

KENNISCENTRUM
VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

RISICO'S VOOR JONGE BESTUURDERS IN
HET VERKEER

STATISTISCHE ANALYSE VAN LETSELONGEVALLEN MET JONGE
AUTOBESTUURDERS VAN 18 TOT 31 JAAR

Gelieve naar dit document te verwijzen als:

Casteels, Y., Focant, N., & Nuyttens, N., (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Statistische analyse van letselongevallen met jonge autobestuurders van 18 tot 31 jaar. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.



D/2012/0799/59

Auteur: Yvan Casteels, Nathalie Focant, Nina Nuyttens
Verantwoordelijke uitgever : Karin Genoe

© BIVV, Kenniscentrum verkeersveiligheid, Brussel, 2012

INHOUDSTABEL

INLEIDING.....	5
1 DEFINITIES.....	7
1.1 Jonge bestuurder.....	8
1.2 Aanvullend lexicon.....	10
2 CONTEXT EN PROBLEMATIEK.....	11
2.1 Hoogste aantal verkeersslachtoffers bij jongvolwassenen	12
2.2 Oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in zware en lichte letselongevallen	16
2.3 Ongevallen met jonge autobestuurders zijn ernstiger	20
3 ONDERZOEKSVRAAG EN HYPOTHESES	23
4 AANTAL EN AARD VAN DE SLACHTOFFERS	25
4.1 Totaal aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder....	26
4.2 Slachtoffers bij jonge autobestuurders, hun passagiers en hun opponenten	27
4.3 Aard van de opponenten van jonge auto-bestuurders.....	29
5 AANWEZIGHEID VAN PASSAGIERS IN DE WAGEN.....	31
5.1 Aantal passagiers in personenwagens in letselongevallen	32
5.2 Aantal passagiers in personenwagens, buiten een ongevalscontext	33
5.3 Invloed van passagiers op het ongevalsrisico	34
6 DAG EN NACHT, WERKWEEK EN WEEKEND	37
6.1 Verdeling van de letselongevallen volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder	38
6.2 Risicoblootstelling en ongevalsrisico.....	39
7 EENZIJDIGE ONGEVALLen	43
7.1 Verschillende botsingstypes	44
7.2 Eenzijdige ongevallen: omvang van de problematiek	45
7.3 Het tijdstip van eenzijdige ongevallen	47
7.4 Leeftijd, geslacht en tijdstip: de drie kernfactoren van eenzijdige ongevallen	48
7.5 Locatie van eenzijdige ongevallen	49
8 RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL.....	51
8.1 Methodologische inleiding.....	52
8.2 Percentage geteste bestuurders	53
8.3 Percentage positieve bestuurders	54
8.4 Percentage positieve bestuurders: mannen versus vrouwen	55

INHOUDSTABEL

8.5	Sterk verhoogd ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol.....	56
8.6	Hoe meer passagiers, hoe kleiner de kans dat de bestuurder onder invloed is	58
8.7	Eenzijdige alcoholgerelateerde letselongevallen.....	59
8.8	Tijdstip van alcoholgerelateerde letsel-ongevallen: nachten en weekends	60
9	DE ERNST VAN DE PROBLEMATIEK NEEMT AF, AFGEZIEN WAT BETREFT RIJDEN ONDER INVLOED	63
9.1	Het aantal jonge verkeersslachtoffers gaat in dalende lijn.....	64
9.4	Het totaal aantal slachtoffers in letselongevallen met jonge autobestuurders vertoont een daling	68
9.5	De ongevallenernst neemt af voor alle autobestuurders sinds 2003	70
9.7	Het percentage jonge autobestuurders onder invloed in letselongevallen, gaat in stijgende lijn	72
10	VERIFICATIE VAN DE HYPOTHESES	75
11	SAMENVATTING	79
12	TOEKOMSTIGE ONDERZOEKSPISTES	85
13	BIJLAGEN	89
13.1	Schatting van het aantal afgelegde kilometers.....	90
	FIGUREN EN TABELLEN	98

INLEIDING

Zoals in alle westerse landen zijn jongeren ook in België oververtegenwoordigd in verkeersongevallen. Jongeren zijn niet alleen oververtegenwoordigd als bestuurders (aangezien zij een veel hoger ongevalsrisico (zowel wat betreft ernstige als minder ernstige ongevallen) hebben per afgelegde kilometer dan oudere bestuurders), maar ze zijn ook oververtegenwoordigd bij de slachtoffers van ongevallen (zodanig dat verkeersongevallen de belangrijkste doodsoorzaak zijn voor jonge mannen van 20 tot 25 jaar). In 2009 vertegenwoordigden jongeren van 18 tot 31 jaar 31% van de doden op Belgische wegen. Jongeren vormen dus een belangrijke doelgroep op dewelke zeker gefocust moet worden wil men de vooropgestelde federale en Europese doelstelling voor 2020 halen (nl. de terugdringing het aantal verkeersdoden met 50% terugdringen).

Is deze oververtegenwoordiging van de jongeren onder verongelukte bestuurders en slachtoffers wel degelijk het gevolg van gevaarlijker rijgedrag vanwege jongeren, zoals door de publieke opinie vaak beweert? Is het groter aantal slachtoffers onder jongeren misschien het gevolg van hun gebrek aan rijervaring of van een ander soort mobiliteit die intrinsiek gevaarlijker is ('s nachts rijden, bijvoorbeeld, of met oudere en onveiligere wagens rijden)? De vooroordelen en veralgemeningen met betrekking tot jonge bestuurders zijn legio (ze gedragen zich roekeloos, vertonen opzettelijk gevaarlijk rijgedrag, kortom, jongeren achter het stuur zijn een echt "publiek gevaar"). Nochtans is het rijgedrag van jongeren zeer verscheiden net zoals het rijgedrag van oudere bestuurders.

Om het aantal verkeersslachtoffers onder jongeren te doen afnemen en de vooroordelen die over hen bestaan te ontcrachten, is het van primordiaal belang om meer te weten over hun verkeersdeelname evenals over hun verkeersgedrag: soorten ongevallen, soorten verplaatsingen, verplaatsingsperiodes, soorten risico's welke al dan niet typisch zijn voor jongeren, enz. De juistheid van de aanbevelingen en van de uiteindelijke maatregelen die men zal nemen om deze levens te redden, is afhankelijk van de (goede) kennis van deze problematiek.

In dit rapport willen we een eerste balans van de problematiek opmaken door een (statistisch) overzicht te geven van verkeersongevallen met jonge autobestuurders. Het rapport wordt aangevangen met een beschrijving van het hogere ongevalsrisico van jongeren evenals de hogere ernst van deze ongevallen (2. *Context en problematiek*). We proberen vervolgens een verklaring te vinden voor dit hogere ongevalsrisico en voor de hogere ongevallensernt van jonge bestuurders (3. *Onderzoeksvraag en hypotheses*) door de elementen te identificeren die typisch zijn voor ongevallen met jonge bestuurders (invloed van eventuele passagiers, periode van de week, rijden onder invloed van alcohol, ongevallen zonder tegenpartij, enz.) (*hoofdstukken 4. tot 8.*). Tot slot bestuderen we de evolutie van de problematiek sinds de jaren 1991 (9. *De ernst van de problematiek neemt af, afgezien wat betreft rijden onder invloed*), alvorens te eindigen met de voornaamste redenen voor het hogere ongevalsrisico en de grotere ernst van ongevallen met jonge bestuurders en de gevolgen ervan op de interpretatie van ongevallen met jonge bestuurders (10. *Verificatie van de hypotheses*). Dit rapport is niet exhaustief, maar moet eerder beschouwd worden als vertrekpunt om de verschillende problematieken aangaande jonge bestuurders verder uit te diepen (12. *Toekomstige onderzoekspistes*).



1

DEFINITIONS

1.1 Jonge bestuurder

De term “jonge bestuurder” is een vaak gebruikte maar weinig concrete term die verschillende ladingen dekt. Op welke leeftijd is iemand jong? Behoren oudere bestuurders die nog maar pas hun rijbewijs behaalden ook tot deze categorie? Is op jonge autobestuurders dezelfde definitie van toepassing als op jonge bromfietzers? Het doel van dit eerste punt is om te verduidelijken wat wij verstaan onder de term “jonge bestuurder”.

1.1.1 Onervaren bestuurder >< jonge bestuurder

Het verschil tussen jonge bestuurders (leeftijd) en onervaren bestuurders (ervaring) is bijzonder moeilijk te definiëren want de twee begrippen zijn nauw verwant aan elkaar. Aangezien de gebruikte gegevensbank (de gegevensbank van de FOD Economie AD SEI) geen enkele variabele bevat om ervaring te definiëren (bijvoorbeeld: aantal afgelegde kilometers sinds het rijbewijs behaald werd of aantal jaren in het bezit van een rijbewijs) kan er bij onze analyses geen onderscheid gemaakt worden tussen de factor “leeftijd” en de factor “ervaring”. **Onze definitie houdt dus enkel rekening met de leeftijd.**

1.1.2 Leeftijd van jonge bestuurders

De leeftijdscategorie waar men gewoonlijk op doelt als men het over jonge verkeersslachtoffers heeft, is deze van de 18-24 jarigen. De hier weergegeven analyses zullen dus betrekking hebben op deze categorie. Het onderzoek van het percentage doden 30 dagen en zwaargewonden per 100 000 inwoners vertoont echter een “piek” die bij de 16 jarigen begint en doorloopt tot de 30 jarigen (cf. Figuur 4). Daarom zullen de analyses voor een tweede categorie van “jonge bestuurders” uitgevoerd worden, met name voor de bestuurders van 25 tot 31 jaar. Om de vergelijking tussen de twee leeftijdscategorieën te vergemakkelijken, bevat de tweede categorie het zelfde aantal jaren (7) als de eerste. Doorheen het hele rapport zullen wij de term “**jonge bestuurders 18-24**” en “**jonge bestuurders 25-31**” gebruiken om naar één van deze twee categorieën te verwijzen. Met de term “jonge bestuurders” verwijzen we naar jonge bestuurders van 18 tot 31 jaar.

De 16- en 17- jarigen zullen niet opgenomen worden in de analyses, aangezien dit rapport zich voornamelijk richt op autobestuurders (zie het volgende punt).

Naast deze twee categorieën “jongeren”, hanteren we **een derde categorie (32- tot 64 jarigen)** zodat we met deze eerste twee categorieën kunnen vergelijken en aldus de ontwikkelingen bij de jonge bestuurders kunnen evalueren. 65-plussers zullen niet in deze categorie opgenomen worden. De problematiek van “oude” bestuurders wijkt sterk af van deze van jonge bestuurders. Aan de senioren zal daarom een afzonderlijk themarapport worden gewijd.

1.1.3 Bestuurder >< passagier

De literatuur over jonge bestuurders kenmerkt zich door de discussie over de rol van de rijervaring enerzijds en van de leeftijd anderzijds om de oververtegenwoordiging van deze jongeren onder de verkeersslachtoffers te verklaren¹. Er wordt dus de nadruk gelegd op hun actieve rol als bestuurder en op de kwaliteit van de genoten rijopleiding, roekeloos rijgedrag, enz. **Dit rapport bekijkt dus voornamelijk de rol van jongeren als actieve bestuurders in het verkeer.** Maar inzake het aspect “betrokkenheid bij ongevallen” moet zeker ook de rol en het risico van jongvolwassen passagiers onder de loep genomen worden. Wij zullen hierop terugkomen in hoofdstuk 5 “Aanwezigheid van passagiers in de wagen”.

¹ Zie Dupont, E. (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuuronderzoek. Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.

1.1.4 Man >< vrouw

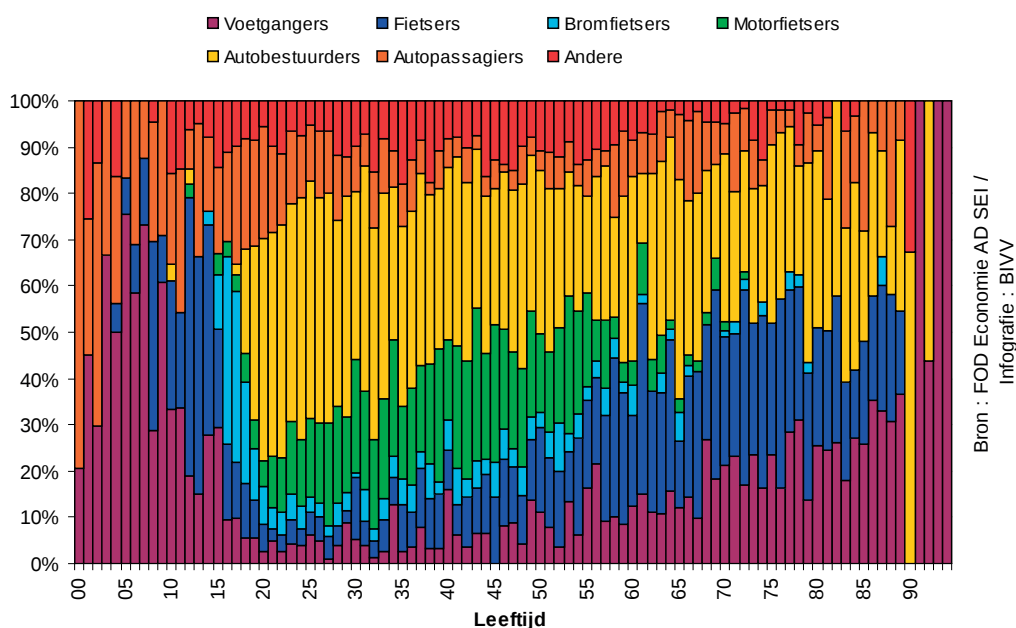
Uit Figuur 4 blijkt duidelijk dat er een verschil in risico bestaat tussen jonge mannen en jonge vrouwen. We zien dat de problematiek van de jonge bestuurders vooral betrekking heeft op mannen. De analyses houden dus systematisch rekening met het verschil in geslacht².

1.1.5 Wagen >< andere verplaatsingswijzen

Hoewel de auto niet het enige verplaatsingsmiddel is voor de behandelde leeftijdscategorieën, zullen *de in dit rapport voorgestelde analyses zich beperken tot de ongevallen met minstens één jonge autobestuurder*. De auto is uiteraard het belangrijkste vervoermiddel in onze maatschappij. Van de doden en zwaargewonden onder 18 jarige verkeersslachtoffers is 23% autobestuurder en 24% autopassagiers. Conform de afspraken tussen de belangrijkste gebruikers van de Belgische verkeersongevallengegevens, vallen volgende omschrijvingen onder de term “auto”: personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en kampeerwagens.

FIGUUR 1 :

Verdeling van de doden en zwaargewonden per type weggebruiker, volgens leeftijd, 2009 (gewogen)



1.1.6 Betrokkenheid in een letselongeval >< verantwoordelijkheid in een letselongeval

De in dit rapport gebruikte databank berust op de verkeersongevallenformulieren die (in principe) onmiddellijk na het letselongeval door de politie ingevuld worden. Deze databank bevat informatie over het ongeval en over de ongevalsbetrokkenen maar ze bevat geen enkele informatie over de aansprakelijkheid voor het ongeval. Deze aansprakelijkheid wordt vaak later pas door de rechter bepaald. *De jonge bestuurders uit dit rapport zijn dus zowel slachtoffers als daders van een ongeval (en ze zijn vaak beide tegelijkertijd).*

² Met de term “jonge bestuurders” verwijzen we in dit rapport zowel naar jonge mannelijke als naar jonge vrouwelijke bestuurders van 18 tot en met 31 jaar.

1.2 Aanvullend lexicon

Dode 30 dagen

Elke persoon die betrokken raakt in een verkeersongeval en die ter plekke of vóór zijn ziekenhuisopname, of binnen de 30 dagen na het ongeval, aan de gevolgen ervan overlijdt (doden ter plaatse of dodelijk gewonden).

Zwaargewonde

Elke persoon die bij een verkeersongeval gewond raakt en wiens toestand een ziekenhuisopname van meer dan 24 uur vereist.

Lichtgewonde

Elke persoon die bij een verkeersongeval gewond raakt en voor wie de definitie van dode 30 dagen of zwaargewonde niet van toepassing is.

Slachtoffer

Licht- of zwaargewonde of dode 30 dagen.

Letselongeval

Een letselongeval is een verkeersongeval met ten minste één voertuig (een ongeval met meer dan twee voertuigen wordt als één ongeval beschouwd), dat lichamelijke schade veroorzaakt (ongevallen met louter materiële schade worden sinds 1973 niet meer in de statistieken opgenomen), en dat zich voordoet op de openbare weg (dus geen ongevallen op een privéterrein dat toegankelijk is voor het publiek (bijv. parkings van grote winkels)).

Dodelijk (letsel)ongeval

Letselongeval met minstens één dode 30 dagen.

Ernstig (letsel)ongeval

Letselongeval met minstens één zwaargewonde of dode 30 dagen.

Ongevallenernst

De ongevallenernst is het aantal doden 30 dagen per 1 000 geregistreerde letselongevallen.

Dag

Periode van 6u00 tot 21u59.

Nacht

Periode van 22u00 tot 5u59 de volgende dag.

Week

De week begint op maandag om 06u00 en eindigt op vrijdag om 21u59.

Weekend

Het weekend begint op vrijdag om 22u 00 en eindigt op maandag om 5u59.

Bestuurder onder invloed

Dit is een bestuurder die ofwel positief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert. Een bestuurder wordt verondersteld onder invloed te zijn wanneer hij/zij 0,22mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht. Dit stemt overeen met een bloedalcoholconcentratie (BAC) van 0,5‰ (of 0,5 g/l) of meer.

Geteste bestuurder

Dit is een bestuurder die positief of negatief bevonden wordt bij een ademtest ofwel een ademtest weigert.

% Bestuurders onder invloed

Aantal bestuurders onder invloed / aantal geteste bestuurders.

% Geteste bestuurders

Aantal geteste bestuurders / totaal aantal bestuurders betrokken in letselongevallen.

2

CONTEXT EN PROBLEMATIEK

2.1 Hoogste aantal verkeersslachtoffers bij jongvolwassenen

Er gaat geen week voorbij of er komt wel een ongeval met “een jonge bestuurder” in de media. In 2009 werden er in België 18 573 ongevallen met lichamelijke schade geregistreerd waarbij een autobestuurder tussen 18 en 31 jaar betrokken was. Dit betekent dat bij 4 van de 10 ongevallen een “jonge” bestuurder betrokken was. Jongvolwassenen betalen dus een hoge tol voor hun mobiliteit. Elke week sterven er meer dan 3 jongeren in de leeftijdscategorie 18-24 jaar (en bijna 6 in de leeftijdscategorie 18-31 jaar) in het verkeer.

TABEL 1 :

Aantal gewonde of omgekomen autobestuurders volgens leeftijdscategorie en aantal letselongevallen met minstens één bestuurder van de vermelde leeftijd, 2009 (gewogen)

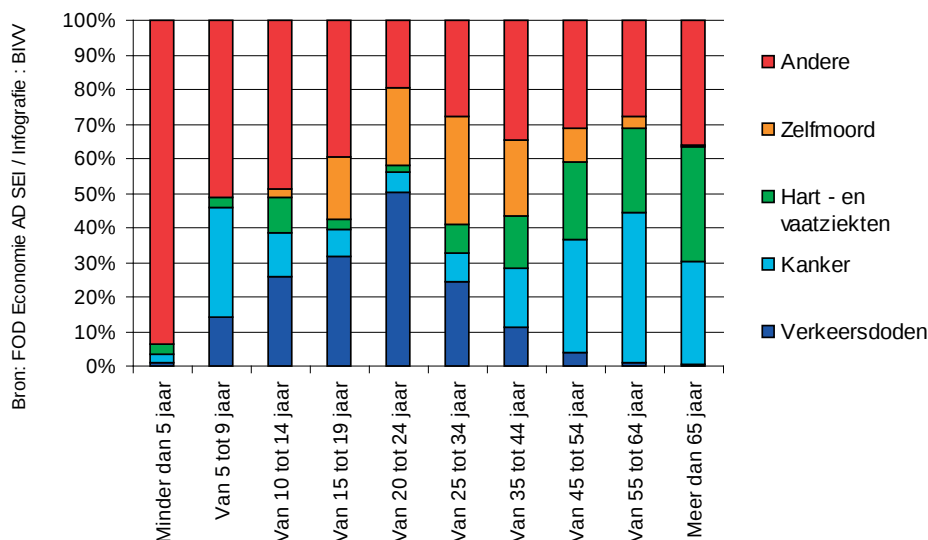
	18-24	25-31	18-31	32-64
Doden 30 dagen	162	128	290	424
Zwaargewonden	1 139	840	1 979	2 615
Lichtgewonden	11 352	8 523	19 874	23 847
Letselongevallen	10 185	9 748	18 573	24 204

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Verkeersonveiligheid is de belangrijkste doodsoorzaak bij mannen tussen 20 en 24 jaar. Bij mannen in deze leeftijdscategorie is bijna één op twee overlijdens te wijten aan een verkeersongeval. En meer dan 25% van de overlijdens van jonge mannen tussen 25 en 34 jaar is toe te schrijven aan verkeersonveiligheid. Door Figuur 2 en Figuur 3 met elkaar te vergelijken, zien we meteen dat verkeersonveiligheid een minder belangrijke doodsoorzaak is bij de vrouwen dan bij de mannen. In 2006 is “slechts” 25% van de overlijdens van vrouwen tussen 20 en 24 jaar toe te schrijven aan een verkeersongeval: twee keer minder dan bij mannen in dezelfde leeftijdscategorie. Toch stellen we vast dat het aantal overlijdens door verkeersonveiligheid ook toeneemt bij vrouwen tussen 15 en 34 jaar.

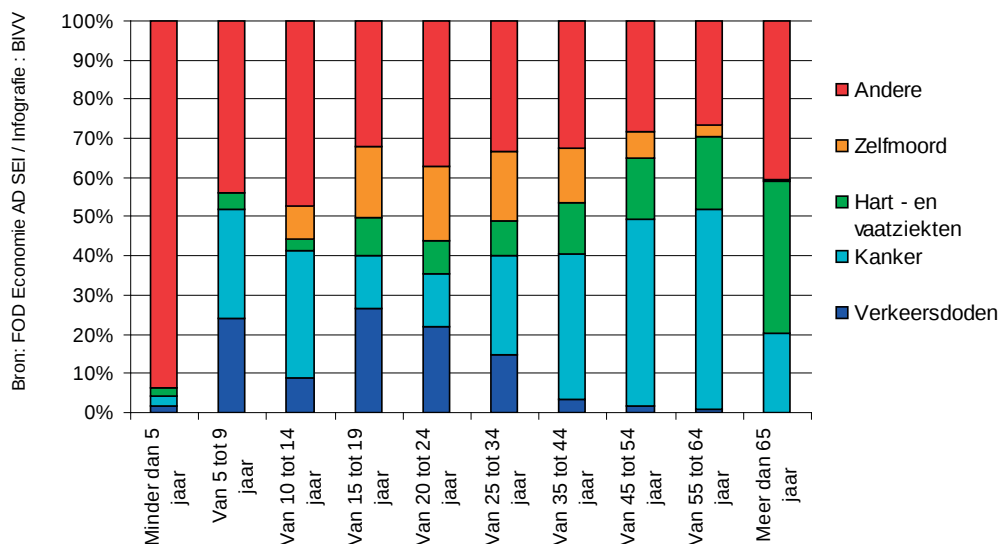
FIGUUR 2 :

Belangrijkste doodsoorzaken bij mannen, volgens leeftijdscategorie, 2006



FIGUUR 3 :

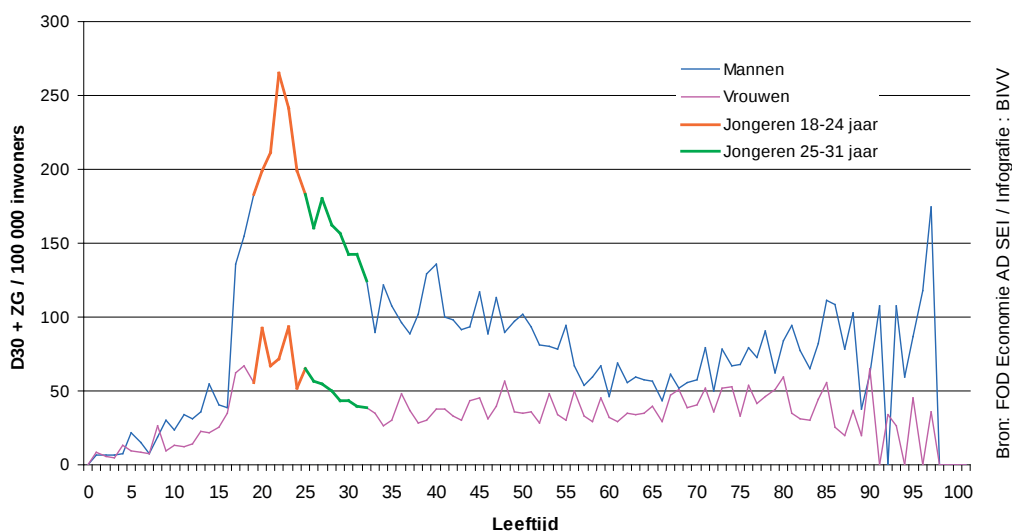
Belangrijkste doodsoorzaken bij vrouwen, volgens leeftijdscategorie, 2006



Het aantal potentiële verkeersslachtoffers hangt sterk af van de omvang van de populatie. Daarom moeten de absolute cijfers gepresenteerd worden in verhouding tot de populatieomvang. In dit rapport gebeurt dit door het gebruik van “het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners”. Het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 100 000 inwoners stijgt bij mannen explosief vanaf de leeftijd van 16 jaar, om een piek te bereiken bij de 18- 24 jarigen. Een maximum wordt bereikt bij de 21 jarigen. Het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 100 000 inwoners daalt eerst met de helft tussen 21 en 31 jaar, en daalt vervolgens nogmaals met de helft tussen 31 en 60 jaar en bereikt daarbij op 60 jaar zijn minimale waarde. Boven de 65 jaar stijgt deze waarde opnieuw. Bij vrouwen is het aantal dode en zwaargewonde verkeersslachtoffers per 100 000 inwoners systematisch lager dan bij mannen. Het maximum bij de vrouwen, situeert zich eveneens tussen 18 en 24 jaar, maar het is meer dan 2 keer lager dan het maximum bij de mannen van dezelfde leeftijd.

FIGUUR 4 :

Aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een letselongeval volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen)

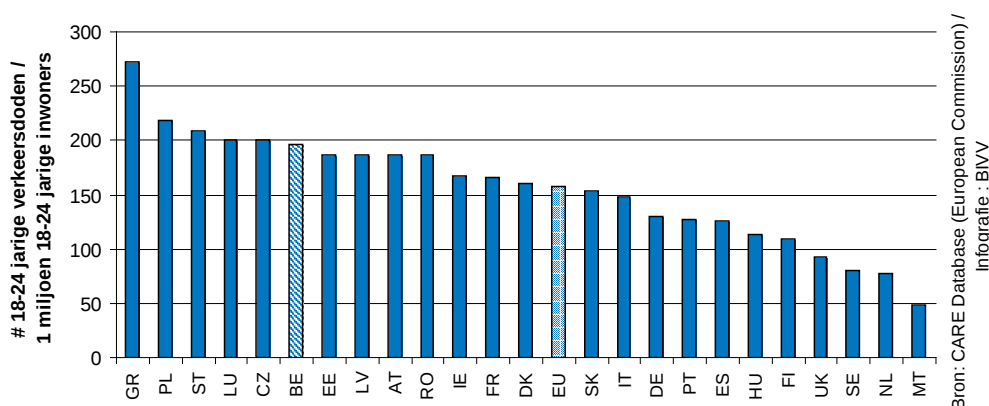


Verkeersonveiligheid is in België één van de belangrijkste doodsoorzaken bij jongeren. Is deze problematiek even groot in onze **buurlanden**?

In 2008 werden er in de 27³ lidstaten van Europa gemiddeld 158 doden bij de 18-24 jarigen per miljoen jonge inwoners van 18-24 jaar geregistreerd. Griekenland kent daarbij de hoogste mortaliteit (272) en Malta de laagste (slechts 49). Met 197 doden in de leeftijdscategorie van 18-24 jaar per één miljoen inwoners van 18-24 jaar, **laat België dus één van de slechtste resultaten optekenen.**

FIGUUR 5 :

Mortaliteitsgraad ten gevolge van verkeersongevallen bij jongeren van 18-24 jaar in verschillende Europese landen, 2008



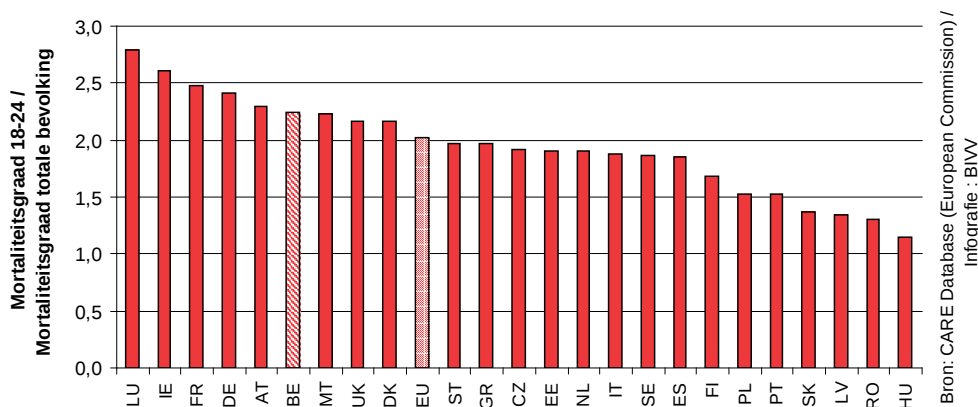
GR: Griekenland, PL: Polen, ST: Slovenië, LU: Luxemburg, CZ: Tsjechië, BE: België, EE: Estland, LV: Letland, AT: Oostenrijk, RO: Roemenië, IE: Ierland, FR: Frankrijk, DK: Denemarken, EU: Europese Unie, SK: Slowakije, IT: Italië, DE: Duitsland, PT: Portugal, ES: Spanje, HU: Hongarije, FI: Finland, UK: Groot-Brittannië, SE: Zweden, NL: Nederland, MT: Malta

In de volgende figuur wordt de mortaliteit van jongeren in het verkeer vergeleken met die van de totale bevolking. Deze methode maakt het mogelijk om de problematiek van de jonge autobestuurders weer te geven, zonder dat deze de algemene gesteldheid op het vlak van verkeersveiligheid van een land weergeeft.

In 2008 gaat het voor België om 88 verkeersdoden per miljoen inwoners, voor alle leeftijdscategorieën. Per bevolkingseenheid lopen jongeren dus twee keer meer risico om te sterven bij een verkeersongeval (exact 2,3 maal). De mortaliteitsgraad ligt in heel Europa hoger bij jongeren dan bij ouderen (met een gemiddelde verhouding van 2). Maar **veel landen doen beter dan België**, zoals bijvoorbeeld Hongarije, dat met een verhouding van slechts 1,15 de beste score haalt.

