



Statistisch Rapport nr. 2018-S-03-NL

Statistisch Rapport 2018

Gedrag in het verkeer



Statistisch Rapport 2018

Gedrag in het verkeer

Statistisch rapport nr. 2018-S-03-NL

Auteurs: Louise Schinckus en Annelies Schoeters
Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe
Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
Publicatiedatum: 08/11/2018
Wettelijk depot: D/2018/0779/46

Gelieve naar dit rapport te verwijzen als: Schinckus, L. & Schoeters, A. (2018) Statistisch Rapport 2018 Gedrag in het verkeer, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Rapport Statistique 2018 Comportement dans le trafic

Dit statistisch rapport kwam tot stand dankzij de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door Vias institute. Vias institute kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in deze publicatie mogen slechts worden verveelvoudigd of verspreid met duidelijke en uitdrukkelijke vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Context	4
Terminologie	5
1 Gedrag in het verkeer - Algemeen	9
2 Rijden onder invloed van alcohol	12
2.1 Nationale en gewestelijke prevalentie	12
2.2 Kenmerken van de weggebruiker	15
2.3 Andere bepalende factoren	15
2.4 Vergelijking met andere landen	16
3 Snelheid en te snel rijden	18
3.1 Nationale en gewestelijke prevalentie	18
3.2 Kenmerken van de weggebruiker	23
3.3 Andere bepalende factoren	25
3.4 Vergelijking met andere landen	27
4 Gordeldracht	28
4.1 Nationale en gewestelijke prevalentie	28
4.2 Kenmerken van de weggebruiker	30
4.3 Andere bepalende factoren	31
4.4 Vergelijking met andere landen	31
5 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen	33
5.1 Nationale en gewestelijke prevalentie	33
5.2 Kenmerken van de weggebruiker	34
5.3 Andere bepalende factoren	35
5.4 Vergelijking met andere landen	36
6 Afleiding	38
6.1 Nationale en gewestelijke prevalentie	38
6.2 Kenmerken van de weggebruiker	40
6.3 Andere bepalende factoren	41
6.4 Vergelijking met andere landen	42
7 Slaperigheid en vermoeidheid	45
7.1 Nationale en gewestelijke prevalentie	45
7.2 Kenmerken van de weggebruiker	48
7.3 Vergelijking met andere landen	49
8 Conclusie	50
Gegevensbronnen	52

Context

Dit rapport maakt deel uit van een **reeks** jaarlijks door Vias institute gepubliceerde **statistische rapporten**. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van gegevens, die zowel van Vias institute zelf als van externe bronnen afkomstig kunnen zijn. Het doel is een zo volledig mogelijk beeld te schetsen van de verkeersveiligheidssituatie in een welbepaald onderzoeksgebied van Vias institute. Dit statistisch rapport bevat een samenvattend overzicht van de recentste gegevens met betrekking tot het gedrag van de weggebruikers in België.

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 zijn uitgevoerd door Vias institute. Uiteraard diende een selectie gemaakt te worden uit de beschikbare gegevens. De oorspronkelijke bronnen worden vermeld aan het einde van het rapport. De gebruikte begrippen worden toegelicht in de inleidende teksten en ook in de terminologielijst aan het einde van het rapport.

In dit rapport ligt de nadruk op zogenaamd **risicogedrag**. Daarmee doelen we op gedrag dat het risico van een ongeval en de ernst ervan vergroot voor de weggebruikers. De volgende aspecten van risicogedrag komen aan bod in dit rapport:

- het rijden onder invloed van alcohol;
- het rijden met een te hoge en onaangepaste snelheid;
- het (niet) dragen van de veiligheidsgordel;
- het (in)correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen;
- afleiding in het verkeer;
- slaperigheid en vermoeidheid achter het stuur.

Aangezien er een oorzakelijk verband is tussen dergelijke gedragingen en de verkeersongevallen en hun ernst, kan het gedrag in het verkeer met betrekking tot deze aspecten beschouwd worden als een prestatie-indicator voor de verkeersveiligheid. Met andere woorden, het gedrag van de weggebruikers vormt een goede voorspeller voor de verkeersveiligheid:

- Alcohol verhoogt het ongevalsrisico doordat het de rijvaardigheid beïnvloedt.
- 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.
- Ook de gordeldracht en het correct bevestigen van kinderen in een kinderbeveiligingssysteem hebben 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 (De Nike, 2005).

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

Dit rapport houdt geen rekening met de sociaal-cognitieve factoren die het gedrag bepalen. Achterliggende attitudes, subjectieve normen of gepercipieerde gedragscontrole kunnen op de achtergrond een rol spelen in specifiek risicogedrag. Enkel in het eerste deel worden ter illustratie statistieken getoond van de risico-perceptie en aanvaardbaarheid van bepaald risicogedrag in het verkeer.

Terminologie

BAG

Bloedalcoholgehalte

Bebouwde kom (binnen/buiten de 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. Wegen buiten bebouwde kom omvatten ook autosnelwegen.

Bestelwagen

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

BIVV/Vias institute

Sinds september 2017 is Vias institute de nieuwe naam van het vroegere BIVV (Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid). Om de referenties van de rapporten die dateren van voor deze naamsverandering, te behouden, wordt de naam BIVV nog vermeld voor rapporten die gepubliceerd werden voor september 2017.

Gedragsmeting vs. attitudemeting

Om te beantwoorden aan de verwachtingen van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, organiseert Vias institute sinds 2003 jaarlijks metingen van bepaalde gedragingen bij weggebruikers. Het geobserveerd gedrag is een goede indicatie voor het algemene gedrag van de Belgische weggebruikers. Daarnaast houdt Vias institute ook attitudemetingen waarin het toegegeven of zelfgerapporteerd gedrag van weggebruikers en hun achterliggende opinies over verkeersveiligheidsaspecten worden bevraagd.

Geobserveerd 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.

Gewesten

- **Vlaanderen**
Vlaams Gewest
- **Wallonië**
Waals Gewest
- **Brussel**
Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Kinderbeveiligingssysteem

Een kinderbeveiligingssysteem (of kinderzitje) is een geheel van elementen, bestaande uit een combinatie van riemen of soepele elementen met een sluitingsgesp, regel- en fixeerinrichtingen en soms een aanvullende inrichting als een reiswieg, een draagzak, een stoeltje en/of een botsscherm. Het heeft tot doel de bewegingsvrijheid van het lichaam te beperken, om zo het letselgevaar voor het kind te verminderen in geval van een botsing.

Gebruik van een onaangepast kinderbeveiligingssysteem

Wanneer een kind is vastgemaakt met een systeem dat niet is aangepast aan zijn lichaamsbouw (gewicht en/of lengte) of leeftijd, spreken we van "gebruik van een onaangepast kinderbeveiligingssysteem". Het kan bijvoorbeeld gaan om een kind dat enkel is vastgeklikt met de veiligheidsgordel zonder een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken. Ook het gebruik van een

kinderbeveiligingssysteem dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44 wordt geklasseerd onder deze noemer.

Verkeerd gebruik van een kinderbeveiligingssysteem

Wanneer een beveiligingssysteem anders wordt gebruikt dan beschreven in de handleiding, spreken we van "verkeerd gebruik" ("misuse"). Dit kan verschillende vormen aannemen: een verkeerde montage of bevestiging van het systeem in het voertuig (bijv. onjuiste positionering van de veiligheidsgordel, niet-gebruik van het antirotatiesysteem van ISOFIX-stoeltjes, verkeerde positie in het voertuig (bijv. met de rijrichting mee wanneer het tegen de rijrichting in zou moeten of een babyzitje tegen de rijrichting in dat op de passagiersstoel staat zonder dat de airbag is uitgeschakeld) of een verkeerde bevestiging van het kind in het kinderbeveiligingssysteem (bijv. speling op de riemen of de veiligheidsgordel, veiligheidsgordel onder de arm of achter de rug).

Landcodes

AR	Argentinië
AT	Oostenrijk
AU	Australië
BE	België
BO	Bolivia
BR	Brazilië
CA	Canada
CH	Zwitserland
CL	Chili
CO	Colombia
CR	Costa Rica
CZ	Tsjechië
DE	Duitsland
DK	Denemarken
EC	Ecuador
EL	Griekenland
ES	Spanje
FI	Finland
FR	Frankrijk
GT	Guatemala
HU	Hongarije
IE	Ierland
IL	Israël
IT	Italië
KR	Republiek Korea
MX	Mexico
NL	Nederland
NO	Noorwegen
PE	Peru
PL	Polen
PT	Portugal
PY	Paraguay
SE	Zweden
SI	Slovenië
UK	Verenigd Koninkrijk
US	Verenigde Staten
UY	Uruguay
VE	Venezuela

Lichte voertuigen

Personenwagens en bestelwagens

Prevalentie

De frequentie waarmee een bepaalde gedrag gesteld wordt door de bestudeerde populatie.

Rijden onder invloed

Men spreekt van "rijden onder invloed" zodra het alcoholgehalte in het bloed van de bestuurder minstens gelijk is aan de wettelijke limiet van 0,22 mg/l UAL, wat overeenstemt met 0,5 g/l BAG. Een alcoholconcentratie van 0,35 mg/l UAL stemt overeen met 0,8 g/l BAG.

Statistisch significant

In een studie wordt een (representatieve) steekproef van personen vaak gebruikt om uitspraken te doen over heel de populatie. Als er een verschil wordt vastgesteld tussen verschillende groepen, kan er een statistische proef gebruikt worden om na te gaan of dit verschil significant is. Een significant verschil kan worden gegeneraliseerd naar de populatie met een gegeven maximale foutwaarschijnlijkheid (doorgaans vastgelegd op maximaal 5 %) dat het vastgestelde verschil in werkelijkheid aan toeval te wijten is.

Te snel rijden

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

Tijdstip

- **Dag**
De dag (overdag) duurt van 6.00 u tot 21.59 u.
- **Nacht**
De nacht duurt van 22.00 u tot 5.59 u.
- **Week**
De week duurt van maandag 6.00 u tot vrijdag 21.59 u.
- **Weekend**
Het weekend duurt van vrijdag 22.00 u tot maandag 5.59 u.

UAL

Uitgeademde alveolaire lucht






Voertuig voor gemengd gebruik

Voertuig dat zowel voor personen- als voor goederenvervoer kan worden ingezet.

Wegtype

- **Zone 30:** Zone waarvan het begin wordt aangeduid door het verkeersbord F4a en het einde door het verkeersbord F4b (Tabel i). De snelheid is in deze zone beperkt tot 30 km/u.
- **Schoolomgeving:** Zone rond een school waarvan het begin wordt aangeduid door een combinatie van de verkeersborden F4a en A23 en het einde door verkeersbord F4b (Tabel i). Verkeersbord F4a kan een dynamisch bord zijn. In deze zone geldt een snelheidsbeperking tot 30 km/u.
- **Eenvaksbaan - 70 km/u:** Weg met één rijstrook per rijrichting, waar een maximumsnelheid van 70 km/u geldt.
- **Eenvaksbaan - 90 km/u:** Weg met één rijstrook per rijrichting, waar een maximumsnelheid van 90 km/u geldt.
- **Tweevaksbaan - 90 km/u:** Weg met twee rijstroken per rijrichting, waar een maximumsnelheid van 90 km/u geldt.
- **Tweevaksbaan - 120 km/u:** Weg met twee rijstroken per richting waar een maximumsnelheid van 120 km/u geldt, maar waarvan het begin niet aangeduid wordt met een verkeersbord F5 (Tabel i).
- **Autosnelweg:** Weg waarvan het begin wordt aangeduid door het verkeersbord F5 en het einde door verkeersbord F7 (Tabel i).

Tabel i: Verkeersborden

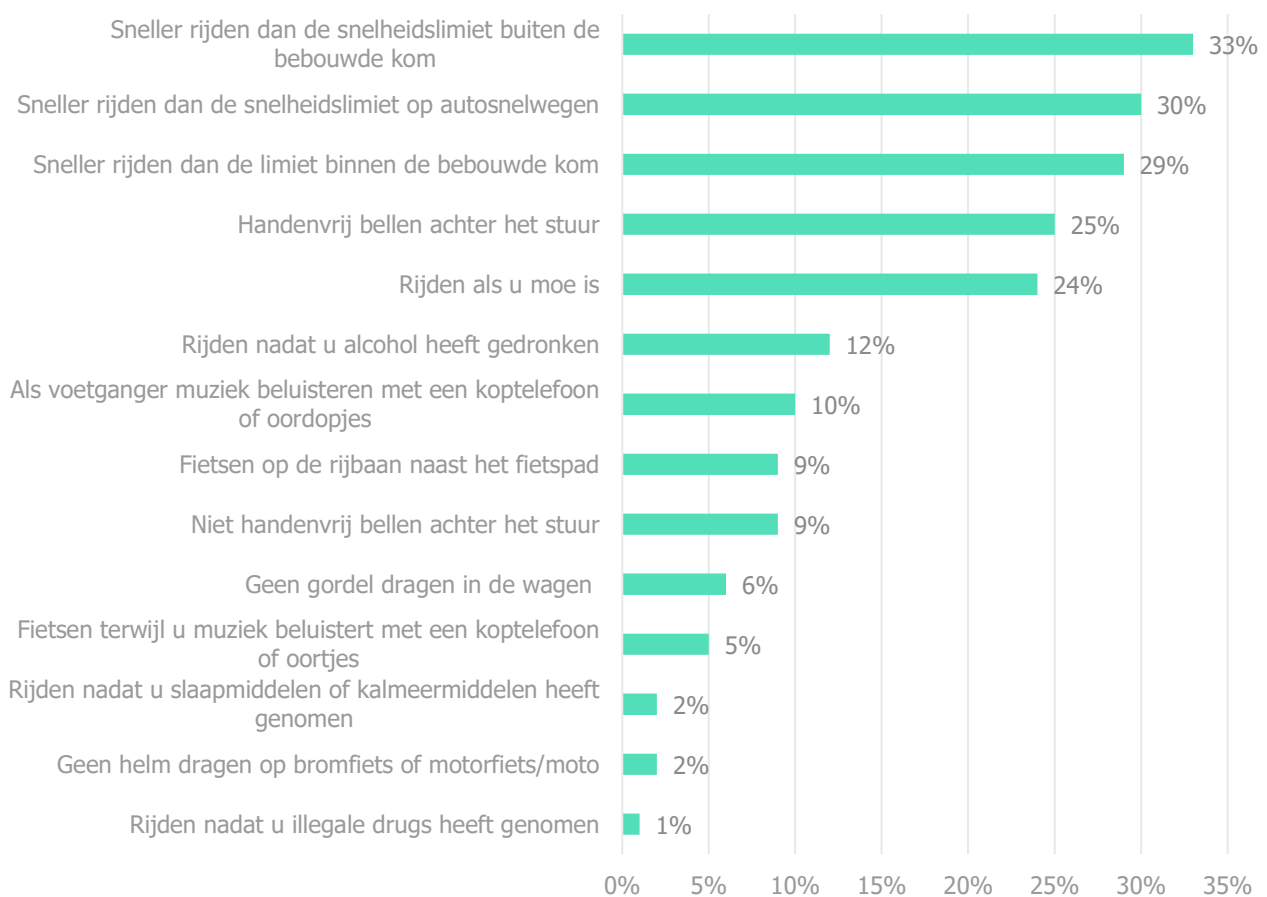
<p>F1a en F1b</p>	
<p>F3a en F3b</p>	
<p>F4a en F4b</p>	
<p>A23</p>	
<p>F5 en F7</p>	

Bron: www.wegcode.be

1 Gedrag in het verkeer - Algemeen

Dit hoofdstuk bevat enkele algemene grafieken die het gedrag van de weggebruikers samenvatten. Daarbij gaat het telkens om alle weggebruikers, dus niet alleen de autobestuurders. De verkeersONveiligheidsenquête en de ESRA-enquête zijn gebruikt voor deze grafiek. De verkeersONveiligheidsenquête werd in 2017 uitgevoerd via een online panel van Belgische respondenten. De ESRA-enquête werd in 2015 uitgevoerd via een online panel in 38 verschillende landen. Hierna worden de resultaten voor België weergegeven.

Figuur 1-1 toont de antwoorden van de verkeersONveiligheidsenquête uit 2017 en vermeldt het percentage van de bevroegde personen dat toegeeft een bepaald risicogedrag gesteld te hebben in de loop van de laatste 30 dagen. Van de risicogedragingen geven weggebruikers vooral snelheidsovertredingen toe, zowel buiten de bebouwde kom (33 %), op de autosnelweg (30 %) als binnen bebouwde kom (29 %). Gsm-gebruik achter het de stuur en rijden in staat van vermoeidheid worden beide toegegeven door nagenoeg een kwart van de respondenten (respectievelijk 25 % en 24 %). De risicogedragingen die het minst vaak worden vermeld, zijn: rijden na het gebruiken van drugs (1 %) of slaapmiddelen (2 %) en met een motor- of bromfiets rijden zonder helm (2 %).

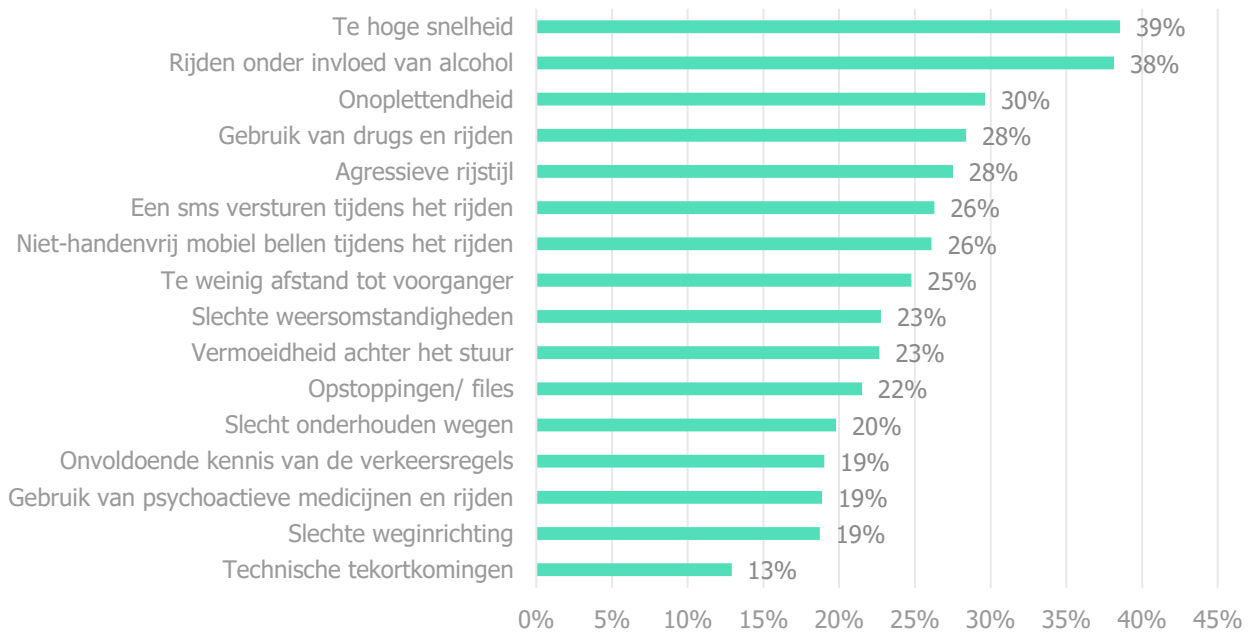


Bron: Vias institute, Nationale verkeersonveiligheidsenquête

Figuur 1-1: Zelfgerapporteerd gedrag door alle weggebruikers (2017)

Figuur 1-2 toont de antwoorden van de (Belgische) weggebruikers tijdens de ESRA-enquête in 2015 op de vraag: "Hoeveel op 100 ongevallen worden veroorzaakt door de volgende factoren?" Aangezien er verschillende factoren aan de oorsprong kunnen liggen van een verkeersongeval, komt het totaal neer op meer dan 100. Menselijke factoren als te hoge snelheid (39 %), rijden onder invloed van alcohol (38 %) en onoplettendheid (30 %) scoren hoog. Omgevingsfactoren als slechte weersomstandigheden (23 %), opstoppingen/files (22 %) en slecht onderhouden wegen (20 %) zouden volgens de respondenten een rol spelen in minstens één ongeval op 5. Technische tekortkomingen zouden in iets meer dan één ongeval op 10 een causale factor zijn.

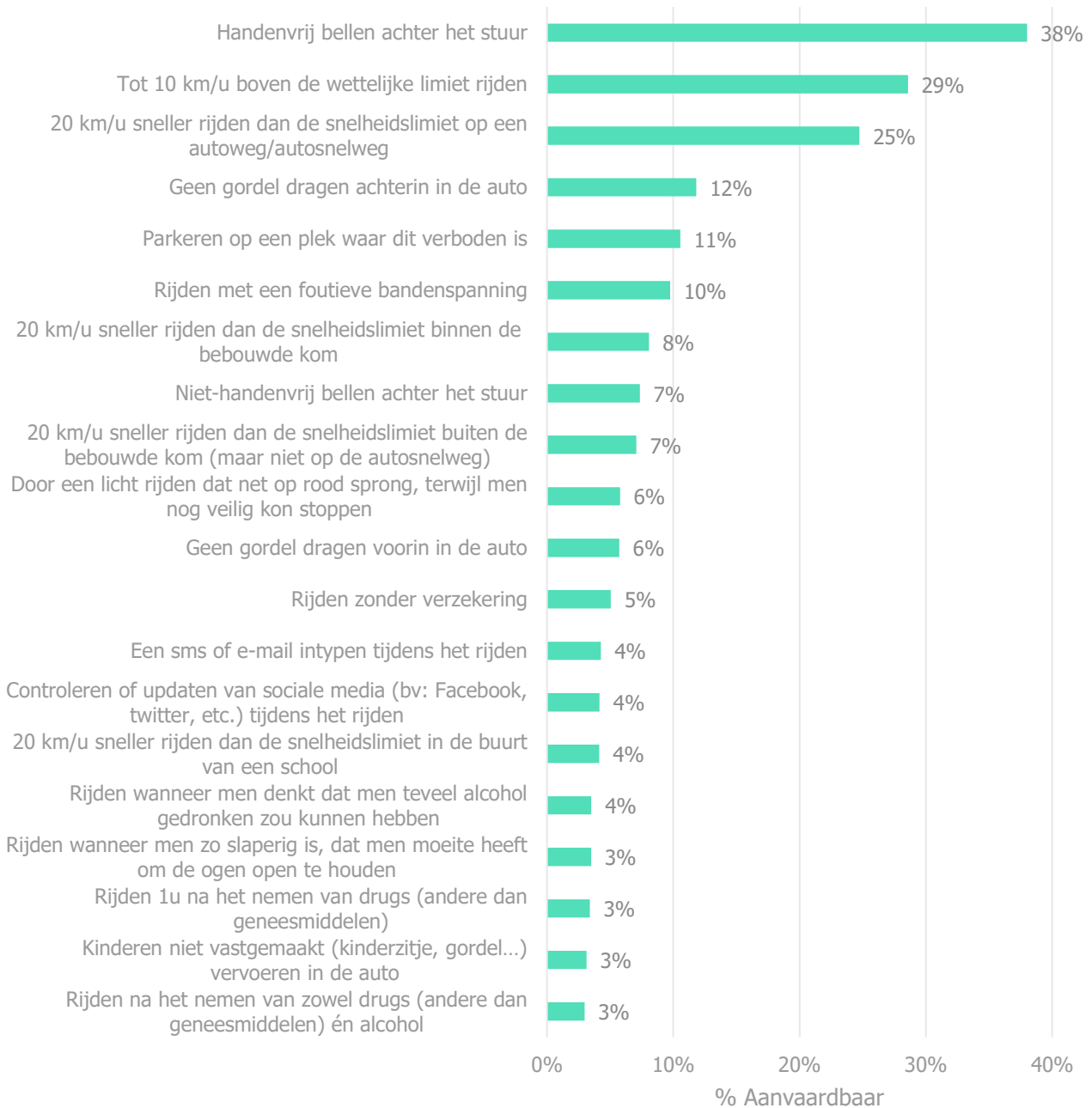
We benadrukken nogmaals dat het gaat om het beeld dat de weggebruikers hebben en niet om oorzaken die zijn vastgesteld in officiële waarnemingen. Het is echter interessant te zien dat de risicogedragingen die de weggebruikers zelf het vaakst toegeven (Figuur 1-2), zoals snelheidsovertredingen en onoplettendheid, volgens hen ook het vaakst een rol spelen in verkeersongevallen.



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 1-2: Gepercipieerde oorzaken van ongevallen bij alle weggebruikers (2015)

Tijdens de ESRA-enquête van 2015 kregen de respondenten een lijst van verscheidene gevaarlijke gedragingen en moesten ze op een schaal van vijf punten aangeven in hoeverre ze het gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vinden (waarbij 1 stond voor onaanvaardbaar en 5 voor aanvaardbaar). Figuur 1-3 geeft aan welk percentage van de respondenten (alle soorten weggebruikers) een bepaald gedrag aanvaardbaar (antwoordopties 4 en 5) vindt. Nagenoeg 4 respondenten op 10 vinden handenvrij telefoneren aanvaardbaar. 10 km/u of 20 km/u te snel rijden op de autosnelweg is aanvaardbaar gedrag voor een kwart van de respondenten. Aan de andere kant zien we dat slechts een heel kleine minderheid (< 4 %) rijden na consumptie van alcohol of drugs, het niet vastmaken van kinderen in de auto, autorijden in staat van grote vermoeidheid of 20 km/u te snel rijden in een schoolomgeving aanvaardbaar vindt.



