Attitudemeting Verkeersveiligheid 2006



Peter Silverans

Afdeling Gedrag en Beleid

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

ikbenvoor.be

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2006

Peter Silverans

Afdeling Gedrag en Beleid

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

INHOUDSTAFEL

1. INLEIDING **5**

2. METHODE **6**

3. RESULTATEN EN BESPREKING **7**

3.1. Perceptie van verkeersongevallen **7**

3.1.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen in vergelijking met andere maatschappelijke thema's 7

3.1.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen 9

3.2. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen **11**

3.2.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen 11

3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen 13

3.2.2.1. Strengheid van de regels 13

3.2.2.2. Moeilijkheid om regels te respecteren 14

3.2.2.3. Duidelijkheid van de regels 15

3.2.2.4. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van verkeersregels 16

3.2.2.5. Evaluatie van de zwaarte van de straffen 17

3.2.3. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidscampagnes 19

3.2.3.1. De BOB-campagne 19

3.2.3.2. De Gordeldier-campagne 20

3.2.3.3. Het initiatief 'Ik ben voor' 21

3.2.3.4. Communicatie van de wijziging van de verkeerswet op 31 maart 2006 22

3.3. Subjectieve pakkans en subjectieve strafkans **25**

3.3.1. Rijden onder invloed van alcohol 25

3.3.2. Rijden onder invloed van illegale drugs 27

3.3.3. Het dragen van de veiligheidsgordel 29

3.3.4. Het respecteren van de snelheidsbeperkingen 31

3.3.5. Vergelijking van subjectieve pakkans en subjectieve strafkans 33

3.3.6. Evolutie van de subjectieve pakkans 34

3.4. Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed **36**

3.4.1. Kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet 36

3.4.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol 37

3.4.3. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans: gerapporteerde ademalcoholcontroles in het afgelopen jaar 39

3.4.4. Rijden onder invloed van illegale drugs 39

3.5. Attitudes ten aanzien van snelheid **40**

3.5.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 40

3.5.2. Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen 43

3.6. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel en kinderzitjes **45**

3.6.1. Gordeldracht 45

3.6.2. Kinderzitjes 47

3.7. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen **48**

3.7.1. Ongevallen 48

3.7.2. Zelfgerapporteerde politiecontroles 48

3.7.3. Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen 49

4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN **51**

5. BIJLAGEN **55**

5.1. Methodologie **55**

5.1.1. Steekproeftrekking 55

5.1.2. Veldwerk 56

5.1.3. Non-respons 56

5.1.4. Steekproef en analyse 59

5.2. Lijst met tabellen **64**

5.3. Lijst met figuren **66**

5.4. Vragenlijst **67**

6. REFERENTIES **81**

Tabel 1: Lijst van afkortingen

BI	95% betrouwbaarheidsinterval
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
Bovengrens	Bovengrens van het 95% betrouwbaarheidsinterval
Ondergrens	Ondergrens van het 95% betrouwbaarheidsinterval
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Cf. SARTRE (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004).
Staten-Generaal van 2002	Staten-Generaal van de VerkeersVeiligheid van 2002
Staten-Generaal van 2007	Staten-Generaal van de VerkeersVeiligheid van 2007
St.Err.	Standaardfout (Standard Error)

1. INLEIDING

Naar aanleiding van de eerste Staten-Generaal van de verkeersveiligheid in 2002 werd een grote set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd op basis waarvan de evoluties inzake verkeersveiligheid kunnen opgevolgd worden. Deze indicatoren vallen grofweg onder te brengen in drie categorieën. In de eerste plaats indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen. Hieronder vallen bijvoorbeeld de ongevallenstatistieken zoals die door het NIS of in de verkeersveiligheidsbarometer gerapporteerd worden. Een tweede categorie indicatoren situeert zich op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders in het verkeer. Om deze indicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig tellingen van bijvoorbeeld de gordeldracht, het respect voor de snelheidsbeperkingen en de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol. Door deze zogenaamde gedragsmetingen kan opgevolgd worden in welke mate waarin de Belgische bestuurders zich houden aan de verkeersreglementering ter zake. Een derde groep indicatoren heeft betrekking op de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid, of met andere woorden op eerder subjectieve aspecten van verkeersveiligheid. Hierover werd door het BIVV in 2003 een eerste attitudemeting verricht. In het voorliggende rapport bespreken we de resultaten van de tweede attitudemeting, die in 2006 verricht werd.

In navolging van de welbekende SARTRE-onderzoeken (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe[1]) hanteren we bij het onderzoek van deze attitudes een zeer brede definitie van het begrip attitude[2]. Net zoals in het SARTRE-onderzoek worden in het attitudeonderzoek van het BIVV alle relevante opinies, meningen en voorkeuren ten aanzien van alle mogelijke aspecten van verkeersveiligheid (bv. subjectieve risicoperceptie, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag enzoverder) beschouwd als attitudes. Hieronder vallen ook bijvoorbeeld de inschatting van de subjectieve pakkans en de subjectieve strafkans, die in het huidige onderzoek een prominenten plaats kregen aangezien het cruciale determinanten van verkeersgedrag betreft (cf. Elvik & Vaa (2004)).

In dit verslag rapporteren we de resultaten van de attitudemeting van 2006 voor de totale populatie bestuurders. Later zullen gedetailleerder analyses uitgevoerd worden om de impact van factoren zoals bijvoorbeeld gewest, leeftijd en geslacht op de attitudes van de bestuurders na te gaan. Ook de relaties tussen de verschillende attitudes en opinies onderling zullen in het tweede deel van het rapport worden besproken. In dit rapport vergelijken we de resultaten van de totale populatie wel met de attitudemeting van 2003 en met de attitudemetingen die binnen het kader van het SARTRE project door het BIVV uitgevoerd werden. Op die manier schetsen we de evolutie van de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid voor de afgelopen jaren. Deze analyse moet uiteindelijk toelaten om het gevoerde beleid inzake verkeersveiligheid op te volgen en waar nodig bij te sturen.

[1] Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004). Het veldwerk van deze enquêtes werd uitgevoerd in respectievelijk 1991, 1996 en 2002.

[2] De SARTRE onderzoeken definiëren het begrip "sociale attitude" in geen van hun publicaties. SARTRE specificeert telkens kortweg dat onder attitudes de "opinions and self-reported behaviours" van de bestuurders verstaan wordt.

2. METHODE

Omwille van de leesbaarheid van het voorliggende rapport hebben we alle methodologische aspecten van het onderzoek opgenomen in bijlage. De steekproeftrekkingsprocedure, de precieze samenstelling van de steekproef, de interviewprocedure en de statistische analyse van de resultaten worden gedetailleerd beschreven in bijlage 5.1 (p. 55). De volledige vragenlijst is opgenomen in bijlage 5.4 (p. 67). In de onderstaande paragraaf bespreken we enkel zeer kort de methodologische aspecten die onmiddellijk relevant zijn voor de interpretatie van de gerapporteerde resultaten.

Voor de huidige attitudemeting werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 972 in België gedomicilieerde bestuurders die de laatste 6 maand minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een motorvoertuig. De interviews werden ten huize van de respondenten uitgevoerd aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst met gesloten antwoordmogelijkheden over de belangrijkste verkeersveiligheidsthema's. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK tussen februari en juni 2007.

De vragenlijst die gebruikt werd voor de attitudemeting van 2006 was gebaseerd op een grondige herwerking van de in 2003 gebruikte vragenlijst. Het veldwerk en de analyse van de resultaten van 2003 maakten immers duidelijk dat een aantal vragen onvoldoende duidelijke antwoorden gaven op cruciale onderzoeksvragen of moeilijker te analyseren bleken dan oorspronkelijk ingeschat. Om de kosten en de duur van het onderzoek te beperken werd de vragenlijst van 2006 ook aanzienlijk korter gehouden dan de vragenlijst van 2003. Omwille van de vergelijkbaarheid met het voorgaande onderzoek werd waar mogelijk de vraagformulering van de vorige attitudemeting en van de SARTRE-onderzoeken letterlijk overgenomen. Aangezien de woordelijke formulering van de gestelde vragen van cruciaal is bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten hebben we de volledige vragen lijst opgenomen in bijlage (cf. bijlage 5.4, p. 67 en volgende).

3. RESULTATEN EN BESPREKING

In wat volgt groeperen we de resultaten van de attitudemeting in zeven brede thematische categoriën (cf. inhoudtafel p. 1). Eerst komt de bestuurders hun perceptie van verkeersongevallen en de oorzaken daarvan aan bod. Vervolgens rapporteren we de attitudes van de bestuurders ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. In een afzonderlijk derde hoofdstuk bespreken we de subjectieve pakkans en de subjectieve strafkans voor de vier belangrijkste verkeersveiligheidsthema's: rijden onder invloed (alcohol en drugs), het dragen van de veiligheidsgordel en snelheid. In de daarna volgende hoofstukken groepeerden we de gemeten attitudes volgens het inhoudelijke thema. Deze hoofdstukken handelen dan ook achtereenvolgens over rijden onder invloed, snelheid en beveiligingsmiddelen. We sluiten af met een kort laatste hoofdstuk over zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen.

3.1. Perceptie van verkeersongevallen

3.1.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen in vergelijking met andere maatschappelijke thema's

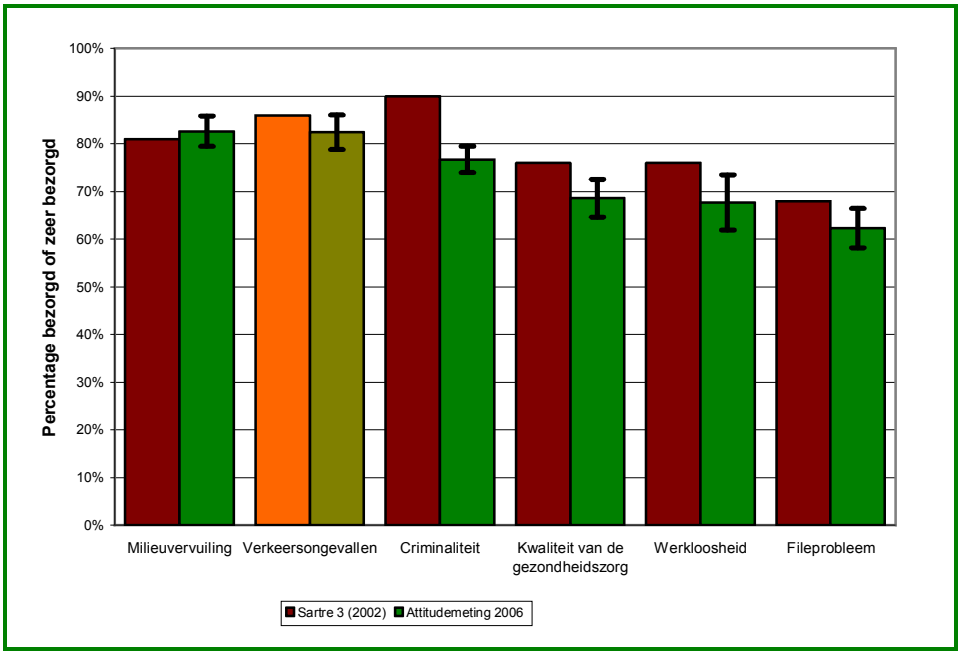
Om na te gaan in hoeverre mensen bezorgd zijn over verkeersongevallen vroegen we om aan te geven hoe bezorgd men is over een aantal actuele maatschappelijke thema's: criminaliteit, milieuvervuiling, verkeersongevallen, enzoverder. Daarbij kon men zijn bezorgdheid uiten door één van de volgende antwoordmogelijkheden aan te geven: zeer bezorgd, redelijk bezorgd, weinig bezorgd of niet bezorgd. Aangezien deze vraag letterlijk werd overgenomen uit het SARTRE-onderzoek plaatsten we onze onderzoeksresultaten telkens naast de recentste in het SARTRE-onderzoek bekomen resultaten [SARTRE 3, waarvan het veldwerk werd uitgevoerd in oktober en november 2002 (cf. SARTRE 3, 2004)]. Het percentage respondenten dat aangaf bezorgd of zeer bezorgd te zijn voor elk thema wordt gerapporteerd in de onderstaande Tabel 2.

Tabel 2. Percentage respondenten dat bezorgd of zeer bezorgd zegt te zijn over verschillende maatschappelijke problemen

Kan u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent.	SARTRE 3 (2002)[3]	**Resultaten 2006**	Onder-grens	Boven-grens	St.Err.
Criminaliteit	90%	**76.73%**	73.98%	79.48%	1.37%
Milieuvervuiling	81%	**82.67%**	79.43%	85.90%	1.62%
Verkeersongevallen	86%	**82.43%**	78.79%	86.06%	1.81%
Kwaliteit van de gezondheidszorg	76%	**68.63%**	64.66%	72.60%	1.98%
Fileprobleem	68%	**62.31%**	58.19%	66.44%	2.06%
Werkloosheid	76%	**67.71%**	61.91%	73.50%	2.89%

Deze resultaten worden in de onderstaande Figuur 1 samengevat in dalende volgorde van bezorgdheid en vergeleken met de resultaten van SARTRE 3 voor België.

Figuur 1: Bezorgdheid over verkeersongevallen in vergelijking met andere actuele maatschappelijke problemen



Uit deze resultaten blijkt duidelijk dat de bestuurders erg bezorgd zijn over verkeersongevallen. Maar liefst 82.4% van de respondenten geeft immers aan bezorgd of zeer bezorgd te zijn over verkeersongevallen. Verkeersongevallen scoren hiermee qua bezorgdheid even hoog als

[3] Cf. SARTRE 3, Part I Report on principal results (Inrets, 2004), p. 191.

milieuvervuiling (82.6%) en hoger dan criminaliteit (76.7%; $F(1, 55) = 9.13$; $p < .01$). De andere thema's leverden telkens tussen de 60 en 70 procent bezorgd-antwoorden op.

Een vergelijking van deze resultaten met het SARTRE 3 onderzoek laat zien dat de bestuurders in 2006 in het algemeen minder bezorgd zijn dan de SARTRE-respondenten in 2002. De relatieve positie van de verschillende thema's blijft wel nagenoeg behouden. Twee lichte uitzonderingen op deze algemene trend zijn dat het thema criminaliteit in 2006 minder zorgen opwekt dan in 2002 en dat het milieu in 2006 meer zorgen opwekt dan in 2002. Voor ons onderzoek is de belangrijkste vaststelling uiteraard dat verkeersongevallen onveranderd veel zorgen opwekken.

De mate waarin men bezorgd is over verkeersongevallen zoals gemeten in onze attitudemeting is niet onmiddellijk vergelijkbaar met de subjectieve kans om slachtoffer te worden van een verkeersongeval zoals dit gemeten werd in de veiligheidsmonitor van de federale politie (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde (2006)), maar de resultaten lopen wel enigszins parallel. In de periode van 2000 tot 2006 schatten volgens de veiligheidsmonitor telkens tussen de 35 en 45 procent van de Belgen de kans om slachtoffer te worden van een verkeersongeval als groot of heel groot in. In vergelijking met de kans om het slachtoffer te worden van diefstal of inbraak ligt deze kans meer dan tien procentpunten hoger. In de top drie van de buurtproblemen die door de veiligheidsmonitor onderzocht werden neemt verkeersveiligheid tevens - naast inbraken - de eerste en de derde plaats in met onaangepaste snelheid en agressief verkeersgedrag. In 2006 vond 60 procent van de Belgen onaangepaste snelheid "helemaal" of "een beetje" een buurtprobleem. Voor agressief verkeersgedrag lag dit percentage op ongeveer 54 procent. Daarnaast beschouwen ook 25 procent van de Belgen aanrijdingen als een buurtprobleem. Vanuit het geheel van de resultaten van de veiligheidsmonitor is het dan ook niet verbazingwekkend dat een zeer grote meerderheid van de Belgische bestuurders ook in ons onderzoek toegeeft bezorgd of zeer bezorgd te zijn om verkeersongevallen.

3.1.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen

Om het gepercipieerde belang van de meest genoemde oorzaken van verkeersongevallen te meten legden stelden we in onze attitudemeting de vraag hierover uit het SARTRE-onderzoek. Voor elk van 15 mogelijke oorzaken van ongevallen moesten de respondenten aangeven of ze nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak zijn van een verkeersongeval. De resultaten van deze vraag zijn samengevat in onderstaande Tabel 3 en Figuur 2. Net zoals in de analyse van SARTRE 3 analyseerden we telkens het percentage respondenten dat aangeeft dat een welbepaalde factor vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak is van verkeersongevallen.

