

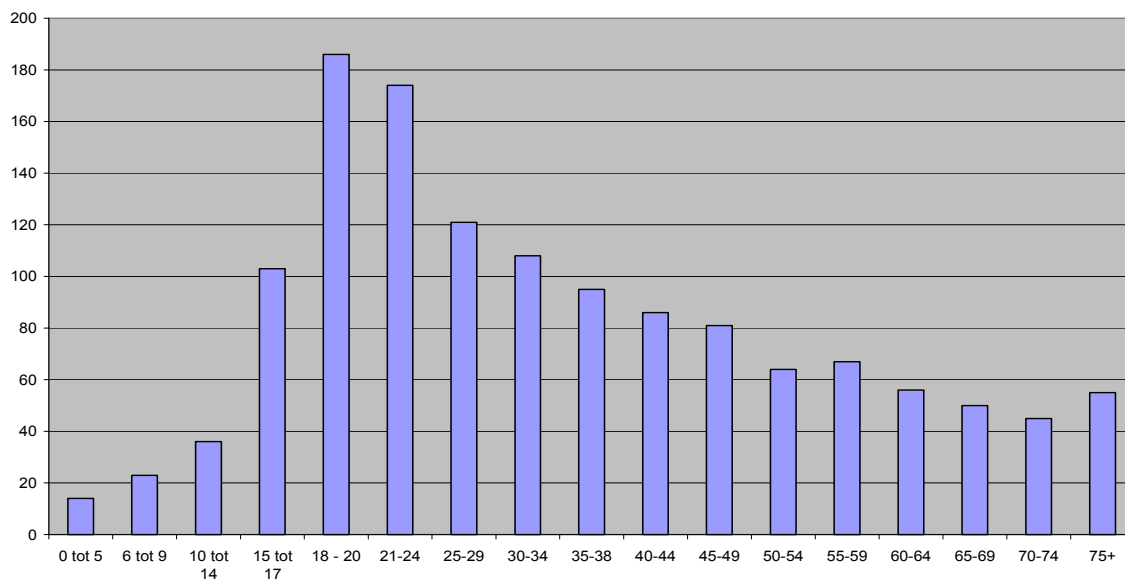
**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS**

## 1. PROBLEEMSTELLING

Deze werkgroep behandelt de problematiek van de jonge autobestuurders (18 tot 24 jaar). Gelijkaardige problemen doen zich evenzeer voor bij jonge bromfietzers en motorrijders. We verwijzen hiervoor naar de specifieke werkgroep rond 'kwetsbare weggebruikers'.

In de leeftijdscategorie 18-24 jarigen vallen de meeste slachtoffers van ernstige verkeersongevallen. Deze scheve verdeling is zichtbaar sinds de eerste verkeersstatistieken in België gepubliceerd werden.

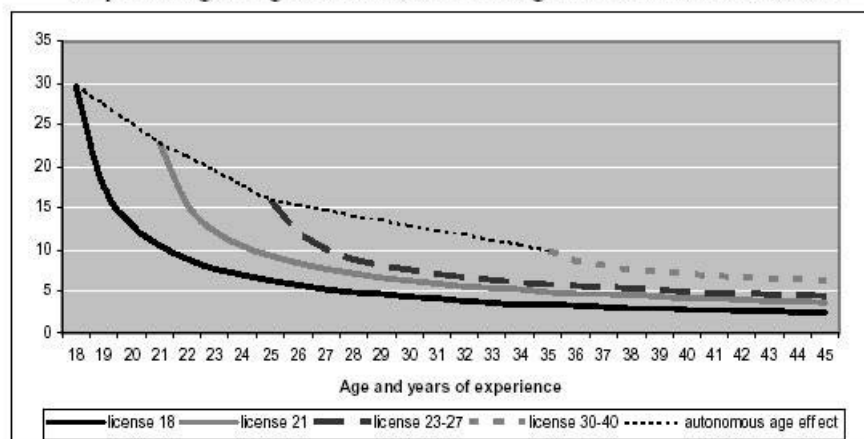
aantal doden en ernstig gewonden volgens leeftijd (per 100.000) - 2005



Ook alle andere geïndustrialiseerde landen vertonen een dergelijk beeld bij verkeersongevallen. Het beeld wordt nog pregnanter indien we de gegevens van een Nederlandse studie, geciteerd in een recent OECD/ECMT-rapport, bekijken waarbij men uitgaat van het aantal gereden kilometers en de leeftijd waarop men zijn rijbewijs behaalde. Hieruit valt op te maken dat leeftijd een doorslaggevende rol speelt en dat niet alleen ervaring een cruciale factor vormt.

### Age vs. Experience

Accidents per billion kilometres  
for persons gaining licences at different ages: The Netherlands, 2003



Source: Vlakveld, W.P. (2004)

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS

Het absolute aantal verkeersslachtoffers is de laatste jaren fel gedaald, ook bij jongeren. Het OECD/ECMT Transport Research Centre maakte voor Europa op basis van de officiële ongevalstatistieken van 1975 tot 2003 de balans op.

Bij alle leeftijdsgroepen zien we een markante daling van het aantal doden. De daling tussen 1975 en 2003 bij de 25-plussers bedraagt 51,7%, terwijl die in de leeftijdscategorie 18-24 jarigen 49% bedraagt.

In België gaat de laatste jaren de daling sneller bij jongeren dan in de algemene populatie.

Onderzoek wijst telkens op drie groepen van factoren ter verklaring van de hogere ongevalbetrokkenheid van jonge bestuurders.

