

VERKEERSVEILIGHEIDSENQUETE OP AUTOSNELWEG



- Februari 2007 -

INHOUDSTAFEL

I. Context	2
II. Methodologie	3
2.1. Doelstellingen	3
2.2. Procedure	3
2.3. Steekproef	5
2.4. Beperkingen	5
2.5. Representativiteit van de steekproef naargelang de leeftijd	6
2.6. Representativiteit van de steekproef naargelang het geslacht	6
III. Kwantitatieve analyse: algemeen	7
3.1. Beschrijving van de steekproef	7
3.2. Onveiligheidsgevoel	7
3.3. Vermeende oorzaken van ongevallen	8
3.4. Objectieve en subjectieve pakkans	9
IV. Evaluatie van het onveiligheidsgevoel, van de oorzaken van ongevallen en van de subjectieve pakkans	12
4.1. Het onveiligheidsgevoel op de autosnelwegen	12
4.2. Oorzaken van onveiligheid op de autosnelwegen	15
4.3. De oorzaken van ongevallen	17
4.4. De activiteiten van de wegpolitie betreffende snelheid en alcoholgehalte	18
4.4.1. <i>De subjectieve pakkans</i>	18
4.4.2. <i>De objectieve pakkans</i>	19
4.4.3. <i>Niet verbonden variabelen</i>	20
4.5. Oorzaken van onveiligheid	21
4.6. Verschil tussen gewesten	22
V. Besluiten en aanbevelingen	23
5.1. Besluiten	23
5.2. Aanbevelingen	25

I. Context

Verkeersveiligheid is een belangrijke uitdaging op het Europese niveau. Ook de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid heeft duidelijke doelstellingen geformuleerd betreffende de vermindering van het aantal doden en gewonden bij verkeersongevallen, en dit op middellange en lange termijn.

Deze prioriteit werd opgenomen in het Nationaal Veiligheidsplan 2004-2007 en in het actieplan 'Verkeersveiligheid' van de Wegpolitie.

Om deze doelstellingen na te streven, moeten de politiediensten het fenomeen van de verkeersonveiligheid beter kennen. De gegevens over de verkeersongevallen alsook de gegevens met betrekking tot de activiteiten van de eenheden op dat gebied waren tot op het ogenblik van dit onderzoek de enige interne gegevens die toelieten dit fenomeen te analyseren

De kwalitatieve analyse van de verkeersonveiligheid wordt door instellingen, extern aan de politie, uitgevoerd: het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV), de Federale Overheidsdienst van Mobiliteit en Vervoer, universiteiten, enz.

Deze onderzoeken zijn echter vaak vrij algemeen terwijl de Wegpolitie op een specifiek gebied werkt: de autosnelwegen.

Daarom werd er een specifieke enquête ontwikkeld over de verkeersonveiligheid op de autosnelwegen door een bedrijf dat gespecialiseerd is in het uitvoeren van opiniepeilingen, met name TNS Dimarso. Voor deze enquête werd een uitgebreide vragenlijst ontworpen. Deze enquête werd vervolgens telefonisch uitgevoerd door TNS Dimarso in de loop van 2006.

Het project werd opgevolgd door een begeleidingscomité met vertegenwoordigers van het BIVV, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de directie van de nationale gegevensbank (DSB) van de federale politie en de federale Wegpolitie .

II. Methodologie

2.1. Doelstellingen

Het doel van het onderzoek bestond erin een populatie van regelmatige gebruikers van autosnelwegen te bevragen over het bestaan van een onveiligheidsgevoel, de oorzaken van ongevallen en de objectieve en subjectieve pakkans.

Dit onderzoek werd ontwikkeld om de kennis van de verkeersonveiligheidsfenomenen te verbeteren aangezien de analyses uitgewerkt door de Wegpolitie tot nu toe gebaseerd worden op de ongevallenstatistieken en op kwalitatieve informatie die niet specifiek is voor het autosnelwegennet.

Dit onderzoek vormt dan ook een eerste kwalitatieve benadering, die specifiek is voor de Wegpolitie. De resultaten van de analyse die eruit voortvloeit, moeten een betere kennis van de onveiligheidsfenomenen toelaten zoals die door de regelmatige gebruikers van het Belgische autosnelwegennet ervaren worden.

Het begeleidingscomité heeft de regelmatige gebruiker gedefinieerd als een bestuurder die minimum 100 km per maand op de autosnelwegen rijdt.

Op basis van de resultaten zullen aanbevelingen geformuleerd worden om het onveiligheidsgevoel op autosnelwegen te verminderen en om de activiteiten van de wegpolitie op een optimale wijze te plannen.

2.2. Procedure

De aanpak wordt op een gesloten vragenlijst gebaseerd; dit laat toe meer vragen te stellen in een beperkte tijd en de analyse van de resultaten sneller uit te voeren.

Om de kwaliteit van de vragenlijst te verbeteren, hebben wij een open vraag over de oorzaken van onveiligheid toegevoegd om een duidelijker beeld te krijgen van de perceptie door de weggebruikers van het onveiligheidsgevoel op de autosnelwegen.

Eenmaal de vragenlijst in overleg met het begeleidingscomité opgesteld, werd een pilootfase uitgevoerd om de vragen te valideren. De pretest gebeurde in de vorm van een persoonlijk interview van 20 mensen, 10 van elk taalstelsel.

Tengevolge van deze pilootfase werden enkele aanpassingen aangebracht; de respondenten hebben wel degelijk in termen van onveiligheidsgevoel geantwoord en niet in termen van ergernis.

Om de steekproef van 1100 voorziene interviews samen te stellen, heeft de firma 6.789 nummers moeten opbellen. Anders gezegd leidde 17,4% van de oproepen tot een gevalideerd interview. In totaal werden 1182 interviews uitgevoerd, waaruit er 1100 gekozen werden om de steekproef te vormen. De interviews die een hoog percentage van non-respons bekwamen, werden uitgezuiverd.

Op het geheel van de oproepen (6.789 telefoonnummers) was 45.9% zonder resultaat om één van de volgende drie redenen : geen fysieke persoon, buiten de doelgroep en verkeerde nummers.

Als we de volgende gevallen uitsluiten (zie eerste kolom van de onderstaande tabel), bedraagt het deelnemingspercentage 33,6 % : buiten de doelgroep (onvoldoende gebruik van de autosnelweg, te oud, enz.), bedrijven, verkeerde nummers en de uitsluitingscriteria (reeds deelgenomen aan een enquête in de loop van de laatste 12 maanden). Deze uitslag ligt in het gemiddelde in vergelijking met andere onderzoeken uitgevoerd op dezelfde manier, te weten zonder voorafgaand schrijven dat het onderzoek aankondigt.

Er heeft geen profielanalyse van de non-responsen plaatsgevonden. Het is dus onmogelijk te bepalen of er een specifiek profiel bestaat voor de mensen die niet aan het onderzoek wensten deel te nemen.

	Aantal	%	% (behalve bepaalde criteria)
Interview	1182	17.4%	33.6%
Uitsluitingscriteria	153	2.3%	-
Weigering interview	111	1.6%	3.2%
Weigering	991	14.6%	28.1%
Afspraak gemaakt	312	4.6%	8.9%
Afwezig	100	1.5%	2.8%
Geen antwoord	536	7.9%	15.2%
Antwoordapparaat	262	3.9%	7.4%
Bezet	29	0.4%	0.8%
Geen fysiek persoon	140	2.1%	-
Buiten doelgroep	2316	34.1%	-
Fout nummer	657	9.7%	-
Totaal	6789	100%	100%

Een andere manier om het antwoordpercentage op een onderzoek te berekenen, bestaat erin de volgende formule te gebruiken:

$$\text{Antwoordpercentage} = \frac{\text{aantal onderzoeken}}{\text{aantal onderzoeken} + \text{aantal weigeringen}}$$

$$\text{Antwoordpercentage} = \frac{1182}{(1182+111+991)} = 54.1\% \text{ antwoorden}$$

Deze techniek, onder andere gebruikt door het BIVV, leidt tot een antwoordpercentage van 54.1%, dat helemaal aanvaardbaar is op het gebied van de opiniepeilingen.

2.3. Steekproef

De doelgroep bestaat uit mensen die in België wonen, die ten minste 18 jaar oud zijn, die regelmatig op de autosnelwegen rijden, anders gezegd, bestuurders die het autosnelwegennet voor minimum 100 km per maand gebruiken.

De steekproef bestaat uit 1.100 mensen die als volgt verdeeld worden:

Provincie	Aantal	%
Antwerpen	179	16.3%
Vlaams Brabant	132	12.0%
Brussel	92	8.4%
West-Vlaanderen	119	10.8%
Oost-Vlaanderen	144	13.1%
Limburg	90	8.2%
Waals Brabant	47	4.3%
Henegouwen	126	11.5%
Namen	38	3.5%
Luxemburg	26	2.4%
Luik	107	9.7%
Totaal	1.100	100%

2.4. Beperkingen

De autobestuurders vertegenwoordigen 94% van de respondenten. Het zal dan ook onmogelijk zijn profielverschillen per soort gebruiker af te leiden. Als men een gedifferentieerde analyse per soort weggebruiker wenst te krijgen, zal het nodig zijn dit onderscheid in het samenstellen van de steekproef toe te voegen om een gestratificeerde steekproef te bekomen.

Vóór elke analyse zal daarom een vergelijking tussen de steekproef en de bevolkingsgegevens van het Nationaal Instituut van de Statistiek uitgevoerd worden.

De doelgroep werd bepaald op basis van lijsten van vaste telefoonaansluitingen in België. Het deel van de bevolking dat daar niet over beschikt maar, bijvoorbeeld enkel over draagbare telefoons, werd dan ook niet door die opiniepeiling bereikt. Dit kan een gevolg hebben voor de representativiteit van de groep 18-34 jarigen.

Volgens het geleverde technische verslag beschikt bijna 20% van de Belgische inwoners niet over een vaste lijn (in de groep 25-34 jarigen kan dat percentage 30% bereiken). De firma beschikt over een database van respondenten die enkel over een draagbare telefoon beschikken en die bereid zijn om een paar keer per jaar telefonische onderzoeken te beantwoorden. We hebben ervoor gekozen geen beroep te doen op die lijsten.

2.5. Representativiteit van de steekproef naargelang de leeftijd¹

We hebben de steekproef vergeleken met de bevolkingsstatistiek van het NIS in 2005. De gegevens van het NIS zijn al gestratificeerd volgens vooraf bepaalde leeftijdsklassen, waarvan een klasse 15-19 jarigen. Aangezien de bevroegde personen ten minste 18 jaar oud zijn, kunnen we onze gegevens niet met de klasse 15-19 jarigen vergelijken. We hebben dan ook gekozen de klasse 18-24 jarigen van onze steekproef met de klasse 20-24 jarigen het NIS te vergelijken hoewel we weten dat er een zekere onderschatting van de klasse van het NIS zal zijn.

