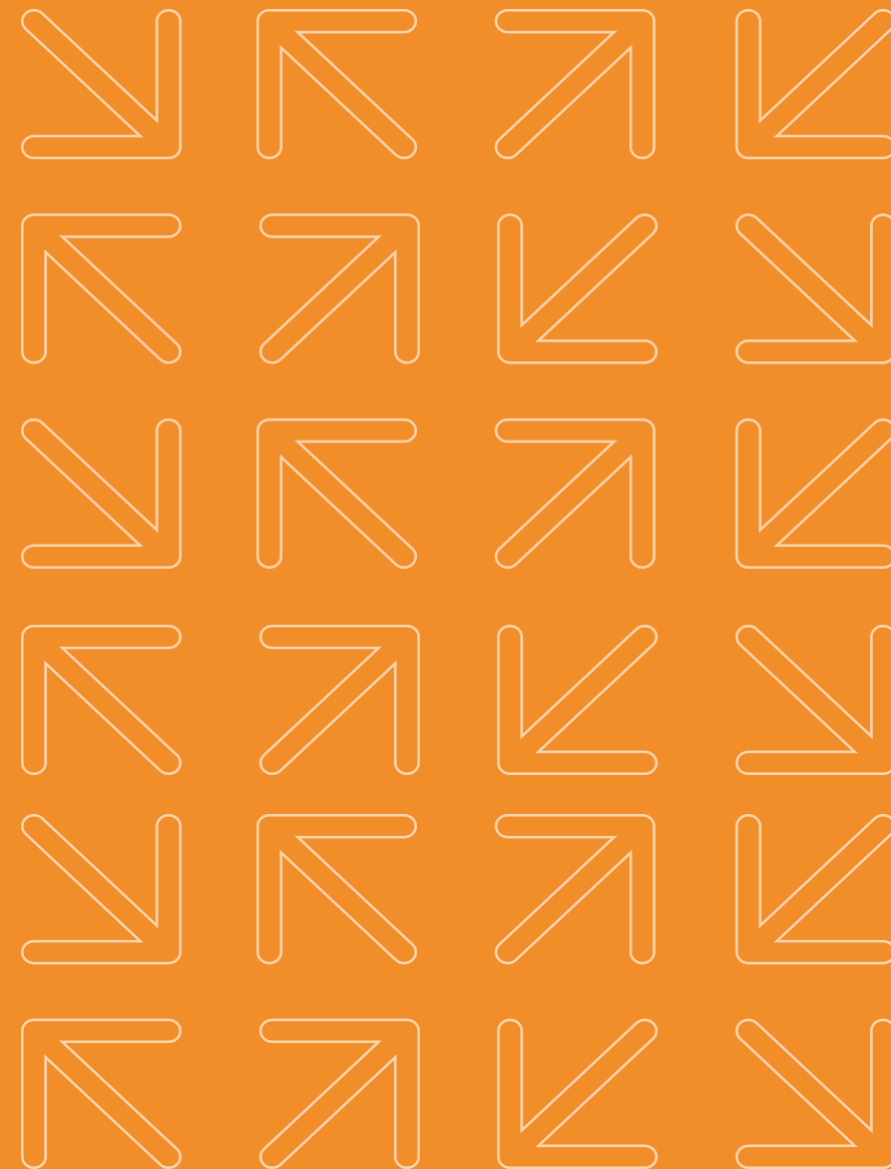


Jaarcijfers MOVE Utrecht 2023

Inzichten in verkeersslachtoffers en enkelvoudige voetgangersongevallen op basis van data van de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht, het UMC Utrecht en het Diaconessenhuis.



Inhoudsopgave



Omvang problematiek in Utrecht

- Totaal aantal slachtoffers **4**
- Letselernst bij slachtoffers **5**
- Ambulancedata vs. politiedata **6**

De verkeersslachtoffers

- Vervoerswijze verkeersslachtoffers **8**
- Aard van het ongeval **9**
- Leeftijd van de fietsslachtoffers **10**

12-17 jarige fietsslachtoffers

- Aard van het ongeval **13**
- Toedracht van botsingen **14**
- Toedracht van eenzijdige ongevallen **15**
- Letselinformatie **16**
- Ongevalslocaties in de gemeente Utrecht **17**

Fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder

- Aard van het ongeval **19**
- Toedracht van eenzijdige ongevallen **20**
- Toedracht van botsingen **21**
- Letselinformatie **22**
- Ongevalslocaties in de gemeente Utrecht **23**

Locatie informatie

- Slachtoffers per wegbeheerder **25**
- Slachtoffers per gemeente **26**
- Fietsslachtoffers per gemeente **27**

Conclusie

- Kernpunten **28**
- Het belang van MOVE **29**

Verantwoording **30**

Omvang problematiek in Utrecht in 2023



Totaal aantal slachtoffers

In de provincie Utrecht in 2023.



In 2023 zijn er binnen de provincie Utrecht **7.962 slachtoffers** geregistreerd in MOVE.



7.052
verkeers-
slachtoffers



759
slachtoffers van een
enkelvoudig
voetgangersongeval



151
slachtoffers van
een overig
vervoersongeval

2.698
slachtoffers
gezien op
de SEH.



1.192
slachtoffers
gezien door zowel
de SEH als RAV.



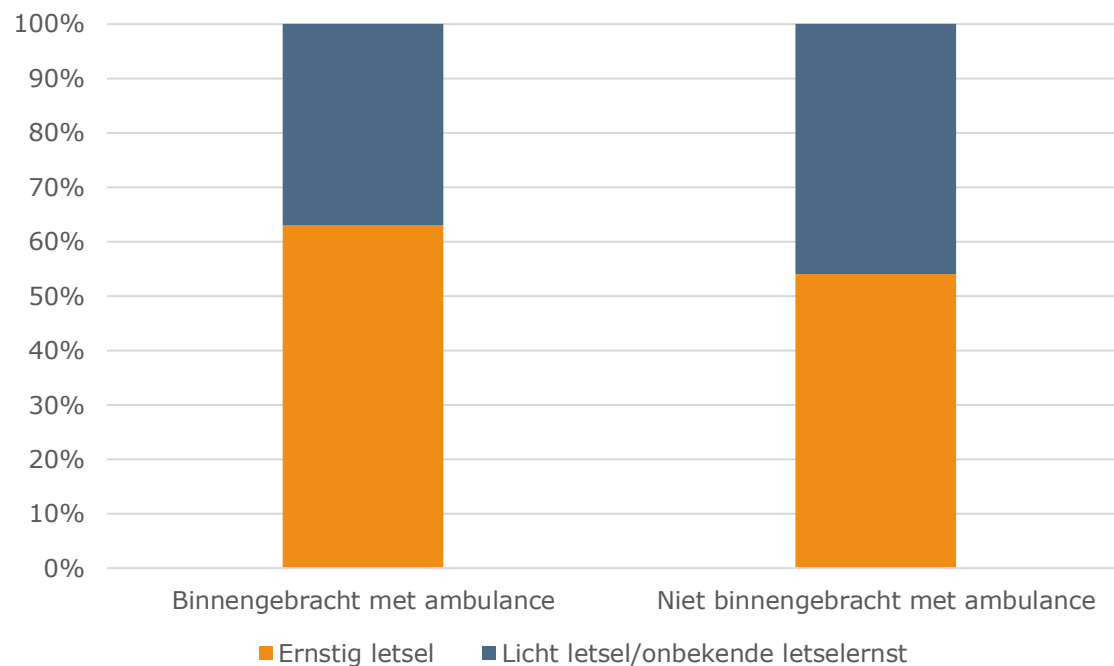
6.456
slachtoffers
gezien door
de RAV.

Letselearnst bij slachtoffers

Op de SEH, in de provincie Utrecht in 2023.



Vanuit de SEH-data zien wij dat meer dan de helft van de verkeersslachtoffers (58%) **ernstig letsel*** opliep tijdens hun ongeval.



