

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1085
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 26 april 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Terugkommoment rijopleiding - Effect op verkeersongevallen

Het terugkommoment is een verplichte opleiding van vier uur die een chauffeur zes tot negen maanden na afgifte van zijn definitieve rijbewijs B moet volgen. Tijdens het terugkommoment kruipt de bestuurder zelf achter het stuur van een lesvoertuig en ervaart hij/zij wat het effect is van afleiding (sms'en, kinderen op de achterbank, ...) op de rijvaardigheid, hoe lang de remafstand is bij een snelheid van 50 kilometer per uur en wat de invloed is van alcohol en drugs op het rijvermogen.

Na de praktijkoefeningen is er een groepsgesprek over verschillende actuele onderwerpen (hoe gaat men om met groepsdruk als men BOB is, welke invloed heeft sportief rijgedrag op verkeersveiligheid, waarom rijdt men soms (on)bewust te snel, ...). De bedoeling van deze terugkommomenten is om het aantal ongevallen bij jonge bestuurders te doen dalen. De vraag is echter of dat is gelukt.

1. Hoeveel autobestuurders hebben sedert de inwerkingtreding van het decreet in 2018 deelgenomen aan een terugkommoment?
2. Hoeveel jonge autobestuurders waren ondertussen betrokken bij een verkeersongeval, nadat ze aan een terugkommoment hadden deelgenomen?
3. Is er een dalend effect merkbaar in het aantal ongevallen met bestuurders die sedert 2018 aan een terugkommoment hebben deelgenomen?
4. Zijn er jaarlijkse cijfers beschikbaar die de evolutie van de betrokkenheid van deze bestuurders weergeven? Zo ja, om hoeveel ongevallen gaat het dan per jaar?
5. Hoe evalueert de minister deze cijfers?

ANTWOORD

op vraag nr. 1085 van 26 april 2021

van **WIM VERHEYDEN**

1. Sinds de eerste sessie van het terugkommoment, in februari 2019, tot en met 17 mei van dit jaar hebben 62.382 beginnende bestuurders deelgenomen.
2. In het jaar 2019 werden in Vlaanderen 3.244 letselongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) geregistreerd. Dit is een daling met bijna 5% t.o.v. het jaar 2018 (zie ook antwoord op vraag 4).
3. Het aantal letselongevallen met jonge autobestuurders in Vlaanderen wordt het laatste decennium gekenmerkt door een dalende trend. Deze trend zet zich ook sinds de invoering van het terugkommoment verder (zie ook antwoord op vraag 4). Naast het feit dat het wellicht wat vroeg is om eventuele effecten te zien, moeten we bij deze evolutie ook wel rekening houden met de vaststelling dat cijfers van GOCA aangeven dat het aantal en aandeel afgelegde theorie- en praktijkexamens bij de jongere leeftijdscategorie daalt. Jongeren lijken dus hun rijbewijs op wat latere leeftijd te behalen of voor andere vervoerswijzen te kiezen. Een beginnende autobestuurder is m.a.w. niet noodzakelijk een jonge autobestuurder (18-24 jaar).
4. In onderstaande tabel wordt de evolutie van het aantal letselongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) weergegeven (periode 2010-2019).

Jaar	Aantal letselongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar)
2010	5486
2011	5610
2012	5072
2013	4643
2014	4514
2015	4171
2016	4023
2017	3706
2018	3406
2019	3244

Bron: Statbel, FOD Economie

5. Hoewel het moeilijk is om een oorzaak-gevolg relatie op basis van deze cijfers te leggen, ben ik in ieder geval blij vast te stellen dat het aantal letselongevallen met jonge autobestuurders (18-24 jaar) ook in het jaar 2019 verder blijft dalen. Dit is belangrijk, aangezien zich binnen deze ongevallen ook heel wat eenzijdige ongevallen bevinden (met soms ernstige gevolgen). Jonge autobestuurders overschatten al te vaak hun rijvaardigheden en onderschatten de risico's in het verkeer.