

VERANDERINGEN IN DE REGISTRATIE VAN VERKEERSONGEVALLEN ALS GEVOLG VAN HET
STIMULERINGSPLAN "ACTIE -25%"

Een haalbaarheidsonderzoek

R-90-18

S. Harris, M.A.

Leidschendam, 1990

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

Lijst van gebruikte afkortingen

1. Probleemstelling
2. Methode
3. Criteria voor bruikbaarheid
4. Aannamen
5. Mogelijke bronnen
 - 5.1. Algemeen
 - 5.1.1. Controlegroep
 - 5.1.2. Criteria
 - 5.2. Politiegegevens
 - 5.2.1. Verkeersongevallenregistratie (VOR)
 - 5.2.2. Politie meldkamergegevens (MKR)
 - 5.2.3. Processen-verbaal (PV)
 - 5.3. Externe gegevens
 - 5.3.1. Algemeen
 - 5.3.2. CBS Doodsoorzakenstatistiek (DOS)
 - 5.3.3. Landelijke Medische Registratie (LMR)
 - 5.3.4. Privé-ongevallenregistratiesysteem (PORS)
 - 5.3.5. Ambulanceritten (AR)
 - 5.3.6. Registratie Verkeersongevallen Groningen (RVG)
 - 5.3.7. Letselenquête 1986/87 (LE)
 - 5.3.8. Verzekeringsmaatschappijen (NVVA)
6. Conclusie

VOORWOORD

Dagelijks gebeuren er veel verkeersongevallen. Sommige lopen af met alleen materiële schade, andere leiden tot letsel bij de betrokken verkeersdeelnemers, bij sommige opgevallen zijn doden te betreuren. De individuele kans om bij een ongeval betrokken te worden is klein te noemen: gemiddeld iets meer dan 1 dode per miljoen kilometers afgelegd in het verkeer. Maar voor heel Nederland betekent dit jaarlijks ongeveer 1500 doden, 20.000 mensen die in een ziekenhuis worden opgenomen als gevolg van een ongeval en 50.000 minder ernstig gewonden. Deze cijfers zijn af te lezen in de officiële statistieken. Het is bekend dat deze statistieken, waarvan de basis wordt gevormd door de registratie door de politie, niet volledig zijn. Schattingen van SWOV leren dat jaarlijks meer dan 400.000 mensen bij verkeersongevallen verwondingen oplopen.

Voor de Regering is de huidige omvang van de verkeersonveiligheid reden geweest met extra inspanningen te proberen het jaarlijks aantal slachtoffers terug te dringen. In het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991 ("Meer kilometers, minder ongelukken") is daartoe een groot aantal nieuwe initiatieven, activiteiten en maatregelen afgekondigd. De regering heeft in dit plan een concrete taakstelling geformuleerd: 25% minder slachtoffers in het jaar 2000. Mede om dit te bereiken is het Stimuleringsplan "Actie -25%" in het leven geroepen. Het doel van dat plan is gemeenten aan te moedigen een (nog) actievere rol te gaan spelen in de bestrijding van de verkeersonveiligheid. In dit plan worden gemeenten op een onorthodoxe wijze geprikkeld meer aandacht te besteden aan bevordering van verkeersveiligheid. Een belangrijk onderdeel van het plan bestaat uit het toekennen van een zogenaamde resultaatpremie als het aantal verkeersslachtoffers daalt.

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is besloten de uitvoering van het Stimuleringsplan "Actie -25%" te laten begeleiden door een evaluatie-onderzoek. De opdracht aan het onderzoek was na te gaan of en in hoeverre ten gevolge van de "Actie -25%" (meer) gemeenten een extra inspanningen zijn gaan leveren ter bevordering van de verkeersveiligheid en in hoeverre deze extra inspanningen hebben geleid tot minder verkeersslachtoffers.

Aan de hand van de onderzoekresultaten zou dan nagegaan kunnen worden in hoeverre de vooraf gemaakte kritische kanttekeningen bij het plangeluiden die o.a. in de Tweede Kamer te horen waren - zich ook in werkelijkheid zouden voordoen. Daarnaast zou van de onderzoekresultaten gebruik gemaakt kunnen worden bij de besluitvorming over een vervolg van de "Actie -25%". Aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV is opdracht verleend het evaluatie-onderzoek uit te voeren. Onderdelen van het totale evaluatie-onderzoek zijn uitgevoerd door het NIPO, het Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie en het marktonderzoek b.v., door het Samenwerkingsverband Bestuurswetenschappen Noorden des Lands en het Verkeerskundig Studiecentrum van de Rijksuniversiteit Groningen, door Bureau Goudappel en Coffeng b.v. en door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. Over de verschillende onderdelen is inmiddels gerapporteerd. Het evaluatie-onderzoek is medio 1987 gestart en begin 1990 afgesloten. Het onderzoek heeft zeer veel resultaten opgeleverd, resultaten die een goed zicht geven op de besluitvorming over en de planvorming en uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen binnen gemeenten.