FIGUUR 6 :

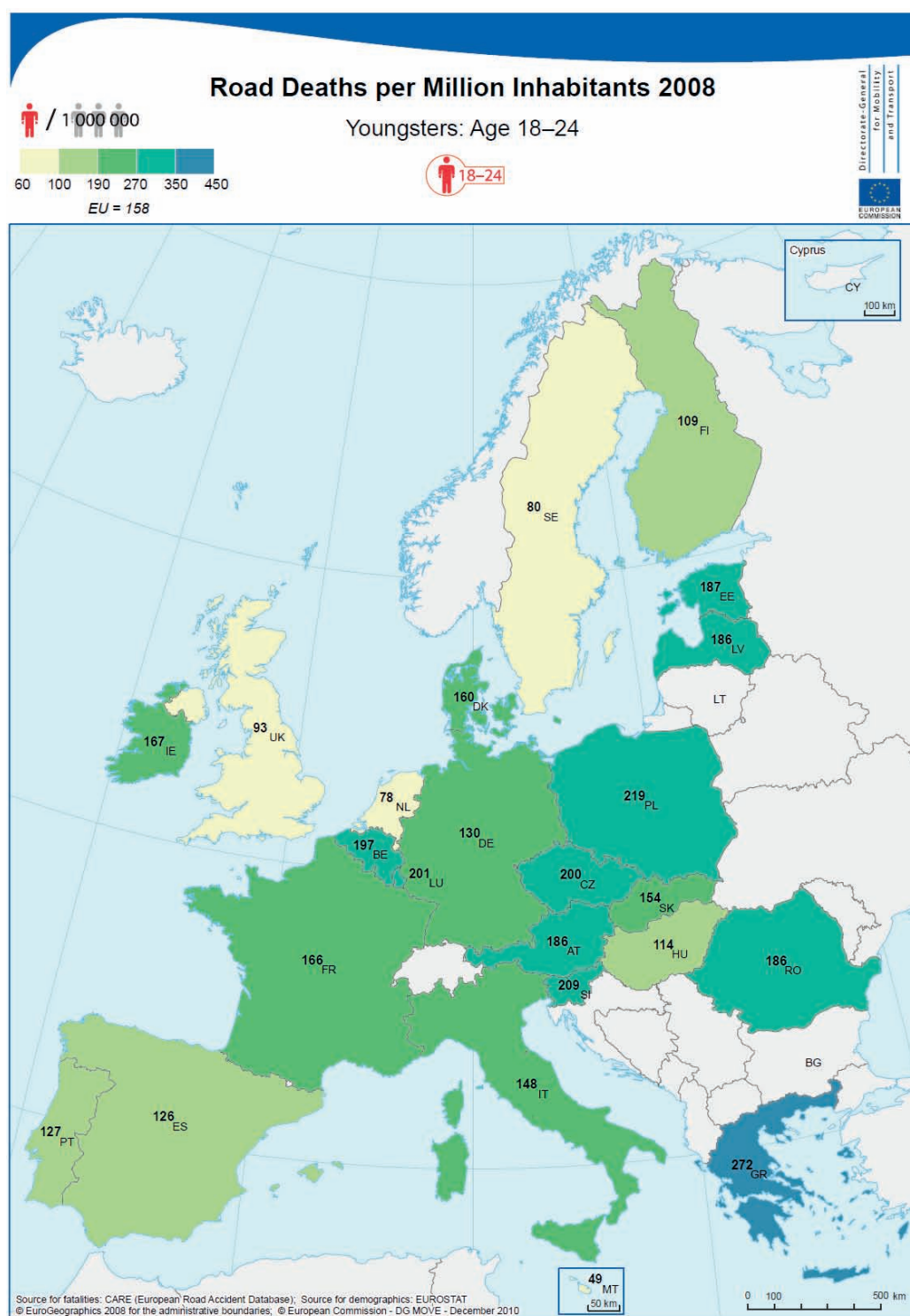
Verhouding van de mortaliteitsgraad van "jongeren 18-24 jaar" in het verkeer tot de mortaliteitsgraad van de "totale bevolking" in het verkeer, in verschillende Europese landen, 2008



3 De gegevens ontbreken voor Cyprus, Litouwen en Bulgarije.

FIGUUR 7 :

Het aantal 18-24 jarige verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie, 2008



2.2 Oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in zware en lichte letselongevallen

In 2009 raakten ongeveer 10 000 18-24-jarige autobestuurders en bijna evenveel 25-31-jarige autobestuurders betrokken in een letselongeval. Jonge bestuurders vertegenwoordigen in totaal iets meer dan **een derde (37%) van alle autobestuurders** (inclusief 65-jarige en oudere bestuurders) betrokken bij een letselongeval. Wanneer enkel gekeken wordt naar de ernstige letselongevallen blijken er in 2009 1 387 jonge bestuurders tussen 18 en 24 jaar en 1 184 jongeren tussen 25 en 31 in een dergelijk letselongeval betrokken te zijn geweest. Dit stemt overeen met een aandeel van 39% ten opzichte van alle autobestuurders (inclusief 65-jarige en oudere bestuurders) betrokken bij een letselongeval. Dit percentage stemt overeen met 1 387 jongeren tussen 18 en 24 jaar en 1 184 jongeren tussen 25 en 31, die betrokken waren in letselongevallen. Jongeren vertegenwoordigen nochtans slechts 22% van de totale volwassen bevolking (ouder dan 18 jaar).

TABEL 2 :

Aantal jonge autobestuurders betrokken in een (ernstig) letselongeval, in vergelijking met hun aandeel in de totale volwassen bevolking (18 jaar en ouder), 2009 (gewogen)

	18-24	25-31	18-31
Bevolking	914 049	968 207	1 882 256
Aandeel in de volwassen bevolking	10,7%	11,4%	22,1%
Autobestuurders betrokken in een letselongeval	10 862	10 472	21 334
Aandeel in het totaal aantal autobestuurders betrokken in een letselongeval	18,9%	18,2%	37,1%
Autobestuurders betrokken in een ernstig letselongeval	1 387	1 184	2 571
Aandeel in het totaal aantal autobestuurders betrokken in een ernstig letselongeval	20,9%	17,8%	38,7%

Totaal: autobestuurders waarvan het geslacht "onbekend" is, zijn inbegrepen

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Om het reële gevaar van het verkeer voor jonge bestuurders te beoordelen, moet de **betrokkenheid van jonge bestuurders bij verkeersongevallen gemeten worden, rekening houdend met de mate waarin ze deelnemen aan het verkeer**, dit wil dus zeggen vergeleken met het aantal door hen als autobestuurder afgelegde kilometers.

Omdat het **aantal afgelegde kilometers** per leeftijdscategorie niet gekend is, moet dit aantal **geschat** worden. Hiertoe, werden (1) het aantal personen met een rijbewijs B en (2) het jaarlijks aantal afgelegde kilometers per persoon geschat, en dit voor elke leeftijdscategorie, op basis van onder andere de resultaten van de attitudemeting gerealiseerd door het BIVV. Het product van deze twee elementen komt overeen met de gewenste informatie, namelijk het door alle bestuurders van een bepaalde leeftijd jaarlijks aantal afgelegde kilometers. De gedetailleerde berekeningswijze vindt u in bijlage. Er moet echter ook gewezen worden op de gevolgen die de gevolgde werkwijze van de schatting kan hebben op de interpretatie.

Beperkingen van de verkregen schatting en gevolgen voor de interpretatie

De cijfers over het aantal afgelegde kilometers zijn afkomstig uit de driejaarlijkse attitudemeting verkeersveiligheid, uitgevoerd door het BIVV (beschikbaar op

http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm). Er wordt enkel rekening gehouden met personen die minstens 1500 kilometer afgelegd hebben in de 6 maand voorafgaand aan de enquête. Dit heeft tot gevolg dat er met de gelegenhedenbestuurders en ook met een deel van de bestuurders dat nog maar sinds kort in het bezit van een rijbewijs is, geen rekening gehouden werd bij de schatting van het aantal afgelegde kilometers. Door deze autobestuurders niet mee te tellen, overschat men het gemiddeld aantal afgelegde kilometers, vooral bij de leeftijdscategorieën waarvoor het aandeel van de onervaren en/of occasionele bestuurders groot is, zoals bij jonge bestuurders en senioren (de senioren zijn om die reden niet opgenomen in de volgende figuren).

Bovendien wordt het aantal door 18 jarige bestuurders afgelegde kilometers ongetwijfeld overschat aangezien men ervan uitgaat dat alle 18 jarigen die in 2009 hun rijbewijs behaalden, 1 jaar lang gereden hebben. Terwijl het zeker is dat een heel aantal van hen in 2009 niet de gelegenheid had om gedurende meer dan enkele maanden te rijden.

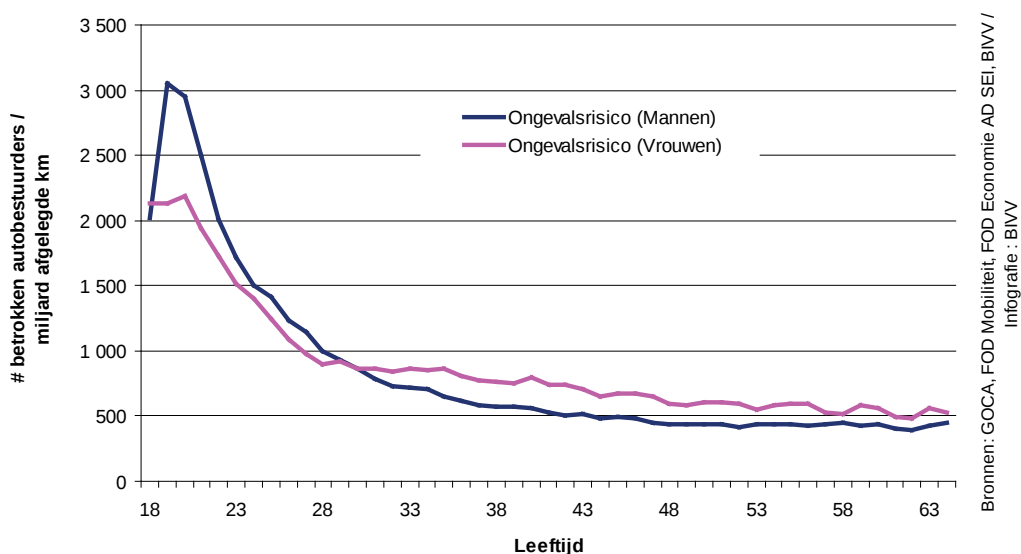
In Figuur 8 wordt het ongevalsrisico per afgelegde kilometer in functie van de leeftijd van de autobestuurder gepresenteerd. Dit risico is het grootst voor jonge mannelijke bestuurders van 19 jaar (3000 bestuurders bij een letselongeval betrokken per miljard afgelegde kilometers). Op de leeftijd van 30 jaar valt dit risico terug tot 1000 bestuurders / miljard afgelegde kilometers, en zelfs tot 500 bestuurders / miljard afgelegde kilometers op 44 jaar. Uiteindelijk blijkt het risico dus 6 keer hoger voor 19-jarigen dan voor 32-64-jarigen. Wanneer we alle autobestuurders van 18 tot en met 24 jaar samen nemen, dan is hun ongevalsrisico 4 keer hoger dan voor 32-64-jarigen.

We zien dat het risico iets minder groot is op 18 jaar, wat in tegenspraak is met alle buitenlandse studies hierover. Daarom denken wij dat het om een fout resultaat gaat dat te wijten is aan de overschatting van het door 18jarigen afgelegde aantal kilometers (zoals hierboven beschreven).

We bemerken grote verschillen tussen mannen en vrouwen. Op de leeftijd van 19 jaar, is het risico 1,5 keer groter voor mannen dan voor vrouwen. Het risico op letselongevallen blijft tot op de leeftijd van 28 jaar hoger voor mannen dan voor vrouwen. Van 29 tot 56 jaar, wordt dit risico iets hoger voor vrouwen.

FIGUUR 8 :

Aantal autobestuurders betrokken bij een letselongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen)



TABEL 3 :

Aantal autobestuurders betrokken bij een letselongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen)

	Ongevalsrisico	
	M	V
18-24	2 123	1 740
25-31	1 035	971
32-64	507	682

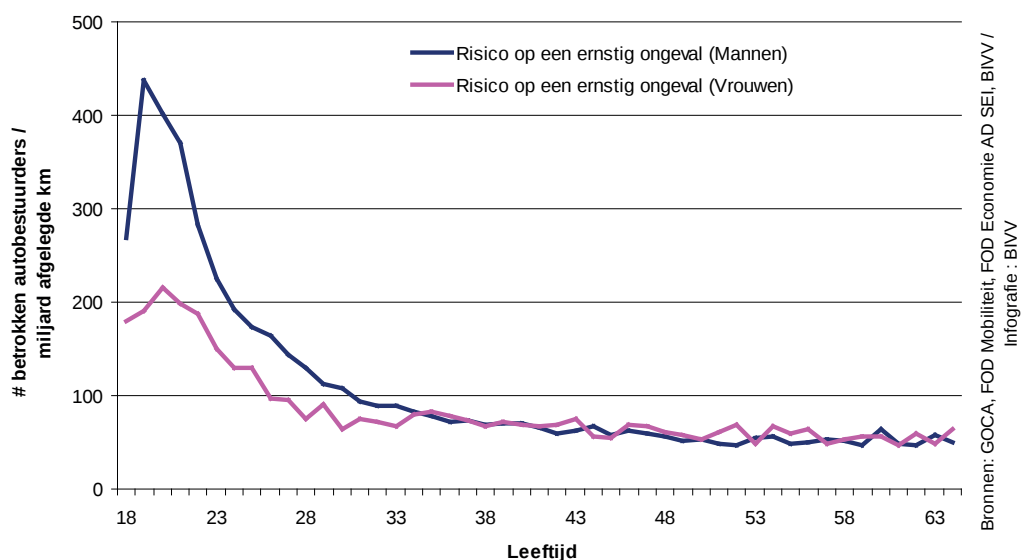
Bronnen: GOCA, FOD Mobiliteit, FOD Economie ADSEI en BIVV / Infografie: BIVV

Ook het risico om in een ernstig ongeval betrokken te geraken, blijkt het hoogst voor jonge mannen van 19 jaar: 438 bestuurders betrokken bij een ernstig ongeval / miljard afgelegde kilometers. Dit risico is 2,3 keer groter dan voor vrouwen van dezelfde leeftijd. Tot op 33 jaar blijft het risico hoger bij mannen dan bij vrouwen, maar van 34 tot 64 jaar is er geen verschil meer tussen mannen en vrouwen.

Het risico bij jonge mannelijke bestuurders daalt abrupt: tussen 19 en 23 jaar wordt het gehalveerd, tussen 23 en 29 jaar wordt het een tweede keer gehalveerd, vervolgens vermindert dit risico minder sterk tot op de leeftijd van 64 jaar. Bij de vrouwelijke bestuurders bereikt het risico een piek op 20 jaar, wordt het gehalveerd tussen 20 en 28 jaar, om vervolgens regressief te dalen.

FIGUUR 9 :

Aantal autobestuurders betrokken bij een ernstig ongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen)



Bronnen: GOCA, FOD Mobiliteit, FOD Economie AD SEI, BIVV /
Infografie : BIVV

TABEL 4 :

Aantal autobestuurders betrokken bij een ernstig ongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen)

	Risico op een ernstig ongeval	
	M	V
18-24	292	171
25-31	130	88
32-64	62	65

Bronnen: GOCA, FOD Mobiliteit, FOD Economie ADSEI en BIVV / Infografie: BIVV

In Figuur 8 werd voor elke leeftijd afzonderlijk het totaal aantal bestuurders betrokken in een ongeval gedeeld door het totaal aantal afgelegde kilometers (afgelegd door bestuurders van dezelfde leeftijd). Deze figuur doet veronderstellen dat het leeftijdseffect op het ongevalsrisico zeer groot is. Het is echter ook mogelijk dat **een of meerdere aanvullende variabelen de relatie tussen leeftijd en ongevalsrisico kunnen verklaren**. We denken daarbij natuurlijk in de eerste plaats aan **ervaring**. Ervaring kan gemeten worden via verschillende variabelen: jaar dat het rijbewijs behaald werd, aantal afgelegde kilometers sinds het rijbewijs behaald werd, jaarlijks aantal afgelegde kilometers enz. Uit de enquête die in 2011 door het BIVV onder jonge bestuurders⁴ gehouden werd, blijkt immers dat het ongevalsrisico van jonge autobestuurders afhangt van het jaarlijks aantal afgelegde kilometers. Hoe groter het aantal afgelegde kilometers, hoe kleiner het ongevalsrisico per afgelegde kilometer is. En dit geldt waarschijnlijk ook voor oudere bestuurders.

In werkelijkheid kan een deel van het hogere ongevalsrisico van jonge bestuurders te wijten zijn aan het feit dat ze verhoudingsgewijs vaker “korte-afstandsrijders”. Het zou dus interessant zijn Figuur 8 en Figuur 9 te wijzigen door elke curve in drie te verdelen. Op de manier wordt een curve voor de “occasionele bestuurders” bekomen, een tweede curve voor de “regelmatige bestuurders” en een derde voor de bestuurders die een groot aantal kilometers afleggen. Het beeld dat dan ontstaat, verzacht waarschijnlijk het effect van de leeftijd op het ongevalsrisico. We beschikken helaas echter niet over de nodige gegevens om deze figuren te construeren.

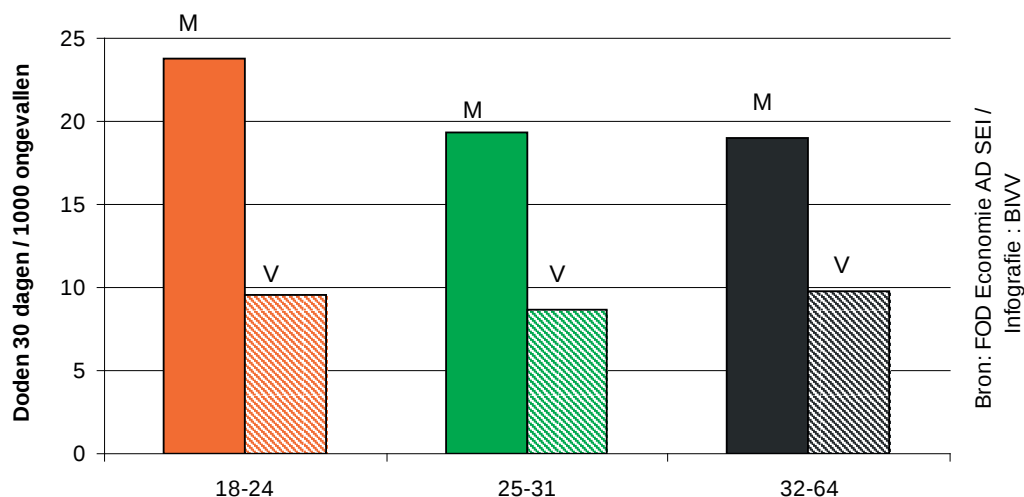
⁴ Sloodmans F., Dupont E., en Silverans P. (2011) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Analyse van risicofactoren voor 18 tot 24-jarige bestuurders op basis van een enquête over hun betrokkenheid bij ongevallen. Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.

2.3 Ongevallen met jonge autobestuurders zijn ernstiger

De ernst van letselongevallen is een veel gebruikte indicator op het vlak van verkeersveiligheid. Zij stemt overeen met het aantal doden 30 dagen per 1000 letselongevallen. Uit de figuur hieronder blijkt dat **ongevallen met minstens één jonge mannelijke autobestuurder van 18-24 jaar duidelijk ernstiger zijn dan ongevallen met mannelijke autobestuurders ouder dan 31 jaar**. Dit geldt niet voor de ongevallenernst bij jongeren tussen 25 en 31 jaar, welke niet hoger ligt dan deze bij de 32-64 jarigen. Ook de ongevallenernst van jonge vrouwelijke autobestuursters ligt niet hoger dan deze van oudere vrouwen.

FIGUUR 10 :

Totaalernst van de ongevallen met minstens één bestuurder (M) of bestuurster (V) uit de aangegeven leeftijdscategorie – gemiddelde 2005-2009 (gewogen)



CONTEXT EN PROBLEMATIEK SYNTHESE

- Verkeersonveiligheid is de belangrijkste doodsoorzaak bij jonge mannen van 20 tot 24 jaar (Figuur 2), en is tevens een belangrijke doodsoorzaak bij jonge vrouwen in dezelfde leeftijdscategorie (Figuur 3).
- Het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een verkeersongeval, is het hoogst in de leeftijdscategorie van 18 tot en met 24 jaar, en dit zowel bij mannen als bij vrouwen (Figuur 4).
- Het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners is in alle leeftijdscategorieën hoger bij mannen dan bij vrouwen (Figuur 4).
- In heel Europa is de mortaliteit van jongeren in het verkeer hoog, maar de problematiek is in de meeste Europese landen minder ernstig dan in België (Figuur 6).
- Meer dan een derde van de autobestuurders die betrokken raken in een letselongeval behoren tot de leeftijdscategorie van de 18-31 jarigen (Tabel 2)
- Het risico op een letselongeval is het grootst voor bestuurders van 19 jaar (Figuur 8). Dit risico is 6 keer groter voor jonge mannen van 19 jaar dan voor mannen van 32-64 jaar, en 3 keer groter voor jonge vrouwen van 19 jaar dan voor vrouwen van 32-64 jaar.
- Op 19 jaar is het risico voor mannen om betrokken te raken bij een letselongeval 1,5 keer groter dan voor vrouwen (Figuur 8). Deze verhouding stijgt tot 2,6 als er enkel met zware ongevallen rekening wordt gehouden (Figuur 9).
- De ongevallenernst van jonge mannelijke autobestuurders in de leeftijdscategorie van 18-24 jaar is groter dan van mannelijke autobestuurders ouder dan 31 jaar (Figuur 10). Dit is niet het geval voor ongevallen met jonge mannelijke automobilisten tussen 25 en 31 jaar. De ongevallenernst van jonge vrouwelijke bestuursters is gelijkaardig aan deze van oudere vrouwelijke bestuursters



3

ONDERZOEKSVRAAG EN HYPOTHESES

Twee van de drie belangrijkste vaststellingen die in het hoofdstuk 2 “Context en problematiek” gemaakt werden zullen de inhoud van ons onderzoeksrapport bepalen. Het betreft de **grotere ernst** van ongevallen met jonge autobestuurders en het **hogere ongevalsrisico** van jongeren. **We proberen de redenen voor dit verschil te achterhalen** door ons voornamelijk te baseren op de Verkeersongevallenformulieren die na elk letselongeval door de politie ingevuld worden⁵.

1. Waarom zijn ongevallen met jonge bestuurders ernstiger dan ongevallen met oudere bestuurders?

Twee verklaringen zijn mogelijk:

- Ofwel zijn ongevallen met jonge bestuurders intrinsiek ernstiger dan ongevallen met oudere bestuurders. Dit houdt in dat ongeacht het ongevalstype (als alle ongevalsomstandigheden gelijk blijven), de gevolgen van een ongeval ernstiger zijn indien er een jonge bestuurder bij betrokken is.
 - Ofwel zijn ongevallen met jonge bestuurders niet intrinsiek ernstiger dan andere ongevallen, maar zijn jongeren vaker betrokken bij ongevallen die ernstiger zijn voor alle bestuurders.
2. Waarom is het risico op een letselongeval groter bij jongere dan bij oudere bestuurders?

Er zullen geen specifieke hypotheses geformuleerd worden aangaande deze tweede vraag. Deze vraag wordt wel meermaals behandeld in de hoofdstukken waarin de nodige gegevens betreffende de risicoblootstelling beschikbaar zijn.

De figuren en tabellen hierboven toonden ook verschillen aan tussen jonge bestuurders en bestuursters en tevens tussen de allerjongsten (18-24 jaar) en de iets ouderen (25-31 jaar) onder de jonge bestuurders. Blijkbaar zijn zowel het ongevalsrisico als de ongevallenernst groter voor jonge mannen dan voor jonge vrouwen. En ook voor bestuurders van 18-24 jaar wordt een hoger ongevalsrisico en hogere ongevallenernst waargenomen in vergelijking met bestuurders van 25-31 jaar. In de analyses verderop in dit rapport zal nader ingegaan worden op deze verschillen inzake leeftijd en geslacht.

⁵ Vele aspecten van letselongevallen worden niet geregistreerd in de verkeersongevallenformulieren en kunnen bijgevolg ook niet in dit rapport geanalyseerd worden. Zo worden aspecten zoals de ervaring, de fysiologische ontwikkeling van de bestuurder, en psychologische en sociale invloeden niet vermeld. Maar ook de toegepaste snelheid of eventuele vermoeidheid en andere ongevalsoorzaken worden niet (goed) geregistreerd. De rol van deze factoren met betrekking tot het ongevalsrisico van jonge bestuurders (en de ernst van deze ongevallen) wordt wel uitgebreid behandeld in het volgende rapport: Dupont, E. (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuuronderzoek Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.

4

**AANTAL EN AARD VAN
DE SLACHTOFFERS**

Dat de ongevallenernst bij jonge bestuurders groter is dan bij hun oudere evenknie zegt niets over het absolute aantal slachtoffers. Het doel van dit hoofdstuk bestaat erin de letselernt van ongevallen met jonge bestuurders te bepalen. We herhalen nogmaals dat de gegevens uit dit rapport niet toelaten te bepalen of de jongere al dan niet verantwoordelijk is voor het ongeval.

4.1 Totaal aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder

In 2009 vielen er 303 verkeersdoden, 2500 zwaargewonden en 24 393 lichtgewonden in letselongevallen met minstens één jonge autobestuurder van 18 t.e.m. 31 jaar. Dit betekent dat 1 op 3 verkeersdoden en 43% van alle verkeersslachtoffers betrokken waren in een letselongeval met een jonge autobestuurder.

TABEL 5 :

Aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder, volgens de leeftijdscategorie van de jonge bestuurder, 2009 (gewogen)

	18-24	25-31	18-31
Doden 30 dagen	198	118	303
Zwaargewonden	1 443	1 211	2 500
Lichtgewonden	13 770	12 923	24 393
Totaal slachtoffers	15 410	14 253	27 196

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Het hoogste aantal slachtoffers in letselongevallen met jonge autobestuurders valt bij leeftijdsgenoten (m.a.w. de slachtoffers zijn de jonge autobestuurders zelf of passagiers van dezelfde leeftijd). De slachtoffers in ongevallen met autobestuurders van 32 tot en met 64 jaar zijn meer over alle leeftijdscategorieën verspreid, onder andere omwille van het feit dat zij vaker kinderen en senioren onder hun passagiers tellen.

TABEL 6 :

Slachtoffers in letselongevallen met een autobestuurder van 18-24 jaar, 25-31 jaar en 32-64 jaar (bestuurders + passagiers + opponenten), volgens de leeftijd van de bestuurder en de slachtoffers, 2009 (gewogen)

#	Ongevallen met minstens één autobestuurder van 18-24 jaar			Ongevallen met minstens één autobestuurder van 25-31 jaar			Ongevallen met minstens één autobestuurder van 32-64 jaar		
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden
#									
0 - 17	10	113	1 434	5	84	1 420	19	263	4 248
18 - 24	121	697	7 211	8	136	1 854	28	271	4 121
25 - 31	11	94	1 343	63	487	5 775	30	198	3 261
32 - 64	40	290	3 226	28	259	3 337	220	1 509	17 192
65 - 98	13	84	488	14	72	504	43	295	1 746
Onbekend	3	165	66	0	173	34	3	356	115
Totaal	198	1 443	13 770	118	1 211	12 923	343	2 892	30 682
%									
0 - 17	5%	8%	10%	4%	7%	11%	6%	9%	14%
18 - 24	61%	48%	52%	7%	11%	14%	8%	9%	13%
25 - 31	6%	7%	10%	53%	40%	45%	9%	7%	11%
32 - 64	20%	20%	23%	24%	21%	26%	64%	52%	56%
65 - 98	7%	6%	4%	12%	6%	4%	13%	10%	6%
Onbekend	2%	11%	0%	0%	14%	0%	1%	12%	0%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

4.2 Slachtoffers bij jonge autobestuurders, hun passagiers en hun opponenten

Bij slachtoffers in letselongevallen met jonge autobestuurders wordt vaak in de eerste plaats aan de jonge autobestuurder zelf gedacht. Onderstaande tabel geeft het aantal slachtoffers bij de autobestuurders zelf weer, volgens hun leeftijd en geslacht (in 2009).

In 2009 hebben 140 jonge autobestuurders het leven verloren op de Belgische wegen. Zij vertegenwoordigen 14,8% van het totaal aantal Belgische verkeersdoden. In totaal raakten 10 943 jonge autobestuurders gewond (verkeersdoden meegeteld) wat overeenstemt met 17,2% van alle verkeersslachtoffers, ongeacht hun leeftijd of verplaatsingsmiddel.

TABEL 7 :
Aantal slachtoffers (volgens leeftijd en geslacht) onder jonge autobestuurders, 2009 (gewogen)

	18-24			25-31			18-31		
	M	V	T	M	V	T	M	V	T
Doden 30 dagen	74	15	89	42	9	51	116	24	140
Zwaargewonden	368	117	486	290	109	399	658	226	885
Lichtgewonden	3 344	1 830	5 189	2 673	2 042	4 729	6 017	3 872	9 918
Totaal slachtoffers	3 786	1 962	5 764	3 004	2 160	5 179	6 791	4 122	10 943

Totaal: autobestuurders waarvan het geslacht "onbekend" is, zijn inbegrepen

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Een analyse in functie van het geslacht van de autobestuurder brengt het kenmerkende mannelijke karakter van ernstige auto-ongevallen aan het licht: hoe ernstiger de verwondingen, hoe hoger het percentage mannelijke bestuurders. Bij de 18-24 jarigen vertegenwoordigen de mannen 65% van de lichtgewonden, 76% van de zwaargewonden en 83% van de verkeersdoden.

TABEL 8 :
Percentage mannen onder de jonge autobestuurders, volgens de ernst van de verwondingen, 2009 (gewogen)

	18-24	25-31
Doden 30 dagen	83%	82%
Zwaargewonden	76%	73%
Lichtgewonden	65%	57%
Totaal slachtoffers	66%	58%

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Naast de jonge autobestuurder zelf kunnen nog twee andere weggebruikersgroepen slachtoffer worden in een ongeval met een jonge autobestuurder:

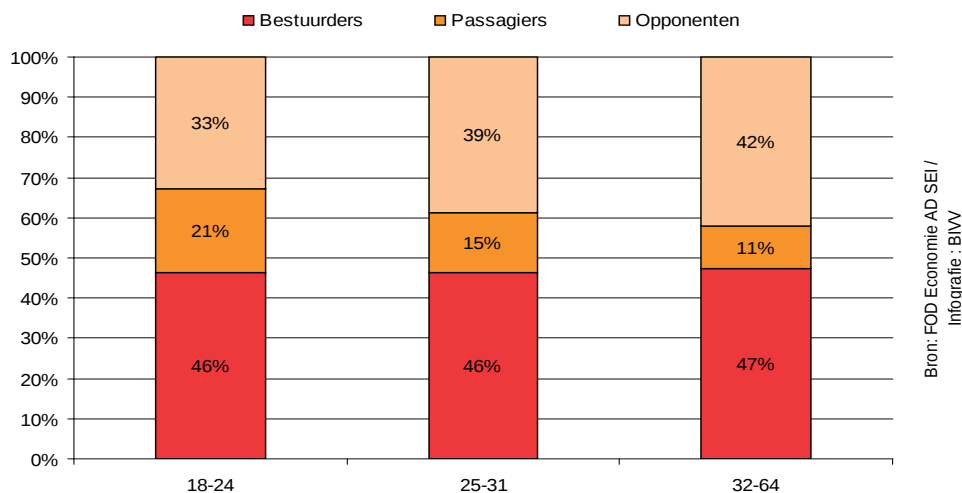
- de passagiers van de jonge bestuurder
- de andere weggebruikers (de opponenten)

Figuur 11 geeft de verdeling van de verkeersdoden in ongevallen met personenwagens weer, opgesplitst naar de leeftijd van de bestuurders en naar drie weggebruikersgroepen: de autobestuurders, de passagiers en de opponenten. Het aandeel verkeersdoden onder de autobestuurders verschilt niet in functie van de leeftijd van de autobestuurder: circa 46% van alle verkeersdoden in auto-ongevallen blijken de autobestuurders zelf te zijn.

Wat betreft het aandeel omgekomen passagiers vertonen er zich wel verschillen. In ongevallen met jonge autobestuurders (18-24) is 1 op 5 verkeersdoden een passagier, maar bij 32-64-jarige autobestuurders is dat slechts 1 op 10. Anderzijds is het aandeel opponenten onder de verkeersdoden in auto-ongevallen het kleinst bij jonge autobestuurders. Het aandeel omgekomen opponenten bedraagt 33% bij de 18-24 jarigen, 39% bij de 25-31 jarigen en 42% bij de 32-64 jarigen. Dit houdt verband met het relatief hoge aantal eenzijdige letselongevallen bij jonge autobestuurders (zie hoofdstuk 7. Eenzijdige ongevallen (p. 43)).