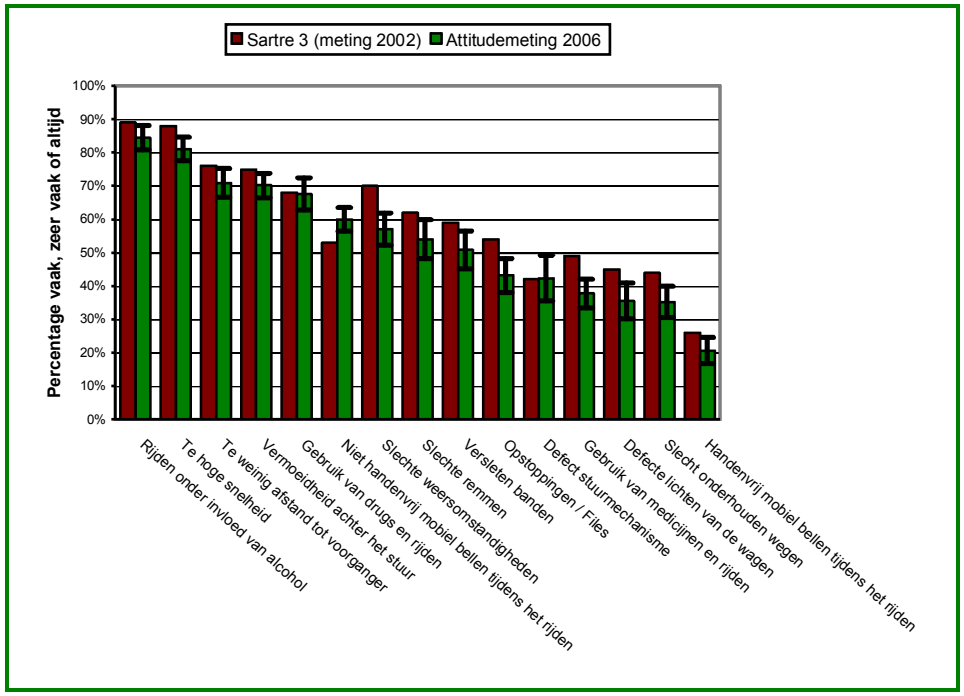
Tabel 3. Percentage respondenten dat denkt dat de ongevalsoorzaak vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak van een verkeersongeval is:

Kan u me voor elke factor aanduiden hoe vaak u denkt dat deze de oorzaak is van verkeersongevallen?	SARTRE 3	**Meting 2006**	Onder-grens	Boven-grens	St.Err.
Vermoeidheid achter het stuur	75%	**70.16%**	66.53%	73.79%	1.81%
Rijden onder invloed van alcohol	89%	**84.45%**	80.77%	88.12%	1.83%
Te weinig afstand tot voorganger	76%	**70.90%**	66.57%	75.24%	2.16%

Te hoge snelheid	88%	**81.07%**	77.51%	84.63%	1.78%
Gebruik van medicijnen en rijden	49%	**37.73%**	33.44%	42.01%	2.14%
Gebruik van drugs en rijden	68%	**67.54%**	62.66%	72.43%	2.44%
Slecht onderhouden wegen	44%	**35.22%**	30.52%	39.93%	2.35%
Niet handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	53%	**59.98%**	56.43%	63.52%	1.77%
Handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	26%	**20.64%**	16.79%	24.48%	1.92%
Opstoppingen / Files	54%	**43.14%**	38.00%	48.28%	2.56%
Slechte weersomstandigheden	70%	**57.09%**	52.26%	61.93%	2.41%
Slechte remmen	62%	**53.97%**	48.16%	59.79%	2.90%
Versleten banden	59%	**50.85%**	45.18%	56.52%	2.83%
Defecte lichten van de wagen	45%	**35.51%**	30.08%	40.93%	2.71%
Defect stuurmechanisme	42%	**42.37%**	35.53%	49.22%	3.42%

Deze resultaten worden in de onderstaande tabel grafisch samengevat in dalende volgorde van gepercipieerd belang als ongevalsoorzaak:

Figuur 2: Perceptie van oorzaken van verkeersongevallen



Uit deze resultaten valt in de eerste plaats op te maken dat het gepercipieerde belang van deze ongevalsoorzaken in vergelijking met SARTRE 3 (meting 2002) nauwelijks verschilt. Los van het feit dat onze percentages globaal genomen systematisch enkele procentpunten onder deze van de meting van SARTRE 3 liggen, blijft de relatieve volgorde van de bevraagde oorzaken immers nagenoeg perfect behouden. Rijden onder invloed van alcohol en te hoge snelheid blijven met percentages boven de 80 procent ook in onze meting de belangrijkste gepercipieerde ongevalsoorzaken, op de voet gevolgd door het onvoldoende afstand houden en vermoeidheid achter het stuur. Ook rijden onder invloed van drugs en niet handenvrij mobiel bellen blijven belangrijke

ongevalsoorzaken volgens onze respondenten.

Volledigheidshalve dienen we hier wel aan toe te voegen dat deze resultaten niet ondubbelzinnig kunnen geïnterpreteerd worden. De vraag "*Kan u me voor elke factor aanduiden hoe vaak u denkt dat deze de oorzaak is van verkeersongevallen?*" kan immers op twee verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Enerzijds kan men zich afvragen in hoeveel procent van alle ongevallen een bepaalde factor (alcohol, snelheid, enz.) een rol speelt. Anderzijds kan men zich ook afvragen hoe groot de kans is om bij aanwezigheid van een bepaalde factor een ongeval te hebben. In de eerste interpretatie zouden slechte remmen statistisch gezien een weinig voorkomende oorzaak van ongevallen moeten zijn. In de tweede interpretatie zouden slechte remmen een frequente oorzaak van ongevallen moeten genoemd worden aangezien een wagen met slechte remmen wellicht ook vaak een ongeluk zal hebben. Het feit dat factoren zoals bijvoorbeeld slechte remmen of versleten banden volgens meer dan 50% van de respondenten vaak tot altijd de oorzaak zijn van verkeersongevallen is begrijpelijker vanuit de tweede interpretatie. Het zou dan ook interessant zijn om in toekomstig onderzoek de interviewers verder te laten doorvragen hoe de respondenten de vraag opvatten.

Op dit moment is echter het belangrijkste gegeven dat het gepercipieerde ongevalsrisico van rijden onder invloed van alcohol, snelheid, onaangepaste afstand en vermoeidheid door meer dan 70 procent van de respondenten terecht gezien worden als een vaak voorkomende ongevalsoorzaken. De Belgische bestuurders lijken met andere woorden een correcte perceptie te hebben van het belang van de verschillende ongevalsoorzaken.

3.2. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen

3.2.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen

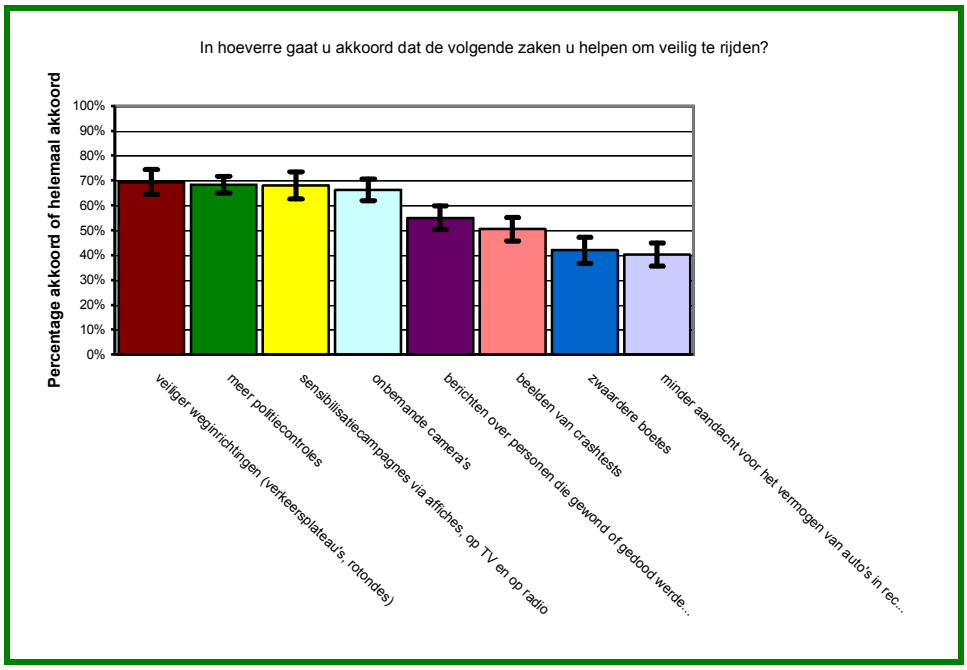
De hogerop gerapporteerde perceptie van ongevalsoorzaken is uiteraard slechts één element van de attitudes van de bestuurders ten aanzien van de verkeersveiligheidsproblematiek. Daarnaast dient ook hun attitude ten aanzien van de maatregelen die door de overheid voorzien worden om de verkeersveiligheid te verbeteren in rekening gebracht worden. In de eerste plaats vroegen we de bestuurders daarom welke maatregelen ze persoonlijk een hulp vinden om veilig te rijden. De bevraagde maatregelen worden opgesomd in de onderstaande Tabel 4 en lopen van boetes en controles over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele maatregelen. In Tabel 4 geven we tevens voor alle bevraagde maatregelen het percentage respondenten dat akkoord (of helemaal) akkoord gaat met de gesuggereerde maatregelen. In Figuur 3 worden deze resultaten voorgesteld in dalende volgorde van subjectieve doeltreffendheid.

Tabel 4. Percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
zwaardere boetes	41.9%	36.7%	47.1%	2.6%
berichten over personen die gewond of	55.0%	50.3%	59.8%	2.4%

gedood werden bij een auto-ongeval				
beelden van crashtests	50.4%	45.7%	55.1%	2.3%
meer politiecontroles	68.3%	64.9%	71.7%	1.7%
minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	40.2%	35.5%	44.9%	2.3%
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	68.0%	62.5%	73.5%	2.7%
onbemande camera's	66.2%	61.9%	70.6%	2.2%
veiliger weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	69.4%	64.4%	74.4%	2.5%

Figuur 3: Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen (percentage akkoord)



Uit deze resultaten blijkt dat voor alle gesuggereerde maatregelen tussen de 40 en de 70 procent van de respondenten akkoord gaan dat deze hen helpen om veilig te rijden. De bestuurders differentiëren als groep dus niet zeer sterk tussen de verschillende maatregelen. Toch zijn er vier maatregelen die er met tussen de 65 en de 70 procent akkoord antwoorden iets bovenuit steken: veiliger infrastructuur, politiecontroles (met inbegrip van onbemande camera's) en sensibilisatiecampagnes. Zwaardere boetes en minder aandacht voor het vermogen van voertuigen worden met ongeveer 40% akkoord antwoorden relatief het minst een hulp gevonden.

Deze resultaten wijzen erop dat het grote publiek op één lijn staat met de overheid voor wat betreft de prioritaire maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Vanuit de overheid wordt immers een geïntegreerd beleid dat tegelijkertijd stoelt op infrastructurele maatregelen, handhaving en sensibilisatie als de oplossing voor het verkeersveiligheidsprobleem naar voor geschoven. Inzake handhaving wordt de klemtoon vooral gelegd op het vergroten van de subjectieve pakkans eerder dan

op de grootte van de boetes. Ook dit aspect lijkt door het grote publiek beaamd te worden.

3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen

In een vijftal vragen werd in de vragenlijst gepeild naar het maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen ten aanzien van vier thema's: snelheid, alcohol, drugs en het dragen van de veiligheidsgordel. De aspecten die daarbij geëvalueerd werden zijn de strengheid van de regels, de moeilijkheid om de regels te respecteren, de duidelijkheid van de regels, de intensiteit van de handhaving en de zwaarte van de straffen. Om al deze elementen binnen een kort tijdsbestek aan bod te laten komen werd telkens aan de respondenten gevraagd voor welk thema's hij een vijftal stellingen al dan niet van toepassing vond (cf. vraag A5 onderaan pagina **Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.** van bijlage 5.4). Om de invloed van systematiek op de antwoorden te vermijden werden sommige vragen in de affirmatieve en andere in de ontkennende vorm gesteld. Bij de interpretatie van de antwoorden dient men dan ook rekening te houden met de algemene tendens van respondenten om affirmatief te antwoorden bij deelname aan survey-onderzoek (cf. e.g. Billiet, 1984, 1996).

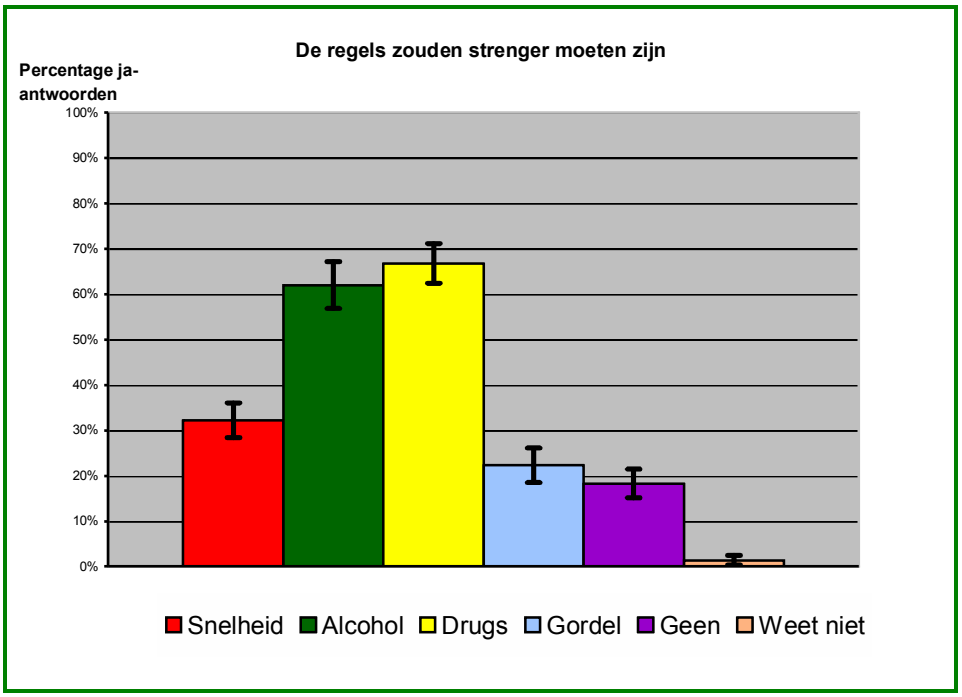
3.2.2.1. Strengheid van de regels

De eerste vraag die aan de respondenten werd voorgelegd was of de regels strenger zouden moeten zijn voor elk van deze thema's. Uit de antwoorden bleek dat de respondenten vinden dat de regels ten aanzien van alcohol en drugs strenger zouden moeten zijn, terwijl ze dit niet vinden van de regels voor snelheid en voor het dragen van de veiligheidsgordel. De resultaten zijn samengevat in de onderstaande Tabel 5 en Figuur 4.

Tabel 5. Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de wetten

De regels zouden strenger moeten zijn voor	Percentage	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	32.26%	28.43%	36.10%	1.91%
Alcohol	62.05%	56.87%	67.23%	2.59%
Drugs	66.82%	62.42%	71.22%	2.19%
Gordel	22.30%	18.49%	26.11%	1.90%
Geen	18.31%	15.18%	21.45%	1.56%
Weet niet	1.41%	0.37%	2.44%	0.52%

Figuur 4: Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de regels



De algemene tendens die uit deze antwoorden blijkt is dan ook dat een meerderheid van 60 à 65 procent voorstander is van een verstrenging van de regelgeving inzake rijden onder invloed, terwijl slechts een minderheid van 22 à 32 procent zich uitspreekt voor het verstrengen van de regels voor snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel. Of dit moet opgevat worden als een algemeen pleidooi voor een verdere verlaging van de wettelijk toegelaten alcohol- en drugslimieten voor alle bestuurders of voor welbepaalde doelgroepen zou dan ook in toekomstig onderzoek moeten onderzocht worden.

3.2.2.2. Moeilijkheid om regels te respecteren

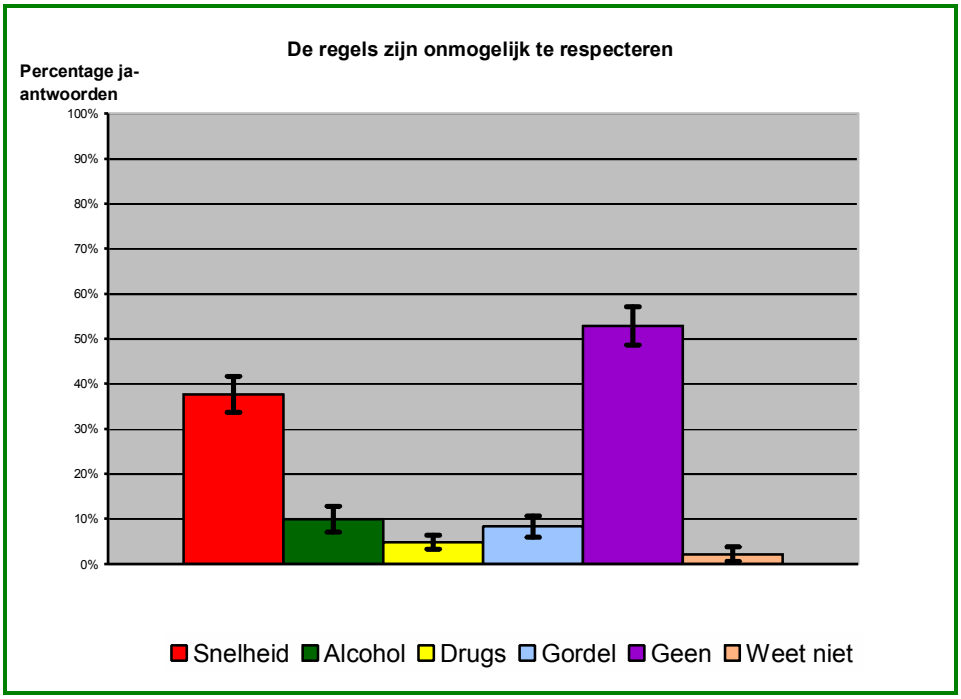
Om te peilen hoe moeilijk men het vindt om de regels te respecteren vroegen we de respondenten of ze het (al dan niet) onmogelijk vonden om de regels te respecteren voor elk van de vier thema's. Uit de antwoorden die in de hieronder gerapporteerde Tabel 6 en Figuur 5 blijkt dat de helft van de respondenten geen enkele moeite ondervindt met het respecteren van de regels. Van de andere helft van de respondenten zeggen de meesten dat ze moeilijkheden ondervinden met het respecteren van de regels inzake snelheid.