Te hopen is dat de resultaten hun weg zullen vinden naar Haagse beleidsmakers teneinde "de kloof" tussen Haagse plannenmakerij en de uitvoering van beleid te verkleinen. Maar de resultaten zijn ook zeer interessant voor al degenen die betrokken zijn bij de vormgeving en de uitvoering van verkeersveiligheidsbeleid binnen gemeenten. Om deze reden zijn de initiatieven zeer toe te juichen verschillende onderdelen van de eindrapportage op grote schaal te verspreiden.

Het evaluatie-onderzoek is begeleid door een begeleidingsgroep. Deze groep adviseerde de SWOV over de opzet en de uitvoering van de verschillende onderdelen en heeft bijgedragen aan de kwaliteit van het onderzoek. De begeleidingsgroep bestond uit:

Ir. F.C.M. Wegman, SWOV (voorzitter)

Mr.drs. L. Beyen, Vereniging van Nederlandse Gemeenten (vanaf december 1988)

Ir. W.C.A.M van den Boogaard, Rijkswaterstaat

Prof. Dr. A.F.A. Korsten, Open Universiteit

Drs. I.H.K. Lameijer, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Overijssel (tot december 1988)

Ing. J.A.G. Mulder, SWOV

Dr. P.H. Polak, SWOV

Drs. F. Rensen, Vereniging van Nederlands Gemeenten (tot mei 1988)

Drs. C. Sas, Ministerie van Financiën

Drs. Ing. A. van Winden, Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Gelderland (vanaf maart 1989)

Te hopen is dat deze publikatie mede een aanzet en een hulp kan zijn bij het tot standkomen en de uitvoering van een effectief en efficiënt verkeersveiligheidsbeleid in gemeenten en zo een bijdrage zal kunnen zijn in het bereiken van minder verkeersslachtoffers in ons land.

Ir. F.C.M. Wegman,

Voorzitter van de begeleidingsgroep

LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

AR Ambulancerit(ten) (per CPA)
AZG Academisch Ziekenhuis Groningen
CBS Centraal Bureau voor de Statistiek
CPA Centrale Post Ambulancevervoer
CPVC Centrale Politie Verkeerscommissie
DOS Doodsoorzakenstatistiek (van het CBS)
LE Letselenquête
LMR Landelijke Medische Registratie (van de SIG)
MKR Politiemeldkamerregisters
NVVA Nederlandse Vereniging van Automobiellasseuradeuren
PORS Privé-ongevallenregistratiesysteem (van de SCV)
PV Proces(sen)-verbaal
RVG Registratie Verkeersongevallen Groningen
SCV Stichting Consument en Veiligheid
SIG Stichting Informatiecentrum voor de Gezondheidszorg
VOR Dienst Verkeersongevallenregistratie
U.M.S. Uitsluitend materiële schade, Ongevallen met
WVC Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (Ministerie van)

1. PROBLEEMSTELLING

Een belangrijk onderdeel van het Stimuleringsplan Actie -25% is de mogelijkheid voor gemeenten om resultaatpremies te ontvangen. De hoogte van de premie wordt bepaald door de daling van het aantal verkeersslachtoffers in de jaren 1987, 1988 en 1989 ten opzichte van het peilgemiddelde. Dit peilgemiddelde is het gemiddelde aantal slachtoffers over de jaren 1984, 1985 en 1986. Over 1987 werd een premie ontvangen als het aantal slachtoffers 5% lager was dan het peilgemiddelde, over 1988 moest dit 10% lager zijn en over 1989 15%. De hoogte van de premie werd berekend door de gerealiseerde daling van het aantal slachtoffers te vermenigvuldigen met f 5000,--.

De eventueel gerealiseerde daling van het aantal slachtoffers wordt gemeenten aan de hand van de door de politie geregistreerde en aan de VOR gerapporteerde aantallen. Dit gebeurt door middel van ingevulde registratiesets (Staatsuitgeverijformulier nr. 13.40). Dit wil zeggen dat de politie het "meetinstrument" in handen heeft.

Het is bekend dat de registratie door de politie van verkeersongevallen niet perfect is. Het McKinsey-rapport "Naar een slagvaardiger verkeers veiligheidsbeleid" heeft dit onder andere aangetoond. De indruk bestaat dat de kwaliteit van de ongevallenregistratie afneemt, zonder dat precies bekend is in welke mate dit gebeurt en als gevolg van welke omstandigheden. Het is nodig te weten of, en zo ja in hoeverre, de registratie van (letsel)ongevallen verandert over de periode dat in het kader van de Actie -25% ongevallengegevens worden gebruikt. Zou de registratie veranderd zijn dan kan dit mede een verklaring vormen voor veranderingen in de ongevallenregistratie en wellicht ten onrechte toegewezen worden als een effect van de Actie -25%. In dit haalbaarheidsonderzoek is nagegaan in hoeverre registratieveranderingen kunnen worden vastgesteld.

