

# Attitudemeting Verkeersveiligheid

2006

Deel 2:  
Determinanten van attitudes



GEDRAG EN BELEID

**Peter Silverans**

Afdeling Gedrag en Beleid

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid



Belgisch Instituut voor  
de Verkeersveiligheid

[ikbenvoor.be](http://ikbenvoor.be)

**ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2006.  
DEEL 2: DETERMINANTEN VAN ATTITUDES**

*Auteur: Peter Silverans  
Afdeling "Gedrag en Beleid"  
Verantwoordelijke uitgever: Martin Van Houtte*

*© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2009*

## ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2006.

### DEEL 2: DETERMINANTEN VAN ATTITUDES

#### SAMENVATTING

*In het eerste deel van het rapport van de attitudemeting van 2006 werden de attitudes van de Belgische autobestuurders in het algemeen besproken en geëvalueerd. Aansluitend daarop wordt in dit tweede deel geanalyseerd in welke mate de attitudes van de bestuurders samenhangen met de woonplaats, de leeftijd en het geslacht van de bestuurders. Daarnaast analyseerden we ook de interne samenhang tussen welbepaalde attitudes en tussen attitudes en zelfgerapporteerd gedrag.*

*De attitudes van de Belgische bestuurders tegenover snelheid bleken zowel af te hangen van de leeftijd van de bestuurders als van hun woonplaats. Het belangrijkste effect dat we vaststelden was dat alleen de oudere bestuurders hun attitudes overeenkwamen met de doelstellingen van de Staten-Generaal. Van de jongste bestuurders vindt bijvoorbeeld slechts een minderheid van 36% dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is, terwijl de Staten-Generaal de lat daarvoor op minstens 70% gelegd hadden. Voor wat betreft snel rijden als een manier om het eigen leven en dat van anderen op het spel te zetten lagen de attitudes van de jongere bestuurders met 62% niet zo ver van de doelstelling van 70%, maar ook hier werd eenzelfde lineair verband tussen leeftijd en attitude vastgesteld. De subjectieve pakkans voor snelheid bleek dan weer voornamelijk bepaald door het gewest; in Vlaanderen vindt 53% van de bestuurders de pakkans groot, terwijl dit in Wallonië slechts 33% blijkt.*

*De attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bleken in grote mate onafhankelijk van de karakteristieken van de bestuurders. Een uitzondering daarop vormde evenwel dat 70% van de vrouwelijke bestuurders vinden dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol strenger zouden moeten zijn, terwijl slechts 55% van de mannelijke bestuurders dit ook vinden. De subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol lag met slechts 8% grote kans antwoorden extreem laag en was onafhankelijk van de woonplaats, het geslacht of de leeftijd van de bestuurders. Nochtans bleek uit een analyse van de bestuurders die beweerden in het laatste jaar op alcohol gecontroleerd geweest te zijn dat de objectieve pakkans in grote mate bepaald wordt door zowel de woonplaats van de bestuurders als hun leeftijd. Daar waar algemeen genomen de pakkans bijna twee keer zo groot is in Vlaanderen (9% getest in het voorbije jaar) dan in Wallonië (5% getest) bleek dat in Wallonië van de groep -29 jarige bestuurders maar liefst 16% getest werd in het voorbije jaar. In Vlaanderen is de kans om op alcohol getest te worden zo goed als onafhankelijk van de leeftijd van de bestuurders. Onze gegevens wijzen er dan ook op dat in Wallonië vooral selectief jongere bestuurders op alcohol getest worden, daar waar in Vlaanderen aselekt getest wordt. Een laatste belangrijke vaststelling is dat maar liefst één op vijf mannelijke bestuurders toegaf de laatste maand onder invloed gereden te hebben (tegenover slechts één op 25 vrouwelijke bestuurders). Daarnaast bleek net zoals in de gedragsmeting dat er geen vanzelfsprekend verband kon aangetoond worden tussen de subjectieve en objectieve pakkans en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed.*

*De attitudes ten aanzien van het rijden onder invloed van drugs, het dragen van de veiligheidsgordel en het vastklikken van kinderen bleken voor het overgrote deel onafhankelijk van de karakteristieken van de bestuurders.*

<b>Inhoudsopgave</b>	
<b>1. Inleiding</b>	<b>6</b>
<b>2. Perceptie van oorzaken van verkeersongevallen</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Gepercipieerde oorzaken per gewest</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Gepercipieerde oorzaken per geslacht</b>	<b>9</b>
<b>2.3. Gepercipieerde oorzaken van ongevallen per leeftijdsgroep</b>	<b>10</b>
<b>3. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen</b>	<b>11</b>
<b>3.1. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen</b>	<b>12</b>
3.1.1. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest	12
3.1.2. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen per geslacht	13
3.1.3. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen per leeftijdsgroep	14
<b>3.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen</b>	<b>15</b>
3.2.1. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per gewest	15
3.2.1.1. Strengheid van de regels	15
3.2.1.2. Moeilijkheid om regels te respecteren	16
3.2.1.3. Duidelijkheid van de regels	18
3.2.1.4. Handhaving verkeersregels per gewest	19
3.2.1.5. Zwaarte van de straffen	20
3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per leeftijdsgroep	21
3.2.2.1. Strengheid van de regels	21
3.2.2.2. Moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. leeftijd	23
3.2.2.3. Duidelijkheid van de regels in functie van leeftijd	24
3.2.2.4. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van leeftijd	24
3.2.2.5. Zwaarte van de straffen per leeftijd	25
3.2.2.6. Besluit: Effect van leeftijd op attitudes ten aanzien van wetten en straffen	26
3.2.3. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per geslacht	27
3.2.3.1. Strengheid van de regels per geslacht	27
3.2.3.2. Moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. geslacht	28
3.2.3.3. Duidelijkheid van de regels i.f.v. geslacht	29
3.2.3.4. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van geslacht	29
3.2.3.5. Zwaarte van de straffen i.f.v. geslacht	30
3.2.3.6. Besluit: Verschillen tussen mannen en vrouwen qua attitudes ten aanzien van regels en straffen	31
<b>4. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf</b>	<b>32</b>
<b>4.1. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. gewest</b>	<b>32</b>
<b>4.2. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. geslacht</b>	<b>33</b>
<b>4.3. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. leeftijd</b>	<b>35</b>
<b>4.4. Besluit: medierende variabelen van de subjectieve straf- en pakkans</b>	<b>36</b>
<b>5. Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol</b>	<b>36</b>
<b>5.1. Kennis van de wettelijke alcohollimiet</b>	<b>36</b>
5.1.1. Kennis van de wettelijke alcohollimiet in functie van gewest	36
5.1.2. Kennis van de wettelijke alcohollimiet in functie van leeftijd	37
5.1.3. Kennis van de wettelijke alcohollimiet in functie van geslacht	38
<b>5.2. Zelfgerapporteerde alcoholtests in de laatste 12 maanden ofwel de objectieve pakkans</b>	<b>41</b>
5.2.1. Zelfgerapporteerde alcoholtests per gewest	43
5.2.2. Zelfgerapporteerde alcoholtests per geslacht	43
5.2.3. Zelfgerapporteerde alcoholtests per leeftijd	44
5.2.4. Interactie-effecten tussen gewest, geslacht en leeftijd op de objectieve pakkans	45
5.2.5. Objectieve pakkans en aantal afgelegde kilometers	48
5.2.6. Objectieve pakkans en subjectieve pakkans	49
<b>5.3. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed</b>	<b>50</b>
5.3.1. Effect van gewest	51
5.3.2. Effect van geslacht	51
5.3.3. Effect van leeftijd	52
5.3.4. Interactie-effecten tussen gewest, leeftijd en geslacht op het zelfgerapporteerd rijden onder invloed	53
5.3.5. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed en subjectieve pakkans	55
5.3.6. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed en alcoholcontroles	56
<b>6. Attitudes ten aanzien van snelheid</b>	<b>56</b>
<b>6.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal</b>	<b>56</b>
6.1.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal i.f.v. gewest	57
6.1.2. Doelstellingen van de Staten-Generaal i.f.v. leeftijd	58
6.1.3. Doelstellingen van de Staten-Generaal i.f.v. geslacht	60
6.1.4. Interactie-effect van leeftijd en geslacht op attitudes tegenover snelheid	61
<b>7. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel en kinderzitjes</b>	<b>62</b>
<b>7.1. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel</b>	<b>62</b>
7.1.1. Zelfgerapporteerde gordeldracht per gewest	63
7.1.1.1. Als bestuurder	63
7.1.1.2. Als passagier voorin	65
7.1.1.3. Als passagier achterin	66
7.1.2. Zelfgerapporteerde gordeldracht per leeftijdsgroep	68
7.1.2.1. Bestuurders	68

7.1.2.2. Passagier voorin	68
7.1.2.3. Passagier achterin	70
7.1.3. Zelfgerapporteerde gordeldracht per geslacht	70
7.1.3.1. Bestuurders	71
7.1.3.2. Passagier voorin	72
7.1.3.3. Passagier achterin	73
<b>7.2. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen</b>	<b>74</b>
7.2.1. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen per gewest	75
7.2.2. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen per leeftijdsgroep	76
7.2.3. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen per geslacht	77
<b>8. Zelfgerapporteerde boetes, veroordelingen EN ONGEVALLEN</b>	<b>78</b>
8.1. Profiel van de verkeersovertreders	78
8.2. Samenhang tussen boetes en pak-en strfkans	81
8.3. Zelfgerapporteerde ongevallen	82
<b>9. Besluiten</b>	<b>83</b>
9.1. Snelheid	83
9.2. Rijden onder invloed van alcohol	84
9.3. Rijden onder invloed van drugs	86
9.4. Het dragen van de veiligheidsgordel en vastklikken van kinderen	87
<b>10. Tabellen en figuren</b>	<b>88</b>
10.1. Lijst met tabellen	88
10.2. Lijst met figuren	90
<b>11. Referenties</b>	<b>92</b>

Tabel 1: Lijst van afkortingen

BI	95% betrouwbaarheidsinterval
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
Bovengrens	Bovengrens van het 95% betrouwbaarheidsinterval
Ondergrens	Ondergrens van het 95% betrouwbaarheidsinterval
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Cf. SARTRE (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004).
Staten-Generaal van 2002	Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002
Staten-Generaal van 2007	Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007
St.Err.	Standaardfout (Standard Error)

## **1. INLEIDING**

Verder bouwend op het eerste deel van het rapport van de attitudemeting van 2006 (cf. Silverans, 2007) analyseren we in dit rapport de attitudes van specifieke subgroepen van bestuurders. De belangrijkste parameters die daarbij in overweging genomen werden zijn regio (Brussel versus Vlaanderen versus Wallonië), geslacht en leeftijd. De resultaten in dit rapport worden in dezelfde volgorde gepresenteerd als in het algemene rapport van de attitudemeting. Zoals de inhoudsopgave van het voorliggende rapport laat zien bestaat het leeuwenaandeel van de hier gerapporteerde resultaten uit opsplitsingen van de algemene resultaten naar gewest, geslacht en leeftijd. Daarnaast worden waar mogelijk werden ook de relaties tussen verschillende attitudes tegenover bepaalde verkeersveiligheidsaspecten nader bestudeerd en worden ook een aantal drie- of meervoudige interacties tussen gewest, leeftijd en geslacht bekeken.

Een bijzonder methodologisch probleem dat bij alle vergelijkingen tussen de gewesten in rekening moet gebracht worden is dat de bestuurders geënquêteerd werden in hun moedertaal. Alhoewel er zorg voor gedragen werd dat de betekenis van de vragen in beide vertalingen dezelfde was kan niet uitgesloten dat schijnbare verschillen in attitude eigenlijk wijzen op verschillen in betekenis van de vraag of van de antwoordmogelijkheden. Daarnaast dient ook telkens in rekening gebracht te worden dat de bestuurders niet gevraagd werden om zich uit te spreken over hun attitude ten aanzien van het verkeer in een welbepaald deel van het land. De attitudes en zelfgerapporteerde gedragingen van "Brusselse", "Vlaamse" en "Waalse" bestuurders kunnen dus net zo goed gebaseerd zijn op deelname aan het verkeer in een ander landsgedeelte dan de plaats waar de bestuurder woont. Ook dit dient bij het interpreteren van verschillen tussen gewesten in rekening gebracht te worden.

## **2. PERCEPTIE VAN OORZAKEN VAN VERKEERSONGEVALLLEN**

### **2.1. Gepercipieerde oorzaken per gewest**

In de onderstaande Tabel 2 wordt telkens het percentage respondenten aangegeven dat zegt dat een bepaalde ongevalsoorzaak vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak is van een verkeersongeval voor de gehele populatie en per gewest afzonderlijk. Om een vergelijking met vroegere resultaten mogelijk te maken werd deze vraag letterlijk gekopieerd uit de Sartre-vragenlijst van 2002 (cf. Cauzard, 2004) opgenomen.

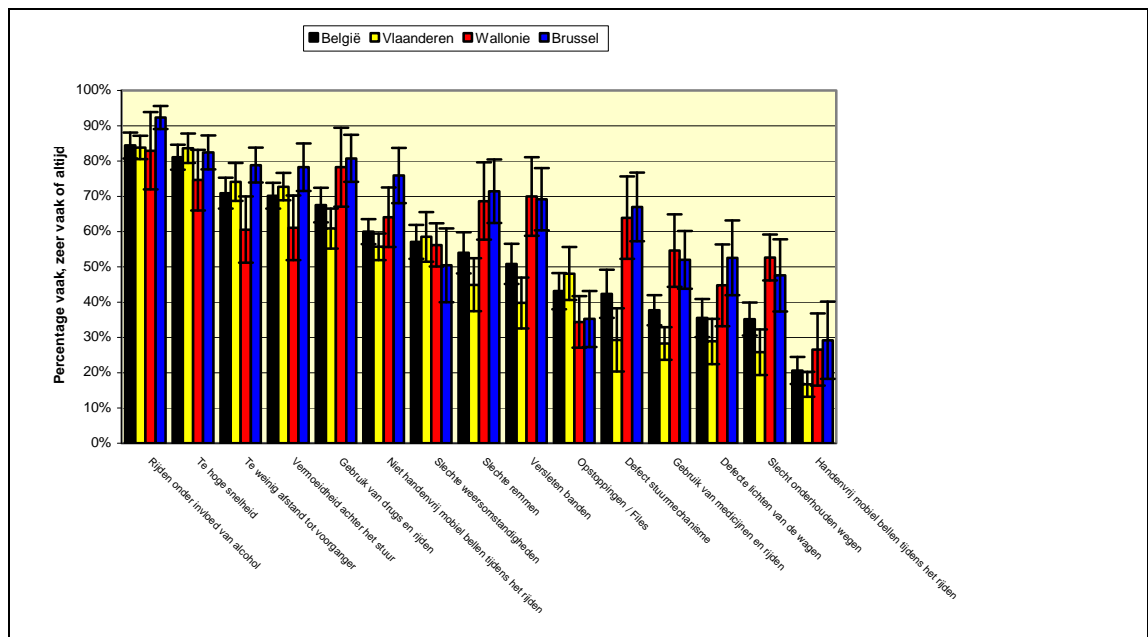
Tabel 2. Percentage respondenten dat denkt dat de ongevalsoorzaak vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak van een verkeersongeval is in functie van gewest

Kan u me voor elke factor aanduiden hoe vaak u denkt dat deze de oorzaak is van verkeersongevallen?	SARTRE 3 (2002)	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Rijden onder invloed van alcohol	89%	84.45%	83.86%	82.93%	92.35%
Te hoge snelheid	88%	81.07%	83.63%	74.60%	82.44%
Te weinig afstand tot voorganger	76%	70.90%	74.10%	60.57%	78.83%
Vermoeidheid achter het stuur	75%	70.16%	72.77%	61.10%	78.26%
Gebruik van drugs en rijden	68%	67.54%	60.88%	78.27%	80.77%
Niet handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	53%	59.98%	55.71%	64.13%	75.90%
Slechte weersomstandigheden	70%	57.09%	58.51%	56.20%	50.44%
Slechte remmen	62%	53.97%	44.95%	68.64%	71.48%
Versleten banden	59%	50.85%	39.79%	69.99%	69.18%
Opstoppingen / Files	54%	43.14%	48.12%	34.39%	35.23%
Defect stuurmechanisme	42%	42.37%	29.30%	63.92%	67.00%
Gebruik van medicijnen en rijden	49%	37.73%	28.27%	54.61%	51.98%
Defecte lichten van de wagen	45%	35.51%	28.87%	44.79%	52.56%
Slecht onderhouden wegen	44%	35.22%	25.82%	52.66%	47.62%
Handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	26%	20.64%	16.76%	26.58%	29.22%

De onderstaande figuur illustreert deze resultaten.



Figuur 1 Perceptie van oorzaken van verkeersongevallen per gewest



Op basis van de overlap tussen de betrouwbaarheidsintervallen voor Vlaanderen en Wallonië kunnen we concluderen dat er voor een aantal thema's (rand)significante verschillen vastgesteld werden. Gegeven het relatief kleine aantal respondenten in het Brusselse gewest (slechts 189 van de 972 respondenten, tegenover respectievelijk 402 en 381 voor Vlaanderen en Wallonië) staan we verder niet stil bij de verschillen tussen het Brusselse gewest en de andere twee gewesten.

Een aantal randsignificante verschillen doen zich voor ten aanzien van:

- het te weinig afstand houden ten opzichte van de voorgaande auto. In Vlaanderen vindt 74.1% van de respondenten dit een vaak voorkomende oorzaak, terwijl dit in Wallonië slechts beaamd wordt door 60.6% van de respondenten, een verschil van 14 procentpunten.
- vermoeidheid achter het stuur, dat in Vlaanderen (73%) vaker wordt aangegeven als oorzaak dan in Wallonië (61%).
- rijden onder invloed, dat in Vlaanderen minder vaak dan in Wallonië aangegeven wordt als mogelijke ongevalsoorzaak (61% in Vlaanderen vs. 78% in Wallonië voor drugs en 28% in Vlaanderen vs. 45% in Wallonië voor medicijnen).

Het opvallendste verschil tussen Vlaanderen en Wallonië doet zich voor ten aanzien van technische gebreken van de wagen, die in Wallonië systematisch vaker als mogelijke ongevalsoorzaak gezien dan in Vlaanderen. Dit geldt voor:

- versleten remmen: 45% in Vlaanderen vs. 69% in Wallonië
- versleten banden: 40% in Vlaanderen vs. 70% in Wallonië
- defect stuurmechanisme: 29% in Vlaanderen vs. 64% in Wallonië
- defecte lichten: 29% in Vlaanderen vs. 45% in Wallonië

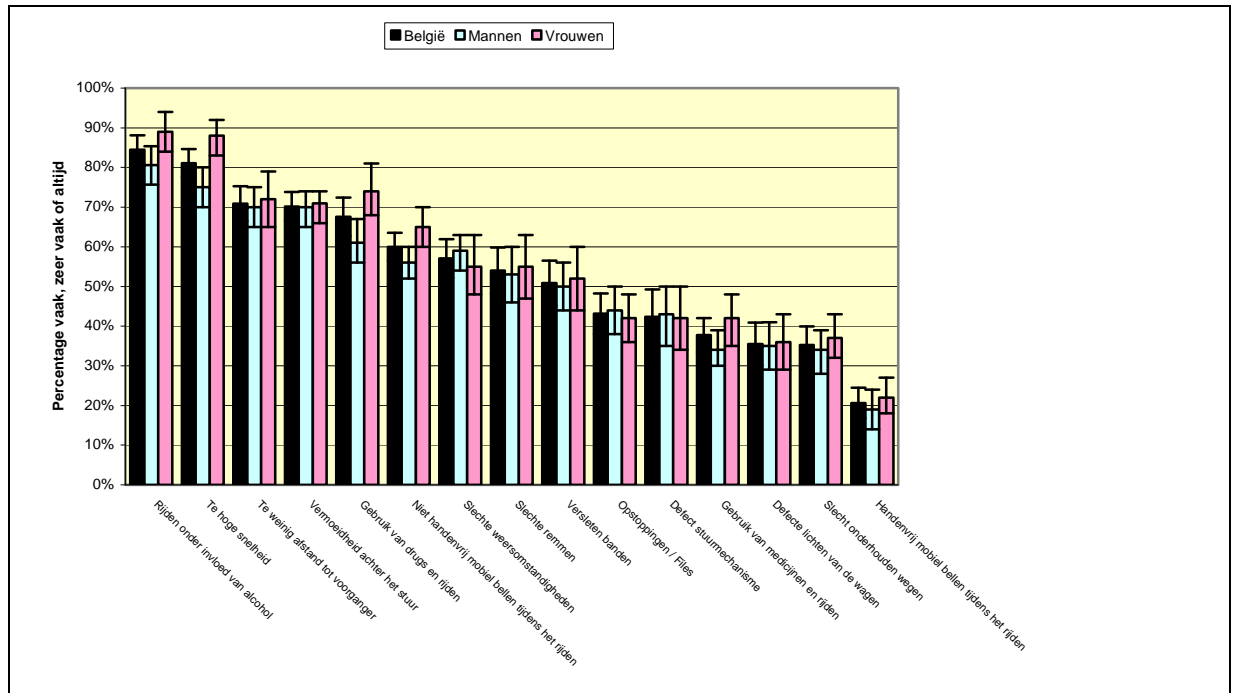
Een laatste significant verschil tussen Vlaanderen en Wallonië is tenslotte dat de Walen slecht onderhouden wegen duidelijker vaker als ongevalsoorzaak zien dan Vlamingen: slechts 26% vaak-antwoorden in Vlaanderen tegenover 53% in Wallonië.

Bij het interpreteren van al deze verschillen dient men evenwel met twee factoren rekening te houden. Een eerste factor, die reeds vermeld werd in het algemene rapport van de attitudemeting van 2006, is dat de vraag uit de Sartre-vragenlijst voor tweeërlei interpretaties vatbaar is. òf als een vraag naar het percentage van alle ongevallen waarbij een bepaalde factor een rol speelt, óf als een vraag naar de kans op een ongeval gegeven dat een welbepaalde factor zich voordoet (cf. Silverans, 2007, p. 10). Hierop werd trouwens reeds gewezen in de in-depth analyses van de Sartre-data zelf (cf. Vanlaar, 2004, p. 127); sommige respondenten lijken de vraag eerder te interpreteren als een vraag naar de prevalentie van een bepaalde oorzaak, terwijl anderen de vraag dan weer interpreteren als een vraag naar het risico op een ernstig ongeval, los van de prevalentie. Een tweede factor is dat we niet kunnen uitsluiten dat één van beide interpretaties meer doorweegt in de ene landstaal dan in de andere. Het valt dan ook aan te bevelen om in toekomstige versies van de nationale attitudemeting verkeersveiligheid de enquêtevraag eenduidiger te formuleren en deze rechtstreeks te formuleren in termen van het percentage van alle ongevallen (of bijvoorbeeld van alle dodelijke ongevallen) waarin deze factor een rol speelt.

## **2.2. Gepercipieerde oorzaken per geslacht**

Omwille van de volledigheid geven we hieronder nog de gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen voor mannen en vrouwen afzonderlijk.

Figuur 2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per geslacht

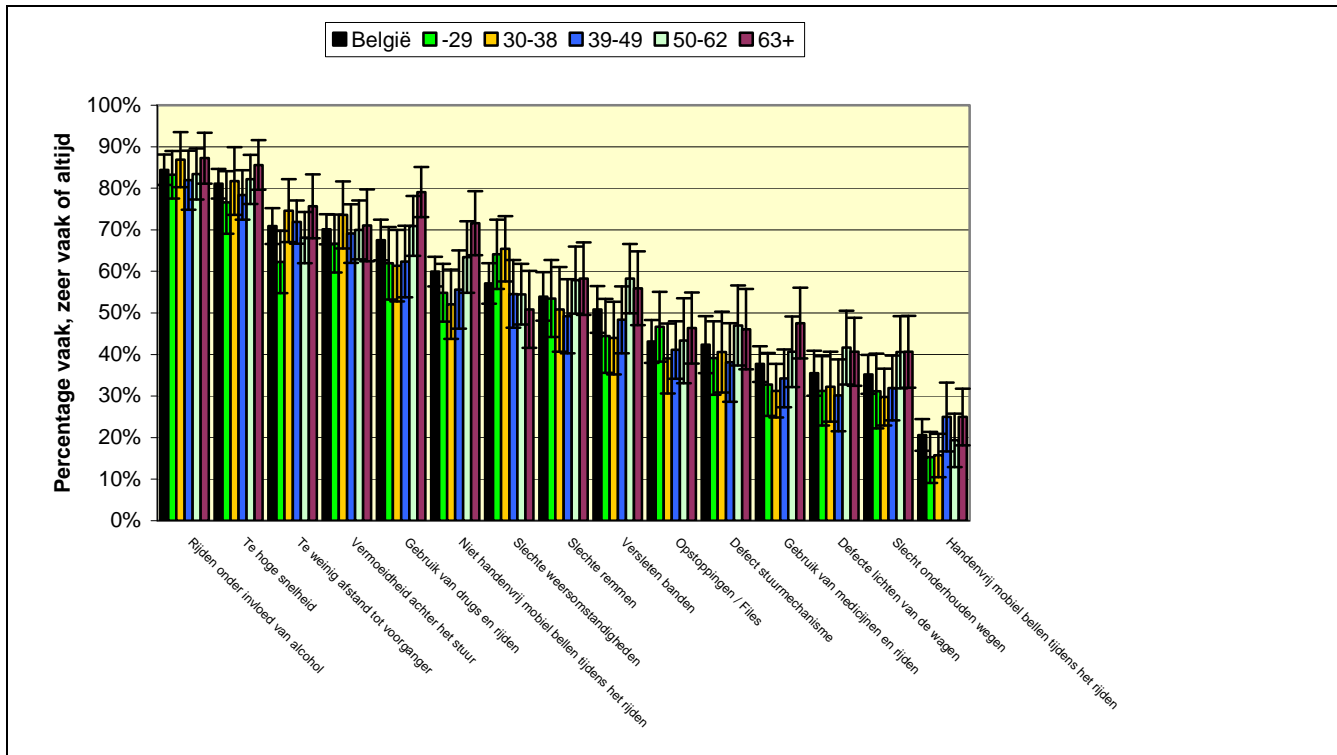


Het globale beeld dat uit deze analyse naar voren komt is dat vrouwen globaal gezien alle oorzaken als meer waarschijnlijk beoordelen dan mannen. Voor de technische oorzaken van verkeersongevallen blijken de resultaten echter nauwelijks te verschillen. De verschillen tussen mannen en vrouwen doen zich voornamelijk voor bij vier oorzaken: rijden onder invloed van alcohol, te hoge snelheid, rijden onder invloed van drugs en niet handenvrij mobiel bellen. Het verschil tussen mannen en vrouwen bedraagt voor al deze factoren telkens rond de tien procentpunten.

### 2.3. Gepercipieerde oorzaken van ongevallen per leeftijdsgroep

Indien we de resultaten van de gepercipieerde ongevalsoorzaken opsplitsen per leeftijdsgroep valt vooral op dat de jongere leeftijdsgroepen minder vaak bepaalde factoren zien als de oorzaak van ongevallen dan de oudere leeftijdsgroepen. Dit zien we duidelijk in de onderstaande figuur, waaruit blijkt dat de twee oudste leeftijdsgroepen vrij systematisch alle factoren frequenter als "vaak, zeer vaak of altijd" als een oorzaak van verkeersongevallen zien.

Figuur 3. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per leeftijdsgroep



Ten aanzien van twee oorzaken van verkeersongevallen stelden we een opmerkelijk verschil vast tussen de twee oudste leeftijdsgroepen en de andere groepen dat de algemene trend overstijgt: 50-plussers vinden vaker dat rijden onder invloed van drugs een belangrijke ongevalsoorzaak is (71% en 79% voor respectievelijk de 50- en de 63 plussers, tegenover percentages rond de 61% voor de drie andere leeftijdsgroepen). Ook het niet handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden is volgens de twee oudste leeftijdsgroepen (respectievelijk 72 en 63 procent) vaker een oorzaak van verkeersongevallen dan volgens de drie jongste leeftijdsgroepen (waarin telkens percentages rond de 55% vastgesteld worden).

### 3. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

Om naar het maatschappelijk draagvlak te peilen ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen vroegen we de respondenten enerzijds om aan te geven welke maatregelen hen zelf helpen om veiliger te rijden en peilden we anderzijds naar een reeks attitudes ten aanzien van de wetten en straffen voor verschillende overtredingen. In de volgende hoofdstukken analyseerden we deze attitudes in functie van het gewest, het geslacht en de leeftijd van de respondenten.

### 3.1. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen

#### 3.1.1. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest

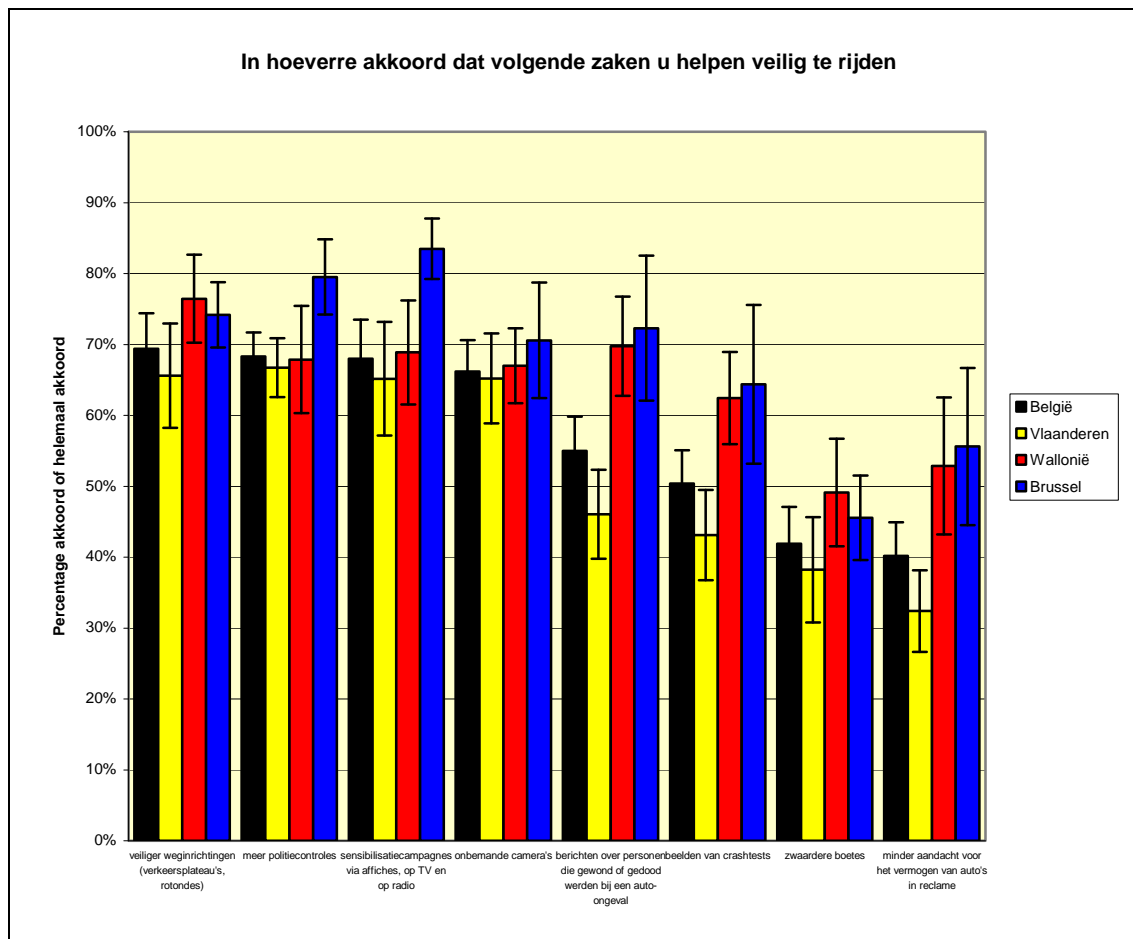
In de onderstaande Tabel 3 rapporteren we het percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met het feit dat bepaalde maatregelen hen helpen om veiliger te rijden per gewest.

Tabel 3. Percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest:

<b>In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden?</b>	België	Vlaander en	Wallonië	Brussel
zwaardere boetes	41.9%	38.22%	49.11%	45.55%
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	55.0%	46.05%	69.76%	72.30%
beelden van crashtests	50.4%	43.11%	62.43%	64.38%
meer politiecontroles	68.3%	66.71%	67.87%	79.52%
minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	40.2%	32.39%	52.87%	55.60%
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	68.0%	65.17%	68.87%	83.50%
onbemande camera's	66.2%	65.20%	67.00%	70.58%
veiliger weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	69.4%	65.59%	76.44%	74.17%

Een grafische illustratie van deze resultaten is weergegeven in de onderstaande Figuur 4.

Figuur 4 Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest



In lijn met de vorige vraag, waaruit bleek dat Walen slecht onderhouden wegen significant vaker als mogelijke ongevalsoorzaak zien dan Vlamingen, blijkt dat Walen (76%) er randsignificant vaker toe tenderen om veiliger weginrichtingen meer als een hulp te zien dan Vlamingen (66%).

Meer politiecontroles, meer sensibilisatiecampagnes en onbemande camera's worden door Vlamingen en Walen even vaak als een hulp gezien om veiliger te rijden.

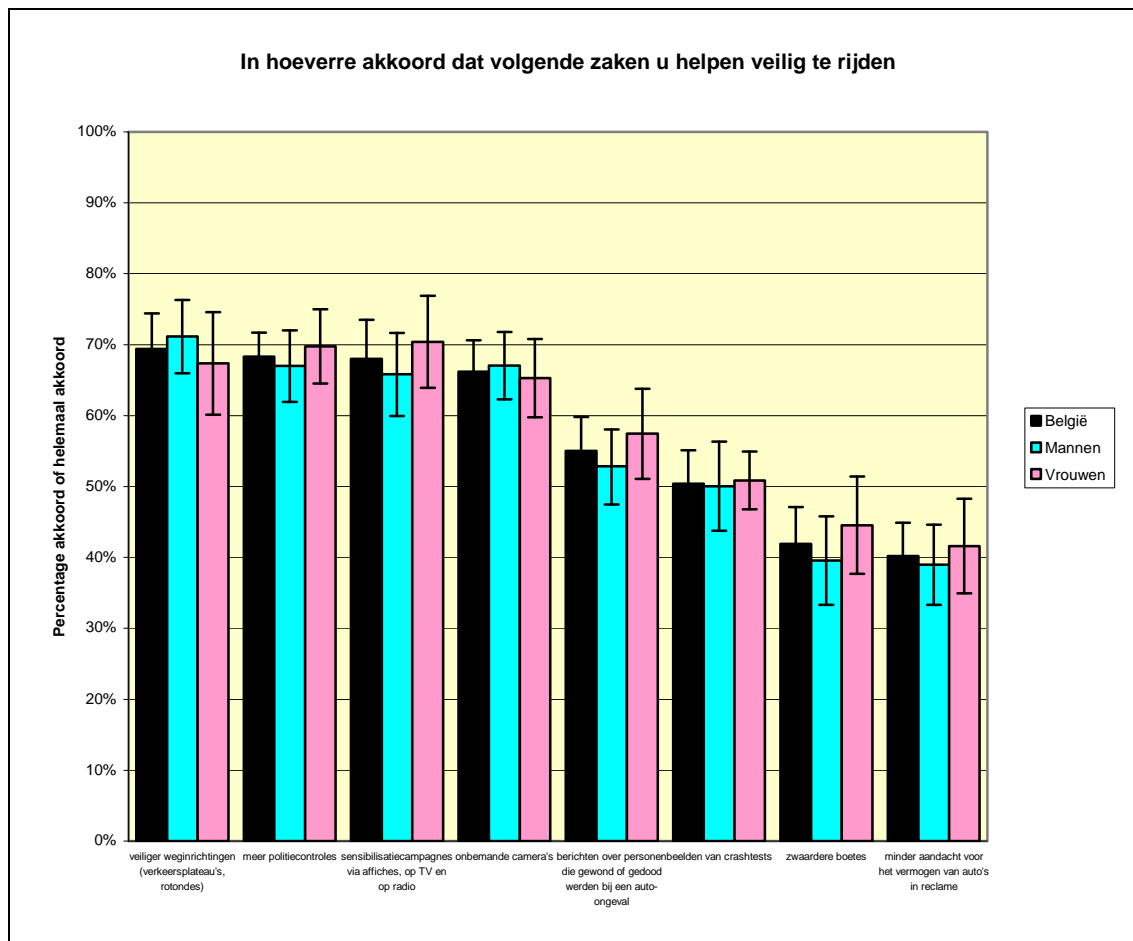
Berichten over verkeersongevallen (70% in Wallonië vs 46% in Vlaanderen), beelden van crashtests (62% in Wallonië vs 43% in Vlaanderen) en minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame (53% in Wallonië vs 32% in Vlaanderen) worden door Walen significant vaker als een hulp gezien dan door Vlamingen.

Alhoewel 49% van de Walen zwaardere boetes behulpzaam vinden, tegenover slechts 38% van de Vlamingen, bleek dit verschil toch niet significant.

### 3.1.2. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen per geslacht

Een opsplitsing van de subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen naar het geslacht van de respondenten leverde weinig opvallende verschillen op tussen de attitudes van mannelijke en vrouwelijke bestuurders. De resultaten van deze analyse worden samengevat in de onderstaande Figuur 5.

Figuur 5. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per geslacht

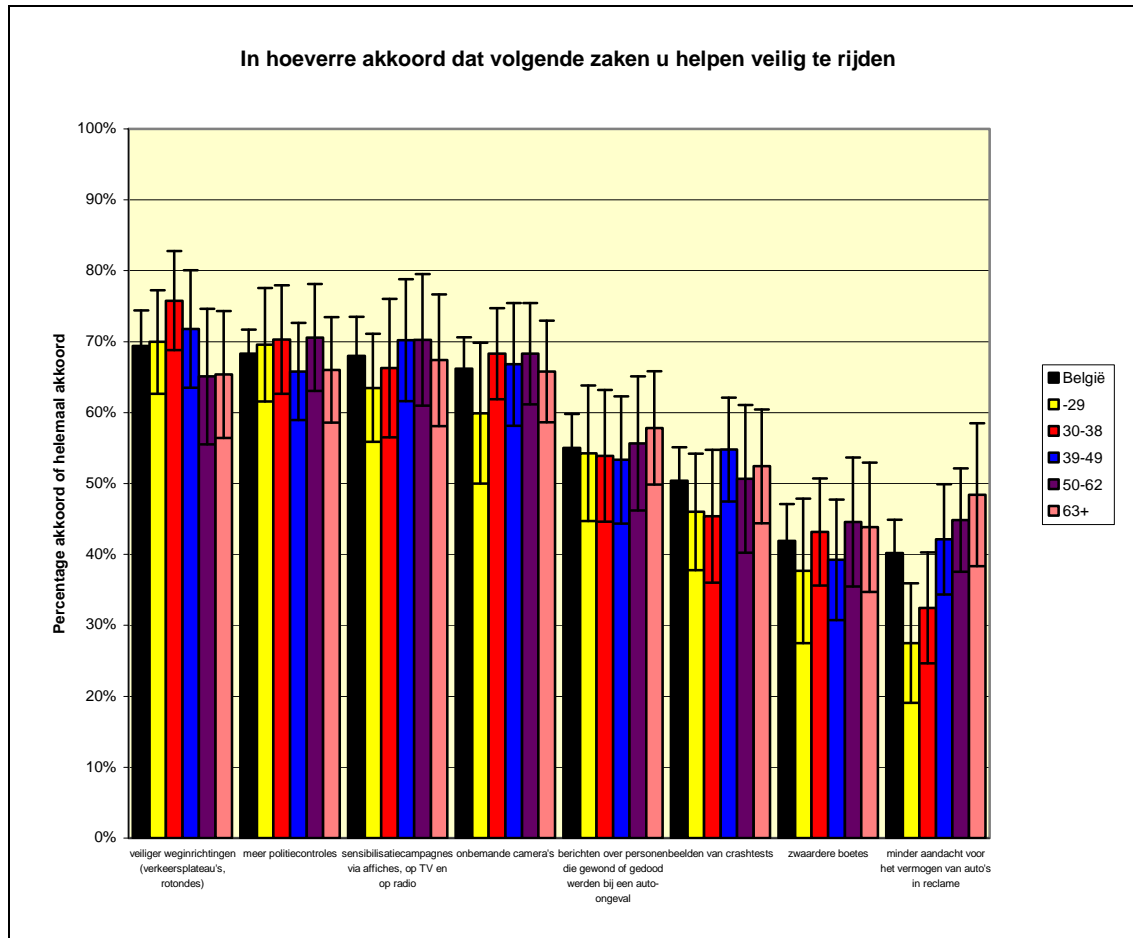


Zoals de overlap tussen de betrouwbaarheidsintervallen van de resultaten voor mannen en vrouwen onmiddellijk laat zien stelden we geen enkel significant verschil vast tussen mannen en vrouwen inzake de verkeersveiligheidsmaatregelen die ze zelf het meest als een hulp ervaren.

