

# cijfers en statistieken

Johan De Mol, wetenschappelijk medewerker Centrum Duurzame Ontwikkeling

## Slechts het topje van de ijsberg

### Verkeersonveiligheid in statistieken (deel 2)

**In dit tweede deel van de reeks over het onderzoek objectieve onveiligheid, komt de aanzienlijke onderrapportering aan het licht van ongevallen van vooral zwakke weggebruikers. Ook al werd een zeer specifieke bevolkingsgroep (studenten 1<sup>ste</sup> kandidatuur Gent) geënquêteerd, de resultaten bevestigen het vermoeden dat alleen de top van de ongevallen-ijsberg in de statistieken zichtbaar is. Opmerkelijk is bijvoorbeeld dat de politie/rijkswacht verhoudingsgewijs nog meer ter plaatse komt bij autoverkeersongevallen zonder gewonden dan bij fietsverkeersongevallen met gewonden.**

In het eerste deel van deze reeks (*Verkeersspecialist* nr. 56, p. 7-12) kon u lezen in welke mate het bestaande statistisch materiaal onjuist, onvolledig en ontoegankelijk is.

Het statistisch materiaal is onjuist, vooral door beperkte registratie van bepaalde groepen weggebruikers die bij een ongeval betrokken zijn. Door onvolledig statistisch materiaal zijn die groepen ook niet terug te vinden via andere bronnen (bijv. medische gegevens, verzekeringen). De ontoegankelijkheid van de bronnen slaat zowel op de medische gegevens (statistisch zo goed als onbruikbare registratie), als op de gegevens van de verzekeringen. We werden met een duidelijk gebrek aan medewerking geconfronteerd.

### Enquête

Om bovenstaande redenen was het nodig via andere methoden minstens de grootte van de deficiënties aan te geven. Enkel een breedopgezette enquêtering over de volledige bevolking kan een begin van een oplossing bieden. Hiervoor kan de tweejaarlijkse enquêtering in Nederland model staan. Binnen de budgettaire ruimte van dit project was zo'n grootscheepse enquêtering echter niet mogelijk. Daarom werd gekozen om via een enquêtering voor een specifiek deel

van de bevolking de verhouding te bepalen tussen het aantal ongevallen, de registratie en de ernst van het ongeval.

De bevroegde groep moest tot die groep van verkeersdeelnemers behoren waarvan algemeen wordt aangenomen dat ze niet representatief wordt weergegeven in de ongevallenstatistieken<sup>1</sup>. Specifiek werd naar een bevolkingsgroep gezocht die zich vooral te voet, met de (brom)fiets of openbaar vervoer verplaatst. Bovendien moest de geselecteerde groep gemakkelijk te enquêteren zijn. Daarom kozen we voor het bevroegen van de studenten 1<sup>ste</sup> kandidatuur van de universiteit Gent.

Door deze bevolkingsgroep te nemen, heeft men geen representatief staal van de totale bevolking. Het is immers een leeftijdsgroep die zich grotendeels situeert tussen 18 en 21 jaar. Ook is dit staal erg specifiek: het zijn enkel afgestudeerden van studierichtingen die toegang geven tot de universiteit<sup>2</sup>.

Bepaalde opleidingsniveaus komen hierdoor niet aan bod.

Niettegenstaande dit zeer specifieke staal, kunnen de resultaten van de enquête waardevol zijn. De geënquêteerde bevolkingsgroep staat immers voor een groep met een beperkte automobiliteit en een groep die (gedurende de periode van de ongevallenanalyse: sinds het verlaten van de lagere school) eerder opteert voor (brom)fietsen, lopen of het gebruik van openbaar vervoer. Bovendien kunnen de resultaten ons iets leren over de verhouding tussen ongeval en rapportering.

De gegevens van deze specifieke bevolkingsgroep mogen niet doorgetrokken worden naar de totale bevolking. Toch staat het gebruikte staal voor een groep die over een grotere mobiliteit beschikt dan de doorsnee bevolking. De mate waarin deze grotere mobiliteit leidt tot een grotere betrokkenheid bij ongevallen, kan afgeleid worden uit de ongevallengegevens van het BIVV. Op basis van de

<sup>1</sup> In België is daarover slechts één onderzoek bekend: DE SOMER, A., CLAEYS, D., THIBO, P., CLAEYS, R., RONSE, E., VANDEVEYVER, D., BUYLAERT, W., Registratie van fietsongevallen in spoedgevallendiensten van een stedelijke regio, *Tijdschrift voor Geneeskunde*, 49, nr 22, 1993, blz. 1559-1563.

