

BEELD OVER SNELHEID IN BELGIE

DOELSTELLINGEN

Deze studie analyseert:

- de factoren die verkeersongevallen kunnen veroorzaken
- de toegelaten maximumsnelheid op de snelweg, de weg en in de bebouwde kom
- het gevoel dat de snelheid wordt gecontroleerd
- de naleving van snelheidsbeperkingen
- wat is snel rijden?
- aansporingen om minder snel te rijden
- het nut van een snelheidsbegrenzer
- de veralgemening van de snelheidsbeperking tot 30km/u in de schoolomgevingen
- de ernst van de verkeersovertredingen.

Op het Europese seminarie "Killing Speeds, Saving Lives" dat plaatsvond te Brussel op 8 november 2001, stelde Mevr. Durant, Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit en Vervoer, de resultaten voor van de eerste enquête. Tevens kondigde ze soortgelijke jaarlijkse enquêtes aan om een beeld te krijgen van de evolutie van de opvatting van de bestuurders over snelheid.

METHODOLOGIE

De enquêtes werden gevoerd door INRA Belgium, d.m.v. een steekproef die representatief is voor de bevolking van 15 en ouder, aselekt (per gemeente) en gelaagd naargelang van de provincie, graad van verstedelijking, geslacht, leeftijd, beroepsactiviteit en sociale klasse.

Het staal bestond in 2001 uit 971 personen (621 bestuurders en 350 niet-bestuurders), in 2002 uit 1014 personen (689 bestuurders en 325 niet-bestuurders) en in 2003 uit 1022 personen (683 bestuurders en 339 niet-bestuurders).

De interviews werden tussen 19 en 27 september 2001, tussen 25 september en 3 oktober 2002 en tussen 10 en 17 september 2003 onder vier ogen afgenomen in de woning van de bevrageerden.

RESULTATEN

1. FACTOREN DIE VERKEERSONGEVALLEN KUNNEN VEROOZAKEN

“Kies uit de onderstaande lijst de drie belangrijkste factoren die ongevallen kunnen veroorzaken:

- vermoeidheid
- rijden onder invloed
- te weinig afstand houden
- agressieve rijstijl
- door het rode licht rijden
- foutief inhalen
- te snel rijden
- geen voorrang verlenen”

Tal van factoren spelen in diverse mate mee bij het ontstaan van ongevallen. Rijden onder invloed van alcohol is ongetwijfeld de belangrijkste ongevalsfactor. De meerderheid van de bevrageden, zowel de automobilisten als de niet-automobilisten, hadden dezelfde mening omtrent deze factor. De geïntegreerde aanpak van deze problematiek, meer bepaald de systematische combinatie van sensibilisatie en controles, voornamelijk via onze woordvoerder Bob, is niet vreemd aan dit resultaat.

Snel rijden is eveneens een bepalende factor, maar er blijft een aanzienlijk verschil ten opzichte van alcohol.

Voor de ongevalsfactoren alcohol en snelheid werd gedurende de drie jaren een niet-lineaire evolutie opgetekend. In 2002 was de factor alcohol immers gedaald ten opzichte van 2001, terwijl de factor snelheid gestegen was. In 2003 keerde de situatie zich om en net als in 2001 voert alcohol weer duidelijk de rangschikking aan. De invoering in 2002 van een nieuwe communicatiestrategie rond snelheid, samen met een aanzienlijke verhoging van de subjectieve en objectieve pakkans, maakten het mogelijk de rol van deze factor bij verkeersongevallen in de verf te zetten. In 2002 was dit effect heel erg merkbaar, vooral bij de mannelijke autobestuurders.

In vergelijking met andere maatschappelijke categorieën beschouwen vooral vrouwen, personen vanaf 55 en Vlamingen te snel rijden als een ongevalsfactor.

FACTOREN basis = allen %	Totaal			Bestuurders			Niet-bestuurders		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
rijden onder invloed	83	67	77	82	64	77	83	73	77
te snel rijden	49	57	48	45	57	48	55	56	49
door het rode licht rijden	42	32	38	42	32	37	43	32	40
agressieve rijstijl	39	28	34	41	31	36	35	27	30
vermoeidheid	33	25	29	34	23	32	30	23	23
geen voorrang verlenen	18	14	13	22	15	14	11	10	11
te weinig afstand houden	13	16	11	14	16	12	10	15	10
foutief inhalen	9	10	7	10	9	7	7	11	6

TE SNEL RIJDEN basis = bestuurders %	Totaal	Geslacht		Leeftijd		
		man	vrouw	15-34	35-54	55+
2001	45	40	51	39	47	49
2002	57	60	54	53	57	61
2003	48	46	51	45	46	55

TE SNEL RIJDEN basis = bestuurders %	Totaal	Gewest		
		Vlaanderen	Brussel	Wallonië
2001	45	49	27	42
2002	57	62	63	45
2003	48	53	32	43

2. TOEGELATEN MAXIMUMSNELHEID OP DE SNELWEG, DE WEG EN BINNEN DE BEBOUWDE KOM

« Wat zou volgens u de maximum toegelaten snelheid moeten zijn op:

- de snelweg: 100, 120 zoals nu, 140
- de weg: 70, 80, 90 zoals nu, 100, 110
- de bebouwde kom: 30, 50 zoals nu, 60? »

De eventuele keuze voor een andere maximumsnelheid dan de huidige varieert naargelang van het type verkeer. De mening van de bestuurders over deze keuze is tijdens de drie afgelopen jaren behoorlijk geëvolueerd.

Op de autosnelweg

- algemeen gesproken zijn twee derden van de bestuurders tevreden met de huidige maximumsnelheid, één derde van hen wenst een hogere snelheid
- deze keuze is de drie afgelopen jaren relatief stabiel gebleven, met evenwel een niet-lineaire evolutie, aangezien dat de situatie van 2003 dezelfde is als die van 2001
- deze evolutie is merkbaar bij alle maatschappelijke categorieën, behalve dan bij de Walen. In 2003 kiest nog altijd meer dan één derde van hen voor een snelheidsbeperking van 140 km/u
- vooral vrouwen, personen vanaf 55 en Brusselaars zijn de grootste voorstanders van de huidige snelheidsbeperking.

