

Hoe kunnen auto-ongevallen voorkomen worden?

Verdiepend onderzoek naar oorzaken van ongevallen onder SEH-slachtoffers

Auteurs: Trude Rietveld (provincie Noord-Brabant) en Jacinta Peerlkamp-Steltenpool (VeiligheidNL)

Samenvatting

VeiligheidNL heeft in opdracht van de provincie Noord-Brabant onderzoek gedaan onder automobilisten die in 2018 slachtoffer waren van een verkeersongeval en die de Spoedeisende Hulp van één van de drie deelnemende Brabantse ziekenhuizen hebben bezocht. De slachtoffers hebben een papieren vragenlijst ingevuld over de toedracht, en omstandigheden van het ongeval. Daarnaast is gevraagd naar persoonskenmerken en rijervaring.

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.

Het is niet verwonderlijk dat veel respondenten aangaven dat het rijgedrag een grote rol speelde bij het ontstaan van de ongevallen. De overgrote meerderheid van de respondenten gaf aan dat het ongeval voorkomen had kunnen worden.

De meeste genoemde maatregel om het ongeval te voorkomen was beter rijgedrag van de tegenpartij of van zichzelf. Ook het verbeteren van de infrastructuur werd regelmatig genoemd. Opvallend resultaat is dat tien procent van de respondenten aangaf geen gordel gedragen te hebben.

Slachtoffer:
'Als bestuurder zijn er momenten dat je afgeleid raakt. Vaak gaat dat goed. Dit keer helaas niet.'

De resultaten van dit onderzoek worden door de provincie Noord-Brabant gebruikt voor hun risico-analyse in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Presentatievorm

Onze voorkeur gaat uit naar een sessie van 30 minuten

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 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 de drie SEH's hadden in 2018 zo'n 2.400 SEH-bezoeken naar aanleiding van een verkeersongeval plaatsgevonden. Hiervan betrof het in zeventien procent van de gevallen een bestuurder of passagier van een auto. Naar deze 375 slachtoffers is een vragenlijst gestuurd.

De vragenlijst bestond uit 40 vragen, verdeeld over de volgende onderwerpen:

Ongeval gerelateerd:

- Toedrachtomschrijving
 - Aanleiding en beschrijving van ongeval
 - Soort ongeval (eenzijdig, botsing met object, botsing met voertuig, overig)
- Tijd en plaats van het ongeval
 - Locatie op weg (wegvak, kruising)
 - Type weg (snelweg, provinciaal, gemeentelijk)
 - Tijdstip op de dag
 - Soort weg (bocht, rotonde, kruispunt)
- Rol van interne/externe factoren bij het ontstaan van het ongeval
 - Lichamelijke factoren
 - Passagiers / gedrag passagiers
 - Omgevingsfactoren (weertype, verkeerssituatie,...)
 - Gedrag van de bestuurder
 - Mankement aan vervoersmiddel
 - Gebruik van alcohol, medicatie, telefoon
- Attitude ten aanzien van ongeval
 - Was het ongeval te voorkomen?

Algemeen:

- Persoonskenmerken
 - Leeftijd
 - Geslacht
- Auto kenmerken
 - Type auto

- Aantal passagiers
- Rijgedrag
 - Ervaring
 - Aantal gereden kilometers per maand
 - Aantal dagen per week

Van de 375 aangeschreven slachtoffers met een auto-ongeval hebben 92 slachtoffers een volledige vragenlijst ingevuld (respons 25%). Hierbij moet opgemerkt worden dat er soms meerdere slachtoffers van een ongeval op hetzelfde adres geregistreerd zijn; dit zijn bijvoorbeeld ongevallen waarbij echtparen of gezinnen betrokken waren. In deze gevallen is vaak maar één vragenlijst geretourneerd. Twee respondenten gaven aan dat het ongeval had plaatsgevonden op eigen terrein, deze zijn geëxcludeerd van verdere analyses. 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 aan gaf geen gordel gedragen te hebben, terwijl uit de laatste meting van het ministerie in 2010 bleek dat 97% van de voorinzittenden 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].

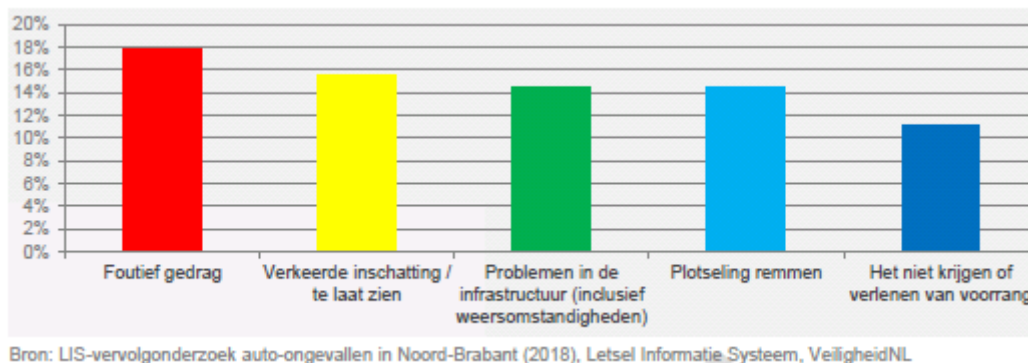
Slachtoffer:
'Kop staart botsing, ik zat in voorste auto op A73. Met ongeveer 100km per uur van achter aangereden. Airbags zijn niet uit gegaan.'

