

Verkeersslachtoffers in PORS

Vorbereidingsactiviteiten 1993

R-94-26

Ir. L.T.B. van Kampen

Leidschendam, 1994

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat zijn in 1993 door de SWOV in samenwerking met de Stichting Consument en Veiligheid (SCV) activiteiten verricht die moeten leiden tot de registratie van verkeersongevallen op EHBO's van ziekenhuizen. Hiertoe wordt het reeds langer bestaande Privé Ongevallen Registratie Systeem (PORS) van de SCV uitgebreid. Bij dit systeem voeren PORS-codeurs bij de 14 deelnemende ziekenhuizen via een PC dagelijks de ongevalgegevens in van gewonden die zich voor behandeling melden op de EHBO's. Het betreffende software-pakket is via diverse aanpassingen door de SCV geschikt gemaakt voor het invoeren van verkeersongevallen. De PORS-codeurs hebben daartoe instructie ontvangen welke door de SWOV in samenwerking met de SCV is gegeven. Overige onderdelen van het PORS-systeem (zoals het PORS-handboek) werden door SCV op voorstel van de SWOV aangepast.

Via een proef in één van de ziekenhuizen is vastgesteld dat het aangevulde systeem (VIPORS) in principe operationeel is en per 1 januari 1994 daadwerkelijk kan starten.

Er worden voorstellen gedaan voor de daartoe benodigde activiteiten in 1994, waarin met name de kwaliteitscontrole en de toepassing van de gegevens aan de orde komen.

Summary

The Transport Research Centre AVV of the Dutch Ministry of Transport commissioned SWOV to carry out preliminary activities in cooperation with the Consumer Safety Institute (SCV) in Amsterdam. The goal of these activities was the registration of traffic accidents starting January 1994 as an extension of the current Home and Leisure Accidents Surveillance system (PORS). In PORS, data of Domestic and Sport Accidents are daily coded in 14 different participating hospitals in The Netherlands. The software used for coding was adapted to handle Traffic Accidents. The PORS-coders have been trained for this purpose by SWOV. Other adaptations to the PORS-system were carried out by SCV in cooperation with SWOV.

The new system is called VIPORS and was tested successfully in one of the participating hospitals.

Finally, plans for the year 1994 are presented, covering the implementation of the system, the quality control of the data, and the use of the data.

Inhoud

1. *Inleiding*
2. *Definities en afspraken*
3. *Handboek*
4. *Software*
5. *Proef en evaluatie*
6. *Instructie*
7. *Organisatie*
8. *Conclusies*
9. *Vervolgonderzoek*

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 3

1. Inleiding

In het kader van de beleidsdoelstelling te komen tot een verbetering van de registratie van verkeersongevallen in Nederland, wordt de registratie beoogd van gewonden die bij EHBO's van ziekenhuizen worden behandeld. Op grond van een in 1989 uitgevoerde proefregistratie van verkeersongevallen in het reeds sinds 1983 bestaande Privé Ongevallen Registratie Systeem (PORS) van de Stichting Consument en Veiligheid (SCV) (Blokpoel, 1990) is vastgesteld dat het zinvol is deze registratie uit te breiden met verkeersongevallen, en dat voor die uitbreiding een aantal activiteiten moeten worden verricht.

Met het oog op de implementatie van verkeersongevallen in PORS per 1 januari 1994 zijn in 1992 en 1993 deze voorbereidende activiteiten verricht. De activiteiten uit 1992 zijn reeds beschreven (Van Kampen, 1993).

In dit rapport wordt verslag gedaan van de 1993-activiteiten.

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer AVV van Rijkswaterstaat; de projectbegeleider aldaar is ing. T.A. Oenema.

2. Definities en afspraken

Wat is VIPORS?

VIPORS (letterlijk: Verkeersongevallen in PORS) is ontworpen als een continu registratiesysteem van slachtoffers van verkeersongevallen welke zich voor behandeling melden bij de EHBO's van de aan het PORS (Privé Ongevallen Registratie Systeem) deelnemende ziekenhuizen. PORS en VIPORS zijn registratiesystemen van de Stichting Consument en Veiligheid (SCV) te Amsterdam.

PORS bestaat sinds 1983. De veertien deelnemende ziekenhuizen vormen een steekproef van ca. 10% van de algemene en academische ziekenhuizen met een continu bezette Eerste-Hulpafdeling. De SCV heeft getracht de steekproef van ziekenhuizen zo representatief mogelijk te maken door stratificatie naar urbanisatiegraad en ziekenhuisgrootte (SCV, 1994).

VIPORS wordt volgens de bedoeling per 1 januari 1994 operationeel en is te zien als een logische toevoeging aan PORS: Naast de slachtoffers van privé-ongevallen worden vanaf dat moment ook de slachtoffers van verkeersongevallen geregistreerd.

Overige definities en afspraken

Om slachtoffers van verkeersongevallen te kunnen onderscheiden van slachtoffers van andere ongevallen dient een definitie te worden vastgesteld.

Aanvankelijk lag het in de bedoeling van de SWOV hiervoor de 'standaard'-definitie te gebruiken: de van de internationale in 1968 vastgestelde VN-definitie afgeleide CBS-definitie.

Twee factoren hebben er toe geleid dat een andere oplossing is gekozen:

1. Het uitgangspunt van de SCV bij dit project: een kleine aanpassing van het PORS-bestand.
2. De gemaakte principe-afpraak tussen SCV en SWOV: geen overlap in de definitie.

Het was toen nog de vraag aan welke 'instantie' de gebruikelijke overlap-verkeersongevallen zouden worden toegedacht. Besloten werd de scheidslijn te leggen waar die ongeveer lag: Enkelvoudige fiets- en bromfietsongevallen waren bij privé-ongevallen gedefinieerd (zaten dus al in PORS) en bleven dat ook. Daarnaast bleven ook de enkelvoudige voetgangersongevallen in PORS, doch deze worden op grond van de CBS-definitie niet als verkeersongevallen beschouwd.