FIGUUR 11 :

Doden 30 dagen in ongevallen met minstens één bestuurder uit de aangegeven leeftijdscategorie, opgesplitst in bestuurders, passagiers en opponenten (2005-2009)



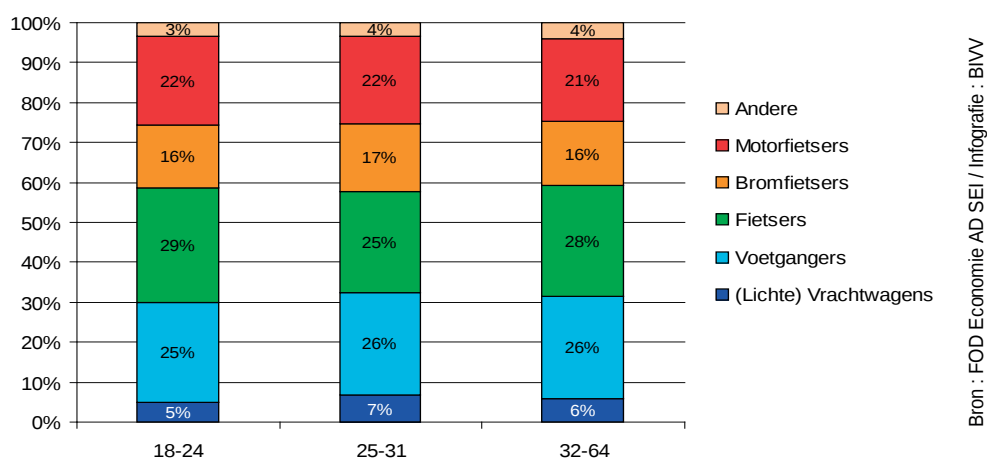
4.3 Aard van de opponenten van jonge autobestuurders

Onderstaande figuur geeft de verdeling van de omgekomen en zwaar gewonde opponenten van jonge autobestuurders weer volgens weggebruikerstype⁶. Door middel van deze figuur kunnen we nagaan of jonge autobestuurders meer slachtoffers maken onder bepaalde weggebruikerstypes, zoals bijvoorbeeld voetgangers of fietsers.

De verdeling van de verschillende weggebruikerstypes onder de opponenten van autobestuurders, vertoont nauwelijks onderscheid naargelang de leeftijd van de autobestuurder. Dit wil zeggen dat jonge autobestuurders verhoudingsgewijs niet vaker slachtoffers onder zwakke weggebruikers maken dan oudere bestuurders. Evenmin raken zij vaker betrokken in ongevallen met (lichte) vrachtwagens (zie Figuur 12).

FIGUUR 12 :

Verdeling van het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per type weggebruiker (van de opponent), volgens de leeftijd van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen)



⁶ Opponenten in personenwagens worden niet meegerekend. De reden hiervoor is dat het aandeel botsingen van jonge autobestuurders van 18 tot en met 24 jaar met een wagen met een bestuurder van 32 tot en met 64 jaar groter is dan het aandeel van de omgekeerde situatie. Dit kan verklaard worden door het simpele feit dat er meer autobestuurders zijn van 32 t.e.m. 64 jaar.

SLACHTOFFERS SYNTHESE

- Herhaling: een jongere die betrokken is in een letselongeval is niet noodzakelijkerwijs de veroorzaker van het letselongeval. De slachtoffers die in dit hoofdstuk becijferd worden, mogen niet automatisch op de rekening van jongeren geschreven worden.
- In 2009 waren 32% van alle verkeersdoden en 43% van alle verkeersslachtoffers betrokken in een letselongeval met minstens één jonge autobestuurder (zie Tabel 5). De jonge autobestuurders zelf vertegenwoordigen 15% van alle verkeersdoden en 17% van alle verkeersslachtoffers (zie Tabel 7).
- Het aandeel mannen onder de gewonde jonge autobestuurders neemt toe, naarmate de gevolgen van een auto-ongeval ernstiger zijn. Dit geeft het kenmerkende mannelijke karakter van de meest ernstige auto-ongevallen weer (zie. Tabel 8).
- De meerderheid van de slachtoffers in letselongevallen met jonge autobestuurders zijn leeftijdsgenoten van de bestuurder (zie Tabel 6)
- In letselongevallen met jonge autobestuurders vallen verhoudingsgewijs meer verkeersdoden bij passagiers en verhoudingsgewijs minder verkeersdoden bij opponenten. Dit is een gevolg van het hoge aandeel eenzijdige ongevallen bij jongeren (zie Figuur 11).
- De aard van de opponenten van jonge autobestuurders verschilt niet van de aard van de opponenten van oudere autobestuurders. Jonge autobestuurders maken dus niet meer slachtoffers onder zwakke weggebruikers. Evenmin raken zij vaker betrokken in ongevallen met (lichte) vrachtwagens (zie Figuur 12).

5

AANWEZIGHEID VAN PASSAGIERS IN DE WAGEN

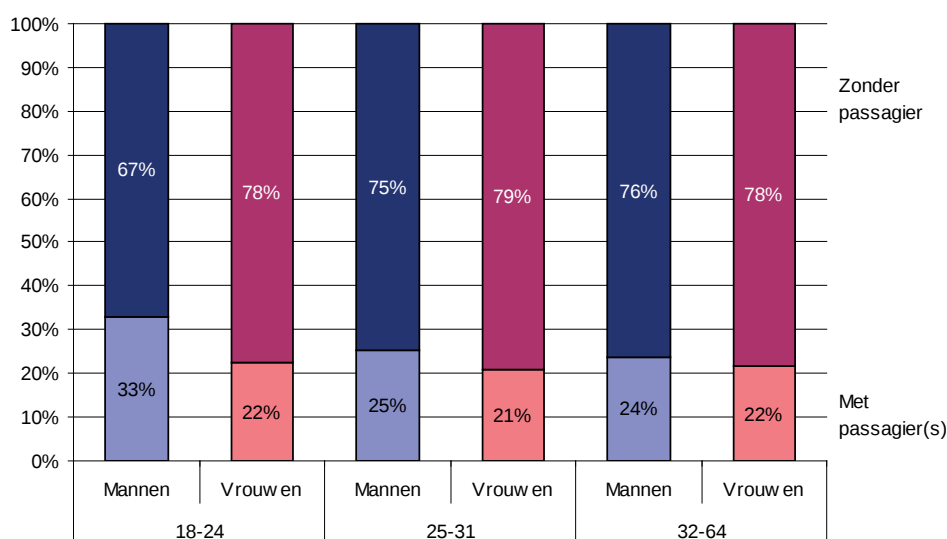
In het vorige hoofdstuk van dit rapport bleek dat bij ongevallen met jonge bestuurders meer passagiers overlijden dan bij ongevallen met oudere bestuurders (Figuur 11). Daarom behandelt dit hoofdstuk de passagiers en hun eventuele invloed op het risico en de ernst van ongevallen.

5.1 Aantal passagiers in personenwagens in letselongevallen

Onderstaande figuur geeft de verdeling van het aantal auto-ongevallen met en zonder passagiers weer, volgens het geslacht en de leeftijd van de bestuurder. We zien dat in 22% van de letselongevallen met vrouwelijke bestuurders passagiers aanwezig zijn, ongeacht de leeftijd van de bestuurster. In letselongevallen met jonge mannelijke autobestuurders daarentegen zijn vaker passagiers aanwezig dan in letselongevallen met oudere mannen achter het stuur: in respectievelijk 33%, 25% en 24% van de letselongevallen met een 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige mannelijke autobestuurders zijn de bestuurders vergezeld van passagiers. *De aanwezigheid van autopassagiers in letselongevallen is bijgevolg vooral een problematiek van jonge, mannelijke autobestuurders, in het bijzonder van de 18-24 jarige bestuurders.*

FIGUUR 13 :

Aandeel letselongevallen zonder en met passagiers volgens de leeftijdscategorie en het geslacht van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIWV

De volgende tabel toont aan dat het gemiddelde aantal passagiers van in letselongevallen betrokken 18-24 jarige autobestuurders hoger ligt dan bij oudere autobestuurders; en dit tijdens elke periode van de week. Het grootste verschil tussen jonge en oudere autobestuurders doet zich echter voor tijdens weekendnachten.

TABEL 9 :

Gemiddeld aantal passagiers in een letselongeval volgens de periode van de week, 2005-2009 (gewogen)

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekend-nacht	Hele week
18-24	0,30	0,47	0,54	0,69	0,42
25-31	0,27	0,31	0,48	0,43	0,33
32-64	0,27	0,25	0,50	0,37	0,31

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

Er zijn drie verklaringen mogelijk voor het hogere aantal passagiers in letselongevallen met jonge autobestuurders. Ofwel worden jonge autobestuurders bij hun verplaatsingen gemiddeld door meer passagiers vergezeld. Ofwel is het ongevalsrisico van jonge autobestuurders hoger dan het ongevalsrisico van oudere autobestuurders wanneer zij in het gezelschap verkeren van passagiers. Ofwel is er sprake van een combinatie van de twee bovenstaande mogelijkheden. Deze potentiële verklaringen worden hieronder verder uitgediept.

5.2 Aantal passagiers in personenwagens, buiten een ongevalscontext

Dankzij de nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” uitgevoerd door het BIVV, weten we dat jonge mannen van 18-24 jaar bij hun autoritten vaker door één of meer passagiers vergezeld worden dan mannen van oudere leeftijd. Deze vaststelling geldt voor alle periodes van de week, behalve voor weekenddagen. Het verschil tussen het aantal passagiers van 18-24 jarige mannelijke autobestuurders en oudere autobestuurders is het meest uitgesproken tijdens weeknachten, van nabij gevolgd door de weekendnachten.

Hieruit kunnen we concluderen dat het hogere aandeel letselongevallen met passagiers bij jonge mannelijke autobestuurders een logisch gevolg is van hun verplaatsingsgedrag: zij verplaatsen zich minder vaak zonder gezelschap dan oudere autobestuurders. In de volgende paragraaf gaan we na of ook de tweede mogelijke verklaring (met betrekking tot de invloed van passagiers op het ongevalsrisico) bevestigd wordt.

TABEL 10 :

Percentage wagens met passagier(s) volgens de periode van de week en de leeftijdscategorie van de bestuurder, mannen (2009)⁷

	Weekdag	Weeknacht	Weekenddag	Weekend-nacht	Hele week
18-24	37,2	45,9	61,5	62,8	50,7
25-31	35,7	41,5	60,8	56,6	47,5
32-64	34,3	29,6	62,2	55,5	44,1

Bron en infografie: BIVV

⁷ Het aandeel autobestuurders met passagiers is afgeleid uit de resultaten van de aselectieve alcoholcontroles, uitgevoerd in het kader van de nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” in 2009, door middel van een samenwerking van de politie en het BIVV. De resultaten van deze nationale gedragsmeting zijn nog niet gepubliceerd. De resultaten van de nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol”, uitgevoerd door het BIVV in 2007 zijn wel reeds gepubliceerd. Dupont E. (2007) Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2007 BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel

5.3 Invloed van passagiers op het ongevalsrisico

Het ongevalsrisico wordt gedefinieerd als de kans om in een letselongeval betrokken te raken in functie van het aantal gereden kilometers.

In dit deel wordt de invloed van passagiers op het ongevalsrisico van jonge autobestuurders nagegaan. Doet het gezelschap van passagiers de kans om in een letselongeval betrokken te raken dalen, omdat de passagiers de bestuurder bijvoorbeeld (on)bewust assisteren in zijn rijtaken, of doen zij het ongevalsrisico net stijgen, omdat zij de bestuurder afleiden of zelfs aansporen tot onveilig rijgedrag?

Het rapport “[Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuuronderzoek](#)⁸” citeert verschillende studies die aangeven dat de aanwezigheid van passagiers een negatief effect zou hebben op het ongevalsrisico van jonge autobestuurders. Dit moet echter genuanceerd worden. Het risico zou het grootst zijn wanneer jonge mannelijke bestuurders in het gezelschap van andere jonge mannen verkeren. Er zouden verschillende redenen zijn voor dit negatief effect dat uitgaat van de “passagiers”: bron van afleiding, bijzonder soort ritten (’s nacht, onder invloed, etc.), het nemen van meer risico’s door de jonge bestuurder, druk van leeftijdsgenoten om risicovoller te rijden, etc. Dergelijk gedrag wordt trouwens bevestigd door verschillende studies die aangeven dat jonge bestuurders vergezeld van jonge mannelijke passagiers sneller rijden en vaker bumperkleven. Maar als de passagier een vrouw is, zou echter een eerder “beveiligend effect” van de passagier uitgaan. Ook als de passagier een volwassene is, zal het rijgedrag van de jonge mannelijke bestuurder minder risicovol zijn. Er is zelfs een studie die stelt dat het negatief effect van de aanwezigheid van jongeren van dezelfde leeftijd, enkel een risicofactor is voor een bepaalde categorie jonge bestuurders, namelijk “jongeren met een groot aantal vrienden dat risicogedrag vertoont” (drugs- of alcoholgebruik, niet dragen van de veiligheidsgordel, overdreven snelheid, etc.). [De invloed van de aanwezigheid van passagiers zou dus niet gewoon positief of negatief zijn maar afhangen van de kenmerken van de bestuurder en zijn passagiers.](#)

Idealiter zouden we bovenstaande bevindingen moeten kunnen bevestigen aan de hand van Belgische metingen. [Wij beschikken echter niet over de nodige gegevens voor een dergelijke analyse.](#) Vooral gegevens over de passagiers die bij de letselongevallen betrokken zijn, ontbreken. Wij Het aantal passagiers in het ongeval is wel steeds gekend maar hun leeftijd en geslacht worden enkel geregistreerd als ze gewond of omgekomen zijn. [Daarom wordt in de hiernavolgende analyse de invloed van de aanwezigheid van passagiers op het ongevalsrisico volgens de leeftijd van de bestuurder onderzocht, zonder daarbij rekening te houden met de leeftijd of het geslacht van de passagiers.](#)

Onderstaande figuur en tabel geven het relatieve ongevalsrisico met passagiers in een personenwagen, volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder, weer. Dit relatieve risico wordt berekend door het aandeel autobestuurders met passagiers (t.o.v. het totaal aantal autobestuurders) in gewone omstandigheden (m.a.w. buiten een ongevalscontext⁷) te vergelijken (d.m.v. een odds-ratio) met het aandeel autobestuurders met passagiers in letselongevallen.

8 Dupont, E. (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuuronderzoek Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel

TABEL 11 :

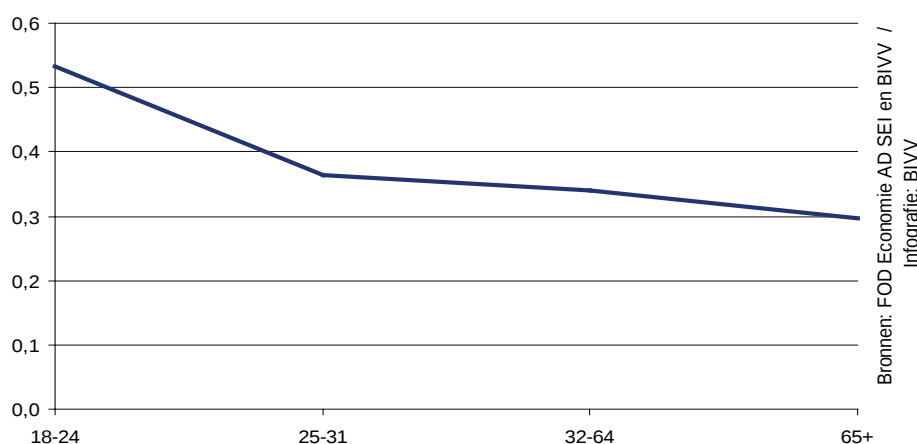
Relatief ongevalsrisico in het gezelschap van passagiers: vergelijking tussen het percentage autobestuurders met passagiers buiten een ongevalscontext en het percentage autobestuurders met passagiers in letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen)

	% autobestuurders met passagiers buiten een ongevalscontext ⁷	% autobestuurders met passagiers in letselongevallen	Odds-ratio
18-24	45%	30%	0,53
25-31	46%	23%	0,36
32-64	44%	21%	0,34
65 en ouder	54%	26%	0,30

Bron: FOD Economie ADSEI en BIVV / Infografie: BIVV

FIGUUR 14 :

Relatief ongevalsrisico in het gezelschap van passagiers: vergelijking tussen het percentage autobestuurders met passagiers buiten een ongevalscontext en het percentage autobestuurders met passagiers in letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen)



Passagiers blijken het ongevalsrisico van autobestuurders gevoelig te verlagen. Dit geldt voor autobestuurders van alle leeftijden, maar de positieve invloed op het ongevalsrisico is het grootst voor de oudste bestuurders en het kleinst voor de jongsten.

Het ongevalsrisico van 65-plussers wordt met 70% gereduceerd wanneer zij in het gezelschap verkeren van passagiers. Voor autobestuurders van 32-64 jaar en van 25-31 jaar neemt het ongevalsrisico af met circa 65%. De reductie van het ongevalsrisico voor de 18-24 jarige autobestuurders bedraagt 46%.

Wij constateren dus helemaal geen negatief effect ten gevolge van de aanwezigheid van passagiers, zelfs niet bij jonge bestuurders. Integendeel, het positief effect lijkt zelfs zeer groot (te groot) voor alle categorieën van bestuurders. Dit resultaat gaat in tegen de vaststellingen met betrekking tot jonge bestuurders in andere studies. Het lijkt ons daarom van primordiaal belang dat dit resultaat gecontroleerd wordt aan de hand van een meer gedetailleerde studie, waarbij onder meer rekening gehouden wordt met de leeftijd en het geslacht van de passagiers. In afwachting van de toetsing van deze resultaten, weerhouden we reeds het verschil in relatief risico tussen jonge en oudere bestuurders, het is met name zo dat de invloed van de passagiers minder positief is bij jonge dan bij oudere bestuurders.

Omdat het ongevalsrisico van jonge autobestuurders door de aanwezigheid van passagiers in mindere mate wordt verlaagd dan het ongevalsrisico van oudere autobestuurders, vormt ook het "ongevalsrisico met passagiers" een verklaring voor het hogere aandeel letselongevallen met passagiers bij jonge autobestuurders.

PASSAGIERS SYNTHESE

- Jonge mannelijke bestuurders, die betrokken raken in letselongevallen, zijn vaker vergezeld van passagiers dan oudere mannelijke bestuurders. Dit leeftijdsverschil uit zich echter niet bij vrouwelijke bestuurders (zie Figuur 13).
- Tijdens weekendnachten bevinden zich in letselongevallen met jonge autobestuurders het hoogste aantal passagiers. Daarenboven is het verschil met het aantal passagiers in ongevallen met oudere autobestuurders dan het grootst (Tabel 9).
- Jonge mannelijke autobestuurders verplaatsen zich vaker in gezelschap dan oudere autobestuurders (zie Tabel 10).
- Volgens de internationale literatuur zou de aanwezigheid van jonge passagiers negatieve gevolgen hebben op het ongevalsrisico van jonge bestuurders. Deze vaststelling hebben wij niet kunnen staven voor België, alhoewel de Belgische cijfers wel aantonen dat passagiers een betere invloed hebben op het ongevalsrisico van oude dan van jonge autobestuurders (zie Figuur 11 en Figuur 14).
- Zowel het verplaatsingsgedrag als het “ongevalsrisico met passagiers” vormt een verklaring voor het relatief hogere aantal letselongevallen met passagiers van jonge autobestuurders.

6

**DAG EN NACHT,
WERKWEEK EN
WEEKEND**

De problematiek van de jonge bestuurders wordt vaak herleid tot de weekendnachtongevallen. De weekendjournals berichten uitvoerig over zware ongevallen met jongeren die zich in de vroege ochtenduren voordeden. Dit hoofdstuk behandelt de tijdskenmerken van ongevallen met jongeren, om onder andere te kunnen bepalen of weekendnachtongevallen typisch zijn voor jongeren.

6.1 Verdeling van de letselongevallen volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder

De globale spreiding van de verkeersongevallen geeft grotendeels de verkeersintensiteit weer. Tijdens de spitsuren in de week doen zich een groot aantal ongevallen voor. De weeknachten worden daarentegen gekenmerkt door een klein aantal ongevallen. Op weekenddagen ligt het aantal ongevallen lager dan op weekdays. Ook zijn de ongevallen tijdens het weekend gelijkmatiger gespreid over de dag. En tot slot wordt tijdens weekendnachten een veel groter aantal ongevallen geregistreerd dan tijdens weeknachten.

Deze globale verdeling verbergt belangrijke verschillen naargelang de leeftijd en het geslacht van de betrokken bestuurders (Figuur 15).

De meeste ongevallen van vrouwen in de leeftijdscategorie van 32 tot 64 jaar gebeuren tijdens de werkweek. Deze ongevallen vinden vooral overdag plaats (92% van de ongevallen). Het aantal ongevallen bij deze vrouwen vertoont dus de hoogste pieken gedurende de spitsuren tijdens de week.

Van alle leeftijdscategorieën laten **jonge mannen** de minst hoge ongevallenpieken tijdens de spitsuren (tijdens de week) optekenen. Maar jonge mannen kennen van alle leeftijdscategorieën dan wel weer het **hoogste percentage nachtelijke ongevallen**, en dit zowel in de week als in het weekend (10% tijdens weeknachten en 18% tijdens weekendnachten). **Het aantal ongevallen is bijzonder hoog in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag.** Dit is bijna zo hoog als op weekenddagen (18% ongevallen tijdens weekendnachten tegenover 21% tijdens weekenddagen). We zien ook dat bestuurders van 18-24 jaar een meer uitgesproken profiel hebben dan bestuurders van 25 - 31 jaar.

De spreiding van de ongevallen ligt bij de twee nog niet genoemde categorieën (vrouwen van 18 - 24 jaar en mannen van 32 - 64 jaar) tussen deze twee extremen. Bij jonge vrouwen is de spreiding bijna hetzelfde als bij vrouwen van 32 - 64 jaar. Bij mannen van 32-64 jaar is de spreiding van de ongevallen tijdens de week dan weer ongeveer hetzelfde als bij jongere mannen, maar tijdens weekendnachten ligt hun ongevallenpercentage daarentegen veel lager.

TABEL 12 :

Verdeling van de letselongevallen over de 4 periodes van de week, volgens de leeftijd (en het geslacht) van de autobestuurder, 2009 (gewogen)

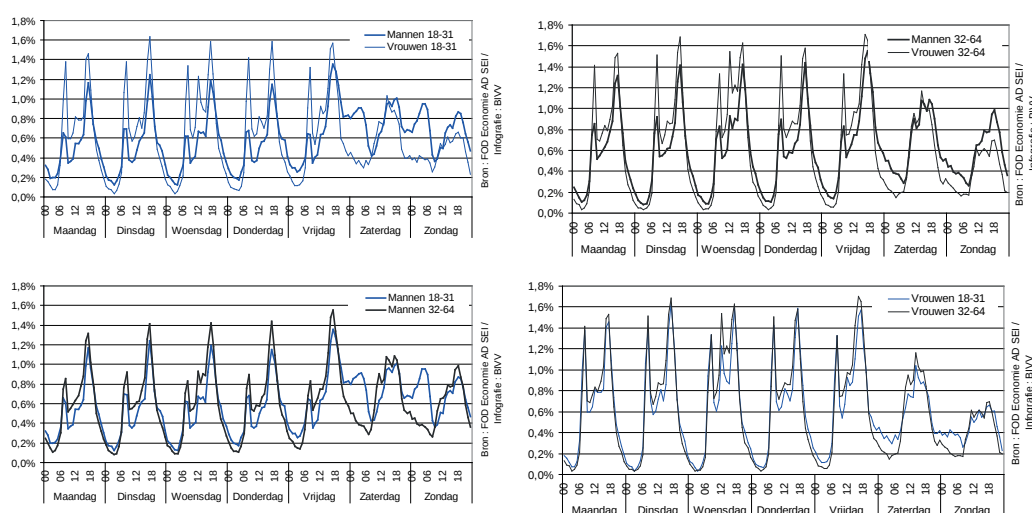
#	18-24			25-31			32-64		
	M	V	T	M	V	T	M	V	T
Weekdag	3 671	2 143	5 683	3 630	2 559	6 013	10 242	7 587	16 233
Weeknacht	741	171	891	554	165	699	1 040	338	1 289
Weekenddag	1 545	585	2 086	1 355	582	1 889	3 405	1 934	4 898
Weekendnacht	1 302	254	1 525	939	243	1 148	1 406	476	1 784
Totaal	7 259	3 152	10 185	6 477	3 549	9 748	16 092	10 335	24 204

%	18-24			25-31			32-64		
	M	V	T	M	V	T	M	V	T
Weekdag	51%	68%	56%	56%	72%	62%	64%	73%	67%
Weeknacht	10%	5%	9%	9%	5%	7%	6%	3%	5%
Weekenddag	21%	19%	20%	21%	16%	19%	21%	19%	20%
Weekendnacht	18%	8%	15%	14%	7%	12%	9%	5%	7%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 15 :

Verdeling van de letselongevallen volgens tijdstip van de week, volgens leeftijd en geslacht van de autobestuurder, 2000-2009 (niet gewogen)



6.2 Risicoblootstelling en ongevalsrisico

Waarom doen ongevallen met jonge bestuurders zich vaker 's nachts voor dan ongevallen met oudere bestuurders? Er zijn twee mogelijke verklaringen (die elkaar kunnen versterken):

- Eén met betrekking tot de risicoblootstelling (mogelijk zijn jongeren vaker 's nachts onderweg dan oudere bestuurders),
- Een andere met betrekking tot het nachtelijk ongevalsrisico zelf (voor eenzelfde afgelegde traject 's nachts, hebben jongeren mogelijk een groter risico op een ongeval dan oudere bestuurders).

Wij zullen deze hypothesen trachten te verifiëren.

Hiertoe is het noodzakelijk het **aantal kilometers te kennen dat door jongeren** (en door de bestuurders in de andere leeftijdscategorieën) wordt afgelegd tijdens elke periode van de week. Maar helaas bevatten de huidige gegevens over de afgelegde afstanden op het Belgische grondgebied geen informatie over de leeftijd van de bestuurders. Bijgevolg moet er een **schatting** gemaakt worden. Drie verschillende gegevensbronnen maken dit mogelijk⁹:

⁹ Wij beschikken helaas niet over deze gegevens volgens het geslacht van de autobestuurder. De hiernavolgende analyses gaan dus niet nader in op de verschillen tussen mannen en vrouwen.

1. de verdeling van het Belgische verkeer over de vier periodes van de week, zoals meegedeeld door de FOD Mobiliteit (gegevens met betrekking tot het jaar 2005)
2. de verdeling van de autobestuurders over elke periode van de week per leeftijdscategorie, afkomstig van de nationale gedragsmeting 'rijden onder invloed van alcohol' welke in 2009 door het BIVV werd uitgevoerd.
3. het totaal aantal in België afgelegde voertuigkilometers in 2009, zoals meegedeeld door de FOD Mobiliteit

TABEL 13 :

Geschat aantal jaarlijks afgelegde voertuigkilometers (uitgedrukt in miljard kilometers) door autobestuurders volgens de leeftijd van de bestuurder en de periode van de week, 2009

	Weekdag	Weeknacht	Weekend-dag	Weekend-nacht	Totaal
18-24	4,0	0,5	1,4	0,5	6,4
25-31	7,9	0,8	2,0	0,5	11,2
32-64	37,6	2,7	10,3	1,8	52,4
65+	5,4	0,2	1,6	0,1	7,3
Total	54,9	4,1	15,3	3,0	77,2

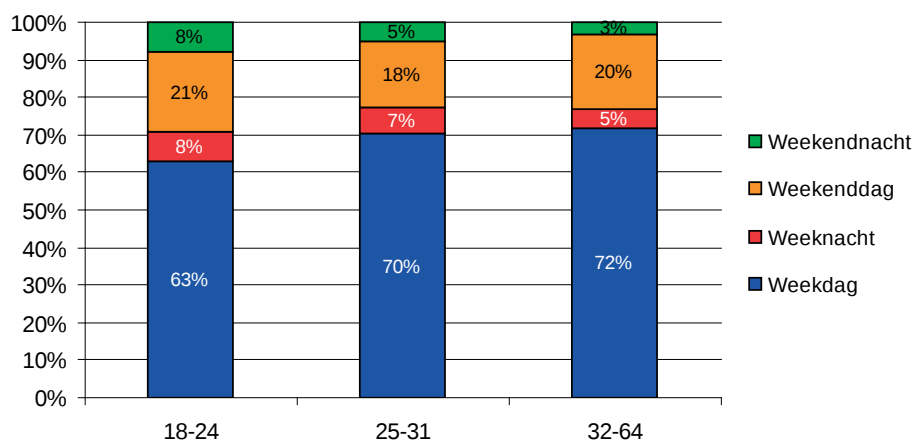
Bron: FOD Mobiliteit (2005 en 2009) & BIVV (2009) / Infografie: BIVV

De eerste hypothese stelt dat jongeren vaker bij nachtelijke ongevallen betrokken zijn dan bestuurders uit andere leeftijdscategorieën omdat ze ook vaker onderweg zijn op dit tijdstip van de dag.

Figuur 16 geeft aan dat dit het geval is: jongeren van 18-24 jaar leggen 16% van hun totaal aantal gereden kilometers 's nachts af, terwijl dit bij bestuurders van 32-64 jaar slechts 8% is. In absolute cijfers wordt er door 18-24 jarige jonge autobestuurders jaarlijks echter maar 1 miljard kilometers 's nachts afgelegd, tegenover 4,5 miljard door bestuurders van 32-64 jaar.

FIGUUR 16 :

Schatting van de verdeling van het aantal afgelegde voertuigkilometers over de vier periodes van de week, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2009



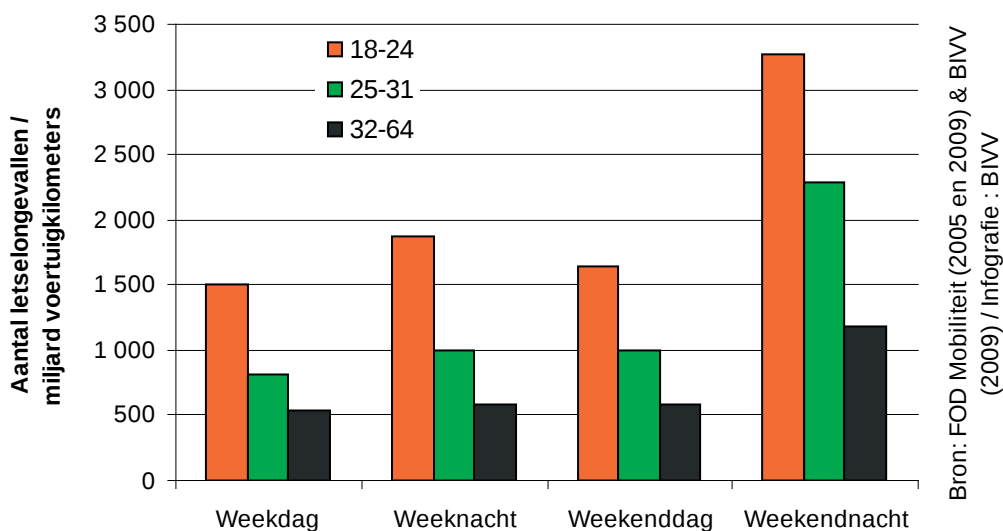
Bronnen: FOD Mobiliteit (2005 en 2009)
& BIVV (2009) / Infografie : BIVV

Het feit dat jongeren vaker 's nachts rijden dan oudere bestuurders belet niet dat jongeren ook bij een verhoudingsgewijs hoog aantal afgelegde kilometers 's nachts, ook 's nachts een hoger ongevalsrisico hebben. Figuur 17 geeft voor elke periode van de week en voor de verschillende leeftijdscategorieën van de bestuurders, het aantal geregistreerde letselongevallen per miljard afgelegde kilometers weer.

