



BIVV

Hoe staat het met onze gordeldracht?

Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015

Dankwoord

De auteur en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid wensen volgende personen en organisaties te bedanken voor hun gewaardeerde medewerking aan dit onderzoek:

- Mathieu Roynard (AWSR), voor zijn belangrijke bijdrage aan dit werk en het verloop van deze studie.
- François Riguelle (AWSR), voor zijn advies tijdens de voorbereidingen van de studie.
- Kevin Diependaele (BIVV), voor de supervisie over de studie.
- Wouter Van den Berghe (BIVV), Directeur van het Kenniscentrum.
- Julien Leblud (BIVV), voor de interne review.
- Ludo Kluppels en de collega's van het Departement PAIR (BIVV) die het document intern hebben nagelezen.
- Mario Cools (ULg), voor de externe review.
- Véronique Verhoeven (BIVV), voor de vertaling van het document.

Hoe staat het met onze gordeldracht?

Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015

Onderzoeksrapport n° 2016-R-04-NL

D/2016/0779/53

Auteur: Quentin Lequeux

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 15/06/2016

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen: Lequeux Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Quid du respect du port de la ceinture de sécurité? Résultats de la mesure de comportement ceinture 2015.

This report includes an English summary.

INHOUDSTAFEL

Samenvatting.....	3
Executive summary	5
1. Inleiding.....	7
2. Methodologie	8
2.1. Het verloop van de waarnemingen.....	8
2.2. Steekproefmethode en weging	9
2.3. Statistische tests	10
3. Resultaten.....	11
3.1. Inleiding	11
3.2. Gordeldracht in personenwagens	11
3.2.1. Waarnemingen	11
3.2.2. Nationaal percentage gordeldracht	12
3.2.3. Gordeldracht voorin in een voertuig.....	13
3.2.4. Gordeldracht achterin in een voertuig	13
3.2.5. Gordeldracht volgens het moment van de week.....	15
3.2.6. Gordeldracht per snelheidsregime	15
3.2.7. Gordeldracht per gewest	16
3.2.8. Verband tussen het gedrag van de bestuurder en dat van de passagiers	17
3.3. Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen.....	18
3.4. Gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen	18
3.5. Gordeldracht in Europa	20
4. Conclusies en aanbevelingen	22
4.1. Samenvatting en interpretatie van de belangrijkste resultaten.....	22
4.2. Objectieven van de Staten-Generaal	23
4.3. Aanbevelingen.....	24
Referenties.....	25
Bijlagen	26

SAMENVATTING

Hoewel de veiligheidsgordel voor bestuurders en passagiers die voorin zitten verplicht is (sinds 1975), alsook voor passagiers achterin (sinds 1991), wordt de veiligheidsgordel lang niet door alle weggebruikers gedragen. Een veiligheidsgordel is nochtans erg belangrijk want de ernst van een ongeval en het aantal verkeersslachtoffers vermindert erdoor.

De doelstellingen die eerder werden vastgelegd door de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) zijn nog niet helemaal bereikt, maar de resultaten zijn wel bemoedigend. Het percentage gordeldracht wordt sinds 2003 onderzocht (toen zat slechts 57% van de inzittenden voorin vastgeklekt). De jaren nadien is het percentage gordeldracht enorm gestegen tot bijna 80% in 2007 en tot 91,7% in 2015, het hoogste percentage dat ooit werd gemeten. Ter vergelijking geven we graag mee dat het percentage maar 86,4% bedroeg tijdens de gedragsmeting van 2012.

De sensibiliseringscampagnes maar ook de wegcontroles die de laatste jaren sterk zijn toegenomen, zijn maatregelen die de bestuurders en de passagiers kunnen aanzetten om vaker hun veiligheidsgordel te dragen. Dit blijken essentiële maatregelen te zijn om de veiligheid van de weggebruikers te verbeteren en ervoor te zorgen dat er meer bestuurders en passagiers hun veiligheidsgordel dragen wanneer ze de baan op moeten.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) doet sinds 2003 onderzoek naar het gebruik van de gordel in België. Het onderzoek werd sindsdien jaarlijks herhaald tot in 2010 en daarna opnieuw in 2012 en in 2015. In dit rapport leggen we uit welke methodologie we gebruikten om het gedrag van bestuurders en passagiers te meten inzake gordelgebruik in 2015. We stellen ook de resultaten van de metingen voor en bekijken de evolutie ervan.

Tot in 2012, waren de studies van het BIVV vooral toegespitst op de gordeldracht van bestuurders en passagiers die voorin zitten. In de studie van 2015, werd er ook onderzoek gedaan naar de gordeldracht van de passagiers die achterin zitten. Dankzij deze nieuwe meting werd het onderzoeksveld binnen het domein van de gordeldracht uitgebreid. Uiteraard werd er ook verder ingezet op het meten van de evolutie van het gedrag van bestuurders en passagiers voorin in de wagen. We observeerden ook bedrijfswagens van het type bestelwagens. De waarnemingen van dit type voertuigen (de meeste worden geassocieerd met bedrijfsvoertuigen) zullen apart geanalyseerd worden.

De resultaten van de studie van 2015 tonen aan dat het nationale percentage gordeldracht gestegen is tot 91,7% en dat het percentage sterk afhangt van de plaats waar iemand zit in een voertuig. Het percentage personen dat achterin in de wagen de gordel draagt (85,5%) is hierbij veel lager dan het percentage dat voorin vastgeklekt zit (91,7%). De verschillen tussen de personen voorin onderling zijn minder uitgesproken. 91,5% van de bestuurders droeg een veiligheidsgordel ten opzichte van 92,2% van de passagiers (Figuur 1).

Ondanks het feit dat de gordel verplicht is, blijkt nog steeds 8,5% van de bestuurders niet vastgeklekt te zitten. Volgens de regelgeving van de Europese Unie is het nochtans verplicht om een gordelverklikker met geluidssignaal in de wagen te hebben. Dit systeem is verplicht voor de bestuurder, maar blijft een optie voor de passagier. Een geluidssysteem dat alle passagiers kunnen horen wanneer iemand de gordel niet aan heeft, zou nochtans de oplossing kunnen zijn om meer personen de gordel te laten dragen – zeker de passagiers achterin in een voertuig. Verschillende autofabrikanten hebben ondertussen een dergelijk systeem ontwikkeld waarbij de passagiers achterin het signaal ook kunnen horen.

Naast de plaats waar een persoon zit in een voertuig, zijn er nog andere factoren die een rol spelen of iemand zijn gordel draagt of niet, namelijk: het type voertuig (of het een privéwagen of een bedrijfsvoertuig is), het gedrag van de bestuurder, het type inzittende (of het om een man, een vrouw of een kind gaat), de locatie van de waarneming (afhankelijk van het gewest) en het snelheidsregime.

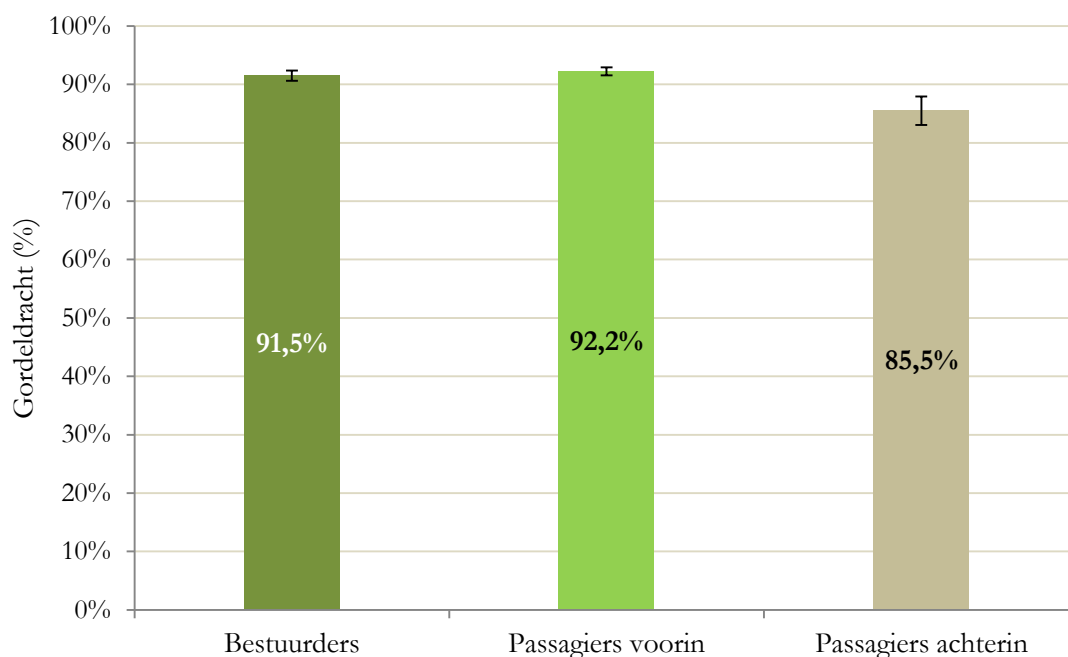
Uit de resultaten van de studie blijkt dat het percentage gordeldracht voorin bij dienstwagens (meestal bedrijfsvoertuigen) maar 73,3% bedraagt ten opzichte van 91,7% bij privéwagens. Dit verschil tussen de twee categorieën voertuigen zien we zowel binnen de bebouwde kom als op nationale wegen en autosnelwegen. Er zouden aparte maatregelen kunnen voorzien worden om het gebruik van de veiligheidsgordel in bedrijfswagens te bevorderen. Zo zouden, bijvoorbeeld, de bedrijven aangemoedigd

kunnen worden om een beleid te ontwikkelen dat werknemers aanzet om meer respect te hebben voor de veiligheidsregels tijdens hun verplaatsingen voor het werk.

Het gebruik van de veiligheidsgordel hangt ook af van het gedrag van de bestuurder ten opzichte van de passagiers. Zo toont de studie aan dat het percentage gordeldracht van de passagiers veel hoger ligt wanneer de bestuurder zelf ook vastgeklikt zit (93,3%) dan wanneer de bestuurder geen gordel draagt (49,4%). Dat inzittenden van eenzelfde voertuig invloed hebben op elkaars gedrag, werd trouwens al eerder aangetoond op basis van resultaten van gedragsmetingen van het BIVV.

Het type inzittende (of het een man, een vrouw of een kind betreft), de plaats waar de waarneming plaats vond (welk gewest) en het geldende snelheidsregime, zijn eveneens factoren die van invloed zijn en significante verschillen geven qua gordeldracht. Uit de resultaten van de studie blijkt dat mannen minder vaak hun gordel dragen (90,4% van de mannelijke bestuurders ten opzichte van 93,5% van de vrouwelijke bestuurders). Als we naar de gewesten kijken, is het percentage gordeldracht het laagst in Wallonië (90,0% ten opzichte van 94,0% in Vlaanderen en 94,7% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Verder blijkt dat de gordel het minst wordt gedragen op wegen waar er een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt (88,2%), ten opzichte van wegen met hogere snelheidsregimes (>90%).

Figuur 1. Percentage gordeldracht bij bestuurders en passagiers in 2015.



EXECUTIVE SUMMARY

Despite the obligation to use the seat belt either as a driver or a front passenger (since 1975) and as a rear passenger (since 1991), the seat belt is still not worn by all road users. Yet, seat belt wearing is crucial because it reduces accident seriousness and the number of road victims.

Although the objectives set by the Federal Commission for Road Safety (CFSR) are still not achieved, results are however encouraging since the seat belt wearing rate observed since 2003 (at this time only 57% of front-seated car occupants were restrained) had been significantly increasing in the following years and reached nearly 80% in 2007. Then, this rate has been continuing to increase up to 91,7% in 2015, its highest value ever observed. As a comparison, this rate was 86,4% at the time of the last behavior measurement performed in 2012.

Awareness campaigns and road controls that have been implemented these last years are measures encouraging drivers and passengers to wear the seat belt more frequently. These measures are essential to enhance road user safety and their spread contribute to increase the proportion of drivers and passengers who fasten the seat belt during their road trips.

Since 2003, the Belgian Road Safety Institute (BRSI) has been conducting behavior studies on seat belt wearing in Belgium. These studies have been performed each year until 2010 and reiterated in 2012 and in 2015. The objectives of this report is to describe the methodology used to measure the behavior of drivers and passengers in terms of seat belt use in 2015, to present the obtained results and to observe its evolution.

