

Vergrijzing en verkeersveiligheid

# Focusgroepen voor toekomstig verkeersveiligheidsbeleid

De meeste westerse landen worden momenteel geconfronteerd met een sterke toename van het aantal ouderen. Bovendien wordt deze demografische trend vergezeld van een aantal andere maatschappelijke ontwikkelingen zoals een toenemende activiteitsgraad bij ouderen en een hoger rijbewijsbezit. Deze evoluties zullen ontegensprekelijk een invloed uitoefenen op de totale vervoersprestatie (het totale volume aan verplaatsingen) van de verschillende leeftijdsgroepen. En daarmee samenhangend zal ook het aantal verkeersslachtoffers wijzigen.

Kurt Van Hout, navorsers,  
Tom Brijs, hoofddocent en  
Elke Hermans, docent Universiteit Hasselt

In het *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen* wordt een prognose gemaakt van het aantal verkeersdoden als resultante van de doorgetrokken trends van blootstelling en letselrisico. Dergelijke prognoses geven een algemeen beeld van de te verwachten evolutie van het dodental, maar vertellen niets over de verschuivingen die optreden tussen de verschillende leeftijdsgroepen of vervoerswijzen. Hieraan willen we via deze studie tegemoet komen.

## Opzet

In deze studie bepalen we het aantal doden en zwaargewonden, net zoals in het *Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen*, als het product van de blootstelling en het risico om ernstig gewond te raken. Om verschuivingen tussen leeftijdsgroepen en vervoerswijzen te detecteren, delen we de populatie op in verschillende groepen op basis van leeftijd, geslacht en woonplaats en bepalen de blootstelling (concreet het aantal afgelegde kilometers) afzonderlijk voor verschillende vervoerswijzen. Deze studie is beperkt tot vier modi: autobestuurder, autopassagier, voetganger en fietser.

De blootstelling is afhankelijk van de omvang van elke groep en van de gemiddelde vervoersprestatie volgens de verschillende

vervoerswijzen van de leden van die groep. De bevolkingsprognoses zijn gebaseerd op de demografische projecties van de Studiedienst van de Vlaamse Regering<sup>1</sup> voor de bevolkingsaantallen en op de projectie van de activiteitsgraad (afhankelijk van leeftijd en geslacht), opgemaakt door het toenmalige Steunpunt Werkgelegenheid, Arbeid, Vorming<sup>2</sup>. Voor de evolutie van het rijbewijsbezit (op basis van leeftijd, geslacht, werkstatus en woonplaats) worden eigen modellen opgesteld op basis van de data van het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG). De gemiddelde vervoersprestatie wordt bepaald aan de hand van de data vevat in de verschillende uitgevoerde onderzoeken verplaatsingsgedrag Vlaanderen<sup>3</sup>. Aangezien in de OVG's geen informatie over kinderen jonger dan 6 jaar is opgenomen, zijn de resultaten in deze studie dan ook beperkt tot personen van 6 jaar of ouder.

## Toenemende blootstelling

De Vlaamse bevolking groeit in de onderzoeksperiode (1997-2030) met 12%, maar niet even sterk in alle leeftijdsgroepen. Het aantal ouderen neemt toe, terwijl de groep 25- tot 40-jarigen (zie hierboven) in de toekomst in omvang afneemt. In de groep tot 25 jaar blijven de verschillen tussen de verschillende jaren dan weer beperkt. Daardoor neemt het aandeel ouderen in de bevolking toe. Tegelijk neemt de gemiddelde activiteitsgraad bij ouderen toe. Deze toename is meer uit-

gesproken bij vrouwen dan bij mannen. Op basis van de huidige trends zal ook het rijbewijsbezit in de toekomst toenemen. Door het al hoge rijbewijsbezit bij mannen is de toename hier beperkt en enkel aanwezig bij de oudste mannen (75+). Bij vrouwen is er nog een verhoging van het aandeel rijbewijsbezitters vanaf ongeveer 50 jaar, maar ook hier is de toename het duidelijkst bij de leeftijdscategorieën 65 tot 74 jaar en 75-plussers.

De kans dat er een verplaatsing gemaakt wordt, is groter voor werkenden dan voor inactieven (uitgezonderd schoolgaanden) en groter voor personen met een rijbewijs. Bovendien worden door werkenden meer kilometers afgelegd als autobestuurder. In vergelijking met inactieven verplaatsen werkenden zich met de fiets en als voetganger wel minder ver dan inactieven. Het bezit van een rijbewijs gaat gepaard met een hoger aantal kilometers als autobestuurder, maar minder kilometers als autopassagier of fietser.