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 1-3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij alle weggebruikers (2015)

2 Rijden onder invloed van alcohol

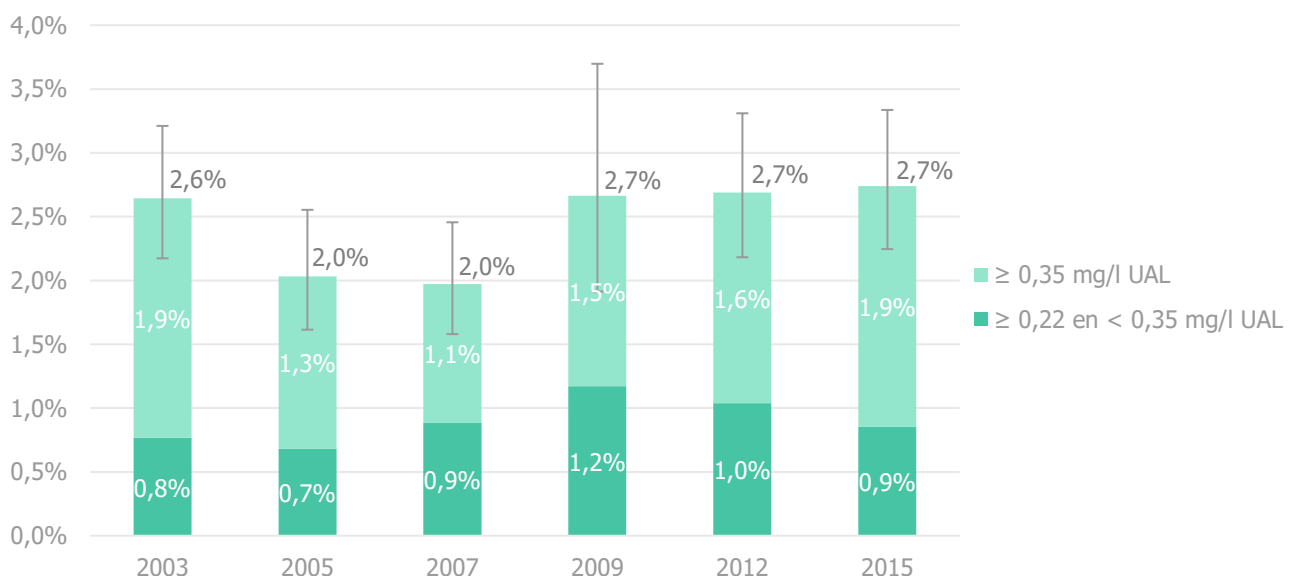
Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol op de Belgische wegen. Het alcoholgehalte wordt uitgedrukt in milligram per liter uitgeademde alveolaire lucht (mg/l UAL). De wettelijke grens is in België vastgelegd op 0,22 mg/l. Men spreekt van "rijden onder invloed" wanneer het alcoholgehalte van een bestuurder gelijk is aan of hoger is dan deze wettelijke limiet. In de gedragsmetingen van Vias institute worden de bestuurders onder invloed opgesplitst in twee groepen: bestuurders met een alcoholgehalte tussen 0,22 mg/l UAL en 0,35 mg/l UAL en bestuurders met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL. De ademalcoholgehalten van 0,22 mg/l UAL en 0,35 mg/l UAL komen overeen met bloedalcoholgehalten (BAG) van respectievelijk 0,5 en 0,8 promille (g/l).

In dit hoofdstuk worden statistieken voorgesteld die gebaseerd zijn op de gedragsmeting die Vias institute regelmatig houdt bij autobestuurders. Deze meting wordt uitgevoerd met behulp van de politie. Agenten houden aselechte controles van bestuurders van personenwagens en lichte vrachtwagens op willekeurige plaatsen. De bestuurders moeten een ademtest afleggen en een vragenlijst invullen. Deze gegevens worden aangevuld met die van de vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed. Ten slotte worden er internationale vergelijkingen gemaakt op basis van de resultaten van de ESRA-enquête, die werd uitgevoerd via een online panel in 38 landen, waaronder 20 Europese landen.

2.1 Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 2-1 stelt de evolutie voor van het percentage autobestuurders dat rijdt onder invloed van alcohol, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmetingen van Vias institute van 2003 tot 2015, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Deze resultaten worden om de 3 jaar berekend. De plaatsen en tijdstippen van de controles worden willekeurig gekozen door Vias institute en de autobestuurders worden aselekt gecontroleerd. Deze percentages kunnen dus lager liggen dan de vaststellingen die worden gedaan tijdens doelgerichte politiecontroles op plaatsen en tijdstippen met een verhoogde kans op rijden onder invloed.

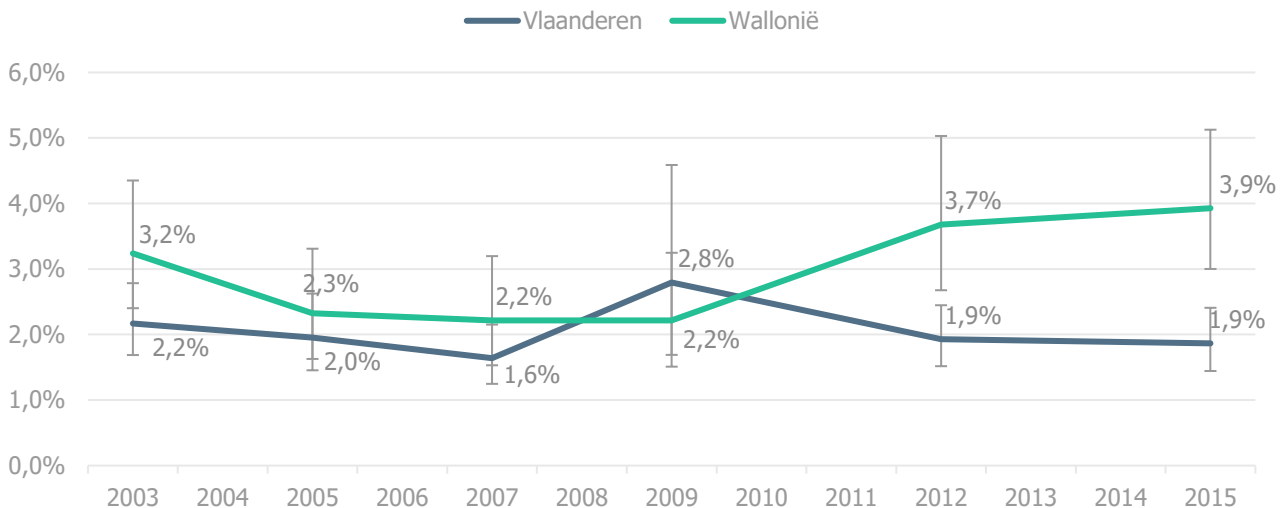
In 2015 overschreed het alcoholgehalte van 2,7 % van de geteste autobestuurders de wettelijke limiet van 0,22 mg/l UAL. Dit percentage blijft relatief stabiel sinds de meting van 2009, maar er was een significante stijging in vergelijking met de metingen van 2005 en 2007, toen slechts 2 % van de bestuurders onder invloed reed. Van de bestuurders die onder invloed reden in 2015, had meer dan twee derde (70 %) een alcoholgehalte boven 0,35 mg/l UAL. Het aandeel sterk beschonken bestuurders stijgt ook sinds 2007. Toen had slechts iets meer dan de helft van de bestuurders onder invloed een alcoholgehalte boven 0,35 mg/l UAL. Uit de grafiek blijkt dus dat de situatie op het gebied van rijden onder invloed in de loop van de laatste tien jaar verslechterd is.



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

Figuur 2-1: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders (2003-2015)

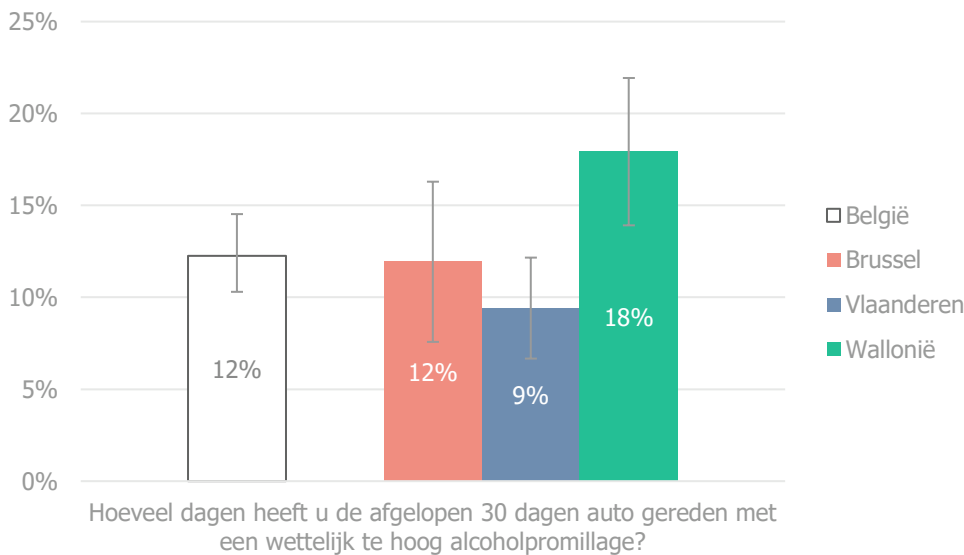
Figuur 2-2 geeft de evolutie weer van het percentage autobestuurders dat onder invloed reed, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmetingen van Vias institute, naargelang het gewest. Omdat er bij de laatste gedragsmetingen te weinig vaststellingen voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waren, is dit gewest niet opgenomen in de figuur. Het percentage van autobestuurders waarvan het alcoholgehalte de wettelijke limiet overstijgt, lag bij de laatste metingen van 2012 en 2015 hoger in Wallonië dan in Vlaanderen. Hoewel het percentage in Vlaanderen relatief stabiel is gebleven sinds 2003 (met uitzondering van een piek in 2009), is er een significante stijging in Wallonië in 2012 en 2015. Uit de laatste metingen kwam naar voren dat de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol nagenoeg twee keer hoger is bij autobestuurders in Wallonië (3,9 %) dan in Vlaanderen (1,9 %).



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

Figuur 2-2: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het gewest (2003-2015)

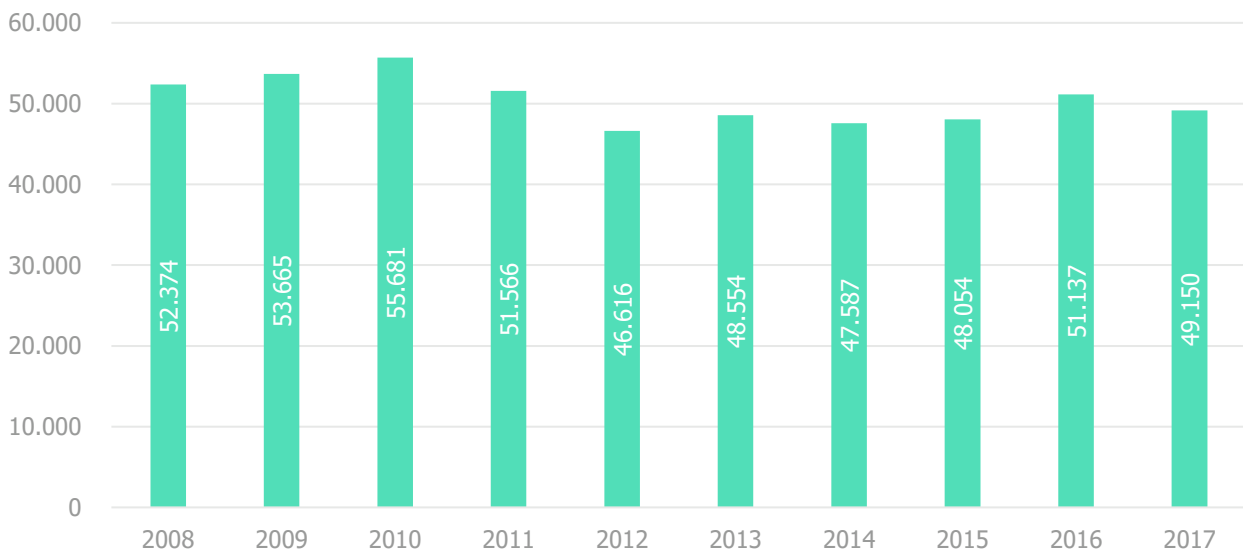
De resultaten van de nationale attitudemeting van 2015 bevestigen dit verschil tussen Vlaanderen en Wallonië, dat werd vastgesteld tijdens de twee laatste gedragsmetingen (Figuur 2-2). Figuur 2-3 geeft de percentages weer van de autobestuurders die verklaren in de loop van de afgelopen 30 dagen auto te hebben gereden met een te hoog alcoholgehalte, zowel voor heel België als opgedeeld naar gewest (wat verwijst naar de woonplaats van de respondent). De bevroegde Walen geven significant vaker toe te rijden onder invloed (18 %) dan de Brusselse (12 %) en Vlaamse (9 %) bestuurders. Hoewel Figuur 2-2 en Figuur 2-3 dezelfde tendens tonen en hetzelfde verschil tussen Vlaanderen en Wallonië laten zien, kunnen de percentages van deze twee studies niet direct met elkaar vergeleken worden. Naast de verschillen tussen geobserveerd en zelfgerapporteerd gedrag, is de periode waarop de vraag betrekking heeft ook verschillend tussen beide studies. Terwijl de eerste studie het rijden onder invloed van alcohol meet bij de bestuurders op een precies tijdstip, wordt in de tweede studie gevraagd aan de personen of ze dit gedrag (minstens één keer) hebben gesteld in de loop van de voorbije 30 dagen.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 2-3: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

Figuur 2-4 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. Tussen 2008 en 2017 schommelde het jaarlijks aantal overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol tussen 52.374 (in 2008) en 49.150 (in 2017). Het hoogste aantal overtredingen was 55.681 (in 2010) en het laagste 46.616 (in 2013). Op basis van deze grafiek kunnen echter geen conclusies getrokken worden met betrekking tot de evolutie van de prevalentie van het rijden onder invloed van alcohol. De schommelingen in het aantal vastgestelde overtreden kunnen immers verschillen in het aantal politiecontroles weerspiegelen.

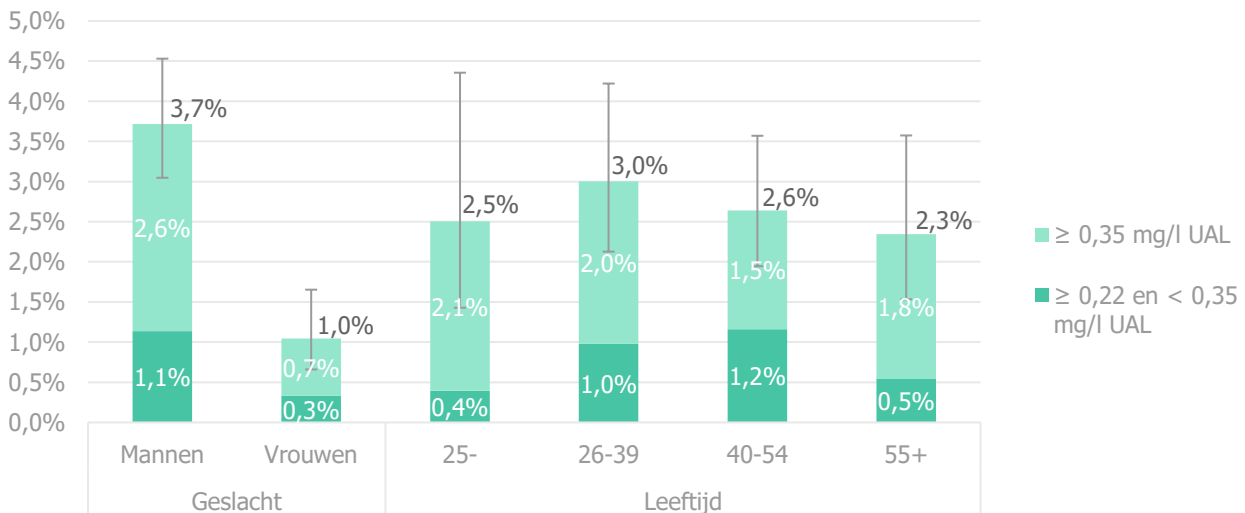


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – BIPOL

Figuur 2-4: Aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol (2008-2017)

2.2 Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 2-5 geeft aan welk percentage van de autobestuurders onder invloed reed, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Er is een onderscheid gemaakt tussen het geslacht en de leeftijd. We zien hier dat de prevalentie van mannen die rijden onder invloed (3,7 %), nagenoeg vier keer hoger is dan van vrouwen (1,0 %). Mogelijke verklaringen zijn een groter alcoholgebruik van mannen in het algemeen (Gisle, 2014) en een grotere voorzichtigheid van vrouwen wat betreft rijden onder invloed (Meesmann & Schoeters, 2016). Bij de leeftijd zien we een grotere prevalentie van rijden onder invloed bij de bestuurders van 26 tot 39 jaar (3,0 % tegenover \pm 2,5 % voor de andere leeftijdscategorieën). De verschillen tussen de leeftijdscategorieën zijn echter niet significant en volstaan niet om te besluiten dat bestuurders van verschillende leeftijdscategorieën zich anders gedragen wat betreft rijden onder invloed van alcohol.



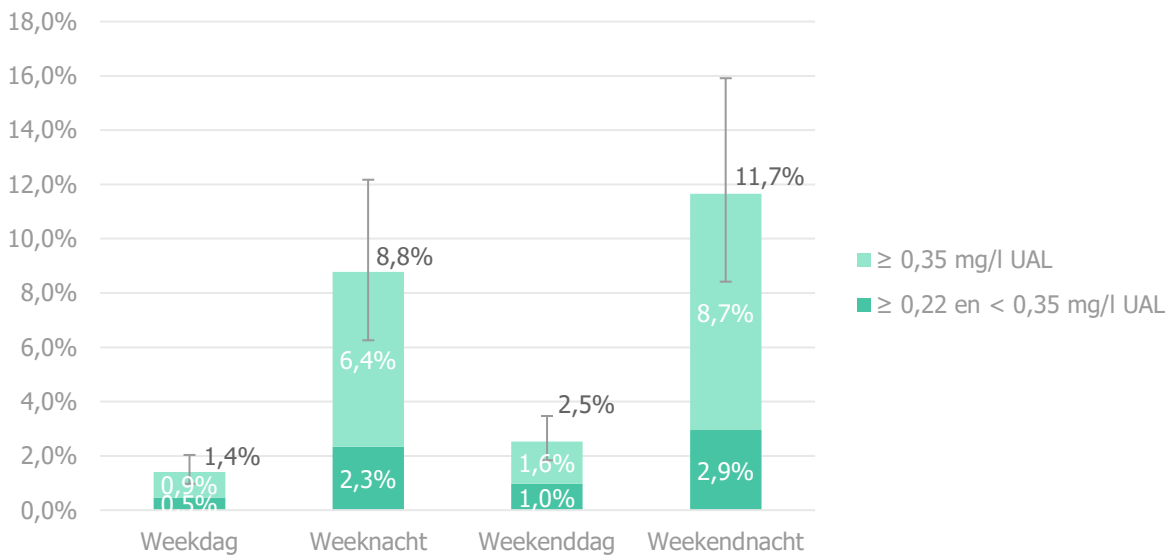
Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol"

Figuur 2-5: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd (2015)

2.3 Andere bepalende factoren

Tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015 werd ook gepeild naar het percentage van de autobestuurders die rijden onder invloed afhankelijk van het moment van de week (Figuur 2-6) en het vertrekpunt van de bestuurder (Figuur 2-7).

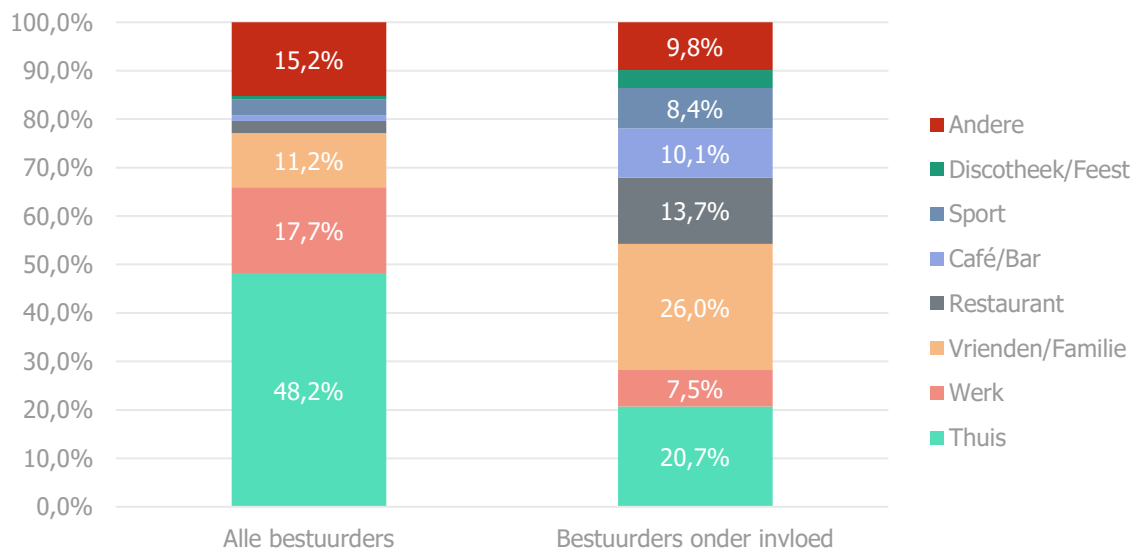
Figuur 2-6 geeft aan dat de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol verschilt afhankelijk van het tijdstip van de dag. Er wordt meer gereden onder invloed tijdens de nacht (tussen 22 u en 6 u) dan overdag (6 u tot 22 u) en dat zowel tijdens de week als in het weekend. Vooral het aandeel van bestuurders die de drempel van 0,35 mg/l UAL overschrijden, lijkt 's nachts hoger te liggen. Dit is waarschijnlijk te verklaren door een verschillende vertrekplaats van de bestuurders die 's nachts onderweg zijn. Er zijn dan meer bestuurders die van plaatsen komen waar alcohol wordt gedronken. Er lijken ook meer bestuurders onder invloed te rijden tijdens het weekend dan in de week, maar dit verschil is niet significant.



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

Figuur 2-6: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het tijdstip (2015)

Figuur 2-7 geeft het vertrekpunt weer van de autobestuurders, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015, enerzijds voor alle autobestuurders en anderzijds voor de autobestuurders die onder invloed waren. Nagenoeg de helft van alle autobestuurders (48,2 %) kwam van thuis. De andere helft was afkomstig van het werk (17,7 %), een bezoek bij vrienden of familie (11,2 %) of een andere niet-gespecificeerde plaats (15,2 %). Deze verhoudingen lagen anders bij bestuurders die reden onder invloed. Zij kwamen vaker van vrienden of familie (26 %), thuis (20,7 %), een restaurant (13,7 %), een café (10,1 %) of een sportactiviteit (8,4 %). We merken ook op dat een niet te verwaarlozen aandeel van de autobestuurders die reden onder invloed, van hun werk (7,5 %) kwam. Deze percentages getuigen van de diversiteit van de plaatsen waar alcohol wordt gedronken.



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

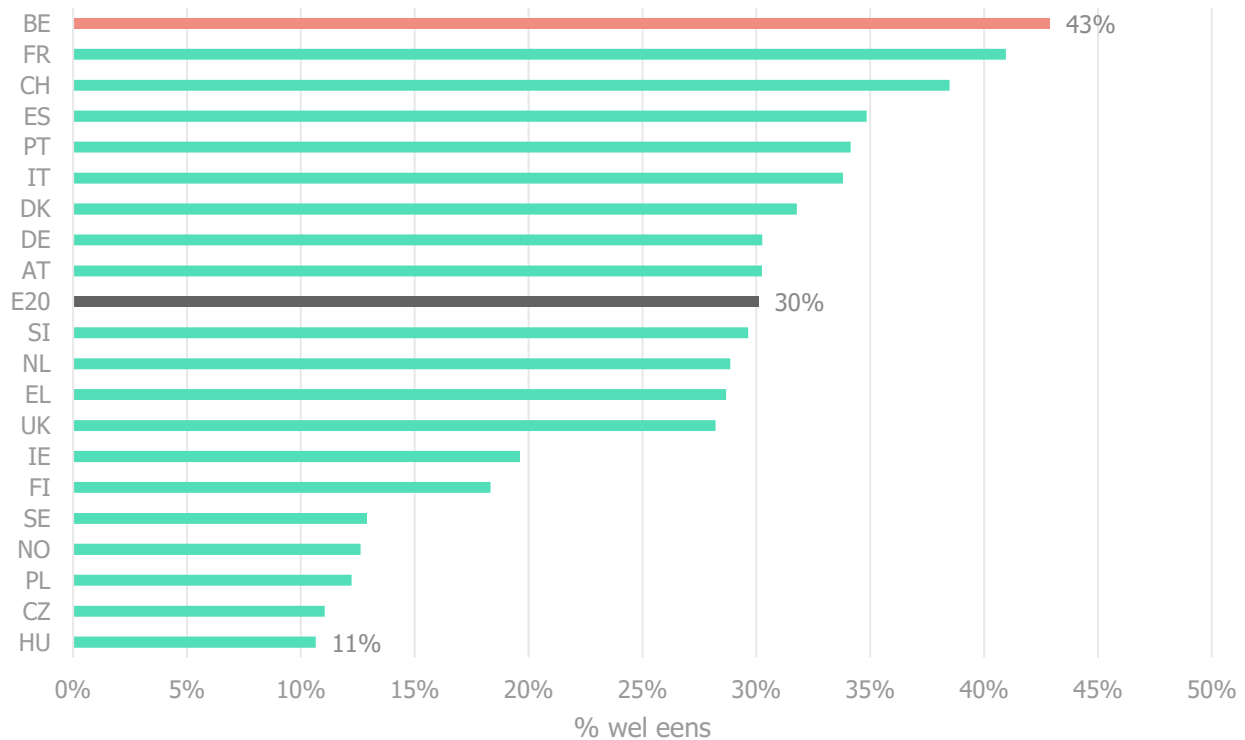
Figuur 2-7: Vertrekpunt van alle bestuurders en van de bestuurders onder invloed (2015)

2.4 Vergelijking met andere landen

Figuur 2-8 geeft voor verschillende landen het percentage respondenten weer die tijdens de ESRA-enquête 'wel eens' (antwoordopties 2, 3, 4 or 5 van een schaal waar 1 staat voor 'nooit' en 5 voor '(bijna) altijd')

hebben geantwoord op de vraag "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden gereden nadat u alcohol heeft gedronken?".

Uit de figuur blijkt dat België het slechtst scoort van alle landen die deelnamen aan de ESRA-enquête: 43% van de Belgische respondenten gaf aan in het afgelopen jaar wel eens gereden te hebben onder invloed van alcohol. Dit percentage ligt ver boven het gemiddelde van de 20 Europese landen (30%). Kijken we naar de buurlanden, dan vinden een gelijkaardig percentage in Frankrijk (41%), maar veel lagere percentages in Duitsland (30%) en Nederland (29%). De laagste percentages (<15%) vinden we terug bij drie Oost-Europese landen (Hongarije, Tsjechië en Polen) en twee Noord-Europese landen (Noorwegen en Zweden).