Until 2012, studies conducted by the BRSI concerned seat belt wearing by drivers and front-seat passengers. During the study conducted in 2015, seat belt wearing by rear-seat passengers has also been measured. This new measurement enabled to enlarge the scope of our research as regards seat belt use and to closely follow the evolution of road users' behaviors observed in front seats of cars. In addition, light commercial vehicles (including van-like vehicles) have also been observed; the observations related to this type of vehicles will be analyzed separately.

Results obtained at the end of the study 2015 show that the national rate of seat belt use is 91,7%. Results also show that the seat belt wearing rate strongly depend on the position of the occupants inside the vehicle: the percentage of people wearing the seat belt at the rear of the vehicle (85,5%) is indeed much lower than the seat belt wearing rate observed in the front (91,7%). Among the road users sitting in the front of cars, disparities are much less perceptible since 91,5% of the drivers wear the seat belt compared to 92,2% of the passengers (Figure 1).

Thus, despite the obligation to use the seat belt, no less than 8,5% of the drivers do not wear safety belt. However, a European Union regulation obliges the implementation of seat-belt reminder alert systems in vehicles. This system is compulsory for drivers but remains nevertheless optional for passengers. The development of seat-belt reminder alert systems that would be extended to all the passengers could be a solution for encouraging more passengers - especially rear-seat car passengers - to use the seat belt. This safety system extended to rear passengers has incidentally been implemented by several car manufacturers.

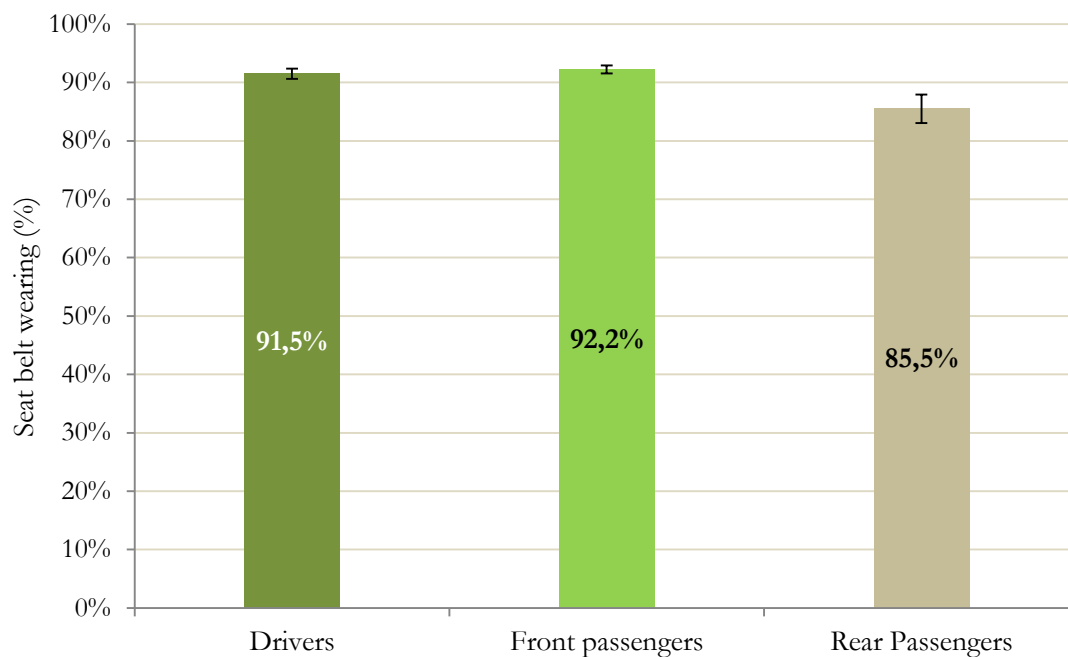
Apart from the position of the car occupants, other factors can be associated with the fact of wearing (or not) the seat belt. These factors can be listed as follows: the type of vehicle (depending on whether observations are made in private cars or light commercial vehicles), the driver's behavior, the type of car occupant (depending on occupant's gender and whether the occupant is an adult or a child), the location where the observation is made (region) and the maximum authorized speed.

The results of the study actually show that the seat belt wearing rate observed in the front seats of light commercial vehicles is only 73,3% whereas it reaches 91,7% in private cars. This difference between these two types of vehicles is visible both in urban areas and on national roads and motorways. Special measures could be implemented in order to promote the use of the seat belt within light commercial vehicles. For example, companies could be encouraged to develop policy inciting employers to respect safety rules during their professional business trips.

The use of seat belt also depends on the relation existing between the behavior of drivers and passengers. In this regard, the study indicates that the seat belt wearing rate for passengers is much more important when the driver is restrained by the seat belt (93,3%) than when the driver is not (49,4%). The mutual influence of behaviors between occupants observed within a single vehicle has previously been demonstrated on the basis of results from attitude measurements led by the BRSI.

At last, the occupant type (men, women or children), the location where the observation is made (region) and the maximum authorized speed are all factors associated with significant differences of behaviors in terms of seat belt use. The results of the study show that it is among men that seat belt use is the least often observed (90,4% of men drivers compared to 93,5% of women drivers). At the regional level, Wallonia has the lowest seat belt wearing rate (90,0% compared to 94,0% in Flanders and 94,7% in Brussels). At last, it can be noted that seat belt use is more often neglected on roads where speed limit is 30 km/h (88,2%) than on roads with higher speed regimes (>90%).

Figure 1. Seat belt wearing rates for drivers and passengers in 2015.



1. INLEIDING

Het aantal ongevallen doen dalen is één van de hoofddoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. De impact en de gevolgen van ongevallen verminderen is zeker zo belangrijk. Daarom is het belangrijk om veiligheidssystemen te blijven ontwikkelen en iedereen aan te zetten de nieuwe of bestaande veiligheidssystemen ook effectief te gebruiken.

Van alle systemen is de veiligheidsgordel zonder twijfel het meest doeltreffend. Dankzij de veiligheidsgordel zal de ernst van een ongeval minder groot zijn en vallen er ook aanzienlijk minder verkeersslachtoffers. Alleen al in het jaar 2012, bijvoorbeeld, schatten we dat er 8.600 personen in Europa aan de dood ontsnapt zijn, omdat ze hun gordel droegen. Omgekeerd hadden er 900 personen een dodelijk ongeval kunnen vermijden als 99% van de inzittenden van de wagen de gordel had aangehad. (ETSC, 2014). Zo zou een bestuurder of passagier vooraan 40 tot 50% minder risico lopen om te overlijden wanneer ze een gordel dragen. Voor passagiers achteraan zou dit 25% minder zijn (Elvik R., Vaa T. & Sorensen M., 2009). Het is ook erg gevaarlijk om geen veiligheidsgordel te dragen op de autosnelweg. Van alle slachtoffers die betrokken waren bij een dodelijk ongeval op de autosnelweg, droeg 46% van de bestuurders, 41% van de passagiers voorin en 72% van de passagiers achterin geen veiligheidsgordel (Slootmans F. & De Schrijver G., 2015). Het gebruik van de veiligheidsgordel is nochtans verplicht sinds 1975 voor bestuurders en passagiers die vooraan zitten (volgens de wegcode en verwijzend naar artikel 35 van het koninklijk besluit van 1 december 1975) en sinds 1991 ook voor passagiers die achteraan zitten (zie richtlijn 91/671/EEG van de Europese Unie).

Daarom is het belangrijk om het gedrag rond het gebruik van de veiligheidsgordel te bestuderen, te meten en de evolutie ervan op te volgen. Het is ook belangrijk om de factoren en de omstandigheden te definiëren die invloed hebben op het gedrag van de weggebruikers in verband met gordeldracht. Dit met de bedoeling om maatregelen te kunnen nemen waardoor het aantal verkeersslachtoffers door het niet dragen van de gordel, kan teruggedrongen worden.

In dit verband, heeft de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) in 2001 verzocht om een opvolging te doen van de belangrijkste gedragingen met betrekking tot verkeersveiligheid om zo de geboekte vooruitgang te kunnen beoordelen en om de doeltreffendheid van het gehanteerde verkeersveiligheidsbeleid te kunnen meten. Het BIVV heeft hiervoor een methodologie ontwikkeld en heeft indicatoren verzameld waarmee de evolutie van de gedragingen kan opgevolgd worden, inclusief voor gordeldracht. De belangrijkste indicator is het meten van de gordeldracht in voertuigen en het opvolgen van de evolutie ervan op nationaal vlak.

Ondanks de ruwe vergelijking, door de heterogeniteit van de gebruikte methodes in de verschillende landen om de scores te berekenen, is uit de huidige studie van 2015 vooral gebleken dat het dragen van de veiligheidsgordel veel minder gerespecteerd wordt in België dan in vele andere Europese landen.

De gordeldracht is al onderwerp geweest van verschillende studies van het BIVV sinds 2003. Deze studies werden op jaarlijkse basis uitgevoerd tussen 2003 en 2010 en nadien opnieuw in 2012 en in 2015. Naast de gedragsmetingen, worden er door het BIVV ook regelmatig attitudemetingen gedaan rond gordeldracht. De eerste attitudemeting vond plaats in 2003. Nadien werd deze om de drie jaar herhaald tot in 2015. Er werden ook twee studies uitgevoerd rond kinderbeveiligingssystemen, één in 2011 en één in 2014 (Roynard M., 2015).

In de gedragsmeting van 2015 wordt, voor de allereerste keer, ook de gordeldracht van passagiers die achteraan in een voertuig zitten, bestudeerd. Deze nieuwe meting maakt het onderzoeksveld rond gordeldracht breder. Daarnaast blijven we uiteraard de evolutie van de gordeldracht vooraan in de wagen van dichtbij onderzoeken. Ook dienstvoertuigen werden geobserveerd. De waarnemingen van dit type voertuigen zullen we in een aparte analyse behandelen.

In hoofdstuk 2 wordt de methode beschreven die we gebruikten om de gordeldracht in voertuigen te meten. De resultaten worden vervolgens voorgesteld en geanalyseerd in hoofdstuk 3.

2. METHODOLOGIE

2.1. Het verloop van de waarnemingen

Tijdens de gedragsmetingen gordeldracht kijken we na of bestuurders en passagiers in voorbijrijdende voertuigen hun gordel aan hebben of niet. De metingen in het kader van de studie van 2015 werden door verschillende teams van onderzoekers gedaan op de Belgische wegen van april tot juni. In de huidige studie werd de gordeldracht van alle inzittenden in een voertuig bestudeerd, inclusief die van de passagiers achterin.

Tot in 2012 werd alleen de gordeldracht van de inzittenden voorin bestudeerd. Bij bestuurders en passagiers die vooraan zitten, is het gemakkelijk om door de voorruit te kunnen zien of ze hun gordel dragen of niet. Bij passagiers die achteraan zitten, is het echter veel moeilijker te zien of ze hun gordel dragen. Dat komt omdat ze minder goed zichtbaar zijn, zeker in een rijdende wagen. Ook andere factoren spelen hier een rol, zoals getinte ruiten die vaker achteraan voorkomen of de aanwezigheid van kinderstoelen. Dit maakt de observatie van de gordeldracht van de passagiers achterin er zeker niet gemakkelijker op. Passagiers achterin zijn meestal kinderen (hier werd de gordeldracht geobserveerd en gekeken of ze in een speciaal beveiligingssysteem – een kinderzitje – vastgeklikt zaten ofwel alleen met de veiligheidsgordel werden vastgemaakt).

Om de zichtbaarheidsproblemen tegen te gaan en om op een efficiënte manier te kunnen nakijken of de inzittenden achterin hun gordel aan hadden, werd er beslist dat de onderzoekers aan kruispunten met verkeerslichten gingen staan. Deze methode had als voordeel dat de onderzoekers voldoende tijd hadden wanneer het licht op rood stond en de voertuigen stilstonden, om te kijken of de inzittenden achterin hun veiligheidsgordel aan hadden of niet. Dit was trouwens ook de reden waarom de keuze van de observatielocaties lichtjes verschilde ten opzichte van de vorige studies. Een aantal waarnemingspunten werden vroeger geselecteerd op doorlopende weggedeeltes - dus niet op een kruispunt. In het kader van de studie van 2015, werden er alleen waarnemingspunten gelokaliseerd op een kruispunt met verkeerslichten. Hierbij werd wel rekening gehouden met de lokalisatie van de vorige waarnemingspunten, zodat we de resultaten van de verschillende studies beter met elkaar konden vergelijken. De wijziging van een aantal locaties betekent dus niet dat er geen betrouwbare vergelijking kan gemaakt worden met de resultaten uit andere studies. De locaties werden trouwens ook zodanig uitgekozen dat de steekproef voor het onderzoek voldoende verspreid was over elk gewest en over elk snelheidsregime. Hierbij merken we op dat de waarnemingen voor de 120 km/u snelheidsregimes werden uitgevoerd aan de afritten van de autosnelwegen.