Voor eerst zijn er een aantal argumenten die kunnen worden herleid tot een beperkte rijervaring. Om tot een volledige beheersing te komen (als dit al überhaupt mogelijk is) heeft men heel wat ervaring nodig en dit vraagt een niet geringe leertijd. Men spreekt vaak in de literatuur over een minimumperiode van 2 à 3 jaar alvorens men kan spreken van een bestuurder die over voldoende automatismen beschikt betreffende voertuigbeheersing en daardoor meer aandacht kan vrijmaken voor de ontcijfering van de verkeerssituatie. Tijdens een leerfase maakt men onvermijdelijk fouten, wat in het verkeer jammer genoeg vaak uitmondt in kleine of zwaardere ongevallen. In concreto worden vaak de volgende domeinen genoemd waarin men tekortkomingen ervaart en er dus eventueel meer training zou kunnen plaatsvinden: kijktechniek, inschatting van risico, snelheid en afstanden, maken van een noodstop, ...

Een tweede, voor velen wellicht de belangrijkste factor, is wellicht de mentaliteit, eigen aan de ontwikkelingsfase waarin deze jonge adolescenten zich situeren. Men is nog volop bezig zijn eigen grenzen uit te testen. Hierdoor onderschat men vaak de objectieve risico's en overschat men tegelijkertijd zijn eigen mogelijkheden. Gevaren worden eerder aantrekkelijk en krijgen een positieve connotatie. Men accepteert risico's als zijnde een normaal en soms wenselijk gegeven. Hierbij willen we toch opmerken dat niet alle jongeren 'last' hebben van die wilde haren en dit zeker ook niet in het verkeer tentoon spreiden. Hoewel het ongevalsrisico voor de ganse leeftijdsgroep erg hoog is, blijkt uit Nederlands onderzoek dat het ongevalsrisico van jonge mannen bijna twee keer zo hoog is als dat van jonge vrouwen (SWOV, 2006). Onder de jongeren kunnen we specifieke risicogroepen onderscheiden en is er wellicht ook sprake van een 'harde kern'. Deze harde kern vinden we natuurlijk niet alleen terug bij jongeren. Omdat deze 'probleemjongeren' nog aan het begin van een carrière als bestuurder staan dringt een specifieke aanpak zich echter op.

Tenslotte wijzen een aantal studies naar de invloed van specifieke omstandigheden die kenmerkend zijn voor deze leeftijdsgroep. Het rijgedrag van jongeren situeert zich vaak binnen het vrijetijdskader. Dit betekent 's avonds of 's nachts rijden, in groep, vaak in een uitgelaten sfeer, onder invloed van alcohol of andere drugs, met meerderen in een wagen. Sommigen wijzen nog op de aard van de wagens: meestal kleine wagens met vaak een krachtige en vinnige motor.

Alvorens allerlei maatregelen te ontwikkelen die het risico kunnen verlagen, moeten we ons de vraag stellen naar de zin en de maatschappelijke haalbaarheid om deze groep op een aparte manier te benaderen. Eén en ander heeft te maken met de vraag of het hogere risico bij beginnende en vooral jonge bestuurders niet inherent is aan een leerproces. Ook bij andere vaardigheden worden de meeste fouten bij 'beginners' gemaakt. Uiteraard is de kost van dit falen in het verkeer veel hoger en soms met een fatale afloop. Mogelijks kan het risico wel dalen, maar het zal relatief gezien altijd hoog blijven. Vanuit een gedragsmatig standpunt kunnen we ons eveneens de vraag stellen of de kern van het risico bij jongeren wel zo anders is dan bij de doorsnee bestuurder. Het concrete rijgedrag dat aan de grondslag ligt van deze ongevallen zijn dezelfde: onaangepaste snelheid, rijden onder invloed (zowel middelen als emoties), niet respecteren van de veiligheidsafstand en het niet in acht nemen van veiligheidsvoorschriften (gordel). De drie hoger geschetste factoren (gebrek aan ervaring, specifieke ontwikkelingsfase en de specifieke omstandigheden) kleuren dit gedrag enkel, maar voegen niets toe aan de kernboodschap.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid**  
**DOSSIER : JONGE BESTUURDERS**

Toch zijn er goede redenen om extra te investeren in de veiligheid van jonge, beginnende bestuurders:

- een beginnende bestuurder met de juiste bagage (kennis, vaardigheden, inzicht, attitudes) zal normaal risico's trachten te vermijden en hij/zij zal, als ervaren bestuurder, minder snel vervallen in slechte gewoonten;
- jongeren zitten in een groei- en leerproces en staan, meer dan volwassenen, open voor invloeden en boodschappen, mits deze op de juiste manier gebracht worden (b.v. succes BOB bij jongeren, theatermonoloog Flits, ...);
- als beginnende bestuurders rijervaring kunnen opdoen onder condities waarbij de risico's beperkt worden, dan blijkt uit onderzoek dat de ongevalbetrokkenheid in deze gevaarlijke beginperiode daalt.

De verzekeringsmaatschappijen trachten de risico's van hun cliënten zo correct mogelijk in te schatten en een verzekeringspremie aan te bieden die zoveel mogelijk rekening houdt met objectiveerbare risico's. Hierdoor verschillen de polissen voor jongeren aanzienlijk met die van de doorsnee bestuurder. Indien jongeren (en hun omgeving) voldoende bewust gemaakt kunnen worden van deze risico's en deze trachten te vermijden door hun gedrag aan te passen dan kan dit leiden tot een daling van het aantal en de ernst van de schadegevallen en op termijn tot goedkopere jongerenpolissen.

Jongeren die in het verkeer omkomen of zwaar gewond raken veroorzaken emotionele schokgolven in hun omgeving. Zij hadden de toekomst nog voor zich en onze maatschappij verteert het zinloos verlies van dit menselijk kapitaal zeer moeilijk. Ook jongeren die een ernstig verkeersongeval veroorzaken dragen dit trauma voor de rest van hun leven mee.

Terecht worden daarom in vrijwel alle Europese lidstaten belangrijke inspanningen geleverd om de veiligheid van deze specifieke doelgroep te verbeteren en besteedt bij voorbeeld ook de OESO, met een recente publicatie, aandacht aan dit fenomeen.

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS

## 2. STAND VAN ZAKEN IN BELGIË

**2.1. Gegevens van verkeersongevallen**

In de Belgische ongevallenstatistieken blijven jongeren oververtegenwoordigd<sup>1</sup>.

