



BIVV

Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid?

Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015)

Dankwoord

De auteurs en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid bedanken volgende personen en organisaties voor hun gewaardeerde bijdrage aan dit onderzoek:

- ▶ Wouter Van den Berghe, Directeur van het Kenniscentrum van het BIVV
- ▶ Ricardo Nieuwkamp (KCC) en Ludo Kluppels (PAIR) van het BIVV, die het rapport kritisch nalazen. De enige eindverantwoordelijken van het rapport zijn uiteraard de auteurs.
- ▶ Vertaalbureau 'Dynamic Translations' die het rapport naar het Frans vertaalde, en Nathalie Focant van het BIVV voor het nalezen en corrigeren van de vertaling.
- ▶ Vertaalbureau 'To the Point Translations' die de samenvatting naar het Engels vertaalde.
- ▶ Het studie bureau 'Significant GFK' voor de organisatie van het veldwerk.

Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015)

Onderzoeksrapport nr. 2016-R-09-NL

D/2016/0779/60

Auteurs: Meesmann Uta & Schoeters Annelies

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 22-12-2016

Gelieve naar dit document te refereren als: Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016) Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Meesmann, U. & Schoeters, A. (2016) Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière ? Résultats de la cinquième mesure nationale d'attitudes en matière de sécurité routière de l'IBSR (2015). Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité Routière.

A summary of this report is also available in English under the title: How do car drivers look at road safety? Results of the fifth national attitude measurement on road safety of the Belgian Road Safety Institute (2015). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute - Knowledge Centre Road Safety.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	4
Summary	10
1 Inleiding	15
2 Methodologie	16
3 Resultaten	17
3.1 Verkeersveiligheid in het algemeen	17
3.1.1 Bezorgdheid over verkeersongevallen	17
3.1.2 Aanvaardbaarheid van risico-gedragingen in het verkeer	18
3.2 Rijden onder invloed van alcohol	18
3.2.1 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol	19
3.2.2 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol	20
3.2.3 Meningen over rijden onder invloed van alcohol	20
3.3 Snelheid en te snel rijden	21
3.3.1 Zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen	22
3.3.2 Aanvaardbaarheid van (te) snel rijden	23
3.3.3 Meningen over (te) snel rijden	24
3.4 Gebruik van de veiligheidsgordel	26
3.4.1 Zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel	26
3.4.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel	28
3.4.3 Meningen over het gebruik van de veiligheidsgordel	28
3.5 Gebruik van kinderbevestigingssystemen	29
3.5.1 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen	29
3.5.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen	30
3.5.3 Meningen over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen	31
3.6 Afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden	32
3.6.1 Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden	32
3.6.2 Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden	34
3.6.3 Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden	34
3.7 Handhaving en draagvlak van maatregelen	35
3.7.1 Subjectieve pakkans	36
3.7.2 Objectieve pakkans	37
3.7.3 Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk	38
3.7.4 Mening over de huidige regels en straffen	39
3.7.5 Meningen over potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen	41
4 Verdere vergelijkingen	43
4.1 Internationale vergelijking (ESRA 2015)	43

4.2	Vergelijking van attitudemetingen op basis van verschillende methodes	45
4.2.1	Vergelijking van de steekproeven	45
4.2.2	Vergelijking van de antwoorden	46
4.2.3	Conclusie vergelijking methodes en verdere stappen	48
5	Algemene conclusies en aanbevelingen	50
	Lijst van tabellen, figuren en bijlagen	52
	Referenties	54
	Bijlage 1: Gedetailleerde beschrijving van de methodologie	57
	Bijlage 2: Vragenlijst	61

SAMENVATTING

Doel en methodologie

De BIVV-attitudemeting is gebaseerd op 1.537 interviews van bestuurders die in België gedomicilieerd zijn en die de laatste zes maanden voorafgaand aan het interview minimaal 1500 km afgelegd hebben als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau "Significant GfK" tussen 07/05/2015 en 17/07/2015.

De attitudemeting bevatte een aantal stellingen waarover respondenten zich konden uitspreken. Voor de stellingen die in voorgaande attitudemetingen met dezelfde formulering werden bevraagd, wordt de evolutie gegeven. Voor elke attitudestelling werd bovendien onderzocht of er al dan niet een verband bestaat tussen de stelling en bepaalde kenmerken van de bestuurders (met name geslacht, leeftijd en gewest).

De attitudemeting van 2015 omvatte de volgende thema's: rijden onder invloed van alcohol, snelheid en te snel rijden, gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingsystemen, afleiding door gsm-gebruik, handhaving en het draagvlak voor bestaande en potentiële maatregelen.

Belangrijkste resultaten

Verkeersveiligheid in het algemeen

- Verkeersveiligheid is een thema dat de Belgische bestuurders sterk bezighoudt. Meer dan acht op tien bestuurders geeft aan (sterk) bezorgd te zijn om verkeersongevallen. De bezorgdheid over verkeersongevallen ligt net zoals tijdens de vorige attitudemeting in 2012 hoger dan de bezorgdheid voor andere maatschappelijke thema's zoals milieuvervuiling, criminaliteit of werkloosheid. De bezorgdheid over verkeersongevallen is groter bij vrouwen en bij Waalse bestuurders. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is men daarentegen meer bezorgd over het fileprobleem en milieuvervuiling. In vergelijking met andere Europese landen valt het op dat Belgen voor alle maatschappelijke problemen – en dus ook voor verkeersveiligheid – een grotere bezorgdheid tonen dan weggebruikers in andere landen (ESRA, Torfs, et al., 2016).
- Voor verschillende vormen van risicovol gedrag in het verkeer, is de aanvaardbaarheid bij de Belgische bestuurders het grootst voor "140 km/u op de autosnelweg rijden wanneer er geen verkeer is". Het minst aanvaard is: "rijden na het nemen van drugs", "rijden zonder verzekering", "kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto" en "verder rijden wanneer men te slaperig is"¹.

Rijden onder invloed van alcohol

- Rijden onder invloed van alcohol komt nog steeds relatief vaak voor bij Belgische bestuurders. De zelfgerapporteerde prevalentie bedraagt 12% en is amper veranderd ten opzichte van de metingen in 2012, 2009 en 2006. Ook in de gedragsmetingen stellen we vast dat het geobserveerd percentage bestuurders dat onder invloed van alcohol rijdt, geen verbetering kent (Focant, 2016). We vinden een hogere zelfgerapporteerde prevalentie bij mannen en bij Waalse bestuurders. Qua leeftijd zijn er geen significante² verschillen. Internationale vergelijkingen tonen ons dat in België vaker onder invloed van alcohol wordt gereden dan in andere Europese landen en dit geldt zowel voor zelfgerapporteerd gedrag (ESRA, Achermann Stürmer, 2016) als voor geobserveerd gedrag (DRUID, Houwing et al., 2011).
- Slechts 3% van de bestuurders vindt rijden onder invloed van alcohol aanvaardbaar. Dit percentage verschilt nauwelijks van wat in de vorige metingen werd vastgesteld. Het zijn voornamelijk mannen en bestuurders uit Brussel die vaker aangeven dat ze dit gedrag aanvaardbaar vinden.

¹ Groepsverschillen m.b.t. de aanvaardbaarheid van deze gevaarlijke gedragingen worden in wat volgt meer in detail besproken.

² Wanneer de term "significant" in dit rapport gebruikt wordt, verwijst dit steeds naar "statistisch significant".

- Dat rijden onder invloed tot een verhoogd ongevalsrisico leidt, wordt beaamd door 93% van de bestuurders. Dit percentage verschilt weinig van de vorige meting in 2012. Het verhoogde risico is minder goed gekend door mannen en door 39- tot 49-jarigen.
- Voorts is de gepercipieerde gedragscontrole m.b.t. rijden onder invloed niet veranderd ten opzichte van de vorige meting: 92% van de respondenten beaamt dat het moeilijk is om correct te reageren in een gevaarlijke situatie als je onder invloed van alcohol rijdt. Hier vinden we opnieuw een lager percentage bij mannelijke bestuurders.
- De sociale norm m.b.t. rijden onder invloed is licht verbeterd, maar niet significant, ten opzichte van 2012: drie kwart van de Belgische bestuurders denkt dat de meeste van hun vrienden of kennissen rijden onder invloed onaanvaardbaar vinden. Hoewel we inzake gedrag en de attitudes rond alcohol weinig leeftijdsverschillen zien, stellen we vast dat de sociale norm wel opvallend beter is bij de twee oudste leeftijdsgroepen dan bij de jongere groepen. Verder blijkt dat Wallonië, naast een hogere zelfgerapporteerde prevalentie, ook een slechtere sociale norm kent: Walen ervaren relatief vaker dat rijden onder invloed aanvaard wordt in hun sociale omgeving.

Snelheid en te snel rijden

- Snelheidsovertredingen komen nog steeds frequent voor: in 2015 geven bijna negen op tien bestuurders toe wel eens 10 km/u te snel te rijden. De meeste overtredingen gebeuren in de zone 30: zeven op tien bestuurders geeft toe daar wel eens 50 km/u te rijden. Verder zegt zes op tien wel eens 140 km/u te rijden op de autosnelweg en iets meer dan de helft geeft toe in de bebouwde kom wel eens 70 km/u te rijden. Deze percentages verschillen weinig van de resultaten van 2012. Het zijn vooral de vrouwen, de oudere bestuurders en de Vlamingen die minder vaak zeggen de snelheidslimiet te overschrijden. In de meeste andere Europese landen worden evenveel snelheidsovertredingen gerapporteerd als in België (ESRA, Yannis, et al. 2016).
- “140 km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is” wordt uit een reeks van risicovolle gedragingen in het verkeer het vaakst als aanvaardbaar (38%) beschouwd. Bij de andere stellingen m.b.t. te snel rijden varieert de aanvaardbaarheid tussen 8% (50 km/u rijden waar de maximale snelheid 30 km/u is) en 6% (70 km/u rijden in de bebouwde kom). Voor geen enkele stelling is de aanvaardbaarheid significant veranderd ten opzichte van 2012. Voor de meeste stellingen ligt de aanvaardbaarheid lager bij vrouwen en bij 63-plussers.
- Driekwart van de bestuurders stemt in dat snel rijden je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten is. Wat de sociale norm betreft, zegt slechts één op zes bestuurders dat snel rijden voor hen sociaal onaanvaardbaar is. Deze percentages verschillen niet significant met deze uit de attitudemeting van 2012. Verder stellen we vast dat vrouwen, oudere bestuurders en Vlamingen – naast een lager zelfgerapporteerd gedrag – ook een betere risicoperceptie en sociale norm kennen.
- Slechts 67% van de bestuurders erkent dat het moeilijk is om correct te reageren in een gevaarlijke situatie als men sneller dan de limiet rijdt, dit percentage is niet significant veranderd ten opzichte van 2012. Opnieuw stellen we bij vrouwen en bij oudere bestuurders een hoger percentage vast. Het zijn vooral de Waalse bestuurders die met deze stelling akkoord gaan.
- Voorts is de gepercipieerde sociale norm m.b.t. te snel rijden nauwelijks veranderd in vergelijking met de vorige meting. Zes op tien bestuurders denken dat de meeste van hun vrienden of kennissen vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren. Ook hier vinden we hogere percentages bij oudere bestuurders en bij Vlamingen.
- Bijna zes op de tien bestuurders vindt dat de snelheidslimieten op aanvaardbare niveaus zijn opgesteld. Ook dit percentage verschilt nauwelijks van de vorige attitudemetingen. Vrouwen en oudere bestuurders gaan hier vaker mee akkoord.
- Slechts 36% van de bestuurders is van mening dat het ongevalsrisico toeneemt als je je snelheid met 10 km/u verhoogt. Dit verschilt amper met het resultaat uit 2012. Bij 63-plussers ligt dit percentage opvallend hoger: bijna de helft stemt in met deze stelling.
- Eén op tien bestuurders zegt dat men snel moet rijden omdat men de indruk heeft anders tijd te verliezen. Dit percentage verschilt niet significant van de vorige attitudemeting. Jonge bestuurders en Walen gaan hier vaker mee akkoord.

Gebruik van de veiligheidsgordel

- Het gebruik van de veiligheidsgordel kent een zeer gunstige evolutie. We kunnen sinds de attitudemeting van 2003 een sterke stijging vaststellen van de zelfgerapporteerde gordeldracht, al is de stijging tussen 2012 en 2015 niet significant. In 2015 vinden we nog steeds grote verschillen naargelang de plaats in het voertuig en de gordeldracht: als bestuurder of passagier vooraan bedraagt de gordeldracht 88%, terwijl deze als passagier achterin slechts 62% bedraagt. Verder kunnen we een beter zelfgerapporteerd gedrag vaststellen bij vrouwen en bij 63-plussers. De internationale ESRA-resultaten tonen bovendien aan dat Belgische weggebruikers m.b.t. gordeldracht intussen beter presteren dan weggebruikers in de meeste andere Europese landen (ESRA, Trotta, et al., 2016).
- Achteraan in de wagen geen gordel dragen, wordt door 80% van de respondenten als onaanvaardbaar beschouwd, het niet-dragen van de gordel vooraan in de wagen door 91% van de respondenten. Hoewel de aanvaardbaarheid van deze gedragingen kleiner wordt, is er geen significant verschil met 2012. In Brussel is de aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de gordel, groter.
- Acht op tien bestuurders zegt dat ze altijd aan hun passagiers vragen om hun gordel om te doen; dit percentage verschilt nauwelijks van het resultaat uit 2012. Ook hier vinden we een hoger percentage bij vrouwen.
- Net zoals tijdens de vorige attitudemeting is 12% van de bestuurders van mening dat het niet nodig is om achteraan de gordel te dragen. Dit percentage ligt opvallend hoger bij de Brusselse bestuurders (20%).

Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

- Slechts 84% van de Belgische bestuurders zegt dat ze kinderen altijd in het juiste beveiligingssysteem vervoeren. Deze zelfgerapporteerde prevalentie verschilt weinig met wat in 2012 werd vastgesteld. Mannen, 18- tot 29-jarigen en Brusselse bestuurders rapporteren minder vaak dat ze kinderen altijd in het juiste beveiligingssysteem vervoeren. Ook wat het gebruik van kinderzitjes betreft, tonen de resultaten van ESRA een betere prestatie in België dan in de meeste andere Europese landen (Trotta, et al., 2016).
- Hoewel 14% van de bestuurders toegeeft dat ze kinderen niet altijd in het juiste beveiligingssysteem vervoeren, wordt dit gedrag sterk door hen afgekeurd. Slechts 1% van de bestuurders vindt het aanvaardbaar om kinderen niet vastgemaakt te vervoeren in de auto. Dit percentage ligt het laagst bij 63-plussers.
- Het risico van het fout gebruik van kinderzitjes wordt algemeen erkend: van alle respondenten gaat 97% akkoord dat het gevaarlijk is om een kind te vervoeren dat niet correct is vastgemaakt. Het percentage is het laagst bij de leeftijdsgroep 30- tot 38-jarige bestuurders en het hoogst in Wallonië.
- Een derde van de bestuurders vindt dat de gebruiksaanwijzingen voor kinderzitjes onduidelijk zijn. Dit percentage is licht toegenomen, maar niet significant, ten opzichte van 2012. Hoe ouder de bestuurder, hoe vaker men akkoord gaat met deze stelling. Verder is het percentage ook hoger bij Waalse bestuurders.
- Onder de bestuurders is 7% van mening dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken. In tegenstelling tot het zelfgerapporteerd gedrag en de aanvaardbaarheid van het niet vastmaken van kinderen, wordt deze stelling door de 63-plussers vaker beaamd dan door de 18- tot 29-jarigen.

Afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden

- Het gebruik van de gsm tijdens het rijden is nog steeds een wijdverspreid fenomeen. Het vaakst geven bestuurders toe dat ze wel eens een sms hebben gelezen tijdens het rijden (46%); het percentage dat toegeeft wel eens een sms te versturen ligt lager (34%). Verder wordt handenvrij bellen vaker gerapporteerd (41%) dan bellen met de gsm in de hand (32%). Over het algemeen neemt het zelfgerapporteerd gebruik van de telefoon achter het stuur af met de leeftijd. Handenvrij bellen wordt vaker gerapporteerd door mannen en door Brusselse bestuurders. Bellen met de gsm in de hand wordt minder vaak gerapporteerd in Vlaanderen. Internationale

vergelijkingen tonen dat Belgen minder vaak bellen tijdens het rijden (handenvrij en niet-handenvrij) maar evenveel sms'en tijdens het rijden als bestuurders uit andere Europese landen (ESRA, Trigo, et al., 2016). Ondanks het hoge toegevoegde gebruik van de gsm achter het stuur, ligt de aanvaardbaarheid ervan zeer laag. Slechts 2% van de bestuurders vindt het aanvaardbaar om te bellen met de gsm in de hand of om een sms te versturen tijdens het rijden. Een hogere aanvaardbaarheid vinden we bij de jonge bestuurders en bij Brusselaars.

- 95% van de bestuurders kent het verhoogde ongevalsrisico door te telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden. Verder is 91% van mening dat je aandacht voor het verkeer vermindert als je niet-handenvrij telefoneert en vindt slechts 64% dat je aandacht voor het verkeer vermindert als je handenvrij telefoneert. De risicoperceptie is (voor elke stelling) lager bij mannen, bij jonge bestuurders en bij Brusselaars.
- Drie kwart van de bestuurders zegt dat bijna alle automobilisten af en toe bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden. Deze gepercipieerde sociale norm verschilt nauwelijks van het resultaat in 2012 en is slechter bij Waalse bestuurders.

Handhaving

- De subjectieve pakkans verwijst naar de persoonlijke inschatting door de respondent van de kans om tijdens het rijden gecontroleerd te worden op een verkeersovertreding. De respondenten percipiëren de grootste subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen: een derde van de bestuurders vindt de kans groot om hierop gecontroleerd te worden tijdens een typische autorit. Slechts een tiende van de bestuurders vindt dat de kans groot is om op rijden onder invloed van alcohol of op gordeldracht gecontroleerd te worden en slechts 4% zegt dit over drugs. De subjectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol is significant toegenomen ten opzichte van 2012 terwijl de subjectieve pakkans op gordeldracht significant is afgenomen. 63-plussers en Waalse bestuurders ervaren een lagere subjectieve pakkans op snelheid en alcohol dan andere bestuurders. Algemeen zien we dat in België de subjectieve pakkans - met uitzondering van snelheidscontroles - lager ligt dan in de meeste andere Europese landen (ESRA, Buttler, 2016).
- De objectieve pakkans betreft het effectieve aantal controles in een bepaald tijdsinterval. Deze pakkans wordt in de studie afgeleid uit het antwoord van de respondenten op de vraag hoeveel keer zij gedurende de voorbije 12 maanden door de politie tegengehouden/gestopt werden voor een controle. Deze objectieve pakkans is ten opzichte van 2012 niet significant veranderd en ligt duidelijk onder het Europese gemiddelde (ESRA, Buttler, 2016). In de attitudemeting van het BIVV in 2015 geven 27% van de Belgische bestuurders aan in het afgelopen jaar gecontroleerd te zijn door de politie (dit omvat niet de controles door onbemande snelheidscamera's). Vrouwen en 63-plussers zeggen minder vaak te zijn gecontroleerd.
- De objectieve pakkans op rijden onder invloed van alcohol is wel significant toegenomen ten opzichte van 2012: in 2015 zei 20% van de bestuurders ten minste één keer een ademtest te hebben afgelegd in het afgelopen jaar (2012: 14%). Bovendien ligt het aandeel Belgische bestuurders dat alcoholcontroles rapporteert ook nog altijd onder het Europese gemiddelde (ESRA, Buttler, 2016).
- Wat de straffen betreft, is het percentage van de bestuurders dat het afgelopen jaar een boete heeft moeten betalen (26%) significant afgenomen ten opzichte van 2012. Verder geeft 2% van de bestuurders aan veroordeeld te zijn door een rechtbank voor een verkeersinbreuk. Beide percentages liggen hoger bij de Brusselse bestuurders en lager bij de twee oudste leeftijdsgroepen (50- tot 62-jarigen en 63-plussers).

Draagvlak voor maatregelen

- Er is een groot maatschappelijk draagvlak voor strengere regels voor rijden onder invloed van drugs (84%) en alcohol (70%). Het draagvlak is het kleinst voor strengere snelheidslimieten (37%). Oudere bestuurders zijn over het algemeen meer voorstander van strengere regels. Verder is het draagvlak voor strengere regels rond gordeldracht kleiner in Brussel.
- Een toename van de controles wordt vooral gesteund wanneer het gaat om drugs (72%) en alcohol (63%). Slechts 56% vindt dat de regels onvoldoende worden gecontroleerd wanneer het gaat om het dragen van de gordel, en minder dan de helft van de respondenten (44%) zegt dit over snelheidsovertredingen. Hoe ouder men is, hoe meer men pleit voor een toename van de

controles. Voorts vinden Waalse bestuurders het meest dat de regels onvoldoende worden gecontroleerd.

- De mening dat de straffen te zwaar zijn, wordt voornamelijk ondersteund wanneer het gaat over snelheidsovertredingen (38%) en de veiligheidsgordel (26%). Slechts 9% vindt dat de straffen voor rijden onder invloed van alcohol te zwaar zijn, en 6% vindt dit voor drugs. Over het algemeen zijn het vooral mannen en Brusselse bestuurders die vaker vinden dat de straffen voor bepaalde verkeersinbreuken te zwaar zijn.
- Wat potentiële nieuwe maatregelen betreft, is het draagvlak het grootst voor een nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders (80%). Het zijn vooral vrouwen en oudere bestuurders die deze maatregel steunen. Bij de doelgroep zelf, de 18- tot 29-jarige bestuurders, gaat 71% akkoord.
- De verplichte installatie van het alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol, vindt steun bij 77% van de bestuurders. Het draagvlak is groter bij vrouwen, oudere bestuurders en in Wallonië.
- Het rijbewijs met punten wordt door iets minder dan de helft van de bestuurders gesteund (45%). Het draagvlak is groter bij oudere bestuurders en in Vlaanderen.

Belangrijkste aanbevelingen

De attitudemetingen van het BIVV leveren een inzicht in de onderliggende factoren van risicovol rijgedrag. De resultaten helpen om specifieke doelgroepen te identificeren en achterliggende motivaties voor riskant rijgedrag te begrijpen. Hieruit kunnen aanbevelingen over verschillende verkeersveiligheidsthema's afgeleid worden.

Algemeen wordt het menselijk gedrag als één van de hoofdfactoren voor verkeersongevallen gezien, naast onder meer problemen met het voertuig en de infrastructuur. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het dus noodzakelijk om riskant verkeersgedrag te reduceren. Gedrag kan op verschillende manieren beïnvloed worden. Mogelijke hefboomen zijn o.a.: wetgeving, handhaving, infrastructuure- of voertuigtechnische veranderingen, educatie of sensibilisatie. Algemeen geldt dat een geïntegreerde aanpak van verschillende maatregelen de beste resultaten kan voorleggen qua effectiviteit (bv. Delaney et al., 2004).

In wat volgt, wordt voornamelijk kort ingegaan op de primaire doelgroep van een bepaald verkeersveiligheidsthema en mogelijke aanknopingspunten voor maatregelen die gericht zijn op een verandering van de achterliggende (socio-cognitieve) motivaties voor dit type van riskant gedrag in het verkeer.

Rijden onder invloed van alcohol

- Primaire doelgroep: mannen, maar ook het brede publiek.
- Mogelijke aanknopingspunten: sociale aanvaardbaarheid en hiermee verbonden de sociale omgeving (sociale norm).

Snelheid en te snel rijden

- Primaire doelgroep: mannen, bestuurders van jonge en gemiddelde leeftijd, maar ook het brede publiek.
- Mogelijke aanknopingspunten: persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden, de sociale norm, het risicobesef van te snel rijden, verhoging van het draagvlak voor de geldende snelheidslimieten.

Gebruik van de veiligheidsgordel

- Primaire doelgroep: mannen, jonge bestuurders, maar ook het brede publiek.
- Mogelijke aanknopingspunten: bewustmaking van de risico's verbonden aan het niet-dragen van de gordel (ook achteraan in de wagen).

Gebruik van kinderbevestigingssystemen

- Primaire doelgroep: het brede publiek en met betrekking tot "risicoperceptie bij korte trajecten" en de "duidelijkheid van de gebruiksaanwijzingen": oudere bestuurders.

- Mogelijke aanknopingspunten: correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen, risicoperceptie bij korte trajecten, verduidelijking van de gebruiksaanwijzingen voor het correct gebruik van kinderzitjes (vooral voor oudere bestuurders), sensibilisatie voor het gebruik van de veiligheidsgordel in het algemeen (impact ook op gebruik kinderzitjes).

Afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden

- Primaire doelgroep: jonge bestuurders.
- Mogelijke aanknopingspunten: bewustmaking van de risico's (ook het risico van handenvrij bellen) en de sociale norm.

SUMMARY

How do car drivers look at road safety? Results of the fifth national attitude measurement on road safety of the Belgian Road Safety Institute (2015).

Objective and methodology

The BIVV attitude measurement is based on interviewing 1.537 drivers who are domiciled in Belgium and covered at least 1.500 km while driving a car or van in the past six months preceding the interview. The interviews were conducted orally by interviewers from the consultancy 'Significant GfK' between 07/05/2015 and 17/07/2015.

The attitude measurement contained a number of statements on which respondents could express an opinion. The report describes the evolution of opinions in those cases where the same wording was used for the according statement in previous attitude measurements. Furthermore, each attitude statement was examined as to whether or not there is a relationship between the statement and certain characteristics of the drivers (in particular sex, age and region).

The 2015 attitude measurement included the following topics: driving under the influence of alcohol, speed and speeding, use of seat belt and child restraint systems, distraction due to mobile phone use, respect and support for existing and potential measures.

Key results

Road safety in general

- Road safety is a topic that is a matter of concern to Belgian drivers. More than eight out of ten drivers indicate being (strongly) concerned about traffic accidents. As was the case in the previous attitude measurement in 2012, the concern about traffic accidents is more pronounced than the concern for other social issues such as environmental pollution, crime or unemployment. The concern about traffic accidents is greater in women and Walloon drivers. In the Brussels Capital Region there is more concern about the problem of traffic congestion and environmental pollution. In comparison with other European countries it is notable that Belgians show greater concern towards all social problems - and therefore also road safety - than road users in other countries (ESRA, Torfs, et al., 2016).
- Among the various forms of risky behaviour in traffic, Belgian drivers consider driving at "140 km/h on the motorway when there is no traffic" as being the most acceptable. The least accepted risky driving behaviours are: "driving after taking drugs", "driving without insurance", "carrying children not fastened in the car" and "continue driving when feeling too sleepy"³.

Driving under the influence of alcohol

- Driving under the influence of alcohol is still relatively frequent in Belgian drivers. In 2015, 12% of the drivers say that they have driven under influence of alcohol (above the legal limit) at least once in the last month. The situation has barely changed compared to the results of the attitude measurements in 2012, 2009 and 2006. We also conclude from the road side surveys that the observed percentage of drivers that are driving under the influence of alcohol show no improvement (Focant, 2016). We find a higher self-reported prevalence in men and Walloon drivers. In terms of age there are no significant differences. International comparisons show us that drivers in Belgium drive more often under the influence of alcohol than in other European countries and this is true both for self-reported behaviour (ESRA, Achermann Stürmer, 2016) and observed behaviour (DRUID, Houwing et al., 2011).
- Only 3% of drivers consider driving under the influence of alcohol as acceptable. This percentage is only slightly different from what was found in the previous measurements. Mainly men and drivers from Brussels indicate more often that they find this behaviour acceptable.

