

VERKEERSONVEILIGHEID VOOR JONGEREN IN VLAANDEREN

Stijn Daniels, Steunpunt Verkeersveiligheid - Universiteit Hasselt

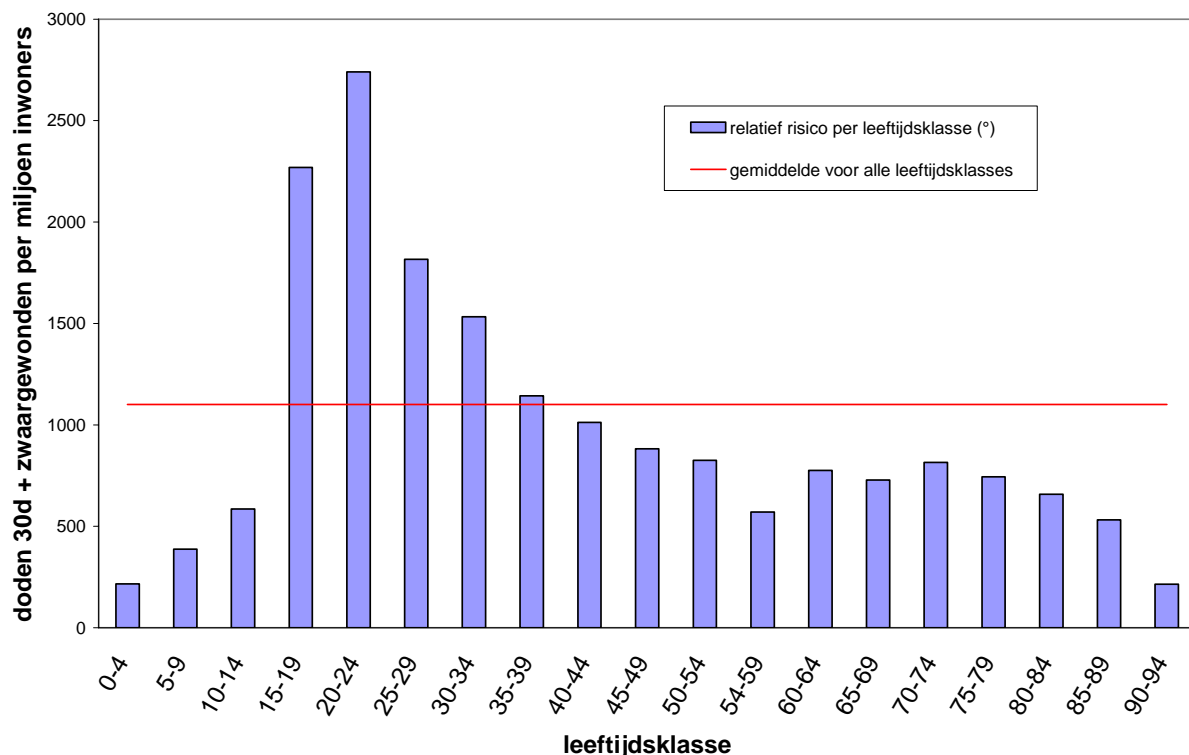
In verhouding tot hun verkeersdeelname zijn jongeren oververtegenwoordigd in de ongevallencijfers. In deze inleidende bijdrage worden een aantal feiten en cijfers opgesomd in verband met de verkeersonveiligheid bij jongeren in Vlaanderen. Daarnaast wordt stilgestaan bij enkele dieperliggende oorzaken van de onveiligheid voor jongeren en worden mogelijke maatregelen aangegeven om de kwetsbare positie van jongeren in het verkeer te verbeteren.

Betrokkenheid van jongeren bij verkeersongevallen

Weinig stereotypen zijn hardnekkiger dan dat van de jonge, roekeloze chauffeur die na een nachtje stappen al dan niet onder invloed van alcohol of illegale drugs een dodelijk verkeersongeval veroorzaakt en daarbij anderen – vaak ook jongeren – meesleurt. Zoals wel vaker met stereotypen het geval is, bevatten ze een grond van waarheid maar zijn een aantal nuances noodzakelijk om een correct zicht te krijgen op de problematiek.