's Nachts is het risico op een letselongeval heel wat groter voor jonge autobestuurders dan voor bestuurders tussen 32 en 64 jaar. Dit hogere risico is echter ook aanwezig op week- en weekenddagen. Gemiddeld is voor elke periode van de week het risico van de 18-24 jarigen tussen 2,5 en 3 keer groter dan dat van de 32-64 jarigen. In de leeftijdscategorie van 25-31 jaar is dit 1,5 tot 2 keer groter. *Het hogere risico voor jonge bestuurders is dus voortdurend aanwezig en is dus niet nog meer verhoogd tijdens nachtelijke verplaatsingen met de wagen¹⁰.*

FIGUUR 17 :

Ongevalsrisico volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder en de periode van de week, 2009 (gewogen)



De conclusie is dat *jonge autobestuurders vaker betrokken zijn bij nachtelijke ongevallen omdat zij vaker 's nachts onderweg zijn dan meer ervaren autobestuurders (grotere risicoblootstelling)*. Andere mogelijkheden zoals een grotere vermoeidheid bij jongeren en het verplaatsingstype kunnen echter niet uitgesloten worden als factoren die het nachtelijk ongevalsrisico van jonge autobestuurders negatief beïnvloeden.

¹⁰ Gelijkaardige resultaten worden bekomen als er enkel met ernstige ongevallen rekening gehouden wordt. Het enige verschil is dat het risico per afgelegde kilometer minder hoog is dan bij letselongevallen en dat het risico voor de 18-24 jarigen voor elke periode 3 keer groter is dan voor bestuurders van 32-64 jaar.

DAG EN NACHT, WERKWEEK EN WEEKEND SYNTHESE

- Ongevallen met jonge bestuurders (18-24 jaar en 25-31 jaar) doen zich vaker 's nachts voor dan ongevallen met oudere bestuurders (Tabel 12). Dit geldt vooral voor ongevallen met jonge mannelijke bestuurders (Figuur 15).
- Jonge bestuurders zijn vaker betrokken bij nachtelijke ongevallen omdat ze vaker 's nachts onderweg zijn dan meer ervaren bestuurders (sterkere risicoblootstelling) (Figuur 16) en niet omwille van een buitengewoon verhoogd ongevalsrisico 's nachts (jongeren hebben immers tijdens alle momenten van de week een verhoogd ongevalsrisico) (Figuur 17).



7

EENZIJDIGE ONGEVALLLEN

Dit hoofdstuk is gewijd aan de analyse van de ongevalstypes (of botsingstypes) van jonge bestuurders. Twee elementen doen veronderstellen dat jonge bestuurders zich ook op dit punt van hun oudere collega's onderscheiden. Enerzijds zijn jongeren minder ervaren en reageren ze waarschijnlijk anders op complexe verkeerssituaties dan oudere bestuurders. Anderzijds werd in het voorgaande hoofdstuk van dit rapport aangevoerd dat jonge bestuurders vaker nachtelijke verplaatsingen maken, wat de kansen op een botsing met een ander voertuig doet afnemen.

7.1 Verschillende botsingstypes

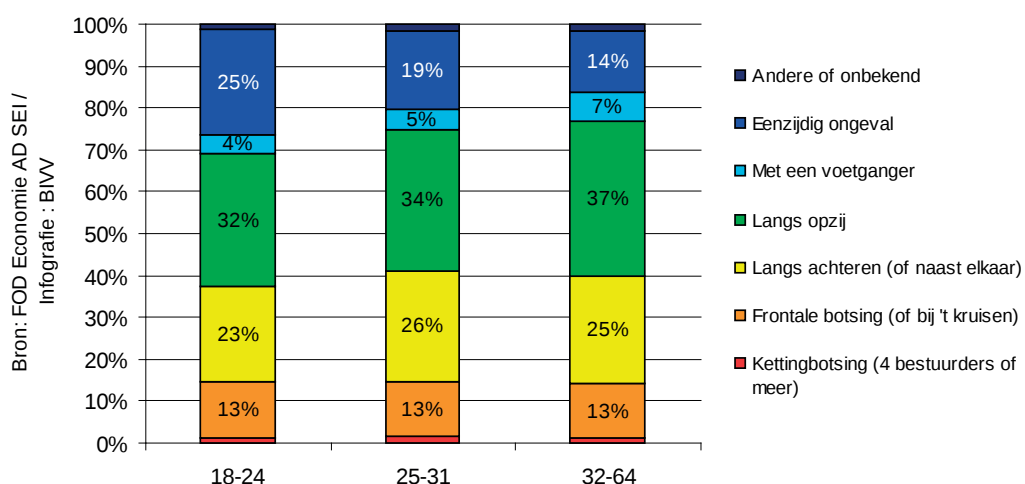
De figuur hieronder geeft de verdeling van de letselongevallen weer in functie van het type van de eerste botsing, voor de drie leeftijdscategorieën die in dit rapport bestudeerd worden¹¹.

Hoewel de verdeling van de botsingstypes globaal genomen gelijkaardig is voor de verschillende leeftijdsgroepen (alle leeftijdsgroepen kennen een sterke vertegenwoordiging van zijdelingse botsingen), is er een belangrijk verschil op het vlak van de eenzijdige ongevallen (ongevallen zonder tegenpartij). Naarmate de leeftijd van de autobestuurder in het letselongeval daalt, neemt het aandeel eenzijdige ongevallen toe: **25% van de ongevallen met 18-24-jarige bestuurders zijn eenzijdige ongevallen (dit betreft de eerste botsing)**. Dit percentage bedraagt 19% voor de bestuurders van 25-31 jaar, en “slechts” 14% voor de bestuurders van 32-64 jaar. **Eenzijdige ongevallen komen dus (verhoudingsgewijs) bijna twee keer zo veel voor bij 18-24 jarigen dan bij 32-64 jarigen.**

Deze progressieve afname (bij een toename van de leeftijd van de bestuurder) van het percentage ongevallen zonder tegenpartij wordt ruimschoots “gecompenseerd” door een even progressieve stijging van het percentage zijdelingse ongevallen en ongevallen met voetgangers.

FIGUUR 18 :

Verdeling van de letselongevallen volgens het eerste botsingstype en de leeftijdscategorie van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen)



¹¹ Voor de eerste twee figuren van dit hoofdstuk (Figuur 18 en Figuur 19 kunnen we niet met zekerheid stellen dat er wel degelijk een bestuurder van de aangegeven leeftijd in de eerste botsing betrokken was (deze bestuurder kan ook pas betrokken zijn geweest in de tweede of derde botsing, hoewel ongevallen met meerdere botsingen relatief zelden voorkomen [15% van de ongevallen bestaan uit twee of meer botsingen]). In ieder geval wijken de cijfers in deze twee figuren niet sterk af van de daaropvolgende figuren en tabellen over eenzijdige ongevallen waarvan wel zeker is dat een jongere (of andere persoon waarvan de leeftijd aangegeven is) in de eerste botsing betrokken was.

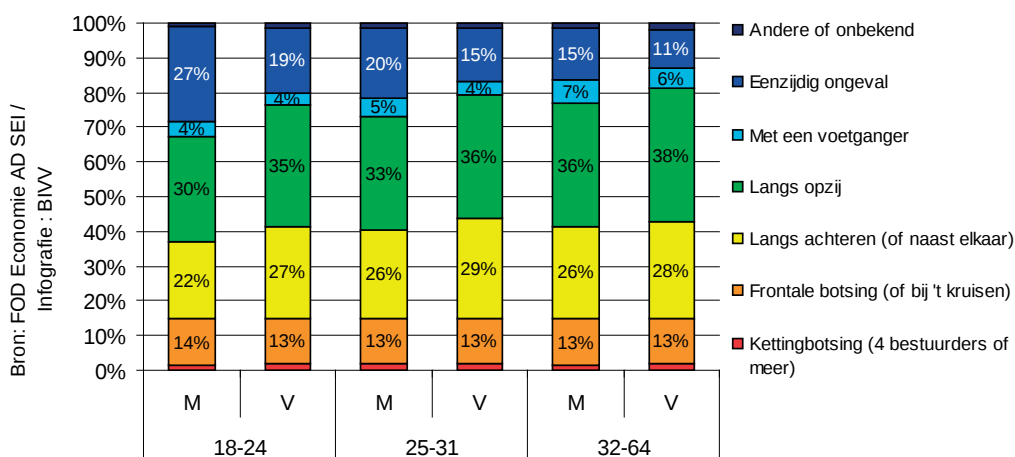
De variabele “geslacht van de bestuurder” brengt verschillen aan het licht tussen mannen en vrouwen wat betreft de aard van de eerste botsing: **het aandeel van de eenzijdige ongevallen is hoger bij mannen dan bij vrouwen**, terwijl het aandeel van de zijdelingse ongevallen en ongevallen lang achteren systematisch hoger is bij vrouwelijke bestuurders.

Deze verschillen tussen mannen en vrouwen doen zich voor binnen elke leeftijdsgroep, maar zijn meer uitgesproken naarmate de bestuurders jonger zijn.

Tot slot zien we dat bestuurders van 18-24 jaar en vrouwelijke bestuurders van 32-64 jaar de twee “uiterste” categorieën vormen: in de eerste categorie zijn 27% van de botsingen eenzijdig, 30% van de botsingen zijn zijdelings en nog eens 22% van de botsingen gebeuren langs achteren. In de tweede categorie daarentegen bedragen deze percentages respectievelijk 11%, 6% en 28%.

FIGUUR 19 :

Verdeling van de letselongevallen volgens het eerste botsingstype en de leeftijdscategorie en het geslacht van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen)



7.2 Eenzijdige ongevallen: omvang van de problematiek

Gezien het bijzonder grote aandeel van eenzijdige ongevallen onder jonge bestuurders, wordt de rest van dit hoofdstuk aan de analyse van ongevallen met slechts één weggebruiker (eenzijdige ongevallen) gewijd. Deze ongevallen omvatten in realiteit **drie botsingstypes**: een botsing tegen een hindernis op de rijbaan, een botsing tegen een hindernis naast de rijbaan en een ongeval zonder hindernis of opponent¹².

Hoewel op een eerste eenzijdige botsing nog andere botsingen kunnen volgen, wordt in de berekeningen enkel met de eerste botsing (die dus eenzijdig is) rekening gehouden.

In het geval een auto een stilstaand voertuig aan rijdt wordt dit door de politie als een botsing tussen twee voertuigen geregistreerd terwijl deze botsing in principe aan de definitie van een eenzijdig ongeval beantwoordt. Bovendien komt onderregistratie van ongevallen meer voor bij ongevallen zonder opponent dan bij ongevallen met meerdere gebruikers. Deze twee vaststellingen laten veronderstellen dat de problematiek van eenzijdige ongevallen nog sterk onderschat wordt.

¹² Het meest frequente eenzijdige botsingstype is hetzelfde voor alle leeftijdsgroepen. Dat zijn de botsingen tegen een obstakel naast de weg. Dit botsingstype is iets frequenter bij jonge bestuurders (2005-2009, gewogen): 82% van de eenzijdige botsingen zijn bij 18-24 jarigen botsingen tegen een obstakel buiten de weg, tegenover 77% bij de 32-64 jarigen. De verdeling van de eenzijdige ongevalstypes is, ongeacht de leeftijd van de bestuurder, gelijkaardig voor mannen als voor vrouwen.

7.2.1 Kerncijfers

Van de 8 453 “eenzijdige” ongevallen die in 2009 geregistreerd werden, bevonden zich in 4 431 van deze ongevallen een jonge bestuurder tussen 18 en 31 jaar achter het stuur. Eén op twee ongevallen in die leeftijdsgroep is dus een eenzijdig ongeval. Deze ongevallen zonder tegenpartij veroorzaakten 135 dodelijke slachtoffers onder 18-31 jarige bestuurders. Dit komt overeen met 45% van de 303 overlijdens door letselongevallen met jonge bestuurders (zie Tabel 5). Nochtans representeren “eenzijdige” ongevallen slechts 22% van alle ongevallen met jonge bestuurders. Dit betekent dat de **ongevallenernst van eenzijdige ongevallen zeer hoog is**: in de periode 2005-2009, bedroeg de ernst van de eenzijdige ongevallen van jonge bestuurders 36,8 doden per 1 000 ongevallen, tegenover slechts 12,9 doden voor de ongevallen met tegenpartij.

TABEL 14 :

Kerncijfers over eenzijdige ongevallen, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2009 (gewogen)

	18-24	25-31	18-31	32-64
# Eenzijdige letselongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd.	2 579	1 852	4 431	3 432
Aandeel eenzijdige ongevallen t.o.v. het totaal aantal letselongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd.	25%	19%	22%	14%
# Doden 30 dagen in eenzijdige ongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd.	90	45	135	110
# Zwaargewonden in eenzijdige ongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd.	510	335	844	584
# Lichtgewonden in eenzijdige ongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd.	2 755	1 798	4 552	3 285
# Slachtoffers in eenzijdige ongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd.	3 354	2 177	5 532	3 979
Ernst van eenzijdige letselongevallen met autobestuurders van de aangegeven leeftijd. (2005-2009)	38,3	34,6	36,8	38,1
Ernst van letselongevallen met een opponent met autobestuurders van de aangegeven leeftijd. (2005-2009)	13,9	11,6	12,9	12,5

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

De hoge ernst van eenzijdige ongevallen is nochtans niet eigen aan jonge bestuurders. Tabel 14 toont immers aan dat **ongeacht de leeftijdscategorie (18-24, 25-31 of 32-64), de ernst van “ongevallen zonder opponent” bijna 3 keer hoger ligt dan de ernst van ongevallen met opponent**. Hieruit blijkt ook dat voor **eenzelfde ongevalstype (eenzijdig ongeval of ongeval met opponent), de ongevallenernst over het algemeen ongeveer gelijk is voor de drie leeftijdscategorieën**.

7.2.2 De slachtoffers: bestuurders of passagiers?

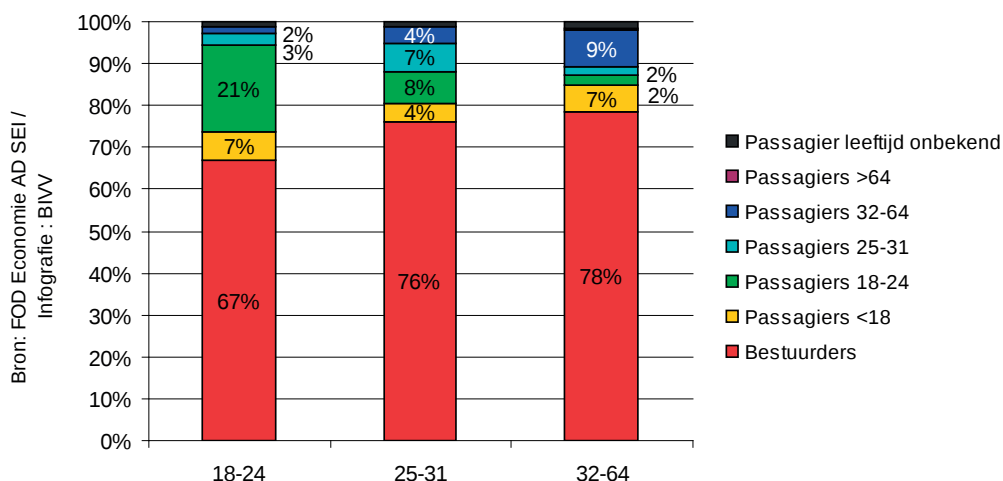
Slachtoffers van eenzijdige auto-ongevallen zijn ofwel de bestuurders zelf ofwel de passagiers van de bestuurder. Uit de volgende figuur blijkt dat het **aandeel van de passagiers onder de slachtoffers groter wordt, naarmate de leeftijd van de bestuurder daalt**: we noteren 33% passagiers bij de 18-24 jarigen, 24% passagiers bij de 25-31 jarigen en 22% passagiers bij de 32-64 jarigen. Deze situatie **is gedeeltelijk het gevolg van een hoger aantal passagiers (gewond of niet) in de wagen bij eenzijdige ongevallen met jonge bestuurders**: bij ongevallen tellen 18-24 jarige bestuurders gemiddeld 0,57 passagiers, tegenover 0,38 bij de 25-31 jarigen en 0,34 bij de 32-64 jarigen.

Nog een vaststelling is dat het **aandeel 18-24 jarige passagiers onder de slachtoffers van een letselongeval erg groot is, wanneer de jonge bestuurder eveneens binnen deze leeftijdscategorie valt**. Deze jonge passagiers vertegenwoordigen meer dan 60% van de slachtoffers in ongevallen met 18-24 jarige bestuurders. Zoals wij reeds hebben

gezien in hoofdstuk 5 “Aanwezigheid van passagiers in de wagen” is dit onder andere te wijten aan het relatief hoge aantal passagiers die jonge bestuurders vervoeren maar anderzijds houdt dit ook verband met de invloed van jonge passagiers op het ongevalsrisico, want deze invloed kan in bepaalde gevallen negatief zijn.

FIGUUR 20 :

Verdeling slachtoffers van eenzijdige ongevallen (doden 30 dagen en gewonden) onder bestuurders en passagiers, volgens leeftijd van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen)



TABEL 15 :

Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) onder bestuurders en passagiers van eenzijdige ongevallen, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2009 (gewogen)

	18-24	25-31	32-64
Bestuurders	2 264	1 694	3 163
Passagiers <18 jaar	194	91	252
Passagiers 18-24 jaar	680	142	82
Passagiers 25-31 jaar	87	133	70
Passagiers 32-64 jaar	56	73	298
Passagiers >64 jaar	3	0	21
Passagiers leeftijd onbekend	70	44	92
Totaal aantal passagiers onder de slachtoffers	1 090	483	815
Totaal aantal slachtoffers	3 354	2 177	3 979

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

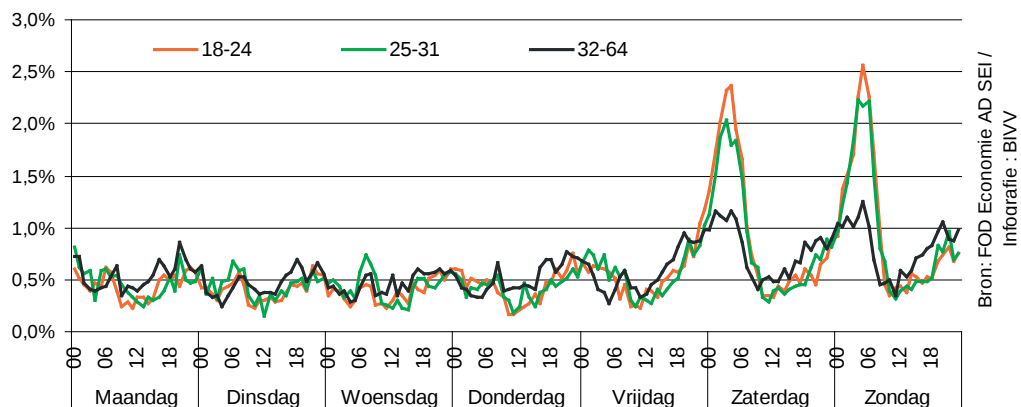
7.3 Het tijdstip van eenzijdige ongevallen

De spreiding van eenzijdige ongevallen over een gemiddelde week, verschilt sterk van de spreiding van de optelsom van alle letselongevallen over een gemiddelde week, dewelke sterk wordt beïnvloed door de spitsuren (zie hoofdstuk 6 “Dag en nacht, werkweek en weekend”). Wat betreft de eenzijdige ongevallen *vertonen de curves van de verschillende leeftijdscategorieën een relatief vlak profiel tijdens de werkweek en opvallende pieken in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag.*

De twee curves van de twee groepen jonge bestuurders liggen erg dicht bij elkaar. Op twee momenten onderscheiden ze zich duidelijk van de curve van de 32-64 jarigen. In de nacht van donderdag op vrijdag, zet de piek van de eenzijdige ongevallen met jongeren zich tot later in de nacht door (tot in de vroege ochtend) dan bij de 32-64 jarigen. Dit is waarschijnlijk de invloed van avondjes uit onder collega's of (school) vrienden. In de weekendnachten zijn de pieken vervolgens veel hoger (en veel smaller) bij jonge bestuurders. Ongeveer 20% van de eenzijdige ongevallen met jonge bestuurders gebeurt in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag tussen 22u en 6u59, tegenover slechts 14% van de eenzijdige ongevallen met 32-64 jarigen.

FIGUUR 21 :

Verdeling van eenzijdige letselongevallen over de week, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI /
Infografie : BIVV

7.4 Leeftijd, geslacht en tijdstip: de drie kernfactoren van eenzijdige ongevallen

Drie variabelen, namelijk de leeftijd van de bestuurder, het geslacht van de bestuurder en het tijdstip van de week, spelen een aanzienlijke rol in het onderzoek naar ongevallen met slechts één weggebruiker.

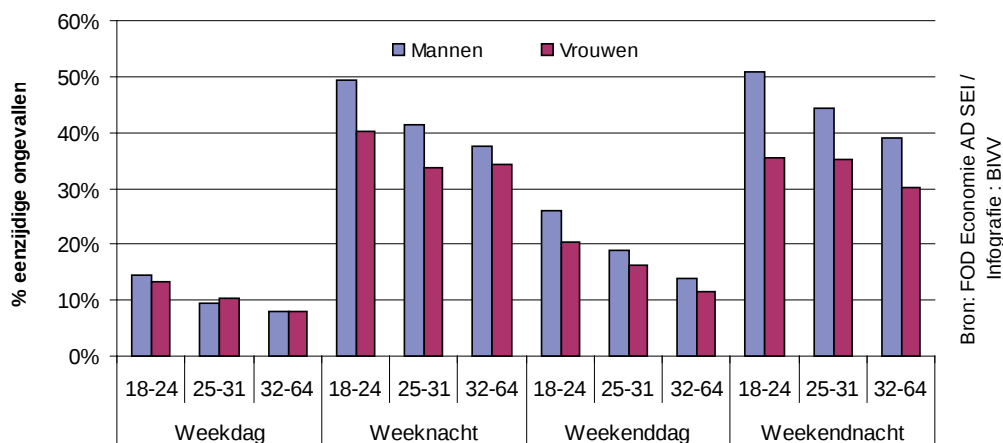
De onderstaande figuren combineren deze drie variabelen en geven per tijdstip het aandeel van de eenzijdige ongevallen weer op het totaal aantal ongevallen met een bestuurder van een bepaalde leeftijd en geslacht. Bijvoorbeeld, de eerste staat in Figuur 22 geeft aan dat 14% van de letselongevallen op weekdays met jonge mannelijke bestuurders van 18-24 jaar, eenzijdige ongevallen zijn. Figuur 23 geeft dezelfde informatie weer, maar dan enkel voor de ernstige ongevallen.

Deze twee figuren tonen de kracht van de drie variabelen aan: zelfs als we het eventuele effect van de twee andere variabelen uitschakelen, blijft de derde variabele toch zijn effect behouden. Zo is het percentage eenzijdige ongevallen (bijna) altijd hoger bij de mannen dan bij de vrouwen en dit ongeacht de periode van de week en de leeftijd van de bestuurder. En dit percentage is ook systematisch 's nachts hoger dan overdag, en dit voor alle categorieën bestuurders. Dan blijft er nog enkel het effect van de leeftijd, dat ook in alle omstandigheden merkbaar is: hoe jonger de bestuurders, hoe hoger het aandeel eenzijdige ongevallen.

Logischerwijze gebeurt het hoogst aantal eenzijdige ongevallen dus 's nachts, met mannelijke bestuurders van 18-24 jaar. De percentages zijn opmerkelijk hoog: 50% van de nachtelijke letselongevallen met jonge mannelijke bestuurders van 18-24 jaar zijn ongevallen zonder opponent. De cijfers zijn nog hoger wanneer men enkel met de zware ongevallen rekening houdt: In dat geval is maar liefst 60% van de nachtelijke ongevallen met mannelijke bestuurders van 18-24 jaar een eenzijdig ongeval.

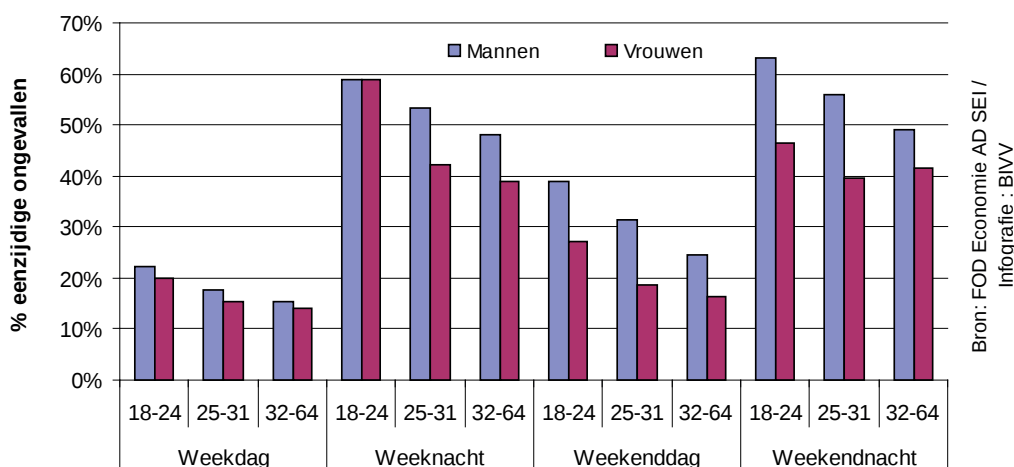
FIGUUR 22 :

Aandeel eenzijdige ongevallen (op het totaal aantal letselongevallen) volgens de periode van de week, de leeftijd en het geslacht van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen)



FIGUUR 23 :

Aandeel eenzijdige ongevallen (op het totaal aantal ernstige ongevallen) volgens de periode van de week, de leeftijd en het geslacht van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen)



7.5 Locatie van eenzijdige ongevallen

Meerdere variabelen met betrekking tot de plaats van eenzijdige ongevallen werden onderzocht om te bepalen of eenzijdige ongevallen met jonge bestuurders zich ook onderscheiden met betrekking tot de locaties van deze eenzijdige ongevallen. Hieruit bleek dat eenzijdige ongevallen met jongeren niet frequenter zijn op kruispunten (ongeacht het type kruispunt) dan buiten kruispunten. Evenmin gebeuren deze ongevallen met jonge autobestuurders frequenter buiten de bebouwde kom. Daarentegen treedt er wel een verschil op aangaande het wegtype waarop de letselongevallen zich voordoen: de 18-24 jarige bestuurders hebben meer ongevallen op gemeentewegen en minder op autosnelwegen. Ook hier kan afgevraagd worden of dit verschil niet mede door risicoblootstelling is bepaald: hebben jongeren minder eenzijdige ongevallen op autosnelwegen omdat ze minder van dit wegtype gebruik maken, of lopen ze minder risico om betrokken te geraken bij een ongeval op de autosnelweg? Deze vraag kan helaas niet beantwoord worden

EENZIJDIGE ONGEVALLEN SYNTHESE

- 25% van de ongevallen met jonge bestuurders van 18-24 jaar bestaan uit een eerste botsing zonder opponent. 18-24 jarigen hebben (verhoudingsgewijs) twee keer meer eenzijdige ongevallen dan 32-64 jarigen, welke een percentage van 14% van eenzijdige ongevallen laten optekenen (Figuur 18). De 25-31 jarige bestuurders bekleden een middenpositie met 19% eenzijdige ongevallen.
- De ernst van eenzijdige ongevallen is bijna identiek voor de drie leeftijdsgroepen, en is drie maal hoger dan de ernst van letselongevallen met opponent (ook ongeacht de leeftijdsgroep) (Tabel 14).
- Hoe jonger de bestuurder, hoe groter het aandeel van de passagiers onder de slachtoffers, vooral omwille van het grotere aantal passagiers van jonge bestuurders (Figuur 20).
- De leeftijd en het geslacht van de bestuurder, en het tijdstip van de week zijn drie kernfactoren van eenzijdige ongevallen: het aandeel van de ongevallen zonder opponent (op het totaal van de ongevallen) is groter naarmate de bestuurder jonger is, wanneer de bestuurder van het mannelijk geslacht is en wanneer het ongeval 's nachts plaats vindt (vooral vrijdag- en zaterdagavond). Eenzijdige ongevallen doen zich dus vooral voor tijdens weekendnachten, met jonge mannen van 18-24 jaar (Figuur 22).
- De meeste eenzijdige ongevallen doen zich voor in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. Dit is het geval voor alle leeftijdscategorieën maar het fenomeen is vooral uitgesproken bij jonge bestuurders (Figuur 21).

8

**RIJDEN ONDER INVLOED
VAN ALCOHOL**

8.1 Methodologische inleiding

8.1.1 Onvolledige ongevalenstatistieken over rijden onder invloed

De analyse van alcoholgerelateerde letselongevallen (ongevallen die minstens één bestuurder onder invloed betrokken) op basis van verkeersongevallenformulieren (dewelke de bron zijn van dit rapport) wordt door minstens twee belangrijke factoren bemoeilijkt:

- in de eerste plaats zijn in de verkeersongevallenformulieren **enkel de uitslagen gekend van ademanalyses en niet van bloedanalyses**. Bloedanalyses zijn noodzakelijk wanneer de ongevalsbetrokkenen fysiek niet in staat zijn om te blazen, wat bij zwaargewonden vaak en doden 30 dagen altijd het geval is;
- in de tweede plaats omdat ook ongevalsbetrokkenen die wel nog in staat zijn van te blazen, **niet altijd aan een ademtest worden onderworpen**.

De combinatie van de twee bovenstaande factoren heeft als gevolg dat in 2009 **slechts 70% van de 18-24-jarigen betrokkenen in letselongevallen hebben moeten blazen**. Dit percentage loopt zelfs terug tot 68% voor de 25-31-jarigen en 66% voor de 32-64-jarigen.

In de verkeersongevallenformulieren blijft voor 30% van de 18-24-jarigen, 32% van de 25-31-jarigen en 34% van de 32-64-jarigen het eventuele alcoholgebruik dus ongekend.

Onder de groep autobestuurders die geen ademtest hebben ondergaan, bevinden zich ongetwijfeld autobestuurders die wettelijk teveel alcohol hebben gedronken. Het is zelfs mogelijk dat het aandeel autobestuurders dat onder invloed is, hoger is in de groep die geen ademanalyse heeft afgelegd dan in de groep die wél een ademanalyse heeft afgelegd, omdat zich in de eerste groep veel zwaargewonden en doden 30 dagen bevinden. Ondanks het beperkte cijfermateriaal is het namelijk toch bewezen dat doden 30 dagen en zwaargewonden vaker onder invloed zijn dan andere ongevalsbetrokkenen.

Wegens het ontbreken van ademanalyses voor ongeveer 30% van de autobestuurders, is het totale aantal autobestuurders onder invloed niet gekend en daardoor onderschat. Samen met de onderschatting van het aantal autobestuurders onder invloed gaat de facto een **onderschatting van het aantal alcoholgerelateerde letselongevallen en van de slachtoffers in deze ongevallen** gepaard.

8.1.2 Analysemethode alcoholgerelateerde letselongevallen: het percentage bestuurders onder invloed

Het **absolute aantal** autobestuurders in letselongevallen onder invloed van alcohol, is zoals hierboven reeds gesteld, sterk onderschat. Dit methodologische probleem wordt in dit rapport in de mate van het mogelijke omzeild door het gebruik van **relatieve cijfers**, met name door middel van het percentage autobestuurders onder invloed en het percentage geteste autobestuurders. Deze percentages worden “relatief” genoemd omdat zij een verhouding uitdrukken. Het percentage autobestuurders onder invloed is gelijk aan de verhouding van het aantal gekende autobestuurders onder invloed ten opzichte van het aantal geteste autobestuurders. Het percentage geteste autobestuurders drukt de verhouding van het aantal geteste autobestuurders tot het totale aantal autobestuurders, betrokken in letselongevallen, uit.