³ Group differences regarding the acceptability of this dangerous behaviour are discussed in more detail below.

- The fact that driving under the influence leads to an increased risk of accident is acknowledged by 93% of drivers. This percentage is much the same as the previous measurement in 2012. The increased risk is less well known by men and by 39- to 49-year-olds.
- Perceived behavioural control with respect to driving under the influence did not change compared to the previous measurement: 92% of respondents agree that it is difficult to react appropriately in a dangerous situation when driving under the influence of alcohol. Here again we find a lower percentage among male drivers.
- The social norm with regard to driving under the influence has improved slightly, but not significantly compared to 2012: three-quarters of Belgian drivers think that most of their friends or acquaintances find driving under the influence unacceptable. Although no considerable age differences can be perceived with regard to behaviour and attitudes to alcohol, we see that the social norm is considerably better among the two oldest age groups than the younger groups. Besides a higher self-reported prevalence, it also appears that Wallonia has a poorer perception of the social norm: Walloons feel relatively frequently that driving under the influence is accepted in their social environment.

Speed and speeding

- Speed violations still occur frequently: in 2015 almost nine out of ten drivers admit to driving 10 km/h too fast. Most offences happen in the 30 zone: seven in ten drivers admit to driving occasionally 50 km/h. Furthermore, six out of ten drivers admit to sometimes driving 140 km/h on the motorway and slightly more than half admits to driving 70 km/h on occasion in built-up areas. These percentages vary little from the 2012 results. Particularly women, older drivers and the Flemish state that they exceed the speed limit less often. Most other European countries report as many speed violations as Belgium (ESRA, Yannis, et al. 2016).
- "Driving 140 km/h on a highway when there is no traffic" is considered the most acceptable behaviour (38%) among a range of high-risk behaviours in traffic. The other statements relating to speeding vary in acceptability: between 8% (driving 50 km/h where the maximum speed is 30 km/h) and 6% (driving 70 km/h in built-up areas). The acceptability of none of these speeding violations changed significantly compared to 2012. The acceptability of most statements is lower for women and 63-year-olds.
- Three-quarters of drivers agree that driving fast endangers their own life and that of others. With regard to the social norm, only one in six drivers states that he/she finds speeding socially unacceptable. These percentages are not significantly different from those in the 2012 attitude measurement. We note furthermore that women, older drivers and Flemish drivers - besides a lower self-reported behaviour - also have a better perception of risk and a higher social norm.
- Only 67% of drivers admit that it is difficult to react appropriately in a dangerous situation when driving faster than the limit; this percentage did not change significantly compared to 2012. Again, we see a higher percentage of women and older drivers. Walloon drivers in particular agree with this statement.
- In addition, the perceived social norm with regard to speeding hardly changed in comparison with the previous measurement. Six to ten drivers think that most of their friends or acquaintances believe that speed limits should be respected. Higher percentages can also be found among older drivers and the Flemish.
- Nearly six out of ten drivers find that the speed limits have been set at acceptable levels. This percentage is only slightly different from the previous attitude measurements. Women and older drivers more often agree.
- Only 36% of drivers are of the opinion that the accident risk increases when speed increases by 10 km/h. This barely differs from the 2012 result. This percentage is markedly higher in people aged 63 years and above: almost half agrees with this statement.
- One in ten drivers states that people must drive fast because it is otherwise felt that time is lost. This percentage is not significantly different from the previous attitude measurement. Young drivers and Walloons more often agree with this.

Use of seat belt

- The use of seat belt has seen positive progress. Since the 2003 attitude measurement, there has been a significant increase in self-reported seat belt use, although the increase between 2012 and 2015 is not significant. In 2015, considerable differences can still be noted depending on location in the vehicle and seat belt use: seat belt use is 88% among drivers or front passengers, while this is only 62% among rear passengers. Improved self-reported behaviour is noted in women and 63-year-olds. The international ESRA-results furthermore show that Belgian road users are currently performing better with regard to seat belt use than road users in most other European countries (ESRA, Trotta, et al., 2016).
- Not wearing a seat belt in the back of the car is considered unacceptable by 80% of respondents while 91% of respondents consider it unacceptable not to wear a seat belt in the front. Although the acceptability of this behaviour has decreased, there is no significant difference with 2012. The acceptability of not wearing a seat belt in Brussels is higher.
- Eight out of ten drivers state that they always ask their passengers to wear their seat belt; this percentage is only slightly different from the 2012 result. A higher percentage can also be found here among women.
- As was the case in the previous attitude measurement, 12% of drivers believe that it is not necessary to wear a seat belt in the back. This percentage is markedly higher in Brussels drivers (20%).

Use of child restraint systems

- Only 84% of Belgian drivers say that they always carry children in the correct child restraint system. This self-reported prevalence varies little with what was established in 2012. Men, 18- to 29-year-olds and Brussels drivers report less frequently that they always carry children in an appropriate restraint system. The ESRA results also show that Belgium performs better than most other European countries in the use of child restraint systems (Trotta, et al., 2016).
- Although 14% of drivers admit that they do not always carry children in the correct restraint system, this behaviour is strongly condemned by them. Only 1% of drivers finds it acceptable to carry children while not being restrained. This percentage is the lowest among 63-year-olds.
- The risk of incorrect use of child seats is generally recognized: 97% of all respondents agree that it is dangerous to carry a child that is not restrained correctly. The percentage is the lowest in the age group of 30- to 38-year-old drivers and the highest in Wallonia.
- A third of drivers feel that the instructions for the use of child seats are unclear. This percentage has increased slightly but not significantly compared to 2012. The older the driver, the more often he/she agrees with this. This percentage is also higher in Walloon drivers.
- 7% of drivers believe that it is not really necessary to use proper child restraint systems on short trips. In contrast to the self-reported behaviour and acceptability of not restraining children, this statement was supported more by people aged 63 years and above than by the 18- to 29-year-olds.

Distracted driving due to mobile phone use

- Using the mobile phone while driving is still a widespread phenomenon. Most often, drivers admit that they have read an SMS while driving (46%); the percentage that admits having sent an SMS is lower (34%). Hands-free calling is reported more (41%) than calling with a hands-held mobile phone (32%). In general the self-reported use of the mobile phone while driving decreases with age. Hands-free calling is more frequently reported by men and Brussels drivers. Making a call on a hand-held mobile phone is less often reported in Flanders. International comparisons show that Belgians call less often while driving (hands-free and hands-held) but text the same number of messages while driving as drivers from other European countries (ESRA, Trigo, et al., 2016). Despite the high admitted use of mobile phones behind the wheel, the acceptability is very low. Only 2% of drivers find it acceptable to make a call with a hands-held mobile phone or to send an SMS while driving. A higher acceptability is found among young drivers and residents of Brussels.
- 95% of drivers know the increased risk of accident when calling and holding the mobile phone while driving. 91% of drivers believe furthermore that a driver's attention to traffic is reduced

when not calling with a hands-free device and only 64% believe that a driver's attention to traffic is reduced when calling hands-free. The perception of risk (for each statement) is lower in men, in young drivers and residents of Brussels.

- Three-quarters of drivers state that almost all motorists occasionally call while holding the mobile phone and driving. This perceived social norm is only slightly different from the result in 2012 and is worse in Walloon drivers.

Enforcement

- The subjective risk of being checked refers to the respondent's personal assessment of the possibility while driving to be checked for a road traffic offence. Respondents perceive speeding as the biggest subjective risk of being checked: a third of drivers believe that chances are good they will be checked for this while on a typical drive. Only one tenth of drivers believe that they will very likely be checked on driving under the influence of alcohol or on wearing a seat belt and only 4% say this about drugs. The subjective risk of being checked in relation to driving under the influence of alcohol has increased significantly compared to 2012 while the subjective risk of being checked in relation to seat belt use has declined significantly. People aged 63 years and above and Walloon drivers experience a lower subjective risk of being checked in relation to speed and alcohol than other drivers. Generally we see in Belgium that the subjective risk of being checked - with the exception of speed checks - is lower than in most other European countries (ESRA, Butler, 2016).
- The objective risk of being checked concerns the effective number of checks in a given time interval. Drivers were asked, how many times they were stopped in the past 12 months by police for a check. The percentage of drivers which have been checked by the police has not changed significantly compared to 2012 and is significantly below the EU average (ESRA, Butler, 2016). The 2015 BIVV attitude measurement shows that 27% of Belgian drivers were checked by police in the past year (this does not include checks by unmanned speed cameras). Women and people aged 63 years and above indicate that they have been checked less frequently.
- In contrast to the general objective risk of being checked reported alcohol checks has increased significantly compared to 2012: in 2015, 20% of drivers state that they had had at least one breathalyser test in the past year (2012: 14%). Moreover, the proportion of Belgian drivers that reports alcohol checks is still below the European average (ESRA, Butler, 2016).
- With regard to sanctions, the percentage of drivers that had to pay a fine in the past year (26%) dropped significantly compared to 2012. Furthermore, 2% of drivers indicate that they were convicted by a court for a traffic violation. Both percentages are higher in Brussels drivers and lower among the two oldest age groups (50- to 62-year-olds and 63 years of age and above).

Support for measures

- There is wide public support for stricter rules for driving under the influence of drugs (84%) and alcohol (70%). Support is lowest for stricter speed limits (37%). Older drivers are generally more in favour of stricter rules. Support for more stringent rules relating to seat belt use is less in Brussels.
- An increase in checks is especially supported when it comes to drugs (72%) and alcohol (63%). Only 56% find that the rules are not sufficiently checked when it comes to wearing seat belts, and less than half of the respondents (44%) say this about speeding offences. The older the people, the more there are calls for an increase in checks. Furthermore, most Walloon drivers feel that the rules are not checked enough.
- The point of view about 'the sanctions being too heavy' is mainly supported when it comes to speeding offences (38%) and the safety belt (26%). Only 9% find the sanctions for driving under the influence of alcohol too heavy, and 6% find this to be the case for drugs. Men and Brussels drivers in particular most often find that the sanctions for certain traffic violations are too heavy.
- With regard to potential new measures, support is greatest for zero tolerance on alcohol for novice drivers (80%). Women and older drivers in particular support this measure. 71% of 18- to 29-year-old drivers in the target group itself agree.

- The compulsory installation of an ignition interlock⁴ for drivers who have already been caught more than once for driving under the influence of alcohol is supported by 77% of drivers. Support is greater among women, older drivers and in Wallonia.
- The driving license with penalty point system is supported by slightly less than half of drivers (45%). Support is greater among older drivers and in Flanders.

Key recommendations

The BIVV attitude measurements provide an insight into the underlying factors of risky driving behaviour. The results help to identify specific target groups and to understand the underlying motivations for risky behaviour. Recommendations on the various traffic safety topics can be drawn from them.

Human behaviour is generally considered as one of the main factors in traffic accidents besides vehicle and infrastructure problems. In order to improve road safety it is therefore necessary to reduce risky traffic patterns. Behaviour can be influenced in several ways. Possible levers are, among others, legislation, enforcement, infrastructure or vehicle-technical changes, education or awareness-raising campaigns. In general, an integrated approach of the various measures leads to the best results in terms of effectiveness (e.g. Delaney et al., 2004).

The following provides a brief overview of the primary target group with respect to the main road safety topics. Furthermore, possible reference points for action are highlighted, focussing on measures which aim at changing the underlying (socio-cognitive) motivations for risk behaviour in traffic.

Driving under the influence of alcohol

- Primary target: men but also the general public.
- Possible links: social acceptability and the corresponding social environment (social norm).

Speed and speeding

- Primary target: men, drivers of young and average age, but also the general public.
- Possible links: personal acceptance of speeding, social norm, risk awareness of speeding, increase in the level of support for the applicable speed limits.

Use of seat belt

- Primary target: men, young drivers, but also the general public.
- Possible links: raising awareness of the risks associated with not wearing the seat belt (also in the back of the car).

Use of child restraint systems

- Primary target: the general public; regarding risk perception on short trips and clarity of instructions: older drivers.
- Possible links: correct use of child restraint systems, risk perception of short journeys, clarification of the instructions for the correct use of child restraints (especially for older drivers), awareness-raising for the use of seat belt in general (impact also on the use of child restraints).

Distracted driving due to mobile phone use

- Primary target: young drivers.
- Possible links: raising awareness of the risks (also the risk of hands-free calling) and the social norm.

⁴ Technology that won't let the car start if the driver's alcohol level is over the legal limit.

1 INLEIDING

Naar aanleiding van de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 werd een grote set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd om de evoluties inzake verkeersveiligheid te kunnen monitoren. Deze indicatoren zijn onder te brengen in drie categorieën: indicatoren met betrekking tot het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers (ongevallenindicatoren); indicatoren die informatie bevatten over het gedrag van bestuurders in het verkeer (gedragsindicatoren); en indicatoren met betrekking tot de attitudes van de Belgische autobestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid (attitude-indicatoren).

De officiële ongevallenstatistieken worden gepubliceerd door de FOD Economie (AD Statistiek) en verder in detail geanalyseerd door het BIVV en onder meer weergegeven in het jaarlijks Statistisch Rapport Ongevallen. Voorlopige maar sneller beschikbare cijfers zijn opgenomen in de trimestriële verkeersveiligheidsbarometers. Om de gedragsindicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig grootschalige observatiestudies (zoals over gordeldracht, snelheid, rijden onder invloed en afleiding). Zo kan worden opgevolgd in welke mate de bestuurders in België zich houden aan de verkeersreglementeringen.

De indicatoren in verband met de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid worden gemeten via een driejaarlijks grootschalig enquêteonderzoek. De eerste attitudemeting vond plaats in 2003, de tweede in 2006, de derde in 2009 en de vierde in 2012. In het voorliggend rapport bespreken we de resultaten van de vijfde attitudemeting waarvan het veldwerk gebeurde in het voorjaar van 2015. Deze metingen zijn veel breder dan louter het meten van attitudes. In navolging van de SARTRE-onderzoeken (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe) hanteren we een zeer brede definitie van het begrip “attitude”. Het omvat behalve attitudes in de strikte zin van het woord, ook percepties en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten, zoals verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen en eigen gedrag in het verkeer.

De thema's die in de attitudemeting van 2015 aan bod kwamen waren:

- ▶ Rijden onder invloed van alcohol
- ▶ Snelheid en te snel rijden
- ▶ Gebruik van de veiligheidsgordel
- ▶ Gebruik van kinderbeveiligingssystemen
- ▶ Afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden
- ▶ Handhaving en draagvlak voor maatregelen

Nadat in het eerste deel van de resultaten de maatschappelijke bezorgdheid over verkeersveiligheid aan bod komt, worden in de volgende onderdelen bovenstaande thema's in detail besproken. Voor elk onderdeel worden de antwoorden vergeleken met deze uit de eerdere attitudemetingen. Voorts wordt er gekeken of de antwoorden verschillen naargelang de kenmerken van de bestuurder, meer bepaald het geslacht, de leeftijd en het gewest (waar de respondent woont). Wat de eerste vijf thema's betreft, wordt er eerst naar het zelfgerapporteerde gedrag gekeken, vervolgens naar de aanvaardbaarheid ervan en ten slotte wordt er via enkele stellingen gepeild naar de mening van respondenten met betrekking tot dit riskant gedrag. De volledige vragenlijst kan in Bijlage 2 worden teruggevonden.

2 METHODOLOGIE

Voor de attitudemeting van 2015 werden face-to-face-interviews afgenomen bij 1.537 autobestuurders. Selectiecriteria waren (zoals bij de voorgaande edities) dat de bestuurders in België gedomicilieerd zijn, dat ze in het bezit waren van een rijbewijs en dat ze de laatste zes maanden voorafgaand aan het interview minimaal 1500 km hadden afgelegd als bestuurder van een auto of bestelwagen.

De steekproef werd getrokken op basis van een (disproportionele) gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef (cf. bv. Thompson, 2002). Dit komt erop neer dat er in een eerste stap een aantal gemeentes getrokken werden (primary sampling units) en aansluitend per geselecteerde gemeente de respondenten worden geselecteerd. Er werd gewerkt met quota's voor het gewest (waar de respondent woont), het geslacht en de leeftijd (voor quota's zie Tabel 4 in Bijlage 1).

De interviews werden op het thuisadres van de respondenten afgenomen aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. De vragenlijst bevatte vragen over de belangrijkste thema's inzake verkeersveiligheid voornamelijk bestaande uit gesloten antwoordmogelijkheden. De interviews werden mondeling afgenomen door getrainde medewerkers van het studiebureau "Significant GfK" in de periode tussen 07/05/2015 en 17/07/2015. De interviews duurden gemiddeld 19 minuten.

De responsgraad (berekend als het aantal effectieve interviews gedeeld door de som van de weigeringen en de effectieve interviews (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006)) bedroeg 58%. Met andere woorden, van de gecontacteerde respondenten die aan de selectiecriteria voldeden, werkte 58% mee met het interview, terwijl 42% (om verschillende redenen) weigerde. Deze responsgraad is duidelijk hoger dan in 2012 (48%) maar toch minder dan in 2006 en 2009 (telkens 65-66%).

De uiteindelijke verdeling van de effectieve steekproef volgens gewest, geslacht en leeftijd is weergegeven in Tabel 1. Bij het analyseren van de antwoorden, werden er wegingsfactoren toegepast. Deze zijn gebaseerd op BELDAM, een mobiliteitsenquête die een indicatie geeft van de verdeling van de populatie van rijbewijsbezitters (Cornelis et al., 2012).

Tabel 1: Effectieve verdeling van respondenten volgens gewest, geslacht en leeftijd

	Mannen						Vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Vlaanderen	60	51	75	85	65	23	63	48	71	78	63	35	717
Wallonië	53	33	53	60	38	13	42	40	55	56	51	21	515
Brussel	30	33	32	24	23	6	32	30	33	29	24	9	305
Totaal	143	117	160	169	126	42	137	118	159	163	138	65	1537

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

In de analyse werd voor elke attitudestelling onderzocht of er al dan niet een verband bestond tussen de antwoorden en bepaalde kenmerken van de bestuurders (geslacht, leeftijd en gewest)⁵. Voor deze analyses worden de variabelen telkens als binaire variabelen gecodeerd en de categorieën "weet het niet (WHN)" en "niet van toepassing (NVI)" als ontbrekende waarden gedefinieerd. De analyses werden uitgevoerd met het programma STATA (versie 13.0). Dit programma biedt de mogelijkheid om het specifieke sampling design in rekening te brengen bij de analyses. Zo kon er rekening gehouden worden met de stratificatie van de steekproef en het feit dat de steekproef getrokken was op basis van een selectie van primary sampling units (de proportioneel aan hun omvang geselecteerde gemeenten). Via de "adjusted Wald"-test werd getoetst of er significante verschillen zijn naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent.

Voor meer details m.b.t. deze methodologische aspecten verwijzen we naar Bijlage 1 van dit rapport. De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details van de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven.

⁵ In deze basisanalyses werd geen rekening gehouden met bijkomende factoren zoals verschillen in blootstelling aan het verkeer, ervaring met ongevallen of andere socio-demografische kenmerken zoals opleidingsniveau.

3 RESULTATEN

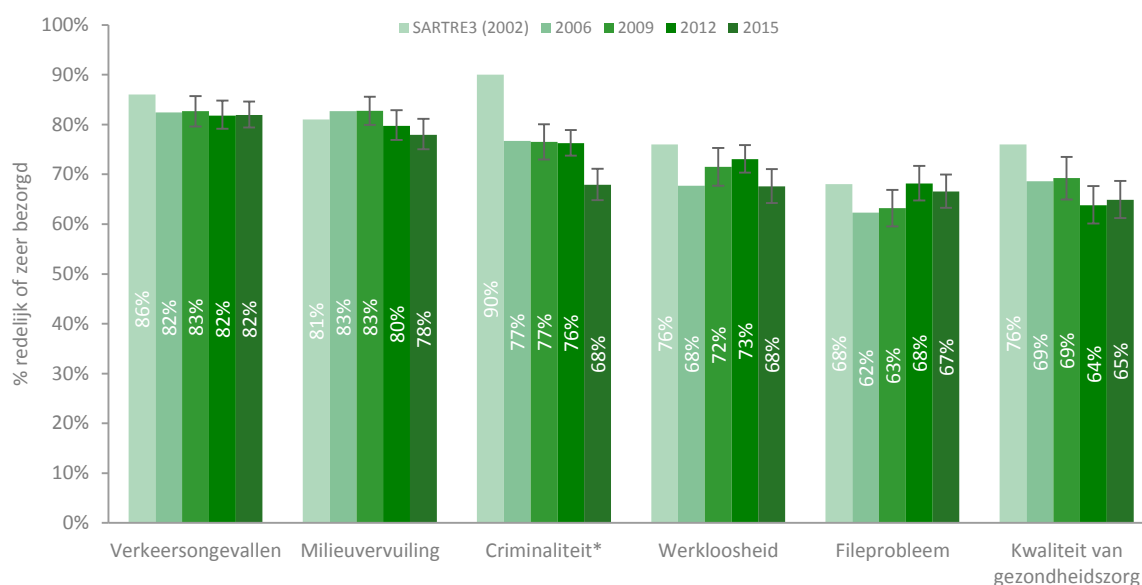
3.1 Verkeersveiligheid in het algemeen

3.1.1 Bezorgdheid over verkeersongevallen

Aan de respondenten werd gevraagd om hun bezorgdheid aan te geven over een aantal actuele maatschappelijke thema's. Meer bepaald werd voor verkeersongevallen, milieuvervuiling, criminaliteit, werkloosheid, het fileprobleem en de kwaliteit van de gezondheidszorg gevraagd “kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent?”. De respondenten hadden de keuze uit vier antwoordmogelijkheden: helemaal niet bezorgd, weinig bezorgd, redelijk bezorgd en zeer bezorgd. Deze vraag werd net zoals in de attitudemetingen van 2006, 2009 en 2012 letterlijk overgenomen uit het SARTRE-onderzoek (2002). Het aandeel van de respondenten dat aangaf redelijk bezorgd of zeer bezorgd te zijn, wordt in Figuur 1 voor elk thema in dalende volgorde van bezorgdheid weergegeven.

Uit deze resultaten blijkt duidelijk dat bestuurders erg bezorgd zijn over verkeersongevallen. Maar liefst 82% van de respondenten zegt bezorgd of zeer bezorgd te zijn over verkeersongevallen. Dit is hoger dan milieuvervuiling (78%), criminaliteit (68%), werkloosheid (68%), files (67%) en de kwaliteit van de gezondheidszorg (65%). Dit aandeel is ten opzichte van de vorige drie metingen nauwelijks veranderd.

Figuur 1: Evolutie van de bezorgdheid over maatschappelijke problemen (2002-2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Kijken we naar de resultaten van de subgroepen, dan zien we dat vrouwen (87%) significant⁶ meer bezorgd zijn over verkeersongevallen dan mannen (77%), hoewel dit thema bij beide groepen wel de grootste bezorgdheid kent. Er zijn daarentegen geen significante verschillen op dit gebied tussen leeftijdsgroepen. Wel blijkt de bezorgdheid over verkeersongevallen bij de Waalse respondenten (89%) significant hoger dan bij de Vlaamse (79%) en de Brusselse (74%) respondenten. Verder is het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het enige gewest waar meer bezorgdheid wordt geuit voor andere thema's dan voor verkeersongevallen (fileprobleem: 78%; milieuvervuiling: 78%). In vergelijking met andere Europese landen tonen de resultaten van de ESRA-enquête (2015)⁷ dat Belgen voor alle maatschappelijke problemen – en dus ook voor verkeersveiligheid – een grotere bezorgdheid tonen dan weggebruikers in andere landen (ESRA, Torfs, et al., 2016).

⁶ Wanneer de term “significant” in dit rapport gebruikt wordt, verwijst dit steeds naar “statistisch significant”.

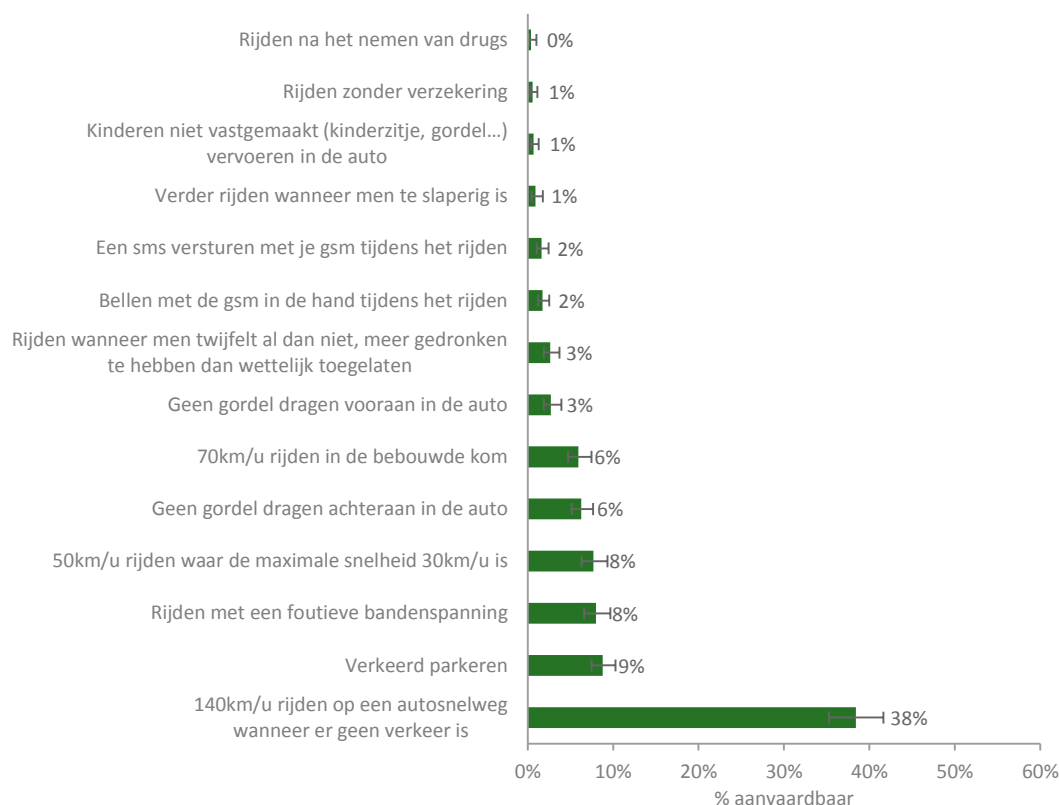
⁷ ESRA (European Survey of Road users' safety Attitudes) 2015 is een online panel enquête in 19 Europese landen; het veldwerk gebeurde in 2015; het project wordt gecoördineerd door het BIVV; meer informatie in Hoofdstuk 4.

3.1.2 Aanvaardbaarheid van risico-gedragingen in het verkeer

Er werd ook gepeild naar het risicovol gedrag in het verkeer dat Belgische bestuurders het meest aanvaarden of afkeuren. Voor 14 verschillende vormen van gevaarlijk rijgedrag werd aan de respondenten gevraagd om aan te geven hoe aanvaardbaar of niet aanvaardbaar zij dit gedrag vonden. Ze konden hun mening weergeven op een vijfpuntenschaal (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). Een overzicht van alle 14 gedragingen wordt weergegeven in Figuur 2. Meer details m.b.t. de evolutie en de groepsverschillen worden per thema in de volgende delen van Hoofdstuk 3 besproken.