De waarnemingen werden verricht op 127 locaties (kruispunten), die als volgt werden ingedeeld: 36 locaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 47 locaties in het Waals Gewest en 44 locaties in het Vlaams Gewest (zie bijlage 2). Omwille van praktische redenen voor het onderzoek, werden sommige locaties meerdere keren geobserveerd op verschillende momenten (dit was ook zo voor een aantal locaties tijdens de vorige gedragsmetingen). Zo werden er, op de 127 geselecteerde locaties, in totaal 263 waarnemings sessies uitgevoerd.

De metingen werden uitgevoerd door drie teams van onderzoekers. Elk team bestond uit twee onderzoekers. Alle waarnemings sessies vonden overdag plaats (tussen 10u en 18u). De onderzoekers keken na of de personen voorin en achterin in de voertuigen hun gordel droegen (in tegenstelling tot de vorige studies, werden er 's nachts geen waarnemingen gedaan omdat uit de vorige studies bleek dat er geen significant verschil was tussen het percentage gordeldracht overdag of 's nachts). Naast de gordeldracht, werden er ook andere variabelen verzameld zoals het type voertuig (wagen of dienstvoertuig), de plaats waar de personen zaten in het voertuig en het type inzittende (of het een man, een vrouw of een kind betrof). Wanneer de onderzoekers twijfelden over het geslacht van de inzittende of over het al dan niet dragen van de gordel, werd de meting opgetekend als "onbekend" voor de variabele in kwestie en werd dit ook zo behandeld in de analyse.

Er werd ook van de onderzoekers verwacht dat ze de weersomstandigheden evalueerden tijdens elke waarnemings sessie. Zo konden ze onderzoeken of die een invloed hadden op het gedrag van de weggebruikers. In de meeste gevallen was het zonnig weer (in 57% van de waarnemingsfases). In de

andere gevallen was het ofwel bewolkt (17%), regenachtig (16%) of “erg winderig” (10%). Hoewel deze weersomstandigheden relatief weinig voorkwamen in vergelijking met de dagen met mooi weer, blijkt uit de analyse van de gegevens dat er geen significante verschillen zijn qua gordeldracht bij mooi weer of bij slecht weer of bij winderig weer. Er werd trouwens geen enkele waarneming gedaan bij mistig weer. De invloed van de weersomstandigheden op de weggebruikers zal dus niet verder aan bod komen bij de analyses in dit rapport.

2.2. Steekproefmethode en weging

Net zoals in de voorgaande gedragsmetingen rond gordeldracht, hebben we de keuze gemaakt om de observaties zo uit te voeren dat er een willekeurige steekproef gevormd kon worden die voldoende representatief was voor alle bestuurders en passagiers die over het ganse Belgische wegennet rijden, ongeacht de dag waarop of de plaats waar ze rijden.

Aangezien we onmogelijk overal en op elk moment van de dag tegelijk metingen konden uitvoeren, werden de metingen gedaan op een aantal uitgekozen locaties gedurende een beperkt tijdsinterval (van ongeveer één uur, tussen 10u en 18u). Omwille van deze reden, en ook rekening houdend met de analysemethodes die we eerder al gebruikten, hebben we de verkregen resultaten moeten normaliseren ten opzichte van twee parameters: de dag van de week waarop de waarnemingen werden uitgevoerd (of het om een weekday of een weekenddag ging) en de lengte van het wegennet in elk gewest, telkens rekening houdend met de respectievelijke verhouding van de volgende snelheidsregimes: 30, 50, 70, 90 en 120 km/u.

Zo hebben we voor elke waarnemings sessie, een wegingscoëfficiënt toegepast op basis van de dag van de waarneming en de lengte van het wegennet, volgens het snelheidsregime en volgens het gewest (deze methode is niet meer veranderd de afgelopen jaren waardoor het gemakkelijker wordt om een betrouwbare vergelijking te maken met de resultaten uit vroegere studies). Hiervoor hebben we enerzijds het aantal waarnemings sessies dat op een weekday werd uitgevoerd, vergeleken met het aantal metingen dat tijdens het weekend plaatsvond. Anderzijds hebben we het aantal waarnemingen per gewest en per snelheidsregime gereduceerd volgens de werkelijke lengte van het bijhorende wegennet.

Tabel 1 geeft een overzicht van de indeling van de waarnemings sessies waarop de weging werd berekend¹. De weging werd dus berekend op basis van deze indeling, maar dan op gewestelijk niveau.

Tabel 1. Indeling van de waarnemings sessies volgens het snelheidsregime en de dag van de waarneming.

Snelheidsregime	30 km/u	50 km/u	70 km/u	90 km/u	120 km/u	Totaal
Weekdag	45	64	30	8	26	173
Weekenddag	30	34	15	2	9	90
Totaal	75	98	45	10	35	263

Bij het berekenen van de weging werd er ook rekening gehouden met de verkeersdrukte tijdens iedere waarnemings sessie. Omdat niet alle voertuigen konden onderzocht worden tijdens een waarnemings sessie (dit was meestal het geval aan drukke kruispunten waar de verkeersdrukte ervoor zorgde dat er minder voertuigen konden onderzocht worden dan er effectief waren), werd het aantal uitgevoerde

¹ Bijlage 1 geeft een gedetailleerd overzicht van deze verdeling volgens het aantal observaties.

waarnemingen gerapporteerd volgens het aantal voertuigen dat in theorie geobserveerd had kunnen worden tijdens de meetsessie. Dit aantal kon berekend worden aan de hand van een verkeerstelling die in de helft van elke waarnemingssessie werd gedaan en ongeveer 10 minuten duurde. Dankzij deze methode konden we de resultaten wegen ten opzichte van een theoretische stroom aan voertuigen per locatie. Dit had als voordeel dat het verlies aan gegevens door de beperkte waarnemingscapaciteit, gecompenseerd kon worden. Daarenboven konden de onderzoekers tijdens de verkeerstelling het onderscheid maken tussen het aantal bestelwagens en het aantal personenwagens. Zo kon er ook een weging berekend worden voor beide typen voertuigen.

2.3. Statistische tests

Alle significantietesten in het kader van de studie werden gedaan aan de hand van een Wald-test met een betrouwbaarheidsinterval van 95%. De betrouwbaarheidsintervallen worden weergegeven in de grafieken in het rapport om de nauwkeurigheid van de statistische parameters op de steekproeven van de metingen te kunnen inschatten.

3. RESULTATEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten over gordeldracht weergegeven en bepalen we de factoren en omstandigheden die verband kunnen houden met het al dan niet dragen van de veiligheidsgordel en onderzoeken we de evolutie van de waargenomen gedragingen.

3.1. Inleiding

In totaal werden er tijdens de gedragsmeting 83.265 wagens (effectieve aantallen) onderzocht op gordeldracht, waarvan 75.109 personenwagens en 8.156 bedrijfsvoertuigen van het type bestelwagen. Bedrijfsvoertuigen zijn voertuigen die bestemd zijn voor het transport van goederen en waarvan de massa in beladen toestand niet hoger is dan 3,5 ton. In totaal werden er bijna 120.000 personen geobserveerd.

Het percentage gordeldracht bij personenwagens verschilt erg van het percentage gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen (dit zijn meestal firmawagens). Dit fenomeen werd al in verschillende studies vastgesteld die aantoonde dat de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen meestal lager is dan bij privévoertuigen (Eby D.W., Fordyce T.A. & Vivoda J.M., 2002). Deze twee verschillende typen voertuigen zullen dan ook in een aparte analyse behandeld worden.

3.2. Gordeldracht in personenwagens

3.2.1. Waarnemingen

Ongeveer 90% van de waarnemingen in deze studie werd uitgevoerd bij weggebruikers in een personenwagen (bijna 106.000 personen) waarvan 57% mannen en 43% vrouwen. Van de inzittenden voorin was 75% bestuurder en 25% passagier. Bij 9,1% van de wagens zat er ten minste 1 passagier achteraan.

Tabel 2 geeft een gedetailleerd overzicht van de respectievelijke verhoudingen van de uitgevoerde waarnemingen in functie van het geslacht van de bestuurder, het type passagier en de plaats in de wagen.

Tabel 2. Verhouding uitgevoerde waarnemingen volgens het geslacht van de bestuurder, het type passagier en de plaats in de wagen (n=105.917).

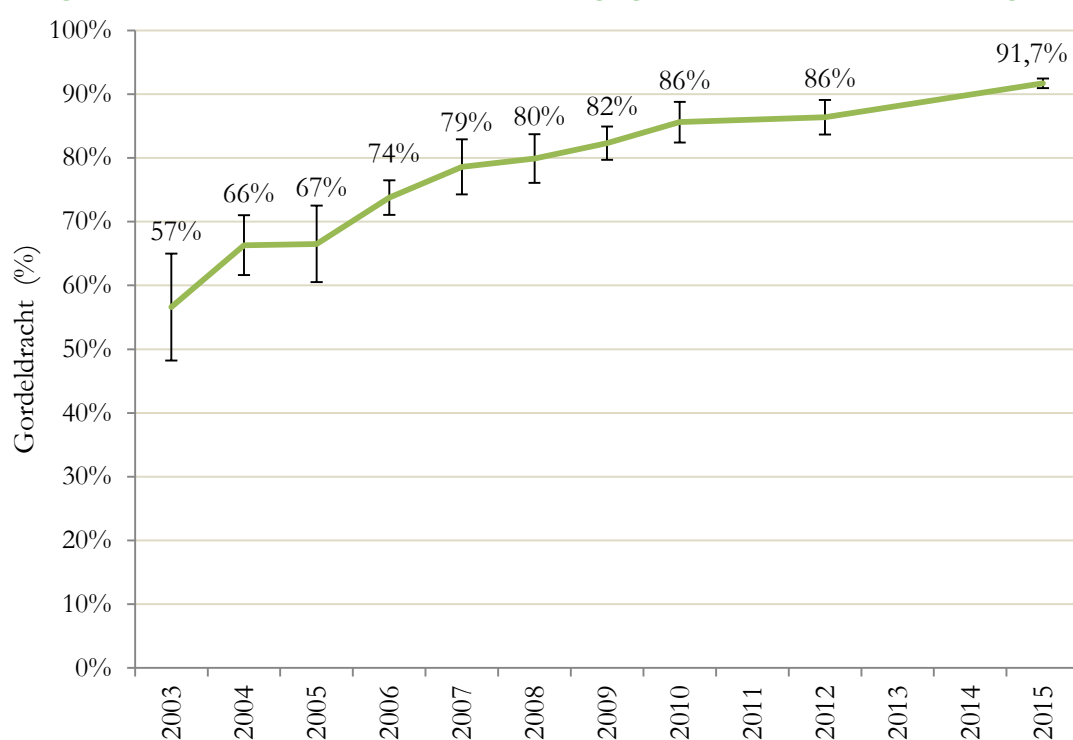
Type inzittende		Verhouding uitgevoerde waarnemingen	n
Bestuurders	Mannen	66%	49.337
	Vrouwen	34%	25.772
Passagiers voorin	Mannen	26%	6.660
	Vrouwen	64%	16.191
	Kinderen	10%	2.423
Passagiers achterin	Mannen	9%	506
	Vrouwen	14%	784
	Kinderen	77%	4.244

We merken hierbij op dat mannen over het algemeen oververtegenwoordigd zijn bij de bestuurders en ondervertegenwoordigd bij de passagiers die achteraan zitten. Daarnaast blijken drie van de vier passagiers die achterin zitten kinderen te zijn.

3.2.2. Nationaal percentage gordeldracht

Het nationale percentage gordeldracht is 91,7%. Dit percentage gaat over weggebruikers die vooraan in de wagen zaten en binnen het Belgische wegennet reden in 2015. Even ter herinnering: het BIVV doet in België sinds 2003 gedragsmetingen rond het gebruik van de veiligheidsgordel bij weggebruikers vooraan in een voertuig. Hieruit kunnen we afleiden dat het nationale percentage gordeldracht constant evolueert en eerder een positieve tendens vertoont in de loop der jaren (Figuur 2). Zo evolueerde de gordeldracht van 57% in 2003 naar 86% in 2012 om vervolgens het hoogste niveau te behalen in 2015 (91,7%).

