

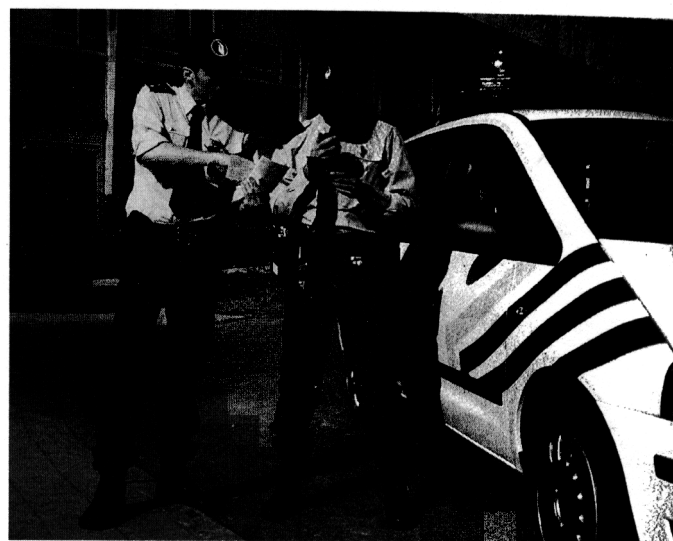
Onderregistratie van verkeersslachtoffers

een overzicht van verklarende factoren

Pascal Lammar

Steunpunt Verkeersveiligheid - Vrije Universiteit Brussel

De registratie van de verkeersslachtoffers door de politie geeft een onderschatting te zien van het werkelijke aantal verkeersslachtoffers. Dat is niet alleen in België het geval, maar is een internationaal fenomeen. Deze onderregistratie is het gevolg van een samenspel van factoren die bovendien hun invloed hebben op de representativiteit en betrouwbaarheid van de statistieken.



VERKLARENDE FACTOREN

Men kan verschillende factoren onderscheiden die bepalend zijn voor de registratie van verkeersongevallen en slachtoffers. Daarbij kan een onderscheid gemaakt worden tussen registratiefactoren, waarbij alleen de politie bepalend is (politiegerelateerde factoren), factoren die hun invloed hebben op de registratie via zowel de politie als de slachtoffers (politie- en slachtoffergelateerde factoren) en factoren waarbij de verkeersslachtoffers een bepalende rol spelen (slachtoffergelateerde factoren). Deze worden achtereenvolgens besproken.

Politiegerelateerde factoren

Eén van de taken van de politiediensten bestaat erin verkeersongevallen met gewonden te registreren. Ongevallen met uitsluitend materiële schade worden in België, zoals in de meeste landen, niet geregistreerd, hoewel op gemeentelijk niveau deze gegevens soms voor eigen gebruik in een databank verzameld worden. De registratie wordt onder meer beïnvloed door volgende politiegerelateerde

factoren: het al dan niet ter plaatse komen van de politie bij verkeersongevallen, het invullen van het verkeersongevallenformulier, regionale en/of tijdsverschillen.

Aanwezigheid politie

Bij een verkeersongeval komt de politie niet altijd ter plaatse. Wanneer er gewonden zijn, zal dat frequenter gebeuren en deze kans wordt groter naarmate de verwondingen ernstiger zijn. Wanneer er alleen materiële schade is, komt de politie normaal gezien niet ter plaatse, tenzij de verkeersafwikkeling sterk gehinderd wordt.

Onderzoek toont aan dat de politie vooral ter plaatse komt bij auto- en motorongevallen en veel minder bij ongevallen met zwakke weggebruikers (zie tabel 1). Het beperkte onderzoek in Vlaanderen wijst erop dat de politie in Vlaanderen ter plaatse komt bij 25% van de ongevallen met gewonden tegen 35% in Nederland. Het ter plaatse komen van de politie verhoogt de kans op registratie, maar is nog geen garantie op (juiste) rapportering en registratie.

Aanwezigheid politie	Auto	Motorfiets	Bromfiets	Voetganger	Fiets	Totaal
Vlaanderen	68%	-	27%	20%	16%	25%
Nederland	72%	71%	55%	21%	16%	35%

Tabel 1: Aanwezigheid van de politie bij ongevallen met gewonden volgens vervoerswijze van het slachtoffer in Vlaanderen en Nederland.

