen weliswaar op basis van gebrekkige gegevens te schatten hoeveel het er werkelijk zijn, maar de marges worden steeds groter. In ieder geval zo groot dat er nauwelijks meer verkeersveiligheidstrends uit te destilleren zijn. Is er verbetering te verwachten? Of zijn er wellicht andere manieren om verkeersveiligheidsbeleid handen en voeten te geven?

Verkeersongevallenstatistieken komen tot stand op basis van cijfers over door de politie geregistreerde ongevallen. Die komen terecht in BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen). Die cijfers worden door het CBS gecombineerd met gegevens van artsen en rechtbanken over niet-natuurlijke doodsoorzaken. Zo wordt het aantal verkeersdoden vastgesteld. De SWOV vergelijkt daarnaast de politiegegevens over gewonden met gegevens van de ziekenhuizen uit het zogenaamde LMR-bestand (Landelijke Medische Registratie) en schat op basis daarvan het aantal ernstig verkeersgewonden. Zowel politie en in mindere mate de ziekenhuizen registreren de laatste jaren steeds minder waardoor het eindresultaat steeds onbetrouwbarder wordt. De politie registreert minder dan 10 procent van het vermoedelijk werkelijke aantal ernstig verkeersgewonden. In 2000 was dat nog bijna 50 procent. Van de slachtoffers van een ongeval waarbij geen motorvoertuig betrokken was - zoals enkelvoudige fietsongevallen - komen er niet meer dan 50 van de 10.000 in de registratie terecht. Minder dan een half procent dus, terwijl dat in 2000 nog 7 procent was, constateert Henk Stipdonk van de SWOV.

## **Politie registreert alleen ernstige ongevallen**

Belangrijke reden voor de terugval is dat de politie sinds 2009 alleen nog maar ernstige ongevallen registreert. Wel worden sinds die tijd de meldingen van verkeersongevallen verzameld, maar op basis van alleen zo'n melding is het niet mogelijk gedetailleerde informatie voor verkeersstatistieken te verzamelen. Soms is zelfs niet bekend of er een verkeersslachtoffer bij is gevallen. Daarnaast constateert bureau VIA.nl - dat veel Nederlandse gemeenten voorziet van verkeersongevallencijfers - dat de registratie per politie-regio sterk verschilt. In de ene regio is de daling van het aantal gerapporteerde ongevallen veel groter dan in de andere regio. Volgens Bert van Haaften van politie Haaglanden, lid van de landelijke stuurgroep afhandeling ongevallen, is het niet terecht dat de politie voortdurend de zwarte piet toegeschoven krijgt. 'Het komt vooral doordat - toen eenmaal besloten was dat de politie niet meer zou gaan registreren óm het registreren - alternatieve plannen om data te verzamelen niet van de grond kwamen. Het idee was dat verzekeraars, Spoedeisende hulp-posten en anderen een grotere rol zouden gaan spelen. Maar daar is weinig van terechtgekomen tot nu toe.'

Maar ook de ziekenhuiscijfers vertonen hiaten. In principe doen

## Letsel Informatie Systeem

VeiligheidNL (tot voor kort 'Consument en Veiligheid') beschikt over het Letsel Informatie Systeem, LIS. Daarin worden slachtoffers geregistreerd die na een ongeval op een Spoedeisende hulp van een selectie van ziekenhuizen in Nederland komen. Volgens VeiligheidNL is de steekproef voldoende representatief om de cijfers naar landelijk niveau te kunnen ophogen. Via het LIS is het mogelijk om patiënten gericht te benaderen voor aanvullende informatie over de oorzaak van hun ongeval en de aard van het letsel. Deze methode is onder meer gebruikt bij recent onderzoek naar enkelzijdige fietsongevallen.



Van de slachtoffers van een ongeval waarbij geen motorvoertuig betrokken was - zoals enkelvoudige fietsongevallen - komen er niet meer dan 50 van de 10.000 in de registratie terecht.