Figuur 2. Evolutie van het nationale percentage gordeldracht vooraan in de wagen.



Bron: BIVV, 2015

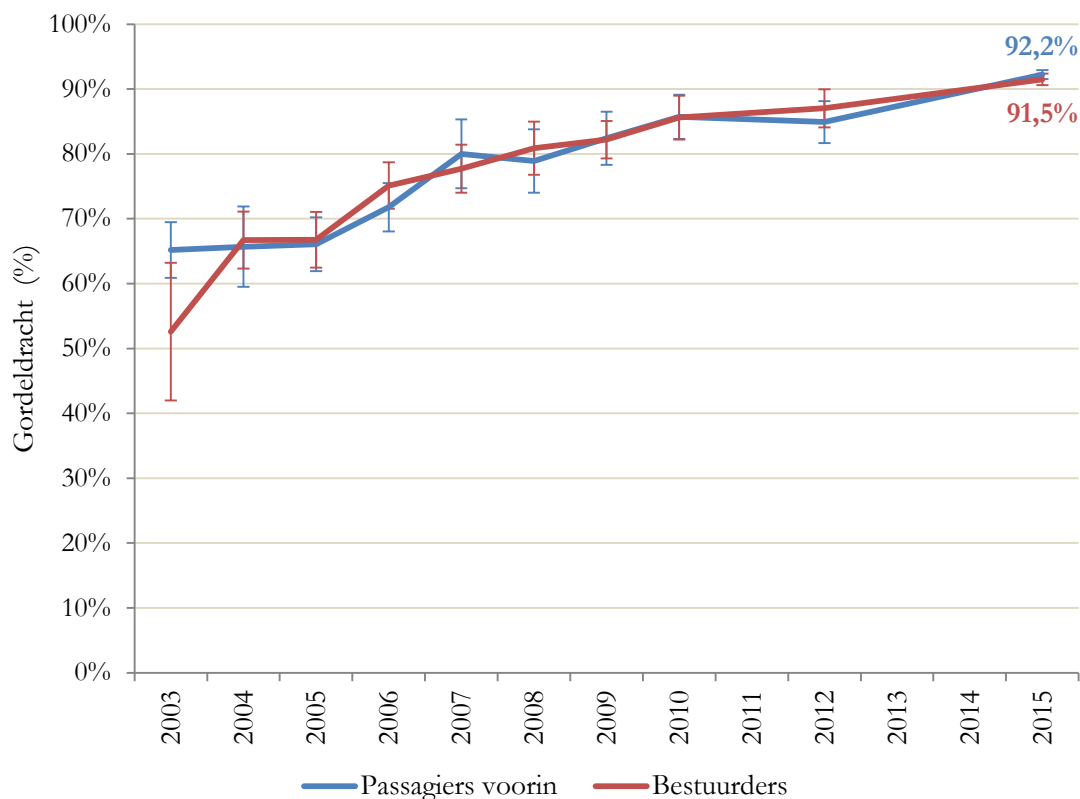
In 2001 heeft de Federale Commissie tijdens de Staten-Generaal (SGVV) een aantal doelstellingen vooropgesteld op het gebied van gordeldracht tegen het jaar 2010. In 2007 werden deze doelstellingen herbekeken en verhoogd met de bedoeling in 2010 te eindigen op een niveau dat vergelijkbaar is met de landen met de hoogste gordeldracht (FCVV, 2007). Het vooropgestelde percentage gordeldracht in België voor 2010 was 95% (de gedetailleerde doelstellingen van de SGVV zijn terug te vinden in bijlage 3). Met een nationaal percentage van 86% in 2010 en van 92% in 2015 werd deze ambitieuze doelstelling, ondanks de positieve vooruitgang, nog steeds niet behaald. Toch kunnen we vaststellen dat het percentage gordeldracht met 25 procentpunten is toegenomen in het afgelopen decennium en met 6 procentpunten de afgelopen vijf jaar. Dat is wel een aanzienlijke vooruitgang.

² De foutmarge van het resultaat in 2015 zijn erg klein in vergelijking met de foutmarges van de resultaten die de voorgaande jaren berekend werden. Dit fenomeen kan verklaard worden door het veel hogere aantal observaties in 2015 (meer dan 100.000 personen werden geobserveerd) dan in de voorgaande jaren.

3.2.3. Gordeldracht voorin in een voertuig

Figuur 3 geeft de evolutie weer van het percentage gordeldracht sinds 2003 bij bestuurders en passagiers voorin in een wagen.

Figuur 3. Evolutie van het percentage gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin in de wagen.



Bron: BIVV, 2015

We zien een positieve evolutie van de gordeldracht, ongeacht of het nu gaat om de categorie bestuurders of om de inzittenden voorin. Het percentage gordeldracht van beide groepen evolueert op een gelijkaardige manier in de loop der jaren. Er is geen enkel significant verschil tussen het gedrag dat we bij de bestuurders zagen en het gedrag van de passagiers voorin.

Het percentage gordeldracht bij de bestuurders en de passagiers voorin is er enorm op vooruitgegaan sinds 2003, en zeker tussen 2005 en 2007. De vooruitgang was wat minder na 2007, maar het percentage gordeldracht van beide groepen is blijven stijgen in de loop der jaren om in 2015 een percentage te behalen van 91,5% voor de bestuurders en 92,2% voor de passagiers voorin (deze percentages waren respectievelijk nog maar 87,0% en 84,9% tijdens de laatste gedragsmeting van 2012).

3.2.4. Gordeldracht achterin in een voertuig

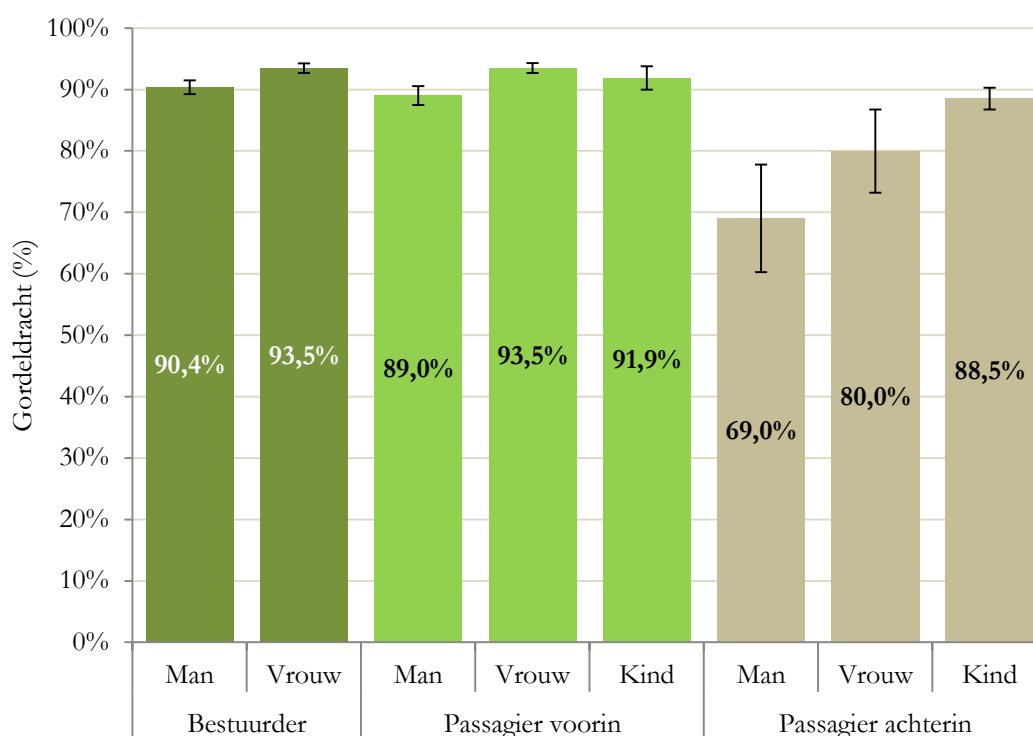
Zoals eerder vermeld, werd de gedragsmeting gordel uitgebreid naar de passagiers achterin in een voertuig. Het percentage passagiers achterin dat een gordel draagt, is 85,5%. Dit percentage is significant lager ($p < 0,05$) dan het percentage gordeldracht dat voorin in de wagen werd gemeten (91,7%), zowel bij de bestuurders als bij de passagiers voorin (zie Figuur 1).

Hierbij merken we ook op dat de gordeldracht van passagiers achterin in een voertuig nooit eerder werd onderzocht bij een gedragsmeting. We meten dit pas sinds 2015. Er waren reeds sterke aanwijzingen dat

het percentage gordeldracht achterin in de wagen veel lager zou liggen dan de gordeldracht voorin. En inderdaad... ongeacht het feit dat dit fenomeen ook in andere Europese landen werd geobserveerd (ETSC, 2014), toonden de attitudemetingen (waarbij weggebruikers werden ondervraagd rond hun verkeersveiligheidsgewoontes) van het BIVV in 2012 aan dat 86% van de ondervraagden verklaarde systematisch de gordel te dragen voorin in de wagen, ten opzichte van slechts 63% achterin. (Meesmann U. & Boets S., 2014).

Voor de bestuurders en de passagiers voorin, maar ook achterin in de voertuigen, werd er een onderscheid gemaakt tussen mannen, vrouwen of kinderen. Dankzij deze waarnemingen konden we het percentage gordeldracht berekenen, rekening houdend met zowel het type inzittende als de plaats in het voertuig³ (Figuur 4).

Figuur 4. Percentage gordeldracht volgens type inzittende en de plaats in het voertuig in 2015.



Bron: BIVV, 2015

Als we naar de resultaten in Figuur 4 kijken, stellen we vast dat de gordel vaker wordt gedragen door vrouwen dan door mannen, ongeacht de plaats waar ze zitten in een voertuig.

Vooran in de wagen is de gordeldracht van vrouwelijke bestuurders (93,5%) en vrouwelijke passagiers (93,5%) significant hoger dan het percentage gordeldracht bij hun mannelijke tegenhangers; waarbij de gordeldracht respectievelijk 90,4% en 89,0% bedraagt. Deze vaststelling is niet nieuw. Het percentage gordeldracht is sinds de start van de metingen in 2003 altijd al hoger geweest bij vrouwen dan bij mannen.

Achteraan in de wagen is het verschil qua gedrag tussen de beide geslachten nog opvallender: 69% van de mannen draagt een gordel ten opzichte van 80% van de vrouwen. Het verschil is 11 procentpunten (ten opzichte van minder dan 5 procentpunten vroeger). Een significantietest heeft trouwens uitgewezen dat

³ Na een diepgaandere analyse, bleek dat het waarnemingsprotocol van de passagiers achterin in de wagen niet helemaal gerespecteerd werd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bijgevolg werd er met de gegevens van deze waarnemingen geen rekening gehouden voor de analyse.

het percentage gordeldracht bij vrouwen achterin in de wagen ook hoger ligt dan bij mannen die achterin zitten.

Het is ook interessant om vast te stellen dat kinderen die achterin in de wagen in een kinderstoel zitten ook vaker vastgeklikt zitten dan de volwassenen (dit verschil zien we echter niet voorin in de wagen). Het percentage vastgeklikte kinderen in een kinderstoel achterin, bedraagt 88,5%. Dit percentage is significant hoger ($p < 0,05$) dan het percentage gordeldracht dat vastgesteld werd bij de volwassenen (76,0%), die echter een kwart van de passagiers achteraan vertegenwoordigen.