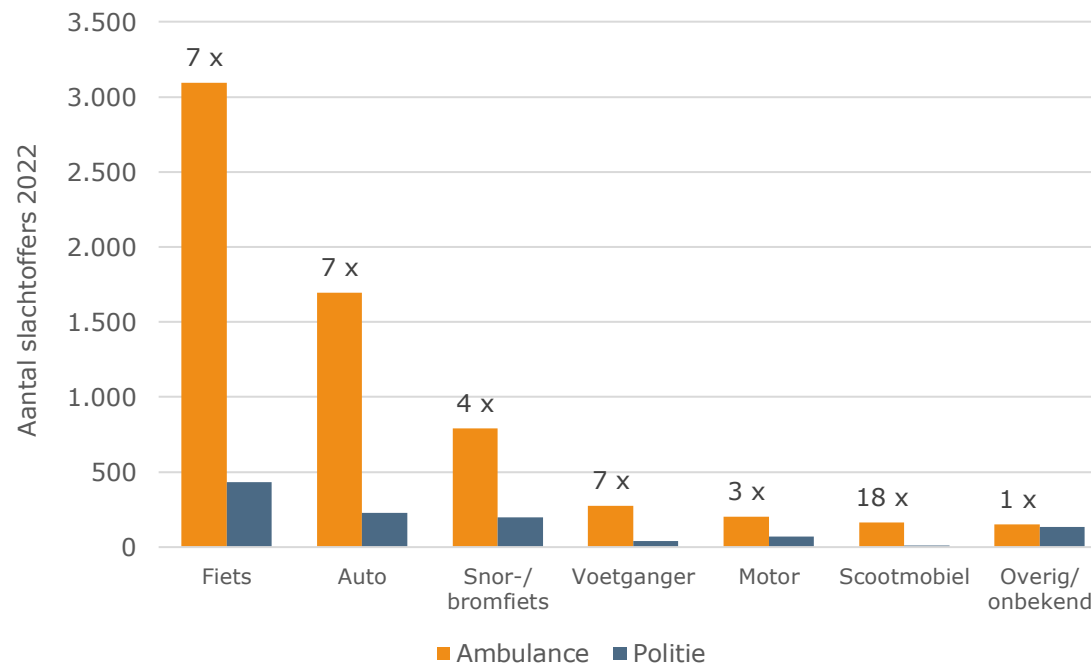
Van alle verkeersslachtoffers die niet met de ambulance werden binnengebracht op de SEH, had eveneens meer dan de helft (54%) ernstig letsel.

Ambulancedata vs. politiedata

In de provincie Utrecht in 2022.



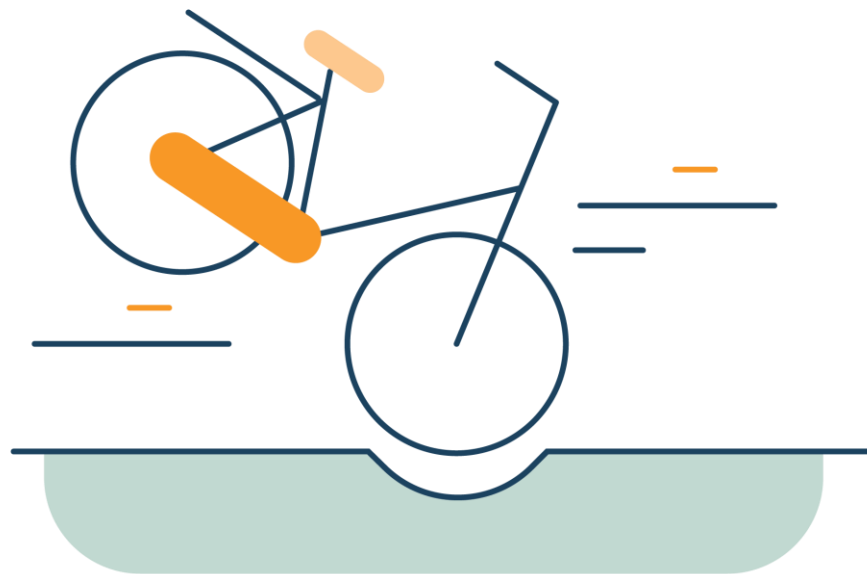
In MOVE zien wij op basis van ambulancedata **6x zo veel verkeersslachtoffers** als in de politieregistratie (BRON)*.



*Vergelijking op basis van slachtofferdata uit 2022. De BRON data van 2023 zijn nog niet beschikbaar ten tijde van het opstellen van dit rapport.



De verkeersslachtoffers

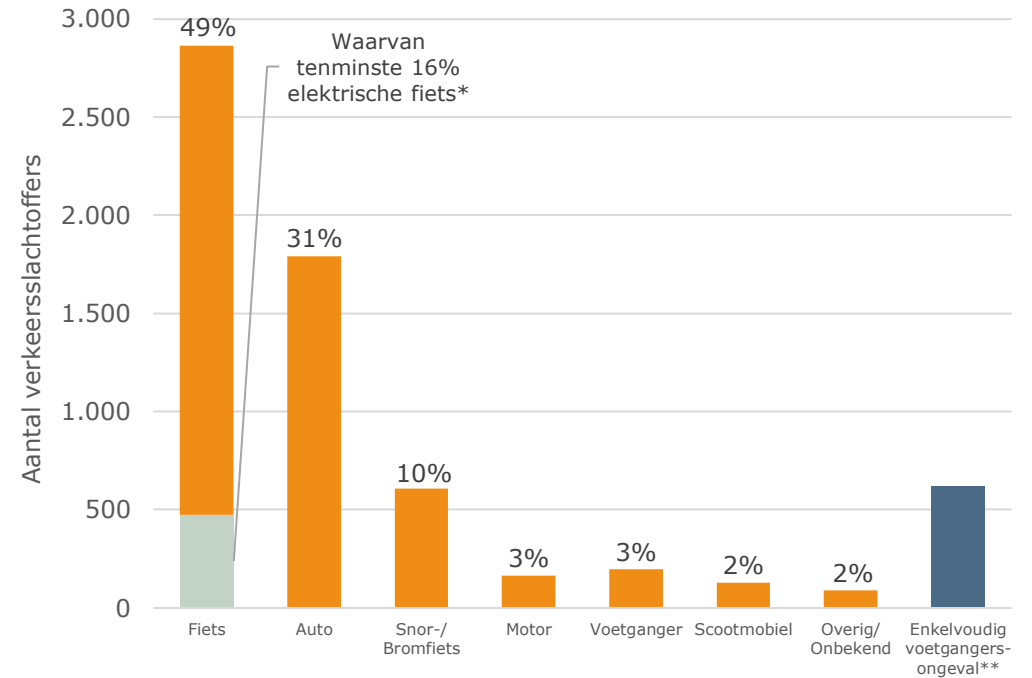


Vervoerswijze verkeersslachtoffers

Gezien door de RAV.



Van alle verkeersslachtoffers die behandeld zijn door de RAV was de **helft een fietser** en **één op de drie was inzittende van een auto**.



* E-bike is tenminste 16% (zie verantwoording).

** Enkelvoudige voetgangersongevallen vallen officieel niet binnen de definitie verkeersslachtoffers (zie verantwoording).



Aard van het ongeval



Eenzijdige fietsersongevallen kwamen in beide databronnen het meeste voor (RAV en SEH).

Top 5	Aard van het ongeval bij slachtoffers gezien door de RAV	Percentage	Aard van het ongeval bij slachtoffers gezien door de SEH	Percentage
1	Eenzijdig fietsongeval	24%	Eenzijdig fietsongeval	39%
2	Botsing auto vs. auto	20%	Botsing fiets vs. fiets	8%
3	Botsing fiets vs. auto	11%	Botsing fiets vs. auto	7%
4	Botsing fiets vs. fiets	6%	Botsing auto vs. auto	7%
5	Botsing fiets vs. obstakel	5%	Botsing fiets vs. obstakel	5%