Wat alleszins klopt is dat jongeren een substantieel verhoogd ongevalrisico kennen. Figuur 1 geeft voor elke leeftijdsgroep het relatieve risico op een ernstig verkeersongeval. De rode horizontale lijn geeft het gemiddeld risico voor alle leeftijdsgroepen. Groepen waarvoor de waarde boven de rode lijn ligt scoren dus zwakker dan gemiddeld. De figuur geeft een duidelijke indicatie voor het bestaan van een onveiligheidsprobleem bij de leeftijdsgroepen tussen de 15 en de 34 jaar. Van alle leeftijdsgroepen vertoont de groep van 15 tot 24-jarigen veruit de grootste kans om bij een verkeersongeval gedood of zwaargewond te geraken.

Figuur 1. Risico op ernstig verkeersongeval per leeftijdsgroep (Vlaanderen, 2001)



Bron: NIS – bevolkingsstatistieken + ongevallenstatistieken

° het relatief risico wordt uitgedrukt als het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden in leeftijdsgroep X ten opzichte van het genormaliseerde bevolkingsaantal in die leeftijdsgroep.

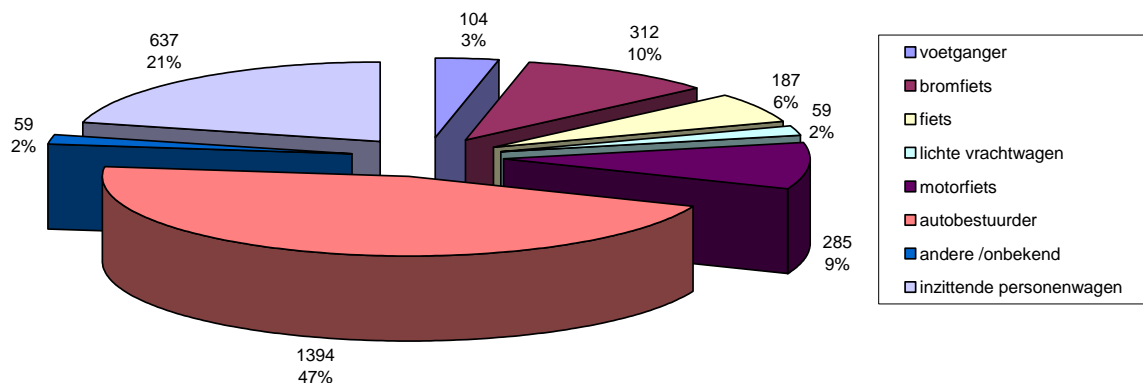
Ook indien de verkeersdeelname in rekening wordt gebracht (het aantal en de hoeveelheid verplaatsingen die jaarlijks worden afgelegd) komt een gelijkaardig fenomeen naar voor: jongeren lopen voor eenzelfde aantal verplaatsingen een hoger risico op (zware) verkeersongevallen dan andere leeftijdsgroepen. Vooral bij de groep van 18 tot 20-jarigen, de beginnende autobestuurders, is het ongevalrisico fors hoger (Willems, 2004). Dit patroon doet zich niet enkel in Vlaanderen voor, maar wordt evenzeer teruggevonden in het buitenland (OECD, 2006).

Uit de Vlaamse sterftcijfers blijkt dat in de leeftijdsgroep van 15 tot 24 jaar het verkeer de voornaamste doodsoorzaak is. Bij mannen is dit zelfs zo voor alle leeftijdsgroepen tussen 10 en 29 jaar (Sterftcijfers, 2004).

Niet enkel autobestuurders

Figuur 2 geeft de verdeling naargelang type weggebruiker van alle verkeersdoden in Vlaanderen in de leeftijdsgroep van 15 tot 24 jaar voor de afgelopen 15 jaar (1991-2005). Ongeveer 1 op 2 van de doden in deze leeftijdsgroep zijn autobestuurders. Andere belangrijke categorieën zijn passagiers van personenwagens (1 op 5) en in mindere mate bromfietzers (10%), motorrijders (9%) en fietsers (6%). Het aandeel voetgangers (3%) is duidelijk beperkter.

