

BLIJVENDE GEVOLGEN VAN ONGEVALLen BIJ INZITTENDEN VAN PERSONENAUTO'S

Notitie betreffende resultaten uit het onderzoek "Blijvende gevolgen van ongevallen bij inzittenden van personenauto's"

Artikel Verkeerskunde 35 (1984) 11: 518 t/m 519

R-84-11

Ir. L.T.B. van Kampen

Leidschendam, 1984

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

Met de nodige voorzichtigheid kan worden aangenomen dat ongeveer 13.000 verkeersdeelnemers die jaarlijks bij een verkeersongeval betrokken zijn, na een jaar nog minder valide zijn. Zo'n 2500 van hen hebben zodanig ernstige klachten dat normaal werken of recreëren niet mogelijk is.

Dit is af te leiden uit het SWOV-onderzoek naar de afloop van verkeersongevallen met personenauto's. Die gegevens van deze relatief gemakkelijk te onderzoeken groep (8.000 personenauto's met circa 13.000 inzittenden) heeft de SWOV weer betrokken op de ruim 18.000 gewonde auto-inzittenden die in 1982 werden geregistreerd. Dan blijkt dat omstreeks 6.000 een jaar na het ongeval nog problemen te hebben, waarvan meer dan duizend zware. Deze groep vormt bijna de helft van het totale aantal gewonde verkeersdeelnemers.

Hierop doorrekenend komt men op de genoemde aantallen.

Het onderzoek geeft aan dat 12% van de gewonde auto-inzittenden die in het ziekenhuis werden opgenomen na een jaar het werk nog niet konden hervatten. Nog een 9% kon slechts gedeeltelijk weer werken. Van de in het ziekenhuis opgenomen gewonden heeft 65% meer dan 6 weken verzuimd, ongeveer een derde was binnen die tijd aan de slag.

Ziekenhuisverpleging duurde voor 13% van de autogewonden meer dan zes weken. Bij 6% was verdere verpleging in revalidatie-inrichting of verpleeghuis nodig. Ruim een derde werd na ontslag uit het ziekenhuis nog poliklinisch behandeld.

Bij de groep lichtgewonden lagen de percentages uiteraard gunstiger. Iets meer dan de helft moest weliswaar het werk onderbreken, maar driekwart voor korter dan zes weken. Bijna de helft kon, ondanks het (lichte) letsel doorwerken.

Uit het onderzoek blijkt verder dat er veel psychische klachten zijn. Schattingen over de omvang daarvan zijn echter nog niet te geven. De SWOV hoopt hiernaar onderzoek te gaan doen.

VOORWOORD

Deze notitie is een uitvloeisel van het tweede SWOV-ongevallenonderzoek, waarin gezocht wordt naar relaties tussen ongevalsfactoren en letsel bij auto-inzittenden. De definitieve rapportage van dit onderzoek is in voorbereiding. Inmiddels zijn al veel belangwekkende gegevens uit het onderzoek bekend geworden. Die hadden betrekking op bijvoorbeeld de effectiviteit van veiligheidsvoorzieningen als de autogordels, hoofdsteunen en voorruit van gelaagd glas.

Het onderzoek werpt ook licht op een probleemgebied waarover nog erg weinig bekend is: de blijvende gevolgen van verkeersongevallen. Een gebied waarvan de eerste contouren zichtbaar worden.

Deze notitie is geschreven door ir. L.T.B. v. Kampen (Crash- en post-crash-onderzoek).

Prof. ir. E. Asmussen

Directeur Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

1. INLEIDING

Niet alle slachtoffers van verkeersongevallen kunnen, na een zekere herstelperiode, hun oorspronkelijke bezigheden weer hervatten.

Noch naar de duur van die herstelperiode, noch naar de aard van de blijvende gevolgen bij verkeersgewonden werd in het verleden op systematische wijze onderzoek gedaan.

Via een aantal bronnen zijn wel (landelijke) gegevens beschikbaar die voor een deel iets zeggen over omvang en aard van het probleem.

