

# Ernstige verkeersongevallen met jonge beginnende bestuurders

## Een analyse van politiedossiers

Dirk Ligtermoet, Ligtermoet & Partners (mede namens RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart)

### Samenvatting

Bestudering van 80 omvangrijke VOA-rapporten (verkeersongevallenanalyse) van de politie gaf een dieper en nauwkeuriger begrip over wat er waarom gebeurde bij ernstige motorvoertuig-ongevallen van jonge beginnende bestuurders (18-24 jaar). Het belangrijkste (nieuwe) inzicht is dat er twee duidelijk verschillende groepen ongevallen bestaan, met samenhangende patronen in locaties, tijdstippen, verkeersgedrag en ongevalstypen. Reguliere aanrijdingen met andere verkeersdeelnemers, overdag en binnen de kom, aan de ene kant en eenzijdige ongevallen met extreem verkeersgedrag, passagiers in de auto tijdens het weekend aan de andere kant. Twee groepen die om onderscheiden reacties lijken te vragen.

### Inleiding: onderzoeksdoel en methode

In opdracht van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van Rijkswaterstaat onderzocht Ligtermoet & Partners ernstige ongevallen met jonge beginnende bestuurders. We konden gebruik maken van bijzondere bronnen: VOA-rapporten (Verkeers Ongevallen Analyse) van politiekorpsen, soms samen met andere gegevens (vooral verhoren en getuigenverklaringen) in politieke ongevaledossiers. In totaal zijn 80 ongevals-dossiers uit 2009 bestudeerd, waarbij een jonge beginnende bestuurder als 'eerste botser' was aangemerkt: 65 dodelijke ongevallen en 15 met (ernstige) ziekenhuisgewonden; 81% om 19%. Met dit bijzondere, nauwkeurige en uitgebreide bronnenmateriaal, poogden we voor elk van de 80 bestudeerde cases het geheel aan oorzaken en omstandigheden van de ernstige ongevallen zo goed mogelijk te doorgronden. We zochten breed en diep: van directe aanleidingen tot achterliggende oorzaken, en zowel in menselijk feilen en functioneren van voertuigen als kenmerken van wegontwerp en wegbeeld.

Bestudering van de VOA-rapporten gaf, zoals beoogd, inderdaad meer en dieper inzicht in in allerlei verklaringsslagen achter de ongevallen. Al waren er ook beperken. De VOA's zijn meer gericht op de juridische schuldvraag en het vaststellen van overtredingen/misdrijven en minder op een (beleidsgerichte of wetenschappelijke) ongevalsverklaring. Dat geeft in de VOA's vaak voorzichtige formuleringen en accenten die voor 'verklaring' weinig waarde hadden. De verhoren van betrokkenen en getuigenverklaringen gaven vaak nuttige extra informatie. Minder 'hard', minder bewezen, maar wel erg inzichtelijk.

### De onveiligheid van jongeren achter het stuur: verklaringen en beleid.

Jonge bestuurders zijn een risicogroep. Jonge beginnende automobilisten (18-24 jaar) hebben per gereden kilometer ruim vier keer zo veel kans om betrokken te raken bij een ernstig verkeersongeval als automobilisten van 30-59 jaar. Het risico van jonge *mannen* is zelfs ruim zes keer zo groot. Dit fenomeen is overal ter wereld zichtbaar. Het is een reden om specifiek beleid te maken voor deze groep. In Nederland is wat dat betreft vooral het *beginnersrijbewijs* relevant, sinds 2002. Elke beginnende bestuurder krijgt een beginnersrijbewijs voor de eerste vijf jaar. Zeker tot even na de 23<sup>e</sup> verjaardag heeft dus iedere jonge bestuurder nu een zodanig rijbewijs. Die eerste vijf jaar gelden strengere regels: een strafpunt als de beginners worden aangehouden vanwege bumperkleven, een snelheidsoverschrijding van meer dan 30 km/h en het veroorzaken van ongevallen waarbij doden of gewonden vallen. Het rijbewijs wordt geschorst als iemand voor de derde keer is aangehouden en veroordeeld.