18 - 24 jarigen 8.4%	Doden	Zwaar gewonden	Lichtgewonden	Totaal
Mannen	15.3 %	13.5%	12.6%	12.7%
Vrouwen	2.7 %	5.6 %	8.0 %	7.6 %

Jongeren tussen 18 en 24 jaar vertegenwoordigen 8,4% van onze totale bevolking. De aanwezigheid van jonge mannen bij de verkeersslachtoffers ligt aanzienlijk hoger. Hun kans om in een dodelijk ongeval betrokken te raken is bijna het dubbele!

Wanneer we enkel kijken naar de bestuurders die letsel opliepen bij een verkeersongeval valt het verschil tussen mannen en vrouwen nog sterker op. Binnen deze leeftijdsgroep zijn 77,9% van de doden en zwaargewonde bestuurders mannen, en (slechts) 22,1% vrouwen.

*Weekendongevallen*

21% van de bestuurders van personenauto's tussen 18 en 24 jaar, betrokken in een ernstig ongeval, zijn dat tijdens de 3 weekendnachten<sup>2</sup>. Jongeren zijn echter niet alleen in de weekendnachtongevallen betrokken: 22% verongelukt overdag tijdens de weekends en 58% tijdens de week (dag + nacht). De mannen zijn duidelijk oververtegenwoordigd in de weekendnachtongevallen: slechts 15% van de dode en zwaargewonde bestuurders van personenwagens zijn vrouwen.

's Nachts zijn meer dan de helft (53%) van de ernstige ongevallen waarin 18- tot 24-jarigen betrokken zijn, aanrijdingen tegen een hindernis buiten de rijbaan. Vermoeidheid, het rijden onder invloed en gebrek aan voertuigcontrole in combinatie met onaangepaste snelheid zijn de belangrijkste oorzaken.

*Doodsoorzaken*

Wanneer we de jonge verkeersdoden kaderen in de algemene statistieken van doodsoorzaken (gegevens voor Vlaanderen<sup>3</sup>) krijgen we een rappant beeld. Tussen 15 en 24 jaar is het verkeer immers de grootste boosdoener.

De volgende tabel, die we overnemen van de Vlaamse Gemeenschap toont dit aan.

Tabel: Belangrijkste doodsoorzaken in Vlaanderen, per leeftijdsgroep (2002)

	Mannen	Vrouwen
< 1 jaar	Perinatale verwikkelingen (35%)	Perinatale verwikkelingen (41%)
1 – 4 jaar	Ongevallen in de privé-sfeer (16%)	Ongevallen in de privé-sfeer (20%)
5 – 9 jaar	<b>Verkeer (9%)</b>	<b>Verkeer (17%)</b>
10 – 14 jaar	<b>Verkeer (14%)</b>	<b>Verkeer (39%)</b>
15-19 jaar	<b>Verkeer (50%)</b>	<b>Verkeer (31%)</b>
20-24 jaar	<b>Verkeer (50%)</b>	<b>Verkeer (38%)</b>
25-29 jaar	<b>Verkeer (41%)</b>	Zelfdoding (29%)
30-34 jaar	Zelfdoding (34%)	Verkeer (14%)
35-39 jaar	Zelfdoding (29%)	Borstkanker (15%)
40 – 44 jaar	Zelfdoding (22%)	Borstkanker (19%)
45 – 49 jaar	Zelfdoding (13%)	Borstkanker (16%)
50 – 54 jaar	Longkanker (13%)	Borstkanker (19%)
55-59 jaar	Longkanker (17%)	Borstkanker (16%)
60-64 jaar	Longkanker (17%)	Borstkanker (15%)

<sup>1</sup> Cijfers op basis van de statistieken van 2005

<sup>2</sup> Cijfers op basis van de statistieken van 2002

<sup>3</sup> Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap 'Gezondheidsindicatoren 2001-2002

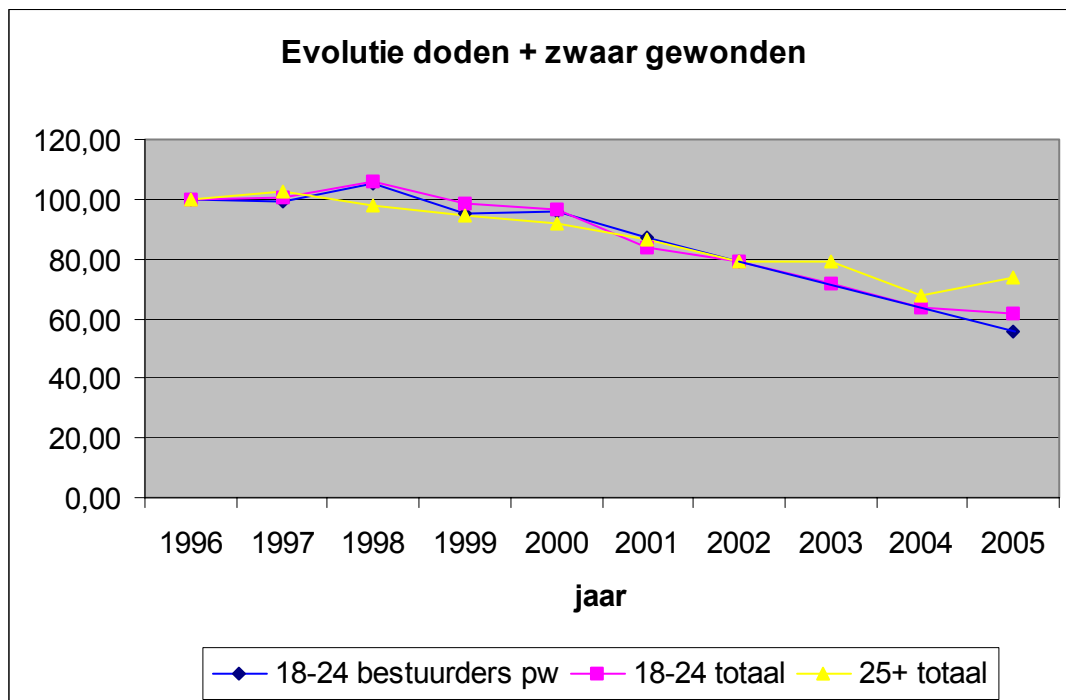
**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS**