### 3.1.3. Subjectieve evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen per leeftijdsgroep

De subjectieve hulpvaardigheid van de door ons bevroegde verkeersveiligheidsmaatregelen bleek niet afhankelijk van de leeftijd van de bestuurders. Zoals de hieronder weergegeven Figuur 6 illustreert stelden we geen significante verschillen vast tussen de verschillende leeftijdsgroepen, met uitzondering van het feit dat de mate waarin men aangeeft baat te hebben bij een beperking van de aandacht die in reclame aan het vermogen van auto's besteed wordt wel samenhangt met de leeftijd. Hoewel er een stapsgewijze lineaire trend in de data lijkt te zitten blijkt alleen het verschil tussen de jongste leeftijdsgroep en de oudste groep significant.

Figuur 6. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per leeftijdsgroep



### 3.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen

#### 3.2.1. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per gewest

##### 3.2.1.1. Strengheid van de regels

In de onderstaande Tabel 4 wordt het percentage respondenten gerapporteerd dat vindt dat de regels strenger zou moeten zijn voor elk van de onderzochte thema's.

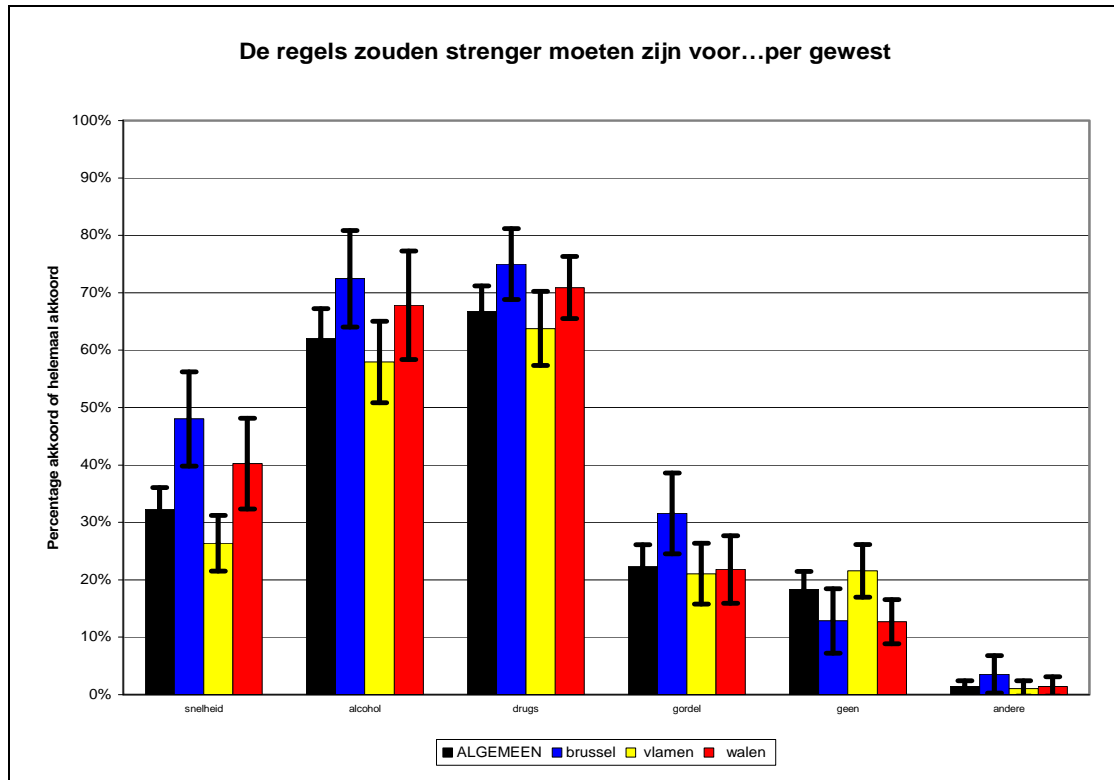
Tabel 4. Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de wetten

De regels zouden strenger moeten zijn voor	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	32.26%	26.37%	40.26%	48.04%
Alcohol	62.05%	57.95%	67.84%	72.45%
Drugs	66.82%	63.78%	70.91%	75.01%
Gordel	22.30%	21.06%	21.83%	31.58%
Geen	18.31%	21.57%	12.69%	12.86%
Weet niet	1.41%	1.07%	1.42%	3.53%

In de onderstaande figuur worden deze resultaten grafisch voorgesteld.



Figuur 7: Draagvlak voor de strengheid van de regels per gewest



Uit deze resultaten blijkt dat in Brussel (48%) en Wallonië (40%) meer bestuurders vinden dat de regels strenger zouden moeten zijn voor snelheid dan in Vlaanderen (26%). Het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië ( $F(1,55)= 9.01, p<.01$ ) en tussen Vlaanderen en Brussel ( $F(1,55)=20.82, p<.001$ ) is duidelijk significant, terwijl Brussel en Wallonië onderling niet significant verschillen ( $F(1,55)= 1.87, p=.17$ ).

De verschillen tussen Wallonië en Vlaanderen ten aanzien van de strengheid van de regels voor rijden onder invloed van alcohol en drugs en het dragen van de veiligheidsgordel bleken niet significant.

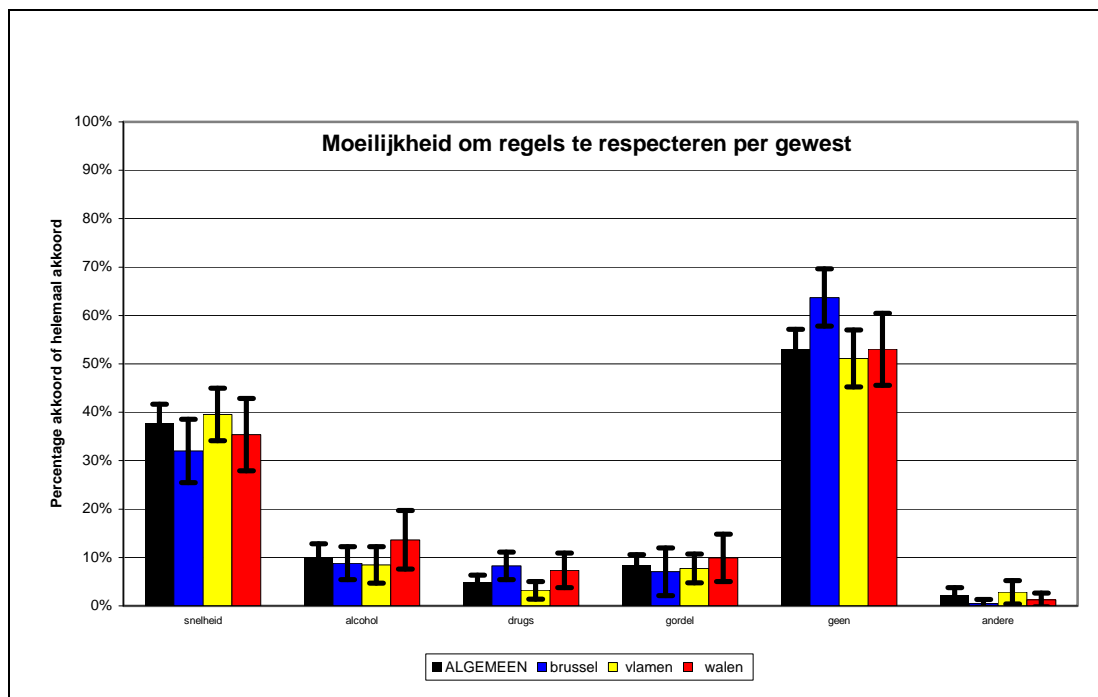
### 3.2.1.2. Moeilijkheid om regels te respecteren

Het percentage respondenten dat het onmogelijk vindt om de regels te respecteren voor elk van de opgegeven thema's wordt weergegeven in de onderstaande Tabel 5 en Figuur 8.

Tabel 5. Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren per gewest

De regels zijn onmogelijk te respecteren	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	37.69%	39.56%	35.38%	32.00%
Alcohol	9.91%	8.48%	13.65%	8.80%
Drugs	4.82%	3.21%	7.32%	8.26%
Gordel	8.25%	7.72%	9.93%	7.05%
Geen	52.88%	51.13%	53.02%	63.71%
Weet niet	2.17%	2.83%	1.23%	0.48%

Figuur 8: Moeilijkheid om regels te respecteren per gewest



Uit de sterk overlappende betrouwbaarheidsintervallen in de bovenstaande grafiek blijkt duidelijk dat er geen verschillen tussen de regio's vastgesteld werden inzake de moeilijkheid om de regels te respecteren. Alleen ten aanzien van het respecteren van de snelheidsbeperkingen ondervindt een aanzienlijk deel van de bestuurders moeilijkheden, hetgeen zich uit in het feit dat in elk gewest tussen de 30 en de 40 procent van de respondenten aangeeft moeilijkheden te ondervinden met het naleven van de snelheidsbeperkingen.

3.2.1.3. Duidelijkheid van de regels

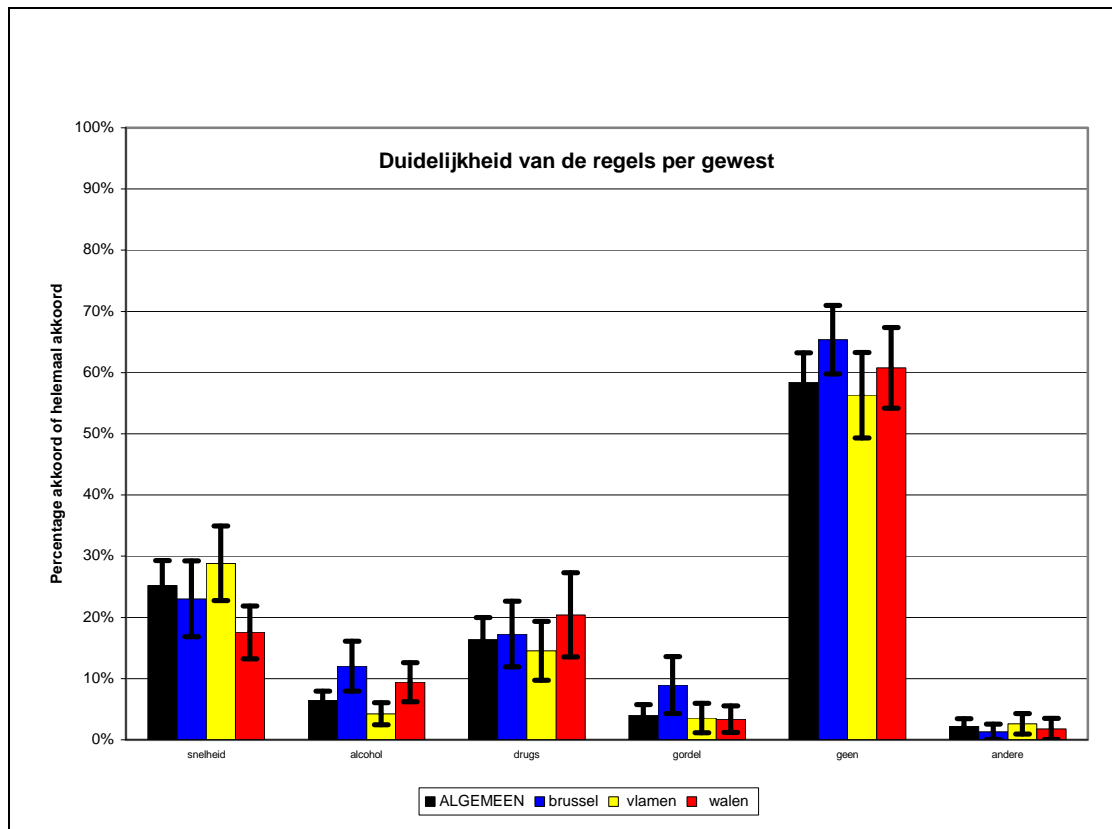
Ten aanzien van de duidelijkheid van de regels stelden we geen grote verschillen tussen de gewesten vast. Alleen ten aanzien van de duidelijkheid van de snelheidsbeperkingen stellen we vast dat meer Vlaamse bestuurders de regels onduidelijk vinden (29%) dan Waalse bestuurders (18%,  $F(1,55)=9.17, p < .01$ ). Deze resultaten worden samengevat in de onderstaande Tabel 6 en

Figuur 9.

Tabel 6. Duidelijkheid van de regels per gewest

De regels zijn onduidelijk	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	25.21%	28.84%	17.55%	23.02%
Alcohol	6.42%	4.26%	9.42%	12.02%
Drugs	16.38%	14.52%	20.40%	17.27%
Gordel	4.04%	3.56%	3.37%	8.97%
Geen	58.42%	56.32%	60.78%	65.39%
Weet niet	2.26%	2.62%	1.79%	1.31%

Figuur 9: Duidelijkheid van de regels per gewest



3.2.1.4. Handhaving verkeersregels per gewest

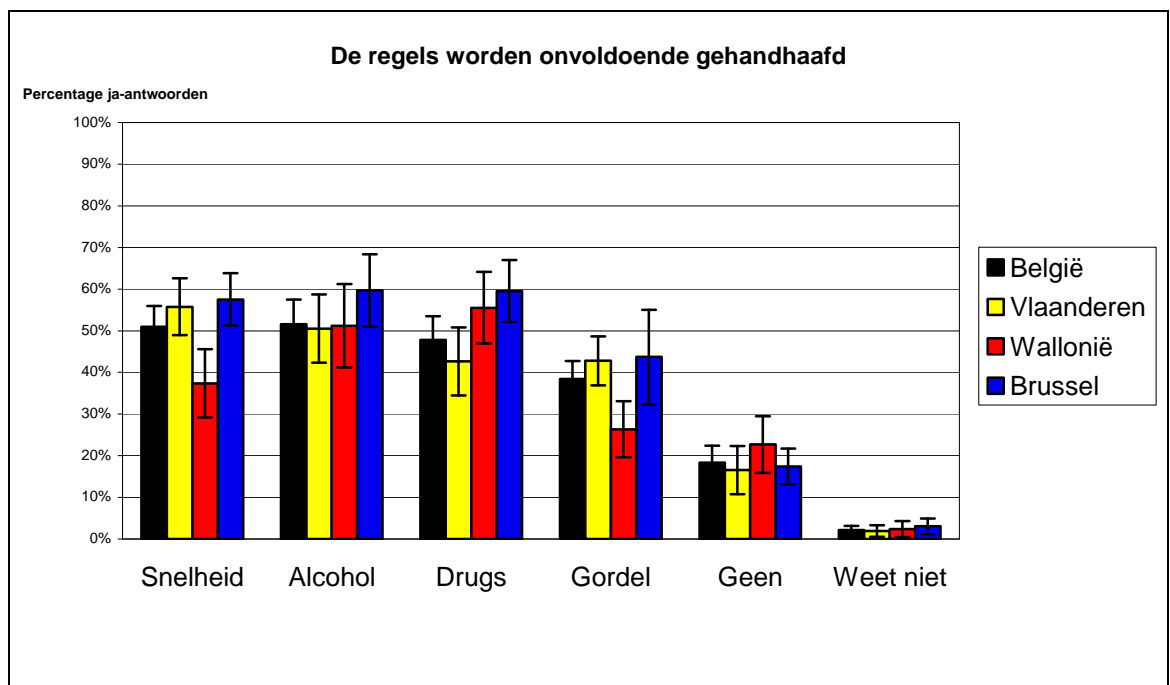
Het percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden voor elk van de behandelde thema's in functie van het gewest wordt afgebeeld in de onderstaande Tabel 7.

Tabel 7. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels per gewest

<b>De regels worden onvoldoende gehandhaafd</b>	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	50.96%	55.77%	37.35%	57.54%
Alcohol	51.61%	50.53%	51.18%	59.67%
Drugs	47.79%	42.65%	55.54%	59.52%
Gordel	38.42%	42.77%	26.36%	43.70%
Geen	18.30%	16.55%	22.70%	17.40%
Weet niet	2.14%	1.89%	2.39%	3.05%

Deze tabel wordt grafisch voorgesteld in onderstaande Figuur 10.

Figuur 10: Draagvlak voor handhaving per thema en per gewest



Alleen voor rijden onder invloed van alcohol zijn de resultaten van Vlaanderen en Wallonië perfect gelijklopend; in beide gewesten vindt ongeveer 50% van de respondenten dat dit nog onvoldoende wordt gehandhaafd.

Voor de andere drie thema's stellen we twee duidelijk significante verschillen vast, en een randsignificant verschil. De duidelijkste verschillen doen zich voor ten aanzien van snelheid (voor 56%

onvoldoende in Vlaanderen vs voor 37% onvoldoende in Wallonië) en de gordeldracht (voor 42% onvoldoende in Vlaanderen vs voor 26% onvoldoende in Wallonië). In beide gevallen lijkt het maatschappelijk draagvlak voor het opdrijven van de handhaving dus groter in Vlaanderen.

Ten aanzien van de attitude ten aanzien van snelheid zien we hier dus het omgekeerde dan bij het evalueren van de strengheid van de regels: meer Walen (40%) vinden dat de regels strenger zouden moeten zijn dan Vlamingen (26%), maar Walen (37%) vinden dan weer minder dan Vlamingen (56%) dat de regels meer moeten gecontroleerd worden.

Voor rijden onder invloed van drugs stellen we een randsignificant groter draagvlak vast in Wallonië (waar 56% deze onvoldoende gehandhaafd vindt) dan in Vlaanderen (waar 43% dit onvoldoende vindt).

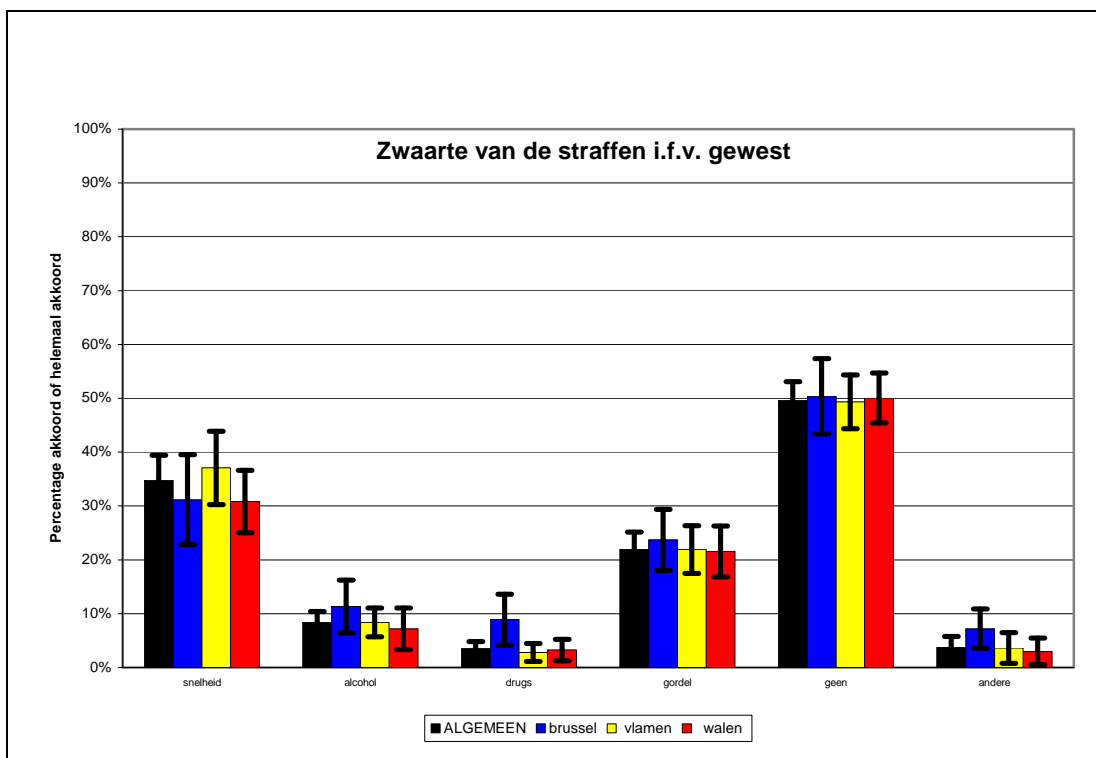
#### 3.2.1.5. Zwaarte van de straffen

Ten aanzien van de zwaarte van de straffen stelden we geen significante verschillen tussen de regio's vast voor geen enkel van de onderzochte thema's. Dit wordt goed geïllustreerd in onderstaande Tabel 8 en Figuur 11.

Tabel 8. Gepercipieerde zwaarte van de straffen per gewest

De straffen zijn te zwaar	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	34.80%	37.07%	30.83%	31.16%
Alcohol	8.35%	8.39%	7.19%	11.35%
Drugs	3.52%	2.80%	3.25%	8.90%
Gordel	21.99%	21.91%	21.56%	23.71%
Geen	49.64%	49.34%	50.07%	50.40%
Weet niet	3.81%	3.62%	3.00%	7.22%

Figuur 11: Zwaarte van de straffen i.f.v. gewest



### 3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per leeftijdsgroep

#### 3.2.2.1. *Strengheid van de regels*

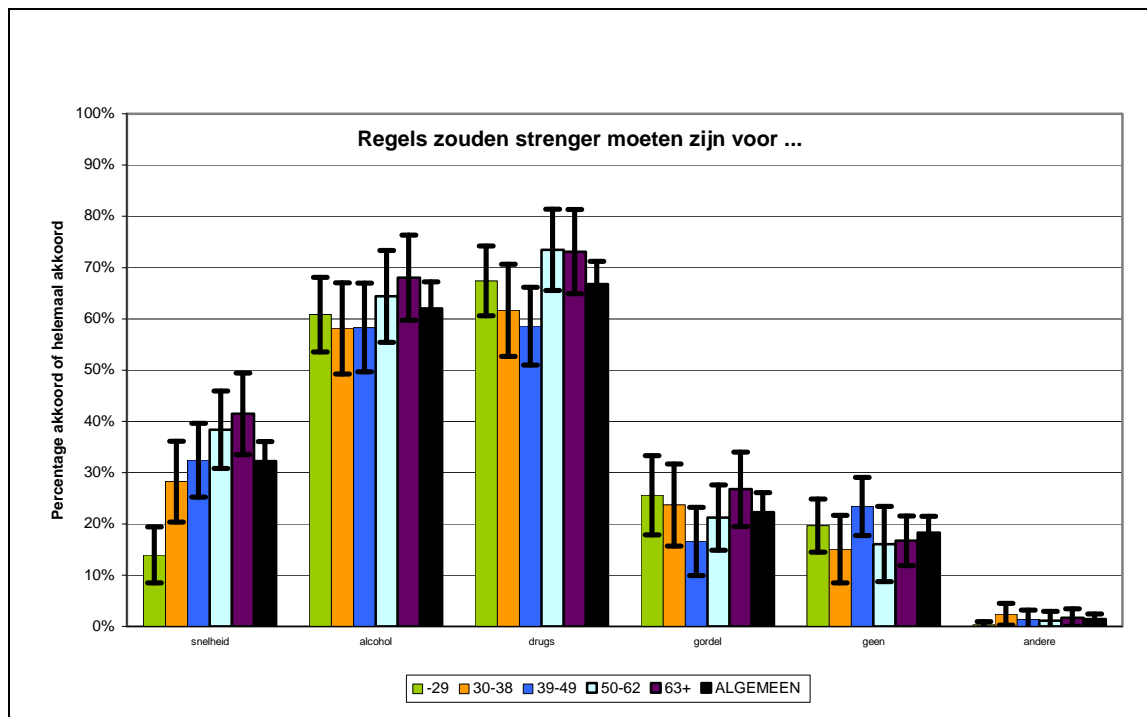
De onderstaande Tabel 9 rapporteert per leeftijdsgroep het percentage bestuurders dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn voor snelheid, alcohol, drugs en het dragen van de gordel.

Tabel 9: Subjectieve strengheid van de regels i.f.v. leeftijd

De regels zouden strenger moeten zijn voor	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
snelheid	13.95%	28.25%	32.44%	38.40%	41.48%	32.26%
alcohol	60.85%	58.15%	58.33%	64.40%	68.02%	62.05%
drugs	67.40%	61.69%	58.59%	73.46%	73.12%	66.82%
gordel	25.58%	23.70%	16.59%	21.22%	26.75%	22.30%
geen	19.67%	15.05%	23.38%	16.07%	16.71%	18.31%
andere	0.31%	2.36%	1.36%	1.14%	1.71%	1.41%

In de onderstaande Figuur 12 kunnen de belangrijkste tendensen onmiddellijk afgelezen worden.

Figuur 12: Subjectieve strengheid van de regels i.f.v. leeftijd



Uit Figuur 12 blijkt duidelijk dat de leeftijd van de bestuurders een uitgesproken effect heeft op het percentage bestuurders dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn voor snelheid. Waar dit percentage bij bestuurders onder de 29 jaar slechts 14 procent bedraagt, stijgt dit systematisch met de leeftijd: 28 procent (het dubbele) voor de 30-38 jarigen, 32 procent bij de 39-49 jarigen, 38 procent bij de 50-62 jarigen tot zelfs 41 procent bij de 63-plussers. Het verschil tussen de jongste leeftijdsgroep en alle andere leeftijdsgroepen is significant ( $p < .01$ ), terwijl de graduele stijgingen in functie van de leeftijdsgroep op zich niet meer significant zijn.

Indien men eraan zou denken om de regels inzake snelheid verder te verstrengen zullen bij de jongste leeftijdsgroepen dus meer inspanningen moeten gedaan worden om een maatschappelijk draagvlak te creëren dan bij de oudere bestuurders. Los van de leeftijdsgroep blijft het bovendien zo

dat in elke leeftijdsgroep meer dan zestig procent van de bestuurders de regels voor snelheid streng genoeg vindt.

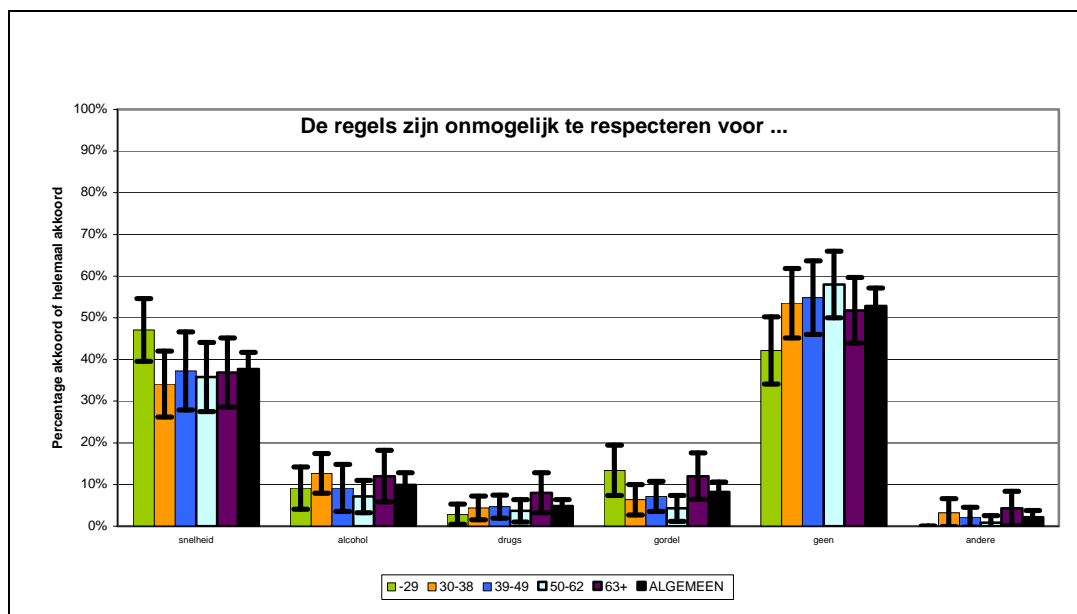
### 3.2.2.2. Moelijkheid om regels te respecteren i.f.v. leeftijd

Het percentage respondenten dat het onmogelijk vindt om de regels te respecteren, in functie van leeftijd, voor elk van de opgegeven thema's wordt weergegeven in de onderstaande Tabel 10 en Figuur 15.

Tabel 10: Gepercipieerde moelijkheid van de regels i.f.v. leeftijd

<b>De regels zijn onduidelijk</b>	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
snelheid	47.07%	34.10%	37.27%	35.77%	36.84%	37.69%
alcohol	9.15%	12.69%	9.16%	7.14%	12.02%	9.91%
drugs	2.86%	4.39%	4.68%	3.68%	8.00%	4.82%
gordel	13.40%	6.35%	7.15%	4.28%	12.01%	8.25%
geen	42.18%	53.51%	54.83%	58.00%	51.80%	52.88%
andere	0.00%	3.24%	2.15%	0.84%	4.27%	2.17%

Figuur 13: Gepercipieerde moelijkheid van de regels i.f.v. leeftijd



De belangrijkste vaststelling van deze vraag is dat ongeveer de helft van de bestuurders in elke leeftijdsgroep het mogelijk vindt om de regels voor alle vier onderzochte thema's te respecteren. Hierin doen zich geen statistisch significante verschillen voor tussen de verschillende leeftijdsgroepen. Voor de thema's alcohol, drugs en het dragen van de gordel vinden we telkens slechts marginale percentages om maximum om en bij de 10 procent van de bestuurders die vindt dat de regels onmogelijk te respecteren zijn. Ten aanzien van snelheid vindt echter in elke leeftijdsgroep minstens dertig procent van de bestuurders het onmogelijk om de regels te respecteren. Hoewel dit percentage



in de jongste leeftijdsgroep met 47 procent het hoogste ligt verschilt dit niet significant van de andere leeftijdsgroepen.

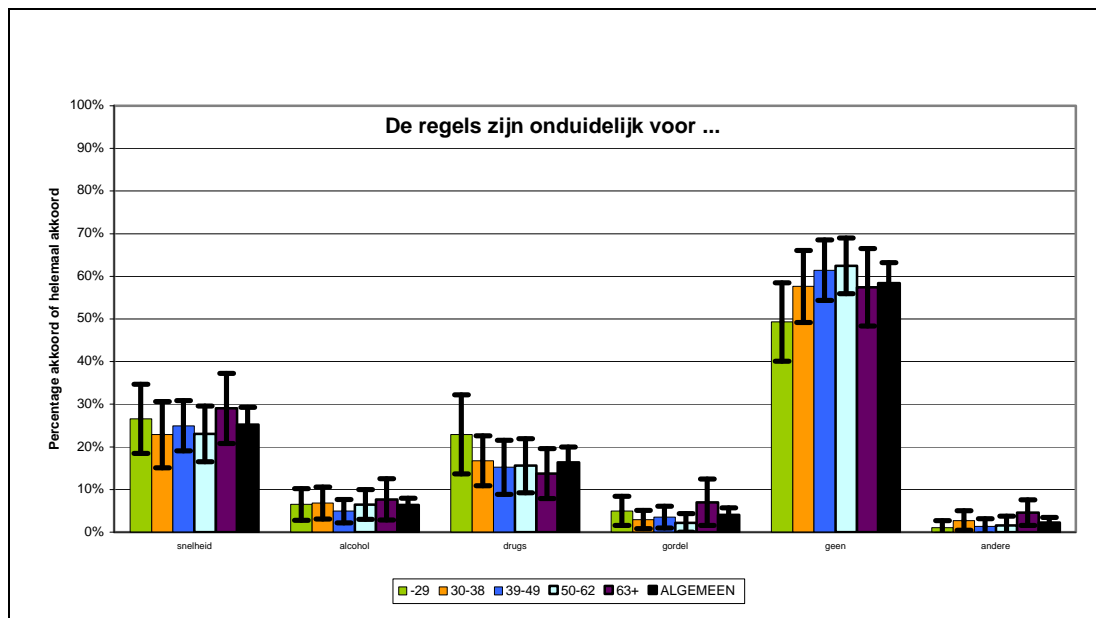
### 3.2.2.3. Duidelijkheid van de regels in functie van leeftijd

Zoals blijkt uit de onderstaande Tabel 11 en Figuur 14 blijkt de gepercipieerde duidelijkheid van de regels evenmin afhankelijk van de leeftijd van de bestuurders. Naast het feit dat ook hier snelheid weer het meest problematische thema is (25 procent van de bestuurders geven aan de regels onduidelijk te vinden) vragen deze resultaten ook aandacht voor de duidelijkheid van de regels inzake rijden onder invloed van drugs (16 procent van de bestuurders vindt die regels onduidelijk). De duidelijkheid van de regels blijkt noch voor snelheid noch voor drugs af te hangen van de leeftijd van de bestuurders.

Tabel 11: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. leeftijd

De regels zijn onduidelijk	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
snelheid	26.57%	22.89%	24.95%	23.03%	29.03%	25.21%
alcohol	6.50%	6.83%	4.94%	6.46%	7.69%	6.42%
drugs	22.92%	16.76%	15.21%	15.58%	13.76%	16.38%
gordel	4.98%	2.96%	3.52%	2.17%	7.02%	4.04%
geen	49.29%	57.64%	61.44%	62.47%	57.41%	58.42%
andere	1.08%	2.72%	1.36%	1.57%	4.54%	2.26%

Figuur 14: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. leeftijd



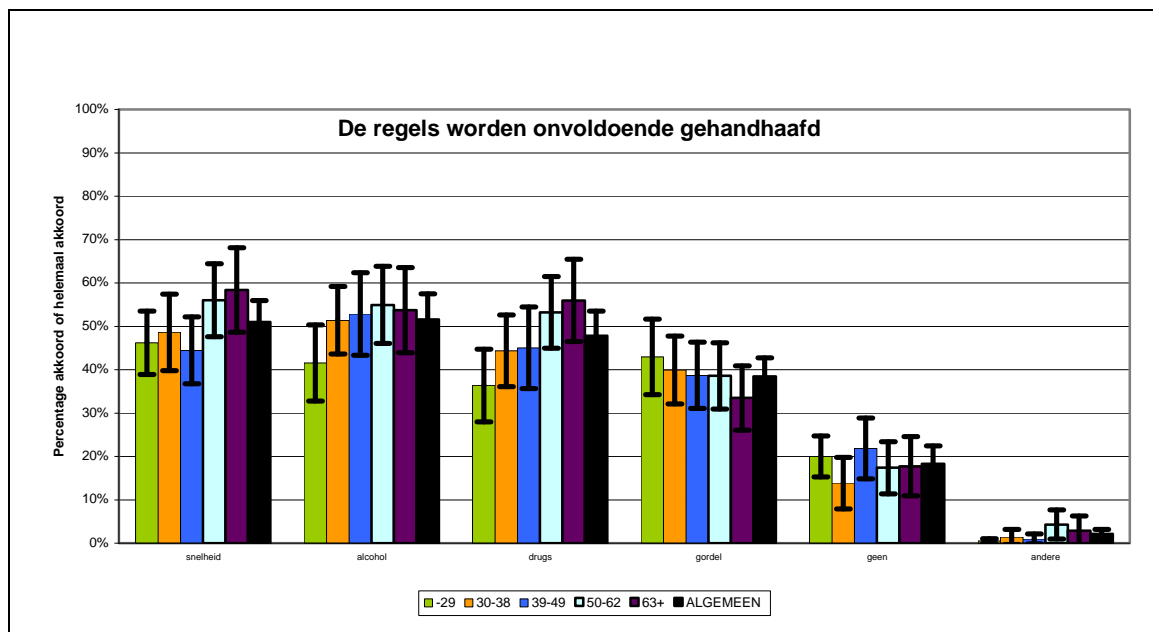
### 3.2.2.4. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van leeftijd

Het percentage respondenten, per leeftijdsgroep, dat akkoord gaat met de stelling dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden voor elk van de behandelde thema's, wordt afgebeeld in de onderstaande Tabel 12 en Figuur 15.

Tabel 12: Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels i.f.v. leeftijd

De regels worden onvoldoende gehandhaafd	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
snelheid	46.22%	48.60%	44.46%	56.02%	58.35%	50.96%
alcohol	41.55%	51.39%	52.83%	54.91%	53.71%	51.61%
drugs	36.36%	44.35%	45.04%	53.21%	55.98%	47.79%
gordel	42.93%	39.94%	38.69%	38.57%	33.48%	38.42%
geen	20.00%	13.84%	21.86%	17.41%	17.74%	18.30%
andere	0.50%	1.43%	0.98%	4.29%	2.88%	2.14%

Figuur 15: Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels i.f.v. leeftijd



Een statistische analyse van de onderlinge paarsgewijze vergelijkingen tussen de leeftijdsgroepen inzake handhaving levert geen statistisch significante verschillen op, uitgezonderd het feit dat de jongste leeftijdsgroep (36% akkoord) minder achter een verhoogde handhaving van rijden onder invloed van drugs staat dan de twee oudste leeftijdsgroepen (53% en 56% akkoord). Verder laten de trends in de data slechts minieme verschillen tussen leeftijdsgroepen zien inzake handhaving.

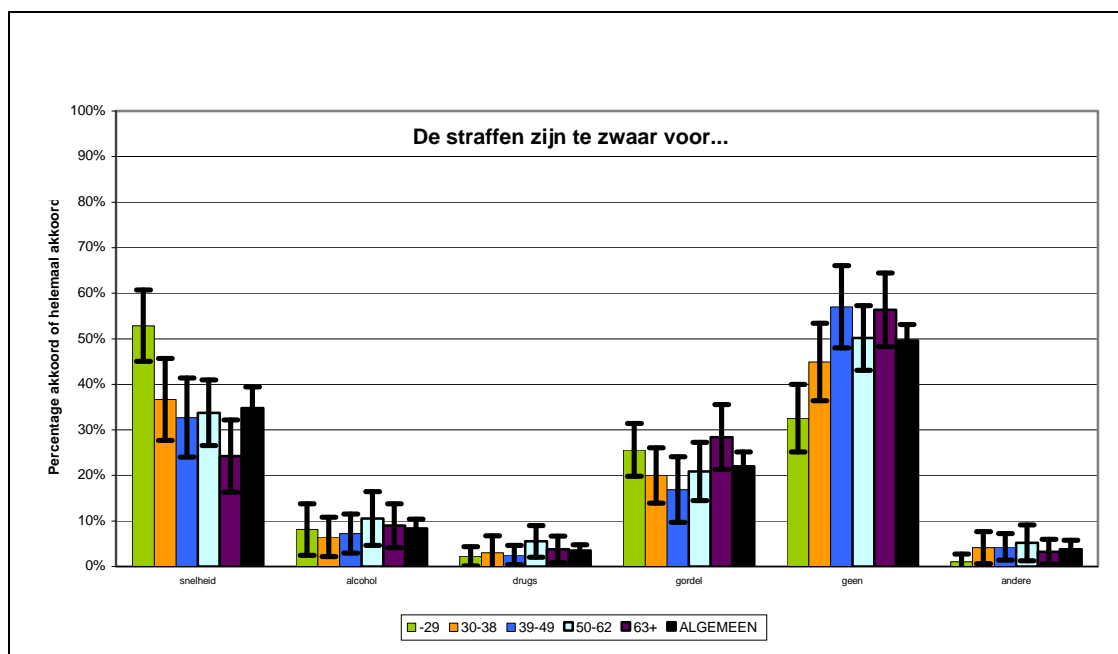
### 3.2.2.5. Zwaarte van de straffen per leeftijd

De resultaten voor elke leeftijdsgroep voor de zwaarte van de straffen zijn weergegeven in onderstaande Tabel 13 en Figuur 16.