Ongevalsscenario

Op alle wegsoorten kwam de botsing met een persoon of rijdend voertuig het meeste voor, dit vormt 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 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 het botsen met een obstakel (n=8) vaak voor kwam.

Figuur: Ongevallen automobilisten Noord-Brabant; Top 5 scenario's



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:
'Het was een goed overzichtelijk kruispunt. Ik denk dat hij veel te hard reed.'

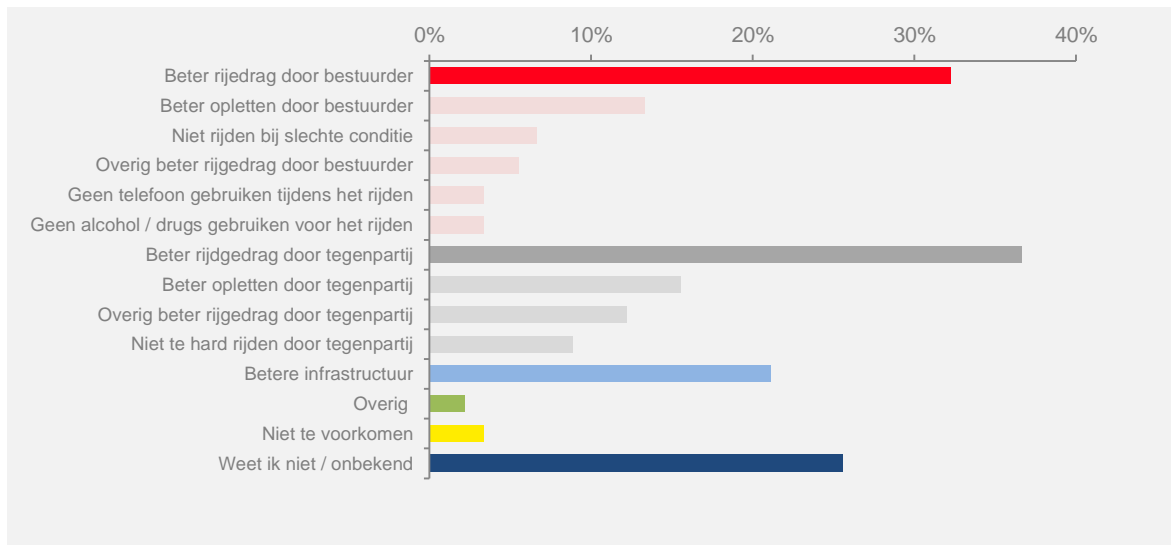
Voorkomen van ongevallen

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 (14%) of door niet te hard te rijden (9%). Een derde gaf aan dat het ongeval voorkomen had kunnen worden door beter rijgedrag van zichzelf. Hieronder valt zowel beter opletten (13%), als het niet rijden bij een slechte lichamelijke of geestelijke conditie zoals vermoeidheid (7%) en het niet gebruiken van een telefoon (3%) of alcohol en drugs tijdens of voor het rijden (3%). 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:
'Als ik had geweten dat mijn bloeddruk zo laag was, dat het gevaarlijk was, had ik niet in de auto gestapt.'

Slachtoffer:
'Bloembak niet donkerbruin maken en weerkaatsende markering aanbrengen.'

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.

De aanbevelingen zijn op basis van een onderzoek waar 90 slachtoffers aan hebben deelgenomen, deze resultaten moeten dus met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Tevens ontbrak in dit onderzoek een controlegroep, waardoor het niet mogelijk is om uitspraken te doen over risico's. Een aanbeveling is om in de toekomst een landelijk LIS-vervolgonderzoek naar auto-ongevallen uit te voeren en daarbij een controlegroep mee te nemen, waardoor conclusies getrokken kunnen worden op basis van een grotere groep respondenten en risico's in kaart gebracht kunnen worden. Ook zou het voor een verder inzicht in het ontstaan van auto-ongevallen in Noord-Brabant interessant zijn om de ongevalsdata uit ziekenhuizen te koppelen aan locatiegegevens om zo infrastructurele knelpunten gericht aan te pakken.

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].