<sup>2</sup> Het is uiteraard niet onderzocht in welke mate de geselecteerde groep zich verhoudt tot de totale leeftijdsgroep. Er kan verondersteld worden dat bepaalde studierichtingen een ander verplaatsgedrag vertonen. Zo kan het zijn dat de motorisatiegraad hoger ligt in bijv. het beroepsonderwijs dan in het middelbaar onderwijs. Hierover kunnen we echter geen uitsluitel gegeven. Evenmin kan aangegeven worden in welke mate dit verplaatsingsgedrag - in casu de voertuigkeuze - het aantal ongevallen en de aard van de ongevallen beïnvloedt.

gerapporteerde ongevallen, die gemeld worden aan het NIS<sup>3</sup>, zorgt deze bevolkingsgroep voor meer dan 1/5 van alle gewonden en voor bijna 1/5 van alle doden en ernstig gewonden.<sup>4</sup>

Wanneer deze bevolkingsgroep wordt onderzocht naar het aantal doden en ernstig gewonden, stelt men vast dat ze 19 % vertegenwoordigt. Om deze reden kunnen de resultaten van onze enquête<sup>5</sup> een belangrijke aanduiding geven over de rapportage van ongevallen.

Op het totaal van 6752 studenten (1<sup>ste</sup> kandidatuur) was er een respons van 42 %.

Bij het opstellen van de enquête werd ruim gebruik gemaakt van de ervaring die in Nederland aanwezig is bij het peilen naar de betrokkenheid bij een verkeersongeval<sup>6</sup>.



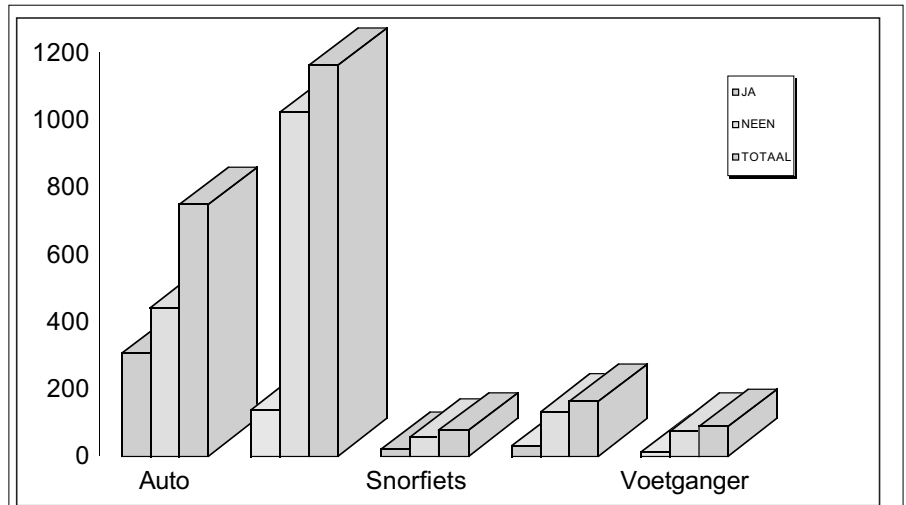
**De enquête biedt informatie over 2.387 ongevallen waarvan er 1.026 respondenten (43 %) gewond werden.**

### Kenmerken van het sample

In totaal werden 2.864 enquêtes ontvangen; van de respondenten waren 56 % vrouwelijke studenten. 50,4 % van de respondenten zit op kot, 39,9 % pendelt en 9,6 % van de ondervraagden is in Gent gedomicilieerd. De enquête biedt informatie over 2.387 ongevallen waarbij er 1.026 respondenten (43 %) gewond werden.

### Relatie tussen ongevallen en registratiegraad

Door de keuze van de specifieke doelgroep kunnen de resultaten van de



Figuur 1: politie/rijkswacht-registratie naar vervoermiddel

enquête niet zomaar geëxtrapoleerd worden naar de totale bevolking. In die zin kan geen vergelijking met de NIS-gegevens gebeuren. De resultaten van onze enquête kunnen wel aangeven in welke mate ongevallen geregistreerd worden. In de resultaten zullen ongevallen met bepaalde vervoermiddelen meer aan bod komen dan wanneer een dergelijke analyse zou uitgevoerd worden voor de totale bevolking. De resultaten kunnen echter, wanneer ze voldoende eenduidig zijn en betrekking hebben op voldoende grote aantallen (waardoor toevalligheden kunnen vermeden worden) wel als waardemeter voor de NIS-gegevens worden gebruikt.

Het is uiteraard niet de bedoeling om op basis van deze resultaten de cijfers van het NIS op te hogen of te verlagen. Ze kunnen wel aangeven in welke mate de registratiegraad van de politie een voldoende en vooral enige garantie is om statistische gegevens op te bouwen.

Bij de opbouw van deze studie werd op basis van buitenlandse studies vast-

gesteld dat de statistische ongevallen-cijfers slechts het topje van de ijsberg zijn. Het grootste deel van deze ijsberg van ongevallen is nog steeds onzichtbaar of niet gekend.

De analyse van de cijfers van de enquête kan niet alleen - wel te verstaan voor deze doelgroep - tonen in welke mate ongevallen niet in statistieken worden opgenomen, maar vooral in welke mate ongevallen met gewonden worden gerapporteerd. Voor ongevallen met gewonden bestaat de zogenaamde 'grijze zone' (al dan niet registreren), niet. Alle verkeersongevallen (op de openbare weg) met gewonden zouden hoe dan ook in de statistieken moeten terug te vinden zijn. Op basis van de analyse van de resultaten kan men uitmaken in welke mate de enige statistische bron voor verkeersongevallenregistratie<sup>7</sup>, de politie/rijkswacht, nog voldoende statistisch accuraat is.

