

Het verband tussen SES en verkeersveiligheid

Een internationaal literatuuroverzicht



Het verband tussen SES en verkeersveiligheid - Samenvatting

Een internationaal literatuuroverzicht

Onderzoeksrapport nr. 2017-R-12-SNL

D/2017/0779/73

Auteur: Wouter Van den Berghe

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety

Publicatiedatum: 22/12/2017

Volledig rapport beschikbaar in het Engels:

Van den Berghe, W. (2017) The association between road safety and socioeconomic situation (SES). An international literature review. Brussels, Belgium: Vias institute – Knowledge Centre Road Safety

Dit onderzoek werd mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Samenvatting

Metten van het verband tussen SES en verkeersveiligheid

Dit rapport gaat op zoek naar het verband tussen verkeersveiligheid en de sociaaleconomische situatie (SES) van mensen, in het bijzonder de kans om bij een verkeersongeval betrokken te geraken. Het is gebaseerd op een literatuuronderzoek dat uitgevoerd werd in 2016 en 2017. Qua bereik was het onderzoek beperkt tot de westerse, geïndustrialiseerde wereld. De meeste van de onderzochte publicaties waren wetenschappelijke artikelen (peer reviewed) van na 2000, hoewel ook enkele oudere studies en verslagen uit de grijze literatuur opgenomen werden.

Er bestaat geen consensus over de definitie van 'sociaaleconomische situatie' of status (SES). De meeste deskundigen zijn het erover eens dat de SES gebaseerd is op een combinatie van factoren die te maken hebben met het opleidingsniveau, het inkomen en de professionele status. Hierbij moeten we wel erkennen dat niet in alle geanalyseerde studies met alle factoren rekening gehouden werd, doorgaans bij gebrek aan gegevens, en dat vaak slechts één factor als een benadering voor SES gebruikt werd.

Om die SES vervolgens in verband te brengen met verkeersveiligheid zijn over het algemeen ten minste twee gegevensbronnen vereist. Om te beginnen zijn gegevens nodig over verkeersongevallen. Die kunnen afkomstig zijn uit politieverlagen, dossiers van verzekeringsmaatschappijen en ziekenhuizen, overlijdensregisters en enquêtes (vooral over gezondheid en mobiliteit). De meeste studies waar dit rapport naar verwijst gebruikten gegevens van de politie, uit ziekenhuisinformatiesystemen en uit overlijdensregisters. Daarnaast moeten ook gegevens ingezameld worden om de SES te bepalen van de individuen die bij een ongeval betrokken waren. Voor die SES-variabelen zijn er, naargelang het betrokken land, grote verschillen in mogelijke bronnen, waarbij reikwijdte, beschikbaarheid en toegang aanzienlijk kan verschillen. Soms is de SES-informatie te vinden in het gegevensbestand van de ongevallen zelf. Dat is bijvoorbeeld het geval bij politie- en ziekenhuisdossiers, voor zover ze gegevens bevatten over het beroep of de woonplaats van de gewonden, bij overlijdensregisters die zowel de doodsoorzaak vermelden als de sociaaleconomische informatie over de overledene, of bij peilingen die vragen naar de betrokkenheid bij een ongeval en ook naar de sociaaleconomische variabelen. Bij de meeste studies die we gebruikten moesten de ongevalgegevens echter gelinkt worden aan andere databases met informatie over de SES, zoals kieslijsten, arbeidsgerelateerde gegevensbanken, geografisch gesitueerde economische databases en onderwijsregisters.

In het ideale geval wordt de SES gemeten op het niveau van het individu. Om praktische en privacyredenen is het echter vaak heel moeilijk of zelfs onmogelijk om dergelijke informatie te verkrijgen en te linken aan de ongevalgegevens. Een alternatief bestaat erin om de 'gemiddelde' SES-informatie van een bepaalde regio te gebruiken (kiesgebied, district, gemeente, stadsregio, enz.) en die te linken aan alle inwoners van dat gebied. Bij veel van de verwerkte onderzoeken is inderdaad een dergelijke gebiedsgebonden aanpak gehanteerd. Bij zo'n aanpak kan de werkelijke SES-categorie van een individu anders zijn en de waargenomen samenhang tussen SES en verkeersveiligheid bijgevolg incorrect. Dat fenomeen wordt 'ecologische fout' (ecological fallacy) genoemd.