SNELWEG	%	2001	2002	2003
basis = bestuurders				
100		3	4	3
120 zoals nu		65	60	65
140		32	35	31
geen antwoord		0	2	1

SNELWEG	%	Totaal			Geslacht						
					man			vrouw			
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	
basis = best.											
100		3	4	3	3	5	3	4	3	3	
120 zoals nu		65	60	65	59	54	59	72	66	73	
140		32	34	31	38	39	37	24	29	24	
geen antwoord		0	2	1	0	2	1	0	2	0	

SNELWEG	%	Totaal			Leeftijd								
					15-34			35-54			55+		
		2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
basis = best.													
100		3	4	3	1	3	1	4	3	4	4	7	2
120 zoals nu		65	60	65	62	54	59	59	57	61	78	70	78
140		32	34	31	37	40	39	37	38	34	18	23	20
geen antwoord		0	2	1	0	3	1	0	2	1	0	0	0

WEG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
70	11	13	12	8	10	9	12	12	10	14	16	17
80	20	14	11	15	13	5	19	14	13	27	14	13
90 zoals nu	57	66	70	64	64	74	54	69	71	51	65	65
100	10	5	6	11	10	10	12	3	4	8	3	4
110	2	2	1	2	3	1	3	1	1	0	2	0
geen antwoord	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1

WEG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
70	11	13	12	7	14	11	19	6	17	17	12	11
80	20	14	11	17	14	11	23	11	17	23	15	9
90 zoals nu	57	66	70	63	66	73	42	70	56	50	65	69
100	10	5	6	11	5	4	11	8	9	9	5	9
110	2	2	1	2	1	0	5	3	1	1	3	1
geen antwoord	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	1

In de bebouwde kom

- wat de drie verkeerscategorieën betreft, wil men vooral in de bebouwde kom de geldende maximumsnelheden behouden: drie vierden van de bevroagden zijn hiervan voorstander
- in 2001 opteerde nagenoeg een vierde van de bestuurders voor een hogere snelheid, een aantal dat de twee afgelopen jaren lineair gedaald is om in 2003 te dalen met 12 punten
- deze evolutie is voelbaar in alle maatschappelijke categorieën
- in Brussel is men het minst enthousiast over de huidige maximumsnelheid: een vierde van de automobilisten zou tot op vandaag nog voor een hogere snelheid kiezen.

BEBOUWDE KOM basis = bestuurders	%	2001	2002	2003
30		13	10	12
50 zoals nu		64	74	75
60		23	16	11
geen antwoord		0	0	2

BEBOUWDE KOM basis = best. % %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
30	13	10	12	14	10	12	12	11	12
50 zoals nu	64	74	75	60	74	75	69	73	76
60	23	16	11	26	16	11	19	15	10
geen antwoord	0	0	2	0	0	2	0	1	2

BEBOUWDE KOM basis = best. % %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
30	13	10	12	14	9	9	13	9	11	11	13	17
50 zoals nu	64	74	75	59	71	75	61	74	76	74	75	75
60	23	16	11	27	20	13	26	16	12	15	12	6
geen antwoord	0	0	2	0	0	3	0	1	1	0	0	2

BEBOUWDE KOM basis = best. % %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
30	13	10	12	10	13	16	11	5	12	19	6	2
50 zoals nu	64	74	75	66	76	76	55	50	63	62	74	78
60	23	16	11	24	10	6	34	45	23	19	20	18
geen antwoord	0	0	2	0	1	2	0	0	2	0	0	2

3. HET GEVOEL DAT DE SNELHEID WORDT GECONTROLEERD

“Hebt u tijdens een gewone rit

- op de snelweg, de weg of in de bebouwde kom
- nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak, altijd

het gevoel te worden gecontroleerd?

Op de autosnelweg

- In 2001 bedroeg de subjectieve kans om (heel) vaak gesnapt te worden 21%. Dit cijfer steeg in 2002 met 7 procentpunten en bleef in 2003 ongewijzigd.
- op gewestelijk vlak is de evolutie het meest uitgesproken: bij de Vlaamse bestuurders is de controlekans in 2002 met 10 punten gestegen en is ze in 2003 stabiel gebleven. Bij de Brusselaars was dit gevoel reeds in 2001 sterk aanwezig. Dit bleef zo in 2002, maar in 2003 daalde het dan weer. Bij de Waalse bestuurders is dit gevoel de afgelopen drie jaren absoluut niet veranderd.
- deze resultaten vloeien voort uit de verschillen wat de ontwikkeling van de controles betreft in de gewesten.

SNELWEG basis = bestuurders %	2001	2002	2003
nooit	30	13	20
zelden	24	25	24
soms	25	33	27
vaak	13	21	20
zeer vaak	6	6	6
altijd	2	1	2
geen antwoord	0	1	1

SNELWEG basis = best. %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	30	13	20	29	11	19	30	17	21
zelden	24	25	24	21	25	23	28	25	25
soms	25	33	27	26	34	29	24	31	25
vaak	13	21	20	16	21	20	10	20	19
zeer vaak	6	6	6	4	7	6	7	4	6
altijd	2	1	2	4	1	2	1	2	3
geen antwoord	0	1	1	0	1	1	0	1	1

SNELWEG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	30	13	20	31	11	18	27	13	15	33	18	30
zelden	24	25	24	21	24	24	25	26	25	26	24	22
soms	25	33	27	27	34	29	25	31	30	24	34	21
vaak	13	21	20	14	24	20	13	21	21	11	16	17
zeer vaak	6	6	6	5	4	4	7	7	7	3	5	6
altijd	2	1	2	2	2	4	3	1	1	3	2	3
geen antwoord	0	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1

SNELWEG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	30	13	20	28	7	18	24	13	22	34	27	25
zelden	24	25	24	27	27	26	15	15	13	21	23	22
soms	25	33	27	25	34	26	24	34	37	25	29	27
vaak	13	21	20	13	26	22	18	18	13	12	11	16
zeer vaak	6	6	6	6	4	5	5	16	10	6	8	8
altijd	2	1	2	1	1	3	14	2	0	2	2	1
geen antwoord	0	1	1	0	1	0	0	2	5	0	0	1

Op de weg

- bedroeg de subjectieve kans om (heel) vaak gesnapt te worden 20%. In 2002 steeg dit cijfer met 6 procentpunten en in 2003 is het licht gedaald
- deze niet-lineaire evolutie stelt zich in alle maatschappelijke categorieën
- op gewestelijk vlak is de controlekans het sterkst bij de Vlaamse bestuurders, terwijl de subjectieve pakkans de vorige jaren het hoogst was bij de Brusselaars.