Tabel 6. Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren

De regels zijn onmogelijk te respecteren	Percentage	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	37.69%	33.69%	41.68%	2.00%
Alcohol	9.91%	7.01%	12.81%	1.45%
Drugs	4.82%	3.28%	6.36%	0.77%

Gordel	8.25%	5.91%	10.60%	1.17%
Geen	52.88%	48.61%	57.14%	2.13%
Weet niet	2.17%	0.59%	3.74%	0.79%

Figuur 5: Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren



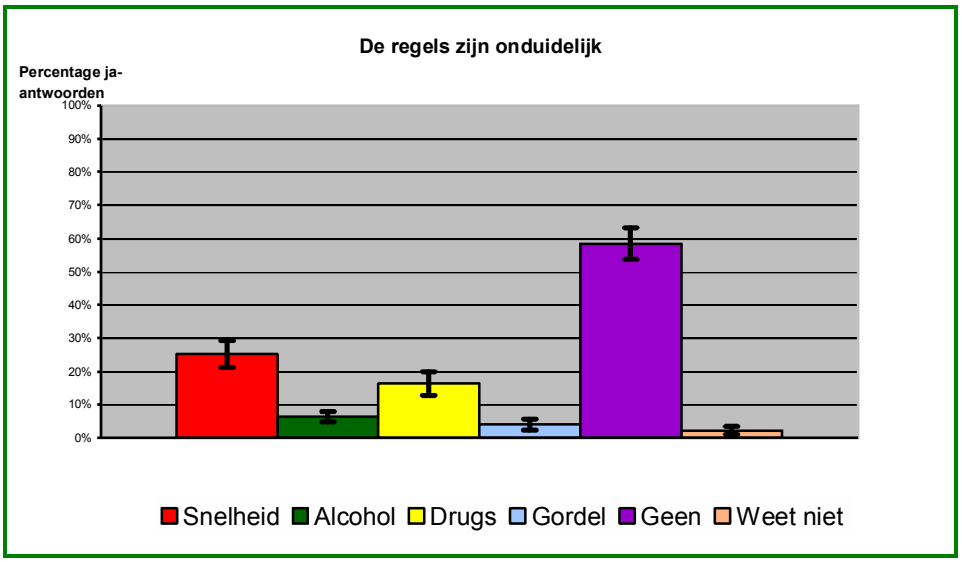
3.2.2.3. Duidelijkheid van de regels

Zoals blijkt uit de resultaten in onderstaande Tabel 7 en Figuur 6 vindt 58% van de respondenten geen van de regels onduidelijk. Het hoogste percentage affirmatieve antwoorden op de stelling dat de regels onduidelijk zijn vonden we bij snelheid (25%) en in mindere mate bij rijden onder invloed van drugs (16%). De regels inzake rijden onder invloed van alcohol en het dragen van de veiligheidsgordel bleken het duidelijkst. Hiervoor werd telkens door minder dan 10 procent van de respondenten affirmatief geantwoord.

Tabel 7. Gepercipieerde duidelijkheid van de regels

De regels zijn onduidelijk	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	25.21%	21.14%	29.29%	2.03%
Alcohol	6.42%	4.90%	7.94%	0.76%
Drugs	16.38%	12.81%	19.96%	1.78%
Gordel	4.04%	2.36%	5.73%	0.84%
Geen	58.42%	53.62%	63.22%	2.40%
Weet niet	2.26%	1.09%	3.44%	0.59%

Figuur 6: Gepercipieerde duidelijkheid van de regels



Dat de zeer eenvoudige regel inzake het dragen van de veiligheidsgordel unaniem als duidelijk wordt ervaren is niet verbazingwekkend. Dat de soms toch moeilijk te interpreteren regel over het maximaal toegelaten alcoholgehalte door bijna niemand als onduidelijk wordt ervaren, zou erop kunnen wijzen dat de bestuurders zich niet fixeren op het berekenen van het aantal glazen dat men nog net wel of net niet meer mag drinken, maar de algemene stelregel aannemen dat men gewoon niet mag drinken indien men wil autorijden. Dit zou trouwens in de lijn liggen van het feit dat een grote groep zich in de eerste vraag uitsprak voor een verstrenging van de regels voor rijden onder invloed. Het toevoegen van een aantal open vragen in toekomstige attitudemetingen zou hierover meer duidelijkheid kunnen creëren.

Een kwart van de bestuurders vindt de regels inzake snelheid onduidelijk. Dit zou kunnen wijzen op een probleem met de signalisatie van de snelheidslimieten. Subjectieve factoren zoals de aangepastheid van de snelheidslimiet aan de perceptie van het risicio in functie van het wegbeeld zoude hierbij ook een rol kunnen spelen. Dat 38% van de bestuurders de regels inzake snelheid onmogelijk te respecteren vindt (cf. resultaten over de moeilijkheid om de regels te respecteren) lijkt daar ook op te wijzen. Aangezien de sociale aanvaarding van snelheidslimieten meer en meer het onderwerp wordt van het publieke debat (cf. Staten-Generaal 2007) zou hierover in toekomstige attitudemetingen bijkomende informatie moeten in gewonnen worden.

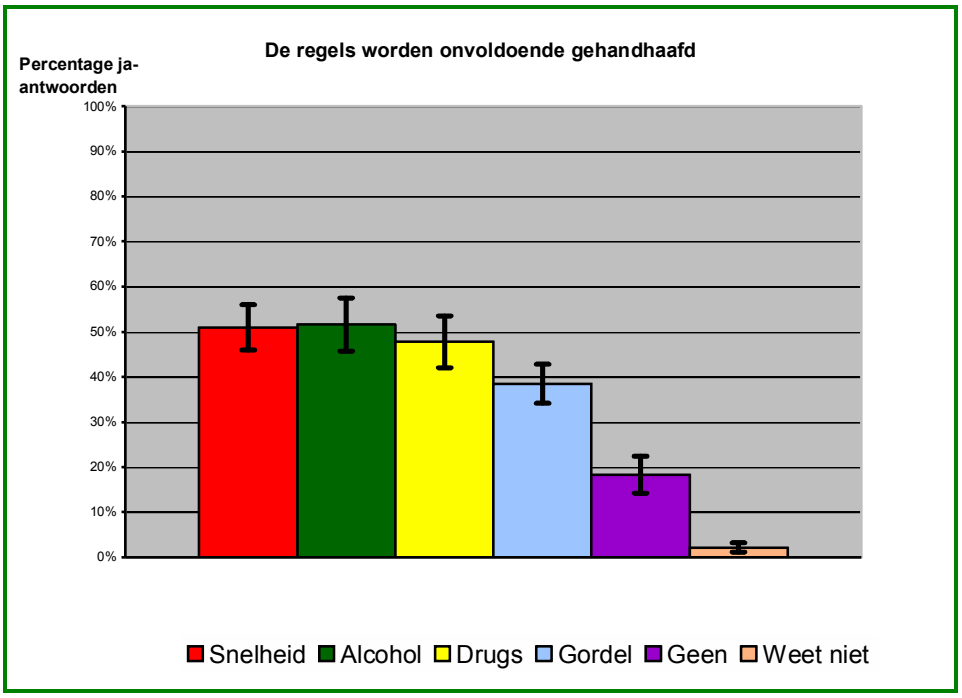
3.2.2.4. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van verkeersregels

Om het maatschappelijk draagvlak voor de actuele handhaving van de verkeersregels te peilen vroegen we aan de respondenten of ze het al dan niet eens waren met de stelling dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. De resultaten voor de vier bevraagde thema's worden gerapporteerd in de onderstaande Tabel 8 en Figuur 7. Uit deze resultaten blijkt dat er een vrij groot maatschappelijk draagvlak bestaat voor een verdere intensivering van de handhaving voor de bekendste thema's.

Tabel 8. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels

De regels worden onvoldoende gehandhaafd	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	50.96%	45.98%	55.95%	2.49%
Alcohol	51.61%	45.69%	57.52%	2.95%
Drugs	47.79%	42.06%	53.53%	2.86%
Gordel	38.42%	34.09%	42.75%	2.16%
Geen	18.30%	14.18%	22.41%	2.05%
Weet niet	2.14%	1.11%	3.18%	0.52%

Figuur 7: Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van verkeersregels



Om en bij de helft van alle respondenten dat de regels meer moeten gehandhaafd worden voor zowel snelheid als rijden onder invloed van alcohol en drugs. Alleen het percentage ja-antwoorden voor de handhaving van de gordeldracht ligt significant lager dan voor alle drie andere thema's. Toch vind nog 38 procent van de respondenten dat ook het dragen van de gordel meer moet gehandhaafd worden. Slechts 18.3 procent van de respondenten vindt de handhaving voor alle voorgelegde thema's voldoende. De antwoorden op deze vragen getuigen dan ook van een vrij algemene oproep tot meer politiecontroles.

3.2.2.5. Evaluatie van de zwaarte van de straffen

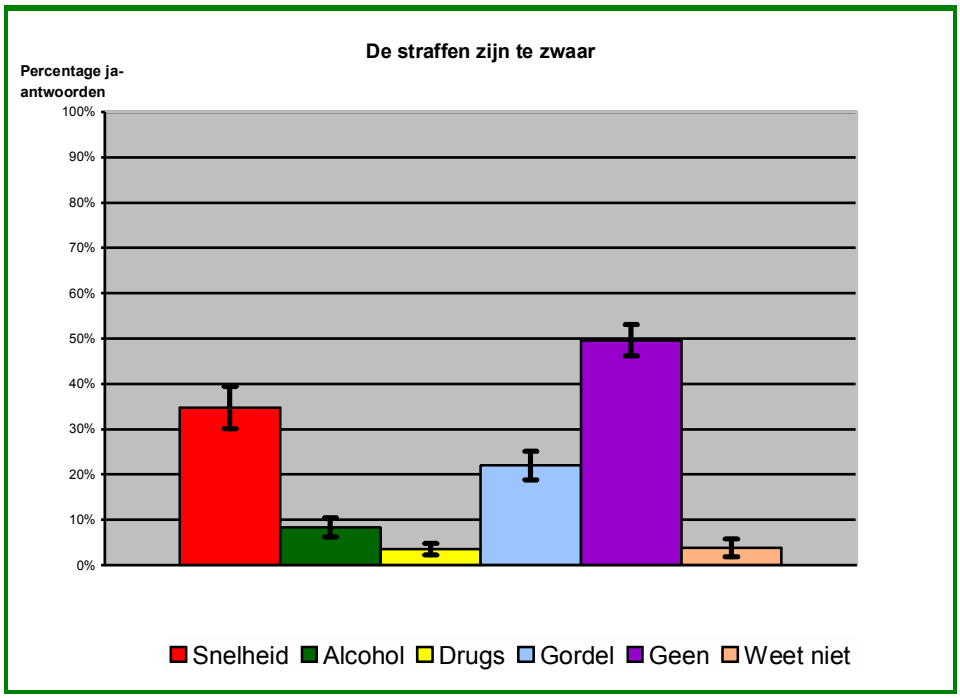
De laatste vraag die gesteld werd betreffende het maatschappelijk draagvlak voor de geldende regels en straffen was of men al dan niet vond of de straffen te zwaar waren. Uit de antwoorden op deze vraag bleek dat de helft van de respondenten de straffen niet te zwaar vond voor geen enkel

thema. Bij de respondenten die wel een thema aangaven bleek snelheid het vaakst genoemd. In totaal vonden 35% van de respondenten de straffen voor te snel rijden te zwaar. De volledige resultaten van deze vraag worden voorgesteld in de onderstaande Tabel 9 en Figuur 8.

Tabel 9. Evaluatie van de zwaarte van de straffen

De straffen zijn te zwaar	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	34.80%	30.16%	39.44%	2.31%
Alcohol	8.35%	6.32%	10.39%	1.01%
Drugs	3.52%	2.26%	4.79%	0.63%
Gordel	21.99%	18.86%	25.13%	1.56%
Geen	49.64%	46.19%	53.10%	1.72%
Weet niet	3.81%	1.87%	5.75%	0.97%

Figuur 8: Evaluatie van de zwaarte van de straffen



Als we alle attitudes tegenover de regels en straffen naast mekaar leggen komt het algemene beeld naar voor dat er bij de bestuurders een groot maatschappelijk draagvlak is voor het gevoerde handhavingsbeleid. Net zoals de beleidsmakers verdedigen de bestuurders een strikte en frequente controle van de verkeersregels en zijn zij geen voorstander van een verdere verstrenging van de straffen. Alleen inzake snelheid heeft een groep van één kwart tot één derde van de bestuurders moeite met de regels en straffen, hetgeen zich uit in het feit dat zij beweren dat de regels onmogelijk te respecteren zijn en dat de regels onduidelijk zijn.

3.2.3. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidscampagnes

3.2.3.1. De BOB-campagne

Op een paar procent na bleken alle bestuurders de BOB-campagne te kennen (96% ja-antwoorden, BI van 94.4 tot 97.2 procent). Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 10 bleek 98 procent te kiezen voor het correcte antwoord (BI van 94.5 tot 97.2 procent) wanneer zij het onderwerp van de BOB-campagne moesten aanduiden tussen vier door onszelf bedachte antwoordalternatieven.

Tabel 10. Meervoudige antwoordkeuze over thema BOB-campagne

Wat is volgens u het onderwerp van de BOB-campagne?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Rijden onder invloed van alcohol	98.00%	97.0%	99.0%	0.53%
Overdreven en onaangepaste snelheid	1.30%	0.3%	2.3%	0.49%
Werving van nieuwe politieagenten	0.20%	0%	0.6%	0.20%
Protest tegen superboetes	0.40%	0%	0.9%	0.23%

Op de vraag welk type campagne (sensibilisatie, handhaving of beide) de BOB-campagne betreft, antwoordde 36.8 procent van de respondenten die het juiste antwoord gaven op de meervoudige antwoordkeuze vraag over het thema van de BOB-campagne dat het een sensibilisatiecampagne betreft, 10 procent dat het een handhavingscampagne betreft en 51.7 procent van de respondenten dat de BOB-campagne zowel een sensibilisatiecampagne als een controlecampagne van de politie betreft. De respectieve betrouwbaarheidsintervallen worden gerapporteerd in de onderstaande Tabel 11.

Tabel 11. Gepercipieerd type campagne BOB-campagne

Wat voor soort campagnes zijn de BOB-campagnes?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Sensibilisatie-campagnes	36.8%	32.1%	41.5%	2.4%
Controlecampagnes van de politie	10.2%	7.2%	13.2%	1.5%
Zowel sensibilisatiecampagnes als controlecampagnes van de politie	51.7%	47.3%	56.1%	2.2%
Weet het niet (niet voorgelezen)	1.0%	0.1%	1.9%	0.5%

De helft van de respondenten lijkt dus doordrongen van het feit dat de BOB-campagne een op twee luiken gebaseerde campagne is waarin sensibilisatie en handhaving hand in hand gaan. Voor een grote groep van 37 procent van de respondenten viel blijkbaar vooral het sensibilisatieluik van de BOB-campagne op.

Het sensibilisatieluik van de BOB-campagne werd door de overgrote meerderheid van de respondenten positief geëvalueerd, zoals blijkt uit de resultaten in de onderstaande in Tabel 12.

Tabel 12. Evaluatie van de BOB-campagne

Wat vindt u van de BOB-campagne als sensibilisatiecampagne?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Zeer slecht	0.37%	0.00%	0.82%	0.23%
Slecht	0.47%	0.00%	0.94%	0.24%
Neutraal	5.64%	3.50%	7.79%	1.10%
Goed	48.35%	44.06%	52.63%	2.19%
Zeer Goed	44.90%	40.00%	49.80%	2.50%
Weet het niet (niet voorgelezen)	0.26%	0.00%	0.60%	0.17%

Een overtuigende meerderheid van 93 procent van de respondenten vindt de BOB-campagne goed of zeer goed als sensibilisatiecampagne, hetgeen aantoont dat er een groot maatschappelijk draagvlak is voor deze campagne.

3.2.3.2. De Gordeldier-campagne

De gordeldiercampagne blijkt iets minder goed gekend dan de BOB-campagne. Op de vraag of men de gordeldiercampagne kent antwoordde 58.2 procent bevestigend (BI van 54.13 % tot 62.37%, St.Err. van 2.1%). Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 13 hieronder is het percentage respondenten dat de gordeldier-campagne ervaart als een sensibilisatie-campagne en/of als een controlecampagne is vergelijkbaar met de respectieve percentages die werden vastgesteld bij de BOB-campagne[4]. Voor alle duidelijkheid dienen we er wel bij te vermelden dat tijdens de voorafgaandelijke vragen over de BOB-campagne na de vraag over het type campagne telkens werd vermeld dat het juiste antwoord op deze vraag was dat de BOB-campagne zowel een sensibilisatie- als een controlecampagne betrof. Dit om er zeker van te zijn dat alle respondenten hetzelfde aspect van de campagne zouden beoordelen in de erop volgende evaluatievraag. Dit zou een effect kunnen gehad hebben op de antwoorden op dezelfde vraag over de Gordeldier-campagne. Of dit het geval is kan alleen onderzocht worden door in de volgende attitudemeting de volgorde van de vragen over de BOB- en gordeldiercampagnes systematisch te variëren.