Figuur 2. Doden 30 dagen in de leeftijdsgroep 15-24j – Vlaanderen – totaal 1991-2005



Bron: NIS

Hoewel ze behoorlijk dominant in de ongevallenstatistieken aanwezig zijn, zou het volkomen verkeerd zijn om het probleem van verkeersonveiligheid bij jongeren te reduceren tot enkel de autobestuurders. Los van het vervoermiddel (auto, fiets, bromfiets,...) blijkt een constant

gegeven te zijn dat de onveiligheid het hoogst is bij de leeftijdsgroep met de geringste ervaring. Bij de autobestuurders zijn dat de 18-20-jarigen, maar voor andere vervoermiddelen verschilt dit. Bij de 16 tot 17-jarigen doet zich bijvoorbeeld een enorme piek voor bij het aantal slachtoffers onder bromfietzers (Gysen, 2006; Van Hout, 2006). Maar ook bij fietsers geldt het fenomeen dat de jongste groep verkeersdeelnemers die zich zelfstandig in het verkeer begeeft de hoogste risico's kent. Het ongevalrisico bij een gelijk aantal verplaatsingen is bij 13 tot 15-jarige fietsers in Vlaanderen beduidend hoger dan voor eender welke andere leeftijdsgroep. Naarmate de leeftijd toeneemt neemt het risico af, met uitzondering van de 65-plussers voor wie het risico - en vooral de ernst van de letsels indien er zich een ongeval voordoet - opnieuw toeneemt (Van Hout, 2007).

Geslacht

Jonge mannelijke autobestuurders zijn voor eenzelfde aantal verplaatsingen vaker bij verkeersongevallen betrokken dan vrouwelijke bestuurders. Mannen in de categorie van 18 tot 24 jaar hebben een dodelijk risico dat zelfs dubbel zo groot is als het risico voor jonge vrouwen. Voor de oudere leeftijdsgroepen valt het verschil tussen mannen en vrouwen grotendeels weg. De kans op een ongeval voor jonge mannelijke bestuurders is méér dan 4 keer groter dan voor de mannelijke bestuurders van 25 tot 60 jaar oud (Bos, 2006b).

Oorzaken voor ongevallenbetrokkenheid bij jongeren

Twee aspecten spelen in hoofdzaak een rol bij de verhoogde onveiligheid voor jongeren. Enerzijds is er de geringe **rijervaring** (voor autobestuurders, maar ook voor bijvoorbeeld fietsers en bromfietzers), anderzijds zijn er **leeftijdsgelateerde factoren** (Willems, 2004).

Tot de leeftijdsgelateerde factoren behoren de psycho-biologische rijpheid, de levensstijl en persoonlijkheidsfactoren. Een drang naar onafhankelijkheid en een vrij hoge mate van risicozoekend gedrag zijn daar bijvoorbeeld een onderdeel van. Maar ook het feit dat jonge bestuurders vaker rijden met kleinere en oudere wagens die minder botsbestendig zijn kan een rol spelen.

Tot de ervaringsgerelateerde factoren behoren psychomotorische vaardigheden, risicoperceptie, beoordelingsvermogen en belissingsvermogen in verband met bepaalde verkeerssituaties. Het gaat over vaardigheden en vermogens die enkel verbeterd kunnen worden door het opdoen van ervaring.

Hoewel algemeen aanvaard wordt dat zowel leeftijdsgelateerde als ervaringsgerelateerde factoren een verklaring bieden voor de verhoogde ongevallenbetrokkenheid van jongeren, bestaat er discussie over het relatieve belang van beiden (Mayhew, 2006). Deze discussie is belangrijk omdat ze nogal wat gevolgen heeft voor de maatregelen die kunnen genomen worden om het aantal ongevallen bij jongeren te verminderen. Indien bijvoorbeeld louter leeftijdsgebonden factoren van belang zouden zijn, zou men kunnen overwegen om het probleem op te lossen door de leeftijd voor het behalen van het rijbewijs te verhogen. Indien uitsluitend ervaringsgerelateerde factoren een rol zouden spelen, heeft het verhogen van de leeftijd voor het behalen van het rijbewijs dan weer geen enkele zin. In een dergelijk geval zouden andere maatregelen zich opdringen die vooral moeten toelaten om een cruciale dosis ervaring op te doen zonder het ongevalrisico op dat ogenblik al te drastisch te verhogen. In werkelijkheid moet zowel worden rekening gehouden met de leeftijdsgelateerde als de ervaringsgerelateerde factoren.