De kennis van het werkelijke, totale aantal autobestuurders onder invloed is voor de berekening van deze percentages niet vereist.

Ook het percentage autobestuurders onder invloed is echter niet helemaal vrij van methodologische tekortkomingen. Er bestaat een **bias op de selectie van de autobestuurders die onderworpen worden aan een ademtest door de politie, op twee verschillende wijzen:**

- Wanneer het percentage geteste bestuurders erg laag is (onder de 30% of lager), dan bevindt zich in de groep geteste bestuurders een disproportioneel hoog aantal positieve bestuurders. Reden is dat de politie geneigd is in de eerste plaats de personen bij wie ze een vermoeden hebben van dronkenschap, te selecteren om een ademtest af te leggen. **Naarmate het % geteste bestuurders sterker onder de 30% daalt, neemt het percentage positieve bestuurders onder de geteste bestuurders toe.**
- Wanneer het percentage geteste bestuurders echter erg hoog is (boven de 80% of hoger) dan bevindt zich in de groep niet-geteste bestuurders een disproportioneel hoog aantal zwaargewonden en verkeersdoden. Zij verkeren vaak in de fysieke onmogelijkheid om te blazen. Daarenboven is een ademtest geen prioriteit wanneer een ernstig verkeersslachtoffer dringende verzorging nodig heeft. Omdat verkeersdoden en zwaargewonden vaker onder invloed van alcohol zijn dan lichtgewonden en ongedeerden, **zou een stijging van het aantal geteste bestuurders van 80% naar 100% een stijging van het percentage positieve bestuurders tot gevolg hebben.**

De twee voornoemde selectieproblematieken spelen ook in 2009 een rol, maar de mate waarin zij een invloed uitoefenen op het percentage positief geteste autobestuurders is niet gekend. Wel weten we dat het juiste percentage positieve bestuurders pas gekend zal zijn, vanaf wanneer iedere ongevalbetrokkene getest wordt (en deze uitslagen in de statistieken kunnen worden opgenomen).

8.2 Percentage geteste bestuurders

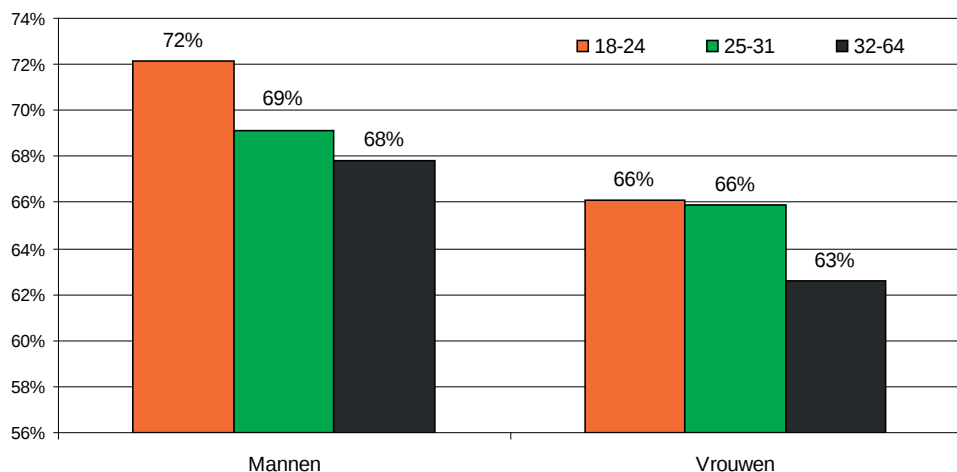
Wat betreft het percentage **geteste autobestuurders** bij ongevalsbetrokkenen kunnen twee vaststellingen worden gemaakt (Figuur 24):

- hoe ouder de betrokken autobestuurders, hoe minder vaak deze getest worden, en;
- vrouwelijke autobestuursters worden minder vaak getest dan mannelijke autobestuurders.

Mogelijk is dit te wijten aan een **selectiebias waarbij vrouwen en ouderen personen, die betrokken raken in letselongevallen, minder vaak door de politiediensten aan een ademtest worden onderworpen dan mannen en jongeren.** In ieder geval blijkt uit een diepgaandere analyse (hier niet gepresenteerd) dat deze percentageverschillen niet te wijten zijn aan een hoger aandeel lichtgewonden en ongedeerden bij jongeren.

FIGUUR 24 :

Het percentage geteste autobestuurders in letselongevallen volgens leeftijdscategorie, mannen versus vrouwen, 2009 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

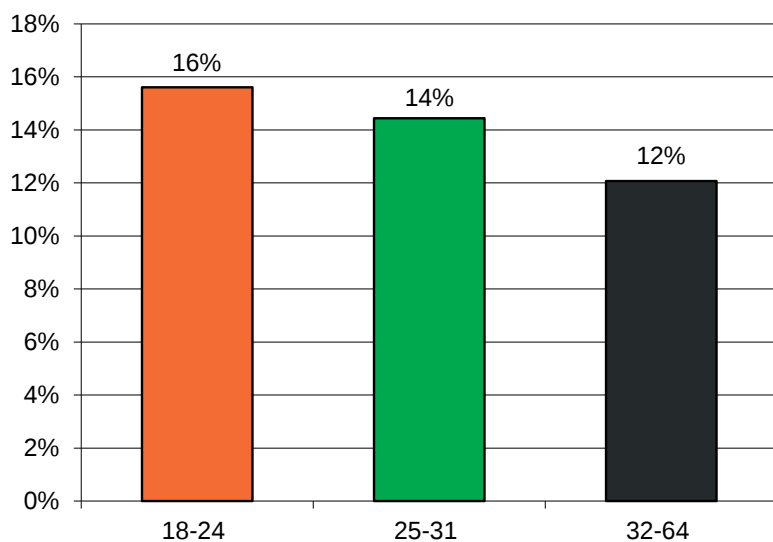
8.3 Percentage positieve bestuurders

16% van de jonge autobestuurders van 18 tot en met 24 jaar die in een letselongeval betrokken waren in 2009, hadden minimum 0,5 gram promille in het bloed, en waren dus formeel onder invloed van alcohol. Dat is 2% meer dan de 25-31-jarige bestuurders (14% onder invloed) en een kwart meer dan de 32-64-jarigen (12% onder invloed).

Alhoewel jonge bestuurders in het algemeen vaker onder invloed blijken te zijn, wordt deze algemene vaststelling in de volgende paragrafen meer genuanceerd door dit fenomeen verder te ontleden in functie van andere ongevalsfactoren, zoals het geslacht van de bestuurder, het tijdstip van het ongeval, het ongevalsrisico enzomeer.

FIGUUR 25 :

Het percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijdscategorie, 2009 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.4 Percentage positieve bestuurders: mannen versus vrouwen

Wat betreft het rijden onder invloed bevindt er zich een diepe kloof tussen de twee geslachten, ongeacht de leeftijd. Jonge vrouwen die betrokken raken in een letselongeval zijn vier keer minder vaak onder invloed van alcohol dan jonge mannen: 5% van de vrouwelijke chauffeurs heeft meer dan 0,5g/l alcohol in het bloed tegen 20% van de jonge mannen. Het verschil tussen mannen en vrouwen is intergenerationeel want ook in de oudere leeftijdscategorie zijn vrouwen betrokken in letselongevallen, veel minder vaak onder invloed.

Wanneer we de jongere generatie met de oudere generaties vergelijken, blijken jonge mannen (18-31-jarigen), die betrokken raken in letselongevallen, duidelijk vaker onder invloed te zijn dan hun oudere seksegenoten: 20% van de jonge mannen is onder invloed tegenover 16% van de mannen tussen 32 en 64 jaar. Bij vrouwen, betrokken in letselongevallen, worden tussen de generaties geen significante verschillen waargenomen.

TABEL 16 :

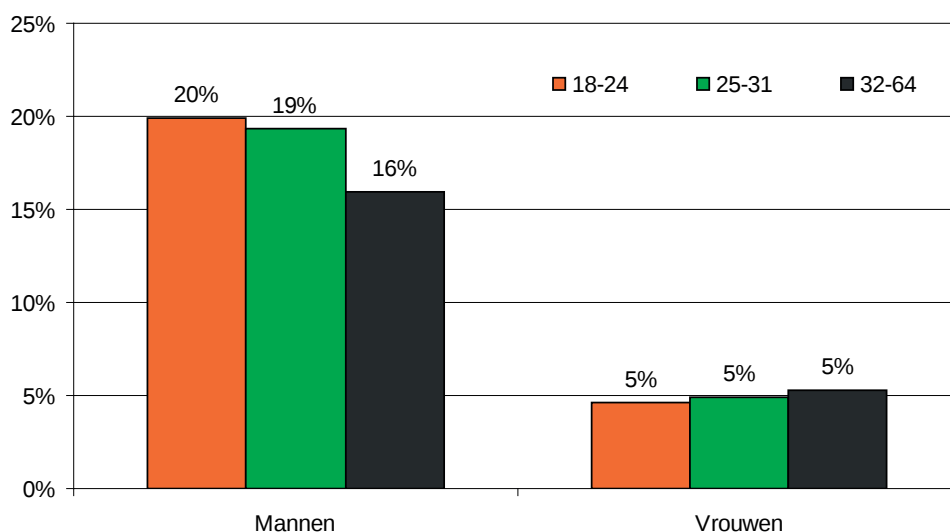
Hoofdindicatoren van alcoholgerelateerde letselongevallen, volgens de leeftijdscategorie en het geslacht van de autobestuurder die onder invloed is, 2009 (gewogen)

	Mannen			Vrouwen		
	18-24	25-31	32-64	18-24	25-31	32-64
Alle autobestuurders	7 588	6 793	18 305	3 237	3 652	11 212
Aantal geteste autobestuurders	5 474	4 694	12 415	2 140	2 406	7 017
Aantal autobestuurders onder invloed	1 092	906	1978	99	119	369
% geteste	72%	69%	68%	66%	66%	63%
% onder invloed	20%	19%	16%	5%	5%	5%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 26 :

Het percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijdscategorie, mannen versus vrouwen, 2009 (gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

8.5 Sterk verhoogd ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol

Onderstaande tabel en figuur geven voor elke leeftijdsgroep het verhoogde risico weer om in een ernstig letselongeval betrokken te raken, wanneer de bloedalcoholconcentratie (BAC) 0,5‰ of meer bedraagt. Dit verhoogde risico wordt berekend door het percentage positief bevonden autobestuurders op de weg (in aselectieve alcoholcontroles¹³) te vergelijken met het percentage positief bevonden autobestuurders in ernstige letselongevallen. Deze vergelijking wordt voor elke leeftijdsgroep uitgevoerd.

Van de jonge autobestuurders van 18 t.e.m. 24 jaar bijvoorbeeld, die langs de kant van de weg worden tegengehouden, is slechts 1,4% onder invloed. Maar als zij in een ernstig letselongeval betrokken zijn, blijkt 16,4% onder hen onder invloed te zijn. Wanneer de formule van de odds-ratio wordt toegepast op 18-24-jarige autobestuurders, blijken zij, als zij onder invloed zijn, een verhoogd risico van 14,0 te hebben om in een ernstig letselongeval betrokken te raken. Het verhoogde risico voor 18-24-jarigen is daarmee dubbel zo hoog als voor de 25-31-jarigen en bijna drie maal zo hoog als voor de 32-64-jarigen. **Met andere woorden: hoe jonger de autobestuurder, hoe meer de consumptie van alcohol de kans op een ernstig letselongeval verhoogt.**

De verklaring hiervoor is tweemaal. Aan de ene kant wordt het **rijvermogen** van jongeren in vergelijking met dat van ouderen bij eenzelfde bloedalcoholconcentratie **meer aangetast**. Aan de andere kant wijkt de alcoholconsumptie van jonge autobestuurders af van deze van oudere autobestuurders. **Alhoewel jongeren minder vaak onder invloed achter het stuur plaatsnemen dan ouderen (zie Tabel 17), hebben zij gemiddeld wel meer consumpties op, met als gevolg dat zij sterker onder invloed zijn (zie Figuur 28).**

TABEL 17 :

Relatief ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol: vergelijking tussen het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol buiten een ongevalscontext en het percentage autobestuurders onder invloed in ernstige letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen)

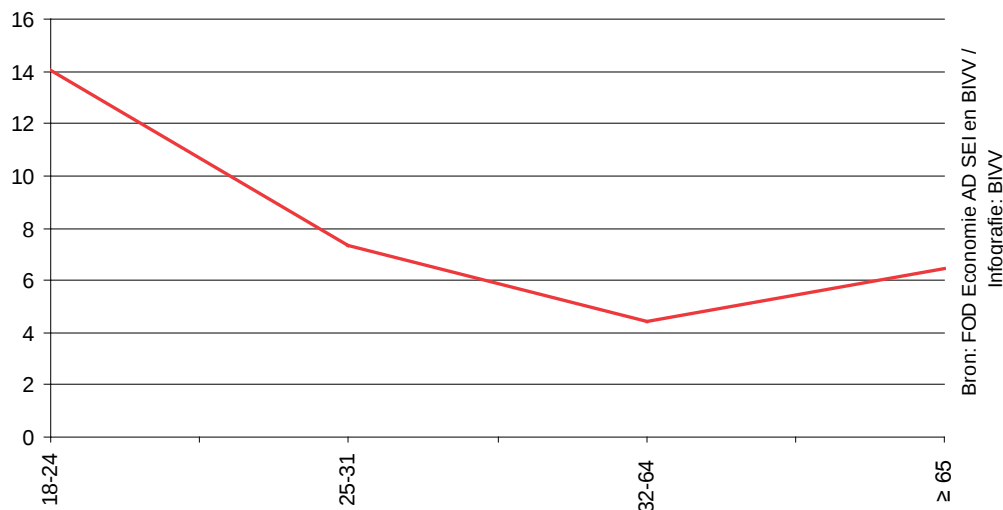
	% onder invloed langs de weg (in aselectieve alcoholcontroles)	% onder invloed in ernstige letselongevallen	Odds-ratio
18-24	1,4%	16,4%	14,0
25-31	2,9%	17,9%	7,3
32-64	2,9%	11,6%	4,4
65 en ouder	0,9%	5,4%	6,5

Bron: FOD Economie AD SEI en BIVV / Infografie: BIVV

¹³ Deze aselectieve controles werden uitgevoerd in het kader van de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" door het BIVV in 2009. De resultaten van deze nationale gedragsmeting zijn nog niet gepubliceerd. De resultaten van de nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol", uitgevoerd door het BIVV in 2007 zijn wel reeds gepubliceerd. Dupont E. (2007) Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2007 BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel

FIGUUR 27 :

Relatief ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol: vergelijking tussen het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol buiten een ongevalscontext¹³ en het percentage autobestuurders onder invloed in ernstige letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen)

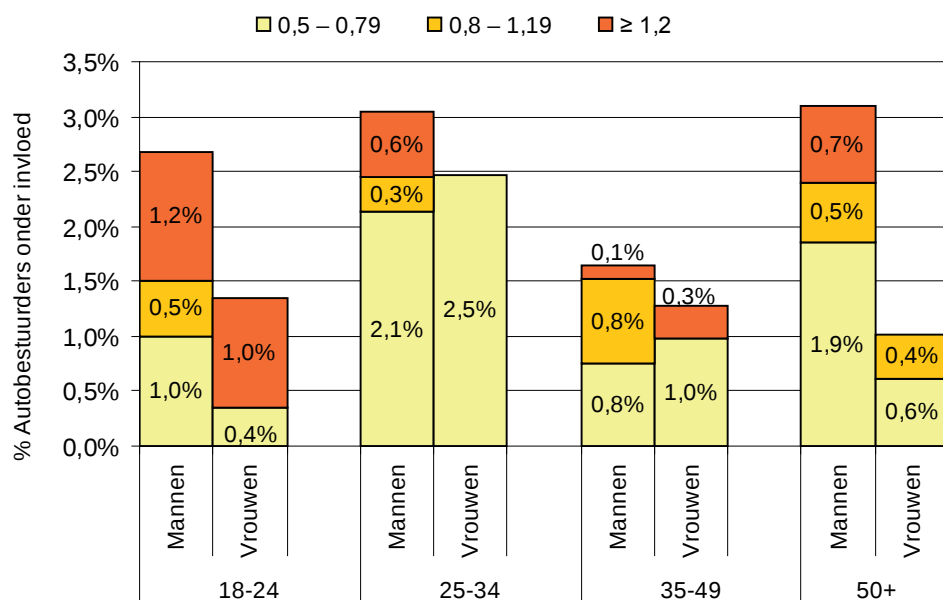


In Figuur 28 bevinden zich de resultaten van aselechte alcoholcontroles langs de kant van de weg, dewelke uitgevoerd zijn in het kader van het Europese onderzoek DRUID (2006-2011). In dit onderzoek werd de bloedalcoholconcentratie (BAC) van de geteste personen over vijf niveaus uitgesplitst, van nuchtere toestand tot zware dronkenschap ($\geq 1,2$ g/l). In Figuur 28 worden enkel de drie intoxicatieniveaus boven de wettelijke alcohollimiet ($\geq 0,5$ g/l) weergegeven. Aangezien de percentages in de figuur op een laag aantal waarnemingen zijn gebaseerd, moeten deze met het nodige voorbehoud geïnterpreteerd worden.

Op basis van het onderzoek DRUID blijken jongeren van 18 tot en met 24 jaar vaker in de categorie $\geq 1,2$ g/l te vallen dan de andere leeftijdscategorieën. 50% van alle 18 tot 24-jarige autobestuurders die de legale limiet van 0,5 g/l overschrijden, vallen in de categorie $\geq 1,2$ g/l. Voor alle andere autobestuurders, inclusief de 25-31-jarigen, bedraagt dit percentage “slechts” 20%. Het is bewezen dat het rijgedrag bij een bloedalcoholconcentratie van 0,5 g/l reeds negatief beïnvloed wordt. Maar dit rijvermogen blijft exponentieel afnemen naarmate de concentraties alcohol in het bloed toenemen. Daarom zijn de bevindingen voor de jongste leeftijdscategorie in deze figuur zeker alarmerend.

FIGUUR 28 :

Graad van de bloedalcoholconcentratie (BAC) van positief geteste autobestuurders bij aselechte alcoholcontroles langs de weg, per leeftijdsgroep



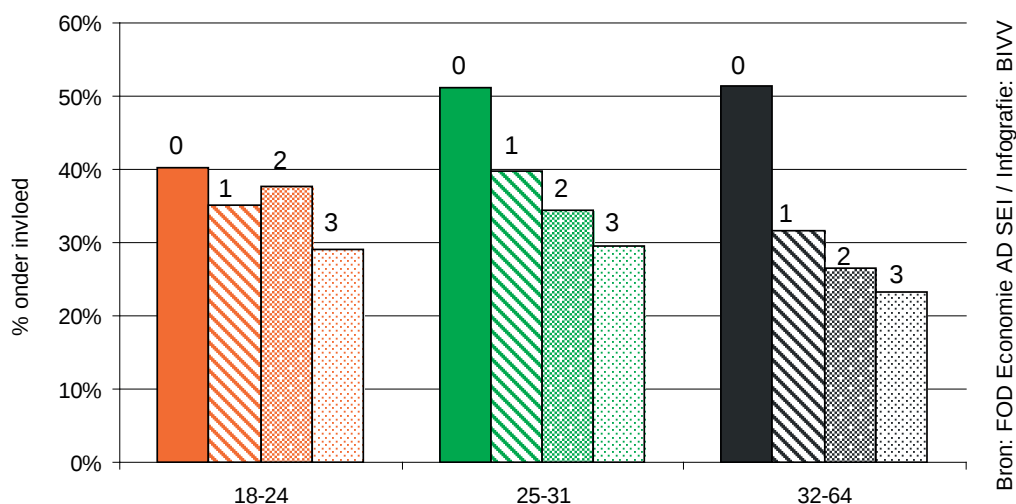
Bron: DRUID / Infografie : BIVV

8.6 Hoe meer passagiers, hoe kleiner de kans dat de bestuurder onder invloed is

Onderstaande figuur toont aan dat het percentage autobestuurders onder invloed, betrokken in letselongevallen (tijdens weekendnachten) afneemt, naarmate het aantal passagiers toeneemt. Wanneer een 18-24-jarige autobestuurder, die in een letselongeval betrokken is, wordt vergezeld van één passagier dan is de kans dat hij onder invloed is 1/10de kleiner dan wanneer hij zich alleen in het voertuig bevindt. Voor oudere autobestuurders is dit effect nog groter, want voor 25-31-jarigen neemt diezelfde kans met 2/10de af bij de aanwezigheid van één passagier en voor 32-64-jarigen is dat zelfs 4/10de. Hieruit kunnen we besluiten dat oudere auto-inzittenden die zich in gezelschap verplaatsen vaker een BOB uitkiezen dan jongeren. Maar ook bij jongeren hebben passagiers een lichte positieve invloed op het alcoholconsumptiegedrag van de bestuurder. Mogelijk zorgt de sociale controle vanwege de passagiers voor een meer verantwoordelijk rijgedrag door de autobestuurder.

FIGUUR 29 :

Percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens het aantal passagiers in het voertuig tijdens weekendnachten, 2000-2009 (niet gewogen)



8.7 Eenzijdige alcoholgerelateerde letselongevallen

Gemiddeld 14% van alle in letselongevallen betrokken 18-24-jarige autobestuurders waren onder invloed in de jaren 2005 t.e.m. 2009. In eenzijdige letselongevallen ligt het percentage jonge autobestuurders onder invloed veel hoger. In eenzijdige ongevallen waarbij tegen een hindernis buiten de rijbaan wordt gereden zijn immers 34% van de 18-24-jarige autobestuurders onder invloed (zie Tabel 18).

Dat bestuurders vaker onder invloed blijken te zijn in eenzijdige letselongevallen dan in andere letselongevaltypes is echter geen typerend fenomeen voor jonge autobestuurders, want voor de oudere generatie wordt precies dezelfde vaststelling gedaan.

TABEL 18 :

Aantal en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens botsingstype en leeftijdscategorie, 2005-2009 (gewogen)

		18-24		25-31		32-64	
		#	%	#	%	#	%
Tussen bestuurders	kettingbotsing (4 bestuurders of meer)	19	4%	27	4%	80	4%
	frontale botsing (of bij 't kruisen)	475	10%	513	12%	1 410	12%
	langs achteren (of naast elkaar)	801	10%	1 031	12%	2 840	12%
	langs opzij	746	7%	807	8%	2 135	7%
Met voetganger		103	7%	104	7%	411	8%
Een weggebruiker tegen een hindernis	op de rijbaan	191	38%	175	48%	361	41%
	buiten de rijbaan	2 018	34%	1 525	39%	2 443	38%
Eén weggebruiker, geen hindernis		280	30%	205	37%	417	40%
Andere/onbekend		38	11%	41	10%	101	9%
Totaal		4 671	14%	4 428	15%	10 197	12%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Vanuit een andere invalshoek op eenzijdige alcoholgerelateerde letselongevallen, blijken deze ongevallen toch een groter pijnpunt voor jongeren te zijn. Wanneer immers per leeftijdsgroep naar de verhouding van het aantal eenzijdige alcoholgerelateerde letselongevallen tot het totaal aantal alcoholgerelateerde ongevallen wordt gekeken, blijken:

- 1 op 2 alcoholgerelateerde letselongevallen bij jongeren eenzijdig te zijn
- 1 op 3 alcoholgerelateerde letselongevallen bij 32-64-jarigen eenzijdig te zijn

Ook wanneer letselongevallen niet gerelateerd zijn aan alcohol, blijkt het aandeel eenzijdige letselongevallen bij jongeren hoger (zie hoofdstuk 7. "Eenzijdige ongevallen").

Daarom kan men besluiten dat **letselongevallen bij jongeren vaker eenzijdig zijn dan bij 32-64-jarigen, of de bestuurder nu onder invloed is van alcohol of niet.**

Eenzijdige letselongevallen zijn meer dan andere ongevalstypes gerelateerd aan rijden onder invloed, maar **het effect van alcohol op de aard van de letselongevallen is voor alle leeftijdsgroepen gelijkwaardig.**

8.8 Tijdstip van alcoholgerelateerde letselongevallen: nachten en weekends

Tabel 19 presenteert het percentage positieve bestuurders volgens leeftijdsgroep en periode van de week. Uit deze tabel blijkt dat de 25-31-jarige autobestuurders het vaakst onder invloed zijn, tijdens het weekend. Bij letselongevallen tijdens week anderzijds zijn het de 32-64-jarige bestuurders die het vaakst de wettelijke limiet overschrijden. De jongste leeftijdscategorie is op alle tijdstippen van de week bij letselongevallen het minst vaak onder invloed, behalve overdag tijdens weekenddagen (de 32-64-jarigen scoren dan iets beter). **Letselongevallen met bestuurders onder invloed zijn klaarblijkelijk geen problematiek eigen aan één welbepaalde leeftijdsgroep. De meest problematische leeftijd verschilt namelijk naargelang de periode van de week.**

Daarenboven zijn de verschillen tussen de leeftijdsgroepen wat betreft het rijden onder invloed voor elke periode van de week vrij beperkt. Tijdens weekendnachten is de situatie voor alle leeftijdsgroepen zorgwekkend: respectievelijk 39%, 46% en 43% van alle in letselongevallen betrokken (en getest) autobestuurders van 18-24 jaar, 25-31 jaar en 32-64 jaar zijn dan onder invloed.

Uit Tabel 19 en Figuur 30 blijkt duidelijk dat de nacht nog meer dan het weekend sterk gepaard gaat met alcoholgerelateerde letselongevallen. Tijdens weeknachten worden immers gevoelig meer alcoholgerelateerde letselongevallen geregistreerd dan overdag tijdens het weekend.

TABEL 19 :

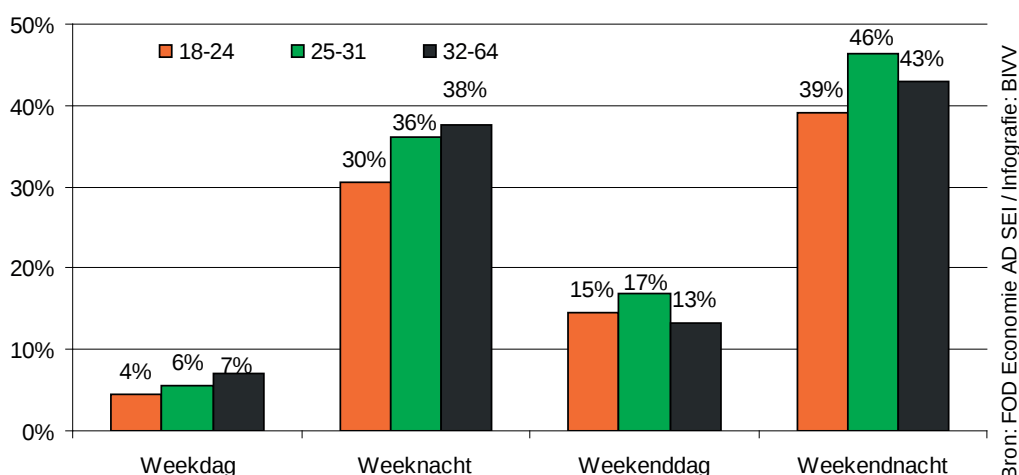
Aantal en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen over de verschillende periodes van de week, volgens leeftijdscategorie, 2005-2009 (gewogen)

	18-24		25-31		32-64	
	#	%	#	%	#	%
Weekdag	797	4%	1 006	6%	3 925	7%
Weeknacht	802	30%	730	36%	1 406	38%
Weekenddag	1 025	15%	1 069	17%	2 379	13%
Weekendnacht	2 048	39%	1 623	46%	2 487	43%
Totaal	4 671	14%	4 428	15%	10 197	12%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 30 :

Percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen over de verschillende periodes van de week, volgens leeftijdscategorie, 2005-2009 (gewogen)



RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL SYNTHESE

- De ongevallencijfers over rijden onder invloed zijn ontoereikend met het oog op een solide ongevalanalyse. Dit is het gevolg van het feit dat niet alle autobestuurders, betrokken in letselongevallen, een ademtest uitvoeren. Daarenboven wordt een welbepaalde selectiviteit gehanteerd bij het uitkiezen van de bestuurders die wél getest worden. Voorzichtigheid bij de interpretatie van de ongevallencijfers over rijden onder invloed is dus geboden.
- Het risico van 18-24 jarigen jongeren om in een ernstig letselongeval betrokken te raken, is 14 keer verhoogd wanneer zij onder invloed zijn. Het risico van 25-31-jarigen is 6 keer verhoogd (zie Tabel 17 en Figuur 27). Hiervoor zijn twee verklaringen. Ten eerste wordt het rijvermogen van jonge autobestuurders bij eenzelfde bloedalcoholconcentratie (BAC) meer aangetast dan dat van ouderen. Ten tweede blijken jongeren, niettegenstaande zij minder vaak onder invloed achter het stuur plaats nemen dan ouderen, meer alcoholconsumpties genuttigd te hebben als zij wél onder invloed een auto besturen. 50% van de jonge autobestuurders die de wettelijke limiet van 0,5 g/l overschrijden hebben meer dan 1,2 g/l in het bloed, ongeacht of dit jongens of meisjes zijn (zie Figuur 28).
- Het percentage autobestuurders dat onder invloed in een letselongeval betrokken raakt, verschilt weinig volgens leeftijdscategorie. Anno 2009 zijn 16% van de 18-24-jarigen in letselongevallen onder invloed, 14% van de 25-31-jarigen en 12% van de 32-64-jarigen (Figuur 25).
- Een veel groter onderscheid dan tussen de generaties is de kloof tussen mannen en vrouwen. Vrouwelijke autobestuurders (alle leeftijden) betrokken in letselongevallen zijn in 5% van de gevallen onder invloed; jonge mannelijke autobestuurders in 20% van de gevallen (32-64-jarige mannen: 16%) (Tabel 16 en Figuur 26).
- Eenzijdige letselongevallen en weekendnachtongevallen houden meer dan andere letselongevallen verband met rijden onder invloed. Tussen de 34% en 39% van alle jonge autobestuurders die van de rijbaan afwijken en buiten de rijbaan tegen een hindernis opbotsen, zijn onder invloed (zie Tabel 18). In weekendnachtongevallen blijken respectievelijk 39% van de 18-24 jarige bestuurders en 46% van de 25-31 jarige bestuurders onder invloed te zijn (zie Tabel 19). De jongeren onderscheiden zich hier echter helemaal niet van de ouderen want ook bij hen ligt de prevalentie van autobestuurders onder invloed in eenzijdige letselongevallen en weekendnachtongevallen zo hoog.

9

**DE ERNST VAN DE
PROBLEMATIEK NEEMT AF,
AFGEZIEN WAT BETREFT RIJDEN
ONDER INVLOED**

De drie vaststellingen die in het begin van dit rapport gedaan werden in het hoofdstuk “Context en problematiek”, betreffen het einde van het vorige decennium. Maar hoe was de situatie 20 jaar eerder? Was het probleem met de jongere bestuurders begin jaren 1990 ook al zo groot? Dit laatste deel van het rapport maakt de balans op van de recente evolutie van de verschillende variabelen die betrekking hebben op ongevallen met jonge autobestuurders.