In dit onderzoek worden verschillende methoden van onderzoek en gegevensverzamelingen besproken die veranderingen in de ongevallenregistratie aan het licht zouden kunnen brengen.

Er zijn geen methoden overwogen waarbij de politie op straat en/of op het politiebureau wordt geobserveerd. Deze worden vooralsnog als onuitvoerbaar beschouwd.

Geen van de bestudeerde gegevensverzamelingen kan derhalve antwoord geven op de vraag of het de Actie -25% is die geleid heeft tot veranderingen in de registratiepraktijk. De verzamelingen zouden wel inzicht moeten verschaffen of de veranderingen, die zich in de registratiepraktijk wellicht zullen voordoen, opvallend anders zijn dan in het recente verleden en of (opvallende) veranderingen verklaarbaar zijn.

2. METHODE

Om te kunnen nagaan of een bepaalde gegevensbron geschikt is om een eventuele vermindering van de registratiegraad van de politie (al-dan-niet als gevolg van de Actie -25%) vast te stellen is het nodig criteria op te stellen waaraan die gegevens moeten voldoen. Vervolgens zal aan de hand van de relevante criteria worden nagegaan of, en zo ja in welke mate, bepaalde gegevens het mogelijk maken uitspraken te doen over een gewijzigde ongevallenregistratie, al-dan-niet in relatie tot de "Actie -25%".

3. CRITERIA VOOR BRUIKBAARHEID

1. Onafhankelijkheid

Het verzamelen van de gegevens moet geschieden op een wijze die niet door de Actie -25% beïnvloed wordt. In het algemeen zal dit betekenen dat de gegevens door een instantie moeten worden verzameld die niets met de politie te maken heeft, dan wel zich niet baseert op de registratie door de politie.

2. Beschikbaarheid

De gegevens mogen niet vertrouwelijk zijn waardoor zij, al zijn zij verder geschikt, niet gebruikt mogen worden. Als nevenis hierbij geldt dat zij op relatief korte termijn beschikbaar moeten zijn en niet te veel mogen kosten.

3. Aanwezigheid

De gegevens moeten zowel over de voorperiode als over de naperiode aanwezig zijn, d.w.z. minimaal vanaf 1984/85/86 en verder jaarlijks t/m 1989

4. Consistentie

Gedurende de hele onderzoekperiode (1984 t/m 1989) mogen er geen grote wijzigingen voorkomen, noch in relevante details, noch in de manier waarop de gegevens verzameld worden.

5. Onder te verdelen in wel- en niet-deelnemende gemeenten (en eventueel wel- en geen premie-winnende gemeenten).

Wil men eventuele verschillen kunnen constateren die het gevolg zijn van de Actie, moet voor elk slachtoffer bekend zijn in welke gemeente het ongeval heeft plaatsgevonden.

6. Aanwezige kenmerken en detaillering ervan

In de verzameling moeten die ongevallen- en slachtofferkenmerken aanwezig zijn die mede van invloed blijken te zijn voor registratie door politie. Op grond van het SWOV-rapport "Verkeersgewonden geteld en gemeten" (R-89-13) blijken dat de volgende kenmerken te zijn: letselernst, betrokkenheid bij het ongeval van een motorvoertuig, wijze van verkeersdeelname en leeftijd van het slachtoffer.

4. AANNAMEN

Aanname 1.

Een eventuele verminderde registratie zal voornamelijk betrekking hebben op de registratiegraad van "lichtere" gewonden; d.w.z. niet bij verkeersdoden en niet bij ziekenhuisopnamen. De redenen hiervoor zijn:

- De aantallen lichtere gewonden zijn veel groter, waardoor een veel grotere "winst" of "besparing" te halen is (ca. 70% van alle slachtoffers in 1987 hoorden tot die categorie).
- Er zijn bij de "lichtere" gewonden minder controlemogelijkheden met behulp van andere registraties. De Doodsoorzakenstatistiek en de Ziekenhuisopnamestatistiek mogen, gezien hun lange bestaan en publikatie door het Centraal Bureau voor de Statistiek, als algemeen bekend verondersteld worden, zeker bij de politie en de (plaatselijke) overheid.

Aanname 2.