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 2-8: Rijden onder invloed van alcohol, naargelang het land (2015*)

*2016 voor CZ, HU en NO

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 de door de politie vastgestelde overtredingen vormen de gedragsmetingen die Vias institute sinds 2003 bijna jaarlijks uitvoert, een belangrijke bron van informatie. Voor deze gedragsmetingen worden locaties gekozen waar de bestuurder zijn snelheid vrij kan kiezen. Dit wil zeggen plaatsen waar de snelheid niet wordt beperkt door de infrastructuur of een eventuele voorligger. Het gaat om het gedrag waar de bestuurder zelf voor kiest.

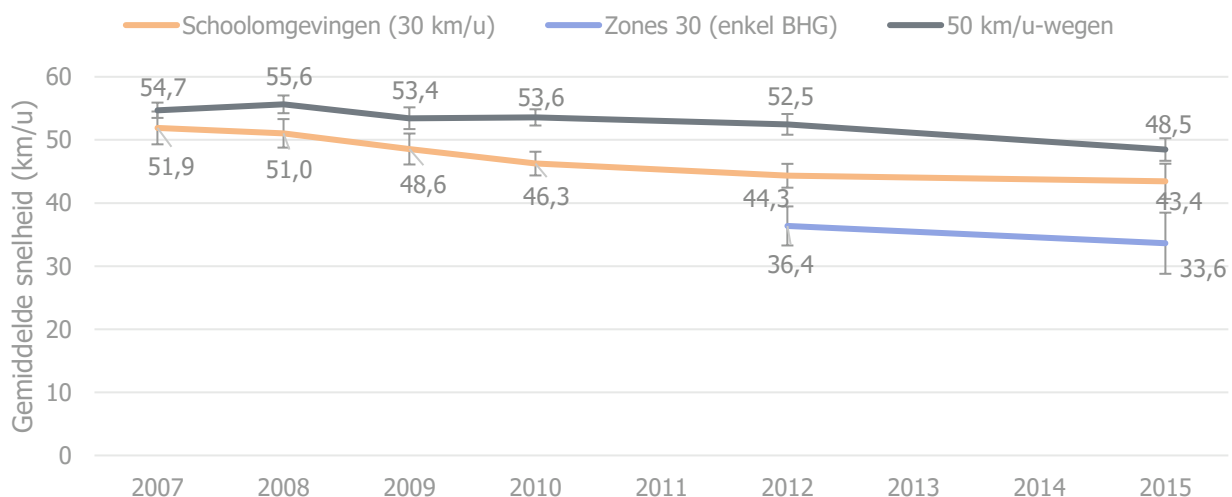
Tot en met 2012 gebeurden deze metingen ofwel via automatische radars langs de kant van de weg ofwel via laserguns die bediend werden vanuit een personenwagen. In 2015 werd voor de eerste keer een nieuwe methode gebruikt voor de snelheidsmeting op wegen buiten de bebouwde kom: via navigatiesystemen in rijdende voertuigen worden data over de snelheid en het traject van het voertuig ("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. Als gevolg van deze nieuwe methode zijn de resultaten van deze nieuwe snelheidsmetingen slechts beperkt vergelijkbaar met de vorige snelheidsmetingen en met de snelheidsmetingen op wegen binnen de bebouwde kom, die volgens de oude methode zijn gebeurd.

Aangezien deze gedragsmetingen geen informatie verstrekken over de kenmerken van de bestuurders, worden deze gegevens aangevuld met het zelfgerapporteerd gedrag van de bestuurders uit de attitudemetingen van Vias institute. Ten slotte werd er een internationale vergelijking gedaan op basis van de resultaten van de ESRA-enquête, uitgevoerd via een online panel in 38 landen, waaronder 20 Europese landen.

3.1 Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 3-1 geeft per snelheidsregime binnen de bebouwde kom de evolutie van de gemiddelde snelheid van personenwagens weer zoals gemeten tijdens de gedragsmeting van Vias institute. Er werden alleen wegen geselecteerd die geen aangepaste infrastructuur hebben om de snelheid te beperken. Om deze reden werden alleen de zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gekozen. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de woordenlijst aan het begin van dit rapport.

Sinds 2008 evolueert de gemiddelde snelheid in de bebouwde kom gunstig. De snelheidslimiet op 50 km/u-wegen wordt beter gerespecteerd. Hoewel de gemiddelde snelheid ook de tendens heeft af te nemen in de zones 30 en de schoolomgevingen, ligt ze daar nog ver boven de toegelaten maximumsnelheid en blijft dat een belangrijk aandachtspunt voor deze zones.

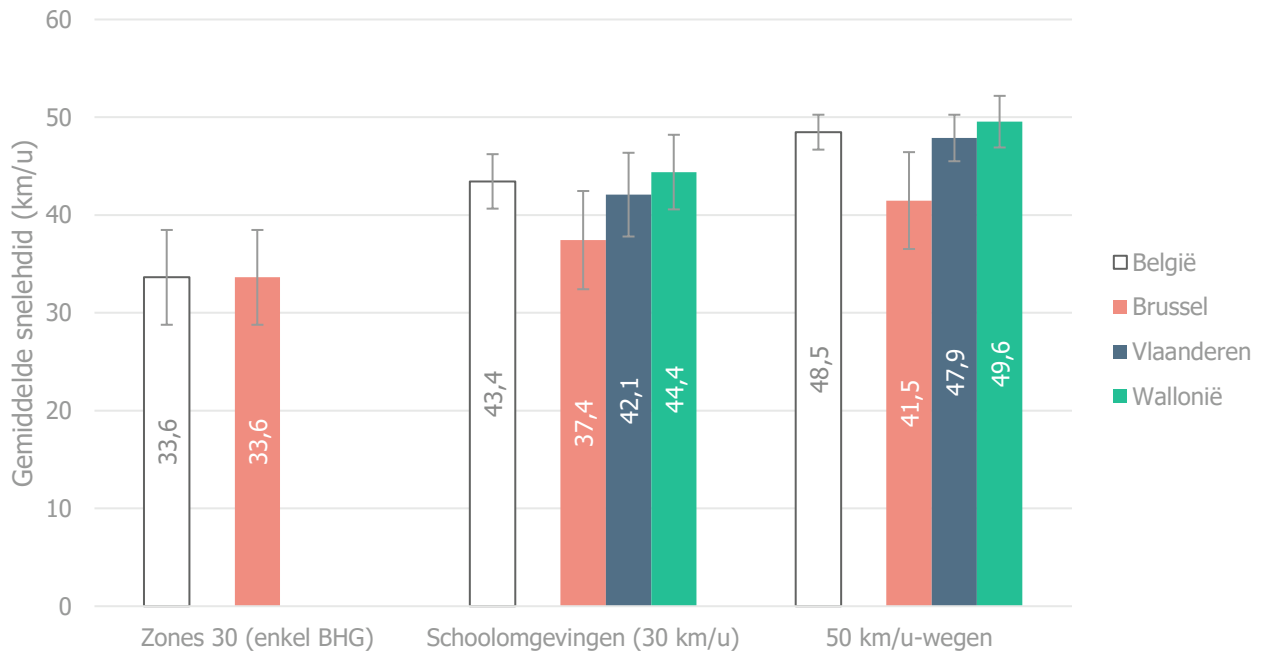


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom"

Figuur 3-1: Gemiddelde snelheid van personenwagens in de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime (2007-2015)

Figuur 3-2 geeft per snelheidsregime binnen de bebouwde kom de gemiddelde snelheid van personenwagens weer zoals gemeten tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015. Er is een opdeling gemaakt naar het gewest waar de meting plaatsvond. Er zijn alleen wegen gekozen die geen aangepaste infrastructuur hebben om de snelheid te beperken. Om deze reden werden alleen de zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgekozen. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de woordenlijst aan het begin van dit rapport.

Over het algemeen ligt de gemiddelde geregistreerde snelheid in de bebouwde kom lager in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië, zowel in schoolomgevingen als op 50km/u-wegen. Hoewel de hoogste snelheden genoteerd werden in Wallonië in 2015, is er geen significant verschil met Vlaanderen. In elk gewest liggen de gemiddelde snelheden lager dan de maximumsnelheid op de 50 km/u-wegen, maar boven de snelheidslimiet in de schoolomgevingen en de zones 30.

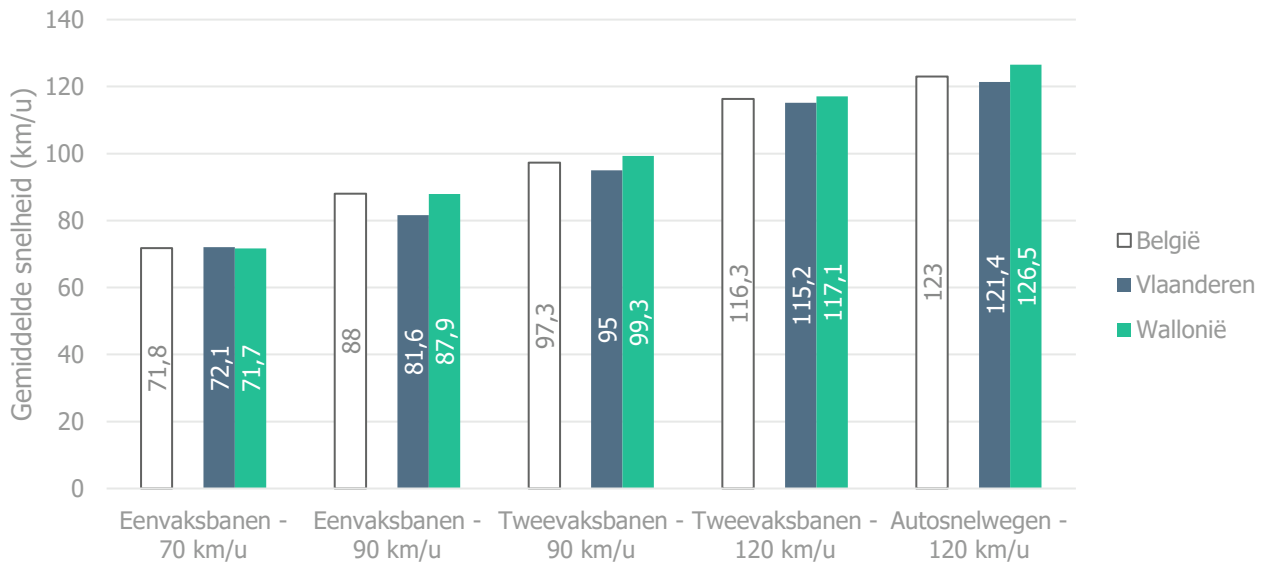


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom"

Figuur 3-2: Gemiddelde snelheid van personenwagens buiten de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime en het gewest (2015)

Figuur 3-3 toont, per snelheidsregime en wegtype buiten de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid van lichte voertuigen (personenwagens en bestelwagens) zoals bepaald tijdens de gedragsmeting van Vias institute 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 voldoen aan de vereisten. Aan het begin van dit rapport vindt u de definities van de snelheidsregimes. De gemiddelde geregistreerde snelheid bleef binnen de limiet in Vlaanderen en in Wallonië op tweevaksbanen met een maximumsnelheid van 120 km/u en op eenvaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u. Op eenvaksbanen met een maximumsnelheid van 70 km/u, tweevaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u en autosnelwegen lag de gemiddelde snelheid daarentegen boven het toegelaten maximum. Op tweevaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u overschrijdt de gemiddelde snelheid zelfs met meer dan 7 km/u de toegelaten maximumsnelheid.

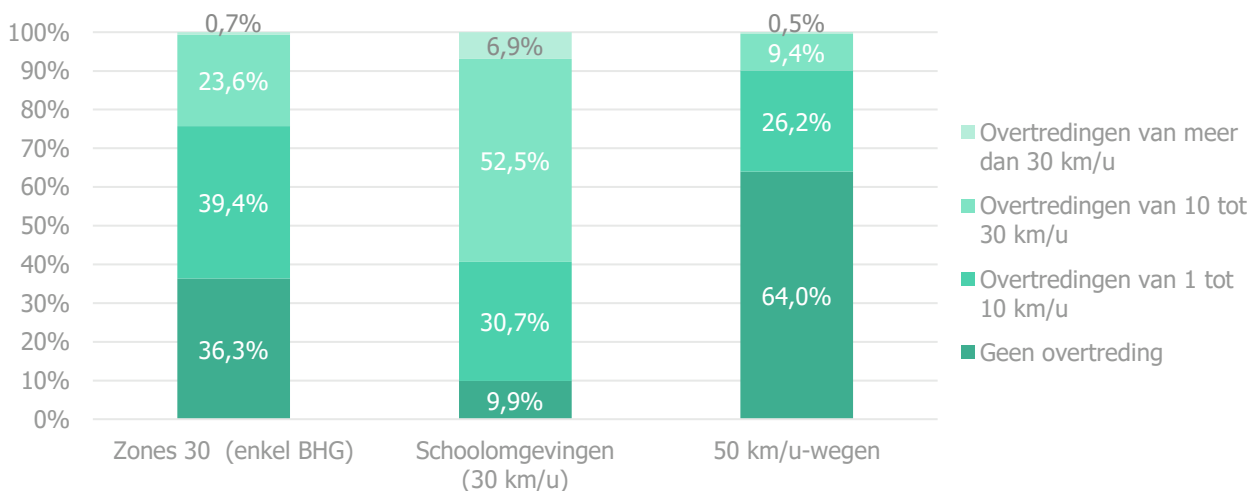
Als we de gewesten apart bekijken, zien we dat de gemiddelde snelheid hoger ligt in Wallonië dan in Vlaanderen, behalve op wegen waar een snelheidsbeperking tot 70 km/u geldt. Deze verschillen kunnen onder andere te wijten zijn aan verschillen in de weginfrastructuur. In Vlaanderen geldt op de meeste wegen voor doorgaand verkeer nu een snelheidsbeperking tot 70 km/u, terwijl deze snelheidsbeperking in Wallonië doorgaans alleen wordt toegepast in bebouwde zones buiten de bebouwde kom. Het snelheidsverschil tussen Vlaanderen en Wallonië is het grootst op de eenvaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u. Hoewel de toegelaten maximumsnelheid niet overschreden wordt, ligt de gemiddelde snelheid in Wallonië meer dan 6 km/u hoger dan in Vlaanderen. Een mogelijke verklaring voor dit verschil is het feit dat 90 km/u-wegen in Wallonië meer gebruikt worden voor lange verplaatsingen.



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

Figuur 3-3: Gemiddelde snelheid van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime en het gewest (2015)

Figuur 3-4 geeft, op basis van de gemeten snelheid bij de gedragsmetingen van Vias institute in 2015, een overzicht van het percentage personenwagens dat de geldende snelheidsbeperking overschrijdt binnen de bebouwde kom. Er is een opdeling gemaakt naar snelheidsovertredingen van 1 tot 10 km/u, snelheidsovertredingen van 10 tot 30 km/u en snelheidsovertredingen van meer dan 30 km/u. Er zijn alleen wegen gekozen die geen aangepaste infrastructuur hebben om de snelheid te beperken. Om deze reden werden alleen de zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgekozen. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de woordenlijst aan het begin van dit rapport. In de zones 30 en de schoolomgevingen lijkt respectievelijk 63,7 % en 90,1 % van de bestuurders zich niet te houden aan de snelheidslimiet. Deze tendens is des te zorgwekkender daar meer dan de helft van de autobestuurders de snelheidslimiet overschrijdt met meer dan 10 km/u en nagenoeg 7 % van de bestuurders sneller dan 60 km/u rijdt in schoolomgevingen. Op 50km/u-wegen rijdt 64 % van de bestuurders trager dan het toegelaten maximum. Iets meer dan een kwart overschrijdt de maximumsnelheid met minder dan 10 km/u.



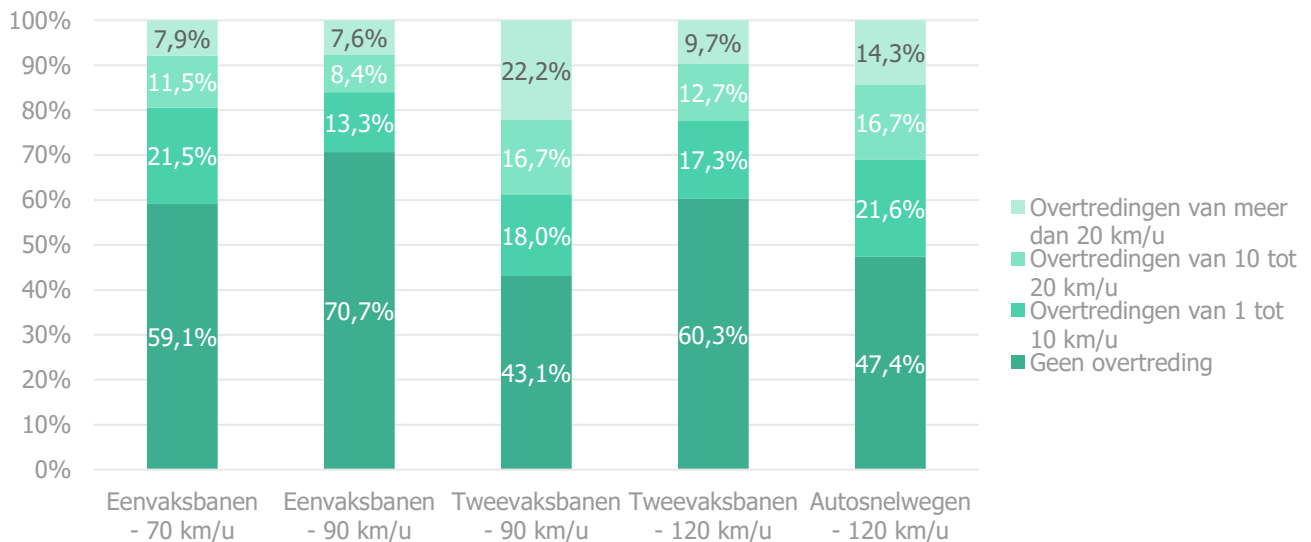
Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom"

Figuur 3-4: Snelheidsovertredingen van personenwagens in de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime (2015)

Figuur 3-5 geeft op basis van de bij de gedragsmetingen van Vias institute in 2015 gemeten snelheid een overzicht in percentages van de lichte voertuigen (personenwagens en bestelwagens) die zich niet houden

aan de snelheidsbeperkingen buiten de bebouwde kom. Er is een opdeling gemaakt naar snelheidsovertredingen van 1 tot 10 km/u, snelheidsovertredingen van 10 tot 20 km/u en snelheidsovertredingen van meer dan 20 km/u. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de woordenlijst aan het einde van dit rapport.

Buiten de bebouwde kom vinden over het algemeen de meeste overtredingen plaats op de tweevaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u en de autosnelwegen: meer dan de helft van de autobestuurders rijdt er te snel. De overtredingen zijn bovendien zwaarder op deze twee soorten wegen. 22,2 % van de bestuurders rijdt meer dan 110 km/u op tweevaksbanen waar een maximumsnelheid van 90 km/u geldt. Omgekeerd zijn de meeste bestuurders geneigd de snelheidslimiet te respecteren op eenvaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u, 70 km/u-wegen en tweevaksbanen met een maximumsnelheid van 120 km/u.

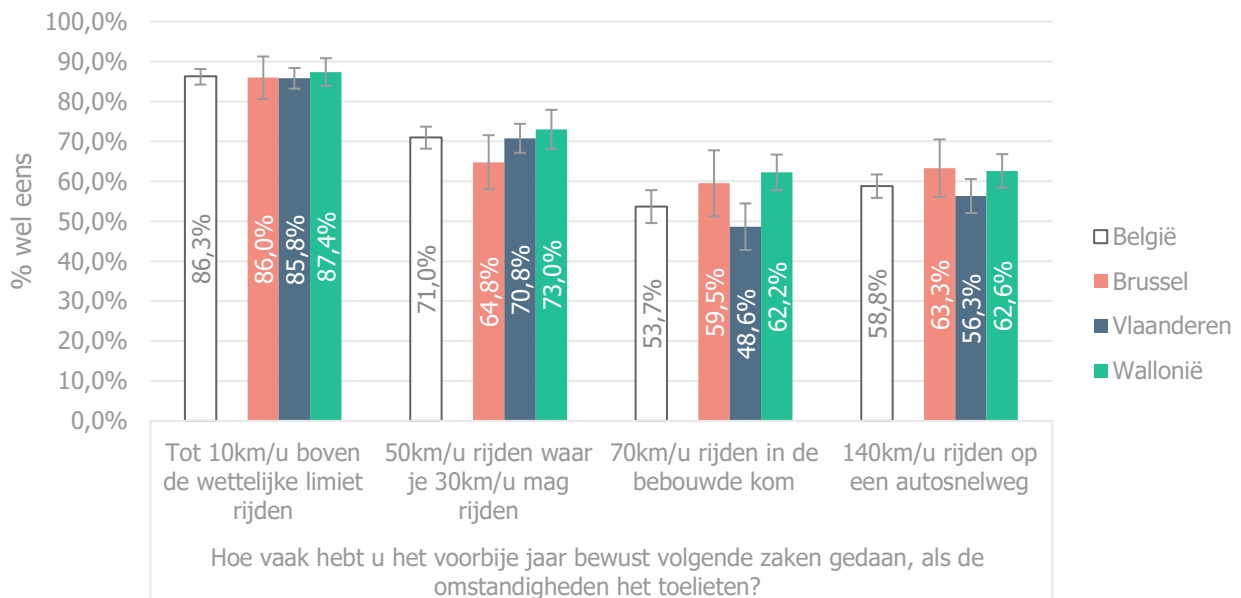


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom"

Figuur 3-5: Snelheidsovertredingen van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang het snelheidsregime (2015)

Figuur 3-6 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

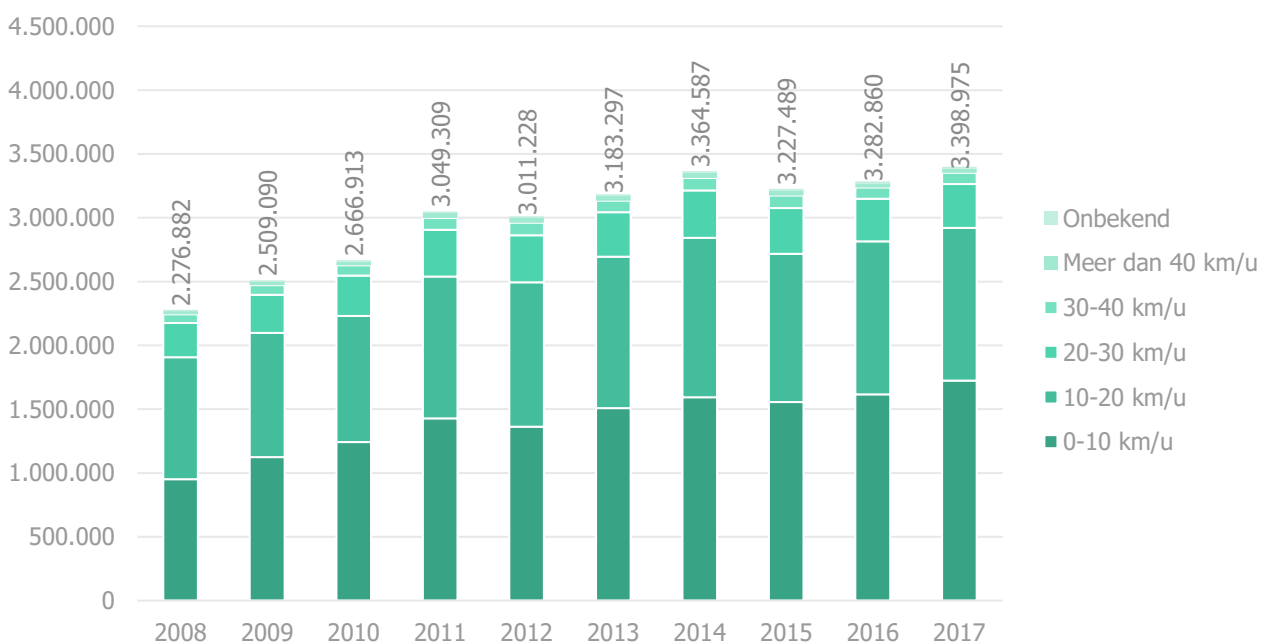
In België geeft 86 % van de bestuurders toe 10 km/u boven de snelheidslimiet te rijden. Het percentage van de geregistreerde snelheidsovertredingen is het hoogst in de zones 30 (71 %). Dat bevestigt de bevindingen van de gedragsmetingen. Meer dan de helft van de respondenten geeft toe 140 km/u te rijden op de autosnelweg (59 %) en 70 km/u in de bebouwde kom (54 %). We zien ook verschillen tussen de gewesten: de Waalse respondenten geven meer snelheidsovertredingen toe dan de Vlamingen. De positie van de Brusselse bestuurders verschilt afhankelijk van het snelheidsregime: ze respecteren de zones 30 beter dan hun landgenoten in het noorden en het zuiden van het land. Daar staat tegenover dat ze talrijker snelheidsovertredingen op de autosnelweg toegeven. We merken ook op dat voor elk van deze overtredingen meer dan de helft van de respondenten, ongeacht het gewest, heeft toegegeven minstens één snelheidsovertreding te hebben begaan in de loop van het voorbije jaar.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 3-6: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

Figuur 3-7 toont de evolutie van het aantal snelheidsovertredingen dat is vastgesteld door de lokale en federale politie voor alle bestuurders. Er is een onderverdeling gemaakt tussen snelheidsoverschrijdingen van 0 tot 10 km/u, 10 tot 20 km/u, 20 tot 30 km/u, 30 tot 40 km/u en ten slotte overschrijdingen van meer dan 40 km/u. Tussen 2008 en 2017 is het jaarlijks aantal snelheidsovertredingen gestegen met nagenoeg 50 %: van 2.276.882 (in 2008) tot 3.398.975 (in 2017). In 2017 betrof 50 % van de vastgestelde overtredingen een snelheidsoverschrijding van minder dan 10 km/u en 35 % een overschrijding van 10 tot 20 km/u. Minder dan 15 % van de geregistreerde overtredingen betrof een overschrijding met meer dan 20 km/u. Op basis van deze grafiek kunnen echter geen conclusies getrokken worden met betrekking tot de evolutie van de prevalentie van te snel rijden. De schommelingen in het aantal vastgestelde overtredingen kunnen immers verschillen in het aantal politiecontroles weerspiegelen.

