



Foto: Paul Voorham

## Betere registratie noodzakelijk om daling verkeersgewonden te bewerkstelligen

**Het aantal verkeersdoden daalt in Nederland al jaren gestaag. Het aantal ernstig verkeersgewonden houdt daarmee echter geen gelijke tred, en sinds 2007 stijgt het aantal ernstig verkeersgewonden zelfs weer. Om het aantal ernstig verkeersgewonden in gelijke mate te kunnen laten dalen als het aantal doden, moeten gerichte maatregelen worden genomen. Om vast te stellen welke maatregelen dat zijn, is het noodzakelijk dat de ongevallenregistratie op orde is.**

Dit is een van de conclusies in het onlangs verschenen SWOV-rapport 'Waarom is de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden anders dan die van het aantal verkeersdoden?'. Er is kennelijk ander beleid nodig om het aantal gewonden te laten dalen. Kennis over verkeersongevallen waarbij ernstig gewonden vallen is noodzakelijk om het beleid aan te passen en de juiste maatregelen te kunnen nemen. Om vast te kunnen stellen welke maatregelen dat zijn heeft de SWOV onderzocht hoe het verschil in daling tussen verkeersdoden en -gewonden verklaard kan worden.

### Groepen

De SWOV heeft de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en het aantal ernstig verkeersgewonden bestudeerd voor groepen

weggebruikers ingedeeld naar vervoerswijze en leeftijd. Deze aanpak laat zien dat de discrepantie tussen de daling van het aantal doden en het aantal ernstig verkeersgewonden het meest opvallend is voor de volgende groepen verkeersdeelnemers:

- voetgangers ouder dan 60 jaar;
- fietsers ouder dan 25 jaar, in motorvoertuigongevallen;
- brom- en snorfietzers van 12-60 jaar;
- motorrijders van 40 jaar en ouder;
- auto-inzittenden.

Voor deze groepen daalt het aantal ernstig verkeersgewonden dus minder snel dan het aantal doden (of het aantal gewonden stijgt zelfs)

### Infrastructuur

Een algemene verklaring voor de verschillende

ontwikkeling van de aantallen doden en ernstig verkeersgewonden ligt voor een aantal van deze groepen bij aanpassingen van de infrastructuur. Zo vindt door de invoering van Zones 30 en Zones 60 een deel van de botsingen tussen verkeersdeelnemers plaats bij lagere snelheden dan voorheen. Dit leidt tot een snellere daling van het aantal verkeersdoden dan van het aantal ernstig verkeersgewonden. Het veiliger inrichten van kruispunten, zoals ombouwen tot rotondes, heeft eenzelfde effect.

### Secundaire voorzieningen

Verklaringen kunnen behalve in de infrastructuur ook in secundaire veiligheidsvoorzieningen van voertuigen gevonden worden. Dergelijke voorzieningen zijn niet bedoeld om ongevallen te voorkomen, maar om de ernst van het letsel in geval van een ongeval te beperken. Het toenemende gebruik van kinderzitjes kan bijvoorbeeld het geconstateerde extra verschil in ontwikkeling tussen verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden onder 0-11-jarige auto-inzittenden verklaren. Bij motorrijders zou ABS een

rol kunnen spelen. Steeds meer motoren zijn hiermee uitgerust, waardoor een steeds groter aandeel van de valpartijen van motorrijders bij lagere snelheid plaatsvindt.

### **Fietsers**

Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers in ongevallen waarbij geen motorvoertuig betrokken is stijgt al sinds begin jaren negentig. In dit soort ongevallen komen echter nauwelijks fietsers om het leven, waardoor we geen vergelijking kunnen maken met de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden. Voor het toegenomen aantal ernstig verkeersgewonden onder deze groep fietsers zijn de volgende mogelijke verklaringen gevonden:

- Er wordt meer gefietst, en dan voornamelijk door ouderen.
- Door een toename van het gebruik van elektrische en racefietsen ligt de fiets-snelheid hoger.
- Fietspaden worden steeds drukker door toenemend fietsgebruik.
- De kwaliteit van fietspaden laat nogal eens te wensen over.
- Een toenemend gebruik van apparatuur op de fiets.
- Een toename van fietsen onder invloed van drugs of alcohol.

### **Medische zorg**

Verbeteringen in de medische zorg leiden tot minder ernstige letselgevolgen en hebben naar alle waarschijnlijkheid bijgedragen aan de daling van het aantal verkeersdoden in Nederland. Deze ontwikkelingen kunnen er ook de oorzaak van zijn dat mensen die vroeger op straat overleden, nu zwaargewond naar het ziekenhuis worden gebracht. Daarnaast ligt een mogelijke verklaring van de stijging van het (geschatte) aantal ernstig verkeersgewonden in de steeds betere ziekenhuisregistratie, mede als gevolg van het toenemende gebruik van elektronische patiëntendossiers.

### **Nader onderzoek**

Dit onderzoek geeft een idee van de redenen waarom het aantal ernstig verkeersgewonden

voor sommige groepen verkeersdeelnemers zich afwijkend ontwikkelt van het aantal verkeersdoden. De maatregelen die de laatste decennia genomen zijn om het verkeer veiliger te maken, hebben een sterker effect op het aantal verkeersdoden dan op het aantal ernstig verkeersgewonden. Om ook een sterkere daling van het aantal ernstig verkeersgewonden te bewerkstelligen, zodat de doelstelling van 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 gehaald kan worden, zullen dus andere maatregelen genomen moeten worden. Het verdient aanbeveling om nadere inzichten in dit soort aanvullende maatregelen te verwerven.

#### **Over ernstig verkeersgewonden zijn onlangs de volgende SWOV-rapporten verschenen:**

Waarom is de ontwikkeling van het aantal ernstig verkeersgewonden anders dan die van het aantal verkeersdoden? M. Reurings, H. Stipdonk, F. Minnaard & R. Eenink. R-2012-9. SWOV, Leidschendam.

Ernstig verkeersgewonden in de jaren 2009 en 2010. M. Reurings & N. Bos. R-2012-7. SWOV, Leidschendam.