Verkeersongevallenformulier

De procedure die de vaststellende politieagenten moeten doorlopen bij een verkeersongeval met gewonden en/of doden is vrij omslachtig. Naast het opstellen van een proces-verbaal moet ook een verkeersongevallenformulier ingevuld worden. Deze verkeersongevallenformulieren worden vervolgens aan het Nationaal Instituut voor de Statistiek bezorgd waar ze worden gebruikt om de ongevallenstatistieken op te maken. Doordat proces-verbaal en verkeersongevallenformulier niet op elkaar afgestemd zijn, moet dubbel werk worden geleverd, wat niet alleen tijdrovend is, maar ook fouten in de hand werkt. Zo loopt het al eens mis doordat vergeeten wordt het formulier in te vullen en op te sturen, of doordat het formulier op een later tijdstip (soms tot drie weken later) of door iemand anders dan de verbalisant ingevuld wordt, zodat aan de correctheid van bepaalde gegevens getwijfeld kan worden. Op dit moment wordt er wel gewerkt aan een nieuw systeem, namelijk het systeem van eenmalige vattning. De idee daarachter is om de ongevallengegevens rechtstreeks in een geautomatiseerd systeem in te voeren zodat het niet meer nodig is om proces-verbaal en verkeersongevallenformulier apart in te vullen. Dit systeem wordt verwacht, mits goede uitwerking, een verhoogde betrouwbaarheid met zich mee te brengen.

Regionale verschillen

Rekening houdende met het uitgebreide takenpakket van de politiediensten, mag duidelijk zijn dat het invullen van de verkeersongevallenformulieren niet altijd tot de hoogste prioriteiten behoort. Deze prioriteiten verschillen bovendien van regio tot regio. Daarbij komt nog eens de recente politiehervorming, die ook voor wat onduidelijkheid heeft gezorgd. Al deze factoren spelen een rol in de verschillende politiezones, wat tot een verschillende prioriteitstelling aanleiding kan geven en bijgevolg de registratie van ongevallen beïnvloedt.

Tijdsverschillen

De rapportering van ongevallen door de politiediensten kan variëren in de loop van de tijd, onder meer afhankelijk van het belang dat daaraan op een bepaald ogenblik gehecht wordt. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de politiehervorming, hebben ongetwijfeld een invloed op dit rapportageproces, waardoor een vergelijking tussen jaren niet steeds optimaal kan gebeuren.

Politie- en slachtoffergerelateerde factoren

Factoren, zowel politie- als slachtoffergerelateerd, die de registratie beïnvloeden, zijn: type weggebruiker, ongevaltype, leeftijd en letselernst. Deze factoren zijn in belangrijke mate verantwoordelijk voor de bestaande vertekeningen in de ongevallenstatistieken.

Type weggebruiker

Het type weggebruiker dat betrokken is bij een verkeersongeval is in sterke mate bepalend voor al dan niet registratie. Zoals uit de cijfers i.v.m. de aanwezigheid van de politie bij verkeersongevallen al afge-

leid kan worden, bevatten de door de politie geregistreerde gegevens een groter aandeel motorfiets- en autoslachtoffers. Het aandeel van de fietsslachtoffers blijkt daarentegen sterk onderschat te worden (zie tabel 2). De onderschatting is het grootst bij fietsers onafgezien

de letselernst. De sterke onderschatting van ongevallen met fietsers hangt samen met een aantal factoren. Ten eerste komt de politie zelden ter plaatse bij ongevallen met fietsers. Dat houdt mogelijk verband met het feit dat uit de cijfers blijkt dat fietsers over het algemeen minder zwaar gewond worden dan slachtoffers met andere vervoersmiddelen. Ten tweede betreft het een groot

aandeel eenzijdige botsingen. Dat betekent dat er geen andere weggebruiker betrokken was bij het ongeval, wat de blijkbaar noodzakelijkheid tot melding van het ongeval bij de politiediensten verkleint. Wanneer het een ongeval met een motorvoertuig betreft is de kans op registratie groter, zij het nog steeds lager dan de registratie van ongevallen tussen motorvoertuigen. Een andere factor die een rol speelt, is dat veel kinderen als fietsers aan het verkeer deelnemen. Kinderen zijn niet op de hoogte van het feit dat ongevallen met gewonden gemeld moeten worden en worden ook al eens sneller overbluft bij een ongeval met een volwassene. Uit een studie in het Gentse blijkt dat van de fietsslachtoffers op de spoedgevallendiensten 43% geen aangifte bij de politie heeft gedaan.