Leeftijdscategorieën	Steekproef	NIS 2005
18-24 jaar ²	4.4%	6.1%
25-34 jaar	15.8%	13.2%
35-49 jaar	36.2%	22.6%
50-64 jaar	31%	17.7%
65 jaar en meer	12.6%	17.2%

De 18-24 jarigen zijn in de steekproef ondervertegenwoordigd maar minder dan wat men kon verwachten gezien het verschil in de levensstijl bijvoorbeeld (geen vaste lijn meer, misschien minder gemakkelijk bereikbaar, enz.). De twee categorieën die het meest oververtegenwoordigd zijn, zijn de 35-49 jarigen en de 50-64 jarigen. De groep van 65 en meer is in de steekproef licht ondervertegenwoordigd. Die verschillen zouden echter de kwaliteit van het beeld gekregen na analyse van het onderzoek niet mogen aantasten.

2.6. Representativiteit van de steekproef naargelang het geslacht

Met 56% mannen tegenover 44% vrouwen bevroegd in het raam van het verkeersveiligheidsonderzoek, kan men zeggen dat de steekproef voor de Belgische bevolking voldoende representatief is.

¹ Ideaal gezien zou de validiteit van de steekproef bewezen moeten worden door die met de leeftijdsverdeling van de bestuurders op de autosnelwegen te vergelijken. Deze gegevens zijn evenwel niet beschikbaar. Bovendien zou het mogelijk zijn de steekproef met de bevolking in het bezit van het rijbewijs te vergelijken, wat al een betere vergelijkingsbasis zou vormen dan de algemene bevolkingsgegevens.

² Artificiële klasse, aangepast naargelang de beperkingen van de opiniepeiling.

III. Kwantitatieve analyse: algemeen

3.1. Beschrijving van de steekproef

De steekproef bestaat uit 56% mannen en 44% vrouwen. Een kwart van de respondenten is tussen 35 en 44 jaar oud. 59,3% van de respondenten is Nederlandstalig en 40,7% Franstalig.

49,9% van de respondenten gebruikt de Belgische autosnelwegen meerdere keren per week, 18,6% één keer per week en 12,7% één keer om de twee of drie weken.

93,8% van de respondenten zegt meestal met een wagen te rijden op de autosnelweg, 0,6% is motorrijder, 3,5% bestuurt meestal een bestelwagen of een kleine autobus, 2% een vrachtwagen en 0,1% een autobus of een touringcar. Twee derden van de bevroegde personen hebben meer dan twintig jaar rijervaring.

22,2% van de respondenten verplaatsen zich via de autosnelwegen naar het werk of de school, 13% in het raam van beroepsverplaatsingen, 49,3% om privé redenen en ten slotte 15,2% zowel voor het woon-werkverkeer als om privé redenen. De helft van de respondenten zegt dat ze de autosnelwegen zowel gebruiken op de weekdays als in het weekend, 19,1% zegt regelmatig in het weekend te rijden en 29,4% tijdens de week.

Van de bevroegde personen zegt 43,3% persoonlijk, binnen het gezin of in de kennissenkring, een ernstig verkeersongeval te hebben ervaren.

Onder de respondenten oefent 69,4% een beroepsactiviteit uit, waarvan 83,4% voltijds. Wat het studieniveau betreft, heeft 14,9% een lager niveau, 35,4% heeft een diploma van het secundair onderwijs en 49% heeft een diploma van het hoger onderwijs.

3.2. Onveiligheidsgevoel

19,7% van de respondenten zegt geen onveiligheidsgevoel op de autosnelwegen te hebben, 16,3% van de respondenten ervaart vaak of altijd dit gevoel op de autosnelwegen, 39,3% soms en 24,3% zelden. De meningen zijn dus nogal verdeeld maar de algemene tendens wijst op de aanwezigheid van een onveiligheidsgevoel: **55,5%** van de respondenten zegt soms tot vaak een onveiligheidsgevoel op de autosnelwegen te ervaren.

3.3. Vermeende oorzaken van ongevallen

Wat de oorzaken van ongevallen betreft, waren de voorgestelde categorieën van voertuigen : *de bussen en touringcars, de bestelwagens, de vrachtwagens, de wagens, de motorfietsen, de prioritaire voertuigen en de caravans en mobile homes*. De respondenten konden van zeer weinig tot zeer veel antwoorden.

De duidelijkste tendens betreft de mening van de respondenten over **vrachtwagens** : **62,4%** van de respondenten meent dat die voertuigen veel tot zeer veel ongevallen veroorzaken tegen **14%** dat zeer weinig of weinig antwoordt.

Daarna komen de **wagens**, beschouwd door **51,6%** van de respondenten als de oorzaak van veel tot zeer veel ongevallen tegen **22,8%** dat weinig tot zeer weinig antwoordt.

44,8% van de respondenten meent dat **bestelwagens** weinig tot zeer weinig ongevallen veroorzaken tegen **29,2%** dat veel tot zeer veel antwoordt.

56,6% van de respondenten zegt dat **motorfietsen** weinig tot zeer weinig ongevallen veroorzaken tegen **25%** dat veel tot zeer veel antwoordt.

68,5% van de respondenten antwoordt dat de **bussen en touringcars** weinig tot zeer weinig ongevallen veroorzaken tegen **14%** dat veel tot zeer veel antwoordt.

Caravans en **mobile homes** worden door **64,7%** van de respondenten niet als een oorzaak van ongevallen beschouwd (van weinig tot zeer weinig). Slechts **15%** van de bevroegde weggebruikers heeft veel tot zeer veel geantwoord.

Ten slotte zegt **90,9%** van de bevroegde personen dat **prioritaire voertuigen** geen ongevallenoorzaak vormen.

Wat de oorzaken van ongevallen betreft, hebben de bevroegde personen zich ook ugesproken over verschillende problematieken van verkeersveiligheid : *onaangepaste snelheid en te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol/drugs, gebruik van GSM zonder handenvrije kit, wegwerkzaamheden en verkeersopstoppingen*.

Onder de vermelde mogelijke factoren van ongevallen wordt rijden onder invloed van **alcohol** door **84,4%** van de bevroegde personen beschouwd als de oorzaak van veel tot zeer veel ongevallen, wat de resultaten van de onderzoeken om de twee jaar uitgevoerd door het BIVV bevestigt.

Drugs worden ook door **71,6%** van de respondenten als een mogelijke oorzaak van ongevallen beschouwd.

62,6% van de respondenten menen dat **het niet-handenvrij gebruik van de GSM** veel tot zeer veel ongevallen veroorzaakt.

Wat het dragen van de veiligheidsgordel betreft, meent **84,1%** van de respondenten dat het totaal onaanvaardbaar is de veiligheidsgordel niet te dragen op de autosnelwegen.

Dat komt overeen met de recentste bevindingen van het BIVV³ waar men vaststelt dat het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurders tussen 2003 en 2006 met 46.2% gestegen is, en in 2006 76.9% bereikt.

Wat **snellheid** betreft, menen de bevroagde personen dat een niet aan de omstandigheden aangepaste snellheid meer ongevallen (**83%**) veroorzaakt dan het niet-naleven van de wettelijk toegelaten snellheid op de autosnelwegen (**56,2%**). Het resultaat voor het element «overschrijding van de toegestane snellheid» versterkt de resultaten van de onderzoeken van het BIVV over de perceptie van snellheid in België : de weggebruikers beschouwen snellheid als een mogelijke oorzaak van ongevallen, doorgaans na het rijden onder invloed van alcohol, maar meer dan 70% van de respondenten meent echter ook dat de maximumsnellheden op de autosnelwegen verhoogd zouden kunnen worden.

Deze resultaten tonen aan dat de meeste weggebruikers zich bewust zijn van de gevolgen van een te hoge snellheid maar, zij beschrijven een snellheid hoger dan 120 km/u niet als een te hoge snellheid.

Het feit dat het overgrote deel van de bevroagde personen onaangepaste snellheid als een mogelijke ongevallenfactor beschouwd, en voor zover diezelfde personen de term «omstandigheden» goed begrepen hebben, is dit resultaat interessant wat de mogelijke acties betreft. Meer borden met variabele aanduidingen op het autosnelwegennet installeren, zou bijvoorbeeld een invloed kunnen hebben op het gedrag van de weggebruikers met betrekking tot snellheid.

50% van de respondenten denkt dat wegwerkzaamheden veel tot zeer veel ongevallen veroorzaken; 49,2% beschouwt de dagelijkse verkeersopstoppingen als een oorzaak van ongevallen en 45,2% meent dat de andere opstoppingen veel tot zeer veel ongevallen veroorzaken. Het is voor ons onmogelijk het goede begrip en het onderscheid tussen die laatste twee items te verifiëren.

3.4. Objectieve en subjectieve pakkans

Er werden meerdere vragen gesteld in verband met de objectieve en subjectieve pakkans, en dit op het gebied van de te hoge snellheid en het rijden onder invloed.

Wat rijden onder invloed van alcohol betreft, blijven zowel de objectieve als de subjectieve pakkans zeer klein.

De objectieve pakkans werd geëvalueerd door middel van vragen die peilen naar de persoonlijke ervaringen met betrekking tot alcoholcontroles door de politie in het verleden.

De tabel hieronder toont de behaalde percentages voor alle antwoordmogelijkheden.

³ «*Steeds meer Belgen dragen gordel*», Via Secura, BIVV, 4de trimester 2006.

Bent U zelf of het voertuig waarin u zat, ooit al op de autosnelweg tegengehouden voor een alcoholcontrole waarbij... ?

Items	% (1100 antwoorders)
Het voertuig moest vertragen maar niet stoppen	4.0%
Het voertuig moest stoppen maar niemand moest blazen	4.5%
U moest blazen	8.4%
De chauffeur moest blazen	3.6%
U werd nog nooit tegengehouden	82.5%

Op de 1100 bevroegde personen werd 82,5% nooit geconfronteerd met een alcoholcontrole op de autosnelwegen en slechts 8,4% van de bevroegde personen werd aan een ademtest onderworpen.

De subjectieve pakkans werd geëvalueerd aan de hand van de antwoorden op de vraag "Naar uw mening, welke kans loopt U, of het voertuig waarin U zich bevindt, om in de volgende 12 maanden gestopt te worden voor een alcoholcontrole op de autosnelweg?". Op deze vraag heeft slechts 7,3% van de bevroegde personen geantwoord dat die kans hoog tot zeer hoog was.

