

Meer dan 4 op de 10 ernstig gewonden in ons verkeer zijn fietsers

Vias bestudeerde alle Belgische ziekenhuisgegevens tussen 2005 en 2019

Volgens een grootschalige studie van Vias institute op basis van ziekenhuisgegevens blijkt dat het aantal zwaargewonden stevig onderschat wordt in ons land. Voor elk officieel door de politie geregistreerd zwaargewond slachtoffer, zijn er 4 personen die opgenomen worden in het ziekenhuis. Voor de fietsers gaat het zelfs over 7 slachtoffers in het ziekenhuis. Andere vaststelling: 4 op de 10 ernstig gewonden zijn fietsers. Hun aandeel in het totaal aantal slachtoffers neemt jaar na jaar toe. Door de studie kunnen we ook in kaart brengen welke letsels elk type weggebruiker heeft.

Q1. Voor het eerst hebben we op basis van alle ziekenhuisgegevens in kaart kunnen brengen hoe groot de onderschatting is van het aantal personen die in het verkeer gewond raken.

Voor elke zwaargewonde die door de politie geregistreerd worden, zijn namelijk 4 personen die in het ziekenhuis opgenomen worden. Bij de fietsers gaat dat zelfs over 7 gehospitaliseerde slachtoffers.

Dat komt onder andere omdat bij minstens de helft van de gehospitaliseerde fietsers ze in het ziekenhuis belanden na een ongeval zonder tegenpartij en die ongevallen worden niet door de politie geregistreerd. Het is belangrijk dat we nu de werkelijke omvang kennen van het aantal mensen die in het ziekenhuis belanden, zo kan het beleid daarop ook zijn prioriteiten afstemmen.

Q2.

4 op de 10 ernstig gewonden in het ziekenhuis zijn fietsers. Het is daarmee de grootste groep bij de slachtoffers. Het aantal ernstig gewonden bij de andere types weggebruikers daalt de laatste jaren, het aantal ernstig gewonde fietsers is gestegen. In 2019 vormden ze 43% van de ernstig gewonden, in 2005 was dat maar 27%. Het zijn vooral jongeren en de ouderen die vaak ernstig gewond geraken als fietser. In minstens de helft van de gevallen bij de ernstig gewonden, was er geen tegenpartij.

Q3.

Bijna 90% van alle voetgangers die ernstig gewond zijn, werden aangereden door een gemotoriseerd voertuig. De onderste ledematen worden vaak het eerst geraakt wanneer een voertuig een voetganger aanrijdt. In het geval van een aanrijding aan een hogere snelheid, kunnen de voetgangers ook een hoofdletsel oplopen als ze terechtkomen op de motorkap of de voorruit vooraleer op de grond te vallen. Bijna de helft van alle ernstig gewonde voetgangers heeft een ernstig hoofdletsel (45%). De andere meest getroffen delen van het lichaam zijn de dijen (28%) en de borst (18%).

Q4/

Het lichaamsdeel dat het vaakst geraakt wordt bij ernstige ongevallen met fietsers is de dij (met inbegrip van de heup): 41%. Daarna komen de hoofdletsels (40 % van alle ernstig gewonden). Ongevallen met een gemotoriseerd voertuig veroorzaken vaker hoofdletsels bij fietsers (54 %) dan ongevallen waarbij geen gemotoriseerd voertuig betrokken is. (39 %). Hoewel een helm geen ongeval kan voorkomen, kan het in vele gevallen wel een rol spelen in het verminderen van de ernst van de hoofdletsels.

Q5

Automobilisten

Bij de inzittenden van gemotoriseerde voertuigen heeft 48% een zwaar letsel aan de borst, 29% een ernstig hoofdletsel en 21% een ernstige verwonding aan het dijbeen. Bij een ongeval aan hoge snelheid, zijn de verwondingen aan de borst het gevolg van de veiligheidsgordel of de airbag die een zware druk uitoefenen op het lichaam. De ernst van de verwondingen zouden echter nog groter zijn indien de inzittende zijn gordel niet zou dragen of indien de wagen niet met airbags uitgerust was. De hoofdletsels komen tot stand omdat de inzittenden met hun hoofd tegen het raam of het dashboard botsen. Dat komt vooral voor wanneer ze hun gordel niet dragen.

