

Ouderen in het verkeer: een klasse apart

8% van alle verkeersslachtoffers, ongeacht de letselernst, zijn 65 jaar of ouder. Dat percentage loopt op tot 14% wanneer we ons beperken tot doden en zwaargewonden. Hoewel het aandeel oudere verkeersslachtoffers nu nog relatief beperkt is, zal dat in het licht van de toenemende vergrijzing en in combinatie met hun stijgende mobiliteit, ongetwijfeld toenemen. Hoog tijd dus om wat aandacht te besteden aan deze doelgroep.

Kurt Van Hout, Elke Hermans en Tom Brijs

Steunpunt MOW Verkeersveiligheid,
Instituut voor Mobiliteit (Universiteit Hasselt)

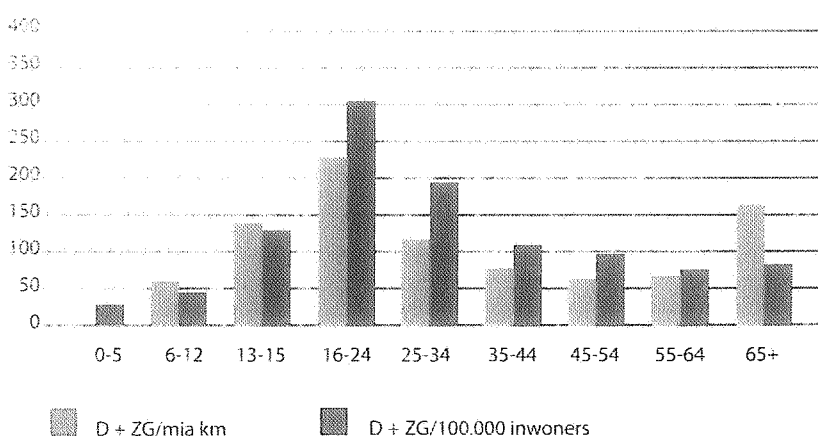
Probleemomschrijving

De belangrijkste piek van verkeersslachtoffers (doden en zwaargewonden) situeert zich bij jongeren. Naarmate de leeftijd toeneemt, neemt het aantal doden en zwaargewonden af. Niettemin verloren in 2005 116 65-plussers het leven in een verkeersongeval. Daarnaast werden 561 ouderen zwaargewond en nog eens 2.849 lichtgewond. Dat betekent dat ongeveer 1 op 5 van de verkeersdoden, 1 op 8 van de zwaargewonden en 1 op 13 van de lichtgewonden in Vlaanderen 65 jaar of ouder is. Bij 15% van alle (geregistreerde) ongevallen is minstens één bestuurder of voetganger van 65 jaar of ouder betrokken. Dat is laag vergeleken met andere leeftijdsgroepen. Jongeren van 18 tot 25 zijn immers betrokken bij 35% van alle ongevallen (als bestuurder of voetganger). Ouderen impliceren in beperkte mate een risico voor anderen. Slechts 3% van alle verkeersdoden jonger dan 65 jaar vielen in ongevallen waarbij ook een oudere bestuurder betrokken was. Het merendeel van de slachtoffers in ongevallen met ouderen zijn de ouderen zelf.

Dat ouderen relatief weinig betrokken zijn bij ongevallen kan natuurlijk een gevolg zijn van een lagere blootstelling. De vergelijking van absolute ongevallen- of slachtoffer aantallen houdt immers geen rekening met de verschillende mate van blootstelling tussen de leeftijdsgroepen. Om het effect daarvan in rekening te brengen, wordt gebruik gemaakt van ongevallen- of letselrisico, zijnde het aantal ongevallen of slachtoffers per mate van blootstelling (zoals bevolkingsaantallen, afgelegde afstanden of aantal verplaatsingen). Het aantal doden en zwaargewonden uitgedrukt per 100.000 inwoners van een bepaalde leeftijdscategorie toont geen verhoogd risico voor 65-plussers (zie figuur 1). Wanneer we het aantal doden en zwaargewonden uitdrukken per miljard afgelegde kilometer vinden we echter een hoog risico voor ouderen.