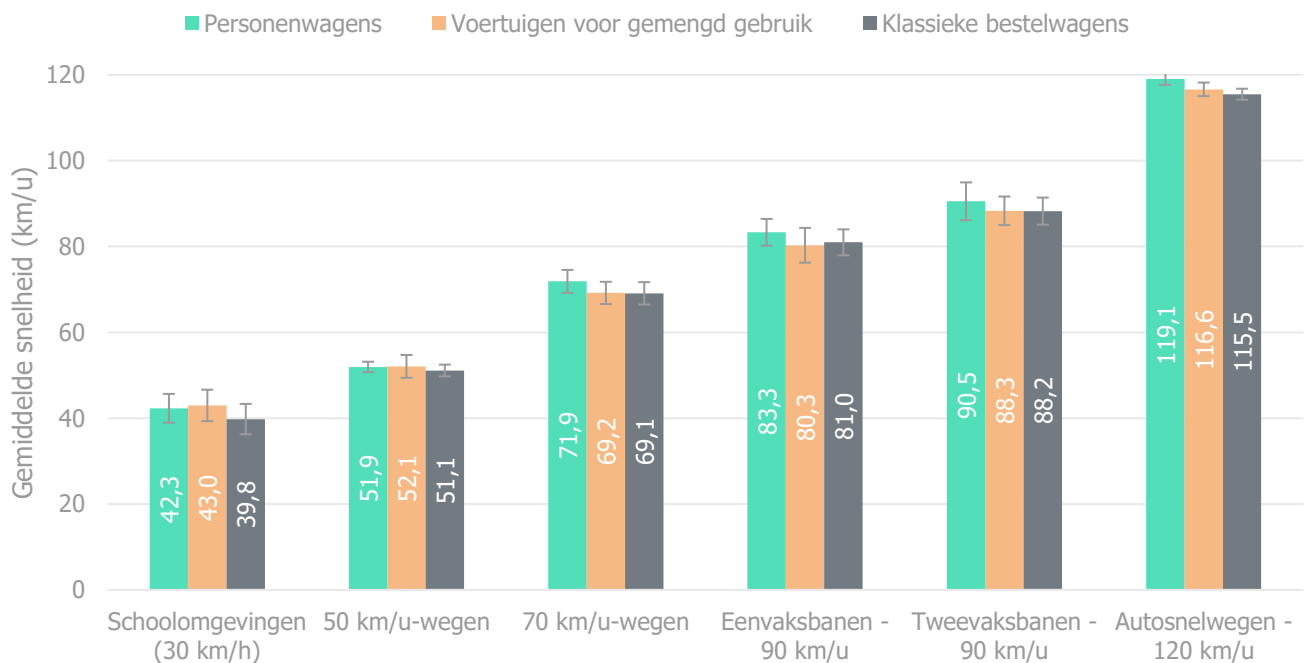


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – BIPOL

Figuur 3-7: Aantal vastgestelde snelheidsovertredingen (2008-2017)

3.2 Kenmerken van de weggebruiker

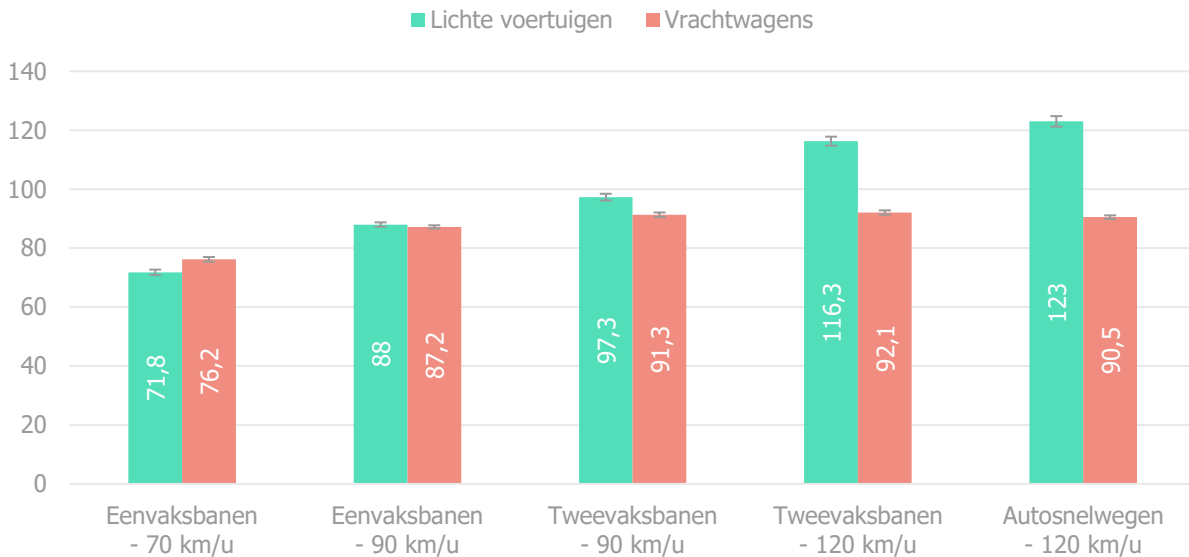
Figuur 3-8 toont, per snelheidsregime en wegtype, de gemiddelde snelheid, zoals gemeten tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2013. Er worden drie soorten voertuigen onderscheiden: personenwagens, voertuigen voor gemengd gebruik en klassieke bestelwagens. Voertuigen voor gemengd gebruik zijn voertuigen die zowel voor personen- als goederenvervoer kunnen worden gebruikt. Klassieke bestelwagens zijn voertuigen die uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van goederen en die dus geen achterbank of ruiten achterin hebben. Al bij al zijn er weinig verschillen tussen de gemiddelde snelheden van deze verschillende soorten voertuigen. De gemiddelde snelheid van personenwagens ligt echter significant hoger dan die van de gemengde voertuigen en bestelwagens op 70 km/u-wegen, eenvaksbanen met een maximumsnelheid van 90 km/u en autosnelwegen. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u en in schoolomgevingen lijkt de gemiddelde snelheid van gemengde voertuigen hoger te liggen dan die van personenwagens, maar het verschil is niet significant.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid bestelwagens"

Figuur 3-8: Gemiddelde snelheid, naargelang snelheidsregime en voertuigtype (2013)

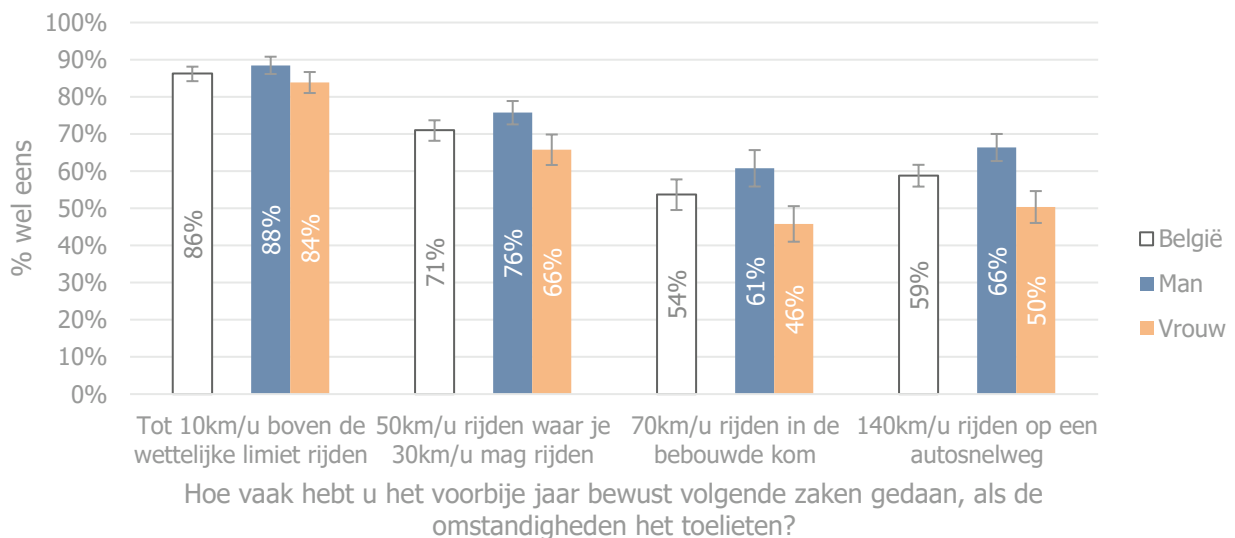
Figuur 3-9 toont, per snelheidsregime en wegtype buiten de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid, zoals gemeten tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015. Behalve de gemiddelde snelheid van lichte voertuigen toont deze afbeelding ook de gemiddelde snelheid van vrachtwagens. De definities van de snelheidsregimes zijn terug te vinden in de woordenlijst aan het begin van dit rapport. Op wegen met meer dan twee rijstroken (90 km/u, 120 km/u en autosnelwegen) rijden lichte voertuigen gemiddeld sneller dan vrachtwagens. En omgekeerd ligt de gemiddelde snelheid van vrachtwagens op 70 km/u-wegen hoger dan die van lichte voertuigen. Het is ook interessant dat de gemiddelde snelheid van vrachtwagens op autosnelwegen lager ligt dan op tweevaksbanen, ongeacht of daar een maximumsnelheid van 90 km/u of 120 km/u geldt.



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

Figuur 3-9: Gemiddelde snelheid buiten de bebouwde kom, naargelang snelheidsregime en voertuigtype (2015)

Figuur 3-10 laat zien hoeveel procent van de autobestuurders tijdens de nationale attitudemeting van 2015 heeft verklaard wel eens (antwoordopties "zelden", "vaak" of "(bijna) altijd") te snel te hebben gereden, opgedeeld naar snelheidsregime. De grafiek geeft de resultaten weer voor zowel heel België als opgedeeld naar geslacht van de respondent. Over het algemeen zien we dat mannen meer snelheidsovertredingen toegeven dan vrouwen, ongeacht het wegtype. Dit verschil is meer uitgesproken voor snelheidsovertredingen in de bebouwde kom (61 % van de mannen tegenover 46 % van de vrouwen) en op autosnelwegen (66 % van de mannen tegenover 50 % van de vrouwen). Bij de snelheidsovertredingen in zones 30 (76 % van de mannen en 66 % van de vrouwen) en snelheidsoverschrijdingen met 10 km/u (88 % van de mannen en 84 % van de vrouwen) verschilt de gemiddelde snelheid van de twee geslachten niet erg.

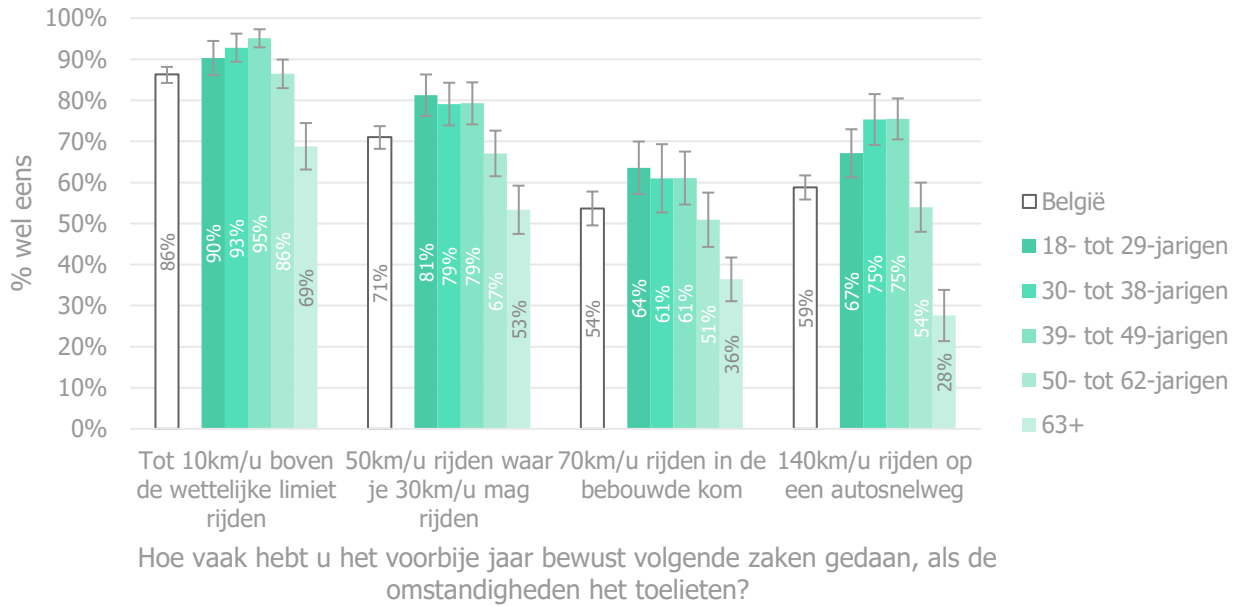


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 3-10: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang het geslacht (2015)

Figuur 3-11 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. Over het algemeen stellen we vast dat personen ouder dan 50 jaar en, nog meer uitgesproken, personen ouder dan 63 jaar minder snelheidsovertredingen bekennen dan jongere bestuurders. Dit verschil komt nog duidelijker naar voren als het gaat om rijden op autosnelwegen. Een groter aandeel van de 30- tot 49-jarigen dan van de jongeren geeft toe snelheidsovertredingen te begaan op de autosnelweg en de maximumsnelheid te overschrijden met 10 km/u.

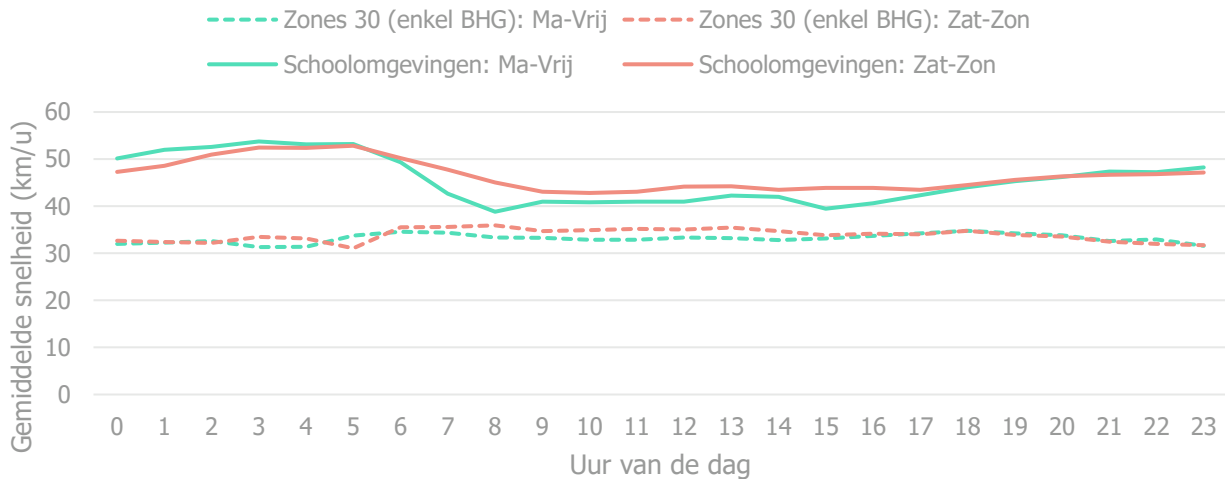


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 3-11: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang de leeftijd (2015)

3.3 Andere bepalende factoren

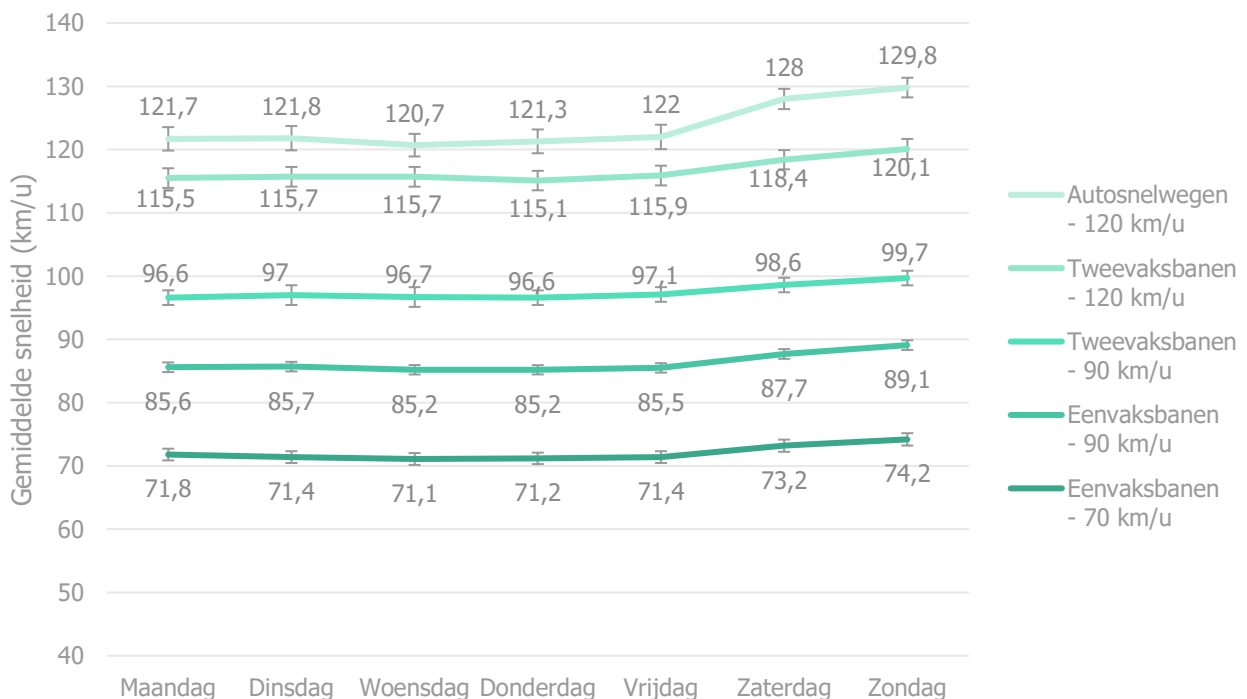
Figuur 3-12 toont de gemiddelde rijsnelheid tijdens de week (van maandag tot en met vrijdag) en tijdens het weekend (van zaterdag tot zondag), naargelang het uur van de dag op 30km/u-wegen (zone 30 of schoolomgevingen), zoals gemeten tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015. Er zijn alleen wegen geselecteerd die geen aangepaste infrastructuur hebben om de snelheid te beperken. Door deze voorwaarde konden enkel zones 30 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geselecteerd worden. Zowel tijdens de week als in het weekend varieert de snelheid in zones 30 weinig in de loop van de dag. In de week en in mindere mate tijdens het weekend zien we in schoolomgevingen een daling van de gemiddelde snelheid tijdens de schooluren (van 8 u tot 16 u). Deze daling volstaat echter niet om de gemiddelde snelheid binnen de grenzen van de toegelaten maximumsnelheid te brengen. Tijdens de nacht, tussen 1 en 5 uur 's morgens, worden de hoogste gemiddelde snelheden geregistreerd in schoolomgevingen.



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

Figuur 3-12: Gemiddelde snelheid van personenwagens op 30km/u-wegen tijdens week- en weekenddagen, naargelang het tijdstip (2015)

Figuur 3-13 toont, per snelheidsregime en wegtype buiten de bebouwde kom, de gemiddelde snelheid van lichte voertuigen (personenwagens en bestelwagens) zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015. Er is een opdeling gemaakt naar de dag van de week waarop de snelheid werd gemeten. Aan het einde van dit rapport bevinden zich definities van de snelheidsregimes. Ongeacht het wegtype is de gemiddelde snelheid relatief stabiel gedurende de verschillende weekdagen en hoger in het weekend. Deze hogere gereden snelheid is meer uitgesproken op zondag dan op zaterdag. De hogere gemiddelde snelheid tijdens het weekend is vooral opvallend op autosnelwegen, waar de stijging op zaterdag en zondag nagenoeg 6 km/u bedraagt. Op de andere wegtypes verhoogt de gemiddelde snelheid doorgaans met zo'n 2 tot 3 km/u.



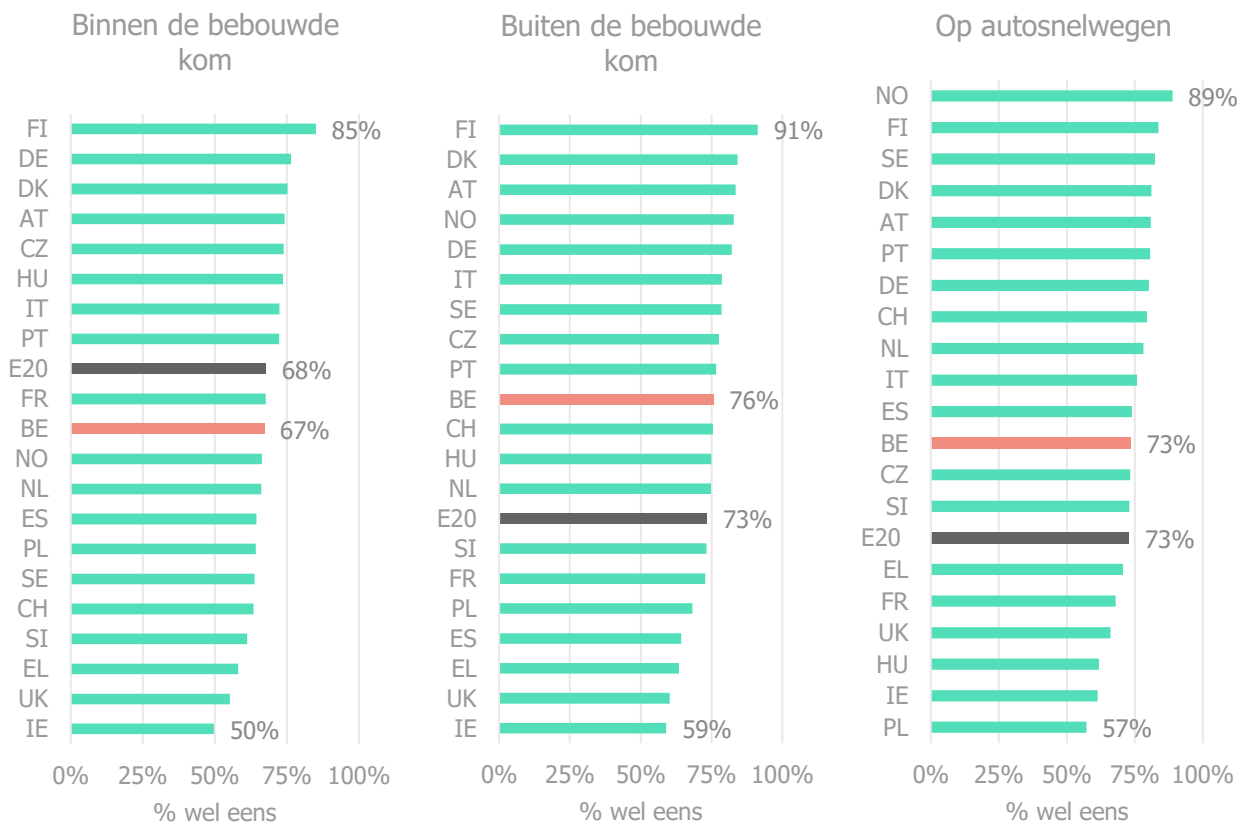
Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom"

Figuur 3-13: Gemiddelde snelheid van lichte voertuigen buiten de bebouwde kom, naargelang de dag van de week (2015)

3.4 Vergelijking met andere landen

Figuur 3-14 geeft voor verschillende landen het percentage respondenten weer die tijdens de ESRA-enquête 'wel eens' (antwoordopties 2, 3, 4 or 5 van een schaal waar 1 staat voor 'nooit' en 5 voor '(bijna) altijd') hebben geantwoord op de vraag "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden sneller gereden dan de limiet?". Er werd een opdeling gemaakt naar het type weg.

Uit de figuur blijkt dat België zich rond het Europese gemiddelde bevindt wat betreft te snel rijden binnen de bebouwde kom (67%) en te snel rijden op de autosnelweg (73%). Sneller dan de limiet rijden op andere wegen buiten de bebouwde kom, wordt door Belgische respondenten iets vaker (76%) gerapporteerd dan het Europese gemiddelde (73%), België doet het daarmee ook slechter dan buurlanden Nederland en Frankrijk. Op wegen buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen doet België het wel beter dan de Noord-Europese landen Finland, Noorwegen, Denemarken en Zweden en dan buurland Duitsland. Landen met lage percentages voor de drie types weg zijn Ierland, het Verenigd Koninkrijk en Griekenland.



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 3-14: Snelheidsovertredingen, naargelang het land (2015*)

*2016 voor CZ, HU en NO

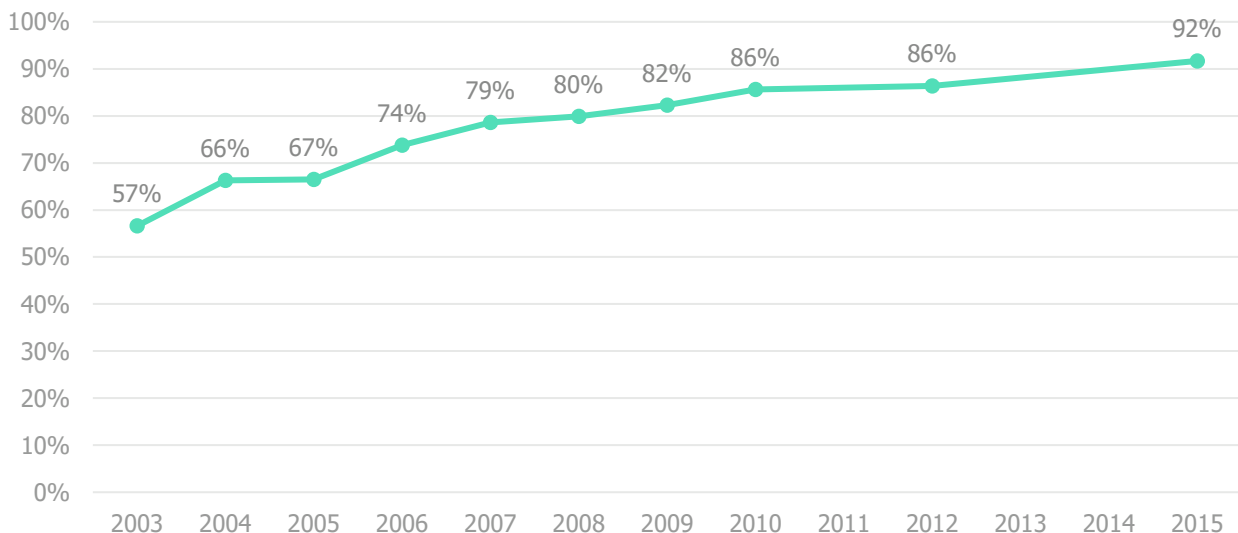
4 Gordeldracht

Dit hoofdstuk bevat gegevens betreffende de prevalentie van de gordeldracht bij inzittenden van personenwagens in België. De gegevens zijn afkomstig van de gedragsmetingen die Vias institute nagenoeg jaarlijks verricht sinds 2003. Tijdens de gedragsmeting van 2015 werd voor de eerste keer ook gekeken naar de gordeldracht achterin. De gegevens van deze meting worden aangevuld met de gegevens van de overtredingen die zijn vastgesteld door de politie.