Op basis van deze analyse kunnen mogelijke beleidslijnen worden uitgetekend om hieraan te remediëren.

### Registratie door politie/rijkswacht

#### Algemene analyse alle ongevallen

Bij analyse van alle ongevallen stelt men vast dat de politie/rijkswacht in **22,8 % (530) van de ongevallen ter**

<sup>3</sup> Dit betekent uiteraard 'onvolledige gegevens', gelet op de gebrekkige rapportagestructuur en op de afwezige controle naar kwaliteit en representativiteit van de data.

<sup>4</sup> Deze cijfers tonen aan dat deze bevolkingsgroep in een belangrijke mate in verkeersongevallen wordt gewond. In 1996 vielen er in de leeftijdsgroep 13 tot 21 jaar 16.067 gewonden; dit betekent dat deze leeftijdsgroep naar gewonden toe 23,5 % vertegenwoordigt, terwijl naar de totale bevolking deze groep slechts 11 % vertegenwoordigt.

<sup>5</sup> De enquête werd uitgevoerd van 9-2-98 tot 18-2-98 bij de 1ste-kandidatuur van de meeste studierichtingen.

<sup>6</sup> HARRIS, S.M.A., Verkeersgewonden geteld en gemeten. Resultaten van een enquête gedurende één jaar naar de aard en omvang van het aantal gewonden bij verkeersongevallen en de compleetheit en representativiteit van de politieregistratie ervan, Leidschendam, 1989, SWOV, R-89-13, blz. 59.

<sup>7</sup> De cijfers van de doden en de doden binnen de dertig dagen worden gevormd zowel door de rapportering van de politie/rijkswacht als door de individuele fiche van het parket.

plaatsse komt. In 1766 ongevallen is er geen politie/rijkswacht aanwezig. Dit betekent dat bij 75 % van de ongevallen geen registratie gebeurt. Geen registratie betekent uiteraard ook geen rapportering naar het NIS.

Minstens opmerkelijk zijn de gegevens van de fietsers, voetgangers, bromfietzers en snorfietzers (zie fig. 1). Bij ongevallen met die weggebruikers komt de politie niet alleen zelden ter plaatse, maar valt het ook op dat het om erg hoge cijfers gaat.

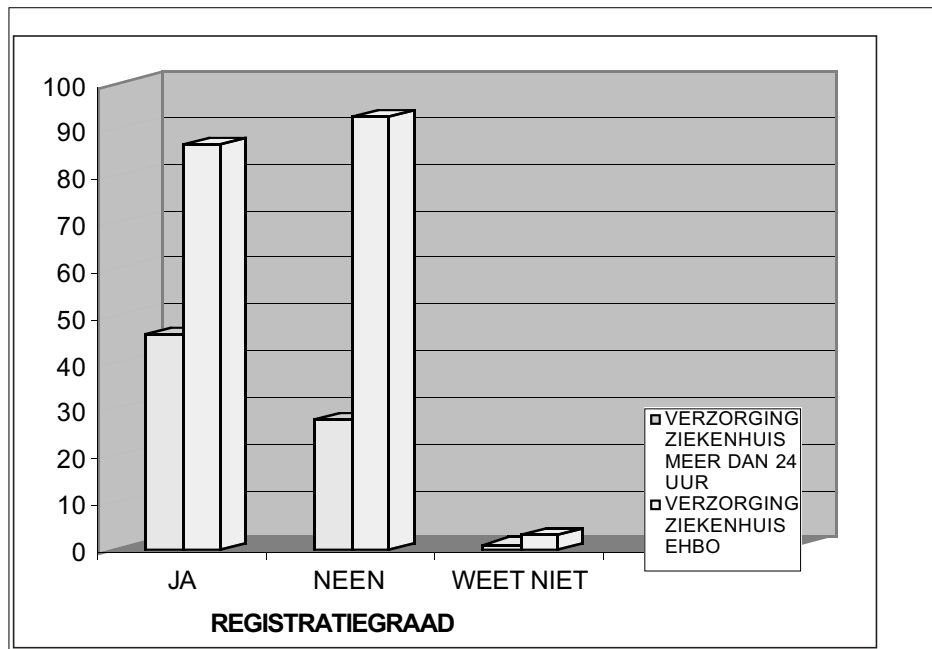
- Vooral in het geval van ongevallen met *fietsers* zijn de cijfers overduidelijk. Het gevaar voor verkeerde interpretatie op grond van lage cijfers is hier niet aanwezig. **Op 1163 ongevallen waar fietsers bij betrokken zijn, komt de politie in 88 % (1024) niet ter plaatse.**
- Voor *bromfietzers* zijn de aantallen lager en is enige voorzichtigheid geboden, maar toch is het verschil tussen het al dan niet ter plaatse komen van de politie opmerkelijk. **In 81 % (132) van de ongevallen komt de politie niet ter plaatse.**
- Wanneer men *fietsers en voetgangers* bij elkaar neemt, valt op dat bij ongevallen met zwakke weggebruikers de politie in 88 % (1249) van de ongevallen geen vaststellingen doet. **Slechts in 12 % van de ongevallen met zwakke weggebruikers komt de politie ter plaatse.**

Deze cijfers hebben betrekking op alle soorten ongevallen, waardoor er geen filtering is naar ongevallen met of zonder gewonden. Zelfs zonder dit onderscheid is het merkwaardig om vast te stellen dat bij **auto-ongevallen** de politie wel in 41 % ter plaatse komt.