Tabel 13: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. leeftijd

De straffen zijn te zwaar	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
snelheid	52.86%	36.66%	32.68%	33.75%	24.23%	34.80%
alcohol	8.14%	6.50%	7.25%	10.54%	8.97%	8.35%
drugs	2.27%	3.03%	2.53%	5.52%	3.77%	3.52%
gordel	25.61%	20.01%	16.89%	20.89%	28.42%	21.99%
geen	32.56%	44.93%	57.00%	50.21%	56.35%	49.64%
andere	1.08%	4.16%	4.31%	5.20%	3.25%	3.81%

Figuur 16: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. leeftijd



Alhoewel de verschillen statistisch minder uitgesproken zijn lopen deze resultaten volledig parallel met de resultaten van de strengheid van de regels in functie van de leeftijd van de bestuurders. Ook hier valt er inzake snelheid een systematisch verband met de leeftijd op: waar 53% van de jongste groep de straffen voor snelheidsovertredingen te zwaar vindt is dit in de oudste leeftijdsgroep slechts 24%. De overige groepen liggen daar telkens tussenin, zonder er significant van te verschillen. Het maatschappelijk draagvlak voor zowel het verstrengen van de regels als het verzwaren van de straffen is opvallend klein in de jongste leeftijdsgroep, daar waar de oudere leeftijdsgroepen zich daar gemakkelijker in kunnen terugvinden. Bij het voeren van sensibilisatiecampagnes over te snel rijden dient daar dan ook rekening mee gehouden te worden.

### 3.2.2.6. *Besluit: Effect van leeftijd op attitudes ten aanzien van wetten en straffen*

De attitudes ten aanzien van de wetten en straffen voor rijden onder invloed en het dragen van de gordel zijn onafhankelijk van de leeftijd van de bestuurders. De attitudes ten aanzien van de wetten en straffen voor te snel rijden blijken daarentegen duidelijk afhankelijk van de leeftijd van de

bestuurders: hoe ouder de bestuurders, hoe meer ze vragen om de regels te verstrengen, en hoe jonger de bestuurders hoe meer men de straffen te zwaar vindt.

### 3.2.3. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per geslacht

#### 3.2.3.1. Strengheid van de regels per geslacht

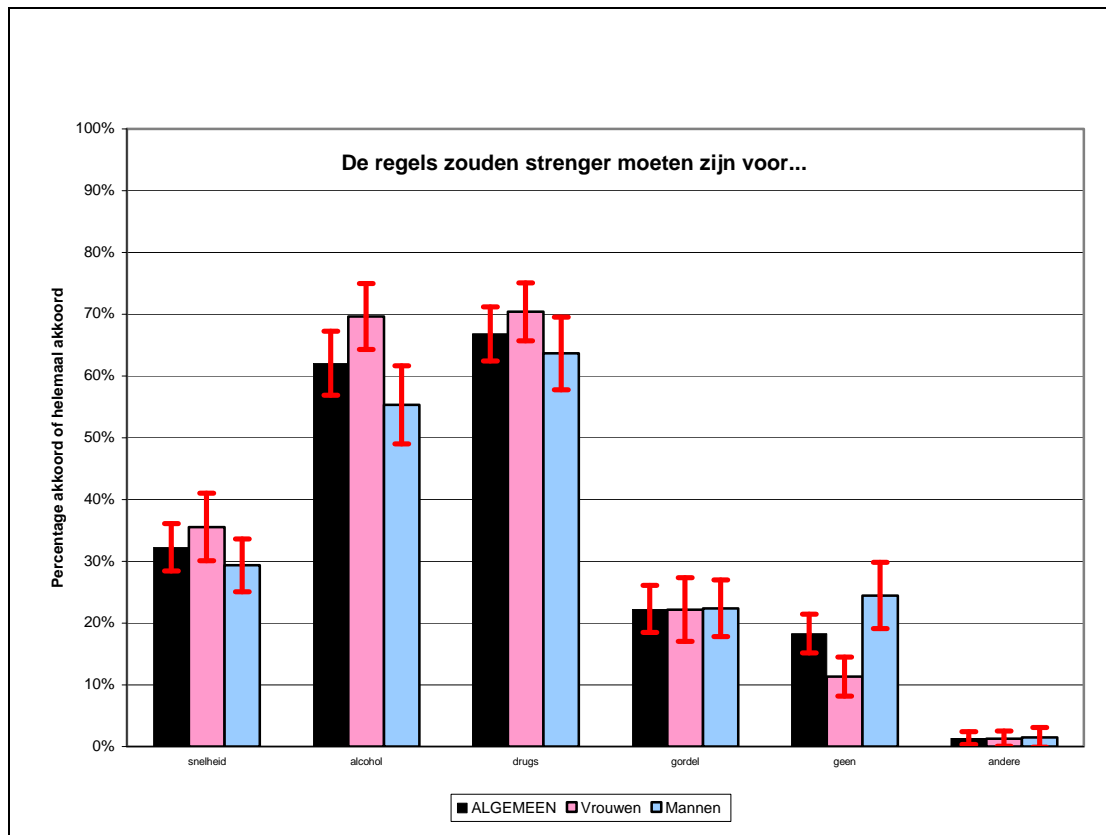
In Tabel 14 wordt het percentage bestuurders dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn voor de vier onderzochte thema's weergegeven voor vrouwelijke en mannelijke bestuurders afzonderlijk.

Tabel 14: Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de wetten i.f.v. geslacht

De regels zouden strenger moeten zijn voor	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
snelheid	35.55%	29.36%	32.26%
alcohol	69.65%	55.34%	62.05%
drugs	70.39%	63.66%	66.82%
gordel	22.19%	22.40%	22.30%
geen	11.34%	24.48%	18.31%
andere	1.31%	1.49%	1.41%

Deze resultaten worden grafisch weergegeven in Figuur 17.

Figuur 17: Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de wetten i.f.v. geslacht



Uit deze resultaten blijkt dat er zich alleen inzake de regels voor rijden onder invloed van alcohol een significant verschil voordoet tussen beide geslachten: 70 procent van de vrouwen vindt dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol strenger zouden moeten zijn, terwijl dit bij de mannen slechts op 55 procent ligt. Verder stellen we geen significante verschillen vast tussen beide geslachten op deze vraag.

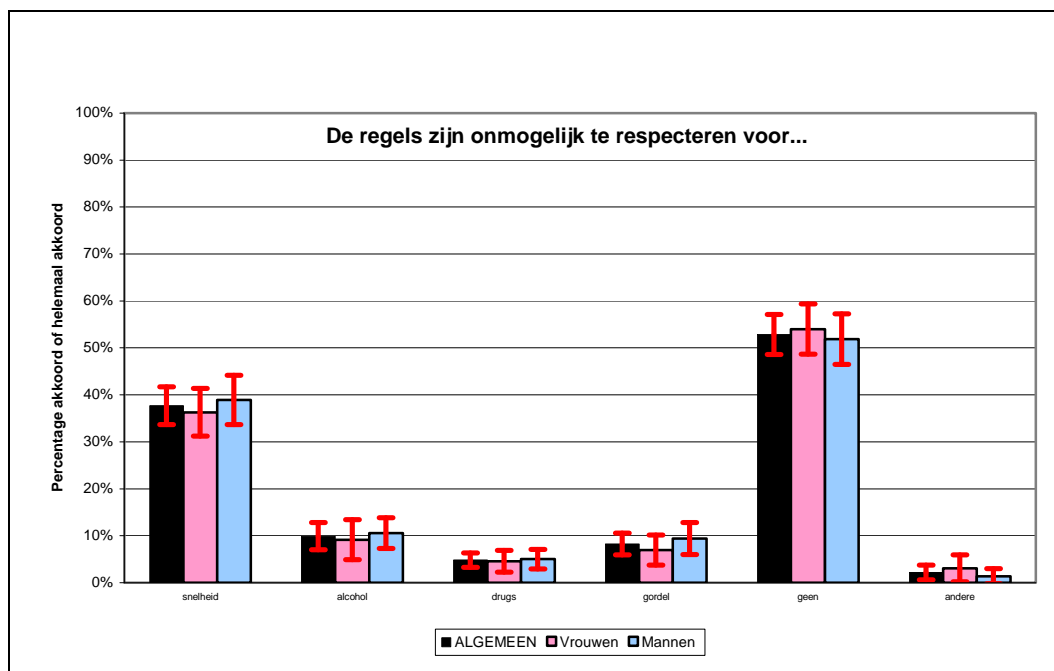
### 3.2.3.2. Moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. geslacht

Voor de moeilijkheid om de regels te respecteren stelden we geen enkel significant verschil vast tussen beide geslachten en dit voor geen enkel van de onderzochte thema's. De gedetailleerde resultaten voor deze analyse worden weergegeven in onderstaande Tabel 15 en Figuur 18.

Tabel 15: Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. geslacht

De regels zijn onmogelijk te respecteren	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
snelheid	36.27%	38.93%	37.69%
alcohol	9.16%	10.57%	9.91%
drugs	4.59%	5.02%	4.82%
gordel	6.94%	9.41%	8.25%
geen	54.01%	51.88%	52.88%
andere	3.04%	1.39%	2.17%

Figuur 18: Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. geslacht



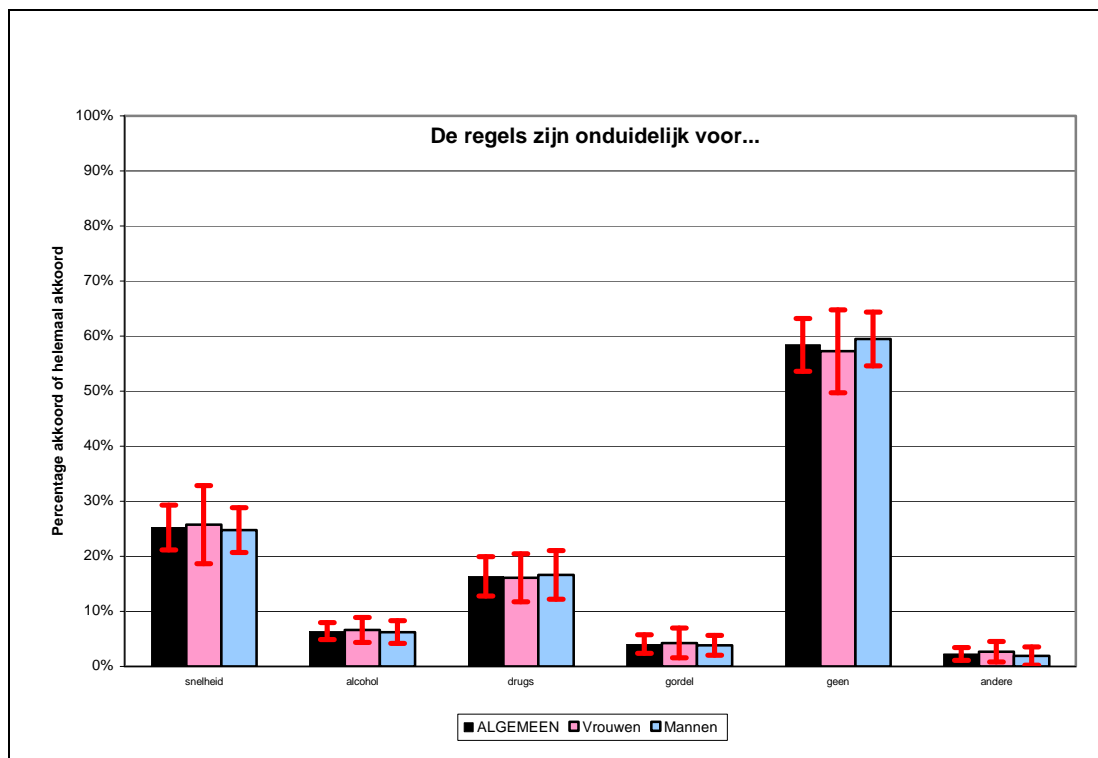
### 3.2.3.3. Duidelijkheid van de regels i.f.v. geslacht

Net zoals er geen verschillen te merken waren bij de gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren in functie van geslacht, werd ook inzake de duidelijkheid van de regels geen enkel significant verschil vastgesteld tussen beide geslachten. De resultaten van de vraag naar de duidelijkheid van de regels worden hieronder samengevat in Tabel 16 en Figuur 19.

Tabel 16: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. geslacht

De regels zijn onduidelijk	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
snelheid	25.74%	24.75%	25.21%
alcohol	6.61%	6.25%	6.42%
drugs	16.11%	16.62%	16.38%
gordel	4.25%	3.86%	4.04%
geen	57.24%	59.46%	58.42%
andere	2.68%	1.89%	2.26%

Figuur 19: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. geslacht



### 3.2.3.4. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van geslacht

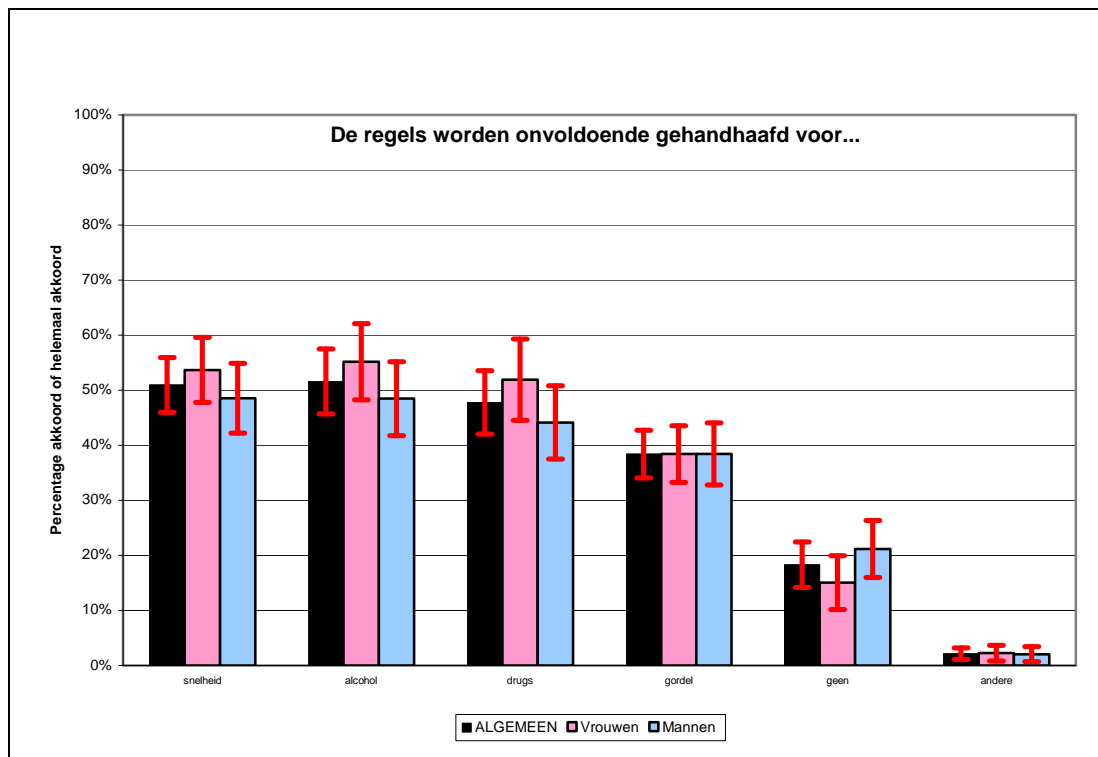
Ook voor de antwoorden op de vraag of de regels meer zouden moeten gehandhaafd worden stellen we geen significante verschillen vast tussen beide geslachten en dit voor geen enkel van de vier onderzochte thema's. De resultaten van deze vraag worden hieronder voorgesteld in Tabel 17 en Figuur 22. Voor snelheid en rijden onder invloed kan visueel wel een tendens vastgesteld worden dat

vrouwen iets meer achter een verhoogde handhaving staan, maar deze tendens is zoals gezegd niet statistisch betekenisvol.

Tabel 17: Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van geslacht

De regels worden onvoldoende gehandhaafd voor...	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
snelheid	53.69%	48.56%	50.96%
alcohol	55.17%	48.46%	51.61%
drugs	51.93%	44.14%	47.79%
gordel	38.41%	38.43%	38.42%
geen	15.08%	21.14%	18.30%
andere	2.25%	2.05%	2.14%

Figuur 20: Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van geslacht



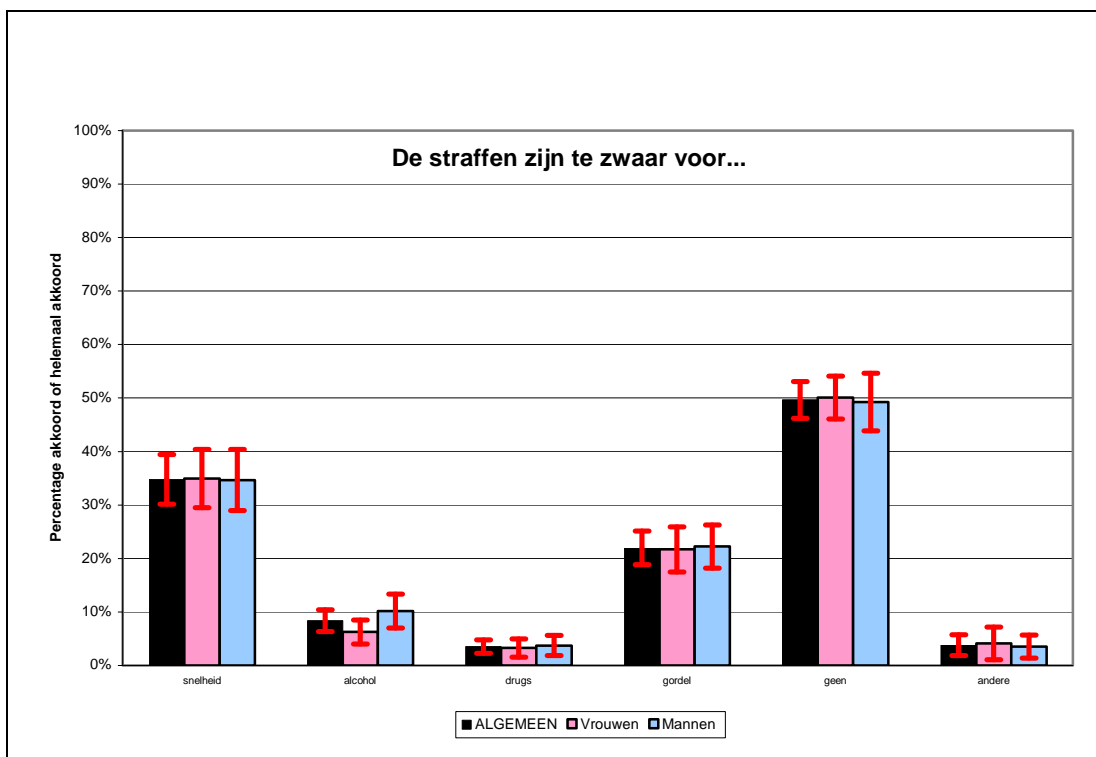
### 3.2.3.5. Zwaarte van de straffen i.f.v. geslacht

Ook voor de attitudes ten aanzien van de zwaarte van de straffen stelden we geen enkel significant verschil vast tussen beide geslachten. De resultaten van deze vraag worden hieronder afgebeeld in Tabel 18 en Figuur 21.

Tabel 18: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. geslacht

De straffen zijn te zwaar	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
snelheid	34.95%	34.67%	34.80%
alcohol	6.28%	10.19%	8.35%
drugs	3.27%	3.74%	3.52%
gordel	21.70%	22.25%	21.99%
geen	50.10%	49.24%	49.64%
andere	4.13%	3.53%	3.81%

Figuur 21: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. geslacht



3.2.3.6. Besluit: Verschillen tussen mannen en vrouwen qua attitudes ten aanzien van regels en straffen

Uit de vijf bovenvermelde analyses van de verschillen tussen mannelijke en vrouwelijke bestuurders qua attitudes ten aanzien van regels en straffen blijkt dat er opvallend weinig verschillen vastgesteld worden tussen beide geslachten. Uitgezonderd de attitude ten aanzien van de strengheid van de regels inzake alcohol (waar 15 procent meer vrouwen vinden dat de regels strenger zouden moeten zijn dan mannen) bleek er zich geen enkel ander significant verschil voor te doen.



## **4. SUBJECTIEVE PAKKANS EN SUBJECTIEVE KANS OP STRAF**

### **4.1. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. gewest**

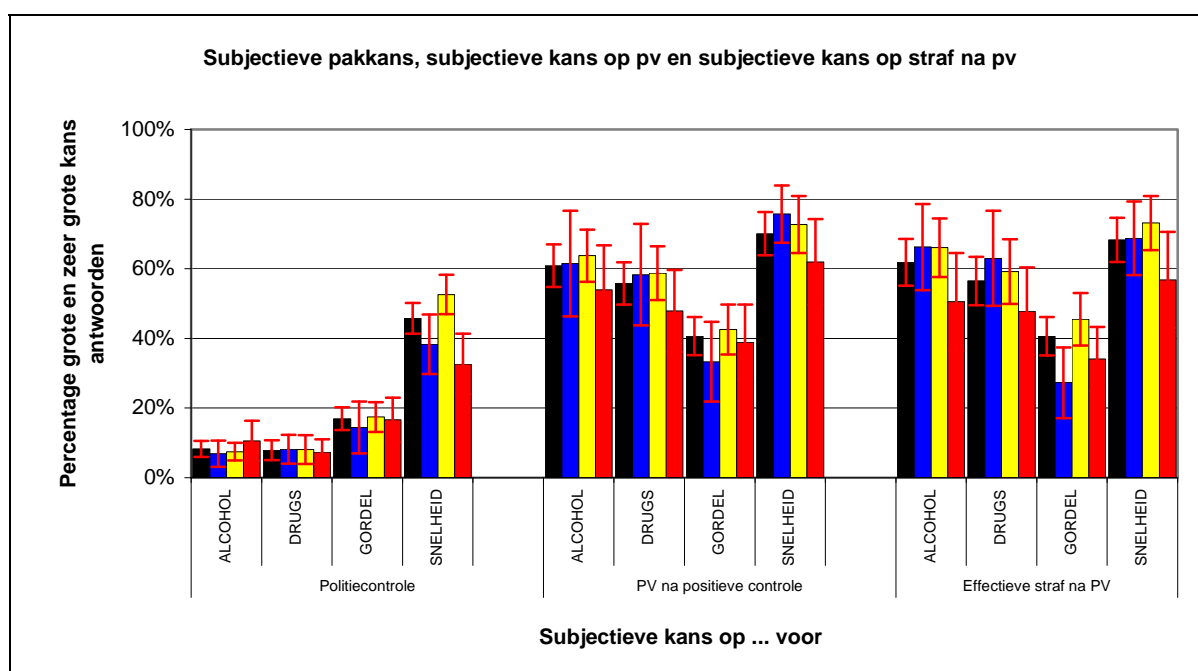
Een van de belangrijkste vaststellingen van de attitudemeting van 2006 was dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs ver onder de vooropgestelde doelstellingen van de Staten-Generaal lag. De Staten-Generaal stelden immers tot doel dat ten laatste in 2005 minstens 90 procent van de rijbewijsbezitters zou moeten vinden dat de kans om gepakt te worden *zeer groot* is. Voor alcohol bleek echter slechts 1 procent van de bestuurders de pakkans zeer groot te vinden. Samen met de 7% "grote kans"-antwoorden gaf dit een eindresultaat van 8 procent *grote kans* antwoorden. De subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs lag met 1 procent zeer grote kans antwoorden en 7 procent grote kans antwoorden op hetzelfde lage niveau.

In een eerste analyse onderzochten we in welke mate de pak- en strafkans samenhangen met de woonplaats van de bestuurder. In de onderstaande Tabel 19 en Figuur 22 rapporteren we dan ook de straf- en pakkansen voor de vier onderzochte thema's (alcohol, drugs, veiligheidsgordel en snelheid) per gewest. Uit deze analyse bleek dat de subjectieve pakkans voor snelheid zoals verwacht significant hoger ligt in Vlaanderen (53 % grote kans antwoorden) dan in Brussel (38%, adjusted Wald test voor verschil met Vlaanderen:  $F(1, 55) = 7.8, p < .01$ ) en Wallonië (33%, adjusted Wald test voor verschil met Vlaanderen:  $F(1, 55) = 14.88, p < .001$ ). Daarbuiten werden er geen significante verschillen vastgesteld tussen de gewesten inzake subjectieve pak- of strafkans.

Tabel 19: Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. gewest

Subjectieve pakkans & kans op straf		België	Brussel	Vlaanderen	Wallonië
<b>Politiecontrole</b>	ALCOHOL	8.25%	6.88%	7.47%	10.58%
	DRUGS	7.90%	8.19%	8.06%	7.40%
	GORDEL	16.93%	14.42%	17.45%	16.63%
	SNELHEID	45.79%	38.31%	52.59%	32.65%
<b>PV na positieve controle</b>	ALCOHOL	60.87%	61.52%	63.75%	53.92%
	DRUGS	55.77%	58.31%	58.77%	47.85%
	GORDEL	40.67%	33.27%	42.58%	38.90%
	SNELHEID	70.08%	75.70%	72.68%	61.96%
<b>Effectieve straf na PV</b>	ALCOHOL	61.88%	66.23%	66.06%	50.53%
	DRUGS	56.50%	62.98%	59.20%	47.83%
	GORDEL	40.60%	27.26%	45.47%	34.08%
	SNELHEID	68.28%	68.74%	73.13%	56.80%

Figuur 22: Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. gewest



Gezien in de vraag naar de pakkans voor snelheid expliciet gerefereerd werd naar controle door zowel bemande als onbemane camera's, is dit resultaat zoals gezegd niet onverwacht. Het is immers welbekend dat in Vlaanderen significant meer onbemane camera's geplaatst zijn dan in Wallonië. Volgens De Morgen van 13 maart 2008 staan er in Vlaanderen 1118 onbemane camera's tegenover slechts 75 in Wallonië (De Morgen, 2008).

#### 4.2. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. geslacht

In de onderstaande Tabel 20 worden de subjectieve pakkans en de subjectieve kans op straf (kans op een pv en kans op straf na het uitschrijven van een pv) voor beide geslachten weergegeven

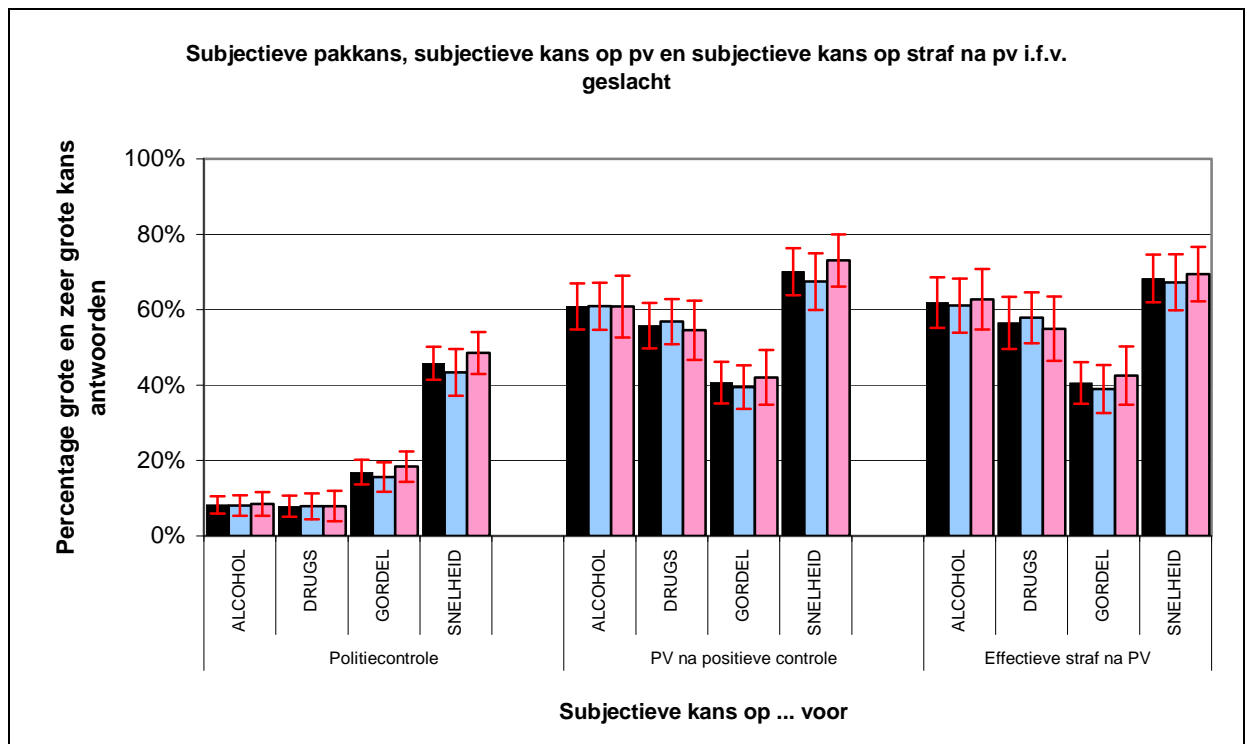
door het percentage respondenten dat de desbetreffende kans groot of zeer groot vond voor alle vier de onderzochte thema's.

Tabel 20: Subjectieve pakkans en subjectieve kans op staf i.f.v. geslacht

		België	Mannen	Vrouwen
<b>Politiecontrole</b>	ALCOHOL	8.25%	8.06%	8.47%
	DRUGS	7.90%	7.86%	7.93%
	GORDEL	16.93%	15.65%	18.38%
	SNELHEID	45.79%	43.38%	48.52%
<b>PV na positieve controle</b>	ALCOHOL	60.87%	60.91%	60.82%
	DRUGS	55.77%	56.85%	54.55%
	GORDEL	40.67%	39.46%	42.03%
	SNELHEID	70.08%	67.45%	73.05%
<b>Effectieve straf na PV</b>	ALCOHOL	61.88%	61.10%	62.76%
	DRUGS	56.50%	57.86%	54.95%
	GORDEL	40.60%	38.93%	42.49%
	SNELHEID	68.28%	67.26%	69.43%

De grafische voorstelling van deze resultaten in Figuur 23 laat onmiddellijk zien dat er geen noemenswaardige verschillen vastgesteld worden i.f.v. het geslacht van de respondenten:

Figuur 23: Subjectieve pakkans, subjectieve kans op pv en subjectieve kans op straf na pv i.f.v. geslacht



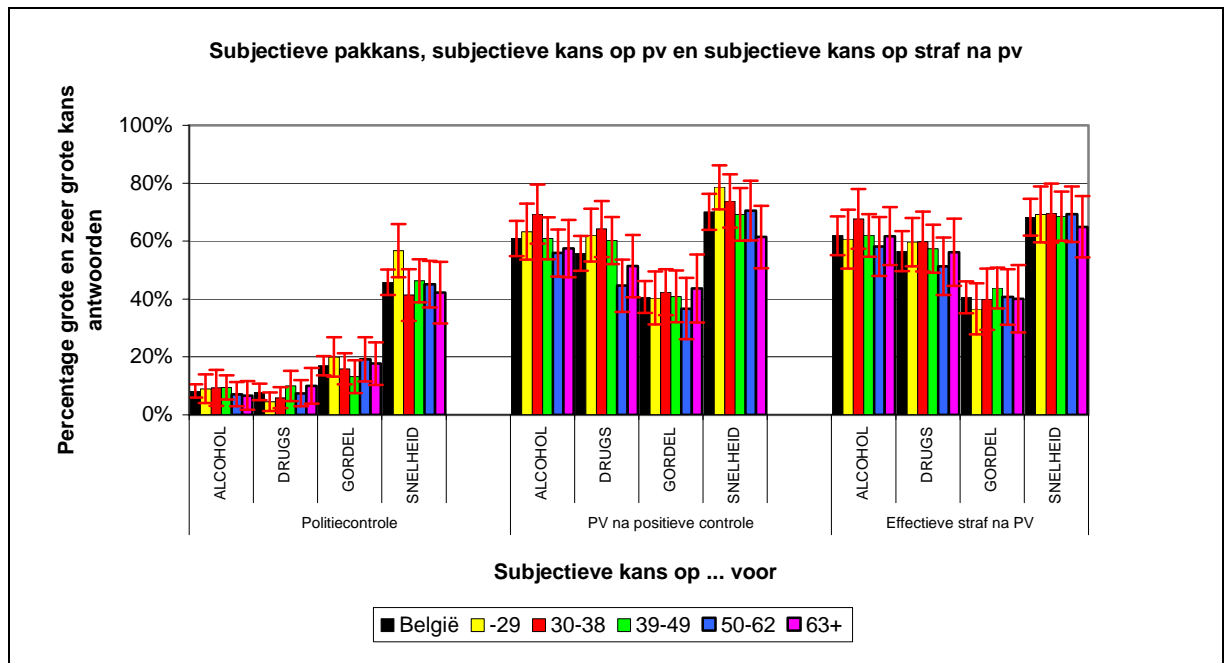
### 4.3. Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. leeftijd

De onderstaande Tabel 21 en Figuur 24 rapporteren de subjectieve pak- en straffkansen voor elk van de onderzochte thema's voor elk van de 5 leeftijdsgroepen op basis waarvan onze steekproef van respondenten gestratificeerd werd.

Tabel 21: Subjectieve straf- en pakkans i.f.v. leeftijdsgroep

		België	-29	30-38	39-49	50-62	63+
<b>Politiecontrole</b>	ALCOHOL	8.25%	9.00%	9.26%	9.45%	7.12%	6.70%
	DRUGS	7.90%	4.54%	5.91%	9.96%	7.47%	10.00%
	GORDEL	16.93%	19.97%	15.88%	13.19%	19.14%	17.66%
	SNELHEID	45.79%	56.69%	41.38%	46.25%	45.09%	42.21%
<b>PV na positieve controle</b>	ALCOHOL	60.87%	63.28%	69.27%	60.95%	55.87%	57.42%
	DRUGS	55.77%	62.06%	64.20%	60.19%	44.58%	51.39%
	GORDEL	40.67%	40.34%	42.36%	40.89%	36.69%	43.61%
	SNELHEID	70.08%	78.60%	73.85%	69.22%	70.50%	61.41%
<b>Effectieve straf na PV</b>	ALCOHOL	61.88%	60.70%	67.67%	61.98%	58.17%	61.73%
	DRUGS	56.50%	59.65%	59.85%	57.39%	51.30%	56.15%
	GORDEL	40.60%	36.58%	39.95%	43.79%	40.70%	40.09%
	SNELHEID	68.28%	69.26%	69.66%	68.56%	69.31%	64.93%

Figuur 24: Subjectieve straf- en pakkans i.f.v. leeftijdsgroep



Uitgezonderd een lichte niet significante tendens tot een grotere pakkans voor snelheid bij de jongste leeftijdsgroep werden er geen noemenswaardige fluctuaties vastgesteld i.f.v. de leeftijd van de respondenten.

#### **4.4. Besluit: medierende variabelen van de subjectieve straf- en pakkans**

Met uitzondering van de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen, die in Vlaanderen met 53% grote kans antwoorden duidelijk hoger ligt dan in Wallonië (met slechts 33% grote kans antwoorden) worden de subjectieve pak- en straffkans door geen enkele van de drie onderzochte mediërende variabelen beïnvloed, noch door gewest, noch door leeftijd, noch door geslacht.

### **5. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL**

#### **5.1. Kennis van de wettelijke alcohollimiet**

##### **5.1.1. Kennis van de wettelijke alcohollimiet in functie van gewest**

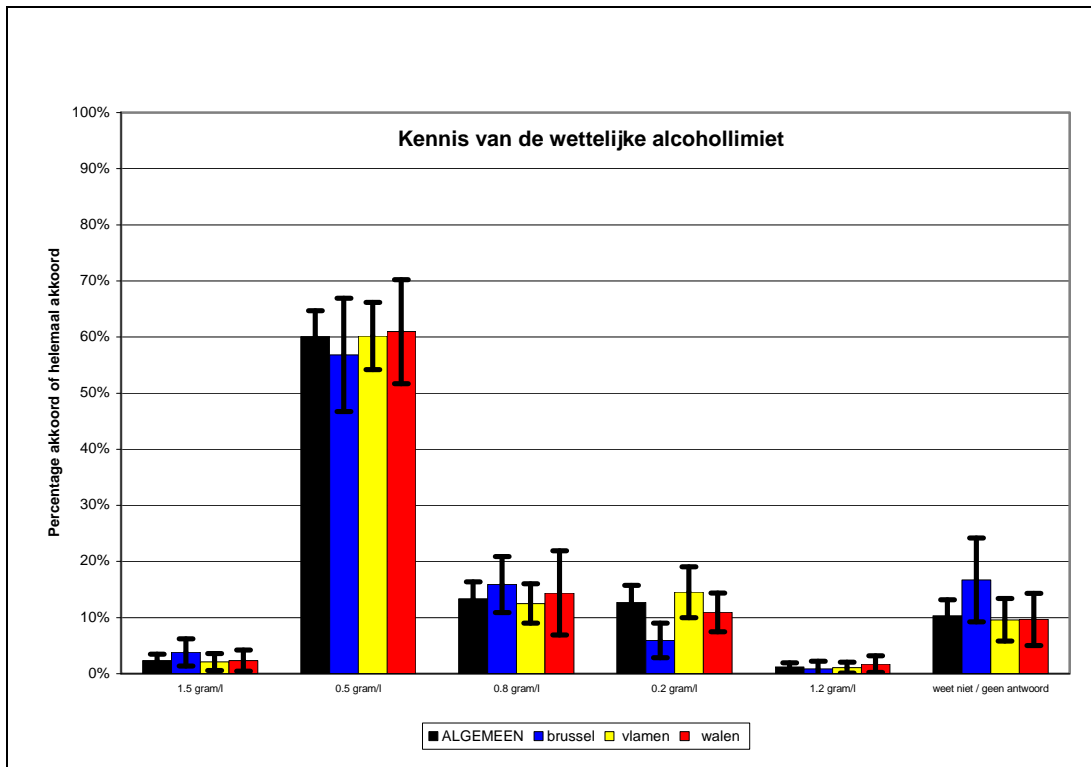
Zoals reeds besproken in deel 1 van dit rapport gaf 60% van alle respondenten het correcte antwoord (.5 promille) op een meervoudige antwoordkeuze vraag naar de grootte van de wettelijke alcohollimiet.

Uit een eerste bijkomende analyse in functie van het gewest van de respondenten bleek dat het percentage correcte antwoorden onafhankelijk was van het gewest van de bestuurder. In elk gewest gaf ongeveer 60 procent van de respondenten het juiste antwoord. De verdeling van de antwoorden over de verschillende keuzemogelijkheden voor de drie gewesten worden hieronder weergegeven in Tabel 22 en Figuur 25.