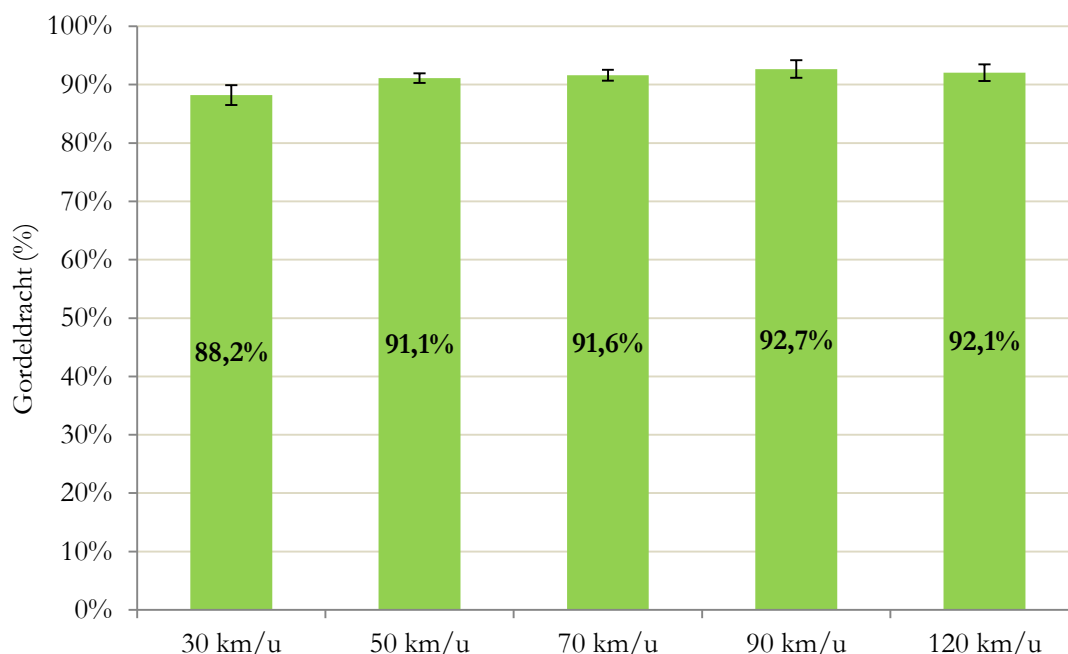
3.2.5. Gordeldracht volgens het moment van de week

Volgens de vorige gedragsmeting gordeldracht van 2012, heeft de dag van de week geen significante invloed op de gordeldracht bij de bestuurders en ook niet bij de passagiers voorin (Riguelle F., 2013). De resultaten van de studie van 2015 bevestigen deze stelling want er is geen significant verschil tussen de gordeldrachtscijfers van voertuigen die tijdens de week rijden (91,5%) ten opzichte van de voertuigen die tijdens het weekend rijden (90,5%).

3.2.6. Gordeldracht per snelheidsregime

Op basis van de toegelaten snelheid op de plaats van de meetlocatie en er vlak voor, kon de gordeldracht berekend worden voor de volgende snelheidsregimes: 30, 50, 70, 90 en 120 km/u (zie Figuur 5).

Figuur 5. Percentage gordeldracht in de wagen (alle inzittenden samen) in 2015, volgens het snelheidsregime.



Bron: BIVV, 2015

Na analyse van de resultaten, blijkt dat het percentage gordeldracht in de 30 km/u-zones (88,2%) significant lager ligt ($p < 0,05$) dan de percentages die we bij hogere snelheidsregimes hebben vastgesteld, waar de percentages allemaal boven de 90% lagen.

Dit is hetzelfde als we alleen kijken naar de bestuurders en de passagiers voorin en is trouwens een gegeven dat we vaststellen sinds de waarnemingen in 2003.

Dit zou te wijten zijn aan het feit dat het ongevalsrisico en de mogelijke gevolgen van een ongeval door een bepaald aantal bestuurders erg onderschat wordt. Ze denken dat het niet nodig is om een gordel te dragen wanneer er niet snel gereden wordt (Riguette F., 2013). Zelfs al is het zo dat inzittenden van een wagen 20 keer zoveel risico lopen om te overlijden bij een ongeval aan 80 km/u dan aan 30 km/u (WHO, 2004), toch blijft het risico op ernstige verwondingen bij een aanrijding aan lage snelheid bestaan.

Een andere verklaring voor het feit dat de gordel minder vaak gedragen wordt op 30 km/u-wegen, zou kunnen zijn dat de afstanden die binnen de zone 30 (binnen de bebouwde kom dus) afgelegd worden, vaak kortere afstanden zijn dan de trajecten op wegen met hogere snelheidsregimes (zoals de wegen buiten de bebouwde kom of de autosnelwegen). Weggebruikers geven de korte afstand ook aan als één van de voornaamste redenen om de gordel niet te dragen (Raftery S.J. et Wundersitz L.N., 2011).

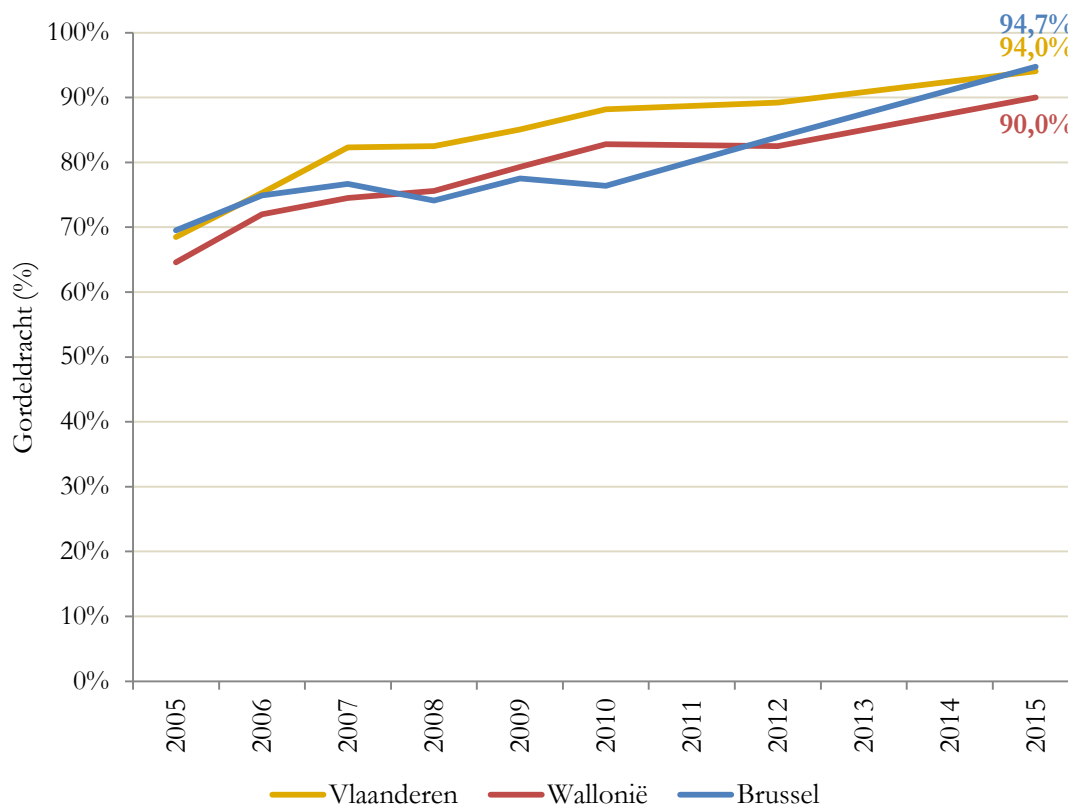
Men kan zich ook afvragen in hoeverre het niet dragen van de gordel vaker geobserveerd wordt wanneer iemand net ergens vertrekt of een parkeerplaats aan het zoeken is; met andere woorden in situaties die typisch zijn voor de bebouwde kom. Het zou dus inderdaad kunnen dat de gordel vaker achterwege gelaten wordt in dergelijke verkeerssituaties waar er minder snel gereden wordt.

3.2.7. Gordeldracht per gewest

In 2015 bedroeg het percentage gordeldracht vooraan in de wagen 94% in Vlaanderen, 90% in Wallonië en bijna 95% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De gordeldracht in Wallonië is dus significant lager ($p < 0,05$) dan in de andere gewesten. Er is echter geen significant verschil tussen de gordeldracht in Vlaanderen en die in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Als we van dichterbij kijken naar de gewestelijke evolutie van de gordeldracht in de afgelopen tien jaar, stellen we vast dat het percentage gordeldracht positief lijkt te evolueren in alle gewesten van het land (zie Figuur 6).

Figuur 6. Evolutie van het percentage gordeldracht voorin in de wagen (bestuurders en passagiers samen) in de verschillende gewesten van het land.



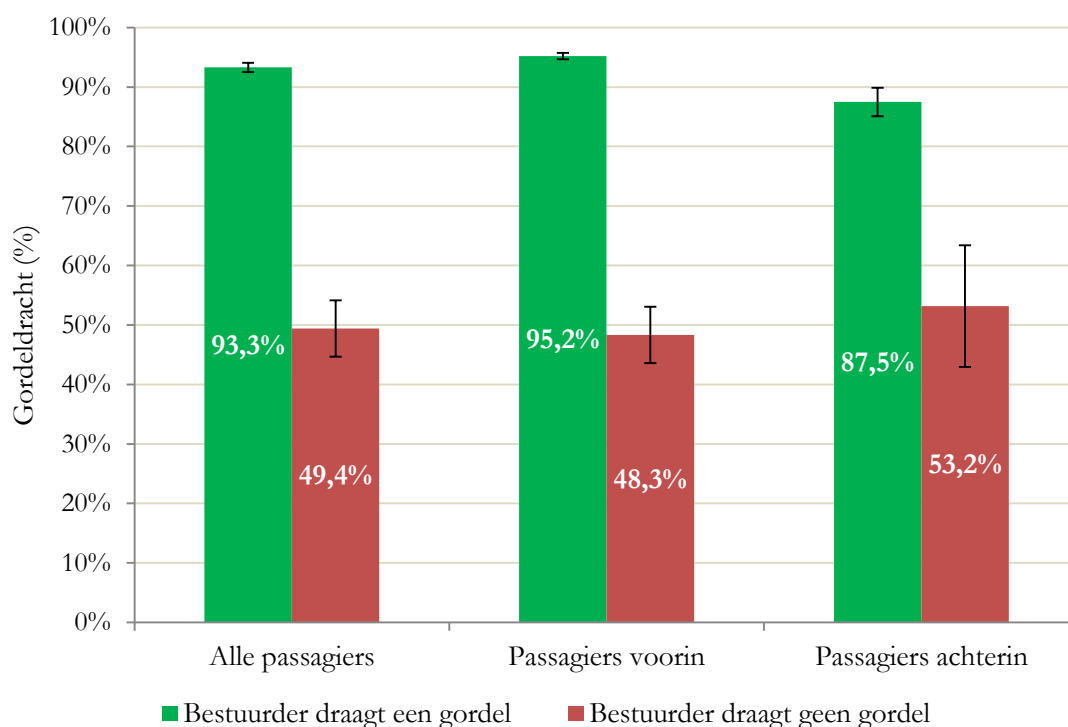
Het vastgestelde percentage gordeldracht in Wallonië, lijkt op dezelfde manier te evolueren dan in Vlaanderen, zij het met enige vertraging. Het vastgestelde percentage gordeldracht in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lijkt te stagneren tussen 2005 en 2010 maar stijgt aanzienlijk sinds 2010. Met een vooruitgang van 18 procentpunten in de afgelopen vijf jaar ten opzichte van 6 procentpunten in Vlaanderen en 7 procentpunten in Wallonië, behaalt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel het hoogste percentage gordeldracht (94,7%). Dit is bijna zo hoog als de doelstelling die tijdens de Staten-Generaal werd vastgelegd tegen 2010.

3.2.8. Verband tussen het gedrag van de bestuurder en dat van de passagiers

De invloed van het gedrag van de bestuurder op dat van de passagiers als het op gordeldracht aankomt, is niet gemakkelijk te meten. De gedragsmetingen die bij de inzittenden van elk voertuig werden uitgevoerd, hebben echter wel een verband kunnen aantonen tussen de gordeldracht van de passagiers en het gedrag van de bestuurder (zie Figuur 7).

Figuur 7 toont aan dat het percentage gordeldracht bij de passagiers veel hoger ligt wanneer de bestuurder zelf ook een gordel draagt (93,3%) dan wanneer de bestuurder zelf geen draagt (49,4%). Hoewel we niet met zekerheid kunnen zeggen in welke mate het gedrag van de bestuurder invloed heeft op het gedrag van de passagiers, kunnen we uit cijfers toch afleiden dat er wel degelijk een nauw verband bestaat tussen het geobserveerde gedrag van de bestuurder en dat van de passagiers in hetzelfde voertuig.

Figuur 7. Percentage passagiers dat een gordel droeg in functie van het gedrag van de bestuurder.