De lage registratiegraad bij verkeersongevallen kan verklaard worden doordat registratie van ongevallen met louter stoffelijke schade niet als een prioritaire politietaak wordt beschouwd. Indien dit de verklaring is, kan men verwachten dat verhoudingsgewijs de registratiecijfers van verkeersongevallen met gewonden veel hoger zijn.

#### Algemene analyse ongevallen met gewonden

Hierboven werd reeds vermeld dat in 2.387 ongevallen er 43 % (1.026) van



Figuur 2: politie/rijkswacht-registratie bij gewonden

de respondenten gewond was. Wanneer deze gegevens getoetst worden op het feit of de politie/rijkswacht ter plaatse kwam, dan blijkt dat in 25 % (255) van de ongevallen met gewonden de politie ter plaatse kwam.

**In 73,6%<sup>8</sup> (750) van de ongevallen met gewonden komt de politie/rijkswacht dus niet ter plaatse.**

Het eventueel niet-registreren van verkeersongevallen met gewonden kan samenhangen met het feit dat het om onbelangrijke kwetsuren gaat<sup>9</sup>. Om hierover uitsluitsel te geven, werd de registratiegraad van politie/rijkswacht onderzocht voor die ongevallen waarbij een opname in het ziekenhuis gebeurt (fig. 2). Daarenboven werd ook onderzocht in welke mate deze resultaten overeenstemmen met de cij-

fers van de gewonden die **rechtstreeks** na het ongeval naar ziekenhuis of arts worden gevoerd (fig. 3).

Uit de vergelijking blijkt dat in 37,3 % van verkeersongevallen met gewonden die opgenomen worden in het **ziekenhuis**<sup>10</sup> de politie/rijkswacht geen registratie verricht. In absolute cijfers uitgedrukt, komt in 46 gevallen (61,3 %) de politie/rijkswacht ter plaatse, terwijl in **28 gevallen (37,3 %) geen registratie** gebeurt (zie fig. 2). In vergelijking met alle gewonden (750) is dit slechts 3,7 %. Dit is minder relevant omdat men toch mag veronderstellen dat de politie/rijkswacht steeds ter plaatse komt wanneer het zwaargewonden betreft.

Wanneer de cijfers van de EHBO (ziekenhuis) worden onderzocht, blijkt dat die tendens nog wordt bevestigd en versterkt. In **50,8 % van deze lichtgewonden** (niettegenstaande ze naar het ziekenhuis werden vervoerd) blijkt dat **de politie/rijkswacht geen registratie** verricht. In absolute cijfers uitgedrukt, betekent dit dat bij 93 verkeersongevallen met lichtgewonden geen politie/rijkswacht ter plekke komt; in 87 gevallen (47,5 %) wordt wel geregistreerd.

Om te voorkomen dat de respondenten zich vergissen bij de vraag "Na verzorging naar huis (EHBO verblijf)" kunnen de antwoorden op de vraag 22 "Bent u rechtstreeks naar een arts of ziekenhuis geweest" gebruikt worden om

<sup>8</sup> In 14 ongevallen (of 1,4 %) met gewonden antwoordt de respondent dat hij of zij niet meer weet of de politie ter plaatse kwam.

<sup>9</sup> Vermits het enige onderscheid tussen zwaar- en lichtgewonden het criterium van opname in het ziekenhuis (24 uur) is, kan enkel dit criterium als valabel en vergelijkbaar criterium worden gebruikt. Het is echter zo dat lichtgewonden en zelfs op het ogenblik van het ongeval schijnbaar niet-gewonden, achteraf ernstige medische c.q. psychische klachten hebben. Om deze reden moet het criterium opname in het ziekenhuis als een strikt - wellicht te streng - criterium worden beschouwd.

<sup>10</sup> Met opname in het ziekenhuis wordt hier bedoeld een opname voor meer dan 24-uur; dit stemt overeen met de statistische definiëring van "zwaargewonden".

deze cijfers te bevestigen of te ontcrachten.