Zo zijn er de gegevens van de Dienst Verkeersongevallenregistratie (VOR), gebaseerd op politiegegevens, waaruit blijkt dat er jaarlijks, naast zo'n 1800 verkeersdoden, ruim 50.000 verkeersgewonden worden geregistreerd. De SWOV weet inmiddels dat de mate van registratie van die gewonden minder dan 100% bedraagt en lager is naarmate het om minder ernstige ongevallen gaat. In werkelijkheid gebeuren er dus veel meer verkeersongevallen en vallen er meer slachtoffers dan de op de VOR-gegevens gebaseerde CBS-statistieken aangeven.

Ook zijn er de jaarlijkse enquêtes van het Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur waaruit het aantal poliklinisch behandelde revalidatiepatiënten blijkt. Hieruit komt weer niet naar voren hoeveel verkeersinvaliden er jaarlijks bijkomen, terwijl er ook geen gegevens over de aard van de betreffende verkeersongevallen in te vinden zijn. Bovendien gaat het hierbij slechts om een naar verhouding kleine groep slachtoffers. Naar verwachting is de groep slachtoffers met blijvende klachten, die niet via revalidatie behandeld wordt, vele malen groter, al zal de ernst van die gevallen objectief gezien mogelijk lager liggen.

Voorts zijn er de gegevens van de Stichting Medische Registratie (SMR) die zo'n 95% van alle ziekenhuispatiënten in Nederland registreert.

Weliswaar zijn daaruit voor de groep verkeersslachtoffers de aard van het oorspronkelijke letsel, de verpleegduur en ontslagwijze te achterhalen, maar latere gegevens zijn onbekend.

Verder zijn er tal van gegevens te verkrijgen uit verslagen en statistieken van de Sociale Verzekeringsraad, ook over de groep verkeersslachtoffers. Hier gaat het echter om een beperkt aantal gegevens van de beroepsbevolking, zodat menigeen daarbuiten valt.

Al met al is er behoefte aan nadere gegevens.

2. HET ONDERZOEK "BLIJVENDE GEVOLGEN VAN ONGEVALLLEN BIJ INZITTENDEN VAN PERSONENAUTO'S"

In februari 1976 startte de SWOV het veldwerk van het tweede SWOV-ongevallenonderzoek. In dit statistisch (grootschalig, retrospectief) onderzoek naar de relaties tussen ongevalsfactoren en letsel bij auto-inzittenden, werden o.a. de gegevens over alle betrokken slachtoffers verzameld (op een totaal van 13.670 inzittenden waren er ongeveer 4.500 gewonden, van licht tot zwaar).

In samenwerking met sociaal geneeskundige dr. W. Clay werd het plan uitgewerkt aan dat ongevallenonderzoek een "tweede termijn" te koppelen, zodat via longitudinaal onderzoek nadere gegevens over de slachtoffers verkregen konden worden.

Dit was een uniek plan, in zoverre dat op dat tijdstip nog geen andere onderzoeken waren uitgevoerd, waarin van een representatieve steekproef auto-ongevallen, naast gegevens over de oorspronkelijke letsels van slachtoffers, ook gegevens op langere termijn waren verzameld.

Als termijn werd bij dit eerste onderzoek naar "blijvende gevolgen van ongevallen" gekozen voor één jaar na de datum van het ongeval, enerzijds omdat de verwachting bestond dat dan voor de meesten een stabiele fase was ingetreden, anderzijds om er zeker van te zijn dat betrokkene de relatie met het verkeersongeval nog kon leggen.

Besloten werd tot een schriftelijke enquête gericht aan de slachtoffers zelf, waarbij het in de eerste plaats om de persoonlijke beleving van de gevolgen van hun letsel ging.