Een zwak punt van veel van de onderzochte studies is dat ze factoren die een (groot) deel van de variatie in de resultaten op het vlak van verkeersveiligheid zouden kunnen verklaren, niet onderzoeken. In het bijzonder de risicoblootstelling en dan zeker de afgelegde afstand wordt maar in een beperkt aantal studies bekeken. Als uit een onderzoek een verband blijkt tussen SES en verkeersveiligheid, bijvoorbeeld dat lagergeschoolden relatief meer verkeersongevallen hebben dan de hoger opgeleiden, impliceert een dergelijk resultaat niet noodzakelijk dat ze per afgelegde kilometer ook een groter risico op een ongeval lopen.

Het globale resultaat

Het algemene beeld dat uit dit onderzoek ontstaat, is dat in landen met een hoog inkomen mensen uit groepen met een lagere SES een groter risico op verkeersongevallen lopen dan mensen uit de hogere sociaaleconomische klassen.

Toch is het niet mogelijk om die globale bevindingen te veralgemenen naar alle landen en alle groepen van weggebruikers. Er zijn immers situaties waarin het algemene verband niet opgaat en waar de relatie zelfs omgekeerd is. Sociale ongelijkheid in verkeersveiligheid is dus een wijdverspreid fenomeen, maar het is niet universeel en 'generiek'.

Aangezien veel van de verwerkte studies evenmin oog hadden voor versturende factoren zoals blootstelling is het ook moeilijk om de resultaten correct te interpreteren (of met andere resultaten te vergelijken). Bovendien zijn er veel Europese landen, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk en Zweden (en in mindere mate ook Frankrijk en Spanje), waar nauwelijks enig wetenschappelijk onderzoek naar het onderwerp is gevoerd. Een mogelijke verklaring daarvoor is dat in sommige landen waar geen onderzoek plaatsvond de globale sociale gradiënt voor betrokkenheid bij verkeersongevallen redelijk vlak oogt. Die hypothese op haar geldigheid onderzoeken, viel echter buiten het bestek van dit rapport.

Leeftijds- en gendergebonden verschillen

De grootste SES-verschillen met betrekking tot het ongevalrisico vinden we bij kinderen. Niettegenstaande de verschillen tussen de gegevensbronnen en in gegevenskwaliteit, gegevensbereik, categorisering en versturende factoren, leveren de onderzochte studies overweldigend bewijsmateriaal voor het feit dat kinderen uit lagere SES-groepen doorgaans een groter risico lopen op een verkeersongeval dan kinderen uit de hogere SES-groepen. Dat geldt in het bijzonder voor het risico bij voetgangers. De kracht van het verband tussen SES en verkeersveiligheid bij kinderen schommelt aanzienlijk volgens de leeftijd van de kinderen. Over het algemeen zijn de verschillen klein bij kinderen van slechts een paar jaar. De kloof neemt toe wanneer de kinderen naar school beginnen te gaan. De verschillen kunnen blijven toenemen of terug afnemen.

Met SES samenhangende verschillen in verkeersveiligheid hebben de neiging af te nemen met de leeftijd. Bij adolescenten (tussen 16 en 24) zijn vergelijkbare patronen als bij kinderen te vinden, maar over het algemeen is het verband tussen SES en verkeersveiligheid minder uitgesproken. In bepaalde gevallen is zelfs een omgekeerde tendens te zien. Het waarschijnlijkste is dat dit te maken heeft met de toegang tot en het gebruik van bepaalde transportmodi.

In die landen waar de relatie tussen de SES van volwassenen en het risico op een ongeval onderzocht is, blijkt een lagere SES doorgaans samen te gaan met een hoger ongevalrisico. Dat is zeker het geval bij mannen. Toch is het verschil vaak kleiner dan bij kinderen en adolescenten en in sommige gevallen zien we geen verschil of zelfs een omgekeerde trend. Bepaalde van die verschillen kunnen er mee te maken hebben dat onvoldoende rekening is gehouden met versturende factoren als blootstelling, type voertuig of wegomgeving.

Op basis van het momenteel beschikbare, gepubliceerde onderzoek rond senioren kunnen we geen algemene uitspraken doen over een verband tussen SES en verkeersveiligheid in deze leeftijdsgroep.

Een zeer consistente vaststelling, over tal van studies heen, is dat op SES gebaseerde verschillen vaak meer uitgesproken zijn bij mannen dan bij vrouwen. De toename van het ongevalrisico bij mensen op de lagere treden van de sociaaleconomische ladder is met andere woorden kleiner voor vrouwen dan voor mannen. Bovendien moeten we ook opmerken dat in bepaalde gevallen bij de vrouwen (in tegenstelling tot de mannen) soms helemaal geen sociale gradiënt te zien was, of zelfs een omgekeerde.