Tabel 22: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per gewest

Wettelijke bloedalcohollimiet	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
1.5 gram/l	3.82%	2.11%	2.33%	2.34%
0.5 gram/l	56.81%	60.18%	60.95%	60.06%
0.8 gram/l	15.89%	12.51%	14.39%	13.35%
0.2 gram/l	5.94%	14.53%	10.93%	12.71%
1.2 gram/l	0.85%	1.06%	1.71%	1.22%
weet niet / geen antwoord	16.69%	9.61%	9.68%	10.33%

Figuur 25: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per gewest



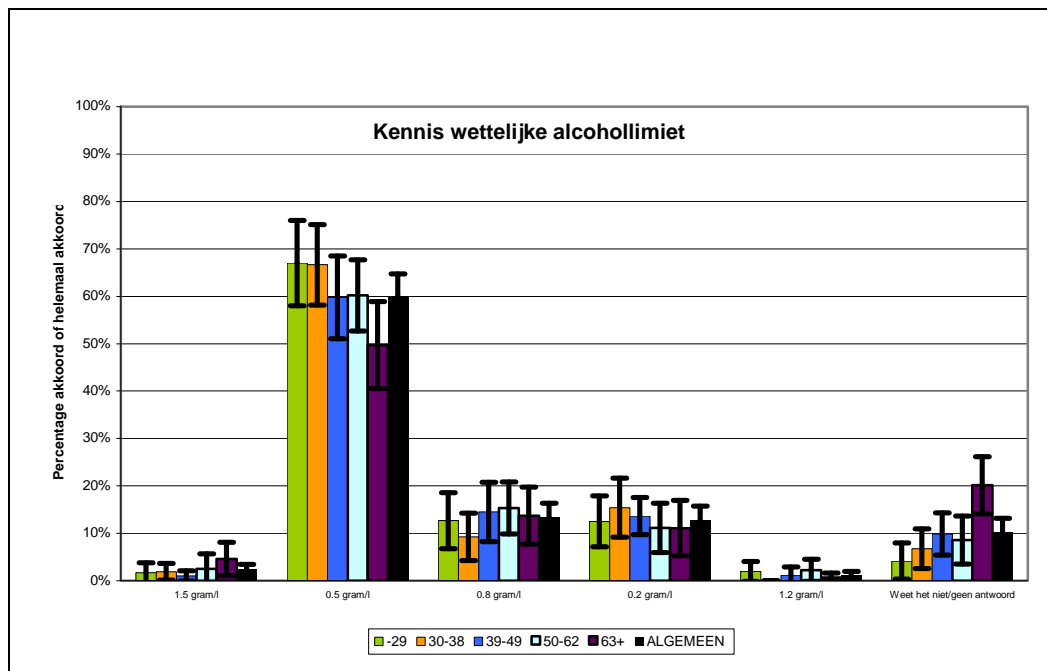
### 5.1.2. Kennis van de wettelijke alcohollimiet in functie van leeftijd

De opsplitsing van de resultaten over de wettelijke alcohollimiet in functie van de leeftijd van de bestuurder wordt hieronder weergegeven in Tabel 23 en Figuur 26.

Tabel 23: Kennis van de wettelijke alcohollimiet i.f.v. leeftijd

Wettelijke bloedalcohollimiet	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
1.5 gram/l	1.66%	1.90%	1.01%	2.48%	4.59%	2.34%
0.5 gram/l	67.01%	66.64%	59.78%	60.18%	49.70%	60.06%
0.8 gram/l	12.70%	9.26%	14.52%	15.34%	13.75%	13.35%
0.2 gram/l	12.53%	15.42%	13.65%	11.17%	11.11%	12.71%
1.2 gram/l	1.96%	0.00%	1.16%	2.21%	0.70%	1.22%
Weet het niet/geen antwoord	4.15%	6.79%	9.89%	8.61%	20.16%	10.33%

Figuur 26: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per leeftijd



Uit de verdeling van het percentage correcte antwoorden over de verschillende leeftijdsgroepen blijkt dat de twee jongste leeftijdsgroepen (met telkens afgerond 67% juiste antwoorden) het beter doen dan groep 39-49 en 50-62 (met afgerond 60% juiste antwoorden), die op hun beurt dan weer meer juiste antwoorden gaven dan de groep 63-plussers (met slechts 50% juiste antwoorden). Statistisch gezien bleek alleen het verschil tussen de twee jongste leeftijdsgroepen en de oudste leeftijdsgroep significant (respectievelijk  $F(1,55) = 9.67, p < .005$  en  $F(1, 55) = 8.39, p < .01$ ).

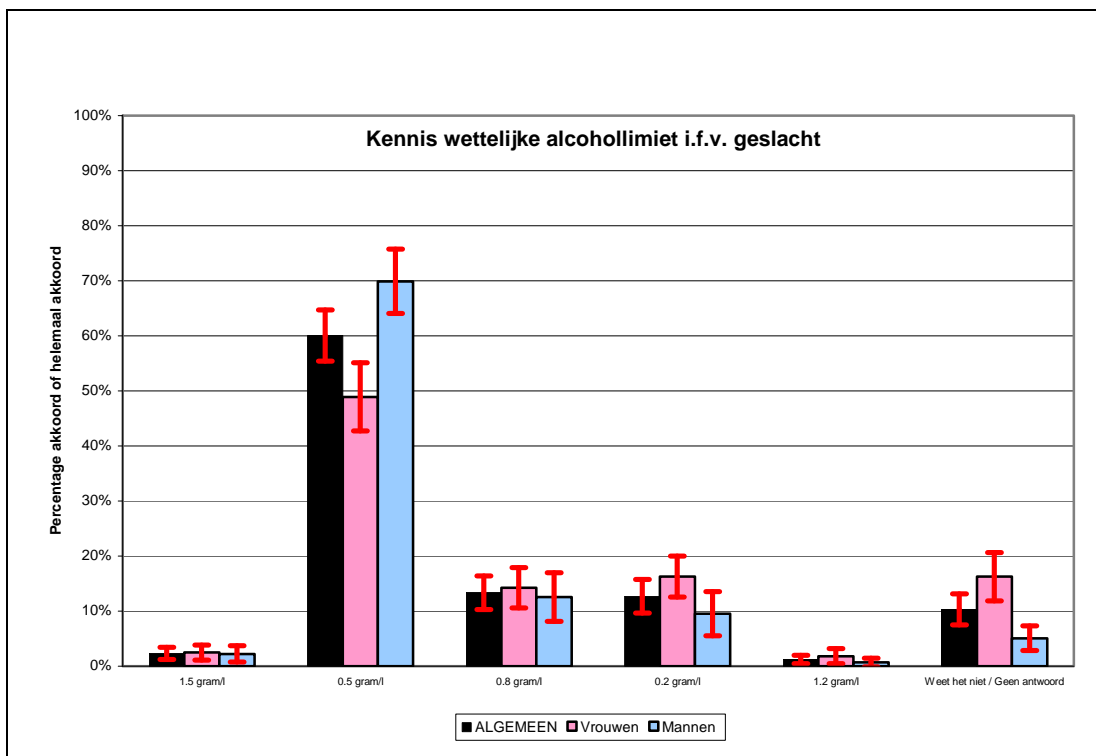
### 5.1.3. Kennis van de wettelijke alcohollimiet in functie van geslacht

Een opsplitsing van de resultaten over de kennis van de wettelijke limiet naar het geslacht van de bestuurder bevestigde de verwachting dat mannen in het algemeen beter op de hoogte zijn van de wettelijke alcohollimiet (70% juiste antwoorden) dan vrouwen (slechts 49% juiste antwoorden). Dit resultaat was duidelijk significant ( $F(1,55)=29.16, p < .001$ ). De overige resultaten worden in de onderstaande Tabel 24 en Figuur 27 samengevat.

Tabel 24: Kennis van de wettelijke alcohollimiet i.f.v. geslacht

Wettelijke bloedalcohollimiet	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
1.5 gram/l	2.47%	2.22%	2.34%
0.5 gram/l	48.91%	69.90%	60.06%
0.8 gram/l	14.24%	12.56%	13.35%
0.2 gram/l	16.28%	9.56%	12.71%
1.2 gram/l	1.83%	0.68%	1.22%
Weet het niet / Geen antwoord	16.27%	5.08%	10.33%

Figuur 27: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per geslacht

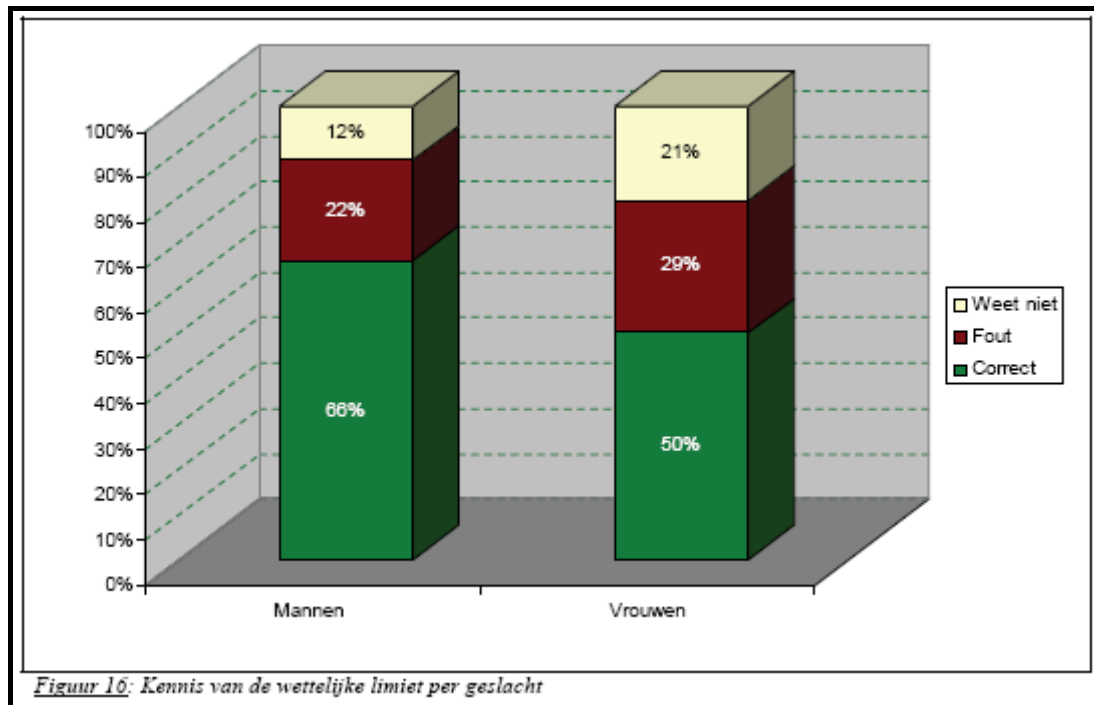


Naast het feit dat mannen 20 procent meer juiste antwoorden gaven dan vrouwen blijkt uit Figuur 27 tevens dat vrouwen significant meer weet het niet-antwoorden gaven (16%) dan mannen (5%) ( $F(1,55)=32.02$ ,  $p < .001$ ), maar dit is uiteraard slechts een secundair gegeven.

Zoals de onderstaande Figuur 28 goed illustreert liggen deze resultaten bijna exact op het niveau van de tijdens de gedragsmeting alcohol vastgestelde percentages correcte antwoorden voor beide geslachten.



Figuur 28. Kennis van de wettelijke limiet per geslacht in de gedragsmeting van 2005 (Bron: Dupont, 2006, p. 28).



De formulering van de meervoudige antwoordkeuzevraag in de gedrags- en de attitudemeting was trouwens exact dezelfde (cf. Dupont, 2006, p. 19).

Men kan uiteraard beargumenteren dat de kennis van de wettelijke alcohollimiet alleen relevant is voor bestuurders die af en toe rijden nadat ze alcohol gedronken hebben en niet voor bestuurders die in het geheel niet drinken of die nooit rijden nadat ze gedronken hebben. Zoals verder in dit rapport besproken worden gaf 20% van de mannen toe in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben, terwijl dit percentage bij de vrouwen slechts op 3.9% bleek te liggen. Daarom hebben we tevens nagegaan of de kennis van de wettelijke limiet beter was bij mannen én vrouwen die toegaven onder invloed gereden te hebben dan bij hen die aangaven de laatste maand niet onder invloed gereden te hebben. Uit deze analyse bleek dat er geen enkel verschil was in het percentage correcte antwoorden tussen respondenten die toegaven onder invloed gereden te hebben en respondenten die aangaven niet onder invloed gereden te hebben, noch bij de mannen, noch bij de vrouwen. Van de mannen die toegaven onder invloed gereden te hebben bleek 67% het correcte antwoord te geven, terwijl bij de mannen die niet onder invloed reden 71% het correcte antwoord gaf. Bij vrouwen die toegaven onder invloed gereden te hebben lag het percentage correcte antwoorden op 46%, terwijl 49% van de vrouwen die aangaven niet onder invloed gereden te hebben het correcte antwoord gaf. In het algemeen werd er trouwens geen enkel verschil vastgesteld in de kennis van de wettelijke limiet tussen bestuurders die toegaven in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben (64% correcte antwoorden) en bestuurders die aangaven niet onder invloed gereden te hebben (60% correcte antwoorden).

## **5.2. Zelfgerapporteerde alcoholtests in de laatste 12 maanden ofwel de objectieve pakkans**

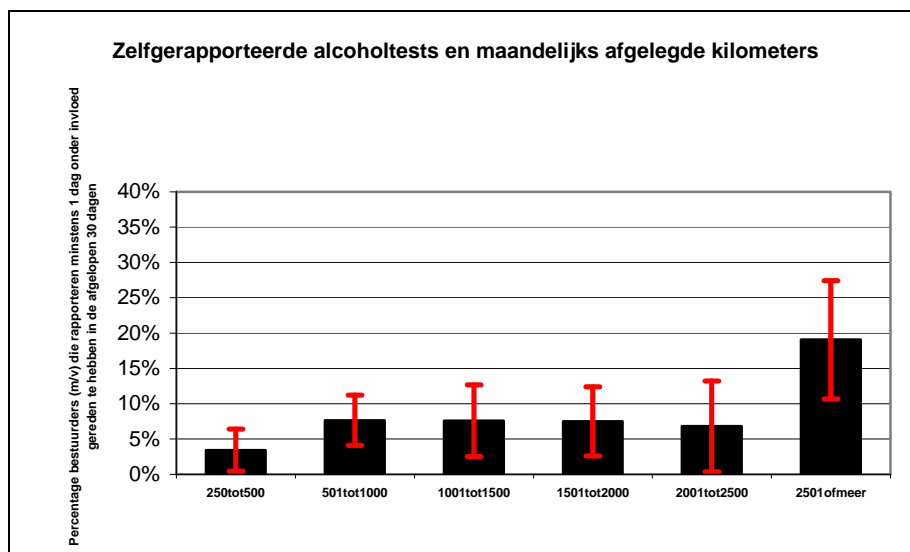
Om na te gaan in welke mate er verschillen bestaan inzake de objectieve pakkans, hebben we een gedetailleerde analyse gemaakt van de antwoorden op de vraag "hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?". Deze vraag geeft namelijk een goed idee van de reële kans om op alcohol gecontroleerd te worden.

Zoals reeds gerapporteerd in deel 1 van dit rapport werd van slechts 7.5% van alle bestuurders in de voorbije 12 maanden een ademtest afgenomen (BI van 5.87 tot 9.14 procent). 6.19% daarvan werd één keer gecontroleerd, 1.3% twee of meer keren. Dit cijfer komt weliswaar in de buurt van de doelstelling van de SGVV van 2002 om jaarlijks één bestuurder op tien te controleren, maar ligt ver onder de doelstelling van de SGVV van 2007 om jaarlijks één bestuurder op drie te controleren.

Het algemene percentage van 7.5% in het voorbije jaar geteste bestuurders ligt ver onder de 24% in het laatste jaar geteste bestuurders dat werd vastgesteld in de laatste gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol (Dupont, 2006, p. 25). Een mogelijke gedeeltelijke verklaring hiervoor zou kunnen liggen in het feit dat de steekproef van de attitudemeting weliswaar representatief is voor de bestuurders die jaarlijks minstens 1500 kilometer afleggen, maar daarbij geen rekening houdt met het daadwerkelijk aantal afgelegde kilometers. In de gedragsmeting had men daarentegen vanzelfsprekend meer kans om in de steekproef terecht te komen naarmate men meer kilometers aflegt. Gezien uit onze data bleek dat de geteste bestuurders gemiddeld 2194 kilometer per maand aflegden (BI van 1614 tot 2773), terwijl de niet geteste bestuurders gemiddeld slechts 1332 (BI van 1205 tot 1458) kilometer aflegden (een duidelijke significant effect:  $F(1,55)=7.78$ ;  $p < .01$ ) blijkt er dus een duidelijk positief verband tussen het aantal afgelegde kilometers en de kans om in het laatste jaar aan een alcoholcontrole onderworpen geweest te zijn.

Onderstaande Figuur 29 geeft het percentage gecontroleerde bestuurders in functie van het maandelijks aantal afgelegde kilometers. Hiervoor hebben we de steekproef opgesplitst in 6 categorieën: van 250 tot 500 km per maand, van 501 tot 1000 enzoverder tot meer dan 2500 km per maand. Uit deze analyse blijkt duidelijk dat hoe meer kilometer men per maand afgelegd heeft, hoe groter de kans is om in het voorbije jaar door de politie op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd geweest te zijn.

Figuur 29: Zelfgerapporteerde alcoholtests ivf de maandelijks afgelegde kilometers



In de onderstaande Tabel 25 rapporteren we naast het percentage geteste bestuurders voor elke subgroep ook het percentage bestuurders in de betreffende subgroep.

Tabel 25. Percentage op alcohol geteste bestuurders in functie van het maandelijks aantal afgelegde kilometers

Kilometer per maand afgelegd als bestuurder	Grootte subgroep	Percentage getest in laatste 12 maanden
250 tot 500	32.26%	3.42%
501 tot 1000	23.89%	7.65%
1001 tot 1500	12.65%	7.58%
1501 tot 2000	10.77%	7.51%
2001 tot 2500	8.81%	6.80%
2501 of meer	11.61%	19.05%
Totaal	100.00%	7.50%

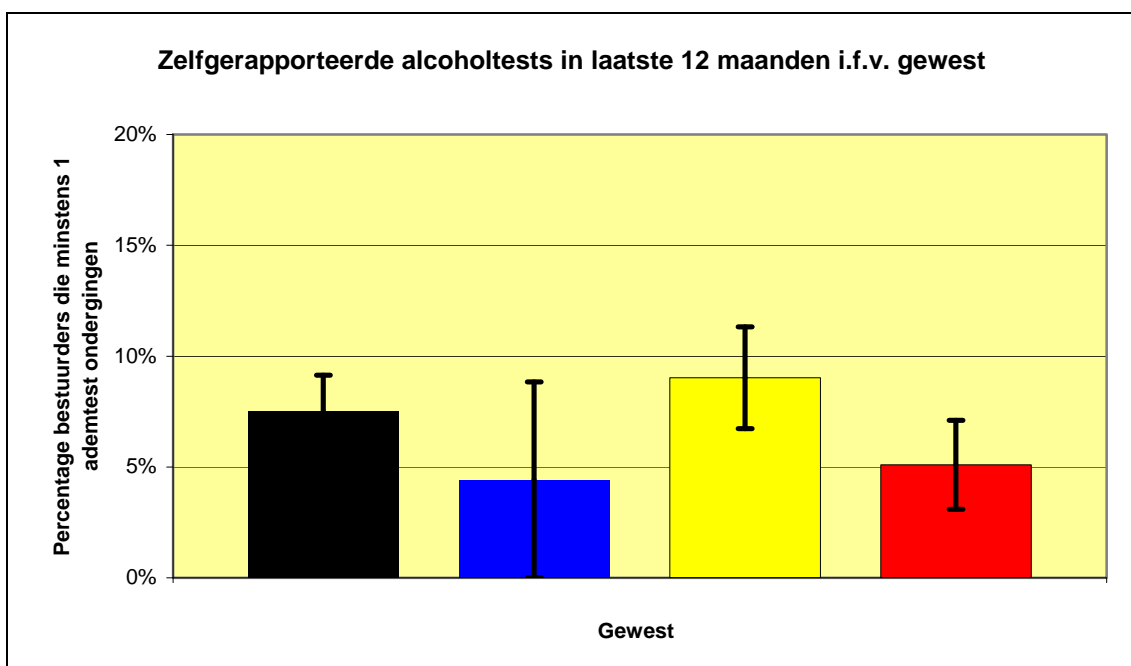
De relatie tussen de kans om in het afgelopen jaar op alcohol gecontroleerd geweest te zijn en het maandelijks aantal afgelegde kilometers blijkt het duidelijkst in de twee meest extreme groepen bestuurders. Van de (32%) van de bestuurders die maandelijks minder dan 500 kilometer aflegt werd in het voorbij jaar slechts 3.4% getest, terwijl van de 11% van de bestuurders die maandelijks meer dan 2500 kilometer afleggen zelfs 19% in het afgelopen jaar op alcohol getest werd. Bij alle groepen daar tussenin werd in het afgelopen jaar ongeveer 7 procent op alcohol getest.

Om een bijkomende analyse te maken van de parameters die de objectieve pakkans bepalen hebben we dit percentage verder opgesplitst naar geslacht, leeftijd en gewest. Voor al deze variabelen konden we een aantal opvallende tendensen vaststellen. Bovendien doen zich tussen deze variabelen een aantal opvallende interactie-effecten voor die we in een apart hoofdstuk bespreken.

### 5.2.1. Zelfgerapporteerde alcoholtests per gewest

In onderstaande Figuur 30 wordt de zelfgerapporteerde objectieve pakkans afzonderlijk weergegeven voor Brussel, Vlaanderen en Wallonië. Hieruit blijkt dat de kans om een ademtest te moeten afleggen significant groter is in Vlaanderen (9%) dan in Wallonië (5.1%;  $F(1,55)=6.66$ ,  $p < .05$ ). De objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in Brussel (4.4%) blijkt van geen van beide andere gewesten significant te verschillen. Dit gebrek aan effect ligt ten dele aan het relatief kleine aantal Brusselse respondenten (189 van de 972), waardoor de betrouwbaarheidsintervallen voor dit gewest meestal veel groter zijn.

Figuur 30: Objectieve pakkans voor alcohol i.f.v. gewest

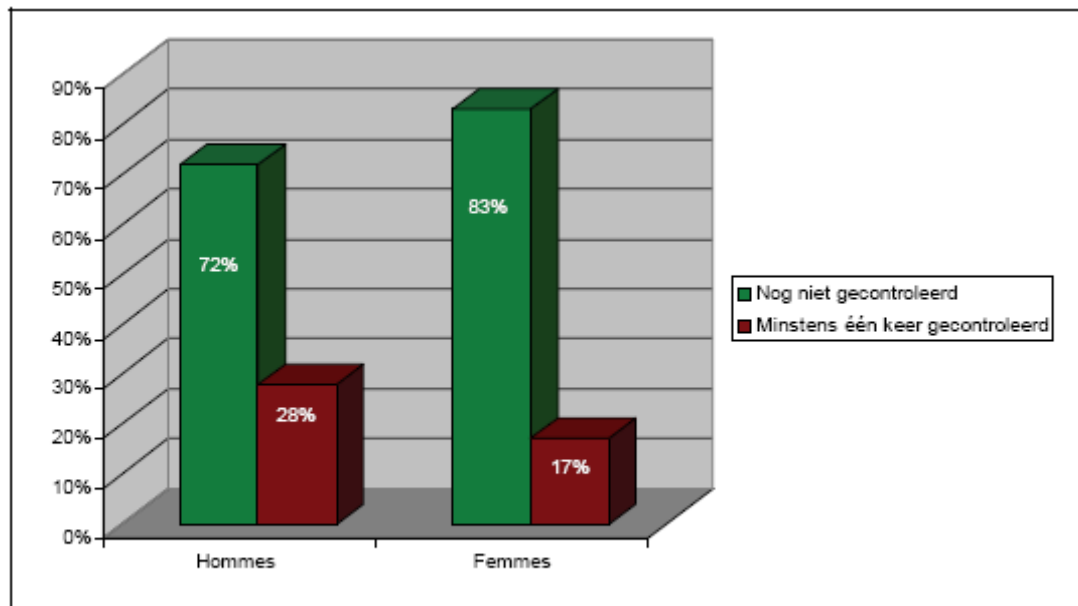


### 5.2.2. Zelfgerapporteerde alcoholtests per geslacht

De objectieve pakkans blijkt tevens in grote mate afhankelijk van het geslacht van de bestuurder. De pakkans ligt voor mannen (12.7% getest) immers significant hoger dan voor vrouwen (6.3%;  $F(1,55)=4.66$ ;  $p < .05$ ). In absolute waarden hebben mannen tweemaal zoveel kans om voor alcohol getest te worden dan vrouwen.

Alhoewel de absolute percentages van onze meting duidelijk onder die van de attitudemeting liggen, ligt de verhouding tussen het percentage geteste mannen en het percentage geteste vrouwen dicht in de buurt van de hieronder in Figuur 31 geïllustreerde resultaten van het zelfgerapporteerde aantal alcoholcontroles uit de gedragsmeting.

Figuur 31. Zelfgerapporteerde alcoholtests in gedragsmeting 2005 per geslacht (Bron: Dupont, 2006, p. 27)



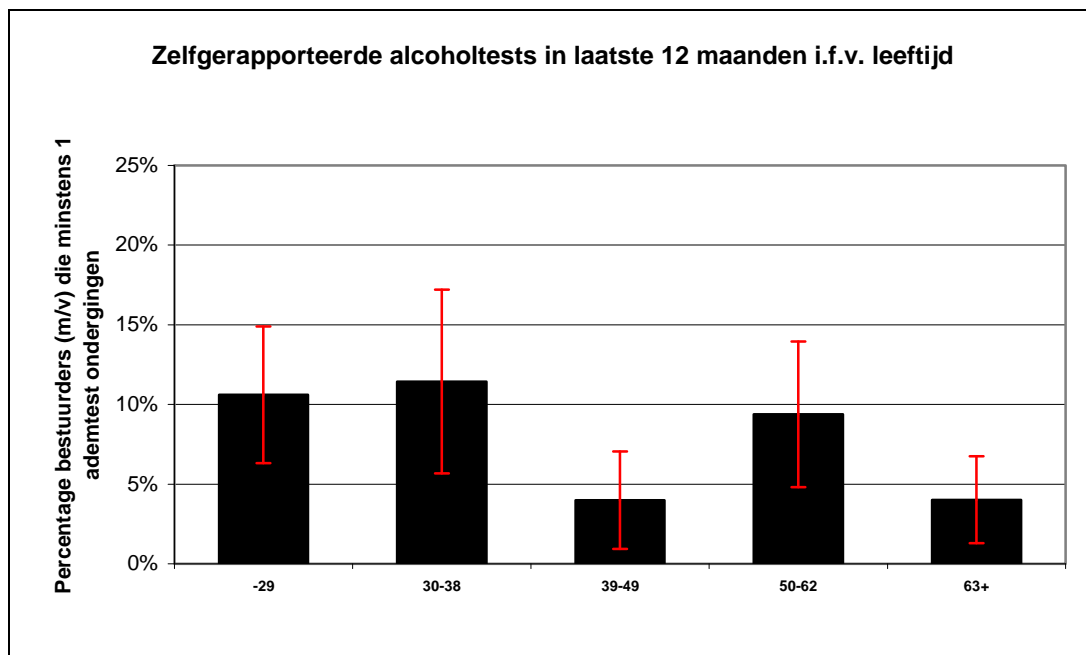
Figuur 14: Antwoorden (uitgedrukt in percentage) op de vraag "Hoe vaak bent u het voorbije jaar door de politie gecontroleerd voor ROI?" per geslacht

Ook volgens de gegevens van de gedragsmeting hebben mannen dus twee maal zoveel kans om op alcohol gecontroleerd geweest te zijn in het afgelopen jaar dan vrouwen. De algemene percentages van de gedragsmeting liggen zoals hogerop reeds besproken (cf. § 5.2, p. 41) hoger in de steekproef van de gedragsmeting dan in de steekproef van de attitudemeting.

### 5.2.3. Zelfgerapporteerde alcoholtests per leeftijd

Het percentage gecontroleerde bestuurders in elk van de door ons onderzochte leeftijdsgroepen wordt hieronder weergegeven in Figuur 34.

Figuur 32: Zelfgerapporteerde alcoholtests in laatste 12 maanden i.f.v. de leeftijd van de bestuurders



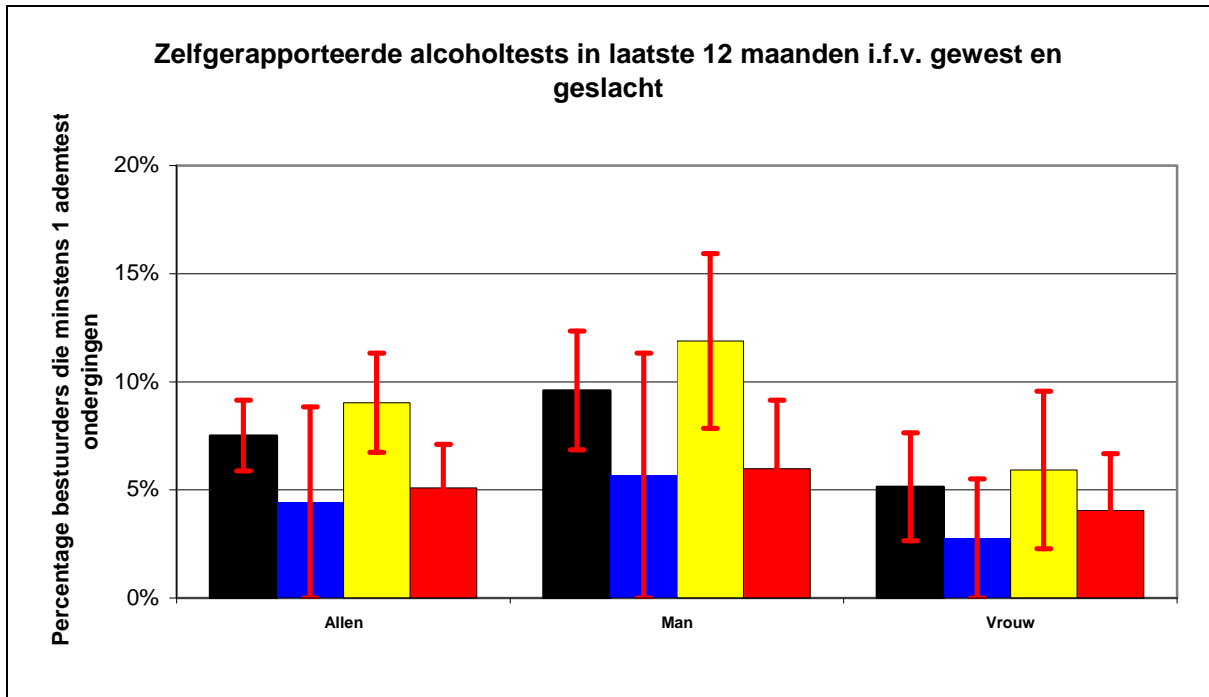
Uit deze grafiek blijkt dat er geen duidelijk verband bestaat tussen de leeftijd en de objectieve pakkans. Door de kleine percentages geteste bestuurders zijn de betrouwbaarheidsintervallen zo groot dat geen enkele van de onderlinge paarsgewijze vergelijkingen tussen de verschillende leeftijdsgroepen significant bleek. Bovendien bleek de groep 50 tot 62 jarigen met 9% gecontroleerde bestuurders bijna even vaak gecontroleerd geweest te zijn dan de twee jongste leeftijdsgroepen (-29 met 10% en 30-38 met 11%), waardoor er in geen geval sprake is van een duidelijk verband tussen leeftijd en objectieve pakkans.

Bovendien bleek uit onze bijkomende analyses van de interacties tussen gewest, geslacht en leeftijdsgroep dat de relatie tussen leeftijd en objectieve pakkans in hoge mate afhankelijke bleek te zijn van het gewest van de bestuurders.

#### 5.2.4. Interactie-effecten tussen gewest, geslacht en leeftijd op de objectieve pakkans

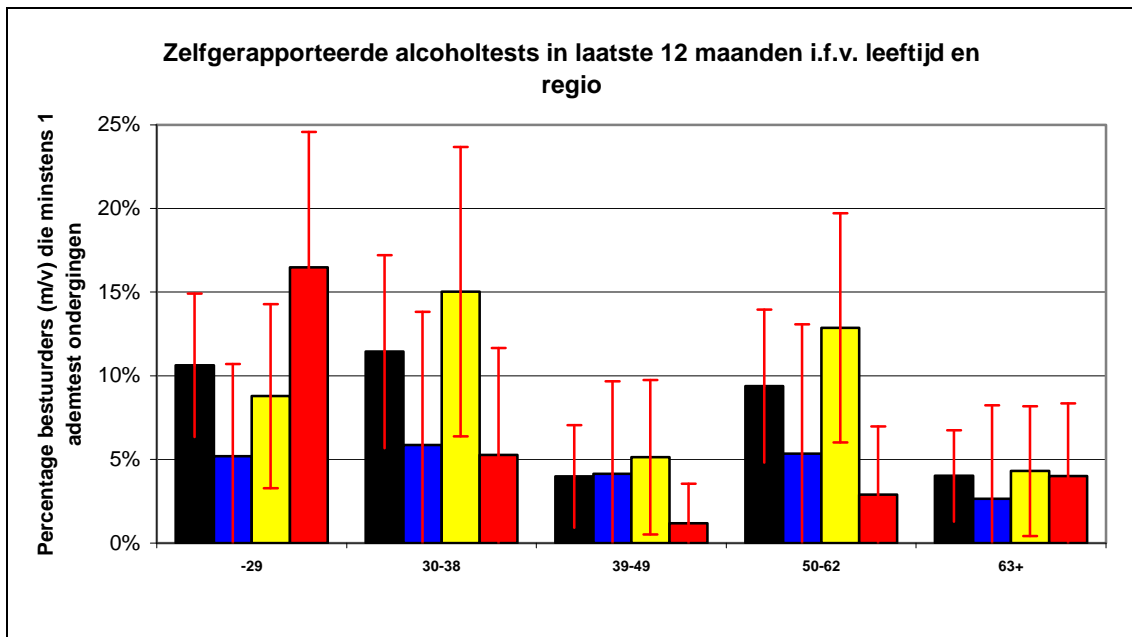
Een eerste opvallende interactie-effect is dat hoewel de objectieve pakkans in het algemeen voor mannen (met 13% geteste bestuurders) bijna twee maal zo hoog bleek dan voor vrouwen (met slechts 6% geteste bestuurders), dit effect van geslacht duidelijk afhankelijk is van het landsgedeelte. Zoals blijkt uit de onderstaande Figuur 33 blijkt immers dat in Vlaanderen mannen (12%) weliswaar een tweemaal zo hoge kans hebben om een ademtest te moeten afleggen dan vrouwen (6% - wat een randsignificant effect oplevert ( $F(1.55)=3.7$ ,  $p=.06$ )), maar dat dit effect vrijwel onbestaande is in Wallonië, waar vrouwen slechts een (niet significant) lichtere kans hebben om gecontroleerd te worden (4.1%) dan mannen (5.9%).

Figuur 33: Zelfgerapporteerde alcoholtests in laatste 12 maanden i.f.v. gewest en geslacht



Alhoewel de betrouwbaarheidsintervallen te groot zijn om er echt eenduidige conclusies aan te verbinden, laat de onderstaande Figuur 34 ook zien dat het effect van gewest niet alleen door geslacht, maar ook door leeftijd wordt gemedieerd:

Figuur 34: Zelfgerapporteerde alcoholtests in laatste 12 maanden i.f.v. gewest en leeftijd

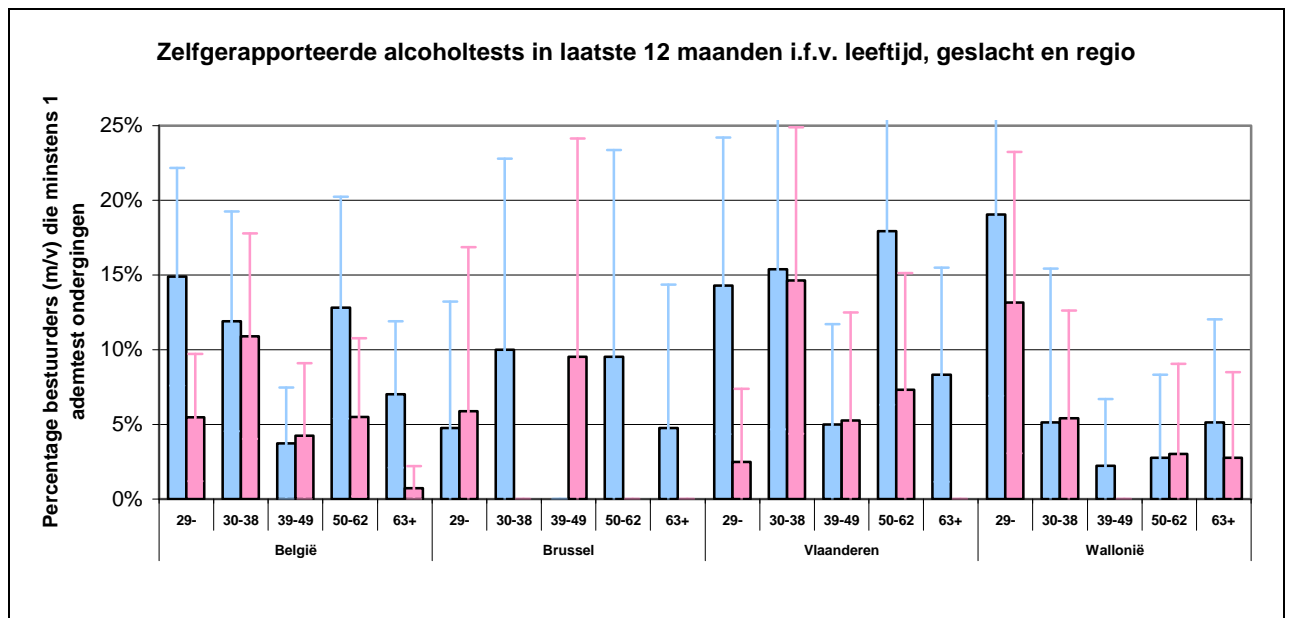


Het effect van de variabele leeftijd op het effect van gewest blijkt met name uit de percentages bij de groep -29 jarigen. In tegenstelling tot de algemene trend dat de kans om aan een ademtest onderworpen te worden groter is in Vlaanderen, blijkt in deze groep net het tegenovergestelde; hier hebben de Waalse jonge bestuurders (16.5%) immers duidelijk meer kans om getest te worden dan jonge Vlaamse bestuurders (8.8%;  $F(1,55)=2.49$ ;  $p=.12$ , een randsignificant effect) of jonge Brusselse (5.2%;  $F(1,55)=5.33$ ;  $p < .05$ ) bestuurders.

Indien we naar de algemene trend van het effect van leeftijd in elk van de gewesten kijken valt vooral op dat bij de Brusselse bestuurders alle leeftijdsgroepen nagenoeg even vaak getest werden. In Vlaanderen zit er niet echt een duidelijk patroon in de data, maar in Wallonië wel: daar wordt de jongste groep bestuurders opmerkelijk vaker getest dan alle andere leeftijdsgroepen, waar de kans om aan een ademtest onderworpen te worden overall op of onder de vijf procent ligt. Alhoewel we voorzichtig moeten zijn bij het trekken van conclusies, gegeven de grote betrouwbaarheidsintervallen, kunnen we toch voorzichtig concluderen dat deze data lijken aan te geven dat de politie in Wallonië vrij selectief jonge bestuurders (onder de 30 jaar) test.

Alhoewel geen van de hierin gerapporteerde effecten significant zijn, geven we in de onderstaande Figuur 35 voor de volledigheid toch nog een illustratie van de driewegsinteracties tussen gewest, geslacht en leeftijd.