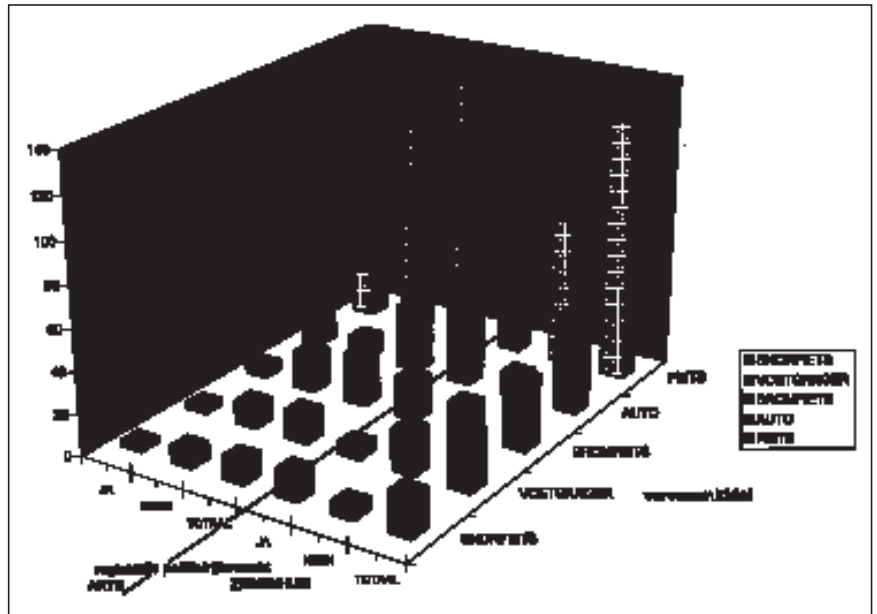
De gegevens bevestigen deze tendens; in 51,6 % (128) van de verkeersongevallen waarbij de gewonde naar het ziekenhuis werd gevoerd, kwam de politie ter plaatse terwijl in 46,8 % (116) van de gevallen waarbij de gewonde in het ziekenhuis terecht kwam, geen registratie gebeurde.

Deze cijfers liggen nog veel hoger wanneer een gewonde rechtstreeks na het ongeval naar een arts en niet naar het ziekenhuis wordt gebracht. In deze gevallen zeggen 73 % (154) van de personen dat de politie/rijkswacht geen registratie verricht; dit gebeurt slechts in 26,1 % (55) van de gevallen.

Neemt men de gegevens samen van gewonden die rechtstreeks naar arts en ziekenhuis worden gevoerd, dan is er in 41 % (183 gevallen) een registratie, terwijl 59 % (270) van de gewonden niet geregistreerd worden.

Men kan argumenteren dat op een totaal van 1026 ongevallen met gewonden (antwoord op vraag 21) de cijfers van de gewonden die rechtstreeks naar een arts of het ziekenhuis gaan, beperkt zijn in verhouding tot degenen die wel gewond zijn, maar niet rechtstreeks naar een arts of ziekenhuis worden gevoerd. Slechts 459 gewonden worden rechtstreeks naar een arts of ziekenhuis gevoerd, terwijl 667 gewonden pas later of op de plaats van het ongeval één of andere vorm van verzorging ontvangen<sup>11</sup>.

Dit doet echter niets af van de vaststelling dat gewonden waarvan de ernst van de verwonding belangrijk kan zijn, minstens zouden moeten geregistreerd worden. De registratie is immers verplicht wanneer bij het verkeersongeval gewonden zijn.



Figuur 3: Registratie gewonden rechtstreeks naar arts/ziekenhuis - vervoermiddel

De registratie door politie/rijkswacht van zwaargewonden<sup>12</sup> is - op basis van de resultaten van de enquête - zo ondermaats dat hierdoor de waarde van de verkeersongevallenstatistieken minstens moet in vraag gesteld worden. Wanneer men het criterium rechtstreeks naar arts of ziekenhuis neemt, dan blijkt ook dat daar dezelfde grootteorde van onderrapportering is. De cijfers die hier worden bekomen, kunnen niet worden afgedaan met toevalstreffers; in 73,6 % (750) van de ongevallen met gewonden komt de politie/rijkswacht immers niet ter plaatse. Dit zijn geen kleine aantallen; bij een gedetailleerde analyse komt men uiteraard tot kleinere aantallen, maar die kleinere aantallen bevestigen enkel maar de globale tendens.

#### Analyse naar weggebruiker (zie figuur 3)

Bij de analyse van de ongevallen met gewonden (opgesplitst naar wegge-

bruiker) blijkt dezelfde tendens. Zo kwam de politie in 84 % (548) van de ongevallen waarbij een fietser gewond is, niet ter plaatse; dit betekent dat ook geen registratie van deze ongevallen gebeurt.

Dit is een ontzettend hoog aantal, dat bezwaarlijk kan verklaard worden door het soort ongevallen van de fietsers: eenzijdige ongevallen, lichte kwetsuren (schaaf- of lichte vleeswonden).<sup>13</sup>

Deze resultaten zijn des te opmerkelijk omdat bij autoverkeersongevallen met gewonden de politie in 68 % (92) van de gevallen wel wordt opgeroepen en ter plaatse komt. Wanneer in autoverkeersongevallen geen gewonden vallen, komt de politie/rijkswacht verhoudingsgewijs (29 %) nog meer ter plaatse dan wanneer er fietsers in een ongeval gewond worden.