# toch verkeersbeleid?

de meeste ziekenhuizen mee met de landelijke medische registratie (LMR) maar sommige zijn daar consciëntieuzer in dan andere. Bovendien zit er van nature de nodige ruis in de cijfers, zo constateert de SWOV in een recent rapport over de registratie van verkeersongevallen. 'Het kan bijvoorbeeld zijn dat iemand tijdens het fietsen een hartstilstand krijgt, als gevolg daarvan valt en zijn been breekt. Ontstond de hartstilstand door het ongeval of andersom?'

**Bert van Haften (politie Haaglanden):**

*Het idee was dat verzekeraars, Spoedeisende hulp-posten en anderen een grotere rol zouden gaan spelen. Maar daar is weinig van terechtgekomen tot nu toe.*

### Geen nauwkeurige cijfers op lokaal niveau

Gevolg van dit alles is dat op nationaal niveau en zeker op lokaal niveau de nauwkeurigheid van de cijfers steeds discussabeler is geworden, vooral als het gaat om gewonde verkeersdeelnemers. De SWOV probeert er het beste van te maken door de BRON-cijfers op te hogen op basis van een koppeling met de LMR-gegevens. Maar sinds 2010 lukt het op die manier bijvoorbeeld al niet meer de cijfers uit te splitsen naar leeftijd en vervoerwijze voor de ernstig verkeersgewonden. Alleen het landelijk totaal schatten lukt nu nog met voldoende nauwkeurigheid. Locatiegericht werken gaat met die opgehoogde cijfers al helemaal niet meer. Ook speelt mee dat steeds meer blijkt dat er verschil zit tussen oorzaken van dodelijke ongevallen en ziekenhuisongevallen, zegt Erik Donkers van VIA.nl. 'Dodelijk ongevallen hebben vaak een externe oorzaak, zoals veel te hard rijden of veel te veel drinken, terwijl bij ziekenhuisongevallen vaak sprake is van 'echte' ongelukken, waar is gereden met een snelheid die past bij het wegontwerp.' VIA.nl bracht onlangs wel de app ViaStat Dashboard uit waar

de - opgehoogde - ongevallencijfers zijn uitgesplitst tot op gemeentelijk niveau, maar ook Donkers geeft aan dat daar beperkingen aan zitten. 'We hebben dat vooral gedaan omdat de officiële cijfers van het ministerie door gemeenten gezien worden als de juiste cijfers. En die laten dan een hele sterke daling zien, maar dat komt door de onderregistratie. Dat wilden we doorbreken. Ook al zijn die cijfers misschien niet heel precies. De trend klopt wel.'

Gemeenten en provincies klagen ondertussen steen en been dat het zo wel erg lastig wordt prioriteiten te stellen in het verkeersveiligheidsbeleid, bijvoorbeeld als het gaat om het selecteren van doelgroepen en locaties om maatregelen en acties op te richten. En de vraag is of op korte termijn verbetering te verwachten valt.

De minister van Veiligheid en Justitie heeft toegezegd dat de politie ook de categorie ernstig gewonden weer beter zal gaan registreren. Volgens Bert van Haften van de politie moeten we daar nog geen al te hoge verwachtingen van koesteren. 'Het idee is om in de toekomst niet alleen van de ernstige ongevallen maar van alle ongevallen waar de politie bij komt meer gegevens te gaan registreren, zoals het kenteken, gegevens van betrokkenen, toedracht e.d. Je zou dat een 'registratie light' kunnen noemen. Maar voor de realisatie zijn we afhankelijk van de ICT-afdeling van de politie en die heeft op dit ogenblik nog andere prioriteiten. Ik durf dus niet te zeggen dat we daar met ingang van 2013 al mee kunnen beginnen.'

Volgens Erik Donkers duurt het in ieder geval nog een paar jaar voordat dit weer tot een betrouwbare reeks cijfers leidt waaruit trends zijn af te lezen. En over een veel grotere groep lichtgewonden weten we dan nog steeds niet veel. Het LIS van VeiligheidNL (zie kader) geeft daarover enige uitsluiting, maar in dit bestand ontbreken detailgegevens over het ongeval, zoals de toedracht, locatie, enzovoort.





De minister van Veiligheid en Justitie heeft toegezegd dat de politie ook de categorie ernstig gewonden weer beter zal gaan registreren maar de vraag is of dat binnen afzienbare termijn gaat lukken.