Nederlandse cijfers geven aan dat auto-inzittenden en slachtoffers van ongevallen met vrachtwagens bij ziekenhuisopname en spoedgevallen het minst onderschat worden. Volgens een onderzoek waarbij alle registratiewaardige verkeersslachtoffers werden beschouwd, worden de slachtoffers onder de motorrijders het minst

Vervoerswijze %	Registratiegraad		
	ziekenhuis-gewonden	gewonden op spoedgevallen-dienst	gewonden van registratiewaardig ongeval
Auto/ bestelwagen	80	33	37 (alleen auto)
Motorfiets	64	19	43
Bromfiets	68	25	34
Fiets	34	8	9
Voetganger	56	27	31
Vrachtwagen	78	39	29 (+ bestelwagen)

Tabel 2 : Registratiegraad van verkeersslachtoffers volgens vervoerswijze van het slachtoffer (Nederlandse cijfers).

De **registratiegraad** geeft de verhouding weer van het aantal in de statistieken geregistreerde ongevallen of slachtoffers tot het 'werkelijk' aantal ongevallen of slachtoffers.

$$\text{Registratiegraad R (\%)} = \frac{OG}{OW} \times 100 \quad \text{of} \quad \frac{SG}{SW} \times 100$$

OG = aantal geregistreerde ongevallen

OW = werkelijk aantal ongevallen

SG = aantal geregistreerde slachtoffers

SW = werkelijk aantal slachtoffers

onderschat, en de fietsers het sterkst onderschat (zie tabel 2).

Ongevaltype

Het type ongeval (eenzijdig ongeval of ongeval met meerdere weggebruikers) is eveneens in sterke mate bepalend voor al dan niet registratie. Zo hebben botsingen met twee of meer motorvoertuigen een significant hogere registratiegraad dan eenzijdige botsingen (zie tabel 3). Slachtoffers van eenzijdige ongevallen, niet alleen motorvoertuigongevallen, kennen een aanzienlijke onderschatting. Enquëtering in Nederland geeft aan dat bijna 30% van de ongevallen met letsel langzaam verkeer betreft dat betrokken is bij een eenzijdig ongeval. Eenzijdige ongevallen maken ongeveer de helft uit van alle registratiewaardige slachtoffers van een fietsongeval. Voor de rest betreft het ook veel fiets-fietsbotsingen. De kans op registratie van deze ongevallen door de politie blijkt gering te zijn. De registratie van fietsers (en voetgangers) bij botsingen met motorvoertuigen is completer.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen maakt melding van het feit dat 10% van de gewonden valt bij een éénzijdig ongeval. Het merendeel van de ongevallen betreft personenwagens (71%). Het aandeel tweewielers is in totaal goed voor 22%; het aandeel van de fietsers bedraagt slechts 7%. Dat het ook hier om een serieuze onderschatting gaat, blijkt uit een onderzoek naar fietsslachtoffers binnen Gentse spoedgevallendiensten. Volgens dit onderzoek betreft 41% een val met de fiets zonder aanrijding met derden. Daarnaast zijn ook aanrijdingen tussen een fietser en een voetganger of met een andere fietser frequent.

Conflicttype	Percentage (%) gewonden op spoedgevallendienst	Percentage (%) van naar ziekenhuis vervoerde verkeersslachtoffers volgens politiebesteding
Botsing met voertuig	37,4	66,6
Botsing met obstakel	8,1	17,6
Eenzijdig ongeval	47,9	8,0
Botsing met voetganger	4,8	7,5
Overig	1,8	0,3

Tabel 3: Percentage gewonden naar type botsing in ziekenhuis- en politieregistratie in Nederland.



Leeftijd

Diverse onderzoeken hebben al aangetoond dat de onderschatting van het aantal verkeersslachtoffers in de categorie 0-14-jarigen het grootst is (zie ook tabel 4). Een analyse van de Minimale Klinische Gegevens (ziekenhuisgegevens) in België blijkt dat te bevestigen, bij vergelijking met de BIVV-statistieken. Deze grote onderschatting van kinderslachtoffers zou sterk samenhangen met de belangrijkste vervoerswijze, namelijk de fiets. Zo blijkt bij een studie naar fietsslachtoffers binnen de Gentse spoedgevallendiensten de leeftijdsgroep 11 tot 20 jaar oververtegenwoordigd. Wanneer rekening gehouden wordt met het aantal inwoners in elke leeftijdscategorie, blijken relatief gezien de meeste fietsslachtoffers te vallen in de leeftijdscategorie 11-14 jaar.

Leeftijd	Registratiegraad (%)
0-14	9
15-19	37
20-24	35
25-34	17
35-44	16
45-54	28
55-64	19
65+	23
Totaal	20

Tabel 4: Registratiegraad van verkeersslachtoffers van een registratiewaardig ongeval naar leeftijd in Nederland.