WEG basis = bestuurders %	2001	2002	2003
nooit	25	12	19
zelden	27	25	26
soms	27	36	31
vaak	12	20	16
zeer vaak	6	5	5
altijd	2	1	2
geen antwoord	1	1	1

WEG basis = best. %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	25	12	19	25	9	19	24	15	21
zelden	27	25	26	26	24	27	29	26	25
soms	27	36	31	26	37	31	28	35	31
vaak	12	20	16	12	23	17	11	17	14
zeer vaak	6	5	5	7	5	3	6	5	6
altijd	2	1	2	4	1	1	1	1	2
geen antwoord	1	1	1	0	1	2	1	1	1

WEG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	25	12	19	24	11	18	24	10	15	28	16	28
zelden	27	25	26	22	26	26	28	24	27	34	25	24
soms	27	36	31	35	34	33	25	39	33	20	35	26
vaak	12	20	16	10	24	15	13	20	18	11	18	13
zeer vaak	6	5	5	7	5	3	6	5	5	4	4	5
altijd	2	1	2	2	0	3	3	1	0	3	2	2
geen antwoord	1	1	1	0	0	2	1	1	1	0	0	1

WEG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	25	12	19	24	7	20	21	11	22	28	23	17
zelden	27	25	26	28	26	23	22	22	22	26	22	33
soms	27	36	31	27	39	33	27	24	33	28	34	28
vaak	12	20	16	11	21	17	16	34	15	12	16	15
zeer vaak	6	5	5	8	5	5	2	6	5	4	5	4
altijd	2	1	2	1	1	2	12	3	0	2	0	0
geen antwoord	1	1	1	1	1	0	0	0	3	0	0	3

In de bebouwde kom

- de subjectieve kans om (heel) vaak gesnapt te worden, bedroeg 21% in 2001, en is tot op vandaag ongewijzigd gebleven
- deze stabiliteit is enkel merkbaar in Vlaanderen. Bij de Brusselse automobilisten ligt dit gevoel nog hoger, terwijl het bij de Waalse bestuurders lager ligt.

BEBOUWDE KOM basis = bestuurders %	2001	2002	2003
nooit	30	16	25
zelden	26	28	27
soms	23	34	24
vaak	12	15	13
zeer vaak	7	5	5
altijd	2	1	2
geen antwoord	0	1	4

BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	30	16	25	30	15	24	29	19	27
zelden	26	28	27	24	25	29	29	32	25
soms	23	34	24	25	37	23	19	31	25
vaak	12	15	13	11	16	14	14	12	13
zeer vaak	7	5	5	6	5	4	8	4	5
altijd	2	1	2	3	0	1	1	1	2
geen antwoord	0	1	4	1	2	5	0	1	3

BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	30	16	25	25	16	25	31	16	22	33	19	31
zelden	26	28	27	28	29	27	23	29	26	28	25	28
soms	23	34	24	24	33	21	25	34	27	18	35	21
vaak	12	15	13	12	17	16	11	14	14	13	14	11
zeer vaak	7	5	5	9	3	4	7	6	6	4	4	3
altijd	2	1	2	2	0	3	2	0	1	3	2	2
geen antwoord	0	1	4	0	2	4	1	1	4	1	1	4

BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	30	16	25	26	11	26	37	13	29	34	29	23
zelden	26	28	27	29	31	28	16	19	17	22	22	29
soms	23	34	24	23	37	23	26	28	23	22	30	24
vaak	12	15	13	12	13	15	16	31	18	10	14	10
zeer vaak	7	5	5	8	5	4	0	4	9	8	4	6
altijd	2	1	2	1	1	2	5	1	0	3	0	0
geen antwoord	0	1	4	1	2	2	0	4	4	1	1	8

In 2001 was de subjectieve kans om (heel) vaak gesnapt te worden ongewijzigd gebleven, ongeacht het type verkeer. Dit gevoel is in de daaropvolgende jaren uiteenlopend geëvolueerd: in de bebouwde kom bleef het ongewijzigd, het kende een lichte stijging op de weg en was het sterkst aanwezig op de autosnelweg.

4. NALEVING VAN DE SNELHEIDSBEPERKINGEN

“Leeft u tijdens een gewone rit

- op de snelweg, de weg en in de bebouwde kom
- nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak, altijd

De snelheidsbeperkingen worden thans door nagenoeg 70% van de bevroegden nageleefd, ongeacht het type verkeer. De verschillen waren de voorgaande jaren meer uitgesproken, voornamelijk in de bebouwde kom. In 2001 respecteerden bijna 8 op de 10 bestuurders de snelheidsbeperkingen, terwijl dit aantal op de autosnelweg slechts 7 op de 10 bedroeg. De naleving van de maximumsnelheden is gedaald in de loop der jaren, en ongewijzigd gebleven op de autosnelweg.

Er zijn geen noemenswaardige verschillen tussen mannen en vrouwen. Tussen de personen jonger dan 35 en de personen vanaf 55, bestaat er een verschil van tenminste 12 punten, ongeacht het soort verkeer. Personen vanaf 55 leven de snelheidsbeperingen het best na.

Op gewestelijk vlak leven de Walen de snelheidsbeperingen het minst na, ongeacht het type verkeer.

SNELWEG basis = bestuurders %	2001	2002	2003
nooit	7	3	5
zelden	8	9	11
soms	18	18	14
vaak	17	20	15
zeer vaak	25	22	21
altijd	25	27	33
geen antwoord	0	1	1

SNELWEG basis = best. %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	7	3	5	8	2	5	5	4	5
zelden	8	9	11	9	12	12	6	6	9
soms	18	18	14	21	20	15	14	15	12
vaak	17	20	15	18	21	15	17	19	14
zeer vaak	25	22	21	21	17	21	30	27	22
altijd	25	27	33	23	26	31	28	28	37
geen antwoord	0	1	1	0	2	1	0	1	1

SNELWEG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	7	3	5	9	4	7	8	3	4	2	2	5
zelden	8	9	11	11	11	13	7	10	10	6	7	8
soms	18	18	14	23	19	18	17	18	15	12	15	9
vaak	17	20	15	12	23	15	20	20	17	18	15	9
zeer vaak	25	22	21	26	19	23	27	28	23	22	15	16
altijd	25	27	33	19	22	23	21	20	30	40	44	51
geen antwoord	0	1	1	0	2	1	0	1	1	0	2	2

SNELWEG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	7	3	5	3	3	3	28	2	6	9	3	9
zelden	8	9	11	7	10	10	4	17	2	11	7	15
soms	18	18	14	20	17	14	5	27	13	16	15	16
vaak	17	20	15	18	19	13	11	16	10	19	22	19
zeer vaak	25	22	21	25	24	24	27	14	16	25	19	16
altijd	25	27	33	27	25	36	25	24	47	20	32	23
geen antwoord	0	1	1	0	2	0	0	0	6	0	2	2