Omdat deze gedragsmetingen niet alle informatie bevatten over de kenmerken van de bestuurder, worden deze gegevens aangevuld met zelfgerapporteerd gedrag uit de attitudemetingen van Vias institute. Ten slotte is er een internationale vergelijking gemaakt op basis van de resultaten van de ESRA-enquête, uitgevoerd via een online panel in 38 landen, waaronder 20 Europese landen.

4.1 Nationale en gewestelijke prevalentie

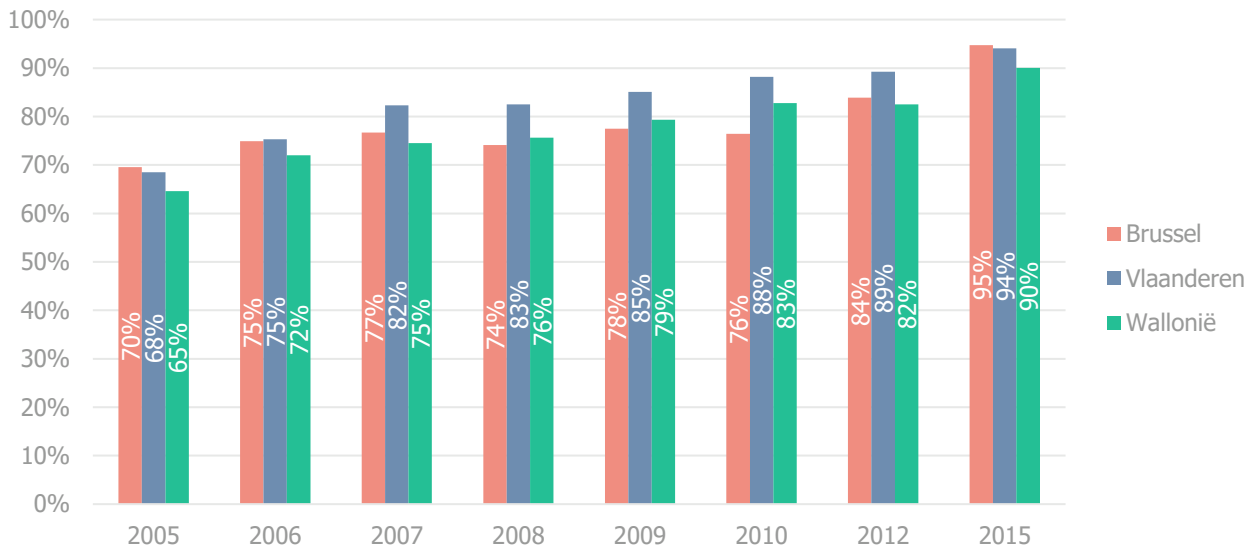
Figuur 4-1 toont de evolutie van het percentage van de inzittenden vooraan in een personenwagen die de veiligheidsgordel dragen, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmetingen van Vias institute. De lijngrafiek geeft aan dat het percentage een continue gunstige evolutie kent. In 2003 droeg volgens de vaststellingen slechts 57 % van de inzittenden voorin de veiligheidsgordel. Bij de laatste vaststellingen in 2015 was dit opgelopen tot 92 %.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht"

Figuur 4-1: Gordeldracht vooraan in personenwagens (2003-2015)

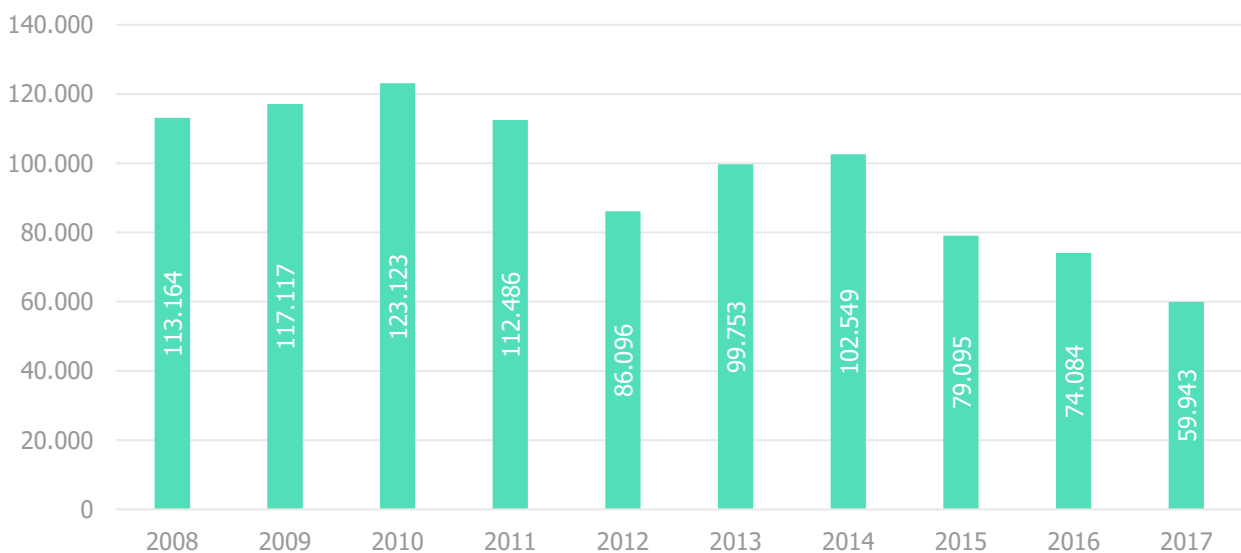
Figuur 4-2 toont de evolutie van het percentage inzittenden vooraan in een personenwagen die de veiligheidsgordel dragen, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmetingen van Vias institute, opgedeeld naar gewest. De gordeldracht evolueert in gunstige gezin in de drie gewesten van het land. Van 2007 tot 2012 lag het percentage gordeldragers in Vlaanderen iets hoger dan in Wallonië en Brussel. Vanaf 2012 heeft Brussel zijn achterstand ingehaald. In 2015 lag het percentage van de gordeldracht voorin er hoger dan in Vlaanderen. Tijdens de laatste vaststellingen droeg 95 % van de Brusselaars, 94 % van de Vlamingen en 90 % van de Walen de gordel voorin de wagen.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht"

Figuur 4-2: Gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het gewest (2005-2015)

Figuur 4-3 toont de evolutie van het aantal overtredingen dat is 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. Tussen 2008 en 2017 is het jaarlijks aantal overtredingen voor het niet dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem verminderd met nagenoeg helft: van 113.164 in 2008 tot 59.943 in 2017. Het aantal overtredingen lag het laagst in het laatste jaar. De gegevens van de federale en lokale politie lijken dus de waargenomen tendens van een verbetering van de gordeldracht in de loop van de laatste jaren te bevestigen. Op basis van deze grafiek kunnen echter geen conclusies getrokken worden met betrekking tot de evolutie van de prevalentie van het niet dragen van de gordel. De schommelingen in het aantal vastgestelde overtredingen kunnen immers verschillen in het aantal politiecontroles weerspiegelen.

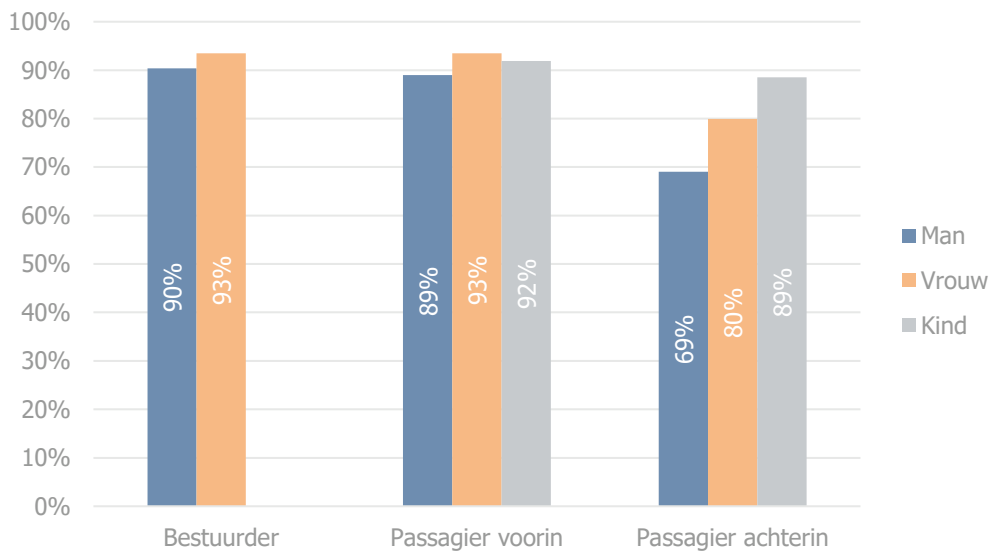


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – BIPOL

Figuur 4-3: Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de veiligheidsgordel of het niet of incorrect gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem (2008-2017)

4.2 Kenmerken van de weggebruiker

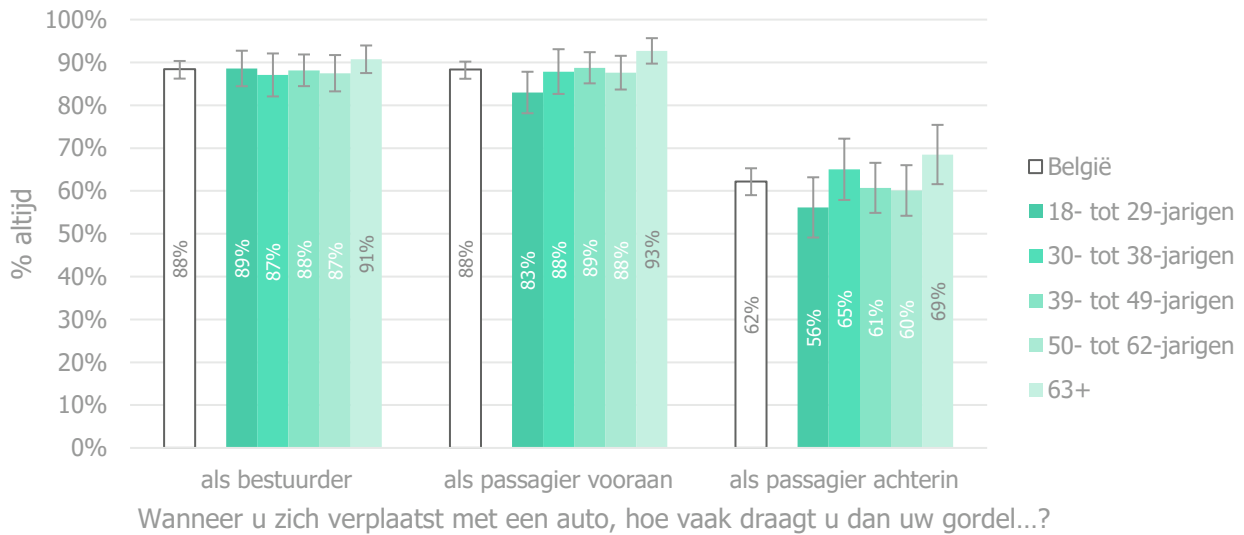
Figuur 4-4 geeft het percentage weer van de inzittenden in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2015, afhankelijk van de plaats in het voertuig en het type inzittende (man, vrouw of kind). We stellen vast dat de gordeldracht varieert naargelang de inzittende zich voorin (bestuurder of passagier) of achterin bevindt en een man, een vrouw of een kind is. Over het algemeen klikken de bestuurders en de passagiers voorin zich meer vast dan de passagiers achterin. Dit verschil is nog prominenter bij mannen. Wanneer ze achterin plaatsnemen, ziet een extra 20 % van de mannen af van de gordeldracht. Ook bij vrouwen tekent deze tendens zich af: terwijl 93 % van de vrouwen voorin een gordel draagt, is dat achterin slechts 80 %. Het percentage van de gordeldracht bij kinderen verschilt daarentegen slechts heel weinig voorin tegenover achterin: respectievelijk 92 % en 89 %.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht"

Figuur 4-4: Gordeldracht in personenwagens, naargelang de leeftijd en de plaats in het voertuig (2015)

Figuur 4-5 toont het percentage van de autobestuurders die tijdens de 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. Het percentage zelfgerapporteerde gordeldracht varieert nauwelijks met de leeftijd als het gaat om de bestuurders. Over het algemeen is de gordeldracht het hoogst bij de oudste leeftijdsgroep. Dit verschil komt nog sterker naar voren bij de passagiers voorin: 93 % van personen ouder dan 63 jaar en 88 % van de personen tussen 30 en 62 jaar zeggen altijd een gordel te dragen wanneer ze meerijden als passagier voorin. Bij de 18- tot 29-jarigen bedraagt dit percentage slechts 83 %. Als passagier achterin zegt 56 % van de 18- tot 29-jarigen altijd een gordel te dragen, tegenover 69 % van de meer dan 63-jarigen en 65 % van de 30- tot 38-jarigen. We merken ook op dat dit percentage daalt tot 60 % voor de 39- tot 62-jarigen als ze achterin meerijden.

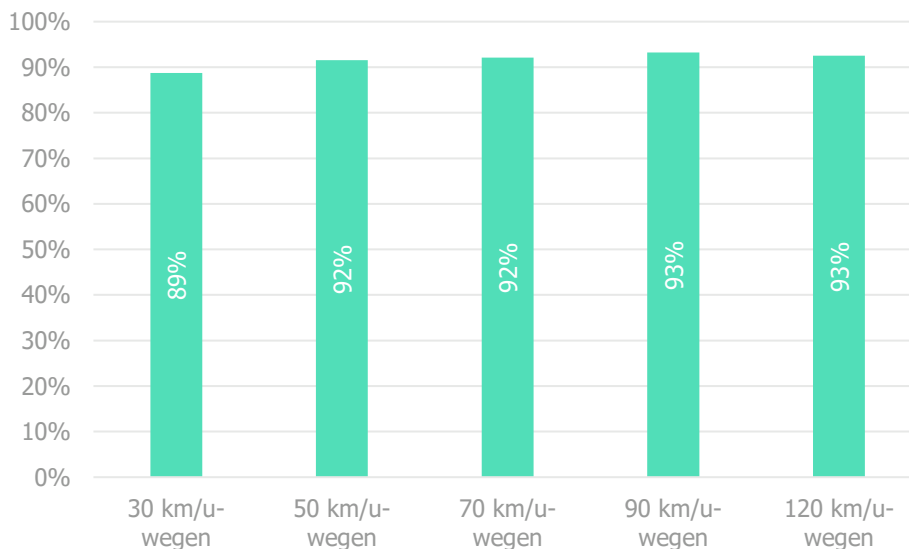


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 4-5: Gordeldracht in personenwagens, naargelang de leeftijd en de plaats in het voertuig (2015)

4.3 Andere bepalende factoren

Figuur 4-6 toont welk percentage van de inzittenden in personenwagens een veiligheidsgordel draagt, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmetingen van Vias institute in 2015, naargelang het snelheidsregime dat van toepassing is op de plaats van de waarneming. De vastgestelde gordeldracht is stabiel over de verschillende wegtypes en maximumsnelheden, met uitzondering van 30 km/u-wegen, waar het percentage licht, maar significant, lager is (89 %). Dit lagere percentage kan samenhangen met het geloof dat het ongevalsrisico en de ongevalsernst kleiner zijn bij lage snelheid en gordeldracht daarom niet echt noodzakelijk zou zijn.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht"

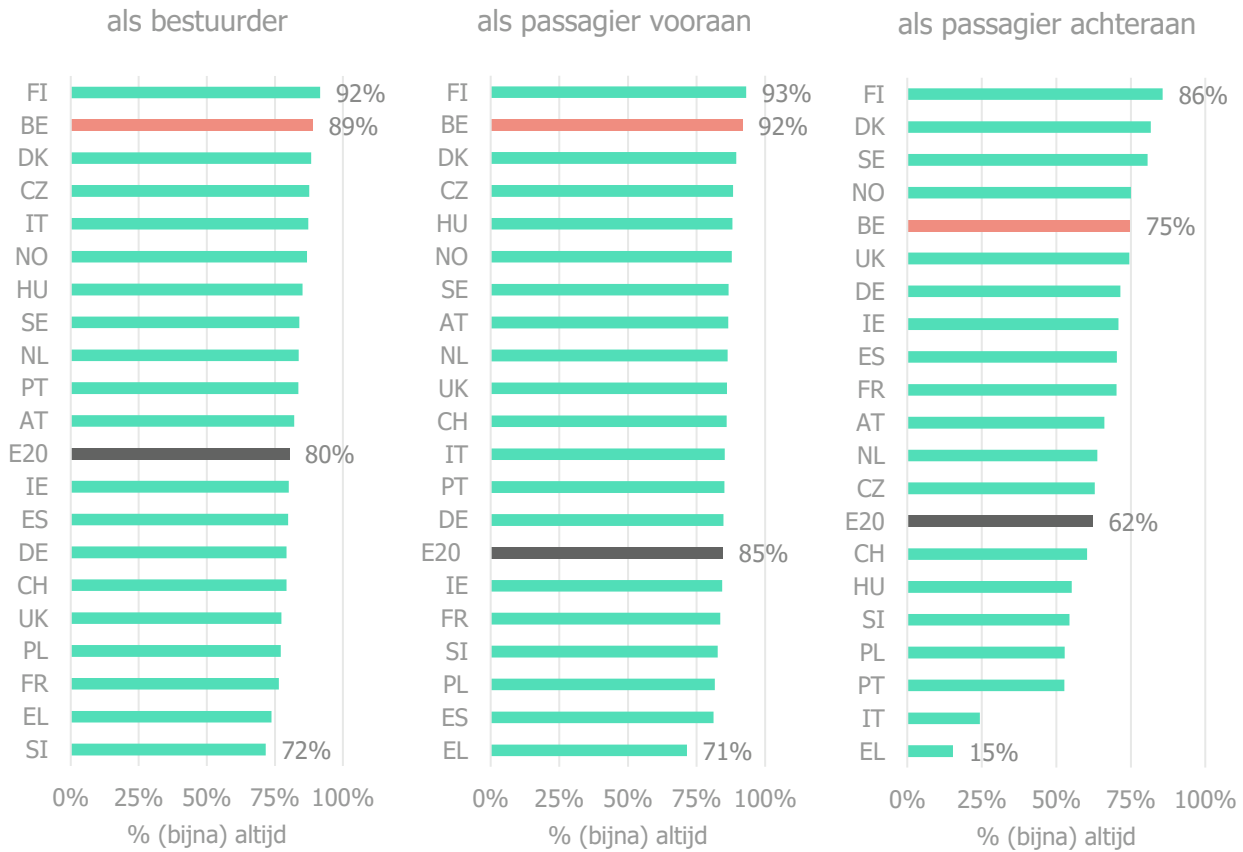
Figuur 4-6: Gordeldracht in personenwagens, naargelang het snelheidsregime (2015)

4.4 Vergelijking met andere landen

Figuur 4-7 geeft voor verschillende landen het percentage respondenten weer die tijdens de ESRA-enquête '(bijna) altijd' (antwoordoptie 5 van een schaal waar 1 staat voor 'nooit' en 5 voor '(bijna) altijd') hebben

geantwoord op de vraag "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden de gordel gedragen in de auto?". Er is een opdeling gemaakt naargelang de plaats in het voertuig.

Uit de figuur blijkt dat België zeer goed presteert op vlak van gordeldracht in vergelijking met andere Europese landen. Voor elke plaats in de auto bevindt België zich ver boven het Europese gemiddelde. Het percentage respondenten dat zegt altijd de gordel te dragen als bestuurder (89%) of als passagier vooraan (92%) ligt enkel hoger in Finland (respectievelijk 92% en 93%). Verder zegt 75% van de Belgische respondenten achteraan altijd de gordel te dragen, hier doen vier Noord-Europese landen het beter: Finland, Denemarken, Zweden en Noorwegen.



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 4-7: Gordeldracht, naargelang het land (2015*)

*2016 voor CZ, HU en NO

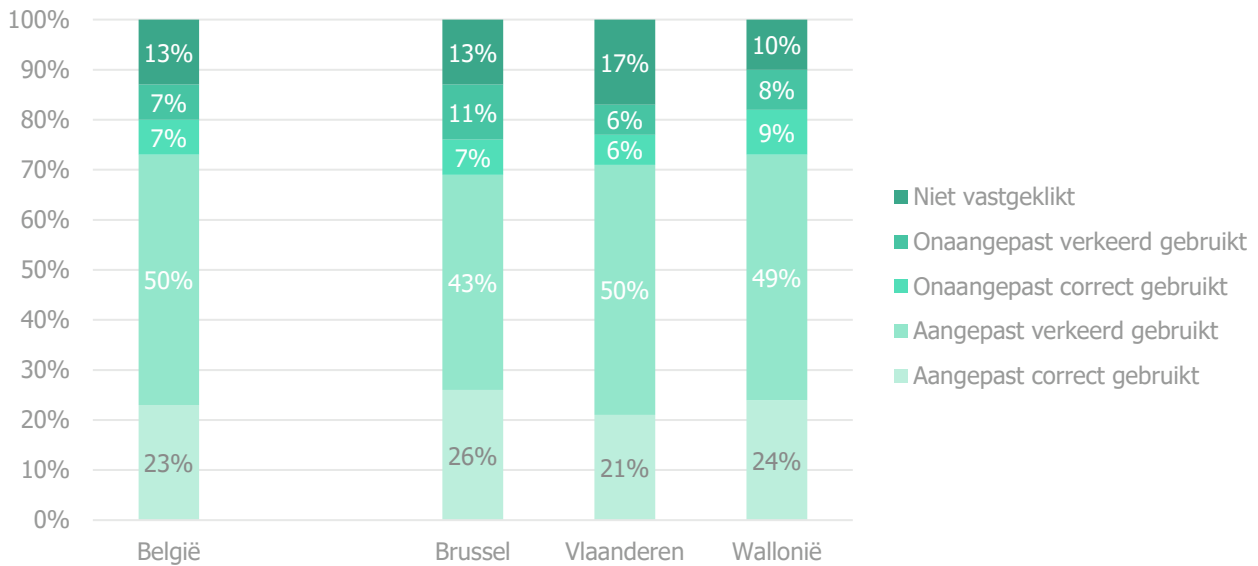
5 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie en de kwaliteit van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens. Een kinderbeveiligingssysteem (of kindersitje) is een geheel van elementen, bestaande uit een combinatie van riemen of soepele elementen met een sluitingsgesp, regel- en fixeerinrichtingen en soms een aanvullende inrichting als een reiswieg, een draagzak, een stoeltje en/of een botsscherm. Het heeft tot doel de bewegingsvrijheid van het lichaam te beperken, om zo het letselgevaar voor het kind te verminderen in geval van een botsing. Een kinderbeveiligingssysteem moet aangepast zijn aan het gewicht en/of de grootte van het kind. Voor kinderen kleiner dan 135 cm is een (aangepast en correct gebruikt) kinderbeveiligingssysteem verplicht. Niet alleen is het mogelijk dat het kinderbeveiligingssysteem niet aangepast is aan het kind, het kan ook verkeerd gebruikt worden. Voorbeelden zijn een slechte bevestiging van het kinderbeveiligingssysteem in het voertuig, een niet-toegelaten positie in het voertuig of een incorrecte bevestiging van het kind in het systeem.

Dit hoofdstuk is gebaseerd op de gegevens van de gedragsmeting die Vias institute heeft uitgevoerd in 2017. Bij deze gedragsmeting werd het gebruik van kinderbeveiligingssystemen en de kwaliteit ervan rechtstreeks geobserveerd door personenwagens te laten stoppen. Om meer informatie over de weggebruikers te verkrijgen, werd er bovendien een vragenlijst ingevuld. Het aantal overtredingen dat is vastgesteld door de politie, wordt vermeld in hoofdstuk 4. Ten slotte is er een internationale vergelijking gedaan op basis van de resultaten van de ESRA-enquête, uitgevoerd via een online panel in 38 landen, waaronder 20 Europese landen.

5.1 Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 5-1 geeft het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens weer en ook de kwaliteit ervan (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd), zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2017. Naast het globale percentage voor België worden ook de percentages van de gewesten apart weergegeven. Uit het eerste deel van deze grafiek (links) blijkt dat in België slechts 23 % van de kinderen correct is vastgemaakt in een geschikt systeem. In 50 % van de gevallen was er een geschikt systeem, maar was het kind er niet correct in vastgemaakt. In 8 % van de gevallen was het kinderbeveiligingssysteem niet aangepast aan het kind, maar was het kind er wel correct in vastgemaakt. 7 % van de kinderbeveiligingssystemen was niet geschikt én werd verkeerd gebruikt. 13 % van de kinderen was ten slotte in het geheel niet vastgemaakt. Hiertoe behoren zowel kinderen die geen kinderbeveiligingssysteem hadden, als kinderen die niet zaten vastgeklikt in het systeem (bijv. harnas niet vastgeklikt) of waarvan het zitje niet was bevestigd in het voertuig. Het tweede deel van de grafiek (rechts) vergelijkt de drie gewesten. We zien geen significant verschil.