[4] Deze vraag werd alleen gesteld aan respondenten die het juiste antwoord gaven op een meervoudige antwoordkeuze vraag over het thema van de gordeldiercampagne. Aangezien de antwoordalternatieven bij nader toezien slecht waren gekozen gaan we hier niet verder in op deze resultaten.

Tabel 13. Gepercipieerd type campagne gordeldier-campagne

Wat voor soort campagnes zijn de gordeldier-campagnes?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Sensibilisatie-campagnes	36.46%	31.10%	41.82%	2.73%
Controlecampagnes van de politie	8.60%	5.28%	11.92%	1.69%
Zowel sensibilisatiecampagnes als controlecampagnes van de politie	51.10%	45.67%	56.52%	2.77%
Weet het niet (niet voorgelezen)	3.84%	2.01%	5.68%	0.94%

Net zoals bij de BOB-campagne bleken de bestuurders die de gordeldiercampagne kenden deze positief te evalueren als sensibilisatiecampagne. De resultaten van deze vragen worden hieronder samengevat in Tabel 14.

Tabel 14. Evaluatie van de gordeldier-campagne

Wat vindt u van de gordeldier-campagne als sensibilisatiecampagne?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Zeer slecht	0.79%	0.12%	1.46%	0.34%
Slecht	2.54%	1.03%	4.04%	0.77%
Neutraal	12.53%	9.72%	15.33%	1.43%
Goed	44.03%	39.63%	48.43%	2.24%
Zeer Goed	33.72%	29.12%	38.32%	2.35%
Weet het niet (niet voorgelezen)	6.40%	4.03%	8.77%	1.21%

Bij de gordeldiercampagne bleek wel een groter percentage respondenten niet in staat om een evaluatie uit te drukken (6.3 procent kon geen evaluatie geven). Met 77.7% positieve evaluaties kunnen we toch stellen dat de rond het gordeldier opgebouwde sensibilisatiecampagne door het grote publiek duidelijk geapprecieerd wordt. Dit blijkt ook uit de nagenoeg volledige afwezigheid van negatieve evaluaties (slechts 3.3 %).

3.2.3.3. Het initiatief 'Ik ben voor'

In tegenstelling tot de goed gekende BOB- en gordeldiercampagnes bleek het "ik ben voor"-initiatief nog niet zo goed gekend te zijn: slechts één op vier respondenten bleek het initiatief te kennen (23.3% ja-antwoorden op de vraag of men dit initiatief kent, tegenover 75.6% nee-antwoorden en 1% weet het niet-antwoorden [de respectieve BI's lopen van 19.29% tot 27.39% (St.Err. =2.07%), van 71.4% tot 79.85% (St.Err. =2.16%) en van .36% tot 1.71% (St.Err. =.34%)]. Aangezien "ik ben voor" een zeer recent initiatief betreft waarvoor relatief weinig campagne gevoerd werd is dit ook niet verbazingwekkend. Het feit dat ondanks de relatief geringe media-aandacht voor het initiatief toch 23% van de bestuurders het initiatief kennen kan toegeschreven worden aan het feit dat de timing van het veldwerk van onze attitudemeting gunstig was. Het veldwerk werd namelijk uitgevoerd van eind

februari tot begin juni 2006. Deze periode viel vrijwel volledig net na de "www.ikbenvoor.be / 31 maart 2006"-affichecampagne die langs de autosnelwegen gevoerd werd van 13 februari tot 12 maart 2006[5].

Zoals blijkt uit de resultaten in de onderstaande Tabel 15 evalueerde het kwart van de respondenten dat het initiatief "ikbenvoor" kende dit globaal genomen als positief (51.6%) of neutraal (41.2%).

Tabel 15. Evaluatie van het initiatief "ik ben voor" door respondenten die het kennen (n=232)

Wat vindt u van het initiatief ik ben voor?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Zeer slecht	0.52%	-0.48%	1.52%	0.51%
Slecht	6.04%	0.63%	11.45%	2.76%
Neutraal	41.21%	32.95%	49.47%	4.22%
Goed	42.64%	34.91%	50.36%	3.94%
Zeer Goed	9.60%	5.57%	13.62%	2.05%
Weet het niet (niet voorgelezen)	0.52%	-0.48%	1.52%	0.51%

We kunnen dan ook besluiten dat het initiatief goed uit de startblokken is geschoten. In de volgende attitudemetingen zullen we de evolutie van de bekendheid van het initiatief en de evaluatie ervan door de bestuurders verder opvolgen.

3.2.3.4. Communicatie van de wijziging van de verkeerswet op 31 maart 2006

Strikt genomen was de wijziging van de verkeerswet op 31 maart 2006 weliswaar geen verkeersveiligheidscampagne in strikte zin. Aangezien er toch ruim campagne gevoerd werd om de wetswijzigingen en de rationale erachter aan het brede publiek te kennen te geven hebben we in een aantal specifieke vragen ook gepeild naar de perceptie van de wetwijziging door de bestuurders. Hierbij hebben we zowel inhoudelijke als evaluatieve aspecten bevraagd. Naast de vraag of men van de wijziging op de hoogte was, werd de kennis van de inhoud van de wet getoetst door van een aantal mogelijke veranderingen te vragen of ze deel uitmaakten van de nieuwe verkeerswet. Tenslotte vroegen we om de nieuwe wet te evalueren op een schaal van zeer slecht tot zeer goed. Aangezien het veldwerk liep van februari tot juni 2006 viel de aanpassing van de verkeerswet middenin de periode van het veldwerk. In deel 2 van dit rapport zullen we dan ook analyseren of het tijdstip van het interview een impact had op de kennis en appreciatie van de nieuwe verkeerswet.

KENNIS VAN DE WIJZIGING VAN DE VERKEERSWET

57.9 procent van de respondenten beweerde op de hoogte te zijn van het feit dat de verkeerswet op 31 maart 2006 gewijzigd werd (BI van 50.9 tot 65.0 procent, St.Err. = 3.5%). Om te toetsen hoe het grote publiek de wijzigingen aan de verkeerswet percipieert hebben we vervolgens

[5] cf.http://bivvweb.ipower.be/newsletter/voor_pour/archive/NL/2006%2003%20maart.html

aan de respondenten die ja antwoordden op deze vraag (n = 590) gevraagd wat huns inziens de inhoud van de wijziging aan de verkeerswet was.

WIJZIGINGEN VAN DE VERKEERSWET VAN TOEPASSING VOLGENS DE RESPONDENTEN

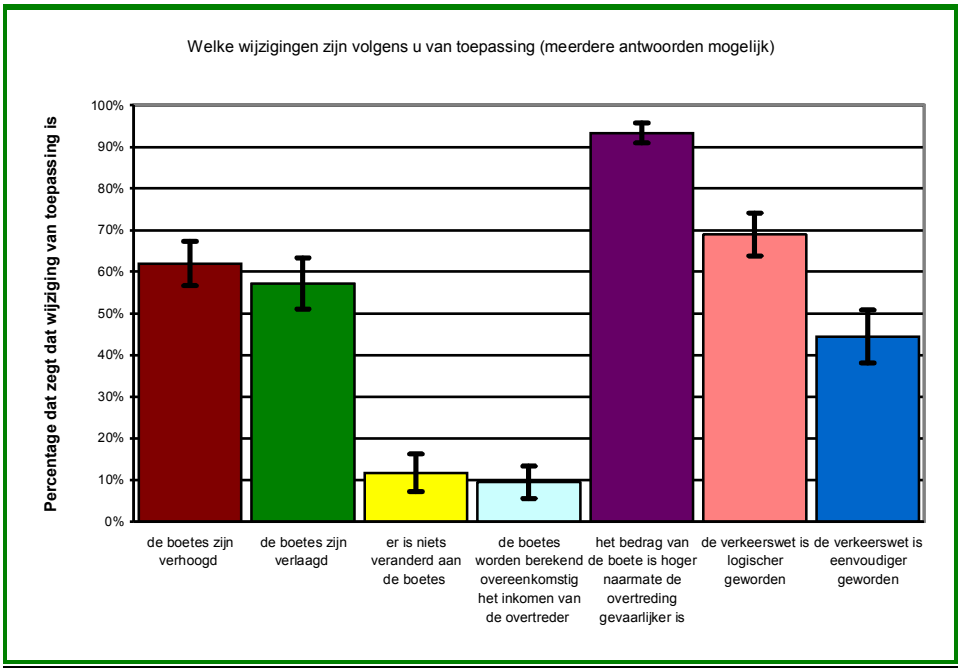
De mogelijke wijzigingen aan de verkeerswet die we lieten beoordelen door de respondenten zijn opgenomen in de onderstaande Tabel 16 met resultaten. Tabel 16 geeft voor elke te beoordelen wijziging het percentage respondenten dat beweerde dat dit een onderdeel vormde van de nieuwe verkeerswet. De percentages in deze tabel zijn gebaseerd op de respondenten die beweerden op de hoogte te zijn van de wijziging van de verkeerswet.

Tabel 16. Percentage respondenten dat aangaf dat de vermelde wijzigingen een onderdeel vormen van de gewijzigde verkeerswet (alleen respondenten die op de hoogte zijn van de wijziging, n=590)

Welke wijzigingen zijn volgens u van toepassing (meerdere antwoorden mogelijk)?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
de boetes zijn verhoogd	61.98%	56.63%	67.33%	2.67%
de boetes zijn verlaagd	57.21%	51.07%	63.34%	3.06%
er is niets veranderd aan de boetes	11.71%	7.21%	16.21%	2.24%
de boetes worden berekend overeenkomstig het inkomen van de overtreder	9.43%	5.55%	13.32%	1.94%
het bedrag van de boete is hoger naarmate de overtreding gevaarlijker is	93.33%	90.88%	95.77%	1.22%
de verkeerswet is logischer geworden	68.98%	63.89%	74.08%	2.54%
de verkeerswet is eenvoudiger geworden	44.47%	38.12%	50.83%	3.17%

In de onderstaande Figuur 9 worden deze resultaten samengevat.

Figuur 9: Gepercipieerde inhoud van de wijziging van de verkeerswet door respondenten (n=590) die beweren op de hoogte te zijn van de wijziging van de verkeerswet



Een op het eerste gezicht contradictorisch resultaat is dat 62 procent beweert dat de boetes verhoogd werden én tegelijkertijd dat 57 procent beweert dat de boetes verlaagd werden. Bij nader toezien blijkt dit evenwel niet zo onmogelijk. Deze percentages zijn de antwoorden op twee afzonderlijke vragen, waardoor respondenten die vonden dat sommige boetes verhoogd werden en sommige boetes verlaagd werden op beide stellingen affirmatief konden antwoorden. Dit bleek ook uit een kruistabel van de antwoorden op beide vragen. 33.7 procent vond dat de boetes zowel verhoogd als verlaagd werden en 14.5 procent vond dat de boetes noch verhoogd noch verlaagd werden.

Het belangrijkste resultaat van deze vraag is echter dat quasi alle bestuurders die op de hoogte waren van de wijziging van de verkeerswet goed geïnformeerd waren over het doel van de wetswijziging. 93.3 procent was immers op de hoogte van het feit dat de grootte van de boetes meer in overeenstemming werd gebracht met het risico verbonden aan de overtreding. 70% vond bovendien dat de verkeerswet logischer geworden was. Dat slechts een minderheid van 44.5 procent de wetswijziging een vereenvoudiging vond was gezien het moment van de bevraging (de maanden net voor en net na de wijzigingen van de verkeerswet) niet verbazingwekkend.

EVALUATIE VAN DE WIJZIGING VAN DE VERKEERSWET

Op een schaal van zeer slecht tot zeer goed evalueerde een meerderheid van 63 procent van de respondenten die op de hoogte waren van de wetwijzinging (n=590) de wijziging van de verkeerswet als goed of zeer goed (BI van 58.2 tot 67.7 procent, St.Err. = 2.4 procent). Slechts een minderheid van 8 procent van de respondenten keurde de wijzigingen van de verkeerswet af (zeer slecht of slecht antwoorden). De overige 29 procent van de respondenten stond neutraal tegenover de aanpassing of had geen mening.

3.3. Subjectieve pakkans en subjectieve strafkans

Voor elk van de vier onderzochte thema's vroegen we telkens om te beoordelen hoe groot de kans was (heel weinig kans tot heel veel kans) om tijdens een typische autorit[6] gecontroleerd te worden (subjectieve pakkans), hoe groot de kans was om een proces-verbaal te krijgen indien de controle positief was (subjectieve kans op proces-verbaal) en hoe groot de kans was om effectief bestraft te worden nadat er een proces-verbaal werd opgesteld (subjectieve kans op straf). Deze opsplitsing van de subjectieve pakkans in drie deelcomponenten werd ingegeven doordat in de attitudemeting van 2003 bleek dat de kans op straf vaak als (zeer) klein werd ingeschat. Door de tussenliggende stappen die nodig zijn om uiteindelijk effectief bestraft te worden expliciet te bevragen hoopten we ditmaal iets meer te weten te komen over de argumenten van respondenten die de kans op straf als klein of zeer klein inschatten.

In wat volgt beschrijven we achtereenvolgens in detail de subjectieve pakkans (groene tabellen) en de subjectieve kans op een proces-verbaal (gele tabellen) en op een effectieve straf (grijze tabellen) voor rijden onder invloed, gordeldracht en snelheid. In het laatste hoofdstuk van deze paragraaf zetten we alle kansen op een rij en vergelijken we deze met de resultaten van de subjectieve pakkans van de attitudemeting van 2003. Aangezien de subjectieve kans op straf in de attitudemeting van 2003 op een andere manier bevraagd werd kunnen deze resultaten niet direct vergeleken worden.

3.3.1. Rijden onder invloed van alcohol

De subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol werd gemeten door de bestuurders de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het rijden onder invloed van alcohol te laten beoordelen. Hiervoor moest men gebruik maken van een antwoordschaal met 5 antwoordmogelijkheden: heel weinig kans, weinig kans, gemiddelde kans, grote kans en zeer grote kans. De subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol wordt samengevat in de onderstaande Tabel 17.

[6] Met uitzondering van de antwoordalternatieven werden onze vragen over de subjectieve pakkans op dezelfde manier gesteld als in het SARTRE-onderzoek.

Tabel 17. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	32.42%	28.30%	36.54%	2.10%
Weinig kans	33.22%	29.82%	36.63%	1.74%
Gemiddelde kans	25.52%	21.49%	29.54%	2.06%
Grote kans	7.12%	5.30%	8.95%	0.93%
Zeer grote kans	1.13%	-0.02%	2.27%	0.59%
Weet niet	0.60%	-0.10%	1.29%	0.36%

Uit deze tabel blijkt net zoals bij de vorige attitudemeting dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol zeer laag ligt. Een meerderheid van 67% schat de kans klein in, en slechts een zeer kleine minderheid van 8 procent schat de kans groot in. De zeer grote kans antwoorden blijven daarbij beperkt tot ongeveer 1 procent van de respondenten. Net zoals in de attitudemeting van 2003 liggen deze resultaten ver onder de doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002. Deze stelden immers tot doel dat:

> *Het niveau van de subjectieve pakkans is ten laatste tegen 2005 van die omvang dat minstens 90% van de Belgische bevolking met rijbewijs vindt dat de kans gepakt te worden wanneer men rijdt onder invloed van alcohol en/of illegale drugs heel groot is, rekening houdend met de ondergrens van een 95%-betrouwbaarheidsinterval, berekend volgens de theorie van de toevalssteekproeven (waarbij de concrete uitwerking van "heel groot" in overeenstemming dient te gebeuren met het Europees onderzoek SARTRE).*

Met één procent "zeer grote kans" antwoorden liggen deze resultaten net zoals in 2003 aan het extreem andere uiterste van het spectrum van antwoordmogelijkheden.

Beter is het gesteld met de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve alcoholcontrole. Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 18 is de meerderheid van de respondenten overtuigd van het feit dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle voor rijden onder invloed van alcohol groot is.

Tabel 18. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen als de controle positief blijkt voor het rijden onder invloed van alcohol	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	10.71%	6.63%	14.79%	2.08%
Weinig kans	11.27%	8.59%	13.95%	1.37%
Gemiddelde kans	15.69%	12.75%	18.63%	1.50%
Grote kans	32.98%	28.09%	37.87%	2.49%
Zeer grote kans	27.89%	23.37%	32.41%	2.30%
Weet niet	1.46%	0.55%	2.37%	0.46%

Ruim 60% van de respondenten denkt dat de kans op een proces-verbaal groot is. Het meest verbazingwekkende is echter dat ruim 20% van de respondenten denkt dat er heel weinig of weinig kans is om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle voor rijden onder invloed. Een op vijf respondenten lijkt er dus met andere woorden vanuit te gaan dat de politie regelmatig positieve alcoholcontroles tussen de vingers kijkt.

De derde vraag over alcohol die aan de respondenten werd voorgelegd was hoe men de kans inschatte dat men ook effectief bestraft zal worden (waarbij gespecificeerd werd dat het hierbij kon gaan om een onmiddellijke inning, een boete, de intrekking van het rijbewijs, gevangenisstraf, openbare dienstverlening enzoverder) nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor rijden onder invloed van alcohol. Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 19 was de inschatting van deze kans van dezelfde grootte-orde als deze voor de kans op een proces-verbaal.