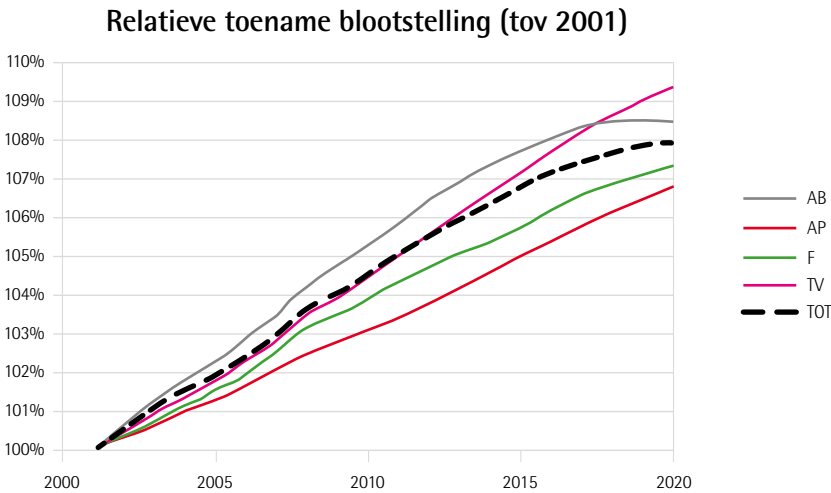
Het aantal afgelegde kilometers wordt bepaald op het niveau van het individu. Ten gevolge van de sociodemografische

<sup>1</sup> SVR-projecties van de bevolking en de huishoudens voor Vlaamse steden en gemeenten, 2009-2030, Raadpleegbaar via de website van de Studiedienst van de Vlaamse Regering. (<http://www4.vlaanderen.be/sites/svr/Cijfers/Pages/Databanken.aspx>)

<sup>2</sup> Het Steunpunt Werk en Sociale Economie (WSE) volgde op 1/1/2007 het Steunpunt WAV op. Publicaties kunnen geraadpleegd worden op [www.steunpuntwse.be](http://www.steunpuntwse.be).

<sup>3</sup> De OVG's worden uitgevoerd in opdracht van de Vlaamse overheid. De analyses gebeuren door het Instituut voor Mobiliteit van de UHasselt. De rapporten zijn raadpleegbaar op [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be).

Figuur 1: Relatieve toename van het aantal afgelegde kilometers door de Vlaamse bevolking als autobestuurder (AB), autopassagier (AP), fietser (F) en voetganger (TV).



wijzigingen zal dat een weerslag hebben op de blootstelling op het niveau van de bevolking. Voor de vier onderzochte vervoerswijzen zal het totale aantal afgelegde kilometers toenemen (figuur 1). De groei is evenwel verschillend voor de verschillende leeftijdsgroepen. In de leeftijdscategorie tot 44 jaar neemt het aantal afgelegde kilometers niet toe (figuur 2). Bij de 55-plussers daarentegen neemt de afgelegde afstand sterk toe. Bij vrouwen is deze evolutie nog meer uitgesproken dan bij mannen. In de leeftijdscategorie 55 tot 64 jaar versterken de effecten van het groeiende aantal, de toenemende activiteitsgraad en het toenemende rijbewijsbezit elkaar, bij mannen en nog sterker bij vrouwen. Bij de jongere leeftijdsgroepen is het demografisch effect dominant (de verandering in de omvang van de leeftijdsgroep bepaalt bijna volledig de verandering in blootstelling).

Bij hen zal de activiteitsgraad en het rijbewijsbezit in de toekomst immers weinig veranderen.

### Slachtoffers bij gelijkblijvend risico

De tweede component in verkeersveiligheidsanalyses is het letselrisico, of de kans dat een persoon ernstig gewond raakt in een verkeersongeval. Uit eerdere studies<sup>4</sup> weten we dat het risico niet gelijk is voor alle weggebruikers. Zowel jongeren als ouderen vertonen een verhoogd risico ten opzichte van de leeftijdsgroep 25- tot 54-jarigen (zie opmerking boven). Het risico bij mannen ligt hoger dan bij vrouwen en zachte weggebruikers lopen een groter risico om ernstig gewond te raken dan auto-inzittenden. Het risico wordt daarom bepaald aan de hand van de

waargenomen slachtoffers (doden en zwaargewonden) en de berekende blootstelling en dit op basis van leeftijd, geslacht en vervoerswijze. Wanneer verschuivingen optreden tussen de verschillende leeftijdsgroepen en hun blootstelling, zal ook het aantal verwachte slachtoffers wijzigen, zelfs wanneer men uitgaat van een constant risicopeil.