## Autoverzekeraars

Autoverzekeraars beschikken over veel informatie over verkeersongevallen. En ze willen die informatie eventueel ook wel beschikbaar stellen voor onderzoeksdoeleinden. Maar er zitten nogal wat haken en ogen aan. De meeste meldingen komen nu nog via een schadeformulier binnen en die heb je nog niet zomaar in een database. Dat wordt al wat makkelijker nu er een app is waarmee automobilisten hun schade digitaal kunnen doorgeven, maar die slaat tot nu toe nog niet echt aan. Bovendien worden op die manier alleen schadegevallen zonder letsel doorgegeven. Het overgrote deel van de enkelvoudige ongevallen wordt niet door de verzekeraars geregistreerd (behalve in geval van een all risk verzekering). Zeker 30% van de dodelijke ongevallen is het gevolg van een enkelvoudig ongeval en bij gewonden is dit mogelijk wel 50%. Aan de andere kant beschikken de verzekeraars wel over de locatiegegevens van die ongevallen.

**Richard van de Werken (Hastig):**

*Het lijkt wel alsof we denken dat door het ontbreken van cijfers er geen ongevallen meer gebeuren.*

### Anders werken met ongevallen

Maar ondertussen? Richard van de Werken, van Hastig, bekijkt de zaak pragmatisch. 'Het lijkt wel alsof we denken dat door het ontbreken van cijfers er geen ongevallen meer gebeuren. Maar er zijn nog steeds blackspots, alleen zien we ze niet meer. Wanneer je als gemeente gewoon uitgaat van de geregistreerde ongevallen, heb je voorlopig je handen vol. Zet bijvoorbeeld de locaties met meer dan drie letselongevallen in drie jaar met fietsers op een kaart en je krijgt al zicht op probleemlocaties. Daar kun je in ieder geval ter plaatse gaan kijken waar het aan schort. Het zou niet de eerste keer zijn dat je een rotonde ontdekt die in de praktijk toch niet zo veilig is.' Wat Van de Werken betreft ligt de sleutel in openheid van gegevens. 'Nu blijft informatie over ongevallen vaak beperkt tot de professional. De inwoners van een gemeente weten vaak niet waar de onveiligste locaties liggen en zeker niet wat de gemeente daar van plan is te gaan doen. Door de informatie voor iedereen inzichtelijk te maken, zoals al in Gelderland gebeurt op [gelderland.oververkeer.nl](http:// gelderland.oververkeer.nl), laat de wegbeheerder zien wat hij kan doen en waar hij zijn verantwoordelijkheid kan nemen. Maar ook ontstaan nieuwe mogelijkheden. Als je als ouder weet wat gevaarlijke kruispunten zijn, kun je een veilige route uitstippelen als je kind voor het eerst naar de brugklas gaat. En als je weet dat een bepaalde fietsroute in de winter pas laat gestrooid wordt, dan kun je die beter mijden als het sneeuwt. Ook de aanpak van onnodige paaltjes op fietspaden past daarin. Zo'n analyse wordt makkelijker als je niet alleen de positie van de paaltjes met elkaar deelt, maar ook de belangrijkste fietsroutes en de geregistreerde ongevallen met fietsers.'

'Ongevallen zijn wel bruikbaar, maar je moet er anders mee gaan werken', aldus Erik Donkers van VIA.nl. 'Echte blackspots

