

LETSELPREVENTIE-ONDERZOEK: SYMPTOOMBESTRIJDING OF NOODZAAK?

Inleiding ter gelegenheid van het bezoek van Staatsecretaris
Drs. J. F. Scherpenhuizen aan het Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO
op 25 april 1983.

R-83-24

Ir. A. Edelman

Leidschendam, 1983

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

LETSELPREVENTIE-ONDERZOEK: SYMPTOOMBESTRIJDING OF NOODZAAK?

Er wordt wel eens gezegd dat letselpreventie-onderzoek beleidvoerders voor een dilemma plaatst. Het is natuurlijk best nuttig, maar het blijft een soort lapmiddel zolang de verkeersonveiligheid nog niet is bedwongen met maatregelen om ongevallen te voorkómen. Tenslotte is dat beter dan genezen! Letselpreventie-onderzoek wordt daarom vaak gezien als een vorm van symptoombestrijding.

Laten we trachten vast te stellen wat de werkelijke betekenis van letselpreventie-onderzoek is. Ik wil dat doen aan de hand van een bij het beleid en in de politiek veel gehoorde uitspraak dat er meer aandacht moet worden besteed aan de kwetsbare verkeersdeelnemer.

De uitwerking van botsenergie

Om wat meer grip te krijgen op de term "kwetsbaar" herinner ik aan de inleiding van Prof.ir.E.Asmussen ter gelegenheid van het Nationaal Verkeersveiligheidscongres in 1980. Hierin werd voor dit doel onder andere de statistiek te hulp geroepen. Dat kan op veel manieren, waarbij het de bedoeling is dat de cijfers indicaties geven voor de vertaling van beleidsproblematiek naar onderzoekbare, of te onderzoeken, problematiek. Zoals dat vaak gebeurt bekijken we eerst de omvang in absolute aantallen maar eens. Daaruit blijkt dat inzittenden van personenauto's het meest gedood worden, gevolgd door respectievelijk fietsers, voetgangers, bromfietzers en motorrijders. Men zou dus kunnen zeggen dat, op deze wijze bekeken, de auto-inzittenden het meest kwetsbaar zijn.

Het risico voor verkeersdeelnemers kan ook per afgelegde kilometer nader worden gezien. Daaruit volgt dan dat voor de motorrijder het risico het grootst is, nu gevolgd door respectievelijk bromfietser, voetganger en fietser. En er zijn nog vele andere manieren om de cijfers te groeperen. Maar steeds blijkt het niet mogelijk om eenduidig in cijfers uit te drukken, dat wat beleid en politiek bedoelen met "kwetsbaar".

Daar is een andere benadering voor nodig! Daarbij concentreren we ons op botsingen van één bepaalde categorie verkeersdeelnemers met botspartners uit alle andere categorieën. Dan bekijken we vervolgens de verhouding tussen de aantallen doden die vallen bij de botsing, zowel in de eigen categorie als in de andere, dus bij de botspartners. Nu blijkt dat

voetgangers en fietsers het meest omkomen als gevolg van botsingen met, ten opzichte van hen zware en snelle voertuigen en dat bussen en vrachtwagens (inclusief bestelauto's) de meeste slachtoffers maken onder de andere verkeersdeelnemers. Speciaal voor voetgangers en fietsers, maar ook voor bijvoorbeeld inzittenden van personenauto's, zijn dit als het ware agressieve voertuigen. Als we deze verhoudingsgetallen bepalen voor de verschillende leeftijdscategorieën, dan blijken kinderen en bejaarden er als het meest kwetsbaar uit te komen en de categorie 15 t/m 24-jarigen als de meest 'agressieve'.

Het begrip 'kwetsbaar' is nu wat hanteerbaarder geworden. Kwetsbaar is datgene wat tegen de inwerking van mechanisch geweld relatief onbeschermd is. Het betekent in feite dat de uitwerking van de botsenergie op de mens het grote probleem is.

Geen symptoombestrijding

Veel ongevallen zijn inderdaad te voorkómen. Maar volgens een oud Nederlands gezegde 'zit een ongeluk in een klein hoekje'. En wat we ook zullen proberen, ongevallen zullen blijven gebeuren. Het is in dit verband niet realistisch te veronderstellen dat een alternatief vervoersysteem, waarbij ongevallen tot de onmogelijkheden behoren, kan worden ingevoerd. Dat zou, zo het al tot de reële mogelijkheden behoort, om te beginnen ontzagwekkend veel geld kosten. En invoering van zo'n systeem zou maar heel geleidelijk kunnen plaatsvinden. Dus moeten we uitgaan van en omgaan met het huidige systeem. Er blijkt daarbij een enorm verschil te zijn tussen verkeersongevallen en andere soorten ongevallen. De zogenaamde letaliteit (het aantal doden per 100 slachtoffers = doden en gewonden) blijkt in het verkeer ongeveer een factor 20 hoger te zijn dan in bedrijven. Dat verschil wordt veroorzaakt door de veel frequenter voorkomende grote geweldsinwerking, dus bij overdracht van botsenergie, met alle gevolgen van dien - doden, zwaargewonden, blijvende invaliditeit, etc.