WEG basis = bestuurders %	2001	2002	2003
nooit	4	3	3
zelden	5	6	8
soms	15	15	15
vaak	22	24	17
zeer vaak	28	23	21
altijd	25	28	34
geen antwoord	1	1	2

WEG basis = best. %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	4	3	3	5	2	3	3	4	4
zelden	5	6	8	6	6	8	4	5	7
soms	15	15	15	17	19	15	12	11	15
vaak	22	24	17	22	23	18	22	24	16
zeer vaak	28	23	21	26	21	22	32	26	21
altijd	25	28	34	23	28	32	27	29	36
geen antwoord	1	1	2	1	1	2	0	1	1

WEG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	4	3	3	5	3	5	4	3	2	2	2	4
zelden	5	6	8	6	8	10	6	4	7	3	7	6
soms	15	15	15	22	17	20	13	16	16	11	12	8
vaak	22	24	17	21	25	22	22	28	19	21	15	10
zeer vaak	28	23	21	27	23	19	32	27	25	24	18	18
altijd	25	28	34	18	23	23	23	20	30	38	45	51
geen antwoord	1	1	2			1	0	2	1	1	1	3

WEG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	4	3	3	2	2	2	21	1	2	4	4	7
zelden	5	6	8	4	6	7	4	8	0	8	7	11
soms	15	15	15	15	14	14	4	28	13	18	13	18
vaak	22	24	17	20	22	16	27	29	19	23	27	20
zeer vaak	28	23	21	32	26	24	16	19	13	24	17	19
altijd	25	28	34	26	29	37	28	12	48	22	31	22
geen antwoord	1	1	2	1	1	0	0	3	5	1	1	3

BEBOUWDE KOM basis = bestuurders %	2001	2002	2003
nooit	4	2	4
zelden	5	5	8
soms	12	16	12
vaak	21	20	14
zeer vaak	30	24	20
altijd	28	32	37
geen antwoord	0	1	5

BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	4	2	4	4	2	4	3	3	4
zelden	5	5	8	5	5	8	4	4	9
soms	12	16	12	15	18	12	9	13	13
vaak	21	20	14	21	21	16	21	20	11
zeer vaak	30	24	20	31	23	20	29	25	20
altijd	28	32	37	24	30	35	33	34	38
geen antwoord	0	1	5	0	1	5	1	1	5

BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	4	2	4	4	3	5	4	2	3	1	2	4
zelden	5	5	8	6	6	11	5	3	8	5	4	6
soms	12	16	12	16	18	13	10	13	13	10	17	9
vaak	21	20	14	22	21	16	22	25	15	20	13	10
zeer vaak	30	24	20	32	23	20	28	30	23	30	16	16
altijd	28	32	37	20	28	29	30	25	32	34	48	51
geen antwoord	0	1	5	0	1	6	1	2	5	0	0	4

BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
nooit	4	2	4	2	2	2	21	2	2	3	3	8
zelden	5	5	8	4	4	8	4	6	5	6	4	11
soms	12	16	12	14	15	10	1	34	17	10	13	15
vaak	21	20	14	20	17	12	15	17	14	26	29	18
zeer vaak	30	24	20	31	25	22	28	20	15	28	22	16
altijd	28	32	37	28	36	42	31	17	41	27	28	24
geen antwoord	0	1	5	1	1	4	0	4	5	0	1	8

5. WAT IS SNEL RIJDEN VOOR U?

Gaat u al dan niet akkoord met elk van de onderstaande beschrijvingen? "Snel rijden is volgens jou ...

- een manier om jezelf te bevestigen
- een genot
- een manier om je af te reageren
- een manier om tijd te winnen
- je eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen
- sociaal onaanvaardbaar"

Net als in 2002, maar in tegenstelling tot 2001 is snel rijden voor de bestuurders bovenal onaanvaardbaar en vinden ze dat dit het eigen leven en dat van anderen in gevaar brengt. De evolutie is het grootst bij mannen, voor wie snel rijden in 2001 vooral een middel was om tijd te winnen. Personen jonger dan 35 blijven deze tijdswinst belangrijk vinden. Hoe ouder men wordt, hoe minder belang men daaraan hecht. Voor personen jonger dan 35 is snel rijden tevens een plezier en een uitlaatklep. Deze resultaten vormen een bevestiging van de vorige studies, en bewijzen eens te meer dat snelheid wordt gewaardeerd door jongeren en een grote aantrekkingskracht op hen uitoefent.

Op gewestelijk vlak is snel rijden vooral voor Vlamingen en Brusselaars sociaal onaanvaardbaar, terwijl Walen vooral denken dat men hiermee het eigen leven en dat van anderen op het spel zet. In 2001 kwam de tijdswinst op de eerste plaats voor de Walen en vooral voor de Brusselaars, van wie er 74% van de bevroagden deze mening deelden. In 2002 liep dit percentage op tot 83.

SNEL RIJDEN IS basis = iedereen % akkoord	Totaal			Bestuurders		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
een manier om jezelf te bevestigen	19	17	20	17	16	21
een manier om je af te reageren	27	22	27	25	22	27
een genot	33	33	32	35	32	36
een manier om tijd te winnen	55	50	48	59	54	53
je eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen	57	63	63	52	60	60
sociaal onaanvaardbaar	60	61	62	56	61	58

SNEL RIJDEN IS basis = best. % akkoord	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
een manier om jezelf te bevestigen	17	16	21	14	17	22	22	13	20
een manier om je af te reageren	25	22	27	25	28	26	25	15	27
een genot	35	32	36	38	35	37	31	29	35
een manier om tijd te winnen	59	54	53	63	54	52	54	54	54
je eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen	52	60	60	45	56	58	61	66	62
sociaal onaanvaardbaar	56	61	58	49	57	58	65	67	59

SNEL RIJDEN IS basis = bestuurders % akkoord	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
een manier om jezelf te bevestigen	17	16	21	20	16	21	16	15	19	16	16	25
een manier om je af te reageren	25	22	27	30	26	35	27	23	22	15	18	25
een genot	35	32	36	34	37	50	40	31	28	25	30	33
een manier om tijd te winnen	59	54	53	62	53	62	66	59	54	43	47	42
je eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen	52	60	60	52	62	68	49	57	53	58	64	62
sociaal onaanvaardbaar	56	61	58	55	59	52	55	59	57	62	67	68