Andere factoren

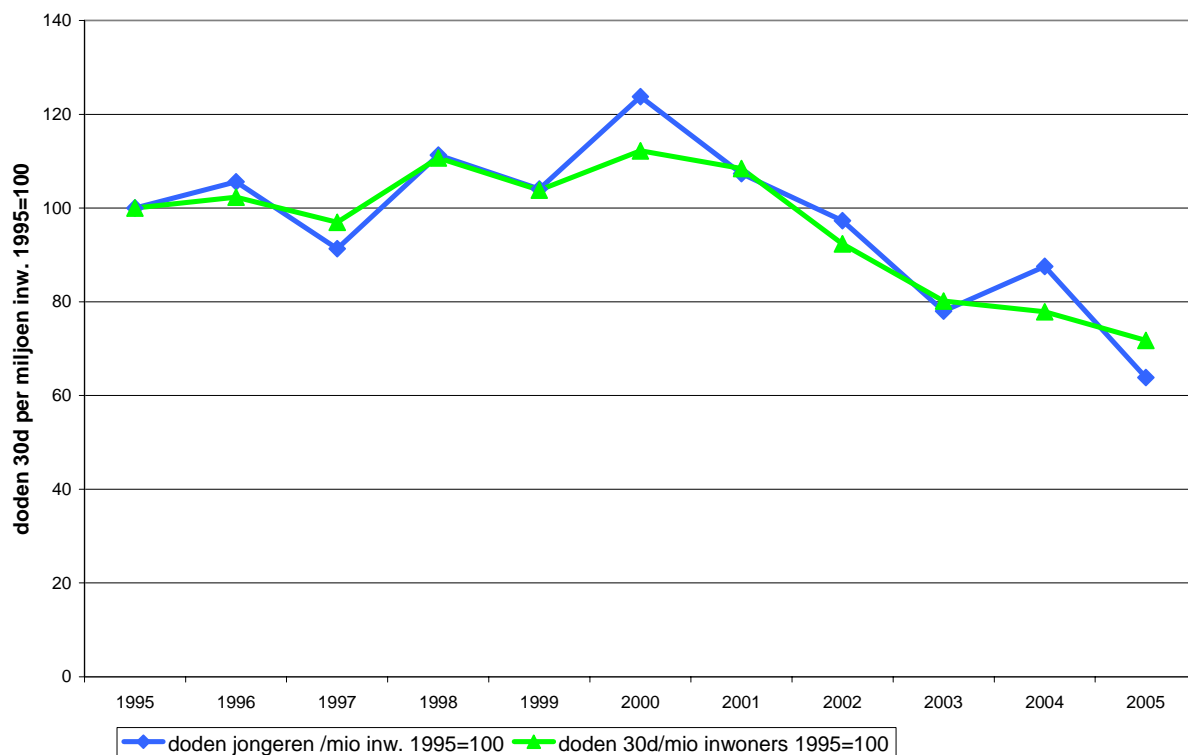
Alcohol als factor blijkt eveneens een bijdrage te leveren. Zo blijken jongeren in verhouding met mensen in de hogere leeftijdsgroepen een hoger risico te lopen na het drinken van alcohol (Bos, 2006a). Ook sociale factoren, zoals de aanwezigheid van passagiers in een voertuig, zijn belangrijk. Jongeren blijken een hoger risico te lopen indien passagiers in het voertuig

aanwezig zijn, terwijl dit voor oudere bestuurders net omgekeerd is. Tot slot speelt ook het tijdstip een rol: vooral nachten en weekends zijn gevaarlijk voor de jonge bestuurder (Bos, 2006a, b).