De SWOV heeft derhalve een definitie gekozen die nadrukkelijk aansluit op bovenstaande scheidslijn:

Een verkeersongeval in het kader van VIPORS is een ongeval waarbij ten minste één aan het verkeer deelnemend voertuig is betrokken, voorzover het geen privé-ongeval is.

Toelichting op de definitie:

Aan het *verkeer deelnemen* houdt mede in het stilstaan bij verkeerslichten, in file etc.

Onder *voertuig* worden alle bekende wegvoertuigen begrepen.

Zoals gezegd, onder privé-ongevallen horen alle enkelvoudige ongevallen met fietsers en bromfietsers.

Er is afgesproken dat de zogenaamde stuurongevallen van fietsers (ongevallen waarbij twee fietsers elkaar met de sturen geraakt hebben) vanaf 1 januari 1994 tot de verkeersongevallen worden gerekend. Tot die tijd zijn zij als privé-ongevallen beschouwd.

Ongevallen waarbij alleen voetgangers betrokken zijn (dus geen voertuigen), vallen onder privé-ongevallen; dit zijn, zoals boven aangegeven, ook geen verkeersongevallen volgens de CBS-definitie. Ongevallen waarbij een voetganger door een wegvoertuig is aangereden zijn altijd verkeersongevallen. Hierbij is een kunstmatig onderscheid aangebracht binnen de categorie kinderen die op de stoep rijden met steppen en fietsjes. Afgesproken is dat dergelijke kinderen vanaf 6 jaar als verkeersdeelnemers worden beschouwd en kinderen tot 6 jaar als spelende kinderen. In het eerste geval wordt hun eventueel ongeval binnen VIPORS als verkeersongeval geboekt, in het laatste geval blijft het een privé-ongeval.

Daarmee is een vrij zuivere scheidslijn getrokken tussen privé- en verkeersongevallen welke vrij eenvoudig kan worden geïllustreerd aan de hand van de tabel op de laatste pagina van Bijlage 2.

3. Handboek

Het PORS kent een handboek (Instructie- en codeboek PORS), dat dienst doet als hulpmiddel voor de PORS-codeurs. Het omvat naast een toelichting op het PORS-systeem de codes voor de categorieën van alle variabelen. Dit handboek wordt meestal eenmaal per jaar bijgesteld op grond van doorgevoerde wijzigingen.

Uiteraard dienden ook de wijzigingen op grond van VIPORS in het handboek te worden opgenomen.

Hiertoe is op voorstel van de SWOV door de SCV in het najaar van 1993 een serie wijzigingen in de tekst van het handboek aangebracht; tegelijkertijd zijn enkele aanpassingen van het PORS-systeem zelf verwerkt. Het betreft hier een produkt van de SCV, waarvan bij de SWOV een exemplaar voor eigen gebruik aanwezig is.

Het handboek is te zien als naslagwerk, ervan uitgaande dat de PORS-codeurs, na korte inlooptijd, het codeerwerk zonder deze hulp kunnen verrichten. Bij het coderen zelf worden de PORS-codeurs primair bijgestaan door de helpfunctie van het softwaresysteem (zie Hoofdstuk 4).

Essentieel voor dit onderzoek zijn de nieuwe of gewijzigde variabelen welke in afwijking van PORS voor verkeersongevallen worden toegepast en welke na verschillende besprekingen met de SCV overeengekomen zijn. Deze variabelen zijn:

- de wijze van verkeersdeelname van het slachtoffer;
- de wijze van verkeersdeelname van de tegenpartij;
- de omschrijving van een eventueel overige (tegen)partij;
- de vraag of bij het ongeval een geparkeerd voertuig is betrokken;
- de vraag of het slachtoffer bestuurder dan wel passagier van een voertuig is.

De genoemde variabelen vormen feitelijk de enige aanpassing van het PORS-systeem aan VIPORS. In een aantal gevallen bestaan sterke overeenkomsten met de wijze van coderen van PORS-variabelen; dit geldt met name bij de drie eerstgenoemde VIPORS-variabelen waarbij namelijk de bestaande PORS-produktenlijst van toepassing is.

Op de veranderde werkwijze en codering wordt in de schriftelijke instructie nader ingegaan (zie Hoofdstuk 6).

4. Software

De data-invoer van privé-ongevallen door de PORS-codeurs geschiedt met behulp van een PC waarop het software-pakket PC-PORS is geïnstalleerd. Op grond van de wensen en eisen die aan de codering van verkeersongevallen in PORS konden worden gesteld, is door SCV een herzien pakket PC-PORS vervaardigd (PC-PORS 1.30).

In essentie is in plaats van het oude invoerprogramma (PC-PORS 1.20) dat na de start ervan tot invoer van privé-ongevallen leidde, vervangen door een versie die na de start een keuzemenu biedt voor invoer van óf privé-ongevallen, óf verkeersongevallen.

De computerschermen van privé-ongevallen en verkeersongevallen verschillen op vijf punten, terwijl ook de wijze van coderen anders is. Als Bijlage 1 is een voorbeeld van het scherm opgenomen dat de PORS-codeurs bij coderen van verkeersongevallen voor zich hebben.

Tijdens de data-invoer biedt PC-PORS een helpfunctie bij het coderen. Per te coderen variabele is in principe alle codeerhulp beschikbaar opdat de juiste code wordt ingetoetst.

In het programma zijn diverse checks opgenomen (zogenaamde harde kruisvalidaties) die ervoor zorgen dat niet bij elkaar passende combinaties van verschillende variabelen niet kunnen worden gecodeerd.

Het programma stelt voor de fout te herstellen alvorens verder te gaan. In enkele gevallen wijst het programma bij afsluiten van een record op een gemaakte fout (bij foutieve letselcombinaties).

Voor verkeersongevallen wordt gebruik gemaakt van de betreffende bestaande harde kruisvalidaties van het privé-gedeelte.

