

STATISTISCH RAPPORT 2017

GEDRAG IN HET VERKEER



Kenniscentrum
Verkeersveiligheid



Federale Overheidsdienst
Mobiliteit en Vervoer

Statistisch Rapport 2017 Gedrag in het verkeer

Statistisch rapport 2017 - 2017-S-03-NL

D/2017/0779/46

Auteur: Annelies Schoeters

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 25/07/2017

Gelieve naar dit document te refereren als: Schoeters, A. (2017) *Statistisch Rapport 2017 Gedrag in het verkeer*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Schoeters, A. (2017) *Rapport Statistique 2017 Comportement dans le trafic*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het BIVV. Het BIVV kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in dit rapport mogen enkel hernoemen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

INHOUD

SCOPE	1
1. GEDRAG IN HET VERKEER - ALGEMEEN	2
2. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL	5
2.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	5
2.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	6
2.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	8
3. SNELHEID EN TE SNEL RIJDEN	9
3.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	10
3.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	13
3.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	15
4. DRAGEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL	17
4.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	17
4.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	19
4.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	20
5. GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN	21
5.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	21
5.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	22
5.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	23
6. SLAPERIGHEID EN VERMOEIDHEID	24
6.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	28
6.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	29
7. AFLEIDING	24
7.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	24
7.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	26
7.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	27
GEBRUIKTE TERMINOLOGIE	30
GEGEVENSBRONNEN	33

SCOPE

Dit rapport maakt deel uit van een **reeks statistische rapporten** die jaarlijks door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het BIVV als van externe bronnen. Het doel is een zo volledig mogelijk statistisch beeld te geven van de situatie in een welbepaald gebied van de verkeersveiligheid. In dit statistisch rapport worden de meest recent beschikbare gegevens over het gedrag van verkeersdeelnemers in België samengevat.

Dit rapport behandelt voornamelijk het gedrag van autobestuurders. Volgende versies van dit statistisch rapport zullen, als dit mogelijk is, ook risicovolle gedragskenmerken van andere types weggebruikers opnemen. De voorgestelde gegevens zijn hoofdzakelijk afkomstig van onderzoeksprojecten en studies die door het BIVV zijn uitgevoerd. Uiteraard diende een selectie gemaakt te worden uit de beschikbare gegevens. Op het einde van dit rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de inleidende teksten als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

De focus in dit rapport ligt op het zogenaamde “**risicogedrag**”. Daarmee bedoelen we gedrag dat het ongevalsrisico en de ernst ervan voor de verkeersdeelnemers verhoogt. De risicogedragsaspecten die in dit rapport behandeld worden zijn:

- ▶ rijden onder invloed van alcohol;
- ▶ snelheid en te snel rijden;
- ▶ (niet-)dragen van een veiligheidsgordel;
- ▶ (in)correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen;
- ▶ afleiding achter het stuur;
- ▶ slaperigheid en vermoeidheid achter het stuur.

Omdat er een causale relatie bestaat tussen dit soort gedrag en verkeersongevallen en hun ernst, kunnen gedragskenmerken in het verkeer beschouwd worden als prestatie-indicatoren van verkeersveiligheid. Met andere woorden, het gedrag van verkeersdeelnemers vormt een goede voorspeller voor verkeersveiligheid:

- ▶ Alcohol doet het risico op een ongeval toenemen omdat het de rijvaardigheid aantast.
- ▶ Snelheid speelt zowel bij het risico op een ongeval als bij de ernst ervan een belangrijke rol. Te snel rijden kan zowel een directe oorzaak zijn van een ongeval of het ongeval in de hand werken omdat snelheid een bepalende invloed heeft op de reactietijd waarover een bestuurder beschikt om op een onverwachte gebeurtenis te reageren. Een hoge 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.
- ▶ Het dragen van de gordel en het correct vastklikken van kinderen in een daarvoor voorzien kinderbeveiligingssysteem hebben ook een grote invloed op de ernst van het ongeval. Uit onderzoek blijkt dat de helft van de verkeersdoden die de veiligheidsgordel niet droegen, gered hadden kunnen worden indien ze deze wel hadden gedragen (ETSC, 2007 in Riguelle, 2013 p.6).
- ▶ Daarnaast zijn ook afleiding en slaperigheid twee belangrijke ongevalsoorzaken. Uit onderzoek blijkt dat onze hersenen zich moeilijk op meerdere dingen tegelijk kunnen concentreren. Visuele, cognitieve of auditieve prikkels die niets met het rijden te maken hebben, zoals bijvoorbeeld telefoneren, kunnen de bestuurder afleiden van zijn primaire rij-taak (Johns Hopkins University, 2005).

Dit rapport vertrekt voornamelijk vanuit **geobserveerd gedrag**. Waar deze gegevens niet beschikbaar zijn, worden statistische gegevens over **zelfgerapporteerd gedrag** gegeven. Deze laatste moeten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden omdat sociale wenselijkheid hier een rol kan spelen.

In dit rapport wordt niet ingegaan op de sociaal-cognitieve determinanten van gedrag. Dit zijn bijvoorbeeld achterliggende attitudes, de subjectieve norm of de gepercipieerde gedragscontrole die onderliggende factoren kunnen zijn in het vertonen van een bepaald risicogedrag. Enkel in het eerste deel worden ter illustratie statistieken getoond van de risico-perceptie en aanvaardbaarheid van bepaald risicogedrag in het verkeer.

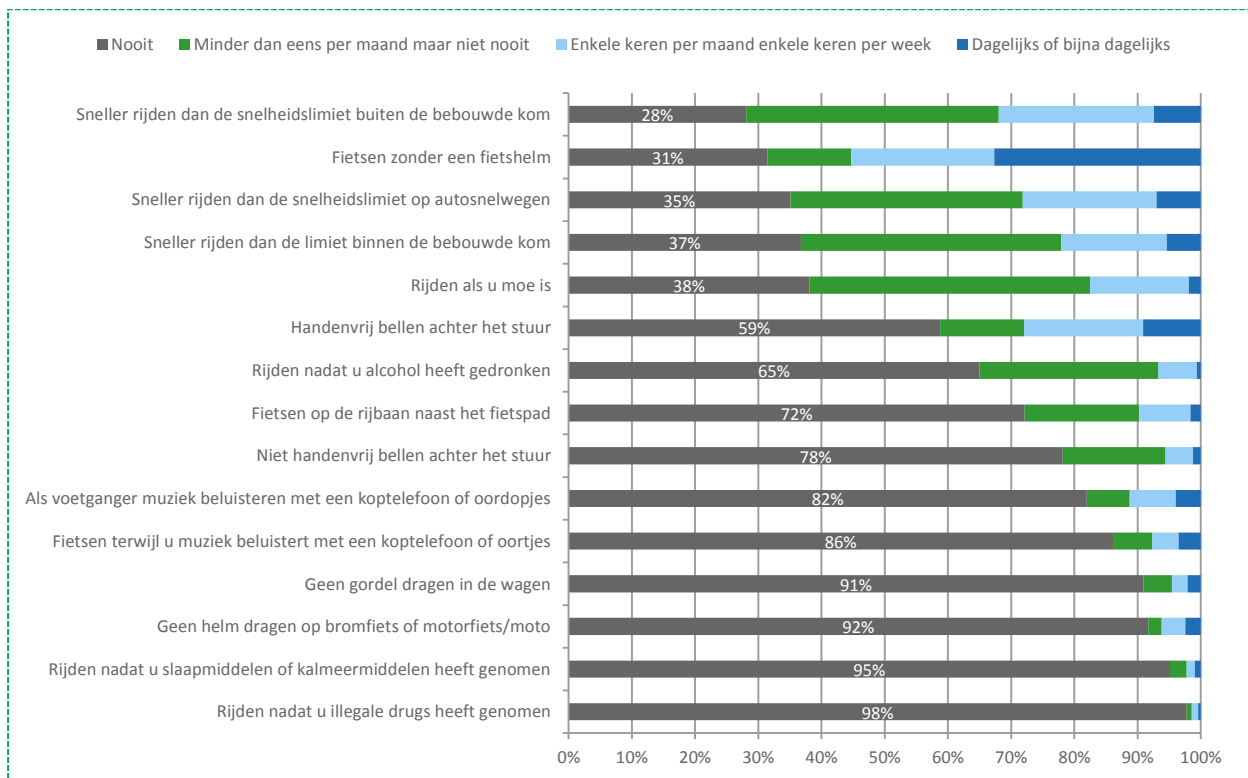
1. GEDRAG IN HET VERKEER - ALGEMEEN

Dit hoofdstuk bevat enkele algemene grafieken die het gedrag van verkeersdeelnemers samenvatten. Het gaat hier telkens over alle weggebruikers, dus niet enkel over autobestuurders. Voor deze grafieken werd gebruik gemaakt van de nationale verkeersonveiligheidsenquête en de ESRA-enquête. De nationale verkeersonveiligheidsenquête werd in 2016 uitgevoerd via een online panel van Belgische respondenten. De ESRA-enquête werd in 2015 uitgevoerd via een online panel in 17 verschillende landen, de figuur hieronder geeft de resultaten voor België weer.

- ▶ De eerste figuur geeft een overzicht van verschillende soorten verkeersonveilig gedrag dat door alle verkeersdeelnemers zelf gerapporteerd wordt.
- ▶ Vervolgens worden twee figuren weergegeven waarin enkele onderliggende sociaal-cognitieve determinanten van gedrag bij (alle) verkeersdeelnemers worden voorgesteld: de risico-perceptie en de aanvaardbaarheid van verschillende soorten risicogedrag in het verkeer.

Figuur 1: Zelfgerapporteerd gedrag door alle weggebruikers (2016)

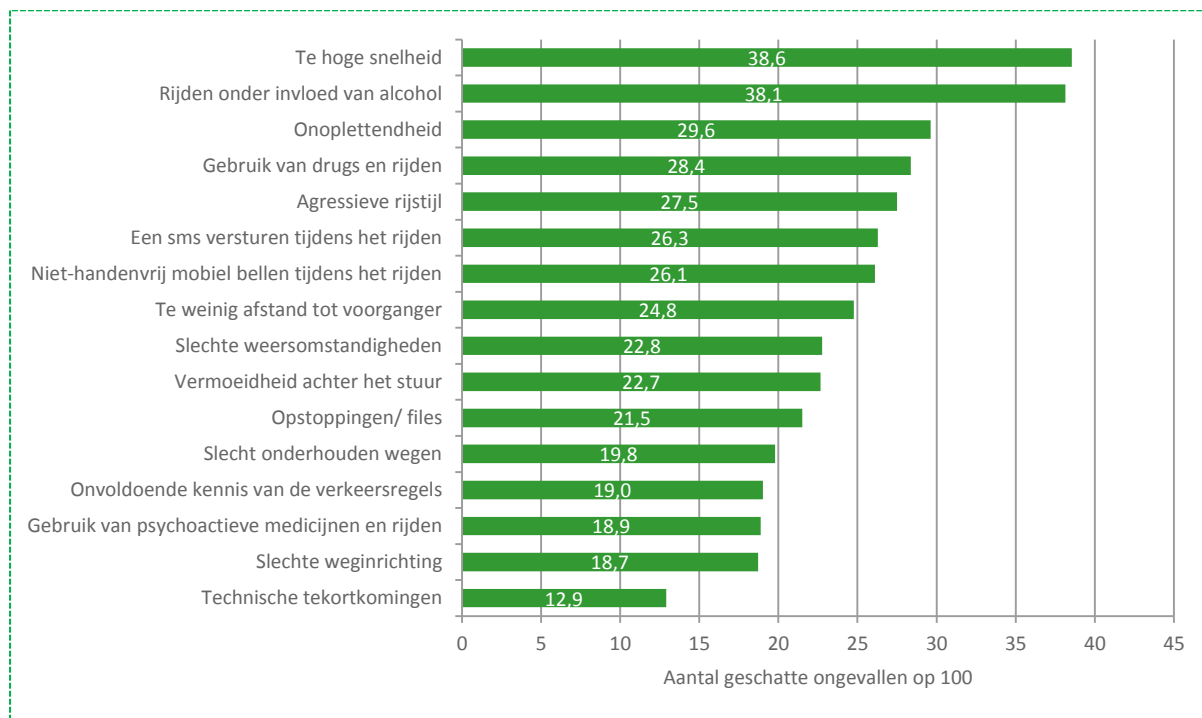
Deze figuur bevat de antwoorden van de nationale verkeersonveiligheidsenquête uit 2016 waarin de respondenten (alle weggebruikers) werden gevraagd hoe vaak ze een bepaald verkeersonveilig gedrag stellen.



Bron: BIVV, Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2016

Figuur 2: Gepercipieerde oorzaken van ongevallen bij alle weggebruikers (2015)

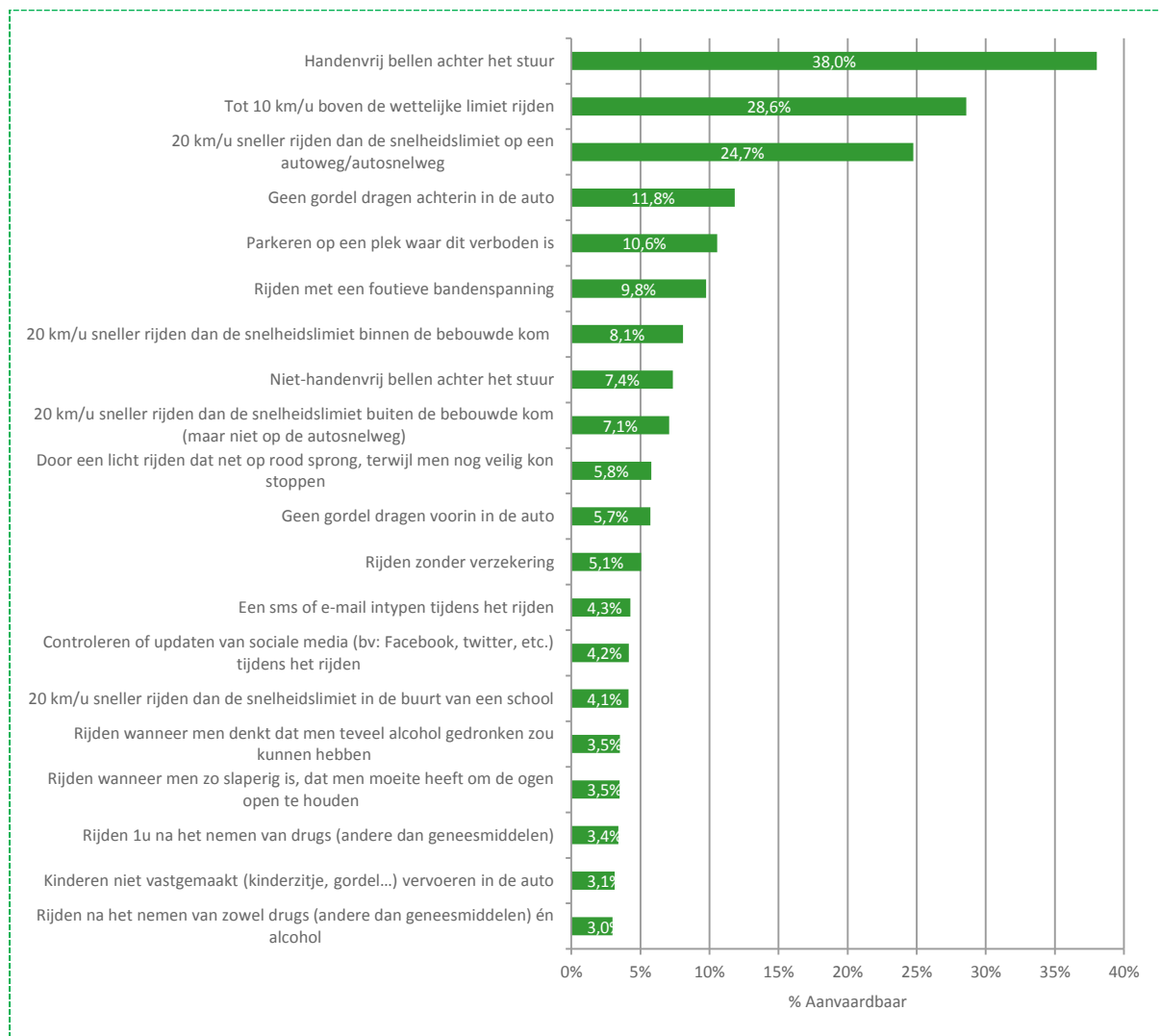
Deze figuur bevat het antwoord (van alle (Belgische) weggebruikers) op de volgende vraag uit de ESRA-enquête van 2015: “Hoeveel ongevallen op 100 hebben een bepaalde factor als oorzaak?”. Omdat verschillende factoren aan de oorzaak kunnen liggen van een verkeersongeval is het totaal meer dan 100.



Bron: BIVV, ESRA

Figuur 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij alle weggebruikers (2016)

In de nationale verkeersonveiligheidsenquête van 2016, kregen de respondenten een lijst met verschillende omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag en moesten ze aan de hand van een vijfpuntenschaal aangeven in welke mate ze dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vonden (1 is 'onaanvaardbaar', 5 is 'aanvaardbaar'). In deze figuur wordt het percentage van de respondenten (alle weggebruikers) weergegeven dat dit gedrag 'aanvaardbaar' (antwoordopties 4 en 5) vindt.