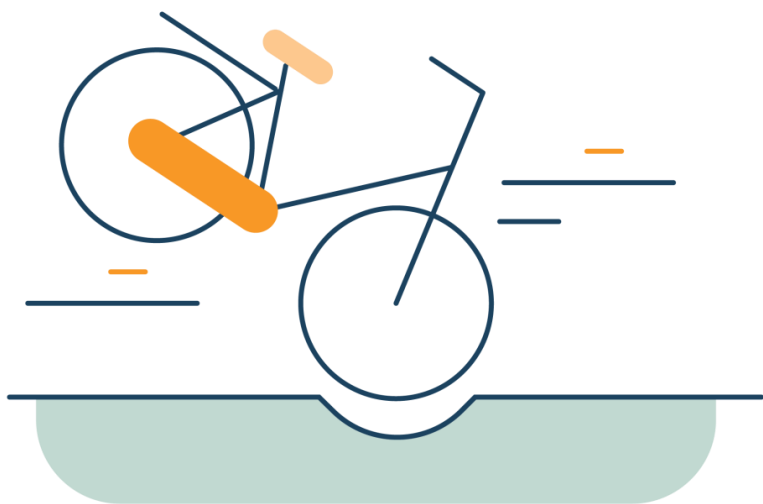
49% was fietser



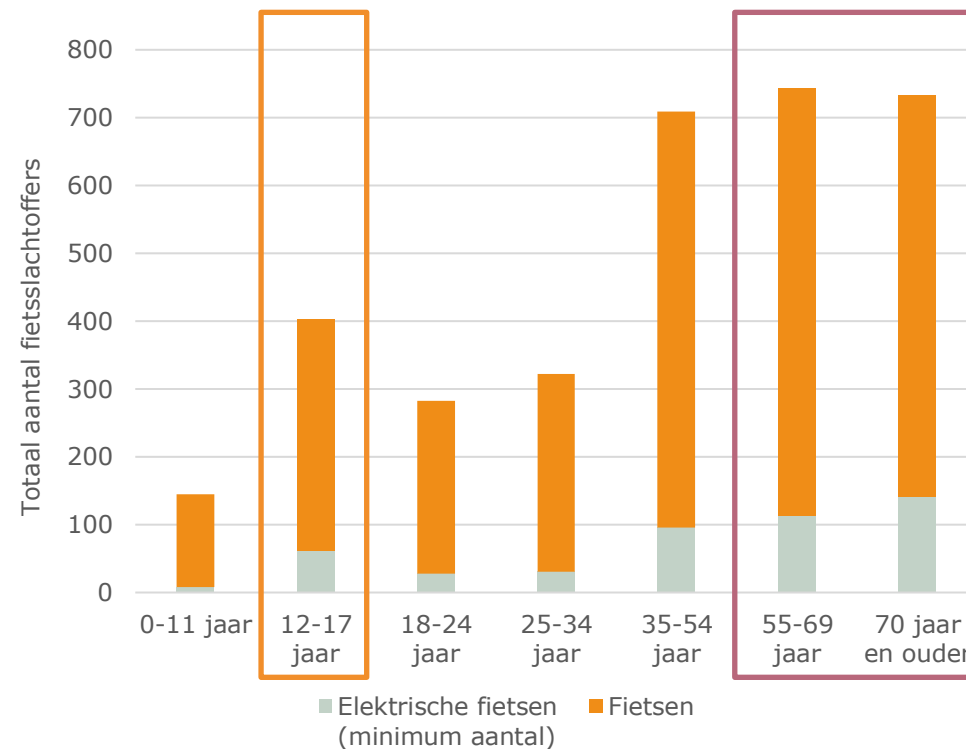
65% was fietser

Leeftijd van de fietsslachtoffers

Aantal fietsslachtoffers in de provincie Utrecht in 2023, geregistreerd door de RAV.

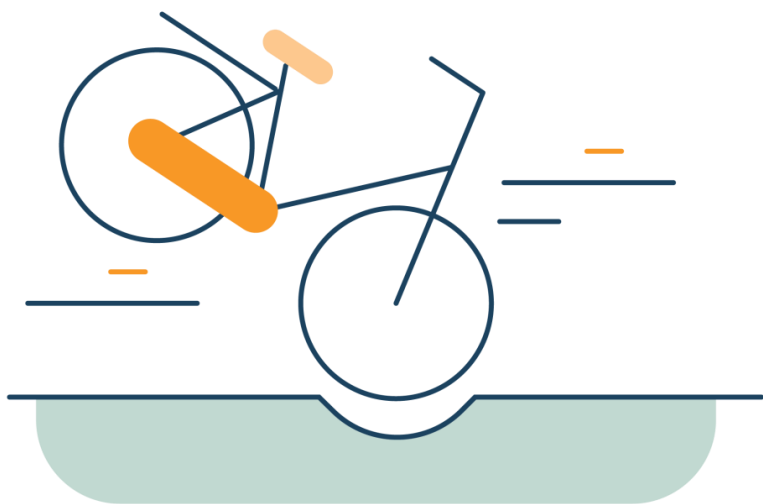


De meeste fietsslachtoffers hadden een leeftijd van **55 jaar en ouder**, maar ook in de groep **12-17 jarigen** zien we veel fietsslachtoffers.

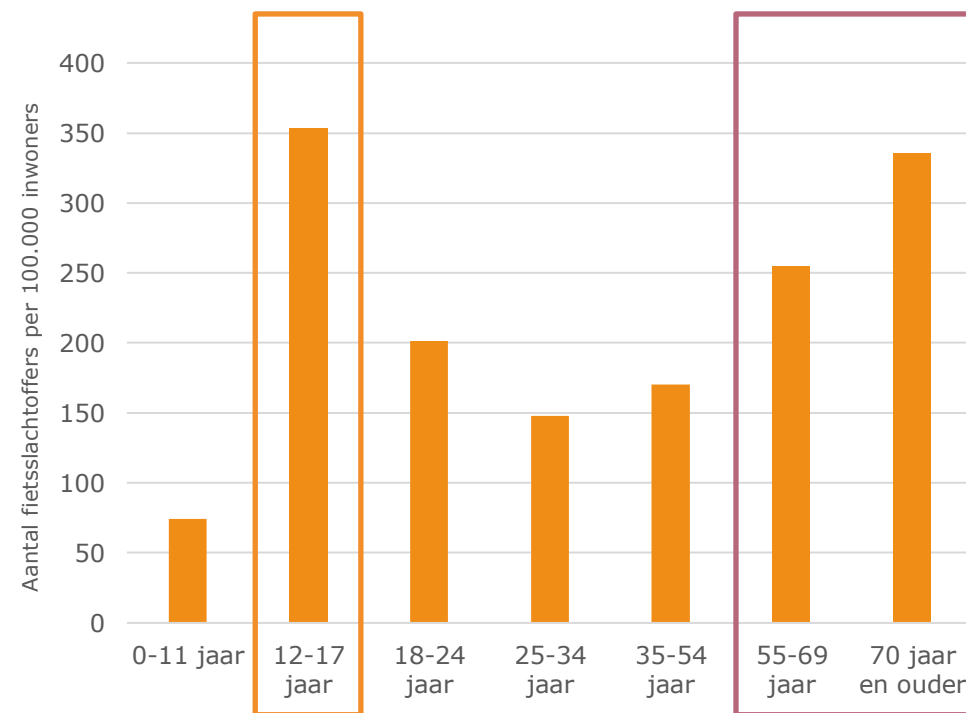


Leeftijd van de fietsslachtoffers

Aantal fietsslachtoffers per 100.000 inwoners in de provincie Utrecht in 2023, geregistreerd door de RAV.



Als we kijken fietsslachtoffers per 100.000 inwoners van de provincie Utrecht zien wij dat de leeftijdsgroepen **12-17 jaar** en **55 jaar en ouder** het sterkst vertegenwoordigd waren.

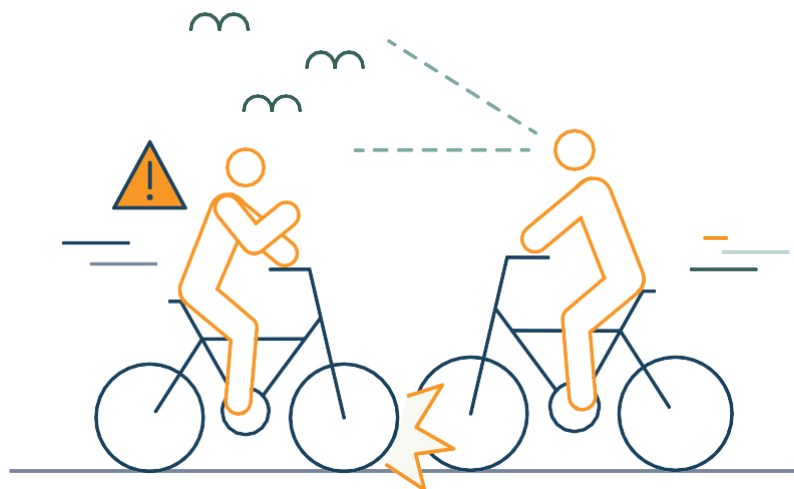


12-17 jarige fietssslachtoffers



Aard van het ongeval

12-17 jarige fietsslachtoffers.