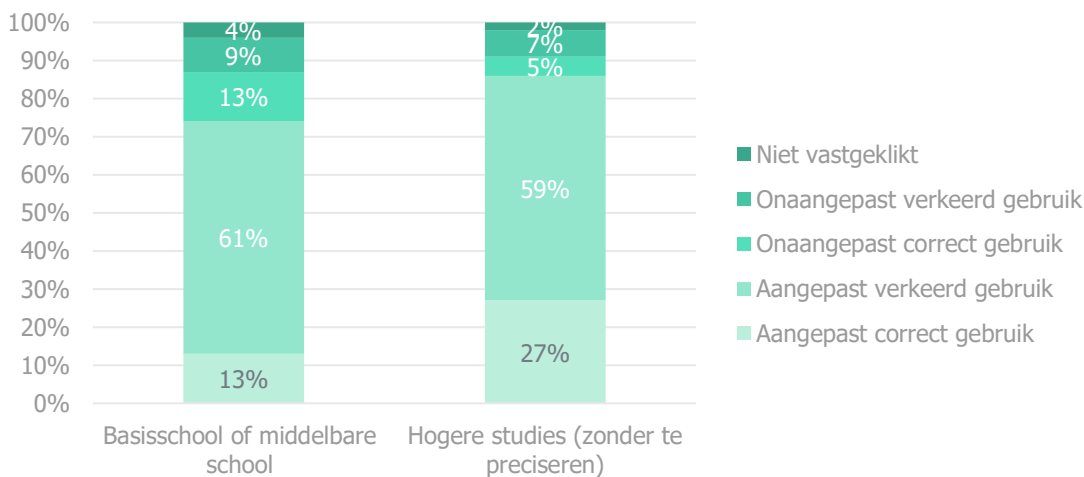


Bron: Vias institute, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen"

Figuur 5-1: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het gewest (2017)

5.2 Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 5-2 geeft het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens weer en ook de kwaliteit ervan (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd), zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2017. Het percentage van de niet-vastgemaakte kinderen betreft kinderen die wel in een beveiligingssysteem zitten, maar niet zijn vastgeklikt of waarbij het systeem niet aan het voertuig is vastgemaakt. Er is een opdeling gemaakt volgens het studieniveau van de bestuurder. Deze informatie werd verkregen via de vragenlijst die werd ingevuld tijdens de gedragsmeting. Bestuurders met een diploma hoger onderwijs (27 %) waren significant meer geneigd het kind correct te bevestigen in een aangepast kinderbeveiligingssysteem dan bestuurders met alleen een diploma lager of secundair onderwijs (13 %). Ook het percentage kinderen dat was vastgemaakt in een onaangepast systeem, lag significant hoger bij lager geschoolde bestuurders (22 %) dan bij hoger geschoolde bestuurders (12 %).

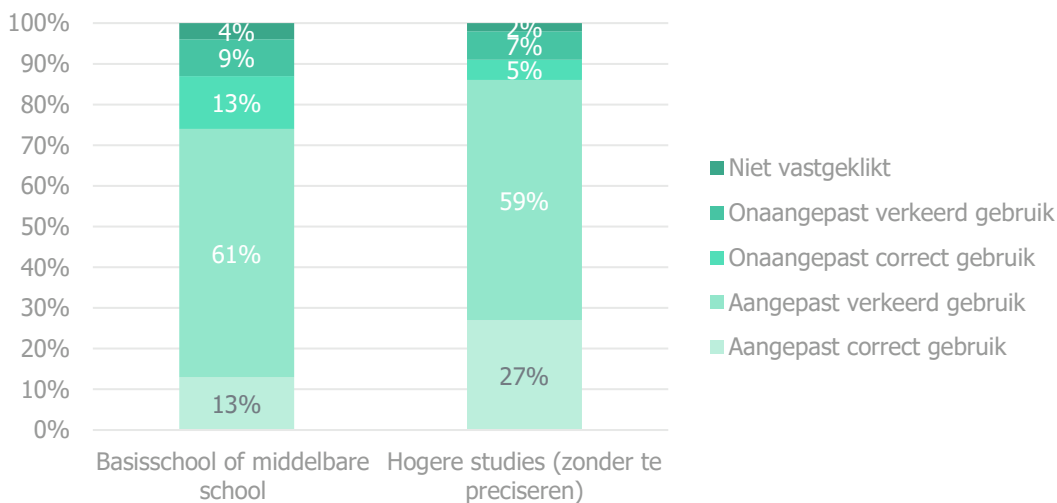


Bron: Vias institute, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen"

Figuur 5-2: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het verklaarde behaalde studieniveau van de bestuurder (2017)

5.3 Andere bepalende factoren

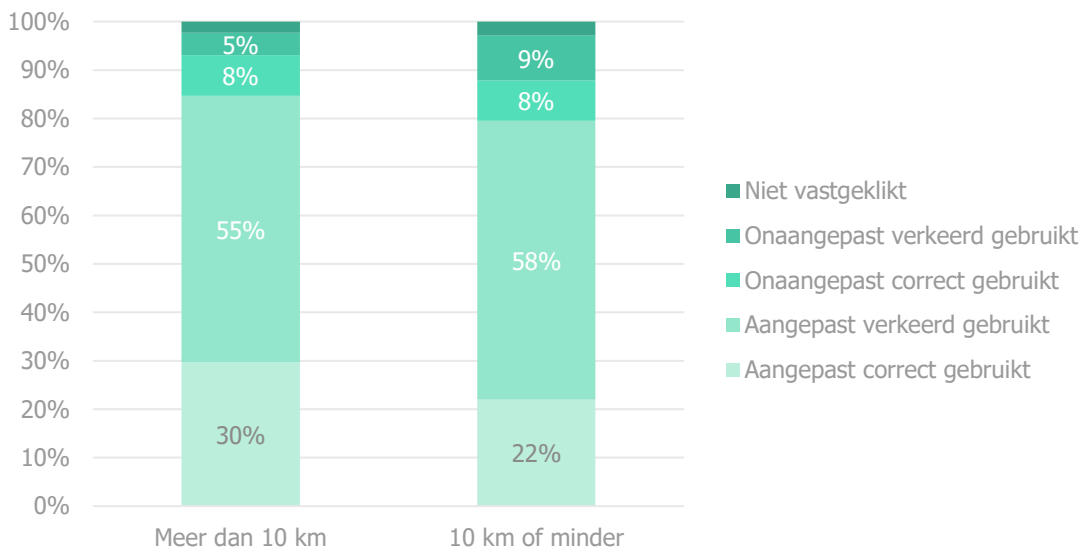
Figuur 5-3 geeft het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens weer en ook de kwaliteit ervan (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd), zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2017. In deze steekproef werd alleen rekening gehouden met de kinderen die correct geïnstalleerd waren in een aangepast kinderbeveiligingssysteem of door middel van een veiligheidsgordel. Er is een opdeling gemaakt volgens het afgelegde of af te leggen traject. Deze informatie werd verkregen via de aanvullende vragenlijst die werd ingevuld tijdens de gedragsmeting. Het correcte gebruik van een aangepast kinderbeveiligingssysteem verschilt significant naargelang de afstand van het traject. Een significant hoger percentage van de kinderen is correct vastgemaakt in een aangepast systeem voor een traject van meer dan 10 km (30 %) dan voor een traject van minder dan 10 km (22 %). Ook het percentage van de kinderen dat verkeerd geïnstalleerd is in een onaangepast systeem is significant hoger voor trajecten van minder dan 10 km (9 %) dan voor langere trajecten (5 %).



Bron: Vias institute, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen"

Figuur 5-3: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang de verwantschap van de bestuurder met het kind (2017)

Figuur 5-4 geeft het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens weer en ook de kwaliteit ervan (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd), zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2017. Er is een opdeling gemaakt naargelang de bestuurder zich al of niet geïnformeerd had alvorens een kinderbeveiligingssysteem aan te kopen. Deze informatie werd verkregen via een aanvullende enquête die afgenomen werd tijdens de gedragsmeting. Het correcte gebruik van een aangepast systeem lag hoger bij bestuurders die voorafgaand informatie hadden opgezocht: 32 % van de bestuurders die informatie hadden opgezocht, had het kind correct vastgemaakt in een aangepast systeem, tegenover 21 % van de bestuurders die verklaarden geen informatie te hebben gezocht voorafgaand aan de aankoop.



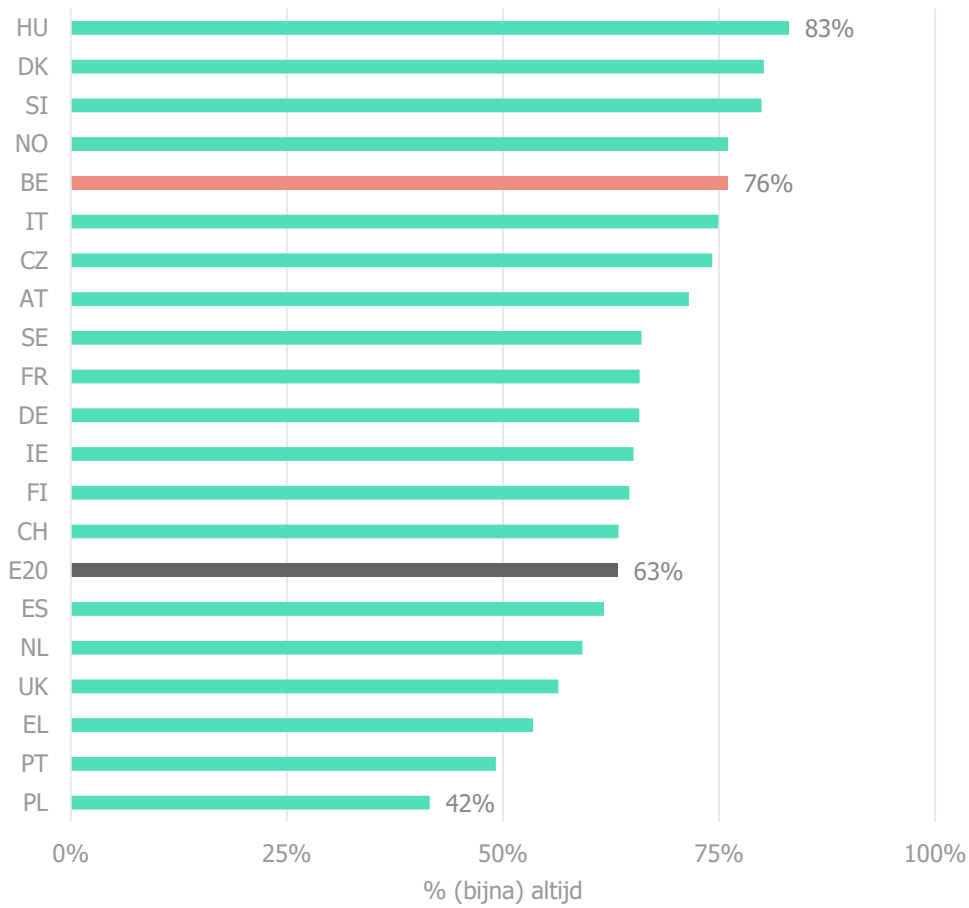
Bron: Vias institute, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen"

Figuur 5-4: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang de bestuurder informatie heeft opgezocht voor de aankoop van het kinderbeveiligingssysteem (2017)

5.4 Vergelijking met andere landen

Figuur 5-5 geeft voor verschillende landen het percentage respondenten weer die tijdens de ESRA-enquête '(bijna) altijd' (antwoordoptie 5 van een schaal waar 1 staat voor 'nooit' en 5 voor '(bijna) altijd') hebben geantwoord op de vraag "Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden kinderen kleiner dan 1m35 die u vervoert correct vastgeklikt in het aangepaste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?".

Uit de figuur blijkt dat België zich met 76% ver boven het Europese gemiddelde (63%) bevindt. Vier landen scoren beter dan België: Hongarije, Denemarken, Slovenië en Noorwegen. België ligt daarmee ook ver boven de percentages in de buurlanden Frankrijk (66%), Duitsland (66%) en Nederland (59%).



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 5-5: Gebruik van een kinderbeveiligingssysteem, naargelang het land (2015*)

*2016 voor CZ, HU en NO

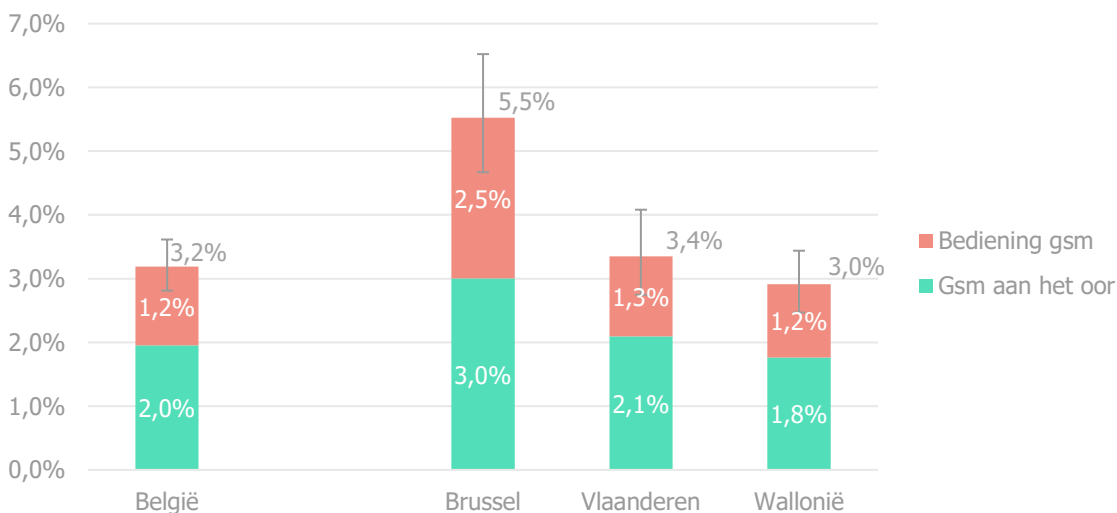
6 Afleiding

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van het gebruik van de gsm door verschillende weggebruikers. Alleen het niet-handenvrij gebruik van de gsm werd in aanmerking genomen, dit wil zeggen bellen zonder handsfree-kit of sms'en. Ook de prevalentie van andere mogelijke bronnen van afleiding tijdens het rijden komt aan bod, zoals het hanteren van voorwerpen/voedsel, het bedienen van het dashboard en roken achter het stuur.

Naast de door de politie vastgestelde overtredingen voor illegaal gebruik van een gsm achter het stuur (dit wil zeggen zonder handsfree-kit) steunt dit hoofdstuk op de gedragsmeting van Vias institute in 2013, de attitudemeting van 2015 en de verkennende gedragsmeting van 2016. Bij de gedragsmeting werden de weggebruikers direct geobserveerd op een aantal representatieve locaties, om na te gaan hoe vaak bestuurders een mobiele telefoon gebruiken zonder handsfree-kit of een andere activiteit verrichten die niet met autorijden te verenigen is. De observatielocaties werden zo gekozen dat de bestuurders al rijdend konden worden geobserveerd (dus niet bij stoplichten of op kruispunten). De verkennende gedragsmeting van 2016 heeft daarentegen uitsluitend het gsm-gebruik aan verkeerslichten onderzocht. Daarbij werd niet alleen gekeken naar bestuurders van auto's en bestelwagens, maar ook naar fietsers en voetgangers. Ten slotte is er een internationale vergelijking gedaan op basis van de resultaten van de ESRA-enquête, uitgevoerd bij een online panel in 38 landen, waaronder 20 Europese landen.

6.1 Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 6-1 toont de prevalentie van het gsm-gebruik tijdens het rijden, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2013. Naast de algemene percentages voor België worden ook de percentages per gewest vermeld. Het gsm-gebruik wordt opgedeeld volgens gebruik aan het oor (telefoneren) of bediening (maar niet aan het oor, bijvoorbeeld sms'en lezen/versturen). De nationale prevalentie van afleiding door gsm-gebruik van Belgische bestuurders bedroeg 3,2 % in 2013: 2 % telefoneerde met de gsm aan het oor en 1,2 % bediende het toestel met de hand. Gsm-gebruik achter stuur komt vaker voor in Brussel (5,5 %) dan in Vlaanderen (3,4 %) en Wallonië (3,0 %).

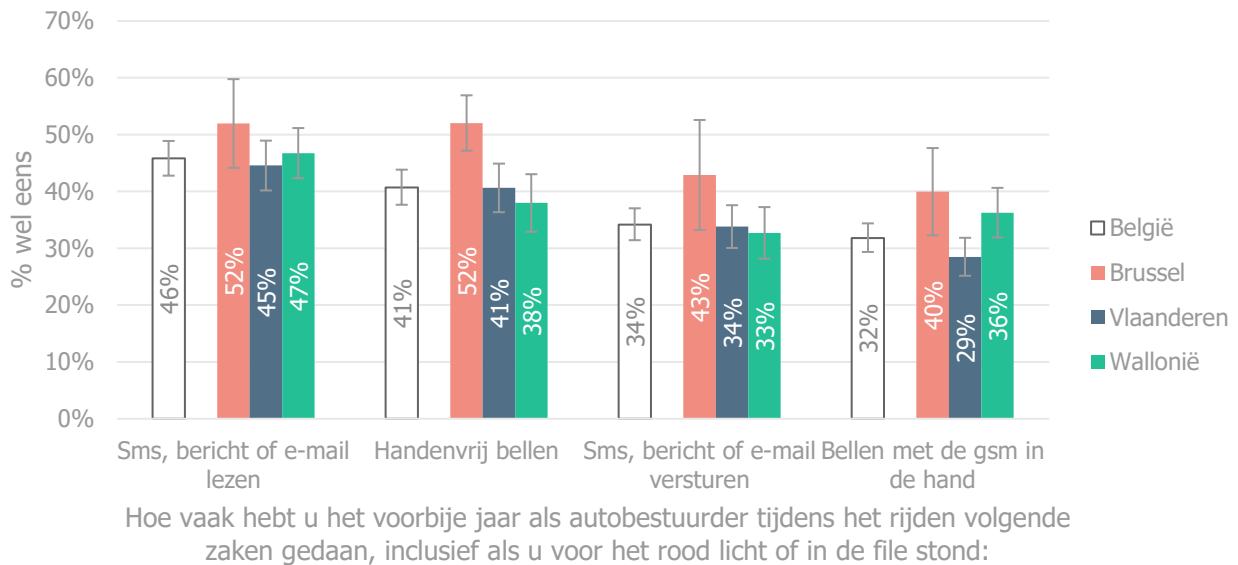


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding"

Figuur 6-1: Afleiding van bestuurders van alle voertuigtypes, naargelang het gewest (2013)

6-2 laat zien hoeveel procent van de autobestuurders tijdens de attitudemeting van 2015 'wel eens' (antwoordopties "zelden", "vaak" of "(bijna) altijd") heeft geantwoord op de vraag "Hoe vaak hebt u in het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond: ..." Er werd een onderscheid gemaakt tussen vier types gsm-gebruik: handenvrij telefoneren, telefoneren met de gsm in de hand, een sms verzenden of een sms lezen. Behalve de algemene percentages voor België zijn ook de percentages per gewest opgenomen (wat verwijst naar de woonplaats van die respondent). Deze meting op basis van zelfgerapporteerd gedrag bevestigt de tendens van het geobserveerde gedrag betreffende de hogere frequentie van het gsm-gebruik achter het stuur in Brussel.

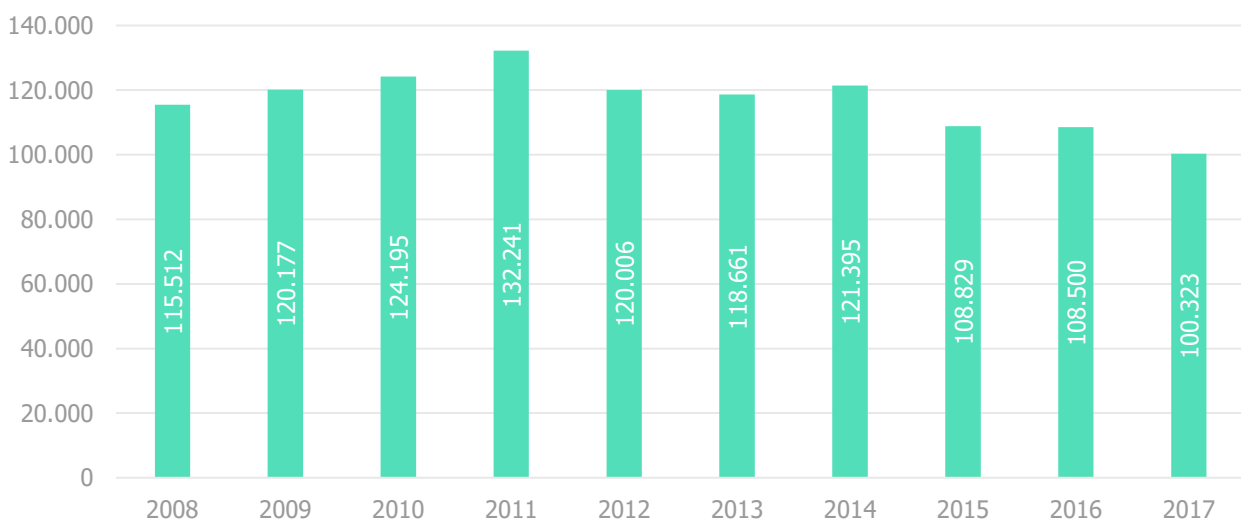
52 % van de Brusselse bestuurders geeft toe in de loop van de 12 laatste maanden achter het stuur een sms, een bericht of een e-mail gelezen te hebben. Bij de Vlamingen is dit 45 % en bij de Walen 47 %. Telefoneren met een handenvrijkit komt ook meer voor in de hoofdstad (52 %) dan in de andere gewesten (respectievelijk 41 % en 38 % in Vlaanderen en Wallonië). Ook bekennen meer Brusselse bestuurders een sms (43 %) te versturen achter het stuur en zelfs te telefoneren met de gsm in de hand (40 %).



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 6-2: Gsm-gebruik door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

Figuur 6-3 toont voor alle weggebruikers de evolutie van het aantal overtredingen dat de federale en lokale politie hebben vastgesteld voor niet-handenvrij gebruik van de gsm aan het stuur. Tussen 2008 en 2017 varieerde het jaarlijkse aantal overtredingen voor gsm-gebruik tussen 115.512 (in 2008) en 100.323 (in 2017). In 2011 werd een piek van 132.241 overtredingen geregistreerd. Het laagste aantal overtredingen werd geregistreerd in de laatste drie jaar (2015, 2016 en 2017). Op basis van deze grafiek kunnen echter geen conclusies getrokken worden met betrekking tot de evolutie van de prevalentie van gsm-gebruik achter het stuur. De schommelingen in het aantal vastgestelde overtredingen kunnen immers verschillen in het aantal politiecontroles weerspiegelen.

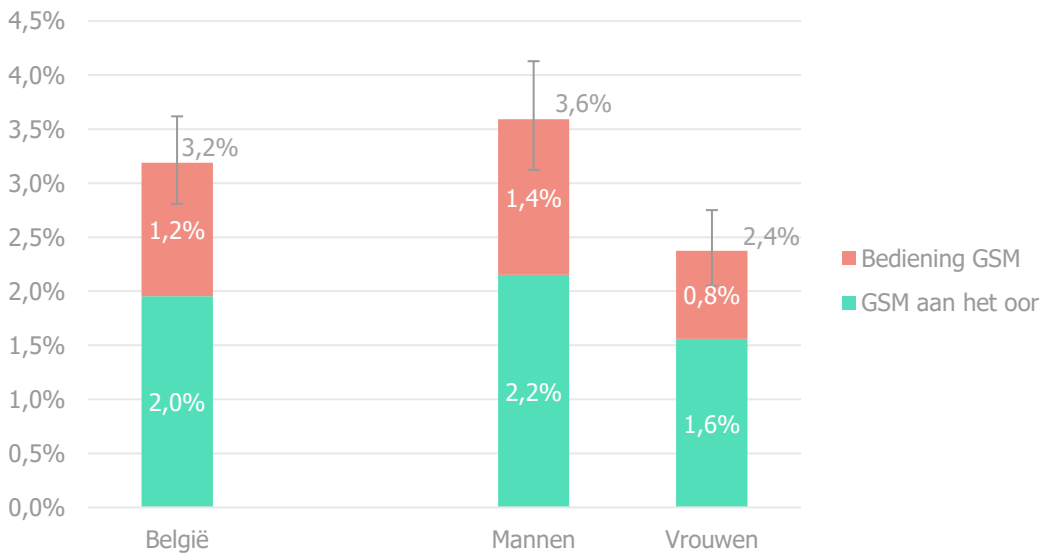


Bron: Federale Politie – Directie van de politionele informatie en ICT-middelen – BIPOL

Figuur 6-3: Aantal vastgestelde overtredingen voor niet-handenvrij gsm-gebruik aan het stuur (2008-2017)

6.2 Kenmerken van de weggebruiker

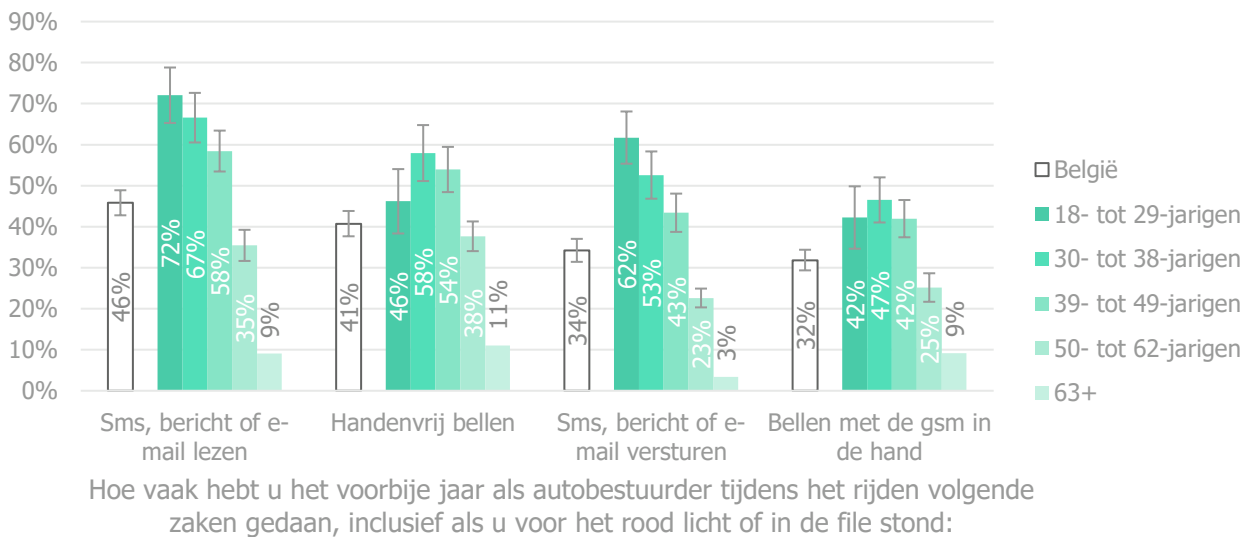
Figuur 6-4 toont de frequentie van het gsm-gebruik tijdens het rijden, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2013. Naast de algemene percentages voor België worden ook de percentages per geslacht vermeld. Een significant hoger percentage mannen (3,6 %) dan vrouwen (2,4 %) werd betrappt op het gebruik van de gsm. Dit verschil is echter alleen significant voor de bediening van de gsm (1,4 % van de mannen en 0,8 % van de vrouwen) en niet voor het telefoneren met de gsm aan het oor (2,2 % van de mannen en 1,6 % van de vrouwen).