65 – 69 jaar	Longkanker (18%)	Borstkanker (13%)
70 – 74 jaar	Hartziekten (15%)	Hartziekten (13%)
75 – 79 jaar	Hartziekten (15%)	Hartziekten (13%)
80 – 84 jaar	Hartziekten (15%)	Cerebrovasculaire ziekten (13%)
85 +	Hartziekten (13%)	Hartinsufficiëntie (12%)

**Evolutie**

Tussen 1980 en 2002 is het aantal dode en zwaargewonde bestuurders van personenauto's gedaald met 48%. Voor de 18-24 jarigen bedroeg dit -58 %.

Meer recent stellen we vast dat in de periode 1996-2005 het aantal dode en zwaargewonde bestuurders van personenauto's met 44% gedaald is en dat deze daling opnieuw sterker is dan bij oudere bestuurders.



FIGUUR Evolutie van het aantal dode en zwaar gewonde bestuurders van personenwagens in de periode 1996-2005, België (bron: geg. NIS)

De globale daling van de cijfers sinds de jaren 80 valt toe te schrijven aan meerdere factoren. De positieve tendensen bij de jongeren moeten binnen deze globale daling worden gesitueerd. Specifiek kunnen wij aanstippen dat de rijopleiding met een verplichte stageperiode waarin jongeren onder begeleiding en mits bepaalde restrictieve voorwaarden (rijverbod tijdens de weekendnachten,...) rijervaring opdoen, eveneens voor een positieve inbreng zorgde. Voorlopig is het niet mogelijk om de ongevalbetrokkenheid van Belgische bestuurders te relateren aan het rijbewijsbezit of de rijervaring. In de werkgroep 'Statistiek' worden hierrond een aantal voorstellen geformuleerd.

De positieve invloed van de opeenvolgende verkeersveiligheids campagnes (alcohol, het matigen van de snelheid in de bebouwde kom, het dragen van de veiligheidsgordel voorin en achterin, de jonge bestuurders) en vooral de regelmatige en verscherpte controle door de politiediensten tijdens de weekendnachten spelen ongetwijfeld een belangrijke rol in de verbetering van de ongevallencijfers.

## **2.2. Wetgeving**

België heeft geen specifieke wetgeving inzake jonge bestuurders en kent evenmin een specifieke regeling voor de eerste jaren na het behalen van het rijbewijs.

Vanuit de idee dat beginnende bestuurders stap voor stap moeten wennen aan de diversiteit en de complexiteit van verkeerssituaties, kunnen er beperkingen worden omschreven voor de eerste periode na het behalen van het rijbewijs. Hoewel de kernproblemen (snelheid, vermoeidheid, rijden onder invloed) dezelfde zijn bij alle leeftijdsgroepen, spelen ze een doorslaggevende rol bij jongeren. Jongeren hebben immers onvoldoende ervaring om dergelijke fouten te compenseren of in noodsituaties adequaat te reageren. Mogelijke beperkingen zijn: verlaagde alcoholgrens, beperking aantal passagiers, beperkingen in de tijd (niet tijdens de WE-nachten,...). Beide laatste beperkingen zijn nu reeds van toepassing gedurende de periode van het voorlopig rijbewijs. Sommige van deze beperkingen kunnen tegenovergestelde effecten genereren en moeten dan ook met zorg overwogen worden. Een Europese aanbeveling bepaalt dat gedurende de eerste jaren rijervaring de alcohollimiet gereduceerd zou moeten worden tot 0,2 promille ( 0,1 mg/l UAL).

Na het verkrijgen van het rijbewijs gaat in principe een proefperiode in. Binnen de 2 jaar mag de beginnende bestuurder geen ernstige verkeersovertredingen (3<sup>de</sup> en 4<sup>de</sup> graad) begaan, of hij moet zijn rijbewijs inleveren en zal worden verplicht het theoretisch en/of praktisch rijexamen opnieuw af te leggen. Hiervoor werd op 30 januari 2007 een wetsontwerp ingediend in de Kamer. In dit ontwerp wordt gesteld dat de rechter een verval van het recht tot sturen moet uitspreken indien hij veroordeelt wegens een overtreding die tot een verval van het recht tot sturen kan leiden. Het herstel wordt afhankelijk gemaakt van het slagen in een theoretisch of praktisch examen. De wet zou inwerking treden op 1 september 2007.

De verkeersveiligheidswet van 7 februari 2003 voorziet in de mogelijkheid om bij KB te bepalen welke houders van een rijbewijs verplicht kunnen worden tot het volgen van een voortgezette rijopleiding, waarbij de nadruk van de lessen ligt op niet-agressief en preventief rijgedrag en het voorkomen van gevaarlijke situaties. Dit onderdeel van de wet werd nog niet uitgevoerd.

## **2.3. Maatschappelijk draagvlak - attitudes**

De recente Sartre-studie geeft aan dat zeker voor wat betreft het rijden onder invloed er een sterk positieve tendens te merken valt bij jonge bestuurders. In vergelijking met 35 – 45 jarigen geven jongeren tussen 18 en 25 een duidelijk negatievere connotatie aan rijden in combinatie met alcoholgebruik.

Meer gedifferentieerde gegevens hebben we recent niet voorhanden. De profielbeschrijving zoals die in de jaren 80 in Duitsland gebeurde waarbij de risicogroepen werden onderscheiden op basis van verkeersovertredingen en algemene levensstijl zijn in België niet uitgevoerd.