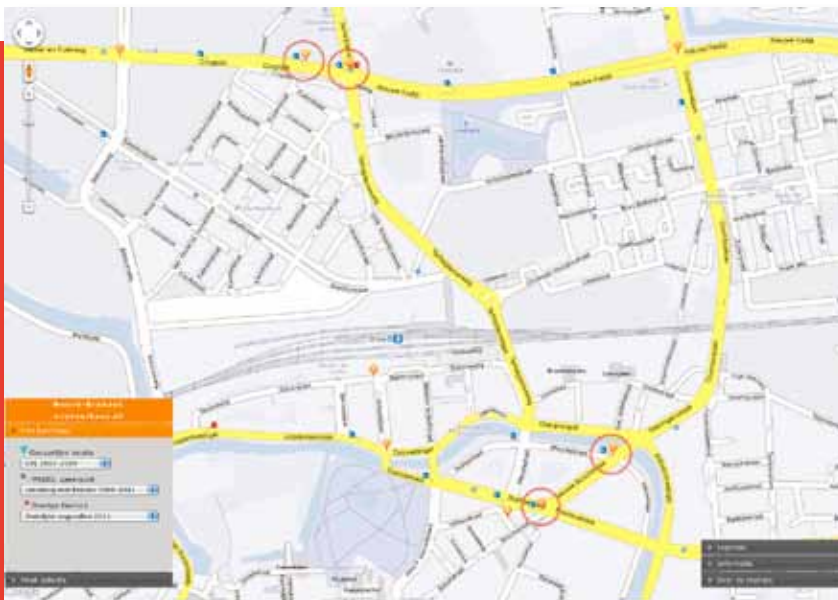
kennen we niet meer, en als ze er wel zijn, zijn ze vaak zelfs met veel geld niet op te lossen gezien de verkeersdruk.' Devira Twisk van de SWOV zit ook op die lijn. 'Er overlijden 190 fietser per jaar, zeg gemiddeld 15 in elke provincie, 1 in elke stad. Dat betekent dus een enorme verdunning van de problematiek. Bovendien hebben we weinig kennis over fietsongevallen. Dus moet je andere maatstaven aanleggen als het gaat om maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Zijn er bijvoorbeeld gevaarlijke kruisingen of is er sprake van hoge rijnsnelheden? Maar daarvoor moet je wel de kennis ontwikkelen.' VIA.nl is er al vast mee aan de slag middels een 'Blackspotkaart 2.0'. Erik Donkers: 'Daarbij gebruiken we snelheidsgegevens van TomTom en maken zo een risicokaart. We weten dat 1 km/uur te hard rijden drie procent extra risico met zich meebrengt. Maar gemeenten en provincies hebben nog geen snelheidsbeleid. Daarom combineren we dat met de ernstige BRON-ongevallen en de gegevens van het Meldpunt Veilig Verkeer van VVN waar burgers met meldingen terecht kunnen. Die stapelen we en komen zo tot prioriteiten. 'Dat zal een iPad-app worden, vooral om raadsleden ervan te overtuigen dat er locaties zijn waar echt wat moet gebeuren.' 'Als je zo'n locatie gevonden hebt kun je die toetsen, bijvoorbeeld met de VSGS methodiek (Veilige Snelheden en Geloofwaardige Snelheidslimieten) waarbij snelheid als uitgangspunt wordt genomen om de (potentiële) onveiligheid van situaties in kaart te brengen.'

**Erik Donkers (VIA.nl):**

*Ongevallen zijn wel bruikbaar, maar je moet er anders mee gaan werken.*

### Conflictobservatie en crowdsourcing

Overigens zijn er meer methoden om onveilige situaties in beeld te brengen. DTV Consultants bracht een paar jaar geleden in opdracht van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) een aantal methoden in kaart waarmee je zonder harde gegevens uit de ongevallenregistratie de verkeersveiligheid



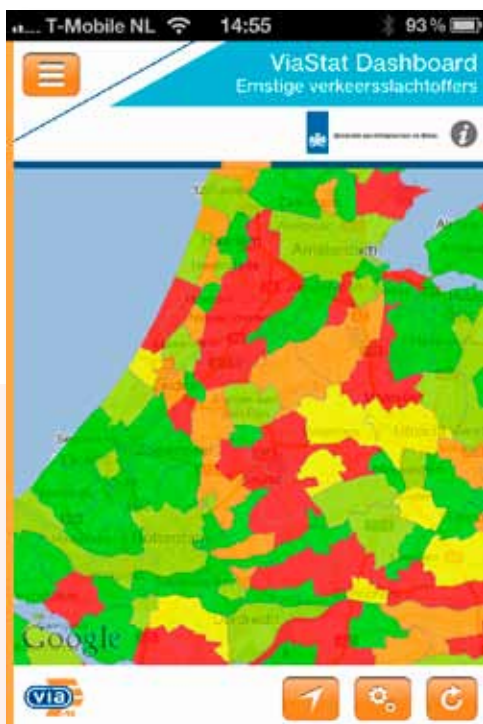
Door de geregistreeerde ongevallen op kaart te zetten en informatie te combineren krijg je ook zicht op probleemlocaties. Hier in oranje gevaarlijke locaties, in rood dodelijke ongevallen en in blauw letselongevallen met fietsers. Op de gemarkeerde locaties zou de fietsveiligheid nader onderzocht kunnen worden.