In de (wetenschappelijke) literatuur over het verklaren van het hoge risico van jonge bestuurders, worden vaak twee groepen factoren genoemd:

1. Leeftijdsspecifieke factoren, gerelateerd aan de morele, emotionele en cognitieve ontwikkelingsfase van (vooral mannelijke) adolescenten. Vooral het afzetten tegen bestaande maatschappelijke normen, een sterke gevoeligheid voor groepsdruk in vriendenkring en het onderschatten en slecht doordenken van risico's zijn dan van belang.
2. Geringe ervaring geeft gebrekkige *hogere orde vaardigheden* (in waarnemingsselectie en in beoordeling en voorspelling van verkeerssituaties), die te weinig erkend worden in het verkeersgedrag.

Deze en vergelijkbare formuleringen komen in de literatuur regelmatig voor. Het minder doorzichtige eraan lijkt ons dat elementen uit beide delen nogal sterk op elkaar lijken, verweven lijken. Immers, risico's aangaan vanwege groepsdruk en risico's onderschatten (leeftijd-deel), is dat nu echt zoveel anders dan geringe erkenning van mindere vaardigheden? Het gemeenschappelijke in de vele verklaringstudies is in ieder geval dat ze vooral een psychologisch-pedagogische optiek hanteren. Het gaat om opvoeden, om leren, om helpen.

### **Veel ongevalskenmerken al bekend**

Het onderzoek bracht in eerste instantie, alle 80 ongevallen samen nemend, conclusies die volledig aansluiten bij het beeld dat uit de literatuur al bekend is. In de ongevalsverklaring gaat het vooral over mens-factoren, over menselijk gedrag, over menselijke fouten. Vooral te hoge snelheid en 'afleiding' spelen achterliggend een grote rol. Aspecten van voertuig en wegontwerp/wegbeeld zijn op wat bijzondere manieren ook wel relevant:

- Mankementen aan voertuigen zijn zelden een deel van de verklaring, maar de voertuigen spelen wel een rol in de zin dat het vaak bleek te gaan om auto's die weinig mainstream waren en veel zeggen over de bestuurders/eigenaar. Veel 'sportieve' merken, modellen of uitvoeringen, veel opgepimpte auto's, veel blingbling-velgen. Er lijkt een verband aanwezig tussen de ernstige ongevallen van jonge bestuurders en 'auto als liefhebberij'.
- Bij de infrastructuur-factoren gaat het vooral om 'nabije obstakels' die een deel van de verklaring vormen, specifiek op 60km- en 80km-wegen: bomen, sloten, palen en betonranden. Het gaat vooral fout als een slippende auto met de linker- of rechterzijkant een boom raakt.

Diverse kenmerken van ongevallen, situaties en betrokkenen komen sterk bovengemiddeld voor: mannelijke bestuurder (71 van de 80), passagiers in de auto (30), weekend (37), buiten de kom (56), enkelvoudige ongevallen (39, vooral aanrijdingen met obstakels), op wegvakken (58, dus slechts 22 op kruispunten), met te hoge snelheid (53 van de 80). Ook wel bekend –al is daar minder over geschreven- is dat de jonge beginnende bestuurders vaak wel érg jong en érg beginnend zijn. Gemiddeld zijn de jonge bestuurders 20,7 jaar oud en hebben ze hun rijbewijs 22 maanden. Gemiddeld; sommigen zijn (dus) nog veel jonger en/of hebben hun rijbewijs nog veel korter. Drie voorbeelden waarvan de ongevalsdetails des te dramatischer zijn als we ons die minimale ervaring en lage leeftijden realiseren:

19 jaar oud en 1 maand rijbewijs: In het donker en bij motregen op een smalle 60km-weg in een slip geraakt, tegen een boom aan de linkerkant geëindigd.



20 jaar oud en 3 weken rijbewijs: Met 2 passagiers in de auto in de berm geraakt, op een heel gewone middag. Onbeheersbaar en vervolgens tegen een boom aan de rechterkant; de auto in tweeën gebroken



18 jaar oud, 4 maanden rijbewijs en in de middagspits op de motor: Om een auto die de 50km-weg opdraait te ontwijken, op een tegenligger gebotst.