Een eventuele verminderde registratie zal voornamelijk van belang zijn voor die gemeenten die door geen invloed op de registratie uitgeoefend te hebben een premie (net) gemist zouden hebben. Dus niet zozeer voor gemeenten met in de voorperiode, dan wel in het eerste deel van 1987, een grote toename en niet bij de gemeenten met een grote afname in het aantal slachtoffers. In de eerste groep gemeenten zou een aanzienlijke invloed moeten worden uitgeoefend waardoor de kans reëel wordt dat deze invloed zou opvallen. Bij de laatste is het invloed uitoefenen niet nodig omdat het benodigde lagere aantal slachtoffers toch zal worden gehaald.

Verder wordt aangenomen dat binnen gemeenten die niet aan de Actie deelnemen er geen beïnvloeding van de registratie plaatsvindt omdat er geen baat bij is, behalve de algemene wens om voor "veilige" gemeente aangezien te willen worden.

Aanname 3.

Politiekorpsen en gemeentebesturen die bewust bezig zijn de registratie te beïnvloeden zullen aan onderzoekers en (centrale) overheid geen of weinig medewerking aan een evaluatie van de registratie verlenen.

5. MOGELIJKE BRONNEN

5.1. Algemeen

5.1.1. Controlegroep

Een aantal van de voorgestelde methoden van onderzoek hield onder andere in dat een vergelijking gemaakt zou worden tussen wel- en niet-deelnemende (groepen) gemeenten. Dit omdat een verschil wordt verwacht: zie Aanname 3.

Er zijn echter erg weinig niet-deelnemende gemeenten, wat overigens als een groot succes van de Actie zelf beschouwd mag worden! Er zijn er vermoedelijk te weinig en zij zullen vermoedelijk te atypisch zijn om ze op een verantwoorde manier als controlegroep te kunnen gebruiken.

De stand per 1 oktober 1988 was volgens het SWOV-rapport "De ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het beleid uit het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 1987-1991" (R-88-28) als volgt:

	Gemeentegrootte		Totaal
	>20.000inw.	<20.000inw.	
Wel deelnemend	174 (25%)	509 (75%)	683 (100%)
Niet deelnemend	4* (13%)	27 (87%)	31 (100%)
Totaal	178 (25%)	536 (75%)	714 (100%)

* = Rotterdam, Gorinchem, Leerdam en Lelystad.

De niet-deelnemende gemeenten zouden niet meer dan 5% van de Nederlandse bevolking bevatten. Slechts iets meer dan 10% van die gemeenten heeft een bevolking groter dan 20.000 terwijl 25% van de deelnemende gemeenten zo groot zijn. De niet-deelnemers vormen dus geen geschikte controlegroep.

5.1.2. Criteria

Elke gegevensbron wordt aan de hand van de criteria getoetst. Deze beoordeling is het resultaat van expertise bij de SWOV gebaseerd op inlich-

tingen die ons door de leveranciers verstrekt zijn of reeds aanwezige documentatie.

5.2. Politiegegevens

In het algemeen gesproken zijn politiegegevens alleen te gebruiken in combinatie met externe gegevens! Reden is natuurlijk dat deze gegevens per definitie afhankelijk zijn (zij worden immers verzameld door degenen die ze kunnen beïnvloeden).

5.2.1. Verkeersongevallenregistratie (VOR)

Beschrijving

De politie registreert alle bij hen bekende verkeersongevallen die aan de volgende eisen voldoen:

- heeft plaatsgevonden op de openbare weg,
- waarbij tenminste één rijdend voertuig was betrokken,
- waarbij lichamelijk letsel ernstiger dan "zeer licht" (zoals een schram) voorkomt,
- bepaalde ongevallen met uitsluitend materiële schade (U.M.S).

Op de reeds genoemde registratiesets noteert de politie een groot aantal ongevallen-, voertuig-, bestuurders- en (in het geval van een letselongeval) slachtofferkenmerken. Ingevulde registratiesets worden vervolgens naar de Dienst Verkeersongevallenregistratie (VOR) opgestuurd waar zij verwerkt worden. De VOR verstrekt de daar verwerkte gegevens over hun eigen wegen weer aan wegbeheerders. Landelijke gegevens van letselongevallen worden door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) in hun "Statistiek van Verkeersongevallen op de openbare weg" gepubliceerd. In deze publikatie wordt een verdere beschrijving van de politieregistratie gegeven.

Informatie

De SWOV werkt sinds haar oprichting heel intensief met deze gegevens en beschikt over alle benodigde documentatie: VOR-codeursinstructies, mogelijke codes, verwerkingsprocedures en gebruikershandleidingen.

Criteria

1. Onafhankelijk: neen (per definitie)
2. Beschikbaar: ja; via de VOR
3. Periode: ja; vanaf 1947
4. Consistent: ja, behalve een afnemende registratiegraad van ziekenhuisopnamen (zie par. 5.3.3 LMR)
5. Gemeenten: ja
6. Kenmerken: ja

Conclusie: Beperkt bruikbaar.