Figuur 35: Zelfgerapporteerde alcoholtests i.f.v. gewest, geslacht en leeftijd



Alhoewel mannen in het algemeen vaker getest werden dan vrouwen en de jongste leeftijdsgroepen meer dan de oudere, valt uit Figuur 35 wel op te maken dat in Wallonië het effect van geslacht veel minder duidelijk is dan in Vlaanderen en Brussel (dit werd ook reeds geïllustreerd in Figuur 33). In Vlaanderen blijkt dit effect van geslacht echter duidelijk leeftijdsgebonden, aangezien dit effect van geslacht raar genoeg niet terug te vinden is in de groep 30 tot 38 jarigen, noch in de groep 39-49 jarigen.

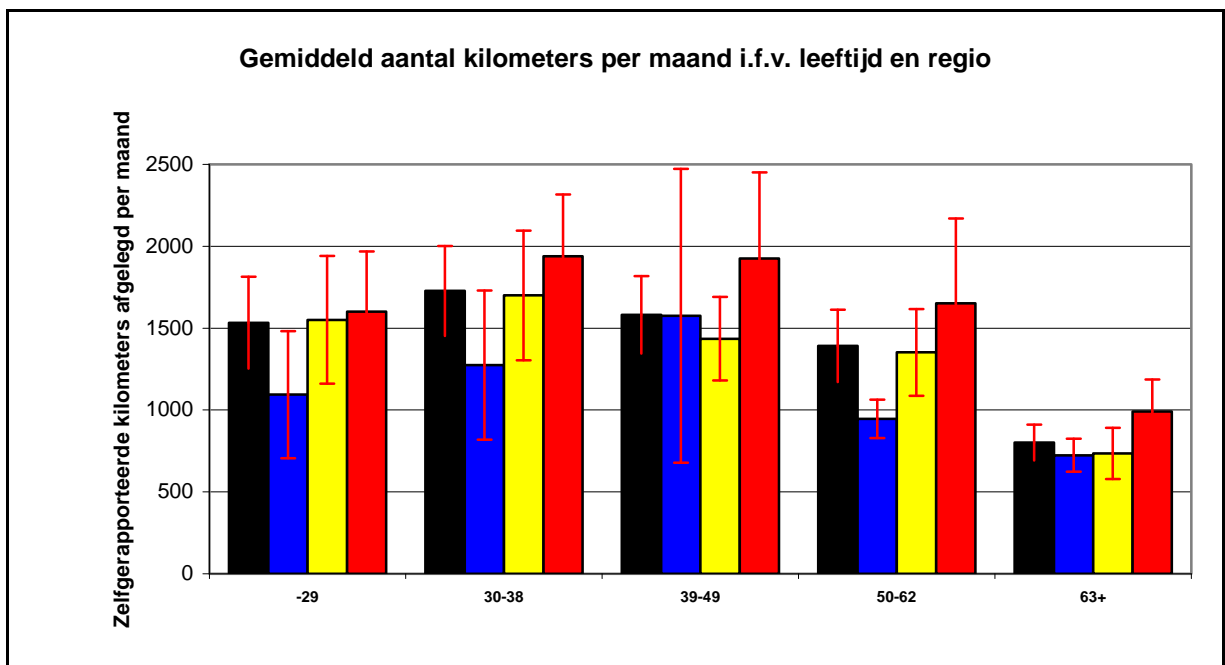


### 5.2.5. Objectieve pakkans en aantal afgelegde kilometers

Een groot gevaar van de bovenvermelde analyses is dat men op basis van het percentage gecontroleerde bestuurders conclusies zou trekken naar een mogelijke selectiviteit van de politie bij het controleren van verschillende groepen bestuurders. Hierbij dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat niet alle groepen bestuurders evenveel kilometers per maand afleggen. Zelfs indien er geen enkele selectiviteit zou zijn in het optreden van de politie, dan zouden nog de bestuurders die het meeste kilometers afleggen het meest moeten getest worden. Een analyse van het gemiddelde aantal afgelegde kilometers in functie van leeftijd, geslacht en gewest toont evenwel aan dat deze factor alleen het verschil in objectieve pakkans niet kan verklaren. In tegenstelling tot de data van de objectieve pakkans blijken de Waalse bestuurders bijvoorbeeld gemiddeld meer kilometers per maand af te leggen (gemiddeld 1630 per maand) dan de Vlaamse (gemiddeld 1341 per maand) of de Brusselse (gemiddeld 1103 per maand). Het verschil tussen Vlaamse en Waalse bestuurders is net significant ( $F(1,55)=4.37, p<.05$ ), het verschil tussen Brusselse en Waalse bestuurders is zeer significant ( $F(1,55)=9.24, p<.01$ ), alleen het verschil tussen Vlaamse en Brusselse bestuurders is slechts randsignificant ( $F(1,55)=2.57, p<.11$ ).

Ook de groep jonge bestuurders, die zeer sterk vertegenwoordigd is in de groep geteste bestuurders, is niet de groep die de meeste kilometers aflegt<sup>1</sup>, zoals blijkt uit de onderstaande Figuur 36.

Figuur 36: Maandelijks gereden kilometers i.f.v. leeftijd en regio

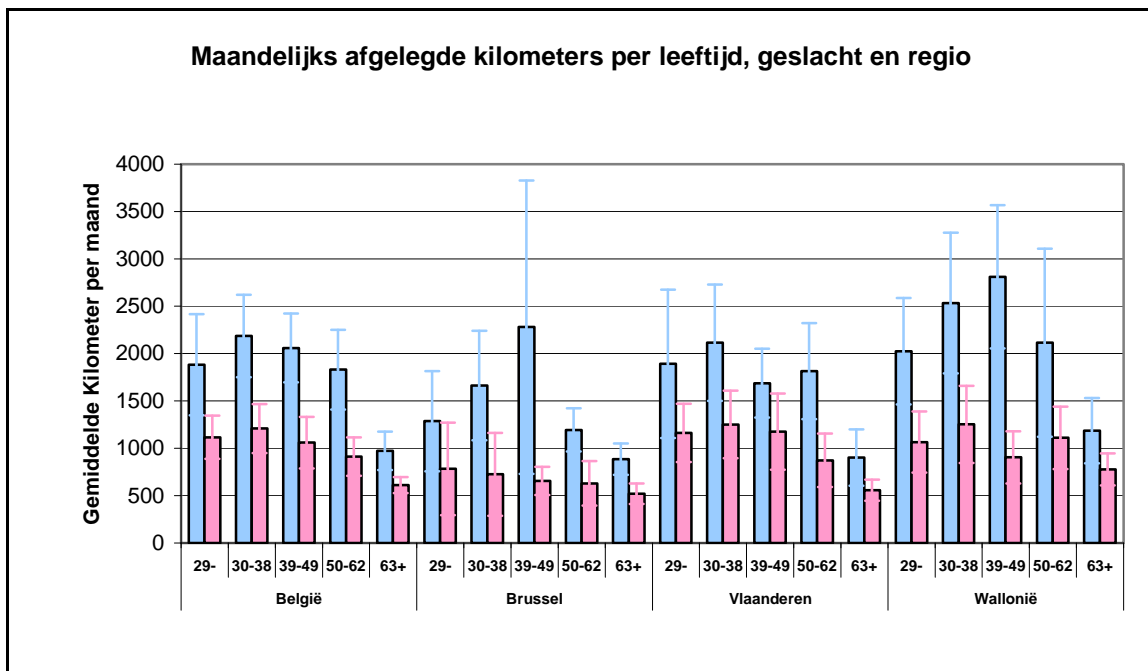


<sup>1</sup> Dit wil uiteraard niet zeggen dat het niet mogelijk is dat de jongste groep bestuurders precies dan het meeste kilometers aflegt wanneer er op alcohol gecontroleerd wordt (in de weekendnachten bijvoorbeeld). Hierover werden in onze enquête geen gegevens verzameld.

Alleen de data over de variabele geslacht liggen in dezelfde systematische richting als voor het percentage geteste bestuurders. Vrouwen blijken immers duidelijk minder kilometers per maand af te leggen (gemiddeld 966 per maand) dan de mannen (gemiddeld 1781 per maand;  $F(1,55)= 73$ ,  $p<.001$ ).

Indien we leeftijd, geslacht én regio in de analyse opnemen bekommen we het resultaat dat is afgebeeld in Figuur 37.

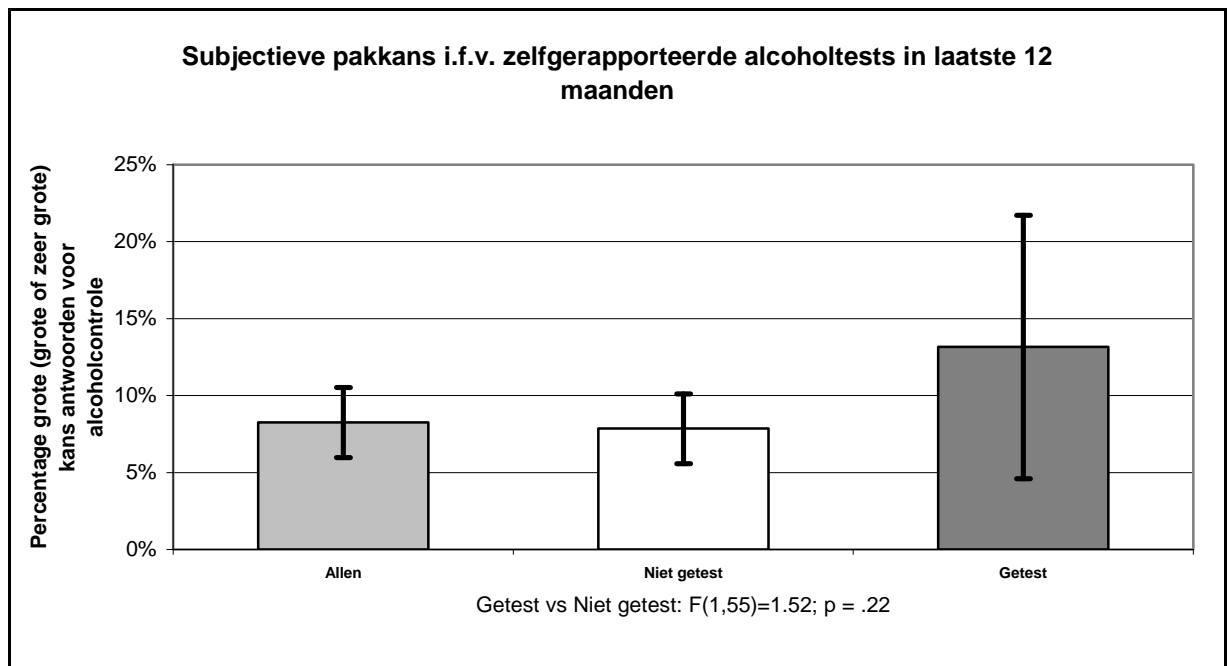
Figuur 37: Maandelijks afgelegde kilometers per leeftijd, geslacht en gewest



### 5.2.6. Objectieve pakkans en subjectieve pakkans

Om de hypothese te toetsen dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol hoger wordt naarmate men meer gecontroleerd wordt op rijden onder invloed, hebben we vervolgens de subjectieve pakkans van bestuurders die in het laatste jaar aan een ademtest werden onderworpen vergeleken met de pakkans bij bestuurders die gedurende het laatste jaar niet aan een ademtest onderworpen werden. De resultaten van deze vergelijking zijn afgebeeld in Figuur 38.

Figuur 38: Subjectieve pakkans naar alcoholcontrole in het afgelopen jaar



Uit deze analyse blijkt dat, hoewel het effect in de verwachte richting ligt, de subjectieve pakkans niet significant groter is in de groep bestuurders die het laatste jaar wel getest werden dan in de groep bestuurders die het laatste jaar niet getest werden. Het percentage grote kans antwoorden in de totale groep is 8.25%, terwijl dit voor de niet geteste bestuurders 7.85% bedraagt en voor de groep bestuurders die wel werd getest 13.16%. Het lijkt er dus op dat het testen van bestuurders effectief leidt tot een verhoging van de subjectieve pakkans, maar dit effect komt statistisch niet uit de verf.

Een belangrijke mediërende variabele van het mogelijke effect van het al dan niet testen van bestuurders op de subjectieve pakkans is het aantal afgelegde kilometers. Daarom berekenden we het gemiddeld aantal afgelegde kilometer per maand voor beide groepen bestuurders. Hieruit bleek dat de geteste bestuurders gemiddeld 2194 kilometer per maand aflegden (BI van 1614 tot 2773), terwijl de niet geteste bestuurders gemiddeld slechts 1332 (BI van 1205 tot 1458) kilometer aflegden. Dit verschil bleek duidelijk significant ( $F(1,55)=7.78$ ;  $p < .01$ ). Dit effect zou dan ook ten dele verantwoordelijk kunnen zijn voor het gebrek aan een effect van het al dan niet testen van de bestuurders op de subjectieve pakkans.

### 5.3. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed

Om de prevalentie van het rijden onder invloed in België in te schatten voert het BIVV tweejaarlijks een nationale gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol uit. Hiervoor werden in 2005 bijvoorbeeld 462 alcoholcontroles verricht waarbij ruim 13000 bestuurders getest werden op toevallige tijdstippen en plaatsen. Voor een representatief beeld van het objectieve, geobserveerde en gemeten rijden onder invloed van alcohol verwijzen we dan ook naar het rapport van de gedragsmeting (Dupont, 2006).

De reden waarom we in de attitudemeting een vraag naar het zelfgerapporteerde rijden onder invloed stelden is dat deze ondanks de tendens van bestuurders om er sociaal wenselijk op te antwoorden toch een bijkomend idee kan geven van het rijden onder invloed van alcohol in België. Daarnaast geven de relaties tussen het zelfgerapporteerde rijden onder invloed en de subjectieve en objectieve pakkans interessante informatie over de impact van deze factoren op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed. In de eerstvolgende paragrafen rapporteren we het zelfgerapporteerde rijden onder invloed in functie van gewest, geslacht en leeftijd. Het ligt voor de hand dat we deze resultaten waar mogelijk vergelijken met de gedragsmeting. In de laatste paragrafen van dit hoofdstuk rapporteren we de complexe relaties tussen zelfgerapporteerd rijden onder invloed en de subjectieve en objectieve pakkans.

### 5.3.1. Effect van gewest

De eerste factor die we daarbij onderzochten was de woonplaats van de bestuurders. Hieruit bleek dat het zelfgerapporteerde rijden onder invloed niet afhankelijk blijkt van het gewest. Het algemene percentage zelfgerapporteerd rijden onder invloed blijkt in Brussel met 8.4% weliswaar iets lager te liggen dan in Vlaanderen (11.4%) en Wallonië (15.9%), maar door het kleine aantal respondenten in Brussel is dit effect niet significant. Dit resultaat ligt daarmee in lijn met de resultaten van de gedragsmeting van 2005 waaruit bleek dat over alle tijdstippen en locaties heen in Vlaanderen 1.94% van de bestuurders positief blies, wat niet significant verschilde van de 2.4% van de bestuurders die in Wallonië positief blies (cf. Dupont, 2006, p. 6).

De absolute grootte van de in de attitudemeting en de gedragsmeting vastgestelde percentages zijn uiteraard niet te vergelijken. In de attitudemeting vroegen we of men *in de afgelopen 30 dagen* wel eens onder invloed gereden had, terwijl het percentage van de gedragsmeting slaat op het percentage bestuurders dat op één enkel controlemoment positief bleek. Alhoewel de zelfgerapporteerde resultaten wellicht nog een onderschatting zijn van de prevalentie van het reële rijden onder invloed omwille van de tendens om sociaal wenselijk te antwoorden dat men niet onder invloed heeft gereden, geeft de attitudemeting ons toch een bijkomend idee van de verspreiding van het rijden onder invloed in de bevolking. De 2.2% positieve bestuurders die in de gedragsmeting betraapt werden blijken dus afkomstig van een groep van minstens tien procent van de bevolking<sup>2</sup>. Hieruit blijkt dat het rijden onder invloed in België dus nog steeds een vrij wijd verspreid fenomeen is, ondanks alle campagnes en ondanks alle controles. Bijkomende inspanningen naar de bevolking in het algemeen blijkt dus nodig en niet alleen maatregelen gericht op het rehabiliteren van recidivisten voor rijden onder invloed.

### 5.3.2. Effect van geslacht

Uit de analyse van de data van alle ondervraagde bestuurders samen blijkt dat ongeveer 12% van alle bestuurders toegeeft in de afgelopen 30 dagen één of meerdere keren onder invloed te hebben gereden (BI van 9.7% tot 14.7%). Het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol

<sup>2</sup> Gegeven de tendens om sociaal wenselijk te antwoorden kunnen we uitgaan van de hypothese dat de zelfgerapporteerde gegevens de ondergrens aangeven van het reële rijden onder invloed.

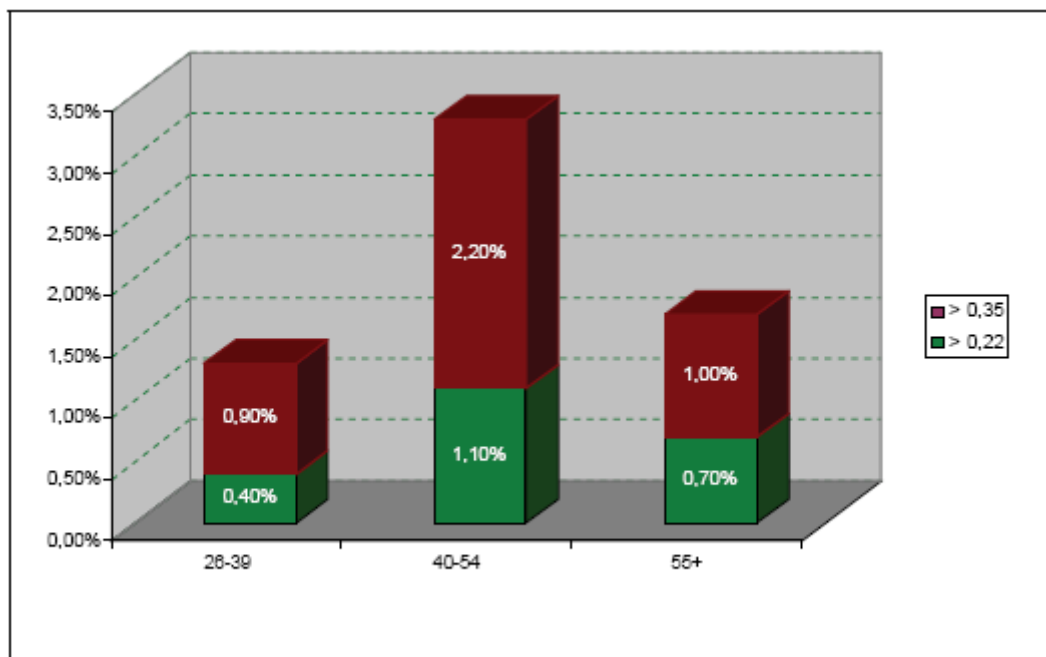
blijkt echter zeer significant afhankelijk te zijn van het geslacht van de respondent: van de vrouwen beweert slechts 3.9% minstens één keer onder invloed gereden te hebben, terwijl dit percentage bij de mannen op maar liefst 19.7% blijkt te liggen ( $F(1,55) = 47.71$ ;  $p < .0001$ ).

Dit resultaat ligt eveneens volledig in lijn met de resultaten van de gedragsmeting, waaruit bleek dat de proportie bestuurders onder invloed bij mannen (2.8%) vier maal hoger ligt dan bij vrouwen (0.7%).

### 5.3.3. Effect van leeftijd

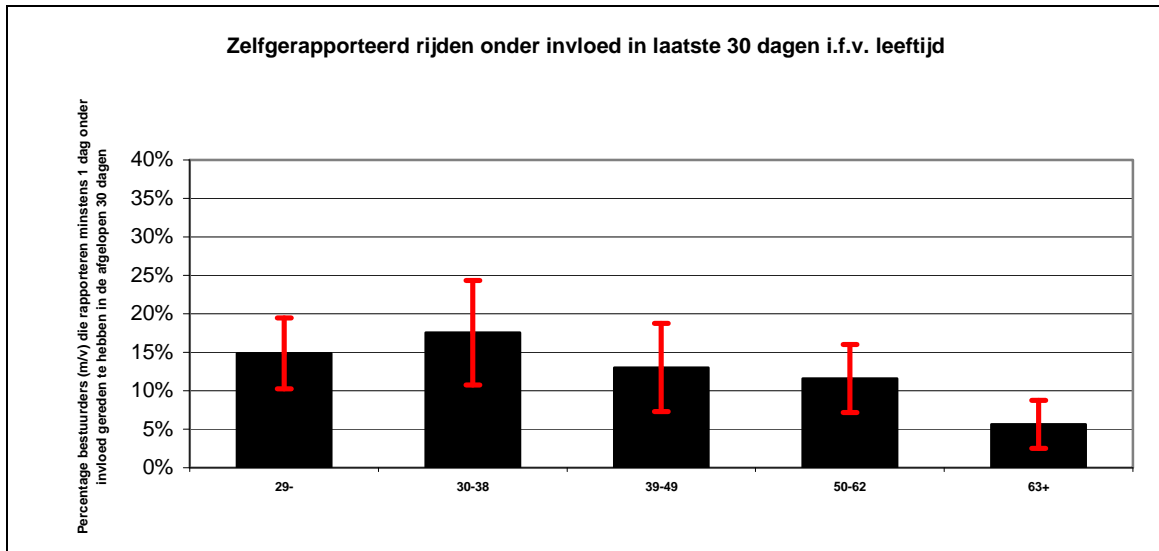
Uit de gedragsmeting bleek dat het rijden onder invloed het meest voorkomt in de groep 40 tot 54 jarigen (3.3% positief over alle tijdstippen heen), meer dan in de groep jongeren tot 39 jaar (1.3% positieven) of de groep 55-plussers (1.7% positieven). Deze resultaten geven we hieronder nogmaals ter vergelijking in Figuur 39.

Figuur 39. Resultaten gedragsmeting 2005 i.f.v. leeftijd (Bron: Dupont, 2006)



De verdeling van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed in functie van de voor onze stratificatie gebruikte leeftijdsgroepen laat daarentegen een lichtjes ander beeld zien. Deze verdeling wordt hieronder weergegeven in Figuur 40.

Figuur 40: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed naar leeftijd

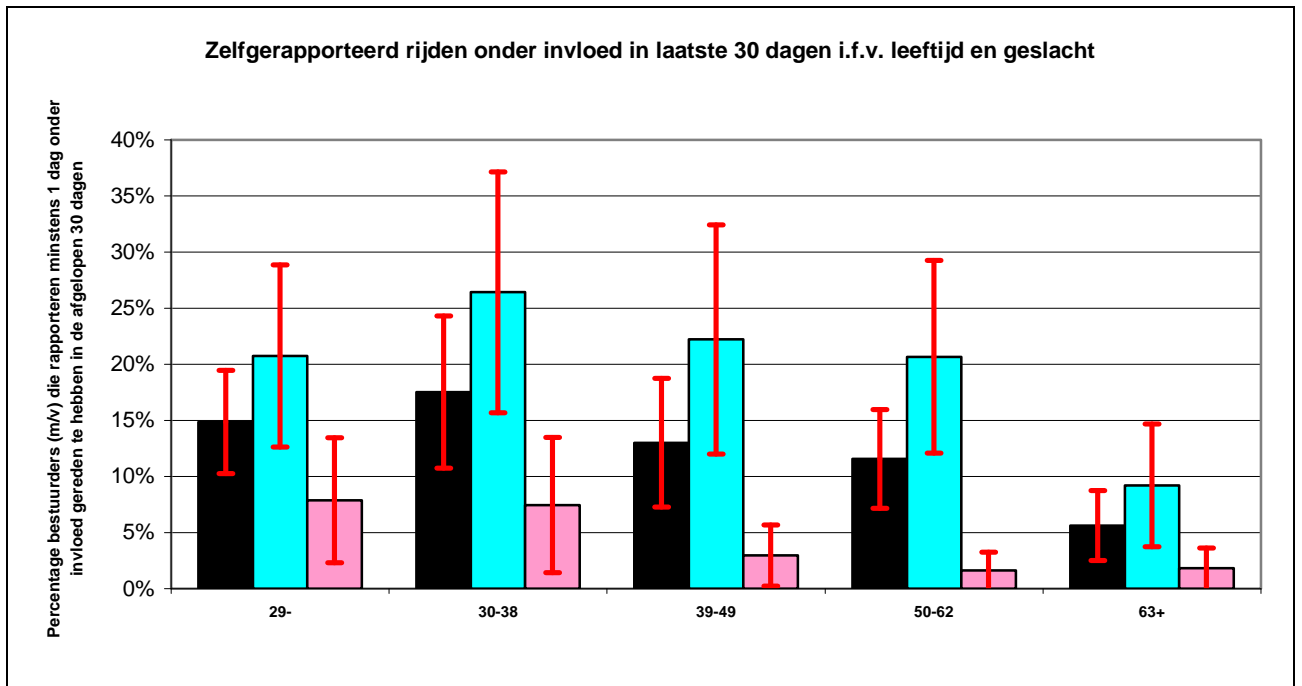


Uit de analyse van de samenhang tussen leeftijd(sgroep) en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol blijkt dat de leeftijdsgroepen onderling niet significant verschillen (met telkens een algemeen percentage tussen de 12 en 18 procent voor alle groepen onder de 62 jaar), met uitzondering van de 63-plussers, die significant minder vaak rapporteren onder invloed te rijden dan alle andere leeftijdsgroepen ( $p < .05$  voor alle onderlinge vergelijkingen). Dit gebrek aan een duidelijk verband tussen de leeftijd van de bestuurders en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed hoeft niet noodzakelijk in contradictie te zijn met de gedragsmeting. Gezien de zelfgerapporteerde gegevens op de laatste 30 dagen betrekking hebben zou het kunnen dat zelfs indien de respondenten perfect naar waarheid geantwoord hebben maar dat de groep 40 tot 54 jarigen bijvoorbeeld meer dagen per maand onder invloed heeft gereden dan de jongste leeftijdsgroepen. Maar uiteraard zijn zelfgerapporteerde gegevens aan tal van vraageffecten en antwoordtendensen onderhevig. Bovendien zijn de verschillen in zelfgerapporteerde rijden onder invloed tussen de verschillende leeftijdsgroepen niet significant, zodat we daaraan verder niet veel belang meer aan kunnen hechten.

#### 5.3.4. Interactie-effecten tussen gewest, leeftijd en geslacht op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed

Uit verdere analyses bleek dat het zeer significante effect van geslacht op het zelfgerapporteerde invloed zich in alle leeftijdsgroepen voordoet. Dit wordt geïllustreerd in de onderstaande Figuur 41, die het percentage zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol weergeeft in functie van zowel het geslacht als de leeftijd van de bestuurders:

Figuur 41: Zelfgerapporteerde rijden onder invloed naar leeftijd en geslacht



Het effect van geslacht bleek in alle leeftijdsgroepen ondanks de kleine aantal in alle leeftijdsgroepen duidelijk significant ( $p < .05$  voor alle onderlinge vergelijkingen). Onafhankelijk van de leeftijd van de bestuurder blijken in elke leeftijdsgroep minstens dubbel zoveel mannen in de laatste 30 dagen te rapporteren onder invloed gereden te hebben dan vrouwen. Het effect van leeftijd blijkt wel kleiner te zijn in de jongere leeftijdsgroepen dan in de oudere leeftijdsgroepen. Zoals de onderstaande Tabel 26 laat zien blijkt de verhouding tussen het percentage mannen en het percentage vrouwen dat rijden onder invloed in de laatste 30 dagen rapporteert groter naarmate de bestuurders ouder worden. Waar bijvoorbeeld in de jongste leeftijdsgroepen de verhouding vrouwen/mannen rond de 1/3 ligt (1/2.6 voor de -29 jarigen en 1/3.5 voor de 29-39 jarigen) ligt deze in twee volgende leeftijdsgroepen met 1/7.5 voor de 39-49 jarigen en 1/12.7 voor de 50-62 jarigen veel hoger. De enige uitzondering op de lineaire trend wordt gevormd door de groep 63-plussers, waarin de verhouding met 1/5 eerder in de buurt van de jongste leeftijdsgroepen komt.

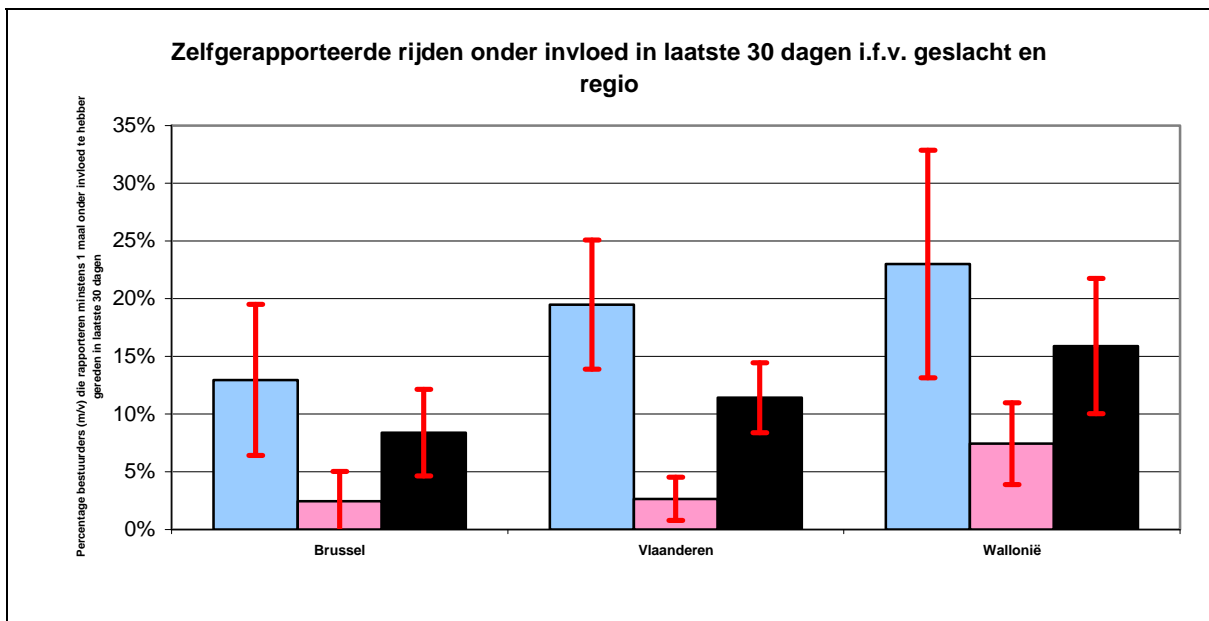
Tabel 26. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed in functie van geslacht en leeftijd

Leeftijd	Geslacht			Ratio Man/Vrouw	F(1,55)	p-waarde
	Allen	Man	Vrouw			
29-	14.86%	20.75%	7.89%	2.63	5.77	0.0197
30-38	17.52%	26.42%	7.44%	3.55	10.46	0.0021
39-49	13.00%	22.22%	2.96%	7.50	13.83	0.0005
50-62	11.58%	20.67%	1.63%	12.71	17.2	0.0001
63+	5.62%	9.21%	1.82%	5.06	4.68	0.0349

De belangrijkste vaststelling van deze analyse blijkt echter dat met uitzondering van de 63-plussers in alle leeftijdsgroepen maar liefst één mannelijke bestuurder op vijf toegeeft van in de laatste 30 dagen minstens één keer onder invloed gereden te hebben.

Een laatste analyse die we op het effect van geslacht op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed hebben uitgevoerd is een analyse van de vraag of het effect van geslacht zich in alle gewesten even sterk voordoet. Het resultaat van deze analyse wordt grafisch afgebeeld in de onderstaande Figuur 42 .

Figuur 42. Zelfgerapporteerde rijden onder invloed in laatste 30 dagen i.f.v. geslacht en regio



Uit deze analyse blijkt dat het effect van geslacht afhankelijk is van het gewest. De verhouding tussen zelfgerapporteerde rijden onder invloed bij mannen en bij vrouwen blijkt in Vlaanderen met een verhouding van 1 / 7.3 groter dan in Wallonië waar de verhouding ligt op 1 / 3. De verhouding tussen mannen en vrouwen ligt in het Brussels gewest met 1 / 5.3 net tussen die van Vlaanderen en Wallonië in, maar door de kleine aantallen respondenten in dit gewest dienen we voorzichtig om te springen met de interpretatie hiervan. Het effect van geslacht is dan ook duidelijk significanter in Vlaanderen ( $F(1,55)=34.93, p < .0001$ ) dan in Wallonië ( $F(1,55)=9.5, p < .004$ ).

### 5.3.5. Zelfgerapporteerde rijden onder invloed en subjectieve pakkans

Men kan veronderstellen dat men minder snel onder invloed zal rijden naarmate men de subjectieve pakkans hoger vindt. Daarom zijn we in een volgende analyse nagegaan of bestuurders die de pakkans voor alcohol groot of zeer groot inschatten vaker rapporteren van de laatste maand onder invloed gereden te hebben. Uit deze analyse blijkt dat van de bestuurders die de pakkans groot of zeer groot vonden de afgelopen maand 11% onder invloed gereden te hebben, hetgeen statistisch niet het minst verschilt van de 12.4% bij de bestuurders die de pakkans gemiddeld of klein vinden. Uit onze resultaten blijkt dus duidelijk dat er geen verband is tussen de grootte van de subjectieve pakkans en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed.

Dit resultaat verschilt van de vaststelling die naar aanleiding van de laatste gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol gedaan werd (cf. Dupont, 2006, p. 11). Hieruit bleek namelijk dat:



*De regressieanalyses geven tevens aan dat er wat het risico voor ROI betreft geen verschil bestaat tussen bestuurders die de pakkans groot of gemiddeld vinden en bestuurders die deze kans (zeer) klein achten. Voor bestuurders die de kans groot tot zeer groot achten, ligt het risico voor rijden onder invloed echter gevoelig hoger dan voor bestuurders die de pakkans gering vinden. Dit resultaat lijkt op het eerste gezicht onlogisch: de proportie bestuurders onder invloed ligt hoger bij bestuurders die de pakkans hoog vinden. Dit valt te verklaren doordat bestuurders met een glas teveel op het meest schrik hebben voor een alcoholcontrole (als men teveel gedronken heeft, boezemt een alcoholcontrole meer angst in dan in nuchtere toestand).*

Zowel de resultaten van de attitudemeting als van de gedragsmeting wijzen er dus op dat er in geen geval een eenvoudig en voor de hand liggend verband is tussen de grootte van de pakkans en het risico op (zelfgerapporteerd) rijden onder invloed.

### 5.3.6. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed en alcoholcontroles

Ondanks het feit dat dit ten aanzien van de subjectieve pakkans niet duidelijk uit de verf komt zou het wel kunnen dat bestuurders die de afgelopen 12 maanden op alcohol gecontroleerd werden minder rapporteren van zelf in de afgelopen 30 dagen onder invloed gereden te hebben. De resultaten tonen echter aan dat dit niet het geval is. Als we de bestuurders opsplitsen in de groep wel én de groep niet-gecontroleerde bestuurders zien we dat van de 92.5% niet-gecontroleerde bestuurders 11.5% toegeeft de laatste dertig dagen onder invloed gereden te hebben (BI van 8.9 tot 14.1 procent), terwijl van de 7.5% wel gecontroleerde bestuurders er de laatste 30 dagen 22.7 procent (BI van 11.5 tot 33.8 procent) toegeeft onder invloed gereden te hebben. Paradoxalerwijze lijken de wel gecontroleerde bestuurders dus vaker onder invloed te rijden dan de niet-gecontroleerde bestuurders. Statistisch gezien is het verschil tussen beide categorieën echter (net) niet significant ( $F(1,55) = 3.62$ ,  $p = .06$ ), wat vooral te wijten is aan de zeer kleine aantallen observaties in de laatste groep, wat zich uit in een zeer groot betrouwbaarheidsinterval.

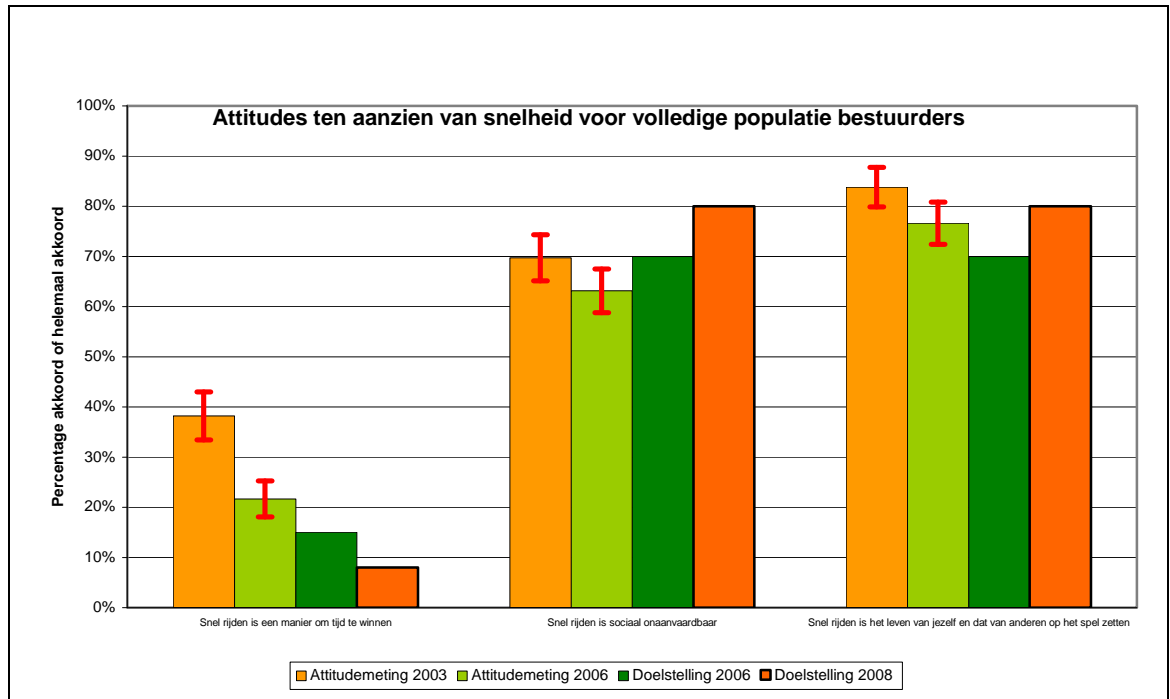
Uit de gedragsmeting van Dupont (2006) bleek dat het al ooit gecontroleerd geweest zijn op rijden onder invloed geen invloed heeft op het risico voor rijden onder invloed. In onze attitudemeting stellen we voor wat betreft het zelfgerapporteerd gedrag een omgekeerd verband vast. Net zoals inzake de subjectieve pakkans is er dus weerom geen sprake van een enkelvoudig verband tussen zelfgerapporteerde controles en zelfgerapporteerd rijden onder invloed. Een factor die hier een rol zou kunnen spelen is dat bestuurders die (toegeven van) onder invloed rijden precies dan onder invloed rijden wanneer de politie de meeste alcoholcontroles uitricht, maar dit is uiteraard een speculatieve hypothese.

## **6. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN SNELHEID**

### **6.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal**

Zoals in het eerste deel van het rapport van de attitudemeting uitgebreid besproken werd formuleerden de Staten-Generaal van 2002 specifieke doelstellingen ten aanzien van drie specifieke attitudes tegenover snel rijden. Zoals we hieronder nogmaals illustreren in Figuur 43 lagen de resultaten van de attitudemeting van 2006 in het algemeen dicht in de buurt van de voor 2006 geformuleerde doelstellingen.

Figuur 43: Attitudes ten aanzien van snelheid voor de volledige populatie bestuurders



In de hieronder opgenomen analyses gingen we na in welke mate deze attitudes afhankelijk blijken van gewest, geslacht en leeftijd.