In Figuur 2 wordt voor elke gedraging het percentage respondenten weergegeven dat dit gedrag aanvaardbaar vindt (antwoordopties 4 en 5 werden geselecteerd). “140 km/u rijden op de autosnelweg wanneer er geen verkeer is” kent veruit de grootste aanvaardbaarheid (38%). Hierna volgen “verkeerd parkeren”, “rijden met foutieve bandenspanning” en “50 km/u rijden waar de maximale snelheid 30 km/u is” met een aanvaardbaarheid tussen 8 en 9%. De vormen van gevaarlijk rijgedrag die het minst aanvaard worden, zijn “rijden na het nemen van drugs”, “rijden zonder verzekering” en “kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto”. Minder dan 1% van de respondenten vindt dergelijk gedrag aanvaardbaar.

Figuur 2: Aanvaardbaarheid van risicogedrag in het verkeer (2015)



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.2 Rijden onder invloed van alcohol

Rijden onder invloed van alcohol vormt een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Internationale studies tonen aan dat alcohol een rol speelt bij 20 tot 25% van de dodelijke ongevallen in Europa (GRSP, 2007; ERSO, 2006). Door het gebruik van alcohol vermindert de rijvaardigheid, de waarneming en de reactiesnelheid, en het sturen en beheersen van de wagen wordt moeilijker (SWOV, 2016). Het ongevalsrisico neemt bovendien exponentieel toe in functie van de gebruikte hoeveelheid alcohol (Blomberg et al., 2005). Een belangrijke risicogroep zijn jongeren: verschillende onderzoeken hebben uitgewezen dat bij een gelijk alcoholgehalte het ongevalsrisico groter is bij jonge onervaren bestuurders (Nuyttens et al., 2012; Hels et al., 2011, Keall et al., 2004 in SWOV, 2016). In België geldt een maximaal toegelaten alcoholpromillage van 0,5 mg/l BAC. Bij professionele bestuurders geldt sinds 2015 een

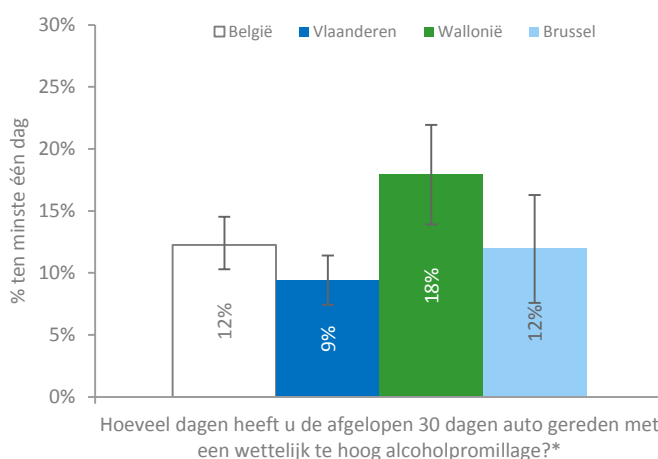
maximaal toegelaten alcoholpromillage van 0,2 mg/l BAC. Meer informatie over de problematiek van rijden onder invloed van alcohol kan gevonden worden in het Themadossier “Alcohol” van het BIVV (Meesmann, in voorbereiding).

3.2.1 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol

Om de zelfverkleerde prevalentie van rijden onder invloed te meten, werd er aan de respondenten gevraagd: “hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen met de auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?”. In 2015 verklaart 12 % van de respondenten één of meerdere dagen onder invloed van alcohol te hebben gereden. Dit resultaat is amper veranderd ten opzichte van de metingen in 2012, 2009 en 2006. Ook in de gedragsmeting van het BIVV, waar rijden onder invloed rechtstreeks geobserveerd wordt door op een aselechte manier ademtests af te nemen van bestuurders, zien we al enkele jaren weinig verandering in het percentage dat onder invloed rijdt (Focant, 2016). Internationale vergelijkingen tonen ons dat men in België vaker onder invloed van alcohol rijdt dan in andere Europese landen en dit geldt zowel voor zelfgerapporteerd gedrag (ESRA, Achermann Stürmer, 2016) als voor geobserveerd gedrag (DRUID, Houwing et al., 2011).

Net als in de meeste andere studies over rijden onder invloed van alcohol (bv. Focant, 2016, Achermann Stürmer, 2016), ligt ook in de Belgische attitudemeting (2015) de zelfgerapporteerde prevalentie bij mannen (17%) significant hoger dan bij vrouwen (7%). Qua leeftijd varieert deze prevalentie tussen 9% bij 63-plussers en 15% bij bestuurders tussen de 39 en 49 jaar. De verschillen zijn echter niet significant. Verder vinden we ook sterke verschillen terug naargelang het gewest (Figuur 3). Waalse bestuurders geven significant vaker toe (18%) te rijden onder invloed van alcohol in vergelijking met Vlaamse (9%) en Brusselse bestuurders (12%). Deze groepsverschillen vinden we ook terug in de gedragsmeting van het BIVV m.b.t. rijden onder invloed (Focant, 2016). Daarentegen zijn de bevindingen uit deze gedragsstudie over leeftijdsverschillen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol niet helemaal consistent met de resultaten van de BIVV-attitudemeting, hoewel ze in beide gevallen niet significant zijn. De verschillen in beide metingen kunnen worden verklaard door verschillen in onderzoeksmethode⁸, antwoordgedrag⁹ of het zich bewust zijn¹⁰ van het eigen risicogedrag. Algemeen geldt dat observatiestudies de gouden standaard zijn om prevalenties m.b.t. riskant rijgedrag te bepalen.

Figuur 3: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol, naargelang het gewest (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

⁸ De gedragsmeting meet de puntprevalentie (het percentage bestuurders dat op een bepaald moment onder invloed rijdt) terwijl in de attitudemeting de prevalentie wordt gemeten over een veel groter tijdsinterval (het percentage bestuurders dat in de afgelopen maand onder invloed heeft gereden). Als één leeftijdsgroep vaker onder invloed rijdt dan de andere, zal deze in de gedragsmeting sterker doorwegen dan in de attitudemeting.

⁹ Geeft de persoon toe dat hij/zij met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden heeft?

¹⁰ Weet de persoon dat hij/zij met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden heeft?

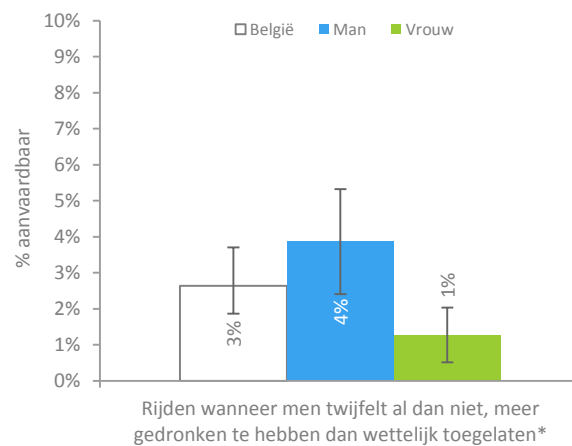
3.2.2 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol

Om de aanvaardbaarheid van rijden onder invloed te meten, kregen de respondenten een lijst met 14 gevaarlijke rijgedragingen. Aan de hand van een vijfpuntenschaal konden ze aangeven hoe aanvaardbaar ze dit gedrag vonden (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). De volledige lijst is terug te vinden in § 3.1.2.

“Rijden wanneer men twijfelt al dan niet meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten” is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (87%; score 1+2). Slechts 3% van de respondenten heeft aangegeven dit gedrag aanvaardbaar te vinden (score 4+5), dit verschilt nauwelijks van de percentages die in 2009 en 2012 werden waargenomen.

Verder blijken mannen (4%) rijden onder invloed van alcohol significant vaker als aanvaardbaar te beschouwen dan vrouwen (1%) (Figuur 4). Wat de leeftijd betreft, is de aanvaardbaarheid het grootst bij de middelste leeftijdscategorie (39 tot 49 jaar), maar het verschil met de andere leeftijdsgroepen is niet significant. Ten slotte is de aanvaardbaarheid bij Brusselaars significant groter (6%) dan bij de Vlamingen (2%) en neemt Wallonië een tussenpositie in (3%).

Figuur 4: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed, naargelang het geslacht (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.2.3 Meningen over rijden onder invloed van alcohol

Om te peilen naar de achterliggende meningen van de bevroegde bestuurders over rijden onder invloed werden er drie stellingen voorgelegd. De respondenten konden hun mening uitdrukken aan de hand van een vijfpuntenschaal (niet akkoord, eerder niet akkoord, neutraal, eerder akkoord, akkoord). De antwoorden op de stellingen geven een indicatie over de risicoperceptie, de gepercipieerde gedragscontrole en de gepercipieerde sociale norm m.b.t. rijden onder invloed.

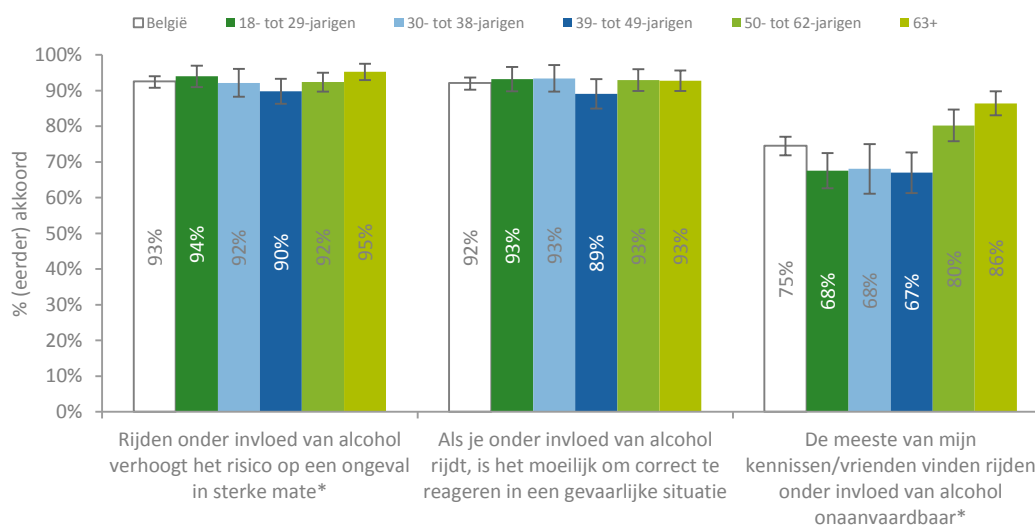
In 2015 geeft 93% van de Belgische bestuurders aan (eerder) akkoord te gaan met de stelling “rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate”. Dit percentage verschilt nauwelijks van wat we in 2012 konden waarnemen. Verder geeft 92% van de respondenten aan (eerder) akkoord te gaan met de stelling “als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie”. Ook dit percentage is niet veranderd ten opzichte van 2012. Ten slotte gaat 75% van de respondenten (eerder) akkoord met de stelling “de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar”. Dit percentage dat een indicatie geeft over de sociale norm, is hoger dan wat er in 2012 geobserveerd werd (71%), maar deze stijging is niet significant.

Het verhoogde ongevalsrisico van rijden onder invloed is significant beter gekend door vrouwen (95%) dan door mannen (90%). Ook de gepercipieerde gedragscontrole (het percentage dat (eerder) akkoord gaat met de stelling “als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een

gevaarlijke situatie”) is significant groter bij vrouwen (95%) dan bij mannen (89%). Wat de sociale norm betreft, is er geen significant genderverschil.

Ook tussen de leeftijdsgroepen variëren de meningen over rijden onder invloed (Figuur 5). De risicoperceptie van rijden onder invloed is bij 39- tot 49-jarigen (90%) weliswaar hoog, maar toch nog significant lager dan bij 63-plussers (95%). Hoewel ook de gepercipieerde gedragscontrole bij 39- tot 49-jarige bestuurders het kleinst is, is het verschil met andere leeftijdsgroepen niet significant. Het meest uitgesproken leeftijdsverschil vinden we terug bij de perceptie over de sociale norm. De twee oudste leeftijdsgroepen schatten significant vaker in dat rijden onder invloed in hun vrienden- en kenniskring wordt afgekeurd dan de drie jongste groepen. Op hun beurt is dit percentage bij 63-plussers ook significant hoger dan bij 50- tot 62-jarigen.

Figuur 5: Mening over verschillende stellingen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol, naargelang de leeftijd (2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Tussen de gewesten zien we eveneens een uitgesproken verschil m.b.t. de gepercipieerde sociale norm. Vlaamse bestuurders zijn significant vaker van mening dat de meeste van hun kennissen/vrienden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden (77%) dan Waalse bestuurders (69%). Wat de twee andere stellingen betreft, zijn er geen significante verschillen.

3.3 Snelheid en te snel rijden

Overdreven en onaangepaste snelheid vormen belangrijke risicofactoren in het verkeer. Uit internationaal onderzoek blijkt dat een overdreven snelheid aan de basis ligt van een derde van de dodelijke verkeersongevallen (OECD, 2006 in SWOV 2012; ETSC, 2010). De snelheid die een bestuurder kiest, heeft zowel invloed op de kans op een ongeval, als op de ernst ervan. Een hogere snelheid vergroot immers zowel de afstand die wordt afgelegd tijdens de reactietijd van de bestuurder als de remafstand. Daarnaast is de botsingsimpact, en bijgevolg het lichamelijk letsel, groter naargelang de snelheid hoger ligt (Temmerman, 2016). Meer informatie kan gevonden worden in het Themadossier “Snelheid” van het BIVV (BIVV, in voorbereiding).

Aangezien onaangepaste snelheid sterk contextafhankelijk is, en bijgevolg moeilijk te meten (vooral omdat er onvoldoende geweten is over de gepaste snelheid voor specifieke omstandigheden), vormen de resultaten uit de attitudemeting een belangrijke bron van informatie.

3.3.1 Zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen

Belgische bestuurders geven toe frequent de geldende snelheidslimieten te overschrijden. Om dit gedrag te meten werd gevraagd aan de respondenten: “hoe vaak hebt u het voorbije jaar bewust volgende zaken gedaan, als de omstandigheden het toelieten?”. Deze vraag werd gesteld voor vier verschillende snelheidsregimes: “140 km/u rijden op een autosnelweg”, “70 km/u rijden in de bebouwde kom” en “50 km/u rijden waar je 30 km/u mag rijden”. Deze situaties werden aangevuld met de algemene stelling “tot 10 km/u boven de wettelijke limiet rijden”. De respondenten kregen vier antwoordopties: nooit, zelden, vaak en (bijna) altijd.

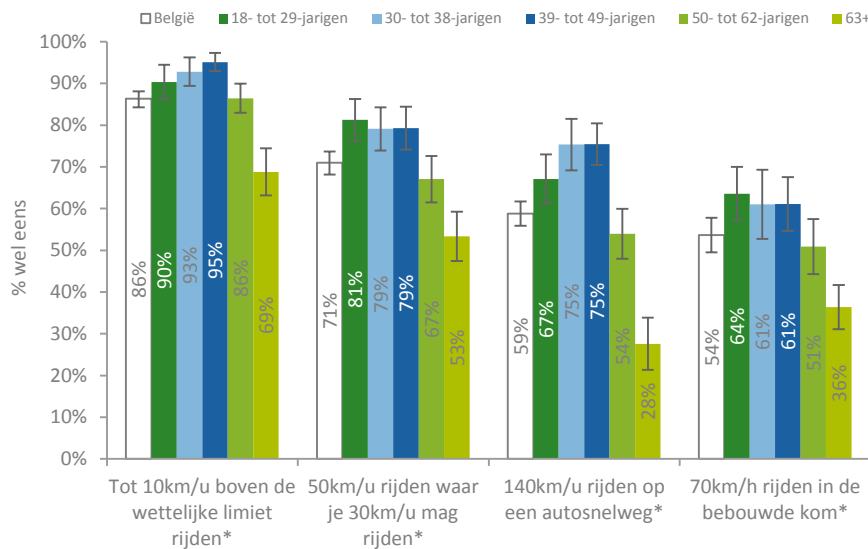
In 2015 geeft bijna 9 op 10 bestuurders (86%) toe dat ze het afgelopen jaar wel eens (d.w.z. zelden, vaak of (bijna) altijd) tot 10 km/u boven de wettelijke limiet hebben gereden. Dit percentage verschilt nauwelijks van het percentage dat we in 2012 konden waarnemen. Verder geeft bijna de helft van de bestuurders toe dit gedrag vaak tot (bijna) altijd te vertonen. Dit hoge percentage van toegegeven snelheidsovertredingen komt overeen met wat er tijdens de gedragsmetingen van het BIVV m.b.t. snelheid werd geobserveerd. Daar werden voor elk snelheidsregime eveneens zeer hoge frequenties van snelheidsovertredingen waargenomen (Temmerman, 2016 & Trotta, 2016). In de meeste andere Europese landen worden evenveel snelheidsovertredingen gerapporteerd als in België (ESRA, Yannis, et al. 2016).

Wat de specifieke snelheidsregimes betreft, geven de Belgische bestuurders in de BIVV-attitudemeting het vaakst toe wel eens 50 km/u te rijden waar je 30 km/u mag rijden (71%). Eén op vier bestuurders geeft zelfs toe dit vaak tot (bijna) altijd te doen. Ook in de gedragsmeting wordt op 30 km/u-wegen het hoogste percentage snelheidsovertredingen waargenomen (Temmerman, 2016). “140 km/u rijden op autosnelwegen” wordt door 59% van de bestuurders gerapporteerd als een gedrag dat ze wel eens stellen. De laagste toegegeven prevalentie vinden we bij “70 km/u rijden in de bebouwde kom”, al geeft ook daar meer dan de helft van de bestuurders aan dit in het afgelopen jaar wel eens gedaan te hebben en geeft 14% aan dit vaak tot (bijna) altijd te doen. Een vergelijking van deze resultaten met deze uit de attitudemeting van 2012 toont aan dat de zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden voor geen enkel snelheidsregime significant is veranderd.

Verder blijkt dat mannen voor elke stelling een significant hogere toegegeven prevalentie kennen dan vrouwen. Dit verschil is het grootst wanneer het gaat om “140 km/u rijden op de autosnelweg” (66% t.o.v. 50%) en “70 km/u rijden in de bebouwde kom” (61% t.o.v. 45%).

Verder zien we voor elke stelling ook een uitgesproken leeftijdseffect (Figuur 6). Over het algemeen geldt dat de oudere bestuurders minder vaak toegeven dat ze bewust de snelheidslimiet overschrijden. Voor bijna elke stelling ligt de toegegeven prevalentie immers significant lager bij de twee oudste leeftijdsgroepen dan bij de drie jongste¹¹ leeftijdsgroepen. Ook 63-plussers kennen op hun beurt voor elke stelling een significant lager percentage toegegeven snelheidsovertredingen dan de op één na oudste leeftijdsgroep. De hoogste prevalentie wordt echter niet steeds bij de jongste bestuurders waargenomen. Wat betreft “140 km/u rijden op een autosnelweg” en “tot 10 km/u boven de wettelijke limiet rijden”, ligt de toegegeven prevalentie significant hoger bij 39- tot 49-jarige bestuurders dan bij 18- tot 29-jarigen.

¹¹ De enige uitzondering is de eerste stelling, waar er geen significant verschil is tussen de 18- tot 29-jarigen en de 50- tot 62-jarigen.

Figuur 6: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden, naargelang de leeftijd (2015)

*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

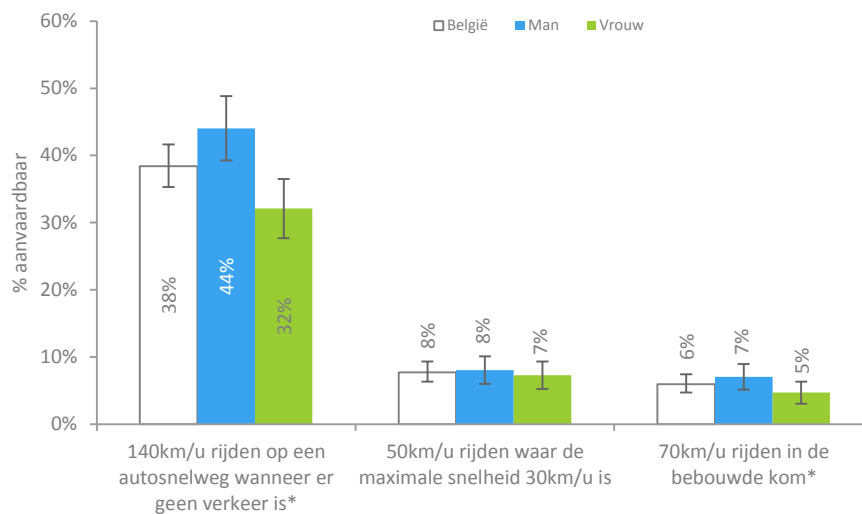
Globaal genomen geven de Vlaamse bestuurders minder vaak toe de snelheidslimieten te overschrijden dan deze uit de andere gewesten. Deze vaststelling is significant voor twee stellingen: Vlaamse bestuurders geven significant minder vaak toe 140 km/u te rijden op de autosnelweg dan Waalse bestuurders, en geven daarnaast ook significant minder vaak toe 70 km/u te rijden in de bebouwde kom dan Waalse of Brusselse bestuurders. Ook in de gedragsmetingen zien we voor verschillende snelheidsregimes dat de frequentie van snelheidsovertredingen hoger ligt in Wallonië dan in Vlaanderen (Temmerman, 2016; Trotta, 2016).

3.3.2 Aanvaardbaarheid van (te) snel rijden

De respondenten werden geconfronteerd met een lijst met 14 vormen van gevaarlijke rijgedraging; drie daarvan hadden te maken met snelheid. Aan de hand van een vijf-puntenschaal konden ze aangeven hoe aanvaardbaar ze dit gedrag vonden (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). De volledige lijst is terug te vinden in § 3.1.2.

Van de 14 mogelijke vormen van risicogedrag, was de aanvaardbaarheid (score 4+5) voor “140 km/u rijden op autosnelwegen wanneer er geen verkeer is” veruit het grootst (38%). Op de vierde plaats vinden we “50 km/u rijden waar de maximale snelheid 30 km/u is” dat door 8% van de respondenten als aanvaardbaar wordt beschouwd. De zesde plaats wordt ingenomen door “70 km/u rijden in de bebouwde kom” met 6% van de respondenten die dit aanvaardbaar vinden. In vergelijking met 2012 is de aanvaardbaarheid van deze gedragingen niet significant veranderd.

De aanvaardbaarheid bij mannen is significant groter dan bij vrouwen waar het gaat over “140 km/u rijden op de autosnelweg wanneer er geen verkeer is” en “70 km/u rijden in de bebouwde kom” (Figuur 7). Verder blijken 63-plussers significant minder vaak dan de drie jongste leeftijdsgroepen toe te geven dat ze “140 km/u rijden op autosnelwegen wanneer er geen verkeer is” en “50 km/u rijden waar de maximale snelheid 30 km/u is” aanvaardbaar vinden. Tussen de gewesten wordt er enkel een significant verschil gevonden voor de stelling “70 km/u rijden in de bebouwde kom”. Voor deze stelling geven Brusselaars significant vaker dan Vlamingen en Walen aan dit gedrag aanvaardbaar te vinden.

Figuur 7: Aanvaardbaarheid van te snel rijden, naargelang het geslacht (2015)

*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.3.3 Meningen over (te) snel rijden

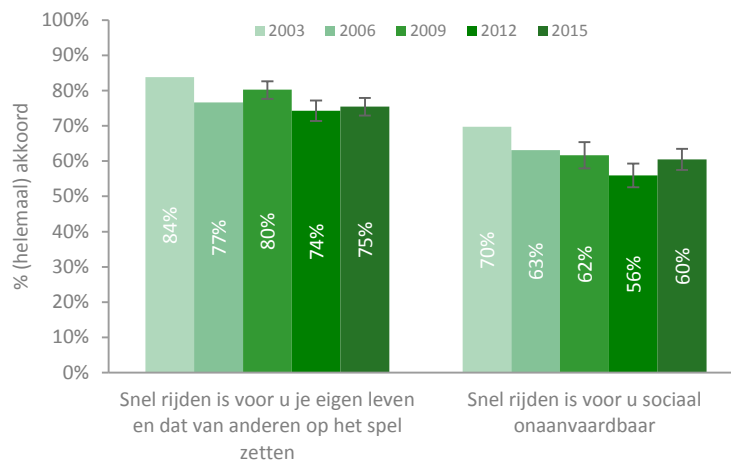
Om te peilen naar de mening van de bevroegde bestuurders over te snel rijden werd hen een lijst voorgelegd met zeven stellingen. De respondenten konden hun mening uitdrukken op een vijfpunten-schaal (niet akkoord, eerder niet akkoord, neutraal, eerder akkoord, akkoord)¹². De eerste twee stellingen kaderen in de doelstellingen die door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid in 2002 werden opgesteld en hebben betrekking op risicoperceptie en sociale norm m.b.t. snel rijden. Daarnaast zijn er ook vijf andere stellingen opgenomen die pas tijdens de attitudemeting van 2009 of 2012 toegevoegd werden. Het geheel van deze stellingen laat toe om zich een vollediger beeld te vormen van de attitudes ten opzichte van (te) snel rijden.

Stellingen m.b.t. de doelstellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid

In 2002 stelde de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid de doelstelling voorop dat minstens 80% van de Belgische bestuurders (helemaal) akkoord gaat met de stellingen “snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten” en “snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar”. Beide doelstellingen blijken niet bereikt te zijn in 2015. Slechts 75% van de bestuurders gaat (helemaal) akkoord met de stelling die peilt naar de risicoperceptie. Wat de sociale norm betreft, bedraagt dit percentage slechts 60%. Hoewel we voor beide stellingen een lichte stijging zien in vergelijking met 2012, is het verschil niet significant. De doelstelling m.b.t. de risicoperceptie werd wel reeds behaald in 2003 en 2009 (Figuur 8).

¹² De antwoordschaal bij de eerste twee stellingen week af van deze die bij de andere stellingen gebruikt werd. De antwoordopties waren hier: helemaal niet akkoord, niet akkoord, noch niet akkoord/noch akkoord, akkoord of helemaal akkoord

Figuur 8: Evolutie van de mening over de stellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid m.b.t. te snel rijden (2003-2015)



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Vrouwen gaan met beide stellingen significant vaker akkoord dan mannen. Wat de leeftijd betreft, zien we m.b.t. de sociale norm een duidelijk trapsgewijs effect: hoe ouder, hoe meer men snel rijden als sociaal onaanvaardbaar ziet. De twee oudste leeftijdsgroepen gaan significant vaker akkoord met deze stelling dan de drie jongste groepen, en bij 63-plussers is de sociale onaanvaardbaarheid ook significant hoger dan bij de op één na oudste leeftijdsgroep. Dit leeftijdseffect vinden we ook terug bij de stelling die peilt naar de risicoperceptie over snel rijden. Het enige verschil is dat het percentage dat akkoord gaat met deze stelling bij 18- tot 29-jarigen hoger ligt en niet meer significant verschilt met dat van de 50- tot 62-jarige bestuurders. Ook tussen de gewesten varieert de mening over deze stellingen: Vlaamse bestuurders gaan significant vaker akkoord dan Waalse bestuurders dat je door snel rijden je eigen leven en dat van anderen op het spel zet. Daarnaast wordt snel rijden ook significant vaker in Vlaanderen dan in Wallonië als sociaal onaanvaardbaar gezien.