Er kan worden nagegaan of de verhouding in de tijd (eventueel tussen de wel- t.o.v niet-deelnemende gemeenten) verandert in de verdeling van de aantallen: - dood/opgenomen/niet-opgenomen/niet vervoerd/onbekend/u.m.s. Gezien Aanname 1 is te verwachten dat, als de gegevensverzameling doelbewust wordt beïnvloed, dit bij de eerste twee groepen minder nadrukkelijk zal afnemen dan bij de laatste vier.

Verder kan worden nagegaan in hoeverre het percentage formulieren is toegenomen dat pas na de afsluitdatum (1 maart van het jaar na het registratiejaar) aan de VOR wordt opgestuurd. Deze formulieren worden immers niet gebruikt voor de vaststelling of de resultaatpremie bereikt is.

5.2.2. Politiemeldkamerregisters (MKR)

Beschrijving

Alle politiebureaus hebben een soort logboek of meldkamerregister, waarin alle binnenkomende meldingen (doorgaans door het publiek) van misdaden, ongevallen en andere gebeurtenissen worden genoteerd.

Een vóór- en nastudie, bij een steekproef van deelnemende gemeenten, van de verhouding tussen meldingen en registratie van verkeersongevallen zou kunnen aanwijzen of het registratieniveau afneemt.

Een dergelijke methode vereist medewerking van de politie zelf.

Informatie

Volgens de Centrale Politie Verkeerscommissie (CPVC) is het uit de beschrijvingen van een individuele melding lang niet altijd mogelijk te zien of het om een verkeersongeval gaat of een andere vorm van geweld. Voorts is lang niet altijd duidelijk op het moment van de melding of er slachtoffers zijn. Dat wordt pas later vastgesteld.

Volgens de CPVC worden de aantallen meldingen per politiebureau of korps niet landelijk getotaliseerd. De gegevens moeten per individueel korps ingewonnen worden en zelf verwerkt. Het is de CPVC niet bekend in hoeverre korpsen de gegevens bijhouden, zij worden bijvoorbeeld niet in korpsjaarverslagen vermeld.

Het verzamelen van (een steekproef van) deze gegevens zal erg arbeidsintensief zijn, zonder de garantie te hebben dat zij aan de andere criteria voldoen.

Criteria

1. Onafhankelijk: onbekend (melding door publiek, registratie door politie)
2. Beschikbaar: slecht toegankelijk, tegen relatief hoge kosten
3. Periode: ja
4. Consistent: onbekend
5. Gemeenten: ja
6. Kenmerken: onbekend

Conclusie: Niet bruikbaar.

5.2.3. Processen-verbaal (PV)

Beschrijving

Het is niet te verwachten dat wanneer bij een letselongeval een ernstige verkeersovertreding heeft plaatsgevonden, vanwege de Actie, de politie achterwege zal laten om proces-verbaal op te maken.

Een vergelijking in de tijd kan dus gemaakt worden tussen de aantallen processen-verbaalformulieren en het aantal ongevallenregistratieformulieren. Voorts zou binnen de registratieformulieren onderscheid gemaakt kunnen worden tussen die waarbij ook nog proces-verbaal is opgemaakt en die waar dat niet het geval is.

Informatie

Er is geen centrale verzameling van PV's bij de politie. Evenals meldkamerregisters moeten zij, voorzover de privacybescherming dat toelaat, per politiekorps bestudeerd worden.

PV's zijn wel centraal aanwezig bij de Nederlandse Vereniging van Automobilassuradeuren (NVVA). Zie echter par. 5.3.8.

Criteria

1. Onafhankelijk: onbekend
2. Beschikbaar: slecht toegankelijk en tegen hoge kosten
3. Periode: ja
4. Consistent: onbekend (afhankelijk van begrip "zware overtreding")
5. Gemeenten: ja
6. Kenmerken: ja (meer gedetailleerd dan de registratieformulieren)

Conclusie: Niet bruikbaar.

5.3. Externe gegevens

5.3.1. Algemeen

Met externe gegevens worden bedoeld die gegevensverzamelingen die onafhankelijk van de politie tot stand komen en die niet beïnvloed worden door de Actie. Deze gegevens kunnen derhalve gebruikt worden om de ontwikkelingen van de politieregistratie te ijken.

De basisaanname is dat wanneer de door de politie geregistreerde aantallen sneller dalen dan de externe gegevens, of zich anderszins gunstiger ontwikkelen, dit het gevolg is van verminderde politieregistratie en niet het gevolg van minder slachtoffers.