Bron: BIVV, 2015

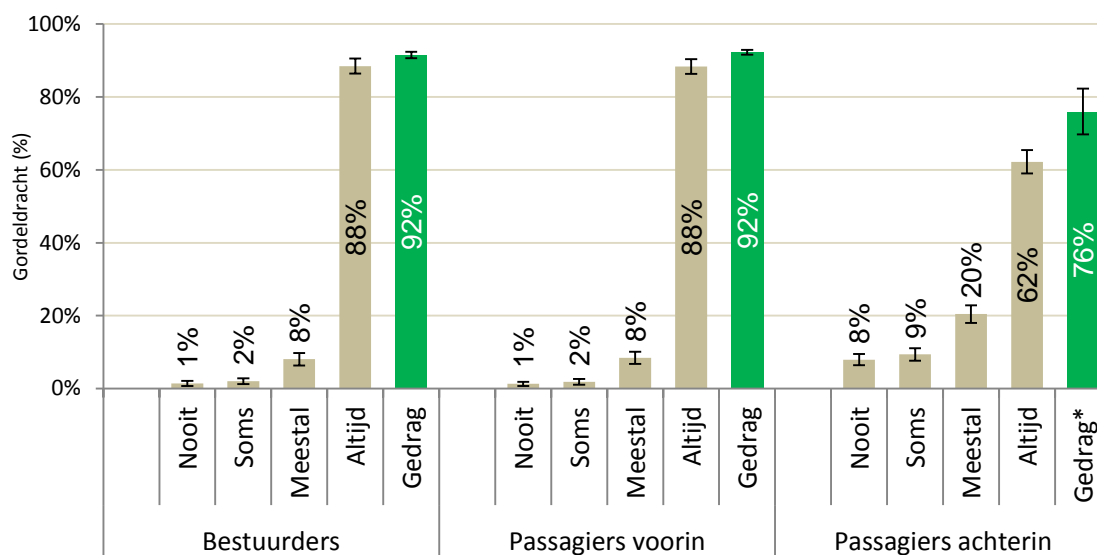
Op basis van eerdere resultaten uit de attitudemetingen van het BIVV in 2012, is het verband tussen het geobserveerde gedrag van inzittenden in hetzelfde voertuig ook aangetoond. Zo verklaarde 79% van de bestuurders dat ze systematisch aan hun passagiers vragen om zich vast te klikken (Meesmann U. et Boets S., 2014). Verschillende studies bevestigen de stelling dat de passagiers meer geneigd zouden zijn hun gordel te dragen wanneer de bestuurder zelf ook een gordel aan heeft (zie Nambisan S.S. & Vasudevan V., 2007).

3.3. Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen

Wanneer we de gedragsmetingen willen vergelijken met de attitudemetingen, stoten we op verschillende moeilijkheden. Een eerste moeilijkheid is dat de twee soorten metingen een verschillende aanpak hebben om de gordeldracht te meten. Gedragsmetingen zijn gebaseerd op het meten van daadwerkelijk gedrag terwijl de attitudemetingen gebaseerd zijn op “toegegeven” houdingen ten opzichte van bepaalde gewoontes in het verkeer. Een tweede moeilijkheid is ook dat de attitudemetingen gebaseerd zijn op verschillende categorieën (zoals de categorieën personen die verklaren dat ze “altijd” hun gordel dragen en zij die verklaren hun gordel “meestal” te dragen), terwijl de gedragsmetingen slechts op een dichotomische indeling gebaseerd zijn.

Voor zover we de twee typen metingen kunnen vergelijken, zien we dat 88% van de bestuurders en de passagiers voorin bij de attitudemetingen verklaart de veiligheidsgordel altijd te dragen, terwijl we bij de gedragsmetingen zien dat bijna 92% van hen effectief een gordel draagt (zie Figuur 8). Omdat deze percentages redelijk dicht bij elkaar liggen, kunnen we van de stelling uitgaan dat de houding die personen aannemen ten opzichte van gordeldracht een juiste inschatting geeft van het gedrag dat we in de realiteit observeren (zie ook Riguelle F., 2013).

Figuur 8: Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen in 2015.



* Alleen volwassenen
Bron: BIVV, 2015

De attitudemetingen en de gedragsmetingen verschillen wel veel van elkaar als we kijken naar de passagiers achterin in de wagen (aangezien er in de attitudemetingen alleen volwassenen ouder dan 18 jaar werden ondervraagd, hebben we in bovenstaande grafiek voor de gedragsmeting ook alleen maar de gegevens over gordeldracht bij volwassenen opgenomen). De attitudemeting geeft aan dat 62% van de passagiers achterin hun gordel altijd draagt ten opzichte van 76% bij de gedragsmeting. Hierbij moeten we wel opmerken dat er in deze vergelijking geen rekening werd gehouden met de categorie personen die aangaven hun gordel “meestal” te dragen. In dit verband moeten we ook vaststellen dat in de attitudemetingen 20% van de passagiers achterin toegeeft de gordel “meestal” te dragen terwijl dat bij de passagiers voorin en bij de bestuurders slechts 8% is.

3.4. Gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen

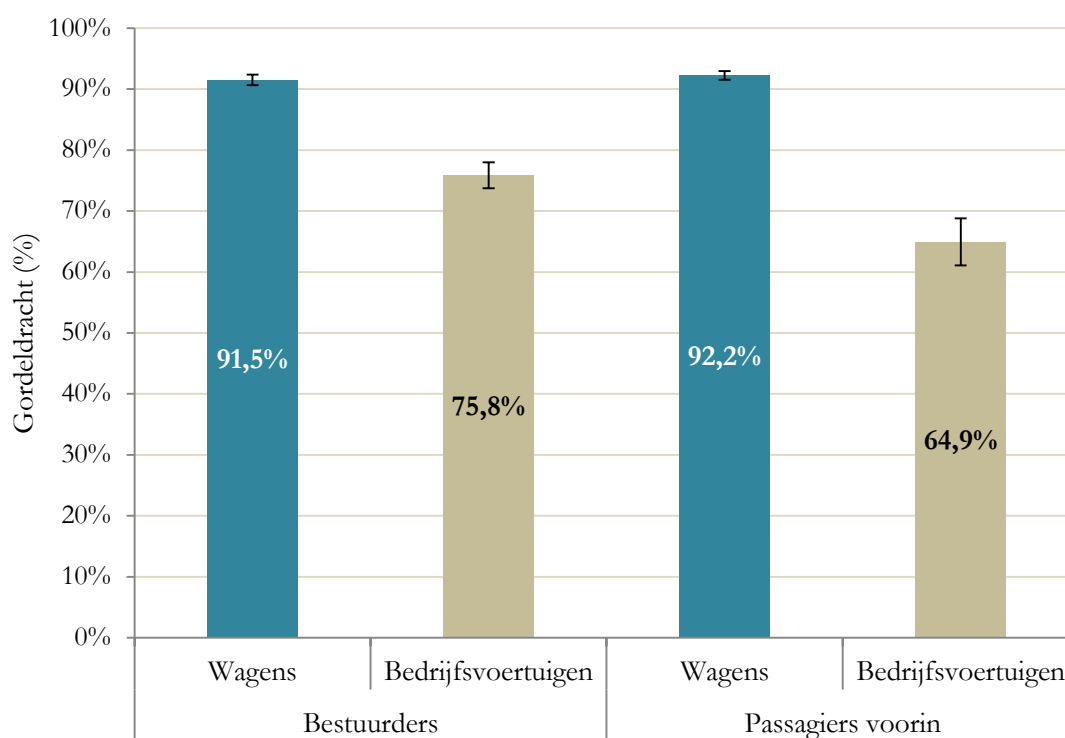
Ongeveer 10% van de waarnemingen in onze studie gebeurde bij personen in een bedrijfsvoertuig van het type bestelwagen. Ter herinnering: deze voertuigen zijn (meestal) bestemd voor het transport van

goederen. Hun massa in beladen toestand mag niet hoger zijn dan 3,5 ton. Zoals eerder aangegeven, hebben we ervoor gekozen om deze categorie voertuigen apart te behandelen van de privéwagens aangezien de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen normaal gezien lager ligt (zie pag. 11).

Volgens de gedragsmetingen bedraagt het percentage gordeldracht voorin in een bedrijfsvoertuig⁴ slechts 73,3% terwijl dit 91,7% bedraagt bij privéwagens. Dat is een verschil van 18,4 procentpunten. Dit bevestigt dus de stelling dat de gordel meer achterwege wordt gelaten in bedrijfsvoertuigen (meestal bedrijfswagens) dan in privéwagens.

Figuur 9 maakt een vergelijking van het percentage gordeldracht van bestuurders en passagiers die vooraan in een privéwagen zitten ten opzichte van in een bedrijfsvoertuig.

Figuur 9. Vergelijking van het percentage gordeldracht van bestuurders en passagiers die vooraan zitten in een privéwagen ten opzichte van in een bedrijfsvoertuig.



Bron: BIVV, 2015

Het verschil tussen de waargenomen cijfers van de twee categorieën voertuigen is significant. Terwijl 91,5% van de bestuurders van personenwagens een gordel draagt, heeft slechts 75,8% van de bestuurders van een bedrijfsvoertuig een gordel om (een verschil van 15,7 procentpunten). Deze percentages stijgen respectievelijk tot 92,2% en 64,9% voor passagiers voorin in de voertuigen.

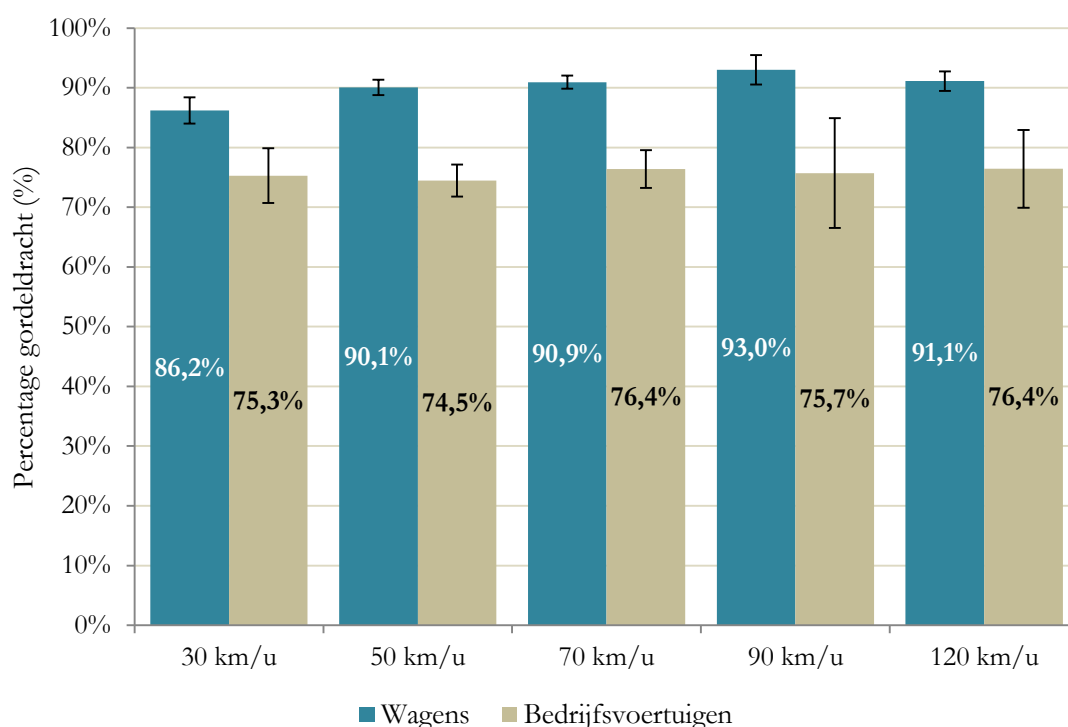
We merken echter op dat 88% van de inzittenden van een bedrijfsvoertuig een man is. Maar deze factor is niet bepalend om het verschil qua gordeldracht tussen de twee categorieën voertuigen te verklaren. Want als we kijken naar de gordeldracht van mannen alleen, zien we dat het percentage 74,8% bedraagt voor de bedrijfsvoertuigen ten opzichte van 90,4% bij de privéwagens. Dit is nog steeds een verschil van 15,6 procentpunten of bijna hetzelfde verschil dan wanneer we kijken naar alle bestuurders samen, zonder onderscheid te maken qua geslacht.

⁴ Er zaten quasi geen passagiers achteraan in een bedrijfsvoertuig (slechts in 0,8% van de gevallen). Daarom werd er voor de analyse alleen rekening gehouden met de bestuurders en de passagiers voorin.