Als we kijken naar de aard van het ongeval bij deze specifieke groep, dan zien we in **RAV-data** dat in twee derde (65%) van de gevallen sprake was van een **botsing met een andere verkeersdeelnemer**.



In de **SEH-data** hebben we ook informatie over deze specifieke doelgroep, daar kamen **eenzijdige ongevallen** het meeste voor (49%).

Aard ongeval	Aantal fietsslachtoffers bij de RAV	Percentage bij de RAV	Aantal fietsslachtoffers bij de SEH	Percentage bij de SEH
Eenzijdig ongeval	107	31%	61	49%
Botsing met obstakel	14	4%	7	6%
Botsing met een andere verkeersdeelnemer	221	65%	56	45%
Totaal	342	100%	124	100%

Toedracht van botsingen

Zoals beschreven op de SEH bij 12-17 jarige fietsslachtoffers.



12-17 jarige fietsers **botsten relatief vaak met een auto** in vergelijking met de totale groep fietsslachtoffers.



12-17 jarige fietsslachtoffers op de SEH kwamen het meeste in botsing met:

 een **auto** (45%).

 een fiets (36%).



De totale groep fietsslachtoffers op de SEH kwam het meeste in botsing met:

 een **fiets** (41%).

 een auto (37%).

Toedracht van eenzijdige ongevallen

Zoals beschreven op de SEH bij 12-17 jarige fietsslachtoffers.



Oorzaken die het vaakst op de SEH genoemd werden voor een **eenzijdig ongeval** bij deze doelgroep:

1. Uitglijden

2. Glad wegdek

3. Plotseling remmen

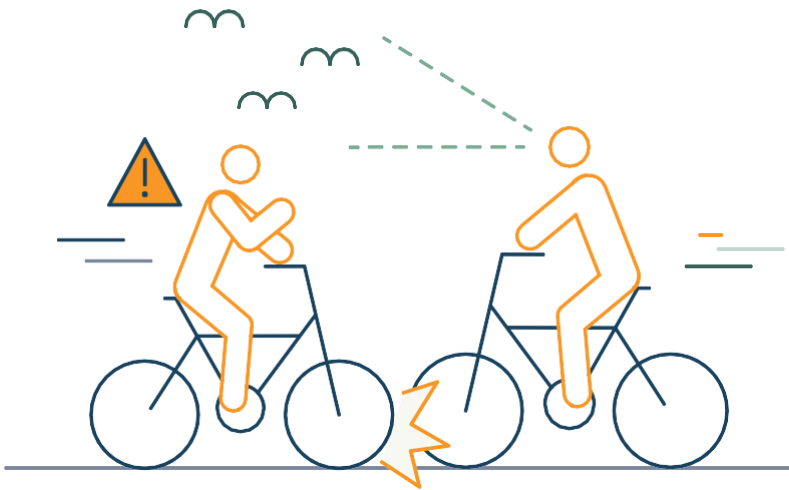
4. Spaakbeknelling (van de voet)

Disclaimer

Bij het achterhalen van de oorzaken van eenzijdige ongevallen zijn wij afhankelijk van de toedrachtsteksten die zijn ingevuld op de SEH. Als daar niks is ingevuld over de toedracht van het ongeval, dan kunnen we deze ook niet coderen. Hierboven staan de meest genoemde redenen voor eenzijdige fietsongevallen bij 12-17 jarige fietsslachtoffers, als die in de toedrachtsteksten vermeld werden.

Letselinformatie

Zoals beschreven op de SEH
bij 12-17 jarige fietsslachtoffers.



Tenminste 13% reed op een **elektrische fiets** (incl. fatbikes).



Bijna twee derde had **ernstig letsel*** (64%).



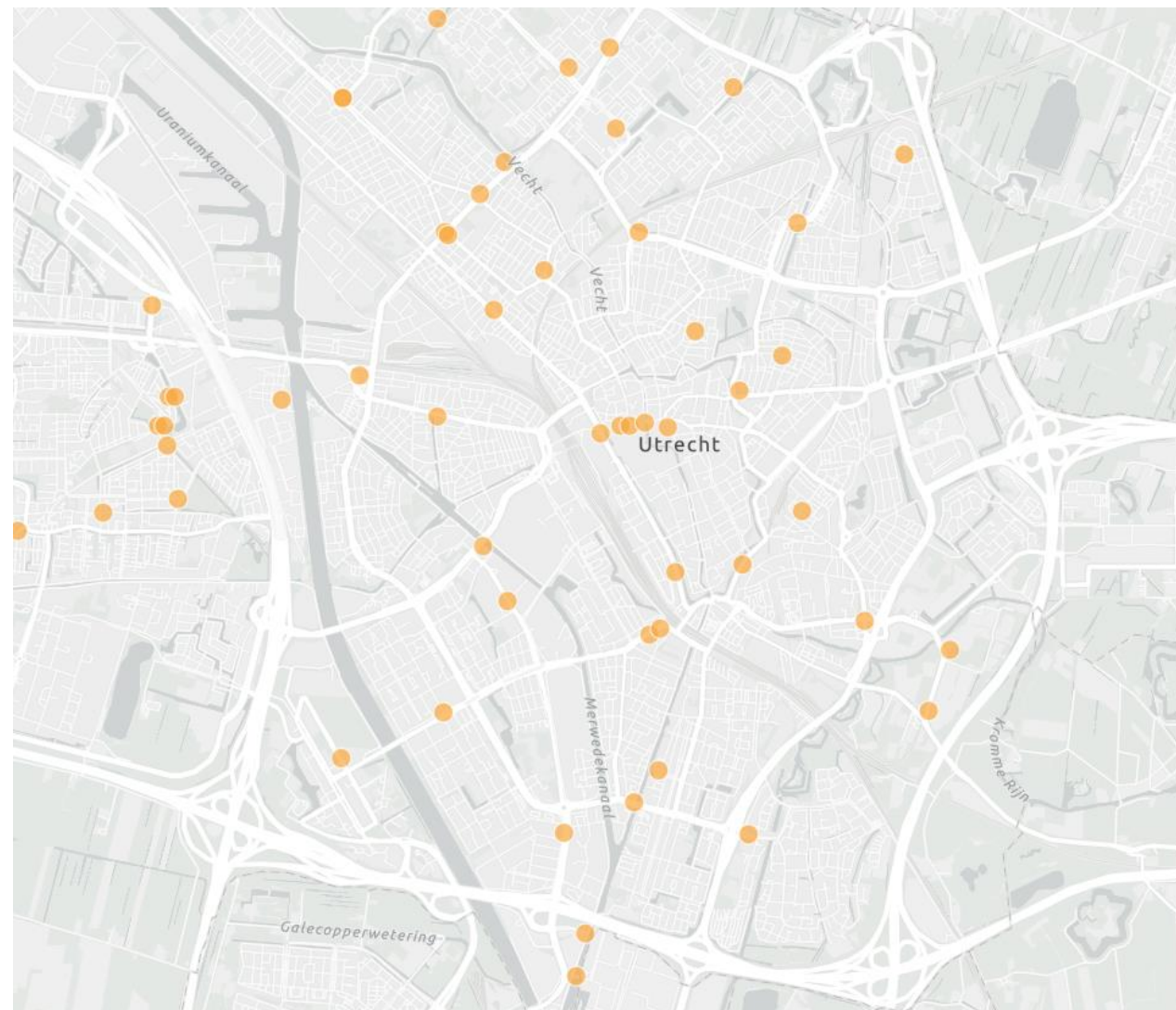
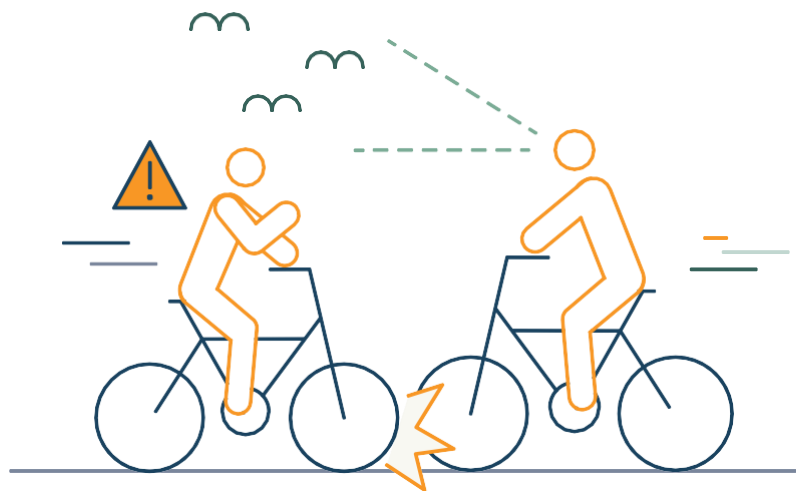
Bij slachtoffers op een gewone fiets (n=105) kwamen **botbreuken** het meeste voor (41%).