Bijkomende stellingen

Naast de twee stellingen die volgen uit de doelstellingen van de Staten-Generaal, werden er in vorige edities van de attitudemetingen vijf bijkomende (zie Figuur 9) stellingen toegevoegd. Deze stellingen laten toe om een meer gedifferentieerd beeld te krijgen van de onderliggende factoren bij de attitudes over (te) snel rijden. De vijf bijkomende stellingen peilen naar de gepercipieerde gedragscontrole, de gepercipieerde sociale norm, een subjectieve evaluatie van de verkeersregels, het gepercipieerd ongevalsrisico en de subjectieve voordelen van snel rijden.

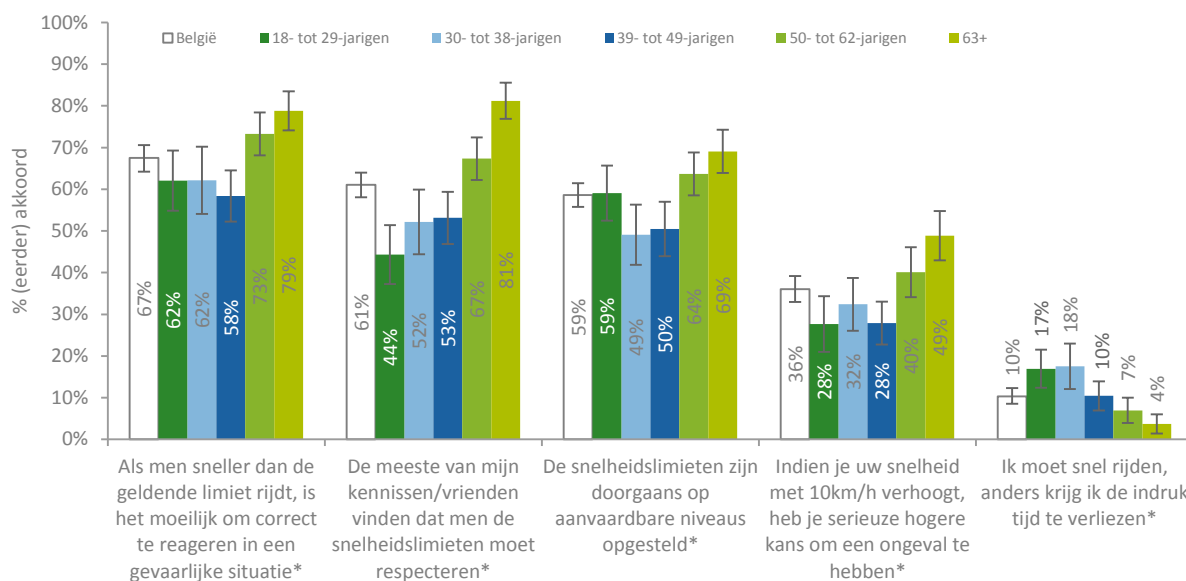
Wat de gepercipieerde gedragscontrole betreft: valt op dat 67% van de Belgische bestuurders (eerder) akkoord gaat met de stelling “als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie”. Met betrekking tot de gepercipieerde sociale norm, schat 61% van de bestuurders in dat hun kennissen en vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren. Verder vindt 59% dat de snelheidslimieten doorgaans op aanvaardbare niveaus zijn opgesteld. “Indien je uw snelheid met 10 km/u verhoogt, heb je een serieuze hogere kans om een ongeval te hebben” wordt door slechts 36% van de bestuurders beaamd. Ten slotte gaat 10% akkoord dat men snel moet rijden omdat men de indruk heeft anders tijd te verliezen. In vergelijking met 2012 zijn deze percentages niet significant veranderd.

Tussen mannen en vrouwen vinden we twee significante verschillen. Ten eerste blijkt de gepercipieerde gedragscontrole bij mannen significant lager te liggen dan bij vrouwen. Daarnaast gaan mannen ook significant minder vaak akkoord dat de snelheidslimieten doorgaans op aanvaardbare niveaus zijn opgesteld.

Qua leeftijdsgroepen kunnen we bij de meeste stellingen opnieuw een trapsgewijs effect waarnemen (Figuur 9). Dit effect is het meest uitgesproken bij de stellingen m.b.t de gepercipieerde gedragscontrole en

de gepercipieerde sociale norm. De twee oudste leeftijdsgroepen gaan significant vaker akkoord met deze stellingen (stelling 1 en 2 in Figuur 9) dan de drie jongste groepen. Omgekeerd zien we ook dat de twee jongste leeftijdsgroepen significant vaker akkoord gaan met de stelling “ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen” in vergelijking met de drie oudste leeftijdscategorieën. Dat de snelheidslimieten op aanvaardbare niveaus zijn opgesteld wordt significant vaker beaamd door de jongste en de twee oudste leeftijdsgroepen. Het percentage dat instemt met de stelling “indien je uw snelheid met 10 km/u verhoogt, heb je een serieuze hogere kans om een ongeval te hebben” ligt significant hoger bij de 63-plussers dan bij de andere leeftijdsgroepen.

Figuur 9: Mening over verschillende stellingen m.b.t. te snel rijden, naargelang de leeftijd (2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Ten slotte stellen we ook tussen de gewesten significante verschillen vast. “Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie” wordt significant vaker door Waalse bestuurders beaamd dan door Vlaamse bestuurders. Vlamingen schatten dan weer significant vaker in dat hun vrienden of kennissen vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren en Walen geven significant vaker aan akkoord te gaan dat ze snel moeten rijden om geen tijd te verliezen.

3.4 Gebruik van de veiligheidsgordel

Het niet-dragen van de gordel vormt één van de belangrijkste risicofactoren in het verkeer. Dit beveiligingsmiddel is een secundair (of passief) beveiligingssysteem: het voorkomt geen ongeval, maar zorgt er wel voor de gevolgen van een ongeval te beperken. De veiligheidsgordel is één van de meest efficiënte en goedkope manieren om de kans op ernstige letsels te verminderen (Roynard & Golinvaux, 2015). Volwassen bestuurders die de gordel dragen zouden 50% minder kans hebben op dodelijke en 45% minder kans op ernstige verwondingen. Volwassen passagiers voorin de wagen hebben 45% minder kans op dodelijke of ernstige verwondingen en bij de volwassen passagiers achteraan ligt dit percentage rond 25% (Elvik et al, 2009; Roynard & Golinvaux, 2015). In België is het dragen van de gordel vooraan verplicht sinds 1975 en achteraan sinds 1991. Meer informatie is terug te vinden in het Themadossier “Beveiligingsystemen” van het BIVV (Roynard & Golinvaux, 2015).

3.4.1 Zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel

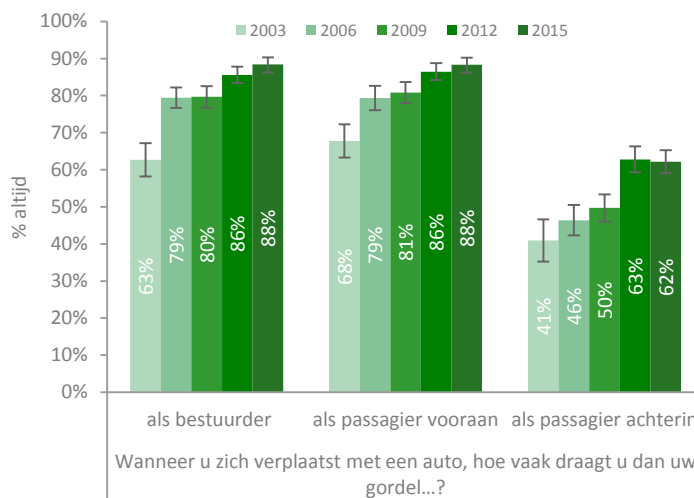
Om het zelfverklaarde gebruik van de veiligheidsgordel te meten, werd aan de respondenten de vraag gesteld: “wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel?”. Deze vraag werd aangevuld met drie mogelijke plaatsen die men kan innemen in de auto: “als bestuurder”, “als passagier

vooraan” of “als passagier achteraan”. De respondenten hadden voor elke deelvraag vijf antwoordopties: nooit, soms, in de meeste gevallen, bijna altijd of altijd.

In 2015 geeft 88% van de respondenten aan als bestuurder altijd de gordel te dragen. Als passagier vooraan bedraagt dit percentage eveneens 88%, maar als passagier achteraan slechts 62%. Voor de inzittenden vooraan komen deze zelfgerapporteerde cijfers overeen met de observaties uit de gedragsmeting m.b.t. gordeldracht die het BIVV in 2015 uitvoerde (Lequeux, 2016). Daar bedroeg de geobserveerde gordeldracht zowel bij bestuurders als bij passagiers voorin 92%. De gordeldracht die bij (volwassen) passagiers achteraan werd geobserveerd lag echter hoger (76%) dan in de attitudemeting. Hierbij moeten we wel opmerken dat er in deze vergelijking geen rekening werd gehouden met de respondenten die in de attitudemeting aangaven hun gordel “meestal” te dragen. Bij de passagiers achterin bedraagt dit percentage 20% terwijl dit bij de bestuurder en passagier voorin slechts 8% is. Deze zijn niet inbegrepen in de percentages hierboven.

Uit de evolutie van de zelfverklaarde gordeldracht (Figuur 10) blijkt dat deze voor de drie plaatsen in de auto een sterke stijging kent sinds 2003. Ten opzichte van 2012 zien we in 2015 voor de bestuurders en passagiers vooraan nog steeds een lichte stijging, al is deze niet significant. Ook in de gedragsmeting kunnen we deze sterke stijging waarnemen (Lequeux, 2016). De internationale ESRA-resultaten (2015) tonen bovendien aan dat Belgische weggebruikers m.b.t. gordeldracht intussen beter presteren dan weggebruikers in de meeste andere Europese landen (ESRA, Trotta, et al., 2016). De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid stelde in 2002 een aantal doelstellingen voorop m.b.t. gordeldracht. In 2007 werden deze doelstellingen herbekeken en verhoogd naar 95% vooraan en 80% achteraan met de bedoeling in 2010 te eindigen op een niveau dat vergelijkbaar is met de landen met de hoogste gordeldracht. Deze doelstellingen zijn volgens de resultaten van de attitudemeting van 2015 echter nog steeds niet bereikt. Kijken we naar de resultaten van de gedragsmeting dan is de doelstelling voor de inzittenden achteraan (86% voor volwassenen en kinderen samen) in 2015 wel bereikt (Lequeux, 2016).

Figuur 10: Evolutie van de zelfgerapporteerde prevalentie van gordeldracht (2003-2015)



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

De zelfgerapporteerde prevalentie van gordeldracht in de attitudemeting van het BIVV in 2015 verschilt significant naargelang het geslacht en de leeftijd van de respondent. Als bestuurder of als passagier vooraan geven vrouwen significant vaker (respectievelijk 93% en 91%) aan altijd de gordel te dragen dan mannen (respectievelijk 85% en 86%). Dit genderverschil werd eveneens geobserveerd in de gedragsmeting van het BIVV (Lequeux, 2016). Tussen de leeftijdsgroepen vinden we significante verschillen tussen de jongste en de oudste groep: als passagier vooraan of achteraan geven 63-plussers significant vaker aan altijd de gordel te dragen (93% vooraan, 69% achteraan) dan 18- tot 29-jarigen (83% vooraan, 56% achteraan). Tussen de gewesten vinden we in deze attitudemeting geen significante verschillen. Uit de gedragsmeting weten we echter wel dat de gordeldracht in het Waals Gewest significant lager is dan in de twee andere gewesten (Lequeux, 2016).

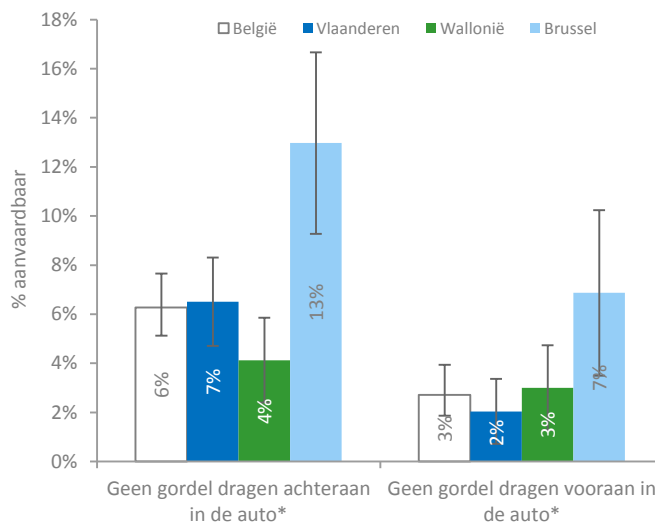
3.4.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel

Om de aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de gordel te meten, werden de respondenten geconfronteerd met gedrag als “geen gordel dragen vooraan in de auto” en “geen gordel dragen achteraan in de auto”. Aan de hand van een vijfpuntenschaal konden ze aangeven hoe aanvaardbaar ze dit gedrag vonden (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). Deze twee gedragingen maakten deel uit van een lijst van 14 die kan teruggevonden worden in § 3.1.2.

De gordel achteraan niet dragen wordt door 80% van de bestuurders als onaanvaardbaar (score 1+2) beschouwd. Met 6% van de respondenten die dit gedrag aanvaardbaar (score 4+5) vinden, staat dit op de vijfde plaats. De gordel vooraan niet dragen wordt sterker afgekeurd: 91% van de bestuurders vindt dit onaanvaardbaar. Van de 14 bevraagde vormen van risicogedrag staat dit op de zevende plaats. We zien een dalende tendens voor de aanvaardbaarheid van beide gedragingen, al is deze niet significant.

De aanvaardbaarheid van het niet-dragen van een gordel achteraan ligt bij 30- tot 38-jarigen (3%) en bij 39- tot 49-jarigen (4%) significant lager dan bij de jongste en de twee oudste groepen. Verder tonen bestuurders uit Brussel voor beide stellingen een significant grotere aanvaardbaarheid (respectievelijk 13% en 7%) dan bestuurders uit de andere twee gewesten (Figuur 11). Tussen mannen en vrouwen vinden we geen significante verschillen.

Figuur 11: Aanvaardbaarheid van geen gordel dragen, naargelang het gewest (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

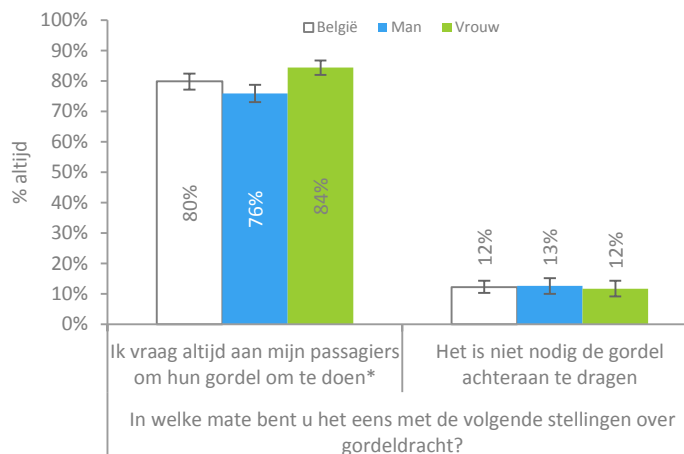
3.4.3 Meningen over het gebruik van de veiligheidsgordel

Om te peilen naar de meningen van de bevraagde bestuurders over gordeldracht werden hen twee stellingen voorgelegd. De respondenten konden hun mening uitdrukken aan de hand van een vijfpuntenschaal (niet akkoord, eerder niet akkoord, neutraal, eerder akkoord, akkoord).

In 2015 was 80% van de respondenten (eerder) akkoord met de stelling “ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen”; 12% van de respondenten vond het niet nodig om achteraan de gordel te dragen. Deze percentages verschillen nauwelijks van deze uit de attitudemeting in 2012.

Figuur 12 laat zien dat vrouwen significant vaker zeggen dat ze altijd aan hun passagiers vragen om hun gordel om te doen (84%) dan mannen (76%). Verder zijn de Brusselse bestuurders significant vaker van mening dat het niet nodig is om achteraan de gordel te dragen (20%) dan bestuurders uit de andere twee gewesten. Tussen leeftijdscategorieën vinden we geen significante verschillen.

Figuur 12: Mening over verschillende stellingen m.b.t. gordeldracht, naargelang het geslacht (2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.5 Gebruik van kinderbevestigingsystemen

Omdat kinderen een andere lichaamsbouw hebben dan volwassenen, volstaat de traditionele veiligheidsgordel niet om hen veilig te vervoeren in de wagen. Er zijn verschillende beveiligingssystemen ontwikkeld die rekening houden met de grootte en het gewicht van kinderen. Deze variëren tussen een reiswieg, een babyzitje dat tegen de rijrichting in wordt geplaatst, een kinderzitje met eigen riempjes en een verhogingskussen waarbij de in de auto aanwezige gordel wordt gebruikt. Kinderen lopen niet alleen risico op ernstige verwondingen bij een botsing wanneer ze niet vastgemaakt zijn, maar ook wanneer ze niet op een correcte manier zijn vastgemaakt (bijvoorbeeld: riempjes te los of een foute bevestiging van het systeem in de wagen) of wanneer ze in een beveiligingssysteem worden vastgeklikt dat niet is aangepast aan hun morfologie (Roynard & Golinvaux, 2015). Onderzoek toont aan dat de kans op ernstige verwondingen bij kinderen tussen één en zeven jaar afneemt met 70% wanneer ze in een aangepast beveiligingssysteem vervoerd worden in vergelijking met enkel met de gordel te zijn vastgeklikt. Afhankelijk van de leeftijd en van het type van beveiligingssysteem vermindert de kans op verwondingen met 50 tot 90% (Elvik et al, 2009; Roynard & Golinvaux, 2015). In België moeten kinderen kleiner dan 135 cm en jonger dan 18 jaar in een voor hen geschikt beveiligingssysteem vervoerd worden. Meer informatie is terug te vinden in het Themadossier “Beveiligingssystemen” van het BIVV (Roynard & Golinvaux, 2015).

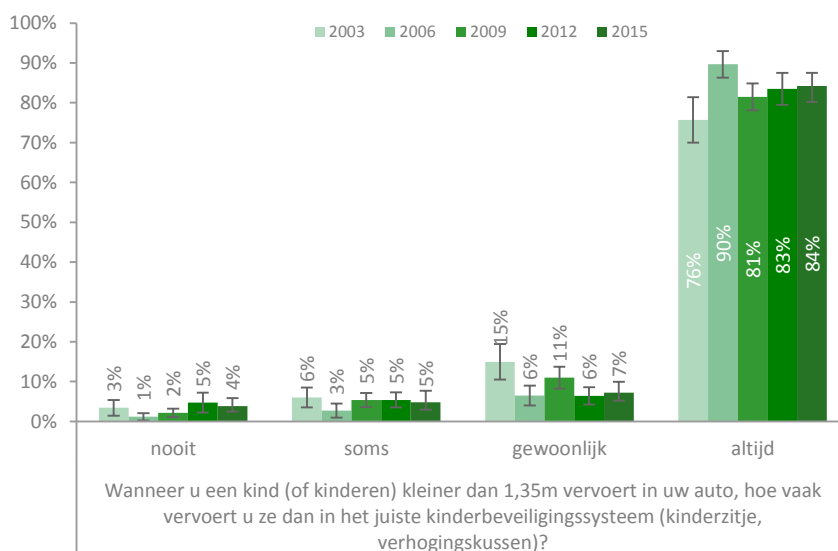
3.5.1 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen

De attitudemeting bevat een vraag waarin er specifiek wordt gepeild naar de beveiliging van kinderen in de auto. Het zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen werd gemeten door de respondenten te vragen “wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitjes, verhogingskussen)?”. De respondenten kregen vier antwoordmogelijkheden: nooit, soms, gewoonlijk of altijd. De respondenten die nooit kinderen vervoerden (42%) werden niet in de analyse opgenomen.

In 2015 zegt 84% van de bestuurders dat ze kinderen altijd in het juiste beveiligingssysteem vervoeren, 7% geeft aan dit gewoonlijk te doen, 5% soms en 4% zegt dit nooit te doen (Figuur 13). In vergelijking met de attitudemeting van 2012 zijn de percentages weinig veranderd. In 2006 werd het hoogste percentage respondenten geregistreerd dat verklaarde kinderen altijd in het juiste systeem te vervoeren. Deze piek heeft mogelijk te maken met het feit dat er tijdens dat jaar een nieuwe wetgeving rond kinderbeveiliging in werking trad die bovendien gepaard ging met veel publiciteit. De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (2002) stelden als doel dat tegen 2005 minstens 95% van de kinderen correct vastgeklikt moet zijn wanneer het vervoerd wordt. Deze doelstelling is in 2015 nog steeds niet bereikt.

Vergelijken we deze resultaten met de gedragsmeting m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen die het BIVV in 2014 heeft uitgevoerd, dan zien we dat 10% van de geobserveerde kinderen helemaal niet vastgemaakt zat. Dit komt ongeveer overeen met het percentage dat in de attitudemeting beweert dit soms of nooit te doen (9%). Verder blijkt uit de gedragsmeting dat slechts 33% van de geobserveerde kinderen op de juiste manier én in het aangepaste beveiligingssysteem vastgeklikt zat. De meerderheid van de kinderen werd op de verkeerde manier vastgeklikt, of zat in een beveiligingssysteem dat niet aangepast was aan zijn lengte, leeftijd of gewicht (Roynard, 2015). In vergelijking met andere Europese landen toont de ESRA-enquête (2015) dat Belgische weggebruikers, net zoals wat het gebruik van de gordel in het algemeen betreft, beter presteren dan weggebruikers in andere landen (Trotta, et al., 2016).

Figuur 13: Evolutie van het zelfgerapporteerde gebruik van kinderbeveiligingssystemen (2003-2015)



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

In de attitudemeting van het BIVV in 2015 geven vrouwen (87%) significant vaker aan kinderen altijd in het juiste beveiligingssysteem te vervoeren (mannen: 81%). Met betrekking tot de leeftijd vinden we geen eenduidig effect. De hoogste prevalentie vinden we bij 50- tot 62-jarige bestuurders (89%; significant groter dan bij 18- tot 29-jarigen en 39- tot 49-jarigen) en bij 30- tot 38-jarige bestuurders (88%; significant groter dan bij 18- tot 29-jarigen). Tussen de gewesten vinden we geen significante verschillen. In de gedragsmeting worden er geen significante verschillen gevonden m.b.t. het geslacht en de leeftijd van de bestuurder, maar wel volgens het gewest. Kinderen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bleken significant minder vaak aangepast en correct vastgeklikt te worden dan kinderen uit de overige twee gewesten.

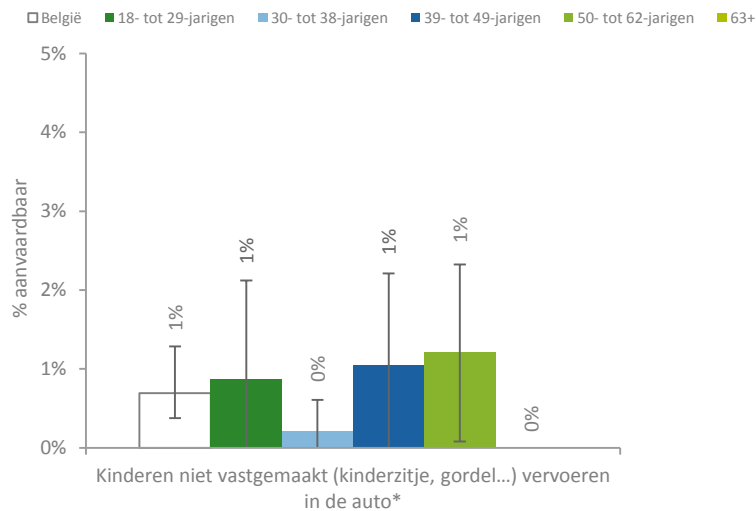
3.5.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Om de aanvaardbaarheid van het niet-gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem te meten, kregen de respondenten een lijst met 14 gevaarlijke rijgedragingen. Aan de hand van een vijf-puntenschaal konden ze aangeven hoe aanvaardbaar ze dit gedrag vonden (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). De volledige lijst is terug te vinden in § 3.1.2.

“Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel,...) vervoeren in de auto” wordt sterk afgekeurd: 98% van de respondenten vindt dit onaanvaardbaar (score 1+2). Met iets minder dan 1% van de respondenten die aangeven dit gedrag aanvaardbaar te vinden (score 4+5) staat dit gedrag op de twaalfde plaats. Alleen “rijden zonder verzekering” en “rijden na het nemen van drugs” kennen een kleiner percentage respondenten dat dit gedrag aanvaardbaar vindt. In vergelijking met 2012 is dit percentage niet veranderd.

Tussen de leeftijdsgroepen vinden we slechts één significant verschil: 63-plussers vinden kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto, significant minder aanvaardbaar dan 50- tot 62-jarige bestuurders (Figuur 14). Naargelang het geslacht of gewest zijn er geen significante verschillen.

Figuur 14: Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen, naargelang de leeftijd (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

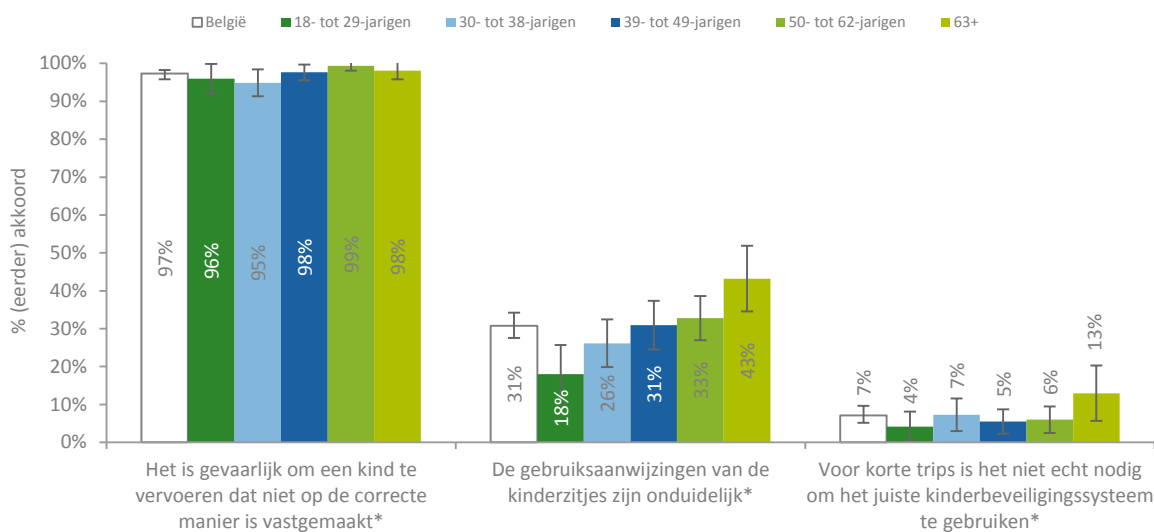
3.5.3 Meningen over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen

De bevraagde bestuurders werden drie stellingen voorgelegd over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen. De respondenten konden hun mening aangeven aan de hand van een vijfpuntenschaal (niet akkoord, eerder niet akkoord, neutraal, eerder akkoord, akkoord).

Bijna alle respondenten (97%) gaan (eerder) akkoord met de stelling “het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt”. Een derde van de respondenten (31%) vindt dat de gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes onduidelijk zijn en 7% gaat (eerder) akkoord dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken. Deze percentages verschillen niet significant van de resultaten uit de attitudemeting van 2012.