Er zijn geen aparte validaties nodig gebleken, dan wel niet wenselijk geacht in verband met verstoring van het bestaande programma.

Voor de invoer van de variabele (*Voertuig*) *Slachtoffer* wordt door het programma een beperkte keus uit de bestaande uitgebreide produktenlijst van PORS toegestaan, uitgaande van het gegeven dat hierin alleen wegvoertuigen en voetgangers gecodeerd kunnen worden.

Het softwareprogramma dat de PORS-codeurs ter beschikking hebben dient behalve voor data-invoer (van zowel privé- als van verkeersongevallen) voor opslag en verzending van de invoer naar de SCV. Dit geschiedt via een modem per telefoon.

De SWOV heeft met de SCV afgesproken dat verkeersongevallen worden meegezonden naar de SCV op dezelfde wijze als privé-ongevallen.

5. Proef en evaluatie

De hier bedoelde evaluatie betreft met name de beoordeling van de proef in het AMC-ziekenhuis, alsmede de geschiktheid van de gemaakte schriftelijke instructie. De proef is gehouden op 29 oktober 1993.

Ter voorbereiding was door de SWOV een concept-instructie op schrift gesteld en toegezonden aan de betreffende PORS-codeur (mevrouw M. Rademaker).

Het inmiddels door de SCV aangepaste software-pakket PC-PORS 1.30 werd voor de proef geïnstalleerd.

De proef was in feite een eerste kennismaking met het aanbod van verkeersongevallen in het betreffende ziekenhuis. Deze worden normaliter tussen alle overige EHBO-meldingen aangetroffen.

De belangrijkste opgave was te bepalen welke gevallen wel en welke niet als verkeersongeval in aanmerking kwamen.

De nieuwe wijze van coderen vormde geen groot probleem; een mogelijk aandachtspunt is wel de manier waarop bij VIPORS het *Eventueel overig produkt* wordt gecodeerd. Dit wijkt namelijk nogal af van de wijze waarop bij PORS het min of meer overeenkomende *Overig produkt* wordt gecodeerd.

Dankzij de welwillende medewerking van de betreffende PORS-codeur kon van een geslaagde proef worden gesproken. Kleine aanpassingen van de conceptinstructie werden op basis van de proef doorgevoerd.

6. Instructie

Op 9 november 1993 werd bij de SCV in Amsterdam de beoogde mondelinge instructie aan PORS-codeurs gegeven.

Vorbereiding

Ter voorbereiding op de instructie is door de SWOV een schriftelijke (concept)instructie gemaakt. Deze is uitgetest tijdens een beperkte proef in één ziekenhuis, het AMC in Amsterdam (zie vorig hoofdstuk).

Aan de hand van deze proef is door de SWOV een definitieve instructie opgesteld. Deze is voor de mondelinge instructie toegezonden aan alle PORS-codeurs.

Een kopie van de instructie is opgenomen als Bijlage 2.

Uitvoering

Op basis van de schriftelijke instructie en met ondersteuning van een LCD-scherm voor het kunnen werken met en tonen van de scherm invoer van PC-PORS, werd de feitelijke instructie op 9 november 1994 bij de SCV gegeven.

Er waren 21 PORS-codeurs (inclusief reserves) aanwezig.

De instructie werd doorgenomen en toegelicht, er werden voorbeelden uitgewerkt en er werd geoefend met gefingeerde voorbeelden van verkeersongevallen via de PC en op papier.

De belangstelling en bereidheid tot medewerking bij de PORS-codeurs bleek groot. Uit enkele kritische vragen bleek dat er bij de toepassing nog problemen verwacht konden worden die zijn terug te voeren tot (gebrek aan) kwaliteit van de beschikbare gegevens.

Voorgenomen werd waar gewenst ook voorlichting te zullen geven aan EHBO-personeel van de betreffende ziekenhuizen. Immers, deze groep ziekenhuismedewerkers zorgt primair voor de aanvoer van (schriftelijke) gegevens betreffende de ongevallen.

Afgesproken werd dat de PORS-codeurs nog aanvullend materiaal zouden ontvangen in de vorm van een beoordeling van het tijdens de instructiedag gemaakt oefenwerk en een SWOV-rapport betreffende de in 1989 gehouden VIPORS-proef.

7. Organisatie

In dit hoofdstuk worden overige aspecten besproken van het geheel van VIPORS-activiteiten in 1993.

Deelname ziekenhuizen

Door de SCV zijn de 14 ziekenhuizen conform de opdracht aangeschreven en benaderd voor deelname aan de uitbreiding met VIPORS per 1 januari 1994.

Ultimo 1993 was van alle ziekenhuizen op één na toestemming tot deelname ontvangen: Ziekenhuis Elkerliek bleek niet bereid tot deelname, zij het dat nog pogingen werden ondernomen het ziekenhuis alsnog te bewegen tot toestemming. (Zie ook Hoofdstuk 9. Vervolgonderzoek).

Een lijst van aan VIPORS deelnemende ziekenhuizen is opgenomen als Bijlage 3.

Afspraken voor 1994

Vooruitlopend op de vervolgactiviteiten in 1994, dienden SCV en SWOV werkafspraken te maken voor de periode vanaf 1 januari 1994. Vanaf die datum immers zou door de PORS-codeurs worden gestart met het coderen van verkeersongevallen.

Er werden afspraken gemaakt met betrekking tot:

- de controlewerkzaamheden aan de VIPORS-output;
- de frequentie en soort van de VIPORS-output naar de SWOV;
- de voorlichting aan de EHBO's;
- de offerte van de SCV.

Financiering 1994

Aangenomen werd dat de AVV als opdrachtgever van de SWOV de financiering voor 1994 van het gehele project (op basis van offertes van SCV en SWOV) nog eind 1993 zou kunnen formaliseren, waarbij bij voorkeur een garantiestelling richting SCV zou worden afgegeven.

Dit bleek ultimo 1993 niet haalbaar, zij het dat de intentie van de opdrachtgever een en ander zo snel mogelijk te realiseren mondeling werd uitgesproken.