3. VRAGENLIJST

Behalve naar locatie en aard van de klachten na 1 jaar, werd gevraagd naar het huidig functioneren in het werk en bij ontspanning. Naast deze meer subjectieve gegevens werd geïnformeerd naar de duur van de medische behandelingen, van het werkverzuim en naar de aard van de oorspronkelijke bezigheden van de slachtoffers, waarbij de huisvrouwen en de schoolgaanden of studerenden uiteraard niet vergeten werden.

Ter controle van de reeds beschikbare gegevens over het ongeval en de daarbij opgelopen letsels, werd opnieuw gevraagd naar het oorspronkelijk letsel en naar eventuele bewusteloosheid na de botsing.

Heel bewust werden niet alleen de (ex-)ziekenhuispatienten in het onderzoek betrokken, maar ook de minder ernstig gewonden uit het oorspronkelijke ongevallenonderzoek. Natuurlijk werd daarbij wel verondersteld dat er bij die laatste groep veel minder sprake zou zijn van klachten of blijvende gevolgen dan bij de "ziekenhuisgroep".

De vragenlijsten voor beide groepen slachtoffers kwamen nagenoeg overeen. Er werd gewerkt met zoveel mogelijk gesloten vragen, en aan het eind werd een mogelijkheid geboden tot commentaar, waarvan relatief vaak gebruik werd gemaakt.

Aan alle 1420 ziekenhuisslachtoffers en ongeveer 2000 van de 3000 licht gewonden werd een enquêteformulier gezonden. De response in de eerste groep was hoger dan die in de laatste, wat mede een reden was om de resultaten van beide groepen gescheiden te houden. Het gemiddelde response-percentages was 55%.

De responsegroepen bleken een juiste afspiegeling te zijn van de totale oorspronkelijke groepen, zodat er geen rekening behoefde te worden gehouden met afwijkingen door non-response effecten.

4. RESULTATEN

Per augustus 1978 werd de verzending van enquêteformulieren aan slachtoffers gestopt (dat was 1 jaar nadat de laatste voor het SWOV-ongevallenonderzoek verzamelde ongevallen hadden plaatsgevonden). Daarna moest worden gewacht op de nog binnenkomende reacties.

Verwerking, codering en bestandvorming van de gegevens vond plaats in samenhang met die van het ongevallenonderzoek. Er kon echter geen hoge prioriteit aan dit deelproject worden gegeven omdat de resultaten van het ongevallenonderzoek (o.a. over de effectiviteit van bepaalde voertuigeigenschappen zoals het type voorruit en hoofdsteunen) voorrang moesten hebben. Thans speelt nog een rol dat de onderzoekresultaten zullen worden benut bij een promotie van de sociaal geneeskundige adviseur bij het onderzoek.

Enige terughoudendheid zal derhalve nog moeten worden betracht.

Als eerste heeft de SWOV berekend wat de gevonden resultaten uit het onderzoek betekenen voor de totale Nederlandse ongevallenpopulatie, uiteraard alleen voor wat de auto-inzittenden betreft. Betrokken op de slachtoffers die in het jaar 1982 geregistreerd werden (er waren toen ruim 18.000 verkeersgewonden in auto's) valt aan te nemen dat ruim 6000 daarvan na een jaar nog gevolgen van het ongeval ondervinden. Naar het oordeel van de SWOV zijn daarbij zeker 1000 personen met ernstige klachten. Dat wil zeggen dat het daarbij gaat om duidelijke belemmeringen bij het dagelijks functioneren in de oorspronkelijke bezigheden of bij ontspanning.

Hier moet nog eens duidelijk gesteld worden dat de SWOV zich bij het onderzoek heeft beperkt tot de lichamelijke gevolgen van het opgelopen letsel. Zou er op het moment van het onderzoek een methode geweest zijn om andere gevolgen (zoals psychische) op verantwoorde wijze in hetzelfde onderzoekbestek te meten dan had het beeld dat hiervoor is geschetst er ongetwijfeld negatiever uitgezien.