De perceptie van het risico van het niet correct vastmaken van een kind is significant groter bij 50- tot 62-jarigen (98%) dan bij 30- tot 38-jarigen (95%; Figuur 15). Over de gebruiksaanwijzingen van kinderzitjes is er een duidelijk trapsgewijs leeftijdseffect vast te stellen: hoe ouder, hoe vaker men van mening is dat deze onduidelijk zijn. Dit verschil is significant enerzijds tussen de 63-plussers en de drie jongste groepen, en anderzijds tussen de 18- tot 29-jarigen en de drie oudste groepen. Dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken, wordt door de oudste leeftijdsgroep (13%) significant vaker beaamd dan door de jongste groep bestuurders (4%). Ook tussen de gewesten vinden we twee significante verschillen: in Wallonië gaat men significant vaker akkoord dat het gevaarlijk is om een kind te vervoeren dat niet op de juiste manier is vastgemaakt dan in Vlaanderen. Verder vindt 40% van de Waalse bestuurders dat de gebruiksaanwijzingen van kinderzitjes onduidelijk zijn, wat significant hoger is dan in Vlaanderen of Brussel. Tussen mannen en vrouwen vinden we voor geen enkele stelling een significant verschil.

Figuur 15: Mening over verschillende stellingen m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen, naargelang de leeftijd (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.6 Afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden

Afleiding achter het stuur vormt door het toenemend gebruik van smartphones en elektronische systemen in de wagen een groeiend probleem voor de verkeersveiligheid. Volgens internationale onderzoeken zou afleiding aan de basis liggen van 10 tot 30% van alle verkeersongevallen in de Europese Unie (DG MOVE, 2015). In de wetenschappelijke literatuur worden verschillende types van afleiding onderscheiden zoals visuele, cognitieve, fysieke en auditieve afleiding (bv: WHO, 2011; Slootmans, 2015). Deze vormen van afleiding beïnvloeden een aantal essentiële aspecten van de rijvaardigheid in het verkeer zoals een verminderde controle over het voertuig, een trager reactievermogen, verminderde snelheid of zaken over het hoofd zien door met zijn gedachten niet bij het rijden te zijn. Het gebruik van de gsm en smartphone wordt gezien als de grootste bron van afleiding achter het stuur (Slootmans, 2015). Bestuurders die bellen met de gsm in de hand, hebben vier keer meer kans hebben op een ongeval (WHO, 2015). Ook handenvrij bellen zorgt voor cognitieve en auditieve afleiding waardoor bestuurders niet alle informatie kunnen opnemen en hun reactietijd bovendien ook langer wordt (NSC, 2012). Een sms typen of lezen zou nog gevaarlijker zijn, aangezien de aandacht van de bestuurder gedurende min of meer lange perioden op het scherm in plaats van op de weg gericht is (Riguelle & Roynard, 2014; Boets, 2015). In België is het sinds 2000 verboden om tijdens het rijden gebruik te maken van een gsm die in de hand wordt gehouden. Meer informatie over afleiding achter het stuur is terug te vinden in het Themadossier “Afleiding in het verkeer” van het BIVV (Slootmans, 2015).

3.6.1 Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden

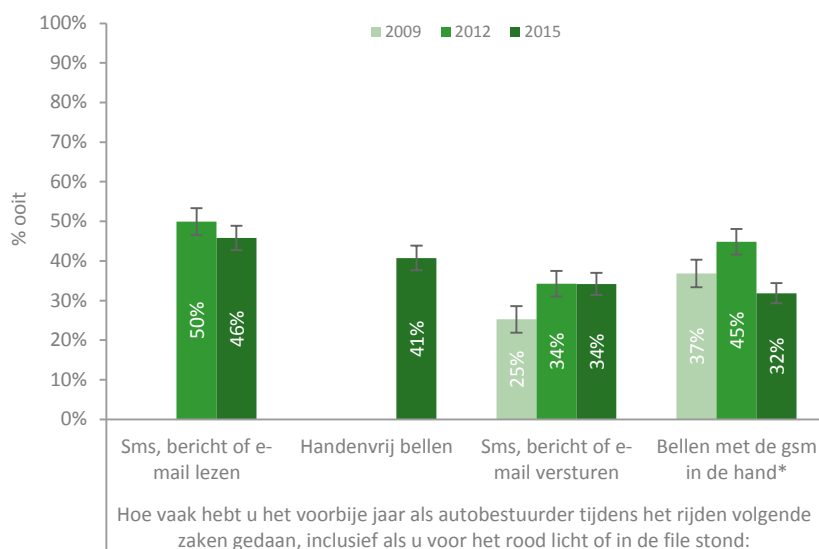
Om het zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden te meten werd aan de respondenten de volgende vraag gesteld: “hoe vaak hebt u het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond?”. De respondenten hadden vier antwoordmogelijkheden: nooit, zelden, vaak of (bijna) altijd. Deze vraag werd nader gespecificeerd naar: “handenvrij bellen”, “bellen met de gsm in de hand”, “sms, bericht of e-mail lezen” en “sms, bericht of e-mail versturen”. De respondenten die geen gsm hebben of gebruiken, werden niet opgenomen in de analyse.

In 2015 blijkt het gebruik van de gsm tijdens het rijden een wijdverspreid fenomeen (Figuur 16). Bijna de helft van de respondenten (46%) zegt in het voorbije jaar ooit (zelden, vaak of (bijna) altijd) een sms, bericht of e-mail gelezen te hebben tijdens het rijden. Het percentage dat zegt een sms, bericht of e-mail te versturen ligt lager: 34%. Verder zegt 41% wel eens handenvrij te bellen; bellen met de gsm in de hand

wordt daarentegen minder vaak gerapporteerd (32%). Met betrekking tot bellen, is het percentage het hoogst wat betreft handenvrij bellen (41%) en ligt het veel lager wat betreft bellen met de gsm in de hand (32%). In vergelijking met de resultaten van 2012 zien we geen significante veranderingen behalve een daling van het bellen met de gsm in de hand van 45% (2012) naar 32% (2015).

In 2013 voerde het BIVV een gedragsmeting over het illegaal gebruik (d.w.z. zonder handsfree kit) van de gsm achter het stuur. Daaruit bleek dat 2,0% van de geobserveerde bestuurders aan het telefoneren was en dat 1,2% van de bestuurders een andere handeling met de gsm, zoals sms'en, aan het doen was. Deze resultaten zijn moeilijk te vergelijken met deze van de attitudemeting, vooral omdat het hier gaat om een puntprevalentie (het percentage bestuurders dat op een bepaald moment de gsm gebruikt tijdens het rijden) en in de attitudemeting wordt de prevalentie gevraagd over een veel groter tijdsinterval (het percentage bestuurders dat in het laatste jaar de gsm heeft gebruikt tijdens het rijden). Internationale vergelijkingen tonen dat Belgen minder vaak bellen tijdens het rijden (handenvrij en niet-handenvrij) maar evenveel sms'en tijdens het rijden als bestuurders uit andere Europese landen (ESRA, Trigo, et al., 2016).

Figuur 16: Evolutie van het zelfgerapporteerde gsm-gebruik tijdens het rijden (2009-2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

In de attitudemeting van het BIVV in 2015 zeggen mannen significant vaker handenvrij te bellen (45%) dan vrouwen (36%). Met betrekking tot de andere handelingen vinden we geen significante genderverschillen. Verder neemt het zelfgerapporteerde gedrag over het algemeen af wanneer de leeftijd toeneemt. Voor elke handeling zien we dat de zelfgerapporteerde prevalentie bij de twee oudste categorieën significant lager ligt dan bij de drie jongste categorieën en dat de prevalentie van de oudste groep significant lager ligt dan deze van de op één na oudste groep. Het meest uitgesproken verschil vinden we bij de handeling “sms, bericht of e-mail versturen”; hierbij is het verschil tussen elke leeftijdsgroep significant. Tussen de gewesten zijn er twee significante verschillen: enerzijds geven Brusselse bestuurders significant vaker aan handenvrij te bellen dan Vlaamse of Waalse bestuurders, anderzijds ligt het percentage dat belt met de gsm in de hand significant lager in Vlaanderen. Ter vergelijking: de BIVV gedragsmeting vond gelijkaardige verschillen m.b.t. het geslacht en het gewest van de bestuurder. Zowel wat bellen als het hanteren van de gsm betreft, werd dit gedrag significant vaker waargenomen bij mannelijke bestuurders en bij bestuurders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan bij vrouwen of in de overige gewesten. We wijzen er wel op dat de attitudemeting gebaseerd is op de woonplaats van de bestuurder en de gedragsmeting op de plaats waar de bestuurder rijdt.

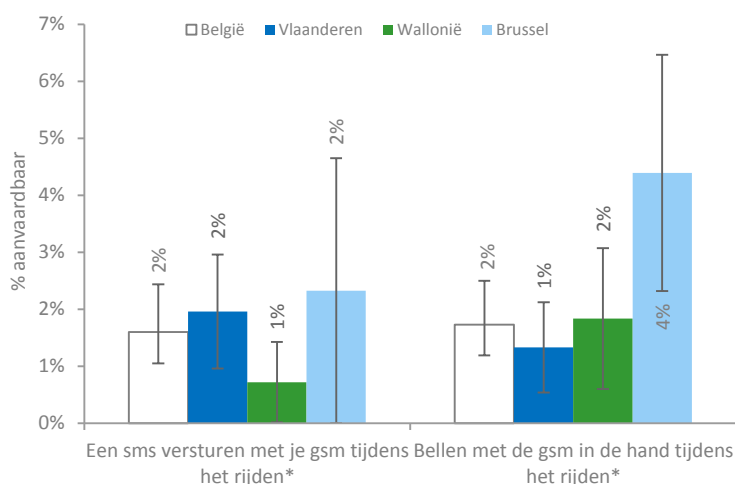
3.6.2 Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden

Twee van de 14 reeds eerder vermelde gevaarlijke vormen van rijgedrag hadden betrekking op het gebruik van de gsm: “een sms versturen met je gsm tijdens het rijden” en “bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden”. Aan de hand van een vijfpuntenschaal konden de respondenten aangeven hoe aanvaardbaar ze dit gedrag vonden (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). De volledige lijst is terug te vinden in § 3.1.2.

Gezien de relatief hoge toegegeven prevalentie van het gebruik van de gsm achter het stuur, is in eerste instantie te verwachten dat de aanvaardbaarheid voor dit gedrag groot is. Dit is echter niet het geval. In 2015 geeft 93% van de respondenten aan dat een sms versturen tijdens het rijden onaanvaardbaar is (score 1+2). Bellen met de gsm in de hand wordt door 91% afgekeurd. Slechts 2% van de respondenten vindt deze gedragingen aanvaardbaar (score 4+5); slechts vier andere vormen van risicogedrag worden nog minder aanvaardbaar geacht. In vergelijking met de voorgaande metingen zien we een (niet-significante) dalende tendens voor de aanvaardbaarheid van beide gedragingen.

De aanvaardbaarheid verschilt significant naargelang de leeftijd en het gewest van de respondenten. Een sms versturen wordt door de twee oudste leeftijdsgroepen significant minder aanvaardbaar gevonden dan door de twee jongste leeftijdsgroepen. De aanvaardbaarheid voor een sms versturen ligt ook significant hoger bij Vlaamse bestuurders dan bij Waalse bestuurders. In Brussel vindt men het bellen met de gsm in de hand significant meer aanvaardbaar dan in de andere twee gewesten (Figuur 17). Met betrekking tot het geslacht van de respondenten werden er geen significante verschillen gevonden.

Figuur 17: Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden, naargelang het gewest (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

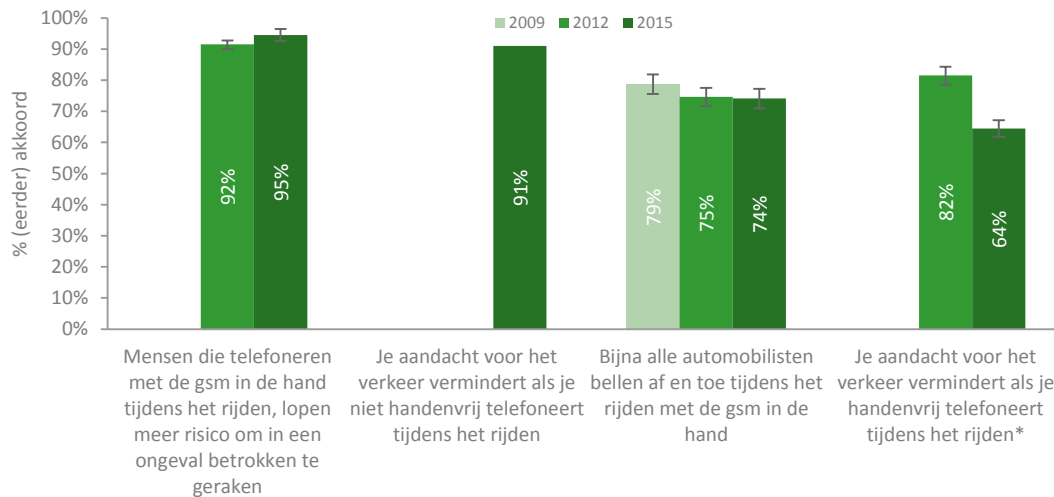
3.6.3 Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden

Om te peilen naar de achterliggende meningen van de Belgische bestuurders over gsm-gebruik achter het stuur werden er vier stellingen voorgelegd. De respondenten konden hun mening over een aantal stellingen uitdrukken aan de hand van een vijfpuntenschaal (niet akkoord, eerder niet akkoord, neutraal, eerder akkoord, akkoord). Het ging om stellingen die een indicatie geven over de risicoperceptie en de gepercipieerde sociale norm m.b.t. het gebruik van de gsm tijdens het rijden.

Wat de risicoperceptie betreft, gaat 95% van de respondenten (eerder) akkoord met de stelling “mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om in een ongeval betrokken te geraken”. Daarnaast gaat 91% akkoord met “je aandacht voor het verkeer vermindert als je niet handenvrij telefoneert tijdens het rijden”. Dit percentage verschilt sterk van het percentage dat akkoord gaat met de stelling die peilt naar de perceptie van het risico van handenvrij telefoneren: slechts 64% stemt in dat “je aandacht voor het verkeer vermindert als je handenvrij telefoneert tijdens het rijden”. In vergelijking met 2012 zien we dat de risicoperceptie m.b.t. handenvrij telefoneren significant is afgenomen (Figuur 18).

Wat de gepercipieerde sociale norm betreft, blijkt uit de analyses dat 74% van de bestuurders (eerder) akkoord gaat met de stelling “bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand”. Dit percentage verschilt niet van wat we in 2012 konden waarnemen (Figuur 18).

Figuur 18: Evolutie van de mening over verschillende stellingen m.b.t. gsm-gebruik tijdens het rijden (2009-2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Wanneer we de groepsverschillen m.b.t. de risicoperceptie bekijken, stellen we vast dat deze verschillen bij mannen voor elke stelling significant kleiner zijn dan bij vrouwen. Er is ook een duidelijk trapsgewijs effect voor de leeftijd. Hoe ouder men is, hoe sterker de perceptie van het risico van gsm-en tijdens het rijden. Voor bijna elke stelling geldt dat de twee oudste leeftijdsgroepen significant vaker akkoord gaan dan de drie jongste. Verder zien we dat de risicoperceptie voor elke stelling significant lager ligt in Brussel dan in Vlaanderen.

Voor de gepercipieerde sociale norm vinden we enkel een significant verschil naargelang het gewest waarin de respondent woont. De Waalse bestuurders denken significant vaker dat alle automobilisten af en toe bellen tijdens het rijden met de gsm in de hand (86%) dan bestuurders uit de andere gewesten.

3.7 Handhaving en draagvlak van maatregelen

Verkeershandhaving heeft als doel dat weggebruikers zich veilig en conform de bedoelingen van de wet- en regelgeving gedragen en is dus een middel tot gedragsbeïnvloeding (Adriaensens et al, 2015). Dit gebeurt door (1) het opleggen van wettelijke regels en normen die bepalen hoe men zich veilig kan verplaatsen in het verkeer, (2) toezicht (meestal door de politie) dat ervoor zorgt dat deze regels door alle gebruikers worden nageleefd en ten slotte (3) boetes en/of andere straffen voor wie zich niet aan deze regels houdt (Rothengatter, 1990). Volgens de afschrikkingstheorie heeft handhaving vooral effect omdat de burger er door angst voor straf voor kiest om zich aan de wet te houden. In deze theorie vormen de objectieve en subjectieve pakkans belangrijke factoren om gedrag te beïnvloeden. Meer informatie kan teruggevonden worden in het Themadossier “Handhaving van verkeersregels” van het BIVV (Adriaensens et al, 2015).

In de attitudemeting werd gepeild naar persoonlijke ervaringen van de respondenten met controles en straffen (de objectieve pak- en straffkans) en de subjectieve inschatting van de kans om gecontroleerd te worden (de subjectieve pakkans). Verder wordt de attitude van de autobestuurders onderzocht ten opzichte van zowel maatregelen die deel uitmaken van het huidige verkeersveiligheidsbeleid als nieuwe potentiële maatregelen.

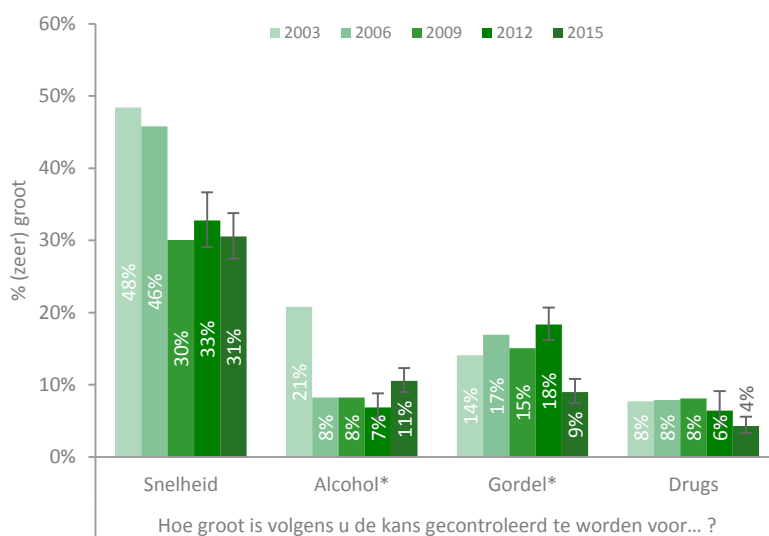
3.7.1 Subjectieve pakkans

De subjectieve pakkans verwijst naar de gepercipieerde kans om gecontroleerd te worden op een verkeers-overtreding. Voor verschillende thema's (snelheid, alcohol, gordel en drugs) werd aan de respondenten gevraagd hoe groot ze de kans inschatten om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie. De respondenten konden antwoorden met "heel weinig kans", "weinig kans", "gemiddelde kans", "grote kans" of "zeer grote kans".

Een derde van de Belgische bestuurders vindt dat de kans (zeer) groot is om gecontroleerd te worden op het naleven van de snelheidsbeperkingen (zowel controle door een politiewagen met camera als door onbemande flitscamera's). De kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol – wat erop neerkomt onderworpen te worden aan een ademtest – wordt slechts door 11% van de bestuurders als groot of zeer groot ervaren. Het percentage is nog lager (9%) voor controles op het dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers. Ten slotte is slechts 4% van de respondenten van mening dat de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van illegale drugs¹³ (zeer) groot is.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen ligt veel hoger in 2003 en 2006 dan tijdens de laatste drie metingen. Ook wat betreft rijden onder invloed van alcohol zien we tijdens de eerste meting in 2003 een veel hoger percentage dan nadien. Vergelijken we de resultaten van 2015 met deze van 2012, dan stellen we vast dat de subjectieve pakkans significant is toegenomen wat betreft rijden onder invloed¹⁴, maar tegelijk ook significant is afgenomen m.b.t. het niet-dragen van de gordel (Figuur 19).

Figuur 19: Evolutie van de subjectieve pakkans voor verschillende verkeersovertredingen (2003-2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

De Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid (2002) stelde voorop dat minstens 90% van de bestuurders de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed als zeer groot zou moeten ervaren. Deze doelstelling staat in schril contrast met de praktijk. Ook in 2015 wijken de resultaten nog steeds ver af van deze doelstelling: slechts 2% van de respondenten is van mening dat de pakkans voor alcohol (subjectieve pakkans) "zeer groot" is.

63-plussers ervaren een significant lagere kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op snelheid en op rijden onder invloed van alcohol dan de drie jongste leeftijdsgroepen. Verder wordt de subjectieve pakkans voor snelheid en rijden onder invloed van alcohol ook significant kleiner ingeschat

¹³ cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen

¹⁴ Zie ook de toename van de objectieve pakkans m.b.t. alcoholcontroles in deel 3.7.2 van dit rapport.

door de Waalse bestuurders dan door de Brusselse bestuurders. Met betrekking tot het geslacht van de respondenten vinden we geen significante verschillen.

Internationale vergelijkingen tonen dat in België de subjectieve pakkans - met uitzondering van snelheidscontroles - lager ligt dan in de meeste andere Europese landen (ESRA, Buttler, 2016).

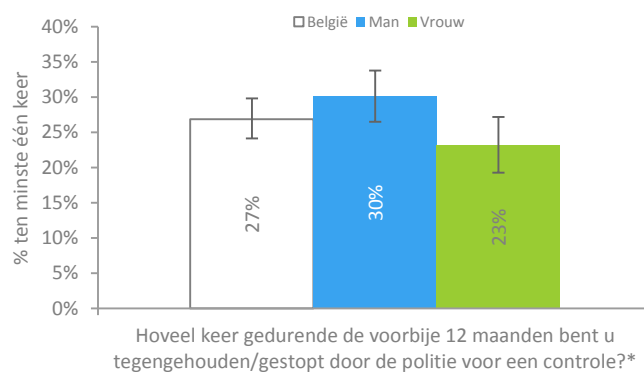
3.7.2 Objectieve pakkans

Algemene objectieve pakkans

De objectieve pakkans werd gemeten door aan de respondenten te vragen “hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden bent u tegengehouden/gestopt door de politie voor een controle?”. Dit kan op verschillende soorten controles betrekking hebben – en omvat dus niet de controles door onbemande camera’s. Het percentage bestuurders dat antwoordt tijdens het afgelopen jaar minstens één keer te zijn tegengehouden door de politie voor een controle, bedraagt 27%. Dit percentage verschilt niet significant van dat uit de attitudemeting van 2012. Verder vinden we in internationale vergelijkingen dat de objectieve pakkans in België ver onder het Europese gemiddelde ligt (ESRA, Buttler, 2016).

We stellen significante effecten vast naargelang het geslacht en de leeftijd van de bestuurders. De objectieve pakkans ligt significant lager bij vrouwen en bij 63-plussers dan bij mannen en bij de andere leeftijdsgroepen (Figuur 20). Tussen de gewesten zijn er geen significante verschillen.

Figuur 20: Objectieve kans om gecontroleerd te worden door de politie, naargelang het geslacht (2015)



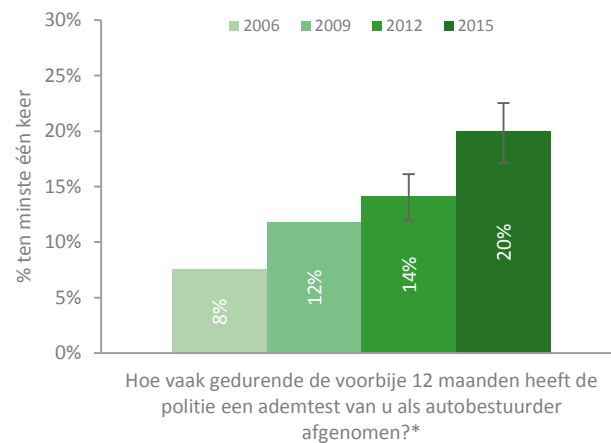
**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Objectieve pakkans m.b.t. rijden onder invloed van alcohol

Sinds 2006 worden respondenten ook bevraagd naar de controles voor rijden onder invloed. De vraag luidt: “hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u als autobestuurder afgenomen?”. In 2015 verklaarde 20% van de respondenten dat ze tijdens het afgelopen jaar minstens één keer een ademtest moesten afleggen. Dit percentage nam tijdens elke attitudemeting toe en ook tussen 2012 en 2015 zien we een significante toename. De Staten-Generaal stelde in 2007 voorop dat jaarlijks minstens een derde van de bestuurders moet gecontroleerd worden op rijden onder invloed. Deze doelstelling is in 2015 echter nog steeds niet behaald (Figuur 21). Bovendien blijkt uit de ESRA-enquête (2015) dat het aandeel Belgische bestuurders dat alcoholcontroles rapporteert ook nog altijd onder het Europese gemiddelde ligt (ESRA, Buttler, 2016).

Figuur 21: Evolutie van de objectieve kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed (2006-2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Verder blijkt uit de attitudemeting van het BIVV dat de objectieve pakkans op rijden onder invloed significant lager ligt bij de 63-plussers dan bij de andere leeftijdsgroepen.

3.7.3 Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk

Naast de keren dat men gecontroleerd is geweest door de politie, werd er aan de respondenten ook gevraagd hoeveel keer ze gestraft werden voor een verkeersinbreuk. Meer specifiek werd gevraagd: “hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?” en “hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?”.

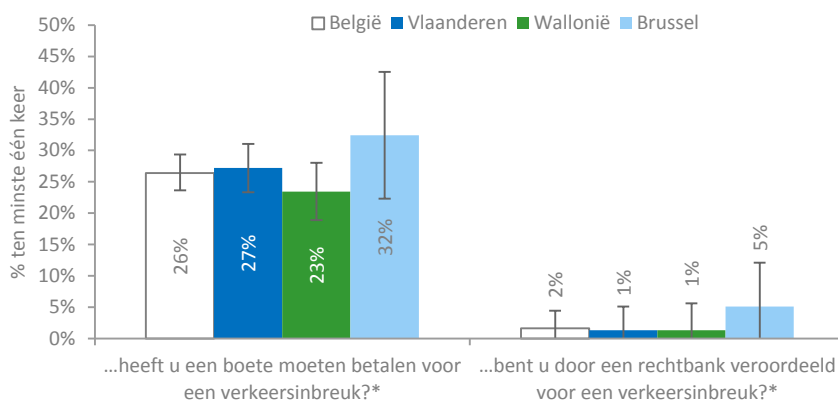
In 2015 verklaart 26% van de respondenten in het laatste jaar ten minste één keer een boete te hebben moeten betalen en 2% geeft aan ten minste één keer veroordeeld te zijn door een rechtbank. Het percentage dat een boete heeft moeten betalen is significant gedaald in vergelijking met 2012 (34%).

Wat de groepsverschillen betreft, zien we significante verschillen naargelang de leeftijd en het gewest van de bestuurder. Met betrekking tot het betalen van een boete ligt de zelfgerapporteerde prevalentie het hoogst bij 30- tot 38-jarigen (39%). Dit percentage verschilt significant van dat van de drie oudere leeftijdsgroepen. Verder ligt het percentage bij de twee oudste leeftijdsgroepen significant lager dan bij alle andere leeftijdsgroepen. Ook de prevalentie van veroordeeld te zijn door een rechtbank ligt het laagst bij de twee oudste leeftijdsgroepen (significant verschil met 18- tot 29-jarigen en 39- tot 49-jarigen).

Met betrekking tot de woonplaats (gewest) van de respondenten zien we dat de zelfgerapporteerde prevalentie van het betalen van een boete significant hoger ligt bij Brusselse bestuurders dan bij Waalse bestuurders. Ook wat betreft veroordeeld zijn door een rechtbank ligt de toegeven prevalentie in Brussel significant hoger dan in de andere twee gewesten (Figuur 22).