Andere belangrijke bevindingen

Andere belangrijke bevindingen uit het onderzoek zijn:

- De SES-verschillen zijn groter bij ongevallen met voetgangers dan met auto's. Ook bij fietsers kan het globale verband tegengesteld zijn aan de algemene trend.
- In veel gevallen nemen de verschillen tussen groepen met een lage en een hoge SES toe met de ernst van de verwondingen. Het relatieve risico is groter voor fatale dan voor niet-fatale verwondingen.

- De mate waarin we SES-gebonden verschillen in ongevallenrisico zien, verschilt aanzienlijk van land tot land. De sociale gradiënt is in sommige landen steiler dan in andere. Vaak gaat dat gepaard met gelijkaardige gradiënten voor andere gezondheidsaspecten.
- Ook tussen landelijke en stedelijke gebieden kan een groot verschil bestaan in de samenhang tussen sociaaleconomische categorie en verkeersveiligheid.
- De samenhang tussen individuele SES-kenmerken en verkeersveiligheid is vaak sterker dan het geval is voor de gebiedsgebonden SES-karakteristieken.

Welke factoren spelen nog mee?

Globaal gesproken worden sociaaleconomische patronen in (dodelijke) ongevallen beïnvloed door een waaier aan mechanismen en leidt de interactie tussen die mechanismen en de mate waarin ze zich voordoen tot de vastgestelde verschillen. Dat verklaart ook waarom de sociale gradiënt verschilt per leeftijdscategorie, vervoersmodus, regio, land en doorheen de tijd en waarom hij soms omgekeerd verschijnt.

Tal van factoren dragen bij tot verhoogde risico's op verkeersongevallen of kunnen helpen bij het voorkomen ervan. Verscheidene van die factoren kunnen rechtstreeks of onrechtstreeks in verband worden gebracht met de sociaaleconomische status van de weggebruikers. Als de factoren die het risico op een verkeersongeval doen stijgen positief met de SES-groep geassocieerd worden, zal de omvang van de prevalentie van die factoren tot een toegenomen ongevallenrisico leiden.

Het rapport omvat een overzicht van de belangrijkste, of in elk geval de best gedocumenteerde en meest besproken risicofactoren die met de SES bleken samen te hangen. De meeste van die factoren vertonen de neiging om eerder samen te gaan met de lagere sociaaleconomische groepen. Ze lijken bijgevolg 'uit te leggen' waarom mensen uit lagere sociale klassen in veel gevallen een hoger risico lopen op een ongeval.

De voornaamste bijdragende factoren hebben te maken met verschillen in:

- de toegang tot auto's en bijgevolg de implicaties van het gebruik van vervoersmodi;
- de veiligheid van voertuigen (auto's, motor- en bromfietsen, ...);
- de lengte van de verplaatsingen (afgelegde afstand per verplaatsing, per jaar, ...);
- de gevaarlijke aard van de omgeving en van de verplaatsingen;
- de mate van ouderlijk toezicht op kinderen;
- het dragen van de veiligheidsgordel;
- het dragen van een helm bij fietsers, brom- en motorfietsers;
- rijden met een beperking;
- te hard rijden;
- rijden zonder rijbewijs;
- toegang tot en inzicht in informatie;
- gezondheidstoestand en kwetsbaarheid;
- de hyperactiviteit van kinderen.

Culturele groepen

Er zijn ook verschillen naargelang de culturele groep waartoe mensen behoren. Een 'culturele groep' verwijst in het bijzonder naar de etnische groepen van migranten en mensen met een specifieke godsdienst. In veel omstandigheden behoren mensen van dergelijke groepen overwegend tot één sociaaleconomische laag, vaak een van de onderste. Het zou evenwel verkeerd zijn om culturele verschillen in verkeersveiligheid uitsluitend in verband te brengen met verschillen in SES. Ook andere kenmerken, zoals het gebied waar groepen mensen leven (en bijgevolg hun blootstelling), kunnen bijdragen tot het risico op verkeersongevallen, zonder dat er een verband moet zijn met het sociaaleconomische niveau, hoewel dat er vaak wel is. Veel wijst er niettemin op dat kinderen van etnische minderheden kwetsbaarder zijn voor verkeersongevallen dan andere kinderen.