Q6/ Conclusie:

Om ongevallen te vermijden blijft het belangrijk om te wijzen op een goede en voldoende veilige infrastructuur voor alle weggebruikers. Zeker voor fietsers en voetgangers moeten daarbij zo vaak mogelijk conflicten vermeden worden met gemotoriseerd verkeer. Het blijft daarnaast belangrijk dat iedere weggebruiker het verkeersreglement respecteert, hoe lager de impactsnelheid is bij een botsing, hoe lager de kans op ernstig letsel. Een fietshelm is zeker aan te raden voor fietsers, het voorkomt geen ongeval, maar vermindert wel de ernst van de hoofdletsels. Meer dan de helft van de ernstig gewonde fietsers in het ziekenhuis is immers niet aangereden door een wagen, maar gevallen met de fiets. Zeker in die gevallen kan een helm zorgen dat de gevolgen minder groot zijn.

Als het gaat over verkeersveiligheid wordt er vaak enkel over verkeersdoden gesproken. Voor elke overleden persoon zijn er in ons land ook nog 6 personen met zeer ernstige letsels. Vias institute heeft nu alle Belgische ziekenhuisgegevens tussen 2005 en 2019 onderzocht om na te gaan hoe groot de onderschatting van het werkelijk aantal slachtoffers is, want niet alle verkeersslachtoffers worden door de politie geregistreerd.

Voor deze studie bekeken we de slachtoffers die ernstige verwondingen opliepen zoals schedelbreuken, heupbreuken of wervelletsels. Elk gehospitaliseerd slachtoffer krijgt op basis van zijn letsel(s) een score toegekend. We bekeken enkel degenen die een hoge score kregen. In ziekenhuistermen zijn dat MAIS3+ slachtoffers. In de studie werd bekeken welke letsels het vaakst voorkomen bij deze slachtoffers in functie van het vervoersmiddel waarmee ze onderweg waren.

1) Onderschatting van het echte aantal zwaargewonden

Het aantal verkeersgewonden dat niet door de politie wordt geregistreerd, is zeer hoog. In 2019 werden 4 keer meer gewonden gehospitaliseerd dan het aantal zwaargewonden in de politiegegevens. Dit verschil heeft uiteraard gevolgen voor de conclusies die worden getrokken over de verkeersveiligheid in België en de daaruit voortvloeiende prioriteiten voor het beleid.

Op basis van ziekenhuisgegevens kan worden vastgesteld dat de verkeersveiligheid tussen 2005 en 2019 niet zo sterk is verbeterd als op basis van politiegegevens werd ingeschat. Het aantal ziekenhuisgewonden is tussen 2005 en 2019 met 21% gedaald, terwijl het aantal zwaargewonden volgens de politiegegevens met 44% is gedaald.

Bovendien tonen de ziekenhuisgegevens duidelijk de belangrijkste betrokken doelgroepen. Met name fietsers en de jonge (0-17 jaar) en oudere (65+) weggebruikers lijken ondervertegenwoordigd te zijn in de politiegegevens. Zo moet het aantal zwaargewonde fietsers in de politiegegevens met 7 worden vermenigvuldigd om overeen te komen met het aantal in het ziekenhuis opgenomen fietsers.

2) Wie zijn de ernstig gewonden in het ziekenhuis?

Meer dan 4 op de 10 ernstig gewonden zijn fietsers

Bijna 14 500 verkeersslachtoffers werden in 2019 gehospitaliseerd, waarvan 3736 (26%) zeer ernstige letsels hadden (MAIS3+).

Zowel bij de gehospitaliseerden als bij de ernstig gewonden vormen de fietsers de grootste groep bij de slachtoffers. Het aantal ernstig gewonden bij de andere types weggebruikers daalt de laatste jaren, het aantal ernstig gewonde fietsers is gestegen. In 2019 vormden ze 43% van de ernstig gewonden, in 2005 was dat maar 27%. Het zijn vooral jongeren en de ouderen die vaak ernstig gewond geraken als fietser. In minstens de helft van de gevallen bij de ernstig gewonden, was er geen tegenpartij (val van de fietser).