Om **de invloed van de alcoholcontroles** te evalueren, werden de mensen die aan een ademtest op de autosnelweg onderworpen werden, gevraagd hoe hun attitude nadien was. 60,4% zegt niet te drinken als ze rijden, 21,4% zegt nooit alcohol te drinken en 5,9% van de respondenten zegt dat die controles geen enkele invloed op hun gedrag hebben.

Uit de analyse blijkt dat die harde kern van bestuurders bestaat uit mensen met een leeftijd van meer dan 35 jaar. Dat resultaat gaat in dezelfde richting als de analyse uitgevoerd door het BIVV⁴ in 2004 over het rijden onder invloed in België en het profiel van de betrokken bestuurders. In die studie onderlijnde het BIVV dat de meeste mensen onder invloed tussen 40 en 54 jaar oud waren.

Wat een te hoge snelheid betreft, is de objectieve en subjectieve pakkans groter dan op het gebied van rijden onder invloed van alcohol.

De objectieve pakkans voor snelheid werd afgeleid uit de vraag «Als bestuurder, werd U al op de autosnelweg geflitst voor een snelheidsovertreding?». 27,5% van de bevroegde personen heeft een bevestigend antwoord gegeven.

We hebben ook aan de respondenten gevraagd in hoeverre ze sneller dan de toegelaten maximumsnelheid op de autosnelwegen reden. 15,8% van de respondenten zegt vaak sneller te rijden dan de toegelaten maximumsnelheid tegenover 32,5% die zegt de maximumsnelheid nooit te overschrijden.

Wat de subjectieve pakkans betreft, werd een vraag gesteld gelijkaardig aan deze over het alcoholgehalte, te weten «Naar uw mening, wat is de kans als bestuurder om een snelheidscontrole in de volgende 12 maanden te hebben?». Op deze vraag heeft 43,3% geantwoord dat de kans in de volgende 12 maanden hoog is.

Een andere gestelde vraag in verband met de snelheid op de autosnelwegen luidde : «Op de autosnelwegen is het mogelijk harder te rijden dan 120 km/u».

⁴ «Drink driving in Belgium, Results from the Third and Improved Roadside Survey», Ward Vanlaar, 2004.

Op deze vraag heeft 71,1% van de bevroagde personen geantwoord dat het mogelijk is harder te rijden dan 120 km/u op de autosnelwegen en 76% denkt gelijktijdig dat te snel rijden het ongevalrisico verhoogt. Dit resultaat benadrukt de moeilijkheid om de notie "te hoge snelheid" te omschrijven. De meeste respondenten beschouwen het feit sneller dan 120 km/u te rijden niet als een verzwarende factor van de ongevallen. Die informatie is interessant voor een beter begrip van de maatschappelijke aanvaarding van de maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

IV. Evaluatie van het onveiligheidsgevoel, van de oorzaken van ongevallen en van de subjectieve pakkans

Alle statistische testen werden uitgevoerd met een betrouwbaarheidsinterval vastgesteld op 95%. De foutenmarge is dus 5% (p)⁵.

We hebben een aantal variabelen gekruist om de bestaande verbanden en de invloed van sommige variabelen te bepalen. Alleen de significante resultaten worden in de vorm van tabellen voorgesteld.

4.1. Het onveiligheidsgevoel op de autosnelwegen

Deze variabele werd geanalyseerd met betrekking tot andere variabelen : de gebruiksfrequentie van het autosnelwegennet, het type voertuig, de redenen van de verplaatsing, de rijervaring, het moment waarop de gebruiker het vaakst op de autosnelweg is, de staat van het voertuig, de leeftijd en het geslacht van de respondent.

2.6.1. Verbonden variabelen

Het onveiligheidsgevoel op de autosnelweg is verbonden met het moment van het gebruik van de autosnelweg, met het feit een ongeval ervaren te hebben (zelf, een familielid of een kennis), met het geslacht en met de snelheidsfactoren, met de gedragsfactoren van de andere weggebruikers en met de factoren verbonden aan de vrachtwagens.

De mensen die zich onveilig voelen, hechten meer belang aan de snelheidsfactoren, het gedrag van de andere weggebruikers en de vrachtwagens als oorzaken van onveiligheid op de autosnelwegen.

Ter informatie houden de tabellen hieronder enkel rekening met de denkbeeldige situaties waarop de respondenten zich op de autosnelweg onveilig of niet voelen. Er werd geen rekening gehouden met de gevallen waarin de respondenten zeggen dat dit onveiligheidsgevoel «*noch zwak noch hoog*» is, en dit om de profielverschillen van de respondenten beter te onderstrepen. De non-responsen («*weet het niet*», «*geen antwoord*») worden niet opgenomen in de tabellen ingesloten, en dit om de voorwaarden van de betrouwbaarheidsintervallen⁶ na te leven. Deze tabellen worden dan ook gebaseerd op een beperkte steekproef van respondenten (663 respondenten in plaats van de oorspronkelijke 1100 bevraagde personen).

⁵ De waarde p toont of de uitgevoerde test statistisch significant is. Met een betrouwbaarheidsinterval van 95% moet de waarde p lager dan 0.05 zijn.

⁶ Voorwaarden : 1) ordinale - of nominale variabelen 2) geen verwachte frequentie = 0 en 3) ten minste 20% van de verwachte frequenties > 5 (als de vrijheidsgraad >1).

Tabel 1 : gebruikt u meestal de autosnelwegen op weekdays, tijdens het weekend of zowel tijdens de week als in het weekend ?

Rijdt U meestal?	Onveiligheidsgevoel			Totaal
	Ja	Nee	Totaal	
Tijdens de week	54 28.3%	137 71.7%	191	
Tijdens de weekend	46 36.2%	81 63.8%	127	
Zowel op weekdays als in het week-end	76 23.0%	255 77.0%	331	
Weet niet, geen antwoord	3 21.4%	11 78.6%	14	
Totaal	179 27.0%	484 73.0%	663	

P=0.05

Tabel 2 : Hoe vaak gebruikt u persoonlijk de Belgische autosnelwegen ?

Hoe vaak rijdt U op autosnelwegen?	Onveiligheidsgevoel			Totaal
	Ja	Nee	Totaal	
(bijna) elke dag	57 30.0%	133 70.0%	190	
Meerdere keren per week	26 19.5%	107 80.5%	133	
Ongeveer 1 keer per week	35 28.2%	89 71.8%	124	
Ongeveer 1 keer per 2,3 weken	19 20.2%	75 79.8%	94	
1 keer per maand	17 28.8%	42 71.2%	59	
Minder dan 1 keer per maand	24 40.7%	35 59.3%	59	
Weet niet, geen antwoord	1 25.0%	3 75.0%	4	
Totaal	179 27.0%	484 73.0%	663	

Om na te kijken of er een verband bestaat tussen de gebruiksfrequentie van de autosnelwegen en het onveiligheidsgevoel, hebben we test voor statistische onafhankelijkheid⁷ tussen deze variabelen uitgevoerd; het resultaat blijkt negatief te zijn zoals de tabel hieronder aangeeft.

Vergelijking tussen het onveiligheidsgevoel en de gebruiksfrequentie van autosnelwegen**Chi-Square Tests**

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.428(a)	3	.219
Likelihood Ratio	4.257	3	.235
Linear-by-Linear Association	1.735	1	.188
N of Valid Cases	663		

P > 0.05, test non significatif

Er blijkt dus geen verband te bestaan tussen het al dan niet regelmatig gebruiken van de autosnelwegen en het gevoel van onveiligheid op de autosnelwegen. De frequentietabel toont aan dat er evenveel bestuurders zijn die (bijna) dagelijks de autosnelweg gebruiken en zich onveilig voelen (30%) als bestuurders die slechts zelden de autosnelweg gebruiken (minder dan één keer per maand) en zich onveilig voelen (40,7%).

⁷ Niet-parametrische test, chi square.

Tabel 3. Heeft u of iemand uit uw familie of kennissenkring ooit een ernstig verkeersongeval gehad ?

Ernstig verkeersongeval		Onveiligheidsgevoel		
		Ja	Nee	Totaal
Ja	frequentie	97	189	286
	% met de variabele 'verkeersongeval'	33.9%	66.1%	100.0%
	% met de variabele 'onveiligheidsgevoel'	54.2%	39.0%	43.1%
Nee	frequentie	82	295	377
	% met de variabele 'verkeersongeval'	21.8%	78.2%	100.0%
	% met de variabele 'onveiligheidsgevoel'	45.8%	61.0%	56.9%
Totaal	frequentie	179	484	663
	% met de variabele 'verkeersongeval'	27.0%	73.0%	100.0%
	% met de variabele 'onveiligheidsgevoel'	100.0%	100.0%	100.0%

P = 0.001

De analyse van deze kruistabel moet vanuit twee verschillende hoeken gebeuren.

Ten eerste, wat de variabele 'onveiligheidsgevoel' betreft, heeft 54,2% van de respondenten die zich op de autosnelwegen onveilig voelen een ernstig ongeval ervaren, tegen 45,8% dat zich onveilig voelt zonder ervaring met een ernstig ongeval in zijn nabije omgeving. Onder de respondenten die zich doorgaans op de autosnelwegen veilig voelen, heeft 61% geen ervaring met een ernstig ongeval tegen 39% die deze ervaring wel heeft (zelf, een familielid of onder hun kennissen).

Ten tweede, wat de variabele 'ervaring met een ernstig ongeval' betreft, zijn de respondenten die een ervaring met ernstig verkeersongeval gehad hebben en die op de autosnelwegen onveilig voelen, duidelijk talrijker (33,9%) dan degenen die zich onveilig voelen en die geen ervaring van ernstig verkeersongeval hebben (21,8%).

Tabel 4. De respondent is een vrouw of een man?

Geslacht	Onveiligheidsgevoel			
	Ja	Nee	Totaal	
Man	86	314	400	21.5% 78.5%
Vrouw	93	170	263	35.4% 64.6%
Totaal	179	484	663	27.0% 73.0%

P = 0.000

De vrouwen die zich op de autosnelwegen onveilig voelen zijn significant talrijker dan de mannen (35,4% tegen 21,5%).