## **2.4. Gedrag van de weggebruikers**

In de beginjaren '90 voerde professor Karnas van de ULB een longitudinaal onderzoek uit in opdracht van het BIVV. De opzet van dit onderzoek was om jongeren gedurende een langere tijd (2jaar) te volgen in hun verkeersgedrag. Centraal begrip was "risicoperceptie". Het onderzoek gebeurde op basis van vragenlijsten die zowel informeerden naar feitelijke gebeurtenissen (ongevallen, overtredingen), als naar het rijgedrag (specifieke rijgedragingen werden bevraagd) en naar attitudes (risicoperceptie, perceptie controles ed.).

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS**

In dit beschrijvend onderzoek werd duidelijk dat de groep jonge bestuurders een zeer heterogene groep is. Veel jongeren geven aan dat ze toch wel stilstaan bij het verkeer als een risicovol gebeuren. Mogelijks hebben we bij dit onderzoek te maken met een ietwat geselecteerde groep. Toch geeft dit het duidelijke signaal dat we niet alle jongeren zonder meer kunnen bekijken als een risicogroep.

**2.5. Controlebeleid door de politiediensten**

Officieel is er geen specifiek handhavingsbeleid uitgeschreven naar jonge bestuurders. De Wodka-acties en de vele controles tijdens de weekends, vooral in de buurt van dancings maken dat men zich op die momenten meer richt op jongeren.

O.a. dankzij de toename van het aantal alcoholcontroles is het rijden onder invloed van alcohol bij jongeren afgenomen. De planning van dergelijke controles wordt meer en meer afgestemd op het uitgaansgedrag van jongeren waardoor de subjectieve pakkans waarschijnlijk toeneemt. Aan de andere kant stellen we echter vast dat jongeren hun uitgaansgedrag beginnen af te stellen op de (vermoede) politiecontroles. Men 'wacht' in de discotheek totdat de controles zijn opgedoekt.

**2.6. Vervolgingsbeleid door de gerechtelijke overheid**

Bij de gerechtelijke afhandeling van verkeersovertredingen en –misdrijven hanteert men toch wel een aantal specifieke regels ten aanzien van jongeren.

Één enkele officiële richtlijn ten aanzien van jongeren werd uitgevaardigd in het kader van het rijden onder invloed. Op basis van deze richtlijn kunnen jongeren tot 26 jaar met een maximaal alcoholpromillage van 1.6 verwezen worden via een Bemiddelingsprocedure naar een vormingscursus in plaats van een vervolging door de Rechtbank. Deze richtlijn wordt echter niet in alle arrondissementen toegepast.

Uit contacten met politierechters blijkt dat men bij het bepalen van de strafmaat bij jongeren een aantal informele regels hanteert. Geldboetes worden grotendeels voorwaardelijk uitgesproken, vooral indien de jongere nog geen eigen inkomsten heeft. Sinds de invoering van de autonome taakstraf heeft men een eenvoudig middel om jongeren zonder ernstige financiële gevolgen (en met het bijkomende voordeel van geen notitie op het strafblad) toch een tastbare straf te geven.

Ook alternatieve maatregelen onder de vorm van een sensibilisatiecursus worden vaker aan jongeren voorgesteld. 61% van alle personen die werden doorverwezen naar de cel Driver Improvement zijn jonger dan 25 jaar.

Hoewel men over het algemeen aanneemt dat jongeren 'gevoeliger' zijn voor dergelijke educatieve maatregelen kunnen we dit in ons onderzoek niet bevestigen. Noch in de recidivestudie, noch in het effectenonderzoek van de Universiteit Gent waren de resultaten positiever voor jongeren dan voor ouderen.

**2.7. Rijopleiding**

Ons land is één van de weinige Europese landen waar er geen professionele rijopleiding verplicht is.

De laatste hervorming van de rijopleiding (daterend van 1 september 2006) herbevestigt de waarde van de vrije opleiding en legt de klemtoon op ervaring.

Gedurende de periode van het voorlopig rijbewijs worden wel een aantal beperkingen opgelegd: een "L" plaatsen op de achterraut, niet tijdens weekendnachten rijden, met

Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS

begeleider en maximaal 1 passagier<sup>4</sup>. Met betrekking tot snelheid en het rijden onder invloed zijn er geen specifieke regels voor tijdens deze oefenperiode.

De gemiddelde leeftijd waarop men het rijbewijs verwerft zal mogelijk dalen, omdat de praktijkopleiding vroeger wordt aangevat en men het examen mag afleggen op de dag dat men 18 wordt. Dit betekent dat de risicogroep van jonge autobestuurders mogelijk vergroot. Eventueel wordt dit gecompenseerd door een langere stageperiode, voorafgaand aan het examen, waarbij ervaring wordt opgedaan onder condities die het risico verminderen. Indien deze stage echter zonder begeleider wordt afgelegd wijzen sommigen op mogelijk negatieve effecten.

Gezien de hervorming van de rijopleiding zal leiden tot een aantal verschuivingen, lijkt het wenselijk om de effecten op te volgen, na verloop van tijd een evaluatie te verrichten en zo nodig bijstellingen uit te voeren. Om deze evolutie te kunnen volgen is het belangrijk om bij ongevallen meer informatie over de aard van het rijbewijs en de ervaring van de bestuurder (begindatum geldigheid rijbewijs) in de officiële ongevalregistratie op te nemen. Daarnaast is het belangrijk te kunnen beschikken over bepaalde gegevens uit het Centraal Bestand Rijbewijzen (o.a. evolutie van de gemiddelde leeftijd waarop het rijbewijs wordt behaald). Dit bestand bevat eveneens informatie over de gevolgde rijopleiding. Deze gegevens kunnen echter niet aan de geregistreerde ongevalgegevens gekoppeld worden omdat deze laatste niet nominatief zijn. Bij een digitale verwerking van de processen-verbaal van verkeersongevallen zal het op termijn wel mogelijk zijn om de koppeling tussen ongevalgegevens uit het PV en rijbewijsgegevens te realiseren.

De data uit het Centraal Bestand Rijbewijzen mogen gebruikt worden in het kader van wetenschappelijk onderzoek.