Letselernst

De waarschijnlijkheid dat een ongeval bij de politie gemeld wordt, hangt nauw samen met de ernst van de opgelopen verwondingen. Bij de meerderheid van de niet-gerapporteerde ongevallen vertonen de slachtoffers lichte verwondingen die geen ziekenhuisopname vereisen. Omgekeerd geldt ook dat de politiediensten eerder ter plaatse zullen komen bij ernstigere verkeersongevallen.

Slachtoffergelateerde factoren

Slachtoffergelateerde factoren die de registratie beïnvloeden, zijn het niet melden van een verkeersongeval met slachtoffer(s) bij de politie en het probleem van later optredende letsels.

Geen melding

Verkeersongevallen worden niet altijd gemeld bij de politiediensten. Dat is vooral het geval bij ongevallen met uitsluitend materiële schade (geen meldingsplicht) of bij ongevallen met lichtgewonden (wel meldingsplicht). Hierbij spreekt men van onderrapportage. Verschillende redenen kunnen ten grondslag liggen aan het niet melden van een verkeersongeval, onder meer:

- mensen zijn niet op de hoogte van de verplichting om een verkeersongeval met gewonde(n) te melden;
- het ongeval wordt door de slachtoffers niet voldoende ernstig gevonden;
- mensen zijn vergeetachtig;
- het letsel komt pas later tot uiting;
- slachtoffers of passagiers zijn onder invloed van alcohol of drugs;
- de betrokkenen willen de politie niet informeren omwille van angst voor vervolging of wegens betrokkenheid bij illegale of criminele praktijken;
- de dekking door de verzekering is ontoereikend.

Later optredende letsels

Verkeersslachtoffers met letsels die zich pas één of meerdere dagen na het ongeval manifesteren, maken hiervan minder melding dan slachtoffers met letsels die op de dag van het ongeval tot uiting komen. Dit komt vrij veel voor bij whiplash-letsels, wat ondermeer impliceert dat kop-staartaanrijdingen bijgevolg minder geregistreerd zullen worden dan andere types aanrijdingen.



SAMENGEVAT

- Verkeersongevallen worden **niet altijd gemeld** bij de politiediensten. Dat is vooral het geval bij ongevallen met uitsluitend materiële schade (geen meldingsplicht) of bij ongevallen met lichtgewonden (wel meldingsplicht).
- Bij een oproep komt de politie **niet altijd ter plaatse**. Algemeen kan men stellen dat de politie minder ter plaatse komt naarmate het ongeval minder ernstig is. De politie zal voor ongevallen met uitsluitend materiële schade alleen ter plaatse komen bij betwistingen of wanneer het ongeval voor (ernstige) verkeershinder zorgt.
- De registratiegraad kan **variëren tussen de verschillende politiezones**, al dan niet afhankelijk van de prioriteit die in de betreffende politiezone gegeven wordt aan de registratie van verkeersongevallen.
- De rapportering van ongevallen door de politiediensten kan **variëren in de loop van de tijd**, o.m. afhankelijk van het toegekende belang en/of bepaalde ontwikkelingen binnen het politieapparaat.
- De **registratiegraad** is verbonden met het **type weggebruiker**. Zo blijkt de politie verhoudingsgewijs minder ter plaatse te komen bij ongevallen met zwakke weggebruikers, waardoor een lagere vertegenwoordiging van de zwakke weggebruikers te zien valt binnen de ongevallenstatistieken.
- De **registratiegraad** is verbonden met het **ongevaltype**. Zo is de kans op registratie groter wanneer zwakke weggebruikers in botsing komen met een motorvoertuig dan wanneer dat niet het geval is. Eenzijdige ongevallen worden zelden geregistreerd. Dat reflecteert waarschijnlijk de algemene visie dat wanneer geen ander voertuig of persoon bij het ongeval betrokken is, er geen behoefte bestaat om dit ongeval te melden.
- De **registratiegraad** is verbonden met de **leeftijd** van de verkeersslachtoffers. Zo blijkt er voornamelijk een onderregistratie van het aantal kinderen die het slachtoffer worden van een verkeersongeval.
- De **registratiegraad** is verbonden met de **letselernst**. Hoe ernstiger het letsel, des te hoger de registratiegraad. Dat veroorzaakt een vertekening in de ongevallencijfers met name een lagere vertegenwoordiging van lichtgewonden.
- De juistheid van de statistische gegevens is afhankelijk van het insturen en correct invullen van het **verkeersongeval-formulier** door de politie.
- Verkeersslachtoffers met **later optredende letsels** maken hiervan minder melding dan slachtoffers met letsels die op de dag van het ongeval zelf tot uiting komen.