Bron: BIVV, Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2016

2. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de prevalentie van het rijden onder invloed van alcohol op de Belgische wegen. Alcoholgehalten worden uitgedrukt in milligram per liter Uitgeademde Alveolaire Lucht (mg/l UAL). De wettelijke limiet in België is 0,22 mg/l¹ en wanneer een bestuurder een alcoholgehalte heeft dat gelijk of hoger is dan deze wettelijke limiet, wordt er gesproken over 'rijden onder invloed'. In de gedragsmetingen van het BIVV worden bestuurders onder invloed opgesplitst in twee categorieën: enerzijds zijn er de bestuurders met een alcoholgehalte tussen de 0,22 mg/l UAL en 0,35 mg/l UAL. Anderzijds zijn er de bestuurders met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL. De alcoholgehalten van 0,22 mg/l UAL en 0,35 mg/l UAL komen respectievelijk overeen met een hoeveelheid alcohol in het bloed van 0,5 en 0,8 promille (g/l).

In dit hoofdstuk wordt gebruik gemaakt van de uitgebreide gedragsmeting die het BIVV sinds 2003 op regelmatige basis bij autobestuurders uitvoert. Deze gedragsmeting wordt uitgevoerd met behulp van de politie. Deze voeren aselechte controles uit bij bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens op willekeurige plaatsen. De bestuurders moeten een ademtest afleggen en een vragenlijst invullen. Deze gegevens worden aangevuld met het aantal overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol, dat vastgesteld werd door de politie.

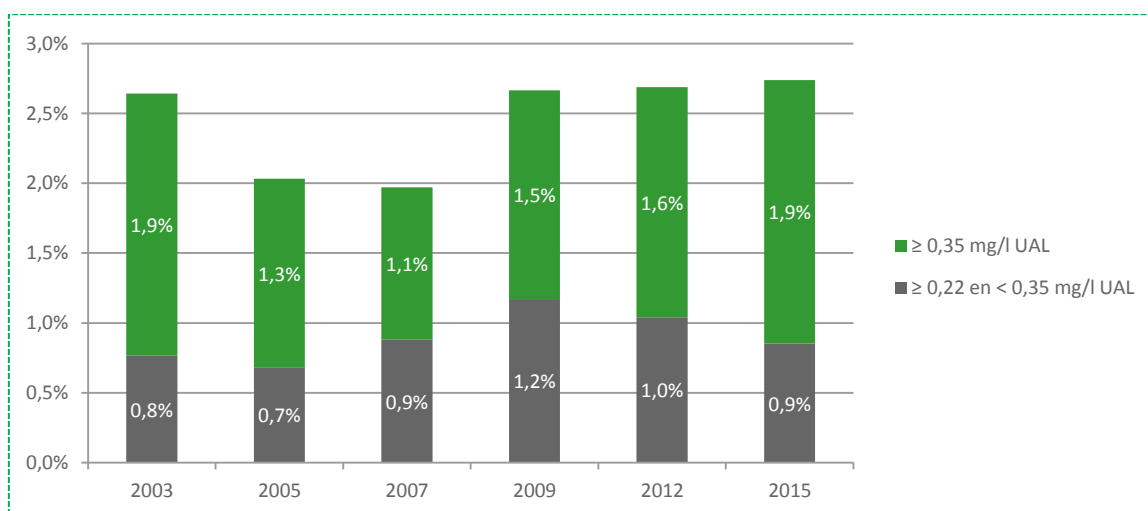
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt;
- ▶ de evolutie van het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang het gewest;
- ▶ de evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed bij autobestuurders, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ het geobserveerd percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang het geslacht en de leeftijd van de bestuurder;
- ▶ het geobserveerd percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang het moment van de week;
- ▶ het geobserveerd percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang de plaats van herkomst.

2.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 4: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders (2003-2015)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage autobestuurders dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmetingen van het BIVV, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte.

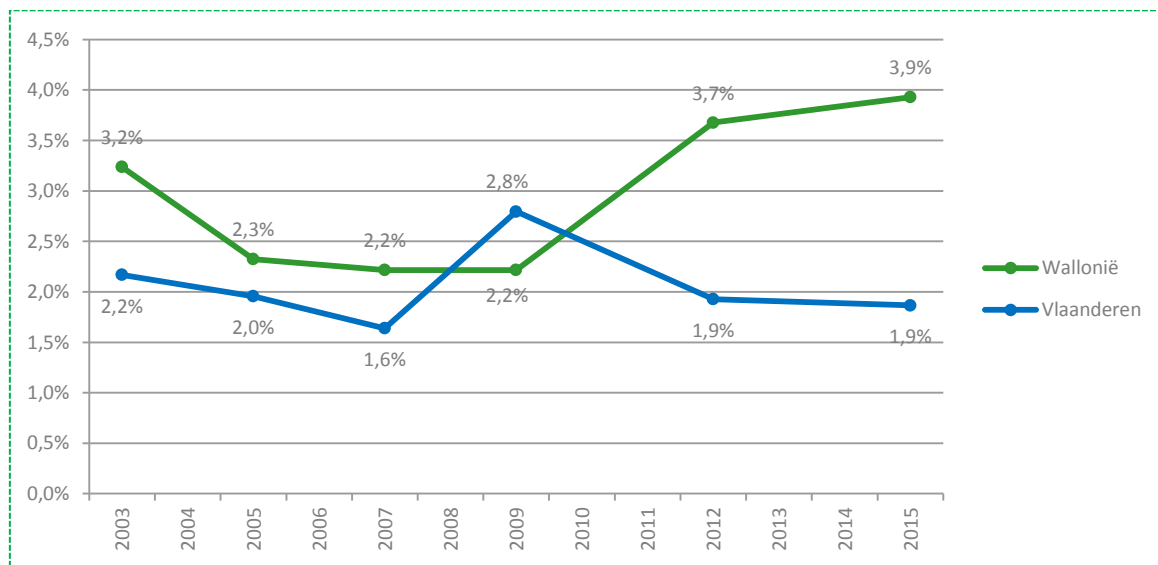


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015

¹ Sinds 1 januari 2015 geldt er voor professionele bestuurders een maximaal toegelaten alcoholgehalte van 0,09 mg/l UAL (0,2 promille).

Figuur 5: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het gewest (2003-2015)

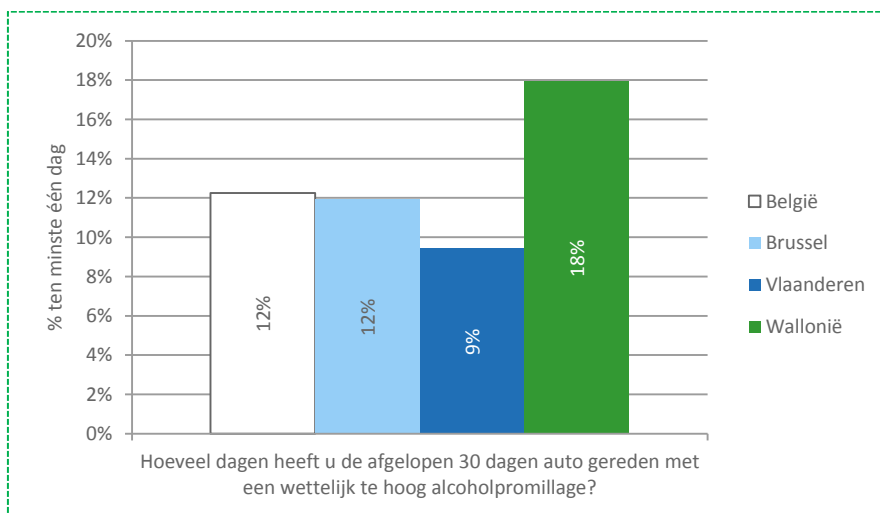
Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage autobestuurders dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmetingen van het BIVV, naargelang het gewest. Omdat de laatste gedragsmetingen te weinig observaties voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevatte, werd dit gewest niet opgenomen in de figuur.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015

Figuur 6: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

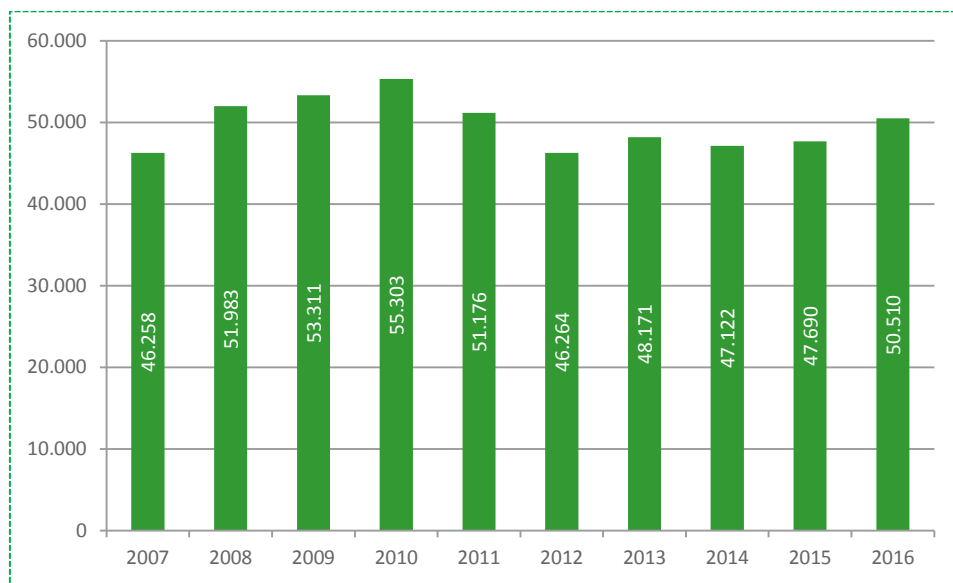
Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer die tijdens de nationale attitudemeting van 2015 antwoorden in de afgelopen 30 dagen één dag of meer met een wettelijk te hoog alcoholpromillage auto te hebben gereden. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per gewest (wat verwijst naar de woonplaats van de respondent) weergegeven.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 7: Aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol (2007-2016)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor rijden onder invloed van alcohol voor alle weggebruikers.

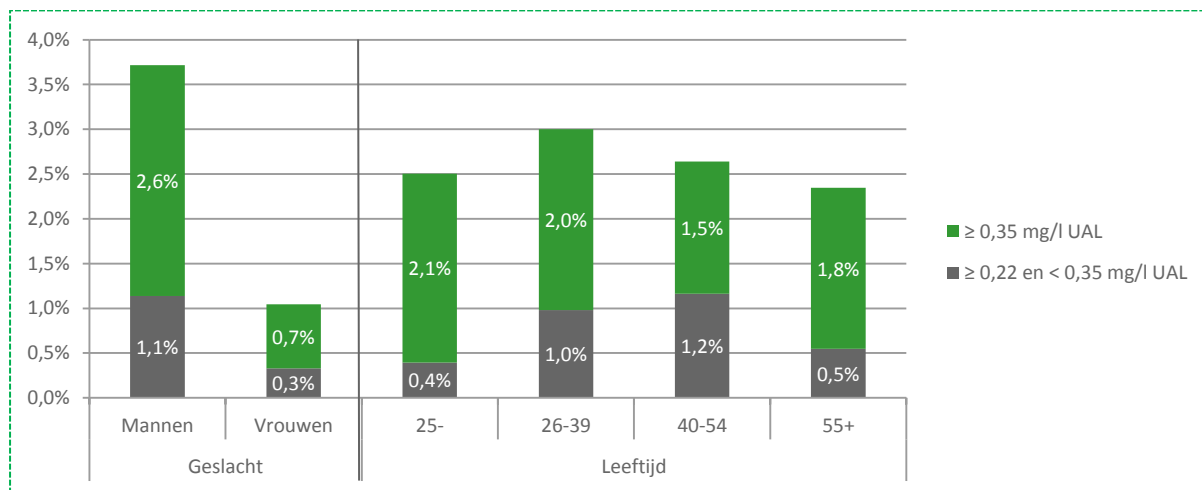


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Bebeer (BIPOL)

2.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 8: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd (2015)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Er is een opdeling gemaakt naar het geslacht en naar de leeftijds categorie van de bestuurder.

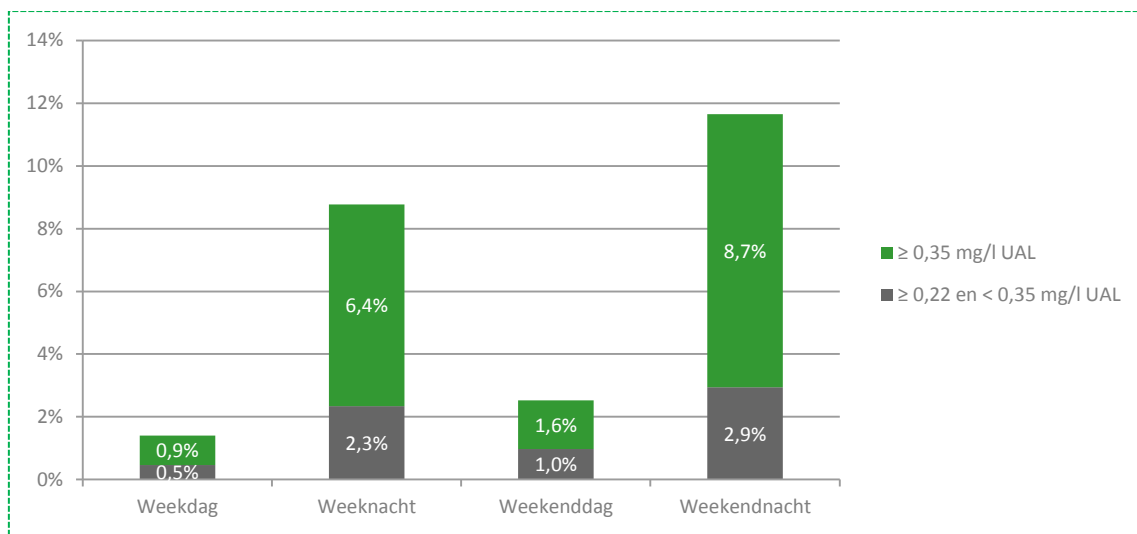


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2015

2.3. Andere bepalende factoren

Figuur 9: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het tijdstip (2015)

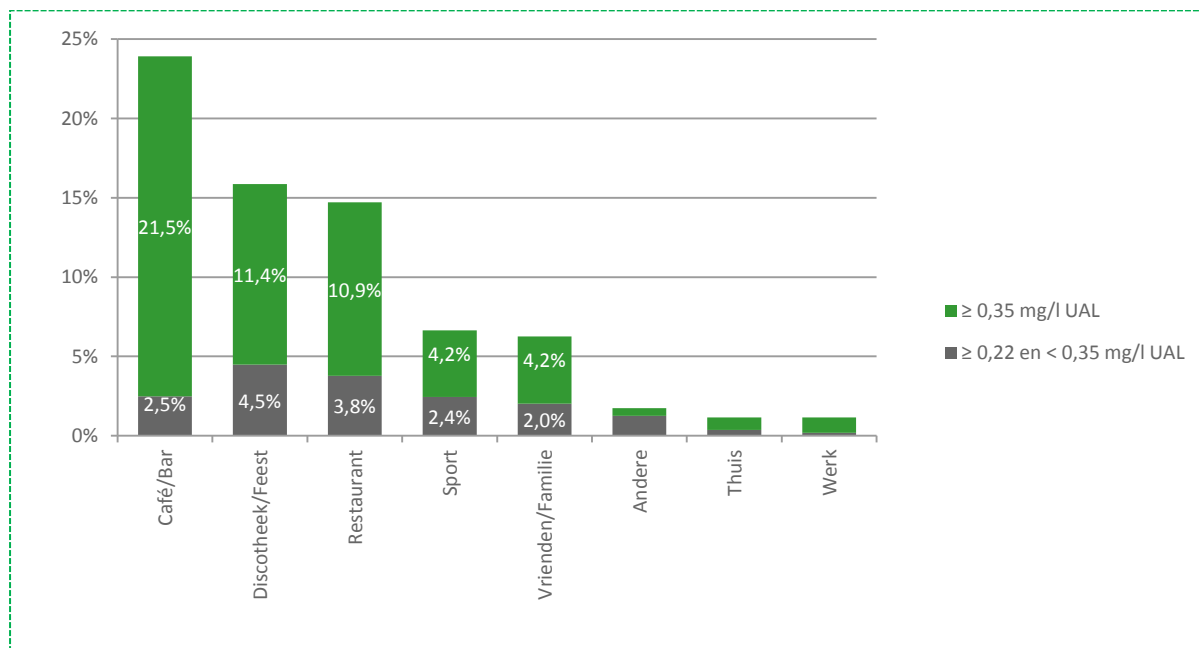
Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Er is een opdeling gemaakt naargelang het moment van de week.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015

Figuur 10: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang de herkomst (2015)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Er is een opdeling gemaakt naargelang de plaats waar de geteste autobestuurders vandaan komen.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015

3. SNELHEID EN TE SNEL RIJDEN

Dit hoofdstuk behandelt de snelheid van bestuurders en de prevalentie van te snel rijden op de Belgische wegen. Naast het aantal overtredingen dat vastgesteld werd door de politie, vormen de gedragsmetingen die het BIVV sinds 2003 bijna jaarlijks uitvoert een grote bron van informatie. Tijdens deze gedragsmetingen zijn meetlocaties gekozen waar de bestuurder zijn snelheid vrij kon kiezen. Dit zijn plaatsen waar de snelheid niet door de infrastructuur of door een voorligger beperkt wordt. Zo wordt de focus gelegd op het keuzegedrag van de bestuurders.