Tabel 19. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is de kans om effectief te worden gestraft nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van alchol	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	10.78%	6.66%	14.90%	2.10%
Weinig kans	9.38%	5.98%	12.79%	1.74%
Gemiddelde kans	15.99%	12.97%	19.00%	1.54%
Grote kans	32.89%	31.06%	34.72%	0.93%
Zeer grote kans	28.98%	27.84%	30.13%	0.59%
Weet niet	1.97%	1.27%	2.67%	0.36%

Net zoals voor de kans op een proces-verbaal schat ongeveer 60% de kans groot in, en ligt het percentage 'kleine kans'-antwoorden rond de 20%. De resultaten over de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle en over de subjectieve kans op een effectieve straf nadat er een proces-verbaal is opgesteld samen bevestigen de lage subjectieve strafkans die in de attitudemeting van 2003 vastgesteld werd. In 2003 werd de subjectieve strafkans echter alleen in zijn globaliteit vastgesteld. De vraag die in 2003 gesteld werd was immers "hoe groot is de kans om effectief gestraft te worden indien de controle positief blijkt voor rijden onder invloed van alcohol". Op basis van de resultaten van de meting van 2006 zien we dat zowel de kans op een proces-verbaal als de kans op straf na een proces-verbaal door rond de 20 procent van de respondenten klein wordt ingeschat. Deze respondenten lijken met andere woorden zowel een probleem te signaleren op het vlak van het politionele optreden als op het vlak van de juridische afhandeling van de processen-verbaal. Dit resultaat vonden we ook terug met betrekking tot rijden onder invloed van illegale drugs.

3.3.2. Rijden onder invloed van illegale drugs

Uit de resultaten in Tabel 20 blijkt dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs nagenoeg op hetzelfde lage niveau ligt dan voor rijden onder invloed van alcohol. Meer dan 70 procent vindt de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs immers klein (heel

weinig of weinig kans) en slechts 8 procent vindt de subjectieve pakkans groot (grote of zeer grote kans). Gegeven dat de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs aanzienlijk kleiner is dan voor rijden onder invloed van alcohol kan men zich afvragen waarom de pakkans voor illegale drugs niet nog lager ligt dan voor rijden onder invloed van alcohol. Dit is wellicht toe te schrijven aan een plafond-effect. De subjectieve pakkans voor alcohol ligt al zo laag dat het nagenoeg onmogelijk is om hier significant kleinere waarden vast te stellen.

Tabel 20. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van illegale drugs

Hoe groot is de kans om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het rijden onder invloed van illegale drugs (Illegale drugs: Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddestoelen)	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	44.75%	39.72%	49.77%	2.56%
Weinig kans	29.86%	26.22%	33.50%	1.86%
Gemiddelde kans	15.99%	13.08%	18.90%	1.49%
Grote kans	6.65%	3.98%	9.33%	1.37%
Zeer grote kans	1.24%	0.48%	2.01%	0.39%
Weet niet	1.51%	0.21%	2.81%	0.66%

Aangezien de Staten-Generaal van 2002 zich hetzelfde doel stelden voor de subjectieve pakkans voor het rijden onder invloed van drugs als voor alcohol (minimum 90% heel grote kans antwoorden tegen 2005) moeten we net zoals bij alcohol concluderen dat de subjectieve pakkans net zoals in 2003 ver onder de beoogde doelstellingen ligt.

De subjectieve kans dat er een proces-verbaal wordt opgesteld na een positieve controle voor rijden onder invloed van illegale drugs wordt weergegeven in onderstaande Tabel 21.

Tabel 21. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor rijden onder invloed van illegale drugs

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen als de controle positief blijkt het rijden onder invloed van illegale drugs	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	16.08%	11.02%	21.15%	2.58%
Weinig kans	11.59%	8.76%	14.42%	1.45%
Gemiddelde kans	14.00%	11.34%	16.65%	1.36%
Grote kans	31.71%	27.93%	35.48%	1.93%
Zeer grote kans	24.07%	19.66%	28.47%	2.25%
Weet niet	2.56%	1.14%	3.98%	0.73%

Deze kans ligt op hetzelfde niveau als voor rijden onder invloed van alcohol. Ook hier zien we dat ruim 27 procent de kans klein inschat dat effectief een proces-verbaal zal opgesteld worden na een positieve controle (bij alcohol was dit 22 procent). Ook de subjectieve kans op straf na een proces-verbaal voor rijden onder invloed van illegale drugs is volledige vergelijkbaar met de subjectieve kans op straf voor rijden onder invloed van alcohol. Deze kans wordt samengevat in de onderstaande Tabel 22.

Tabel 22. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor rijden onder invloed van illegale drugs

Hoe groot is de kans om effectief te worden gestraft nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van illegale drugs	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	14.68%	9.55%	19.82%	2.62%
Weinig kans	10.80%	7.88%	13.71%	1.49%
Gemiddelde kans	15.22%	12.10%	18.34%	1.59%
Grote kans	30.72%	26.04%	35.41%	2.39%
Zeer grote kans	25.77%	21.41%	30.13%	2.22%
Weet niet	2.80%	0.97%	4.62%	0.93%

Slechts één vierde van de respondenten is er dus van overtuigd dat de kans zeer groot is dat een proces-verbaal effectief zal leiden tot een straf. 25 procent van de respondenten schat deze kans klein of zeer klein in.

3.3.3. Het dragen van de veiligheidsgordel

Met rond de 50 procent kleine kans antwoorden (heel weinig of weinig kans) en slechts 17 procent grote (of zeer grote) kans antwoorden ligt de subjectieve pakkans voor het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder en zijn/haar passagiers merkelijk hoger dan voor rijden onder

invloed van alcohol of illegale drugs. Deze resultaten worden samengevat in onderstaande Tabel 23. Een vergelijking van de subjectieve pakkans voor alle thema's is opgenomen in Figuur 10.

Tabel 23. Subjectieve kans op controle voor het dragen van de veiligheidsgordel

Hoe groot is de kans om te worden gecontroleerd door de politie op het het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers)	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	22.38%	18.41%	26.35%	2.03%
Weinig kans	29.82%	26.62%	33.01%	1.63%
Gemiddelde kans	30.15%	26.24%	34.06%	2.00%
Grote kans	13.73%	10.88%	16.57%	1.45%
Zeer grote kans	3.21%	1.72%	4.70%	0.76%
Weet niet	0.72%	0.00%	1.48%	0.39%

De subjectieve kans dat er een proces-verbaal wordt opgesteld na een positieve controle voor het niet dragen van de veiligheidsgordel wordt gerapporteerd in de onderstaande Tabel 24.

Tabel 24. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor het niet dragen van de veiligheidsgordel

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen voor het niet dragen van de gordel	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	12.53%	8.72%	16.35%	1.95%
Weinig kans	19.30%	15.81%	22.78%	1.78%
Gemiddelde kans	26.10%	21.70%	30.49%	2.24%
Grote kans	27.64%	23.94%	31.34%	1.89%
Zeer grote kans	13.02%	9.77%	16.27%	1.66%
Weet niet	1.41%	0.36%	2.45%	0.53%

De kans op een proces-verbaal voor het niet dragen van de gordel ligt zoals verwacht merkelijk lager dan voor alcohol en drugs. Bij alcohol observeerden we 20 procent kleine kans antwoorden, terwijl dit voor de gordel rond de 30 procent ligt. Ook het percentage grote kans antwoorden verschilt overeenkomstig: waar bij alcohol nog ongeveer 60% grote kans antwoorden werden vastgesteld ligt dit met ongeveer 40% voor de gordeldracht duidelijk lager. Deze resultaten bevestigen de hypothese uit de attitudemeting van 2003 dat sommige respondenten er van uitgaan dat de politie soms een oogje toeknijpt bij het vaststellen van overtredingen tegen de gordeldraagplicht en de overtreder er soms vanaf komt met een waarschuwing.

De subjectieve kans op straf na een proces-verbaal voor het niet dragen van de veiligheidsgordel wordt gerapporteerd in Tabel 25 hieronder.

Tabel 25. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor het niet dragen van de gordel

Hoe groot is de kans om effectief te worden gestraft nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het niet dragen van de gordel	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	18.19%	12.98%	23.41%	2.66%
Weinig kans	19.20%	16.31%	22.08%	1.47%
Gemiddelde kans	20.64%	17.28%	24.00%	1.72%
Grote kans	24.57%	21.30%	27.84%	1.67%
Zeer grote kans	16.03%	12.19%	19.87%	1.96%
Weet niet	1.37%	0.34%	2.40%	0.53%

Slechts 40 procent van de respondenten is er van overtuigd dat de kans groot is dat een proces-verbaal effectief zal leiden tot een straf. Bijna veertig procent van de respondenten schat deze kans klein of zeer klein in. Dit zou erop kunnen wijzen dat respondenten onvoldoende een onderscheid maken tussen de kans dat er een proces-verbaal zal opgesteld worden en de kans dat het proces-verbaal effectief ook met een straf zal opgevolgd worden voor gordeldracht. In onze toekomstige attitudemetingen zullen we respondenten die één van beide aspecten van de subjectieve strafkans klein inschatten daarover enkele bijkomende open vragen. Los van de precieze argumentatie voor de subjectieve pakkans kunnen we echter concluderen dat de subjectieve strafkans voor het niet dragen van de veiligheidsgordel nog meer dan voor rijden onder invloed onverklaarbaar laag ligt. Een effectieve handhaving is immers alleen mogelijk indien de vastgestelde overtredingen ook systematisch bestraft worden. Het is alvast de subjectieve indruk van de ondervraagde bestuurders dat dit niet steeds het geval is. Om de impact van het gevoerde handhavingsbeleid te vergroten lijkt het dan ook aangewezen om ook voldoende aandacht te hebben voor de subjectieve strafkans.

3.3.4. Het respecteren van de snelheidsbeperkingen

Met 12.7 % zeer grote kans antwoorden, 33% grote kans antwoorden en slechts 20% kleine kans (heel weinig en weinig kans antwoorden samen) blijkt dat de subjectieve pakkans voor het niet respecteren van de snelheidsbeperkingen het hoogst te liggen van alle vier thema's. Deze resultaten worden samengevat in Tabel 26 hieronder. Van alle onderzochte thema's was de subjectieve pakkans voor snelheid ook in 2003 de grootste. Gegeven de inspanningen om snelheidscontroles verder op te drijven en te automatiseren is dit niet verwonderlijk. Gegeven de alomtegenwoordigheid van flitscamera's, aankondigingen van snelheidscontroles op de radio en controles met radars op het terrein ligt het percentage kleine kans antwoorden van 20% zelfs nog aan de hoge kant. Ook 34% van de respondenten schatten de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen maar als gemiddeld in.

Tabel 26. Subjectieve kans op controle voor het naleven van de snelheidsbeperkingen

Hoe groot is de kans tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbewaakte flitscamera´s)	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	7.24%	4.37%	10.11%	1.46%
Weinig kans	12.22%	9.28%	15.15%	1.50%
Gemiddelde kans	34.24%	31.01%	37.47%	1.65%
Grote kans	33.05%	29.33%	36.77%	1.90%
Zeer grote kans	12.74%	10.00%	15.48%	1.40%
Weet niet	0.52%	-0.17%	1.21%	0.35%

Deze resultaten liggen in de lijn van het feit dat 50% van de respondenten vinden dat snelheid nog steeds onvoldoende wordt gehandhaafd (cf. hoofdstuk 3.2.2.4).

De subjectieve kans dat er een proces-verbaal wordt opgesteld na een positieve snelheidscontrole wordt weergegeven in Tabel 27.

Tabel 27. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	4.77%	1.59%	7.96%	1.62%
Weinig kans	5.95%	4.03%	7.87%	0.98%
Gemiddelde kans	18.31%	14.22%	22.39%	2.08%
Grote kans	37.99%	33.58%	42.39%	2.25%
Zeer grote kans	32.09%	27.20%	36.98%	2.50%
Weet niet	0.89%	0.13%	1.65%	0.39%

In vergelijking met de overige drie thema's ligt de subjectieve kans op een proces-verbaal voor snelheidsovertredingen iets hoger dan de kans voor alcohol en drugs en significant hoger dan voor het niet dragen van de veiligheidsgordel. Met slechts 10 procent "heel weinig kans" of "weinig kans" antwoorden lijken de respondenten aan te geven dat ze de kans op het oplopen van een proces-verbaal na een positieve controle voor snelheidsovertredingen relatief hoog vinden. Een mogelijke verklaring hiervoor zou kunnen liggen in de doorgedreven automatisering van de vaststelling van snelheidsovertredingen.

De subjectieve kans op straf na een proces-verbaal voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen wordt hieronder weergegeven in Tabel 28.

Tabel 28. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen

Hoe groot is de kans om effectief te worden gestraft nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	6.60%	2.45%	10.74%	2.12%
Weinig kans	7.75%	4.92%	10.57%	1.44%
Gemiddelde kans	16.18%	12.75%	19.60%	1.75%
Grote kans	32.46%	28.66%	36.26%	1.94%
Zeer grote kans	35.82%	29.79%	41.85%	3.08%
Weet niet	1.20%	0.41%	2.00%	0.41%

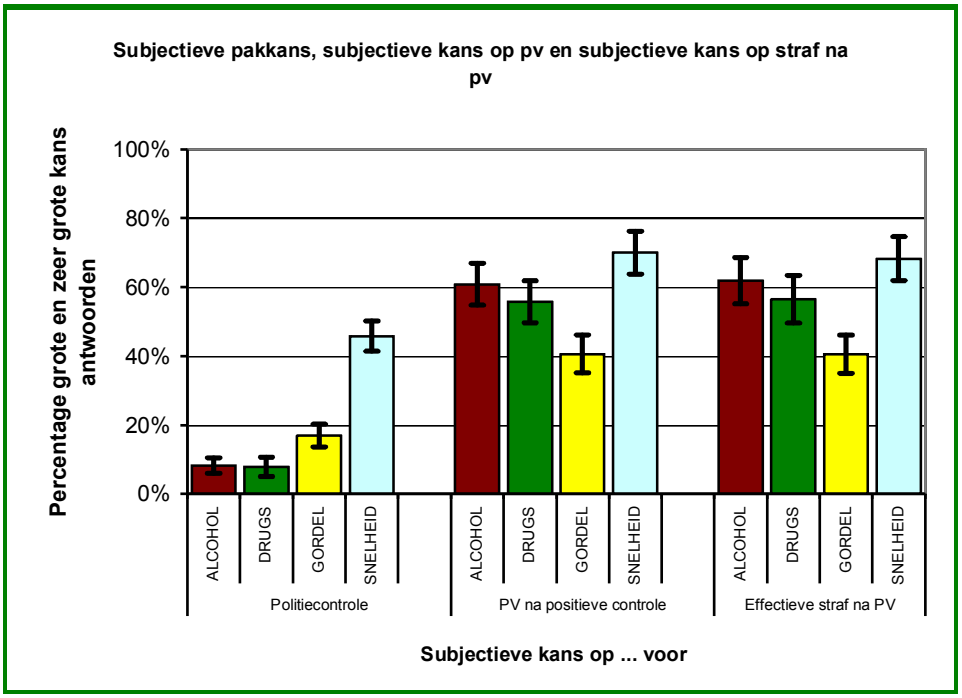
De kans om effectief bestraft te worden nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen ligt globaal genomen ongeveer op het niveau van alcohol en drugs en net zoals de subjectieve kans op een proces-verbaal signifcant hoger dan voor het niet dragen van de veiligheidsgordel.

3.3.5. Vergelijking van subjectieve pakkans en subjectieve strafkans

Alhoewel het moeilijk is om antwoorden met meervoudige antwoordcategorieën direct met mekaar te vergelijken hebben we de subjectieve kansen voor elk van de vier thema's samengevat in de onderstaande Figuur 10 op basis van het percentage grote kans antwoorden voor alle thema's. De in deze figuur opgenomen betrouwbaarheidsintervallen geven een goed beeld van de onderlinge verhoudingen van de verschillende subjectieve pak- en strafkansen. Dit algemene beeld kunnen we als volgt samenvatten:

- met uitzondering van snelheid ligt de subjectieve pakkans voor alle thema's aan het kleine kans uiterste van het spectrum. De bestuurders beseffen zich met andere woorden dat de kans zeer klein is dat ze voor rijden onder invloed of het niet dragen van de gordel zullen gecontroleerd worden.
- de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle en de subjectieve kans op straf nadat er een proces-verbaal werd opgesteld liggen voor elk van de thema's op bijna exact hetzelfde niveau. Dit zou erop kunnen wijzen dat de bestuurders onvoldoende onderscheid maken tussen deze twee vragen. Aangezien de vraag zelf moeilijk nog explicieter of nog duidelijker kon gesteld worden (cf. vragenlijst in bijlage) moeten we echter aannemen dat - los van mogelijke methodologische of psychologische verklaringen - onze resultaten erop wijzen dat de autobestuurders er niet van overtuigd zijn dat alle vastgestelde overtredingen ook effectief zullen bestraft worden.