## **2.8. Informatie en sensibilisatie**

Verkeersopvoeding is in de lagere school al geruime tijd een wijdverspreid gebeuren. In het Nederlandstalig basisonderwijs werden er eindtermen geformuleerd zodat men een zekere maatstaf heeft en het ook 'gemakkelijker' is om programma's uit te schrijven.

Voor het secundair onderwijs komt verkeer en mobiliteit aan bod in de vakoverschrijdende eindtermen. Dit betekent dat de hele school vanuit haar eigen pedagogische visie deze thema's o.a. verkeer en mobiliteit aan alle leerlingen dient aan te bieden.

In het Franstalig onderwijs werden deze niet geformuleerd, maar in de verschillende netten is men wel een programma aan het uitschrijven.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft in het verleden, al of niet in samenwerking met derden, verschillende educatieve projecten uitgewerkt. Nu wordt werk gemaakt van de ontwikkeling van een verticale leerlijn van kleuter tot adolescent met aandacht voor de verschillende verkeersmodi.

Het BIVV werkt al geruime tijd, naast de algemene campagnes, ook met specifieke acties naar jongeren toe (Bob and the gang, Wel jong, niet gek).

Daarbij valt op dat er weinig of niet gesproken wordt over de consequenties van het negatieve gedrag. In folders wordt wel verwezen naar mogelijke boetes, maar dit zien we zelden of nooit in de televisiespotjes. Ook andere consequenties (ongevallen en letsels) komen weinig aan bod.

Ook andere organisaties zoals de Responsible Young Drivers, DUS en Sebacktion richten zich specifiek op jonge bestuurders.

Jongeren aanspreken op hun verkeersgedrag is niet alleen een zaak van de overheid of van vakmensen. In hun onmiddellijke leefwereld zijn er immers heel wat potentiële identificatiefiguren. Juist deze mensen hebben vaak een directe en adequate invloed.

<sup>4</sup> Indien men een 'voorlopig rijbewijs zonder begeleider' heeft, mag men enkel een passagier meenemen die minstens 24 jaar oud is en een rijbewijs B heeft.



**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS**

Ouders, leerkrachten, het jeugdwerk, de sportvereniging kunnen worden aangesproken aanspreken om niet alleen een positief model, maar ook een aanspreekpunt te zijn voor jongeren en hun verkeersgedrag.

## **2.9. Verzekeringen**

In België zijn er ongeveer 200.000 jongere bestuurders (18-25 jaar) die gekend zijn als verzekeringnemer of die in een verzekeringscontract als bestuurder genoemd zijn. Volgens gegevens van de verzekeringsmaatschappijen veroorzaken meer dan 30% van de 18-jarige mannelijke chauffeurs een schadegeval in fout (18-jarige vrouwen: 17%). Voor alle verzekerden bedraagt dit percentage slechts 6,7%. De schadefrequentie daalt opmerkelijk met het stijgen van de leeftijd. Het verschil tussen vrouwen en mannen neemt dan ook af. Eenmaal de 25 gepasseerd stabiliseert de schadefrequentie.

Op initiatief van de sector bieden de meeste verzekeringsmaatschappijen (80%) sinds 1 maart 2004 een polis voor beginnende bestuurders aan die gedeeltelijk of volledig geïnspireerd is op de 29/29-polis (beginnende bestuurders betalen niet meer dan 29% meer dan het tarief dat aan een 29-jarige wordt aangeboden). Jongeren die geen autoverzekering kunnen bekomen op de reguliere markt kunnen terecht bij het Tariferingsbureau. In 2005 behandelde het Tariferingsbureau 1753 dossiers van bestuurders onder de 26 jaar. Slechts in 0,9% van de gevallen betrof het beginnende bestuurders die normaal bij een verzekeringsmaatschappij terecht hadden moeten kunnen. Meer dan 99% betreft dus jonge bestuurders met een problematisch profiel.

Door eind 2003 een gentlemen's agreement met de regering af te sluiten kon de verzekeringssector op deze manier zelf een oplossing aanbieden voor tarieven van autoverzekeringen die onbetaalbaar bleken voor jongeren. Dit herenakkoord heeft in elk geval gezorgd voor een beter verzekeringsklimaat en creatieve oplossingen inzake jongerenpolissen.

Alle jonge beginnende bestuurders betalen een hogere premie omdat deze groep een hoger risico vertegenwoordigt. De groep van brokkenmakers vormt hierbinnen slechts een kleine minderheid. Ook een deel van de premie die door bestuurders ouder dan 25 betaald wordt, dient om de schade die door jongeren wordt veroorzaakt te dekken.

De verzekeringsmaatschappijen kunnen, net als het Tariferingsbureau, beperkingen opleggen aan de jongere die zich wil verzekeren. Deze beperkingen houden verband met de risico's zoals ze door de maatschappij worden ingeschat en zijn meestal geïnspireerd op de 29/29-polis, bijvoorbeeld:

- weekendnachten niet rijden
- maximum 2 passagiers
- wagen van max. 60 kW

Daarnaast spelen ook de leeftijd, het geslacht, de regio, het beroep en de bonus-malus een rol.

Een jongere die niet akkoord gaat kan zich tot een andere maatschappij wenden, die mogelijk andere criteria hanteert. Bij het Tariferingsbureau, dat verplicht is een verzekering aan te bieden, zal hij uiteindelijk meer betalen als hij bepaalde beperkingen niet aanvaardt.