Evolutie doorheen de tijd

Figuur 3 toont de evolutie van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, zowel bij jongeren tussen 15 en 24 jaar als bij de volledige Vlaamse bevolking in de periode van 1995 tot 2005. In 2005 bedroeg het aantal slachtoffers bij jongeren nog ongeveer twee derde van het aantal in 1995. De afname verloopt behoorlijk parallel met die bij de volledige bevolking, enkele sprongen die mogelijk toevalsgebonden zijn niet te na gesproken. Dat betekent dat het verschil in risico dat bestaat tussen jongeren en andere leeftijdsgroep in deze periode niet is gewijzigd.

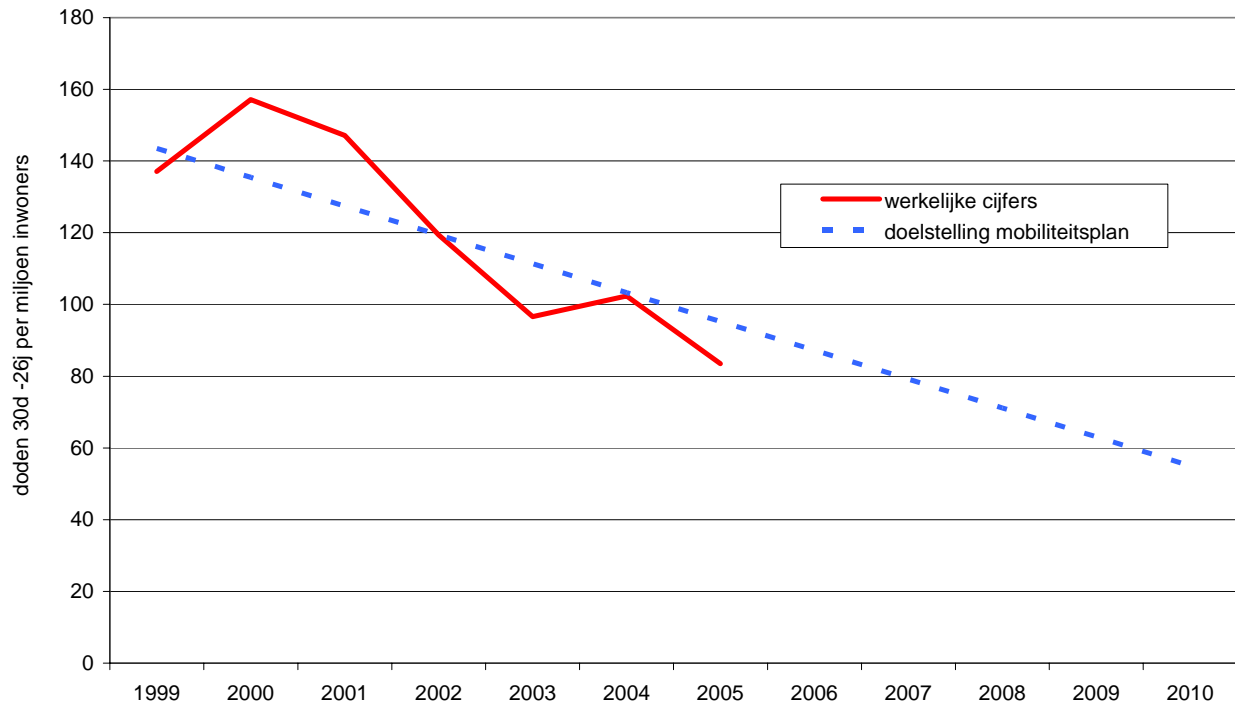
Figuur 3. Evolutie aantal doden 30 dagen per miljoen inwoners in de leeftijdsgroep 15-24j t.o.v. gemiddelde – Vlaanderen –1995-2005



Bron: NIS, Studiedienst Vlaamse Regering.