De metingen gebeurden tot en met 2012 ofwel via automatische radars langs de kant van de weg ofwel via laserguns die bediend werden vanuit een personenwagen. In 2015 werd er voor de snelheidsmeting op wegen buiten de bebouwde kom voor het eerst gebruik gemaakt van een nieuwe methodologie: via gps-systemen die aanwezig zijn in rijdende voertuigen, wordt data over de snelheid en het traject van het voertuig (zogenaamde 'Floating Car Data') verzonden naar een centraal systeem dat deze verwerkt. De snelheid op wegen binnen de bebouwde kom werd in 2015 nog steeds via automatische radars gemeten. Een gevolg van die nieuwe methodologie is de beperkte vergelijkbaarheid met de resultaten van eerdere snelheidsmetingen en van de snelheidsmeting op wegen binnen de bebouwde kom die volgens de oude methodologie zijn gebeurd.

Omdat deze gedragsmetingen geen informatie geven over de kenmerken van de bestuurder, worden deze gegevens aangevuld met het zelfgerapporteerd gedrag uit de attitudemetingen van het BIVV.

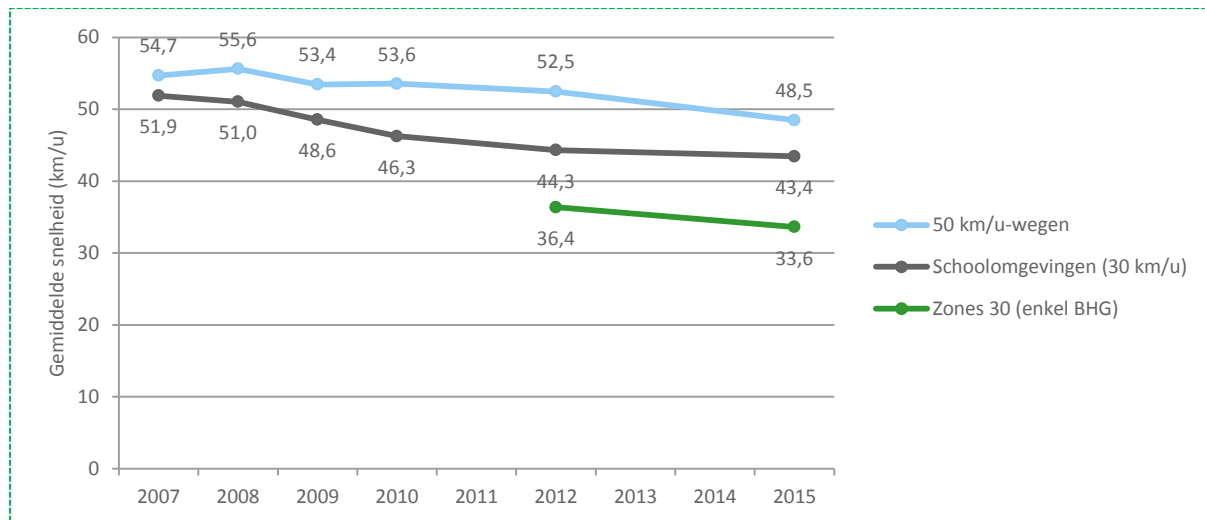
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens binnen de bebouwde kom;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens binnen de bebouwde kom, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ het geobserveerd percentage van personenwagens dat de snelheidslimiet overschrijdt binnen de bebouwde kom;
- ▶ het geobserveerd percentage van lichte voertuigen dat de snelheidslimiet overschrijdt buiten de bebouwde kom;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden bij autobestuurders, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen voor te snel rijden;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens, voertuigen voor gemengd gebruik en bestelwagens;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van lichte voertuigen en vrachtwagens buiten de bebouwde kom;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden bij autobestuurders, naargelang het geslacht;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van te snel rijden bij autobestuurders, naargelang de leeftijd;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens, naargelang de dag van de week en het uur van de dag, op 30 km/u-wegen;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang de dag van de week.

3.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 11: Gemiddelde snelheid van personenwagens binnen de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime (2007-2015)

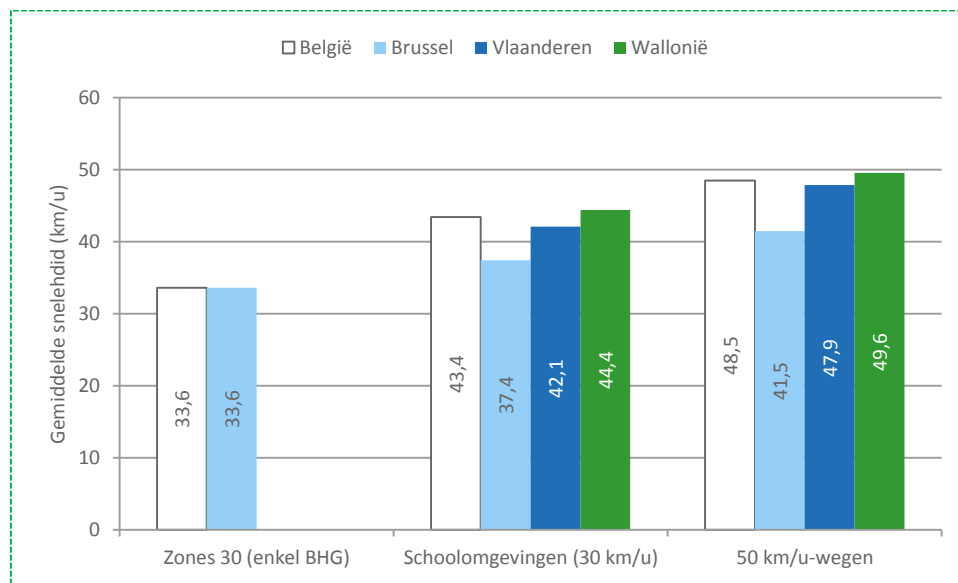
Deze figuur geeft, per snelheidsregime binnen de bebouwde kom, de evolutie van de gemiddelde snelheid van personenwagens weer, zoals die geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV. Er werden enkel wegen geselecteerd zonder infrastructurele aanpassingen die de snelheid zouden beperken. Door deze voorwaarde konden enkel zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geselecteerd worden. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de terminologie achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom" 2015

Figuur 12: Gemiddelde snelheid van personenwagens binnen de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime en het gewest (2015)

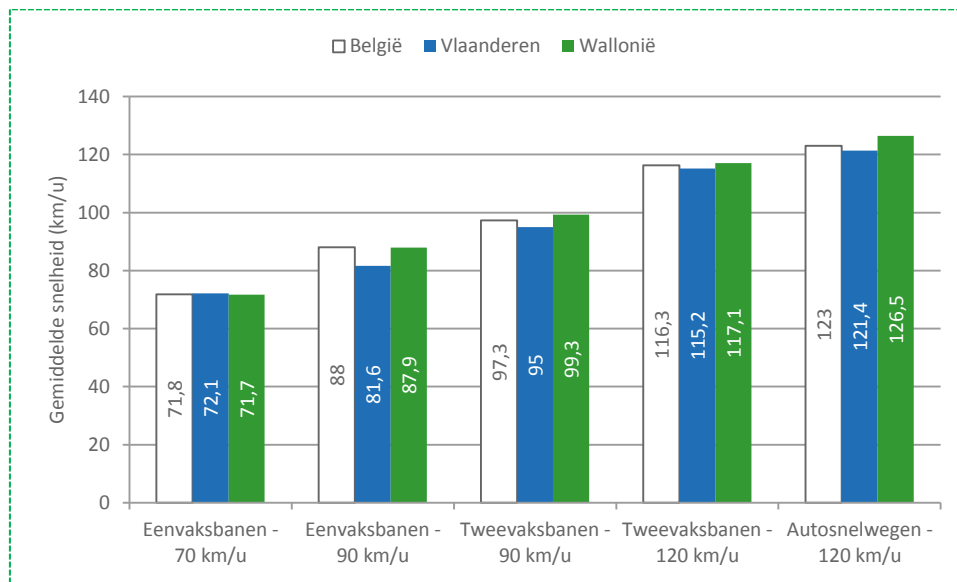
Deze figuur geeft, per snelheidsregime binnen de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid van personenwagens weer, zoals die geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015. Er is een opdeling gemaakt naar het gewest waar de snelheid gemeten werd. Er werden enkel wegen geselecteerd zonder infrastructurele aanpassingen die de snelheid zouden beperken. Door deze voorwaarde konden enkel zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geselecteerd worden. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de terminologie achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom" 2015

Figuur 13: Gemiddelde snelheid van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime en het gewest (2015)

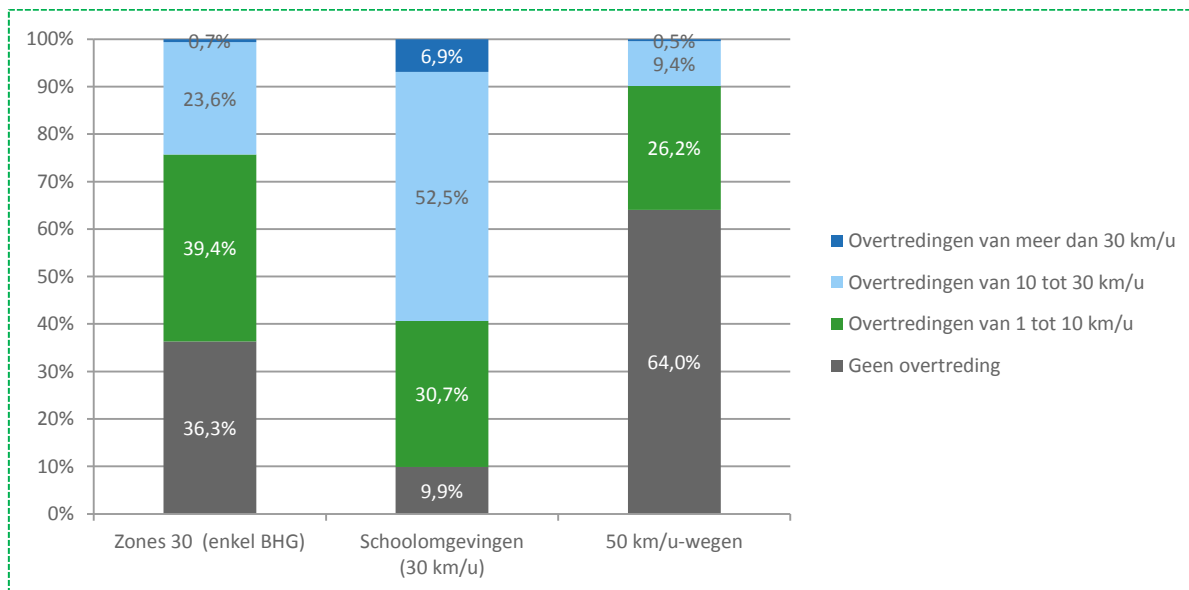
Deze figuur geeft, per snelheidsregime en wegtype buiten de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid van lichte voertuigen (personenwagens en lichte vrachtwagens) weer, zoals die geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015. Er is een opdeling gemaakt naar het gewest waar de snelheid gemeten werd. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden geen wegen gevonden die aan de vereiste voorwaarden voldeden. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom" 2015

Figuur 14: Snelheidsovertredingen van personenwagens binnen de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime (2015)

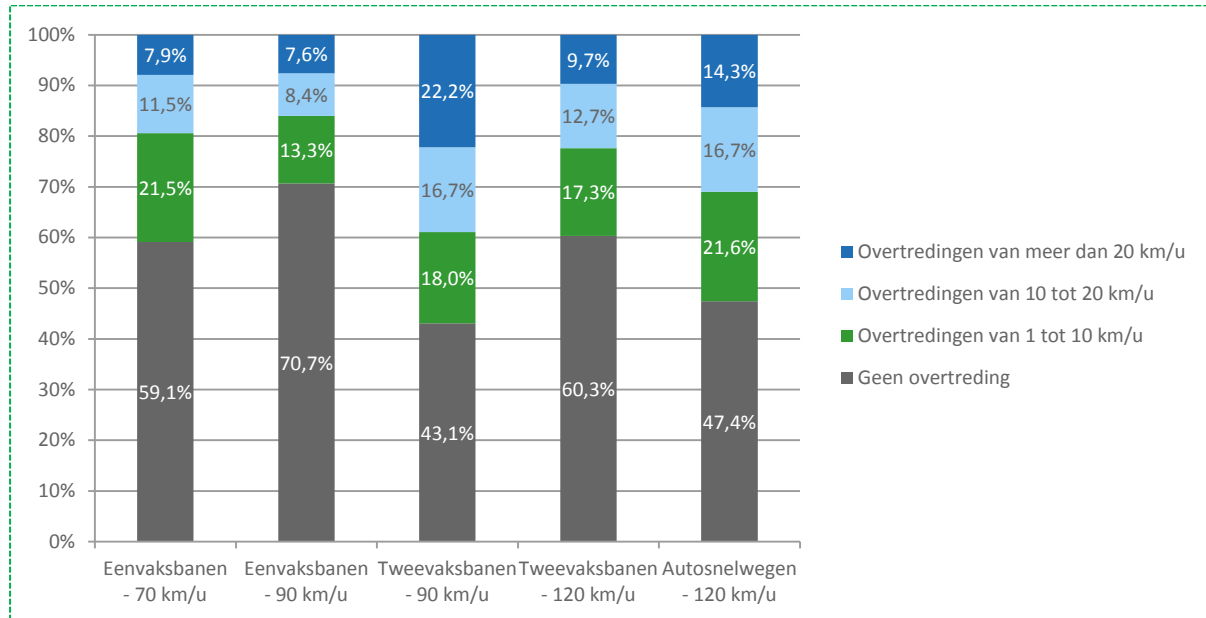
Deze figuur geeft, o.b.v. de gemeten snelheid tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, een overzicht van het percentage personenwagens dat de geldende snelheidsbeperkingen overschrijdt. Er wordt een opdeling gemaakt tussen overtredingen van 1 tot 10 km/u, overtredingen van 10 tot 30 km/u en overtredingen van meer dan 30 km/u. Er werden enkel wegen geselecteerd zonder infrastructurele aanpassingen die de snelheid zouden beperken. Door deze voorwaarde konden enkel zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geselecteerd worden. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de terminologie achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom" 2015

Figuur 15: Snelheidsovertredingen van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime (2015)

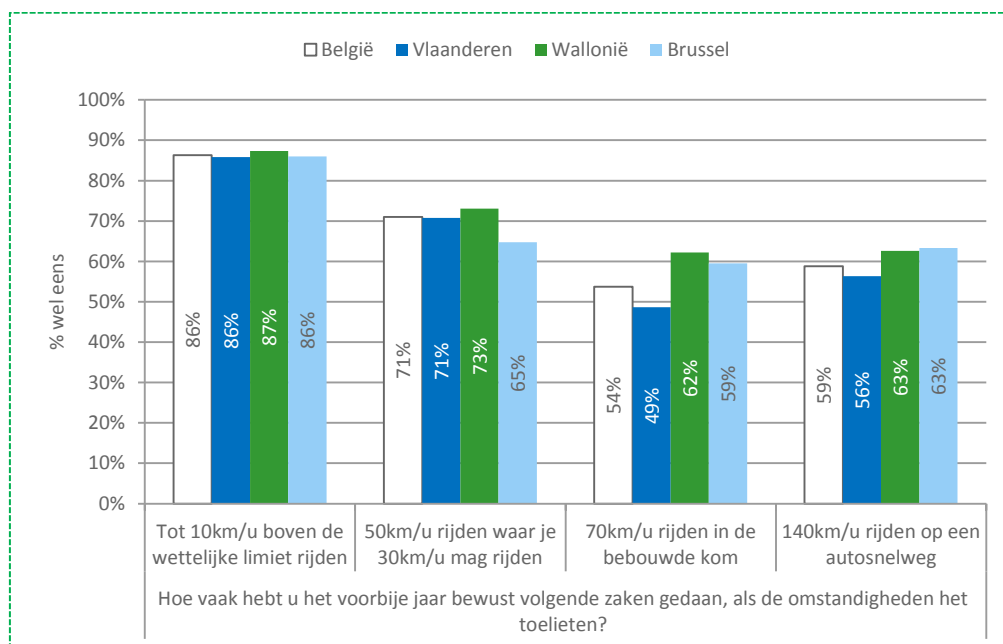
Deze figuur geeft, o.b.v. de gemeten snelheid tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, een overzicht van het percentage lichte voertuigen (personenwagens en lichte vrachtwagens) dat de geldende snelheidsbeperkingen overschrijdt. Er wordt een opdeling gemaakt tussen overtredingen van 1 tot 10 km/u, overtredingen van 10 tot 20 km/u en overtredingen van meer dan 20 km/u. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de terminologie achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom" 2015

Figuur 16: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

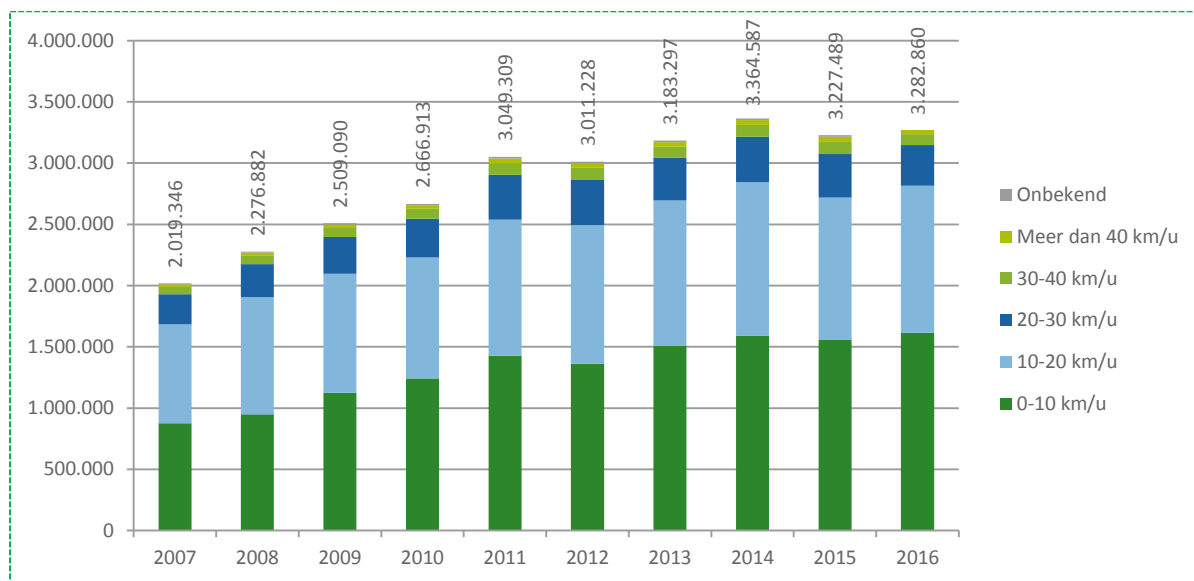
Deze figuur geeft het percentage autobestuurders uit de weer die tijdens de nationale attitudemeting van 2015 antwoorden in de afgelopen 12 maanden 'wel eens' (antwoordopties 'zelden', 'vaak' of '(bijna) altijd') te snel te hebben gereden, opgedeeld naar het snelheidsregime. De grafiek geeft zowel de resultaten voor België als de gewesten (wat verwijst naar de woonplaats van de respondent) weer.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 17: Aantal vastgestelde overtredingen voor te snel rijden (2007-2016)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor te snel rijden voor alle weggebruikers. Er wordt een opdeling gemaakt tussen overtredingen van 0 tot 10 km/u, overtredingen van 10 tot 20 km/u, overtredingen van 20 tot 30 km/u, overtredingen van 30 tot 40 km/u en overtredingen van meer dan 40 km/u.