Gezien het belang voor beleid en onderzoek zijn partijen vooralsnog op eigen risico met het project doorgedaan.

8. Conclusies

De bij dit project voorgenomen activiteiten zijn volgens plan uitgevoerd en hebben geleid tot een VIPORS-systeem (onderdeel van het reeds bestaande PORS-systeem) dat per 1 januari 1994 operationeel is.

Er is voor dit doel overeenstemming met SCV bereikt over de definitie van verkeersongevallen (namelijk aansluitend op de definitie van privé-ongevallen.

Door de SCV zijn de PORS-ziekenhuizen benaderd en verzocht om medewerking aan VIPORS; ultimo 1993 was van één ziekenhuis geen toestemming tot medewerking ontvangen.

Er is op grond van deze definitie een aantal hulpmiddelen ontwikkeld:

- De bestaande 'Handleiding voor het registreren van privé-ongevallen in het PORS' is door de SCV aangepast met door de SWOV voorgestelde teksten ten behoeve van het coderen van verkeersongevallen.
- De SWOV heeft een schriftelijke instructie opgesteld en tijdens de gezamenlijke instructiedag in november 1993 met de PORS-codeurs besproken.
- De SCV heeft in onderling overleg een aangepaste versie van het computerprogramma PC-PORS gemaakt.

Voorts zijn werkafspraken gemaakt voor de handelwijze in 1994 als VIPORS operationeel is.

9. Vervolgonderzoek

In dit rapport zijn de activiteiten uit 1993 beschreven die moeten leiden tot het operationeel zijn van VIPORS per 1 januari 1994.

Teneinde VIPORS in 1994 en volgende jaren te kunnen toepassen, zijn verschillende soorten activiteiten nodig. Deze zijn hieronder geordend en omschreven:

- kwaliteitsbeheer VIPORS
- activiteiten SCV
- representativiteitsonderzoek
- VIPORS-output

1. *Kwaliteitsbeheer VIPORS*

De kwaliteit van de output van VIPORS zal continu moeten worden beoordeeld, vooral in de beginperiode zeer frequent. Hiertoe zijn werkafspraken gemaakt met de SCV.

Belangrijk is zo spoedig mogelijk te weten te komen of er systematische (collectieve of individuele) codeerfouten worden gemaakt; of privé-ongevallen en verkeersongevallen op de juiste wijze worden gescheiden. Daarnaast dient erop te worden gerekend dat er vragen komen van PORS-codeurs betreffende codeerproblemen van verkeersongevallen.

Gezien het feit dat het beheer van PORS en VIPORS onder de SCV valt, is afgesproken dat de SCV het contactadres is. Vragen van codeurs worden door de SCV aan de SWOV doorgegeven; de antwoorden volgen dezelfde route in omgekeerde volgorde.

Reeds tijdens de instructiedag voor de PORS-codeurs is vastgesteld dat het zinvol kan zijn het ziekenhuispersoneel van de EHBO's (de primaire leveranciers van ongevalgegevens) voor te lichten over VIPORS.

Afgesproken is dat de SCV begin 1994 polst of daar daadwerkelijk behoefte aan bestaat en met de SWOV afspraken maakt over de uitvoering van de voorlichting welke kan worden gecombineerd met voorlichting over PORS.

2. *Activiteiten SCV*

Aangezien VIPORS onderdeel uitmaakt van het PORS-systeem (dat eigendom is van de SCV) zal juist deze instantie een aantal primaire taken verrichten met betrekking tot het codeerwerk en het doorsturen van de overgekomen gegevens betreffende de verkeersongevallen naar de SWOV. Vanzelfsprekend betreft dit in eerste instantie de organisatie en beloning van de extra tijd en inzet van de PORS-codeurs, alsmede de eventuele verdere aanpassingen van het PC-PORS-programma.

Daarnaast zijn ook kosten verbonden aan de (dagelijkse) begeleiding van codeurs en codeerwerk vanuit de SCV; vergaderingen met de SWOV over voortgang; het houden van een jaarlijkse terugkeerdag waarin ook de SWOV zal participeren.

Aangezien volgens afspraak betreffende de definitie van verkeersongevallen in PORS, de reeds bestaande verkeersongevallen in PORS blijven (het

betreft met name de enkelvoudige fiets- of bromfietsongevallen), dient de SWOV voor een compleet overzicht van alle EHBO-verkeersongevallen in Nederland ook die betreffende verkeersongevallen te kunnen analyseren. Hierbij wordt vooralsnog gedacht aan het bij de SWOV samenvoegen van VIPORS met de enkelvoudige fiets- of bromfietsongevallen tot één bestand, hetgeen gezien de structuren van beide afzonderlijke bestanden zonder veel ingrepen mogelijk is.

Voor levering van de PORS-verkeersongevallen op jaarbasis is een (prijs)-afspraken met de SCV gemaakt.

3. Representativiteitsonderzoek

Om de waarde van VIPORS voor beleids- en onderzoekdoeleinden te kunnen bepalen is onderzoek nodig naar de kwaliteit en kwantiteit van de geregistreerde gegevens (zie de punten 1 en 4) en naar de representativiteit ervan. Dit laatste dient zo spoedig mogelijk te gebeuren nadat een redelijke hoeveelheid VIPORS-gegevens zijn opgeleverd.

Een deel van het representativiteitsonderzoek kan overigens los van de output van VIPORS worden uitgevoerd. Het betreft onderzoek waarbij andere bronnen (VOR, LMR) in samenhang met ongevallen behandeld in de betreffende PORS-ziekenhuizen worden bekeken.

Het is denkbaar dat dit representativiteitsonderzoek een extra dimensie krijgt als de situatie gehandhaafd blijft dat met 13 in plaats met het volledige aantal van 14 PORS-ziekenhuizen wordt gewerkt.

4. VIPORS-output

Na 1 januari 1994 komt de eerste output van VIPORS beschikbaar. In verband met controle-activiteiten gaat het vooralsnog om output per week.