SNEL RIJDEN IS basis = bestuurders % akkoord	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
een manier om jezelf te bevestigen	17	16	21	5	16	26	20	21	9	20	12	14
een manier om je af te reageren	25	22	27	24	19	28	11	13	24	31	33	25
een genot	35	32	36	23	27	35	59	49	45	52	40	36
een manier om tijd te winnen	59	54	53	55	47	53	74	83	46	63	61	54
je eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen	52	60	60	50	61	58	42	40	52	60	64	66
sociaal onaanvaardba ar	56	61	58	59	67	61	47	34	54	53	54	54

6. AANSPORINGEN OM MINDER SNEL TE RIJDEN

“Wat zou u kunnen aansporen om minder snel te rijden ? Geef een score van 1 tot 5 voor de volgende items:

- lokale sensibilisatiecampagnes
- zwaardere boetes
- iemand uit uw omgeving die gewond of gedood wordt bij een auto-ongeval
- beelden van crashtests
- meer politiecontroles
- minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame
- sensibilisatiecampagnes (via affiches en tv)
- camera's
- weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes...)

1 betekent dat u absoluut niet akkoord gaat en 5 dat u volledig akkoord gaat”

De opvoering van het aantal politiecontroles stond de drie afgelopen jaren steeds op nummer één bij de maatregelen die de bestuurders ertoe zouden aanzetten minder snel te rijden.

Drie andere maatregelen bezetten, afhankelijk van het jaartal, afwisselend de tweede en de derde plaats van de klassering (% akkoord): strengere boetes, camera's en weginrichtingen.

Het thema snelheid verschilt niet van andere thema's zoals bijvoorbeeld rijden onder invloed en de veiligheidsgordel. Deze vraag wordt immers regelmatig gesteld tijdens onze

campagnes en blijkbaar doen voornamelijk twee maatregelen het kortetermijngedrag veranderen: de opvoering van de controles en strengere boetes.

De analyse per maatschappelijke categorie toont aan dat vrouwen gevoeliger zijn voor controles en boetes dan mannen. Tevens blijkt dat controles, boetes en camera's de jonge bestuurders meer angst inboezemen dan oudere bestuurders, in tegenstelling tot de voorgaande jaren.

AANSPOR- INGEN	5			4			3			2			1			GA		
	0 1	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03
basis = best. %																		
meer controles	2 5	33	26	44	29	33	18	26	22	7	6	11	5	4	6	1	2	2
hogere boetes	3 3	33	22	32	27	28	19	22	24	9	11	15	6	6	9	1	1	2
camera's	2 4	29	25	38	26	33	25	26	21	6	11	12	6	7	6	1	1	3
bekende gedood/ gewond	2 6	26	24	37	34	30	24	21	22	8	13	18	4	4	4	1	2	2
weginrichtingen	2 1	24	20	38	32	38	25	26	24	9	11	12	6	6	5	1	1	2
beelden van crashtests	1 5	14	14	33	31	23	32	30	27	12	17	24	7	6	10	1	2	1
minder recl. krachtige auto's	1 4	13	12	22	24	14	34	31	26	18	18	20	12	12	26	0	2	2
afflichage- en tv- campagnes	1 2	10	12	28	34	26	34	32	30	18	16	19	8	7	12	0	1	2
lokale campagnes	1 1	7	11	31	30	22	34	42	38	14	13	16	9	7	12	1	2	2

MEER CONTROLES	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	basis = bestuurders %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	25	33	26	24	28	27	28	40	26
4	44	29	33	45	30	29	43	27	37
3	18	26	22	17	29	24	19	23	18
2	7	6	11	7	8	11	7	5	11
1	5	4	6	6	4	6	3	3	6
GA	1	2	2	1	1	2	0	2	2

MEER CONTROLES	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	basis = best. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	25	33	26	29	33	26	22	31	30	29	36	21
4	44	29	33	41	26	38	47	33	30	44	26	32
3	18	26	22	17	29	19	19	25	25	15	25	19
2	7	6	11	9	9	9	5	5	10	7	5	16
1	5	4	6	3	1	6	6	4	4	4	6	9
GA	1	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2	3

MEER CONTROLES	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	basis = best. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	25	33	26	27	38	26	28	20	19	23	27	31
4	44	29	33	49	29	36	24	29	26	40	28	28
3	18	26	22	16	24	18	22	30	38	21	30	24
2	7	6	11	5	6	12	6	14	3	11	5	11
1	5	4	6	2	1	6	17	5	10	5	10	5
GA	1	2	2	1	2	2	3	2	4	0	0	1

STRENGERE BOETES	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	basis = bestuurders %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	33	33	22	30	29	22	36	37	22
4	32	27	28	32	26	27	33	28	30
3	19	22	24	20	26	22	18	17	25
2	9	11	15	10	12	18	8	11	12
1	6	6	9	7	6	10	4	5	9
GA	1	1	2	1	1	1	1	2	2

STRENGERE BOETES	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	basis = best. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	33	33	22	32	31	22	29	33	22	42	33	21
4	32	27	28	31	27	29	36	28	30	27	26	25
3	19	22	24	18	23	23	22	22	25	14	23	21
2	9	11	15	12	13	14	8	10	13	9	12	20
1	6	6	9	7	5	11	5	5	8	6	6	9
GA	1	1	2	0	1	1	0	2	1	2	0	3

STRENGERE BOETES	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	basis = best. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	33	33	22	37	37	21	37	20	12	25	26	27
4	32	27	28	38	23	29	7	53	31	29	28	26
3	19	22	24	14	21	25	35	9	27	24	28	19
2	9	11	15	7	14	15	6	9	13	12	5	16
1	6	6	9	4	3	9	12	7	12	9	13	10
GA	1	1	2	0	2	1	3	2	5	1	0	2

CAMERA'S	Totaal			Geslacht						
				man			vrouw			
	basis = bestuurders	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		24	29	25	26	29	25	22	30	25
4		38	26	33	37	24	35	40	27	31
3		25	26	21	24	30	19	26	21	23
2		6	11	12	7	9	12	5	12	12
1		6	7	6	6	7	7	6	7	5
GA		1	1	3	0	1	2	1	3	3

CAMERA'S	Totaal			Leeftijd									
				15-34			35-54			55+			
	basis = best.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		24	29	25	18	26	27	25	29	27	30	34	19
4		38	26	33	43	24	36	35	27	32	37	26	32
3		25	26	21	23	30	17	27	25	22	23	22	23
2		6	11	12	9	15	12	6	8	11	4	10	14
1		6	7	6	7	4	5	6	9	5	5	7	9
GA		1	1	3	0	1	3	1	2	2	1	1	3