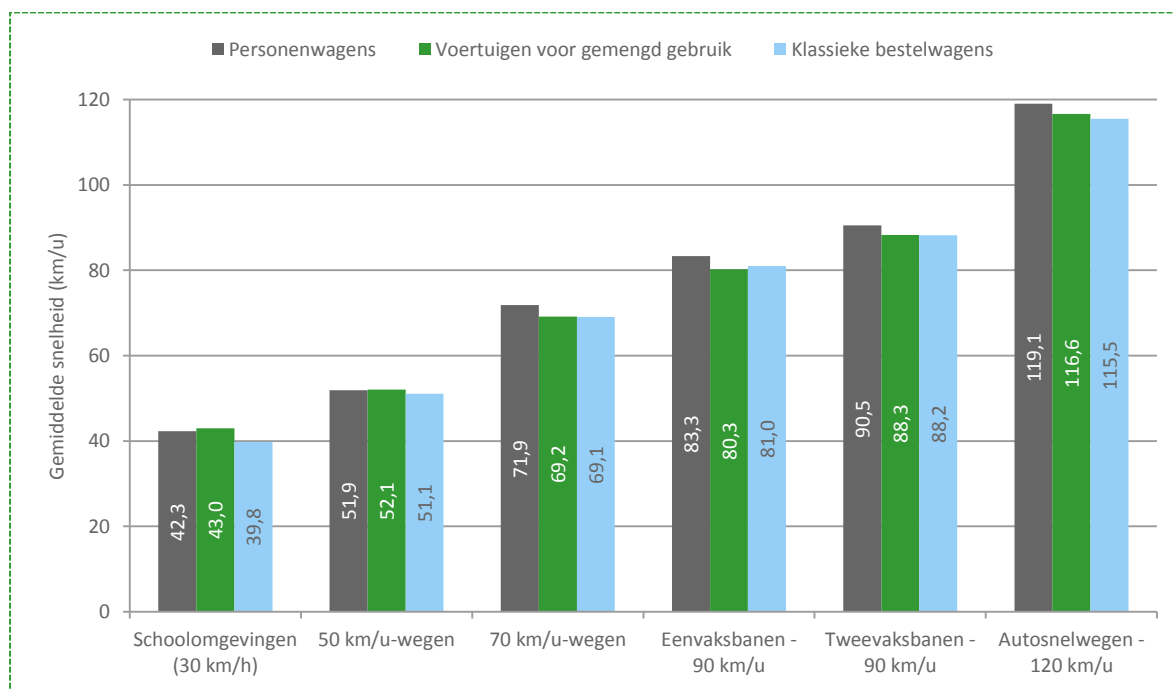


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Beheer (BIPOL)

3.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 18: Gemiddelde snelheid, naargelang het snelheidsregime en het type voertuig (2013)

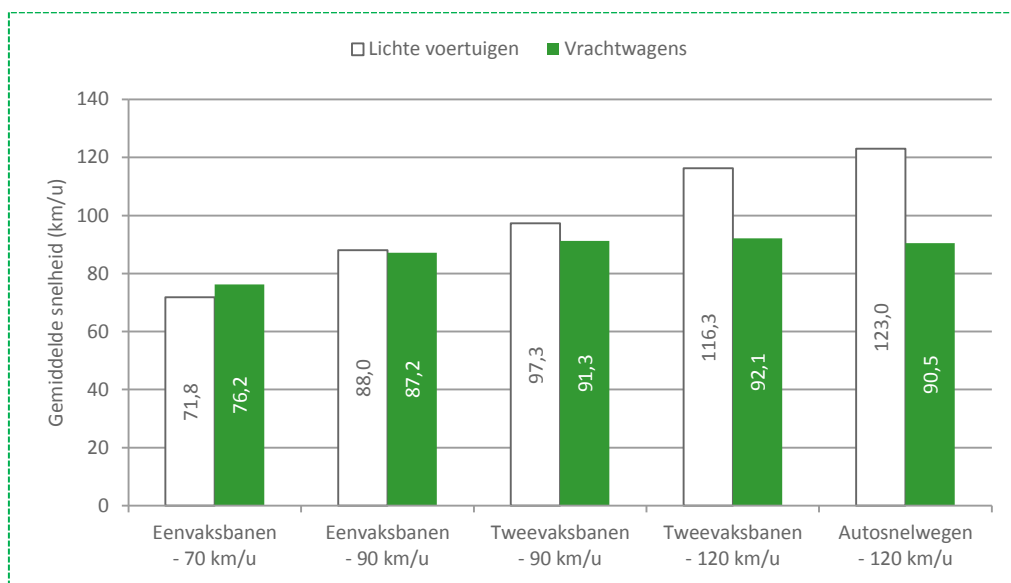
Deze figuur geeft, per snelheidsregime en voertuigtype, de gemiddelde snelheid weer, zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Er is een opdeling gemaakt tussen drie soorten voertuigen: personenwagens, voertuigen voor gemengd gebruik en klassieke bestelwagens. Voertuigen voor gemengd gebruik zijn voertuigen die zowel voor het vervoer van personen als voor het vervoer van uitsluitend goederen kunnen gebruikt worden. De klassieke bestelwagens zijn wagens die uitsluitend voor het vervoer van goederen gebruikt kunnen worden en dus geen achterbank of ruiten achterin de wagen hebben.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid van bestelwagens" 2013

Figuur 19: Gemiddelde snelheid buiten de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime en het type voertuig (2015)

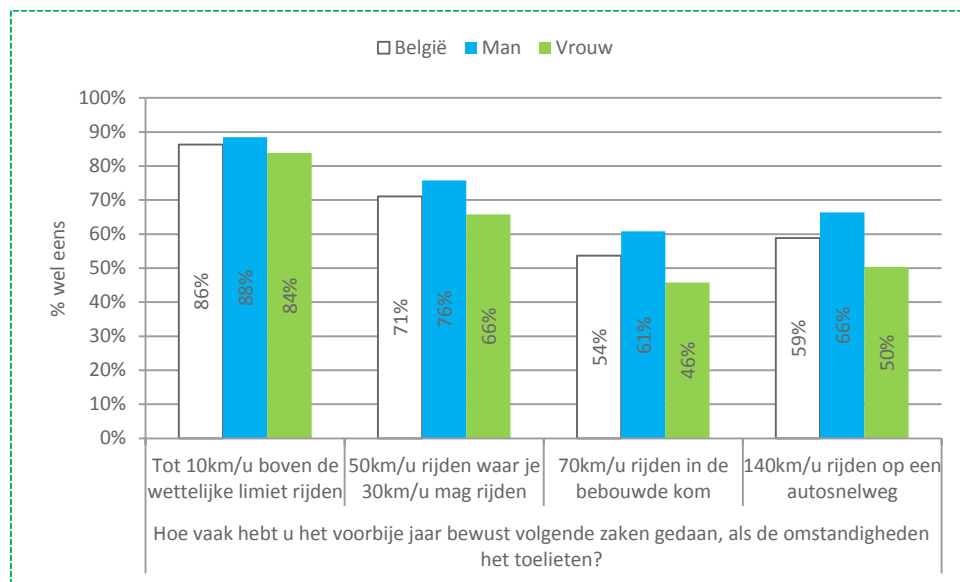
Deze figuur geeft, per snelheidsregime en wegtype buiten de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid weer, zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015. Naast de gemiddelde snelheid van lichte voertuigen, wordt ook de gemiddelde snelheid van vrachtwagens weergegeven. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de terminologie achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom" 2015

Figuur 20: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang het geslacht (2015)

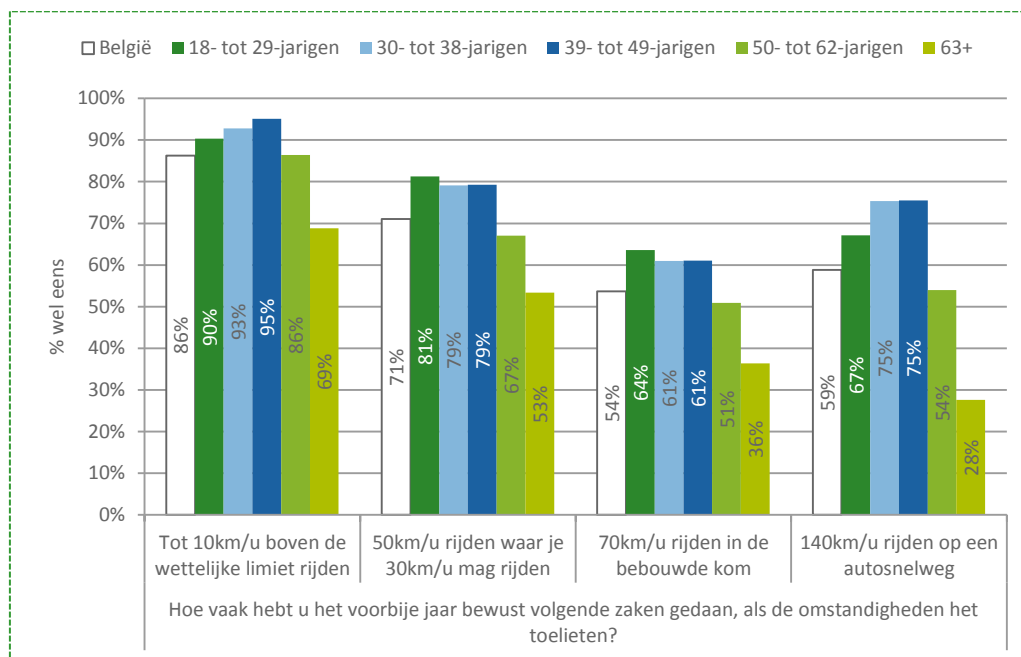
Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer die tijdens de nationale attitudemeting van 2015 antwoorden in de afgelopen 12 maanden 'wel eens' (antwoordopties 'zelden', 'vaak' of '(bijna) altijd') te snel te hebben gereden, opgedeeld naar het snelheidsregime. De grafiek geeft zowel de resultaten voor België als het geslacht van de respondent weer.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 21: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang de leeftijd (2015)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer die tijdens de nationale attitudemeting van 2015 antwoorden in de afgelopen 12 maanden 'wel eens' (antwoordopties 'zelden', 'vaak' of '(bijna) altijd') te snel te hebben gereden, opgedeeld naar het snelheidsregime. De grafiek geeft zowel de resultaten voor België als per leeftijdscategorie van de respondent weer.

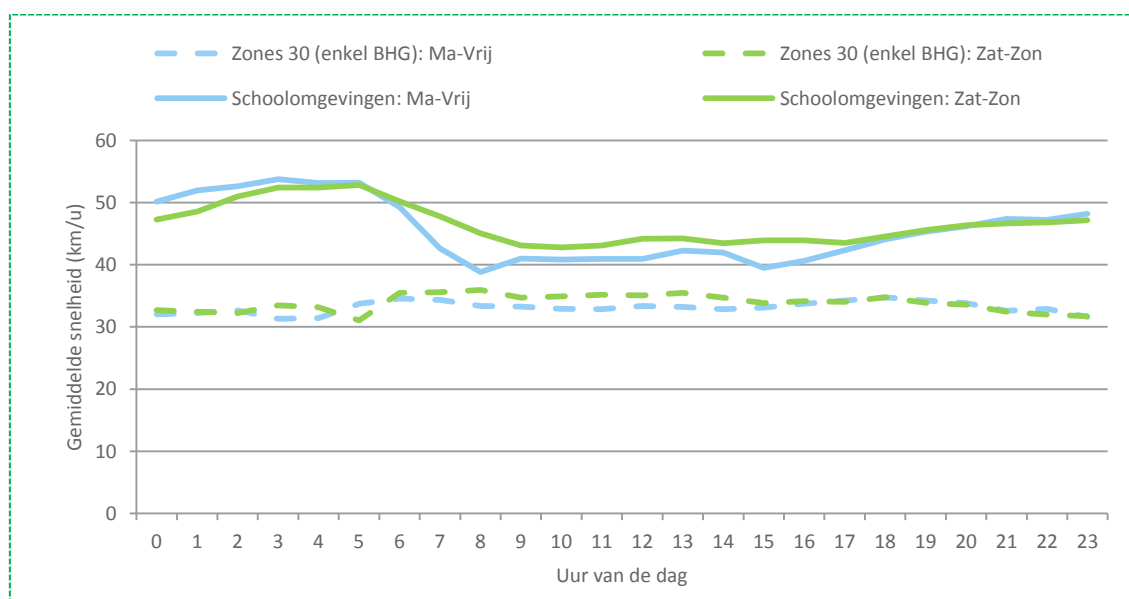


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

3.3. Andere bepalende factoren

Figuur 22: Gemiddelde snelheid van personenwagens op 30 km/u-wegen op week- en weekenddagen, naargelang het tijdstip van de dag (2015)

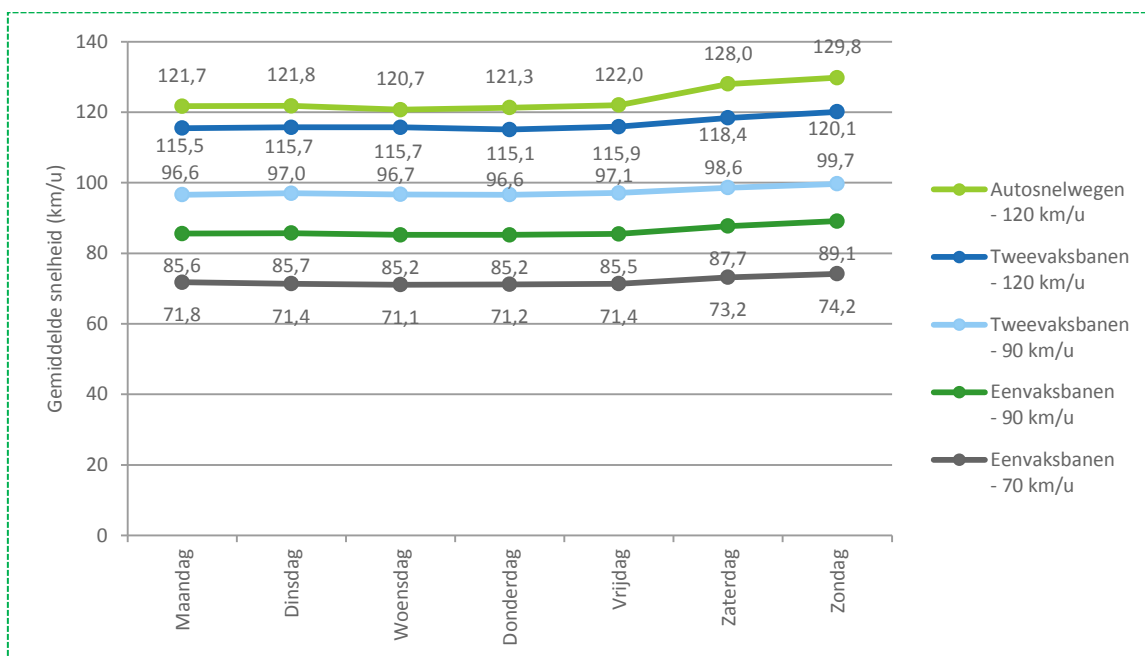
Deze figuur geeft de gemiddelde snelheid van personenwagens weer, op weekdays (maandag tot en met vrijdag) en op weekenddagen (zaterdag tot en met zondag), naargelang het uur van de dag op 30 km/u-wegen (zone 30 of schoolomgevingen), zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015. Er werden enkel wegen geselecteerd zonder infrastructurele aanpassingen die de snelheid zouden beperken. Door deze voorwaarde konden enkel zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geselecteerd worden.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom" 2015

Figuur 23 Gemiddelde snelheid van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang de dag van de week (2015)

Deze figuur geeft, per snelheidsregime en wegtype buiten de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid van lichte voertuigen (personenwagens en lichte vrachtwagens) weer, zoals die geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015. Er is een opdeling gemaakt naar de dag van de week waarop de snelheid gemeten werd. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden achteraan in dit rapport.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom" 2015

4. DRAGEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van het dragen van een veiligheidsgordel bij inzittenden van een personenwagen in België. Er wordt gebruik gemaakt van de gedragsmetingen die het BIVV sinds 2003 bijna jaarlijks uitvoert. Tijdens de gedragsmeting van 2015 werd voor het eerst ook de gordeldracht achteraan geobserveerd. Daarnaast worden er gegevens getoond m.b.t. het aantal overtredingen vastgesteld door de politie.

