

Hoe kunnen auto-ongevallen voorkomen worden volgens SEH- slachtoffers?

Aard en oorzaak Brabantse auto-ongevallen ontleed:
Merendeel ongevallen is te voorkomen

Trude Rietveld, provincie Noord-Brabant /Jacinta Peerlkamp, VeiligheidNL

Aanleiding

De provincie Noord-Brabant werkt al jaren intensief samen met partners om het verkeer veiliger te maken. Desondanks lukt het niet om het aantal slachtoffers terug te dringen. Kille cijfers lieten zien dat het aantal verkeersdoden in Brabant in 2018 flink was gestegen ten opzichte van 2017, van 98 slachtoffers in 2017 naar 150 in 2018. Een verklaring voor deze stijging is lastig te geven, daarvoor ontbreekt informatie over de aard en oorzaken van de ongevallen. Om toch beter gerichte maatregelen in te kunnen zetten wil de provincie alle beschikbare data gebruiken. Naast de ongevallengegevens in BRON (Bestand geregistreerde Ongevallen van Rijkswaterstaat, politie en STAR) ligt er bij ziekenhuizen een schat aan informatie over verkeersongevallen waarvan de provincie steeds meer gebruik maakt, bijvoorbeeld in het onlangs door VeiligheidNL uitgevoerde onderzoek naar de aard en oorzaken van auto-ongevallen.

Onderzoeksmethode

In het Letsel Informatie Systeem (LIS) van VeiligheidNL staan slachtoffers geregistreerd die na een ongeval, geweld of in verband met zelf toegebracht letsel zijn behandeld op de Spoedeisende Hulp (SEH) van een selectie van ziekenhuizen in Nederland [1]. Hieraan doen drie Brabantse SEH's mee. Bij deze drie SEH's hadden in 2018 zo'n 2.400 SEH-bezoeken naar aanleiding van een verkeersongeval plaatsgevonden. Hiervan betrof het in 17 procent van de gevallen een bestuurder of passagier van een auto. Naar deze 375 slachtoffers is een vragenlijst gestuurd.

De antwoorden van 90 vragenlijsten zijn meegenomen in de analyses. Vanwege het beperkte aantal slachtoffers lag de focus van het onderzoek op kwalitatieve analyses. Met name de beschrijvingen van respondenten over hoe de ongevallen ontstaan zijn, welke factoren een rol hebben gespeeld en op welke wijze het ongeval voorkomen had kunnen worden zijn gedetailleerd uitgewerkt.

Resultaten

Kenmerken en gordelgebruik respondenten

Het jongste slachtoffer was 9 jaar en het oudste slachtoffer 92 jaar (gemiddelde leeftijd 46 jaar). Acht op de tien respondenten reed zelf ten tijde van het ongeval.

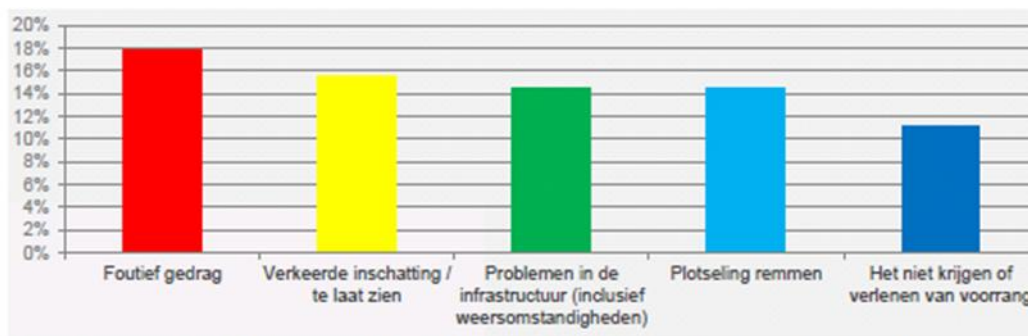
Opvallend is dat tien procent van de respondenten aangaf geen gordel gedragen te hebben, terwijl uit de laatste meting van het ministerie in 2010 bleek dat 97% van de voorzittenden van een personenauto wel een gordel droeg [2]. Deze bevinding komt overeen met de recente bevinding van het SWOV dat bij dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2017 één derde deel van de overleden inzittenden waarvan het gordelgebruik bekend was, geen autogordel droeg [3].