Figuur 10: Subjectieve pakkans, subjectieve kans op een proces-verbaal na een overtreding en subjectieve kans op straf na het opstellen van een proces-verbaal

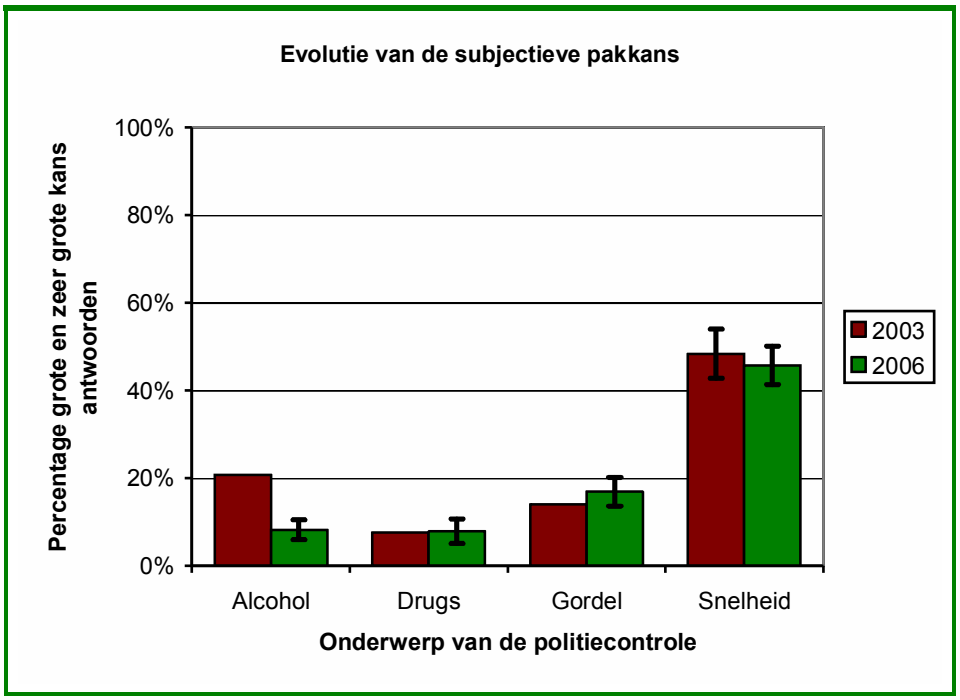


3.3.6. Evolutie van de subjectieve pakkans

Aangezien de subjectieve pakkans op dezelfde manier werd bevraagd in 2003 en 2006 kunnen we ons door deze resultaten naast mekaar te zetten een beeld vormen van de evolutie van de subjectieve pakkans in de loop van de voorbije drie jaar[7]. In de onderstaande Figuur 11 wordt voor beide jaren voor de vier thema's het percentage grote en zeer grote kans antwoorden samen weggegeven.

[7] Zoals vermeld in de inleiding van hoofdstuk 3.3 (p. 25) was dit niet mogelijk voor de subjectieve strafkans omwille van een aangepaste vraagstelling in de meting van 2006.

Figuur 11: Evolutie van de subjectieve pakkans van 2003 tot 2006



Uit Figuur 11 valt duidelijk op te maken dat de subjectieve pakkans voor alle thema's in 2006 ongeveer op hetzelfde niveau liggen als in 2003, met uitzondering van de subjectieve kans om gecontroleerd te worden op het rijden onder invloed van alcohol, die zelfs nog meer dan 10 procentpunten gezakt is tegenover drie jaar geleden. Ondanks het feit dat er sinds 2003 elk jaar meer dan honderdduizend ademtests werden afgenomen in de BOB-campagne[8] blijft de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol zeer laag liggen en nam deze tussen 2003 en 2006 nog verder af. Om de doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 te halen (90% zeer grote kans antwoorden) zal de intensiteit van de controles (objectieve pakkans) nog verder moeten opgevoerd worden. Hiertoe moeten in de eerste plaats volledige data over het aantal uitgevoerde ademalcoholcontroles verzameld en beschikbaar gesteld worden. Op dit moment is immers nog steeds niet bekend hoeveel alcoholcontroles er buiten het kader van de BOB-campagne uitgevoerd werden. De verdere daling van de subjectieve pakkans lijkt erop te wijzen dat dit aantal de laatste jaren is gedaald. In de Staten-Generaal van 2002 werd aanbevolen om jaarlijks één bestuurder op tien op rijden onder invloed van alcohol te controleren. Onze resultaten over het zelfgerapporteerde aantal alcoholcontroles die verderop gerapporteerd worden wijzen erop dat dit aantal niet gehaald wordt. Daarenboven werd deze doelstelling door de Staten-Generaal van 2007 geactualiseerd tot het jaarlijks controleren van één bestuurder op drie[9]. Daarnaast zijn er ook bijkomende inspanningen nodig op het

[8] Cf. Definitieve resultaten eindejaarcontroles 2007: http://www.ikbenvoor.be/uploadedFiles/IkBenVoor/Burgers/Nieuws/definitieve%20resultaten%200607.pdf)

[9] Cf. Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007). Dossier rijden onder invloed van alcohol, p. 15. Cf. http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20alcohol%20DEF.pdf.

vlak van sensibilisatie en communicatie over controlecampagnes om de bestuurders te doordringen van het feit dat de kans op controle voor bijvoorbeeld rijden onder invloed reëel is.

3.4. Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed

3.4.1. Kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet

Net als in 2003 werd naar de kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet gepeild door een meervoudige antwoordkeuzevraag te stellen naar de grootte van de wettelijke bloedalcohollimiet. Deze limiet werd zowel uitgedrukt in gram per liter bloed als in milligram per liter uitgeademde lucht. In de onderstaande Figuur 12 wordt de manier waarop de vraag gesteld werd geïllustreerd[10].

Figuur 12: Vraagstelling van vraag naar wettelijke bloedalcohollimiet

Wat is de wettelijke alcohollimiet in het bloed (in gram per liter bloed)?
Vanaf deze limiet begaat u een overtreding.

1.5 gram/liter bloed (of ‰) – 0.65 milligram/liter uitgeademde lucht
0.5 gram/liter bloed (of ‰) - .022 milligram/liter uitgeademde lucht
0.8 gram/liter bloed (of ‰) - 0.35 milligram/liter uitgeademde lucht
0.2 gram/liter bloed (of ‰) – 0.09 milligram/liter uitgeademde lucht
1.2 gram/liter bloed (of ‰) – 0.52 milligram/liter uitgeademde lucht
Weet het niet (niet lezen)
Weigert te antwoorden (niet lezen)

Onderstaande Tabel 29 geeft het percentage antwoorden voor elke antwoordmogelijkheid.

Tabel 29. Kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet

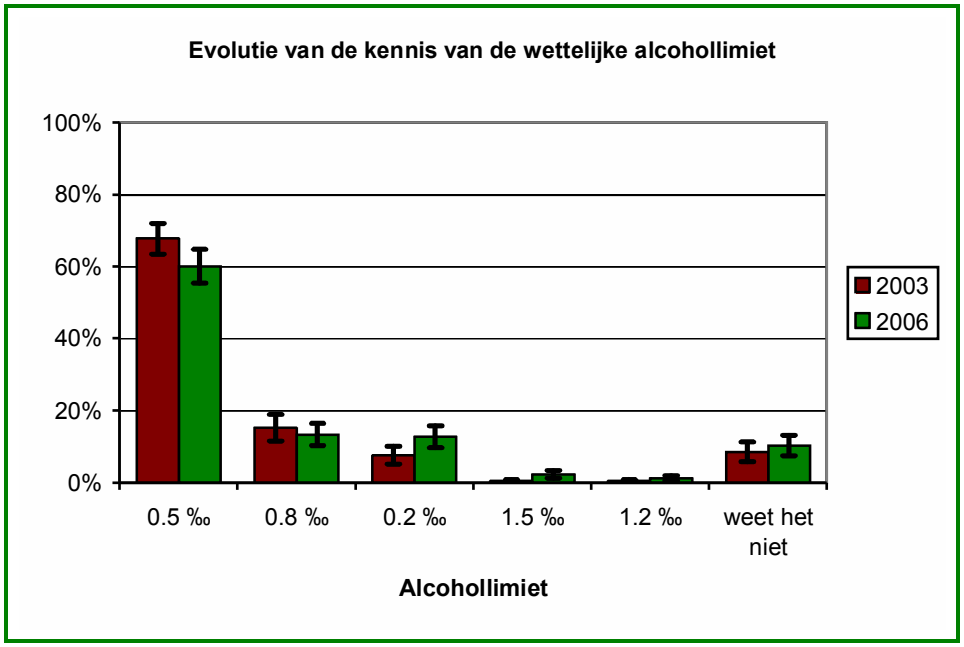
Wettelijke bloedalcohollimiet	2006	2003	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
0.2 ‰	12.71%	7.60%	9.66%	15.76%	1.56%
0.5 ‰	60.06%	67.80%	55.41%	64.70%	2.37%
0.8 ‰	13.35%	15.20%	10.32%	16.39%	1.55%
1.2 ‰	1.22%	0.40%	0.46%	1.97%	0.38%
1.5 ‰	2.34%	0.50%	1.22%	3.46%	0.57%
Geen antwoord	10.33%	8.50%	7.50%	13.16%	1.44%

Uit Tabel 29 blijkt dat 60% van de Belgische bestuurders de wettelijke bloedalcohollimiet van 0.5‰ kent. Net zoals in de attitudemeting van 2003 blijft meer dan 10% van de bestuurders de vroegere alcohollimiet van 0.8 promille aanduiden als de wettelijke alcohollimiet. Een andere 10 procent kon ondanks aandringen geen antwoord geven op deze meervoudige antwoordkeuzevraag en een laatste 10 procent van de respondenten denkt dat de wettelijke limiet op 0.2 promille ligt.

[10] We wijzen er nogmaals op dat de enquête volledig mondeling werd afgenomen.

In de onderstaande Figuur 13 vergelijken we de antwoorden op de meervoudige antwoordkeuzevraag met de attitudemeting van 2003.

Figuur 13: Evolutie van de kennis van de wettelijke alcohollimiet van 2003 tot 2006



Uit deze vergelijking valt op te maken dat de huidige resultaten volledig in de lijn liggen van de vorige attitudemeting. Op basis van de betrouwbaarheidsintervallen kunnen we besluiten dat er geen significante verschillen zijn tussen de percentages antwoorden in de respectieve categorieën voor 2003 en 2006. Het feit dat de daling van het percentage juiste antwoorden 7.7 procentpunten bedraagt noopt wel tot het aandachtig monitoren van verder evoluties inzake de kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet. Bovendien stellen we in 2006 net zoals in 2003 vast dat een vrij grote groep respondenten de vroegere alcohollimiet van 0.8 promille blijft aanduiden als het correcte antwoord. Op basis van dit resultaat dient de noodzaak om de huidige geldende alcohollimieten nogmaals door middel van een sensibilisatiecampagne onder de aandacht te brengen overwogen te worden.

Om deze resultaten te nuanceren moeten we er tenslotte op wijzen dat de kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet zoals deze gemeten werd met onze meervoudige antwoordkeuzevraag op zichzelf slechts een beperkte draagwijdte heeft. In de eerste plaats zegt de theoretische kennis van het juiste toegelaten alcoholpercentage niets over het aantal glazen dat men denkt dat daarmee correspondeert. Daarenboven hoeft een geheelonthouder of iemand die nooit een druppel alcohol drinkt als hij rijdt de wettelijke alcohollimiet in principe helemaal niet te kennen.

3.4.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol

Door te vragen hoeveel dagen men de afgelopen 30 dagen met de auto heeft gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage peilden we naar het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van

alcohol. In de onderstaande Tabel 30 splitsten we het aantal gerapporteerde dagen op in een vijftal brede categorieën:

Tabel 30. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele dag	87.77%	85.34%	90.20%	1.24%
1 à 5 dagen	10.78%	8.64%	12.91%	1.09%
6 à 10 dagen	1.23%	0.21%	2.24%	0.52%
11 of meer dagen	0.23%	-0.05%	0.50%	0.14%

88 procent van de respondenten verklaarde geen enkele keer onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. Dit wil zeggen dat maar liefst 12 procent van de respondenten toegaf wel één of meerdere keren onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. De overgrote meerderheid daarvan één tot maximaal vijf dagen. Het gemiddelde aantal dagen waarop men onder invloed heeft gereden bedroeg 0.33 dagen voor de totale groep respondenten (dus inclusief de nul-antwoorden, BI van .23 tot .45 dagen).

Aangezien het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol in de attitudemeting van 2003 bevraagd werd door te vragen hoe vaak (van nooit of zelden over soms en vaak tot zeer vaak en altijd) men de legale limiet respecteerde kunnen deze resultaten niet vergeleken worden. Alhoewel onze resultaten ook niet direct met de resultaten van SARTRE 3 kunnen vergeleken worden, kunnen we wel vaststellen dat onze resultaten de resultaten van SARTRE 3 niet tegenspreken. In 2002 bleek volgens SARTRE 3 5.8 procent van de Belgische bestuurders in de afgelopen week één of meerdere keren auto gereden te hebben terwijl zij "mogelijk over de legale limiet" zaten (SARTRE 3, 2004, p. 36).

Om de doelstelling van de Staten-Generaal van 2002 te evalueren dat op geen enkel moment van de week meer dan 3% van de bestuurders de legale alcohollimiet overschrijden volstaan zelfgerapporteerde gegevens niet. Deze doelstelling kan alleen geëvalueerd worden door een adequate gedragsmeting. Uit de resultaten van de gedragsmeting van 2005 blijkt dat deze doelstelling niet gehaald wordt op weekendnachten (cf. Staten Generaal, 2007b, p. 17; Scheers, 2007, p. 24). Op weekendnachten reed 7 procent van de bestuurders onder invloed, op weekenddagen en weeknachten rond de 2.5 procent en op weekdagen rond de 1 procent.

Met inachtneming van de gevoeligheid van onze zelfgerapporteerde resultaten aan de tendens om sociaal wenselijk te antwoorden kunnen deze wel een idee geven van de spreiding van het rijden onder invloed binnen de totale populatie bestuurders. Indien uit gedragsmetingen blijkt dat gemiddeld ongeveer 3 procent van de bestuurders onder invloed rijdt kunnen deze gegeven net zo goed afkomstig zijn van een kleine groep bestuurders die zeer veel onder invloed rijdt dan van een groep van 80 procent van de bestuurders die allemaal wel eens onder invloed rijden. Het feit dat 12 procent van de bestuurders aangeeft in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben wijst erop dat het rijden onder invloed eerder een vrij verbreide slechte gewoonte lijkt te zijn.

3.4.3. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans: gerapporteerde ademalcoholcontroles in het afgelopen jaar

Tenslotte vroegen we ook aan de respondenten hoe vaak ze gedurende het afgelopen jaar aan een ademtest werden onderworpen. In de onderstaande Tabel 31 rapporteren we hoeveel respondenten geen, één of meerdere ademtests hebben ondergaan in het afgelopen jaar.

Tabel 31. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans: Ademtests afgelegd in de afgelopen 12 maanden

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Nooit	92.49%	90.89%	94.09%	0.82%
Eén keer	6.19%	4.54%	7.83%	0.84%
Meerdere keren	1.32%	0.49%	2.15%	0.42%

Uit deze resultaten bleek dat 7.5 procent van de respondenten één of meerdere ademalcoholtests hadden ondergaan in het afgelopen jaar (gecombineerd BI van 5.87% tot 9.15%). Dit percentage is opvallend hoog in vergelijking met de attitudemetingen van 2003. In deze meting werd namelijk de vraag gesteld hoe vaak men in zijn leven al gecontroleerd is geweest voor het rijden onder invloed van alcohol. Hieruit bleek dat in 2003 slechts 24% van de respondenten ooit gecontroleerd werd. Dat nu in één jaar tijd (de afgelopen 12 maanden waarnaar de vraag refereert) al één derde van dit aantal (7.5% gecontroleerd in het laatste jaar vergeleken met 24% in het hele leven) gecontroleerd werd zou kunnen wijzen op een mogelijke substantiële verhoging van het aantal politiecontroles voor rijden onder invloed van alcohol. Aangezien de Staten-Generaal van 2002 ernaar streven om jaarlijks minstens één autobestuurder op tien te controleren voor rijden onder invloed van alcohol dient de evolutie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans de komende jaren eveneens opgevolgd te worden[11]. Het feit dat de subjectieve pakkans spijts deze controles ver onder de gestelde doelstellingen blijft (zie hoger) wijst er tevens op dat de doelstellingen om jaarlijks één bestuurder op tien te controleren ruim onvoldoende is om de doelstellingen voor de subjectieve pakkans te halen.

3.4.4. Rijden onder invloed van illegale drugs

Naast onze bevraging van de subjectieve pakkans en de subjectieve strafkans voor rijden onder invloed van illegale drugs bevroegen we ook het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van illegale drugs. Hiertoe vroegen we de respondenten hoeveel dagen van de voorbije maand (30 dagen) ze

[11] Het verband tussen de subjectieve pakkans en het al dan niet ondergaan hebben van een ademalcoholtest in het afgelopen jaar zal in latere analyses onderzocht worden.

onder invloed van illegale drugs gereden hadden. De antwoorden op deze vraag worden voorgesteld in Tabel 32.

Tabel 32. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van illegale drugs gedurende de afgelopen maand

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden onder invloed van illegale drugs?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.	Proportie Alcohol
Geen enkele dag	99.25%	98.71%	99.79%	0.28%	87.77%
1 à 5 dagen	0.28%	0.00%	0.61%	0.17%	10.78%
6 à 10 dagen	0.27%	0.00%	0.58%	0.16%	1.23%
11 of meer dagen	0.20%	0.00%	0.51%	0.16%	0.23%

Net zoals voor alcohol hebben we deze resultaten opgedeeld in 4 groepen: geen enkele dag onder invloed gereden, 1 à 5 dagen, 6 à 10 dagen en 11 of meer dagen. Gezien het kleine aantal respondenten die rapporteren één of meerder dagen onder invloed van illegale drugs gereden te hebben de laatste dertig dagen [dit is slechts het geval voor 9 respondenten, of 0.75% van de respondenten (BI van 0,19 tot 1,3 procent)] is deze opsplitsing niet bijzonder zinvol.