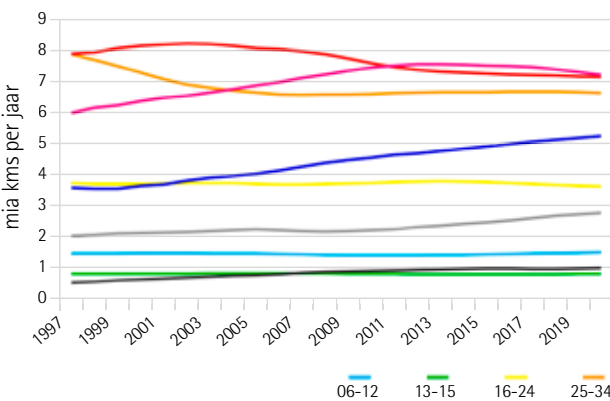
Wanneer het risico voor de verschillende groepen constant wordt gehouden op het peil van 2001<sup>5</sup>, vinden we, ten gevolge van de hogere blootstelling, een toename van het totale aantal ernstig en dodelijk gewonde verkeersslachtoffers in de toekomst. Ook nu is de toename niet gelijk voor alle leeftijdsgroepen. De leeftijdsgroepen vanaf 45 jaar kennen een toename van het aantal slachtoffers, met de meest uitgesproken stijging bij de 55- tot 64-jarigen (zie opmerking boven) en de 75-plussers. Daardoor neemt het aandeel van de ouderen in de verkeersslachtoffers toe in de toekomst. Terwijl het aandeel in 2001 van de 65-plussers 13,2% bedroeg voor mannen en 19,3% voor vrouwen, neemt dat in 2020 toe tot respectievelijk 17,0% en 22,7%. Opgesplitst naar vervoerswijze zien we

4 Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen vermeldt dat autorijden per kilometer veel veiliger is dan de overige vervoerswijzen (uitgezonderd openbaar vervoer). Fietsen is ongeveer 3 keer gevaarlijker, te voet gaan 5 tot 8 keer. Het risico van bromfietzers en motorrijders is nog vele keren hoger.

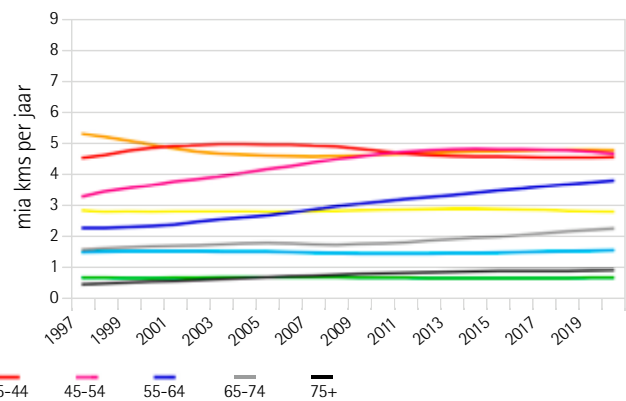
5 Doorheen de studie wordt 2001 als referentiejaar gehanteerd. In dat jaar werd immers de Socio-economische Enquête (de 'Volkstelling': een uitgebreide bevraging bij de volledige Belgische bevolking) uitgevoerd die als vertrekpunt dient voor de bevolkingsprognoses.

Figuur 2: Afgelegde afstand i.f.v. leeftijd en geslacht

### Evolutie afgelegde afstand (mannen)



### Evolutie afgelegde afstand (vrouwen)



dat het aantal slachtoffers bij auto-inzittenden minder snel stijgt dan de totale afstand die afgelegd wordt als auto-inzittende. Bij fietsers en voetgangers zien we het omgekeerde: het aantal slachtoffers neemt sterker toe dan hun blootstelling. De relatieve aandelen van de vier vervoerswijzen in de slachtofferaantallen blijven wel redelijk constant.