Bij slachtoffers op een elektrische fiets (n=17) kwam **licht hersenletsel/hersenschudding** het meeste voor (50%).

Ongevalslocaties gemeente Utrecht

12-17 jarige fietssslachtoffers,
geregistreerd door de RAV.

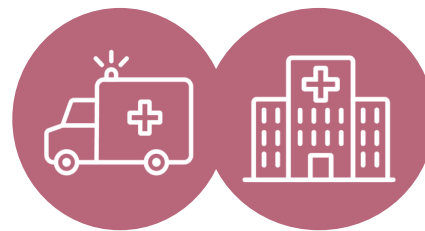


Fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder



Aard van het ongeval

Fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder.



Als we kijken naar de aard van het ongeval bij deze specifieke groep, dan zien we in **RAV-data** en de **SEH-data** een **vergelijkbaar patroon**.

Aard ongeval	Aantal fietsslachtoffers bij de RAV	Percentage bij de RAV	Aantal fietsslachtoffers bij de SEH	Percentage bij de SEH
Eenzijdig ongeval	638	52%	260	53%
Botsing met obstakel	150	12%	51	10%
Botsing met een andere verkeersdeelnemer	434	36%	176	36%
Onbekend	-	-	5	1%
Totaal	1.222	100%	492	100%

In ongeveer de **helft** van de gevallen was er sprake van een **eenzijdig ongeval** en in ruim **één derde** van de gevallen werd **gebotst met een andere verkeersdeelnemer**.

Toedracht van eenzijdige ongevallen

Zoals beschreven op de SEH bij fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder.



Oorzaken die het vaakst op de SEH genoemd werden voor een **eenzijdig ongeval** bij deze doelgroep:

1. Uitglippen

2. Uitwijken

3. Uit balans raken

4. Glad wegdek

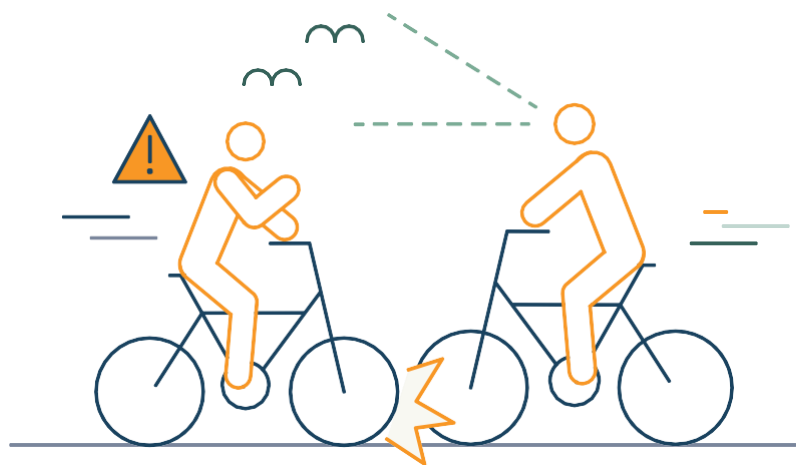
5. (Plotseling) remmen

Disclaimer

Bij het achterhalen van de oorzaken van eenzijdige ongevallen zijn wij afhankelijk van de toedrachtsteksten die zijn ingevuld op de SEH. Als daar niks is ingevuld over de toedracht van het ongeval, dan kunnen we deze ook niet coderen. Hierboven staan de meest genoemde redenen voor eenzijdige fietsongevallen bij 12-17 jarige fietsslachtoffers, als die in de toedrachtsteksten vermeld werden.

Toedracht van botsingen

Zoals beschreven op de SEH bij fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder.



Fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder vertoonden een vergelijkbaar beeld met de totale groep fietsslachtoffers.



Fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder op de SEH kwamen het meeste in botsing met:

 een **fiets** (42%).

 een auto (38%).



De totale groep fietsslachtoffers op de SEH kwam het meeste in botsing met:

 een **fiets** (41%).

 een auto (37%).

Letselinformatie

Zoals beschreven op de SEH
bij fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder.



Tenminste 21% reed op een **elektrische fiets** en 8% op een **racefiets**.



Driekwart had **ernstig letsel*** (75%).



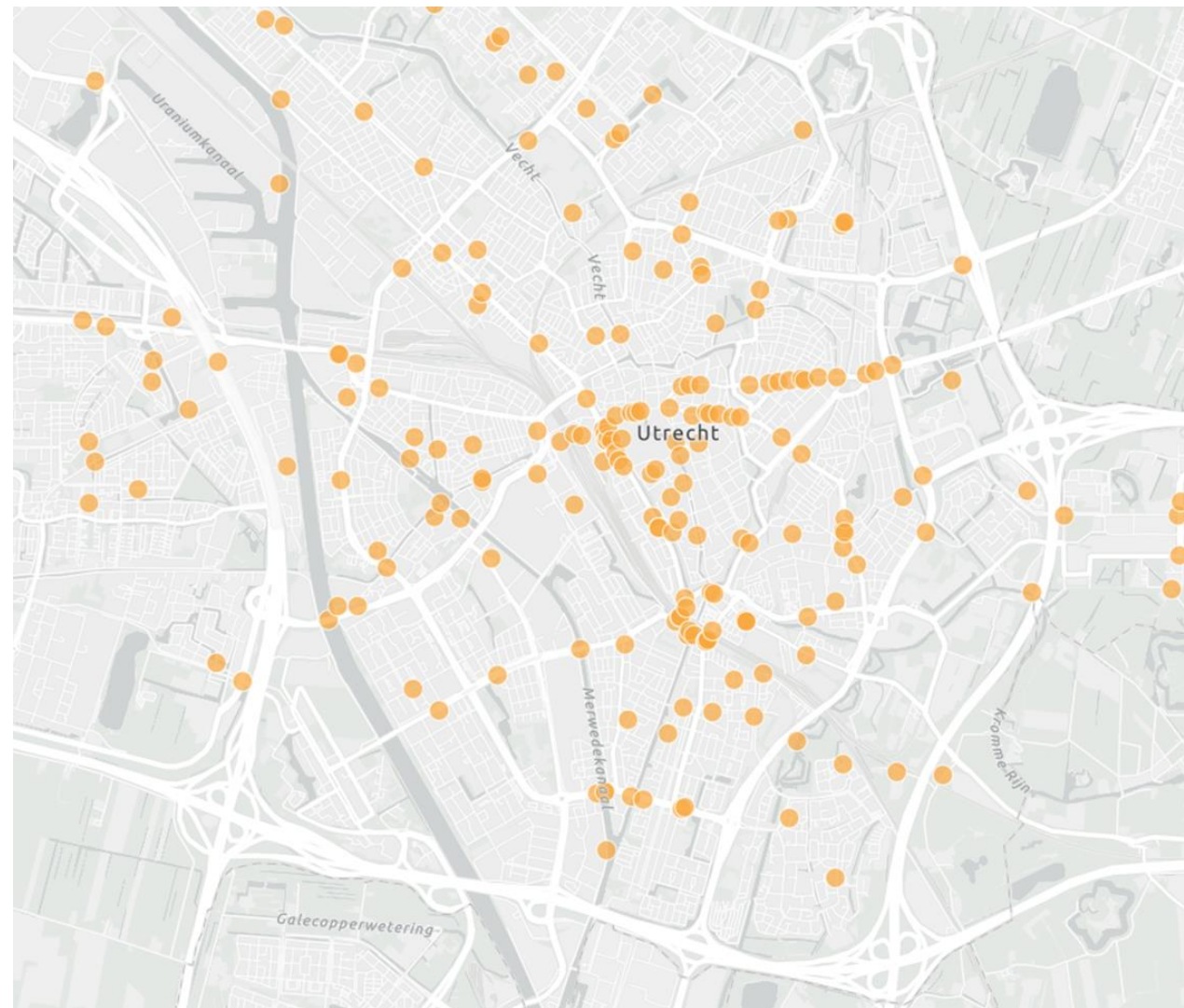
Bij slachtoffers op een gewone fiets (n=348) of racefiets (n=41) kwamen **botbreuken** het meeste voor (resp. 47% en 41%).