Dit staat dan in schril contrast met ongevallen met voetgangers waarbij de politie in 80 % (35) van de ongevallen (gewonden), niet aanwezig is. Het is evident dat het hier over relatief kleine aantallen (totaal: 44) gaat, maar toch moet minstens de zeer duidelijke tendens worden beklemtoond.

Bij ongevallen met bromfietsen komt slechts in 26 gevallen met gewonden de politie ter plaatse; dit betekent dat in 73 % (70) van de ongevallen met gewonde bromfietzers, de politie niet registreert. Bij ongevallen met loutere materiële schade bij bromfietzers,

<sup>11</sup> Men kan merken dat het aantal personen (459 + 667 + 9 = 1135) die antwoordden op vraag 22 "Bent u rechtstreeks na het ongeval naar een arts of ziekenhuis geweest" verschilt van het antwoord op vraag 21 "Was je als gevolg van het ongeval gewond" (1026). De vermoedelijke verklaring is dat een aantal respondenten de vraag 22 als een vraag hebben beschouwd die diende ingevuld te worden ook al had men op vraag 21 geantwoord dat men niet gewond was. Ze hebben dan op vraag 22 geen antwoord waardoor het aantal gewonden op basis van vraag 21 verschilt van het antwoord op van vraag 22.

<sup>12</sup> Steeds wordt hier de NIS-definitie gehanteerd: verblijf van meer dan 24 uur in het ziekenhuis.

<sup>13</sup> In principe kunnen de gegevens van de fietsers nog verder geanalyseerd worden naar deze onderdelen. Zo kunnen de eenzijdige ongevallen, de ongevallen naar de graad van de kwetsuur (opgenomen in ziekenhuis, rechtstreeks naar de dokter...) verder geanalyseerd worden. Het gevaar is dan echter dan kleine aantallen worden verkregen waardoor besluiten minder krachtig kunnen zijn.



Foto: Karel De Weert

komt de politie in 93 % niet ter plaatse.

Wanneer men de ongevalgegevens per voertuig analyseert naar de ernst van het ongeval dan stelt men dezelfde tendens vast.

De aantallen zijn uiteraard kleiner, waardoor men met analyses voorzigtiger moet omspringen, maar dit neemt niet weg dat de tendens – de politie is minder dan wel aanwezig bij gewonden – wordt bevestigd.

Het is opmerkelijk dat bij gewonden in auto-ongevallen in het grootste deel (respectievelijk 71 % en 74 %) de politie ter plekke komt.

Wanneer de gewonde fietser **rechtstreeks naar een arts** wordt gevoerd, worden de lage registratiecijfers van de politie bij alle ongevallen met gewonden, bevestigd; in **83 % (106) van de ongevallen** komt de politie **niet** ter plaatse.

Voor de gewonde fietsers die **rechtstreeks naar het ziekenhuis** worden gevoerd, komt de politie in **58 % (72) van de ongevallen, niet** ter plaatse.

De cijfers van de andere weggebruikers moeten – *gelet op de kleine aantallen* – met voorzichtigheid worden behandeld. Toch wordt hier weer dezelfde tendens met bijna dezelfde percentages voor ongevallen met voetgangers bevestigd: in **79 % (11) van de ongevallen** waar de gewonde voetganger **rechtstreeks naar de arts** wordt gevoerd, komt de politie niet ter plaatse.

Voor gewonde voetgangers die **rechtstreeks naar het ziekenhuis** worden gevoerd, komt de politie in **77 % (20) van de ongevallen niet** ter plaatse.

### Ontnuchterend

Deze cijfers zijn erg ontnuchterend, omdat ze aantonen dat registratie van de ongevallen van de onderzochte groep totaal ondoelmatig is. Vermits er geen registratie is, worden deze ongevalgegevens niet in de statistieken opgenomen. In welke mate deze steekproef zo maar kan doorgetrokken worden naar de volledige leeftijdsgroep – 13 tot ± 21 jaar – is onduidelijk. De onderzochte groep geeft een belangrijk deel van deze bevolkingsgroep weer, maar groepen die een onderwijsrichting volgen die geen aansluiting geeft tot de universiteit, zijn hier niet bij inbegrepen.

Al deze reserves doen weinig af aan de vaststelling dat op basis van deze doelgroep de rapportering van vooral gewonde fietsers zo ondermaats is dat de vertaling ervan in de NIS-statistieken tot ondoelmatige cijfergegevens aanleiding geeft.

Omdat een belangrijk deel van de beleidsvorming gebeurt op basis van het bestaande cijfermateriaal, is de kans reëel dat de beleidsvoorbereiding niet of onvoldoende kan inspelen op de specifieke noden. Indien uit accurater statisch materiaal zou blijken dat het aantal ernstige ongevallen met bijv. fietsers veel hoger ligt dan op basis van het huidig materiaal tot uiting komt, moeten specifieke beleidsmaatregelen worden getroffen.

### Registratie ongevallen en verzekeringen

Een analyse van de verzekeringsgegevens is om verschillende redenen zeer moeilijk. Niet alleen is er het probleem van de toegankelijkheid en de toestemming tot het gebruik van deze gegevens, maar ook het probleem van de bruikbaarheid c.q. volledigheid.