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding"

Figuur 6-4: Afleiding van bestuurders van alle voertuigtypes, naargelang het geslacht (2013)

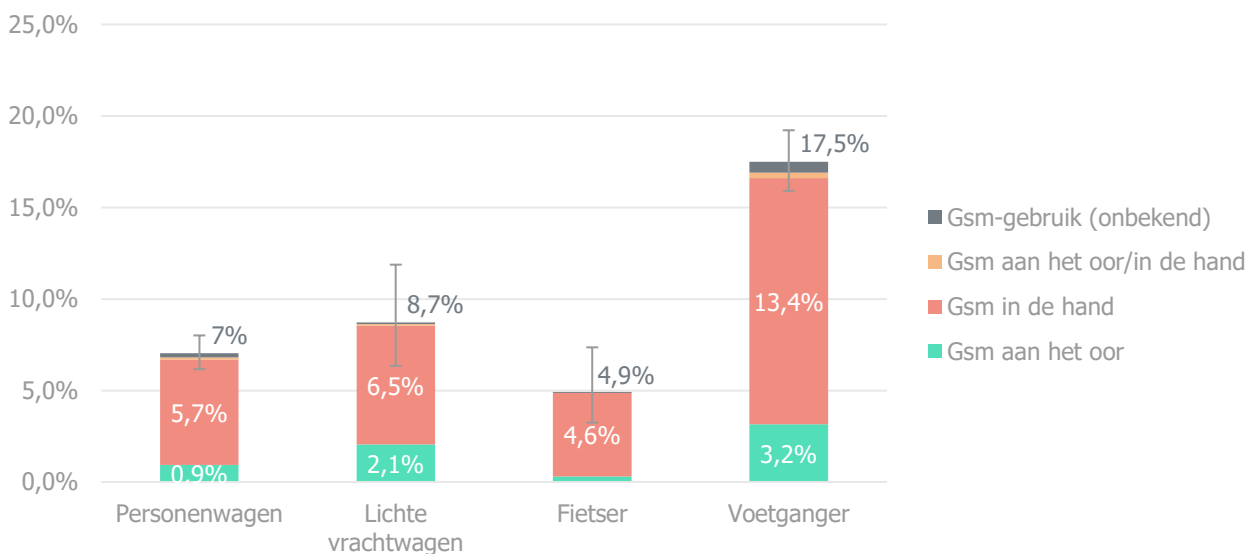
Figuur 6-5 laat zien hoeveel procent van de autobestuurders tijdens de attitudemeting van 2015 "minstens een keer" (antwoordopties "zelden", "vaak" of "(bijna) altijd") heeft geantwoord op de vraag "Hoe vaak hebt u in het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond:..." Er is een onderscheid gemaakt tussen drie types gsm-gebruik: telefoneren, een sms verzenden of een sms lezen. Behalve de percentages voor België worden ook de percentages voor sommige leeftijdscategorieën opgegeven. Het lezen en verzenden van berichten wordt zeer frequent gemeld voor jonge bestuurders, maar dit gedrag neemt geleidelijk aan af met de leeftijd. 72 % en 62 % van de 18- tot 29-jarigen bekennen respectievelijk berichten aan het stuur te lezen en te verzenden, maar bij de 39- en 49-jarigen is dit gedaald tot 58 % en 43 %. Voor het telefoneren aan het stuur zien we een andere tendens. De 30- tot 38-jarigen bekennen het meest te telefoneren achter het stuur, zowel met een handenvrijkit (58 %) als zonder (47 %). De frequentie van dit gedrag neemt vervolgens ook geleidelijk aan af naarmate de leeftijdscategorie stijgt.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting

Figuur 6-5: Gsm-gebruik door autobestuurders, naargelang de leeftijd (2015)

Figuur 6-6 toont het percentage van het gsm-gebruik tijdens het wachten voor een rood verkeerslicht, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2016. Er is een opdeling gemaakt naar het type weggebruiker. Over het algemeen wordt gsm-gebruik meer waargenomen bij voetgangers (17,5 %) dan bij andere weggebruikers. Nagenoeg één voetganger op 5 gebruikt zijn gsm tijdens het wachten voor een rood verkeerslicht. Ook bijna 8 % van de bestuurders van auto's en bestelwagens gebruikte zijn telefoon tijdens het wachten, alsook 5 % van de fietsers. Meestal wordt de gsm daarbij in de hand gehouden.



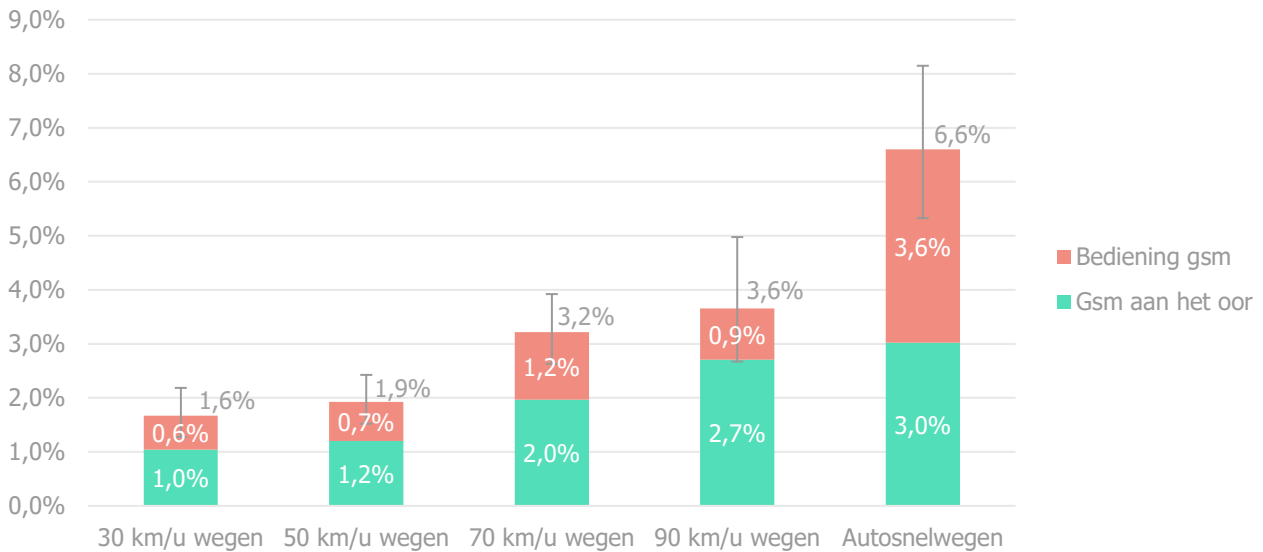
Bron: BIVV, Verkennende gedragsmeting "Gebruik van de gsm voor een rood verkeerslicht" 2016

Figuur 6-6: Niet-handenvrij gsm-gebruik tijdens het wachten voor een rood verkeerslicht, naargelang het type weggebruiker (2016)

6.3 Andere bepalende factoren

Figuur 6-7 toont de frequentie van het gsm-gebruik tijdens het rijden, zoals vastgesteld tijdens de gedragsmeting van Vias institute in 2013. De resultaten worden weergegeven voor de verschillende snelheidsregimes (toegelaten maximumsnelheid op de plaats van de waarneming). We stellen een toename van het gsm-gebruik vast naargelang het snelheidsregime. Het gsm-gebruik, zowel het telefoneren als de bediening van het apparaat, neemt proportioneel toe met de snelheid. Dat kan op het eerste zicht verrassen, aangezien deze afleiding drastischer gevolgen kan hebben bij hoge snelheid dan bij lage snelheid. Daar staat

echter tegenover dat de kans dat de bestuurder te maken krijgt met onverwachte situaties en zich moet aanpassen aan de verkeersomstandigheden en andere weggebruikers groter is in zones waar een snelheidsbeperking van 30 of 50 km/u geldt. Bovendien is de kans groter dat een bestuurder op de autosnelweg een lange rit maakt. Hij zal derhalve minder geneigd zijn een telefoontje uit te stellen.



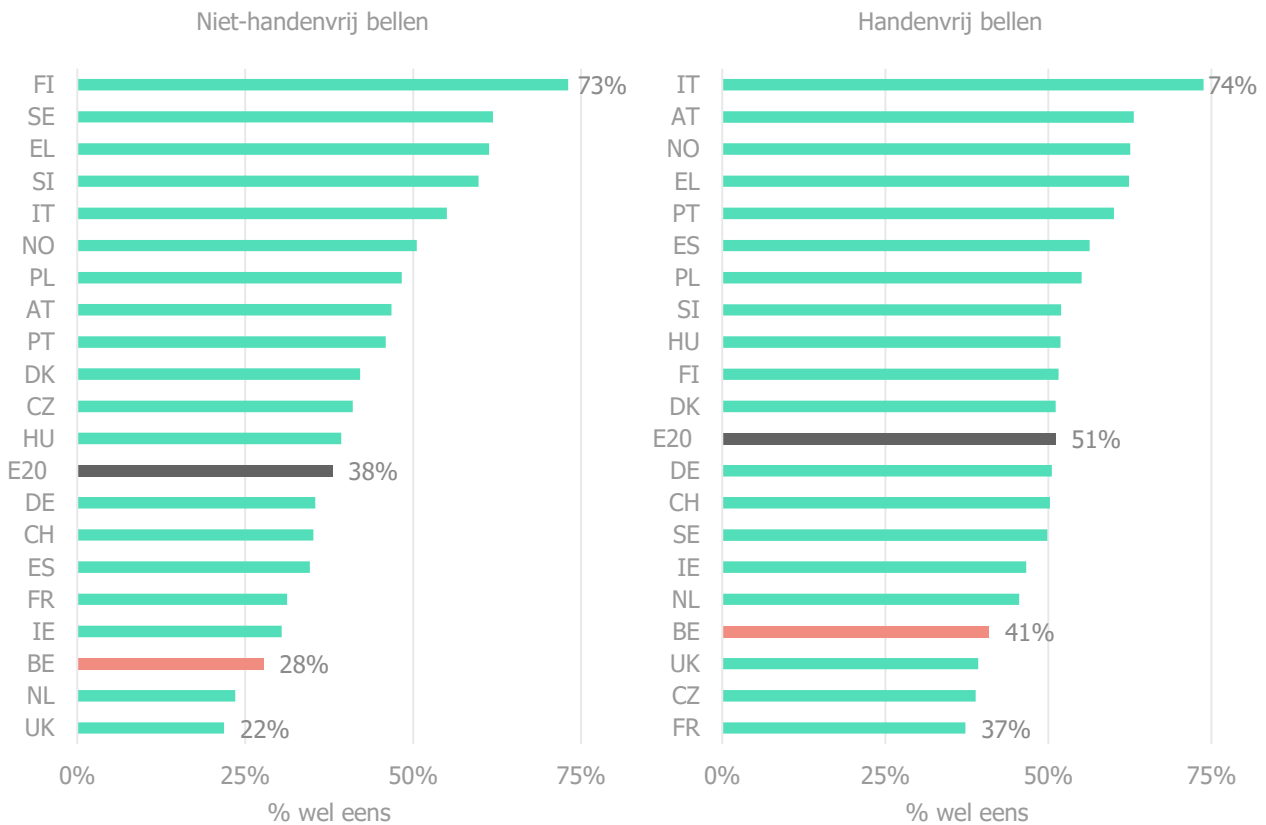
Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding"

Figuur 6-7: Afleiding van bestuurders van alle voertuigtypes, naargelang het snelheidsregime (2013)

6.4 Vergelijking met andere landen

Figuur 6-8 en Figuur 6-9 geven voor verschillende landen het percentage respondenten weer die tijdens de ESRA-enquête '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 heeft u in de afgelopen 12 maanden de gsm gebruikt achter het stuur?". Er werd een opdeling gemaakt naar verschillende types van gebruik van de gsm.

Uit Figuur 6-8 blijkt dat België goede prestaties neerzet wat betreft het al dan niet handenvrij bellen met de gsm. Slechts 28% van de Belgen zegt in het afgelopen jaar wel eens gebeld te hebben achter het stuur zonder een handsfree-kit, enkel het Verenigd Koninkrijk (22%) en Nederland (24%) kennen een lager percentage. Hoewel het percentage dat wel eens handenvrij gebeld heeft hoger ligt (41%), ligt het nog steeds ver onder het Europese gemiddelde (51%), enkel Frankrijk, Tsjechië en het Verenigd Koninkrijk doen het beter.

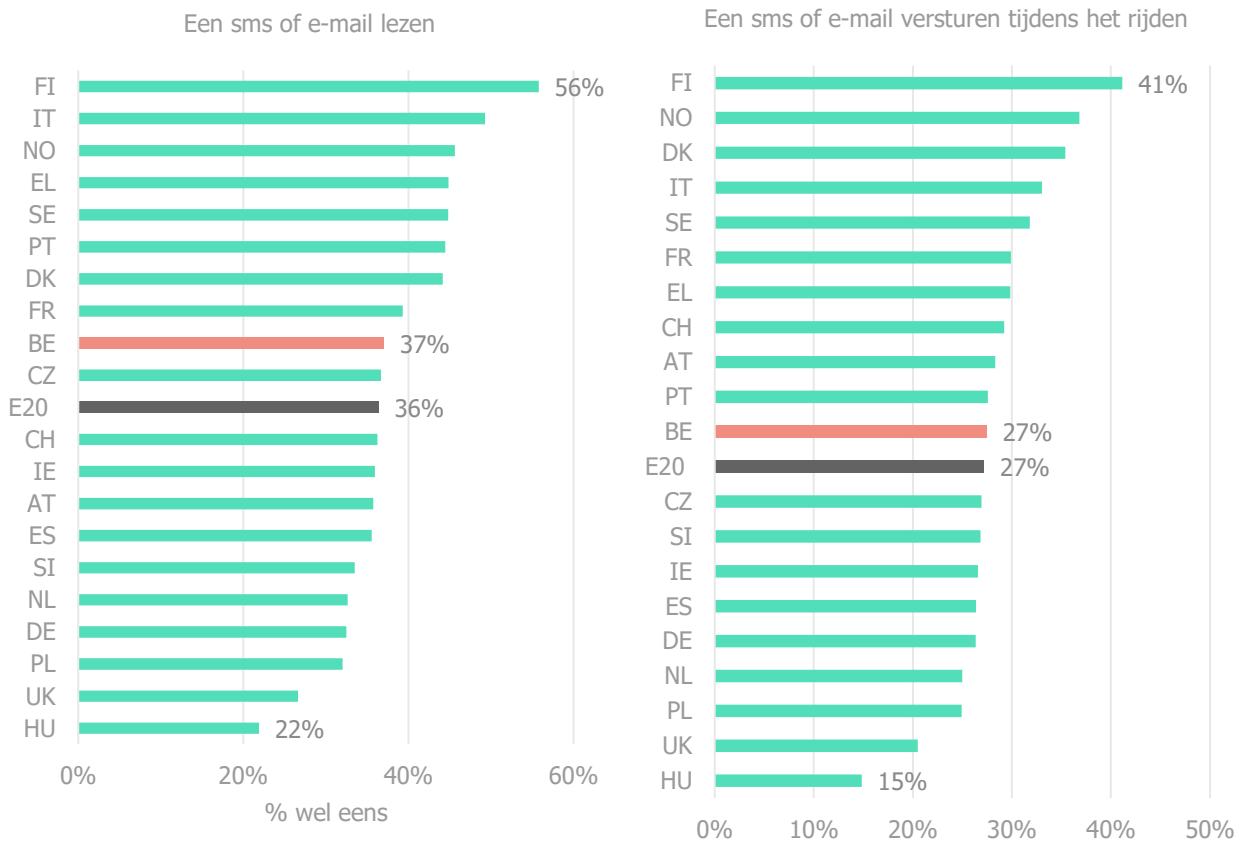


Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 6-8: Gebruik van de gsm aan het stuur, naargelang het land (2015*)

*2016 voor CZ, HU en NO

Wat het gebruik van de gsm voor het lezen of schrijven van een sms of e-mail betreft, ligt België rond het Europese gemiddelde. 37% van de Belgische respondenten zegt in het afgelopen jaar wel eens achter het stuur een sms of e-mail gelezen te hebben en 27% zegt wel eens een sms of e-mail geschreven te hebben. Voor beide vraagstellingen scoort België (iets) beter dan buurland Frankrijk, maar slechter dan buurlanden Nederland en Duitsland. De landen waar de respondenten het vaakst toegeven een sms of e-mail te lezen achter het stuur zijn Finland, Italië en Noorwegen. De laagste percentages vinden we terug in Hongarije, het Verenigd Koninkrijk en Polen.



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 6-9: Gebruik van de gsm aan het stuur, naargelang het land (2015*)

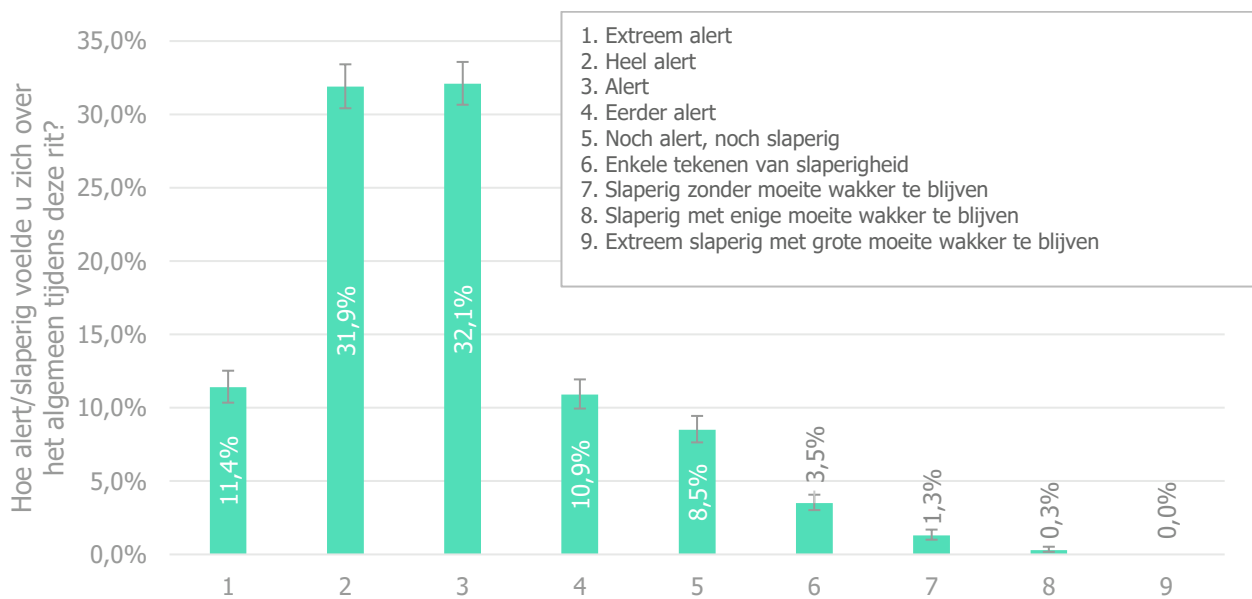
*2016 voor CZ, HU en NO

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 is afkomstig van de ESRA-enquête die uitgevoerd werd bij een online panel in 38 landen, waaronder 20 Europese landen, waarin gevraagd werd naar vermoeidheid tijdens het rijden. Daarnaast worden er ook gegevens gepresenteerd uit een enquête uit 2017 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.

7.1 Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 7-1 geeft de antwoorden weer die auto- en bestelwagenbestuurders, in het kader van de enquête van 2017 naar slaperigheid achter het stuur, gaven op de vraag met betrekking tot een rit die plaatsvond in de voorbije 24 uur: "Hoe alert/slaperig voelde u zich over het algemeen tijdens deze rit? (definitie slaperig: "neiging tot slapen"). Er is sprake van slaperigheid vanaf score 6 ("enkele tekenen van slaperigheid"). 5,1 % van de respondenten zei in de loop van de laatste 24 uur een rit te hebben gedaan ondanks tekenen van slaperigheid.



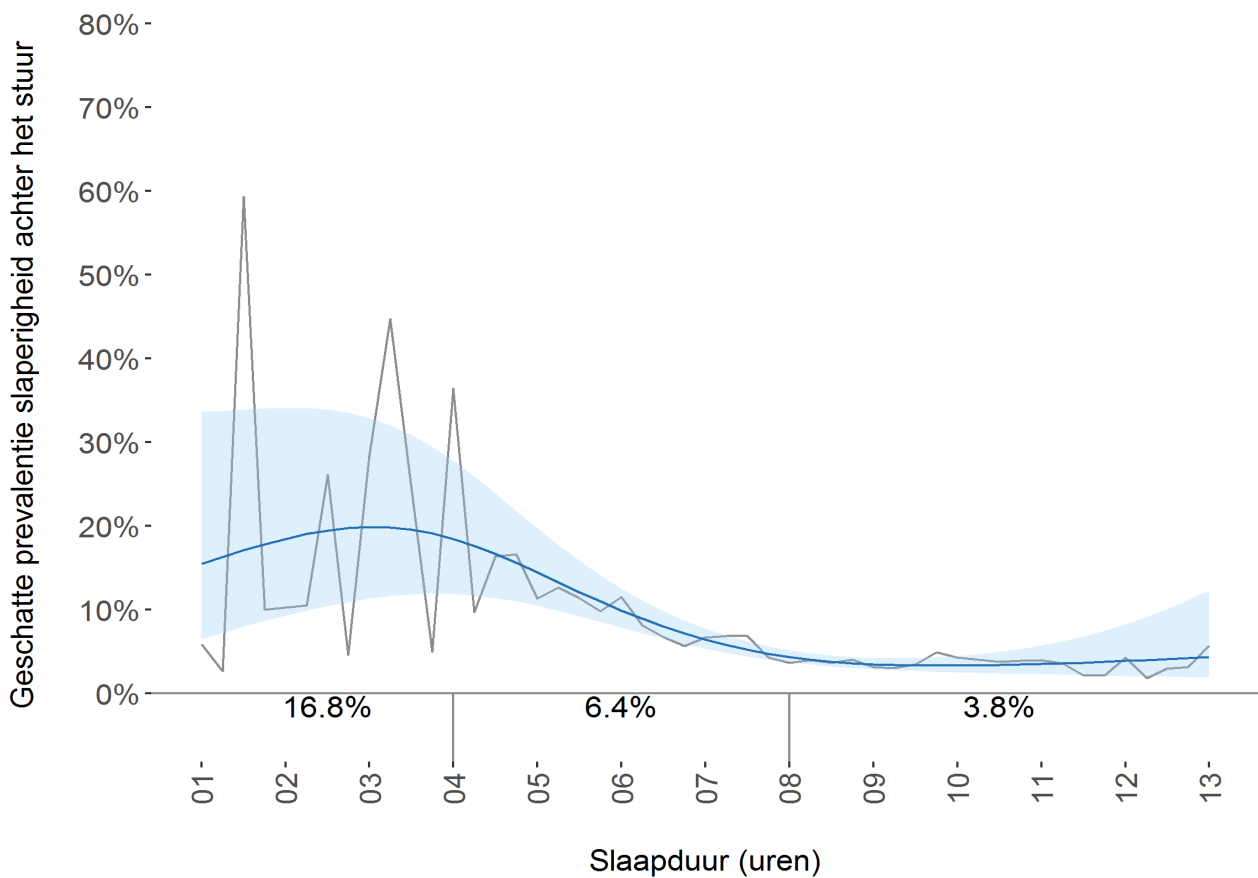
Bron: Vias institute, Enquête "Slaperig achter het stuur"

Figuur 7-1: Slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders (2017)

Bron: Vias institute, Enquête "Slaperig achter het stuur"

Figuur 7-2 geeft de geschatte prevalentie weer van slaperigheid achter het stuur naargelang het aantal uren slaap men heeft gehad voor de rit. De slaapduur werd berekend op basis van de antwoorden op de vragen "om hoe laat ben u gaan slapen?" en "om hoe laat bent u opgestaan?" met betrekking tot de laatste slaaperiode voor het traject. De resultaten tonen dat de prevalentie van slaperigheid kleiner is bij bestuurders die voor de rit langer geslapen hebben. Het effect van de slaapduur en de 95%-betrouwbaarheidsintervallen worden voorgesteld via de blauwe lijn en de blauwe strook. De geschatte prevalentie van slaperigheid wordt weergegeven door de grijze lijn. Er kan waargenomen worden dat minder uren slaap gepaard gaat met een toename van de prevalentie van slaperigheid achter het stuur. De prevalentie van slaperigheid lijkt niet meer toe te nemen vanaf 4 uur slaap of minder. Er is echter voorzichtigheid geboden bij het interpreteren van deze

gegevens omdat het aantal respondenten in de steekproef dat aangaf minder dan 4 uur te slapen, zeer klein is.