4.2. Oorzaken van onveiligheid op de autosnelwegen

Daar de analyse van de oorzaken van onveiligheid niet significant is gezien het grote aantal items en de wijze waarop de vragen gesteld werden⁸, hebben we de verschillende mogelijkheden in algemenere categorieën geheergroepeerd : *snelheid, de weg zelf, wegwerkzaamheden, de omstandigheden, het gedrag van de weggebruikers, vrachtwagens en de staat van het voertuig.*

Een open vraag stellen, heeft als voordeel dat de recurrente factoren, die tot het verkeersonveiligheidsgevoel op de autosnelwegen leiden, aan het licht komen, maar heeft als nadeel dat de mening van de respondenten over de mogelijke factoren waaraan ze niet gedacht zouden hebben, onbekend blijven.

Door de herhaling van de items te analyseren, hebben we immers vastgesteld dat de meeste respondenten spontaan over de snelheidsproblemen en de vrachtwagenproblematiek spraken. Daarentegen hebben we weinig spontane antwoorden over de infrastructuur, wegwerkzaamheden of de verkeersomstandigheden geregistreerd.

Na de hergroepering van de items in algemenere categorieën, hebben we gecontroleerd of er significante verschillen zijn tussen die nieuwe categorieën of, met andere woorden, hebben we gecontroleerd of er situaties mogelijk zijn waarin sommige respondenten meer gewicht zouden geven aan bepaalde factoren van onveiligheid.

Voor elke gevormde categorie hebben we de antwoordmogelijkheden gecodeerd van 1 tot 3. 1 komt overeen met de denkbeeldige situatie waarin de categorie (snelheid, weg, gedrag van de andere weggebruikers, enz.) niet vermeld wordt, 2 met de categorieën die één keer vermeld worden en 3 met de categorieën die meerdere keren vermeld worden.

Daarna hebben we die resultaten met verschillende variabelen gekruist zoals het onveiligheidsgevoel, het studieniveau, de leeftijd, de rijervaring, enz.

Er werd slechts één verband vastgesteld tussen het onveiligheidsgevoel en het gewicht toegekend aan de verschillende rubrieken, zoals aangeduid in de tabel hieronder.

Tabel 5. Of het nu veel voorkomt of niet, zou u mij kunnen zeggen om welke redenen u zich de laatste tijd wel eens onveilig heeft gevoeld op de autosnelweg ?

Vergelijking tussen de gewichten voor iedere categorie

onveiligheids gevoel	Snelheid	Wegen zelf	Wegenwerke n	Omstandighe den	Gedrag andere chauffeurs	Zwaar vervoer	Slechte auto's
Ja	1.4	1.2	1.1	1.0	1.6	1.7	1.0
Nee	1.2	1.1	1.1	1.0	1.4	1.4	1.0

De bevroegde personen die zich op de autosnelwegen onveiliger voelen, hechten meer belang aan de snelheidsfactoren, het gedrag van de andere weggebruikers en vrachtwagens.

⁸ Open vraag betreffende de factoren van onveiligheid «*Of U dit al dan niet vaak beleeft, kunt U mij zeggen om welke redenen U zich de laatste tijd op de autosnelweg onveilig voelt?*»

Ter informatie geeft de tabel hieronder enkele voorbeelden van items voor elke antwoordcategorie.

Rubrieken	Voorbeelden
Snelheid	<ul style="list-style-type: none"> - Er wordt gewoon veel te hard gereden - Snelheid wordt niet aangepast aan omstandigheden - Bruusk remmen - Te weinig afstand houden - ...
De wegen zelf	<ul style="list-style-type: none"> - Putten, slechten reparaties, barsten - Spoorvorming, aquaplaning - Gevaarlijke situaties bij op en afritten, bij verkeerswisselaars - Slechte verlichting - ...
Werken	<ul style="list-style-type: none"> - Slechte aanduiding van de wegenwerken en de omleidingen - Filevorming bij werken - Te smalle rijstroken - ...
Omstandigheden	<ul style="list-style-type: none"> - Drukte van het verkeer, files - Zichtbaarheid door regen, mist, duisternis - Ongeval, tijdelijke moeilijkheden - Parkeren op de pechstrook - ...
Gedrag van andere chauffeurs	<ul style="list-style-type: none"> - Bumperkleven, te opdringerig, te weinig afstand houden - Slalommen tussen auto's - Rechts inhalen - De weg afsnijden - Onverwacht manoeuvres - Altijd op de middenstrook rijden - ...
Zwaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Te dichtbij, geen afstand houden - Slecht verlicht - Te zwaar geladen, gevaarlijk geladen - Te moe achter het stuur - Cruise control - ...
Slechte auto's	<ul style="list-style-type: none"> - Slechte remmen, slecht onderhouden - Pannes, pechstrook - Te traag, niet meer bergop kunnen

Er werd geen enkel verband vastgesteld met het opleidingsniveau, de rijervaring en de leeftijd van de respondenten.

Geen enkel significant verschil kon aan het licht gebracht worden tussen het onveiligheidsgevoel en de onveiligheidsfactoren 'staat van het voertuig', 'werken' en 'verkeersomstandigheden'.

4.3. De oorzaken van ongevallen

Er werden twee vragen in direct verband met de oorzaken van ongevallen gesteld: de ene over de types voertuigen, de andere over de gedragingen achter het stuur en het bijzondere geval van de verkeersopstoppingen.

Voor de respondenten vormen de vrachtwagens het type voertuig dat de meeste ongevallen veroorzaakt (72,4%), gevolgd door de wagens (51,6%), de bestelwagens (29,2%) en de motorfietsen (25%).

Hetzelfde profiel verschijnt onder de respondenten die denken dat alcohol en snelheid veel tot zeer veel ongevallen veroorzaken.

84,4% van de respondenten meent dat alcohol tot veel ongevallen leidt, evenals drugs (71,6%). 62,6% denkt dat het niet handenvrij gebruik van de GSM het ongevalrisico verhoogt. Volgens 50% van de respondenten zijn de dagelijkse opstoppingen de oorzaak van talrijke ongevallen.

Onder de voorgestelde beweringen vindt 54% van de bevroagde personen dat één of twee glazen wijn of bier het ongevalrisico verhogen. 94% meent dat het rijden onder invloed van drugs of alcohol dit risico verhoogt. 76% van de bevroagde personen heeft geantwoord dat te snel rijden het ongevalrisico verhoogt en 85,2% van de respondenten vindt ook dat het niet handenvrij gebruik van de GSM dit risico verhoogt.

Onder de beweringen voorgelegd aan de respondenten betreffen de opvallendste resultaten **snelheid en rijden onder invloed van alcohol**.

Wat snelheid betreft, denkt 76% van de respondenten dat te snel op de autosnelwegen rijden het ongevalrisico verhoogt maar 71,1% onder hen zegt dat het zonder probleem mogelijk is sneller dan 120 km/u te rijden op de autosnelwegen.

Wat rijden onder invloed van alcohol betreft, zegt ongeveer 17,4% van de respondenten met iemand te kunnen gaan die enkele glazen gedronken heeft maar die beweert in staat te zijn om te rijden.

4.4. De activiteiten van de wegpolitie betreffende snelheid en alcoholgehalte

De hieronder geanalyseerde variabelen betreffen rechtstreeks de objectieve en subjectieve pakkans voor snelheidsoverschrijding en rijden onder invloed van alcohol.

4.4.1. De subjectieve pakkans

We hebben een vergelijking gemaakt tussen de resultaten verkregen op de vragen die rechtstreeks slaan op de subjectieve pakkans voor snelheid en voor alcoholgehalte op de autosnelwegen.

De vragen waren respectievelijk «*Wat is volgens U de kans om in de loop van de volgende 12 maanden voor alcoholgehalte op de autosnelwegen gecontroleerd te worden ?*» en «*Wat is volgens U de kans om in de volgende 12 maanden voor snelheid op de autosnelwegen gecontroleerd te worden?*».

We wilden de hypothese testen dat de subjectieve pakkans voor alcohol op de autosnelwegen significant kleiner is dan de subjectieve pakkans voor snelheid op de autosnelwegen .

Daar deze items niet op een intervallschaal gemeten werden, kunnen we alleen maar niet-parametrische⁹ testen gebruiken.

Na verificatie blijkt dat de subjectieve pakkans voor snelheid duidelijk hoger is dan de subjectieve pakkans voor alcohol ($p=0.000$). Het resultaat van de uitgevoerde test wordt hieronder gegeven.

Tabel 6. Vergelijking tussen de subjectieve pakkans betreffende snelheid en de subjectieve pakkans betreffende alcohol op autosnelweg

		Ze er klein	E er der klein	K lein noch groot	E er der groot	Z eer groot	W eet niet	T otaal
Kans van een alcoholcontrole < 12 maanden	frequentie	621	312	76	61	20	10	1100
	%	56.5%	28.4%	6.9%	5.5%	1.8%	0.9%	100.0%
Kans van een snelheidscontrole < 12 maanden	frequentie	247	215	146	303	174	15	1100
	%	22.5%	19.5%	13.3%	27.5%	15.8%	1.4%	100.0%

⁹ De gebruikte test is de test van Wilcoxon voor rangvariabelen.

Test de Wilcoxon(b)

	risque detre controle dans les 12 mois - risque_controle_alcoolemie_1 2mois
Z	-20.190(a)
Asymp. Sig. (2-tailed)	.000

a Based on negative ranks.

b Wilcoxon Signed Ranks Test

4.4.2. *De objectieve pakkans*

Daarna hebben we de variabelen in verband met de objectieve pakkans getest of, met andere woorden, hebben we nagekeken of er een verband bestond tussen het feit gecontroleerd te zijn en het gerapporteerde niveau van subjectieve pakkans, dit zowel op het gebied van snelheid als op het gebied van rijden onder invloed van alcohol.

Tabel 7. Verband tussen de objectieve en de subjectieve pakkans betreffende snelheid op autosnelweg

	Hoe schat u de kans in dat u in de 12 komende maanden worden gecontroleerd op snelheid ?									
	Klein		Groot		Klein noch groot		Geen antwoord		Totaal	
Al geflitst voor een snelheidsovertreding	89	29.5%	173	57.3%	38	12.6%	2	0.6%	302	100.0%
Nooit geflitst voor een snelheidsovertreding	372	46.7%	304	38.2%	107	13.4%	13	1.6%	796	100.0%
Geen antwoord	1	50.0%	0	0.0%	1	50.0%	0	0.0%	2	100.0%
Totaal	462	42.0%	477	43.4%	146	13.3%	15	1.4%	1100	100.0%

P = 0.000

Tabel 8. Verband tussen de objectieve en de subjectieve pakkans betreffende alcohol op autosnelweg

	Hoe schat u de kans in dat u in de 12 komende maanden worden gecontroleerd op alcohol ?									
	Klein		Groot		Klein noch groot		Geen antwoord		Totaal	
Al tegengehouden voor een alcoholcontrole	134	69.8%	33	17.2%	23	12.0%	2	1.0%	192	100.0%
Nooit tegengehouden voor een alcoholcontrole	799	88.0%	48	5.3%	53	5.8%	8	0.9%	908	100.0%
Totaal	933	84.8%	81	7.4%	76	6.9%	10	0.9%	1100	100.0%

P= 0.000

De test voor statistische onafhankelijkheid hierboven tonen een verband tussen het feit al gecontroleerd of staande gehouden te zijn en de subjectieve pakkans ($p=0.000$).