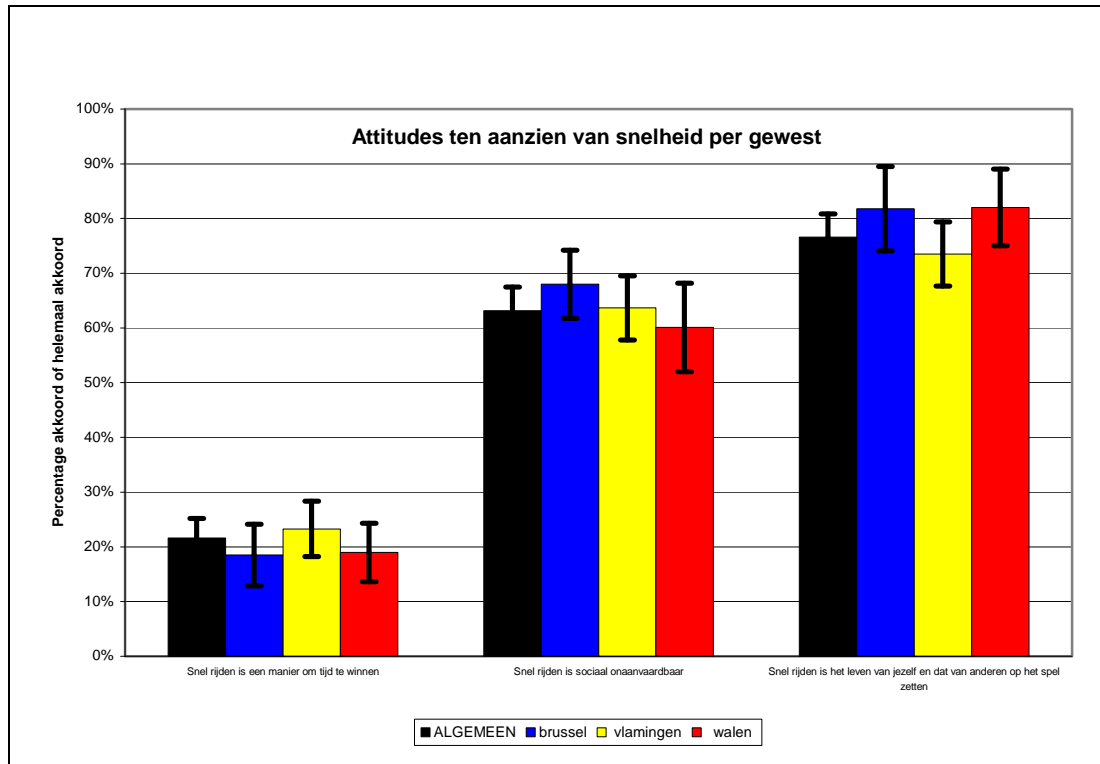
#### 6.1.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal i.f.v. gewest

In eerste instantie gingen we na of de attitudes tegenover snelheid afhankelijk zouden zijn van het gewest van de bestuurders. Zoals duidelijk blijkt uit Tabel 27 en Figuur 44 hieronder was er geen enkel statistisch significant verband tussen gewest en de attitudes ten aanzien van snelheid.

Tabel 27. Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. gewest

Percentage akkoord antwoorden	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
Snel rijden is een manier om tijd te winnen	18.53%	23.27%	18.96%	21.64%
Snel rijden is sociaal onaanvaardbaar	68.00%	63.69%	60.10%	63.14%
Snel rijden is het leven van jezelf en dat van anderen op het spel zetten	81.80%	73.50%	82.03%	76.62%

Figuur 44: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. gewest



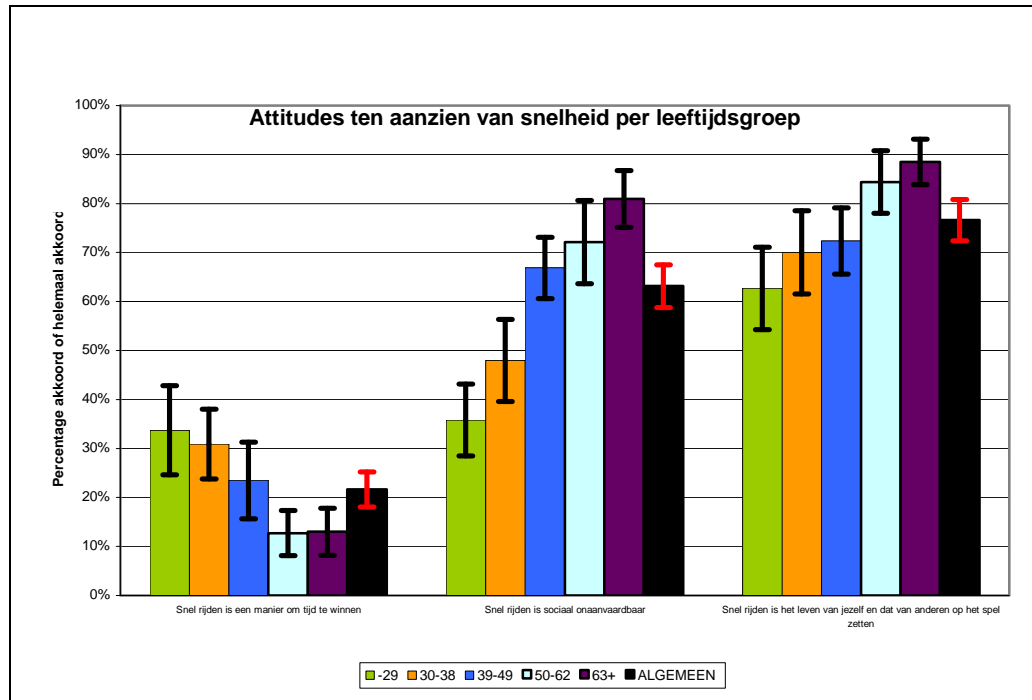
### 6.1.2. Doelstellingen van de Staten-Generaal i.f.v. leeftijd

De analyse van het verband tussen de leeftijd van de bestuurders en de attitudes ten aanzien van snelheid reveleerde daarentegen wel enkele markante verschillen. Zoals blijkt uit de in Tabel 28 en Figuur 45 samengevatte resultaten blijken de attitudes tegenover snelheid systematisch samen te hangen met de leeftijd van de bestuurders, en dit voor elk van de drie onderzochte attitudes. Hoe hoger de leeftijd van de bestuurders hoe negatiever de attitude tegenover snel rijden.

Tabel 28: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. leeftijd

Percentage akkoord antwoorden	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
Snel rijden is een manier om tijd te winnen	33.69%	30.89%	23.46%	12.73%	13.01%	21.64%
Snel rijden is sociaal onaanvaardbaar	35.82%	47.97%	66.86%	72.13%	80.94%	63.14%
Snel rijden is het leven van jezelf en dat van anderen op het spel zetten	62.68%	70.03%	72.36%	84.38%	88.46%	76.62%

Figuur 45: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. leeftijd



Het meest uitgesproken effect doet zich voor ten aanzien van de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden. Bij de twee oudste leeftijdsgroepen vind telkens meer dan 70 procent van de bestuurders snel rijden sociaal onaanvaardbaar. Bij de twee jongste leeftijdsgroepen ligt dit percentage op slechts de helft (36%) voor de jongste leeftijdsgroep en daar dicht in de buurt voor de groep 30 tot 38 jarigen (48%). Het grootste probleem inzake de attitudes ten aanzien van de sociale wenselijkheid doet zich dus voor in de jongste leeftijdsgroepen, waar slechts een minderheid er de door de SGVV vooropgestelde attitudes op na houdt.

Een vergelijkbare tendens doet zich voor ten aanzien van de attitude tegenover snel rijden als het op het spel zetten van het eigen leven en dat van anderen. Hoewel het verschil hier minder uitgesproken is bedraagt het verschil in het percentage akkoord-antwoorden tussen de jongste en de oudste leeftijdsgroep toch nog steeds twintig procentpunten.

Ten aanzien van de attitude tegenover snelheid als een manier om tijd te winnen stellen we een effect vast van de zelfde orde van grootte. Terwijl snel rijden voor rond de dertig procent van de bestuurders in de twee jongste leeftijdsgroepen een manier is om tijd te winnen is dit slechts voor tien procent van de bestuurders in de twee oudste leeftijdsgroepen het geval.

Bij het plannen van toekomstige campagnes over snel rijden dient men er dan ook rekening mee te houden dat vooral de jongste leeftijdsgroepen blijkbaar nog moeten overtuigd worden van het gevaar van snel rijden. Dit resultaat ligt trouwens volledig in de lijn van de resultaten van het effect van leeftijd op de attitudes van de bestuurders ten aanzien van de regels en straffen voor te snel rijden. Zoals reeds besproken in hoofdstuk 3.2.2 (p. 21) bleek immers dat bijna alleen een deel van de oudere bestuurders te vinden zijn voor het verstrengen van de regels inzake snelheid en dat de jongste bestuurders het meest gekant blijken tegen het verzwaren van de straffen voor snelheidsovertredingen. Het algemene beeld dat uit onze resultaten naar voor komt is dan ook dat vooral de attitudes inzake snelheid van bestuurders onder de (pakweg) veertig jaar verder aandacht behoeven.

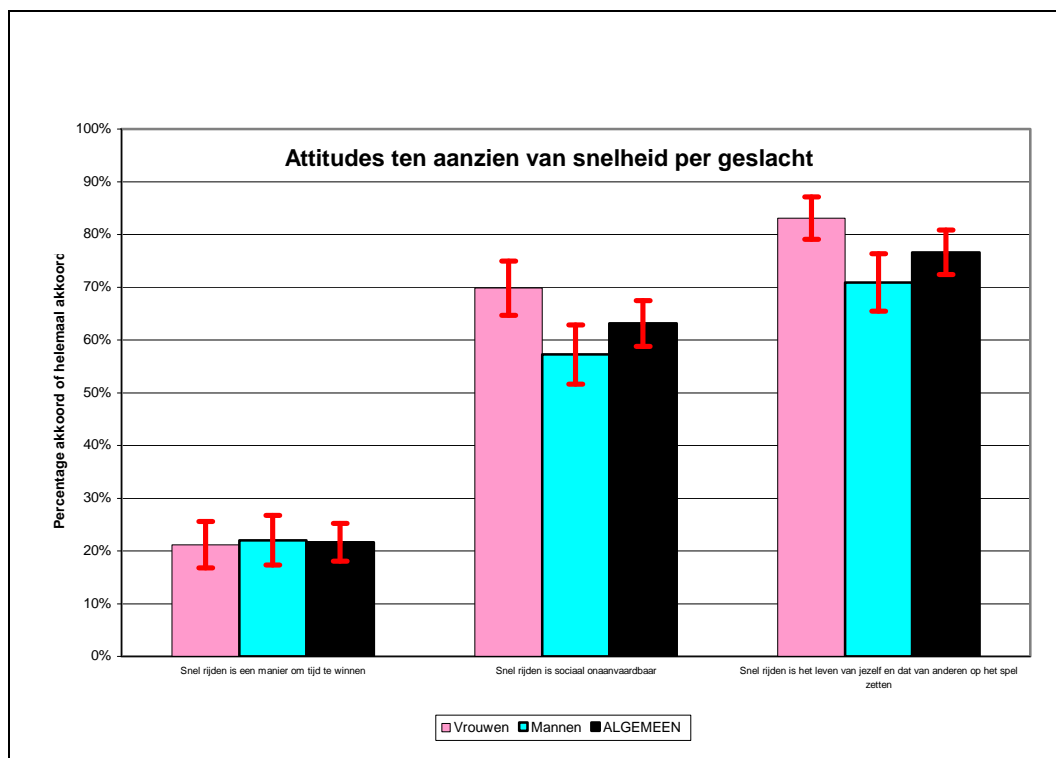
### 6.1.3. Doelstellingen van de Staten-Generaal i.f.v. geslacht

De resultaten van de analyse van het effect van geslacht op de attitudes tegenover snel rijden worden hieronder weergegeven in Tabel 29 en Figuur 46.

Tabel 29. Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. geslacht

Percentage akkoord antwoorden	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
Snel rijden is een manier om tijd te winnen	21.18%	22.03%	21.64%
Snel rijden is sociaal onaanvaardbaar	69.83%	57.23%	63.14%
Snel rijden is het leven van jezelf en dat van anderen op het spel zetten	83.11%	70.89%	76.62%

Figuur 46: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. geslacht



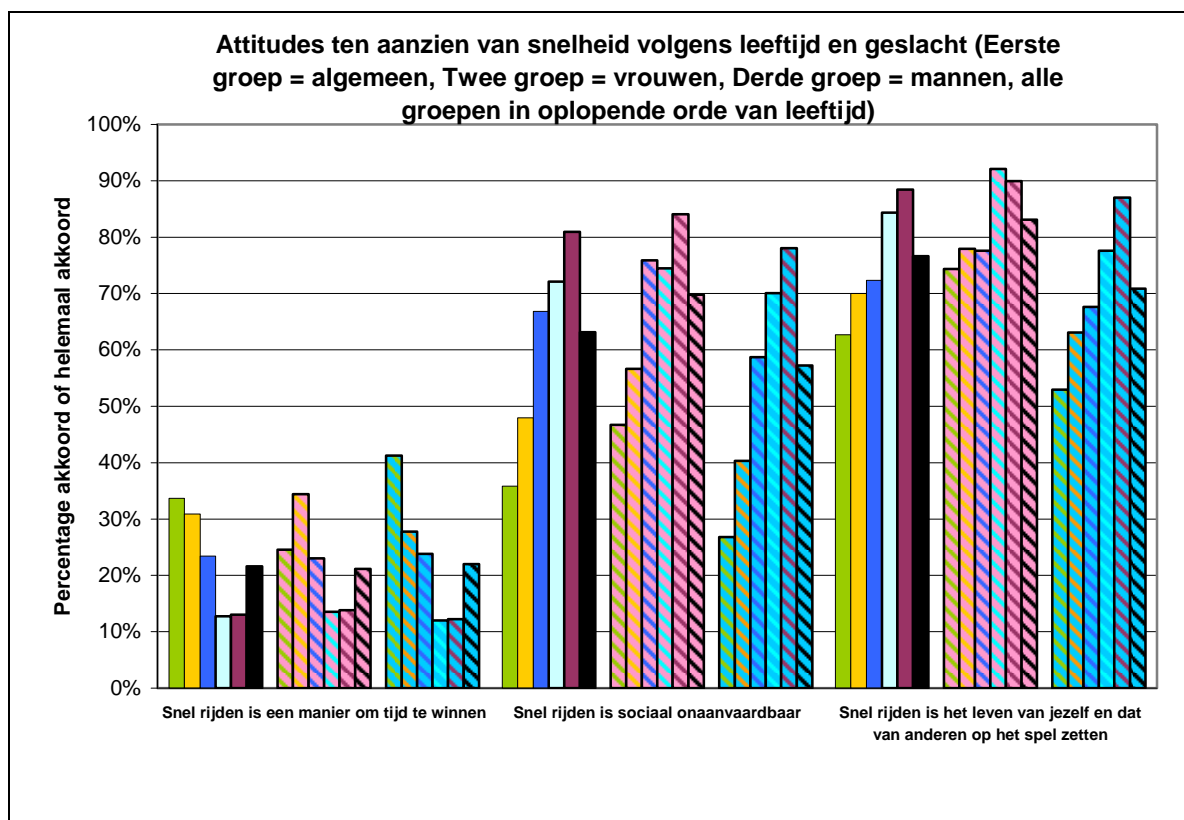
Uit deze analyse blijkt dat de vrouwelijke bestuurders een significant negatievere attitude hebben tegenover snelheid dan mannelijke bestuurders. Alhoewel het effect duidelijk significant is ( $F(1,55)=15.18$ ,  $p < .001$  voor de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden en  $F(1,55)=25.23$ ,  $p < .0001$  voor snel rijden als een gevaar voor het eigen leven en dat van anderen - er is geen enkel effect van geslacht op snel rijden als een manier om tijd te winnen ( $F(1,55)<1$ ) bedragen de verschillen slechts ongeveer 12 procentpunten, wat een duidelijk kleiner effect is dan dat van leeftijd. Dit is toch enigszins onverwacht aangezien uit onze bovenvermelde analyses gebleken was dat mannen en vrouwen er dezelfde attitudes op nahouden ten aanzien van de regels en straffen voor snel rijden (cf. § 3.2.3).

Aangezien we zowel een effect van leeftijd als van geslacht vaststelden op de attitudes ten aanzien van snelheid hebben we in aan laatste analyse ook het interactie-effect van beide variabelen onderzocht.

#### 6.1.4. Interactie-effect van leeftijd en geslacht op attitudes tegenover snelheid

In de onderstaande Figuur 47 illustreren we het gezamenlijke effect van zowel leeftijd als geslacht op de attitudes tegenover snelheid.

Figuur 47: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. leeftijd en geslacht (allen = ongearceerd, roze gearceerd = vrouwen, blauw gearceerd = mannen; legende leeftijds groepen als in andere figuren)



Uit deze figuur blijkt dat het effect van leeftijd op de attitudes tegenover snelheid zich voor wat betreft de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden niet beperkt tot de mannen: ook bij de vrouwelijke bestuurders stellen we vast dat de twee jongste groepen vrouwelijke bestuurders (met rond de 50% akkoord antwoorden) snel rijden duidelijk minder sociaal onaanvaardbaar vinden dan de drie oudste groepen vrouwelijke bestuurders (met boven de 70% akkoord antwoorden). Dit geldt ook voor de attitude tegenover snel rijden als een gevaar voor het eigen leven en dat van anderen; hier blijkt dat de drie jongste groepen vrouwelijke bestuurders rond de 75% akkoord antwoorden gaven, waar dit voor de twee oudste groepen vrouwelijke bestuurders telkens rond de 90% lag.

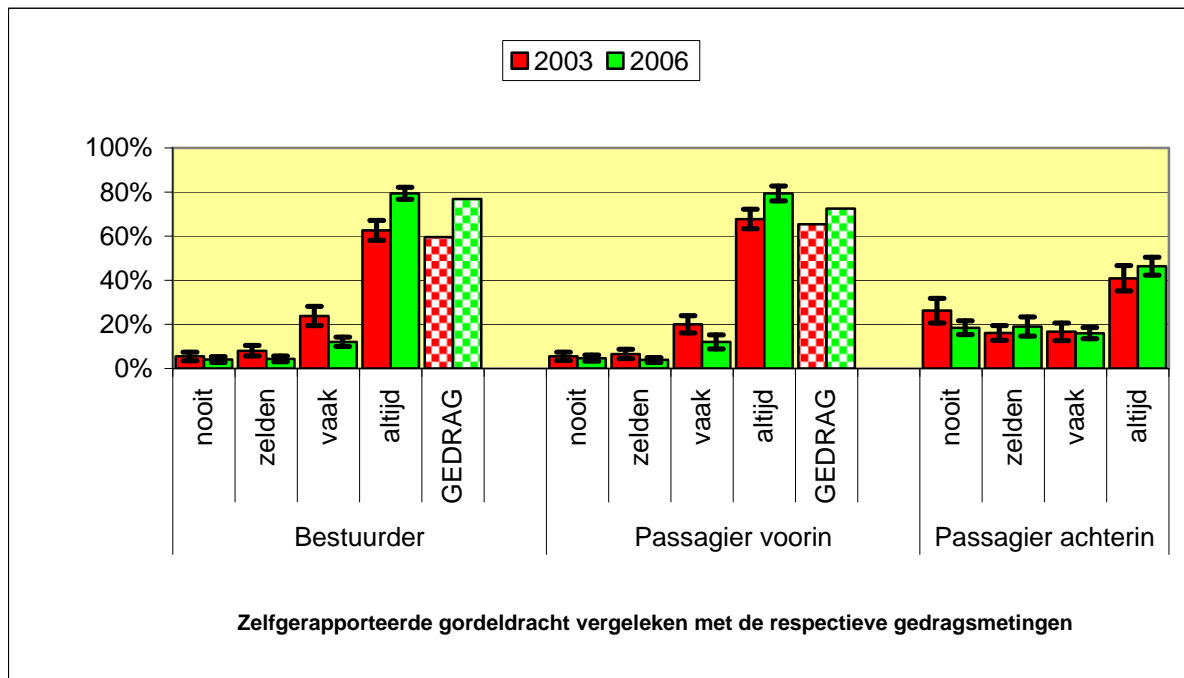
Indien we de attitudes van alle in deze analyse beschouwde groepen vergelijken met de doelstellingen van de Staten-Generaal zien we dat niet alleen jonge en middelbare mannelijke bestuurders problematische attitudes hebben (de drie jongste groepen mannelijke bestuurders blijven onder de doelstelling voor wat betreft de sociale onaanvaardbaarheid en de het op het spel zetten van het eigen leven) maar ook jonge vrouwelijke bestuurders (waarbij de twee jongste groepen vrouwelijke bestuurders onder de doelstelling blijven voor wat betreft de sociale onaanvaardbaarheid, hoewel hun attitudes tegenover snelheid als een manier om het leven op het spel te zetten wel de doelstellingen bereikt). De attitudes van de oudste groepen mannelijke bestuurders (50-plus) blijken slechts weinig te verschillen van de oudste groepen vrouwelijke bestuurders. Toekomstige maatregelen gericht op het remediëren van de attitudes tegenover snelheid zullen dan ook moeten gericht zijn op zowel jonge mannelijke als jonge vrouwelijke bestuurders.

## **7. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERZITJES**

### **7.1. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel**

De algemene resultaten van de zelfgerapporteerde gordeldracht werden in het eerste deel van het rapport over de attitudemeting reeds voorgesteld en vergeleken met de gegevens van de gedragsmeting gordeldracht (die zowel in 2003 als in 2006 uitgevoerd werden). Ter herinnering frissen we deze nogmaals kort op in de onderstaande Figuur 48.

Figuur 48. Evolutie van de zelfgerapporteerde (en geobserveerde) gordeldracht van 2003 tot 2006 (Bron: Silverans, 2006).



Uit deze resultaten bleek dat de geobserveerde gordeldracht van 2003 tot 2006 er met bijna 20 procentpunten op vooruitging voor wat betreft de bestuurders en met een tiental procentpunten voor wat betreft de passagiers voorin. Voor de passagiers achterin was het onmogelijk om de gordeldracht op een betrouwbare manier te observeren. Een patroon dat uit een vergelijking van de zelfgerapporteerde en de geobserveerde gordeldracht bleek is dat de percentages van de gedragsmeting telkens op bijna hetzelfde niveau liggen als het percentage bestuurders dat aangeeft altijd de gordel te dragen. Hoewel dit verband op toeval kan berusten, dienen we er weliswaar voorzichtig mee om te springen, maar toch gebruiken we dit verband als werkhypothese bij het interpreteren van de zelfgerapporteerde percentages.

### 7.1.1. Zelfgerapporteerde gordeldracht per gewest

#### 7.1.1.1. Als bestuurder

In de onderstaande Tabel 30 wordt de percentages respondenten die beweren van respectievelijk nooit, zelden, vaak of altijd de gordel te dragen als bestuurder weergegeven voor de drie gewesten.

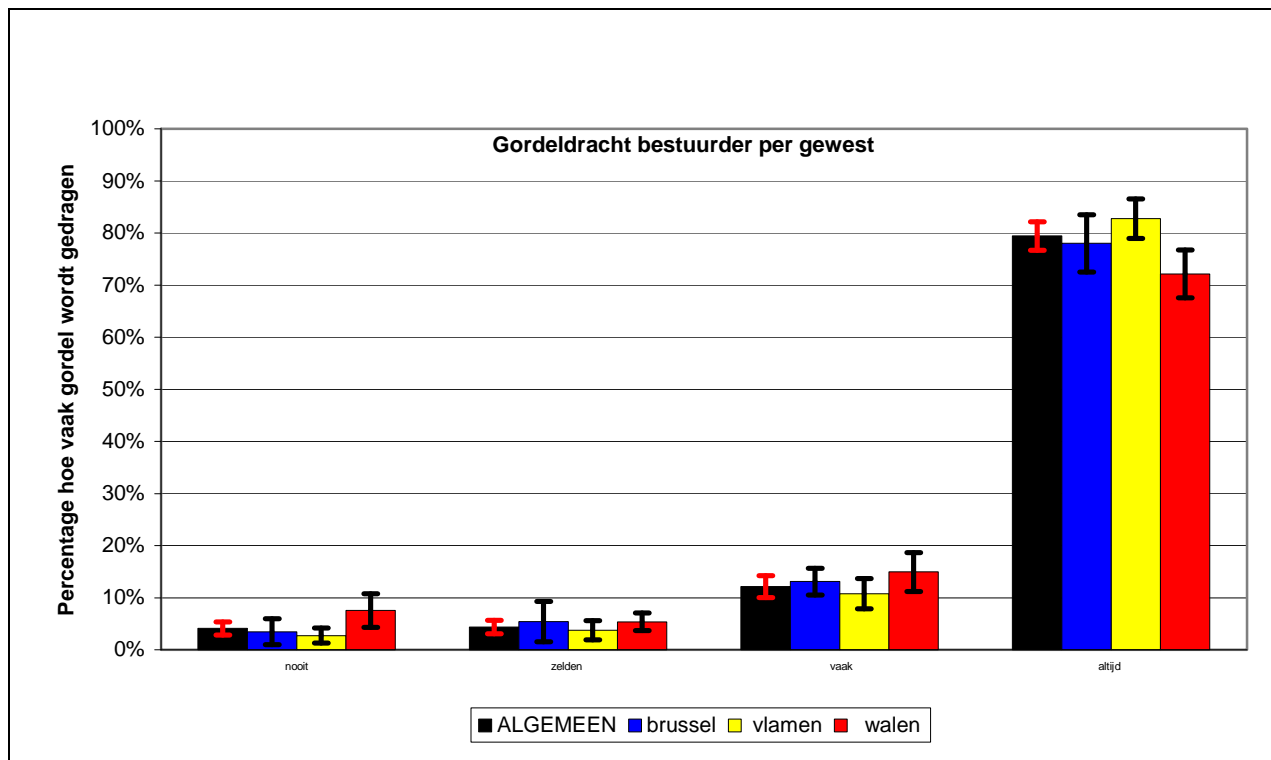


Tabel 30. Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van gewest

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
nooit	3.47%	2.72%	7.56%	4.10%
zelden	5.40%	3.75%	5.37%	4.35%
vaak	13.10%	10.78%	14.93%	12.13%
altijd	78.03%	82.75%	72.15%	79.42%

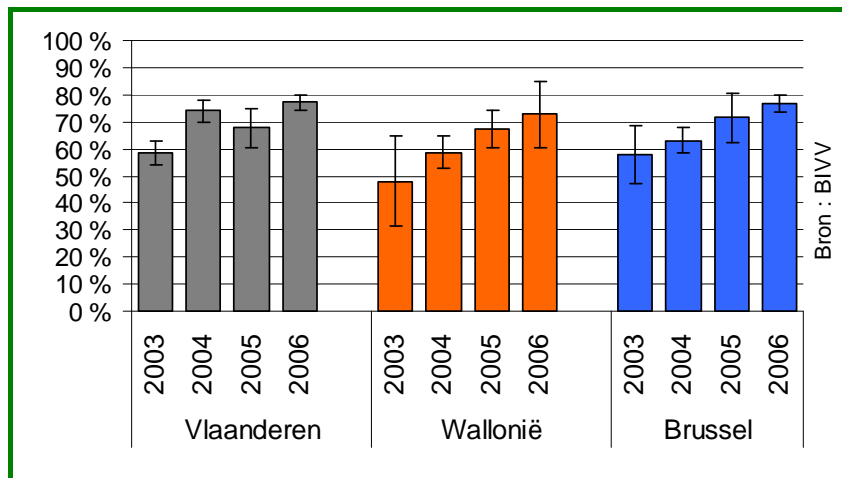
Deze gegevens worden in Figuur 49 hieronder grafisch voorgesteld. Uit de in deze grafiek opgenomen betrouwbaarheidsintervallen wordt duidelijk dat in Vlaanderen significant meer bestuurders beweren van altijd de gordel te dragen dan in Wallonië. Het verschil bedraagt ongeveer tien procentpunten ( $F(1,55)=12.17$ ,  $p < .001$ ). Het percentage bestuurders dat in beide gewesten beweert van meestal de gordel te dragen ligt in de omgekeerde richting, en is groter in Wallonië dan in Vlaanderen, doch dit effect bleek statistisch niet significant ( $F(1,55)=3.01$ ,  $p = .08$ ).

Figuur 49: Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van gewest



Deze zelfgerapporteerde gegevens liggen grosso modo in de lijn van wat tijdens de gedragsmetingen vastgesteld werd. In Figuur 50 hieronder wordt de verdeling van de tijdens de gedragsmeting geobserveerde gordeldracht per gewest voorgesteld:

Figuur 50. Gedragmeting gordeldracht naar gewest (Bron: BIVV, 2008)



Alhoewel het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië tijdens de laatste 2 jaren onbeduidend is geworden bleek in de twee jaren daarvoor toch dat de geobserveerde gordeldracht in Wallonië telkens een tiental procentpunten onder de gordeldracht in Vlaanderen bleek te liggen. Dit ligt redelijk dicht in de buurt van het verschil in het percentage bestuurders dat beweert altijd de gordel te dragen, dat voor wat de bestuurders betreft in Vlaanderen op 83% ligt en in Wallonië slechts op 72%.

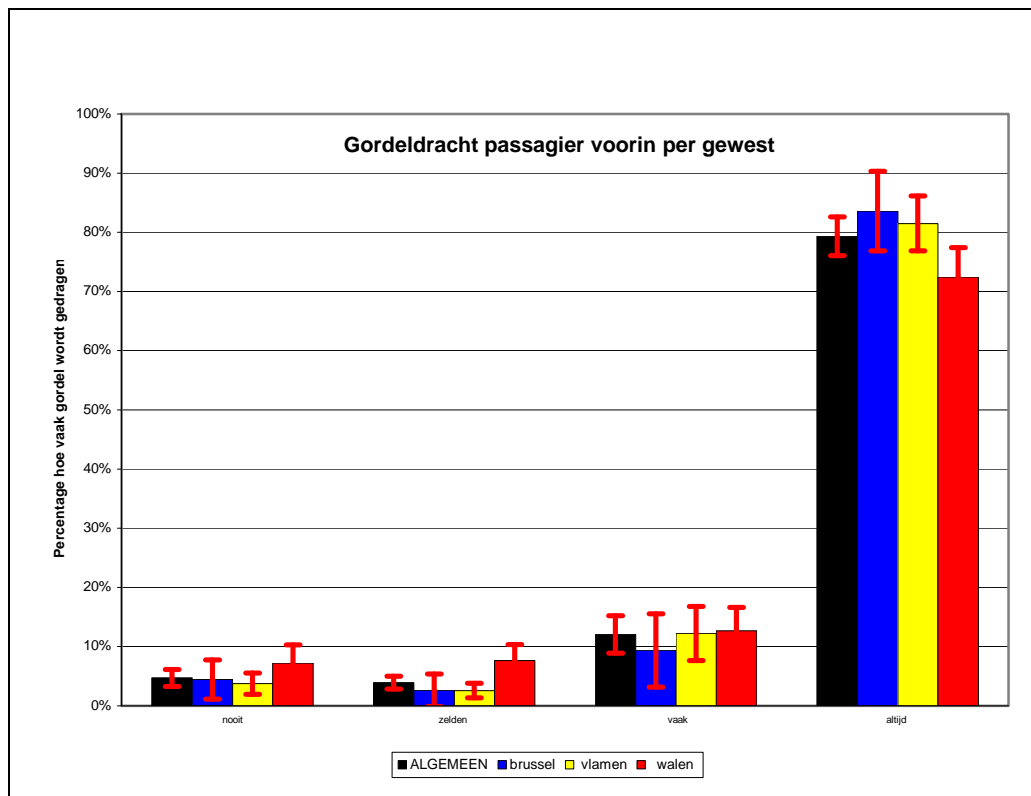
7.1.1.2. *Als passagier voorin*

De zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin blijkt net zoals de zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder groter in Vlaanderen dan in Wallonië. De volledige resultaten van deze analyse worden hieronder weergegeven in Tabel 31 en Figuur 51.

Tabel 31. Gordeldracht als passagier voorin in functie van gewest

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
nooit	4.46%	3.72%	7.22%	4.71%
zelden	2.63%	2.56%	7.66%	3.90%
vaak	9.35%	12.23%	12.69%	12.06%
altijd	83.57%	81.49%	72.43%	79.34%

Figuur 51: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van gewest



Het verschil tussen het percentage bestuurders dat beweert als passagier voorin altijd de gordel te dragen in Wallonië en in Vlaanderen bedraagt 9 procentpunten en is significant ( $F(1,55)=6.78$ ,  $p < .01$ ). Gezien we van de gedragsmeting per gewest alleen over de gemiddelde resultaten beschikken van de gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin tezamen genomen kunnen we die (net zoals voor de bestuurders in feite) niet direct met de resultaten van de attitudemeting vergelijken. Op basis van zowel de resultaten van de zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin kunnen we wel aanbevelen om de verschillen tussen de gewesten bij de volgende jaarlijkse gordeltellingen nauwkeurig te blijven monitoren. Het uiteindelijke criterium blijft uiteindelijk de geobserveerde, en niet de zelfgerapporteerde gordeldracht. De zelfgerapporteerde gordeldracht blijft vooral belangrijk voor de gordeldracht op plaatsen waar deze niet direct kan geobserveerd worden, zoals achterin de wagen.

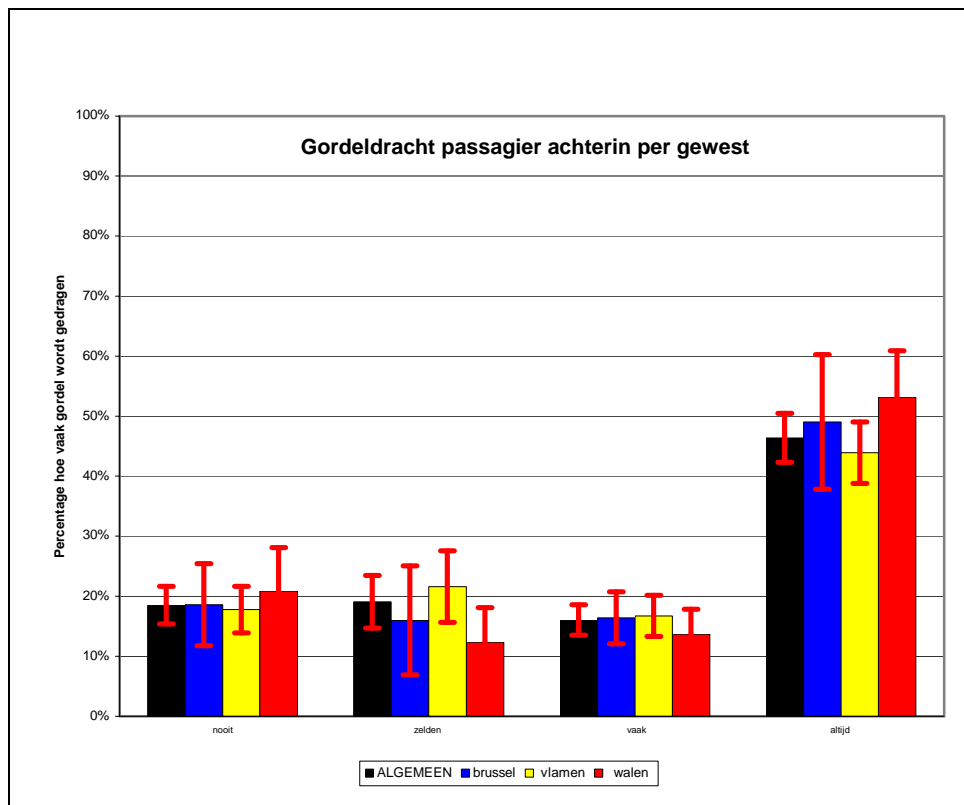
### 7.1.1.3. *Als passagier achterin*

Daarom hebben we in een volgende analyse de zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen in de verschillende gewesten in detail bekeken. De resultaten daarvan zijn samengevat in de hierna volgende en Tabel 32 en Figuur 52.

Tabel 32. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van gewest

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
nooit	18.59%	17.77%	20.84%	18.50%
zelden	15.98%	21.59%	12.37%	19.07%
vaak	16.40%	16.73%	13.65%	16.05%
altijd	49.03%	43.91%	53.14%	46.38%

Figuur 52: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van gewest



Zelfgerapporteerde gordeldracht	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
nooit	18.59%	17.77%	20.84%	18.50%
zelden	15.98%	21.59%	12.37%	19.07%
vaak	16.40%	16.73%	13.65%	16.05%
altijd	49.03%	43.91%	53.14%	46.38%

Figuur 52 zijn afgebeeld kunnen we geen duidelijke conclusies formuleren over de verschillen in zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen in functie van het gewest. In Wallonië rapporteren weliswaar ongeveer 10 procent meer bestuurders van altijd de gordel te dragen achterin de wagen dan in Vlaanderen, maar dit verschil is niet significant. Op basis van het gehele patroon van de hier afgebeelde resultaten moeten we dan ook besluiten dat het met de gordeldracht achterin de wagen even slecht gesteld is in Vlaanderen dan in Wallonië. Zoals reeds eerder vermeld wijst het patroon van de verhouding tussen de resultaten van de gedrags- en de attitudemetingen er immers op dat het reële percentage gordeldracht (tot nu toe) steeds in de buurt ligt van het percentage bestuurders dat

altijd de gordel beweert te dragen. Gezien dit gemiddeld onder de vijftig procent ligt zal hieraan in de volgende jaren nog hard gewerkt moeten worden.

### 7.1.2. Zelfgerapporteerde gordeldracht per leeftijdsgroep

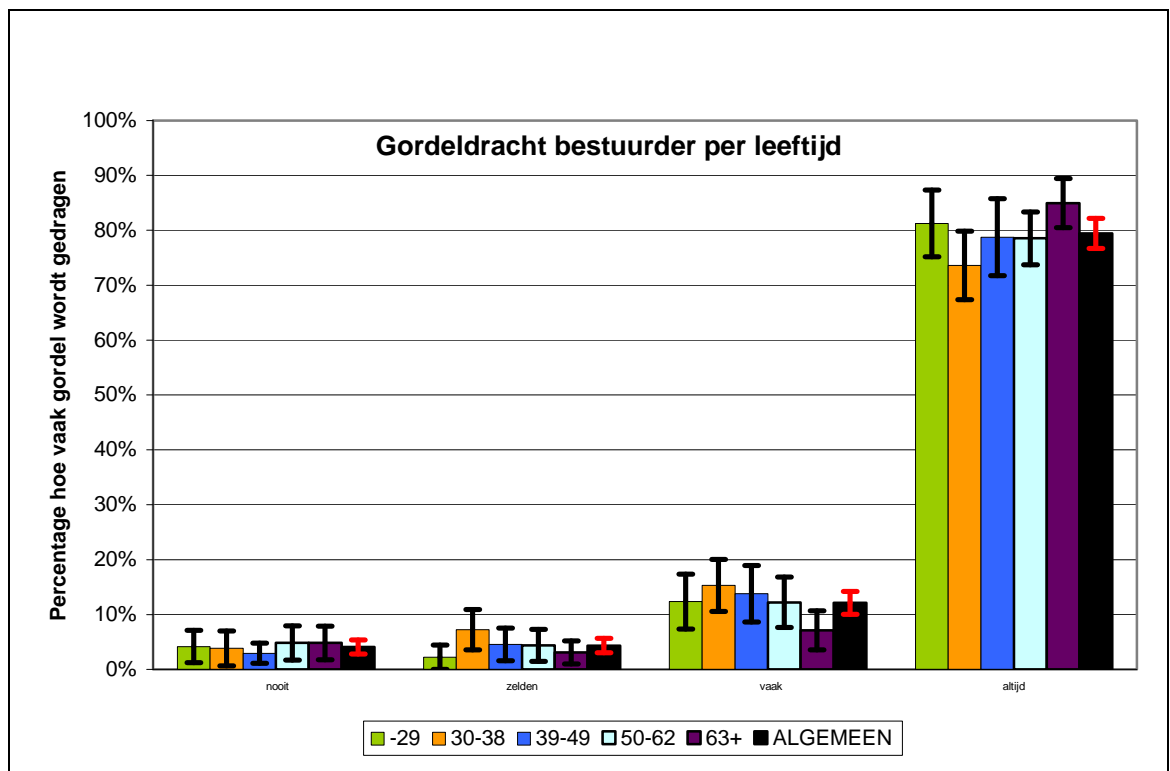
#### 7.1.2.1. Bestuurders

In Tabel 33 en Figuur 53 hieronder rapporteren we de zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van de verschillende leeftijdsgroepen die voor de stratificatie van onze steekproef gebruikt werden. Zoals uit deze resultaten blijkt is er geen enkel significant verschil in zelfgerapporteerde gordeldracht tussen de verschillende leeftijdsgroepen.