9.1 Het aantal jonge verkeersslachtoffers gaat in dalende lijn

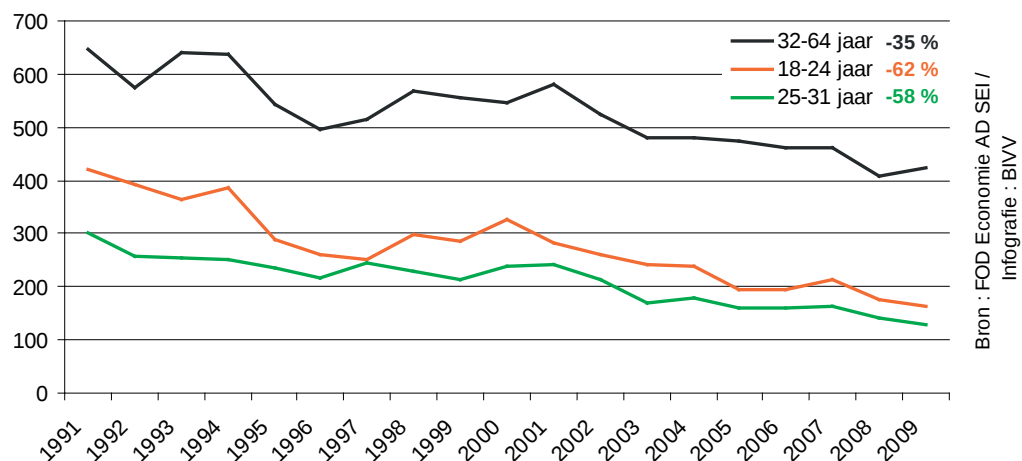
Hoewel de verkeersonveiligheid reeds vele jaren één van de belangrijkste doodsoorzaken bij jongeren is, is er gelukkig ook een verbetering van de situatie merkbaar. **Het aantal jonge verkeersslachtoffers (tussen 18 en 31 jaar) blijft sinds 1991 afnemen.** Tussen 1991 en 2009 daalde het aantal jonge verkeersdoden met 60%, wat overeenkomt met een daling van 723 naar 290 doden. **Deze afname is veel sterker dan de afname bij de slachtoffers van 32 - 64 jaar.** In deze laatste categorie neemt het aantal doden “slechts” met 35% af. Wat betreft de zwaargewonden doen we dezelfde vaststelling: het aantal zwaargewonden daalde met 76% bij de 18-24 jarige jongeren maar slechts met 52% in de leeftijdscategorie 32-36 jaar.

TABEL 20 :
Evolutie van het aantal verkeersdoden 30 dagen volgens leeftijdscategorie (niet gewogen)

	18-24		
	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Doden 30 dagen
1991	15 976	4 191	421
1995	12 688	2 862	288
2000	12 991	2 151	328
2005	9 843	1 161	196
2006	10 118	1 129	195
2007	10 569	1 192	215
2008	10 217	1 011	177
2009	9 972	1 021	162
2009 gewogen	11 352	1 139	162
Evolutie 1991-2009	-38%	-76%	-62%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 31 :
Evolutie van het aantal verkeersdoden 30 dagen volgens leeftijdscategorie



25-31			32-64		
Lichtgewonden	Zwaargewonden	Doden 30 dagen	Lichtgewonden	Zwaargewonden	Doden 30 dagen
10 723	2 526	302	20 442	4 898	648
9 427	2 092	234	20 279	4 367	544
9 314	1 623	237	20 735	3 715	547
7 224	835	159	19 472	2 745	474
7 614	821	160	20 225	2 643	463
7 804	842	162	20 977	2 506	461
7 763	762	141	20 595	2 421	409
7 473	757	128	20 916	2 347	424
8 523	840	128	23 847	2 615	424
-30%	-70%	-58%	2%	-52%	-35%

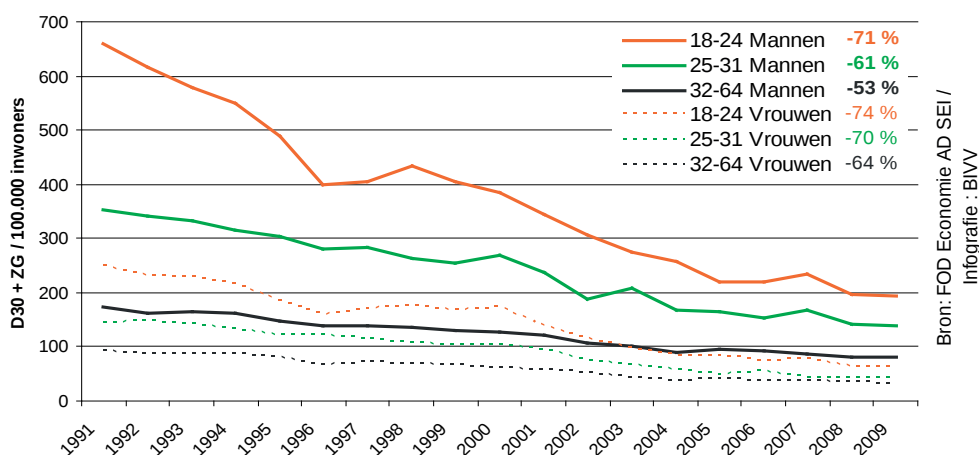
9.2 Ook het aantal verkeersdoden en zwaargewonden per 100 000 inwoners gaat in dalende lijn

Het is ook mogelijk dat deze sterkere afname bij jonge bestuurders eerder het gevolg is van een verandering in de demografische samenstelling van de bevolking dan van een veiliger rijgedrag bij jongeren. Door gebruik te maken van een indicator die rekening houdt met de bevolkingsomvang, kan de (eventuele) impact van de demografische evolutie op het aantal verkeersslachtoffers geneutraliseerd worden.

Globaal genomen evolueert het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners erg gunstig ten opzichte van 1991 (afname met meer dan 50%, Figuur 32) zie, en dit voor alle leeftijds- en geslachtscategorieën. *De afname is sterker bij vrouwen dan bij mannen en dit in alle leeftijdscategorieën* (maar het verschil in evolutie tussen mannen en vrouwen is zwak bij de 18-24 jarigen). Voor beide geslachten *is de afname des te sterker naarmate de leeftijdsgroep jonger is*.

FIGUUR 32 :

Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een letselongeval naar leeftijd en geslacht (niet gewogen)



TABEL 21 :

Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een letselongeval naar leeftijd en geslacht (niet gewogen)

	18-24		25-31		32-64	
	M	V	M	V	M	V
1991	660	250	354	144	173	93
1995	488	184	304	120	147	80
2000	385	174	268	104	129	61
2005	220	85	164	48	96	41
2006	221	76	155	54	93	39
2007	235	77	167	44	88	36
2008	198	65	143	45	82	35
2009	193	65	139	43	81	33
2009 gewogen	212	71	152	47	89	36
Evolutie 1991-2009	-71%	-74%	-61%	-70%	-53%	-64%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

9.3 Het aantal en het aandeel jonge autobestuurders, betrokken in letselongevallen, neemt af

De gegevens betreffende de evolutie van de betrokkenheid van jonge bestuurders bij letselongevallen zijn allemaal gunstig. In absolute aantallen is het aantal jongeren van 18-31 jaar dat betrokken was bij een verkeersongeval tussen 1991 en 2009 met bijna de helft afgenomen, van 35 134 naar 18 753 eenheden. Ter vergelijking, het aantal bestuurders van 32-64 jaar dat in die periode bij een letselongeval betrokken was, nam slechts met 25% af.

TABEL 22 :

Evolutie van het aantal autobestuurders, betrokken in een letselongeval, volgens leeftijdscategorie (niet gewogen)

	18-24	25-31	32-64
1991	18 439	16 695	34 133
1995	13 856	13 852	31 789
2000	12 687	12 259	29 836
2005	9 024	8 659	24 854
2006	9 075	9 302	25 508
2007	10 128	9 506	26 589
2008	9 601	9 297	26 001
2009	9 569	9 184	25 950
2009 gewogen	10 862	10 472	29 587
Evolutie 1991-2009	-48%	-45%	-24%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

In relatieve aantallen daalde het aandeel jonge bestuurders (18-31 jaar) op het totaal aantal bestuurders dat betrokken was bij een letselongeval van 45% naar 37%. Het aandeel van de 32-64 jarigen is toegenomen (van 44% naar 51% op het totaal aantal bestuurders). Deze (respectievelijke) dalende (voor de 18-31 jarigen) en stijgende tendensen (voor de 32-64 jarigen) zetten zich ook door wat betreft de ernstige ongevallen.

De afname van het aantal bij letselongevallen betrokken jonge bestuurders, sinds 1991, houdt mogelijk verband met een afname van het aantal afgelegde kilometers als autobestuurder door jongeren. Er bestaat echter geen informatie over de evolutie van het aantal afgelegde kilometers sinds 1991.

TABEL 23 :

Evolutie van het aandeel van de jongeren 1- bij de autobestuurders (AB) betrokken bij een letselongeval en 2- bij de autobestuurders (AB) betrokken bij een zwaar ongeval (niet gewogen)

	18-24		25-31
	Aandeel AB betrokken bij letselongevallen	Aandeel AB betrokken bij zware ongevallen	Aandeel AB betrokken bij letselongevallen
1991	24%	26%	22%
1995	21%	23%	21%
2000	20%	22%	20%
2005	19%	20%	18%
2006	18%	20%	19%
2007	19%	21%	18%
2008	19%	20%	18%
2009	19%	21%	18%
Evolutie 1991-2009	-20%	-20%	-15%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

9.4 Het totaal aantal slachtoffers in letselongevallen met jonge autobestuurders vertoont een daling

Tabel 24 en Figuur 33 tonen een sterke afname van het aantal slachtoffers in letselongevallen met jonge autobestuurders sinds 1991. Het aantal verkeersdoden nam af met 68%, de zwaargewonden met 72% en de lichtgewonden met 39%. Recentelijk (sinds 2006) lijkt het aantal gewonden echter te stagneren.

TABEL 24 :

Evolutie van het aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder, volgens leeftijdscategorie (niet gewogen)

	Ongevallen met minstens één autobestuurder van 18-24 jaar			Ongevallen met minstens één autobestuurder van 25-31 jaar		
	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden	Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden
1991	545	4 986	20 686	440	3 840	18 654
1995	399	3 307	16 423	337	2 998	16 080
2000	355	2 482	15 921	319	2 116	15 097
2005	223	1 258	11 524	179	1 044	10 751
2006	209	1 210	11 763	173	1 131	11 506
2007	215	1 337	12 791	171	1 075	11 822
2008	186	1 243	12 164	147	1 079	11 480
2009	198	1 312	12 124	118	1 106	11 334
2009 gewogen	198	1 443	13 770	118	1 211	12 923
Evolutie 1991-2009	-64%	-74%	-41%	-73%	-71%	-39%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

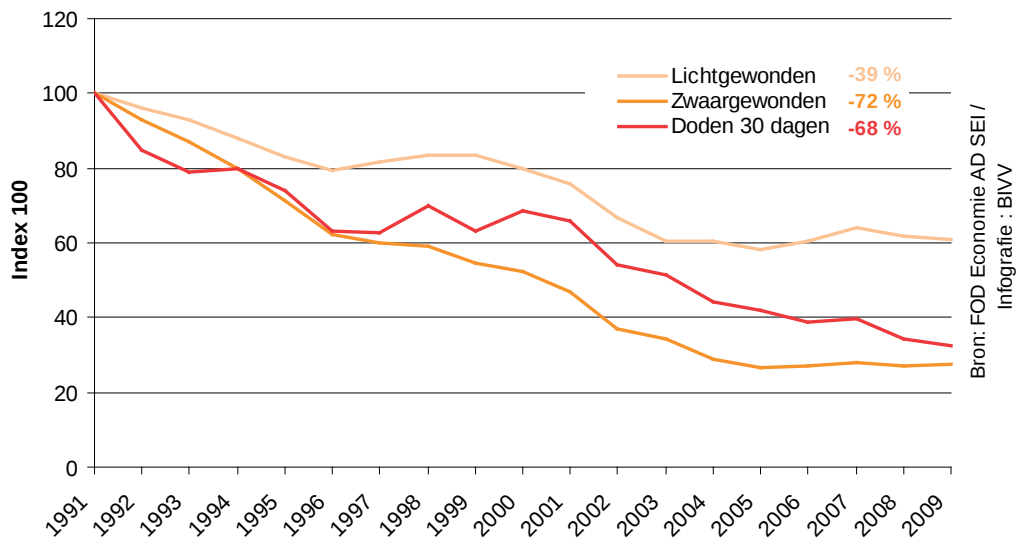
Aandeel AB betrokken bij zware ongevallen	32-64	
	Aandeel AB betrokken bij letselongevallen	Aandeel AB betrokken bij zware ongevallen
21%	44%	42%
21%	47%	45%
20%	48%	47%
17%	52%	52%
18%	52%	50%
18%	51%	49%
18%	52%	49%
18%	51%	48%
-16%	+17%	+13%

Aangezien het aantal slachtoffers in letselongevallen met een jonge bestuurder sterker gedaald is dan het totaal aantal slachtoffers, is het aandeel slachtoffers in letselongevallen met een jonge bestuurder afgenomen. In 1991 was 1 op 2 verkeersdoden betrokken in een letselongeval met een jonge bestuurder (de verkeersdode was dan de jonge bestuurder zelf of een andere betrokkene). In 2009 is nog 1 op 3 verkeersdoden (en 43% van alle verkeersslachtoffers) een betrokkene in een letselongeval met een jonge bestuurder.

Ongevallen met minstens één autobestuurder van 32-64 jaar			Aandeel doden 30 dagen in letselongevallen met minstens één 18-31-jarige autobestuurder t.o.v. het totaal aantal verkeersdoden	Aandeel slachtoffers in letselongevallen met minstens één 18-31-jarige autobestuurder t.o.v. het totaal aantal verkeersslachtoffers
Doden 30 dagen	Zwaar-gewonden	Licht-gewonden		
936	8 224	35 212	50%	54%
694	5 873	29 178	48%	50%
640	4 287	28 108	44%	48%
393	2 187	20 491	36%	42%
364	2 233	21 346	34%	43%
372	2 316	22 614	35%	43%
319	2 225	21 719	34%	43%
303	2 275	21 444	32%	43%
303	2 500	24 393	32,1%	42,7%
-68%	-72%	-39%		

FIGUUR 33 :

Evolutie van het aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder (1991 = basis 100) (niet gewogen)



9.5 De ongevallenernst neemt af voor alle autobestuurders sinds 2003

Zoals reeds werd geconstateerd voor de jaren 2005-2009 (Figuur 10), is de ongevallenernst bij 18-24 jarige mannelijke bestuurders sinds 1991 hoger dan bij hun oudere collega's (zowel ten opzichte van 25-31 jarigen als ten opzichte van 32-64 jarigen). De ongevallenernst bij vrouwelijke bestuurders is systematisch lager dan bij mannen, en er is tevens een veel kleiner verschil tussen de verschillende leeftijdscategorieën.

Wat betreft evolutie, zien we dat de ongevallenernst van 1991 tot 2002 stabiel bleef. Vanaf 2003 nam de ernst voor alle bestuurders af (d.w.z. voor alle leeftijdscategorieën en zowel voor mannen als voor vrouwen).

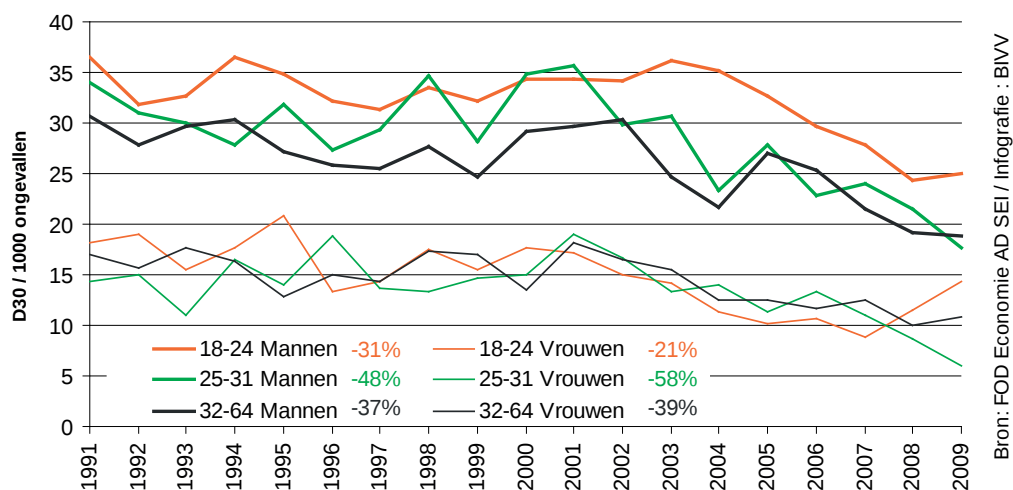
Bij de mannen nam de ernst minder af in de leeftijdscategorie 18-24 jaar (-31%) dan in de leeftijdscategorieën 25-31 jaar (-48%) en 32-64 jaar (-37%). De ongevallenernst is en blijft dus hoger voor ongevallen met 18-24 jarige bestuurders.

Net zoals bij de mannen neemt de ongevallenernst bij de vrouwen het minst af in de leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar (-21%). In de leeftijdscategorieën 25 tot 31 jaar en 32 tot 64 jaar bedroegen de afnames respectievelijk -58% en -39%.

De ongevallenernst van de 6 gedefinieerde leeftijdscategorieën (op basis van leeftijd en geslacht) ligt vandaag de dag dus lager dan in 1991, maar bij de 18-24 jarigen wordt de kleinste afname geregistreerd.

FIGUUR 34 :

Evolutie van de totaalernst van ongevallen met minstens één autobestuurder, volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder (niet gewogen)



9.6 De evolutie van de relatieve cijfers aangaande eenzijdige ongevallen met jonge bestuurders vertoont een daling

Sinds 1991 evolueren de cijfers van de eenzijdige ongevallen van jonge bestuurders (18-24 en 25-31 jaar) erg gunstig. Het aantal ongevallen verminderde met meer dan een vierde, en vooral, het aantal doden 30 dagen is gehalveerd. Wat betreft de gewonden nam het aantal zwaargewonden het sterkst af (meer dan -60%), terwijl er slechts een afname van 15-20% van het aantal lichtgewonden werd geregistreerd. De recente evolutie sinds 2006 is echter minder gunstig met een lichte stijging van het aantal ongevallen en gewonden.

De eenzijdige ongevallen van meer ervaren bestuurders (32-64 jaar) kennen een heel andere evolutie en worden gekenmerkt door een stagnering, ten opzichte van 1991, van het aantal ongevallen en door een stijging met een vierde van het aantal lichtgewonden. Het aantal doden 30 dagen nam wel met de helft af.

TABEL 25 :

Evolutie van het aantal eenzijdige ongevallen en het aantal slachtoffers in deze ongevallen volgens de leeftijd van de autobestuurder, 1991-2009 (niet gewogen)

	Eenzijdige ongevallen			Doden 30 dagen	
	18-24	25-31	32-64	18-24	25-31
1991	3 370	2 278	3 048	204	141
1995	2 532	1 895	3 038	166	124
2000	2 569	1 949	3 265	161	122
2005	2 022	1 444	2 919	104	74
2006	2 137	1 633	3 023	97	71
2007	2 447	1 620	3 001	106	67
2008	2 295	1 640	3 011	92	56
2009	2 336	1 688	3 128	90	45
2009 gewogen	2 579	1 852	3 432	90	45
Evolutie 1991-2009	-31%	-26%	+3%	-56%	-68%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

9.7 Het percentage jonge autobestuurders onder invloed in letselongevallen, gaat in stijgende lijn¹⁴

Met betrekking tot de evolutie van alcoholgerelateerde letselongevallen worden de cijfers in dit hoofdstuk opgedeeld volgens geslacht. Reden is dat vrouwelijke bestuurders, betrokken in letselongevallen, wel vier keer minder vaak onder invloed zijn dan mannen (in 2009), ongeacht hun leeftijd. De som van mannen en vrouwen zou daarom de afzonderlijke tendensen bij mannen en vrouwen verbergen.

De evolutie van het percentage positieve autobestuurders tussen 1995 en 2009 is redelijk verschillend voor beide geslachten¹⁵. Wel gemeenschappelijk voor beide geslachten, is dat de evolutie van het percentage positieve bestuurders gunstiger is naarmate de leeftijd van de autobestuurders, betrokken in letselongevallen, toeneemt.

Bij 18-24 jarigen is het percentage positieve autobestuurders sinds 1995 gestegen met 25% bij de mannen en meer dan verdubbeld bij de vrouwen. Deze sterke stijging bij vrouwen is in hoofdzaak te wijten aan het initieel zeer lage absolute aantal vrouwen onder invloed (dan hebben relatief kleine absolute toenames vaak grote procentuele toenames tot gevolg). Een laatste groep die een stijging laat optekenen tussen 1995 en 2009 zijn vrouwen van 25-31 jaar. De grootste vooruitgang observeert men bij 32-64 jarigen: -20% bij de mannen en -9% bij de vrouwen.

De toename van het percentage jonge autobestuurders in letselongevallen heeft ertoe geleid dat jonge mannen in 2009 vaker onder invloed blijken te zijn dan 32-64-jarige mannen. Anno 1995 waren de 18-24-jarige mannen (niet de 25-31-jarigen) nog gevoelig minder vaak onder invloed dan de 32-64-jarigen.

Ook jonge vrouwen (18-31 jaar) bleken in letselongevallen in 1995 duidelijk minder onder invloed te zijn dan hun oudere seksegenoten, maar ook zij hebben een inhaalmanoeuvre ingezet sinds 1995, met als gevolg dat zij zich nu op dezelfde hoogte bevinden als de 32-64-jarige vrouwen.

¹⁴ Wegens de daling van de wettelijke maximale alcohollimiet in 1995 van 0,8g/l naar 0,5g/l, laten wij de evolutie van de cijfers in verband met alcoholgerelateerde letselongevallen pas vertrekken in 1995 (in plaats van 1991).

¹⁵ De evolutie van het percentage autobestuurders onder invloed, opgesplitst per geslacht, kan de algemene evolutie voor mannen en vrouwen samen, licht tegenspreken. Reden is dat in de algemene evolutie naast mannelijke en vrouwelijke autobestuurders ook nog autobestuurders zijn opgenomen waarvan het geslacht onbekend is.

	Zwaargewonden			Lichtgewonden		
32-64	18-24	25-31	32-64	18-24	25-31	32-64
215	1 522	836	1 137	3 041	1 912	2 406
178	974	658	1 031	2 307	1 598	2 563
200	784	513	901	2 652	1 767	2 956
150	450	290	653	2 211	1 423	2 640
157	432	301	605	2 295	1 582	2 852
130	502	277	544	2 613	1 581	2 783
101	444	317	593	2 508	1 596	2 847
110	467	311	544	2 489	1 631	2 984
110	510	335	584	2 755	1 798	3 285
-49%	-69%	-63%	-52%	-18%	-15%	+24%

Gezien het risico op een ernstig ongeval voor jongeren meer dan 14 keer verhoogd is, wanneer zij onder invloed zijn dan wanneer zij nuchter zijn, is de toename van alcoholgerelateerde letselongevallen bij jongeren zeer onrustwekkend, en zou deze evolutie gekeerd moeten worden.

TABEL 26 :

Evolutie van het aantal en het aandeel positieve autobestuurders volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder, mannen, 1995-2009 (niet gewogen)

	Jonge autobestuurders 18-24 jaar		Jonge autobestuurders 25-31 jaar		Jonge autobestuurders 32-64 jaar	
	#	%	#	%	#	%
1995	634	16%	711	20%	1 593	20%
2000	578	18%	653	24%	1 560	25%
2005	524	17%	484	20%	1 224	18%
2006	651	18%	624	20%	1 300	16%
2007	753	17%	753	21%	1 555	16%
2008	840	18%	767	20%	1 697	16%
2009	966	20%	805	20%	1 758	16%
2009 gewogen	1 092		906		1 978	
Evolutie 1995-2009	+52%	+26%	+13%	-4%	+10%	-20%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

TABEL 27 :

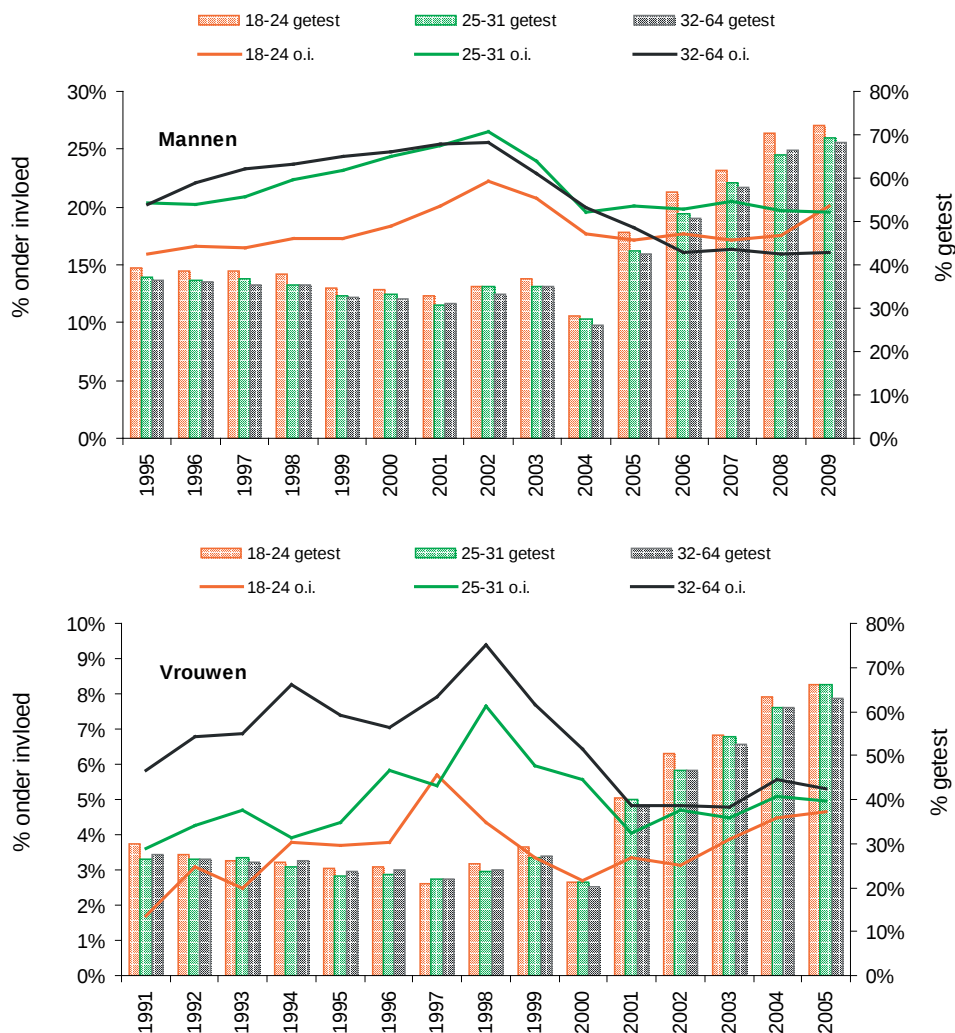
Evolutie van het aantal en het aandeel positieve autobestuurders volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder, vrouwen, 1995-2009 (niet gewogen)

	Jonge autobestuurders 18-24 jaar		Jonge autobestuurders 25-31 jaar		Jonge autobestuurders 32-64 jaar	
	#	%	#	%	#	%
1995	19	2%	42	4%	162	6%
2000	33	4%	56	6%	172	7%
2005	35	3%	50	4%	168	5%
2006	41	3%	71	5%	213	5%
2007	63	4%	80	4%	252	5%
2008	78	4%	102	5%	337	6%
2009	88	5%	106	5%	328	5%
2009 gewogen	99		119		369	
Evolutie 1995-2009	+363%	+173%	+152%	+38%	+102%	-9%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

FIGUUR 35 :

Evolutie van het percentage autobestuurders onder invloed (o.i.) in letselongevallen, volgens leeftijdscategorie en geslacht, 1995-2009 (niet gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

10

**VERIFICATIE VAN DE
HYPOTHESES**

- JONGE AUTOBESTUURDERS ZIJN VAKER BETROKKEN IN LETSELONGEVALTYPES MET EEN KENMERKENDE HOGE ERNST VOOR AUTOBESTUURDERS VAN ALLE LEEFTIJDEN

In dit rapport hebben wij aangetoond dat het aantal verkeersslachtoffers dramatisch hoog is bij jongeren. Zij lopen als autobestuurder een veel groter risico per afgelegde kilometer om bij een ernstig letselongeval betrokken te geraken dan oudere bestuurders. De totale ernst van ongevallen met jonge bestuurders is hoger dan deze van bestuurders van 32 - 64 jaar. We hebben ook opgemerkt dat zowel het ongevalsrisico (per afgelegde kilometer) als de ongevallenernst groter is voor jonge mannelijke dan voor jonge vrouwelijke bestuurders. Daarbij tonen de analyses ook aan dat de problematiek voor 25-31 jarige bestuurders gelijkaardig is aan de problematiek voor 18-24 jarige bestuurders, maar deze uit zich bij de 25-31 jarigen in een meer gematigde vorm.

Twee sporen kunnen gevolgd worden om de gemiddeld hogere ernst van ongevallen met jonge bestuurders te verklaren. Ofwel kennen alle ongevallen van jonge bestuurders een gemiddeld hogere ernst dan ongevallen van bestuurders uit de andere leeftijdscategorieën, en dit ongeacht het ongevalstype. Ofwel zijn ongevallen met jonge bestuurders niet intrinsiek ernstiger maar komen precies die ongevalstypes die voor alle bestuurders een kenmerkende hoge ernst hebben frequenter voor bij jongeren. Uit de gegevens leiden we af dat de tweede hypothese de juiste is.

- DE HOGE ERNST VAN ONGEVALLEN MET JONGE BESTUURDERS WORDT VEROORZAAKT DOORDAT ZIJ VAKER BIJ BEPAALDE ONGEVALSTYPES BETROKKEN ZIJN...

De volgende figuur vergelijkt het aantal ongevallen met 18-24 jarige bestuurders met het aantal ongevallen met 32-64 jarige bestuurders met betrekking tot de meest invloedrijke variabelen, met name de periode van de week, de al dan niet aanwezigheid van een passagier, de betrokkenheid van één dan wel meerdere voertuigen en het rijden onder invloed van alcohol (het betreft hier enkel ongevallen waarin de bestuurders een negatieve ademtest hebben afgelegd). De rode lijn presenteert de gemiddelde verhouding (ratio) van het "aantal ongevallen met jonge bestuurders van 18-24 jaar" tot het "aantal ongevallen met bestuurders van 32-64 jaar". De gemiddelde ratio bedraagt 0.51. Dit betekent dat "0.51 ongevallen" met een 18-24 jarige bestuurder verhoudingsgewijs overeenstemt met 1 ongeval met een bestuurder van 32-64 jaar, of eenvoudiger gesteld: voor elk ongeval met een jonge bestuurder tekenen we twee ongevallen met oudere bestuurders op. Deze ratio is het resultaat van een combinatie tussen enerzijds het aantal jonge bestuurders dat veel kleiner is dan het aantal bestuurders van 32 - 64 jaar en anderzijds het grotere ongevalsrisico voor jonge bestuurders.

In de praktijk houdt dit in dat wanneer de ratio boven de rode lijn ligt 18-24 jarige bestuurders oververtegenwoordigd zijn en wanneer de ratio zich onder de rode lijn bevindt jonge bestuurders ondervertegenwoordigd zijn. We merken een systematische oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in ongevallen met slechts één voertuig (de grijze balken zijn systematisch hoger dan de oranje balken in onderstaande figuur). Ook blijkt een systematische oververtegenwoordiging van jonge bestuurders 's nachts in vergelijking met overdag (dus oververtegenwoordiging tijdens weeknachten in vergelijking met wekdagen, en tijdens weekendnachten in vergelijking met weekenddagen) en bij de aanwezigheid van passagiers.