Het bleek dat menig een gebruik maakte van de mogelijkheid aanvullende opmerkingen te maken in de op het enquêteformulier opengelaten ruimte. Daarnaast bleek een aantal respondenten met acute problemen te zitten, waarvoor de SWOV heeft getracht een oplossing te vinden al of niet via

doorverwijzing naar meer gespecialiseerde instanties. Hieruit is gebleken dat er grote behoefte bestaat aan een centrale voorlichtings- en hulpinstantie voor slachtoffers van verkeersongevallen.

Uit de aanvullende opmerkingen kwamen de nodige aanwijzingen dat er naast de lichamelijke klachten ook nog wel andere problemen, zelfs na een jaar, blijven bestaan. De aard van die problemen liep uiteen. Het ging heel vaak om de afhandeling van het ongeval waarbij juridische, verzekerings-technische en medische aspecten aan de orde waren.

Er werd geklaagd over het gebrek aan opvang dan wel begeleiding na het ongeval. Typisch psychische klachten waren die van slachtoffers die bevreesd waren na het ongeval opnieuw aan het verkeer deel te nemen.

5. CONCRETE RESULTATEN OVER BEHANDELINGSDUUR EN WERKVERZUIM

De behandelingsduur in het ziekenhuis bedroeg bij 13% van alle slachtoffers die in het ziekenhuis waren opgenomen meer dan zes weken. Na het ziekenhuis vond bij 35% van alle patiënten nog poliklinische behandeling plaats; bij 6% was verdere verpleging in revalidatie-inrichting of verpleeghuis nodig.

Na een jaar had ca. 12% van alle ziekenhuisslachtoffers de oorspronkelijke bezigheden (wat deze ook waren) nog niet kunnen hervatten. Nog eens 9% kon slechts gedeeltelijk weer aan de slag.

De totale onderbrekingsduur van de oorspronkelijke bezigheden (de duur van de ziekenhuisopname + eventuele nabehandelingstijd) bedroeg voor 65% van de patiënten meer dan zes weken.

Bij de groep lichtgewonden lagen de perioden tot herstel en hervatting van de oorspronkelijke bezigheden aanmerkelijk gunstiger.

Bij 45% van hen kwam in het geheel geen onderbreking voor. Zij konden na het ongeval ondanks het (lichte) letsel direct weer verder.

Bij 55% was er wel een onderbreking, maar die duurde voor ruim driekwart van hen minder dan 6 weken.

6. SLOTBESCHOUWING

Het SWOV-onderzoek Blijvende gevolgen van verkeersongevallen is in eerste instantie beperkt gebleven tot auto-inzittenden. Dit is een relatief gemakkelijk te onderzoeken groep, die bovendien ongeveer de helft van alle geregistreerde verkeersslachtoffers omvat.

In een poging de resultaten van dit onderzoek te vertalen naar alle slachtoffers van verkeersongevallen, zou men voorzichtig het aantal personen dat na een jaar nog lichte of ernstige klachten heeft op 13.000 kunnen begroten, waarvan zo'n 2500 met ernstige gevolgen. Dat wil niet zeggen dat al deze personen ook blijvend invalide of gehandicapt zouden zijn.

Een nader onderzoek van gevolgen van verkeersongevallen ook bij andere categorieën verkeersdeelnemers, waarbij ook de objectieve medische kant wordt bestreken (in termen van de mate van arbeidsongeschiktheid, van invaliditeit dus) lijkt een bijzonder nuttige zaak.

Zo'n onderzoek zou een waardevolle aanvulling zijn op de reeds via het Ministerie van WVC periodiek gehouden enquête naar het aantal verzorgden in revalidatie-inrichtingen. Het gaat hier uiteindelijk om een volksgezondheidsprobleem van niet geringe afmetingen, waarvan momenteel alleen de top van de ijsberg zichtbaar is.

Het lijkt ook in het belang van die instanties die thans veelal de kosten van gevolgen van ongevallen dragen (zoals verzekeringsmaatschappijen, sociale verzekeringen, ziekenfondsen etc.) dat de verborgen aspecten van dit volksgezondheidsvraagstuk worden onthuld.