Beoogd wordt na verloop van tijd tot een output per kwartaal te komen welke bruikbaar is voor rapportage van SWOV-kwartaalanalyses ten behoeve van de AVV.

Voorts wordt een jaaroutput van SCV gevraagd. Dit betreft een geschoonde output, waarin ook de ziekenhuisopnamen van VIPORS-patiënten compleet zijn verwerkt, inclusief ontslagdata. Een dergelijk jaarbestand komt naar verwachting ter beschikking in mei van het jaar volgend op het betreffende jaar.

Volgens contract of afspraak met de deelnemende ziekenhuizen, dient SCV op basis van de jaaroutput van privé-ongevallen aan alle deelnemende ziekenhuizen apart een jaarverslag uit te brengen, uiteraard gericht op de output van het betreffende ziekenhuis.

Deze verplichting gaat ook voor de SWOV gelden voor wat betreft de verkeersongevallen. De eerste toepassing van deze verplichting vindt plaats tegen medio 1995, als de jaargegevens 1994 van het PORS/VIPORS-systeem beschikbaar komen.

Literatuur

Blokpoel, A. (1990). *Registratie van verkeersgewonden in het privé-ongevallenregistratiesysteem (PORS)*. R-90-53. SWOV, Leidschendam.

Kampen, L.T.B. van (1993). *Verkeersongevallen in PORS; Verslag van onderzoekactiviteiten 1992/1993 betreffende de overeenkomst DVK 1504A*. SWOV, Leidschendam.

SCV, (1994). *PORS 1992, Jaaroverzicht Privé Ongevallen Registratiesysteem*. SCV, Amsterdam.

Bijlagen

Bijlage 1. *Weergave van het PC-scherm bij het coderen van verkeersongevallen.*

Bijlage 2. *Verkeersongevallen in PORS; Instructie voor PORS-codeurs.*

Bijlage 3. *Overzicht van deelnemende ziekenhuizen aan VIPORS.*

Bijlage 1. Weergave van het PC-scherm bij het coderen van verkeersongevallen

PC-PORS 1.30 (c) 1987-1993

14:39:53

St. Consument & Veiligheid

A.....EHBO/patiëntnummer :	Verkeersongeval
B.....Datum behand. ongeval :	
C.....Tijd :	
D.....Geboortedatum:	Leeftijd:
E.....Geslacht :	
F.....Binnenkomst :	
G.....Vervolgbehandeling :	
H.....Datum ontslag ziekenhuis :	
I..... Geparkeerd :	
J.....Aktiviteit :	
K.....Sport :	
L.....Plaats van ongeval :	
M(Voertuig) Slachtoffer :	
N..... Eerste tegenpartij :	
O..... Eventueel overig product :	
P.....Getroffen lichaamsdeel 1e :	
Q.....2e :	
R.....Letsel 1e :	
S.....2e :	
T.....Ongevalstoedracht :	Best/pas

(De veranderde delen t.o.v. het PORS-scherm zijn vet gedrukt)

Bijlage 2

Verkeersongevallen in PORS

Instructie voor PORS-codeurs

Ir. L.T.B. van Kampen
Leidschendam, 1993
Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 170
2260 AD Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Inhoud

1. *Inleiding*
2. *Wat zijn verkeersongevallen?*
3. *Hoe worden verkeersongevallen gecodeerd?*
4. *Codeervoorbeelden*
5. *Hulpmiddel bij het onderscheid tussen privé-ongeval en verkeersongeval*

1. Inleiding

Enkele jaren geleden is een proef gehouden in 2 van de 14 PORS-ziekenhuizen. Het doel was na te gaan of er naast privé- en sportongevallen ook verkeersongevallen konden worden gecodeerd.

Die proef is geslaagd en SCV en SWOV hebben daarom besloten het PORS-systeem definitief uit te breiden met verkeersongevallen.

De bedoeling is dat per 1 januari 1994 met het uitgebreide systeem gestart wordt.

SCV en SWOV hebben een aantal afspraken gemaakt over de manier waarop verkeersongevallen in PORS worden opgenomen en gecodeerd. Er is een aangepast computerprogramma PC-PORS ontworpen, er komt een aangepast handboek en er zijn enkele bijkomende vernieuwingen ingevoerd.

Het uitgangspunt daarbij was dat verkeersongevallen zoveel mogelijk in het bestaande systeem moeten passen. Dat is aardig gelukt, maar er zijn ook enkele duidelijke afwijkingen van de codeerwijze bij privé-ongevallen.

Daar gaat deze instructie vooral over.

De bedoeling is dat alle PORS-codeurs dit instructiemateriaal van te voren doorlezen, zodat op de feitelijke instructiedag, donderdag 4 november 1993, al een soort basiskennis aanwezig is.

2. Wat zijn verkeersongevallen?

De meeste PORS-codeurs zullen weinig moeite hebben met het begrip verkeersongeval.

In feite worden er al verkeersongevallen in PORS meegenomen en dat zal ook zo blijven: Denk aan voetgangersongevallen, aan fietsers, bromfietzers en snorfietzers die tegen een voorwerp aanrijden of die zonder een voorwerp te raken op de grond vallen.

De bedoeling is dat verkeersongevallen duidelijk onderscheiden worden van privé-ongevallen, de codeur moet bij ieder ongeval eerst die keuze maken.

Vandaar dat er ook een scherpe afspraak in de vorm van een definitie is gemaakt.

Laten we die definitie eens bekijken:

Een verkeersongeval is een ongeval met tenminste één aan het verkeer deelnemend voertuig, voorzover het geen privé-ongeval betreft.

Kenmerkend voor een verkeersongeval is dus tenminste één voertuig dat moet deelnemen aan het verkeer. Normaal gesproken gaat het om een bewegend voertuig, maar ook in het verkeer gestopte voertuigen (bij een verkeerslicht of in een file) doen mee. Geparkeerde voertuigen zijn objecten, die niet aan het verkeer deelnemen.