Tabel 33. Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van leeftijd

Zelfgerapporteerde gordeldracht	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
nooit	4.17%	3.84%	2.95%	4.84%	4.83%	4.10%
zelden	2.22%	7.22%	4.55%	4.39%	3.09%	4.35%
vaak	12.36%	15.32%	13.77%	12.23%	7.12%	12.13%
altijd	81.26%	73.62%	78.73%	78.54%	84.96%	79.42%

Figuur 53: Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie leeftijd



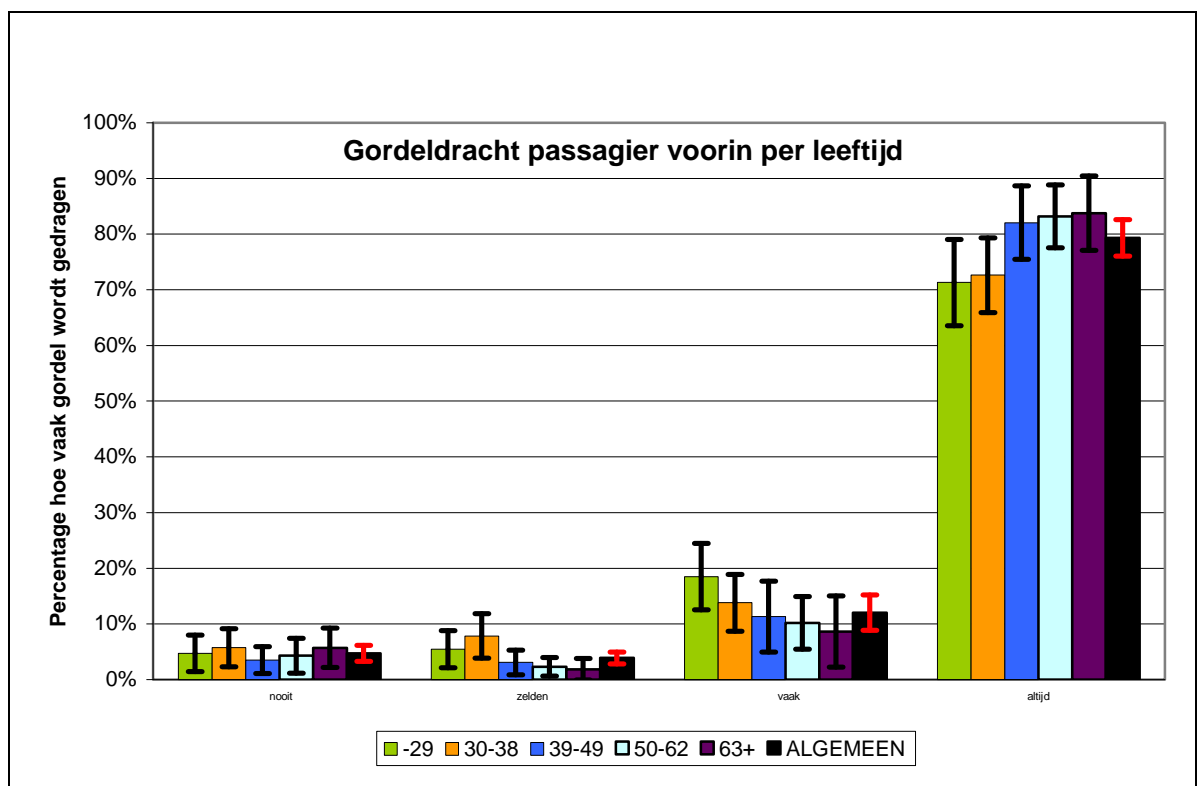
#### 7.1.2.2. Passagier voorin

Zoals blijkt uit de onderstaande Tabel 34 en Figuur 54 blijkt de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin afhankelijk van de leeftijd van de respondenten.

Tabel 34. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van leeftijd

Zelfgerapporteerde gordeldracht	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
nooit	4.73%	5.73%	3.52%	4.29%	5.72%	4.71%
zelden	5.46%	7.85%	3.10%	2.32%	1.87%	3.90%
vaak	18.51%	13.79%	11.33%	10.20%	8.64%	12.06%
altijd	71.31%	72.63%	82.06%	83.19%	83.77%	79.34%

Figuur 54: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van leeftijd



Zoals blijkt uit Figuur 54 antwoorden de twee jongste leeftijdsgroepen iets meer dat ze vaak de gordel dragen en iets minder dat ze altijd de gordel dragen als passagier voorin dan de drie oudste leeftijdsgroepen. De verschillen bedragen om en bij de tien procentpunten. Gezien de onderlinge paarsgewijze vergelijkingen van de percentages gordeldracht in elke leeftijdscategorie voor elk van de antwoordmogelijkheden onderling niet significant verschillen dienen we aan deze verschillen evenwel niet veel belang toe te kennen. Gegeven de stapsgewijze relatie tussen leeftijd en het percentage "vaak" en "altijd"-antwoorden moeten we wel aanbevelen om deze tendens in de komende attitudemetingen te blijven opvolgen.

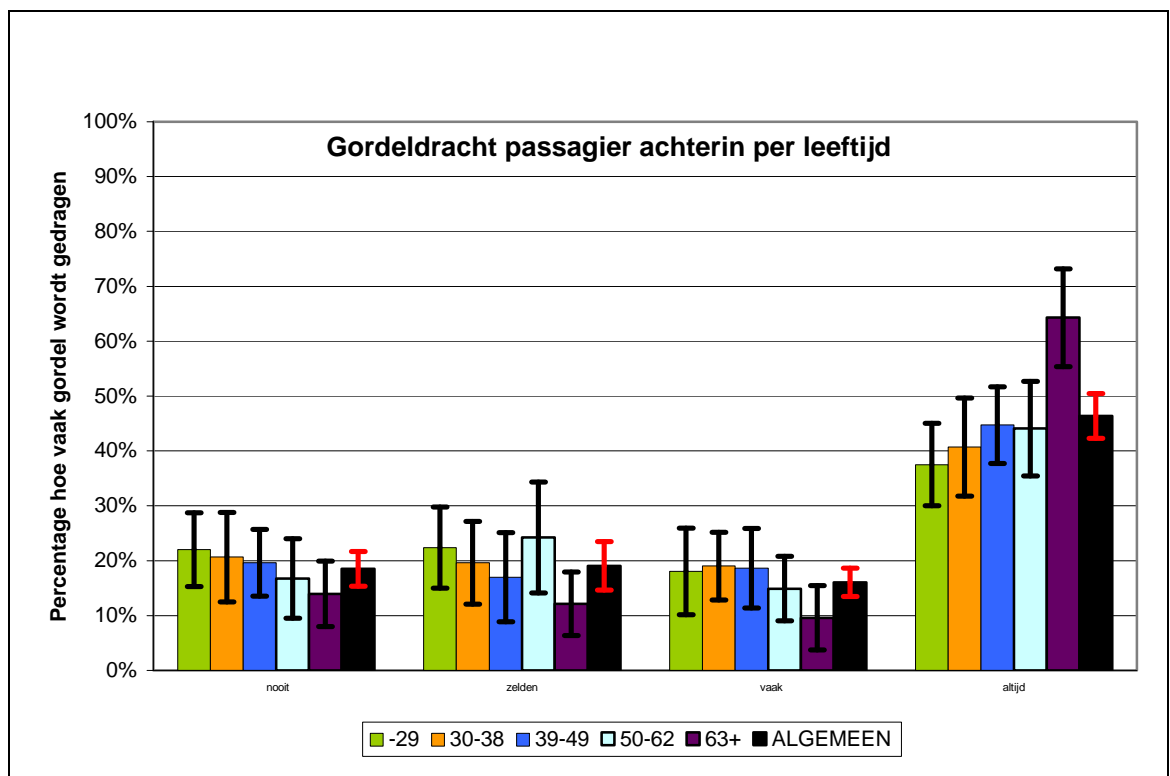
### 7.1.2.3. Passagier achterin

Zoals blijkt uit Tabel 35 en Figuur 55 hieronder blijkt de zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen voor alle leeftijdsgroepen nagenoeg gelijk behalve voor de oudste leeftijdsgroep, die - met 47% altijd antwoorden - significant vaker beweert van altijd de gordel te dragen achterin de wagen dan de andere leeftijdsgroepen. (F (1,55)= 11.02, p < 01 voor het verschil met de groep 50-62 jarigen, alle andere vergelijkingen leverden nog grotere F-waarden op).

Tabel 35. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van leeftijd

Zelfgerapporteerde gordeldracht	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
nooit	19.77%	17.17%	14.77%	12.85%	10.22%	14.54%
zelden	20.08%	16.28%	12.77%	18.57%	8.90%	14.99%
vaak	16.20%	15.79%	14.01%	11.43%	7.02%	12.61%
altijd	33.67%	33.80%	33.63%	33.76%	47.04%	36.45%

Figuur 55: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van leeftijd

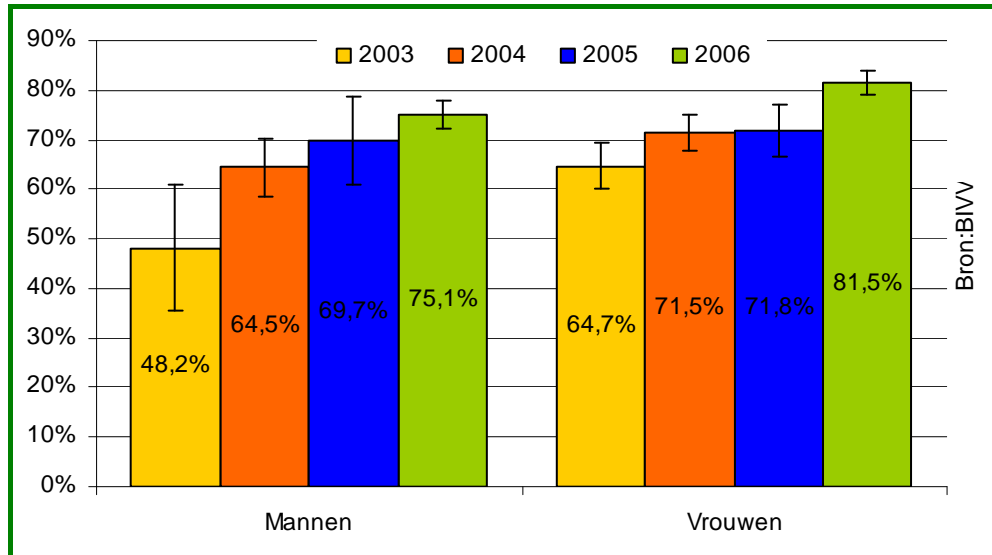


### 7.1.3. Zelfgerapporteerde gordeldracht per geslacht

In een laatste reeks analyses zijn we nagegaan in welke mate de zelfgerapporteerde gordeldracht afhankelijk zou blijken van het geslacht van de respondenten. Gezien uit de gedragsmeting gordeldracht (cf. BIVV, 2008) was gebleken dat vrouwen significant vaker de gordel dragen dan de mannen (81.5 % t.o.v. 75.1% in 2006) was onze verwachting dat deze verhoudingen zich ook zouden weerspiegelen in de zelfgerapporteerde gordeldracht. Ter illustratie nemen we in Figuur 56 hieronder de resultaten van de gedragsmetingen gordeldracht per geslacht over uit de CD-

rom van het observatorium verkeersveiligheid. De resultaten per geslacht betreffen het gemiddelde percentage gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin tezamen genomen.

Figuur 56. Gedragmeting gordeldracht per geslacht (Bron: BIVV, 2008)



#### 7.1.3.1. Bestuurders

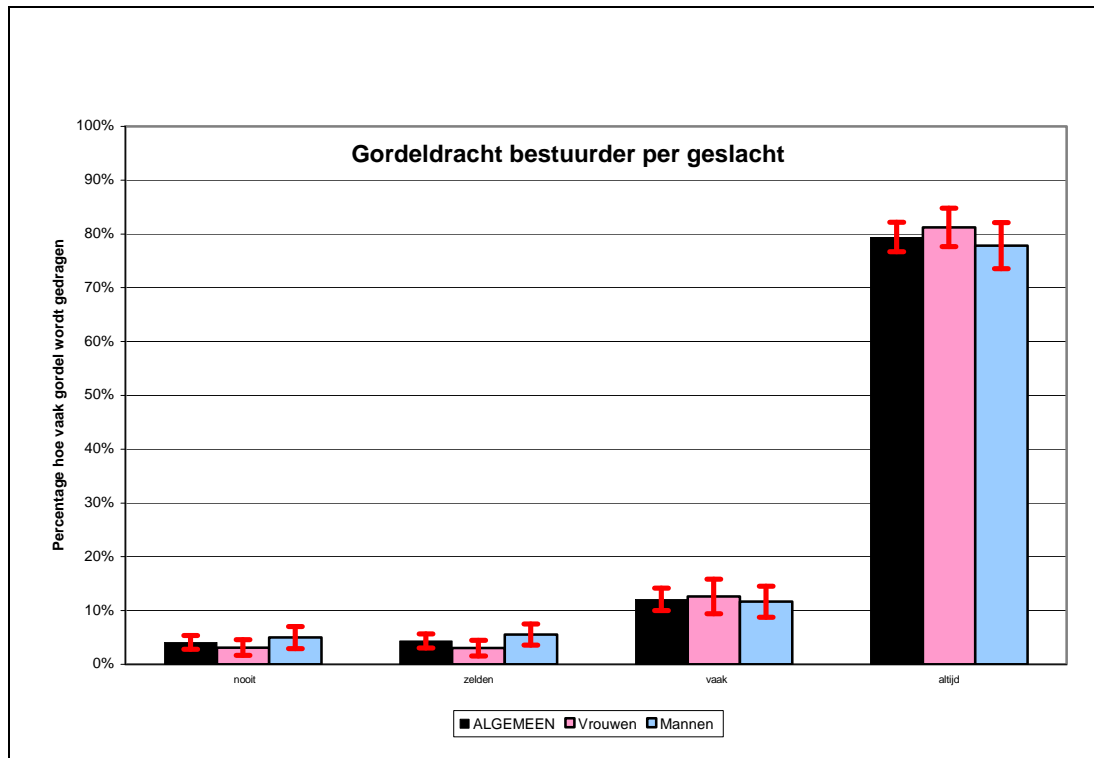
In Tabel 36 en Figuur 57 rapporteren we de zelfgerapporteerde gordeldracht *als bestuurder* in functie van het geslacht van de bestuurder. Hieruit blijkt dat vrouwen (met 81% altijd antwoorden) inderdaad vaker beweren altijd de gordel te dragen als bestuurder dan mannen (met 78% altijd antwoorden). Het verschil bedraagt evenwel slechts drie procentpunten en is niet significant.



Tabel 36. Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van geslacht

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
nooit	3.11%	4.98%	4.10%
zelden	3.01%	5.54%	4.35%
vaak	12.65%	11.66%	12.13%
altijd	81.23%	77.82%	79.42%

Figuur 57: Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van geslacht



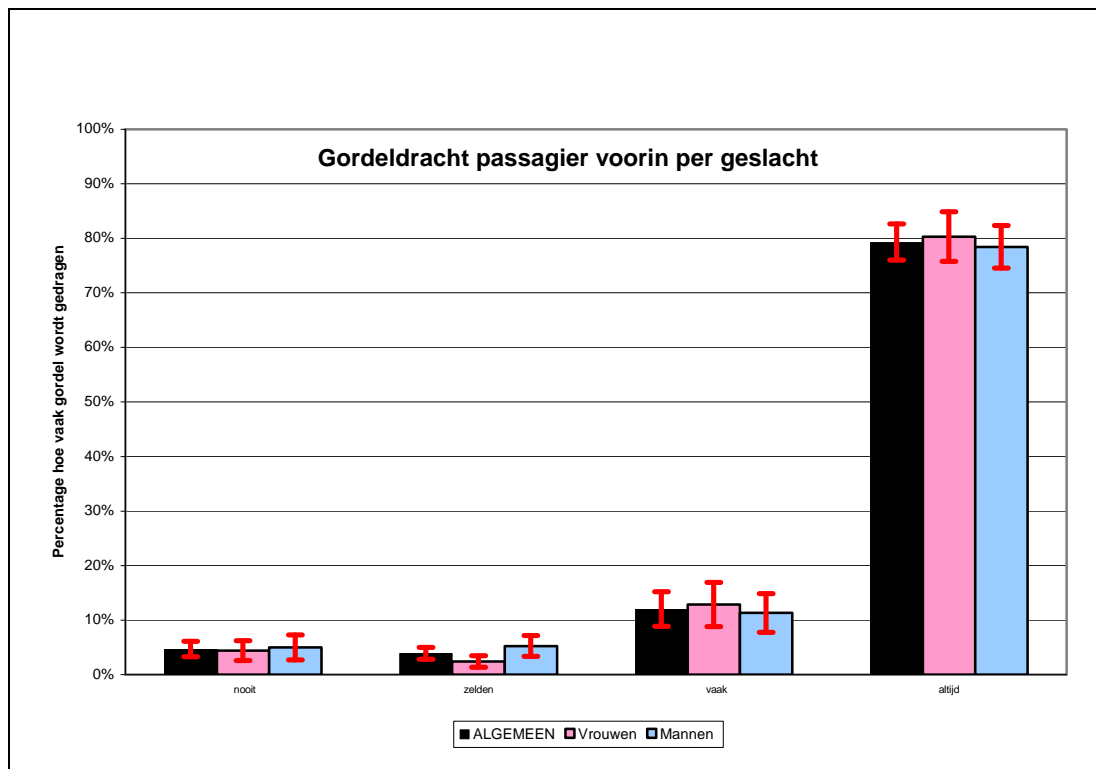
### 7.1.3.2. *Passagier voorin*

De zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin is bijna exact hetzelfde voor beide geslachten. Bij geen enkele van de percentages gerapporteerd in Tabel 37 of Figuur 58 werden enige significante verschillen tussen beide geslachten vastgesteld.

Tabel 37. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van geslacht

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
nooit	4.40%	4.98%	4.71%
zelden	2.40%	5.25%	3.90%
vaak	12.87%	11.32%	12.06%
altijd	80.32%	78.45%	79.34%

Figuur 58: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van geslacht



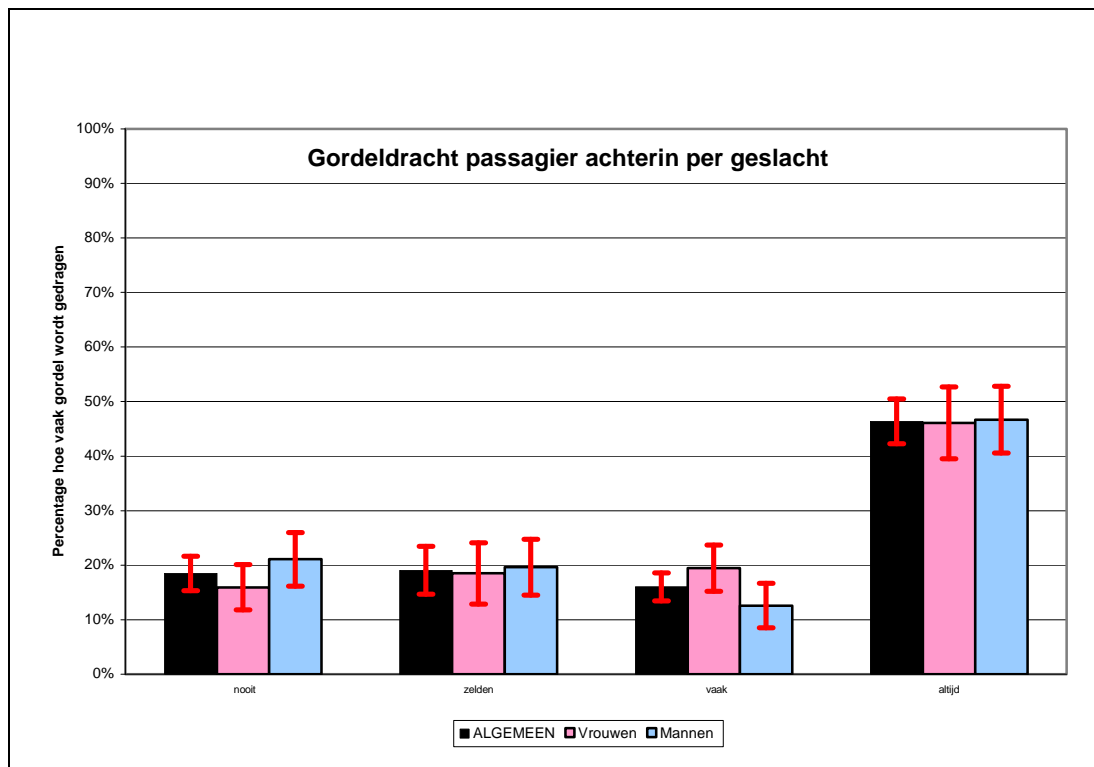
### 7.1.3.3. Passagier achterin

In een laatste analyse zijn we nagegaan in welke mate de zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen afhankelijk bleek van het geslacht van de respondent. De resultaten van deze analyse zijn hieronder weergegeven in Tabel 38 en Figuur 59.

Tabel 38. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van geslacht

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
nooit	15.96%	21.08%	18.50%
zelden	18.49%	19.65%	19.07%
vaak	19.46%	12.60%	16.05%
altijd	46.09%	46.67%	46.38%

Figuur 59: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van geslacht

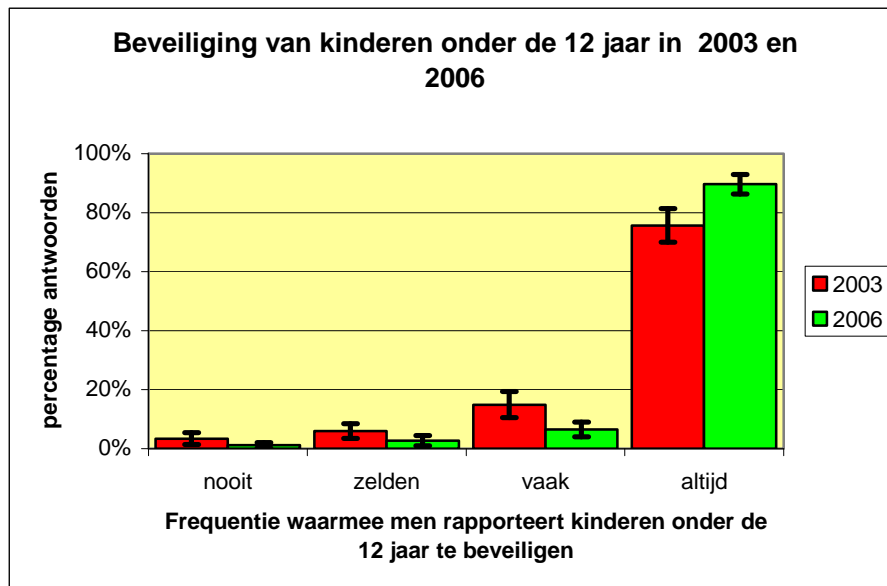


Uit deze analyse bleek dat er geen betekenisvolle verschillen in zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen werden vastgesteld tussen beide geslachten.

## 7.2. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen

Zoals bleek uit de algemene analyse van het zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen bleek het percentage respondenten dat beweert dit altijd te doen significant gestegen tussen 2003 en 2006. Als achtergrond bij de volgende analyses, waarin we nagingen in welke mate het vastklikken van kinderen afhankelijk bleek van gewest, leeftijd en geslacht van de bestuurder nemen we hieronder in Figuur 60 nog even de algemene resultaten van de attitudemetingen van 2003 en 2006 over uit deel één van dit rapport.

Figuur 60. Zelfgerapporteerde beveiliging van kinderen in de attitudemetingen van 2003 en 2006



De percentages in deze analyse zijn uitsluitend gebaseerd op de bestuurders die beweren van minstens af en toe kinderen te vervoeren achterin de wagen. Bestuurders die nooit kinderen vervoeren zitten met andere woorden niet in deze analyse. In 2006 betrof dit 43 procent van alle bestuurders. In de hierna volgende analyses zijn de percentages eveneens uitsluitend gebaseerd op de bestuurders die af en toe kinderen vervoeren.

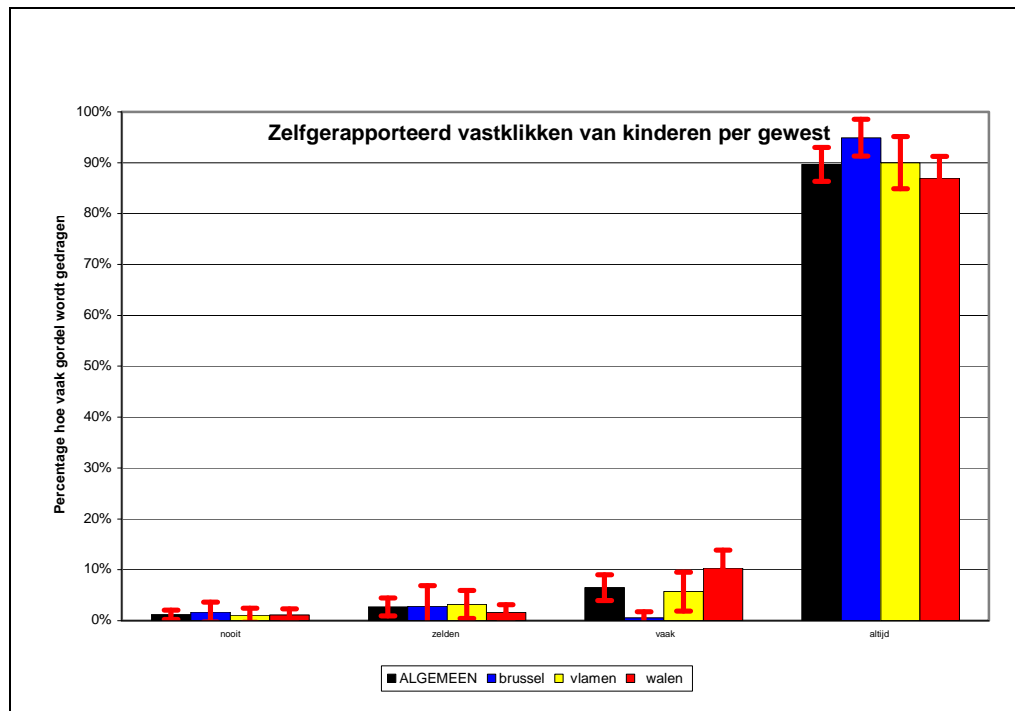
#### 7.2.1. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen per gewest

Zoals blijkt uit de onderstaande Tabel 39 en Figuur 61 blijken er geen significante verschillen tussen de gewesten in het zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen. In alle drie gewesten beweert rond de negentig procent van de bestuurders van kinderen altijd vast te klikken.

Tabel 39. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen per gewest

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Brussel	Vlaanderen	Wallonië	ALGEMEEN
nooit	1.70%	1.09%	1.12%	1.17%
zelden	2.81%	3.19%	1.64%	2.69%
vaak	0.59%	5.71%	10.30%	6.48%
altijd	94.90%	90.01%	86.94%	89.66%

Figuur 61. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen per gewest



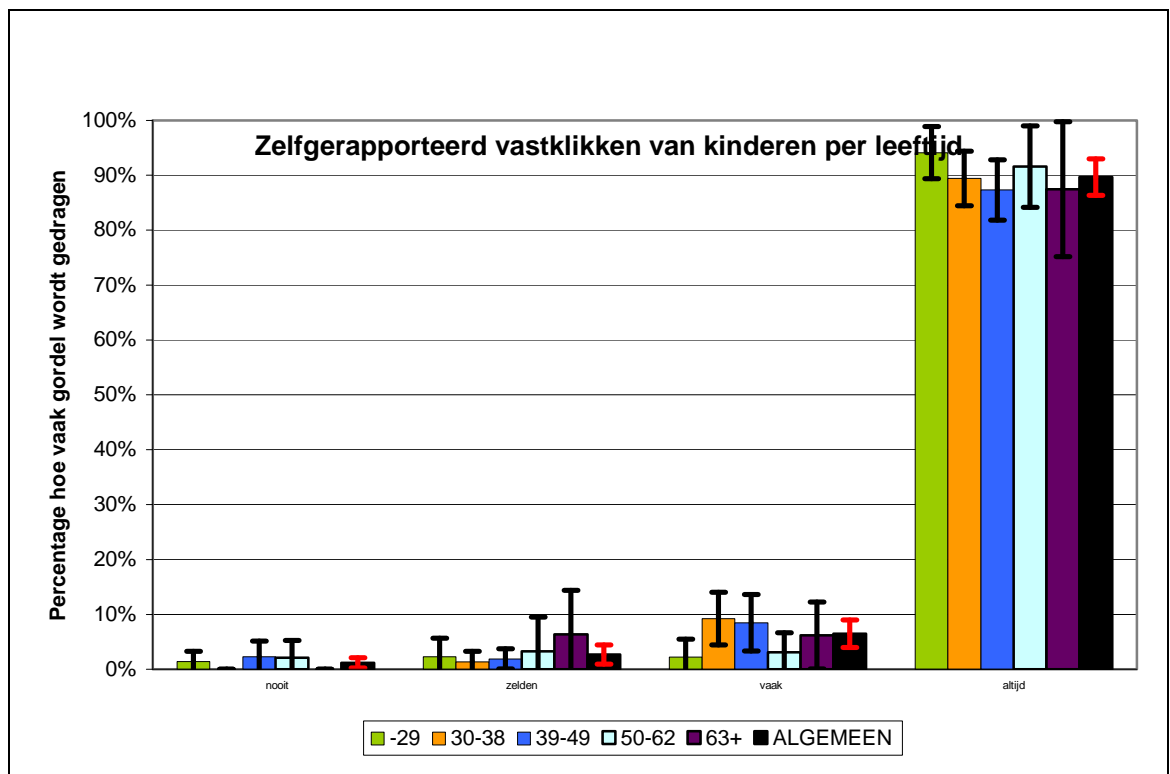
7.2.2. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen per leeftijdsgroep

Zoals blijkt uit de onderstaande Tabel 40 en Figuur 62 blijken er evenmin significante verschillen tussen de leeftijdsgroepen in de frequentie waarmee men beweert van kinderen achterin de wagen vast te klikken.

Tabel 40. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen in functie van leeftijd

Zelfgerapporteerde gordeldracht	-29	30-38	39-49	50-62	63+	ALGEMEEN
nooit	1.38%	0.00%	2.29%	2.08%	0.00%	1.17%
zelden	2.29%	1.33%	1.89%	3.26%	6.37%	2.69%
vaak	2.19%	9.23%	8.49%	3.08%	6.16%	6.48%
altijd	94.13%	89.44%	87.33%	91.58%	87.46%	89.66%

Figuur 62. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen in functie leeftijd



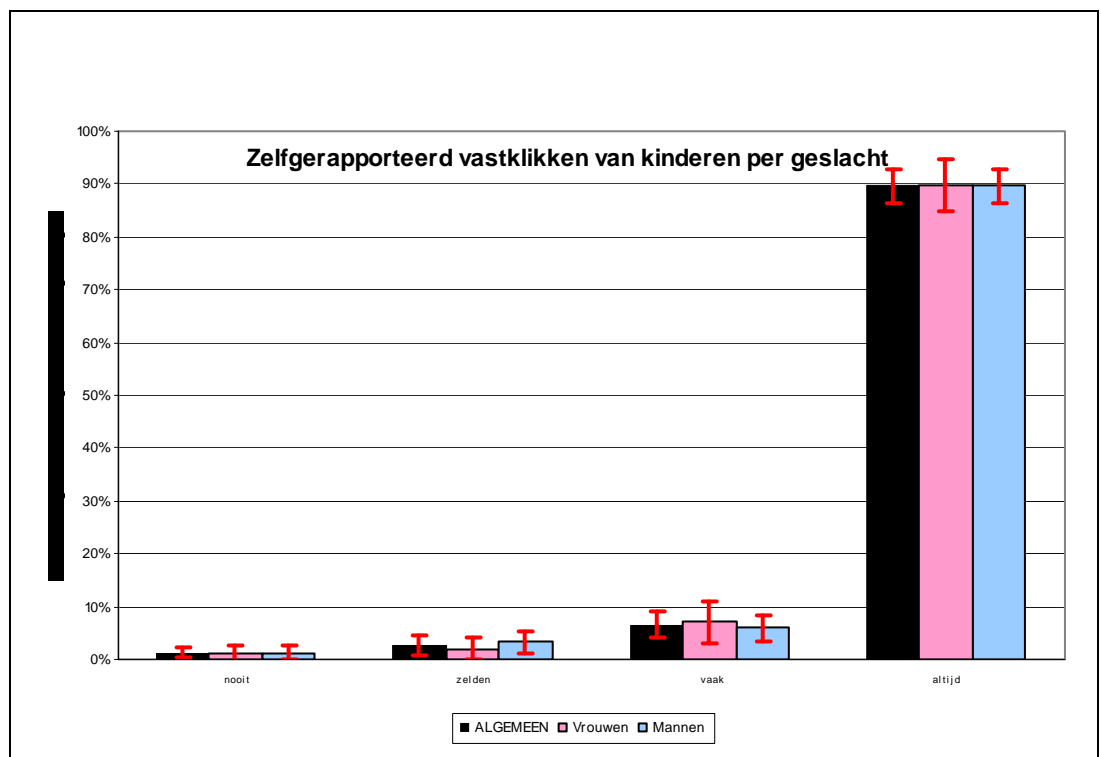
### 7.2.3. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen achterin de wagen per geslacht

In de onderstaande Tabel 41 en Figuur 63 rapporteren we tenslotte het zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen voor vrouwen en mannen apart. Uit deze analyse blijkt eveneens dat er geen significant verschil werd vastgesteld tussen mannen en vrouwen.

Tabel 41. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen in functie van geslacht

Zelfgerapporteerde gordeldracht	Vrouwen	Mannen	ALGEMEEN
nooit	1.14%	1.19%	1.17%
zelden	2.05%	3.24%	2.69%
vaak	7.08%	5.98%	6.48%
altijd	89.74%	89.59%	89.66%

Figuur 63. Zelfgerapporteerd vastklikken van kinderen in functie van geslacht



## 8. ZELFGERAPPORTEERDE BOETES, VEROORDELINGEN EN ONGEVALLEN

### 8.1. Profiel van de verkeersovertreders

22 procent van de ondervraagde respondenten beweerde in de loop van het voorbije jaar een boete te hebben moeten betalen voor een verkeersinbreuk. Bij 21 van de 22 procent ging het om 5 of minder boetes, bij één procent zelfs om zes of meer boetes. In de vragenlijst werd daarenboven gepeild naar de redenen waarom deze boetes werden uitgeschreven. Aangezien door een programmeerfout slechts één antwoord werd toegelaten terwijl men uiteraard een boete kon hebben gehad voor meerdere redenen kan de oorzaak van de boetes evenwel niet verder onderzocht worden.

Om na te gaan of er een profiel kan opgesteld worden van de overtreeders, hebben we in eerste instantie het effect van geslacht en leeftijd nagegaan<sup>3</sup>. In verder analyses zullen we ons dan

<sup>3</sup> Het effect van gewest bleek niet significant: in Vlaanderen werd 23.7% in de laatste 12 maanden beboet, in Wallonië 19.3% en in Brussel 18.3%.

toespitsen op de mate waarin het al dan niet beboet zijn samenhangt met verschillende attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid.

Bij de mannen bleek 25.4 procent in de afgelopen 12 maanden beboet geweest te zijn, terwijl dit bij de vrouwen 18.4 procent bleek te zijn.

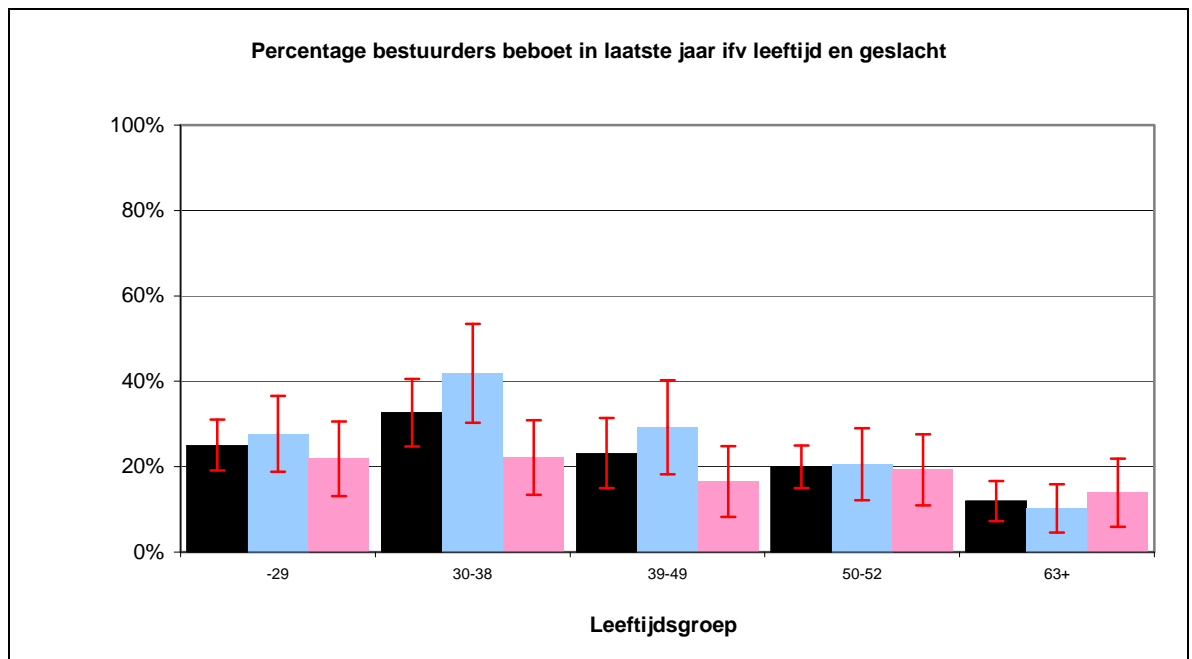
Het percentage bestuurders beboet in de laatste 12 maanden blijkt daarnaast ook duidelijk afhankelijk van de leeftijdsgroep, waarbij het hoogste percentage beboete bestuurders voorkomt in de groep 30-38 jarigen, en het laagste percentage bij de 63 plussers. De volgende tabel geeft het percentage beboete bestuurders i.f.v. zowel geslacht als leeftijd:

Tabel 42: Percentage beboet in laatste jaar i.f.v. geslacht en leeftijd

	België	Mannen	Vrouwen
-29	25.05%	27.70%	21.86%
30-38	32.66%	41.86%	22.17%
39-49	23.20%	29.22%	16.52%
50-52	19.98%	20.59%	19.29%
63+	11.98%	10.22%	13.90%

Dit wordt grafisch geïllustreerd in Figuur 64.