Wanneer één of meer van deze externe gegevensverzamelingen gebruikt worden zullen misschien enkele aanpassingen nodig zijn om de definities van de externe gegevensbestanden met de politiegegevens te kunnen vergelijken. Het gaat echter voornamelijk om de ontwikkelingen in de tijd: als voor alle bestanden, gedurende de vóór- en naperiode, steeds dezelfde definities gehanteerd zijn kan dit vergelijkbaar maken misschien achterwege blijven.

De diverse externe gegevens zullen in volgorde van de ernst van het letsel van de door hen geregistreerde slachtoffers besproken worden.

5.3.2. CBS Doodsoorzakenstatistiek (DOS)

Beschrijving

Uit deze registratie van het overlijden van alle Nederlandse ingezetenen (ook degenen die in het buitenland overlijden) kunnen de aantallen verkeersdoden met die uit de politieregistratie worden vergeleken.

Het is echter niet waarschijnlijk dat de politie, door de Actie, minder verkeersdoden zou registreren daar de ernst van het ongeval te groot is.

Informatie

Deze CBS-statistiek op basis van overlijdensverklaringen door artsen handelt andere definities dan de verkeersongevallenregistratie:

- buitenlandse ingezetenen die in Nederland verongelukken worden niet meegerekend;
- Nederlandse ingezetenen die in het buitenland verongelukken worden wel meegerekend;
- het overlijdenstermijn is één jaar en geen 30 dagen.

Op grond van Aanname 1 en gezien de ernst van de gebeurtenis en de verdere procedures rond "onnatuurlijke sterfte" is het ons inziens zeer onaannemelijk dat de politieregistratie van dodelijke ongevallen wordt beïnvloed!

Criteria

1. Onafhankelijk: ja
2. Beschikbaar: ja, mits onder supervisie van een CBS-arts
3. Periode: ja
4. Consistent: ja
5. Gemeenten: neen (wel woonplaats van het slachtoffer)
6. Kenmerken: niet altijd

Conclusie: Bruikbaar, maar niet relevant.

5.3.3. Landelijke Medische Registratie (LMR)

Beschrijving

In deze registratie van de Stichting Informatiecentrum voor de Gezondheidszorg (SIG) van alle mensen die, om welke reden dan ook, voor minstens één verpleegdag in een ziekenhuis worden opgenomen, worden verkeersslachtoffers als zodanig gecodeerd. De LMR-aantallen kunnen in de tijd vergeleken worden met de aantallen verkeersslachtoffers die volgens de politie in een ziekenhuis worden opgenomen.

Deze mogelijkheid wordt wel gecompliceerd door het feit dat de compleetheid van de politieregistratie van opgenomen verkeersslachtoffers al in de vóórperiode aan het afnemen was: van ruim 80% eind jaren zeventig tot ca. 70% in 1985.

Opgenomen slachtoffers vormen ca. 30% van de politieregistratie van verkeersgewonden.

Informatie

De SWOV werkt sinds 1973 met deze gegevens, beschikt over alle documentatie en kan beoordelen wat er wel en niet mee gedaan kan worden. Deze registratie bevat alleen in ziekenhuis alleen opgenomen verkeersgewonden. Gezien Aanneme 1 is deze verzameling derhalve niet erg relevant. Bovendien is het reeds bekend dat, in vergelijking met LMR-aantallen, de door de politie geregistreerde aantallen al in de voorperiode een teruglopende registratiegraad vertonen (van ruim 80% aan het einde van de jaren 70 tot ca. 70% halverwege de jaren tachtig. Dit bemoeilijkt interpretatie van vergelijkingen tussen de jaren.

Criteria

1. Onafhankelijk: ja
2. Beschikbaar: ja
3. Periode: ja
4. Consistent: ja
5. Gemeenten: neen (wegens privacybescherming)
6. Kenmerken: ja

Conclusie: Bruikbaar, maar niet erg relevant.

5.3.4. Privé-ongevallenregistratiesysteem (PORS)

Beschrijving

Dit registratiesysteem van de Stichting Consument en Veiligheid is een registratie van slachtoffers van zgn. privé ongevallen (overwegend niet-verkeersslachtoffers dus) in een steekproef van 14 ziekenhuizen.

Deze behelst zowel poliklinisch als klinisch (= opgenomen) behandelde patiënten. De tot landelijke aantallen opgehoogde steekproefaantallen kunnen in de tijd vergeleken worden met de politie-aantallen van degenen die wel vervoerd worden naar een ziekenhuis, maar niet worden opgenomen. Deze methode betekent een vrij kostbare uitbreiding van een bestaande registratie.

"Vervoerde, maar niet-opgenomen" verkeersslachtoffers (d.w.z. slachtoffers die vermoedelijk poliklinisch zijn behandeld) vormen ca. 45% van de politieregistratie van verkeersgewonden.