### **Een scherp onderscheid in twee groepen**

Onze studie bevestigt bestaande inzichten over 'afwijkende gemiddelden' bij jonge beginnende bestuurders, maar geeft tegelijk aan dat het weinig zinvol is om die afwijkende gemiddelden voor de gehele groep van jonge beginnende bestuurders centraal te stellen. Want dat totaalbeeld over dé jonge bestuurders verhult een scherper inzicht. Namelijk dat de bovengemiddeld voorkomende kenmerken als man, passagiers, weekend, buiten de kom en enkelvoudig vooral behoren bij een helft van de 80 ernstige ongevallen, namelijk waar extreem verkeersgedrag in het spel is. En dat er dus ook een andere helft is, die veel minder bijzondere kenmerken heeft. Twee duidelijke clusters van ongevallen, oorzaken en omstandigheden, die we schematisch (en wat ideaaltypisch) als volgt kunnen karakteriseren:

	A. tamelijk reguliere ernstige ongevallen die ervaren/oudere bestuurders evenzeer krijgen (alleen misschien minder vaak)	B. uitzonderlijke ernstige ongevallen door extreem verkeersgedrag
<i>aantal</i>	de helft	de helft
<i>geslacht</i>	veel mannen	alleen mannen
<i>tijdstippen</i>	overdag op werkdagen	weekend
<i>inzittenden</i>	bestuurder solo	passagiers, nl. vrienden
<i>reismotieven</i>	woon-werk en zakelijk	sociaal: met/naar vrienden en uitgaan
<i>alcohol</i>	nee	ja
<i>type ongeval</i>	botsing met voertuig of persoon	enkelvoudig ongeval
<i>rol snelheid</i>	vaak	altijd
<i>locatie</i>	binnen de kom op 50km-wegen	zowel 50km-wegen als 60km- en 80km-wegen
<i>geografie</i>	zowel dichtbij als veraf	woon- en buurgemeente

‘Extreem verkeersgedrag’ is hier vooral zware snelheidsovertreding (meer dan 30-40 km/h te hard), ruimschoots teveel alcohol, met hoge snelheid door rood rijden en/of ‘bewust stunts’ (van achtervolgingsrace door de bebouwde kom tot de auto met stevige snelheid laten slingeren).

Het onderscheid in de ongevalsgroepen A en B is mogelijk ook relevant voor basislijnen in beleid en aanpak. Misschien geeft onze conclusie over twee onderscheidbare ongevalsgroepen meer handvat om verbinding te leggen met de twee groepen verklaringsfactoren van het bedrag van jonge bestuurders, zoals we die eerder weergaven. Als het bij leeftijdsspecifieke factoren gaat om ‘risico’s niet zien’ en ‘bewust normen overschrijden’ en ‘groepsgevoelensensatie zoeken’, zit dat dicht in de buurt van alle kenmerken in kolom B. En als het bij ervaringsfactoren gaat om complexe rijtaken en foute inschattingen, past dat wellicht sterk bij kolom A.

### Opvoeden, aanleren en helpen?

We zien nog een andere vervolconclusie in het onderscheid tussen de ongevalsgroepen A en B. In alle psychologisch-pedagogische verklaringsliteratuur zit namelijk vaak een idee van (kort door de bocht geformuleerd) ‘het hoort nu eenmaal bij hun leeftijd en gebrek aan ervaring’. De jonge bestuurders worden vooral als *nog-niet-echt-volwassen* beschouwd. Natuurlijk zit daar veel waarheid in. En wat ongevalsgroep A betreft, is het waarschijnlijk een geheel terechte analyse en denklijn: Meer/beter/eerder leren moet het aantal ‘reguliere ernstige ongevallen’ kunnen verminderen. Tegelijk echter denken we dat de ongevalsgroep B, de andere helft van de ernstige ongevallen met jonge bestuurders, toch echt een ander verhaal is. De details van al die ongevallen zijn vaak veel onbegrijpelijker dan de keurige benaming ‘extreem verkeersgedrag’, die we hier hanteren, doet vermoeden. We geven hieronder enkele voorbeelden. Nota bene: Verschillende van deze jonge bestuurders met dit extreem verkeersgedrag, waren –hoe kort hun rijbewijsperiode ook was- eerder ook al betrokken bij vergelijkbare ongevallen en/of betrappt op vergelijkbaar extreme verkeersovertredingen.