In de analyse van de enquêtegegevens wordt vooraf onderzocht in welke mate een melding bij een verzekering gebeurt. Vermits men bij stoffelijke schade – als gevolg van het bonusmalusstelsel – dikwijls kiest voor een eigen regeling tussen de partijen, zon-

der de verzekeringen, wordt onderzocht in welke mate dezelfde tendens zich doorzet bij ongevallen met gewonden.

Bij eenzijdige ongevallen met fietsers en voetgangers is het evident dat de verzekeringen niet gecontacteerd worden, tenzij het gaat om een werkongeval (van en naar het werk) of de familiale polis<sup>14</sup> het ongeval dekt. Om deze vertekeningen eruit te halen, wordt nagegaan in welke mate de fietser of voetganger slipte of viel.

**In 38 % (775) van (alle) ongevallen gebeurt er een melding bij de verzekering, terwijl in 62 % (1296) van de ongevallen er geen melding is bij de verzekeringen.**

Van de **918 ongevallen met gewonden worden er 64 % niet gemeld bij de verzekering**; in 36 % van de gevallen gebeurt de melding bij de verzekering door één of alle partijen.

Bij de ongevallen zonder gewonden werd 62 % niet gemeld bij de verzekeringen, terwijl dit slechts in 38 % van de gevallen wel gebeurt.

Dit zijn merkwaardige resultaten. Bij de interpretatie van de cijfers moet men er rekening mee houden dat deze cijfers ook de **eenzijdige ongevallen** bevatten en dat een aantal weggebruikers over geen verzekeringspolis beschikt. Dit is vooral het geval voor voetgangers en fietsers.

Wanneer men onderzoekt hoe de melding naar de verzekering toe gebeurt bij ongevallen met gewonden, stelt men vast dat enkel bij gewonden bij auto-ongevallen er meer gemeld worden aan de verzekeringen dan er geopteerd wordt voor geen melding. In **85 %** van auto-ongevallen met gewonden wordt de verzekering in kennis gesteld; in **15 % (110)** van de ongevallen gebeurt dit niet.

Bij de belangrijkste groep waarvoor er het meeste ongevallen met gewonden zijn – **605 ongevallen** met gewonde fietsers – wordt in **74 % (448)** van de ongevallen met gewonde fietsers, geen melding gedaan aan verzekeringen.

<sup>14</sup> Dit kan eventueel gaan om rechtsbijstand aan de fietser of voetganger bij een ongeval waar de verkeersdeelnemer slipt of valt als gevolg van een fout van de wegbeheerder.

Ook bij gewonde voetgangers is dezelfde tendens aanwezig, alleen zijn de aantallen zo laag dat enige voorzichtigheid is geboden: in 72 % (28) van ongevallen met gewonde voetgangers, wordt de verzekering niet in kennis gesteld.

Om naar de ernst van de kwetsuur te peilen, wordt onderzocht hoeveel gewonde verkeersdeelnemers rechtstreeks<sup>15</sup> naar arts/ziekenhuis worden gevoerd. Bij gewonde fietsers wordt in 113 ongevallen of 49 % de verzekering ingelicht, terwijl in 51 % of 117 ongevallen dit niet gebeurt.

Van die 51 % is er bij 92 ongevallen zelfs geen enkel schaderegeling. **Dit betekent dat in 37 % van de ongevallen met gewonde fietsers geen enkele schaderegeling<sup>16</sup> aanwezig is.**

Voor voetgangers zijn de cijfers erg klein: in 13 ongevallen met gewonde voetgangers of in 48 % is er geen enkele schaderegeling.

Om het beeld van ongevallen zonder schaderegeling voldoende duidelijk te maken, worden de **eenzijdige** ongevallen uit deze cijfers gefilterd. Dit gebeurt door alle gevallen uit de analyse te halen waarbij wordt aangegeven dat men geslipt of gevallen is of tegen een object is aangereden. Bij 54 % of 50 fietsongevallen waarbij geen enkele schaderegeling is opgemaakt en waarbij een tweede partij is betrokken, is de fietser gewond.

**Wanneer dit gesteld wordt tegenover alle ongevallen met gewonde fietsers (605 gewonde fietsers), blijkt dat voor 50 fietsers<sup>17</sup> of 8 % geen enkele regeling wordt gesloten.**

Dit lijkt ons belangrijk. Een extra diepgaander onderzoek naar deze cijfers dringt zich op.

De verklaring<sup>18</sup> kan zijn dat fietsers (dit geldt uiteraard ook voor andere verkeersdeelnemers) door het ongeval versuft of angstig zijn, waardoor de weerbaarheid om een regeling te eisen, verzwakt.

Een tweede bijkomende verklaring kan gevonden worden in het feit dat de mondigheid van deze groep te beperkt is. Het "overdonderen" van het slachtoffer zou daarbij kunnen horen. Vermits naar ongevallen werd gepeild die zich voordeden in een periode waarbinnen de slachtoffers nog minderjarig<sup>19</sup> waren, zou dit als een verzwaren- de omstandigheid kunnen worden beschouwd.