Informatie

De SWOV heeft af en toe van het PORS gebruik gemaakt en beschikt over alle documentatie. Hoewel deze in 1983 begonnen registratie bij (een beperkt aantal: 14) poliklinieken veel meer slachtoffers bevat dan de opname-registratie van de LMR is het toch niet zo relevant. Het kan alleen voor slachtoffers van éézijdige (brom)fietsers- en voetgangersongevallen gebruikt worden omdat dit de enige verkeersslachtoffers zijn die (vrijwel) alleen in het PORS geregistreerd worden. Volgens het eerdergenoemde SWOV-rapport "Verkeersgewonden geteld en gemeten" worden de bromfietsers- en fietsersslachtoffers voor slechts resp. 8% en 2% door de politie geregistreerd. Eenzijdige voetgangersongevallen zijn volgens de politie/CBS definitie geen verkeersongeval!

Criteria

1. Onafhankelijk: ja
2. Beschikbaar: ja
3. Periode: ja
4. Consistent: ja
5. Gemeenten: neen (een steekproef van 14 ziekenhuizen)
6. Kenmerken: neen

Conclusie: Niet bruikbaar.

5.3.5. Ambulancerittten (AR)

Beschrijving

Ambulancepersoneel registreert gegevens over de door hen vervoerde patiënten. Hierbij zijn uiteraard ook verkeersslachtoffers. Tegenwoordig worden deze gegevens per CPA (Centrale Post Ambulancevervoer) gebundeld, maar nog niet op landelijk niveau.

Deze gegevens kunnen in de tijd vergeleken worden met de politie-aantallen van degenen die naar een ziekenhuis vervoerd zijn (ca. 75% van alle door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers). De politie-aantallen bevatten echter ook degenen die met andere vervoermiddelen dan een ambulance naar een ziekenhuis zijn vervoerd.

Informatie

Volgens het Ministerie van WVC dat hiervoor verantwoordelijk is, is de centrale registratie (volgens artikel 19 van de Wet Ambulancevervoer wettelijk verplicht) eerst per 1 januari 1988 ingegaan en zijn de eerste resultaten pas medio 1989 te verwachten. Volgens de verkregen invoer- en uitvoerdocumentatie zijn verkeersslachtoffers en hun wijze van deelname als zodanig te identificeren, alsmede hun verwondingen en het al-dan-niet opgenomen zijn in een ziekenhuis.

De centrale verwerking van de gegevens is in handen van de SIG (Stichting Informatiecentrum voor de Gezondheidszorg) die ook de LMR verwerkt.

Criteria

1. Onafhankelijk: ja
2. Beschikbaar: nog onbekend, maar waarschijnlijk wel
3. Periode: neen
4. Consistent: nog niet te zeggen; pas begonnen
5. Gemeenten: ja
6. Kenmerken: ja, behalve leeftijd en betrokkenheid van een motorvoertuig

Conclusie: Niet bruikbaar.

5.3.6. Registratie Verkeersongevallen Groningen (RVG)

Beschrijving

De RVG is een gekoppeld bestand van het Academisch Ziekenhuis Groningen, de Gemeentepolitie Groningen en de Groningse GG en GD.

Voor de gemeente Groningen (een aan de Actie deelnemende gemeente) kan vrij gemakkelijk worden nagegaan of de politie-aantallen zich anders ontwikkelen in de tijd dan die van de AZG of de GG en GD. Er kan zelfs aangegeven worden welke patiënten niet door de politie zijn geregistreerd, onderverdeeld naar klinisch (opgenomen) en poliklinisch behandeld en wel of niet per ambulance vervoerd.

Of de Groningse gegevens representatief zijn voor Nederland is nog niet te zeggen, maar zij zullen in ieder geval wel illustratief zijn.

Informatie

Volgens de projectleider is dit systeem sinds 1982 niet meer operationeel.

Criteria

1. Onafhankelijk: ja
2. Beschikbaar: ja
3. Periode: neen
4. Consistent: ja
5. Gemeenten: neen (alleen de regio Groningen)
6. Kenmerken: ja

Conclusie: Niet bruikbaar.

5.3.7. Letselenquête 1986/87 (LE)

Beschrijving

Deze enquête over alle gewonden en opgelopen letsels, ongeacht de ernst, waaronder als expliciete groep verkeersgewonden en -letsels, werd tussen augustus 1986 en juli 1987 gehouden. Een herhaling hiervan gedurende (één of meer delen van) de naperiode, mits dezelfde enquêtemethode enz. wordt gebruikt, zou de 'werkelijke' ontwikkeling van het totale aantal verkeersgewonden weergeven. De tot populatie-aantallen opgehoogde steekproef aantallen kunnen met de politie-aantallen van alle verkeersgewonden in de tijd vergeleken worden. De aantallen in beide bestanden kunnen bovendien onderverdeeld worden in de drie ernstgraden: ziekenhuisopname, poliklinische behandeling en geen ziekenhuisbehandeling.