Verder vinden we dat 29% van de mannelijke bestuurders een boete heeft moeten betalen voor een verkeersinbreuk ten opzichte van 24% van de vrouwelijke bestuurders, dit verschil is echter niet significant.

Figuur 22: Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk, naargelang het gewest (2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.7.4 Mening over de huidige regels en straffen

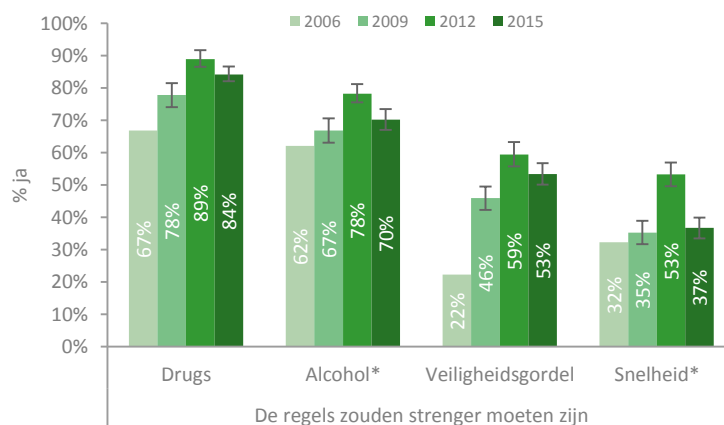
In de enquête werd ook gepeild naar de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van controles, straffen en potentiële maatregelen. Dit laat toe om zich een beeld te vormen over het handhavingsbeleid (§ 3.7.4) en het draagvlak voor bestaande en mogelijke nieuwe verkeersveiligheidsmaatregelen (§ 3.7.5).

De respondenten werden bevraagd over de regels m.b.t. snelheid, alcohol, drugs en de veiligheidsgordel. Concreet werd hen gevraagd “kunt u mij zeggen op welke thema’s (één of meerdere) de volgende zinnen van toepassing zijn?”. Het ging over de strengheid van de regels (“de regels zouden strenger moeten zijn”), de intensiteit van de controles (“de regels worden onvoldoende gecontroleerd”) en de strafmaat (“de straffen zijn te zwaar”). De respondenten konden antwoorden met “ja” of “neen”.

Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels

Het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels in het verkeer is het grootst voor rijden onder invloed van drugs (84%). Verder vindt 70% van de respondenten dat de regels rond alcohol strenger moeten zijn en beaamt iets meer dan de helft deze stelling m.b.t. de regels rond gordeldracht (53%). Het maatschappelijk draagvlak is het kleinst voor een versterking van snelheidslimieten: slechts 37% is van mening dat de regels voor snelheid strenger zouden moeten zijn. In vergelijking met de meting uit 2012 is het draagvlak voor strengere regels rond alcohol en snelheid significant verminderd (Figuur 23).

Figuur 23: Evolutie van het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels (2006-2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

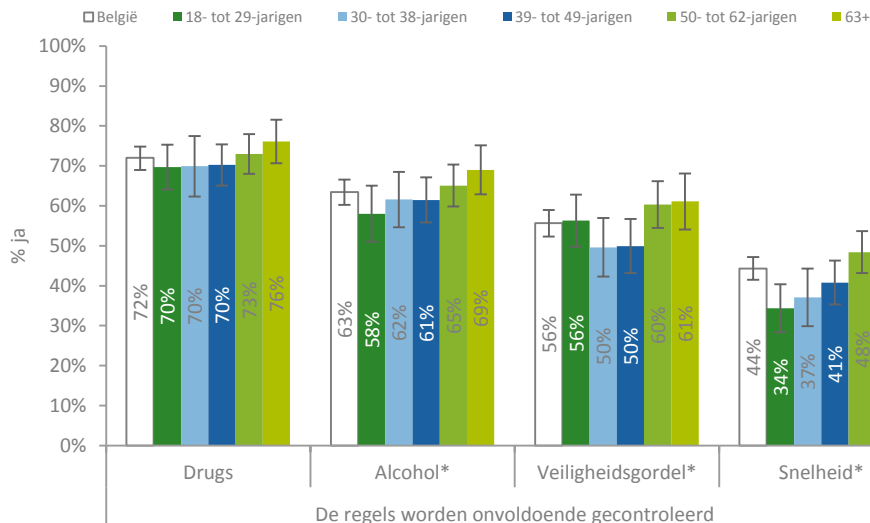
Het draagvlak voor strengere regels verschilt significant naar de leeftijd en de woonplaats (gewest) van de respondent. Over het algemeen neemt het draagvlak voor strengere regels toe naarmate men ouder is. Dit effect is het meest uitgesproken m.b.t. snelheidsovertredingen, waar het draagvlak voor strengere regels bij bijna elke leeftijdscategorie significant van elkaar verschilt. Voor alcohol is het draagvlak voor strengere regels bij de jongste leeftijdsgroep significant groter dan bij de 30- tot 39-jarigen. Met betrekking tot de veiligheidsgordel is het draagvlak voor strengere regels bij de 63-plussers groter dan bij alle andere groepen. Inzake drugs vinden we enkel een significant verschil tussen de 63-plussers enerzijds en 30- tot 39-jarigen en 39- tot 49-jarigen anderzijds. De verschillen naargelang het gewest zijn enkel significant m.b.t. strengere regels rond de veiligheidsgordel: hiervoor is het draagvlak in Brussel significant kleiner dan in Wallonië. Tussen mannen en vrouwen stellen we geen significante verschillen vast.

Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles

72% van de Belgische bestuurders vindt dat er onvoldoende wordt gecontroleerd op rijden onder invloed van drugs. Meer controles voor alcohol staat met 63% op de tweede plaats gevolgd door de veiligheidsgordel op de derde plaats (56%). Slechts 44% pleit voor een intensivering van de controles m.b.t. snelheid. In vergelijking met 2012 zijn deze percentages niet significant veranderd.

Het draagvlak voor de intensivering van de controles neemt voor elk type overtreding toe met de leeftijd van de respondent (Figuur 24). Dit effect is opnieuw het meest uitgesproken voor snelheidscontroles, waarvoor het draagvlak voor een intensivering significant groter is bij 63-plussers dan bij de andere leeftijdsgroepen. Wat de controles naar gordeldracht betreft, is het draagvlak bij 30- tot 39-jarigen en 40- tot 49-jarigen significant kleiner dan bij de twee oudste groepen. Met betrekking tot alcohol vinden we dat het draagvlak voor een intensivering van de controles significant lager ligt bij 18- tot 29-jarigen en 39- tot 49-jarigen dan bij de 63-plussers. Enkel wat drugscontroles betreft, zijn er geen significante verschillen naargelang de leeftijd.

Figuur 24: Maatschappelijk draagvlak voor de intensivering van controles, naargelang de leeftijd (2015)



*significant

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Het draagvlak voor een intensivering van de controles ligt in Wallonië voor alcohol en drugs significant hoger dan in de andere twee gewesten. Wat de snelheidscontroles betreft, ligt het draagvlak in Wallonië opnieuw significant hoger dan in Vlaanderen, terwijl Brussel een tussenpositie inneemt. Tussen mannen en vrouwen zijn geen significante verschillen geobserveerd.

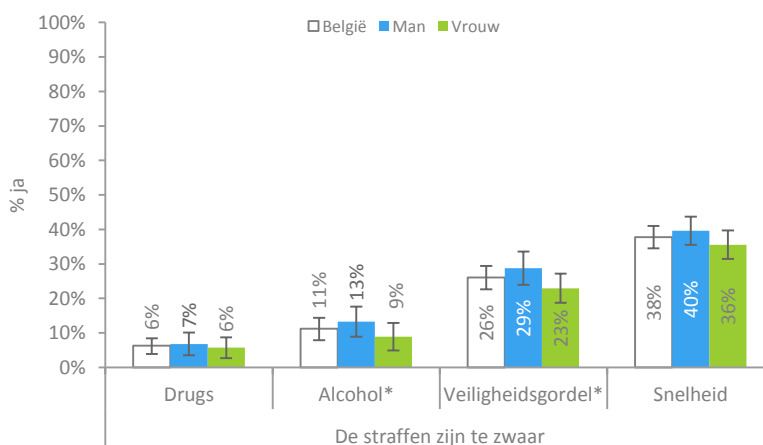
Mening over de strafmaat

In 2015 was slechts 6% van de respondenten van mening dat de straffen m.b.t. rijden onder invloed van drugs te zwaar zijn; voor rijden onder invloed van alcohol is het cijfer 11%. Het aandeel van de

respondenten dat de straffen voor het niet-dragen van de gordel en voor snelheidsovertredingen te zwaar vindt, is duidelijk groter (gordel: 26% en snelheid: 38%). In vergelijking met 2012 vinden we geen significante verschillen.

Mannen zijn significant vaker dan vrouwen van mening dat de straffen m.b.t. alcohol en het niet-dragen van de veiligheidsgordel te zwaar zijn (Figuur 25). Wat de leeftijd betreft, zien we geen duidelijk trapsgewijs effect. De oudste leeftijdsgroep is significant minder vaak akkoord dat de straffen te zwaar zijn voor snelheid en de veiligheidsgordel dan de op één na oudste leeftijdsgroep. Voor de meningen over de zwaarte van de straffen rond alcohol, is er enkel een significant verschil tussen de jongste leeftijdsgroep (die significant minder vaak akkoord gaat dat de straffen te zwaar zijn) en de 39- tot 49-jarige bestuurders. Ten slotte vinden Brusselaars significant vaker dat de straffen m.b.t. snelheidsovertredingen, rijden onder invloed van drugs en het niet-dragen van de veiligheidsgordel te zwaar zijn.

Figuur 25: Meningen over het gewicht van de straffen, naargelang het geslacht (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.7.5 Meningen over potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen

Behalve het draagvlak over de huidige regels en straffen, werden de respondenten ook bevraagd over hun mening m.b.t. potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze maatregelen bestonden op het moment dat de vraag gesteld werd nog niet in België, maar zouden in de toekomst wel kunnen worden ingevoerd. Concreet konden de respondenten hun mening geven over volgende maatregelen:

- “Men zou een rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten”
- “Bestuurders die al meer dan 1 keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, zouden verplicht moeten worden om een alcoholslot te installeren”
- “Men zou een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)”

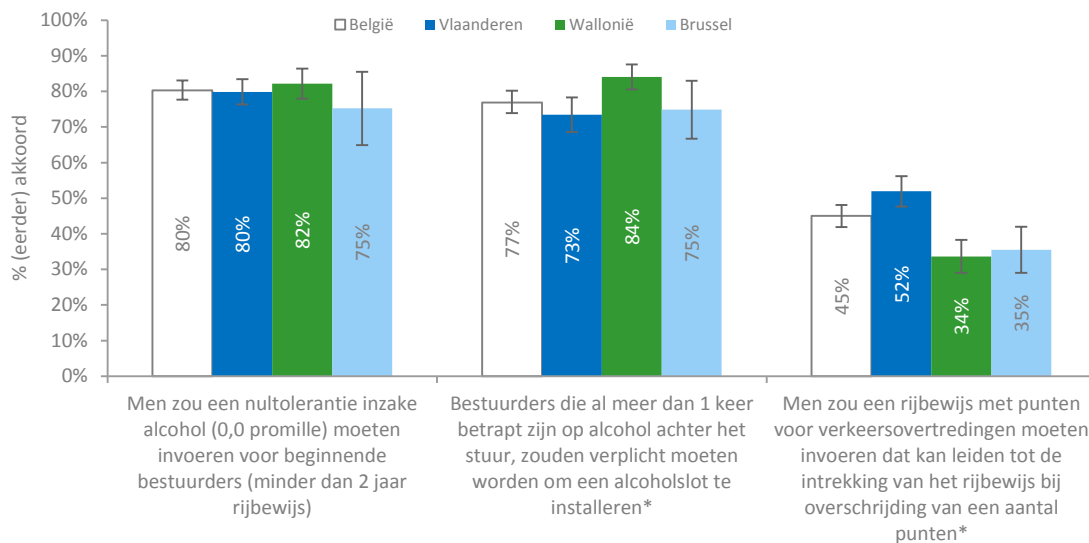
Dit konden ze doen aan de hand van een vijfpuntenschaal (niet akkoord, eerder niet akkoord, neutraal, eerder akkoord, akkoord).

Van de drie potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen was het draagvlak het grootst voor een nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders (80% ging (eerder) akkoord met deze stelling). De verplichte installatie van een alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed wordt door 77% van de respondenten ondersteund. Ten slotte is iets minder dan de helft van de respondenten (45%) te vinden voor een rijbewijs met punten. In vergelijking met 2012 is het draagvlak voor deze maatregelen niet significant veranderd.

Vrouwen blijken significant vaker dan mannen akkoord te gaan met de invoering van een nultolerantie voor beginnende bestuurders en de verplichte installatie van een alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol. Wat het alcoholslot en het rijbewijs met

punten betreft, is het draagvlak significant groter bij de oudste leeftijdsgroep in vergelijking met bijna alle andere leeftijdsgroepen. Het draagvlak voor een nultolerantie voor beginnende bestuurders is het kleinst bij 30- tot 38-jarigen (71%; significant verschil met de drie oudere leeftijdsgroepen). Bij 18- tot 29-jarigen – de groep waarop deze maatregel het meest betrekking heeft – bedraagt het draagvlak 76%, wat significant lager is dan bij de 50- tot 62-jarigen (84%). Tussen de gewesten vinden we dat het draagvlak voor het alcoholslot het grootst is in Wallonië (84%; significant verschil met Vlaanderen en Brussel) en dat het rijbewijs met punten de meeste steun krijgt in Vlaanderen (52%; significant verschil met Wallonië en Brussel) (Figuur 26).

Figuur 26: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, naargelang het gewest (2015)



**significant*

Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

4 VERDERE VERGELIJKINGEN

In wat volgt worden enkele resultaten weergegeven van ESRA (Torfs et al., 2015), een internationale online enquête die eveneens de attitudes van weggebruikers t.a.v. verkeersveiligheid heeft gemeten. Eerst worden de resultaten van de Belgische weggebruikers bondig weergegeven en vergeleken met het Europese gemiddelde. Vervolgens worden de verschillen tussen de twee gebruikte methodes (face to face bevraging vs. online bevraging) besproken.

4.1 Internationale vergelijking (ESRA 2015)

Het ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes) is een gezamenlijk initiatief van onderzoeksorganisaties en verkeersveiligheidsinstituten – momenteel (december 2016) gaat het om 24 landen (waaronder 19 Europese). Het doel van dit project is om vergelijkbare (inter)nationale gegevens te verzamelen over de meningen, attitudes en het gedrag van weggebruikers met betrekking tot verkeersveiligheid. Het project werd gefinancierd met eigen middelen van de partners en gecoördineerd door het BIVV. De deelnemende landen in de eerste ESRA-enquête met 17 landen (2015) waren: Oostenrijk, België, Denemarken, Finland, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Ierland, Italië, Polen, Portugal, Slovenië, Spanje, Zweden, Zwitserland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

De ESRA-enquête is een online bevraging van telkens een representatieve steekproef van de nationale volwassen bevolking (minstens 1000 respondenten per land). Er werd een gemeenschappelijke vragenlijst ontwikkeld die voor elk land in de landstalen werd vertaald. De thema's die in ESRA-enquête van 2015 aan bod kwamen, waren o.a.: de attitudes t.o.v. onveilig gedrag in het verkeer, zelfgerapporteerd (onveilig) gedrag in het verkeer, ervaringen met handhaving en het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen. De dataverzameling gebeurde simultaan in alle 17 landen (zomer 2015). In totaal werd er data verzameld van meer dan 17.000 weggebruikers (waarvan 11.000 frequente autobestuurders). Hierdoor kon de ESRA-enquête een zeer rijke dataset genereren. Een overzicht van het project en de resultaten is te vinden op www.esranet.eu (Torfs et al., 2016).

In Hoofdstuk 3 werd al meerdere keren naar resultaten uit de ESRA-enquête van 2015 verwezen. De figuren op de volgende pagina (Figuur 27) zijn afkomstig van de Belgische ESRA "country fact sheet" (BIVV, 2016). Deze figuren tonen voor een selectie van variabelen een vergelijking tussen België (groen) en het Europese gemiddelde op basis van de landen die deelnamen aan ESRA (wit). In tegenstelling tot de Belgische attitudemeting, hebben deze figuren betrekking op alle weggebruikers en niet enkel op de frequente autobestuurders. Vandaar zijn rechtstreekse vergelijkingen met de cijfers uit de Belgische attitudemeting niet mogelijk. De volgende alinea bevat de resultaten van enkele bijkomende analyses die we uitgevoerd hebben. Hier was het doel verschillende enquête-methodes met elkaar te vergelijken en werden telkens enkel de antwoorden van frequente autobestuurders met elkaar vergeleken.

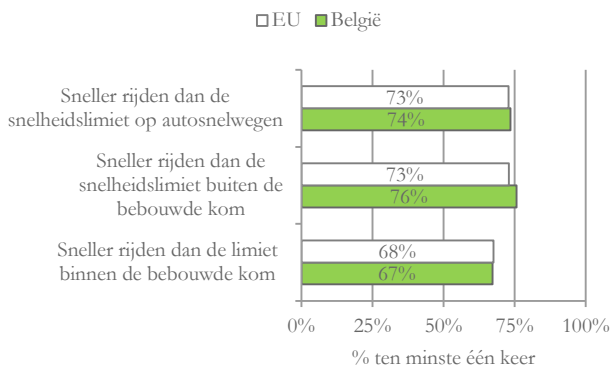
De resultaten van ESRA (2015) tonen duidelijk dat België in vergelijking met de meeste andere landen die aan deze studie deelgenomen hebben, slecht scoort op het vlak van: zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol, gerapporteerde politiecontroles (objectieve pakkans in het algemeen) en de subjectieve pakkans (enkel de subjectieve pakkans voor snelheidscontroles blijkt in België hoger te liggen). België scoort dan weer goed op het vlak van zelfgerapporteerde gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen, rijden onder invloed van drugs en het niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. Voor alle andere resultaten die in Figuur 27 zijn weergegeven, ligt België rond het Europese gemiddelde.

Figuur 27: Internationale vergelijking België – Europa (ESRA)

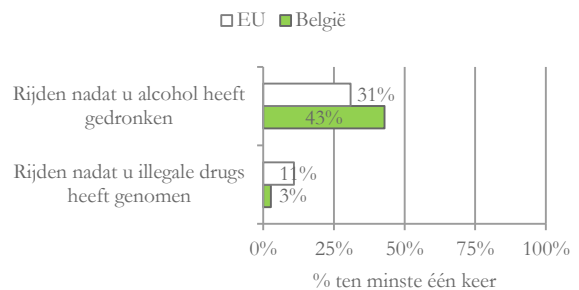
Zelfgerapporteerd gedrag

Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden als weggebruiker het volgende gedrag vertoond? (vijfpuntenschaal, 1= nooit tot 5=(bijna) altijd)

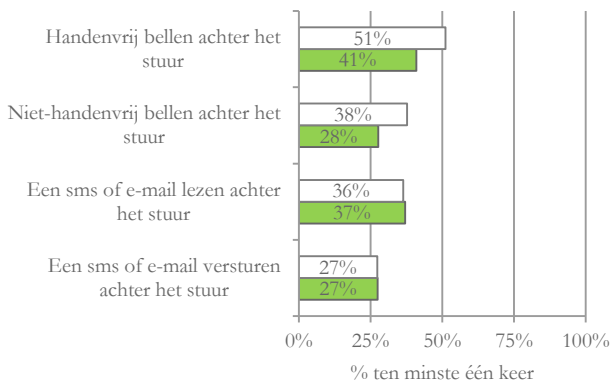
Snelheid



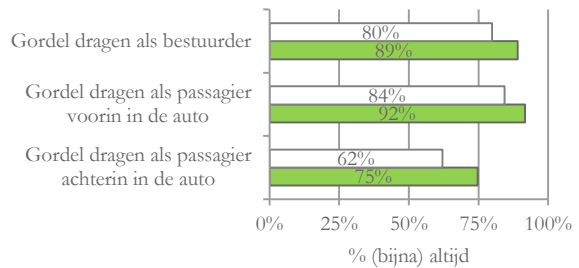
Rijden onder invloed



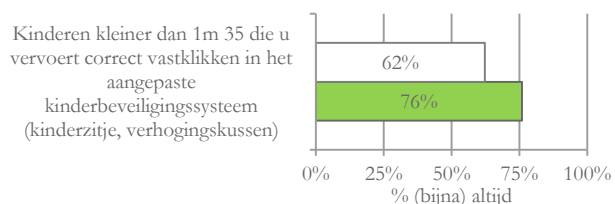
Afleiding



Gordeldracht

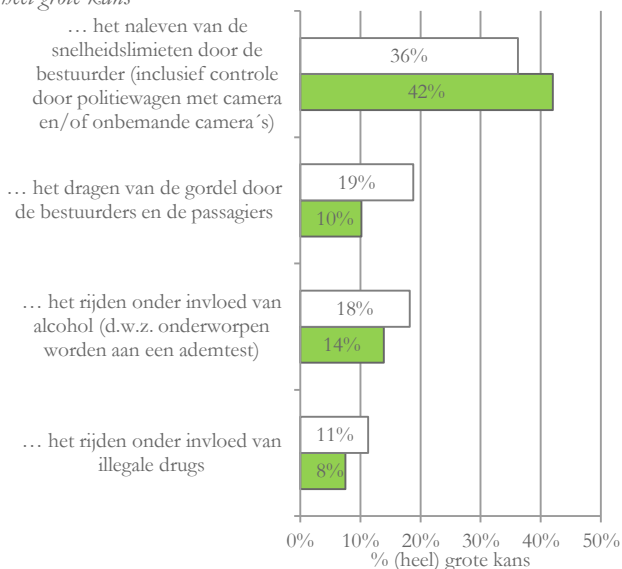


Gebruik van kinderbevestigingsystemen

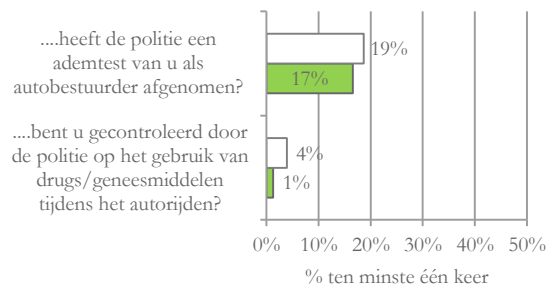
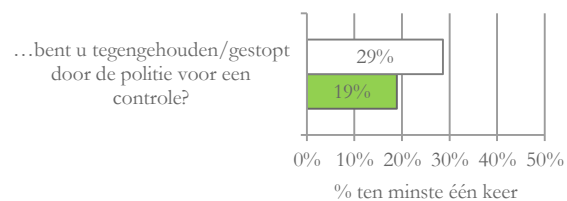


Handhaving

Als u aan een doorsnee autorit denkt, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op ...? (vijfpuntenschaal, 1= heel kleine kans tot 5= heel grote kans)



Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ...






Bron: BIVV, ESRA 2015

4.2 Vergelijking van attitudemetingen op basis van verschillende methodes

Het monitoren van de attitudes van weggebruikers kent al een lange traditie in België. De driejaarlijkse attitudemeting van het BIVV volgt al sinds 2003 de attitudes van autobestuurders op via face-to-face-interviews. Dit is een bijzonder arbeidsintensief en duur proces. In 2015 werd naast de face-to-face-interviews ook een extra dataverzameling verricht via een online panel. Hierbij werden gedeeltelijk dezelfde vragen gesteld. Het BIVV zette deze stap om de implicaties te onderzoeken van een mogelijke overstap naar online attitudemetingen om zo op een goedkopere manier de Belgische verkeersveiligheidssituatie op te volgen. Deze bijkomende online dataverzameling bevatte bovendien 20 vragen die voor een groot deel quasi-identiek waren aan deze uit de vragenlijst van de ESRA-enquête (zie vorige hoofdstuk). Deze drie enquêtes geven ons een unieke mogelijkheid om de resultaten te vergelijken van zowel twee verschillende methodes (face-to-face-interviews (CAPI¹⁵) en online panel bevraging (CAWI¹⁶)) als de effecten van het gebruik van een verschillende samenstelling van de steekproef.

Omdat de populatie van de face-to-face enquête enkel uit frequente autobestuurders bestaat, beperkt de vergelijking tussen de drie enquêtes zich enkel tot deze groep¹⁷ (specificaties van de drie enquêtes kunnen teruggevonden worden in Tabel 2).

Tabel 2: Specificaties van de drie enquêtes

	Attitudemeting		ESRA (België)
	 CAPI	 CAWI 1	 CAWI 2
Methode	face-to-face-interviews	online panel_2	online panel_1
Steekproefgrootte (frequente autobestuurders)	N= 1.537	N = 1.486	N = 630
Veldwerk	mei – juni 2015	april – mei 2015	juni 2015
Onderzoeksbureau	GfK	GfK	iVOX

Bron: BIVV, ESRA 2015; BIVV, Nationale attitudemeting 2015

In wat volgt worden eerst de steekproeven van de verschillende enquêtes met elkaar vergeleken. Aansluitend worden de antwoorden van de respondenten uit de verschillende enquêtes met elkaar vergeleken via een "independent samples t-test" volgens een betrouwbaarheidsniveau van 95%. Hieronder worden de belangrijkste resultaten toegelicht en geïllustreerd met enkele voorbeelden.

4.2.1 Vergelijking van de steekproeven

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de samenstelling van online panels een vertekening kan vertonen waarbij meer geprivilegieerde sociale groepen oververtegenwoordigd zijn (o.a. Baker et al., 2010). Hoewel dit in bepaalde gevallen klopt en dit probleem een algemene bezorgdheid vormt wanneer men werkt met online panels, moeten we vaststellen dat de verschillen in de samenstelling van de steekproef van de drie onderzochte enquêtes eerder beperkt blijft. Tabel 3 toont de verdeling van de respondenten naar geslacht, leeftijd, gewest (waar de respondent woont) en het opleidingsniveau, voor de drie enquêtes en de nationale referentiepopulatie (de Belgische populatie die een rijbewijs bezit; BELDAM). We kunnen vaststellen dat de samenstelling van de drie steekproeven en de referentiepopulatie zeer vergelijkbaar is. Enkel de steekproef van de online attitudemeting (panel_2) wijkt licht af: meer hoger opgeleide respondenten dan in de andere twee steekproeven en dan in de referentiepopulatie en deze steekproef toont ook lichte verschillen m.b.t. de jongste en oudste leeftijdscategorieën in Wallonië.





¹⁵ CAPI = Computer-assisted personal interviewing

¹⁶ CAWI = Computer aided web interviewing

¹⁷ Met andere worden de resultaten uit de ESRA enquête die in sectie 4.1. beschreven werden kunnen licht verschillen met die in 4.2. omdat het in 4.2. enkel over een selectie van de totale ESRA steekproef met naam de frequente autobestuurders gaat.

Om een mogelijke invloed van een verschillende samenstelling van de drie steekproeven te beperken, werden de data uit de steekproeven gewogen op basis van de nationale referentiedata (BELDAM; Cornelis et al., 2012). De weging gebeurde op basis van het geslacht, de leeftijd en het gewest van de respondent.