In de middagspits-drukke rijdt een jongeman met hoge snelheid (110-130 km/h) een rij langzaam rijdende auto's voorbij door links om de middengeleider heen te gaan. Daar geslipt en in de verte tegen een boom in de rechterberm geëindigd.



In een snelle auto onderweg naar huis, haalt een 22-jarige man (met een vriend ernaast) rond middernacht hier enkele auto's in met naar getuigen schatten 120-130 km/h (80 toegestaan). Hij doet dat nog steeds als het lange rechte wegvak eindigt bij de midden-geleider en de bocht erna. Hij raakt in een slip en wordt op de verkeerde weghelft aangereden door een tegenligger.



Jonge automobilist haalt op tweestrooks gedeelte van deze 80 km/h-weg met zeer hoge snelheid diverse auto's in en is daar op het verdrijvingsvlak nog mee bezig, raakt daarna de opstaande rand van de middengeleider, verliest controle en eindigt tegen boom in de berm na het fietspad.



Op een zonnige middag rijdt op deze 50 km/h-weg een automobilist van 24 jaar met meer dan 117 km/h een voor hem rijdende fietser aan die linksaf wil slaan.



Zondagochtend 5 uur na discotheekbezoek. Automobilist van 21 jaar, die volgens diverse getuigen zeer veel alcohol gedronken heeft, raakt met hoge snelheid van de weg, tegen boom.





Zaterdagochtend 6 uur. Een man van 22 rijdt veel te hard over de provinciale weg, haalt verschillende auto's in (130-140 km/h) en rijdt met 100 km/h door rood. Een bromfietser van rechts, door groen licht gereden, wordt geraakt.



Zaterdagnacht rijdt hier een man van 23 in zijn sportwagen met veel meer dan 120 km/h al slippend links van de dijk af, bomen bovenaan en onderaan het talud rakend. De maximumsnelheid is hier 60 km/h.



Zeven voorbeelden; we zouden er veel meer kunnen geven. Het beeld is steeds vergelijkbaar: nogal uitzonderlijk, zeer gevaarlijk gedrag. We zien veel langdurige overschrijding van grenzen. Past het hier echt om te analyseren in termen van "morele, emotionele en cognitieve ontwikkelingsfase van mannelijke adolescenten"? Zullen deze bestuurders, met al hun auto-liefde die vaak zo zichtbaar is, dit over enkele jaren als ex-JBB allemaal achterwege laten?

#### Literatuur

- Saskia de Craen, *The X-factor: a longitudinal study of calibration in young novice drivers*, diss. TU Delft, mrt 2010.
- Ch Goldenbeld & DAM Twisk, *Verkeersovertredingen, veelplegers en verkeersonveiligheid: Kennis uit bestand onderzoek*, SWOV, 2009
- Joris Schuurman en Bart de Ridder (YoungWorks), *Rijbewijs is geen finishlijn: nieuw denk- en besliskader om verkeersonveiligheid onder jonge beginnende bestuurders te verkleinen*, mei 2011.
- SWOV, *Factsheet Jonge beginnende automobilisten*, feb 2010.
- SWOV, *Wat betekent het rapport 'Young drivers: the road to safety' voor Nederland? Samenvatting van het OECD/CEMT-rapport en de betekenis daarvan voor Nederland*, 2007.
- WP Vlakveld, *Jonge beginnende automobilisten, hun ongevalsrisico en maatregelen om dit terug te dringen*, SWOV, 2005.
- Willem Vlakveld, *Hazard anticipation of young novice drivers* (diss.), SWOV, 2011.