Om te kunnen zeggen dat er een invloed van de controles bestaat op de subjectieve pakkans, hebben we ook een niet-parametrische correlatietest¹⁰ gebruikt, die een significant resultaat geeft ($p<0.001$).

We kunnen dan ook zeggen dat het feit voor snelheid of alcohol gecontroleerd te zijn, een invloed heeft op de subjectieve pakkans.

Er kon ook een verband gelegd worden tussen het opleidingsniveau en de subjectieve pakkans voor snelheid: de mensen met een hoger opleidingsniveau vinden dat deze kans hoger is. Dit verband kon niet gelegd worden op het gebied van alcoholcontrole.

Tabel 9. Verband tussen de subjectieve pakkans betreffende snelheid en het opleidingsniveau

Hoe schat u de kans dat u in de 12 komende maanden worden gecontroleerd op snelheid ?									
	Klein		Groot		Klein noch groot		Geen antwoord		Totaal
Laag	98.0	60.1%	46	28.2%	16.0	9.8%	3	1.8%	163.0
Gemiddeld	175.0	44.9%	159	40.8%	53.0	13.6%	3	0.8%	390.0
Hoog	184	34.1%	270	50.1%	77	14.3%	8	1.5%	539
Totaal	457	41.8%	475	43.5%	146	13.4%	14	1.3%	1092

$P=0.000$

4.4.3. Niet verbonden variabelen

Zoals hoger gezegd is er geen verband tussen de kans om voor alcohol opgepakt te worden en het studieniveau.

Globaal is de pakkans voor alcohol zeer laag in vergelijking met de kans voor snelheid.

¹⁰ Test de Spearman

4.5. Oorzaken van onveiligheid

Gezien het hoge aantal moesten wij de antwoordmogelijkheden in algemenere categorieën hergroeperen: *snelheid, de weg zelf, de wegenwerken, de verkeersomstandigheden, het gedrag van andere bestuurders, het zwaar vervoer en de staat van de voertuigen.*

Ten eerste hebben wij een frequentieanalyse gevoerd om te bepalen welke antwoordmogelijkheden het vaakst terugkwamen. De twee categorieën die door de respondenten het meest geciteerd werden, zijn de deze die verband houden met snelheid en zwaar vervoer.

Ten tweede hebben wij een variabele in verband met de verschijningsorde van de antwoordmogelijkheden gecreëerd om te bepalen welk antwoord door de meeste respondenten eerst geciteerd worden. De top 5 is samengesteld uit, in volgorde, het inhalen door vrachtwagens, de te hoge snelheid in het algemeen, het te hoge aantal zwaar vervoer op de autosnelwegen, het niet naleven van de tussenafstanden door de vrachtwagens en de moeilijke verkeersomstandigheden (opstoppingen, files).

4.5.1. Verbonden variabelen

De oorzaken van onveiligheid werden met de volgende variabelen gekruist : de leeftijd, het geslacht, het studieniveau, de rijervaring en het onveiligheidsgevoel.

Al die variabelen, met uitzondering van de leeftijd, hebben een invloed op het belang gehecht aan bepaalde oorzaken van onveiligheid.

De respondenten die vaak tot zeer vaak de autosnelweg nemen, hechten meer belang aan het gedrag van de andere weggebruikers ($p = 0.005$).

De respondenten die meer dan 5 jaar rijervaring hebben, hechten meer belang aan antwoordmogelijkheden betreffende 'zwaar vervoer' dan de nieuwe bestuurders ($p=0.041$).

De vrouwen hechten ook meer belang aan de mogelijkheden in verband met het zwaar vervoer als oorzaak van onveiligheden ($p=0.032$).

Het studieniveau beïnvloedt ook het belang gehecht aan de items verbonden met het zwaar vervoer ($p=0.028$) : de respondenten die een hoog studieniveau hebben, hechten meer belang aan de criteria betreffende "zwaar vervoer".

Ten slotte, zoals hoger vermeld, hechten de bevroegde personen die een zekere onveiligheid op de autosnelwegen voelen, meer belang aan de onderdelen in verband met snelheid ($p=0.000$) en met het gedrag van de andere weggebruikers ($p=0.004$).

4.5.2. Niet verbonden variabelen

Er is geen verband waarneembaar tussen het studieniveau en de factoren 'weg', 'werken', 'gedrag van de andere bestuurders', 'verkeersomstandigheden' en 'snelheid'.

De leeftijd van de respondenten lijkt geen van de voorgestelde variabelen in de vragenlijst te beïnvloeden.

4.6. Vershil tussen gewesten

De Brusselse respondenten hechten meer belang aan de elementen met betrekking tot het gedrag van de andere bestuurders dan de Walen en de Vlamingen.

Er werd geen verband gevonden tussen het gewest waarin de respondent woonachtig is en het onveiligheidsgevoel noch met de subjectieve pakkans voor snelheid of alcohol.

V. Besluiten en aanbevelingen

5.1. Besluiten

Het beeld van het onveiligheidsgevoel dat verkregen werd op basis van deze vragenlijst, is de perceptie van autobestuurders. De andere types van voertuigen zijn zo sterk ondervertegenwoordigd in de steekproef, dat het niet mogelijk is een onderscheid te maken volgens het type voertuig.

Drie aspecten konden worden geëvalueerd: **de oorzaken van onveiligheid, de oorzaken van ongevallen en de objectieve en subjectieve pakkans.**

De problematiek van het zwaar vervoer komt in deze analyse steeds opnieuw naar voor, als oorzaak van onveiligheid of als oorzaak van ongevallen.

De perceptie door de respondenten van de problematiek van het zwaar vervoer is overschat indien men rekening houdt met de reële omvang van het fenomeen. Volgens de statistieken betreffende de verkeersongevallen in 2006 is het zwaar vervoer immers betrokken bij 20% van de ongevallen met lichamelijke letsels op autosnelwegen. Maar volgens het opinieonderzoek meent 72,4% van de respondenten dat het zwaar vervoer het type voertuig is dat de meeste ongevallen op autosnelwegen veroorzaakt. De rol en de invloed van de media zijn waarschijnlijk niet te verwaarlozen om deze tendens te verklaren. De media vermelden immers gemakkelijker incidenten met vrachtwagens, al is het maar om de materiële gevolgen : schade aan de voertuigen, aantal betrokken voertuigen, schade aan de weg, veroorzaakte files, enz.

Rijden onder invloed van alcohol en snelheid worden ook door de respondenten als belangrijke ongevallenfactoren beschouwd, wat de attitudemetingen uitgevoerd door het BIVV¹¹ bevestigt.

Wat snelheid betreft, beschouwen de respondenten onaangepaste snelheid als een belangrijkere oorzaak van ongevallen (83%) dan de overschrijding van de wettelijk toegelaten snelheid (56,2%). Bovendien denkt een belangrijk deel van de respondenten dat het mogelijk zou moeten zijn sneller dan 120 km/u op autosnelwegen te rijden, wat de resultaten van het BIVV-onderzoek¹² ook bevestigen. Daarom vormt het verslag van de gedragsmetingen 2003-2004¹³, uitgegeven door het BIVV, een interessante vergelijkingsbasis voor het zelfgerapporteerde gedrag met betrekking tot de verkeersveiligheid. Wat snelheid betreft, beweerde slechts 38,4% van de personen bevraagd in het raam van het BIVV-onderzoek de 120 km/u-limiet na te leven.

Volgens de resultaten van dit onderzoek en de door het BIVV gepubliceerde resultaten, zijn de weggebruikers zich bewust van de gevolgen van een te hoge snelheid voor verkeersongevallen. Het is echter onduidelijk hoe de respondenten "te hoge snelheid" definiëren. Meer dan 70% meent immers dat sneller rijden dan 120 km/u op autosnelwegen geen probleem zou opleveren voor de verkeersveiligheid.

¹¹ «Attitudemeting: analyse van de resultaten SARTRE 3 voor België», BIVV, 2006 evenals «Perceptie van snelheid in België», BIVV, 2004.

¹² «Perceptie van snelheid in België», BIVV, 2004.

¹³ Attitudemeting verkeersveiligheid, 2003-2004, december 2005, BIVV.

We kunnen hieruit besluiten dat het van het allergrootste belang is om de bestuurders bewust te maken van het belang en de noodzaak zich aan de maximaal toegelaten snelheid te houden. Hoe meer de bestuurders overtuigd zijn van de noodzaak van de snelheidsbeperkingen, hoe meer zij die beperkingen zullen naleven.

Daarom zou het nuttig zijn een sensibiliserings- en informatiecampagne voor het grote publiek te voorzien, teneinde de rol en het nut van de snelheidscontroles te benadrukken, in het bijzonder in risicozones die bepaald worden op basis van de ongevallenstatistieken.

Met betrekking tot het rijden onder invloed van alcohol is 84,4% van de respondenten ervan overtuigd dat alcohol achter het stuur veel ongevallen veroorzaakt.

Het dragen van de veiligheidsgordel op autosnelwegen wordt door de weggebruikers goed aanvaard. 84,2% meent immers dat het onaanvaardbaar is de gordel niet te dragen op een autosnelweg. Dit resultaat is een positieve indicator voor de doelstellingen bepaald door de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid.

Ten slotte denkt 50% van de bevroagde personen dat werken op autosnelwegen een belangrijke oorzaak van ongeval zijn, wat een overschatting vormt in vergelijking met de objectieve statistische gegevens.

Met betrekking tot de objectieve pakkans wat rijden onder invloed van alcohol betreft, verklaart 82,5% van de bevroagde personen nooit te zijn tegengehouden en slechts 8,4% van de bevroagde personen werd aan een ademtest onderworpen. Wat snelheid betreft, werd 27,5% van de respondenten al geflitst of tegengehouden voor een te hoge snelheid op autosnelwegen.