CAMERA'S	Totaal			Gewest									
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië			
	basis = best.	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		24	29	25	26	37	27	17	11	19	23	19	22
4		38	26	33	47	26	39	11	37	21	26	21	25
3		25	26	21	19	22	16	30	23	32	35	35	29
2		6	11	12	5	10	12	11	14	13	7	11	12
1		6	7	6	3	3	4	28	13	10	8	14	9
GA		1	1	3	0	2	2	3	2	4	1	0	3

WEGINRICHTING	Totaal			Geslacht						
				man			vrouw			
	basis = bestuurders	%	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5		21	24	20	19	24	20	23	24	19
4		38	32	38	37	30	38	39	35	37
3		25	26	24	28	31	24	20	19	23
2		9	11	12	9	8	9	10	13	15
1		6	6	5	7	6	6	6	6	4
GA		1	1	2	0	1	2	2	3	2

WEGINRICHTING	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	basis = best. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	21	24	20	16	21	20	22	24	20	25	28	18
4	38	32	38	39	27	43	37	36	38	38	31	32
3	25	26	24	25	31	23	26	22	26	22	25	22
2	9	11	12	12	15	10	8	10	11	8	6	15
1	6	6	5	8	3	3	6	6	3	5	9	11
GA	1	1	2	0	1	2	1	2	2	2	0	3

WEGINRICHTING	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	basis = best. %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
5	21	24	20	19	28	16	26	23	26	23	18	25
4	38	32	38	46	33	39	29	41	27	24	29	38
3	25	26	24	22	25	26	22	12	24	30	30	19
2	9	11	12	8	11	13	4	10	11	13	10	8
1	6	6	5	4	3	5	16	10	9	9	12	5
GA	1	1	2	1	1	2	3	4	3	1	1	4

7. NUT VAN EEN SNELHEIDSBEGRENZER

“In welke mate denkt u dat het nuttig is dat er in uw wagen een toestel zit dat u helpt de toegelaten snelheid niet te overschrijden?”

Momenteel is een kleine meerderheid van de bestuurders niet overtuigd van het nut van snelheidsbegrenzers. De meningen hieromtrent zijn gedurende de drie afgelopen jaren niet geëvolueerd: in 2001 waren de meningen zeer verdeeld en in 2002 waren ze meer uitgesproken.

Snelheidsbegrenzers tellen het meest voorstanders onder de vrouwelijke automobilisten, de bestuurders van middelbare leeftijd en de Walen.

NUT SNELHEIDSBEGRENZER	Totaal			Bestuurders			
	basis = iedereen % akkoord	2001	2002	2003	2001	2002	2003
helemaal eens		22	23	21	18	21	16
min of meer eens		31	37	27	30	38	28
min of meer niet eens		20	16	23	24	18	28
helemaal niet eens		19	15	20	25	20	25
geen antwoord		8	9	9	3	3	3

NUT VAN EEN TOESTEL basis = bestuurders % akkoord	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
helemaal eens	18	21	16	14	21	15	22	21	17
min of meer eens	30	38	28	27	37	25	34	39	31
min of meer niet eens	24	18	28	28	18	28	20	18	29
helemaal niet eens	25	20	25	29	20	29	19	19	19
geen antwoord	3	3	3	2	4	2	5	3	5

NUT VAN EEN TOESTEL basis = bestuurders % akkoord	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
helemaal eens	18	21	16	13	20	11	16	20	20	27	24	15
min of meer eens	30	38	28	36	38	33	23	35	24	35	44	28
min of meer niet eens	24	18	28	20	17	29	32	21	29	17	14	27
helemaal niet eens	25	20	25	28	23	24	26	21	23	16	14	29
geen antwoord	3	3	3	3	2	4	3	3	4	5	4	2

NUT VAN EEN TOESTEL basis = bestuurders % akkoord	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
helemaal eens	18	21	16	18	23	13	15	19	14	19	16	22
min of meer eens	30	38	28	34	43	26	22	36	34	24	29	30
min of meer niet eens	24	18	28	25	17	33	22	29	26	24	18	19
helemaal niet eens	25	20	25	21	14	24	39	16	20	27	33	28
geen antwoord	3	3	3	2	3	4	2	0	5	6	4	1

8. VERALGEMENING VAN 30KM/U IN DE BEBOUWDE KOM EN IN SCHOOLOMGEVINGEN

“Is het volgens u een zeer goede, goede, slechte of zeer slechte maatregel om de 30 km/u-snelheidsbeperking te veralgemenen in alle straten van de bebouwde kom, met uitzondering van de grote verkeersaders?”.

“Is het volgens u een zeer goede, goede, slechte of zeer slechte maatregel om in schoolomgevingen de snelheid aan het begin en het einde van de lessen tot 30 km/u te beperken?”

De algemene snelheidsbeperking tot 30 km/u in alle straten van de bebouwde kom, wordt door ten minste 4 op de 10 bevroagen als gunstig bestempeld, wat neerkomt op een daling met 22 procentpunten ten opzichte van vorig jaar. In Brussel staat men er het meest positief tegenover: meer dan 1 op de 2 bestuurders meent dat het gaat om een (heel) goede maatregel.

Ten opzichte van de voorgaande jaren, telt de 30 km/u-snelheidsbeperking in schoolomgevingen beduidend minder aanhangers bij de bestuurders (daling van 10 punten). Dit is geenszins het geval in Brussel, waar 96% van de bestuurders dit een (heel) goede maatregel vindt. In Wallonië zijn er ook veel voorstanders: 91%.