Ongevalsscenario

Een botsing met een persoon of rijdend voertuig op (alle) wegsoorten kwam het meeste voor, in ongeveer de helft van alle ongevallen. In ongeveer een kwart van de gevallen was er sprake van een botsing met een obstakel en bij een vijfde van een eenzijdig ongeval. Het aangegeven scenario van deze botsingen verschilde per soort weg. Zo was op de auto(snel)weg het plotseling remmen het meest genoemde scenario (n=10) terwijl op andere wegen buiten de bebouwde kom dit de infrastructuur (n=8) en het foutieve gedrag was (n=7). Binnen de bebouwde kom werden de scenario's het niet krijgen of verlenen van voorrang (n=4) en het verkeerd inschatten van de situatie (n=4) met name genoemd. Binnen de bebouwde kom viel op dat het botsen met een obstakel (n=8) vaak voorkwam.

Slachtoffer:

'Kop staart botsing, ik zat in de voorste auto op de A73. Met ongeveer 100km per uur van achter aangereden. Airbags zijn niet uit gegaan.'



Bron: LIS-vervolgonderzoek auto-ongevallen in Noord-Brabant (2018), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL

Top 5 scenario's auto-ongevallen Noord-Brabant 2018

Factoren bij het ontstaan van ongevallen

Het is niet verwonderlijk dat veel respondenten aangaven dat het rijgedrag een grote rol speelde bij het ontstaan van de auto-ongevallen. Het is zeker niet alleen de tegenpartij die 'de schuld' krijgt (49%), ook is 32% van de respondenten kritisch over het eigen gedrag. Het gaat hierbij om niet opletten, afgeleid zijn, of het niet houden aan de verkeersregels zoals te hard rijden of geen voorrang verlenen. Daarnaast was de verkeerssituatie (zoals drukte en file) volgens een kwart van de respondenten een belangrijke factor in het ontstaan van de auto-ongevallen. Verder was het opvallend

dat één op de tien respondenten aangaf dat de lichamelijke/geestelijke conditie een factor was, waarbij het voornamelijk ging om vermoeidheid.

Slachtoffer:

‘Als bestuurder zijn er momenten dat je afgeleid raakt. Vaak gaat dat goed. Dit keer helaas niet.’

Slachtoffer:

‘Het was een goed overzichtelijk kruispunt. Ik denk dat hij veel te hard reed.’

Voorkomen van ongevallen

Er is goed nieuws op weg naar nul verkeersslachtoffers: de overgrote meerderheid van de respondenten gaf aan dat het ongeval voorkomen had kunnen worden. Ruim twee derde kon ook noemen hoe het ongeval voorkomen had kunnen worden. De meest genoemde maatregel was het verbeteren van het rijgedrag van de tegenpartij (37%), hetzij door beter op te letten of door niet te hard te rijden. Een derde gaf aan dat het ongeval voorkomen had kunnen worden door beter rijgedrag van zichzelf. Hieronder valt zowel beter opletten, als het niet rijden bij een slechte lichamelijke of geestelijke conditie zoals vermoeidheid en het niet gebruiken van een telefoon of alcohol en drugs tijdens of voor het rijden. Een vijfde van de respondenten noemde een verbetering in de infrastructuur. Hierbij waren de maatregelen divers zoals betere verlichting, meer verkeersaanduidingen, bredere weg en strooien tegen gladheid.