Dit beschouwend kom ik tot de conclusie dat we alle mogelijke middelen moeten aanpakken om de verkeersveiligheid verder te vergroten. Middelen die elkaar vaak kunnen aanvullen en versterken of als elkaars alternatief kunnen fungeren. Letselpreventie-onderzoek is daar één van: een middel dat op belangrijke successen kan bogen. Het mag derhalve niet worden

afgedaan met de kwalificatie 'symptoombestrijding'. Temeer daar er nog heel wat maatregelen op dit gebied mogelijk zijn.

Veiligheid is te koop!

Wat houdt letselpreventie in?

Allereerst het beschermen van de verkeersdeelnemers zelf - en dus ook de kwetsbaren - tegen geweldsinwerking, voorzover dat maatschappelijk aanvaardbaar is. Ik noem als voorbeelden van maatregelen op dit gebied de helm- en autogordeldraagplicht. Samen goed voor een besparing in de orde van 600 à 700 levens per jaar.

Daarnaast het uitrusten van de voertuigen en obstakels met voorzieningen waardoor er op de botspartner minder geweld wordt uitgeoefend. Ik denk hierbij aan breekconstructies van lantaarnpalen en ook aan kreukelzônes bij voertuigen. Bij dit laatste wordt in het algemeen gedacht aan het verminderen van het geweld op de inzittenden, maar steeds meer gaat de aandacht ook naar de betere afloop voor de botspartners.

Tenslotte het treffen van maatregelen waardoor de botsenergie, die de geweldsinwerking veroorzaakt, minder groot zal zijn, of liever nog, binnen de grenzen van het 'toelaatbare' blijft.

Hierbij moeten we denken aan maatregelen die omstandigheden en gebeurtenissen vóór de botsfase beïnvloeden. Bij een snelheid van 30 km/h kan, als alles goed gaat, een noodremming de botssnelheid van bijvoorbeeld een auto tegen een voetganger binnen de grenzen van het toelaatbare houden. Dus de omstandigheden vlak vóór de botsing, de snelheid waarmee een noodmanoeuvre ingezet wordt, de uiteindelijke botssnelheid, de beveiligingsmiddelen, het eventuele ontstane letsel, het hangt allemaal met elkaar samen en heeft allemaal invloed op de uiteindelijk afloop.

Letselpreventie-onderzoek geeft niet alleen aan wat de mogelijkheden zijn om letsel te voorkomen in de botsfase, maar ook de onmogelijkheden, waar dus te allen tijde sprake is van ontoelaatbaar veel botsenergie. Daar moeten dus maatregelen getroffen worden om óf de botsenergie binnen toelaatbare grenzen te brengen óf de botsing te voorkómen. Kennis uit letselpreventie-onderzoek kan op deze wijze voorwaardenstellend zijn voor effectief en gericht streven naar het voorkomen van ongevallen.

Verkeersveiligheid is te koop, dat mogen we gerust aannemen. Maar iets

wat je koopt kost doorgaans geld. De maatschappij wil wel veiligheid, maar niet tot elke prijs. Geen helmen voor voetgangers bijvoorbeeld en geen véél duurdere auto's met zeer effectieve veiligheidsvoorzieningen. Soms ook heeft men liever een zwembad dan een veiliger kruispunt. En daarom is de ogenschijnlijk goedkope verandering in de 'mentaliteit' van de mens - 't liefst natuurlijk van de anderen - zo populair. Gedragsbeïnvloeding, maar dan wel geïsoleerd van het functioneren van de mens in de verkeersomgeving. Het blijvend effect daarvan is twijfelachtig. Het lijkt goedkoop, maar de schijn bedriegt. Werken aan verkeersveiligheid betekent optimaliseren van een proces. Letselpreventie-onderzoek kan daar een wezenlijke bijdrage aan leveren. De hier vandaag aanwezige beleidsvoorbereiders en onderzoekers en de instanties en instellingen die zij vertegenwoordigen zijn van harte bereid gezamenlijk hun krachten aan deze zaken te wijden.