De subjectieve pakkans, met andere woorden de vermeende kans om gecontroleerd te worden, ligt hoger wat snelheid betreft dan wat rijden onder invloed van alcohol betreft. Dit resultaat is onder meer te verklaren door het hogere aantal snelheidscontroles dan alcoholcontroles, misschien door de grotere zichtbaarheid van snelheidscontroles en zeker door een grotere aanwezigheid van snelheid in de media dan rijden onder invloed van alcohol. Rijden onder invloed beperkt zich immers meer tot bepaalde perioden : de eindejaarscampagne, controles tijdens weekendnachten. In fine denkt 84,8% van de bevroagde personen dat de kans om gecontroleerd te worden op alcohol klein tot zeer klein is tegenover 42% die hetzelfde denkt over snelheidscontroles.

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid formuleerde de doelstelling dat 90% van de bevolking de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol zeer hoog zou moeten inschatten. De resultaten van deze peiling tonen aan dat deze doelstelling in 2006 nog niet bereikt werd. Slechts 43,3% van de bevroagde personen meent immers dat de pakkans voor snelheid hoog is; dit percentage bedraagt slechts 7.3% wat de subjectieve pakkans betreft voor rijden onder invloed van alcohol.

Dit onderzoek over verkeersveiligheid op de autosnelwegen bevond dat de subjectieve pakkans op de autosnelwegen voor rijden onder invloed kleiner is dan de subjectieve pakkans vastgesteld door het BIVV in zijn verslag met betrekking tot de attitudemetingen in verband met de verkeersveiligheid¹⁴.

¹⁴ Attitudemeting verkeersveiligheid, 2003-2004, december 2005, BIVV.

Op de vraag "Welke is de kans een politiecontrole te ondergaan met als doel na te kijken of de bestuurder onder invloed van alcohol rijdt?", meent immers nauwelijks meer dan 20% dat die kans hoog tot zeer hoog ligt. Ook die resultaten tonen aan dat de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid nog niet gehaald wordt¹⁵.

Wat de impact van de alcoholcontroles betreft, zegt 77,7% van de respondenten dat ze niet drinken (in het algemeen of wanneer zij moeten rijden) en 16,5% zegt dat ze bijzonder aandachtig zijn om de limieten niet te overschrijden wanneer zij rijden. 5,6% van de respondenten houdt weinig of geen rekening met alcoholcontroles. Wat snelheid betreft, zijn de resultaten anders. Slechts 39,3% van de respondenten antwoordde dat zij de reglementaire snelheid op autosnelweg niet overschrijden, 33,7% verklaart dat ze proberen de wettelijke maximumsnelheid niet te veel te overschrijden (met andere woorden, houdt rekening met een zekere tolerantie in verband met snelheid) en 7,1% van de respondenten vormt de harde kern van respondenten die zich weinig aantrekken van de wettelijke maximumsnelheid.

Ten slotte heeft de analyse geen relevante verschillen getoond in verband met de sociodemografische variabelen zoals de leeftijd of het geslacht. Daarentegen beïnvloeden het studieniveau van de respondenten en hun ongevalervaring het onveiligheidsgevoel: de personen die een ongeval hebben ervaren (eigen ongeval of door kennissen) evenals de respondenten die een hoger studieniveau hebben, hebben een belangrijker onveiligheidsgevoel en hechten meer belang aan de problematiek van het zwaar vervoer.

5.2. Aanbevelingen

De doelstelling van dit onderzoek is het verbeteren van de kennis van het onveiligheidsfenomeen op de autosnelwegen om de politiediensten beter te kunnen inzetten.

In fine bevestigt dit onderzoek de grote tendensen die voortvloeien uit de analyse van de gegevensbanken van ongevallen op het actieterrein van de Wegpolitie.

Gezien de exploitatiemoeilijkheden van de vraag over de oorzaken van onveiligheid¹⁶, zal de vorm van die vraag in de toekomst moeten herzien worden; dit kan bijvoorbeeld door het aantal antwoordmogelijkheden te verminderen, door de oorzaken van onveiligheid die ons interesseren a-priori te bepalen of door een open vraag te stellen.

De analyse bewijst daarentegen de impact van de uitgevoerde controles op de subjectieve pakkans, meer op het gebied van snelheid dan op het gebied van rijden onder invloed van alcohol. Deze elementen moeten daarom een nog prominentere plaats krijgen in het beleid van de Wegpolitie : verhoging van het aantal controles en van de zichtbaarheid van de eenheden op het terrein, nood om een deel van de snelheidscontroles te automatiseren om capaciteit vrij te kunnen maken en ze opnieuw in andere controlepunten of andere types controles te investeren.

¹⁵ Ter herinnering: de Staten Generaal stelden tot doel om in 2005 maximum 90% heel hoge kans antwoorden te bekomen op de vraag hoe groot de kans om op rijden onder invloed gecontroleerd te worden.

¹⁶ «Of U dit al dan niet vaak beleeft, kunt U mij zeggen om welke redenen U zich de laatste tijd op de autosnelweg onveilig voelt?»

Op het gebied van snelheid, rekening houdend met de verschillende perceptie van onaangepaste snelheid enerzijds en overdreven snelheid anderzijds, kan de installatie van borden met variabele aanduidingen een doeltreffend middel zijn om de snelheid te verminderen. Deze borden zouden bovendien gebruikt kunnen worden om de aanwezigheid van controles te signaleren of zelfs om aan te duiden dat de snelheid van de weggebruikers gecontroleerd werd.

Gezien een vrij belangrijk deel van respondenten van mening zijn dat het veilig is om op autosnelwegen sneller te rijden dan de actueel toegelaten maximum snelheid, zal aandacht moeten besteed worden aan de sensibilisatie van de weggebruikers over de risico's van overdreven snelheid op de autosnelwegen, bijvoorbeeld door de nadruk te leggen op de ernst van ongevallen in die omstandigheden.

Wat het rijden onder invloed betreft, schijnen de uitgevoerde controles een invloed te hebben op het gedrag van de weggebruikers, behalve bij een harde kern van bestuurders die 5,9% van de bevraagde personen vertegenwoordigt. Deze groep bestaat in hoofdzaak uit bestuurders ouder dan 35 jaar. Dit resultaat vormt een belangrijke indicator in het raam van de alcoholcontroles op autosnelwegen.

De zichtbaarheid en de frequentie van de controles, gecombineerd met sensibiliseringscampagnes, zullen een invloed op dit risicogedrag hebben. Frequentere controles, maar niet noodzakelijk met inzet van veel personeel, zouden de zichtbaarheid van de Wegpolitie moeten versterken en de subjectieve pakkans verhogen.

Gezien de behaalde resultaten en rekening houdend met de verwachtingen wat de kennis van het onveiligheidsfenomeen betreft, zou het opportuun zijn de analyse te heroriënteren naar bijzondere thema's zoals het zwaar vervoer.

Bij een nieuw onderzoek van dit soort zou het nuttig zijn de steekproef te stratificeren zodat meer types weggebruikers zouden vertegenwoordigd zijn. Deze peiling biedt immers enkel de perceptie van de autobestuurders.

Het is bovendien nodig op een meer gerichte wijze te werken. Daardoor zal de analyse zich tot enkele aspecten van onveiligheid beperken maar ze zal meer gedetailleerd worden en waarschijnlijk rijker aan inlichtingen.

Als logisch gevolg van deze eerste analyse plant de wegpolitie een nieuw onderzoek over verkeersveiligheid te beginnen 2008, in het bijzonder over de problematiek van het zwaar vervoer.

Bijlage

TNS DIMARSO Square Riga 30 BRUSSEL 1030 BRUXELLES Tel. : +32 (0)2 215 19 30 Fax : +32 (0)2 216 13 96	VRAGENLIJST - CATI -	Versie : 1 Referentie : LVra1790_B281_D Studienummer : B281 Datum : 05/04/2006
--	---------------------------------------	---

***** **START*******

Goeiedag, u spreekt met van het N.I.D. (Nationaal Instituut voor Dataverzameling) in Brussel. Wij doen momenteel een onderzoek voor het marktonderzoeksbureau TNS DIMARSO over verkeersveiligheid.

Zou ik even enkele vragen kunnen stellen aan één persoon binnen uw gezin, nl. diegene die als bestuurder van een voertuig REGELMATIG gebruik maakt van de AUTOSNELWEG ?
(ENQ. WE BEDOELEN DAARMEE GEMIDDELD 100 km PER MAAND OF MEER)

Indien er in uw gezin meerdere personen zijn die regelmatig gebruik maken van de autosnelweg als bestuurder van een voertuig, dan had ik graag gesproken met diegene die daarvan het laatste verjaard is.

INTRO

Om haar veiligheidsbeleid inzake verkeer op de autosnelwegen te optimaliseren, wil de OVERHEID graag weten hoe u denkt over de verkeersveiligheid op autosnelwegen.

Klopt het dat u in een gemiddelde maand ongeveer 100 km of meer over de autosnelweg rijdt ?

Mag ik u daarover enkele vragen stellen ?

Het zal ongeveer een kwartiertje duren.

- 1: ja, vraaggesprek starten
- 2: neen, nu niet (ENQ. : MAAK AFSPRAAK)
- 3: neen, weigert
- 4:

****Uitsluitingscriteria omwille van kwaliteitsredenen**

***VRAAG 0a**

Vraag 0a

Hebt u in de loop van de voorbije 4 maanden deelgenomen aan een enquête ?

- 1: ja
- 2: neen
- 3:

***FILT: STEL VRAAG 0b INDIEN CODE 2 of 3 op Q.0a. ANDERS STOP INTERVIEW**

***VRAAG 0b**

Vraag 0b

Hebt u in de loop van de voorbije 12 maanden deelgenomen aan een enquête over verkeersveiligheid op autosnelwegen ?

- 1: ja
- 2: neen
- 3:

**FILT: STEL VRAAG 1 INDIEN CODE 2 of 3 op Q.0b. ANDERS STOP INTERVIEW*

*VRAAG 1

Vraag 1

We zullen in het interview steeds hebben over rijden over de Belgische autosnelwegen.

Hoe vaak rijdt u zelf op de Belgische autosnelwegen ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: (bijna) elke dag
- 2: meerdere keren per week
- 3: ongeveer 1 keer per week
- 4: ongeveer 1 keer per 2 à 3 weken
- 5: 1 keer per maand
- 6: minder dan 1 keer per maand
- 7:

*VRAAG 2

Vraag 2

Als u op de autosnelweg rijdt, met welke type van voertuig

doet u dat dan meestal ? Is dat als bestuurder van ... ?