Tabel 3: Verdeling van de populatie en van de steekproeven van de drie enquêtes (ongewogen)

			Nationale referentiepopulatie (bron: BELDAM)	ESRA (België) Online (N = 630)	Attitudemeting		
							
				CAWI 2	CAWI 1	CAPI	
			%	ongewogen %	ongewogen %	ongewogen %	
Vlaanderen	Man	18-29j	5	5	3	5	
		30-38j	5	3	3	5	
		39-49j	7	7	5	7	
		50-62j	7	9	5	7	
		63+	7	10	5	7	
	Vrouw	18-29j	4	4	3	4	
		30-38j	5	3	3	5	
		39-49j	7	7	5	7	
		50-62j	7	8	5	7	
		63+	6	3	4	6	
	Brussel	Man	18-29j	1	1	.1	1
			30-38j	1	1	.5	1
			39-49j	1	1	.4	1
			50-62j	1	1	.3	1
63+			1	1	.1	1	
Vrouw		18-29j	1	.3	.1	1	
		30-38j	1	1	.3	1	
		39-49j	1	1	.3	1	
		50-62j	1	1	.3	1	
		63+	1	.5	.2	1	
Wallonië	Man	18-29j	2	3	6	2	
		30-38j	3	2	3	3	
		39-49j	4	4	5	4	
		50-62j	4	5	7	4	
		63+	4	5	10	4	
	Vrouw	18-29j	2	2	6	2	
		30-38j	2	2	2	2	
		39-49j	4	3	5	4	
		50-62j	4	4	5	4	
		63+	3	2	5	3	
Opleidingsniveau	Secundair onderwijs	62	62	44	60		
	Hoger onderwijs (bachelor of meer)	38	38	56	40		

Nota: de % die vet gedrukt staan, verschillen van de nationale referentiepopulatie

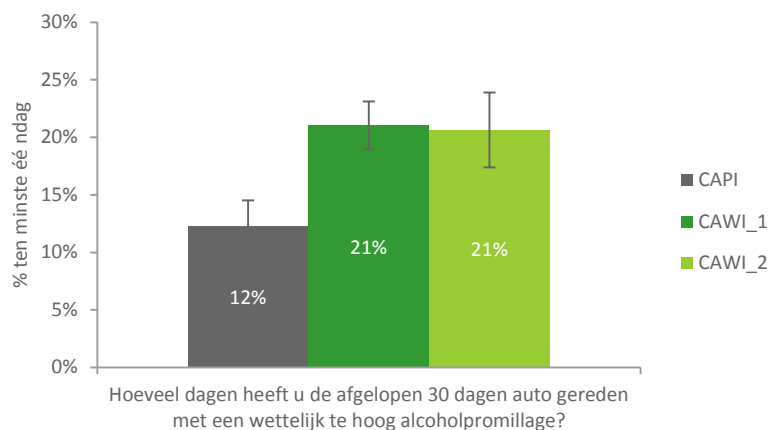
Bron: Torfs et al., 2016

4.2.2 Vergelijking van de antwoorden

Gegeven de relatief kleine verschillen in de samenstelling van de verschillende steekproeven, lag de nadruk van de vergelijking voornamelijk op de mogelijke effecten van de verschillende methoden (modaliteitseffecten). Algemeen gesproken liggen de resultaten van de vergelijking tussen de face-to-face enquête en de twee online enquêtes in de lijn van wat eerder onderzoek reeds heeft aangetoond, namelijk dat de aanwezigheid van een interviewer leidt tot een grotere sociale wenselijkheid in de antwoorden van de respondenten dan wanneer enquêtes online worden ingevuld (o.a. Baker et al., 2010; Goldenbeld & de Craen, 2013).

Respondenten uit de face-to-face enquête rapporteerden immers minder vaak onveilig **gedrag** dan de respondenten uit de twee online enquêtes. Zo rapporteerde bv. in beide online enquêtes (CAWI 1-2) ongeveer 20% van de respondenten minstens één keer in de voorbije 30 dagen onder invloed van alcohol gereden te hebben, terwijl dit percentage bij de face-to-face enquête slechts 12% bedroeg (CAPI; Figuur 28).

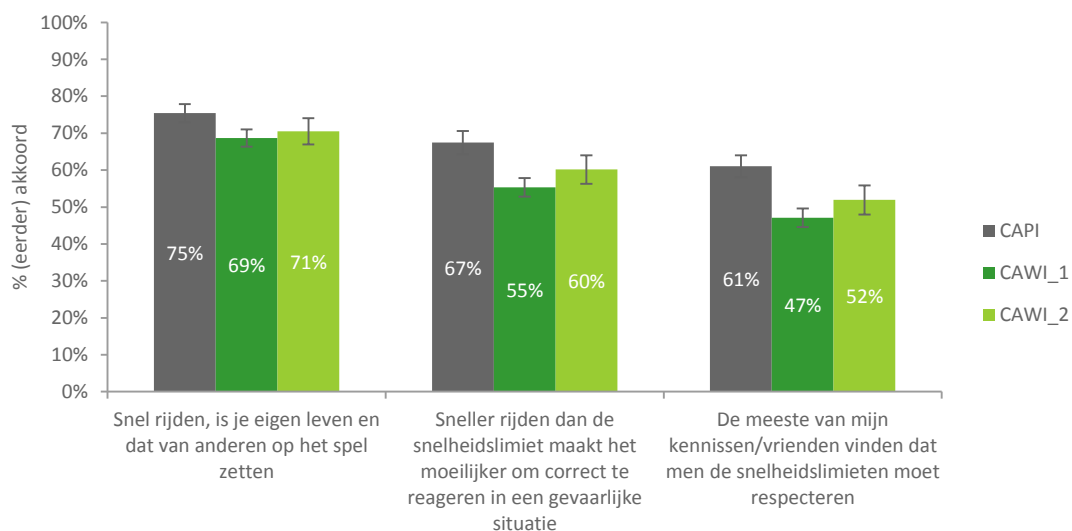
Figuur 28: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol (vergelijking enquête methodes)



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015 (face-to-face en online enquête), ESRA 2015 (online enquête)

Bovendien zien we dat de respondenten uit de face-to-face enquête eerder veiligere **attitudes** ten opzichte van de verschillende verkeersveiligheidsthema's rapporteren dan de respondenten uit de online enquêtes. Figuur 29 verduidelijkt dit verschil aan de hand van voorbeelden van stellingen m.b.t. (te) snel rijden. We zien duidelijk dat telkens de respondenten uit de face-to-face-enquête (CAPI) een verkeersveiligere **mening** vertonen dan de respondenten uit de twee online enquêtes (CAWI 1-2). Verder zien we dat de respondenten uit de online enquêtes riskant rijgedrag aanvaardbaarder vinden dan de respondenten uit de face-to-face-enquête, en dit geldt voor de **aanvaardbaarheid** van alle riskante gedragingen die we konden vergelijken¹⁸.

Figuur 29: Meningen over (te) snel rijden (vergelijking enquête methodes)



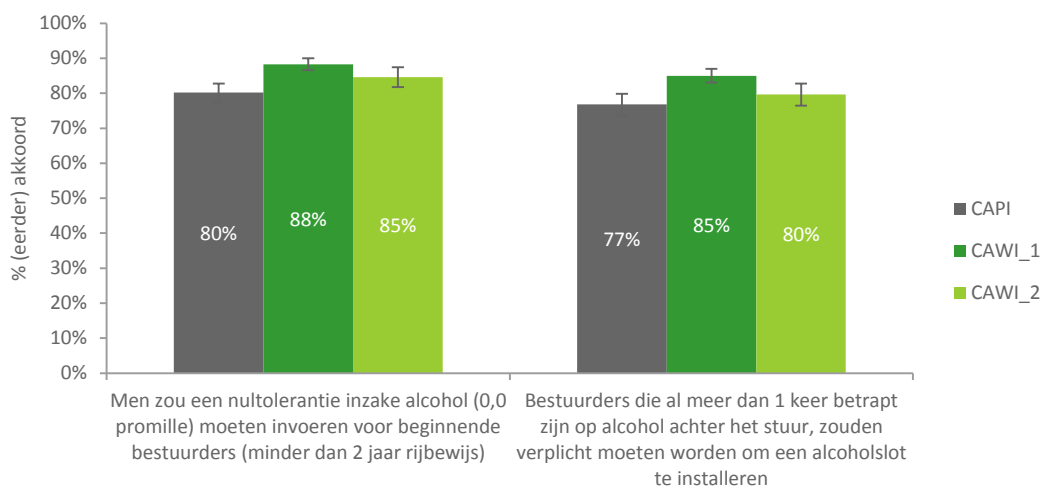
Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015 (face-to-face en online enquête), ESRA 2015 (online enquête)

¹⁸ Rijden onder invloed van alcohol en snelheid konden we door een verandering in de vraagstelling niet vergelijken.

Een lager percentage zelfgerapporteerd onveilig gedrag en veiligere attitudes ten opzichte van riskant (verkeers-)gedrag kan minstens gedeeltelijk verklaard worden doordat de neiging van respondenten tot sociaal-wenselijke antwoorden verschilt naargelang de bevragingmethode (modaliteitseffect). Een bijkomende indicatie op basis van antwoorden op een schaal die sociale wenselijkheid kan meten, zou hierover dieper inzicht kunnen bieden.

Naast het zelfgerapporteerd gedrag, de meningen en aanvaardbaarheid, werd in de enquêtes ook getoetst naar het draagvlak dat er bestaat bij de respondenten om bepaalde maatregelen in te voeren. Traditioneel is er geen eenduidig samenhang van dit type vragen met sociale wenselijkheid, maar de resultaten liggen in lijn met een eerder onderzoek van de SARTRE4 data waarbij Goldenbeld & de Craen (2013) ook de antwoorden tussen online en een face-to-face enquêtes vergeleken hebben. Een conclusie uit dat onderzoek was dat de antwoorden van de respondenten van de face-to-face enquête (CAPI) minder positief ten opzichte van bepaalde maatregelen zijn (waaronder ook een alcoholslot) in vergelijking met de CAWI-respondenten. Deze conclusie wordt bevestigd in de BIVV vergelijking. Figuur 30 toont dat er een groter draagvlak bestaat voor een nultolerantie bij beginnende bestuurders en een verplichting van een alcoholslot bij recidivisten in de twee online enquêtes (CAWI 1-2) dan bij de respondenten van de face-to-face- enquête.

Figuur 30: Draagvlak over potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen (vergelijking enquête methodes)



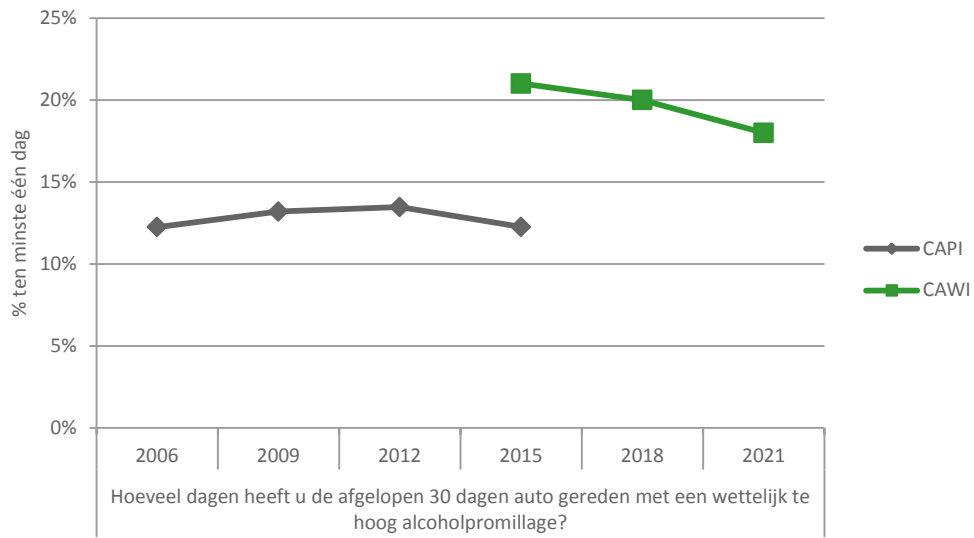
Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015 (face-to-face en online enquête), ESRA 2015 (online enquête)

4.2.3 Conclusie vergelijking methodes en verdere stappen

Ter afsluiting kan gesteld worden dat verschillende enquête-methodes elk hun voor- en nadelen hebben (een uitgebreid overzicht kan teruggevonden worden in De Leeuw et al., 2008). Als instrument om attitudes op te volgen, wordt methodologisch gezien aangeraden om steeds dezelfde steekproeftrekking en methodologie te blijven hanteren om zo een volledige vergelijkbaarheid tussen de resultaten te garanderen. Niettemin kunnen er tentatieve vergelijkingen tussen resultaten uit verschillende enquêtes met verschillende methodes gemaakt worden, zoals Torfs et al., (2016) dit gedaan hebben met een vergelijking tussen SARTRE4 (Social Attitudes to Road Traffic Risk) en ESRA 2015.

Echter, ook andere factoren bepalen de methodologie, zoals bv. financiële overwegingen, tijd etc. Indien besloten zou worden om van de traditionele BIVV face-to-face-attitudemeting over te stappen naar een online panel enquête, zouden de tijdsreeksen tentatieve vergelijkingen kunnen worden door een breuk in de tijdlijn, maar met een parallelle opstart van een nieuwe tijdlijn op basis van 2015 gegevens (zie voorbeeld Figuur 31).

Figuur 31: Voorbeeld - Evolutie alcoholcontroles gemeten op basis van verschillende enquête methodes



5 ALGEMENE CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

De attitudemetingen van het BIVV leveren een inzicht in de onderliggende factoren van risicovol rijgedrag. De resultaten helpen om specifieke doelgroepen te identificeren en achterliggende motivaties voor riskant rijgedrag te begrijpen. Hieruit kunnen aanbevelingen over verschillende verkeersveiligheidsthema's afgeleid worden.

Algemeen wordt het menselijk gedrag als één van de hoofdfactoren voor verkeersongevallen gezien, naast onder meer problemen met het voertuig en de infrastructuur. Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het dus noodzakelijk om riskant verkeersgedrag te reduceren. Gedrag kan op verschillende manieren beïnvloed worden. Mogelijke hefboomen zijn o.a.: wetgeving, handhaving, infrastructuurele- of voertuig-technische veranderingen, educatie of sensibilisatie. Algemeen geldt dat een geïntegreerde aanpak van verschillende maatregelen de beste resultaten kan voorleggen qua effectiviteit (bv. Delaney et al., 2004).

In wat volgt, wordt voornamelijk kort ingegaan op de primaire doelgroep van een bepaald verkeersveiligheidsthema en mogelijke aanknopingspunten voor maatregelen die gericht zijn op een verandering van de achterliggende (socio-cognitieve) motivaties voor dit type van riskant gedrag in het verkeer.

Rijden onder invloed van alcohol

Ook in België rapporteert slechts een minderheid van de bestuurders te rijden onder invloed van alcohol, maar in een Europese vergelijking valt op dat dit fenomeen toch vaker voorkomt dan in andere landen. Maatregelen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol zouden vooral gericht moeten zijn op een gedragsverandering bij mannen (hoogste risicogroep). Mogelijke aanknopingspunten hierbij zijn nog steeds de sociale aanvaardbaarheid en hiermee verbonden de sociale omgeving van de respondent (sociale norm). We stellen vast dat in 2015 meer respondenten denken dat hun vrienden of kennissen rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar vinden dan in 2012, maar dit verschil is nog niet significant. Goede vooruitgang zien we m.b.t. de objectieve en subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol. In 2015 werd duidelijk meer op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd dan in de jaren voordien.

Snelheid en te snel rijden

Te snel rijden is nog steeds een wijdverspreid fenomeen en wordt sociaal geaccepteerd bij de Belgische autobestuurders. M.b.t. zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen op autosnelwegen zien we een lichte maar niet significante verbetering. Mannen in het algemeen en bestuurders van jonge en gemiddelde leeftijd zijn de hoofdrisicogroepen waar maatregelen zich primair op dienen te richten. Sensibilisering dient gericht te zijn op de problematische sociale norm en de persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden. De cijfers tonen tot nu toe een lichte, maar nog niet significante vooruitgang wat betreft de (on)aanvaardbaarheid van te snel rijden. Een ander aanknopingspunt is het beperkt risicobesef van te snel rijden. Gezien het beperkte draagvlak voor de huidige snelheidslimieten is het eveneens van belang om (na bepaling van logische snelheidslimieten in overeenstemming met het wegbeeld) bestuurders te informeren en te sensibiliseren over de logica erachter.

Gebruik van de veiligheidsgordel

We zien een zeer gunstige evolutie m.b.t. het gebruik van de veiligheidsgordel. Voor dit gedrag scoort België ondertussen beter dan de meeste andere Europese landen. Niettemin is er nog ruimte voor verbetering, vooral wat het gebruik van de gordel achteraan in de wagen betreft. Bewustmaking van de risico's verbonden aan het niet-dragen van de gordel (vooral achteraan in de wagen) blijft noodzakelijk. Sensibilisering en handhaving blijven dus ook de komende jaren heel belangrijk. Ze moeten onder meer gericht zijn op een gedragsverandering bij mannen en jonge bestuurders. Verder zien we minder gunstige meningen en een hogere aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de gordel bij Brusselse autobestuurders.

Gebruik van kinderbevestigingssystemen

Ook het gebruik van kinderbevestigingssystemen ligt in België hoger dan in de meeste andere Europese landen. Toch ligt het percentage bestuurders dat zegt kinderen altijd correct vast te klikken, ver onder het niveau van het percentage bestuurders en passagiers dat vooraan de gordel draagt. Verder zien we in vergelijking met 2012 ook nauwelijks een verbetering wat het correct vastklikken van kinderen betreft. Op basis van de resultaten van de BIVV-attitudemeting en bijkomende resultaten uit de BIVV-gedragsmeting besluiten we dat sensibilisatie rond kinderzitjes vooral gericht zou moeten zijn op het juiste gebruik van deze beveiligingssystemen. Ook risico-inschatting bij korte trajecten en verduidelijking van de gebruiksaanwijzingen van deze systemen zijn aandachtspunten bij de sensibilisatie van oudere bestuurders. Verder kan een algemene sensibilisatie voor het gebruik van de veiligheidsgordel ook een positieve impact hebben op het gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

Afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden

Afleiding tijdens het rijden is in België een nog steeds onderschat probleem voor de verkeersveiligheid. Maatregelen zouden vooral gericht moeten zijn op jonge bestuurders en op een bewustmaking van de risico's, een verbetering van de sociale norm en de algemene onaanvaardbaarheid van dergelijk risicogedrag (ook het risico van handenvrij bellen moet zeker aandacht krijgen). Sensibilisering blijft dus ook de komende jaren heel belangrijk, net als systematische handhaving in het geval van niet-handenvrij bellen en sms'en.

Handhaving en draagvlak voor maatregelen

Er blijkt bij Belgische bestuurders een ruim maatschappelijk draagvlak te bestaan om de verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken. De gecombineerde aanpak van handhaving, sensibilisatiecampagnes en infrastructurele maatregelen moet verdergezet worden, weliswaar ondersteund door uitgebreid onderzoek om de specifieke doelgroepen met hun specifieke probleempunten (qua gedrag en attitudes) te bepalen. Gerichte acties op het terrein (zowel op gebied van handhaving als sensibilisatie/educatie) zullen dan ook bijdragen tot een betere verkeersveiligheid.

LIJST VAN TABELLEN, FIGUREN EN BIJLAGEN

Tabellen

Tabel 1: Effectieve verdeling van respondenten volgens gewest, geslacht en leeftijd.....	16
Tabel 2: Specificaties van de drie enquêtes	45
Tabel 3: Verdeling van de populatie en van de steekproeven van de drie enquêtes (ongewogen)	46
Tabel 4: Theoretische verdeling van de steekproef over geslacht, leeftijd en gewest.....	58
Tabel 5: Verschillende opvattingen non-respons	58
Tabel 6: Effectieve verdeling van respondenten volgens gewest, geslacht en leeftijd.....	59
Tabel 7: Opsplitsing rijbewijsbezitters volgens regio, geslacht en leeftijd (BELDAM, 2009)	60
Tabel 8: Wegingsfactoren van de respondenten over gewest, geslacht en leeftijd (op basis van aandeel in de totale populatie).....	60

Figuren

Figuur 1: Evolutie van de bezorgdheid over maatschappelijke problemen (2002-2015).....	17
Figuur 2: Aanvaardbaarheid van risicogedrag in het verkeer (2015).....	18
Figuur 3: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol, naargelang het gewest (2015).....	19
Figuur 4: Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed, naargelang het geslacht (2015).....	20
Figuur 5: Mening over verschillende stellingen m.b.t. rijden onder invloed van alcohol, naargelang de leeftijd (2015).....	21
Figuur 6: Zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden, naargelang de leeftijd (2015).....	23
Figuur 7: Aanvaardbaarheid van te snel rijden, naargelang het geslacht (2015)	24
Figuur 8: Evolutie van de mening over de stellingen van de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid m.b.t. te snel rijden (2003-2015).....	25
Figuur 9: Mening over verschillende stellingen m.b.t. te snel rijden, naargelang de leeftijd (2015)	26
Figuur 10: Evolutie van de zelfgerapporteerde prevalentie van gordeldracht (2003-2015)	27
Figuur 11: Aanvaardbaarheid van geen gordel dragen, naargelang het gewest (2015)	28
Figuur 12: Mening over verschillende stellingen m.b.t. gordeldracht, naargelang het geslacht (2015).....	29
Figuur 13: Evolutie van het zelfgerapporteerde gebruik van kinderbeveiligingssystemen (2003-2015)	30
Figuur 14: Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen, naargelang de leeftijd (2015).....	31
Figuur 15: Mening over verschillende stellingen m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen, naargelang de leeftijd (2015)	32
Figuur 16: Evolutie van het zelfgerapporteerde gsm-gebruik tijdens het rijden (2009-2015).....	33
Figuur 17: Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden, naargelang het gewest (2015).....	34
Figuur 18: Evolutie van de mening over verschillende stellingen m.b.t. gsm-gebruik tijdens het rijden (2009-2015).....	35
Figuur 19: Evolutie van de subjectieve pakkans voor verschillende verkeersovertredingen (2003-2015)....	36
Figuur 20: Objectieve kans om gecontroleerd te worden door de politie, naargelang het geslacht (2015) ..	37
Figuur 21: Evolutie van de objectieve kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed (2006-2015)	38
Figuur 22: Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen voor een verkeersinbreuk, naargelang het gewest (2015).....	39
Figuur 23: Evolutie van het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels (2006-2015).....	39
Figuur 24: Maatschappelijk draagvlak voor de intensivering van controles, naargelang de leeftijd (2015) ..	40
Figuur 25: Mening over het gewicht van de straffen, naargelang het geslacht (2015)	41
Figuur 26: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen, naargelang het gewest (2015).....	42
Figuur 27: Internationale vergelijking België – Europa (ESRA).....	44
Figuur 28: Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol (vergelijking enquête methodes)	47
Figuur 29: Mening over (te) snel rijden (vergelijking enquête methodes).....	47
Figuur 30: Draagvlak over potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen (vergelijking enquête methodes).....	48
Figuur 31: Voorbeeld - Evolutie alcoholcontroles gemeten op basis van verschillende enquête methodes	49

Bijlagen

Bijlage 1: Gedetailleerde beschrijving van de methodologie	57
Bijlage 2: Vragenlijst.....	61

REFERENTIES

- Achermann Stürmer, Y. (2016). *Driving under the influence of alcohol and drugs. ESRA thematic report no. 2. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Bern, Switzerland: Swiss Council for Accident Prevention.
- Adriaensens, M., Kluppels, L., & Goldenbeld, C. (2015). *Themadossier verkeersveiligheid n.3 "Handhaving van verkeersregels"*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Baker, R., Blumberg, S., Brick, J., Couper, M., Courtright, M., Dennis, M., et al. (2010). AAPOR Report on online panels. *Public Opinion quarterly*, 74, 711-781.
- Belgian Road Safety Institute. (2016). *Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). *Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study*. Stamford: Dunlap and Associates, Inc.
- Boets, S., & Meesmann, U. (2014). *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Buttler, I. (2016). *Enforcement and support for road safety policy measures. ESRA thematic report no.6. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Warschau, Poland: Instytutu Transportu Samochodowego.
- Cornelis, E., Hubert, M., Huynen, P., Lebrun, K., Patriache, G., De Witte, A., et al. (2012). *Mobiliteit in België in 2010: resultaten van de BELDAM-enquête*. Brussel: BELSPO/FOD Mobiliteit en Vervoer.
- De Leeuw, E., Hox, J., & Dillman, D. (2008). *International handbook of survey methodology*. New York: Taylor & Francis.
- Delaney, A., Lough, B., Whelan, M., & Cameron, M. (2004). *A review of mass media campaigns in road safety*. Victoria: Monash University Accident Research Centre MUARC.
- DG MOVE (2015). *Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions - Final report*. Retrieved March 28, 2016, from http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/behavior/distraction_study.pdf
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures* (Second ed.). Emerald Group Publishing.
- ETSC (2010). *Tackling the three main killers on the roads. A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme. PIN Flash nr. 16*. Brussels: European Transport Safety Council.
- European Road Safety Observatory (2006). *Alcohol*. Retrieved December 30, 2015, from http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/pdf/safety_issues/hazardous_behavior/02-alcohol_en.pdf
- Focant, N. (2016). *Drinken en rijden: doen we het teveel? Gedragmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Furian, G., Brandstätter, C., Kaiser, S., & Witzik, A. (2016). *Subjective safety and risk perception. ESRA thematic report no. 5. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Vienna: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Global Road Safety Partnership (2007). *Drinking and Driving: a road safety manual for decisionmakers and practitioners*. Retrieved December 30, 2015, from <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/alcohol/0-Introduction.pdf>
- Goldenbeld, C., & de Craen, S. (2013). The comparison of road safety survey answers between webpanel and face-to-face. Dutch results of SARTRE4 survey. *Journal of Safety Research*, 46, 13-20.

- Hels, T., Bernhoft, I., Lyckegaard, A., Houwing, S., & et al. (2011). *Risk of injury by driving with alcohol and other drugs. Deliverable 2.3.5. of DRUID Driving under the influence of Drugs, Alcohol and Medicines*. Brussels: European Commission.
- Houwing S., H. M.-A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part I: General results*. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part I.
- Keall, M., Frith, W., & Patterson, T. (2004). The influence of alcohol, age and number of passengers on the night-time rate of driver fatal injury in New Zealand. *Accident Analysis & Prevention*, 36, 49-61.
- Lequeux, Q. (2016). *Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U. (in voorbereiding). *Themadossier Alcohol*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014a). *Gebruik van de veiligheids gordel en kinderbevestigings systemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014b). *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014c). *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U., & Boets, S. (2014d). *Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- NSC (2015). *Annual Estimate of Cell Phone Crashes 2013*. National Safety Council.
- Nuyttens, N., Focant, N., & Casteels, Y. (2012). *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- OECD/ECMT (2006). *Speed Management*. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development/ European Conference of Ministers of Transport.
- Riguelle, F. (in voorbereiding). *Themadossier "Snelheid"*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). *Rijden zonder handen. Gebruik van de gsm en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Rothengatter, T. (1990). The scope of automatic detection and enforcement systems. *Road Safety and Traffic Environment in Europe*. Gothenburg, Sweden: VTI.
- Roynard, M. (2012). *Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligings systemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Roynard, M. (2015). *Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligings systemen 2014*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Roynard, M., & Golinvaux, S. (2015). *Themadossier verkeersveiligheid nr. 6. Beveiligings systemen (gordel en kindersitzjes)*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

- Slootmans, F. (2015). *Themadossier verkeersveiligheid n.5 "Afleiding in het verkeer"*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- SWOV (2012). *SWOV-Factsheet: De relatie tussen snelheid en ongevallen*. Den Haag, Nederland: SWOV.
- SWOV (2016). *SWOV-Factsheet Rijden onder invloed van alcohol*. Den Haag, Nederland: SWOV.
- Temmerman, P. (2016). *Te snel in de stad - Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom (2015)*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Torfs, K., Meesmann, U., Van den Berghe, W., & Trotta, M. (2016). *ESRA 2015 - The results. Synthesis of the main findings from the ESRA survey in 17 countries. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Trigoso, J., Areal, A., & Pires, C. (2016). *Distraction and fatigue. ESRA thematic report no. 3. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Lisbon, Portugal: Prevenção Rodoviária Portuguesa.
- Trotta, M. (2016). *Wat vertellen gps-data over de snelheid op onze wegen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Trotta, M., Meesmann, U., Torfs, K., Van den Berghe, W., Shingo Usami, D., & Sgarra, V. (2016). *Seat belt and child restraint systems. ESRA thematic report no. 4. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute.
- Van Den Steen, I., & Van Den Bogaerde, E. (2006). *Veiligheidsmonitor 2006*. Brussel, België: Federale Politie.
- WHO (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Geneva: World Health Organisation.
- Yannis, G., Laiou, A., Theofilatos, A., & Dragomanovits, A. (2016). *Speeding. ESRA thematic report no. 1. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes)*. Athens, Greece: National Technical University of Athens.