Een andere stelling die we kunnen aanhalen om de waargenomen verschillen tussen de twee categorieën voertuigen te verklaren, zou kunnen zijn dat de verdeling van het aantal voertuigen dat we in de diverse snelheidsregimes geobserveerd hebben, verschilt volgens het type voertuig. Zo zouden er meer bedrijfsvoertuigen binnen de bebouwde kom en in de zones 30 rijden, waar de gordel minder vaak gedragen wordt. Nochtans hebben we in verhouding niet meer bedrijfsvoertuigen in de zone 30 geobserveerd dan in de zones met andere snelheidsregimes dan dat we dezelfde berekening zouden doen met personenwagens.

In Figuur 10 zien we bovendien dat ongeacht het snelheidsregime, de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen systematisch significant lager ($p < 0,05$) is dan bij personenwagens.

Figuur 10. Vergelijking van de gordeldracht bij bestuurders van personenwagens en bedrijfswagens volgens de verschillende snelheidsregimes.



Bron: BIVV, 2015

De hypothese van een gedifferentieerde verdeling van het aantal bedrijfsvoertuigen en personenwagens over het wegennet om het verschil in gordeldracht tussen beide categorieën uit te leggen, is dus niet correct. Want de geobserveerde verschillen zijn er zowel binnen de bebouwde kom als op de nationale wegen en op de autosnelwegen.

3.5. Gordeldracht in Europa

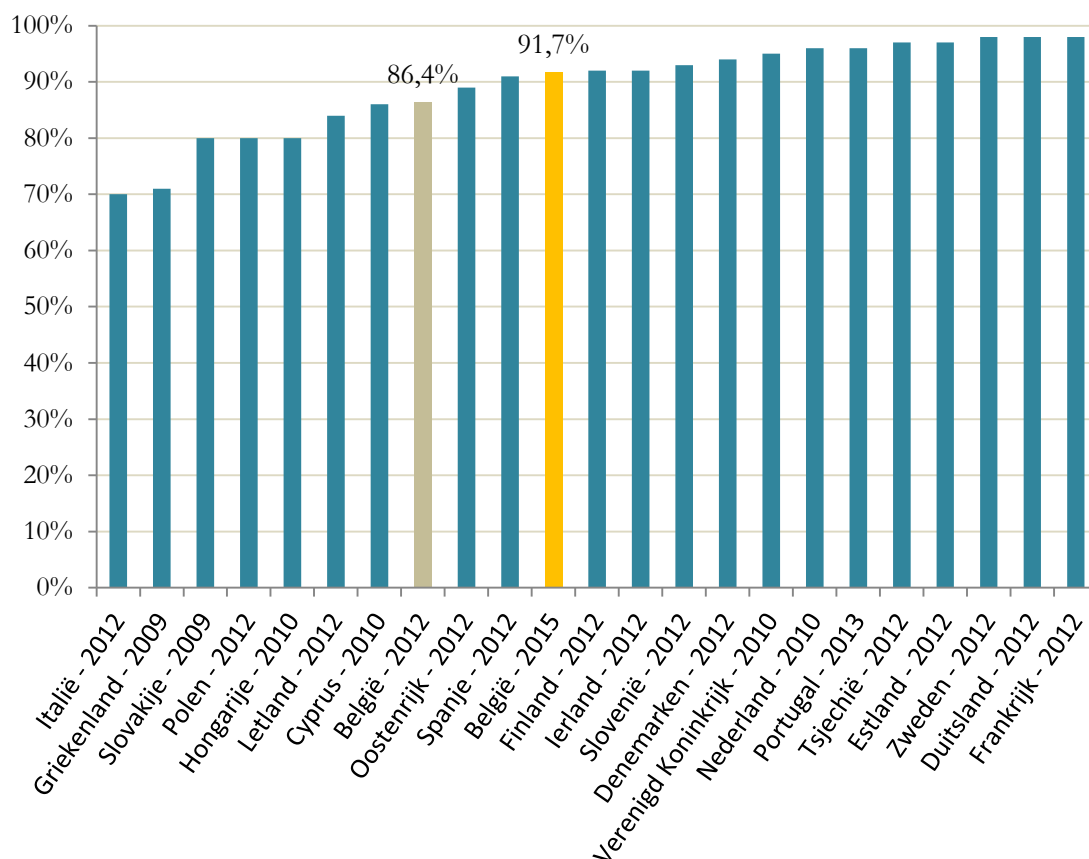
In Figuur 11 kunnen we het nationale percentage gordeldracht vergelijken met de meest recente prestatie-indicatoren (die grotendeels in 2012 werden berekend) die men kon waarnemen in de meeste andere landen van de Europese Unie.

Als we naar de grafiek kijken, kunnen we vaststellen dat Frankrijk, Duitsland en Zweden het best scoren met 98% van de bestuurders en passagiers voorin die de veiligheidsgordel dragen. Als we de score van België in 2015 bekijken (91,7%), zien we dat we ver achter onze buurlanden blijven. Zo behalen Frankrijk, Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk een percentage dat gelijk of zelfs hoger is dan 95%. Dat

is minstens 3 procentpunten meer dan België in 2015, en bijna 9 procentpunten meer dan het percentage gordeldracht in 2012 (86,4%).

De internationale vergelijkingen blijven echter indicaties aangezien we niet over variabiliteitsgegevens beschikken. Daarenboven berekent elk land de percentages volgens hun eigen methode en worden de gegevens niet in dezelfde periode berekend.

Figuur 11. Percentage gordeldracht voorin in voertuigen in België (2012 en 2015) en in de meeste Europese landen (2009-2013).



Bron: ETSC (2014), BIVV (2015); infografie: BIVV

4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In het kader van de gedragsmetingen verkeersveiligheid die uitgevoerd worden door het BIVV en op vraag van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) wordt de nationale gedragsmeting rond gordeldracht regelmatig opgevolgd. De gedragsmeting bestaat uit een reële waarneming van de gordeldracht bij bestuurders en passagiers van een voertuig.

Tot in 2012 behandelden de studies van het BIVV alleen maar de gordeldracht van de bestuurders en de passagiers voorin in een voertuig. Voor de studie van 2015 werd er voor de eerste keer ook een meting gedaan van de gordeldracht bij de passagiers achterin. Voor de observatie van de passagiers achterin moest er een nieuwe methodologie ontwikkeld worden zodat de gedragsmeting gordel verder uitgebreid kon worden maar tegelijkertijd ook de evolutie van het gedrag voorin in de wagen opgevolgd kon blijven worden.

Door de nieuwe methode moesten er nieuwe waarnemingslocaties gekozen worden aan kruispunten met verkeerslichten zodat het mogelijk werd om de passagiers achterin in de wagen even goed te kunnen observeren. Er moest extra aandacht geschonken worden aan het waarnemingsprotocol van de gordeldracht, gezien de moeilijkheden die eigen zijn aan het observeren van passagiers achterin (vooral zichtbaarheidsproblemen omdat er achteraan vaker getinte autoruiten zijn of door de aanwezigheid van kinderzitjes waarbij het niet altijd duidelijk is of de kinderen effectief vastgeklikt zitten of niet).

Naast de observatie van de passagiers achterin, hebben we ook de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen onderzocht. Om deze meting te kunnen doen was het niet nodig om de waarnemingsmethode die we normaal gezien gebruiken, te veranderen. Alleen was er voor de analyse van de gegevens wel een aparte weging nodig voor dit type voertuig, waarbij we rekening hielden met de geobserveerde verkeersdrukte en de verdeling van de voertuigen over het wegennet. De meeste bedrijfsvoertuigen zijn firmawagens waarbij we zien dat de gordel vaker achterwege wordt gelaten dan bij privéwagens. Dat is ook de reden waarom de gegevens uit deze metingen, in een aparte analyse behandeld werden.

4.1. Samenvatting en interpretatie van de belangrijkste resultaten

Dankzij de gedragsmetingen die in 2015 werden uitgevoerd, hebben we het percentage gordeldracht kunnen vaststellen bij bestuurders en passagiers van voertuigen die binnen het Belgische wegennet rijden. Het nationale percentage gordeldracht dat gemeten werd voorin in de wagen bedroeg 91,7% en het percentage gordeldracht achterin was 85,5%.

Daarenboven hebben we dankzij de studie ook een aantal factoren en omstandigheden kunnen bepalen die significant verband houden met het dragen van de gordel. Zo hebben we onder andere volgende zaken kunnen onderscheiden: de plaats waar iemand zit in een voertuig, het type voertuig, het gedrag van de bestuurder ten opzichte van de passagiers, het type inzittende (man, vrouw, kind), de waarnemingslocatie (het gewest) en het geldende snelheidsregime.

- De plaats waar een persoon zit in een voertuig heeft een doorslaggevende invloed op het gebruik van de gordel. De passagiers die achterin zitten, zijn inderdaad minder geneigd om hun gordel aan te doen (85,5%) dan de bestuurder en de passagiers voorin (91,7%). Waar de persoon voorin precies zit heeft echter slechts een zeer kleine invloed op de gordeldracht. Het percentage gordeldracht bij de passagiers voorin (92,2%) is maar een beetje hoger dan dat van de bestuurders (91,5%).
- De gordeldracht hangt sterk af van het type voertuig: of het een (privé) personenwagen is of een bedrijfsvoertuig. De gordeldracht bedraagt 91,7% bij privéwagens en 73,3% vooraan bij de bedrijfsvoertuigen. Deze vaststelling bevestigt de stelling (die we eerder aanhaalden) dat het gebruik van de gordel vaker achterwege wordt gelaten bij bedrijfsvoertuigen dan bij privéwagens. Het verschil qua gordeldracht tussen de twee categorieën voertuigen is al onderwerp geweest van verschillende studies en werd ook vastgesteld in andere landen. Bijvoorbeeld in Zwitserland, waar slechts 82% van de bestuurders van transportvoertuigen (bestelwagens, vrachtwagens en voertuigen met een laadbak inbegrepen) een gordel draagt, ten opzichte van 95% van de bestuurders van een privéwagen (BPA, 2015).

- Een belangrijk aspect dat uit de studie is gebleken, is dat de gordeldracht van de bestuurder een rechtstreekse invloed heeft op de gordeldracht van de passagiers; ongeacht de plaats waar ze zitten in het voertuig. Het percentage gordeldracht van de passagiers is veel hoger wanneer de bestuurder zelf ook een gordel draagt (93,3%) dan wanneer deze geen gordel aan heeft (49,4%). Deze vaststelling geldt ook achterin de wagen waar er meestal kinderen zitten. De invloed van het gedrag van de bestuurder op de gordeldracht van de kinderen achterin werd reeds aangetoond in een aparte studie van het BIVV. Uit die studie bleek dat de verhouding vastgeklikte kinderen varieert in functie van de verwantschap tussen het kind en de bestuurder (Roynard M., 2015).
- De studie heeft ook kunnen aantonen dat mannen minder geneigd zijn hun veiligheidsgordel te dragen dan vrouwen en kinderen, en dit ongeacht de plaats waar ze zitten in het voertuig. Dit fenomeen is gedeeltelijk te verklaren doordat vrouwen en mannen verkeersveiligheid anders beleven. Dit zou hun gordelgedrag ook bepalen. De attitudemetingen hebben hier trouwens ook aangetoond dat dubbel zoveel mannen het “aanvaardbaar” vinden de gordel niet te dragen dan vrouwen (Meesmann U. et Boets S., 2014). De attitudemetingen hebben aangetoond dat 49% van de vrouwen zich achterin in de wagen niet veilig voelt zonder gordel, ten opzichte van 36% van de mannen (Boulanger A., Dewil N. & Silverans P., 2011). Problemen met de gordeldracht achterin zien we vooral bij de jonge passagiers, want drie vierde van de passagiers die achteraan zitten, zijn kinderen. Toch hebben we vastgesteld dat het percentage kinderen dat vastgeklikt zit (88,5%) significant hoger is dan het percentage vastgemaakte volwassenen (76,0%).
- Wat de locaties betreft, daar hebben we kunnen vaststellen dat er een significant verschil is tussen de gordeldracht in Wallonië (90%) ten opzichte van de andere gewesten: 94% in Vlaanderen en 95% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De evolutie toonde in de loop der jaren een intergewestelijke schommeling aan en dan vooral in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat achtereenvolgens minder goed en dan weer beter scoorde ten opzichte van de andere gewesten en momenteel de beste score behaalt op het gebied van gordeldracht. Het percentage dat in Wallonië werd vastgesteld, blijft steeds achter ten opzichte van Vlaanderen. De verschillen tussen de gewesten blijven moeilijk te interpreteren omdat ze afhangen van verschillende factoren zoals bv. socio-economische factoren waar we in deze studie geen rekening mee hebben gehouden. Via de attitudemetingen van het BIVV hebben we kunnen vaststellen dat 80% van de Vlamingen vindt dat een gordel dragen een gewoonte is voor de bestuurder, ten opzichte van 65% van de Walen (Boulanger A., Dewil N. & Silverans P., 2011). Ook de gedragsmetingen op gewestelijk niveau bevestigen deze verschillen.
- Een andere factor die een significante invloed heeft op het gebruik van de gordel is het geldende snelheidsregime. De weggebruikers die binnen de zone 30 rijden, zijn inderdaad minder vaak vastgeklikt dan diegenen die op wegen rijden waar er een hogere snelheid toegelaten is. Dit fenomeen zou gedeeltelijk te verklaren zijn door het feit dat sommige weggebruikers het risico en de gevolgen van een ongeval aan een lagere snelheid onderschatten. Een andere reden kan zijn dat de afgelegde trajecten binnen de zone 30 vaak kortere afstanden zijn dan de trajecten die afgelegd worden op wegen waar er een hogere snelheid toegelaten is. Uit verschillende studies blijkt dat de korte afstand het vaakst aangehaald wordt door weggebruikers als reden om de veiligheidsgordel niet te dragen (zie Raftery S.J. & Wundersitz L.N., 2011).