30 KM/U IN BEBOUWDE KOM basis = allen %	Totaal			Bestuurders		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	22	19	14	19	18	11
goede maatregel	34	41	28	31	41	26
slechte maatregel	27	24	33	33	25	35
zeer slechte maatregel	13	9	22	15	10	27
geen antwoord	4	7	3	2	6	1

30 KM/U IN BEBOUWDE KOM BEBOUWDE KOM basis = bestuurders %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	19	18	11	19	20	12	20	15	9
goede maatregel	31	41	26	30	40	25	31	42	28
slechte maatregel	33	25	35	33	22	35	33	29	34
zeer slechte maatregel	15	10	27	17	11	27	13	10	27
geen antwoord	2	6	1	1	7	2	3	4	1

30 KM/U IN BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	19	18	11	19	14	8	19	16	11	21	25	12
goede maatregel	31	41	26	27	39	27	30	43	25	36	40	28
slechte maatregel	33	25	35	31	29	37	35	26	34	31	19	34
zeer slechte maatregel	15	10	27	22	11	27	15	10	29	8	10	24
geen antwoord	2	6	1	1	7	1	1	5	1	4	6	3

30 KM/U IN BEBOUWDE KOM basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	19	18	11	15	23	10	37	7	25	24	9	6
goede maatregel	31	41	26	36	45	27	20	40	28	23	32	24
slechte maatregel	33	25	35	35	20	35	22	32	27	31	35	36
zeer slechte maatregel	15	10	27	12	6	26	21	21	20	20	17	31
geen antwoord	2	6	1	2	6	1	0	0	0	2	7	2

30 KM/U IN SCHOOLOMGEVINGEN basis = allen %	Totaal			Bestuurders		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	63	73	61	61	73	59
goede maatregel	30	21	25	34	22	26
slechte maatregel	4	2	7	4	2	8
zeer slechte maatregel	2	1	5	1	1	6
geen antwoord	1	3	2	0	2	1

30 KM/U IN SCHOOLOMG. basis = bestuurders %	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	61	73	59	58	73	61	64	72	57
goede maatregel	34	22	26	36	23	25	31	22	28
slechte maatregel	4	2	8	4	1	7	4	2	9
zeer slechte maatregel	1	1	6	2	1	6	1	2	5
geen antwoord	0	2	1	0	2	1	0	2	0

30 KM/U IN SCHOOLOMG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	61	73	59	60	66	56	58	74	60	66	78	62
goede maatregel	34	22	26	35	26	28	36	22	28	28	19	21
slechte maatregel	4	2	8	3	4	10	4	2	6	4	0	9
zeer slechte maatregel	1	1	6	1	2	6	2	0	5	2	1	6
geen antwoord	0	2	1	1	2	1	0	2	1	0	2	1

30 KM/U IN SCHOOLOMG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
zeer goede maatregel	61	73	59	50	71	51	80	59	74	78	80	74
goede maatregel	34	22	26	45	23	31	13	36	22	16	18	17
slechte maatregel	4	2	8	4	2	10	7	2	3	2	1	5
zeer slechte maatregel	1	1	6	0	2	7	0	0	0	4	0	4
geen antwoord	0	2	1	1	2	1	0	3	1	0	1	0

9. ERNST VAN DE OVERTREDINGEN

« Vindt u deze overtredingen zeer ernstig, ernstig, niet al te ernstig of niet ernstig:

- stopsignaal niet in acht nemen
- 140 km/u rijden op autosnelweg
- richtingaanwijzers niet gebruiken
- een rood licht negeren om rechts af te slaan
- de veiligheidsafstand niet in acht nemen
- de toegestane parkeerduur overschrijden
- rijden met meer dan het toegestane alcoholgehalte
- over doorlopende witte lijn rijden
- niet rechts houden op de snelweg? »

90% van de bestuurders vindt twee overtredingen ernstig of zeer ernstig:

- rijden met meer dan toegest. alc. gehalte
- een rood licht negeren om rechts af te slaan.
-

Rijden onder invloed is niet enkel een zware overtreding, maar speelt ook een heel belangrijke rol bij het ontstaan van ongevallen, wat niet zo is voor het negeren van een rood licht.

140 km/uur rijden op de autosnelweg en langer parkeren dan toegestaan, zijn twee overtredingen die door de meeste bestuurders en de gehele bevolking meestal beschouwd worden als niet al te ernstig of helemaal niet ernstig.

Heel veel bestuurders minimaliseren nog steeds de rol van snelheid bij het ontstaan van verkeersongevallen.

Mannen en personen jonger dan 35 vinden 140 km/u rijden op de autosnelweg het minst ernstig.

OVERTRE- DING basis=allen %	heel ernstig			ernstig			weinig ernstig			niet ernstig			GA		
	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03
rijden met meer dan toegest. alc. gehalte	72	73	76	24	24	16	3	2	6	0	0	1	1	1	2
een rood licht negeren om rechts af te slaan	64	65	60	30	31	32	4	4	6	0	0	0	2	0	2
stopsignaal niet in acht nemen	49	56	47	44	37	39	6	6	12	0	0	1	1	1	2
over doorlopende witte lijn rijden	40	42	35	45	43	42	12	13	19	2	1	2	1	1	2
veiligheidsafstand niet in acht nemen	27	38	27	56	48	55	15	13	15	1	0	1	1	1	2
richtingaanwijzers niet gebruiken	28	33	25	57	50	56	13	16	15	1	0	1	1	1	2

niet rechts houden op de autosnelweg	24	27	24	49	48	42	23	21	29	3	3	3	1	1	2
140 km/u rijden op autosnelweg	16	19	15	29	29	26	36	34	41	18	18	16	1	0	2
toegestane parkeerduur overschrijden	8	9	8	13	15	15	32	30	33	46	44	42	1	2	2

OVERTREDING	heel ernstig			ernstig			weinig ernstig			niet ernstig			GA		
	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03	01	02	03
basis = best. %															
rijden met meer dan toegest. alc. gehalte	69	72	74	27	24	18	3	3	6	0	0	1	1	1	1
een rood licht negeren om rechts af te slaan	63	63	57	31	32	35	5	4	7	0	0	0	1	1	1
stopsignaal niet in acht nemen	48	54	44	44	38	42	7	7	13	1	1	1	0	0	1
over doorlopende witte lijn rijden	38	39	31	46	44	44	13	15	22	3	2	3	0	1	1
veiligheidsafstand niet in acht nemen	24	34	24	60	50	56	15	15	18	1	0	1	0	1	1
richtingaanwijzers niet gebruiken	23	29	21	61	51	60	15	19	17	1	0	1	0	1	1
niet rechts houden op de autosnelweg	19	22	19	50	48	44	26	25	32	4	4	3	1	1	1
140 km/u rijden op autosnelweg	11	14	10	26	24	24	40	38	45	23	23	21	0	1	0
toegestane parkeerduur overschrijden	6	8	6	10	12	14	32	30	32	51	48	46	1	2	1

140 RIJDEN OP AUTOSNELWEG	Totaal			Geslacht					
				man			vrouw		
	basis = bestuurders %	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002
heel ernstig	11	14	10	9	14	9	13	14	12
ernstig	26	24	24	24	22	22	28	28	25
weinig ernstig	40	38	45	39	38	44	42	38	47
niet ernstig	23	23	21	28	25	24	17	20	16
geen antwoord	0	1	0	0	1	0	0	0	0