In het Mobiliteitsplan Vlaanderen (MVG, 2001, 2003) werd een specifieke doelstelling opgenomen met betrekking tot de verkeersonveiligheid bij jongeren: maximaal nog 55 doden en dodelijk gewonden per miljoen jongeren onder de 26 jaar in 2010 in plaats van de 143 in 1999. Dit komt neer op een reductie van 60% ten opzichte van het cijfer van 1999. De cijfers tot en met 2005 tonen aan dat deze doelstelling binnen bereik lijkt te liggen (figuur 4).

Figuur 4. Evolutie aantal doden 30 dagen bij <26-jarigen – Vlaanderen –1999-2005 in vergelijking met de doelstelling in het Mobiliteitsplan Vlaanderen



Bron: NIS, Mobiliteitsplan Vlaanderen

Mogelijke maatregelen

Van een aantal algemene maatregelen die worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren mag worden aangenomen dat ze een gelijkaardig effect hebben op jongeren als op andere leeftijdsgroepen. Denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van kruispunten, alcoholcontroles, controles op te snel rijden enz. Toch zijn er ook maatregelen die een specifiek effect kunnen hebben op jongeren. Die maatregelen kunnen gegroepeerd worden in enerzijds maatregelen die de blootstelling aan het risico verminderen (bv. stimuleren gebruik openbaar vervoer) en anderzijds maatregelen die het risico op een ongeval verminderen bij een gelijkblijvende verkeersdeelname. Een voor de hand liggende maatregel is het verder verbeteren van de rijopleiding. Andere mogelijke maatregelen zijn het beperken van het toegelaten alcoholpercentage, het opzetten van specifieke sensibilisatiecampagnes en het verbeteren van de verkeerseducatie in het secundair onderwijs. Ook het aanbieden van openbaar vervoer tijdens weekend- en feestnachten is een mogelijke maatregel en wordt in Vlaanderen al op een aantal plaatsen toegepast.

De mogelijkheden om via de rij-opleiding de ongevallenbetrokkenheid van jongeren drastisch te verlagen mogen niet overschat worden: een beginnende automobilist moet een leertraject van enkele honderden, zometertijd duizenden uren doorlopen vooraleer een behoorlijk veiligheidsniveau kan bereikt worden (Wegman, 2005). Het is onrealistisch om een dergelijk traject volledig tijdens de rijopleiding te laten doorlopen. Een combinatie van de rijopleiding met andere maatregelen dringt zich dus op. In België bestaan nu reeds een aantal wettelijke

beperkingen in verband met het rijden tijdens het weekend en het meeneem van passagiers voor jonge, beginnende bestuurders¹.

De Europese Commissie heeft aanbevolen om voor enkele afgebakende doelgroepen - waaronder onervaren bestuurders - de toegelaten alcohollimiet te verlagen van 0,5 gram tot 0,2 gram per liter bloed (EC, 2001). In de praktijk komt deze waarde neer op een volledig alcoholverbod. In België lijkt om verschillende redenen weinig animo te bestaan voor het invoeren van deze maatregel.

De Belgische regering heeft in de voorbije jaren initiatieven genomen om de autoverzekeringspremies voor jongeren te doen verlagen. Ook in Europees verband wordt de segmentatie die verzekeraars op basis van leeftijd doorvoeren in vraag gesteld. Als een samenleving principieel ervoor kiest om goedkope autoverzekeringen beschikbaar te stellen voor jongeren is dat vanuit sociaal oogpunt mogelijk een verdedigbare keuze. Het gevaar bestaat echter dat goedkopere premies leiden tot het pervers effect dat jongeren zich opnieuw gemakkelijker duurdere en krachtigere voertuigen aanschaffen en vervolgens nog meer brokken maken. Misschien is er meer te zeggen voor een systeem zoals van toepassing in Noorwegen waarbij bestuurders die de eerste 5 jaar zonder schade gereden hebben na 5 jaar de meerprijs van de verzekeringspremie terugbetaald krijgen (Wegman, 2005).

Ook verkeerseducatie in het secundair onderwijs kan een geschikt middel zijn om jongeren te bereiken. Eén van de generieke eindtermen voor het secundair onderwijs in Vlaanderen geeft aan dat de kennis moet verworven worden die volstaat als voorbereiding op het theoretische rijexamen. In de praktijk blijkt de opname van lessen verkeerseducatie in het lessenpakket van de meeste scholen echter nog behoorlijk tegen te vallen. Mits een oordeelkundige aanpak lijkt hier nog heel wat vooruitgang mogelijk te zijn.