65-plussers lopen in verkeersongevallen ernstiger letsels op. 19% van alle oudere verkeersslachtoffers vertonen dodelijke of minstens ernstige verwondingen. In de leeftijdsgroep jonger dan 65 is dat slechts 11%. De botten van ouderen zijn immers brozer. De druk uitgeoefend door de veiligheidsgordel bij een botsing, zelfs aan relatief lage snelheid, is vaak al te hoog. Ouderen zullen dan ook sneller dan jongere verkeersdeelnemers gekwetst worden wanneer ze bij een ongeval betrokken raken. Bovendien genezen hun letsels trager. Een langer verblijf in het ziekenhuis is het gevolg. Die hoge kwetsbaarheid wordt in vele onderzoeken aangeduid als het voornaamste verkeersveiligheidsprobleem bij ouderen.

Figuur 1: Risico naargelang de leeftijd (2000).



Ongevallenpatroon van ouderen

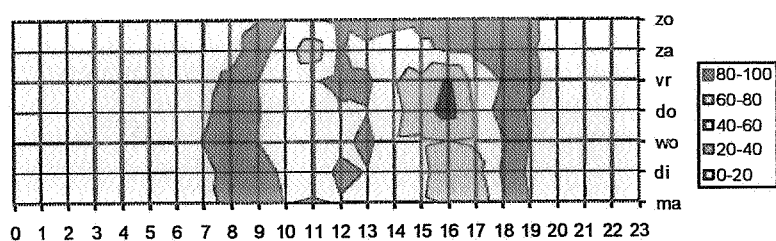
Om tot effectieve maatregelen te komen, moeten we een inzicht krijgen in het ongevallenpatroon van ouderen en de oorzaken die daaraan ten grondslag liggen. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat ouderen een specifiek ongevallenpatroon vertonen. Zo zijn ouderen relatief vaker betrokken bij kruispuntongevallen (relatief want jongere – onder 65 jaar – weggebruikers zijn in absolute aantallen zowel vaker bij kruispuntongevallen als bij wegvakongevallen betrokken) en ongevallen binnen de bebouwde kom (zie tabel 1). Ze zijn daarentegen minder betrokken bij ongevallen op autosnelwegen. Wanneer we het tijdstip waarop ouderen betrokken raken bij een ongeval bekijken, merken we op dat die vooral overdag (bij daglicht) gebeuren en buiten de klassieke spitsuren (zie figuur 2).



Tabel 1: Een vergelijking van ongevallen met en zonder 65-plussers.

	Ongevallen met 65+			Ongevallen zonder 65+		
	met doden 30 dagen	met zwaar- gewonden	met licht- gewonden	met doden 30 dagen	met zwaar- gewonden	met licht- gewonden
Binnen bebouwde kom (2003-2005)	32,5%	50,0%	58,6%	19,9%	36,9%	52,4%
Op kruispunt (2003-2005)	38,5%	43,9%	47,4%	22,6%	31,6%	39,9%
Op autosnelweg (2000-2002)	5,5%	3,5%	4,1%	15,5%	10,7%	8,9%

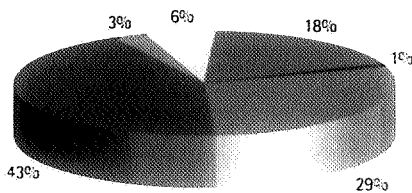
Figuur 2: Tijdstip van de ongevallen met 65-plussers (2005).



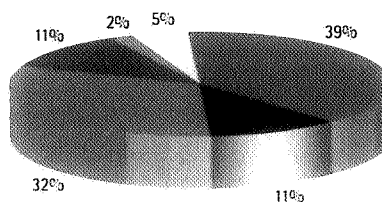
Binnen de bebouwde kom zijn 72% van de oudere verkeersdoden fietsers of voetgangers. Buiten de bebouwde kom bedraagt hun aandeel 43%. Bij weggebruikers jonger dan 65 jaar bedragen die percentages 34% respectievelijk 10% (zie figuur 3). Bij ongevallen tussen twee partijen is de 65-plusser veel vaker betrokken als zachte weggebruiker. De oudere is dan ook dubbel kwetsbaar.