Omdat deze gedragsmetingen niet alle informatie bevatten over de kenmerken van de bestuurder, worden deze gegevens aangevuld met het zelfgerapporteerd gedrag uit de attitudemetingen van het BIVV.

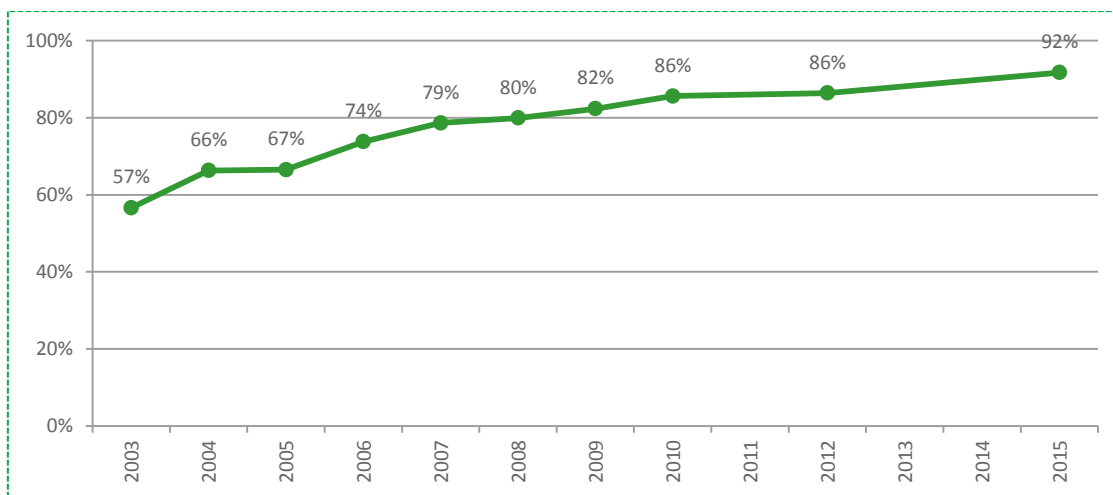
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van de geobserveerde gordeldracht vooraan in personenwagens;
- ▶ de evolutie van de geobserveerde gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het gewest;
- ▶ de evolutie van de zelfgerapporteerde gordeldracht, naargelang de plaats in het voertuig;
- ▶ de evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem;
- ▶ de geobserveerde gordeldracht in personenwagens, naargelang het type inzittende (man, vrouw of kind) en naargelang de plaats in het voertuig;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van gordeldracht bij autobestuurders, naargelang de leeftijd en de plaats in het voertuig;
- ▶ de geobserveerde gordeldracht in personenwagens, naargelang het snelheidsregime.

4.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 24: Gordeldracht vooraan in personenwagens (2003-2015)

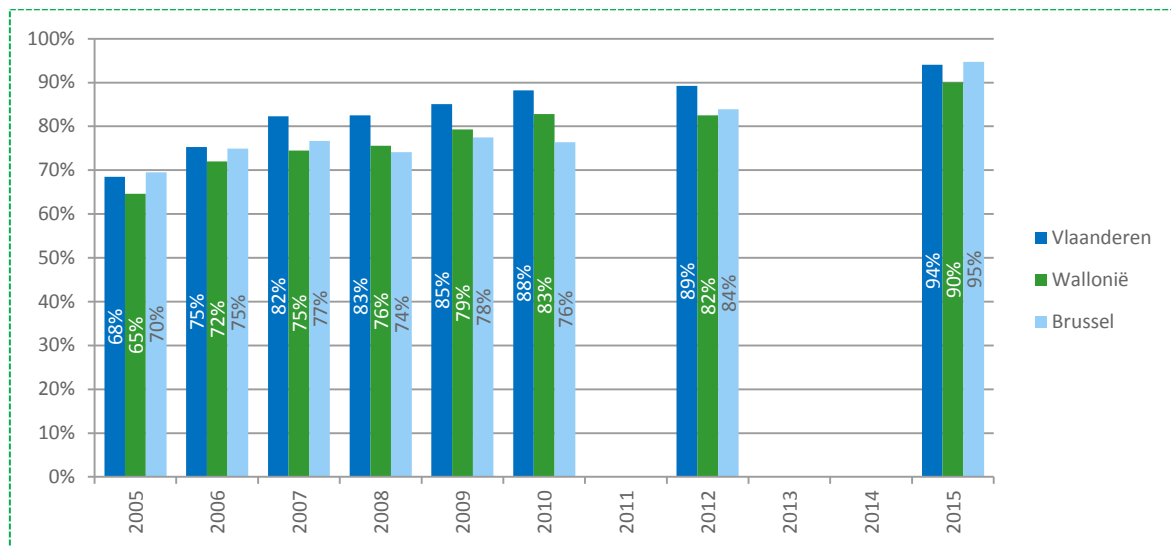
Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage van de inzittenden vooraan in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmetingen van het BIVV.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2015

Figuur 25: Gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het gewest (2005-2015)

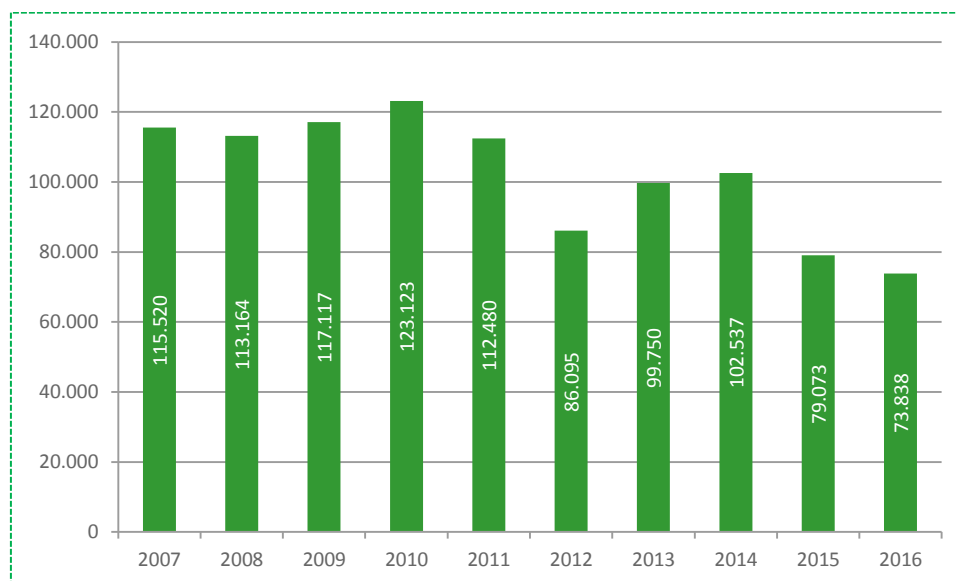
Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage van de inzittenden vooraan in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmetingen van het BIVV, naargelang het gewest.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2015

Figuur 26: Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem (2007-2015)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem voor alle weggebruikers.

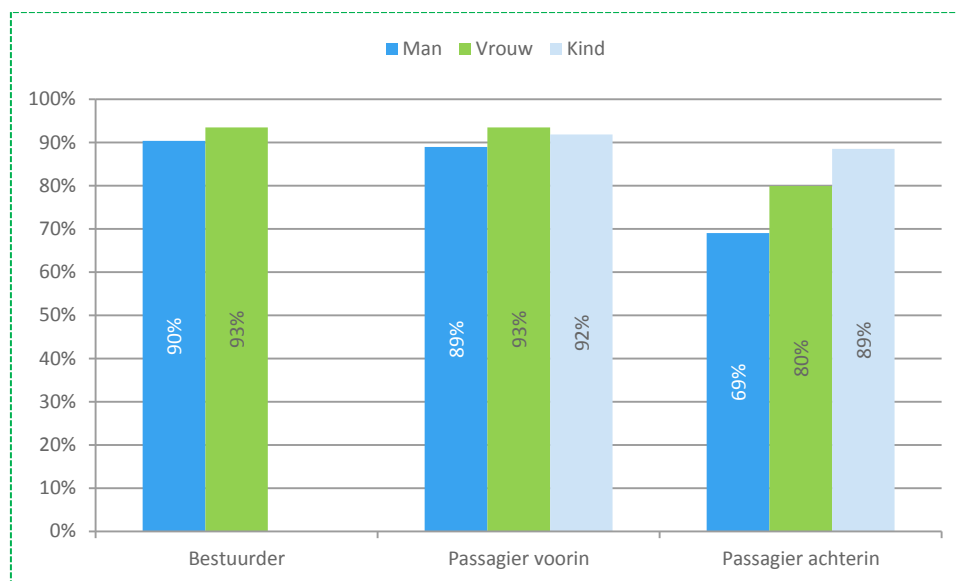


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Bebeer (BIPOL)

4.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 27: Gordeldracht in personenwagens, naargelang het type inzittende en de plaats in het voertuig (2015)

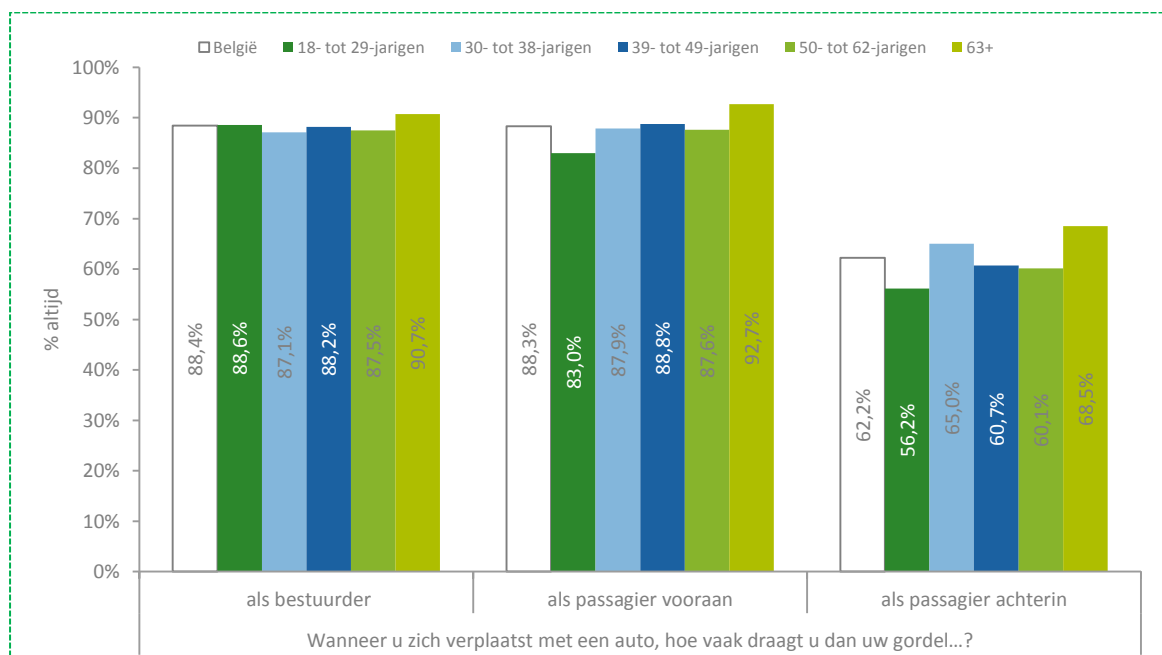
Deze figuur geeft het percentage weer van de inzittenden in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, afhankelijk van de plaats in het voertuig en opgedeeld naar het type inzittende (man, vrouw of kind).



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2015

Figuur 28: Gordeldracht in personenwagens, naargelang de leeftijd en de plaats in het voertuig (2015)

Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de nationale attitudemeting in 2015 'altijd' hebben geantwoord op de vraag "Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel...?". Er is een opdeling gemaakt naargelang de plaats in het voertuig. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per leeftijdscategorie weergegeven.

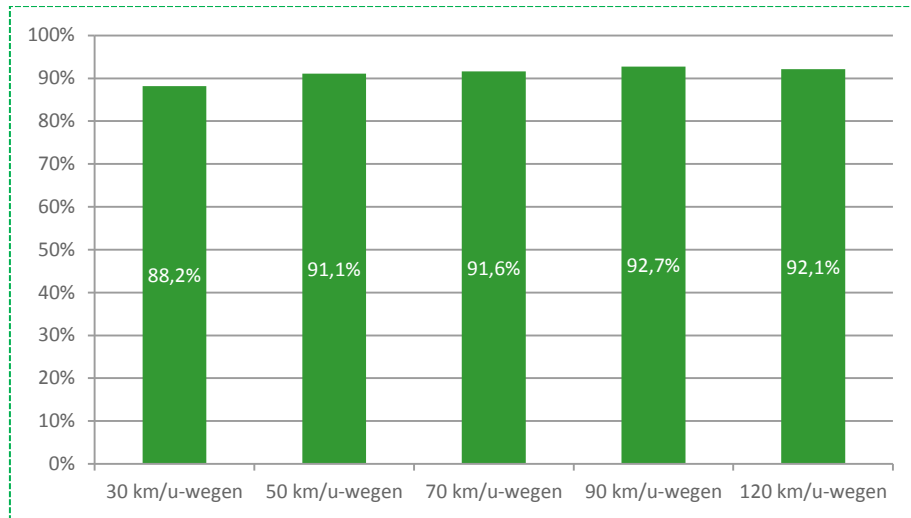


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

4.3. Andere bepalende factoren

Figuur 29: Gordeldracht in personenwagens, naargelang het snelheidsregime (2015)

Deze figuur geeft het percentage weer van de inzittenden in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2015, opgedeeld naar het snelheidsregime dat van toepassing is op de plaats van observatie.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2015

5. GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie en de kwaliteit van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in een personenwagen. Een kinderbeveiligingssysteem (of kinderzitje) bestaat uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelbare en bevestigingselementen en is soms voorzien van aanvullende componenten zoals een reiswieg, draagmand, stoeltje of botsingsscherm. Het is zo ontworpen dat de kans op verwondingen van het kind bij een botsing worden verminderd omdat het de bewegingsvrijheid beperkt. Een kinderbeveiligingssysteem moet echter ook aangepast zijn aan het gewicht, de lengte en de leeftijd van het kind. Voor kinderen kleiner dan 135cm is een (aangepast en correct gebruikt) kinderbeveiligingssysteem verplicht. Naast een onaangepast gebruik kan een kinderbeveiligingssysteem ook verkeerd gebruikt worden. Dit kan verschillende vormen aannemen: een verkeerde bevestiging van het systeem in het voertuig, een niet toegelaten positie in het voertuig of een foutieve bevestiging van het kind in het kinderbeveiligingssysteem.

Voor dit hoofdstuk is er gebruik gemaakt van de gedragsmeting die het BIVV in 2014 heeft uitgevoerd. Bij deze gedragsmeting werd het gebruik van kinderzitjes en de kwaliteit ervan rechtstreeks geobserveerd door personenwagens te laten stoppen. Vervolgens werd er om meer informatie over de weggebruikers te verkrijgen een vragenlijst ingevuld. Het aantal overtredingen vastgesteld door de politie is terug te vinden in het vorige hoofdstuk.

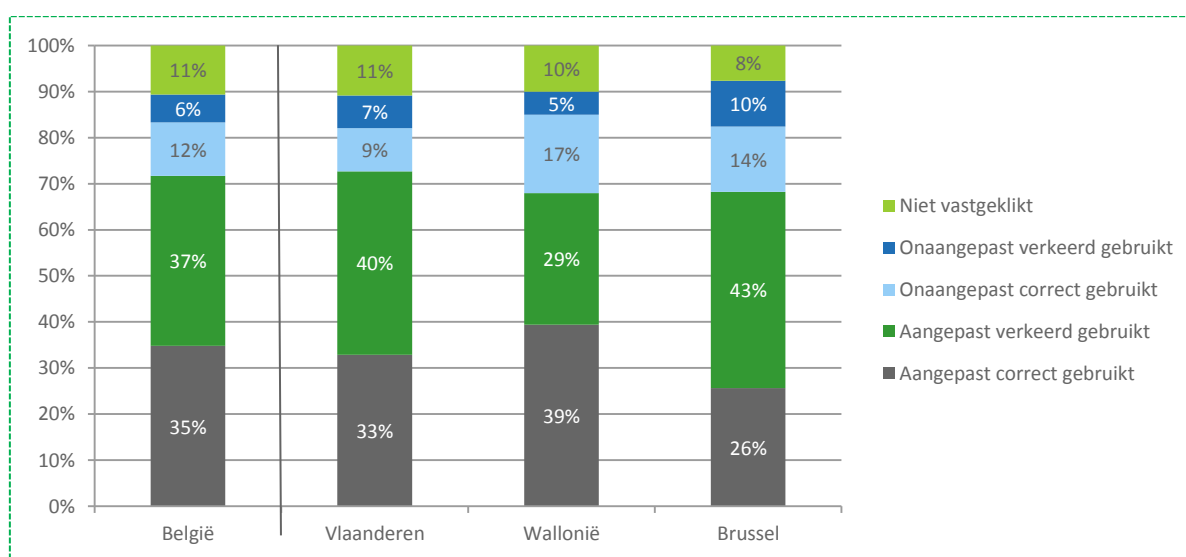
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het verwantschap van de bestuurder met het kind;
- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het behaalde studieniveau van de bestuurder;
- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang de bestuurder informatie heeft opgezocht voor de aankoop of niet.