140 RIJDEN OP AUTO- SNELWEG basis = best. %	Totaal			Leeftijd								
				15-34			35-54			55+		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
heel ernstig	11	14	10	10	11	7	11	10	10	13	24	14
ernstig	26	24	24	17	20	14	25	25	26	38	28	30
weinig ernstig	40	38	45	45	40	47	39	40	46	36	32	42
niet ernstig	23	23	21	28	29	32	25	24	17	13	16	14
geen antwoord	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0

140 RIJDEN OP AUTO- SNELWEG basis = best. %	Totaal			Gewest								
				Vlaanderen			Brussel			Wallonië		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003	2001	2002	2003
heel ernstig	11	14	10	8	16	9	14	11	12	16	12	12
ernstig	26	24	24	18	23	22	33	16	33	39	30	24
weinig ernstig	40	38	45	48	35	50	33	41	42	28	42	37
niet ernstig	23	23	21	26	26	19	20	29	10	17	16	27
geen antwoord	0	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0

BESLUIT

Voor de weggebruikers is rijden onder invloed veruit de belangrijkste ongevallenfactor. Geen enkele andere factor werd vernoemd door meer dan de helft van de bevrageden.

Te snel rijden komt op de tweede plaats. Het goede resultaat van 2002 is in 2003 vervaagd. De destabiliserende toon van de affiches van 2002 kon de bestuurders beter tot de orde roepen dan de symbolischer aanpak van de campagne van 2003.

Alles wat sinds twee jaar werd ondernomen op het vlak van snelheid, heeft de mentaliteit beslist in positieve zin beïnvloed. De opvattingen over snelheid bij de bestuurders zijn drastisch gewijzigd. Thans wordt snel rijden sociaal onaanvaardbaar gevonden en meent men dat men hierdoor het eigen leven en dat van anderen op het spel zet. In 2001 werd snelheid nog vooral beschouwd als een middel om tijdwinst te boeken.

Betreffende de snelheidsbeperkingen die de bestuurders zouden kiezen moesten ze daartoe de mogelijkheid hebben, zijn er verschillen naar gelang van het type verkeer. Globaal gesproken is de meerderheid van de bestuurders tevreden met de huidige maximumsnelheden.

Op de autosnelweg zouden er het meest bestuurders kiezen voor een hogere snelheid (2/3 is voor 120 km/u, 1/3 is voorstander van 140 km/u) en voor ongeveer twee derden van de bestuurders is 140 km/u rijden een weinig of helemaal niet ernstige overtreding.

Op de weg en in de bebouwde kom ligt het tevredenheidscijfer nog hoger en ten hoogste een op de tien chauffeurs zou opteren voor een hogere maximumsnelheid. Een op de acht bestuurders zou kiezen voor een snelheid van 70 km/u op de weg. Deze verhouding is dezelfde in Vlaanderen en Wallonië en bedraagt een op de zes in Brussel. In 2001 waren de verschillen tussen de gewesten duidelijker afgetekend. In Vlaanderen lag de verhouding zeer

laag ten opzichte van beide andere gewesten. De snelheidsbeperkingen worden (heel) vaak nageleefd door zeven op de tien bestuurders, ongeacht het type verkeer.

In de bebouwde kom werden er twee bijzondere snelheidsbeperkingen ter beoordeling van de bestuurders voorgelegd, namelijk de algemene snelheidsbeperking tot 30 km/u in de straten van de bebouwde kom, met uitzondering van grote verkeersaders en de 30 km/u-snelheidsbeperking in schoolomgevingen aan het begin en het einde van de lessen. De eerste maatregel wordt niet als heel gunstig ervaren, maar de tweede wél, vooral in Brussel, waar de bestuurders het bijna unaniem eens zijn dat het een (zeer) goede maatregel is.

Er bestaan bepaalde apparaten die de bestuurders helpen de wettelijke maximumsnelheid niet te overschrijden. Deze apparaten worden aangebracht in de wagen, maar de bestuurders zijn nog niet overtuigd van het nut van dergelijke apparatuur.

Een belangrijk element in de snelheidsproblematiek is de subjectieve pakkans. De controlekans ligt nog niet bijster hoog, maar is sinds 2001 zeker verhoogd op de weg en vooral op de autosnelweg. In Vlaanderen ligt dit gevoel het hoogst op de autosnelweg en op de weg en in Brussel binnen de bebouwde kom.

Er zijn drie soorten middelen om de mensen aan te sporen minder snel te rijden: handhaving, sensibilisatie en infrastructuur. De beste manier blijft de opvoering van de controles. Strengere boetes en het aanbrengen van camera's zijn eveneens belangrijke stimuli. Deze stimuli werken vooral in op het kortetermijngedrag van de bestuurders en zijn een onmisbare aanvulling op de sensibilisatie.

Snelheid blijft vooral een probleem van mannen en jongeren. Bestuurders kunnen worden opgesplitst in twee categorieën met elk een verschillende visie omtrent de snelheidsproblematiek: vrouwen en mensen ouder dan 55 enerzijds, en mannen en personen jonger dan 35 anderzijds.

Deze laatsten zijn minder geneigd te denken dat snel rijden aan de basis ligt van ongevallen, dat men hiermee het eigen leven en dat van anderen in gevaar brengt, en dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. Dit laatste aspect was opvallend sterk aanwezig bij jongeren, maar niet bij mannen. Een groot aantal van hen beschouwt snel rijden als een middel om tijd te winnen en veel onder hen zouden ook kiezen voor hogere maximumsnelheden.

Als de bevolking per gewest wordt ingedeeld in verschillende lagen, komt een bijzonder kenmerk van de Brusselaars aan het licht: veel van hen zouden kiezen voor een hogere snelheidsbeperking in de bebouwde kom. Voor de overgrote meerderheid van hen is snelheid een middel om tijd te winnen. De meesten van hen vinden de algemene snelheidsbeperking van 30 km/u in de straten van de bebouwde kom, met uitzondering van grote verkeersaders, een (zeer) goede maatregel. Haast allemaal vinden ze de 30km/u-snelheidsbeperking in schoolomgevingen een (zeer) goede maatregel.

Sensibilisatie en handhaving hebben hun nut reeds bewezen als aanvullende maatregelen, maar de herhaling van een boodschap is onontbeerlijk om succes te bereiken.

AANBEVELINGEN

- het “enhanced enforcement” opvoeren
- de aanpak van de verschillende sensibilisatiecampagnes doen evolueren
- de controles opvoeren
- meer richtbaarheid geven aan de controles

jacqueline prigogine