3) Welke verwondingen lopen weggebruikers op?

9 op de 10 ernstig gewonde voetgangers worden aangereden door een gemotoriseerd voertuig

Bijna 90% van alle voetgangers die ernstig gewond zijn, werden aangereden door een gemotoriseerd voertuig. De onderste ledematen worden vaak het eerst geraakt wanneer een voertuig een voetganger aanrijdt. In het geval van een aanrijding aan een hogere snelheid, kunnen de voetgangers ook een hoofdletsel oplopen als ze terechtkomen op de motorkap of de voorruit vooraleer op de grond te vallen. Bijna de helft van alle ernstig gewonde voetgangers heeft een ernstig hoofdletsel (45%). De andere meest getroffen delen van het lichaam zijn de dijen (28%) en de borst (18%).

Fietsers: het dijbeen en het hoofd

Het lichaamsdeel dat het vaakst geraakt wordt bij ernstige ongevallen met fietsers is de dij (met inbegrip van de heup): 41%. Daarna komen de hoofdletsels (40 % van alle ernstig gewonden). Daar kan het niet dragen van een helm een rol in spelen. Ongevallen met een gemotoriseerd voertuig veroorzaken vaker hoofdletsels bij fietsers (54 %) dan ongevallen waarbij geen gemotoriseerd voertuig betrokken is. (39 %).

Motorrijders

In vergelijking met de andere weggebruikers zijn de verwondingen van gemotoriseerde tweewielers gelijkmatiger verdeeld over de verschillende lichaamsdelen. Ernstige verwondingen komen het vaakst voor aan de borst (34%), maar ook aan de onderste ledematen, vooral de dijen (29%). Net zoals bij de voetgangers en fietsers zijn de benen het eerste wat geraakt wordt bij een aanrijding. In vergelijking met de fietsers komen hoofdletsels minder vaak voor (24%). De verplichte helmdracht kan daarin zeker een rol spelen.

Automobilisten

Bij de inzittenden van gemotoriseerde voertuigen heeft 48% een zwaar letsel aan de borst, 29% een ernstig hoofdletsel en 21% een ernstige verwonding aan het dijbeen. Bij een ongeval aan hoge snelheid, zijn de verwondingen aan de borst het gevolg van de veiligheidsgordel of de airbag die een zware druk uitoefenen op het lichaam. De ernst van de verwondingen zouden echter nog groter zijn indien de inzittende zijn gordel niet zou dragen of indien de wagen niet met airbags uitgerust was. De hoofdletsels komen tot stand omdat de inzittenden met hun hoofd tegen het raam of het dashboard botsen. Dat komt vooral voor wanneer ze hun gordel niet dragen.

Conclusie

Tussen 2005 en 2019 was ongeveer een kwart van alle gehospitaliseerde slachtoffers ernstig gewond. Fietsers zijn daarin oververtegenwoordigd. Het aantal ernstig gewonde fietsers zit de laatste jaren zelfs in stijgende lijn. Door de ziekenhuiscijfers krijgen we een beter zicht op de totale omvang van het aantal fietsslachtoffers.

Ernstige verwondingen bij alle weggebruikers komen vooral voor aan het hoofd, de heupen, de dijen en de borst. De soorten letsels variëren naar gelang van het soort weggebruiker, de leeftijd en het soort ongeval.

Om ongevallen te vermijden blijft het belangrijk om te wijzen op een goede en voldoende veilige infrastructuur voor alle weggebruikers. Zeker voor fietsers en voetgangers moeten daarbij zo vaak mogelijk conflicten vermeden worden met gemotoriseerd verkeer. Het blijft daarnaast belangrijk dat iedere weggebruiker het verkeersreglement respecteert.

Contactpersoon

Stef Willems, woordvoerder Vias institute, 0473/85.59.44.