De ongevallenbetrokkenheid bij jonge bromfietzers is problematisch en verdient een integrale benadering. De problematiek van de opgedreven bromfietsen blijft groot. In een recent onderzoek verklaarde 6 op de 10 van de bevraagde jonge bromfietzers zijn of haar bromfiets te hebben opgedreven (Gysen, 2006). Politiediensten klagen erover dat het vaststellen van overtredingen wordt bemoeilijkt doordat bromfietsen geen kenteken hebben. Nochtans is zeker voor deze doelgroep een strikte handhaving van belang.

Op het vlak van infrastructuur zijn vooral veilige fietspaden van specifiek belang voor jongeren. Daarbij moet nadrukkelijk rekening gehouden worden met de bijzondere aard van de doelgroep van jonge fietsers die gedragsregels in het verkeer vaak niet kennen maar ook niet echt willen toepassen. Bovendien hebben jonge fietsers een grotere neiging om naast elkaar te rijden en zijn ze door hun leeftijd en door hun geringere rijervaring minder dan de meeste (auto)bestuurders in staat om complexe verkeerssituaties aan bijvoorbeeld kruispunten te beoordelen.

K.B. 23/03/1998, Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

Bos, K., Dreesen, A., Willems, B., 2006a. Ongevalbetrokkenheid van jongeren - deel 1: Internationale literatuurstudie naar oorzakelijke en/of bijdragende factoren. RA-2006-91, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.

Bos, K., Dreesen, A., Willems, B., 2006b. Ongevalbetrokkenheid van jongeren - deel 2: analyse van Vlaamse data. RA-2006-92, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.

¹ De kandidaat van minder dan 24 jaar mag niet rijden van tweeëntwintig uur tot zes uur 's anderendaags op vrijdag, zaterdag, zondag, de vooravond van de wettelijke feestdagen en de wettelijke feestdagen. De houder van een voorlopige rijbewijs mag, naast de begeleider, vergezeld zijn van één andere persoon K.B. 23/03/1998, Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.

-
- EC, 2001, Aanbeveling van de Commissie van 17 januari 2001 betreffende de maximaal toegestane alcoholconcentratie in het bloed bij bestuurders van motorvoertuigen, Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.
- Gysen, G., Daniels, S., 2006. Rijgedrag en ongevallenbetrokkenheid van jonge bromfietzers in Vlaanderen: analyse op basis van een bevraging van 200 middelbare scholieren, Universiteit Hasselt, Diepenbeek.
- Mayhew, D., Simpson, H., Singhal, D., Desmond, K., 2006. Reducing the crash risk for young drivers, Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Canada.
- MVG, 2001. Ontwerp-mobiliteitsplan Vlaanderen - naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel.
- MVG, 2003. Mobiliteitsplan Vlaanderen - versie oktober 2003: beleidsvoornemens, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel.
- OECD, 2006. Young drivers: the road to safety - summary document, Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Sterftcijfers, 2004, Belangrijkste doodsoorzaken per leeftijdsgroep, mannen en vrouwen, Vlaams Gewest, 2004 (absoluut aantal/relatief belang in leeftijdsgroep). Vlaams Agentschap Zorg en Gezondheid, www.zorg-en-gezondheid.be, Brussel.
- Van Hout, K., 2007. De risico's van fietsen: feiten, cijfers en vaststellingen. RA-2007-108, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.
- Van Hout, K., Daniels, S., Hermans, E., 2006. Verkeersonveiligheid in Vlaanderen: een probleemanalyse. Rapport in voorbereiding, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.
- Wegman, F., Aarts, L., 2005. Door met Duurzaam Veilig: nationale verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam - Nederland.
- Willems, B., Cuyvers, R., 2004. Ervaring en ongevalbetrokkenheid: een literatuurstudie. RA-2004-30, Steunpunt Verkeersveiligheid, Diepenbeek.