Figuur 3: Verdeling doden 30 dagen over vervoerwijzen voor 65+ en 65- (2003-2005).

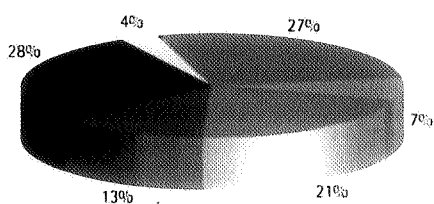
Doden (65+) 30d
binnen bebouwde kom



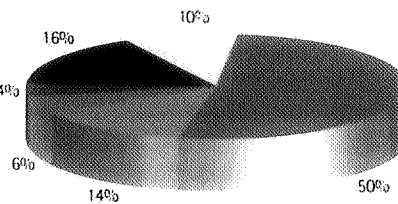
Doden (65+) 30d
buiten bebouwde kom



Doden (<65) 30d
binnen bebouwde kom



Doden (<65) 30d
buiten bebouwde kom



■ Autopassagier ■ Autobestuurder ■ Fietser
■ Andere ■ Gemotoriseerde tweewieler ■ Voetganger

Daarnaast zijn ouderen veel minder betrokken bij eenzijdige ongevallen (of ongevallen waarbij slechts één partij is betrokken). Die vertegenwoordigen 7,1% van alle ongevallen met 65-plussers en 19,2% van het totaal aantal ongevallen over alle leeftijdsklassen heen. Ouderen zijn bovendien relatief vaker betrokken bij eenzijdige ongevallen als fietser (25%) of voetganger (7%).

Naast onder andere de plaats en het tijdstip van het ongeval zijn er nog enkele opmerkelijke verschillen in het ongevalpatroon tussen oudere en jongere verkeersdeelnemers. Ouderen zijn relatief vaker betrokken bij flankaanrijdingen (45,0% tegenover 38,3%) en daarmee samenhangend, bij ongevallen tijdens het oversteken van de straat (13,7% tegenover 6,4%), bij het afslaan (25,5% tegenover 17,1%) of bij het opdraaien van de rijbaan (4,0% tegenover 2,6%). Al deze ongevalentypes hebben op de een of andere manier te maken met voorangsregels. De voornaamste fout of

overtreding die aangegeven wordt bij ongevallen waarbij oudere bestuurders betrokken zijn, is dan ook het niet verlenen van voorrang (59,7% tegenover 39,7%) wat op zijn beurt dan weer het gevolg is van een verkeerde inschatting van de vrije ruimte in combinatie met de snelheid van een naderend voertuig.

Tabel 2: Een vergelijking van ongevallen met en zonder 65-plussers.

Relatief minder	Relatief meer
Wegvakongevallen	Kruispuntongevallen
Ongevallen buiten de bebouwde kom	Ongevallen binnen de bebouwde kom
Ongevallen op snelwegen	
Ongevallen 's nachts	Ongevallen overdag
Eenzijdige ongevallen	
Ongevallen met controleverlies	Ongevallen waarbij geen voorrang wordt verleend
	Ongevallen bij afslaan
Als auto-inzittende	Als voetganger of fietser

Het betreft dan ook een complexe taak die veel eist van het cognitieve systeem van de verkeersdeelnemer. Ouderen zijn daarentegen veel minder betrokken bij ongevallen waarbij controleverlies wordt aangeduid als primaire ongevalsoorzaak (4,8% tegenover 9,8%). Tabel 2 biedt een overzicht van de ongevalentypes waarbij ouderen relatief meer dan wel minder betrokken zijn.