Figuur 64: Percentage bestuurders beboet in laatste jaar naar geslacht en leeftijd



Aangezien deze verdeling zeer sterk lijkt op de verdeling van het gemiddeld maandelijks afgelegde aantal kilometers in functie van leeftijd en geslacht, zijn we nagegaan of er een verschil bestond in aantal afgelegde kilometers afhankelijk van het al dan niet beboet geweest te zijn in het afgelopen jaar. Hieruit bleek dat bestuurders die wel een boete moesten betalen, maandelijks gemiddeld 2124 kilometer aflegde, terwijl de niet beboete bestuurders maandelijks gemiddeld slechts

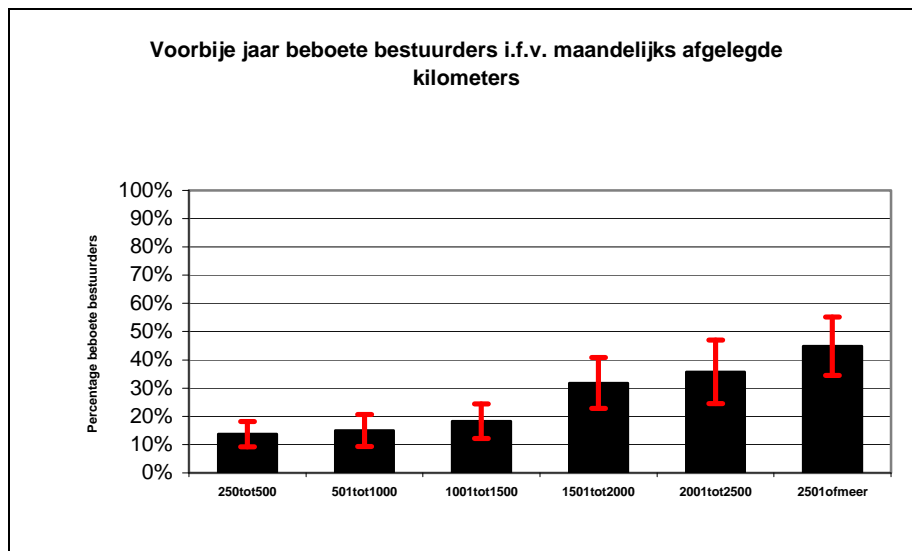


1196 kilometer aflegde (respectieve BIs van 849 tot 1083 en van 1846 tot 2401,  $F(1,55) = 46.08$ ,  $p < .0001$ ). De samenhang tussen het maandelijks aantal afgelegde kilometers en het betalen van boetes bleek daarnaast ook uit de onderstaande opsplitsing van het aantal afgelegde kilometers in een zestal categorieën. In de onderstaande Tabel 43 rapporteren we naast het percentage geteste bestuurders voor elke subgroep ook het percentage bestuurders in de betreffende subgroep. De vastgestelde percentages worden daarna samen met de betrouwbaarheidsintervallen voorgesteld in Figuur 65.

Tabel 43. Percentage (in laatste jaar) beboete bestuurders in functie van het maandelijks aantal afgelegde kilometers

	Percentage beboet	Grootte subgroep
250tot500	13.71%	32.26%
501tot1000	14.96%	23.89%
1001tot1500	18.29%	12.65%
1501tot2000	31.84%	10.77%
2001tot2500	35.77%	8.81%
2501ofmeer	44.82%	11.61%

Figuur 65: Percentage beboete bestuurders naar maandelijks afgelegde kilometers



Uit deze resultaten blijkt overduidelijk dat de kans om in het laatste jaar beboet geweest te zijn voor een verkeersinbreuk recht evenredig is met het maandelijks aantal afgelegde kilometers. Van de bestuurders die maandelijks minder dan 1000 kilometer afleggen werd in het voorbije jaar minder dan 15% beboet. Van degenen die maandelijks meer dan 1500 kilometer aflegden bleek meer dan 30 procent minstens één keer beboet in het afgelopen jaar. Dit percentage loopt zelfs op tot 45% bij hen die maandelijks meer dan 2500 kilometer aflegden.

## 8.2. Samenhang tussen boetes en pak-en straffkans

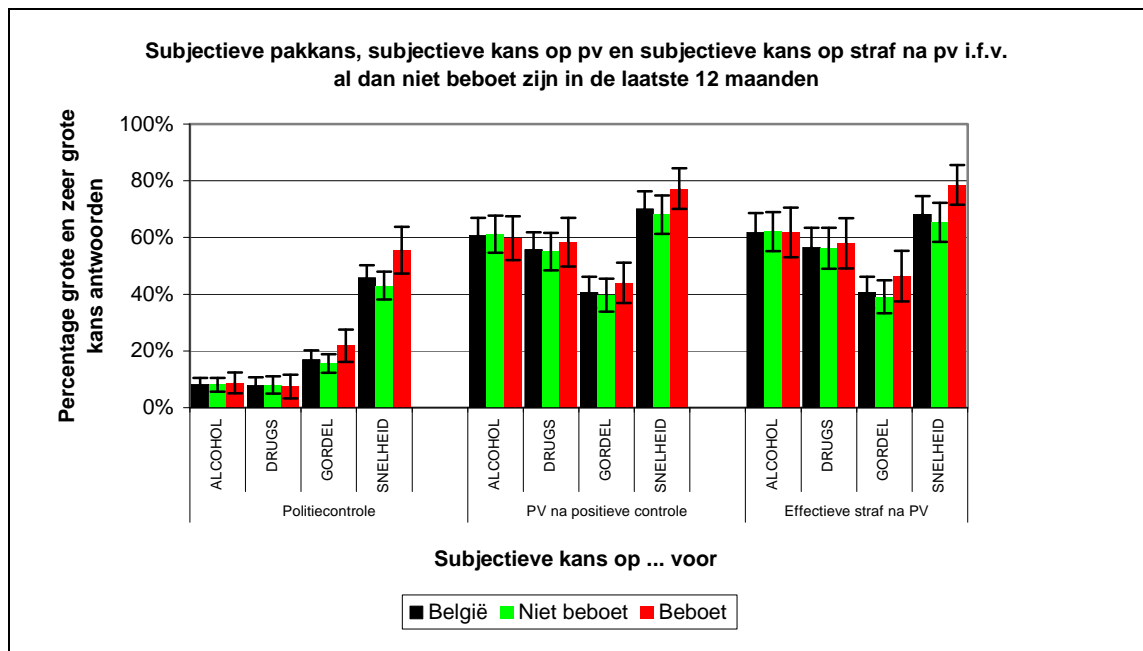
Uit een analyse van het effect van het al dan niet beboet zijn op de subjectieve straf- en pakkansen blijkt dat de beboete bestuurders de kans op controle voor snelheid en de subjectieve straffkans voor snelheid significant hoger inschatten dan de niet gecontroleerde bestuurders. In de tabel hieronder worden de subjectieve straf- en pakkansen voor zowel beboete als niet beboete bestuurders samengevat.

Tabel 44: Pak- en straffkans (percentage grote en zeer grote kans antwoorden) voor in het laatste jaar beboete en niet beboete bestuurders

		België	Niet beboet	Beboet
<b>Politiecontrole</b>	ALCOHOL	8.25%	8.12%	8.72%
	DRUGS	7.90%	8.03%	7.43%
	GORDEL	16.93%	15.54%	21.84%
	SNELHEID	45.79%	43.03%	55.51%
<b>PV na positieve controle</b>	ALCOHOL	60.87%	61.18%	59.77%
	DRUGS	55.77%	55.05%	58.33%
	GORDEL	40.67%	39.70%	44.07%
	SNELHEID	70.08%	68.05%	77.22%
<b>Effectieve straf na PV</b>	ALCOHOL	61.88%	62.05%	61.78%
	DRUGS	56.50%	56.22%	57.95%
	GORDEL	40.60%	39.07%	46.37%
	SNELHEID	68.28%	65.38%	78.55%

De onderstaande grafiek illustreert goed dat de betrouwbaarheidsintervallen voor beide categorieën bestuurders elkaar overlappen behalve voor wat betreft de kans op controle voor snelheid en de kans om effectief gestraft te worden voor een snelheidsovertreding nadat er een pv is opgesteld. Beide effecten zijn significant;  $F(1,55)=7.15$ ,  $p < .001$  voor de pakkansen,  $F(1,55)=16.96$ ,  $p < .001$  voor de straffkans na het opstellen van een PV).

Figuur 66: Subjectieve pak- en straffkans voor in het laatste jaar beboete en niet beboete bestuurders



Het al dan niet beboete geweest te zijn in het voorbije jaar blijkt dan weer geen effect te hebben op de pak- en straffkans voor rijden onder invloed en het dragen van de gordel. De hoofdreden daarvoor is ongelukkigerwijze dat we door een programmeerfout niet in staat waren om de reden voor het oplopen van de boete verder te specificeren. Op basis van het patroon van de data lijkt het dat het hier wellicht meestal om boetes voor te snel rijden gaat, maar daarover zal pas uitsluitsel kunnen gegeven worden na de volgende attitudemeting.

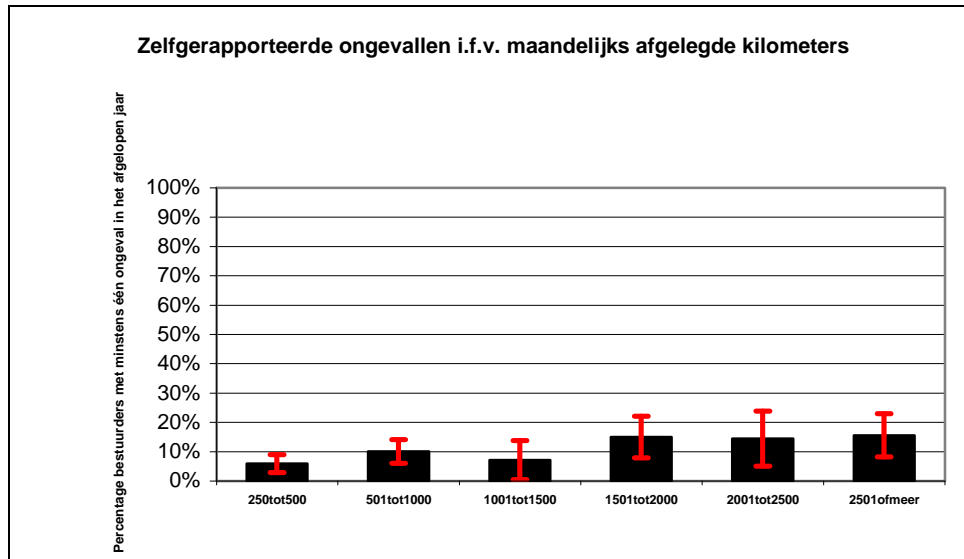
### 8.3. Zelfgerapporteerde ongevallen

Zoals in deel 1 van dit rapport vermeld rapporteerde 10% van de bestuurders in het laatste jaar een ongeval gehad te hebben met alleen materiële schade en beweerde 0.7% van de bestuurders een ongeval gehad te hebben met gekwetsten. Aangezien het percentage bestuurders dat letselongevallen rapporteerde te klein is om er specifieke analyses op te doen zijn we in eerste instantie nagegaan of de zelfgerapporteerde ongevallen afhangen van gewest, leeftijdsgroep of geslacht. Hieruit bleek dat 12% van de Brusselse bestuurders in het laatste jaar een ongeval gehad te hebben 9% van de Vlaamse bestuurders en 11% van de Waalse bestuurders, maar deze kleine verschillen tussen de gewesten bleken niet significant. Uit het percentage ongevallen per leeftijdsgroep bleek een tendens dat de drie jongste leeftijdsgroepen (respectievelijk 13, 13 en 11 procent ongevallen) iets meer ongevallen rapporteerden dan de twee oudste leeftijdsgroepen (met respectievelijk 8 en 6 procent), maar ook dit verschil bleek niet significant. Van zowel de mannen als de vrouwen bleek 10 procent een materieel ongeval gehad te hebben.

Aangezien de kans om een ongeval te hebben indien alle andere factoren gelijk zouden zijn groter zou moeten zijn naarmate men meer kilometers rijdt zijn we vervolgens ook nog eens

nagegaan of het aantal ongevallen afhankelijke is van het maandelijks aantal afgelegde kilometers. De resultaten van deze opsplitsing worden in de onderstaande Figuur 67 voorgesteld.

Figuur 67. Zelfgerapporteerde ongevallen naar maandelijks afgelegde kilometers



Hoewel de tendens in de data in de verwachte richting gaat is er duidelijk geen sprake van een lineair verband tussen het maandelijks aantal afgelegde kilometers en het percentage bestuurders dat een ongeluk rapporteert. De betrouwbaarheidsintervallen zijn bovendien te groot om betrouwbare uitspraken toe te laten.

## 9. BESLUITEN

In dit rapport gingen we na in welke mate de attitudes van de Belgische autobestuurders afhankelijk zijn van de woonplaats van de bestuurders, hun leeftijd en hun geslacht en onderzochten we tevens de onderlinge samenhang tussen de verschillende attitudes. Aangezien de hoofdklemtoneel van de attitudemetingen ligt op de vier belangrijkste verkeersveiligheidsthema's, namelijk snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs en het dragen van de veiligheidsgordel vatten we in dit slothoofdstuk de belangrijkste resultaten van deze analyses met betrekking tot deze vier thema's nogmaals samen.

### 9.1. Snelheid

Wat betreft de regels en wetten inzake snelheid stelden we vast dat Waalse bestuurders meer te vinden zijn voor het verstrengen van de regels terwijl Vlaamse bestuurders zich dan weer relatief meer uitspraken voor het verstrengen van de controles. De leeftijd van de bestuurders bleek ook een significante determinant van hun attitude ten aanzien van de wetten en straffen voor snelheidsovertredingen: de jongste leeftijdsgroep (-29 jarigen) bleek bijna unaniem gekant tegen het verstrengen van de regels voor snelheid, waar bij de overige leeftijdsgroepen toch nog tussen de 30 en de 40 procent van de bestuurders wel vonden dat de regels voor snelheid strenger zouden moeten

zijn. Een gelijkaardig effect deed zich voor ten aanzien van de zwaarte van de straffen: in de jongste leeftijdsgroep vindt meer dan 50 procent de straffen voor snelheidsovertredingen te zwaar, terwijl dit in de overige leeftijdsgroepen slechts geldt voor een 30 procent van de bestuurders. De evaluatie van de regels en straffen voor snelheidsovertredingen bleek onafhankelijk van het geslacht van de bestuurders.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen bleek significant groter in Vlaanderen (met 53% grote kans antwoorden dan in Wallonië (met slechts 33% grote kans antwoorden), terwijl de subjectieve straffkans dan weer grotendeels onafhankelijk bleek van de woonplaats van de bestuurders. Gegeven de genoegzaam bekende verschillen in geautomatiseerde snelheidshandhaving tussen Vlaanderen en Wallonië is dit niet verbazingwekkend. De subjectieve pak- en straffkansen bleken statistisch onafhankelijk van het geslacht en de leeftijd van de bestuurders, hoewel er wel een tendens in de data aanwezig was dat de jongste leeftijdsgroepen de pakkans iets hoger inschatten dan de overige leeftijdsgroepen.

De attitudes ten aanzien van de door de Staten Generaal opgelegde doelstellingen (sociale onaanvaardbaarheid en gevaar van snelheid voor het eigen leven en snelheid als manier om tijd te winnen) bleken onafhankelijk van het gewest en het geslacht van de bestuurders, maar in zeer sterke mate afhankelijk van de leeftijd van de bestuurders. Zeker voor wat betreft de sociale onaanvaardbaarheid van snelheid, maar ook voor snelheid als een gevaar voor het leven bleek uit de data een bijna lineair verband tussen de leeftijd van de bestuurders en het percentage akkoord antwoorden. Het percentage -29 jarige bestuurders dat snelheid sociaal onaanvaardbaar vindt (36%) bleek zo bijvoorbeeld minder dan half zo groot als in de oudste groep bestuurders (81%), en de andere leeftijdsgroepen lagen daartussen. Ook voor de inschatting van snelheid als een gevaar voor het leven werd een zeer significant verschil vastgesteld tussen de 62% akkoord-antwoorden in de jongste leeftijdsgroep tegenover de 89% akkoord antwoorden in de oudste leeftijdsgroep.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen bleek tenslotte ook significant groter bij bestuurders die in het laatste jaar beboet werden dan voor bestuurders die niet beboet werden.

Het belangrijkste algemene besluit inzake de attitudes tegenover snelheid is dan ook dat de attitudes van de jongste leeftijdsgroepen duidelijk afwijken van de door de SGVV beoogde doelstellingen. Bij het ontwikkelen van campagnes inzake snelheid zouden deze jongere bestuurders dan ook als de belangrijkste doelgroepen moeten geïdentificeerd worden.

## **9.2. Rijden onder invloed van alcohol**

De evaluatie van de regels en straffen inzake rijden onder invloed van alcohol bleek grotendeels onafhankelijk van de woonplaats en de leeftijd van de bestuurders. Ten aanzien van de meeste attitudes bleek het geslacht evenmin een rol te spelen, met uitzondering van de evaluatie van de strengheid van de regels. Hier bleek dat vrouwelijke bestuurders (met 70% akkoord antwoorden op de stelling dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol strenger zouden moeten zijn) significant te verschillen van mannelijke bestuurders, waarvan slechts 55% akkoord ging met deze stelling. De precieze betekenis van een akkoord-antwoord op deze vraag zou in de volgende attitudemeting echter verder moeten onderzocht worden. Alleen op die manier kan achterhaald worden of

bestuurders die akkoord gaan met deze stelling werkelijk bedoelen dat de alcohollimiet lager zou moeten liggen (desnoods voor welbepaalde doelgroepen) dan wel of de naleving van de regels beter moet gecontroleerd worden. Het feit dat er geen verschil werd vastgesteld tussen mannelijke en vrouwelijke bestuurders op de stelling dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden (ongeveer 50% van beide groepen is het eens met deze stelling) pleit eerder in de richting van de eerste hypothese.

De subjectieve pakkans bleek met slechts 8% grote kans antwoorden globaal genomen al zo laag te liggen dat deze door een plafondeffect bijna niet meer afhankelijk kon zijn van geslacht, leeftijd of woonplaats van de respondenten. De analyses bevestigde dit ook. Voor de subjectieve straffkans voor rijden onder invloed van alcohol (die met slechts rond de 60% grote kans antwoorden op zowel de vraag naar de kans op een pv voor een overtreding als op de vraag naar de kans op een effectieve straf na het opstellen van een pv globaal veel te laag lag) werden evenmin significante verschillen vastgesteld in functie van gewest, geslacht of leeftijd.

De kennis van de wettelijke alcohollimiet bleek daarentegen wel duidelijk afhankelijk van leeftijd en geslacht van de respondenten, maar niet van de woonplaats. Qua leeftijd wezen de data erop dat de jongste leeftijdsgroepen met rond de 67% juiste antwoorden het beter deden dan de oudste leeftijdsgroep (slechts 49% correcte antwoorden bij de 63-plussers) terwijl de andere leeftijdsgroepen daar ergens tussenin lagen. Bij de mannelijke bestuurders gaven (met 70% juiste antwoorden) ook significant meer bestuurders het juiste antwoord dan vrouwelijke bestuurders (met slechts 49% juiste antwoorden). In tegenstelling tot de hypothese dat alleen bestuurders die af en toe een glas drinken zich zouden informeren over de wettelijke limiet bleek de kennis van de wettelijke limiet niet afhankelijk van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed in de laatste maand.

De objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol kunnen we proberen te schatten op basis van het percentage bestuurders dat rapporteert van in het laatste jaar op rijden onder invloed van alcohol getest geweest te zijn. Dit algemene percentage lag op 7.5%, maar uit onze verdere analyses bleek dit percentage in belangrijke mate afhankelijk te zijn van de specifieke karakteristieken van de bevroegde bestuurders. In de eerste plaats bleek de van de bestuurders die maandelijks meer dan 2500 kilometer afleggen één bestuurder op vijf op alcohol getest werd, terwijl de percentages in de andere groepen slechts rond de vijf procent lagen.

Belangrijker is evenwel dat de kans om op rijden onder invloed getest te worden in grote mate bepaald wordt door de woonplaats van de bestuurders. In Vlaanderen heeft men met 9% significant meer kans om op alcohol getest te worden dan in Wallonië (met slechts 5%). De grootte van de kans op een alcoholcontrole voor individuele bestuurders bleek daarenboven echter voornamelijk bepaald te worden door de leeftijd van de bestuurders. In Wallonië werd namelijk in de groep -29 jarigen maar liefst 16.5% van de bestuurders getest, terwijl in alle andere leeftijdsgroepen maximaal rond de 5% van de bestuurders getest werden. In Vlaanderen bleek de kans op een alcoholcontrole helemaal niet systematisch met de leeftijd van de bestuurders samen te hangen (bvb. 8% getest bij de -29 jarigen, 15% bij de 30-38 jarigen, 5% bij de 39-49 jarigen eens...). Onze zelfgerapporteerde gegevens wijzen er dan ook op dat in Wallonië selectief jonge bestuurders getest worden, terwijl in Vlaanderen meer aselekt getest lijkt te worden.

Hoewel het effect in de verwachte richting lag bleken in het afgelopen jaar geteste bestuurders de pakkans niet significant groter te vinden dan de niet geteste bestuurders. Dit effect zou echter grotendeels te niet gedaan kunnen worden door alcoholcontroles in de jaren daarvoor. Daarnaast zouden bestuurders ook de pakkans kunnen bijstellen in functie van het door hen afgelegde kilometers. Uit de resultaten bleek namelijk dat hoe meer kilometers men aflegde hoe groter de kans op een alcoholcontrole werd.

Het zelfgerapporteerde rijden onder invloed - dat uiteraard als alle zelfgerapporteerde gegevens met een grote korrel zout moet genomen worden - bleek zeer sterk af te hangen van het geslacht van de bestuurders: bij de mannen bleek maar liefst één op vijf respondenten toe te geven in de laatste maand onder invloed gereden te hebben, terwijl dit bij de vrouwen slechts één vrouw op 25 bleek te zijn. Uitgezonderd het feit dat de 63-plussers significant minder rapporteerden van onder invloed gereden te hebben bleek het zelfgerapporteerde rijden onder invloed grotendeels onafhankelijk van de leeftijd van de respondenten.

Tenslotte bleek uit onze resultaten ook dat het zelfgerapporteerde rijden onder invloed niet afhankelijk was van de subjectieve pakkans. Daarenboven bleek dat het zelfgerapporteerde rijden onder invloed vaker voorkwam in de groep bestuurders die het laatste jaar wel gecontroleerd werd dan in de groep bestuurders die in het laatste jaar niet gecontroleerd werd. Net zoals uit de gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol blijkt er dus allerm minst een vanzelfsprekend verband te zijn tussen het risico op rijden onder invloed en de pakkans of de ervaringen met alcoholcontroles.

### **9.3. Rijden onder invloed van drugs**

Aangezien het rijden onder invloed van drugs een aanzienlijk minder wijd verbreid fenomeen is dan het rijden onder invloed van alcohol hebben we hier in dit rapport aanzienlijk minder aandacht aan besteed. Mede omdat uit onze analyses bleek dat de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs niet afhankelijk bleken van de specifieke karakteristieken van de ondervraagde bestuurders. Het rijden onder invloed van drugs werd in Wallonië weliswaar meer als een oorzaak van ongevallen gezien dan in Vlaanderen, maar de manier waarop deze vraag door respondenten in een verschillende taal geïnterpreteerd werd is dermate onzeker dat we hier verder weinig conclusies uit konden trekken. In Wallonië vinden wel meer bestuurders dat het rijden onder invloed van drugs niet voldoende gehandhaafd wordt (56%) dan in Vlaanderen (43%), maar dit verschil bleek net niet significant. De attitudes ten aanzien van de wetten en straffen voor rijden onder invloed van drugs bleken ook minder systematisch samen te hangen met de leeftijd van de respondenten dan zou kunnen verwacht worden. Het enige min of meer duidelijke verband dat we vaststelden is dat het percentage bestuurders dat vindt dat het rijden onder invloed van drugs onvoldoende gehandhaafd wordt groter wordt naarmate de leeftijd stijgt (bvb. slechts 36% bij de -29 jarigen tegenover 56% bij de 63-plussers). Dit ligt in de lijn van het feit dat de twee oudste groepen bestuurders (50 plussers) rijden onder invloed van drugs vaker als een ongevalsoorzaak aangaven dan de drie overige leeftijdsgroepen.

#### **9.4. Het dragen van de veiligheidsgordel en vastklikken van kinderen**

Het laatste thema dat in onze attitudemeting expliciet onderzocht werd is het dragen van de veiligheidsgordel en het vastklikken van kinderen. De attitudes ten aanzien van de regels en straffen voor het dragen van de gordel bleken onafhankelijk van de woonplaats, de leeftijd en het geslacht van de bestuurders. Dit geldt ook voor de subjectieve pakkans en de subjectieve straffkans. Uit het zelfgerapporteerd dragen van de gordel als bestuurder bleek dat in Vlaanderen significant meer bestuurders aangaven van altijd hun gordel te dragen (83%) dan in Wallonië (72%). Dit gegeven ligt daarmee in de lijn van de gedragsmetingen van 2003 en 2004, maar niet in de lijn van de gedragsmetingen van 2005 en 2006, waarin bleek dat Wallonië zijn achterstand inmiddels lijkt ingelopen te hebben. Hetzelfde resultaat werd gevonden voor de gordeldracht als passagier voorin. Ten aanzien van de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin werden dan weer geen beduidende verschillen gevonden tussen de gewesten.

De zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder blijkt grotendeels onafhankelijk van de leeftijd. Voor de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier (voorin of achterin) blijkt er een lichte en niet significante tendens te bestaan dat deze zou toenemen met de leeftijd, maar het vastgestelde verband is zo klein dat er geen duidelijke conclusies aan kunnen vastgeknoopt worden.

Ondanks het feit dat uit de gedragsmeting bleek dat vrouwen het qua gordeldracht beter doen dan mannen bleek uit onze analyse van de zelfgerapporteerde gegevens dat er zich op dit niveau geen significante verschillen voordeden. Ook voor het zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen achterin de wagen vonden we geen indicaties dat dit zou afhangen van de karakteristieken van de bestuurders (gewest, geslacht of leeftijd).

-----



## 10. TABELLEN EN FIGUREN

### 10.1. Lijst met tabellen

Tabel 1: Lijst van afkortingen.....	5
Tabel 2. Percentage respondenten dat denkt dat de ongevalsoorzaak vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak van een verkeersongeval is in functie van gewest .....	7
Tabel 3. Percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest: .....	12
Tabel 4. Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de wetten .....	15
Tabel 5. Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren per gewest .....	16
Tabel 6. Duidelijkheid van de regels per gewest .....	18
Tabel 7. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels per gewest .....	19
Tabel 8. Gepercipieerde zwaarte van de straffen per gewest .....	21
Tabel 9: Subjectieve strengheid van de regels i.f.v. leeftijd .....	22
Tabel 10: Gepercipieerde moeilijkheid van de regels i.f.v. leeftijd .....	23
Tabel 11: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. leeftijd .....	24
Tabel 12: Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels i.f.v. leeftijd .....	25
Tabel 13: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. leeftijd .....	26
Tabel 14: Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de wetten i.f.v. geslacht.....	27
Tabel 15: Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. geslacht .....	28
Tabel 16: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. geslacht .....	29
Tabel 17: Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van geslacht .....	30
Tabel 18: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. geslacht .....	31
Tabel 19: Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. gewest .....	33
Tabel 20: Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. geslacht.....	34
Tabel 21: Subjectieve straf- en pakkans i.f.v. leeftijdsgroep.....	35
Tabel 22: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per gewest .....	37
Tabel 23: Kennis van de wettelijke alcohollimiet i.f.v. leeftijd.....	38
Tabel 24: Kennis van de wettelijke alcohollimiet i.f.v. geslacht.....	39
Tabel 25. Percentage op alcohol geteste bestuurders in functie van het maandelijks aantal afgelegde kilometers .....	42
Tabel 26. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed in functie van geslacht en leeftijd .....	54
Tabel 27. Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. gewest .....	57
Tabel 28: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. leeftijd .....	59
Tabel 29. Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. geslacht .....	60
Tabel 30. Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van gewest .....	64
Tabel 31. Gordeldracht als passagier voorin in functie van gewest.....	65
Tabel 32. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van gewest .....	67
Tabel 33. Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van leeftijd .....	68
Tabel 34. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van leeftijd .....	69
Tabel 35. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van leeftijd .....	70
Tabel 36. Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van geslacht .....	72
Tabel 37. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van geslacht .....	73

Tabel 38. Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van geslacht .....	74
Tabel 39. Zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen per gewest.....	75
Tabel 40. Zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen in functie van leeftijd.....	77
Tabel 41. Zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen in functie van geslacht.....	78
Tabel 42: Percentage beboet in laatste jaar i.f.v. geslacht en leeftijd.....	79
Tabel 43. Percentage (in laatste jaar) beboete bestuurders in functie van het maandelijks aantal afgelegde kilometers .....	80
Tabel 44: Pak- en strafkansen (percentage grote en zeer grote kans antwoorden) voor in het laatste jaar beboete en niet beboete bestuurders.....	81

## 10.2. Lijst met figuren

Figuur 1 Perceptie van oorzaken van verkeersongevallen per gewest .....	8
Figuur 2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per geslacht .....	10
Figuur 3. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per leeftijdsgroep .....	11
Figuur 4 Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest .....	13
Figuur 5. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per geslacht .....	14
Figuur 6. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per leeftijdsgroep .....	15
Figuur 7: Draagvlak voor de strengheid van de regels per gewest.....	16
Figuur 8: Moeilijkheid om regels te respecteren per gewest.....	17
Figuur 9: Duidelijkheid van de regels per gewest .....	18
Figuur 10: Draagvlak voor handhaving per thema en per gewest .....	19
Figuur 11: Zwaarte van de straffen i.f.v. gewest.....	21
Figuur 12: Subjectieve strengheid van de regels i.f.v. leeftijd.....	22
Figuur 13: Gepercipieerde moeilijkheid van de regels i.f.v. leeftijd.....	23
Figuur 14: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. leeftijd.....	24
Figuur 15: Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels i.f.v. leeftijd.....	25
Figuur 16: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. leeftijd.....	26
Figuur 17: Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de wetten i.f.v. geslacht .....	27
Figuur 18: Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren i.f.v. geslacht.....	28
Figuur 19: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels i.f.v. geslacht.....	29
Figuur 20: Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van de regels in functie van geslacht.....	30
Figuur 21: Evaluatie van de zwaarte van de straffen i.f.v. geslacht.....	31
Figuur 22: Subjectieve pakkans en subjectieve kans op straf i.f.v. gewest .....	33
Figuur 23: Subjectieve pakkans, subjectieve kans op pv en subjectieve kans op straf na pv i.f.v. geslacht.....	34
Figuur 24: Subjectieve straf- en pakkans i.f.v. leeftijdsgroep.....	35
Figuur 25: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per gewest.....	37
Figuur 26: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per leeftijd.....	38
Figuur 27: Kennis van de wettelijke alcohollimiet per geslacht.....	39
Figuur 28. Kennis van de wettelijke limiet per geslacht in de gedragsmeting van 2005 (Bron: Dupont, 2006, p. 28). .....	40
Figuur 29: Zelfgerapporteerde alcoholtests ifv de maandelijks afgelegde kilometers.....	42
Figuur 30: Objectieve pakkans voor alcohol i.f.v. gewest .....	43
Figuur 31. Zelfgerapporteerde alcoholtests in gedragsmeting 2005 per geslacht (Bron: Dupont, 2006, p. 27) .....	44
Figuur 32: Zelfgerapporteerde alcoholtests in laatste 12 maanden i.f.v. de leeftijd van de bestuurders .....	45
Figuur 33: Zelfgerapporteerde alcoholtests in laatste 12 maanden i.f.v. gewest en geslacht.....	46
Figuur 34: Zelfgerapporteerde alcoholtests in laatste 12 maanden i.f.v. gewest en leeftijd.....	46
Figuur 35: Zelfgerapporteerde alcoholtests i.f.v. gewest, geslacht en leeftijd.....	47
Figuur 36: Maandelijks gereden kilometers i.f.v. leeftijd en regio .....	48
Figuur 37: Maandelijks afgelegde kilometers per leeftijd, geslacht en gewest .....	49
Figuur 38: Subjectieve pakkans naar alcoholcontrole in het afgelopen jaar .....	50

Figuur 39. Resultaten gedragsmeting 2005 i.f.v. leeftijd (Bron: Dupont, 2006) .....	52
Figuur 40: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed naar leeftijd .....	53
Figuur 41: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed naar leeftijd en geslacht .....	53
Figuur 42. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed in laatste 30 dagen i.f.v. geslacht en regio .....	55
Figuur 43: Attitudes ten aanzien van snelheid voor de volledige populatie bestuurders .....	57
Figuur 44: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. gewest .....	58
Figuur 45: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. leeftijd .....	59
Figuur 46: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. geslacht .....	60
Figuur 47: Attitudes ten aanzien van snelheid i.f.v. leeftijd en geslacht (allen = ongearceerd, roze gearceerd = vrouwen, blauw gearceerd = mannen; legende leeftijdsgroepen als in andere figuren) .....	61
Figuur 48. Evolutie van de zelfgerapporteerde (en geobserveerde) gordeldracht van 2003 tot 2006 (Bron: Silverans, 2006). .....	63
Figuur 49: Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van gewest .....	64
Figuur 50. Gedragsmeting gordeldracht naar gewest (Bron: BIVV, 2008) .....	65
Figuur 51: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van gewest .....	66
Figuur 52: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van gewest .....	67
Figuur 53: Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie leeftijd .....	68
Figuur 54: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van leeftijd .....	69
Figuur 55: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van leeftijd .....	70
Figuur 56. Gedragsmeting gordeldracht per geslacht (Bron: BIVV, 2008) .....	71
Figuur 57: Zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder in functie van geslacht .....	72
Figuur 58: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin in functie van geslacht .....	73
Figuur 59: Zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin in functie van geslacht .....	74
Figuur 60. Zelfgerapporteerde beveiliging van kinderen in de attitudemetingen van 2003 en 2006 .....	75
Figuur 61. Zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen per gewest .....	76
Figuur 62. Zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen in functie leeftijd .....	77
Figuur 63. Zelfgerapporteerde vastklikken van kinderen in functie van geslacht .....	78
Figuur 64: Percentage bestuurders beboet in laatste jaar naar geslacht en leeftijd .....	79
Figuur 65: Percentage beboete bestuurders naar maandelijks afgelegde kilometers .....	80
Figuur 66: Subjectieve pak- en strafbans voor in het laatste jaar beboete en niet beboete bestuurders .....	82
Figuur 67. Zelfgerapporteerde ongevallen naar maandelijks afgelegde kilometers .....	83

## 11. REFERENTIES

- Billiet, J. B. (1996) Methodes van Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek: Ontwerp en dataverzameling. Acco, Leuven.
- Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1984) . Het survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden. Leuven, SOI/Dept. Sociologie.
- BIVV (2001). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2001). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2002). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2002). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2003a). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2003). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2003b). Beeld over snelheid in België. Intern rapport JP/KB 17/11/03 <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=707269540&action=viewStream&language=nl>.
- BIVV (2008). L'observatoire pour la sécurité routière / observatorium voor de verkeersveiligheid. CD-rom. Brussel, BIVV.
- Cauzard, J.-P. (Ed.) (2004). European drivers and road risk. Sartre 3 reports. Part 1 Report on principal results. Arcueil, France: Inrets.
- Cauzard, J.-P. (Ed.) (2004b). European drivers and road risk. Sartre 3 reports. Part 2 Report on in-depth analyses. Arcueil, France: Inrets.
- De Morgen (2008). Wallonië plaatst zestien onbemande camera's langs autowegen. Retrieved 13 maart 2008 from <http://www.demorgen.be/dm/nl/989/Binnenland/article/detail/41150/2007/09/25/Walloni-plaatst-zestien-onbemande-camera-s-langs-autowegen.dhtml>.
- Drevet, M. (2004). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges. BIVV: intern document. <http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr>
- Dupont, E. (2006). Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol", Editie 2005. Brussel, BIVV.
- Federale Politie (2007). Verkeersveiligheidsenquête op autosnelweg. Onderzoek naar verkeersveiligheid op de autosnelweg uitgevoerd in 2006. Retrieved 3 April from [http://www.polfed-fedpol.be/org/pdf/Enquete\\_nl.pdf](http://www.polfed-fedpol.be/org/pdf/Enquete_nl.pdf) website van de federale politie.
- FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Algemene Directie Statistiek en Economische (2007). Verkeersongevallen 1997-2005. Retrieved April 4 2007 from [http://statbel.fgov.be/figures/d364\\_nl.asp#3](http://statbel.fgov.be/figures/d364_nl.asp#3), website Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.
- Elvik, R., & Vaa, T. (2004). The handbook of road safety measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd.
- Prigogine, J. & Godart, B. (1997). Les conducteurs belges et l'alcool. Via Secura, n° 41. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/ViaSecura/catalogDetail.shtml?detail=666967713&language=fr>.
- Prigogine, J. (s.d.). Les campagnes de sécurité routière de 1990 à 2000. BIVV, ongepubliceerd intern rapport.
- SARTRE (1994). European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
- SARTRE 2 (1998). The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam, SWOV.

- Scheers, M. (2007). Evolutie van de verkeersveiligheid in België van 2001 tot 2005. Paper gepresenteerd op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 12 maart 2007. Retrieved 4 April 2007 from <http://www.fcvv.be/Slides/PresentatieMiranSCHEERS.ppt>, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.
- Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002*. Retrieved 3 April 2007 from <http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/research/catalogDetail.shtml?detail=717556343&language=nl> website of the Belgian Road Safety Institute.
- Silverans, P. (2007). Attitudemeting verkeersveiligheid 2006. Brussel, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. Retrieved 14 juli 2007 from <http://www.ikbenvoor.be/uploadedFiles/Downloads/Attitudemeting%20verkeersveiligheid%202006%20def.pdf>.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). Verslag van het begeleidingscomité van de Staten - Generaal van de verkeersveiligheid aan het bestuurscomité. s.d. s.l. [http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaal van 2002%20Verkeersveiligheid.shtml?language=nl](http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaal%202002%20Verkeersveiligheid.shtml?language=nl)
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002b). Dossier 1: Overdreven en onaangepaste snelheid. Retrieved 4 April 2007 van <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=nl> website van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007). Verslagen van de werkgroepen. Retrieved 2 April 2007 from <http://www.fcvv.be/>, website of the Federale Commissie van de Verkeersveiligheid.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007b). Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Retrieved 4 April 2007 from <http://www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf>, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007c). DOSSIER : OVERDREVEN EN ONAANGEPASTE SNELHEID. Retrieved 13 maart 2008 from <http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20%20snelheid%20DEF.pdf>.
- Thompson, Steven K. (2002). *Sampling Second Edition*. Wiley series in probability and statistics. New York: John Wiley and Sons. p. 133.
- Vanlaar, W. (2004). Perception of road accident causes. In: Cauzard, J.-P. (Ed.) (2004b). European drivers and road risk. Sartre 3 reports. Part 2 Report on in-depth analyses. Arcueil, France: Inrets.
- Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: Results from the third and improved roadside survey. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 391-397.
- Verbeke, T., Vanlaar, W., & Silverans, P. (2004). *De gordeldracht in België: resultaten van de gedragsmetingen 2003-2004*. BIVV, ongepubliceerd intern rapport.
- Van Den Bogaerde, E., & Van Den Steen, I. (2004). Veiligheidsmonitor 2004. Bruxelles: Policie Fédérale. Retrieved 3 April 2007 from [http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2004/monitor2004\\_nl.php](http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2004/monitor2004_nl.php) website van de federale politie.
- Van Den Steen, I., & Van Den Bogaerde, E. (2006). Moniteur de sécurité 2006. Bruxelles: Police Fédérale. Retrieved 3 April 2007 from [http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2006/monitor2006\\_nl.php](http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2006/monitor2006_nl.php) website van de federale politie.
-