(ENQ. : ZOWEL PROFESSIONELE ALS PRIVEVERPLAATSINGEN)

(ENQ. : INDIEN OP ZEGT EVENVEEL KM MET 2 VERSCHILLENDE VOERTUIGEN TE DOEN

→ KIES DAN IN DEZE VOLGORDE : 1. VRACHTWAGEN 2. MOTO 3. PERSONENWAGEN)

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: een personenwagen (alle types : gewoon, station/break, monovolume, 4 x 4, ...)
- 2: een moto
- 3: een camionette, minibus
- 4: een vrachtwagen
- 5: een autobus of autocar
- 6: een ander type voertuig (ENQ. SPECIFICEER)
- 7:

*VRAAG 3

Vraag 3

Als u over de autosnelweg rijdt, is dat dan meestal ...?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: van en naar het werk of school
- 2: voor verplaatsingen in het kader van uw werk of opleiding
- 3: om privé-redenen
- 4: ongeveer evenveel voor het werk of school als privé
- 5:

*VRAAG 4

Vraag 4

De volgende vraag gaat over onveiligheid op de autosnelweg.

Heeft u zich de laatste tijd, als u over de autosnelweg reed, altijd, vaak, soms, zelden of nooit onveilig gevoeld ?
(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: altijd
 - 2: vaak
 - 3: soms
 - 4: zelden
 - 5: nooit
- (ENQ. : NIET VOORLEZEN)
- 6: weet niet
 - 7: geen antwoord

*VRAAG 6

Vraag 6

Of het nu veel voorkomt of niet, zou u mij kunnen zeggen om welke redenen u zich de laatste tijd wel eens onveilig heeft gevoeld op de autosnelweg ?
(ENQ. NIETS SUGGEREREN - MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)

- 1: SNELHEID (te snel, niet aangepast, agressief,....)
- 2: DE WEGEN ZELF (kwaliteit, wegdek, verlichting, op- en afritten, ...)
- 3: WEGENWERKEN
- 4: OMSTANDIGHEDEN (slecht weer, zichtbaarheid, aquaplaning, donker, ...)
- 5: GEDRAG ANDERE CHAUFFEURS (agressief, gevaarlijke manoeuvres, te oud, hard rijden, dronken, gsm, SMS, vermoeid, ...)
- 6: ZWAAR VERVOER : vrachtwagens + autocars (te korte afstanden, niet kunnen remmen, vermoeidheid, ...)
- 7: SLECHTE AUTO'S (remmen niet onderhouden, langs de kant/pechstrook, ...)
- 8: andere redenen (ENQ. : SPECIFICEER)
- 9: ik heb mij de laatste tijd nooit onveilig gevoeld → GA NAAR VRAAG 10
- 10: → GA NAAR VRAAG 10

*REP

- DE SNELHEID
- DE WEGEN ZELF
- WEGENWERKEN
- DE OMSTANDIGHEDEN
- HET GEDRAG ANDERE CHAUFFEURS
- ZWAAR VERVOER
- SLECHTE AUTO'S
- ANDERE REDENEN

*VRAAG 7

Vraag 7

U heeft gezegd dat u zich de laatste tijd op de autosnelweg wel eens onveilig heeft gevoeld omwille van iets dat verband houdt met ...

(*ITEM*)

Kan u mij meer precies uitleggen wat u daarmee bedoelt ?

(ENQ. NIETS SUGGEREREN - MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)

In vraag 7 worden de volgende detailantwoorden getoond op het scherm :

DE SNELHEID

- 1: er wordt gewoon veel te hard gereden
- 2: snelheid wordt niet aangepast aan de omstandigheden
- 3: bruusk remmen
- 4: te weinig afstand houden
- 5: de constructie van de voertuigen ligt aan de basis om te snel te rijden
- 91: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

DE WEGEN ZELF

- 11: putten, slechte reparaties, barsten
- 12: spoorvorming, aquaplaning
- 13: gevaarlijke situaties bij OP- en AFritten, bij verkeerswisselaars
- 14: slechte verlichting
- 15: slechte signalisatie, wegwijzers
- 16: voorwerpen op de rijbaan
- 92: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

WEGENWERKEN

- 21: slechte aanduiding van de wegenwerken en de omleidingen
- 22: filevorming bij werken
- 23: te smalle rijstroken
- 93: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

HET GEDRAG VAN ANDERE CHAUFFEURS

- 31: bumperkleven, te opdringerig, te weinig afstanden houden
- 33: slalommen tussen auto's (motorrijders en/of automobilisten)
- 32: rechts inhalen
- 34: onaangepaste snelheid
- 35: bruusk remmen
- 36: de weg afsnijden
- 37: onverwachte manoeuvres
- 38: niet of te laat pinken
- 39: altijd links rijden of op de middenstrook
- 40: slechte chauffeurs, zondagsrijders
- 41: te traag rijden
- 42: slingeren, niet recht rijden
- 43: alcoholgebruik
- 44: drugsgebruik
- 45: sms, GSM-bellen
- 46: babbelen, kletsen, discussiëren in de auto
- 47: kleine kinderen of dieren in de auto
- 48: cruise control
- 94: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

DE OMSTANDIGHEDEN

- 61: drukte van het verkeer, files
- 62: zichtbaarheid door regen, mist, donker
- 63: aquaplaning, spoorvorming
- 64: ongeval, tijdelijke moeilijkheden
- 65: parkeren op de pechstrook
- 66: vakantieperiode, veel buitenlanders
- 67: veel andere voertuigen, caravans, mobile homes, aanhangwagens, ...
- 95: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

ZWAAR VERVOER

- 71: te dichtbij, geen afstand houden
- 72: slecht verlicht
- 73: te zwaar geladen, gevaarlijk geladen
- 74: teveel kilometers, te moe achter het stuur
- 75: kennen of respecteren de verkeersregels niet
- 76: cruise control
- 77: slingeren, niet recht rijden
- 78: mobile homes, caravans, ...
- 96: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

SLECHTE AUTO'S

- 81: onbetrouwbare situaties, schokkend rijden, onregelmatige snelheid
- 82: slecht remmen, slecht onderhouden
- 83: pannes, pechstrook
- 84: te traag, niet meer bergop kunnen
- 97: andere (ENQ. : SPECIFICEER)
- 99:

ANDERE REDENEN

(ENQ. : NIETS SUGGEREREN – DRING AAN – NOTEER ZO VOLLEDIG MOGELIJK)

*EREP

*REP *RAN

- AUTOBUSSEN EN AUTOCARS
- BESTELWAGENS
- AUTO'S
- MOTO'S
- VRACHTWAGENS
- PRIORITAIRE VOERTUIGEN, ZOALS ZIEKENWAGENS, POLITIE- OF BRANDWEERVOERTUIGEN
- CARAVANS EN MOBILE HOMES

*VRAAG 10

Vraag 10

Kan u mij zeggen voor elk van de volgende voertuigen of ze volgens u veel of weinig ongevallen op de autosnelweg veroorzaken ?

Veroorzaken volgens u ...

ITEM

zeer weinig, eerder weinig, weinig noch veel, eerder veel of zeer veel ongevallen op de autosnelweg ?
(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: zeer weinig
- 2: eerder weinig
- 3: weinig noch veel
- 4: eerder veel
- 5: zeer veel
- 6:

*EREP

*REP *RAN

- RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL
- RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS
- HET NIET HANDENVRIJ GEBRUIK VAN DE GSM TIJDENS HET RIJDEN (BELLEN EN SMS'JES)
- OVERSCHRIJDEN VAN DE TOEGELATEN SNELHEID
- SNELHEID NIET AANGEPAST AAN DE OMSTANDIGHEDEN
- WEGENWERKEN
- DAGDAGELIJKSE FILES
- ANDERE FILES (**PROGR. STEEDS NA ITEM "DAGDAGELIJKSE FILES"**)

*VRAAG 11

Vraag 11

Ik ga u enkele mogelijke oorzaken van ongevallen op de autosnelweg voorlezen. Kan u mij telkens zeggen of dit als oorzaak weinig of veel voorkomt ?

Veroorzaakt / veroorzaken

ITEM

zeer weinig, eerder weinig, weinig noch veel, eerder veel of zeer veel ongevallen op de autosnelweg ?
(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: zeer weinig
- 2: eerder weinig
- 3: weinig noch veel
- 4: eerder veel
- 5: zeer veel
- 6:

*EREP

*VRAAG 12

Vraag 12

Hoe schat u de kans in dat U ZELF of het VOERTUIG WAARIN U ZIT in de komende 12 maanden op de autosnelweg wordt tegengehouden voor een alcoholcontrole ?

Vindt u deze kans zeer klein, eerder klein, klein noch groot, eerder groot, of zeer groot ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: zeer klein
- 2: eerder klein
- 3: klein noch groot
- 4: eerder groot
- 5: zeer groot
- 6:

*VRAAG 13

Vraag 13

Bent U ZELF of het VOERTUIG WAARIN U ZAT, ooit al op de autosnelweg tegengehouden voor een alcoholcontrole, waarbij... ?

(ENQ. LEES EEN VOOR EEN VOOR – MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)

- 1: het voertuig moest vertragen, maar niet stoppen
- 2: het voertuig moest stoppen, maar niemand moest blazen
- 3: u of de chauffeur moest blazen
- 4: u werd nog nooit tegengehouden (**PROGR. NIET SAMEN MET DE ANDERE ANTWOORDEN**)
- 5:

***FILT INDIEN CODE 1, 2, 3 op Q.13**

***VRAAG 14**

Vraag 14

Wanneer bent U of het VOERTUIG WAARIN U ZAT de laatste keer op de autosnelweg tegengehouden voor een alcoholcontrole (ENQ. : NIET NOODZAKELIJK MOETEN BLAZEN) ? Was dit ... ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

(ENQ. MAAK EEN ZO GOED MOGELIJKE SCHATTING INDIEN NODIG)

- 1: ten hoogste 3 maanden geleden
- 2: ten hoogste 6 maanden geleden
- 3: ten hoogste 12 maanden geleden
- 4: ten hoogste 3 jaar geleden
- 5: ten hoogste 5 jaar geleden
- 6: ten hoogste 10 jaar geleden
- 7: langer dan 10 jaar geleden
- 8:

***FILT INDIEN CODE 1, 2, 3 op Q.13**

***VRAAG 15**

Vraag 15

Mensen die zo'n alcoholcontrole meemaken kunnen op verschillende manieren reageren.