Een verklaring voor de verschillen

De verschillen tussen het ongevalpatroon van oudere en jongere weggebruikers kunnen gedeeltelijk verklaard worden door de psychomotorische beperkingen waar vele ouderen vroeg of laat mee geconfronteerd worden. Ouderen krijgen het moeilijker om de complexe omgeving die het verkeer is waar te nemen en te verwerken. Bovendien vermindert hun reactievermogen en neemt de beweeglijkheid van de gewrichten af. Positief is dan weer dat ouderen minder neiging tot risicogedrag vertonen. Ze geven ook meer dan andere bevolkingsgroepen aan de verkeerswetgeving te respecteren. Verder speelt de rijervaring die in de loop der jaren werd opgebouwd in hun voordeel.

De meeste beperkingen zetten zich gradueel door. Ouderen leren er dan ook vaak mee omgaan en passen hun rijgedrag aan. Door trager te rijden, geven ze zichzelf

iets meer tijd om diverse verkeerssituaties in zich op te nemen en te verwerken. Op basis van hun opgebouwde ervaring proberen ze maximaal te anticiperen op potentieel gevaarlijke situaties.

Ouderen passen niet enkel hun rijgedrag aan, ook hun reisgedrag wijkt af van dat van jongere verkeersdeelnemers. Ouderen leggen zichzelf vaker beperkingen op en trachten situaties waarin ze zich niet comfortabel voelen te vermijden. Complexe kruispunten, autosnelwegen, druk verkeer en rijden bij donker of bij slecht weer worden vaak genoemd in

vaker als fietser en (vooral) voetganger. In het algemeen kunnen we stellen dat de beperkingen eigen aan een hogere leeftijd, de reactie van ouderen op deze beperkingen en het andere verplaatsingspatroon leiden tot een specifiek ongevalpatroon.

Vergelijken van risico's

De grote verschillen tussen de verplaatsingspatronen van oudere en jongere verkeersdeelnemers maken een vergelijking van het letselrisico van oudere en jongere verkeersdeelnemers

factor. Een aantal studies wijzen uit dat het verhoogde risico enkel wordt vastgesteld bij ouderen die zich weinig verplaatsen.

Ook de omgeving waarbinnen mensen zich het meest verplaatsen, heeft een invloed op het globale risiconiveau. Zo zijn ouderen vaker geneigd zich relatief dichtbij huis te verplaatsen in een weliswaar vertrouwde, maar doorgaans meer complexe omgeving met veel potentiële conflictpunten. Verplaatsingen over lange afstanden gebeuren daarentegen vaker via inherent veiligere (snel)

Onderzoek



Anne De Bruijn

Ouderen passen niet enkel hun rijgedrag aan, ook hun reisgedrag wijkt af van dat van jongere verkeersdeelnemers. Ouderen leggen zichzelf vaker beperkingen op en trachten situaties waarin ze zich niet comfortabel voelen te vermijden.

dat verband. Samen met de doorgaans verminderde verplaatsingsbehoefte leidt dat tot een eigen verplaatsingspatroon. Ouderen maken gemiddeld kortere verplaatsingen en blijven bijgevolg dicht bij huis, in een vertrouwde omgeving. Ze mijden de spitsuren en rijden vooral overdag. Bovendien verplaatsen ze zich

op een globaal niveau problematisch. Het vastgestelde verhoogde risico (per afgelegde kilometer) bij ouderen kan te wijten zijn aan de verminderde vaardigheden die samenhangen met de hogere leeftijd (merk op dat grote verschillen bestaan tussen ouderen onderling). Leeftijd is echter maar één

wegen. Wanneer ouderen zich vaker verplaatsen als zachte weggebruiker kan de verklaring voor hun hoger risico ook hier gezocht worden.