BIJLAGE 1: GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE METHODOLOGIE

Steekproeftrekking

De doelgroep van de attitudemeting bestond uit in België wonende bestuurders die gedurende de laatste zes maanden minimaal 1500 km hadden afgelegd als bestuurder van een auto of bestelwagen en in het bezit zijn van minstens een rijbewijs categorie B. Bovendien zijn de respondenten inwoners van België die voldoende Frans of Nederlands beheersen om de vragenlijst te kunnen beantwoorden. Om de attitudes inzake verkeersveiligheid van deze doelgroep te bestuderen werd een representatieve toevalssteekproef van 1500 respondenten aan een face-to-face-interview onderworpen op basis van een gestructureerde vragenlijst.

Om statistisch zinvolle vergelijkingen te kunnen maken tussen subgroepen binnen elk van de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) werd beslist om deze 1500 respondenten niet proportioneel aan de bevolkingsomvang van de gewesten te selecteren. Om te vermijden dat het aantal respondenten in het Brusselse gewest te klein zou zijn om vergelijkingen te kunnen maken tussen bepaalde subgroepen (bvb. mannen versus vrouwen en ouderen versus jongeren), en om tegelijk de proportionele verdeling van de bevolking mee in rekening te brengen, werd gekozen voor een disproportionele steekproef waarbij er respectievelijk in Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijke Gewest 700, 500 en 300 respondenten worden bevraagd.

Om tot deze steekproef te komen, maakten we gebruik van een (disproportionele) gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef (cf. bv. Thompson, 2002). Deze steekproef werd getrokken uit een door het studiebureau (Significant GfK) beheerd bestand met alle adressen in België. Voor elk adres zijn de volgende aspecten gekend: het aantal personen dat daar woont, de leeftijd(en) en het geslacht. In een eerste fase werden er 150 gemeentes¹⁹ (primary sampling units) getrokken waarbinnen telkens 10 respondenten moesten geïnterviewd worden (1500/150). Dit gebeurde om het veldwerk praktisch uitvoerbaar te maken. De trekking gebeurde in drie delen, namelijk per gewest. Overeenkomstig de verdeling tussen de drie gewesten (700-500-300) werden er 70 gemeenten in Vlaanderen getrokken en 50 gemeenten in Wallonië. In het Brussel Hoofdstedelijk Gewest zijn er slechts 19 gemeenten. Daarom werden in Brussel sommige gemeenten meerdere keren getrokken om op een totaal van 30 gemeenten te komen. De selectie van de gemeenten gebeurde als volgt: eerst werden de respondenten, per gewest, gesorteerd op basis van de gemeente waarin ze wonen. Vervolgens werden via de intervalmethode²⁰ 70/50/30 adressen (dus respondenten) geselecteerd, deze 70/50/30 adressen bepalen eveneens de geselecteerde gemeenten. Grotere gemeenten (qua bevolkingsaantal) hebben dus meer kans om getrokken te worden dan kleinere gemeenten. Deze werkwijze (trekking per interval per gewest) verhoogt de kans ook dat elke provincie vertegenwoordigd is in de steekproeftrekking.

In een tweede fase werden binnen elke gemeente negen andere respondenten getrokken op louter willekeurige wijze (en dus representatief) maar wel rekening houdend met de opgegeven quota qua leeftijd en geslacht. De quota op leeftijd en geslacht zijn ingevuld op gewestniveau en niet per gemeente (Tabel 4). De opdeling van de steekproef in vijf leeftijdsgroepen geschiedde in overeenstemming met de attitudemeting van 2003 (en dus ook die van 2006, 2009 en 2012), waarvoor dezelfde leeftijdsgroepen gebruikt werden²¹ (Silverans et al., 2005, p. 20).

Het uitvoerend studiebureau wou er zeker van zijn 1500 interviews te realiseren en voorzag daarom een lichte oversampling van bij de start van het veldwerk door 20 extra respondenten (dus 2 extra gemeenten) per gewest op te nemen (zie ook Tabel 1 voor de effectieve verdeling van de finale steekproef).

¹⁹ NIS5-wijken (hoofdgemeenten)

²⁰ De intervalmethode houdt in dat men om de x aantal adressen iemand selecteert. Om bijvoorbeeld 50 adressen te selecteren uit een bestand met 10.000 adressen beslist men om elk 200^{ste} adres op te nemen in de steekproef.

²¹ De leeftijdsgroepen werden in 2003 zo afgebakend dat de totale populatie (rijbewijsbezitters van toen) opgesplitst werd in 5 even grote leeftijdsgroepen.

Tabel 4: Theoretische verdeling van de steekproef over geslacht, leeftijd en gewest

	Mannen						Vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Vlaanderen	63	49	71	79	58	25	61	49	67	78	61	39	700
Wallonië	48	36	50	56	34	16	47	35	50	56	44	28	500
Brussel	31	28	31	26	18	9	33	27	31	29	23	14	300
	142	113	152	161	110	50	141	111	148	163	128	81	1500

De derde en laatste fase omvatte het trekken van de benodigde reserveadressen omwille van de verwachte lage responsgraad. Om non-respons op te vangen, werden er om 1 interview af te werken, 8 adressen (in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zelfs 12) voorzien. Ook voor de oudste leeftijdsgroep (77+) werden 11 vervangadressen voorzien om 1 interview af te nemen van een bepaalde respondent. De vervangadressen waren adressen van mensen met hetzelfde geslacht binnen dezelfde leeftijdsklasse als de respondent van het oorspronkelijke adres. Omwille van de praktische uitvoerbaarheid werden de reserveadressen eerst gezocht in dezelfde straat, daarna in dezelfde gemeente.

Veldwerk

Het veldwerk werd uitgevoerd tussen 07/05/2015 en 17/07/2015. Elke interviewer diende een cluster van 10 of 20 interviews af te werken (dus in 1 of 2 gemeenten) en ontving hiervoor 80 of 160 adressen. Hij/zij was hierbij verplicht om telkens naar dezelfde 8 adressen terug te keren totdat hij/zij effectief een interview kon afnemen.

Alvorens aan het eigenlijke interview te kunnen beginnen, diende de interviewer telkens na te gaan of de geselecteerde respondent binnen de quota van de studie viel. Respondenten die niet in het bezit waren van een rijbewijs of geen 1500 km hadden afgelegd als bestuurder in de laatste 6 maanden konden niet deelnemen. Gemiddeld duurde het afnemen van een interview 19 minuten.

Non-respons

Door het systeem van vervangadressen voor 1 respondent (set van 8 adressen voor Vlaanderen en Wallonië, of 12 adressen voor Brussel en 77+) werd er een databestand opgemaakt met 14.115 adressen. Om de uiteindelijke steekproef van 1500 respondenten te bekomen werden niet alle adressen gebruikt. Zodra een respondent binnen een set adressen bereid was om aan de enquête deel te nemen, werden de overige adressen niet meer gebruikt. Van de 14.115 adressen werden slechts 6287 adressen effectief gebruikt. Er werden 1537 gevalideerde interviews afgenomen. De meest pessimistische inschatting van de non-respons is dan ook dat slechts 24% van het initieel geselecteerde adressenbestand geïnterviewd werd, hetgeen een non-respons van 76% oplevert.

Tabel 5: Verschillende opvattingen non-respons

Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Adres onbruikbaar (verhuisd, overleden, onbekend)	479	8%
Geen contact	1960	31%
Contact maar onmogelijkheid om deel te nemen (taal, mentaal, vakantie...)	298	5%
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	896	14%
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1117	18%
Interview afgenomen	1537	24%
Totaal	6287	100%
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1117	42%
Interview afgenomen	1537	58%
Totaal	2654	100%

In Tabel 5 wordt de non-respons verder opgesplitst naar de verschillende oorzaken van non-respons. Zoals bij elke enquête bleken een aantal adressen onbruikbaar omdat de respondenten verhuisd of overleden waren, of omwille van administratieve fouten. In totaal was dit het geval voor 479 adressen. Met als gevolg dat om de 1537 effectieve interviews te kunnen afnemen, er $6287 - 479 = 5808$ werkelijke contacten mogelijk waren. Men kan de non-respons op verschillende wijzen interpreteren. De mogelijkheden zijn: in functie van het aantal respondenten dat men effectief heeft kunnen contacteren, in functie van het aantal respondenten dat uiteindelijk in staat bleek om een interview toe te staan, in functie van degenen binnen deze laatste groep die ook aan de selectiecriteria voldeden enzovoort.

Uit het laatste deel van Tabel 5 blijkt dat van de effectief gecontacteerde respondenten die aan de selectiecriteria voldeden 58% geïnterviewd werd en 42% weigerde (om verschillende redenen) mee te werken. Aangezien de meest gangbare maat van responsgraad bij interviewonderzoek het aantal effectieve interviews is gedeeld door de som van de weigeringen en de effectieve interviews (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), kunnen we dus besluiten dat we een responsgraad van 58% bekwamen. Deze responsgraad is duidelijk hoger dan in 2012 (48%) maar toch minder dan in 2006 en 2009 (telkens 65-66%).

Steekproef en analyse

De opdracht bestond erin om 1500 Belgische bestuurders te interviewen rekening houdend met de opgegeven quota volgens gewest, geslacht en leeftijd (Tabel 4). Het studie bureau besliste om een lichte oversampling te voorzien (20 extra respondenten per gewest). Gezien de verwachte lagere responsgraad bij bepaalde doelgroepen werden er finaal 1537 interviews gerealiseerd. Uiteindelijk zag de effectieve verdeling van de respondenten volgens gewest, geslacht en leeftijd eruit zoals in Tabel 6.

Tabel 6: Effectieve verdeling van respondenten volgens gewest, geslacht en leeftijd

	Mannen						Vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Vlaanderen	60	51	75	85	65	23	63	48	71	78	63	35	717
Wallonië	53	33	53	60	38	13	42	40	55	56	51	21	515
Brussel	30	33	32	24	23	6	32	30	33	29	24	9	305
Totaal	143	117	160	169	126	42	137	118	159	163	138	65	1537

Omdat het de bedoeling was tot representatieve resultaten voor de Belgische bestuurderspopulatie te komen en een steekproef (zoals vaak) geen realistische afbeelding van de gewenste totale populatie is, werd gekozen om het bestand te wegen op basis van de BELDAM gegevens²² (2009). Tabel 7 toont de verdeling van de personen met een rijbewijs B (BELDAM, 2009) en Tabel 8 de wegingsfactoren van de respondenten over gewest, geslacht en leeftijd. Bij de berekening van de wegingsfactoren werd rekening gehouden met het aandeel van de steekproefpopulatie in een bepaalde cel en de totale populatie in deze cel. Dit kan best geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld. Bijvoorbeeld in de groep Vlaamse mannen tussen 18 en 29 jaar werden 60 respondenten bevraagd. Aangezien deze groep bestaat uit een totaal van 308.224 rijbewijsbezitters werden de antwoorden van deze groep dan ook gewogen met een coëfficiënt van $308.224/60 = 5137$. Deze coëfficiënten werden berekend voor elke groep (zie Tabel 8). Door het disproportioneel grote aandeel van respondenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wegen hun antwoorden minder sterk door in het eindresultaat.

²² BELDAM was een nationale enquête over de dagelijkse mobiliteit van de Belgen. Deze enquête werd van december 2009 tot december 2010 afgenomen bij 15821 personen en peilde onder andere naar het bezit van een rijbewijs B. Op basis van de resultaten uit deze enquête kon een realistische inschatting gemaakt worden van de Belgische populatie rijbewijsbezitters.

Tabel 7: Opsplitsing rijbewijsbezitters volgens regio, geslacht en leeftijd (BELDAM, 2009)

	Mannen						Vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	
Vlaanderen	308224	309223	456689	468017	471493	2013646	258796	294826	458478	442185	386478	1840763	3854410
Wallonië	151157	166104	242662	255714	223511	1039148	130648	144670	233677	229270	184657	922922	1962070
Brussel	39100	69488	67373	53437	51817	281216	33597	45569	47816	44537	45504	217023	498239
Totaal	498481	544816	766724	777168	746821	3334010	423040	485066	739971	715993	616638	2980708	6314718

Tabel 8: Wegingsfactoren van de respondenten over gewest, geslacht en leeftijd (op basis van aandeel in de totale populatie)

Wegingsfactor	Mannen					Vrouwen				
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	18-29	30-38	39-49	50-62	63+
Vlaanderen	5137	6063	6089	5506	5358	4108	6142	6457	5669	3944
Wallonië	2852	5033	4579	4262	4383	3111	3617	4249	4094	2565
Brussel	1303	2106	2105	2227	1787	1050	1519	1449	1536	1379

De analyses werden uitgevoerd met het programma STATA 13.0. STATA biedt de mogelijkheid om het specifieke sampling design in rekening te brengen bij de analyses. Zo kon er in de analyse rekening gehouden worden met de stratificatie van de steekproef en het feit dat de steekproef getrokken werd op basis van een selectie van primary sampling units (de proportioneel aan hun omvang geselecteerde gemeenten). Dit is noodzakelijk om tot correcte schattingen van de betrouwbaarheidsintervallen te komen (Thompson, 2002).

Voor elke attitudestelling werd onderzocht of er al dan niet een verband bestond tussen de antwoorden en bepaalde kenmerken van de bestuurders (geslacht, leeftijd, gewest). Voor het bepalen van de significantie werden in een eerste stap de categorieën 'weet het niet (WHN)' en 'niet van toepassing (NVT)' als ontbrekende waarden gedefinieerd. Aansluitend werden de variabelen telkens als binaire variabelen gecodeerd (meer informatie over deze hercodering is te vinden in: Bijlage 2 'Vragenlijst'). Vervolgens werd via de "adjusted Wald"-test getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent.

BIJLAGE 2: VRAGENLIJST**ATTITUDEMETING VAN DE BELGISCHE BESTUURDER****Vragenlijst 2015****RESULTAAT ONDERZOEK**

Non-respons

- gerealiseerd interview (ja/nee)
- geslacht
- leeftijd
- bereid mee te doen, maar buiten quota (bv. rijdt niet meer of onvoldoende km)
- praat geen Nederlands/Frans
- overleden persoon
- weigering deelname:

INLEIDING

Wij contacteren u op vraag van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid om een enquête uit te voeren over verkeersveiligheid. Met deze enquête bevaart het BIVV elke drie jaar de Belgische autobestuurders over verschillende aspecten van verkeersveiligheid. Zo kan men met de mening van de bestuurders rekening houden bij het bepalen van het beleid inzake verkeersveiligheid.

Het is hierbij niet onze bedoeling om u te beoordelen. We willen louter uw meningen registreren. U bent uiteraard niet verplicht aan het onderzoek deel te nemen. En u hoeft niet alle vragen te beantwoorden als u dat niet wenst. Het afnemen van de vragenlijst duurt ongeveer 15 minuten.

De antwoorden op de vragenlijst worden alleen op groepsniveau bekeken en blijven dus strikt vertrouwelijk en anoniem. De enige personen die toegang hebben tot de gegevens zijn de medewerkers van GfK en van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

IDENTIFICATIE

Uniek nummer van de respondent

RECRUTERINGSVRAGEN**Vraag 1**

Hebt u een rijbewijs B (personenwagen)? *ja - neen*

Vraag 2

Hebt u de afgelopen 6 maanden een wagen bestuurd? *ja - neen*

Vraag 3

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen? (afgerond op honderdtallen) *aantal km OF aantal km per week + aantal km per weekend × 4 weken × 6 maanden*

Vraag 4

U bent een: *man - vrouw*

Vraag 5

In welk jaar bent u geboren?

Vraag 6

Wat is de postcode van de gemeente waar u woont?

Let op! In de onderstaande vragenlijst is sprake van verschillende verkeerssituaties en uw reacties daarop. We zouden willen vragen om u bij uw antwoorden te laten leiden door uw mening over de verkeersveiligheid in België, en dus om uw eventuele ervaring met verkeersveiligheid in het buitenland niet mee in rekening te brengen.

A. VERKEERSVEILIGHEID IN HET ALGEMEEN

Vraag 7

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. *Antwoordschaal (vierpuntenschaal): helemaal niet bezorgd – weinig bezorgd – redelijk bezorgd – zeer bezorgd – weet het niet / geen antwoord*

Binaire variabele: niet bezorgd (1+2) – bezorgd (3+4)

Items:

- Criminaliteit
- Milieuvervuiling
- Verkeersongevallen
- Kwaliteit van gezondheidszorg
- Fileprobleem
- Werkloosheid

Vraag 8

Hoe aanvaardbaar of niet aanvaardbaar vindt u **persoonlijk** het volgende gedrag van mensen? *U kan antwoorden met een cijfer van 1 tot 5, waarbij 1 betekent "Onaanvaardbaar" en 5 betekent "Aanvaardbaar". De tussenliggende cijfers kan u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.*

Binaire variabele: onaanvaardbaar en neutraal (1+2+3) – aanvaardbaar (4+5)

- Rijden met een foutieve bandenspanning
- Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten
- 140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is
- 70km/u rijden in de bebouwde kom
- Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden
- Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden
- Verder rijden wanneer men slaperig is
- Rijden na het nemen van drugs
- 50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is
- Rijden zonder verzekering
- Verkeerd parkeren
- Geen gordel dragen achteraan in de auto
- Geen gordel dragen vooraan in de auto
- Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto

Vraag 9

De volgende stellingen gaan over potentiële maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In welke mate gaat u akkoord met volgende stellingen? *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): niet akkoord – eerder niet akkoord – neutraal – eerder akkoord – akkoord – weet het niet*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

- Bestuurders die al meer dan 1 keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, zouden verplicht moeten worden om een alcoholslot (F6) te installeren.
- Men zou een rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten.

- Men zou een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs).

F6: Een alcoholslot is een toestel dat de startmotor van de wagen uitschakelt totdat de bestuurder een alcoholvrije ademtest heeft afgelegd. Men kan met andere woorden niet starten zonder eerst een geslaagde blaasproef te doen.

Vraag 10

Wat denkt u van de huidige verkeersregels en straffen die zijn vastgelegd voor elk van de volgende thema's? Kunt u mij zeggen op welke thema's (één of meerdere) de volgende zinnen van toepassing zijn?

ja – neen – weet het niet/geen antwoord

- De regels zouden strenger moeten zijn. Snelheid – Alcohol – Drugs – Veiligheidsgordel
- De regels worden onvoldoende gecontroleerd. Snelheid – Alcohol – Drugs – Veiligheidsgordel
- De straffen zijn te zwaar. Snelheid – Alcohol – Drugs – Veiligheidsgordel

Vraag 11

Hoe groot is volgens u de kans...? *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): heel weinig kans – weinig kans – gemiddelde kans – grote kans – zeer grote kans – weet het niet/geen antwoord*

Binaire variabele: kleine kans en gemiddelde kans (1+2+3) – grote kans (4+5)

- om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol (dus onderworpen worden aan een ademtest)
- om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het rijden onder invloed van illegale drugs (illegale drugs: cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen)
- om te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers
- om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbepalingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbemande flitscamera's)

B. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Vraag 12

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u als autobestuurder afgenomen? *getal tussen 0 en oneindig*

Binaire variabele: nooit (0) – ten minste één keer (>0)

Vraag 13

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage? *getal tussen 0 en 30*

Binaire variabele: nooit (0) – ten minste één dag (>0)

Vraag 14

In welke mate gaat u akkoord met de volgende algemene stellingen betreffende rijden onder invloed van alcohol? *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): niet akkoord – eerder niet akkoord – neutraal – eerder akkoord – akkoord – weet het niet/geen antwoord*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

- Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate.
- De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar.
- Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.

C. SNELHEID

Vraag 15

Hoe vaak hebt u het voorbije jaar bewust volgende zaken gedaan, als de omstandigheden het toelieten? *Antwoordschaal (vierpuntenschaal): nooit – zelden – vaak – (bijna) altijd – weet het niet/niet van toepassing*

Binaire variabele: nooit – wel eens (zelden + vaak + (bijna) altijd)

- 140km/u rijden op een autosnelweg
- 70km/h rijden in de bebouwde kom
- 50km/u rijden waar je 30km/u mag rijden
- Tot 10km/u boven de wettelijke limiet rijden

Vraag 16

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende stellingen? *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): helemaal niet akkoord – niet akkoord – noch niet akkoord/ noch akkoord – akkoord – helemaal akkoord – weet het niet/geen antwoord*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

Snel rijden is voor u

- ... sociaal onaanvaardbaar
- ... je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten

Vraag 17

In welke mate gaat u akkoord met de volgende uitspraken over te snel rijden (dus sneller dan de geldende limiet)? *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): niet akkoord – eerder niet akkoord – neutraal – eerder akkoord – akkoord – weet het niet*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

- Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen
- Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.
- De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.
- De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.
- Indien je uw snelheid met 10km/u verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.

D. GORDELDRACHT

Vraag 18

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel...? *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): nooit – soms – in de meeste gevallen – bijna altijd – altijd – weet het niet/niet van toepassing*

Binaire variabele: niet altijd (nooit - soms - in de meeste gevallen - bijna altijd) – altijd

- ...als bestuurder?
- ...als passagier vooraan? (*indien nooit passagier vooraan: niet van toepassing*)
- ...als passagier achterin? (*indien nooit passagier achteraan: niet van toepassing*)

Vraag 19

In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen over gordeldracht. *Antwoordschaal (vijfpuntenschaal): niet akkoord – eerder niet akkoord – neutraal – eerder akkoord – akkoord – weet het niet/niet van toepassing*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

- Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.

- Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen. (*indien nooit meerrijdende passagiers: niet van toepassing*)

Vraag 20

Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)? *Antwoordschaal (vierpuntschaal): nooit – soms – gewoonlijk – altijd – ik vervoer nooit kinderen kleiner dan 1,35m*

Binaire variabele: niet altijd (nooit + soms + gewoonlijk) – altijd

Vraag 21

In welke mate bent u akkoord of niet akkoord met de volgende stellingen. *Antwoordschaal (vijfpuntschaal): niet akkoord – eerder niet akkoord – neutraal – eerder akkoord – akkoord – weet het niet/niet van toepassing*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

- De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn onduidelijk.
- Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt.
- Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.

E. AFLEIDING TIJDENS HET RIJDEN

Vraag 22

Hoe vaak hebt u het voorbij jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond: *Antwoordschaal (vierpuntschaal): nooit – zelden – vaak – (bijna) altijd – weet het niet/ik heb of gebruik geen mobiele telefoon*

Binaire variabele: nooit – ooit (zelden + vaak + (bijna) altijd)

- Handenvrij bellen
- Bellen met de gsm in de hand
- Sms, bericht of e-mail lezen
- Sms, bericht of e-mail versturen

Vraag 23

In welke mate gaat u akkoord met volgende beweringen? *Antwoordschaal (vijfpuntschaal): niet akkoord – eerder niet akkoord – neutraal – eerder akkoord – akkoord – weet het niet*

Binaire variabele: niet akkoord en neutraal (1+2+3) – akkoord (4+5)

- Je aandacht voor het verkeer vermindert als je handenvrij telefoneert tijdens het rijden.
- Je aandacht voor het verkeer vermindert als je niet handenvrij telefoneert tijdens het rijden.
- Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.
- Mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om in een ongeval betrokken te geraken.

F. VERKEERSONGEVALLEN EN CONTROLES

De volgende vragen peilen naar eventuele ongevallen, controles en boetes waar u als weggebruiker mee geconfronteerd bent.

Vraag 24

Was u tijdens de afgelopen 3 maanden betrokken in een verkeersongeval als... *ja – neen – weet het niet/geen antwoord*

- voetganger (ook als jogger, skeeler, met skateboard, ...)
- fietser (niet-elektrische fiets)
- fietser met een elektrische fiets

- bromfietser (< 50cc)
- motorrijder (motorfiets 50-125 cc)
- motorrijder (motorfiets >125 cc)
- autobestuurder
- autopassagier
- met een bestelwagen/minibus
- met een vrachtwagen
- met de trein
- met de metro
- op de tram
- op de bus
- andere:

(gelieve ook de ernst van het ongeval aan te geven)

Per item waarop 'ja' geantwoord:

- zonder materiële schade of gewonden
- met enkel materiële schade
- waarbij ikzelf of anderen gewond raakten (zonder naar het ziekenhuis te moeten)
- waarbij één van de betrokkenen naar het ziekenhuis gebracht moest worden

Vraag 25

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ... *getal tussen 0 en 99 – weet het niet/geen antwoord*

Binnaire variabele: nooit (0) – ten minste één keer (>0)

- ...bent u tegengehouden/gestopt door de politie voor een controle?
- ...heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?
- ...bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?

SOCIO-DEMOGRAFISCHE INLICHTINGEN EN EXPOSURE

Vraag 26

Het hoogste diploma dat u behaald heeft (hetzij tijdens dagonderwijs of avondonderwijs), van welk type onderwijsinstelling is dat afkomstig? *lagere school – lagere secundair, algemeen, technisch, artistiek (vroeger humaniora of middelbaar onderwijs) – hoger secundair, algemeen, technisch, artistiek (vroeger of middelbaar onderwijs) – lager beroepsonderwijs (vroeger technisch) – hoger beroepsonderwijs (vroeger technisch) – hoger niet-universitair onderwijs – universitair onderwijs – weet het niet/geen antwoord*

Vraag 27

Hoe vaak bestuur je een wagen? *minstens 4 dagen per week – 1 tot 3 dagen per week – enkele dagen per maand – enkele dagen per jaar – nooit*

Vraag 28

Denk even na over al de verplaatsingen die u gisteren gedaan heeft, niet enkel als autobestuurder, maar ook als voetganger, fietser, passagier in de auto, enz. Hoeveel kilometer heeft u zich gisteren met volgende vervoersmiddelen verplaatst? *aantal km – weet het niet/geen antwoord*

- als voetganger (ook als jogger, skeeler, met skateboard, ...)
- met een fiets (niet-elektrisch)
- met een elektrische fiets
- met een bromfiets/snorfiets (< 50cc)
- met een motorfiets tussen 50-125 cc
- met een motorfiets >125 cc
- als autobestuurder
- als autopassagier

- met een bestelwagen/minibus
- met een vrachtwagen
- met de trein
- met de metro
- op de tram
- op de bus
- andere:

Vraag 29

Hebt u nog opmerkingen? *ja – neen*

Hartelijk dank voor uw medewerking!



Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
info@bivv.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42