Bij slachtoffers op een elektrische fiets (n=102) kwam **licht hersenletsel/ hersenschudding** het meeste voor (33%).

Ongevalslocaties gemeente Utrecht

Fietsslachtoffers van 55 jaar en ouder,
geregistreerd door de RAV.



Locatie informatie



Slachtoffers per wegbeheerder

In de provincie Utrecht in 2023.



De meeste ongevallen vonden plaats op **gemeentelijke wegen.**



78%
Gemeentelijke
wegen
(*n*=4.567)



11%
Rijkswegen
(*n*=665)



8%
Provinciale
wegen
(*n*=493)



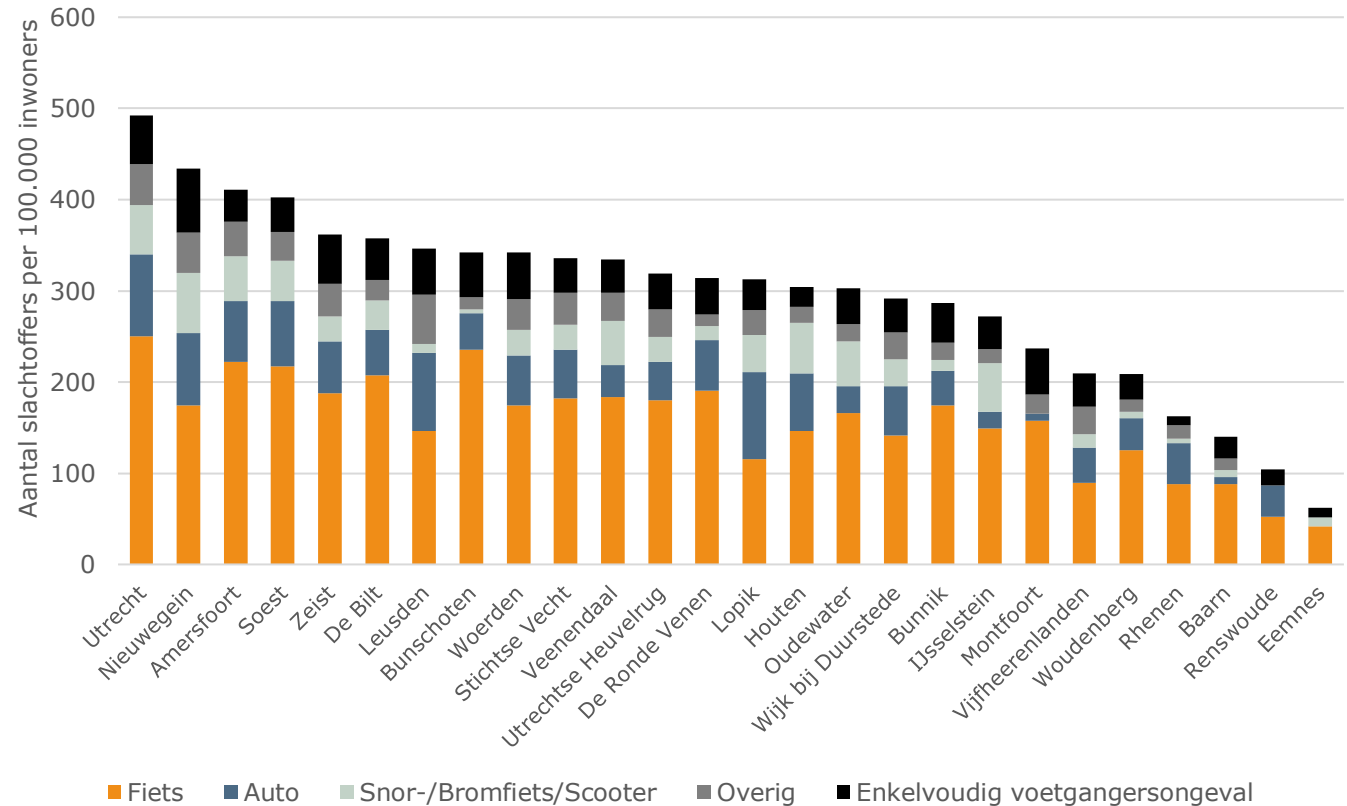
1%
Waterschappen
(*n*=61)

Slachtoffers per gemeente per 100.000 inwoners

Op wegen waar de gemeente de wegbeheerder is, geregistreerd door de RAV.

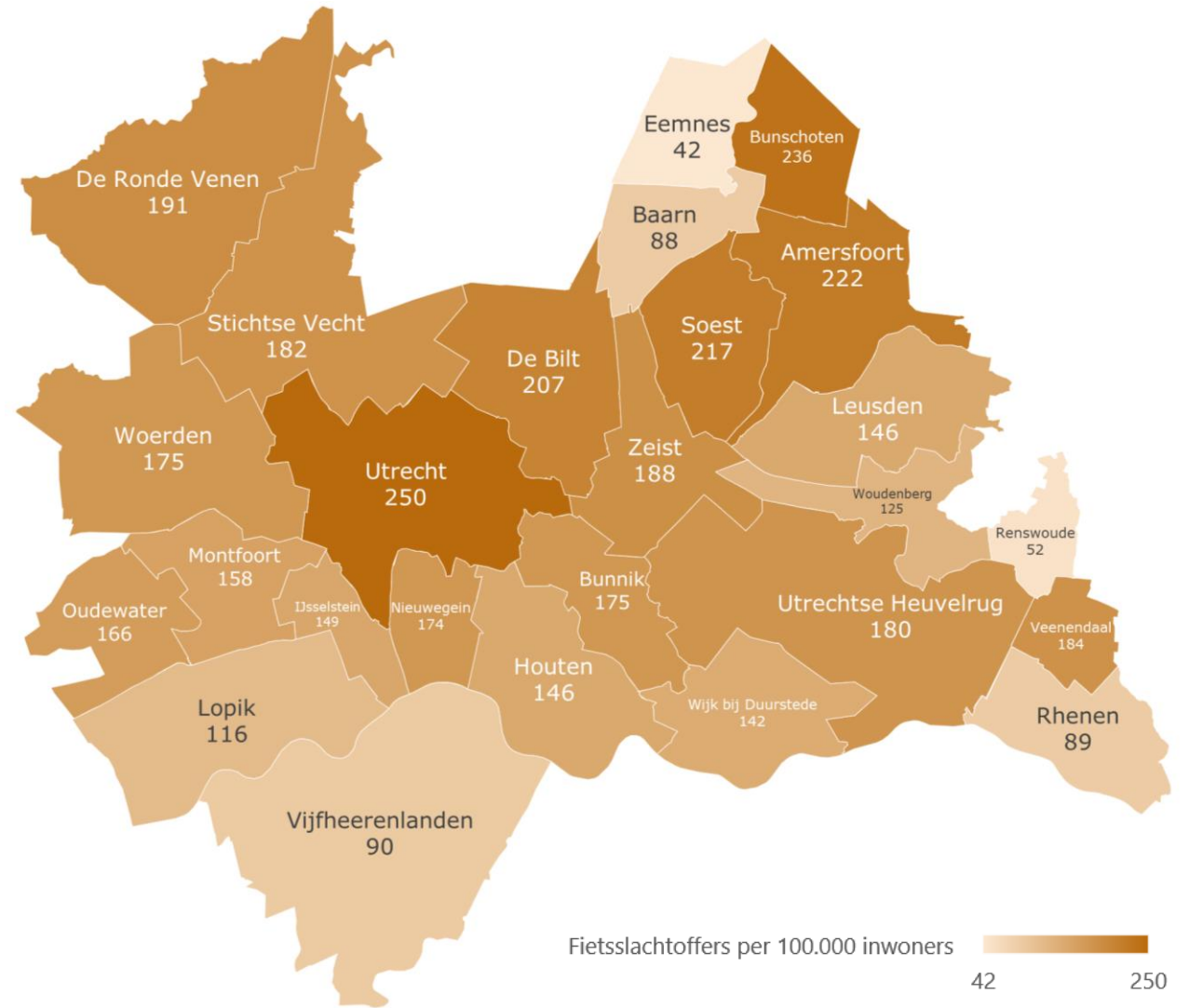


Als we kijken naar het aantal slachtoffers* per 100.000 inwoners zien we de meeste slachtoffers in (1) **Utrecht**, (2) **Nieuwegein**, (3) **Amersfoort**, (4) **Soest** en (5) **Zeist**.