van locaties of wegvakken kunt onderzoeken.[1] Men kwam tot 11 tools, waaronder de verkeersveiligheidsaudit, de conflictobservatiemethode DOCTOR, het Wegbeeldonderzoek e.a. De SWOV breidde de lijst onlangs uit tot in totaal 37 methoden en instrumenten. Veel methoden maken weliswaar gebruik van objectieve gegevens, maar dat zijn lang niet altijd (alleen) ongevalgegevens. Een klein deel maakt gebruik van subjectieve gegevens, waarbinnen ook weer verschillen te onderscheiden zijn, zoals informatie van burgers en inschattingen van experts. Vijf methoden springen er op het eerste gezicht qua betrouwbaarheid uit volgens de SWOV: APM's (Accident Prediction Model), Conflictobservaties in microsimulatiemodellen, DOCTOR (Dutch Objective Conflict Technique for Operation and Research), VVR (Verkeersveiligheidsverkenner voor de regio), VVR-GIS (Verkeersveiligheidsverkenner voor de Regio op basis van een Geografisch Informatie Systeem).[2] Maar er is ook nog een ander spoor dat de laatste tijd meer aandacht krijgt: de 'crowdsourcing-aanpak'. Ofwel laat burgers zelf ongevallen melden dan heb je ook meer kans dat je ook

de lichtere ongevallen in de statistieken terugziet. Het regionaal Orgaan Friesland oriënteert zich al op de mogelijkheden van een app. Erik Donkers: 'Maar je kunt wellicht ook met een netwerk van mensen gaan werken, takelbedrijven, buschauffeurs. Of samenwerken met de verzekeraars. Maar dan moet je wel oppassen dat bepaalde typen ongevallen door bepaalde mensen niet meer dan gemiddeld worden gerapporteerd.'

### Diepteonderzoek naar fietsongevallen

De SWOV is gestart met een diepteonderzoek naar fietsongevallen. Dit onderzoek richt zich op fietsongevallen waarbij een 50-plusser van zijn of haar fiets is gevallen, als een fietser tegen een obstakel is gebotst, of als een fietser met een voetganger, een andere fietser, een snorfiets of een bromfietser in botsing is gekomen. Als er een dergelijk ongeval is gebeurd, krijgt de SWOV daarover een melding van de politie of ambulancedienst. Een onderzoeksteam neemt vervolgens contact op met de personen die bij het ongeval betrokken waren, inspecteert de schade aan de voertuigen en bekijkt de locatie van het ongeval. Per ongeval maakt het team een beschrijving van het ongevalproces: hoe is het ongeval ontstaan en welke factoren hebben daar vermoedelijk een rol bij gespeeld? Dat moet leiden tot kennis waarmee vergelijkbare ongevallen in de toekomst kunnen worden voorkomen. Dergelijk onderzoek is overigens niet nieuw. Duitsland kent GIDAS. Dat staat voor German In-Depth Accident Study. In twee Duitse regio's staan teams klaar om er direct op af te gaan als er een ongeval gebeurt. Alles wordt in detail beschreven. De omstandigheden in de regio's laten zich enigszins vergelijken met Nederland. Vandaar dat bijvoorbeeld TNO er geregeld gebruik van maakt waarbij men BRON- en GIDAS-gegevens aan elkaar koppelt.



De app ViaStat Dashboard brengt de ongevallen per gemeente globaal in beeld. Vooral om bijvoorbeeld wethouders en gemeenteraadsleden wakker te schudden. Maar je kunt er niet echt het beleid op baseren.

#### Literatuur

- 1 Toolkit analysemethoden, Paul van de Bosch, DTV Consultants, 2008.
- 2 Methoden en instrumenten voor het onderbouwen van verkeersveiligheidsbeleid, Dr. L.T. Aarts, SWOV, 2011.