Het is duidelijk dat de verzekeringsmaatschappijen de risico's die door jonge bestuurders veroorzaakt worden onder controle trachten te houden. Enerzijds gebeurt dit door beperkingen op te leggen, in de veronderstelling dat jongeren dan minder bij ongevallen betrokken raken. Anderzijds gebeurt dit door jongeren met een problematisch profiel af te stoten. Uiteindelijk belanden deze bij het Tariferingsbureau. Het zou interessant kunnen zijn deze verzameling van jonge bestuurders met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico aan een nader onderzoek te onderwerpen en remedies uit te testen om (een deel van) deze groep terug op het rechte spoor te brengen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS**

Verschillende verzekeringsmaatschappijen stimuleren jongeren om een voortgezette rijopleiding te volgen en bieden in ruil hiervoor een premievoordeel. Of dit leidt tot een vermindering van het aantal schadegevallen binnen deze groep is niet bekend en dit is waarschijnlijk ook moeilijk aan te tonen. Wanneer een jongere op vrijwillige basis wordt getest in het kader van een verzekeringsaanvraag krijgt de verzekeringsmaatschappij een beter zicht op het risicoprofiel van de kandidaat en zal hiermee rekening houden bij het behandelen van de aanvraag. Verzekeringsmaatschappijen stellen daarnaast dat jongeren die bereid zijn een voortgezette rijopleiding te volgen blijken te geven van een positieve ingesteldheid en een interessant risicoprofiel.

De verzekeringssector is eveneens een belangrijke sponsor van verkeersveiligheidsacties en –campagnes, o.a. in samenwerking met het BIVV. Dit toont aan dat de sector een zichtbare rol wil spelen bij de aanpak van het verkeersonveiligheidsprobleem, met bijzondere aandacht voor de jonge bestuurders.

**2.10. Flankerende maatregelen**

Heel wat situaties buiten het verkeer hebben een invloed op het verkeersgedrag van jongeren. Gezien het grote aantal weekendongevallen vormt vooral het uitgangsleven een risico. Vaak worden we geconfronteerd met excessen waardoor het voor jongeren erg verleidelijk wordt om onder invloed te rijden. Vooral het gratis aanbieden van alcoholische dranken, 'happy hours' en de promotie van bepaalde gecombineerde dranken (bijvoorbeeld vodka-redbull) vormen een probleem. In Frankrijk wordt op dit terrein duidelijk meer initiatief ondernomen en worden dergelijke combinaties van alcoholische en energiedrankjes verboden. Het AFSSA<sup>5</sup> heeft begin januari 2006 verschillende adviezen hieromtrent overgemaakt aan de Overheid.

---

<sup>5</sup> L'Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments, Afssa –saisine n°2005-SA-0111.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS****3. AANBEVELINGEN VAN DE FEDERALE COMMISSIE VOOR DE  
VERKEERSVEILIGHEID**

In dit tekstgedeelte worden voorlopig enkele mogelijke denkpisten geformuleerd. Het is de taak van de werkgroep om deze uit te zuiveren en andere aanbevelingen toe te voegen.

**3.1. Cijfergegevens**

Er zijn voldoende statistieken bekend die de problematiek van de jonge bestuurders aantonen.

De data uit het Centraal Bestand Rijbewijzen kunnen, als aanvulling bij de ongevalgegevens, meer inzicht verschaffen in de ongevallenbetrokkenheid van beginnende bestuurders in relatie tot ervaring en (zo mogelijk) gevolgde rijopleiding.

De exploitatie van de gegevens waarover het Tariferingsbureau beschikt, kan mogelijk een beter licht werpen op het profiel van jongeren met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico, waarop het beleid zich kan baseren om mogelijke remedies te ontwikkelen.

De FCVV beveelt aan dat de ongevallenregistratie wordt aangevuld met gegevens over het rijbewijs.

De data uit het Centraal Bestand Rijbewijzen moeten aangewend worden om het beleid inzake rijopleiding te evalueren en zo nodig bij te sturen.

De data m.b.t. jonge bestuurders waarover het Tariferingsbureau beschikt moeten, met respect voor de privacy, in aanmerking genomen worden voor het verkeersveiligheidsbeleid inzake beginnende bestuurders.

Deze aanbeveling wordt verder behandeld in de werkgroep 'statistieken'.

**3.2. Wetgeving**

De Europese aanbeveling betreffende de toegelaten alcoholimiet voor beginnende bestuurders wordt in een aantal buurlanden toegepast. Dit dient van dichtbij gevolgd te worden om een inschatting te maken van de zin en het rendement van een dergelijke ingreep. Nu zijn er al een aantal beperkingen ingebouwd gedurende de periode van het voorlopige rijbewijs (= leerfase).

De FCVV beveelt aan dat tijdens de leerfase (voorlopig rijbewijs) er een bijkomende beperking betreffende de toegelaten alcoholimiet wordt ingevoerd en deze te beperken tot 0.2 promille of 0.09 mg/l UAL.

**3.3. Politiecontrole**

Er wordt (officieel) geen specifiek controlebeleid naar jonge bestuurders toe gevoerd. De controle van jongeren kadert in het gerichte toezicht dat in het kader van de aanpak van een aantal prioritaire verkeersonveiligheidsfenomenen wordt uitgeoefend (snelheid, ROI alcohol en ROI drugs). Deze problemen beperken zich niet tot jonge bestuurders.

Omdat het uitgangsgedrag van m.n. jongeren voortdurend evolueert, zowel in de tijd als wat betreft verplaatsingen.

De FCVV beveelt aan dat men bij de planning van controles voldoende rekening houdt met het specifieke verplaatsingsgedrag van jongeren tijdens de weekendnachten, dat zich meer dan vroeger situeert in de vroege ochtenduren.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS****3.4. Vervolgging door de gerechtelijke overheid**

Wanneer jongeren dan toch in de fout gaan, kan de mogelijke strafmaatregel een sterker educatief tintje krijgen.

In de toekomst zal het rijbewijs van de beginnende bestuurder die een overtreding van de derde of vierde graad begaat, in het eerste jaar na het verkrijgen van het rijbewijs verplicht worden ingetrokken en pas opnieuw worden teruggegeven als de bestuurder opnieuw slaagt voor het theoretisch en/of praktische rijexamen.

De FCVV beveelt aan dat jonge bestuurders bij voorkeur tot alternatieve sancties veroordeeld worden, in de vorm van educatieve maatregelen (driver improvement) al of niet in combinatie met een aangepaste, doelgerichte werkstraf.