De bovenstaande vaststellingen zijn niet verrassend rekening houdend met de eerdere vaststellingen in de eerdere hoofdstukken. Wél is het interessant de cumulatie van de drie effecten waar te nemen. Zo blijkt de **oververtegenwoordiging van jongeren het grootst tijdens weekendnachten, in eenzijdige ongevallen met passagier(s)**. De ratio van de ongevallen met jongeren is daarentegen het laagst op wekdagen, in ongevallen zonder passagier en met meerdere betrokken voertuigen

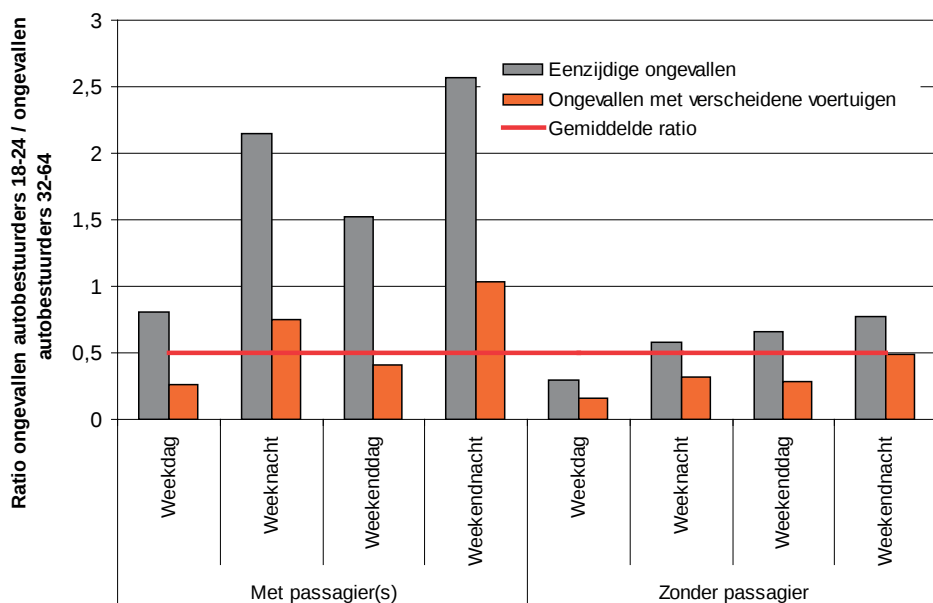
De oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in **nachtelijke ongevallen** wordt enerzijds verklaard door het feit dat jonge bestuurders meer kilometers 's nachts afleggen dan oudere bestuurders maar het is ook mogelijk dat andere factoren een invloed hebben (vermoeidheid, soort verplaatsing, etc.).

De oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in **ongevallen met passagiers** houdt verband met het feit dat jongeren gemiddeld meer passagiers vervoeren. Maar het is ook mogelijk dat het vervoer van passagiers een andere impact heeft bij jongere dan bij oudere bestuurders. In de literatuur zijn er inderdaad studies die aantonen dat het vervoer van leeftijdsgenoten (van het mannelijk geslacht) jonge bestuurders ertoe kan aanzetten meer risico's te nemen.

Merken we tot slot op dat er veel factoren zijn die de oververtegenwoordiging van **de ongevallen zonder tegenpartij** bij jonge bestuurders zouden kunnen verklaren. Hierbij denken we aan onaangepaste (of overdreven) snelheid, vermoeidheid, afleiding (GPS, GSM, eten en drinken, enz.), rijden onder invloed van drugs en gebrek aan rijervaring (onaangepaste reactie op een onverwachte situatie). Helaas kunnen wij de schadelijke invloed op jongeren van geen enkele van deze factoren aantonen. We zagen dat bij eenzijdige ongevallen, dronken rijden geen negatievere invloed op jongeren dan op andere bestuurders heeft; deze factor verklaart bijgevolg niet de oververtegenwoordiging van jongeren bij eenzijdige ongevallen.

FIGUUR 36 :

ongevallen met jonge autobestuurders van 18-24 jaar / ongevallen met autobestuurders van 32-64 jaar” volgens het tijdstip van de week, de aan- of afwezigheid van passagiers en het aantal betrokken voertuigen (enkel de ongevallen waarbij alle bestuurders een negatieve ademtest hebben afgelegd, zijn in rekening genomen, 2000-2009) (niet gewogen)



- ...DIE ERNSTIG ZIJN VOOR ALLE WEGGEBRUIKERS...

De volgende figuur geeft de ongevallenernst weer, hier gedefinieerd als het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per 1000 geregistreerde ongevallen. Enkel ongevallen met mannelijke bestuurders werden weerhouden (de ongevallenernst bij de vrouwen is identiek voor jonge en oudere bestuurders) waarbij alle bestuurders een negatieve ademtest aflegden (de kwaliteit van de verzamelde gegevens over rijden onder invloed van alcohol laat ons niet toe om op betrouwbare wijze de ernst van ongevallen met bestuurders onder invloed van alcohol te berekenen). De figuur vergelijkt de ongevallenernst volgens het tijdstip van de week, de aan- of afwezigheid van passagiers en het aantal betrokken voertuigen in de eerste aanrijding, en dat voor de drie leeftijdscategorieën

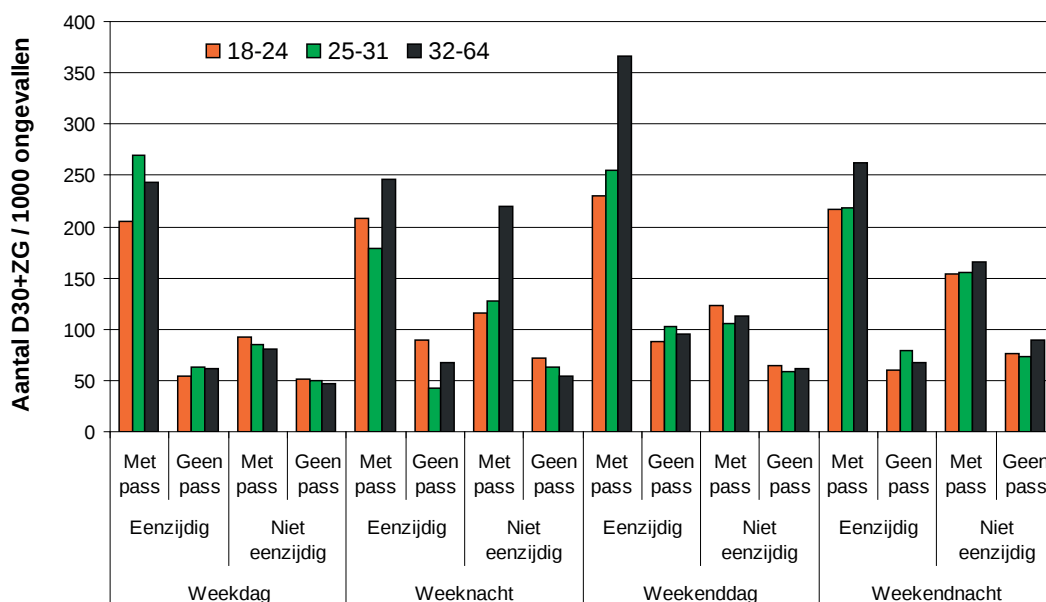
Uit deze figuur blijkt dat, zelfs als er rekening gehouden wordt met de periode van de week en met het aantal betrokken voertuigen, **de aanwezigheid van passagiers systematisch de ongevallenernst verhoogt**. Dit is logisch aangezien bij elke toename van één passagier, ook de kans op verwondingen bij minstens één van de inzittenden toeneemt.

We merken ook dat **ongevallen met één voertuig steeds ernstiger zijn dan met meerdere voertuigen**.

Tenslotte blijken **nachtelijke ongevallen ernstiger te zijn wanneer er meer dan één voertuig betrokken is**, maar wanneer het ongeval eenzijdig is, lijkt er nauwelijks verschil tussen de ongevallenernst 's nachts of overdag.

FIGUUR 37 :

Ernst van ongevallen waarin alle bestuurders (enkel mannen) negatief testen op alcohol, volgens de periode van de week, de aan- of afwezigheid van passagiers en het aantal betrokken voertuigen, 2000-2009 (niet gewogen)



Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie : BIVW

- ...EN NIET OMDAT ZE ONGEVALLEN HEBBEN DIE ENKEL VOOR HENZELF ERNSTIGER ZIJN.

Figuur 37 toont trouwens ook aan dat ongevallen met jonge autobestuurders niet significant ernstiger zijn dan ongevallen met oudere bestuurders. We zien inderdaad dat **de ongevallenernst van jonge bestuurders (oranje balk) niet systematisch hoger is dan de ongevallenernst van bestuurders van 32-64 jaar (zwarte balk)**. De ongevallenernst van jonge bestuurders blijkt slechts in 6 gevallen lichtjes hoger dan die van oudere bestuurders.

11

SAMENVATTING

• HOGE SLACHTOFFER – EN DODENTOL BIJ JONGE AUTOBESTUURDERS (18-31 JAAR)

Het verkeer is de **belangrijkste doodsoorzaak** bij mannen van 20 tot en met 24 jaar en is ook voor vrouwen van deze leeftijd een belangrijke doodsoorzaak. Maar ook onder iets oudere jongvolwassenen, de latere twintigers en vroege dertigers, eist het verkeer een zware dodentol.

Eén van de mogelijke manieren om de tol van verkeersonveiligheid te meten, is door het aantal verkeersslachtoffers in verhouding tot het aantal inwoners te plaatsen. Op deze manier stellen we vast dat het **aantal doden en zwaargewonden per miljoen inwoners piekt bij mannen op de leeftijd van 21 jaar**: op deze leeftijd is het aantal doden en zwaargewonden per miljoen inwoners wel zes maal hoger dan bij 65-jarige mannen. Bij **jonge vrouwen piekt het aantal doden en zwaargewonden per miljoen inwoners op 22 jaar**. Dit aantal is dan 3 maal hoger dan bij hun 65-jarige seksegenoten. Het aantal doden en zwaargewonden per miljoen inwoners is bij mannen steeds hoger dan bij vrouwen, ongeacht hun leeftijd, maar het verschil tussen beide geslachten is voor geen enkele leeftijdsgroep zo groot als bij jongeren van 18 tot en met 31 jaar.

Bovengenoemde cijfers bevestigen de omvang van de problematiek van jonge autobestuurders. Het Themarapport Jonge Autobestuurders behandelt daarmee één van de meest omvangrijke, gevoelige en meest besproken verkeersveiligheidsthema's en tracht een antwoord te bieden op de vraag waarom het verkeer zoveel slachtoffers maakt onder jonge autobestuurders¹⁶.

De jonge autobestuurders worden in dit themarapport opgesplitst in twee leeftijdscategorieën: de 18-24 jarigen en de 25-31 jarigen. Om de kenmerken van de letselongevallen van jongeren in een breder kader te kunnen plaatsen, werd nog een derde leeftijdscategorie toegevoegd: de autobestuurders van 32 tot en met 64 jaar.

• VERKLARINGEN

Tijdens de analyses van dit rapport kwamen twee hoofdverklaringen voor het hoge aantal verkeersslachtoffers en verkeersdoden onder jonge autobestuurders naar boven:

1. het **ongevalsrisico** is hoger voor jonge autobestuurders dan bij oudere autobestuurders
2. de gemiddelde **ernst** van letselongevallen met jonge autobestuurders is hoger dan de dan de gemiddelde ernst van letselongevallen met oudere autobestuurders.

• ONGEVALSRISICO

Het (letsel)ongevalsrisico, oftewel het aantal letselongevallen per gereden kilometer, is zes keer hoger voor 19-jarige mannen dan voor 32-64 jarige mannen. Dit wil zeggen dat 19-jarige mannelijke autobestuurders bij het afleggen van eenzelfde traject zes keer meer kans hebben om gekwetst te raken dan 32-64 jarige mannelijke autobestuurders. Bij vrouwen is het generatieverschil kleiner, maar toch is het ongevalsrisico van 19-jarige autobestuursters nog drie maal hoger dan het ongevalsrisico van 32-64 jarige vrouwen.

Een vergelijking tussen 19-jarige mannen en vrouwen ten slotte, toont aan het ongevalsrisico van 19-jarige mannen de helft hoger ligt dan het ongevalsrisico van 19-jarige vrouwen.

¹⁶ Naast dit themarapport over jonge bestuurders heeft het BIVV ook een studie uitgevoerd over de risicofactoren van 18 tot 24-jarige bestuurders op basis van een enquête over hun betrokkenheid bij ongevallen. Slootmans, F.; Dupont, E. en Silverans, P. (2011) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer. Analyse van risicofactoren voor 18 tot 24-jarige bestuurders op basis van een enquête over hun betrokkenheid bij ongevallen. Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.
Dupont, E. (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuuronderzoek Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel

• ONGEVALLERNST

Jonge autobestuurders hebben niet alleen een veel hogere kans om in een letselongeval betrokken te raken. Als zij in een letselongeval betrokken raken, is de overlijdenskans van de ongevalsbetrokkenen ook groter. De ongevallernst, het aantal doden per 1000 letselongevallen, is met andere woorden hoger bij jonge dan bij oudere autobestuurders. Deze stelling gaat echter enkel op voor de **18-24-jarige autobestuurders**, want de ernst van de letselongevallen van 25-31-jarige autobestuurders en 32-64-jarige autobestuurders is quasi gelijk.

Een van de belangrijkste onderzoeksbesluiten uit dit themarapport betreft de oorsprong van dit ernstverschil. Eenzelfde letselongevaltype (bvb. een eenzijdig letselongeval bij nacht) blijkt namelijk helemaal niet ernstiger te zijn bij jongeren dan bij autobestuurders van 32 jaar of ouder. **Wel raken jongeren verhoudingsgewijs vaker betrokken in letselongevaltypes met bovengemiddelde ernstige gevolgen.** Het betreffen hier vier letselongevaltypes:

1. letselongevallen met passagiers
2. letselongevallen bij nacht en in het donker
3. eenzijdige letselongevallen
4. alcoholgerelateerde letselongevallen

• LETSELONGEVALLEN MET PASSAGIERS

Jonge mannelijke autobestuurders die in een letselongeval betrokken raken, zijn vaker vergezeld van een of meer passagiers dan oudere mannelijke autobestuurders. In letselongevallen met vrouwelijke autobestuurders daarentegen varieert het aantal autopassagiers niet in functie van de leeftijd van de bestuurster.

Respectievelijk 33%, 25% en 22% van de letselongevallen met 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige mannelijke autobestuurders, tellen minstens één autopassagier. Twee redenen kunnen deze verschillende percentages verklaren. Ten eerste verplaatsen jonge mannen zich simpelweg vaker in het gezelschap van andere personen. Ten tweede wordt het ongevalsrisico door de aanwezigheid van passagiers minder gereduceerd bij jonge bestuurders dan bij bestuurders van 32 jaar of ouder. Passagiers lijken bij jonge bestuurders dus een minder voordelig effect te hebben dan bij oudere bestuurders¹⁷. Daarenboven is het vanzelfsprekend dat de potentiële ernst van een letselongeval toe, naarmate het aantal passagiers toeneemt.

• LETSELONGEVALLEN BIJ NACHT EN IN HET DONKER

Respectievelijk 21%, 19% en 13% van de letselongevallen met 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige autobestuurders gebeuren 's nachts. Ook hier blijken vooral jonge mannen zich sterk te onderscheiden van hun oudere seksegenoten. Ook jonge vrouwen hebben verhoudingsgewijs meer ongevallen 's nachts dan vrouwen van 32 jaar of ouder, maar het generatieverschil blijft relatief beperkt.

De voornaamste verklaring voor het relatief hoge aantal letselongevallen 's nachts bij jonge autobestuurders is het verhoudingsgewijs hoger aantal gereden kilometers bij nacht: 18-24-jarigen leggen 16% van alle gereden kilometers 's nachts af; voor 32-64-jarigen bedraagt dit 8% of slechts de helft.

Het ongevalsrisico, het aantal ongevallen per afgelegde kilometer, is daarentegen geen verklaring voor het hoge aantal letselongevallen van jonge autobestuurders bij nacht. Het ongevalsrisico van jonge autobestuurders is bij nacht weliswaar hoger dan het ongevalsrisico van oudere autobestuurders, maar dit verschil tussen jongeren en ouderen is verhoudingsgewijs niet groter 's nachts dan overdag.

¹⁷ Meer informatie over de invloed van passagiers op het rijgedrag van jonge bestuurders is te vinden in het rapport Dupont, E. (2012) Risico's voor jonge bestuurders in het verkeer: Literatuuronderzoek Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, Kenniscentrum Verkeersveiligheid, Brussel.

• EENZIJDIGE ONGEVALLLEN

Van de vier ernstige ongevalstypes die de algemene hoge ernst van letselongevallen van jonge autobestuurders kunnen verklaren, is dit het enige ongevalstype waarin uitgesproken meer jonge dan oudere vrouwelijke autobestuurders in betrokken zijn. Respectievelijk 19%, 15% en 11% van de letselongevallen met 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige vrouwelijke autobestuurders zijn eenzijdige letselongevallen. Alhoewel deze percentages opnieuw lager liggen dan bij de mannelijke autobestuurders (respectievelijk 27%, 20% en 15% van de letselongevallen met 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige mannelijke autobestuurders zijn eenzijdige letselongevallen) treedt er toch een duidelijk generatieverschil op, zowel bij vrouwen als bij mannen. Eenzijdige letselongevallen zijn bijzonder ernstig: de ernst van deze ongevallen is gemiddeld dubbel zo hoog als de ernst van letselongevallen met een tegenpartij.

Op basis van de ongevallencijfers kan het hoge aantal eenzijdige letselongevallen bij jongeren moeilijk verklaard worden (wegens het ontbreken van informatie over ongevalsoorzaken in het verkeersongevallenformulier). Maar vermoedelijk spelen onervarenheid, een onvoldoende beheersing van het voertuig, alcohol – en druggebruik en snelheid een rol.

• ALCOHOLGERELATEERDE LETSELONGEVALLLEN

Rijden onder invloed onderscheidt zich qua problematiek van de drie eerder genoemde kenmerkende ongevalstypes bij jongeren. Aselectieve metingen langs de weg, tonen immers - in tegenstelling tot wat vaak gedacht wordt - aan dat de prevalentie van rijden onder invloed lager is bij 18-24-jarigen dan bij 32-64-jarigen (1,4% versus 2,9%). Ook 25-31-jarigen (ook 2,9%) nemen niet vaker onder invloed plaats achter het stuur dan 32-64-jarigen.

Toch blijken jonge autobestuurders die betrokken raken in letselongevallen, vaker onder invloed te zijn dan oudere autobestuurders. Althans, dit is het geval voor de mannen (respectievelijk 20%, 19% en 16% van de 18-24-jarige, 25-31-jarige en 32-64-jarige mannelijke autobestuurders, betrokken in letselongevallen, zijn onder invloed); bij vrouwelijke autobestuurders doet er zich geen generatieverschil voor (alle leeftijdsgroepen 5% onder invloed).

Hier zijn twee verklaringen voor. Ten eerste wordt bij eenzelfde promillegehalte het rijvermogen van jongeren meer aangetast dan van oudere bestuurders. Met andere woorden, het verschil aangaande het ongevalsrisico tussen jongeren en ouderen, wordt nog groter bij rijden onder invloed. Ten tweede blijken jongeren meer alcoholconsumpties genuttigd te hebben als zij wél onder invloed een auto besturen. 50% van de jonge autobestuurders die de wettelijke limiet van 0,5 g/l overschrijden hebben immers meer dan 1,2 g/l in het bloed, ongeacht of dit jongens of meisjes zijn.

Het hoge aantal verkeersdoden onder jonge autobestuurders kan verklaard worden door:

1. Een hoger ongevalsrisico
2. Een hogere gemiddelde ernst van letselongevallen, dewelke het gevolg is van een hogere prevalentie van vier ernstige letselongevaltypes: eenzijdige letselongevallen, ongevallen bij nacht, alcoholgerelateerde letselongevallen en letselongevallen met passagiers.

Deze vier letselongevaltypes staan daarenboven niet los van elkaar maar zijn onderling gecorreleerd. Nachtelijke letselongevallen gaan bijvoorbeeld vaker dan gemiddeld gepaard met rijden onder invloed, maar zijn ook vaker eenzijdig en tellen gemiddeld meer passagiers dan letselongevallen overdag.

Uit de analyses in dit rapport blijkt dat jonge bestuurders een belangrijke problematiek vormen op het vlak van verkeersveiligheid aangezien hun aandeel onder de verkeersslachtoffers zo groot is.

Tot nog toe hebben wij geen bewijs dat jongeren een groter risico op ongevallen lopen omdat ze een bijzonder gevaarlijk rijgedrag zouden vertonen. Wij hebben geen gegevens wat betreft de gereden snelheid of de gordeldracht van jonge bestuurders. En voor wat betreft rijden onder invloed, weten we dankzij de gedragsmetingen “alcohol” en de DRUID-studie dat jonge bestuurders niet vaker dronken rijden dan hun oudere collega’s maar dat de jongeren die wél onder invloed zijn, zeer hoge bloedalcoholconcentraties laten optekenen.

Wij konden daarentegen wel aantonen dat hun hoge ongevalsrisico en hun frequente betrokkenheid bij bepaalde types ongevallen grotendeels te wijten zijn aan hun specifieke mobiliteit en levensstijl. Jonge bestuurders rijden vaker ‘s nachts en met passagiers, en tijdens hun vrije tijd.

Hoewel de rijervaring bij gebrek aan gegevens niet geanalyseerd werd in dit rapport, speelt zij een essentiële rol bij de verklaring van het verhoogde ongevalsrisico van jonge bestuurders. In deze context is het de bedoeling dat de rijopleiding de impact van de onervarenheid op het ontstaan van ongevallen zoveel mogelijk beperkt.



12

**TOEKOMSTIGE
ONDERZOEKSPISTES**

VOOR DE EERSTE KEER IN BELGIË WERD HET ONGEVALSRISICO PER AFGELEGDE KILOMETER VOLGENS LEEFTIJD EN GESLACHT BEREKEND. DIT LEVERDE VERGELIJKBARE RESULTATEN OP ALS DIEGENE DIE IN HET BUITENLAND WERDEN GEVONDEN. HET ONGEVALSRISICO IS ONEVENREDIG HOOG BIJ JONGE AUTOMOBILISTEN.

Bij de schatting van het aantal afgelegde kilometers per leeftijd en geslacht (welke in de toekomst nog fijner afgesteld zou moeten worden) worden twee soorten gegevens gebruikt: het aantal houders van een rijbewijs per leeftijd en geslacht en het jaarlijks gemiddeld aantal afgelegde kilometers per leeftijd en geslacht. Het aantal houders van een rijbewijs B werd geschat op basis van een 10 jaar oude studie. Deze informatie zou echter beschikbaar moeten zijn in een betrouwbare databank van rijbewijzen; we kunnen enkel hopen dat in deze behoefte de komende jaren (maanden) zal voorzien worden. Het gemiddeld aantal jaarlijks afgelegde kilometer per leeftijd en geslacht zou nog verfijnd kunnen worden, bijvoorbeeld door een grotere steekproef van bestuurders te gebruiken en door gegevens over alle bestuurders te verzamelen, zelfs over diegenen die maar een klein aantal kilometer afleggen.

Het verband tussen het jaarlijks aantal afgelegde kilometers en het ongevalsrisico zou diepgaander onderzocht moeten worden. Het ongevalsrisico per afgelegde kilometer is lager voor bestuurders die een groot aantal kilometers afleggen. En omgekeerd is het ongevalsrisico hoog voor bestuurders die weinig kilometers afleggen. Zowel de jongste als de oudste bestuurders behoren vaker tot de categorie van de “korte-afstandrijders”, wat logischerwijze tot gevolg heeft dat hun ongevalsrisico hoger is. Het zou dus interessant zijn als de vergelijking van het ongevalsrisico per leeftijdscategorie zou gebeuren voor drie afzonderlijke groepen, voor bestuurders die “korte”, “middellange” en “lange” afstanden afleggen. Er moet hierbij uiteraard rekening gehouden met de rijervaring van de bestuurders.

Het gebrek aan rijervaring is natuurlijk een belangrijke verklarende factor voor het verhoogd risico van jonge bestuurders. Het is momenteel echter onmogelijk om de ervaring van bestuurders die betrokken zijn in een ongeval vast te stellen. Geen enkele variabele waarmee de ervaring kan gemeten worden- zoals het aantal maand sinds het behalen van het rijbewijs of het jaarlijks aantal afgelegde kilometers- werd opgenomen in het verkeersongevallenformulier. Een specifieke studie over de effecten van leeftijd en ervaring op het ongevalsrisico zou welkom zijn.

In het rapport “Risico’s voor jonge bestuurders in het verkeer. Analyse van risicofactoren voor 18 tot 24-jarige bestuurders op basis van een enquête over hun betrokkenheid bij ongevallen⁴ van het BIVV bleek geen enkel rijopleidingstype bleek meer effectief dan de andere opleidingstypes als het gaat om een verlaging van de kans op een materieel ongeval.

Of dezelfde vaststelling ook gemaakt kan worden met betrekking tot ongevallen met (ernstige) letselschade kon aan de hand van dit rapport niet achterhaald worden. Mogelijk speelt het rijopleidingstype dus wel een rol met betrekking tot meer ernstige ongevallen. Tot dusver ontbreken echter de nodige gegevens om een dergelijke vergelijkende evaluatie van de rijopleidingstypes uit te voeren. Ook op het vlak van rijopleidingen is bijkomend onderzoek dus noodzakelijk.

JONGE BESTUURDERS ZIJN VAKER BETROKKEN BIJ ONGEVALSTYPES DIE ERNSTIGER ZIJN VOOR ALLE BESTUURDERS.

In dit rapport hebben we verschillende factoren opgesomd als mogelijke verklaring voor de oververtegenwoordiging van jonge autobestuurders bij sommige types ongevallen. Sommige factoren konden getest worden, zoals de grotere mobiliteit 's nachts van jongeren, wat grotendeels kan verklaren waarom jongeren oververtegenwoordigd zijn bij nachtelijke ongevallen. Of het feit dat jongeren gemiddeld meer passagiers vervoeren, waardoor jongeren natuurlijk meer ongevallen met passagiers hebben.

De invloed van rijden onder invloed van alcohol is daarentegen nog niet helemaal duidelijk. We weten dat het verhoogde risico op ongevallen bij rijden onder invloed veel groter is bij jonge dan bij oudere bestuurders maar we weten niet in welke mate dat te wijten is aan een hogere alcoholintoxicatie van jongeren of aan een negatiever effect van de intoxicatie op de rijervaring van jongeren. Om deze vraag te beantwoorden, zouden we de precieze alcoholintoxicatieniveaus van de bestuurders die betrokken waren bij een ongeval moeten kennen.

De meeste andere verklarende factoren die in dit rapport behandeld werden, blijven onbevestigde hypothesen. De rol van snelheid bij het ontstaan van verkeersongevallen blijft onduidelijk, net zoals de rol van vermoeidheid, afleiding en de invloed van passagiers, drugs of geneesmiddelen. Deze factoren zouden grondig moeten onderzocht worden zodat kan nagegaan worden in welke mate zij jonge bestuurders beïnvloeden.

REKENING HOUDEND MET HET AL DAN NIET RIJDEN ONDER INVLOED, HET TIJDSTIP VAN DE WEEK EN DE AANWEZIGHEID VAN ANDERE WEGGEBRUIKERS HEBBEN JONGE BESTUURDERS GEEN ERNSTIGERE ONGEVALLen DAN ANDERE BESTUURDERS.

“Inzake verkeersveiligheid weten we dat de impactsnelheid de variabele is die de ongevallen ernstigst beïnvloedt. Dat jongeren bij een zelfde type ongeval (“eenzijdig” ongeval zonder passagiers of alcohol tijdens een weekendnacht bijvoorbeeld), geen ernstigere ongevallen hebben dan andere bestuurders zou dus kunnen betekenen dat de impactsnelheid niet hoger ligt bij jonge dan bij oudere autobestuurders. Andere factoren zouden dit fenomeen eveneens kunnen verklaren: jongeren zijn misschien beter beschermd (gordeldracht, veiligere wagen) of ze zijn fysiek beter bestand tegen schokken.” Deze nieuwe vragen kunnen helaas niet beantwoord worden via de databank waarover wij beschikken. Is de impactsnelheid bij ongevallen met jongeren hoger of lager dan de impactsnelheid bij ongevallen met andere bestuurders? Dragen jongeren de gordel vaker of minder vaak dan oudere bestuurders? Rijden jongeren met veiligere auto's dan oudere bestuurders? Zijn jongeren fysiek beter bestand tegen schokken? Deze vragen moeten dus nog onderzocht worden.



13

BIJLAGEN

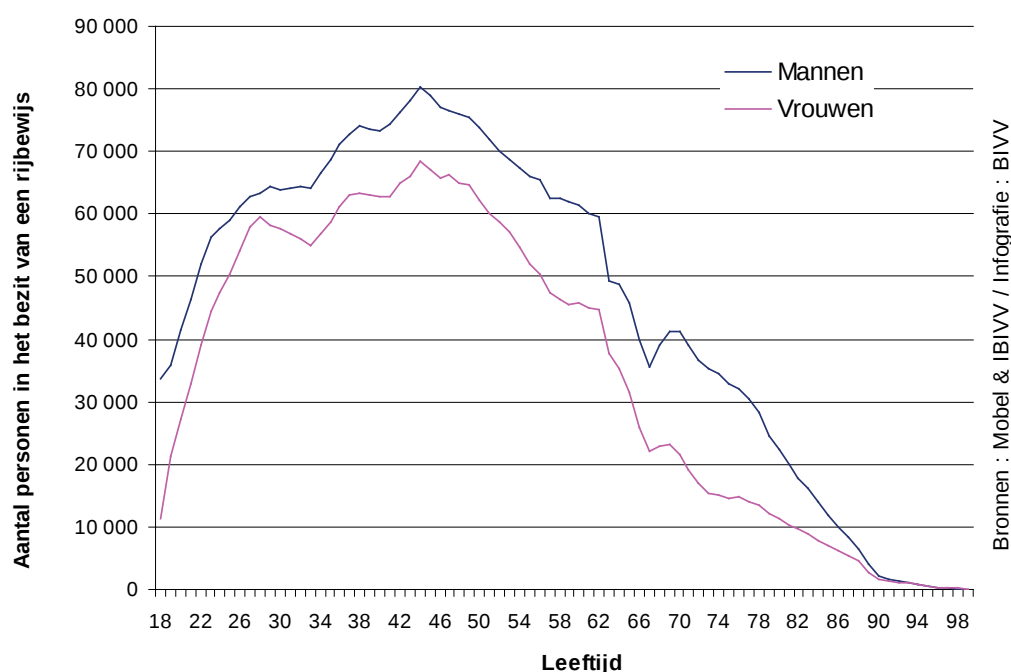
13.1 Schatting van het aantal afgelegde kilometers

13.1.1 Aantal personen in het bezit van een rijbewijs in België per leeftijd en geslacht

De Mobel studie over de mobiliteit van de Belgische huishoudens, die in 2001 werd uitgevoerd, maakt het percentage mannen en vrouwen die in het bezit zijn van een rijbewijs bekend. Door dit percentage met de bevolking in 2009 te vermenigvuldigen, wordt een schatting van het aantal personen in het bezit van een rijbewijs, volgens leeftijd en geslacht, bekomen. Deze schatting wordt in de onderstaande figuur weergegeven.