Nog meer dan voor rijden onder invloed van alcohol dient er evenwel op gewezen te worden dat deze zelfgerapporteerde cijfers bijzonder onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid en andere vraageffecten. Dat desondanks toch nog 0.75% van de respondenten toegeven af en toe onder invloed van drugs te rijden wijst erop dat ook op het vlak van de handhaving en sensibilisatie van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen inspanningen nodig blijven.

3.5. Attitudes ten aanzien van snelheid

3.5.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002

Om de attitude van de Belgische bestuurders inzake snelheid te peilen, hebben we in eerste instantie de attitudedoelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 geëvalueerd. Deze doelstellingen betroffen een drietal specifieke attitudes ten aanzien van snel rijden. Voor elk van deze attitudes werden doelstellingen geformuleerd voor de jaren 2004, 2006 en 2008 (cf. Staten-Generaal 2002b, p. 15) op basis van de resultaten van een in 1999 afgenomen enquête. Deze doelstellingen worden samen met de resultaten van 1999 en van de attitudemeting van 2003 voorgesteld in de onderstaande Tabel 33.

Tabel 33. Attitudedoelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 ten aanzien van snelheid

Percentage akkoord antwoorden (akkoord of helemaal akkoord)	Resultaat 1999	Resultaat 2003	Doel 2004	Doel 2006	Doel 2008
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	26%	38%	max. 20%	max. 15%	max. 8%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	40%	70%	min. 60%	min. 70%	min. 80%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52%	84%	min. 60%	min. 70%	min. 80%

In 2003 vond 38.2 procent van de bestuurders snel rijden[12] een manier om tijd te winnen. Dit lage ruim boven de doelstelling van 20% akkoord antwoorden voor 2004. De doelstelling over de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet werd echter wel gehaald. De vastgestelde 83.8% akkoord antwoorden voor deze vraag lagen immers ruim boven de doelstelling om tegen 2004 minstens 60% akkoord antwoorden vast te stellen. Het geobserveerde percentage overtrof in 2003 zelfs reeds de doelstelling voor 2008. Het percentage akkoord antwoorden met de stelling dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is lag met 69.7% akkoord antwoorden ruim boven de doelstelling voor 2004 (60% akkoord antwoorden) en lag zelfs op het niveau van de doelstelling voor 2006.

In de onderstaande tabellen rapporteren we de resultaten van de huidige attitudemeting voor elk van de drie doelstellingen afzonderlijk. In de daarop volgende Tabel 37 worden de percentages akkoord antwoorden (het percentage akkoord en helemaal akkoord antwoorden samengeteld) voor de de drie attitude-items naast mekaar voorgesteld en vergeleken met de vooropgestelde doelstellingen.

Tabel 34. Attitude ten aanzien van snel rijden als een manier om tijd te winnen

Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Helemaal niet akkoord	26.40%	22.25%	30.56%	2.12%
Niet akkoord	40.19%	36.24%	44.15%	2.02%
Noch akkoord noch niet akkoord	11.77%	9.21%	14.33%	1.31%
Akkoord	17.74%	14.70%	20.79%	1.55%
Helemaal Akkoord	3.89%	2.32%	5.46%	0.80%

[12] De formulering van de doelstellingen in termen van "snel rijden", zonder verdere specificaties, werd gekozen omwille van de vergelijkbaarheid met de resultaten van een enquête van 1999 waarnaar de Staten-Generaal van 2002 expliciet verwijzen. Aangezien de interpretatie van "snel rijden" volledig aan de respondent wordt overgelaten zijn deze resultaten moeilijk te interpreteren.

Tabel 35. Attitude ten aanzien van de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden

Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Helemaal niet akkoord	3.83%	2.58%	5.08%	0.64%
Niet akkoord	15.78%	12.87%	18.68%	1.48%
Noch akkoord noch niet akkoord	17.25%	14.63%	19.87%	1.34%
Akkoord	33.26%	29.30%	37.23%	2.02%
Helemaal Akkoord	29.88%	25.63%	34.13%	2.17%

Tabel 36. Attitude ten aanzien van snel rijden als het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten

Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Helemaal niet akkoord	3.61%	2.10%	5.13%	0.77%
Niet akkoord	9.94%	7.38%	12.50%	1.31%
Noch akkoord noch niet akkoord	9.82%	7.59%	12.05%	1.14%
Akkoord	32.03%	28.32%	35.74%	1.89%
Helemaal Akkoord	44.60%	40.78%	48.42%	1.95%

Tabel 37. Attitudes ten aanzien van snel rijden vergeleken met doelstellingen Staten-Generaal

Percentage akkoord antwoorden (akkoord of helemaal akkoord)	Percent 2003[13]	**Percent 2006**	Onder-grens	Boven-grens	St.Err.	Doel 2006	Doel 2008
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	38.2%	**21.64%**	18.07%	25.20%	1.78%	15%	8%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	69.7%	**63.14%**	58.79%	67.50%	2.17%	70%	80%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	83.8%	**76.62%**	72.40%	80.84%	2.11%	70%	80%

Uit het overzicht in Tabel 37 kunnen we besluiten dat alleen de doelstelling voor 2006 voor het op het spel zetten van het eigen leven duidelijk behaald werd. De doelstelling van 80% voor 2008 ligt met 76.6% akkoord antwoorden in 2006 duidelijk binnen bereik. Snel rijden blijkt met 63% akkoord-antwoorden echter nog steeds minder sociaal onaanvaardbaar dan de doelstelling voor 2006 (minimum 70% akkoord). Om hiervoor de doelstellingen van 2008 te behalen (minimum 80% akkoord) zullen dan ook bijkomende inspanningen vereist zijn. Wat snel rijden als een manier om tijd te winnen betreft hebben we er in het rapport over de attitudemeting van 2003 reeds op gewezen dat deze attitude omwille van de logische contradictie die erin vervat ligt als minder cruciaal moet beschouwd

[13] In de meting van 2003 werden de attitudedoelstelling voorgelegd na een hele reeks andere vragen over het *overschrijden van de wettelijke snelheidsbeperkingen*. Dit kan de interpretatie van "snel rijden" door de respondenten beïnvloed hebben. In de meting van 2006 werd die invloed uitgesloten door de attitudevragen over snelheid geïsoleerd te stellen (net na de vragen over rijden onder invloed, cf. vragenlijst in bijlage). Mogelijke verschillen tussen de resultaten van 2003 en 2006 kunnen dus zowel aan reële evoluties over de tijd heen als aan deze methodologische factor te wijten zijn.

worden. Verbazingwekkend genoeg daalde dit percentage echter substantieel tegenover 2003. Waar in 2003 nog 38 procent van de respondenten snel rijden een manier vonden om tijd te winnen is dit in 2006 nog slechts 22 procent, wat duidelijk in de richting gaat van de doelstelling van 15% akkoord antwoorden tegen 2005.

3.5.2. Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen

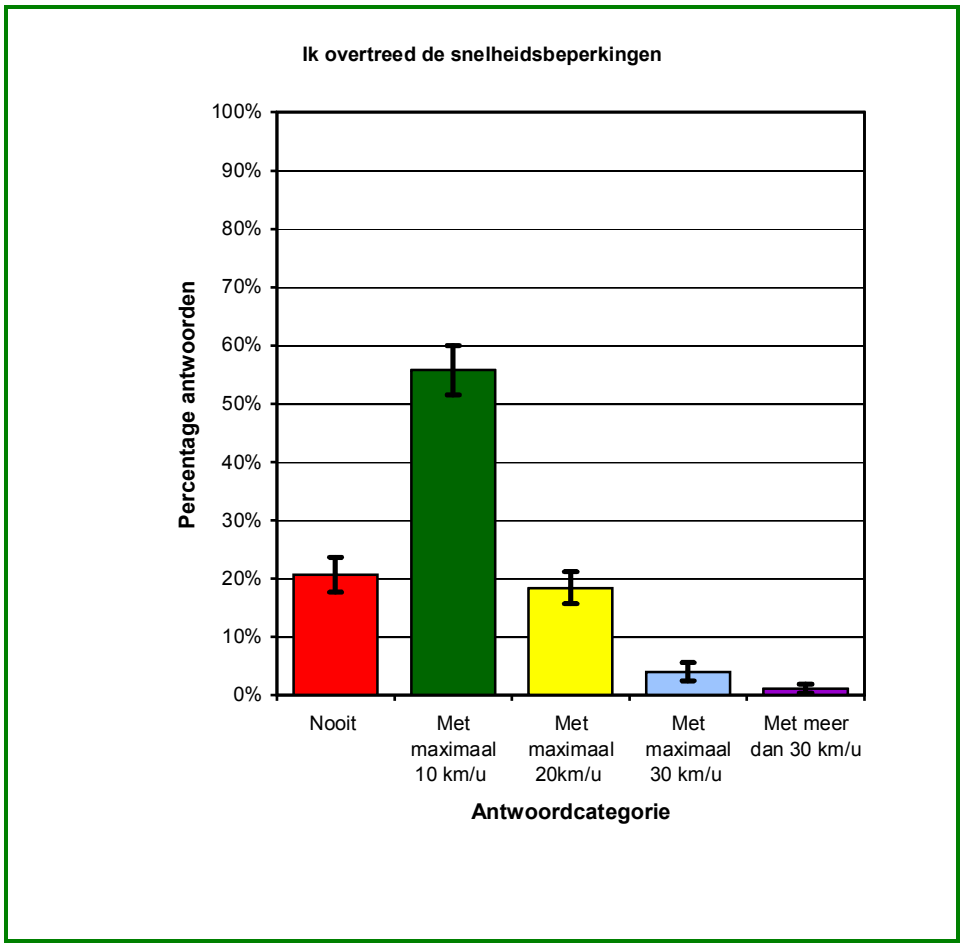
Het zelfgerapporteerde respect voor de snelheidsbeperkingen werd bevraagd door de respondenten te vragen in welke mate ze de snelheidsbeperkingen overtreden. Ze konden daarbij kiezen uit de antwoordmogelijkheden nooit, met maximaal 10 km/u, met maximaal 20 km/u, met maximaal 30 km/u of met meer dan 30 km/u. De resultaten voor deze vraag zijn samengevat in onderstaande Tabel 38.

Tabel 38. Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen

Ik overtreed de snelheidsbeperkingen	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Nooit	20.69%	17.70%	23.68%	1.53%
Met maximaal 10 km/u	55.75%	51.53%	59.97%	2.15%
Met maximaal 20km/u	18.42%	15.67%	21.16%	1.40%
Met maximaal 30 km/u	4.02%	2.46%	5.57%	0.79%
Met meer dan 30 km/u	1.12%	0.35%	1.89%	0.39%

De verhoudingen tussen de percentages in de verschillende antwoordcategorieën worden in Figuur 14 geïllustreerd.

Figuur 14: Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen



Indien we de antwoorden opsplitsen in respondenten die de limiet niet of met maximaal 10 km/u overschrijden enerzijds en de respondenten die de limiet met 20 of meer km/u overschrijden zien we dus dat ongeveer één vierde van de respondenten (23.56 %, BI van 20.29% tot 26.83%) de snelheidslimieten met maximaal 20 km/u of meer zegt te overschrijden. Dit lijkt erop te wijzen dat een kwart van de respondenten het nog steeds niet altijd te nauw neemt met de snelheidsbeperkingen. Gegeven het feit dat dit percentage door de tendens om sociaal wenselijk te antwoorden waarschijnlijk een onderschatting betreft van het reële percentage nopen deze cijfers tot volgehouden inspanningen op het vlak van sensibilisatie en handhaving van de wettelijke snelheidsbeperkingen.

Tenslotte dient opgemerkt te worden dat het respect voor de wettelijke snelheidsbeperkingen niet kan geëvalueerd worden op basis van zelfgerapporteerde gegevens. Net zoals voor rijden onder invloed van alcohol dient men zich hiervoor te baseren op gedragsmetingen. De resultaten van de gedragsmetingen liggen wel in de lijn van de zelfgerapporteerde gegevens. In 2005 lag het percentage bestuurders die de snelheidslimieten met meer dan 10 km/u overtrad voor snelheidsregimes 50, 70 en 90 km/u bijvoorbeeld telkens rond de 20 procent (cf. Staten-Generaal 2007b, p. 16). Uit de gedragsmetingen blijkt trouwens dat de evolutie van de resultaten inzake snelheid positief is.

3.6. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel en kinderzitjes

3.6.1. Gordeldracht

De mate waarin men in het algemeen beweerde de gordel te dragen wordt in Tabel 39 hieronder weergegeven naast de resultaten van de attitudemeting van 2003.

Tabel 39. Zelfgerapporteerde gordeldracht in 2003 en 2006

		Proportie 2003	**Proportie 2006**	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Bestuurder	nooit	5.5	**4.10**	2.82	5.38	0.65
	zelden	8.0	**4.35**	3.05	5.65	0.66
	vaak	23.9	**12.13**	10.04	14.21	1.06
	altijd	62.7	**79.42**	76.68	82.16	1.40
Passagier voorin[14]	nooit	5.5	**4.71**	3.28	6.14	0.73
	zelden	6.6	**3.90**	2.83	4.97	0.55
	vaak	20.1	**12.06**	8.89	15.22	1.62
	altijd	67.8	**79.34**	76.03	82.64	1.68
Passagier achterin	nooit	26.3	**18.50**	15.36	21.64	1.60
	zelden	16.2	**19.07**	14.67	23.47	2.24
	vaak	16.7	**16.05**	13.49	18.61	1.30
	altijd	40.9	**46.38**	42.29	50.47	2.09

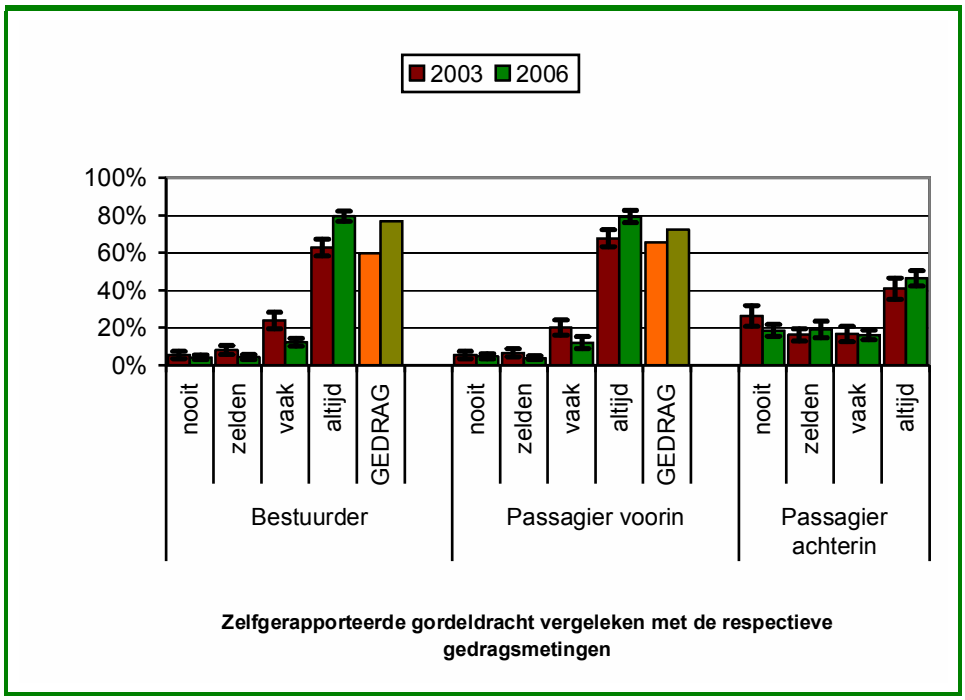
Als we deze resultaten grafisch weergeven wordt nog duidelijker dat de zelfgerapporteerde gordeldracht vooraan in de wagen er sinds 2003 duidelijk is op vooruit gegaan (cf. Figuur 15), en dit zowel als bestuurder als als passagier voorin. Achterin de wagen liggen de percentages echter op het niveau van 2003, namelijk rond de 40% van de respondenten die beweert altijd zijn gordel te dragen achterin de wagen. In beide metingen beweert ongeveer 40% nooit of slecht zelden de gordel te dragen achterin de wagen.

In Figuur 15 hebben we tevens de tijdens de gedragsmeting geobserveerde percentages gordeldracht weergegeven voor 2003 en 2006 (cf. Staten-Generaal 2007b, p. 14). Aangezien de attitudemeting van 2003 deels in 2003 en deels in 2004 is uitgevoerd hebben we omwille van de vergelijkbaarheid het wiskundig gemiddelde van de geobserveerde percentages voor 2003 en 2004 genomen. Bij de bestuurders bedroeg dit percentage 52.6% in 2003 en 66.7% in 2004, bij de passagiers voorin 65.2% in 2003 en 65.7% in 2004. In 2006 stegen deze geobserveerde percentages

[14] Respondenten die beweren nooit passagier te zijn (voorin en/of achterin) werden niet in beschouwing genomen. Het percentage respondenten dat beweert nooit passagier voorin te zijn bedroeg 3.85% (St.Err. = 0.72%). Achterin bedroeg dit percentage 21.4% (St.Err = 2.11%).

tot respectievelijk 76.9% bij de bestuurders en 72.5% bij de passagiers voorin. Voor passagiers achterin werden tot nog toe geen gedragsmetingen uitgevoerd, dus hiervoor is geen vergelijkingsbasis beschikbaar.