Dat ene voertuig kan een botsing hebben gehad met een ander voertuig, met een voetganger, met een dier of met een object (obstakel). Het kan ook zonder iets te raken zijn geslipt, van de weg afgeraakt of in een sloot zijn gekomen; dit soort ongevallen noemen we éénzijdig, denk ook aan vallen zonder eerst iets te raken.

N.B. Wanneer een voertuig alleen remt (zonder te slippen) en een inzittende daarbij letsel oploopt, is sprake van een privé-ongeval.

Tot voertuigen worden feitelijk alle soorten wegvoertuigen gerekend zoals: auto, bestelauto, vrachtauto, bus, motorfiets, bromfiets, snorfiet, fiets.

De meeste verkeersongevallen zijn botsingen tussen twee voertuigen: auto tegen auto; auto tegen fiets; fiets tegen bromfiets; auto tegen vrachtauto, snorfiet tegen bus etc.

Fiets tegen fiets-botsingen zijn vanaf 1994 altijd verkeersongevallen, dus ook die waarbij de sturen in elkaar raken.

Er komen ook veel auto tegen voetganger-botsingen voor. Meestal zal de voetganger daarbij slachtoffer worden.

Dan kennen we botsingen van voertuigen tegen objecten zoals bomen, palen, borden of geparkeerde voertuigen. Als het om fietsen, snorfietzen of bromfietzen gaat, dan zijn botsingen tegen objecten: privé-ongevallen.

Ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer is betrokken komen ook veel voor. We noemen dat éénzijdige botsingen of ongevallen. Als het

om fietsen, snorfietsen en bromfietsen gaat, dan zijn dit privé-ongevallen. Alle overige éézijdige ongevallen zijn verkeersongevallen.

Er is een afspraak gemaakt over kinderen die op een driewieler of step op de stoep rijden:

Vanaf 6 jaar (dus boven 5 jaar) worden die als verkeersdeelnemers beschouwd met een voertuig. Dat wil bij voorbeeld zeggen dat een botsing op de stoep tussen een steppend kind (vanaf 6 jaar) en een voetganger een verkeersongeval is.

Nog wat voorbeelden van verkeersongevallen:

- Voetganger wordt op de stoep aangereden door een kind op een step; het kind is 6 jaar.
- Twee fietsers raken elkaar met het stuur en één van hen valt.
- Met motorfiets (geen motorsport) onderuit gegaan op nat wegdek.
- Bromfietser rijdt op de stoep tegen kind op driewieler.
- Snorfietser rijdt tegen een voor rood licht wachtende bestelauto.
- Fietser rijdt tegen een tram en valt op de grond.
- Auto slipt en raakt een boom.
- Auto rijdt tegen een geparkeerde vrachtauto.
- Op het parkeerterrein van een winkelcentrum rijdt een auto een voetganger aan.
- Voetganger struikelt en wordt aangereden door een fiets.
- Bromfietser raakt fiets en rijdt tegen een boom.
- Auto slipt uit de bocht, komt in een tuin en raakt een kind dat in de tuin speelt.
- Auto slipt en rijdt in het water.
- Auto wordt van achter aangereden door een bestelauto; de auto botst daardoor op een vrachtauto.
- Auto in kettingbotsing met 10 andere wegvoertuigen.
- Geparkeerde auto wordt aangereden door bestelauto; in geparkeerde auto zit passagier te slapen; deze
- Auto slipt en raakt verder niets; bestuurder stoot neus en krijgt bloedneus.

3. Hoe worden verkeersongevallen gecodeerd?

Het vertrouwde PC-PORS-programma is om twee redenen iets aangepast. In de eerste plaats is de volgorde van bestaande PORS-variabelen gewijzigd; dat wijst zich zelf.

Er is ook een wijziging voor verkeersongevallen gemaakt.

Er dient daarom bij het coderen van een ongeval altijd als eerste gekozen te worden; dat komt dan ook als keuze op het scherm:

1. Privé-ongeval of
2. Verkeersongeval

Bij keuze 2 volgt een nieuw scherm dat hieronder is afgebeeld:

PC-PORS 1.30 (c) 1987-1993	11:34:28	St. Consument & Veiligheid
A.....EHBO/patiëntnummer :		Verkeersongeval
B.....Datum behand. ongeval :		
C.....Tijd :		
D.....Leeftijd patiënt :		
E.....Geslacht :		
F.....Binnenkomst :		
G.....Vervolgbehandeling :		
H.....Datum ontslag ziekenhuis :		
I.....Geparkeerd :	(nieuwe variabele)	
J.....Aktiviteit :		
K.....Sport :		
L.....Plaats van ongeval :		
M.....Slachtoffer :	(nieuw: beperkte produktenlijst)	
N.....Eerste tegenpartij :	(nieuw begrip: tegenpartij)	
O.....Eventueel overig product :	(nieuw: wanneer wel/wanneer niet invullen)	
P.....Getroffen lichaamsdeel 1e :		
Q.....2e :		
R.....Letsel 1e :		
S.....2e :		
T.....Ongevalstoedracht :	(nieuw: beginnen met cijfer)	

De meeste variabelen zijn precies hetzelfde gebleven en worden ook precies hetzelfde gecodeerd als bij privé-ongevallen:

We lopen eerst kort de hele lijst door, in volgorde van het nieuwe scherm:

Met de rubriek A tot en met H *Datum ontslag ziekenhuis* is er niets aan de hand; alleen de volgorde is zoals gezegd iets veranderd.

Dan komt de eerste echte verkeersongevalsvariabele:

I. Geparkeerd

Bij privé-ongevallen staat daar *Type ongeval*; bij verkeersongevallen is dat vervallen.