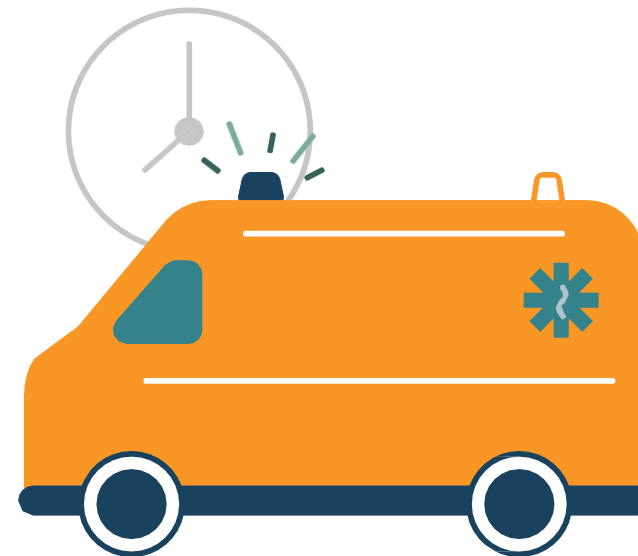


Fietsslachtoffers per gemeente per 100.000 inwoners

Op wegen waar de gemeente de
wegbeheerder is, geregistreerd
door de RAV.



Conclusie



Kernpunten



Algemeen:

- 58% van alle verkeersslachtoffers die de SEH bezochten had ernstig letsel (MAIS2+).
- Van alle verkeersslachtoffers vormden fietsslachtoffers de grootste groep (49% bij de RAV en 65% bij de SEH).
- Eenzijdige fietsongevallen kwamen het meeste voor (zowel bij RAV als SEH).

Risicogroepen:

- Fietsluchtoffers met een leeftijd van 12-17 jaar of 55 jaar en ouder waren het sterkst vertegenwoordigd per 100.000 inwoners.
- Onder 12-17 jarigen en personen van 55 jaar en ouder hadden slachtoffers op de elektrische fiets vaker licht hersenletsel na een ongeval, ten opzichte van slachtoffers op een 'gewone fiets' die vaker botbreuken opliepen.

Ambulancedata vs. politiedata:

- In MOVE zien wij op basis van ambulancedata 6x zo veel verkeersslachtoffers als in de politieregistratie (BRON)*.



Het belang van MOVE



- Naast dat MOVE een vollediger beeld geeft ten aanzien van de omvang van de problematiek, geeft MOVE ook een **gedetailleerder beeld van oorzaken en gevolgen** van verkeersongevallen.
- MOVE data kunnen gebruikt worden als vertrekpunt voor **aanpassingen in de infrastructuur** en de ontwikkeling van **effectieve gedragsinterventies**. De data kunnen eveneens gebruikt worden voor de **evaluatie van (beleids)maatregelen**.

Verantwoording



Bronnen



MONitor VERkeersslachtoffers Utrecht 2022 en 2023, VeiligheidNL

- Slachtofferdata van de Regionale Ambulancevoorzieningen Utrecht, Fryslân, Drenthe, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam-Amstelland.
- Slachtofferdata van de Spoedeisende Hulpafdelingen van het Diaconessenhuis Utrecht en Universitair Medisch Centrum Utrecht.



Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland 2022, Rijkswaterstaat



Bevolking Provincie Utrecht op 1 januari 2023, Centraal Bureau voor de Statistiek

Wat is MOVE?

De MOnitor VERkeersslachtoffers

Om verkeersongevallen te voorkomen is informatie over deze ongevallen nodig. VeiligheidNL beheert de MOnitor VERkeersslachtoffers (MOVE). In MOVE worden omvang, locaties, risicogroepen en oorzaken van verkeersongevallen verzameld. Op basis van deze data kunnen maatregelen genomen worden voor verbetering van de verkeersveiligheid. In MOVE worden data van Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) en Spoedeisende Hulp-afdelingen (SEH's) verzameld en ontsloten in een interactief dashboard. Met de bevindingen uit MOVE kan de provincie urgentie bepalen, risicogroepen herkennen en gerichte (gedrags-) interventies ontwikkelen.

Voor meer informatie over MOVE, zie: www.veiligheid.nl/kennisaanbod/achtergrond/monitor-verkeersslachtoffers-move

Over VeiligheidNL

Als onafhankelijk expertisecentrum met een publieke missie zet VeiligheidNL zich al 40 jaar in om onze woon-, werk- en leefomgeving veiliger te maken. We gaan uit van het principe dat mensen zelf de sleutelrol spelen in een veilig leven en het voorkomen van ongevallen. Om onze impact te vergroten, bundelen we de krachten met verschillende partners. Zo werken we samen met de nationale, regionale en lokale overheid, zorgverleners, bedrijven, brancheverenigingen, politie, experts en vele anderen belanghebbenden. We delen onze kennis en werken samen aan effectieve oplossingen.

Onze aanpak bestaat uit:

- het monitoren/signaleren van ongevallen en letsel, en onderzoeken welke vorm van preventie effectief is;
- het ontwikkelen en uitvoeren van effectieve gedragsinterventies: praktisch, oplossingsgericht en voor elke doelgroep op maat, en
- het delen van kennis en kunde direct met onze doelgroepen of via professionals, samenwerkingspartners en ambassadeurs.

VeiligheidNL is in het bezit van een NEN-7510 certificaat. Door certificering voor deze norm kunnen wij partners in de zorg en hun patiënten de garantie geven dat wij zorgvuldig en veilig met hun gegevens omgaan. De norm vereist een blijvend hoog niveau van informatiebeveiliging en toetst daar ook regelmatig op. De beveiliging van informatie is bij VeiligheidNL gewaarborgd.

VeiligheidNL is een stichting met ANBI-status (Algemeen Nut Beogende Instelling) en heeft geen winstoogmerk.

Definities

Slachtoffers

In deze rapportage rapporteren wij over verkeersongevallen en enkelvoudige voetgangersongevallen. Hieronder volgen de definities van deze ongevalstypes zoals in de huidige rapportage gehanteerd.

- Slachtoffers van een verkeersongeval zijn gewond geraakt ten gevolge van een plotseling optredende gebeurtenis op de openbare weg die verband hield met het verkeer, waarbij tenminste één rijdend voertuig was betrokken.
- Slachtoffers van een enkelvoudig voetgangersongeval zijn voetgangers die op straat zijn gevallen of zijn gebotst met een object (bijv. een paal). Deze slachtoffers zijn volgens de (internationale) definitie geen verkeersslachtoffer. Deze slachtoffers worden in dit rapport alleen weergegeven in aantallen, maar zijn verder niet meegenomen in de analyses.
- Slachtoffers van een overig vervoersongeval zijn fietsers die zijn gevallen tijdens op- of afstappen, inzittenden van voertuigen die vallen tijdens in- of uitstappen (allen zonder in aanraking te zijn gekomen met een bewegend voertuig) en slachtoffers van geweldpleging of ziekte/aandoening op de openbare weg. Ook deze slachtoffers zijn volgens de (internationale) definitie geen verkeersslachtoffer. Deze slachtoffers worden in dit rapport alleen weergegeven in aantallen, maar zijn verder niet meegenomen in analyses.

Letselernst

Voor de selectie van slachtoffers met ernstig letsel wordt gebruikgemaakt van een afgeleide van de zogenaamde MAIS. AIS staat voor Abbreviated Injury Scale. De waarde van een letsel op deze schaal representeert de ernst van het letsel. De waarde van de Maximum AIS (MAIS) representeert het ernstigste letsel bij een slachtoffer. De MAIS loopt van 1 (licht letsel) tot 6 (maximaal). Letsel met een MAIS-score van twee of hoger wordt binnen MOVE gezien als ernstig letsel. De MAIS-score in MOVE wordt bepaald op basis van het gecodeerde letsel op basis van SEH data. Hiermee onderscheiden we 39 letselgroepen waarmee vervolgens per slachtoffer een MAIS-score van 1 (licht letsel) of van 2 of hoger (ernstig letsel) wordt toegekend."