5.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 30: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het gewest (2014)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2014. Naast het percentage voor België, worden ook de percentages voor de verschillende gewesten weergegeven.

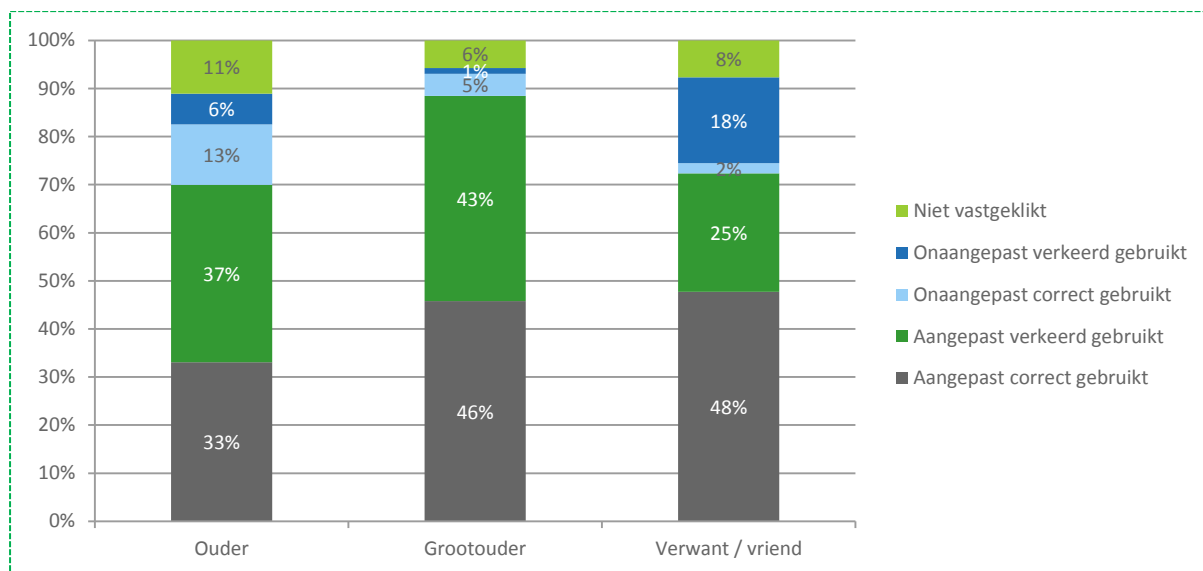


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2014

5.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 31: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het verwantschap van de bestuurder met het kind (2014)

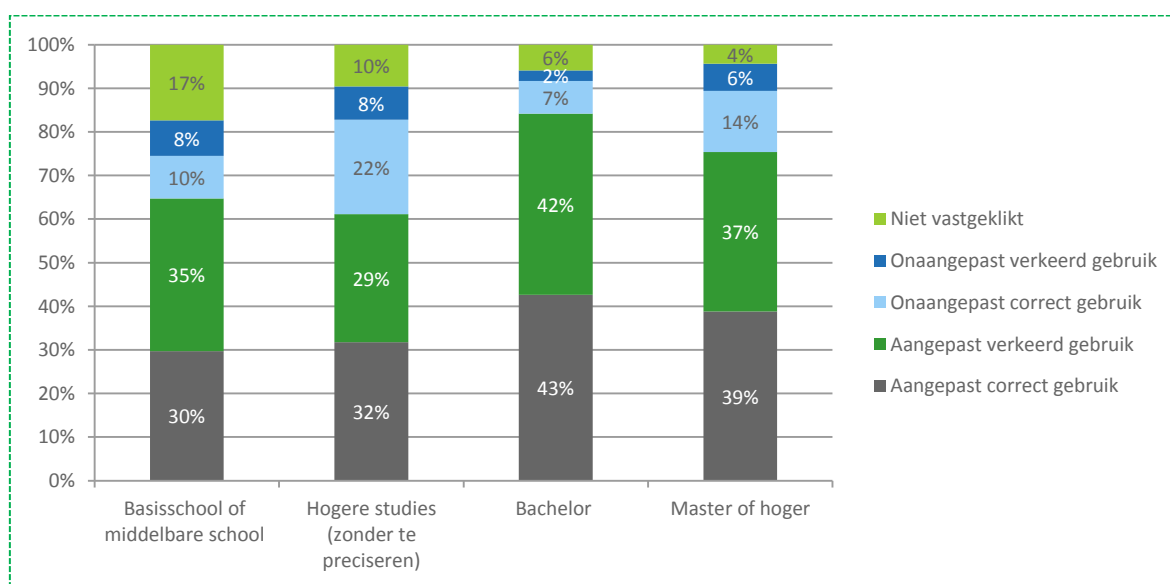
Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2014. Er is een opdeling gemaakt naargelang het verwantschap van de bestuurder met het kind, informatie die verkregen werd via een aanvullende enquête die afgenomen werd tijdens de gedragsmeting.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2014

Figuur 32: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het behaalde studieniveau van de bestuurder (2014)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2014. Er is een opdeling gemaakt naargelang het behaalde studieniveau van de bestuurder, informatie die verkregen werd via een aanvullende enquête die afgenomen werd tijdens de gedragsmeting.

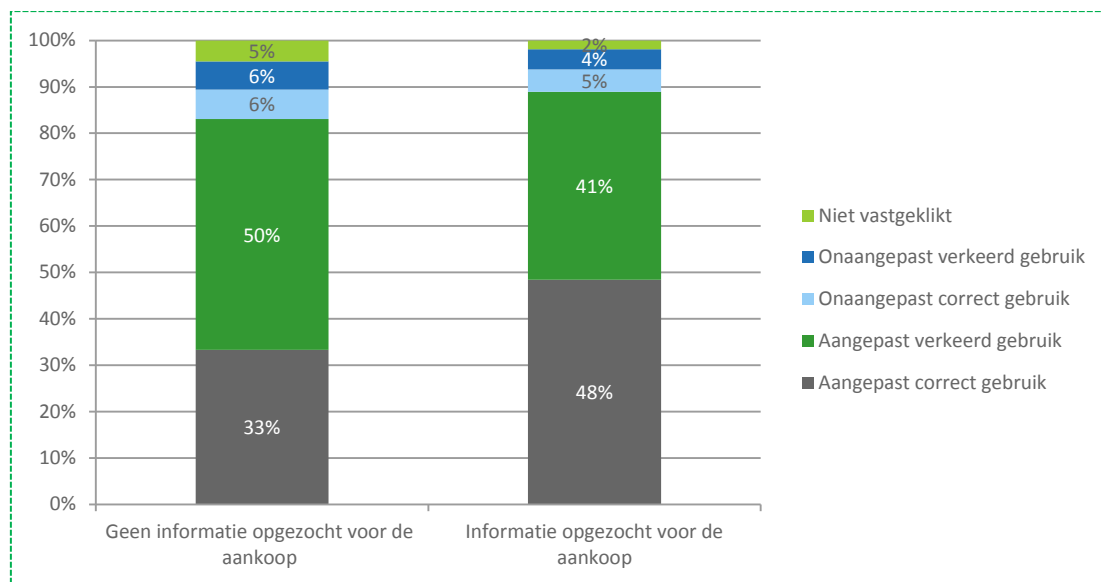


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2014

5.3. Andere bepalende factoren

Figuur 33: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang de bestuurder informatie heeft opgezocht voor de aankoop van het kinderbeveiligingssysteem (2014)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2014. Er is een opdeling gemaakt naargelang de bestuurder informatie heeft opgezocht voor de aankoop van het beveiligingssysteem of niet. Deze informatie werd verkregen via een aanvullende enquête die afgenomen werd tijdens de gedragsmeting.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2014

6. AFLEIDING

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van het gebruik van de gsm achter het stuur bij verschillende weggebruikers. Enkel het manuele gebruik van de gsm, zoals het bedienen van de gsm met de hand of het bellen zonder handsfree kit, werd geobserveerd. Daarnaast wordt ook de prevalentie van andere potentiële afleidingen bij bestuurders weergegeven, zoals het hanteren van voorwerpen/voedsel, het bedienen van het instrumentenbord en roken tijdens het rijden.

Naast het aantal overtredingen voor het illegaal gebruik (dat wil zeggen zonder handsfree kit) van een gsm achter het stuur vastgesteld door de politie, is er in dit hoofdstuk gebruik gemaakt van de gedragsmeting van het BIVV die in 2013 werd uitgevoerd, de attitudemeting uit 2015 en een verkennende gedragsmeting die in 2016 werd uitgevoerd. Bij de gedragsmeting uit 2013 werd via rechtstreekse observatie op een aantal representatieve locaties de frequentie waargenomen waarmee bestuurders een mobiele telefoon zonder handsfree kit gebruikten of een activiteit ontplooiden die niet met autorijden te verenigen was. De locaties waren zo gekozen dat de voertuigen rijdend konden worden geobserveerd, dus niet bij stoplichten of op kruispunten. De verkennende gedragsmeting die in 2016 werd uitgevoerd, observeerde daarentegen enkel het manuele gsm-gebruik van weggebruikers aan stoplichten. Naast bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens werd ook het gsm-gebruik van fietsers en voetgangers geobserveerd.

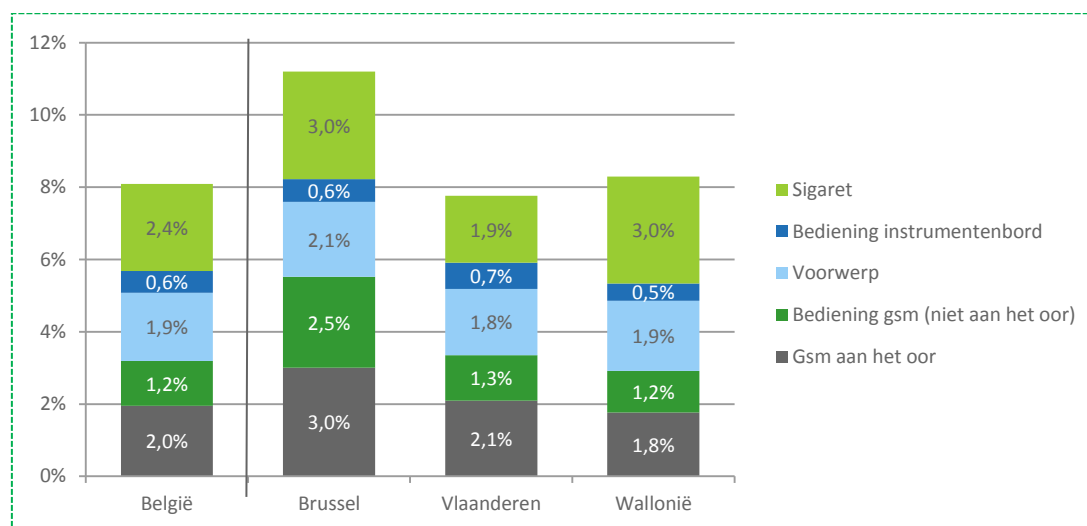
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van de gsm achter het stuur bij autobestuurders, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen voor het niet-handenvrij bellen achter het stuur;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, naargelang het geslacht;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van de gsm achter het stuur bij autobestuurders, naargelang de leeftijd;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van gsm-gebruik voor een rood verkeerslicht, naargelang het type weggebruiker;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, naargelang het snelheidsregime.

6.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 34: Afleiding bij bestuurders, naargelang het gewest (2013)

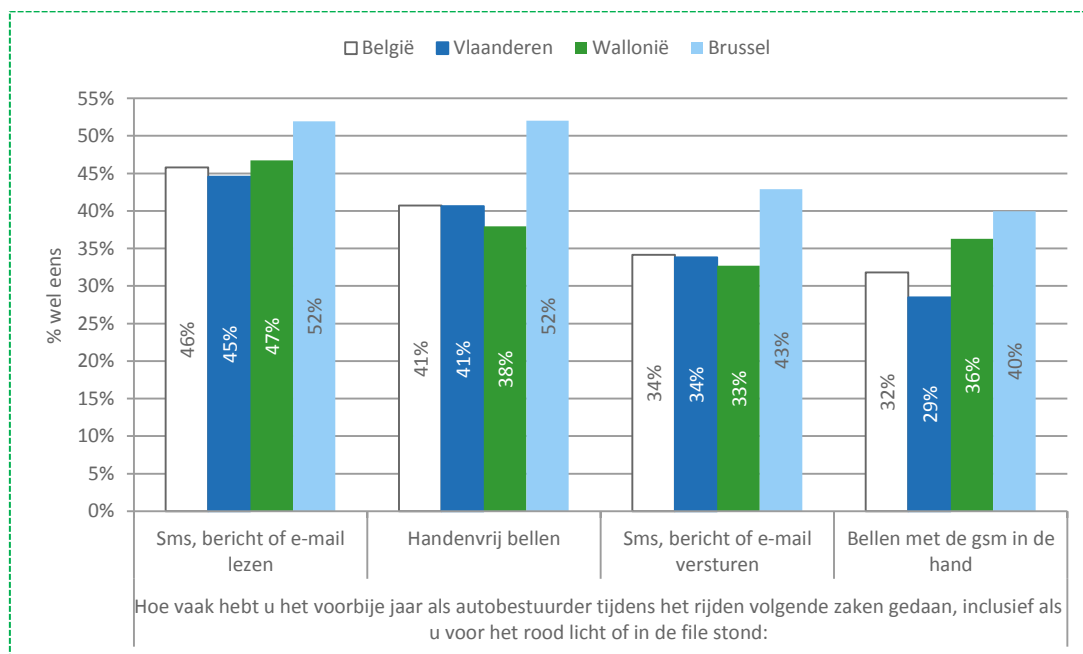
Deze figuur geeft de prevalentie weer van verschillende bronnen van afleiding tijdens het rijden, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per gewest vermeld. De verschillende bronnen van afleiding zijn: het gebruik van de gsm aan het oor (bellen), het gebruik van de gsm (maar niet aan het oor: bijvoorbeeld sms'en), het gebruik van een voorwerp, de bediening van het instrumentenbord of het vasthouden van een sigaret.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding" 2013

Figuur 35: Gsm-gebruik door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

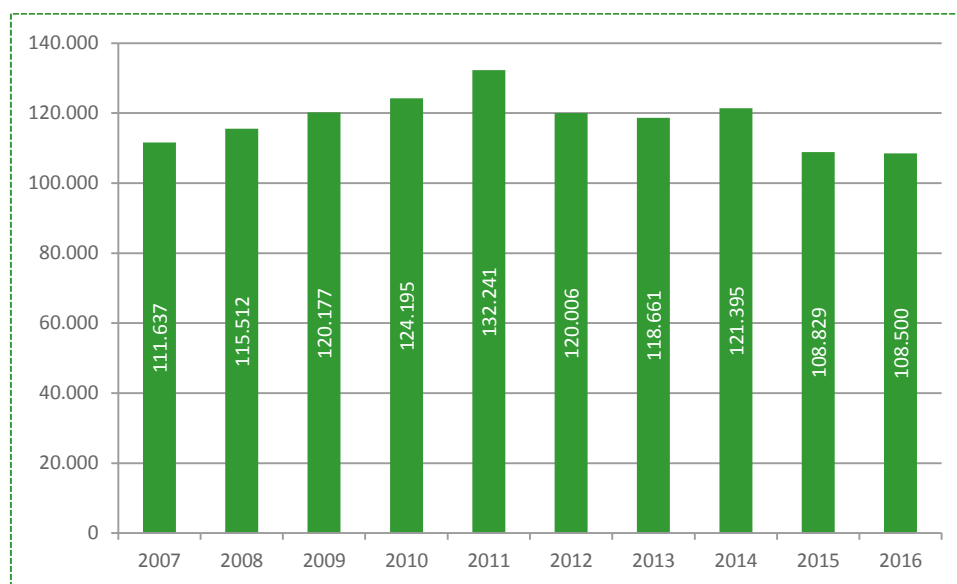
Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting in 2015 ‘wel eens’ (antwoordopties ‘zelden’, ‘vaak’ of ‘(bijna) altijd’) hebben geantwoord op de vraag “Hoe vaak hebt u het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond...”. Er is een opdeling gemaakt naargelang drie soorten gebruik van de gsm: bellen, een sms schrijven en een sms lezen. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per gewest (wat verwijst naar de woonplaats van de respondent) weergegeven.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 36: Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet-handenvrij bellen achter het stuur (2007-2015)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen voor het niet-handenvrij bellen achter het stuur dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor alle weggebruikers.