4.2. Objectieven van de Staten-Generaal

Met een nationaal percentage gordeldracht voorin dat geëvolueerd is van 67% naar bijna 92% in de afgelopen tien jaar, heeft ons land een aanzienlijke groei gekend (+38%). Het percentage gordeldracht dat in 2015 geobserveerd werd (91,7%) is nog steeds niet goed genoeg om de doelstelling te behalen die vastgelegd werd door de Staten-Generaal van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (SGVV). Zij hadden 95% vooropgesteld tegen 2010.

Als we ons land trouwens vergelijken met de percentages gordeldracht in verschillende andere landen, zien we dat België niet tot de beste Europese landen behoort. Er zijn bijkomende inspanningen nodig opdat de veiligheidsgordel beter ingeburgerd zou geraken bij de weggebruikers. Dat is de enige manier om te kunnen wedijveren met landen die een veel betere score behalen binnen deze materie (zoals volgende

landen: Frankrijk, Duitsland, Nederland en Het Verenigd Koninkrijk, waar het percentage gordeldracht voorin hoger ligt dan 95%).

Wat de gordeldracht achterin in een voertuig betreft, daar heeft de studie aangetoond dat 85,5% een gordel draagt. Dit percentage is significant lager dan de gordeldracht voorin. We behalen hier echter wel de doelstelling mee die door de Staten-Generaal (SGVV) werd vastgesteld, namelijk 80% van de passagiers achterin moet de veiligheidsgordel dragen tegen 2010. De doelstelling van de Staten-Generaal werd echter niet behaald als we kijken naar de gordeldracht bij kinderen (88,5%). Want er werd een specifieke doelstelling bepaald voor deze categorie passagiers tijdens de Staten-Generaal. De doelstelling was een percentage van 95% correct vastgeklikte kinderen tegen 2005 (FCVV, 2007). Dit percentage geldt zowel voor het gebruik van de klassieke veiligheidsgordel als voor alle kinderbeveiligingssystemen. Er moet dus gewerkt worden aan een betere beveiliging van alle personen die achteraan zitten in een voertuig. Temeer dat ongeveer drie jonge kinderen op vier (die alleen met de veiligheidsgordel vastzitten) niet correct vastgeklikt zouden zijn (Roynard M., 2015). Hoewel deze verhouding een indicatie blijft omdat het niet representatief is voor het gedrag op nationale schaal, moet het aantal “vastgeklikte” kinderen volgens de gedragsmeting 2015 wel hoger liggen dan het aantal correct vastgeklikte kinderen. Of de kinderen al dan niet juist vastgeklikt zaten in het geschikte kinderbeveiligingssysteem werd in deze studie niet behandeld. Het is dan ook niet mogelijk om de verhouding kinderen in te schatten die volledig en helemaal volgens de veiligheidsvoorschriften vastgeklikt zaten.

4.3. Aanbevelingen

De gedragsmetingen die we sinds 2003 uitvoeren, hebben aangetoond dat er een aanzienlijke stijging is van de gordeldracht voorin in de wagen (+35 procentpunten). Hoewel het percentage gordeldracht in 2015 gestegen is tot bijna 92% voorin in de wagen (dit is het hoogste percentage dat ooit gemeten werd sinds de start van de metingen), werden de verhoopte doelstellingen nog niet behaald.

Meer sensibiliseringscampagnes, versterkte controles of een algemene verspreiding van gordelverklikkers bij het niet dragen van de gordel (zeker dankzij de recente vernieuwing van het Belgische wagenpark met voertuigen die meer uitgerust zijn met dergelijke waarschuwingssystemen), zijn allemaal mogelijke oplossingen om de weggebruikers aan te zetten de gordel meer te dragen tijdens verplaatsingen.

Aangezien er verschillende factoren en omstandigheden een significante invloed blijken te hebben op het gebruik van de gordel in een voertuig, kunnen er een aantal maatregelen die het gebruik van de gordel bevorderen, aangepast worden. Bijvoorbeeld een verdubbeling en een algemene verspreiding van de gordelverklikkers voor de passagiers achterin in een voertuig. Het BIVV is trouwens voorstander om een gordelverklikker verplicht te maken voor alle inzittenden van een voertuig.

Gezien het grote aantal jonge passagiers achterin in een wagen, is het ook belangrijk om de ouders te sensibiliseren rond het belang van het systematisch vastklikken van hun kinderen en indien nodig hen ook in te lichten rond het gebruik van een aangepast kinderbeveiligingssysteem.

Ook andere maatregelen kunnen ervoor zorgen dat de gordel meer gedragen wordt in bepaalde voertuigen zoals bedrijfsvoertuigen en bestelwagens. In dit specifieke geval zouden de bedrijven gesensibiliseerd moeten worden rond verkeersveiligheid en zouden ze moeten aangemoedigd worden om een beleid te ontwikkelen dat werknemers aanzet om de gordel steeds te dragen als ze de baan op moeten voor het werk.

REFERENTIES

- Boulanger, A., Dewil, N., & Silverans, P. (2011). Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium Verkeersveiligheid.
- BPA (2015). Meting 2015 van de BPA van het percentage gordelgebruik, Preventiebureau voor Ongevallen, Bern.
- Eby, D.W., Fordyce, T.A., & Vivoda, J.M. (2002). A comparison of safety belt use between commercial and noncommercial light-vehicle occupants, *Accident analysis and Prevention*, n°34, pp.285-291.
- Elvik, R., Vaa, T., Sorensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Second Edition.
- ETSC (2014). Ranking EU progress on car occupant safety. Pin Flash Report 27. European Transport Safety Council, april 2014.
- Europese Unie (2016). Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=CELEX:31991L0671> (februari 2016).
- FCVV (2007). Federale Commissie Verkeersveiligheid. Dossier: veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen, Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2007.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Nambisan, S.S. & Vasudevan, V. (2007). Is seat belt usage by front seat passengers related to seat belt usage by their drivers? *Journal of Safety Research* 38 (2007), 545-555.
- WHO (2004). Rapport rond preventie en traumatismes te wijten aan een verkeersongeval. Het rapport werd gepubliceerd onder de directie van Peden M., Scurfi eld R., Sleet D., Mohan D., A. Hyder A., Jarawan E. et Mathers C. (2004). Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), Genève, 2004.
- Raftery, S.J. & Wundersitz, L.N. (2011). No restraint? Understanding differences in seat belt use between fatal crashes and observational surveys. CASR090 Report Series, Centre for Automotive Safety Research, *Journal of Safety Research* 31 (4), 211-220, Maart 2011.
- Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Roynard, M. (2015). Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Slootmans, F. & De Schrijver, G. (2015). Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Wegcode (2016). Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. <http://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/205-art35> (februari 2016).

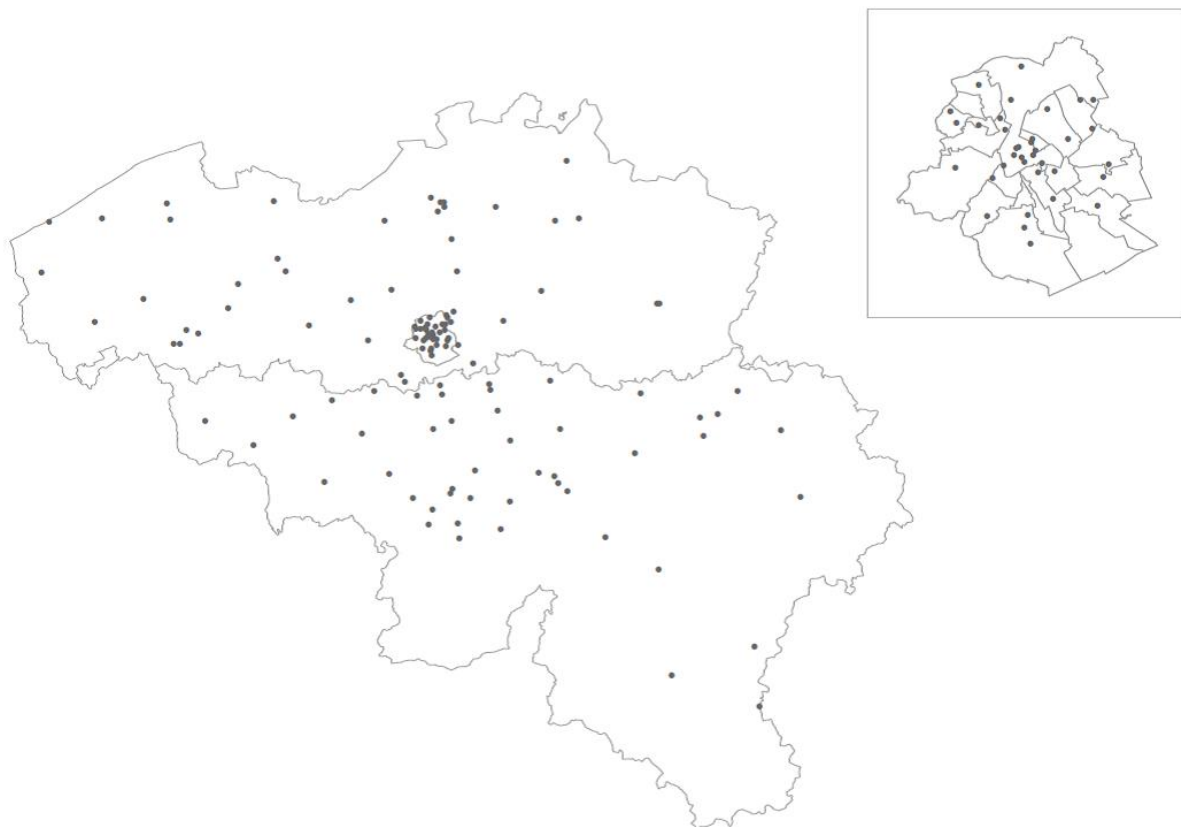
BIJLAGEN**Bijlage 1. Aantal uitgevoerde observaties in functie van het snelheidsregime en de dag van observatie.**

Snelheidsregime	30 km/u	50 km/u	70 km/u	90 km/u	120 km/u	Totaal
Weekdag	12.473	33.394	10.964	4.278	6.551	67.660
Weekenddag	9.660	19.047	6.194	590	2.766	38.257
Totaal	22.133	52.441	17.158	4.868	9.317	105.917

Bron: BIVV, 2015

Bijlage 2. Lokalisatie van de waarnemingslocaties.

Brussels Hoofdstedelijk Gewest



Bron: BIVV, 2015

Bijlage 3. Doelstellingen van de Staten-Generaal van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (SGVV) inzake gordeldracht.

% vastgestelde gordeldracht	2007	2008	2009	2010
Bestuurder	78	84	90	95
Passagier voorin	78	84	90	95
Passagier achterin	65	70	75	80

Bron: FCVV, 2007



Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
info@bivv.be

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