Voor meer informatie over de definitie van ernstig letsel, zie:

Stam C. (2023) Letsels 2022. Kerncijfers LIS. Amsterdam: VeiligheidNL. https://www.veiligheid.nl/sites/default/files/2023-11/lis_kerncijfers_letsels_2022.pdf

De data van MOVE

De databronnen van MOVE

Voor MOVE gebruiken we data die al zijn vastgelegd in het reguliere zorgproces van de SEH en RAV. De MOVE registratie leidt daarom niet tot extra administratieve last voor het zorgpersoneel. Met slimme technologie kunnen we data die primair zijn vastgelegd voor patiëntenzorg hergebruiken, zodat we onderzoek kunnen doen naar verkeersveiligheid.

Dataverwerking

Het aantal slachtoffers in de MOVE data betreft een minimum. Met behulp van Machine Learning modellen worden de verkeersslachtoffers uit het ritadministratiesysteem van de ambulancevoorziening of uit de toedrachtsvelden van de SEH gefilterd. Dit gebeurt op basis van de herkenning van ongevalsinformatie uit een open tekstveld. Hierbij worden soms cases geïncludeerd die na validatie geen verkeersslachtoffer blijken te zijn. Deze worden op dit moment verwijderd uit de dataset door middel van handmatige controle. Ook worden er soms cases gemist door het machine learning model, die na het lezen van de toedracht wél verkeersslachtoffers blijken te zijn. VeiligheidNL voert een validatie uit op het aandeel gemiste cases en berekent een percentage "gemiste cases". Op dit moment onderzoekt VeiligheidNL hoe dit inclusiepercentage verwerkt kan worden, zodat we naast een minimaal aantal slachtoffers ook een schatting kunnen geven die nog dichterbij komt van het werkelijke aantal slachtoffers waarbij een ambulance ter plaatse kwam of waarvoor SEH behandeling nodig was. Naar aanleiding van een pilot weten we dat een onnauwkeurigheidsmarge op de inclusiescripts zit. Deze marge wisselt per jaar. Op die manier wordt het binnenkort mogelijk om ook de aantallen tussen jaren met elkaar te vergelijken.

De data van de RAV

Alle slachtofferdata van de RAV wordt volledig geanonimiseerd gedeeld met VeiligheidNL.

Van alle slachtoffers gezien door de RAV wordt data ontsloten over hun leeftijdscategorie en het jaar en kwartaal waarin het ongeval plaatsvond. Daarnaast worden het vervoermiddel van het slachtoffer (bv. voetganger, fiets, auto) en (indien aanwezig) de tegenpartij ontsloten. Uit deze laatste twee variabelen kan ook de aard van het ongeval worden afgeleid (eenzijdig, botsing met obstakel, botsing met een rijdend vervoersmiddel). Ook wordt de geografische locatie (GPS-coördinaten) van het ongeval ontsloten. Op basis van deze locatie wordt een koppeling gemaakt met het Nationaal Wegenbestand (een bestand met wegkenmerken, waarin geen persoonsgegevens zijn vastgelegd). Door deze koppeling komen ook de volgende variabelen beschikbaar in MOVE:

- De wegcategorie van het wegvak waar het ongeval plaatsvond (bv. fietspad, autosnelweg, voetpad)
- De wegbeheerder van het wegvak waar het ongeval plaatsvond (bv. gemeente, provincie, rijk)
- De maximumsnelheid van het wegvak waar het ongeval plaatsvond

De data van de SEH

Alle slachtofferdata van de SEH worden gepseudonimiseerd met VeiligheidNL gedeeld. De SEH heeft als enige toegang tot de sleutel van deze gegevens. Van alle slachtoffers op de SEH worden data verzameld over hun leeftijd en geslacht en het jaar, kwartaal, dag en dagdeel van het ongeval. Daarnaast worden het vervoermiddel van het slachtoffer (bv. voetganger, fiets, auto) en de aard van het ongeval ontsloten (eenzijdig, botsing met obstakel, botsing met een rijdend vervoersmiddel, botsing met een dier of voetganger). Naast deze gegevens worden, voor zover bekend, ook aanvullende gegevens ontsloten, namelijk:

Informatie over het slachtoffer en het letsel:

- De functie van het slachtoffer in het verkeer (bestuurder, passagier, voetganger).
- De locatie van het letsel.
- De aard van het letsel.
- De letselernst van het slachtoffer (MAIS<2 of MAIS2+).
- Of er wel/geen sprake was van ziekenhuisopname van het slachtoffer.
- Of het slachtoffer wel/niet is overleden tijdens zijn behandeling.

Informatie over het ongeval

- Het type ongevalslocatie, opgesplitst in:
 - de wegsituatie (bv. snelweg, fietspad, parkeerterrein);
 - de locatie op de weg (bv. bocht, brug, rotonde).
- De toedracht; het ongevalsmechanisme wat heeft geleid tot een verkeersongeval (bv. plotseling remmen, uitwijken, uitglijden).
- Het gebruik van beschermingsmiddelen (bv. helm, gordel, airbag, kindersitje).
- Overige factoren (bv. het weer of de toestand van de weg).

Informatie afhankelijk van het type ongeval:

- Het type obstakel waarmee is gebotst (bv. paal, boom, vangrail).
- De vervoerswijze van de tegenpartij.
- Het letselmechanisme wat heeft geleid tot een eenzijdig voetgangersongeval (bv. uitglijden, zwikken, struikelen).

Interpretatie van de data

Volledigheid van de data

Voor zowel RAV als SEH data wordt gebruik gemaakt van gegevens die zijn genoteerd door het zorgpersoneel. De variabelen van MOVE worden niet systematisch uitgevraagd. Dit betekent dat we afhankelijk zijn van wat er in de toedracht teksten staat vermeld. Sommige variabelen zullen daarmee altijd een ondergrens zijn. Deze informatie kan dus alleen worden gebruikt om een inschatting te geven van de omvang, maar niet om conclusies te trekken over absolute aantallen. Voor dit rapport geldt dat voor het aantal elektrische fietsen en de oorzaken van eenzijdige ongevallen die worden vermeld.

Aantal slachtoffers

Slachtoffers bij de RAV

De slachtofferdata van 2022 en 2023 gebruikt in de analyses voor dit rapport zijn gebaseerd op slachtoffers die zijn gezien door een RAV binnen de topografische grenzen van de provincie Utrecht. De data voor dit rapport zijn gebaseerd op de slachtofferregistratie van de RAV's die op het moment van schrijven zijn aangesloten bij MOVE. Dat zijn alleen RAV Utrecht, Fryslân, Drenthe, Zaanstreek-Waterland en Amsterdam-Amstelland. Pas als alle RAV's in Nederland zijn aangesloten kunnen we een volledig beeld geven van de ambulanceritten die voor verkeersslachtoffers in Utrecht hebben plaatsgevonden. De slachtofferaantallen van de RAV zoals beschreven in dit rapport zijn daarom een minimum. Met name gemeenten aan de provindegrenzen kunnen in werkelijkheid meer slachtoffers hebben.

Slachtoffers op de SEH

De slachtofferdata van 2023 gebruikt in de analyses voor dit rapport zijn gebaseerd op slachtoffers die zijn gezien door de SEH van het Diaconessenhuis Utrecht en het UMC Utrecht. Bij de interpretatie van de gegevens dient rekening gehouden te worden met dat het UMC Utrecht een universitair centrum is en het Diaconessenhuis een stadsziekenhuis. Dit zorgt ervoor dat beide ziekenhuizen een eigen patiëntpopulatie hebben en wellicht niet representatief zijn voor de gehele provincie Utrecht. Daarnaast kan het zijn dat sommige van de slachtoffers op de SEH's van deze ziekenhuizen een verkeersongeval buiten de provinciegrenzen van Utrecht hebben doorgemaakt en zich vervolgens op een SEH van het Diaconessenhuis Utrecht of het UMC Utrecht hebben gepresenteerd. Omdat we geen informatie hebben over de locatie van het ongeval kunnen we deze slachtoffers niet excluderen.

Tot slot ontbreekt voor 2023 nog de registratie van slachtoffers op de SEH van het Antonius ziekenhuis (locaties Nieuwegein en Utrecht) en het Meander MC die ook binnen de provincie Utrecht gevestigd zijn. De slachtofferaantallen van de SEH zoals beschreven in dit rapport zijn daarom een minimum.

In samenwerking met:



provincie  Utrecht