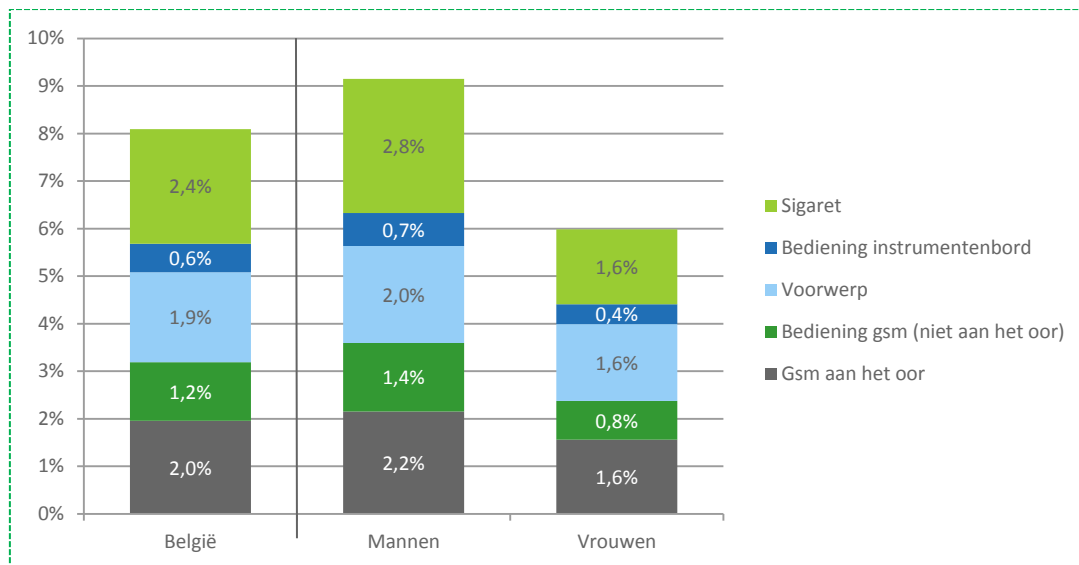


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Bebeer (BIPOL)

6.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 37: Afleiding bij alle bestuurders, naargelang het geslacht (2013)

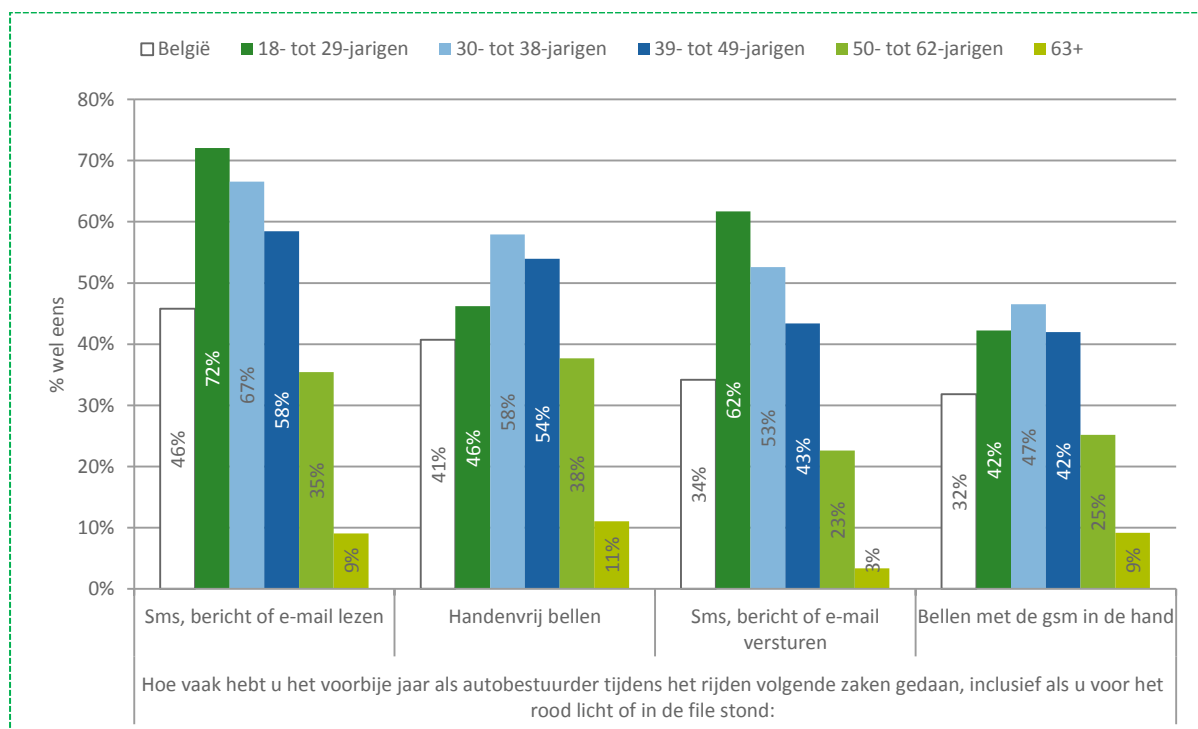
Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van een bron van afleiding tijdens het rijden, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per geslacht vermeld.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding" 2013

Figuur 38: Gsm-gebruik door autobestuurders, naargelang de leeftijd (2015)

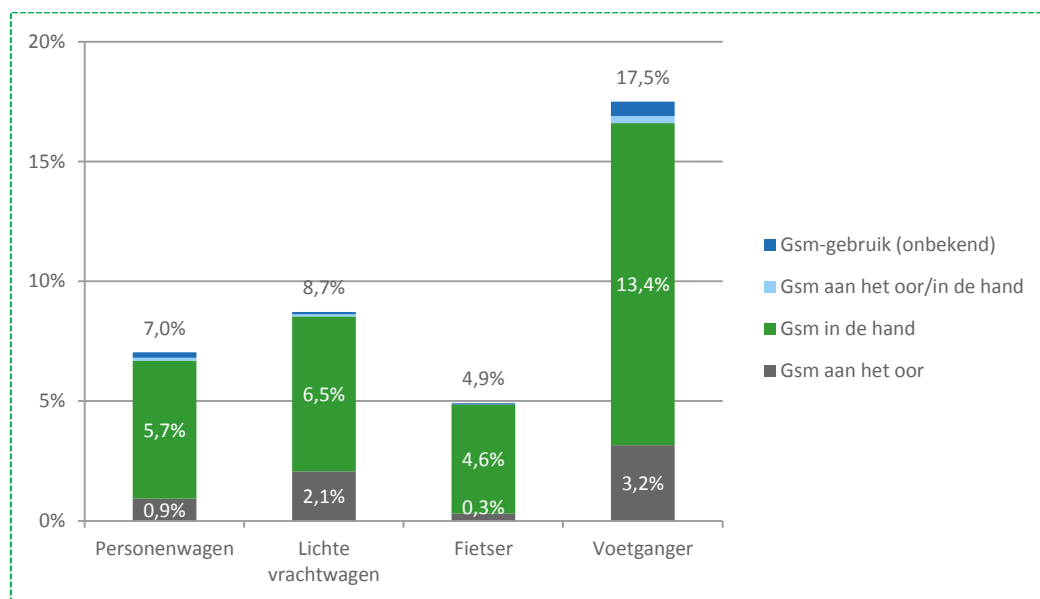
Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting in 2015 'wel eens' (antwoordopties 'zelden', 'vaak' of '(bijna) altijd') hebben geantwoord op de vraag "Hoe vaak hebt u het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond...". Er is een opdeling gemaakt naargelang vier soorten gebruik van de gsm: bellen, een sms schrijven en een sms lezen. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per leeftijdscategorie weergegeven.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2015

Figuur 39: Gsm-gebruik tijdens het wachten voor een rood verkeerslicht, naargelang het type weggebruiker (2016)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van een gsm tijdens het wachten voor een rood verkeerslicht, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2016. Er is een opdeling gemaakt naargelang het type weggebruiker.

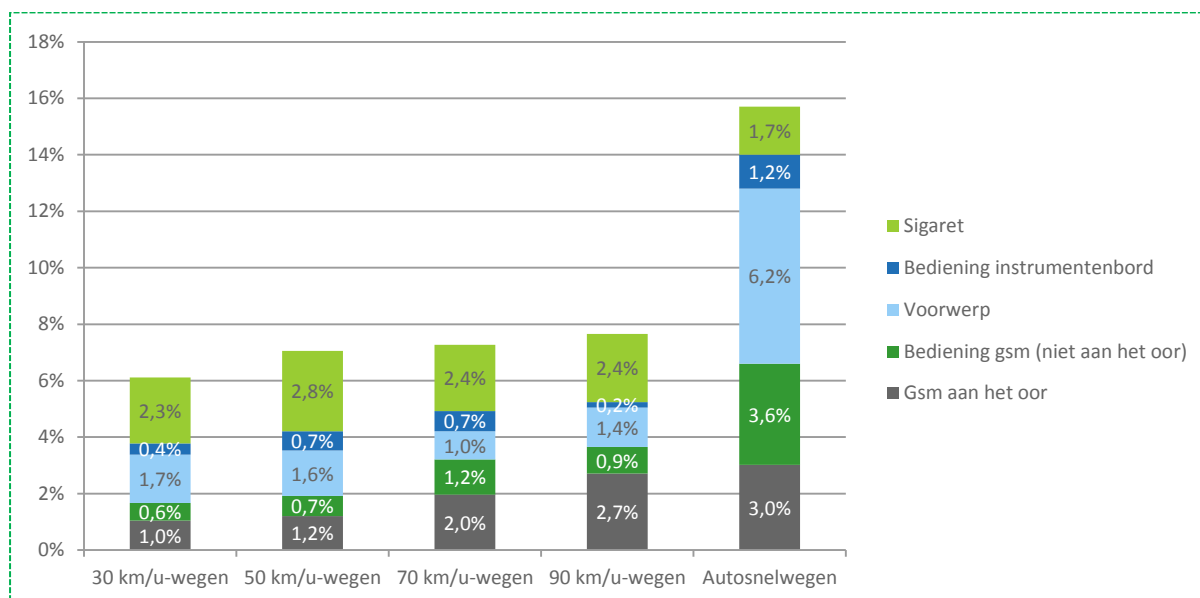


Bron: BIVV, Verkennde gedragsmeting "Gebruik van de gsm voor een rood verkeerslicht" 2016

6.3. Andere bepalende factoren

Figuur 40: Afleiding bij alle bestuurders, naargelang het snelheidsregime (2013)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van een bron van afleiding tijdens het rijden, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Er is een opdeling gemaakt naargelang het snelheidsregime dat van toepassing is op de plaats van observatie.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding" 2013

7. SLAPERIGHEID EN VERMOEIDHEID

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van rijden wanneer men zich slaperig of vermoeid voelt. Een deel van de gegevens zijn afkomstig van de ESRA-enquête die het BIVV in 2015 heeft uitgevoerd en waarin gevraagd wordt naar vermoeidheid tijdens het rijden. Daarnaast worden er ook gegevens gepresenteerd uit een enquête uit 2014 die specifiek peilt naar slaperigheid (en niet vermoeidheid) achter het stuur. Slaperigheid is het gevoel dat men in slaap kan vallen en wijst op een afgenomen alertheid, terwijl vermoeidheid eerder wijst op een gebrek aan energie maar niet noodzakelijk op een afgenomen alertheid. Een tweede verschil tussen beide enquêtes is de periode waarop de vraag betrekking heeft. Terwijl de ESRA-enquête de prevalentie van vermoeid rijden tijdens het afgelopen jaar bevroeg, werd er in de enquête van 2014 gevraagd naar de slaperigheid tijdens een rit die de voorbije 24 uur plaatsvond. Op die manier kan een schatting gemaakt worden van de prevalentie van slaperigheid bij werkelijk afgelegde kilometers.

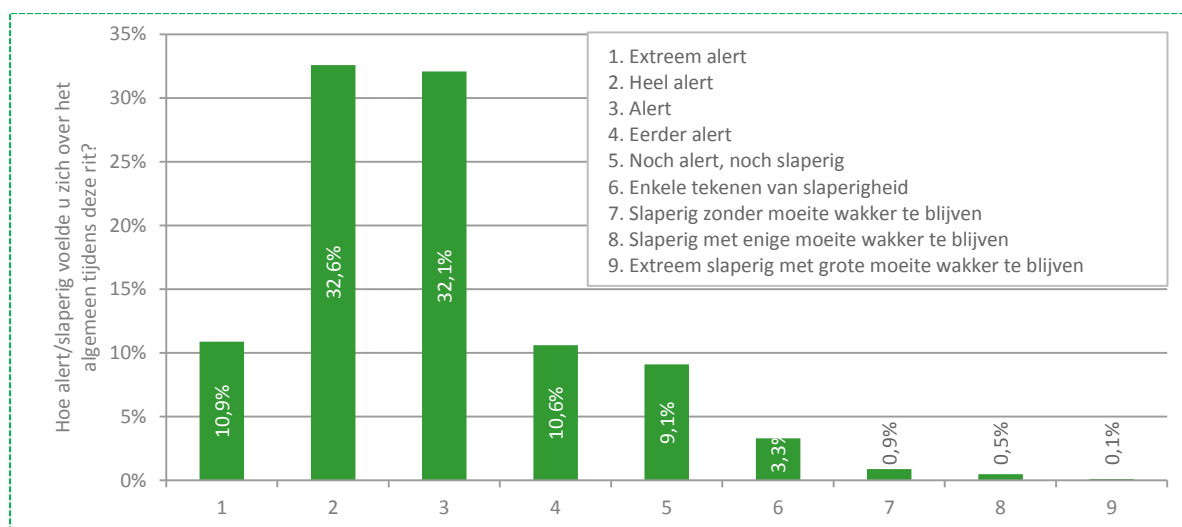
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van vermoeidheid tijdens het rijden bij autobestuurders, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van vermoeidheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd.

7.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 41: Slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders (2014)

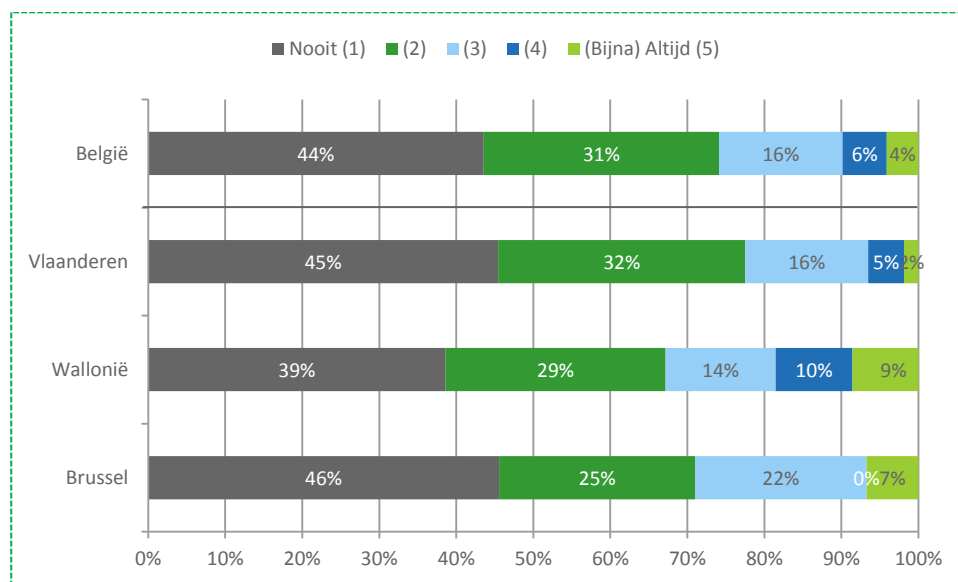
Deze figuur geeft het percentage weer van de antwoorden van auto- en bestelwagenbestuurders op volgende vraag over een rit die de voorbije 24 uur plaatsvond: “Hoe alert/slaperig voelde u zich over het algemeen tijdens deze rit?” (definitie slaperig: ‘neiging tot slapen’) uit de enquête naar slaperigheid achter het stuur van 2014. Vanaf een score van 6 (‘enkele tekenen van slaperigheid’) kan er gesproken worden van slaperigheid.



Bron: BIVV, Enquête “Slaperig achter het stuur” 2014

Figuur 42: Vermoeidheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

Deze figuur geeft de percentages weer van de antwoorden van (Belgische) autobestuurders op de vraag “Hoe vaak hebt u zich de afgelopen 12 maanden gerealiseerd dat u eigenlijk te vermoeid was om te rijden?” uit de ESRA-enquête van 2015. Naast de percentages voor België, worden ook de percentages voor de verschillende gewesten (wat verwijst naar de woonplaats van de respondent) weergegeven. De respondenten konden antwoorden via een vijf-puntenschaal (1 is ‘nooit’, 5 is ‘(bijna) altijd’).

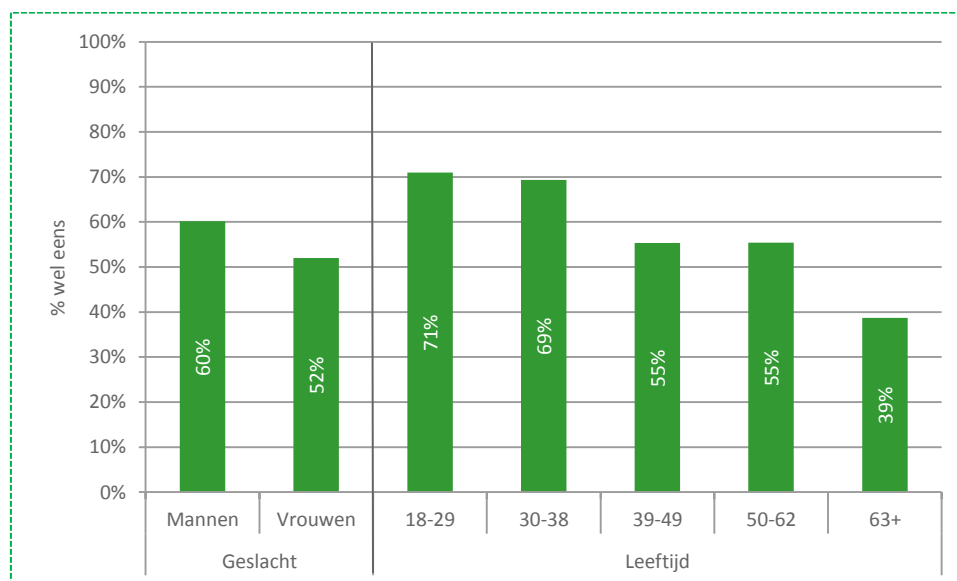


Bron: BIVV, ESRA

7.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 43: Vermoeidheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd (2015)

Deze figuur geeft het percentage weer van de (Belgische) autobestuurders die tijdens de ESRA-enquête van 2015 ‘wel eens’ (antwoordopties 2, 3, 4 of 5 van een schaal waar 1 staat voor ‘nooit’ en 5 voor ‘(bijna) altijd’) hebben geantwoord op de vraag “Hoe vaak hebt u zich de afgelopen 12 maanden gerealiseerd dat u eigenlijk te vermoeid was om te rijden?”. Er is een opdeling gemaakt naar het geslacht en naar de leeftijdscategorie van de respondent.