Dan volgen weer enkele bekende variabelen die op PORS-wijze gecodeerd worden:

J. Activiteit

K. Sport

L. Plaats van ongeval

Dan komen er drie 'echte' verkeersongevalsvariabelen die gebruik maken van de produktenlijst van het PORS, maar die nu anders gedefinieerd worden:

M. Slachtoffer

N. Eerste tegenpartij

O. Eventueel overig product

Na deze drie belangrijke verkeersongevalsvariabelen, komen de lichaamsdeel- en letselvariabelen, geheel op de bekende PORS-wijze gecodeerd.

P. 1e Getroffen lichaamsdeel

Q. 2e Getroffen lichaamsdeel

R. 1e Letsel

S. 2e Letsel

Tenslotte komt weer een aangepaste variabele:

T. Ongevalstoedracht; deze start altijd met een cijfer.

Hieronder gaan we nader in op de vijf nieuwe of veranderde variabelen voor verkeersongevallen:

I. Geparkeerd

Dit is zoals gezegd een nieuwe variabele die gebruikt wordt om aan te geven of bij het verkeersongeval een *geparkeerd voertuig* is betrokken. Op het PC-scherm neemt deze variabele de plaats in van de PORS-variabele *Type ongeval*.

Codes:

1 ja (er is een geparkeerd voertuig bij het ongeval betrokken)

2 neen/nvt (er is geen geparkeerd voertuig bij het ongeval betrokken)

9 onbekend (onbekend 1 of 2)

M. Slachtoffer

Deze variabele betreft de codering van het *voertuig van het slachtoffer*. Hierbij wordt automatisch een beperkte selectie PORS-produkten toegepast.

Een nieuw produkt daarbij is: Bestelauto, een voertuig dat qua grootte en gewicht tussen personenauto's en vrachtauto's inzit (nieuwe produktcode 45151).

Het slachtoffer kan ook voetganger zijn (nieuwe produktcode 46000).

Indien het slachtoffer geen verkeersdeelnemer was, wordt de code '0' toegepast.

Dat is bijvoorbeeld het geval als iemand in een tuin of in een huis het slachtoffer wordt van een aanrijding.

Codes (behalve produktcodes):

0 geen verkeersdeelnemer (slachtoffer is geen verkeersdeelnemer)
9 onbekend (voertuig slachtoffer is onbekend)

N. Eerste tegenpartij

Het gaat om het eerste produkt dat door het slachtoffer of zijn voertuig is geraakt.

Hierbij zijn veel produkten mogelijk omdat de tegenpartij zowel een voertuig, een voetganger, een voorwerp (obstakel), of een dier kan zijn.

Als door het voertuig van het slachtoffer geen ander voertuig, voorwerp of dier is geraakt (zoals bij slippen, van de weg raken, in het water raken) wordt hier geen produkt ingevuld (Code 0). Dan moet wel de volgende variabele gebruikt worden.

Codes (behalve produktcodes):

0 geen eerste tegenpartij (komt alleen voor bij slipongevallen e.d.)
9 onbekend (tegenpartij is onbekend)

O. Eventueel overig product

Deze variabele betreft eventuele andere belangrijke produkten; bij meer mogelijkheden de belangrijkste nemen (hierbij gaat het vooral om de vraag welk produkt het meest tot het letsel heeft bijgedragen, voorzover dat niet de eerste tegenpartij was).

Dat produkt kan wederom een voertuig of een voorwerp (obstakel) of een dier zijn. Bij slipongevallen, vallen etc. (waarbij de vorige variabele dus '0' is gecodeerd) worden de PORS-codes voor straat, talud (=dijk), water, etc. toegepast.

Bij eenvoudige verkeersongevallen zal er meestal geen *Overig product* zijn (code 0!).

Bij kettingbotsingen en andere botsingen met meer dan twee voertuigen of obstakels is er duidelijk wel een *Overig product*.

Codes (behalve produktcodes):

0 geen (geen overig produkt)
9 onbekend (soort overig produkt onbekend)

T. Ongevalstoedracht

Bij ieder te coderen verkeersongeval moet een ongevalstoedracht worden gegeven, net als bij privé-ongevallen.

Altijd op de eerste positie een code voor *Bestuurder of passagier* plaatsen; het programma gaat anders niet verder.

Met *Bestuurder of passagier* wordt bedoeld de vraag of het slachtoffer bestuurder of passagier van een voertuig was.

Bestuurder krijgt code '1'; passagier krijgt code '2'. Voetgangers krijgen ook code '1'. Als het slachtoffer geen verkeersdeelnemer is, wordt eveneens code '1' toegepast.

Codes:

1 bestuurder/voetganger/slachtoffer is geen verkeersdeelnemer
2 passagier
9 onbekend (onbekend 1 of 2)

Nog even dit:

Bij alle drie bovenstaande variabelen wordt de produktenlijst van het PORS toegepast.

Die is eigenlijk veel uitgebreider dan noodzakelijk is voor verkeersongevallen.

Daarom is bij *Slachtoffer* ook maar een beperkte keuze mogelijk.

Bij de overige twee variabelen (*Eerste tegenpartij* en *Eventueel overig product*) is er onbeperkte keuze mogelijk. Toch zou ook daar de keuze beperkt kunnen worden tot wegvoertuigen, voetgangers en typische wegobstakels (bomen, palen, borden) en straat/trottoir, talud (=dijk) of water bij éénzijdige ongevallen.

Het is dus niet de bedoeling dat er meer gedetailleerd naar produkten gezocht wordt (zoals onderdelen van auto's of fietsen).

4. Codeervoorbeelden

Hierna enkele uitgewerkte (gecodeerde) voorbeelden van verkeersongevallen.

Voorbeeld 1:

Voetganger wordt op de stoep aangereden door een kind op een step; het kind is 6 jaar. De voetganger valt en breekt onderbeen.