## Slachtoffers bij trendmatige risicoverlaging

In de vorige paragraaf werd ervan uitgegaan dat het risico om ernstig gekwetst te raken in een ongeval constant bleef op het peil van 2001. Door de invoering van allerhande verkeerveiligheidsmaatregelen verandert het risico echter voortdurend. Daarom wordt er in de studie ook een prognose gemaakt van het risico. Hiervoor extrapoleren we de bestaande evolutie naar de toekomst. Dat doen we opnieuw voor de verschillende leeftijdsgroepen en vervoerswijzen. Meteen valt op dat het risico niet in gelijke mate afneemt voor alle leeftijdsgroepen en vervoerswijzen. Waar het risico als auto-inzittende voor alle leeftijdsgroepen aanzienlijk afneemt, neemt dat risico bij fietsers en voetgangers voor de meeste leeftijdsgroepen minder sterk af. In een aantal leeftijdsgroepen zien we zelfs een toename, zoals bij fietsers van 25 tot 34 jaar en bij vrouwelijke voetgangers tussen 25 en 44 jaar en van 65 tot 74 jaar.

Wanneer we rekening houden met dit afnemende risico zien we wel een aan-

zienlijke afname van het aantal doden en zwaargewonden. Ten overstaan van 2001 daalt het aantal dode en zwaargewonde auto-inzittenden, fietsers en voetgangers ouder dan 6 jaar in 2020 globaal met bijna 60%. Deze daling is echter niet gelijk voor alle onderzochte groepen (figuur 3). Terwijl bij vrouwen jonger dan 45 het aantal doden en zwaargewonden met minstens 70% afneemt, neemt het aantal doden en zwaargewonden bij mannelijke 55-plussers 'slechts' af met ongeveer 40% in 2020 ten overstaan van 2001. Bij vrouwelijke 75-plussers verwachten we zelfs maar een afname van 7,5% in 2020. Dat heeft uiteraard ook gevolgen voor het aandeel van de verschillende leeftijdsgroepen in het totale slachtofferaantal. Zo zullen in 2020 19% van de mannelijke slachtoffers 65-plusser zijn (in 2001 is dat ongeveer 13%). Bij de vrouwelijke slachtoffers zullen de 65-plussers zelfs 36% uitmaken tegenover 19% in 2001. Ook voor de vervoerswijzen zien we uiteenlopende evoluties. Bij de auto-inzittenden zien we, door de gunstige evolutie van het risico, een sterke daling van het aantal doden en zwaargewonden (-76% voor autobestuurders en -64% voor passagiers in 2020 t.o.v. 2001). Bij de fietsers en voetgangers is de evolutie veel minder gunstig. In 2020 verwachten we 23% minder slachtoffers onder fietsers dan in 2001. Bij voetgangers wordt de daling geschat op 13%. Ook hier verwachten we dus dat de zachte weggebruikers relatief gezien hoger vertegenwoordigd zullen zijn in de ongevallencijfers.

## Aanbevelingen

Het aantal verkeersslachtoffers terugdringen kan door in te grijpen op de blootstelling. Een verdere reductie van het letselrisico door bijkomende maatregelen die de ongevalskans en de letselernst verminderen, lijkt evenwel betere perspectieven te bieden. Gezien de grote verschillen die optreden tussen de verschillende onderzochte doelgroepen, zowel wat de ontwikkeling van blootstelling als van risico betreft, is het aangewezen om daarvoor meer gebruik te maken van doelgroep-specifieke doelstellingen. Uit de analyse blijkt dat voor een aantal groepen de evolutie van het aantal doden en zwaargewonden minder gunstig is. Zo neemt het aandeel slachtoffers bij de 55-plussers toe. Vooral bij vrouwelijke 75-plussers zal het aantal slachtoffers nauwelijks afnemen in de toekomst. Ook bij fietsers en vooral voetgangers is de evolutie veel minder gunstig dan voor auto-inzittenden. Specifieke doelgroepgerichte verkeerveiligheidsmaatregelen zijn dan ook nodig om het risico dat deze groepen lopen versneld terug te dringen.

Meer informatie vindt u in het rapport: Van Hout, K. & Brijs, T. (s.d.). *De invloed van de vergrijzing op de verkeerveiligheid: Een prognose van het aantal doden en zwaargewonden in 2030*. Diepenbeek: Steunpunt MOW, spoor Verkeerveiligheid.

Figuur 3: Aantal doden en zwaargewonden i.f.v. leeftijd en geslacht bij trendmatige risicoverlaging