**Ter bescherming van de rechten van de jonge weggebruikers moet een specifieke regeling opgebouwd worden voor jonge verkeersslachtoffers.** Een verplichting tot melding van elk verkeersongeval met jongeren zou daartoe een middel kunnen zijn.<sup>20</sup>

### Besluit

Uit deze studie blijkt dat de huidige registratie van ongevallen, als enige voeding van de verkeersongevallenstatistieken, onvoldoende is. De registratiegraad<sup>21</sup> van ongevallen met "jongeren" die te voet gaan of fietsen, is zo laag dat de bruikbaarheid ervan voor het beleid kritisch moet benaderd worden.

Niet alleen moet het registratie- en rapporteringbeleid van politie/rijkswacht gemoderniseerd worden, maar ook moet die informatie – die steeds onvol-

doende zal blijven – aangevuld worden met andere bronnen.

Op korte termijn moet de ophoging van de verkeersongevallengegevens naar de werkelijkheid toe, gebeuren via een periodieke breedopgezette enquête. Daarnaast zal een meer structurele oplossing moeten worden aangereikt, om een correcter beeld te hebben van de verkeersongevallengegevens. Zowel de uitbouw van de huidige gezondheidsenquêtes als de registratie van de verkeersgewonden bij ziekenhuizen en bij de eerstelijnsgezondheidszorg, zijn daartoe nodig.

Ook is het noodzakelijk dat een specifieke administratie of instelling de opdracht krijgt om de verschillende verkeersongevallengegevens te koppelen en bruikbaar te maken voor een verkeersveiligheidsbeleid. Zowel voor het BIVV op het federale niveau als voor de mobiliteitscel Vlaanderen op het gewestelijk niveau, is hier een rol weggelegd.

De resultaten van deze studie kunnen niet veralgemeend worden naar de volledige Belgische bevolking maar ze geven wel aan in welke mate, voor de specifieke doelgroep, de bestaande registratie en rapportering totaal ontoereikend is. Op basis van de gegevens voor deze doelgroep, op basis van de controleerbare gegevens van de registratie en rapportering van dodelijke slachtoffers en vooral ook op basis van buitenlandse studies, kan men verwachten dat de huidige verkeersongevallencijfers slechts het **topje van de ijsberg** zijn. Het grootste deel van de verkeersongevallen is niet in de statistieken aanwezig. □

<sup>15</sup> Gewonden die rechtstreeks naar arts/ziekenhuis worden gevoerd, zijn niet altijd ernstig gewond. Men mag echter aannemen dat door ofwel professionelen (ambulanciers) of niet-professionelen (getuigen, politie/rijkswacht,...) op het ogenblik van het ongeval geoordeeld wordt dat er reden is om de gewonde rechtstreeks naar ziekenhuis of arts door te verwijzen.

<sup>16</sup> Met geen enkele schaderegeling wordt bedoeld: geen melding aan de verzekering maar ook geen minnelijke schikking tussen de partijen.

<sup>17</sup> Er moet opgemerkt worden dat alle eenzijdige ongevallen hierbij worden uitgesloten en dat het enkel ongevallen betreft waarbij een andere partij in het ongeval is betrokken.

<sup>18</sup> Het is niet mogelijk in het kader van dit onderzoek om uit te maken in welke mate de

effectieve of veronderstelde aansprakelijkheid in het veroorzaken van het ongeval door de fietser een rol speelt. Indien deze verklaring belangrijk zou zijn, kan in de toekomst verwacht worden dat deze grotendeels zal verdwijnen. De fietser die gewond wordt in een ongeval met een gemotoriseerd voertuig zal (quasi) steeds voor de lichamelijke schade vergoed worden door de verzekering van het gemotoriseerd voertuig (regeling objectieve aansprakelijkheid).

<sup>19</sup> Uiteraard is dit niet volledig juist omdat in een aantal ongevallen de respondent op het ogenblik van het ongeval ouder is dan 18 jaar. In deze enquête beschikt men over de ouderdom van de respondent maar niet over het ogenblik dat het ongeval gebeurt. Wel is er een opsplitsing in twee periodes (van verlaten lagere school tot universiteit en de periode tij-

dens de universitaire studies) maar deze opsplitsing kan tot dermate kleine cijfers leiden dat hieruit alleen tendensen kunnen afgeleid worden.

<sup>20</sup> Om dit af te dwingen, zijn verschillende oplossingen mogelijk. Een drastische maatregel kan er in bestaan om ieder niet gemeld ongeval met minderjarigen – zeker indien de minderjarige gewond is – als een vluchtmisdrift te beschouwen. Andere oplossingen zijn denkbaar maar moeten op hun mogelijke kwalitatieve meerwaarde worden getoetst.

<sup>21</sup> De registratiegraad van een ongeval stemt geenszins overeen met de gerapporteerde gegevens naar het NIS toe. De cijfers van de geregistreerde ongevallen zijn hoger dan de cijfers van het NIS waardoor de representativiteit en de bruikbaarheid van deze gegevens nog meer in het gedrang komt.