PC-PORS 1.30 (c) 1987-1993	13:53:41	St. Consument & Veiligheid
A.....EHBO/patiëntnummer :	V123001	Verkeersongeval
B.....Datum behand. ongeval :	12-10-'93	
C.....Tijd :	12.00	
D.....Leeftijd :	26	
E.....Geslacht :	1 man	
F.....Binnenkomst :	3 eigen gelegenheid	
G.....Vervolgbehandeling :	7 opname	
H.....Datum ontslag ziekenhuis :	- nog niet bekend	
I.....Geparkeerd :	2 nee/n.v.t.	
J.....Aktiviteit :	34 wandelen, hond uitlaten	
K.....Sport :	- n.v.t.	
L.....Plaats van ongeval :	11 straat/rijweg/trottoir	
M.....Slachtoffer :	46000 voetganger (geen pors!)	
N.....Eerste tegenpartij :	45120 step	
O.....Eventueel overig product :	34440 straat/rijweg/trottoir	
P.....Getroffen lichaamsdeel 1e :	73 onderbeen	
Q.....2e :	- n.v.t.	
R.....Letsel 1e :	22 fractuur	
S.....2e :	- n.v.t.	
T.....Ongevalstoedracht :	1. voetganger wordt op stoep aangereden door kind (6j) op step; v. valt en breekt onderbeen	

Voorbeeld 2:

Twee volwassen fietsers raken elkaar met het stuur en eentje valt en breekt onderarm.

PC-PORS 1.30 (c) 1987-1993	13:53:41	St. Consument & Veiligheid
----------------------------	----------	----------------------------

A.....EHBO/patiëntnummer :	V123002	Verkeersongeval
B.....Datum behand. ongeval :	10-10-'93	
C.....Tijd :	8.45	
D.....Leeftijd :	59	
E.....Geslacht :	2 vrouw	
F.....Binnenkomst :	3 eigen gelegenheid	
G.....Vervolgbehandeling :	7 opname	
H.....Datum ontslag ziekenhuis :	- nog niet bekend	
I.....Geparkeerd :	2 nee/n.v.t.	
J.....Aktiviteit :	11 (brom-)fietsen	
K.....Sport :	- n.v.t.	
L.....Plaats van ongeval :	11 straat/rijweg/trottoir	
M.....Slachtoffer :	45730 fiets voor volwassene	
N.....Eerste tegenpartij :	45730 fiets voor volwassene	
O.....Eventueel overig product :	34440 straat/rijweg/trottoir	
P.....Getroffen lichaamsdeel 1e :	54 onderarm	
Q.....2e :	- n.v.t.	
R.....Letsel 1e :	22 fractuur	
S.....2e :	- n.v.t.	
T.....Ongevalstoedracht :	1. twee fietsers raken elkaar met stuur; één valt op straat en breekt onderarm	

Voorbeeld 3:

Auto remt en gaat slippen, waarbij bestuurder zijn hoofd stoot en bult oploopt.

PC-PORS 1.30 (c) 1987-1993	16:46:56	St. Consument & Veiligheid
----------------------------	----------	----------------------------

A.....EHBO/patiëntnummer :	V123020	Verkeersongeval
B.....Datum behand. ongeval :	03-10-'93	
C.....Tijd :	14.30	
D.....Leeftijd :	18	
E.....Geslacht :	1 man	
F.....Binnenkomst :	1 ambulance	
G.....Vervolgbehandeling :	4 behandeld/contr. terug	
H.....Datum ontslag ziekenhuis :	- n.v.t.	
I.....Geparkeerd :	2 nee/n.v.t.	
J.....Aktiviteit :	19 vervoer, overig	
K.....Sport :	- n.v.t.	
L.....Plaats van ongeval :	11 straat/rijweg/trottoir	
M.....Slachtoffer :	45000 auto	
N.....Eerste tegenpartij :	- n.v.t.	
O.....Eventueel overig product :	34440 straat/rijweg/trottoir	
P.....Getroffen lichaamsdeel 1e :	11 schedel	
Q.....2e :	- n.v.t.	
R.....Letsel 1e :	1 kneuzing, haematoom	
S.....2e :	- n.v.t.	
T.....Ongevalstoedracht :	1. auto remt en gaat slippen, bestuurder krijgt bult op hoofd	

5. Hulpmiddel bij het onderscheid tussen privé-ongeval en verkeersongeval

Slacht-offer	Eerste tegenpartij >										
	auto	bestel	vracht bus	tram trein	overig voert.	bromf	snorf	fiets	voetg.	obst.	éénz.
auto	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
bestel	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
vracht	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
bus	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
motorf.	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
bromf.	V	V	V	V	V	V	V	V	V	P	P
snorf.	V	V	V	V	V	V	V	V	V	P	P
fiets	V	V	V	V	V	V	V	V!	V	P	P
voetg.	V	V	V	V	V	V	V	V	P	P	P

obst. = obstakel (object, zoals boom, paal, brugpeiler)

éénz.= éénzijdig ongeval (er is geen andere verkeersdeelnemer of obstakel bij betrokken; het gaat veelal om vallen of slippen); in dit geval is er bij verkeersongevallen geen eerste tegenpartij.

V! betekent dat de 'stuurongevallen' van twee fietsers ook tot verkeersongevallen worden gerekend, evenals alle andere fiets-fiets ongevallen.

Bijlage 3. Lijst VIPORS-ziekenhuizen

- 03 = Diakonessenhuis, Eindhoven
- 04 = V.U. Ziekenhuis, Amsterdam
- 09 = Diakonessen Inrichting, Meppel
- 10 = Ziekenhuis Canisius-Wilhelmina, Nijmegen
- 11 = St. Radboudziekenhuis, Nijmegen
- 12 = St. Annaziekenhuis, Oss
- 14 = St. Jans Gasthuis, Weert
- 21 = Overvecht ziekenhuis, Utrecht
- 22 = (Ziekenhuis Elkerliek, Helmond)
- 25 = Hofpoort Ziekenhuis, Woerden
- 26 = Gelderse Vallei Ziekenhuis, Bennekom
- 27 = Academisch Medisch Centrum, Amsterdam
- 28 = Bergzicht Ziekenhuis, Zierikzee
- 33 = Diakonessenhuis Refaja, Dordrecht