Momenteel zijn alternatieve maatregelen enkel mogelijk via een probatiemaatregel en dus enkel voor die zaken die men laat vervolgen door de rechtbank. Voor een onmiddellijke inning is geen alternatief mogelijk. Dit wordt verder besproken in de werkgroep 'handhaving'.

**3.5. Verkeerseducatie**

De noodzaak voor een degelijke (verplichte) praktijkgeoriënteerde verkeers- en mobiliteitsopvoeding op alle niveaus van het onderwijs is van essentieel belang.

De FCVV beveelt aan dat de gemeenschappen werk maken van een praktijkgeoriënteerde verkeers- en mobiliteitsopvoeding op alle niveaus van het onderwijs.

Concreet moet een verticale leerlijn gevolgd worden, waarbij de beginnende deelnemers aan het verkeer en mobiliteit (van kleuter tot adolescent) stap voor stap wennen aan de diversiteit en de complexiteit van verkeerssituaties. Achtereenvolgens komen de verschillende verkeersmodi aan bod zijnde voetganger, fietser, gebruiker van het openbaar vervoer, bromfietser, motorrijder en autobestuurder.

De Commissie beveelt eveneens aan dat diegenen die de verkeers- en mobiliteitsopvoeding zullen verstrekken zelf een degelijke opleiding of vorming in deze materie moeten gevolgd hebben.

**3.6. Rijopleiding**

Sinds september 2006 is een nieuwe rijopleiding van toepassing. Deze vernieuwing lijkt de ideale gelegenheid om een ernstige, wetenschappelijke opvolging van het systeem te organiseren.

Wat de betaalbaarheid van de professionele opleiding betreft kan men opmerken dat, hoewel er zowel binnen de socio-culturele sfeer als in andere sectoren heel wat vormingen gesubsidieerd worden, er geen betoelaging voorzien is voor rijopleiding en verdere vorming (rijvaardigheid, defensief rijden, ...).

De FCVV beveelt aan dat verkeersveiligheidsindicatoren inzake rijopleiding worden opgesteld en opgevolgd (zie ook 3.1).

Om de aantrekkelijkheid van een professionele basisrijopleiding en een voortgezette rijopleiding te verhogen, beveelt de FCVV aan dat financieringsmechanismen worden ingevoerd zoals die ook voorzien zijn bij andere aanvullende en buitenschoolse vormingen en opleidingen.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS****3.7. Communicatie**

Bij bepaalde campagnes, zoals BOB, is er duidelijk een specifieke spin-off voor jongeren. In hoeverre is dit mogelijk bij andere thema's?

De consequenties van negatief gedrag komen weinig in beeld.

Mensen uit de onmiddellijke omgeving van jongeren, ook leeftijdsgenoten, kunnen potentieel risicogedrag identificeren. Als mediator hebben zij vaak een directe en adequate invloed op deze jongeren.

Naast campagnes die vertrekken vanuit een bepaald risico (snelheid, alcohol, ...) is het belangrijk om de publieke opinie te overtuigen van het belang van een degelijke verkeersopvoeding en rijopleiding. Hiermee willen we geenszins promotie maken voor de professionele rijopleiding, maar wel mensen aansporen om ernstig na te denken over de aangewezen leerperiode.

Omdat jongeren zich gemakkelijk identificeren met personages in diverse jongeren- en ontspanningsprogramma's kunnen verkeersveiligheidsboodschappen op televisie een gunstig effect hebben. Bij veel feiten die zich voordoen in o.a. soaps en reality TV kan de link met veilig rijden eenvoudig gelegd worden.

De FCVV beveelt aan dat in de campagnes jongeren duidelijker geconfronteerd worden met het risico van een bepaald gedrag.

De FCVV beveelt aan dat een jongerenpanel geconsulteerd wordt om de werkzaamheid (bij jongeren) van campagnes voor bestuurders van alle leeftijden en campagnes en acties die specifiek op jongeren gericht zijn, te toetsen.

De FCVV beveelt aan dat mediators gesensibiliseerd worden om een rol te spelen bij het signaleren en voorkomen van risicogedrag bij jongeren.

Deze aanbevelingen worden verder besproken in de werkgroep 'sensibilisatie'.

**3.8. Flankerende maatregelen**

De FCVV beveelt aan dat moet worden bekeken in hoeverre de HORECA en leveranciers, in overleg, kan worden aangezet tot het beperken van het verstrekken van alcoholische dranken, al dan niet in combinatie met energiedranken, aan jongeren.

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS****BIJLAGE I - BIBLIOGRAFIE****Referentiedocumenten**

OCDE-CEMT, Jeunes conducteurs – La voie de la sécurité, Centre de recherche sur les transports, 2006

BIVV, Het probleem van de jonge beginnende bestuurders en van de weekendongevallen, interne nota, 2005

Bos, K, Dreesen, A. & Willems, B., Ongevalbetrokkenheid van jonge autobestuurders – Internationale literatuurstudie en Vlaamse data, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2006

SWOV-Factsheet, Jonge beginnende automobilisten, 2006

Vlakveld, W.P., Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen - een literatuurstudie. SWOV.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Gedachtewisseling met betrekking tot de evaluatie van de jongerenpolissen in de motorrijtuigenverzekering, 2006

**Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid  
DOSSIER : JONGE BESTUURDERS****BIJLAGE II – SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP**

Ludo Kluppels, BIVV, voorzitter  
Jan Pelckmans, BIVV, secretaris

Sylvain Moras, Anne-Marie Authom, FOD Mobiliteit en Vervoer  
Rudi Wagelmans (Pascal Wattiaux, Claude Henrich), Vaste Commissie van de Lokale Politie  
Bruno Didier, Assuralia  
Luc Henau, Onderwijs Vlaanderen  
Ann De Boeck, Gezinsbond  
Geert Popelier, VAB  
Johan Chiers, Responsable Young Drivers  
Bruno Sarrand, GOCA  
Natalie De Leenheer, Vlaamse Jeugdraad  
Geoffroy Carly, Conseil de la jeunesse (CJEF)