Een deel van het verhoogde risico bij ouderen zal dus verklaard kunnen worden door de verschillen die er bestaan in hun blootstellingspatroon ten opzichte van dat van jongere verkeersdeelnemers. Andere verklaringen zijn (waarschijnlijk) te vinden in de afgenomen vaardigheden (althans voor een deel van de ouderen), maar ook in de verhoogde kwetsbaarheid van ouderen. Aangezien ouderen gemiddeld ernstiger gewond raken bij een ongeval,

hebben ongevallen met ouderen immers meer kans om opgenomen te worden in de ongevallenstatistieken. Daardoor ontstaat een (artificiële) verhoging van het risico.

De toekomst

We leven in een maatschappij die steeds meer vergrijsd. Terwijl in 2008 ongeveer 18% van de Vlaamse bevolking 65 jaar of ouder is, zal dat aandeel tegen 2030 oplopen tot 25%. Tegelijk treedt een ontgroening op (met andere woorden het aandeel jongeren daalt). Onder druk

Toekomstige ouderen zullen langer actief en gezond blijven. Bovendien zullen meer ouderen over een rijbewijs beschikken, waardoor ze in de toekomst meer verplaatsingen zullen maken en die vaker met de auto zullen afleggen.

huidige generatie ouderen die op haar beurt ook reeds sterk verschilt van de vroegere generatie ouderen. De oudere van de toekomst lijkt in zijn verplaatsings- en verkeersgedrag mogelijk meer op de jongere generatie waaruit hij voortkomt dan op de huidige generatie ouderen.

verdere verbetering van de passieve veiligheid van voertuigen een mogelijke oplossing. Vooral de bescherming bij flankaanrijdingen is daarbij belangrijk. Verder kunnen beveiligingsmiddelen voor fietsers en voetgangers bijdragen tot een lagere verkeersstol bij ouderen.

Daarnaast zijn een aantal ingrepen mogelijk die de rijtaak vereenvoudigen. Die kunnen zowel ingrijpen op de verkeersinfrastructuur als op het voertuig. Ouderen hebben vooral problemen met complexe situaties waarbij veel beslissingen tegelijkertijd of in een kort tijdsbestek genomen moeten worden. Een vereenvoudiging van die situaties kan zeker een bijdrage leveren tot een veiliger verkeer voor ouderen. We denken daarbij aan rijbaanscheiding waardoor de (oudere) voetganger in twee keer kan oversteken en daarbij telkens slechts het verkeer vanuit één richting moet beoordelen. Ook conflictvrije verkeersregelingen kunnen een oplossing bieden. Bovendien kunnen voertuigen uitgerust worden met technologische hulpmiddelen ter ondersteuning van de rijtaak. Ten slotte kan ook een veelvuldiger gebruik van de meest veilige transportmiddelen (zoals het openbaar vervoer) de veiligheid van ouderen in het verkeer positief beïnvloeden.

Rapport

Van Hout, K., Brijis, T., Et Hermans, E. (2009). *Ouderen en verkeersveiligheid*. (Rapport in voorbereiding). Diepenbeek, België: Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken – spoor Verkeersveiligheid.



Ann e De Bruc

van deze bevolkingswijzigingen en bij een gelijkblijvend risico- en blootstellingsniveau, verwachten we een – beperkte – afname van het aantal doden en zwaargewonden in de toekomst. Het aandeel ouderen daarin zal uiteraard toenemen.

Toekomstige ouderen zullen echter langer actief en gezond blijven. Bovendien zullen meer ouderen over een rijbewijs beschikken, waardoor ze in de toekomst meer verplaatsingen zullen maken en die vaker met de auto zullen afleggen. De ouderen van de toekomst zullen dan ook in belangrijke mate afwijken van de

Bovendien vertoont het letselrisico (doden en zwaargewonden per inwoner) de laatste jaren een dalende tendens die zich iets sterker manifesteert bij verkeersdeelnemers jonger dan 25 jaar. De invloed van deze evoluties moet verder onderzocht worden vooraleer meer gefundeerde conclusies getrokken kunnen worden met betrekking tot het aantal verkeersslachtoffers in de toekomst.

Maatregelen

Tot slot worden er een aantal algemene aanbevelingen gedaan. Gegeven de kwetsbaarheid van ouderen is een