Welke van de volgende uitspraken is het meest op u van toepassing toen u de LAATSTE KEER bent tegengehouden voor een alcoholcontrole op de autosnelweg ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: ik ben nadien minder gaan drinken, maar dat heb ik niet heel lang volgehouden
- 2: ik ben nadien minder gaan drinken, en dat doe ik nog steeds
- 3: die laatste alcoholcontrole heeft geen verschil gemaakt, ik drink nog als ik rijd
- 4: niet van toepassing, ik drink anders ook nooit alcohol
- 5:

***VRAAG 16**

Vraag 16

Als u als bestuurder op de autosnelweg gaat rijden, in welke mate houdt u dan rekening met een eventuele alcoholcontrole ? Zou u zeggen ... ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: dat is niet van toepassing, want ik drink anders ook NOOIT ALCOHOL
- 2: ik drink IN HET GEHEEL NIET, of ZEER WEINIG als ik moet rijden
- 3: ik drink wel, maar ik let er speciaal op dat ik NIET OVER DE LIMIET zal zitten bij controle
- 4: ik drink wel, maar let erop dat ik NIET TE VEEL OVER DE LIMIET zal zitten bij controle
- 5: ik hou er eigenlijk weinig rekening mee
- 6:

*VRAAG 17

Vraag 17

De controle van uw snelheid op de autosnelweg gebeurt met radartoestellen en bemande of onbemande camera's terwijl u de controlepost voorbijrijdt. Dikwijls staan deze controleposten verdekt opgesteld.

Hoe schat u de kans in dat U ZELF ALS BESTUURDER in de komende 12 maanden op de autosnelweg zal worden gecontroleerd op snelheid? Daarmee bedoelen we dus niet de kans dat u geflitst wordt, maar de kans dat uw snelheid gecontroleerd wordt.

Vindt u deze kans zeer klein, eerder klein, klein noch groot, eerder groot, of zeer groot?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: zeer klein
- 2: eerder klein
- 3: klein noch groot
- 4: eerder groot
- 5: zeer groot
- 6:

*VRAAG 18

Vraag 18

Werd U ZELF ALS BESTUURDER ooit op de autosnelweg geflitst of tegengehouden voor een snelheidsovertreding?

- 1: ja
- 2: neen
- 3:

*FILT INDIEN CODE 1 op Q.18

*VRAAG 19

Vraag 19

Wanneer bent U ZELF ALS BESTUURDER de laatste keer op de autosnelweg geflitst of tegengehouden voor een snelheidscontrole? Was dit ...?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

(ENQ. MAAK EEN ZO GOED MOGELIJKE SCHATTING INDIEN NODIG)

- 1: ten hoogste 3 maanden geleden
- 2: ten hoogste 6 maanden geleden
- 3: ten hoogste 12 maanden geleden
- 4: ten hoogste 3 jaar geleden
- 5: ten hoogste 5 jaar geleden
- 6: ten hoogste 10 jaar geleden
- 7: langer dan 10 jaar geleden
- 8:

***FILT INDIEN CODE 1 op Q.18**

***VRAAG 20**

Vraag 20

Als men zoiets meemaakt kan men op verschillende manieren reageren. Welke van de volgende uitspraken is het meest op u van toepassing toen u de LAATSTE KEER werd geflitst of tegengehouden voor een snelheidsovertreding op de autosnelweg ? Zegt u ... ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: ik ben nadien minder snel gaan rijden op de autosnelweg, maar dat heb ik niet heel lang volgehouden
- 2: ik ben nadien minder snel gaan rijden op de autosnelweg, en dat doe ik nog steeds
- 3: die laatste snelheidsovertreding heeft geen verschil gemaakt, ik rijd nog altijd te snel
- 4:

***VRAAG 21**

Vraag 21

Hoe dikwijls rijdt u OP DE AUTOSNELWEG sneller dan door de verkeersregels of de omstandigheden toegelaten ? Is dat ... ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: (bijna) elke dag
- 2: meerdere keren per week
- 3: ongeveer 1 keer per week
- 4: ongeveer 1 keer per 2 à 3 weken
- 5: 1 keer per maand
- 6: minder dan 1 keer per maand
- 7: nooit
- 8:

***VRAAG 22**

Vraag 22

Als u als bestuurder op de autosnelweg gaat rijden, in welke mate houdt u dan rekening met een eventuele snelheidscontrole ? Zou u zeggen ... ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: dat is niet van toepassing, want ik rijd anders ook NOOIT TE SNEL
- 2: ik rijd misschien wel te snel, maar ik LET SPECIAAL HEEL GOED OP voor camera's en radarcontroles
- 3: ik let erop dat ik NIET TE VEEL OVER DE SNELHEIDSLIMIET ga
- 4: ik hou eigenlijk weinig rekening met snelheidscontroles op de autosnelweg (ik rijd zo snel als ik zelf wil)
- 5:

***VRAAG 24**

Vraag 24

De laatste jaren kondigt de politie een deel van haar controles op de autosnelwegen aan.

Stel dat u te weten komt dat er snelheidscontroles zijn op de autosnelweg die u gaat nemen. Houdt u daar dan rekening mee ? Zou u zeggen ... ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: ja, maar alleen op het stuk waar de controles zijn
- 2: ja, voor heel de rit
- 3: neen
- 4:

- HET NIET DRAGEN VAN DE GORDEL OP DE AUTOSNELWEG IS ONAANVAARDBAAR
- ÉÉN OF TWEE GLAZEN BIER OF WIJN VERHOGEN DE KANS OP EEN ONGEVAL
- OP DE AUTOSNELWEG IS HET BEST MOGELIJK HARDER TE RIJDEN DAN 120 KM PER UUR
- RIJDEN ONDER INVLOED VAN DRUGS OF ALCOHOL VERHOOGT DE KANS OP EEN ONGEVAL
- TE SNEL RIJDEN VERHOOGT DE KANS OP EEN ONGEVAL
- ALS IEMAND ZEGT GOED IN STAAT TE ZIJN TE KUNNEN RIJDEN NA HET DRINKEN VAN EEN PAAR GLAZEN, KAN JE VEILIG MEERIJDEN
- NIET HANDENVRIJ MOBIEL BELLEN OF SMS'EN VERHOOGT DE KANS OP EEN ONGEVAL
- TIJDENS HET NIET HANDENVRIJ MOBIEL BELLEN IN DE AUTO KAN JE JE ONVOLDOENDE CONCENTREREN OP HET RIJDEN

*VRAAG 25

Vraag 25

Ik ga u een aantal uitspraken van andere chauffeurs voorlezen. Zou u mij telkens kunnen zeggen in welke mate u daarmee akkoord gaat ?

U kan antwoorden met helemaal niet akkoord, eerder niet akkoord, eerder akkoord, helemaal akkoord.

We willen u er nog even aan herinneren dat het UITSLUITEND gaat over rijden over de AUTOSNELWEGEN.

In welke mate gaat u akkoord met ...

(*ITEM*) ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: helemaal niet akkoord
- 2: eerder niet akkoord
- 3: akkoord, noch niet akkoord
- 4: eerder niet akkoord
- 5: helemaal niet akkoord
- 6:

*EREP

*VRAAG 26

Vraag 26

Heeft u of iemand uit uw familie of kennissenkring ooit een ernstig verkeersongeval gehad ?

(ENQ. LEES EEN VOOR EEN VOOR – MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK)

- 1: ja, ikzelf
- 2: ja, iemand uit mijn familie
- 3: ja, iemand uit mijn kennissenkring
- 4:

*VRAAG 27

Vraag 27

Hoeveel jaar rijdt u al met de auto (ENQ. of moto, of vrachtwagen, of een ander voertuig) ?

(ENQ. NIETS SUGGEREREN - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: 1 jaar
- 2: minder dan 3 jaar
- 3: minder dan 5 jaar
- 4: minder dan 10 jaar
- 5: minder dan 20 jaar
- 6: 20 jaar of meer
- 7:

*VRAAG 29

Vraag 29

Rijdt u meestal over de autosnelweg op weekdays of in het weekend ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: op weekdays
- 2: in het weekend
- 3:

*VRAAG 30

Vraag 30

Het voertuig dat u het meest gebruikt wanneer u over de autosnelweg rijdt is ...

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: een voertuig in persoonlijke eigendom
- 2: een voertuig in leasing, een bedrijfsvoertuig of een voertuig bestemd voor professionele doeleinden
- 3:

*VRAAG 31

Vraag 31

Het voertuig dat u het meest gebruikt wanneer u over de autosnelweg rijdt is ...

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR - 1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: ten hoogste 1 jaar oud (1 jaar inbegrepen)
- 2: meer dan 1 jaar maar ten hoogste 5 jaar oud (5 jaar inbegrepen)
- 3: meer dan 5 jaar maar ten hoogste 10 jaar oud (10 jaar inbegrepen)
- 4: ouder dan 10 jaar
- 5:

*VRAAG 1

Is de OP een man of een vrouw ?

- 1: man
- 2: vrouw

*VRAAG 2

Hoe oud bent u ?
(ENQ. NOTEER LEEFTIJD IN JAREN)

|_|_| jaar

*VRAAG 3

Wat is uw hoogstvoltooide opleidingsniveau ?
(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR -
1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: lager onderwijs
- 2: algemeen secundair, niet volledig afgewerkt
- 3: technisch of beroeps secundair, niet volledig afgewerkt
- 4: algemeen secundair, volledig afgewerkt
- 5: technisch of beroeps secundair, volledig afgewerkt
- 6: hoger niet- universitair onderwijs
- 7: universitair onderwijs

*VRAAG 4a

Oefent u momenteel een beroepsactiviteit uit (als hoofdberoep) ?

- 1: ja
- 2: nee

*FILT : STEL VRAAG 4b EN VRAAG 5a INDIEN CODE 1 OP VRAAG 4a

*VRAAG 4b

Mag ik dan een paar vragen stellen over uw belangrijkste
beroepsactiviteit (uw hoofdberoep) ?
Is dit full-time of part-time ?
(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR -
1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: full-time
- 2: part-time

*VRAAG 5a

Bent u ... ?
(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR -
1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: zelfstandige
- 2: bediende (openbare- of private sector)
- 3: arbeider

*VRAAG 6

Bent u gepensioneerd, werkloos, student, doet u het huishouden of bent u om een andere reden niet beroepsactief ?

(ENQ. LEES ALLE ANTWOORDMOGELIJKHEDEN VOOR -
1 ENKEL ANTWOORD MOGELIJK)

- 1: gepensioneerd
- 2: werkloos
- 3: student
- 4: doet het huishouden
- 5: andere (niet actief)

*VRAAG 9

Uit hoeveel personen bestaat uw gezin (uzelf inbegrepen) ?
Met gezin bedoel ik alle personen die hun hoofdverblijfplaats op dezelfde plaats hebben.

(ENQ. NOTEER HET JUISTE AANTAL)

|_|_| PERSONEN

*VRAAG 10

Wat is uw postcode ?

(ENQ. NOTEER POSTCODE)

|_|_|_|_|