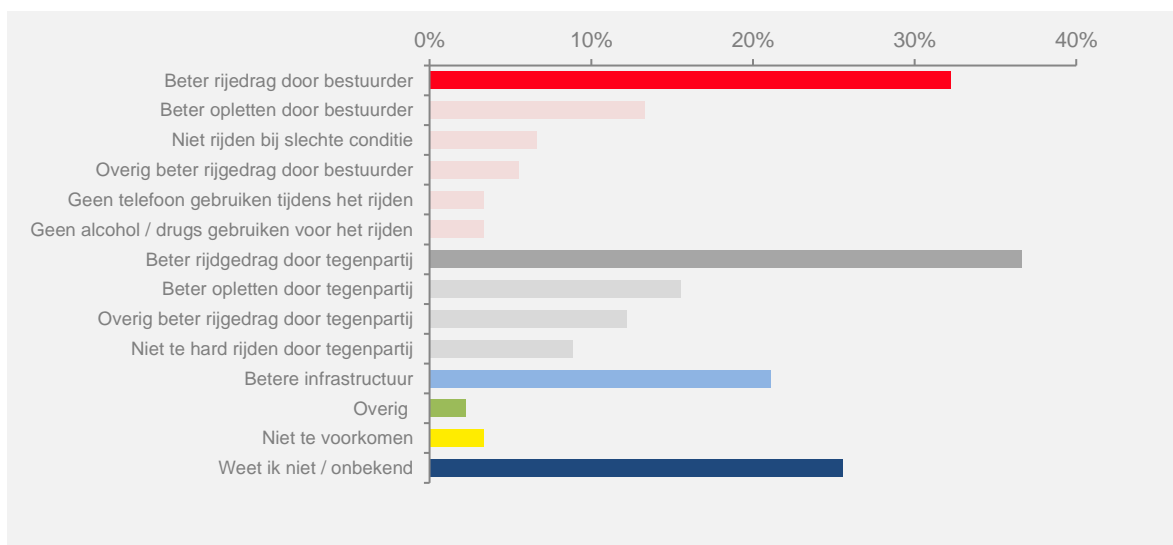
Slachtoffer:

‘Bloembak niet donkerbruin maken en weerkaatsende markering aanbrengen.’

Slachtoffer:

‘Als ik had geweten dat mijn bloeddruk zo laag was, dat het gevaarlijk was, was ik niet in de auto gestapt.’

Figuur: Maatregelen voor het voorkomen van het auto-ongeval volgens de respondenten



Bron: LIS-vervolgonderzoek auto-ongevallen in Noord-Brabant (2018), Letsel Informatie Systeem, VeiligheidNL

** Meerdere maatregelen mogelijk. Figuur telt niet op tot 100 procent.*

Vervolg

De resultaten worden door de provincie Noord-Brabant gebruikt voor hun risico-analyse in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Dit onderzoek is voor de provincie een bevestiging dat gedrag de grootste factor is in het ontstaan van verkeersongevallen. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld niet goed opletten, te hard rijden, niet verlenen van voorrang, plotseling remmen, vermoeid in de auto stappen en afleiding. In de gedragscampagnes zullen afleiding en vermoeidheid daarom belangrijke thema's blijven. Aan gordelgebruik wordt op dit moment weinig aandacht besteed, omdat het gordelgebruik al heel hoog ligt. Toch moet overwogen worden of dit (weer) aandacht moet krijgen, aangezien een verdere verhoging van het gordelgebruik letselernst sterk kan verminderen. Op het infrastructurele vlak wil de provincie meer inzetten op het voorkomen van ongevallen met obstakels.

Voor een verder inzicht in het ontstaan van auto-ongevallen in Noord-Brabant is het interessant om de ongevalsdata uit ziekenhuizen te koppelen aan locatiegegevens om zo infrastructurele knelpunten gericht aan te pakken. Tot slot zou het onderzoek uitgebreid kunnen worden met gegevens uit (alle) andere provincies en een controlegroep, waardoor conclusies getrokken kunnen worden op basis van een grotere groep respondenten en risico's beter in kaart kunnen worden gebracht.

Publicaties en bronnen

[1] Panneman M, Blatter B (2016). Letsel Informatie Systeem. Representatief voor alle SEH's in Nederland? Amsterdam: VeiligheidNL

[2] DVS (2010). Beveiligingsmiddelen in de auto 2010. Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

[3] Nieuwenhuizen Wijbenga, C. van (2019, 5 augustus). SWOV-onderzoek naar de dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2017 [Kamerbrief RWS-2019/19310].