Deze methode vergt een relatief kostbare herhalingsenquête.

Informatie

Dit onderzoek uit 1986/1987 heeft geresulteerd in twee rapporten, namelijk een gezamenlijke rapport "Ongevallen in Nederland" waarin de SWOV de verkeersongevallen beschreef en het reeds genoemde SWOV-rapport "Verkeersgewonden geteld en gemeten". Alle details zijn dus bij de SWOV bekend. Herhaling van dit onderzoek kan plaatsvinden en zou ca. f 175.000,-- per jaar kosten (prijspeil 1989).

Criteria

1. Onafhankelijk: ja
2. Beschikbaar: ja, maar tegen hoge kosten
3. Periode: ja, behalve de periode medio 1987 tot heden
4. Consistent: ja

5. Gemeenten: neen (een personensteekproef)

6. Kenmerken: ja

Conclusie: Afhankelijk van financiële middelen.

5.3.8. Verzekeringsmaatschappijen (NVVA)

Beschrijving

De verzekeringsmaatschappijen beschikken over (alle) ingediende claims voor letsel- en/of materiële schade ten gevolge van verkeersongevallen. Hun aantallen slachtoffers, eveneens de ernst van het letsel: ziekenhuisopname, poliklinische behandeling en geen ziekenhuisbehandeling kunnen in de tijd met die van de politie vergeleken worden.

Ook is mogelijk de aantallen u.m.s.-ongevallen (ongevallen met uitsluitend materiële schade) te volgen. De Actie slaat immers niet op u.m.s. ongevallen waardoor niet te verwachten is dat de Actie hierop effect zal hebben. Er bestaan echter vermoedens dat de compleetheid van politieregistratie van u.m.s.-ongevallen al vóór de Actie aan het afnemen was.

Een verder probleem is dat tot nu toe verzekeraars erg terughoudend zijn geweest in het verstrekken van gegevens.

Informatie

Het gaat hierbij om gegevens over verzekeringsclaims voor letsel en/of materiële schade. Niet elk verkeersslachtoffer dient echter een verzekeringsclaim in, bijvoorbeeld als men slechts WA verzekerd is of men de no-claim bonus niet wil aantasten. Op basis van vroegere contacten met de NVVA mogen wij verwachten dat bij of via de NVVA de gegevens niet in een voor dit doel geschikte vorm beschikbaar kunnen en zullen worden gesteld.

Criteria

1. Onafhankelijk: ja, maar deels van politie afkomstig

2. Beschikbaar: neen

3. Periode: ja

4. Consistent: onbekend

5. Gemeenten: ja

6. Kenmerken: ja

Conclusie: Niet bruikbaar.

6. CONCLUSIE

De bovenbeschreven toetsingen van elke verzameling aan de gestelde criteria kunnen in het volgende beoordelingsschema weergegeven worden.

Criterium	Mogelijke bronnen									
	Politie			Anders						
	VOR	MKR	PV	DOS	LMR	PORS	AR	RVG	LE	NVVA
1. Onafhankelijk	-	?	?	+	+	+	+	+	+	+
2. Beschikbaar	+	-	-	+	+	+	?	+	+	-
3. Periode	+	+	+	+	+	+	-	-	?	+
4. Consistent	+	?	?	+	+	+	?	+	+	?
5. Gemeenten	+	+	+	-	-	-	+	-	-	+
6. Kenmerken	+	?	+	-	+	-	+	+	+	+
TOTAAL OORDEEL	+*	-	?	-x	+x	-x	-	-	?	-

"+" = ja/voldoet, "-" = neen/voldoet niet, "?" = nog onbekend.

"*" alléén in combinatie met externe gegevens.

"x" niet (erg) relevant; (te beperkt, zie tekst).

Uit dit beoordelingsschema moge het duidelijk zijn dat er van de onderzochte verzamelingen geen enkele is die zonder meer gebruikt kan worden om een eventuele terugloop van registratiegraad van de politie te meten, laat staan dat er één is die zou kunnen aantonen dat een eventuele terugloop het gevolg is geweest van Actie -25%. Ook is niet te verwachten dat een combinatie van gebruik van (onderdelen van) verschillende gegevensbronnen tot een andere conclusie zal leiden.

We kunnen dan ook niet anders doen dan aanbevelen om het beoogde onderzoek naar de invloed van het Stimuleringsplan Actie -25% op de registratiepraktijk van verkeersongevallen niet uit te voeren.