FIGUUR 38 :

Aantal personen in het bezit van een rijbewijs volgens leeftijd en geslacht, 2009



13.1.2 Aantal afgelegde kilometers per jaar, volgens leeftijdscategorie en geslacht

Om de 3 jaar organiseert het BIVV een face-to-face enquête met duizend Belgische bestuurders om meer te weten te komen over hun attitudes ten opzichte van verkeersveiligheid: dit is de zogenaamde attitudemeting (http://bivvweb.ipower.be/observ/observatorium_nl.htm). In het kader van deze enquête dienen de bestuurders het aantal kilometers dat ze de laatste 6 maanden als bestuurder met de auto afgelegd hebben, te schatten. Uitsluitend de bestuurders die meer dan 1500km tijdens de laatste 6 maanden hebben afgelegd, werden in de steekproef opgenomen. De hieronder beschreven schatting is gebaseerd op de attitudemetingen uitgevoerd in 2006 en 2009. De antwoorden van de respondenten werden met een factor 2 vermenigvuldigd om het aantal afgelegde kilometers op een jaar te bekomen. Deze schatting steunt aldus op de hypothese dat het aantal afgelegde kilometers vermeld door de respondenten, overeenkomt met de werkelijkheid. Wanneer de antwoorden toch van de werkelijkheid zouden afwijken¹⁸, veronderstellen we dat de gemiddelde afwijkingsgrootte min of

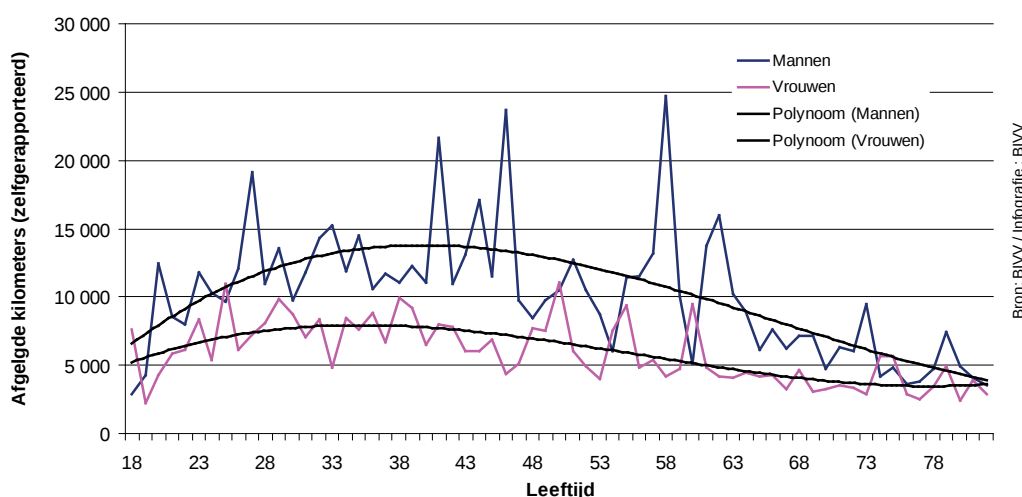
¹⁸ Bijvoorbeeld omdat bestuurders de neiging hebben om het aantal kilometers dat ze afleggen te overschatten.

meer identiek is voor alle leeftijden en voor de twee geslachten. Het gemiddeld aantal afgelegde kilometers werd gemodelleerd op basis van een derdegraads veelterm om een betere benadering van het aantal afgelegde kilometers per leeftijd en geslacht te verkrijgen (Figuur 39).

Omdat de bestuurders die minder dan 1500 km hebben afgelegd tijdens de laatste 6 maanden niet zijn opgenomen in de steekproef, wordt het geschatte aantal gemiddelde afgelegde kilometers (op basis van de steekproef) voor elke leeftijdscategorie (en voor beide geslachten) overschat. Omdat zich onder jonge bestuurders echter meer “onregelmatige” bestuurders (minder dan 1500 km / 6 maanden) bevinden dan onder oudere bestuurders, is het jaarlijks afgelegde kilometers door jonge bestuurders door de steekproef meer onderschat dan voor andere bestuurders.

FIGUUR 39 :

Gemiddeld aantal individueel afgelegde kilometers per jaar volgens leeftijd en geslacht, 2006-2009



13.1.3 Berekening van het aantal afgelegde voertuigkilometers per leeftijd en geslacht

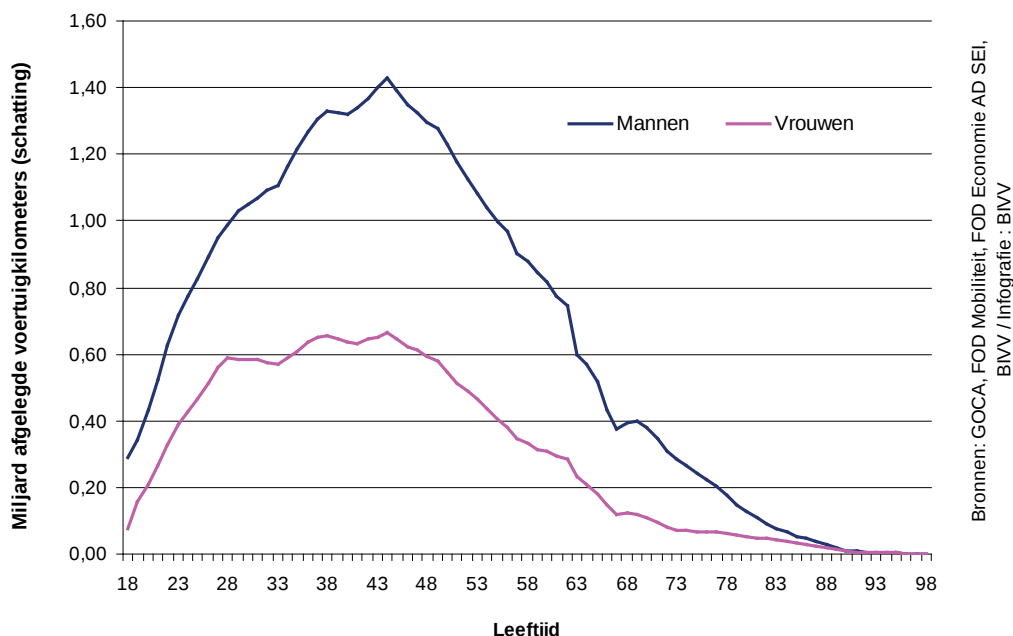
Tot slot hebben we de twee bovenvermelde schattingen vermenigvuldigd: het geschatte aantal individueel afgelegde kilometers door mannen van 25 jaar (in 2009) werd dus vermenigvuldigd met het geschat aantal mannen van 25 jaar dat in het bezit is van een rijbewijs. Deze oefening werd gedaan voor de mannen en vrouwen van elke leeftijdscategorie. Een corrigerende coëfficiënt werd vervolgens toegekend opdat het totaal aantal geschatte voertuigkilometers zou overeenstemmen met het totaal aantal voertuigkilometers dat officieel afgelegd werd op Belgische wegen (bron: FOD Mobiliteit).

Voor de berekening van deze coëfficiënt, hebben we de verdeling berekend van de afgelegde kilometers per leeftijd en geslacht (bijvoorbeeld, mannen van 40 jaar leggen 1,6% af van alle berekende afgelegde kilometers) en hebben daarna deze verdeling toegepast op het officiële aantal afgelegde voertuigkilometers in 2009 in België (dit officiële cijfer bedraagt 77,236 miljard afgelegde kilometers). Voor mannelijke bestuurders van 40 jaar bijvoorbeeld, is het aantal geschatte kilometers $77,236 \times 0,016 = 1,27$ miljard kilometers).

Op basis van deze berekeningsmethode is het aantal afgelegde kilometers door 18-jarige bestuurders echter overschat, omdat de meeste 18-jarige bestuurders in de praktijk geen volledig jaar in het bezit zijn van een rijbewijs.

FIGUUR 40 :

Aantal afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht



13.2 Aanvullende analyses, zonder verklaringskracht van de specifieke verkeersveiligheidsproblematiek van jonge bestuurders

Naast de aanwezigheid van passagiers, de periode van de week, het ongevalstype en rijden onder invloed van alcohol, werden nog andere variabelen geanalyseerd om hun eventuele bijdrage tot de hogere ongevallensernt en het hogere ongevalrisico van jongeren, te bepalen. De verklaringskracht van deze variabelen blijkt echter beperkt of zelfs onbestaande. Hun analyse werd hieronder samengevat¹⁹.

13.2.1 Plaats van het ongeval

Letselongevallen met jonge automobilisten verschillen nauwelijks van ongevallen met oudere bestuurders als het gaat over de plaats van de ongevallen.

Tabel 28 geeft de verdeling van het aantal letselongevallen over de verschillende leeftijdscategorieën per locatietype weer. Aan de hand van deze tabel kan nagegaan worden of jongeren op bepaalde locaties meer ongevallen of minder ongevallen hebben dan meer ervaren en oudere autobestuurders. Hiervoor wordt het respectievelijke aandeel van jonge bestuurders in het geheel aantal letselongevallen (aangegeven in de laatste rij van de tabel) vergeleken met hun respectievelijke aandeel op een welbepaalde locatie. Bijvoorbeeld de ongevallen met jonge bestuurders van 18-24 jaar zijn goed voor 27% van alle ongevallen in de bebouwde kom.

¹⁹ Meer informatie over de verschillende lokatievariabelen voor alle leeftijdsgroepen samen, kan gevonden worden in het volgende rapport: Casteels Y., Focant N., Nuytens N. (2011) Statistische analyse van de verkeersongevallen 2009. BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel

Dit percentage is perfect “normaal” aangezien bij 28% van alle ongevallen een automobilist van die leeftijd betrokken is. Deze vaststelling geldt ook voor de 25-31 jarigen: 26% van de ongevallen binnen de bebouwde kom, voor 27% van alle ongevallen. Anders gezegd, jongeren zijn noch onder-, noch oververtegenwoordigd wat betreft letselongevallen binnen de bebouwde kom.

Wanneer dezelfde oefening wordt gedaan voor andere locatietypes (zoals het gewest; provincies, wegtype, kruispunttype en maximale snelheidslimiet), dan valt op dat **geen enkele plaats echt kenmerkend voor letselongevallen met jonge autobestuurders lijkt te zijn. De locaties van letselongevallen zijn voor alle leeftijdsgroepen erg gelijkaardig.**



TABEL 28 :

Aantal letselongevallen en aandeel letselongevallen volgens de leeftijdscategorie van de autobestuurders per gewest, provincie, wegtype, kruispunttype en maximale snelheidslimiet, 2009 (gewogen)

		18-24	
		#	%
Gewest	Vlaams Gewest	6 159	27%
	Waals Gewest	3 241	30%
	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	785	24%
Provincie	Antwerpen	1 712	27%
	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	785	24%
	Vlaams-Brabant	733	24%
	Waals-Brabant	335	32%
	Henegouwen	1 179	30%
	Luik	1 036	31%
	Limburg	1 029	32%
	Luxemburg	295	29%
	Namen	396	26%
	Oost-Vlaanderen	1 620	28%
	West-Vlaanderen	1 065	26%
Weg-type	Binnen bebouwde kom	5 462	27%
	Buiten bebouwde kom	3 893	30%
	Autosnelwegen	831	27%
Kruispunt-	Geen Kruispunt	6 571	29%
	type	8	21%
	Met agent	25	32%
	Met verkeerslichten	800	28%
	Met voorrangsborden B1 of B5	1 651	27%
	Met voorrang van rechts	914	26%
	Rotonde	217	23%
Maximale snelheidslimiet	≤30 km/u	277	25%
	Maximale snelheidslimiet	5 231	27%
	51 km/u - 70 km/u	2 332	29%
	71 km/u - 90 km/u	1 536	31%
	> 90 km/h	805	28%
	Onbekend	5	23%
Totaal		10 185	28%

Bron: FOD Economie AD SEI / Infografie: BIVV

13.2.2 Lichtgesteldheid

Rekening houdend met de vaststellingen omtrent het tijdstip van letselongevallen met jonge autobestuurders, is de verdeling van de ongevallen naargelang de lichtgesteldheid niet verrassend: **ongevallen met jonge bestuurders (en vooral met 18-24 jarige bestuurders) doen zich vaker voor wanneer het buiten donker is (met of zonder openbare verlichting) dan ongevallen met oudere bestuurders.** Maar dit is (gedeeltelijk) het gevolg van een verschil in gebruik van de wagen naargelang de leeftijd, aangezien jongeren vaker 's nachts rijden dan 32-64 jarigen.

25-31		32-64		Totaal ²⁰	
#	%	#	%	#	%
5 963	27%	14 843	66%	22 427	100%
2 810	26%	7 057	65%	10 910	100%
975	30%	2 305	70%	3 295	100%
1 701	27%	4 191	67%	6 286	100%
975	30%	2 305	70%	3 295	100%
805	27%	2 093	69%	3 036	100%
242	23%	672	64%	1 049	100%
1 018	26%	2 559	65%	3 935	100%
875	26%	2 207	65%	3 385	100%
902	28%	2 022	64%	3 178	100%
269	27%	611	61%	1 006	100%
407	27%	1 009	66%	1 534	100%
1 541	27%	3 733	65%	5 751	100%
1 013	24%	2 804	67%	4 175	100%
5 354	26%	13 890	68%	20 576	100%
3 412	26%	8 363	65%	12 949	100%
982	32%	1 951	63%	3 107	100%
6 178	27%	14 762	64%	23 037	100%
13	33%	26	67%	38	100%
22	29%	47	61%	77	100%
848	29%	2 039	71%	2 887	100%
1 555	25%	4 260	70%	6 120	100%
919	26%	2 437	69%	3 514	100%
213	22%	633	66%	959	100%
263	23%	741	66%	1 125	100%
5 135	26%	13 201	67%	19 622	100%
2 148	27%	5 308	67%	7 958	100%
1 319	26%	3 150	63%	5 028	100%
879	31%	1 786	62%	2 876	100%
5	23%	18	82%	22	100%
9 748	27%	24 204	66%	36 632	100%

De effect van openbare verlichting tijdens de nacht kan onderzocht worden aan de hand van een analyse van de ernst van letselongevallen in functie van de lichtgesteldheid. **Ongeacht de leeftijd van de bestuurder zijn ongevallen op wegen zonder openbare verlichting veel ernstiger dan ongevallen op goed verlichte wegen.** Bij jongeren is de ernst van ongevallen op wegen zonder verlichting 2 keer hoger dan deze van ongevallen op wegen met verlichting. Bij 32-64 jarigen, is de ongevallensernt zelfs 3 keer hoger. De afwezigheid van verlichting lijkt dus nog problematischer voor oudere dan voor jongere bestuurders.

²⁰ De rijpercentages tellen niet op tot 100%, omdat in eenzelfde ongeval zowel een autobestuurder uit de leeftijdscategorie 18-24 jaar als een autobestuurder uit de twee andere leeftijdscategorieën aanwezig kan zijn. In de kolom "totaal" wordt echter wel steeds een percentage van 100% teruggevonden: dit totaal beantwoordt aan het aantal letselongevallen met een autobestuurder van 18 tot en 64 jaar en is dus niet gelijk aan de optelsom van de gegevens uit de overige kolommen van de tabel.

TABEL 29 :

Aantal letselongevallen en ongevallenernst, volgens de lichtgesteldheid en de leeftijd van de autobestuurders, (2005-) 2009 (gewogen)

	Letselongevallen (2009)						Ernst (2005-2009)		
	18-24		25-31		32-64		18-24	25-31	32-64
Dag	5 879	58%	5 973	61%	16 891	70%	12,3	9,6	11,3
Dageraad - Schemering	574	6%	548	6%	1 133	5%	20,0	15,7	14,5
Nacht, ontstoken openbare verlichting	3 334	33%	2 876	30%	5 506	23%	27,9	24,4	24,6
Nacht, geen openbare verlichting	374	4%	323	3%	606	3%	67,3	56,4	69,5
Onbekend	25	0%	30	0%	67	0%	51,5	5,6	22,6
Totaal	10 185	100%	9 748	100%	24 204	100%	19,9	15,7	16,0

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

13.2.3 Weersomstandigheden

Er is geen verband aanwezig tussen ongunstige weersomstandigheden en de leeftijd van in letselongevallen betrokken autobestuurders. In elk van de drie leeftijdscategorieën, vindt 82-83% van de letselongevallen in normale omstandigheden plaats en 11-12% in regenweer. De overige ongevallen doen zich in bijzondere (sneeuw, wind mist, enz.) of in onbekende weersomstandigheden voor (ongeveer 4%). **Bijzonder ongunstige weersomstandigheden veroorzaken dus geen abnormaal hoog aantal ongevallen bij jonge autobestuurders.**

De ongevallenernst daarentegen is bij regenweer bijzonder groot onder 18-24 jarige bestuurders. Deze ernst bedraagt 22 doden per 1000 ongevallen in regenweer tegenover “slechts” 19 doden in normale weersomstandigheden, terwijl zowel bij de 25-31 jarigen als bij de 32-64 jarigen de ernst bij regenweer juist lager is dan in normale weersomstandigheden. De hogere ernst bij regenweer bij 18-24 jarige bestuurders zou het gevolg kunnen zijn van een gebrek aan rijervaring in regenachtig weer en/of van onaangepaste snelheid.

“Andere weersomstandigheden”, zoals sneeuw, sterke wind of mist, verhogen voor alle bestuurders de ongevallenernst met ongeveer 1,7 keer in vergelijking met normale omstandigheden. Het gebrek aan ervaring in deze relatief zeldzame omstandigheden lijkt hier even groot te zijn voor de drie leeftijdscategorieën.

TABEL 30 :

Aantal letselongevallen en ongevallenernst, naargelang de weersomstandigheden en de leeftijd van de autobestuurder, (2005-) 2009 (gewogen)

	Letselongevallen (2009)						Ernst (2005-2009)		
	18-24		25-31		32-64		18-24	25-31	32-64
Normaal	8 449	83%	8 071	83%	20 344	84%	19,2	15,5	16,1
Regenval	1 172	12%	1 158	12%	2 578	11%	22,3	14,3	13,9
Andere	234	2%	221	2%	550	2%	32,3	28,2	25,5
Onbekende	330	3%	298	3%	733	3%	19,4	16,8	15,0
Totaal	10 185	100%	9 748	100%	24 204	100%	19,9	15,7	16,0

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

13.2.4 Ongevallen per maand

In tegenstelling tot de variabelen dag/nacht, weekend/week en lichtgesteldheid, blijkt uit de analyse van de verdeling van de letselongevallen over de maanden van het jaar (van 2005 tot 2009) **geen verschil** tussen de autobestuurders uit de verschillende leeftijdscategorieën. Voor de drie leeftijdscategorieën (18-24 jaar, 25-31 jaar en 32-64 jaar), wordt er in de maanden mei, juni, september, oktober en november een iets hoger aantal letselongevallen geregistreerd dan in andere maanden.

Wat betreft de ongevallenernst sluiten de waarnemingen per maand aan bij de algemene bevindingen omtrent ongevallenernst (zie 2.3 “Ongevallen met jonge autobestuurders zijn ernstiger”). **De ernst van letselongevallen met jonge autobestuurders is systematisch hoger dan deze van bestuurders van 32-64 jaar**; en onder de jonge autobestuurders zelf, zijn ongevallen met bestuurders van 18-24 jaar systematisch ernstiger dan ongevallen met bestuurders van 25-31 jaar.

Het algemene verschil aangaande de ongevallenernst tussen jonge autobestuurders en oudere autobestuurders komt echter niet tijdens elke maand in dezelfde mate tot uiting (Tabel 31). Een duidelijke verklaring voor de soms sterke fluctuaties ontbreekt echter.

TABEL 31 :

Aantal letselongevallen en ongevallenernst, volgens de maand en volgens de leeftijd van de autobestuurder, (2005-) 2009 (gewogen)

	Letselongevallen (2009)						Ernst (2005-2009)		
	18-24		25-31		32-64		18-24	25-31	32-64
Januari	764	7,4%	802	8,1%	1 902	7,7%	20,1	19,0	14,8
Februari	710	7,5%	698	7,7%	1 634	7,3%	20,7	12,7	17,6
Maart	840	8,1%	830	8,4%	1 981	8,0%	22,3	14,5	17,6
April	870	8,7%	769	8,0%	2 028	8,5%	19,3	17,5	16,0
Mei	898	8,7%	819	8,2%	2 139	8,7%	15,9	15,0	13,4
Juni	886	8,8%	883	9,2%	2 178	9,1%	22,2	14,7	16,6
Juli	851	8,2%	761	7,7%	1 863	7,6%	20,0	14,2	19,8
Augustus	828	8,0%	754	7,6%	1 971	8,0%	20,7	15,0	15,1
September	833	8,3%	813	8,5%	2 132	8,9%	23,7	17,2	13,9
Oktober	992	9,6%	946	9,5%	2 408	9,8%	14,7	14,2	15,1
November	912	9,1%	896	9,3%	2 162	9,1%	19,9	17,7	16,7
December	801	7,7%	779	7,8%	1 808	7,3%	19,9	16,9	16,5
Totaal	10 185	100%	9 748	100%	24 204	100%	19,9	15,7	16,0

Bron: FOD Economie ADSEI / Infografie: BIVV

FIGUREN EN TABELLEN

FIGUREN

FIGUUR 1:	Verdeling van de doden en zwaargewonden per type weggebruiker, volgens leeftijd, 2009 (gewogen).....	9
FIGUUR 2:	Belangrijkste doodsoorzaken bij mannen, volgens leeftijdscategorie, 2006	12
FIGUUR 3:	Belangrijkste doodsoorzaken bij vrouwen, volgens leeftijdscategorie, 2006	13
FIGUUR 4:	Aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een letselongeval volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen)	13
FIGUUR 5:	Mortaliteitsgraad ten gevolge van verkeersongevallen bij jongeren van 18-24 jaar in verschillende Europese landen, 2008	14
FIGUUR 6:	Verhouding van de mortaliteitsgraad van "jongeren 18-24 jaar" in het verkeer tot de mortaliteitsgraad van de "totale bevolking" in het verkeer, in verschillende Europese landen, 2008.....	14
FIGUUR 7:	Het aantal 18-24 jarige verkeersdoden per miljoen inwoners in de landen van de Europese Unie, 2008	15
FIGUUR 8:	Aantal autobestuurders betrokken bij een letselongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen).....	17
FIGUUR 9:	Aantal autobestuurders betrokken bij een ernstig ongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen).....	18
FIGUUR 10:	Totaalernst van de ongevallen met minstens één bestuurder (M) of bestuurster (V) uit de aangegeven leeftijdscategorie – gemiddelde 2005-2009 (gewogen)	20
FIGUUR 11:	Doden 30 dagen in ongevallen met minstens één bestuurder uit de aangegeven leeftijdscategorie, opgesplitst in bestuurders, passagiers en opponenten (2005-2009)	29
FIGUUR 12:	Verdeling van het aantal doden 30 dagen en zwaargewonden per type weggebruiker (van de opponent), volgens de leeftijd van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen).....	29
FIGUUR 13:	Aandeel letselongevallen zonder en met passagiers volgens de leeftijdscategorie en het geslacht van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen).....	32
FIGUUR 14:	Relatief ongevalsrisico in het gezelschap van passagiers: vergelijking tussen het percentage autobestuurders met passagiers buiten een ongevalscontext en het percentage autobestuurders met passagiers in letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen)	35
FIGUUR 15:	Verdeling van de letselongevallen volgens tijdstip van de week, volgens leeftijd en geslacht van de autobestuurder, 2000-2009 (niet gewogen)	39
FIGUUR 16:	Schatting van de verdeling van het aantal afgelegde voertuigkilometers over de vier periodes van de week, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2009	40
FIGUUR 17:	Ongevalsrisico volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder en de periode van de week, 2009 (gewogen) ...	41
FIGUUR 18:	Verdeling van de letselongevallen volgens het eerste botsingstype en de leeftijdscategorie van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen).....	44
FIGUUR 19:	Verdeling van de letselongevallen volgens het eerste botsingstype en de leeftijdscategorie en het geslacht van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen)	45
FIGUUR 20:	Verdeling slachtoffers van eenzijdige ongevallen (doden 30 dagen en gewonden) onder bestuurders en passagiers, volgens leeftijd van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen).....	47
FIGUUR 21:	Verdeling van eenzijdige letselongevallen over de week, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen)	48
FIGUUR 22:	Aandeel eenzijdige ongevallen (op het totaal aantal letselongevallen) volgens de periode van de week, de leeftijd en het geslacht van de autobestuurder, 2005-2009 (gewogen).....	49
FIGUUR 23:	Aandeel eenzijdige ongevallen (op het totaal aantal ernstige ongevallen) volgens de periode van de week, de leeftijd en het geslacht van de bestuurder, 2005-2009 (gewogen).....	49
FIGUUR 24:	Het percentage geteste autobestuurders in letselongevallen volgens leeftijdscategorie, mannen versus vrouwen, 2009 (gewogen)	54
FIGUUR 25:	Het percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijdscategorie, 2009 (gewogen)	54
FIGUUR 26:	Het percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens leeftijdscategorie, mannen versus vrouwen, 2009 (gewogen)	55
FIGUUR 27:	Relatief ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol: vergelijking tussen het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol buiten een ongevalscontext ¹³ en het percentage autobestuurders onder invloed in ernstige letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen).....	57
FIGUUR 28:	Graad van de bloedalcoholconcentratie (BAC) van positief geteste autobestuurders bij aselecte alcoholcontroles langs de weg, per leeftijdsgroep	58
FIGUUR 29:	Percentage autobestuurders onder invloed in letselongevallen volgens het aantal passagiers in het voertuig tijdens weekendnachten, 2000-2009 (niet gewogen)	59
FIGUUR 30:	Percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen over de verschillende periodes van de week, volgens leeftijdscategorie, 2005-2009 (gewogen)	61
FIGUUR 31:	Evolutie van het aantal verkeersdoden 30 dagen volgens leeftijdscategorie	65
FIGUUR 32:	Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een letselongeval naar leeftijd en geslacht (niet gewogen)	66
FIGUUR 33:	Evolutie van het aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder (1991 = basis 100) (niet gewogen).....	70
FIGUUR 34:	Evolutie van de totaalernst van ongevallen met minstens één autobestuurder, volgens de leeftijd en het geslacht van de bestuurder (niet gewogen)	71
FIGUUR 35:	Evolutie van het percentage autobestuurders onder invloed (o.i.) in letselongevallen, volgens leeftijdscategorie en geslacht, 1995-2009 (niet gewogen).....	74
FIGUUR 36:	ongevallen met jonge autobestuurders van 18-24 jaar / ongevallen met autobestuurders van 32-64 jaar ¹⁴ volgens het tijdstip van de week, de aan- of afwezigheid van passagiers en het aantal betrokken voertuigen (enkel de ongevallen waarbij alle bestuurders een negatieve ademtest hebben afgelegd, zijn in rekening genomen, 2000-2009) (niet gewogen).....	77

FIGUUR 37:	Ernst van ongevallen waarin alle bestuurders (enkel mannen) negatief testen op alcohol, volgens de periode van de week, de aan- of afwezigheid van passagiers en het aantal betrokken voertuigen, 2000-2009 (niet gewogen)	78
FIGUUR 38:	Aantal personen in het bezit van een rijbewijs volgens leeftijd en geslacht, 2009.....	90
FIGUUR 39:	Gemiddeld aantal individueel afgelegde kilometers per jaar volgens leeftijd en geslacht, 2006-2009	91
FIGUUR 40:	Aantal afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht	92

TABELLEN

TABEL 1:	Aantal gewonde of omgekomen autobestuurders volgens leeftijdscategorie en aantal letselongevallen met minstens één bestuurder van de vermelde leeftijd, 2009 (gewogen).....	12
TABEL 2:	Aantal jonge autobestuurders betrokken in een (ernstig) letselongeval, in vergelijking met hun aandeel in de totale volwassen bevolking (18 jaar en ouder), 2009 (gewogen)	16
TABEL 3:	Aantal autobestuurders betrokken bij een letselongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen).....	18
TABEL 4:	Aantal autobestuurders betrokken bij een ernstig ongeval per miljard afgelegde voertuigkilometers volgens leeftijd en geslacht, 2009 (gewogen).....	19
TABEL 5:	Aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder, volgens de leeftijdscategorie van de jonge bestuurder, 2009 (gewogen)	26
TABEL 6:	Slachtoffers in letselongevallen met een autobestuurder van 18-24 jaar, 25-31 jaar en 32-64 jaar (bestuurders + passagiers + opponenten), volgens de leeftijd van de bestuurder en de slachtoffers, 2009 (gewogen).....	27
TABEL 7:	Aantal slachtoffers (volgens leeftijd en geslacht) onder jonge autobestuurders, 2009 (gewogen).....	28
TABEL 8:	Percentage mannen onder de jonge autobestuurders, volgens de ernst van de verwondingen, 2009 (gewogen) ..	28
TABEL 9:	Gemiddeld aantal passagiers in een letselongeval volgens de periode van de week, 2005-2009 (gewogen)	33
TABEL 10:	Percentage wagens met passagier(s) volgens de periode van de week en de leeftijdscategorie van de bestuurder, mannen (2009).....	33
TABEL 11:	Relatief ongevalsrisico in het gezelschap van passagiers: vergelijking tussen het percentage autobestuurders met passagiers buiten een ongevalscontext en het percentage autobestuurders met passagiers in letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen)	35
TABEL 12:	Verdeling van de letselongevallen over de 4 periodes van de week, volgens de leeftijd (en het geslacht) van de autobestuurder, 2009 (gewogen).....	38
TABEL 13:	Geschat aantal jaarlijks afgelegde voertuigkilometers (uitgedrukt in miljard kilometers) door autobestuurders volgens de leeftijd van de bestuurder en de periode van de week, 2009	40
TABEL 14:	Kerncijfers over eenzijdige ongevallen, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2009 (gewogen)	46
TABEL 15:	Aantal slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) onder bestuurders en passagiers van eenzijdige ongevallen, volgens de leeftijd van de autobestuurder, 2009 (gewogen).....	47
TABEL 16:	Hoofdindicatoren van alcoholgerelateerde letselongevallen, volgens de leeftijdscategorie en het geslacht van de autobestuurder die onder invloed is, 2009 (gewogen)	55
TABEL 17:	Relatief ongevalsrisico bij rijden onder invloed van alcohol: vergelijking tussen het percentage autobestuurders onder invloed van alcohol buiten een ongevalscontext en het percentage autobestuurders onder invloed in ernstige letselongevallen door middel van een odds-ratio, 2009 (gewogen).....	56
TABEL 18:	Aantal en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen, volgens botsingstype en leeftijdscategorie, 2005-2009 (gewogen)	60
TABEL 19:	Aantal en percentage positief bevonden autobestuurders in letselongevallen over de verschillende periodes van de week, volgens leeftijdscategorie, 2005-2009 (gewogen)	61
TABEL 20:	Evolutie van het aantal verkeersdoden 30 dagen volgens leeftijdscategorie (niet gewogen).....	64
TABEL 21:	Evolutie van het aantal doden en zwaargewonden per 100 000 inwoners ten gevolge van een letselongeval naar leeftijd en geslacht (niet gewogen)	66
TABEL 22:	Evolutie van het aantal autobestuurders, betrokken in een letselongeval, volgens leeftijdscategorie (niet gewogen)	67
TABEL 23:	Evolutie van het aandeel van de jongeren 1- bij de autobestuurders (AB) betrokken bij een letselongeval en 2- bij de autobestuurders (AB) betrokken bij een zwaar ongeval (niet gewogen)	68
TABEL 24:	Evolutie van het aantal slachtoffers in ongevallen met minstens één jonge autobestuurder, volgens leeftijdscategorie (niet gewogen)	68
TABEL 25:	Evolutie van het aantal eenzijdige ongevallen en het aantal slachtoffers in deze ongevallen volgens de leeftijd van de autobestuurder, 1991-2009 (niet gewogen)	72
TABEL 26:	Evolutie van het aantal en het aandeel positieve autobestuurders volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder, mannen, 1995-2009 (niet gewogen)	73
TABEL 27:	Evolutie van het aantal en het aandeel positieve autobestuurders volgens de leeftijdscategorie van de bestuurder, vrouwen, 1995-2009 (niet gewogen).....	74
TABEL 28:	Aantal letselongevallen en aandeel letselongevallen volgens de leeftijdscategorie van de autobestuurders per gewest, provincie, wegtype, kruispunttype en maximale snelheidslimiet, 2009 (gewogen)	94
TABEL 29:	Aantal letselongevallen en ongevallenernst, naargelang de weersomstandigheden en de leeftijd van de autobestuurders, (2005-) 2009 (gewogen).....	96
TABEL 30:	Aantal letselongevallen en ongevallenernst, naargelang de weersomstandigheden en de leeftijd van de autobestuurder, (2005-) 2009 (gewogen).....	96
TABEL 31:	Aantal letselongevallen en ongevallenernst, volgens de maand en volgens de leeftijd van de autobestuurder, (2005-) 2009 (gewogen)	97