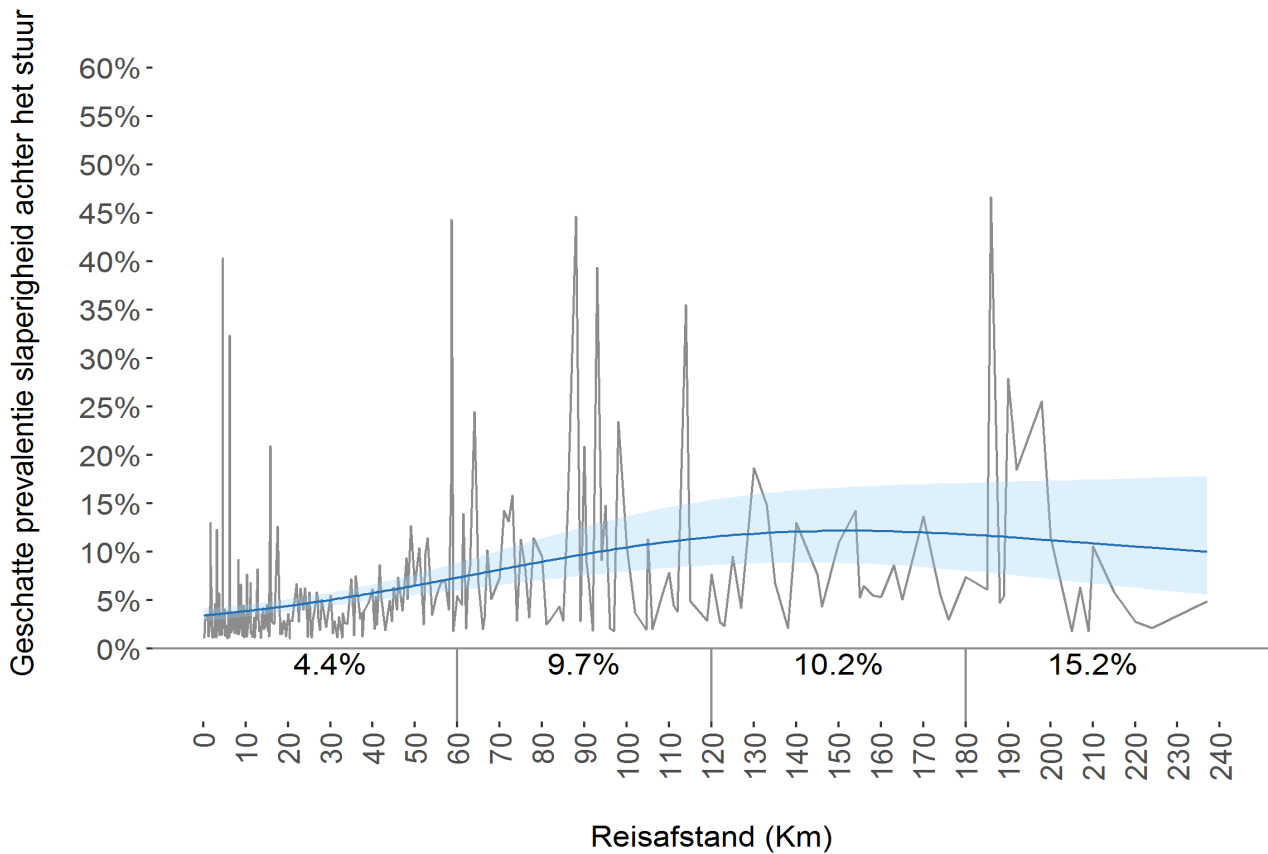


Bron: Vias institute, Enquête "Slaperig achter het stuur"

Figuur 7-2: Slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders, naargelang het aantal uren slaap (2017)

Bron: Vias institute, Enquête "Slaperig achter het stuur"

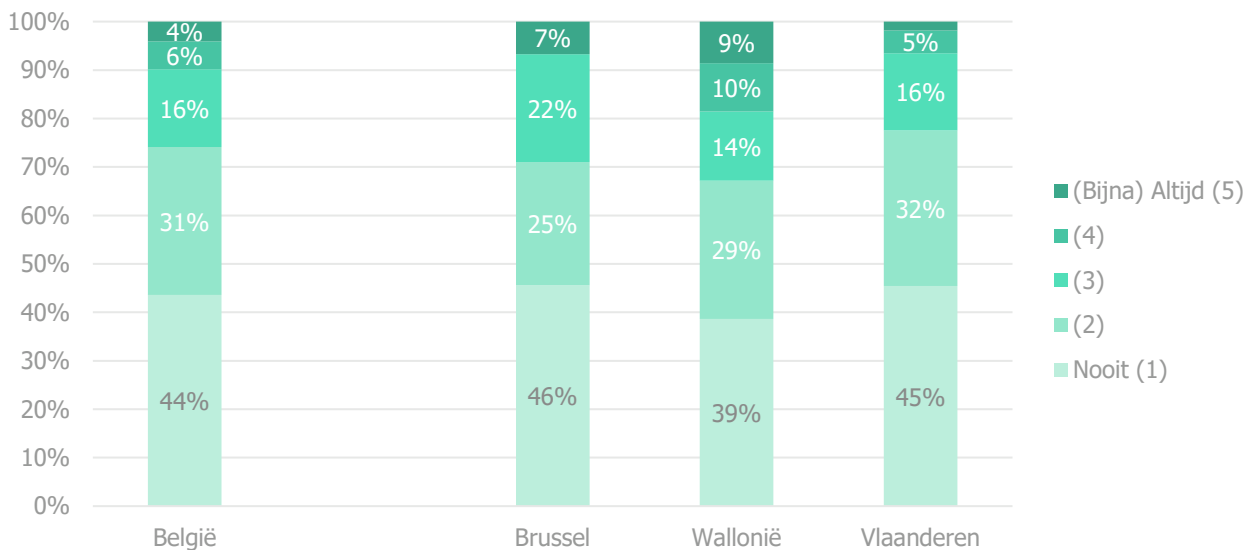
Figuur 7-3 geeft de geschatte prevalentie weer van slaperigheid tijdens het rijden naargelang de lengte van het traject. De figuur toont dat de prevalentie van slaperigheid toeneemt in functie van de lengte van het traject (gemiddeld met 1% per 16 km). Er kan vastgesteld worden dat de slaperigheid voor trajecten van minder dan 60 km gemiddeld 4,4% bedraagt en dat deze toeneemt tot een gemiddelde van bijna 10% voor trajecten tussen 60 en 180 km en tot wel 15% voor trajecten van meer dan 180 km.



Bron: Vias institute, Enquête "Slaperig achter het stuur"

Figuur 7-3: Slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders, naargelang de lengte van het traject (2017)

Figuur 7-4 geeft de percentages weer van de antwoorden van (Belgische) autobestuurders op de vraag in de ESRA-enquête van 2015 "Hoe vaak hebt u zich de afgelopen 12 maanden gerealiseerd dat u eigenlijk te vermoeid was om te rijden?" Behalve het globale percentage voor België zijn ook de percentages van de verschillende gewesten opgenomen (woonplaats van de respondent). De respondenten moesten hun antwoord baseren op een schaal van vijf punten (waarbij 1 staat voor "nooit" en 5 voor "(bijna) altijd"). Figuur 7-1 geeft de slaperigheid achter het stuur aan, dit wil zeggen een verminderde alertheid, terwijl Figuur 7-4 betrekking heeft op vermoeidheid, dit wil zeggen een gebrek aan energie dat niet noodzakelijk een staat van slaperigheid impliceert. 47 % van de bevroagde bestuurders gaf aan in de loop van de laatste 12 maanden occasioneel in een staat van vermoeidheid te hebben autogereden en 10 % bekende dat geregeld te doen. Als we de verschillende gewesten vergelijken, zien we dat Waalse bestuurders vaker in staat van vergevorderde vermoeidheid rijden dan Vlamingen.

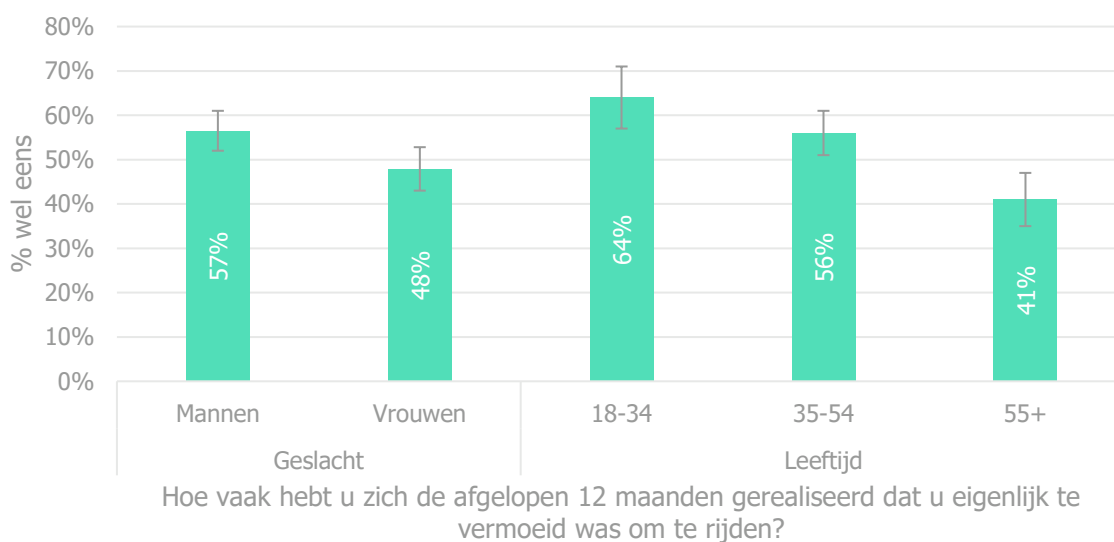


Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 7-4: Vermoeidheid achter het stuur bij autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2015)

7.2 Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 7-5 geeft het percentage van de (Belgische) autobestuurders weer die in de ESRA-enquête van 2015 'wel eens' (opties 2, 3, 4 of 5 op een schaal waarbij 1 staat voor "nooit" en voor 5 "(bijna) altijd") heeft 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. Significant meer mannen (57 %) dan vrouwen (48 %) beweren te hebben autogereden als ze te vermoeid waren. We vestigen ook de aandacht op de verschillen tussen de leeftijdscategorieën: 64 % van de 18- tot 34-jarige bestuurders bekende in de loop van het voorbije jaar minstens één keer te vermoeid autogereden te hebben, terwijl dit percentage bij de 35- tot 54-jarigen 56 % bedraagt en bij de bestuurders bovendien de 55 jaar 41 %.



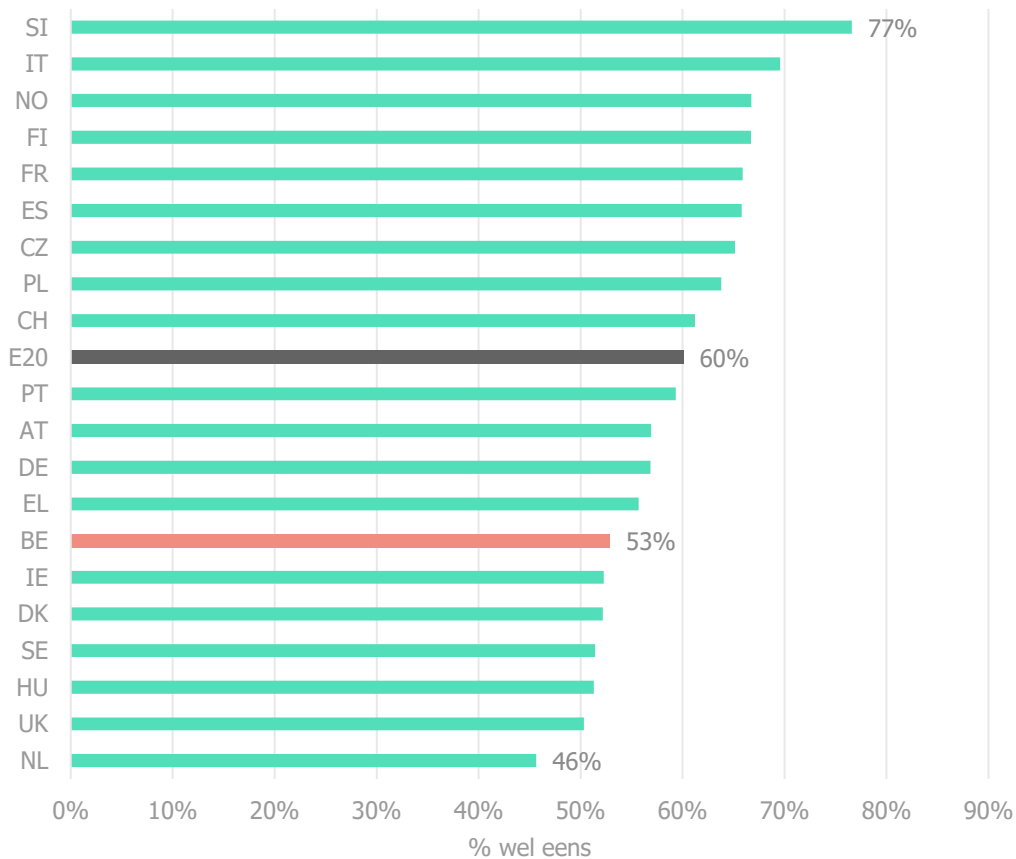
Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 7-5: Vermoeidheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd (2015)

7.3 Vergelijking met andere landen

Figuur 7-6 geeft voor verschillende landen het percentage respondenten weer die tijdens de ESRA-enquête '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 heeft u in de afgelopen 12 maanden gerealiseerd dat u eigenlijk te vermoeid was om te rijden".

Uit de figuur blijkt dat België met 53% van de respondenten die zich het afgelopen jaar wel eens realiseerden dat ze te vermoeid waren om te rijden, onder het Europese gemiddelde (60%) ligt. Het laagste percentage wordt waargenomen in buurland Nederland (46%). De andere buurlanden Duitsland (57%) en Frankrijk (66%) kennen hogere percentages dan België. Het hoogste percentage wordt waargenomen in Slovenië (77%).



Bron: Vias institute, ESRA

Figuur 7-6: Vermoeidheid achter het stuur, naargelang land (2015*)

*2016 voor CZ, HU en NO

8 Conclusie

Dit rapport kadert in de reeks statistische rapporten die Vias institute jaarlijks publiceert. Met dit rapport wil Vias institute de balans opmaken van de verschillende soorten gedrag die het ongevalsrisico en de ongevalsernst op de Belgische wegen kunnen verhogen. Het volgende gedrag komt achtereenvolgens aan bod: rijden onder invloed van alcohol, rijden met een te hoge en onaangepaste snelheid, het niet dragen van de veiligheidsgordel, het (in)correcte gebruik van kinderbeveiligingssystemen, afleiding in het verkeer, slaperigheid en vermoeidheid achter het stuur. Voor elk van deze gedragingen werden de nationale en gewestelijke prevalentie, de prevalentie naargelang de kenmerken van de weggebruikers en de rol van andere factoren bepaald door middel van rechtstreekse waarnemingen aangevuld met metingen op basis van zelfrapportering. De resultaten voor België werden ook vergeleken met die van andere Europese landen. De gebruikte gegevens zijn afkomstig van de meest recente studies die zijn gerealiseerd door Vias institute alsmede de gegevens die werden opgetekend door de federale politie (BIPOL).

Uit dit rapport komt naar voren dat de evolutie in de loop van de laatste jaren en de positie van België ten opzichte van de buurlanden sterk kunnen variëren afhankelijk van het type gedrag. Zo is België er onmiskenbaar op vooruitgegaan wat betreft de gordeldracht voorin - waarvoor België tot de goede leerlingen onder de Europese landen behoort - terwijl op het gebied van rijden onder invloed van alcohol een achteruitgang werd opgetekend. België heeft voor rijden onder invloed van alcohol zelfs het hoogste percentage van de 20 Europese landen die hebben meegewerkt aan het ESRA-project. Voor de andere gedragingen zijn de tendensen minder uitgesproken en bepaalde gedragingen kunnen niet worden beschouwd zonder rekening te houden met externe factoren als de weginfrastructuur of het moment van de dag. We stellen vast dat het respecteren van de snelheidslimieten in grote mate afhankelijk is van het wegtype, het moment van de week en het uur van de dag. Het gebruik van de gsm aan het stuur en de gordeldracht hangen ook af van het wegtype, terwijl het gebruik van een aangepast kinderbeveiligingssysteem verschilt naargelang de lengte van het traject. Voor bepaalde bestudeerde gedragingen zien we verschillen per gewest, waarbij de resultaten in Vlaanderen vaak significant gunstiger zijn dan in Wallonië. Dat is met name het geval voor het rijden onder invloed van alcohol, te snel rijden buiten de bebouwde kom en vermoeidheid achter het stuur.

Bepaalde groepen weggebruikers lijken ook meer risico te lopen om bepaalde gedragingen te stellen. Geslachtsgebonden verschillen worden vastgesteld voor alle gedragingen die bestudeerd worden in het rapport. Mannen zullen vaker rijden onder invloed van alcohol, te snel rijden, geen gordel dragen achterin, hun sms'en/e-mails lezen achter het stuur of rijden bij grote vermoeidheid. Personen ouder dan 50 jaar zijn meer geneigd de snelheidslimieten te respecteren en de veiligheidsgordel te dragen. De 39- tot 49-jarigen zouden het vaakst telefoneren achter het stuur, al of niet handenvrij. Jongere personen van 18 tot 29 jaar geven vooral toe geen gordel te dragen achterin, hun sms'en/e-mails te lezen achter het stuur en te rijden bij grote vermoeidheid. Wat betreft de invloed van alcohol blijkt uit de gegevens geen duidelijk verschil tussen de verschillende leeftijdscategorieën.

Referenties

- De Nike. (2005). Multitasking: You can't pay full attention to both sights and sounds. Consulté 19 juin 2018, à l'adresse http://www.eurekalert.org/pub_releases/2005-06/jhu-myc062105.php
- Gisle, L. (2014). Alcoholgebruik. In *Gezondheidsenquête 2013. Rapport 2: Gezondheidsgedrag en leefstijl* (Gisle, L. & Demarest, S., p. 29-161). Brussel: WIV-ISP.
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Hoe kijken autobestuurder naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015)*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Riguelle, F. (2013). *Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012*. Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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 ii: Gegevensbronnen voor dit rapport

Bron	Type gegevens	Beschrijving	Vergaringsmethode	Periode en bereik	Organisatie en recentste referentie
Vias institute, Nationale verkeersonveiligheidsenquête	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes met betrekking tot <ul style="list-style-type: none"> • het subjectieve veiligheidsgevoel en de risicoperceptie; • het verplaatsingsgedrag; • snelheid en snelheidsovertredingen; • afleiding en vermoeidheid achter het stuur; • rijden onder invloed van alcohol, drugs en geneesmiddelen; • gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen; • de helmdracht van fietsers en motorrijders; • verkeershandhaving en maatschappelijk draagvlak voor maatregelen 	Zelfgerapporteerd gedrag, meningen en attitudes met betrekking tot verschillend risicogedrag in het verkeer naargelang de provincie	Online studie (6200 Belgische respondenten van meer dan 16 jaar)	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2012 • België • Jaarlijks • Recentste gegevens: 2017 	Vias institute Vias institute (2018). Nationale verkeersonveiligheidsenquête (2017). Brussel, België: Vias institute Link naar het rapport
Vias institute, ESRA	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes met betrekking tot <ul style="list-style-type: none"> • snelheid en snelheidsovertredingen; • rijden onder invloed van alcohol en drugs; • afleiding en vermoeidheid achter het stuur; • gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen; • het subjectieve veiligheidsgevoel en de risicoperceptie; • verkeershandhaving en het maatschappelijk draagvlak voor maatregelen; • de betrokkenheid bij verkeersongevallen. 	Zelfgerapporteerd gedrag, meningen en attitudes met betrekking tot verschillend risicogedrag van alle weggebruikers in 38 landen (waaronder 20 Europese landen), naargelang leeftijd, geslacht, type weggebruiker en nationaliteit.	Online studie (in totaal 38.738 respondenten onder wie 1000 Belgische respondenten (alle weggebruikers) en 630 Belgische autobestuurders (die de laatste 6 maanden minstens 1500 km als bestuurder met de auto hebben afgelegd))	<ul style="list-style-type: none"> • 1^e uitgave • 2015: 17 Europese landen (AT, BE, CH, DE, DK, EL, ES, FI, FR, IE, IT, NL, PL, PT, SE, SI UK) • 2016: 3 Europese landen (CZ, HU, NO), CA, IL, KR, US, AU • 2017: 13 Latijns-Amerikaanse landen (AR, BO, BR, CL, CO, CR, EC, GT, MX, PY, PE, UY, VE) 	Vias institute Meesmann, U., Torfs, K., Nguyen, H., & Van den Berghe, W. (2018). Do we care about road safety?. Key findings from the ESRA1 project in 38 countries. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Brussels, Belgium: Vias institute. Link naar het rapport

BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015	Geobserveerd gedrag m.b.t. rijden onder invloed van alcohol	De prevalentie van rijden onder invloed door auto- en bestelwagenbestuurders, op basis van verschillende kenmerken van de bestuurder (leeftijd, geslacht, aantal eerdere alcoholcontroles, gemeente van de woonplaats enz.) en de verplaatsing (gewest, vertrekpunt, tijdstip in de week, duur van de verplaatsing, aanwezigheid van passagiers enz.)	Aselecte controles door de politie op willekeurige plaatsen waarbij een ademtest gebeurde en men een vragenlijst moest invullen	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2003 • België • Om de 2 of 3 jaar • Recentste gegevens: 2015 	Vias institute Focant, N. (2016) Drinken en rijden: doen we het te veel? Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2015 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Link naar het rapport
BIVV, Nationale attitudemeting	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes met betrekking tot <ul style="list-style-type: none"> • rijden onder invloed van alcohol en drugs • rijden met een te hoge en onaangepaste snelheid • gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen • afleiding door gsm-gebruik • verkeershandhaving en het maatschappelijk draagvlak voor maatregelen 	Zelfgerapporteerd gedrag, meningen 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, naargelang leeftijd, geslacht en gewest	1.537 persoonlijke interviews	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2003 • België • Driejaarlijks • Recentste gegevens: 2015 	Vias institute 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 Link naar het rapport

Federale Politie – Directie van de positionele informatie en ICT-middelen – BIPOL	Vaststellingen van bepaalde overtredingen door de politie	Het aantal verkeersovertredingen m.b.t. snelheid, alcohol, drugs, gordelriem en illegaal gsm-gebruik geregistreerd door de lokale en federale politie	Vastgestelde verkeersovertredingen	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2008 • België • Jaarlijks • Recentste gegevens: 2017 	Federale Politie – Directie van de positionele informatie en ICT-middelen – business BIPOL Link
BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid binnen de bebouwde kom" 2015	Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid en te snel rijden op wegen binnen de bebouwde kom	De gemiddelde snelheid, het percentage snelheidsovertredingen, de V85-snelheid van personenwagens, per snelheidsregime, naargelang het gewest en het tijdstip van de week	Automatische radars langs rechte stukken weg, zonder belemmering door een voorligger of infrastructuur ("vrije snelheid")	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2003 • België • Jaarlijks tot 2010, daarna om de 2 of 3 jaar • Recentste gegevens: 2015 	Vias institute 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
BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid buiten de bebouwde kom" 2015	Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid en te snel rijden op wegen buiten de bebouwde kom	De gemiddelde snelheid, het percentage snelheidsovertredingen, de V85-snelheid van lichte voertuigen en vrachtwagens, per snelheidsregime, naargelang het gewest en het tijdstip van de week	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.	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2003 • België • Buiten de autosnelweg: jaarlijks (tot en met 2010, daarna in 2012); Autosnelweg: 2011 (1^e editie met deze methode) • Recentste gegevens: 2015 	Vias institute 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

BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid bestelwagens" 2013	Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid van bestelwagens	De gemiddelde snelheid van klassieke bestelwagens, voertuigen voor gemengd gebruik en personenwagens, per snelheidsregime (2007-2015)	Handbediende laserguns vanuit een personenwagen op plaatsen zonder belemmering ("vrije snelheid")	<ul style="list-style-type: none"> • 2013 • België • 1^e uitgave 	Vias institute Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste snelheidsmeting van bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum. Link naar het rapport
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)	Directe observatie van de gordeldracht van de inzittenden in een personenwagen	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2003 • België • Jaarlijks tot 2010, daarna om de 2-3 jaar • Recentste gegevens: 2015 	Vias institute Lequeux, Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport
BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2017	Geobserveerd gedrag met betrekking tot het gebruik van kinderbeveiligingssystemen	Prevalentie en kwaliteit van het gebruik (aangepast of correct) van kinderbeveiligingssystemen bij het vervoer van kinderen van minder dan 135 cm in een personenwagen, naargelang de kenmerken van de verplaatsing (gewest, plaats van waarneming, traject), de kenmerken van het beveiligingssysteem (type, plaats van aankoop, advies enz.) en de kenmerken van de bestuurder en het kind (band van verwantschap, gordeldracht, studieniveau, beroep, type woning, geografische herkomst, plaats in de auto enz.)	Directe observatie en vragenlijst op basis van een persoonlijk interview	<ul style="list-style-type: none"> • Vanaf 2011 • België • Driejaarlijks • Recentste gegevens: 2017 	Vias institute Schoeters, A. & Lequeux, Q. (2018). Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Link naar het rapport

BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding" 2013	Geobserveerd gedrag m.b.t. het gebruik van de gsm 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, bestelwagen, 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	Directe observatie van rijdende voertuigen	<ul style="list-style-type: none"> • 2013 • België • 1^e uitgave 	Vias institute 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
BIVV, Verkennende gedragsmeting "Gebruik van de gsm voor een rood verkeerslicht" 2016	Geobserveerd gedrag m.b.t. het manueel gebruik van gsm-toestellen voor een rood verkeerslicht	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.	Directe observatie van personenwagens, lichte vrachtwagens, fietsers en voetgangers aan de kant van de weg op kruispunten met een verkeerslicht	<ul style="list-style-type: none"> • 2016 • België • Verkennende studie 	Vias institute Focant, N. (2017) Verkennende gedragsmeting over het gebruik van de gsm voor een rood licht (<i>intern rapport</i>). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid [intern rapport]
Vias institute, Enquête "Slaperig achter het stuur" 2018	Zelfgerapporteerd gedrag met betrekking tot slaperigheid achter het stuur	De prevalentie van slaperigheid tijdens het rijden bij werkelijk afgelegde kilometers, aangevuld met een uitgebreide regressieanalyse waarin verschillende risicofactoren worden geïdentificeerd.	Online enquête met 3 759 respondenten	<ul style="list-style-type: none"> • 2017 • België • 2^e editie 	Vias institute Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). Slaperig achter het stuur. Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische autobestuurders Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid Link naar het rapport

Vias institute vervult een belangrijke rol als het gaat om het verzamelen en analyseren van gegevens met betrekking tot de verkeersveiligheid. Sinds 2015 publiceert Vias institute regelmatig statistische rapporten die de verkeersveiligheid in België cijfermatig in beeld brengen. De reeks omvat zes rapporten die elk een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Deze rapporten bevatten de recentste en relevantste gegevens uit verschillende bronnen en bieden daardoor een samenvattend overzicht over de fenomenen inzake verkeersveiligheid in België. Ze vullen de verschillende andere publicaties van Vias institute aan, zoals de brochure "Kernindicatoren verkeersveiligheid", de trimestriële verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.



Vias institute

Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussel · Chaussée de Haecht 1405, 1130 Bruxelles · +32 2 244 15 11 · info@vias.be · www.vias.be · BTW BE 0432.570.411