Bron: BIVV, ESRA

8. GEBRUIKTE TERMINOLOGIE

BAC

Bloedalcoholconcentratie

Bestelwagen

Voertuigen die uitsluitend voor het vervoer van goederen gebruikt kunnen worden en dus geen achterbank of ruiten achteraan hebben.

Binnen/buiten Bebouwde Kom

De bebouwde kom is een gebied met bebouwing met veel lokaal verkeer, en waarvan de invalswegen aangeduid zijn met verkeersborden F1, en de uitvalswegen met verkeersborden F3 (Figuur 44). Wegen buiten bebouwde kom omvatten ook autosnelwegen.

Geobserveerd gedrag vs. Zelfgerapporteerd gedrag

Geobserveerd gedrag wordt verkregen door gedragsmetingen waarbij de frequentie van het bestudeerde gedrag direct wordt waargenomen. Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag. Het voordeel van directe waarneming is dat het objectieve informatie geeft die niet afhankelijk is van antwoordpatronen (bijvoorbeeld: sociale wenselijkheid) en dus niet aan twijfel onderhevig is. Het nadeel is dan weer dat bepaalde gegevens zoals socio-demografische kenmerken en achterliggende motieven niet kunnen achterhaald worden via directe waarneming. Deze gegevens kunnen via enquêtes dan weer wel verkregen worden.

Gedragsmeting vs. Attitudemeting

Als antwoord op de verwachtingen van de federale commissie verkeersveiligheid, organiseert het BIVV sinds 2003 elk jaar metingen van bepaalde gedragingen bij weggebruikers. Dit geobserveerd gedrag geeft een goede indicatie van het algemene gedrag van Belgische weggebruikers. Daarnaast organiseert het BIVV ook attitude-metingen waarin het toegegeven of zelfgerapporteerd gedrag van weggebruikers en hun achterliggende opinies over verkeersveiligheidsaspecten worden bevraagd.

Gewesten

Vlaanderen

Het Vlaams Gewest

Wallonië

Het Waals Gewest

Brussel

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Kinderbeveiligingssysteem

Een geheel van onderdelen, bestaande uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelbare en bevestigingselementen, soms tevens voorzien van een aanvullend component zoals een reiswaag, draagmand, stoeltje en/of botsingsscherm, dat aan een motorvoertuig kan worden bevestigd. Het is zo ontworpen dat de kans op verwonding van de gebruiker bij een botsing of bij een abrupte vertraging van het voertuig wordt verminderd doordat het de bewegingsvrijheid van de gebruiker beperkt.

Het gebruik van een onaangepast kinderbeveiligingssysteem

Het gebruik van een onaangepast beveiligingssysteem betreft het vastmaken van kinderen in een systeem dat niet overeenstemt met hun morfologie (gewicht en/ of lengte) of hun leeftijd. Het kan gaan om een kind dat enkel wordt beveiligd door de veiligheidsgordel in plaats van door een KBS. Het onaangepaste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.

Het verkeerde gebruik van een kinderbeveiligingssysteem

Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem (misuse) wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de handleiding. Dit kan verschillende vormen aannemen: een verkeerde montage/ bevestiging van het systeem in het voertuig (bijv.: het foutief aanbrengen van de veiligheidsgordel, het niet gebruiken van een antirotatiesysteem voor de ISOFIX-zitjes), een niet toegelaten positie in het voertuig (bijv.: babyzitje tegen de rijrichting in dat met de rijrichting mee is geïnstalleerd, een babyzitje tegen de rijrichting in dat geïnstalleerd is op de passagierszitplaats voorin zonder dat de voorairbag is uitgeschakeld) of een foutieve bevestiging van het kind in het KBS (bijv.: speling op de riemen of de veiligheidsgordel, de veiligheidsgordel onder de arm of achter de rug).

Lichte voertuigen

Personenwagens en lichte vrachtwagens

Prevalentie

De frequentie waarmee een bepaald gedrag wordt gesteld in de bestudeerde populatie.

Rijden onder invloed

We spreken van ‘rijden onder invloed’ wanneer de alcoholconcentratie van de bestuurder gelijk of groter is dan de wettelijke grens van 0,22 mg/l UAL. Dit komt overeen met 0,5mg/l BAC. Een alcoholconcentratie van 0,35 mg/l UAL komt overeen met 0,8 g/l BAC.

Te snel rijden

We spreken van ‘te snel rijden’ wanneer een gemotoriseerd voertuig de wettelijke snelheidslimiet overschrijdt.

Tijdstip

Dag

De dag duurt van 6.00u tot 21.59u.

Nacht

De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.

Week

De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u

Weekend

Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u

UAL

Uitgeademde alveolaire lucht

Voertuig voor gemengd gebruik






Voertuigen die zowel voor het vervoer van personen als voor het vervoer van uitsluitend goederen kunnen gebruikt worden.

Wegtype

- **Zone 30:** een zone waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F4a en het einde met het verkeersbord F4b (Figuur 44). Hier geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u.
- **Schoolomgeving:** een zone rond een school waarvan het begin is aangeduid door de combinatie van de verkeersborden F4a en A23 en het einde met het verkeersbord F4b (Figuur 44). Het verkeersbord F4a kan een variabel bord zijn. Hier geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u.
- **Eenvaksbaan - 70 km/u:** een weg met één rijstrook per rijrichting, waar men maximaal 70 km/u mag rijden.
- **Eenvaksbaan - 90 km/u:** een weg met één rijstrook per rijrichting, waar men maximaal 90 km/u mag rijden.
- **Tweevaksbaan - 90 km/u:** een weg met twee rijstroken per rijrichting, waar men maximaal 90 km/u mag rijden.
- **Tweevaksbaan - 120 km/u:** een weg met twee rijstroken per rijrichting, waar men maximaal 120 km/u mag rijden, maar waarvan het begin niet aangeduid is met het verkeersbord F5 (Figuur 44).

- **Autosnelweg:** een weg waarvan het begin is aangeduid met het verkeersbord F5 en het einde met het verkeersbord F7(Figuur 44).

Figuur 44 Verkeersborden

<p>F1a en F1b</p>	
<p>F3a en F3b</p>	
<p>F4a en F4b</p>	
<p>A23</p>	
<p>F5 en F7</p>	

Bron: www.wegcode.be

GEGEVENSBRONNEN

De onderstaande tabel bevat informatie over de bronnen en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Tabel 1: Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
BIVV, Nationale verkeersonveiligheidsenquête	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes m.b.t. <ul style="list-style-type: none"> ▶ snelheid en te snel rijden ▶ rijden onder invloed van alcohol en drugs ▶ afleiding en vermoeidheid tijdens het rijden ▶ gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen ▶ subjectief veiligheidsgevoel en risico-perceptie ▶ andere vormen van maatschappelijke overlast ▶ verplaatsingsgedrag ▶ subjectief veiligheidsgevoel ▶ verkeershandhaving en draagvlak voor maatregelen ▶ betrokkenheid in verkeersongevallen ▶ slachtofferschap van vormen van criminaliteit 	Zelfgerapporteerd gedrag, de mening en de attitudes m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer en m.b.t. andere vormen van maatschappelijke overlast op basis van het gewest, de leeftijd, het geslacht en het weggebruikerstype	Online survey (2100 Belgische respondenten ouder dan 16 jaar)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2012 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2016 	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (2017). Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2016. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Link
BIVV, ESRA	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes m.b.t. <ul style="list-style-type: none"> ▶ snelheid en te snel rijden ▶ rijden onder invloed van alcohol en drugs ▶ afleiding en vermoeidheid tijdens het rijden ▶ gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen ▶ subjectief veiligheidsgevoel en risico-perceptie ▶ verkeershandhaving en draagvlak voor maatregelen ▶ betrokkenheid in verkeersongevallen 	Zelfgerapporteerd gedrag, de mening en de attitudes m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer van alle weggebruikers in 17 Europese landen, op basis van de leeftijd, het geslacht, het weggebruikerstype en de nationaliteit	Online survey (in totaal 17.767 respondenten, waarvan 1000 Belgische respondenten (alle weggebruikers) en 630 Belgische autobestuurders (die de laatste 6 maanden minstens 1500 km afgelegd als bestuurder van een auto)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2015 ▶ 17 Europese landen ▶ 1^e editie 	Belgisch Instituut voor de 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. Link naar rapport Belgian Road Safety Institute (2016). Country fact sheet Belgium. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Brussels, Belgium: Belgian Road Safety Institute. Link naar rapport

<p>BIVV, Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2015</p>	<p>Geobserveerd gedrag m.b.t. rijden onder invloed van alcohol</p>	<p>De prevalentie van rijden onder invloed door auto- en bestelwagenbestuurders, op basis van verschillende kenmerken van de bestuurder (de leeftijd, het geslacht, aantal eerder afgelegde alcoholcontroles, domiciliegemeente...) en de verplaatsing (het gewest, de herkomst, het tijdstip in de week, de tijdsduur van de verplaatsing, de aanwezigheid van passagiers...)</p>	<p>Aselecte controles door de politie op willekeurige plaatsen waarbij een ademtest gebeurde en men een vragenlijst moest invullen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2003 ▶ België ▶ Tweejaarlijks (t.e.m. 2009, dan in 2011) ▶ Meest recente: 2015 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Focant, N. (2016). Drinken en rijden: doen we het te veel? Gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.</p> <p>Link naar het rapport</p>
<p>BIVV, Nationale attitudemeting 2015</p>	<p>Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes m.b.t.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ rijden onder invloed van alcohol en drugs ▶ snelheid en te snel rijden ▶ gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingsystemen ▶ afleiding door gsm-gebruik tijdens het rijden ▶ verkeers-handhaving en draagvlak voor maatregelen 	<p>Zelfgerapporteerd gedrag, mening en attitudes m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer door bestuurders van personenwagens en bestelwagens die in België zijn gedomicilieerd en in de laatste 6 maanden minstens 1500 km hebben afgelegd, op basis van de leeftijd, het geslacht en het gewest</p>	<p>1.537 persoonlijke interviews</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2003 ▶ België ▶ Driejaarlijks ▶ Meest recente: 2015 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>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.</p> <p>Link naar het rapport</p>
<p>Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Beheer (BIPOL)</p>	<p>Vaststellingen van bepaalde overtredingen</p>	<p>Het aantal verkeersovertredingen m.b.t. snelheid, alcohol, drugs, gordeldracht en illegaal gsm-gebruik geregistreerd door de lokale en federale politie</p>	<p>Geobserveerde verkeersovertredingen</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2007 ▶ België ▶ Jaarlijks ▶ Meest recente: 2016 	<p>Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Beheer (BIPOL)</p> <p>Link</p>

<p>BIVV, Nationale gedragsmeting “Snelheid binnen de bebouwde kom” 2015</p>	<p>Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid en te snel rijden op wegen binnen de bebouwde kom</p>	<p>De gemiddelde snelheid, het percentage snelheidsovertredingen, de V85-snelheid van personenwagens per snelheidsregime, op basis van het gewest en het tijdstip van de week</p>	<p>Automatische radars langs rechte stukken baan, zonder belemmering door een voorligger (“vrije snelheid”)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2003 ▶ België ▶ Jaarlijks (t.e.m. 2010, dan in 2012) ▶ Meest recente: 2015 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Temmerman, P. (2016). Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Link naar het rapport</p>
<p>BIVV, Nationale gedragsmeting “Snelheid buiten de bebouwde kom” 2015</p>	<p>Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid en te snel rijden op wegen buiten de bebouwde kom</p>	<p>De gemiddelde snelheid, het percentage snelheidsovertredingen, de V85-snelheid van lichte voertuigen en vrachtwagens, per snelheidsregime, op basis van het gewest en het tijdstip van de week</p>	<p>Floating Car Data: gegevens op basis van voertuigen die zich in het verkeer bevinden en die via navigatie- en communicatiesystemen informatie over hun traject doorsturen naar een centraal systeem.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2003 ▶ België ▶ Buiten autosnelwegen: jaarlijks (t.e.m. 2010, dan in 2012); Autosnelwegen: 2011 (1^e editie met deze methodologie) ▶ Meest recente: 2015 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>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 de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Link naar het rapport</p>
<p>BIVV, Nationale gedragsmeting “Snelheid van bestelwagens” 2013</p>	<p>Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid van bestelwagens</p>	<p>De gemiddelde snelheid van klassieke bestelwagens, wagens voor gemengd gebruik en personenwagens, per snelheidsregime.</p>	<p>Persoonlijk bediende laserguns vanuit een personenwagen op plaatsen zonder belemmering (“vrije snelheid”)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2013 ▶ België ▶ 1^e editie 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Riguelle, F. & Roynard, M. (2014). Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Link naar het rapport</p>

BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2015	Geobserveerd gedrag m.b.t. gordeldracht	De prevalentie van gordeldracht voor- en achteraan in personenwagens, op basis van verschillende kenmerken van de inzittenden (het geslacht, de plaats in het voertuig) en de verplaatsing (het snelheidsregime, het gewest, de periode van de week)	Rechtstreekse observatie van de gordeldracht van de inzittenden in een personenwagen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2003 ▶ België ▶ Jaarlijks (t.e.m. 2010, dan in 2012) ▶ Meest recente: 2015 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Lequeux, Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Link naar het rapport</p>
BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2014	Geobserveerd gedrag m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen	De prevalentie en kwaliteit van het (aangepast of verkeerd) gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij het vervoeren van kinderen kleiner dan 135cm in personenwagens, op basis van kenmerken van de verplaatsing (het gewest, de observatielocatie, het traject), kenmerken van het beveiligingssysteem (het type, de plaats van aankoop, het verkrijgen van advies,...) en kenmerken van de bestuurder (verwantschap met het kind, studieniveau, beroep, type woning, geografische afkomst, gordeldracht) en het kind (de plaats in de wagen)	Rechtstreekse observatie en het invullen van een vragenlijst o.b.v. een persoonlijk interview	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vanaf 2011 ▶ België ▶ Driejaarlijks ▶ Meest recente: 2014 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Roynard, M. (2015). Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport</p>
BIVV, Nationale gedragsmeting "Aflleiding" 2013	Geobserveerd gedrag m.b.t. het gebruik van gsm-toestellen en andere voorwerpen achter het stuur	De prevalentie van afleidend gedrag (gsm in de hand, sms'en, hanteren van een voorwerp, bediening van het instrumentenbord, roken) bij bestuurders van een personenwagen, lichte vrachtwagen, vrachtwagen, bus of touringcar, op basis van het voertuigtype, het wegtype, het gewest, het geslacht, de aanwezigheid van passagiers en de periode van de week	Rechtstreekse observatie op de weg van rijdende voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2013 ▶ België ▶ 1^e editie 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van gsm-toestellen en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport</p>

<p>BIVV, Verken- nende gedrags- meting “Ge- bruik van de gsm voor een rood verkeers- licht” 2016</p>	<p>Geobserveerd gedrag m.b.t. het manueel gebruik van gsm-toestellen voor een rood verkeerslicht</p>	<p>De prevalentie van het gebruik van de gsm in de hand of aan het oor bij bestuurders van een personenwagen of lichte vrachtwagen, fietsers en voetgangers die aan het wachten zijn voor een rood verkeerslicht, op basis van het type weggebruiker, de (geschatte) leeftijd, het geslacht, de aanwezigheid van andere passagiers, het moment tijdens het wachten en de vertraging waarmee de weggebruikers het verkeerslicht kruisen wanneer dit groen wordt.</p>	<p>Rechtstreekse observatie van personenwagens, lichte vrachtwagens, fietsers en voetgangers aan de kant van de weg op kruispunten met een verkeerslicht</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2016 ▶ België ▶ Verkennende studie 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Focant, N. (2017) Verkennende gedragsmeting over het gebruik van de gsm voor een rood licht (intern rapport). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid</p> <p>[intern rapport]</p>
<p>BIVV, Enquête “Slaperig achter het stuur” 2014</p>	<p>Zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. slaperigheid achter het stuur</p>	<p>De prevalentie van slaperigheid tijdens het rijden bij werkelijk afgelegde kilometers, aangevuld met een uitgebreide regressieanalyse waarin verschillende risicofactoren worden geïdentificeerd.</p>	<p>Online enquête met 2638 respondenten</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2014 ▶ België ▶ 1^e editie 	<p>Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid</p> <p>Diependaele, K. (2015). Slaperig achter het stuur. Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid</p> <p>Link naar het rapport</p>

Referenties die geciteerd werden in de scope :

- ▶ ETSC. (2007). Road Safety Performance Index Flash 4. Increasing seat belt use. Brussel, België : European Transport Safety Council.
- ▶ Johns Hopkins Universiteit (2005) Multitasking: You can't pay full attention to both sights and sounds. Geraadpleegd: http://www.eurekalert.org/pub_releases/2005-06/jhu-myc062105.php [18.10.13].

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid jaarlijks (vanaf 2015) een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat zes rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het BIVV zoals de brochures “Kernindicatoren verkeersveiligheid”, de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