Figuur 15: Evolutie van de zelfgerapporteerde (en geobserveerde) gordeldracht van 2003 tot 2006



Indien we de resultaten van de gedragsmetingen vergelijken met de resultaten van de attitudemeting zien we een consistent patroon: het percentage bestuurders dat beweert altijd de gordel te dragen ligt systematisch op het niveau van de gedragsmeting. Zowel in 2003 als in 2006 is het percentage geobserveerder gordeldracht als bestuurders telkens gelijk aan het percentage bestuurders die beweren altijd hun gordel te dragen. Dit geldt zoals men kan zien in Figuur 15 ook voor de passagiers vooraan in de wagen. De doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 over de gordeldracht voorin worden permanent geëvalueerd worden op basis van de gedragsmetingen. De frequentie van gordeldracht achterin de wagen kan op dit moment omwille van de slechte zichtbaarheid achterin de wagen niet geëvalueerd worden op basis van gedragsmetingen. Het zonet beschreven patroon in de relatie tussen de gedrags- en attitudemetingen voorin de wagen laat echter toe om de gordeldracht achterin de wagen bij benadering te evalueren. Dit kan namelijk op basis van het percentage dat beweert altijd zijn gordel te dragen achterin de wagen. Dit lag in 2006 op 46%, wat het percentage is dat waarschijnlijk ongeveer zou geobserveerd worden indien deze meting toch zou mogelijk geweest zijn. De doelstelling van de Staten-Generaal van 2002 inzake gordeldracht achterin de wagen ligt voor 2006 op 60 procent. We kunnen dan ook concluderen dat deze doelstelling niet behaald werd.

3.6.2. Kinderzitjes

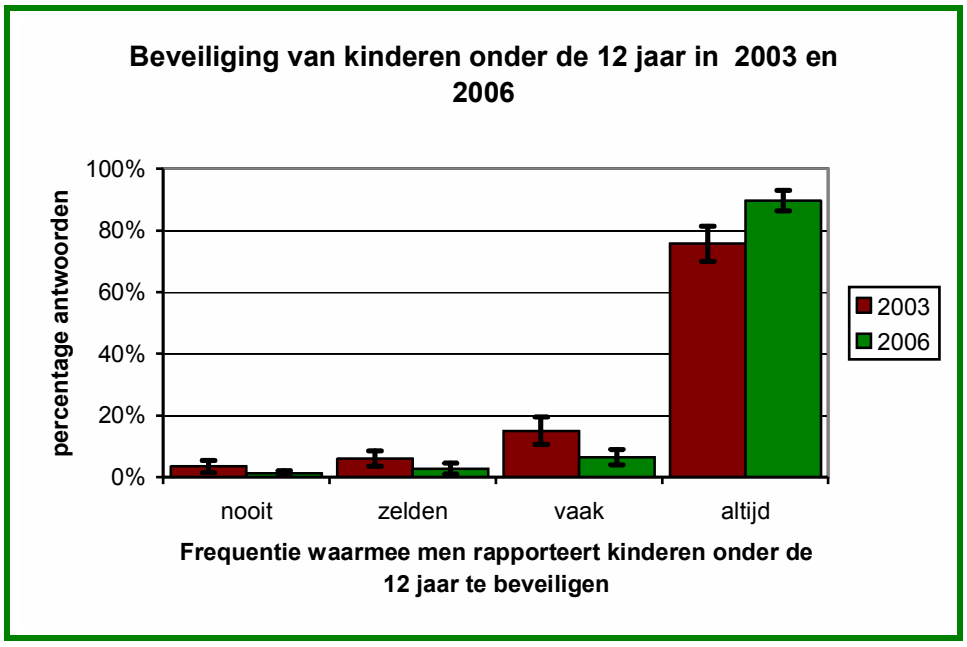
Van alle respondenten beweert 42.9 procent nooit kinderen van jonger dan 12 jaar te vervoeren (BI van 38.78% tot 47.12%, St.Err. = 2.13%). Dit percentage ligt iets lager dan de 48.9% die in 2003 werd geobserveerd, maar aangezien de betrouwbaarheidsintervallen van beide percentages overlappen kan dit niet beschouwd worden als een significant verschil (het BI van 2003 liep van 44.2 tot 53.7 procent).

De frequentie waarmee men kinderen onder de 12 jaar in het algemeen beweert vast te maken met een gordel en/of een kinderzitje in 2003 en in 2006 worden in Tabel 40 en Figuur 16 hieronder weergegeven.

Tabel 40. Beveiliging van kinderen onder de 12 jaar d.m.v. een kinderzitje en/of gordel in 2003

Bestuurder 2006	Proportie 2003	**Proportie 2006**	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
nooit	3.4	**1.17%**	0.24%	2.09%	0.47%
zelden	6.0	**2.69%**	0.94%	4.44%	0.89%
vaak	14.9	**6.48%**	3.98%	8.99%	1.28%
altijd	75.7	**89.66%**	86.33%	92.98%	1.70%

Figuur 16: Evolutie van de beveiliging van kinderen van 2003 tot 2006



Net zoals de zelfgerapporteerde gordeldracht bij de bestuurders en de passagiers voorin stellen we een duidelijke verbetering vast van het beveiligen van kinderen onder de 12 jaar. Het percentage respondenten dat beweert altijd kinderen onder de 12 jaar te beveiligen steeg met ongeveer 15 procentpunten van 75.7 procent in 2003 tot 89.7 procent in 2006. Ook het percentage respondenten die nooit of zelden kinderen beveiligen daalde van een alarmerende 9.4 procent (nooit en zelden samen) in 2003 tot een nog steeds verontrustende maar toch iets minder alarmerende 3.8% in 2006.

De Staten-Generaal van 2002 streefden naar 95% (correct) beveiligde kinderen tegen 2005. Op basis van de equivalentie tussen het percentage respondenten dat zegt zijn gordel altijd te dragen en het geobserveerde percentage gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin lijken de zelfgerapporteerde resultaten voor het bevestigen van kinderen dan ook aan te geven dat deze doelstelling in 2006 niet gehaald wordt. De evolutie gaat echter wel duidelijk in de goede richting. Indien we afgaan op een interpolatie op basis van het percentage zelfgerapporteerde altijd-antwoorden bedraagt het verschil slechts 5 procentpunten. Mits enige bijkomende inspanningen lijkt deze doelstelling dus binnen bereik te liggen.

3.7. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen

3.7.1. Ongevallen

9.9% van de respondenten beweert in de laatste 12 maanden een ongeval gehad te hebben met alleen materiële schade (BI van 7.6% tot 12.2%, St.Err. = 1.15%). 8.3% had één ongeval met materiële schade en 1.6% had twee ongevallen met alleen materiële schade. Niemand rapporteerde meer dan 2 ongevallen met alleen materiële schade gehad te hebben. Bij gebrek aan statistieken over het jaarlijkse aantal ongevallen met alleen materiële schade kunnen deze resultaten niet met objectieve statistieken vergeleken worden. De hoofdreden waarom we deze vraag in de vragenlijst hebben opgenomen is om nadien te kunnen nagaan of er significante verschillen in attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid kunnen vastgesteld worden voor bestuurders die een ongeluk hebben gehad in vergelijking met bestuurders die het laatste jaar geen ongeluk gehad hebben. Deze analyse zal in Deel 2 van dit rapport bescheven worden.

0.7 procent van de respondenten had in de laatste 12 maanden een ongeval met gewonden of doden (BI van 0.07% tot 1.3%, St.Err. = 1.2%). Niemand had meer dan één ongeval met gewonden. Volgens de gegevens van de algemene directie statistiek en economische informatie van de FOD economie (2007) vielen er in 66399 gewonden of doden in het verkeer in 2005. Als we uitgaan van een populatie van 6131432 rijbewijsbezitters (cf. rijbewijzenbestand samengevat in Tabel 47) komt dit neer op 1.1 procent van de rijbewijsbezitters die een ongeval gehad zouden hebben met (zwaar of licht) gewonden in 2005. Dit ligt binnen het betrouwbaarheidsinterval van de zelfgerapporteerde data. Net zoals de ongevallen met alleen materiële schade is het hoofddoel van deze vraag echter om na te gaan of er in functie van de antwoorden op deze vraag verschillen in attitudes kunnen vastgesteld worden.

3.7.2. Zelfgerapporteerde politiecontroles

In een drietal vragen peilden we naar de zelfgerapporteerde controles, boetes en veroordelingen door de politierechtbank. Door een programmeerfout bleken de antwoorden op bijkomende vragen naar de redenen van deze controles, boetes en veroordelingen helaas niet analyseerbaar, waardoor de redenen van de controles en/of boetes (snelheid, alcohol, gordeldracht, enz...) niet verder konden gespecificeerd worden.

22.85 % van de respondenten beweert in de laatste 12 maanden één of meerdere keren door de politie gecontroleerd geweest te zijn (BI van 19.7 % tot 26.0 %, St.Err. = 1.6 %). In de vraag werd

niet gespecificeerd of geautomatiseerde controles daar al dan niet dienden bij inbegrepen te worden, maar aangezien in de vraag naar de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen automatische controles expliciet mee inbegrepen werden hebben een aantal respondenten dit bij het beantwoorden van deze vraag hoogst waarschijnlijk ook gedaan. Het aantal zelfgerapporteerde politiecontroles voor alle thema's samen wordt in de onderstaande Tabel 41 samengevat:

Tabel 41. Zelfgerapporteerde politiecontroles in de laatste 12 maanden

Hoeveel keer gedurende de voorbij 12 maanden bent u gecontroleerd geweest door de politie?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele keer	77.15%	74.04%	80.25%	1.58%
1 à 5 keer	21.79%	18.79%	24.79%	1.53%
6 à 10 keer	0.57%	0.02%	1.12%	0.28%
11 of meer keer	0.50%	0.00%	1.01%	0.26%

Gemiddeld werden de respondenten tijdens de voorbije 12 maanden 0.59 keer gecontroleerd (BI van 0.30 keer tot 0.90 keer, St.Err. = .149). Deze resultaten bevestigen nogmaals de resultaten van de subjectieve pakkans. Aangezien slechts 23 procent van de bestuurders gedurende het laatste jaar gecontroleerd werd hoeft het immers niet te verbazen dat de subjectieve pakkans voor alle thema's bijzonder laag ligt. Door middel van aangepaste campagnes en communicatiestrategieën kan men welliswaar de impact van de controles op de pakkans vergroten, maar daardoor kan men onmogelijk een kleine objectieve pakkans ombuigen in een grote subjectieve pakkans. Alleen een sterke een intensivering van de handhaving kan uiteindelijk leiden tot het behalen van de doelstellingen voor de subjectieve pakkans.

3.7.3. Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen

In deel 2 van dit rapport zullen we analyseren in hoeverre bepaalde attitudes met mekaar samenhangen en in hoeverre de attitudes van de bestuurders samenhangen met demografische gegevens en hun geschiedenis van controles, ongevallen en boetes. Daarom namen we in de vragenlijst ook enkele vragen op naar het boeteverleden van de bestuurders. In dit deel van het rapport vermelden we louter hoeveel respondenten het afgelopen jaar beboet of veroordeeld werden.

21.9 % van de respondenten heeft in de afgelopen 12 maanden een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk (19.1% tot 24.8%, St.Err. = 1.4%). De antwoorden op deze vraag waren verdeeld over de respondenten zoals aangegeven wordt in Tabel 42.

Tabel 42. Zelfgerapporteerde boetes voor verkeersovertredingen in de laatste 12 maanden

Hoeveel keer gedurende de voorbij 12 maanden heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele keer	78.05%	75.24%	80.86%	1.44%
1 à 5 keer	21.00%	18.37%	23.64%	1.35%
6 à 10 keer	0.51%	0.04%	0.98%	0.24%
11 of meer keer	0.44%	0.00%	0.92%	0.25%

Gemiddeld moesten de respondenten de voorbije 12 maanden 0.46 keer een boete betalen voor een verkeersinbreuk (BI van .27 tot .64, St.Err. = .09). Bij de interpretatie van deze gegevens dient er wel mee rekening gehouden te worden dat het niet duidelijk is of de respondenten parkeerboetes al dan niet als verkeersinbreuken hebben opgevat.

1.55 procent van de respondenten is in de voorbije 12 maanden door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk (BI van 0.7 procent tot 2.4 procent, St.Err. = 0.4 procent). Slechts één enkele respondent beweert meer dan één keer veroordeeld geweest te zijn door een rechtbank gedurende de laatste 12 maanden. Aangezien het hier gaat om uitermate kleine percentages is het onmogelijk om een specifieke analyse uit te voeren van het profiel van deze respondenten in termen van attitudes tegenover verkeersveiligheid.

4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Uit de attitude van de Belgische bestuurders tegenover verkeersongevallen blijkt in de eerste plaats dat zij sterk bezorgd zijn over de verkeersveiligheid. Dit blijkt uit het feit dat 82 procent bezorgd of zeer bezorgd zegt te zijn over verkeersongevallen. In vergelijking met andere maatschappelijke thema's baart alleen het milieu de bestuurder even veel zorgen. Uit een analyse van de gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen blijkt bovendien dat de bestuurders een vrij objectief zicht hebben op de belangrijkste oorzaken. Rijden onder invloed, onaangepaste snelheid en het onvoldoende afstand houden blijken immers net zoals in de objectieve ongevallengegegevens bovenaan de lijst van gepercipieerde ongevalsoorzaken te staan.

De bezorgdheid van de bestuurders en hun perceptie van de belangrijkste oorzaken van ongevallen reflecteert zich bovendien vrij goed in hun attitudes ten aanzien van de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Onze peiling naar het maatschappelijk draagvlak voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid reveleerden immers dat de Belgische bestuurder de huidig geldende verkeersregels niet te streng vindt. De helft van de bestuurders vraagt daarenboven expliciet om de handhaving van de verkeersregels voor zowel snelheid als rijden onder invloed verder op te voeren. De Belgische bestuurders staan positief ten aanzien van de zwaarte van de straffen voor overtredingen inzake rijden onder invloed van alcohol of illegale drugs en voor het niet dragen van de veiligheidsgordel. De meningen over de zwaarte van de straffen voor snelheidsovertredingen zijn verdeeld. Een subgroep van 35 procent van de bestuurders vindt de straffen te zwaar, terwijl de overige 65 procent van de bestuurders de straffen niet te zwaar vindt.

Ter preventie van verkeersongevallen zien de bestuurders het meeste baat in zowel infrastructurele maatregelen, politiecontroles (met inbegrip van geautomatiseerde snelheidshandhaving) als sensibilisatiecampagnes. Uit de in de attitudemeting opgenomen evaluatie van de BOB- en gordeldiercampagnes blijkt trouwens dat deze zeer goed gekend zijn door de doelgroep en positief geëvalueerd worden. Ook het "ik ben voor"-initiatief is inmiddels door 23% van de bestuurders gekend. Globaal gezien kunnen we dan ook besluiten dat de grote meerderheid van de Belgische bestuurders het gevoerde beleid lijkt te ondersteunen. Alleen de attitude tegenover de maatregelen om onaangepaste snelheid tegen te gaan is niet unaniem positief. Dit blijkt ondermeer uit het feit dat 38 procent van de bestuurders de regels inzake snelheid onmogelijk te respecteren vindt en uit het feit dat 25 procent de regels inzake snelheid onduidelijk vindt en 35 procent de straffen voor overdreven snelheid te zwaar. Ondanks het feit dat de bestuurders voorstander zijn van een verdere intensivering van de politiecontroles, ook inzake snelheid, blijkt uit het geheel van hun attitudes ten aanzien van snelheid dat ze de snelheidslimieten niet altijd aanvaardbaar vinden. Op basis hiervan kunnen we aanbevelen om bijkomend onderzoek te verrichten naar de sociale aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten in functie van het wegbeeld en van de gehele verkeerssituatie. Onze gegevens lijken immers aan te geven dat de bestuurders vaak een discrepantie ondervinden tussen hun perceptie van de risico's van snelheid en de opgelegde snelheidslimieten.

Het grootste probleem inzake de attitude van de Belgische bestuurders situeert zich op het niveau van de subjectieve pakkans (de gepercipieerde kans dat men gecontroleerd zal worden door

de politie) en op het niveau van de subjectieve strafkans (de kans dat bij controle vastgestelde overtredingen ook effectief zullen bestraft worden). Inzake rijden onder invloed van alcohol en drugs schat de overgrote meerderheid van de respondenten net zoals in 2003 de kans om gecontroleerd te worden als (zeer) klein in. De vastgestelde subjectieve pakkans voor rijden onder invloed ligt dan ook nog steeds ver onder de door de Staten-Generaal van 2002 gestelde doelstellingen. Alleen voor snelheid is inmiddels de helft van de bestuurders ervan overtuigd dat de kans groot is om hiervoor gecontroleerd te worden.

Uitgezonderd voor snelheid vindt ongeveer de helft van de bestuurders zowel de kans op een proces-verbaal na een positieve controle als de kans om effectief gestraft te worden na het uitschrijven van een proces-verbaal niet groot. Deze resultaten confirmeren de reeds in 2003 vastgestelde zeer lage subjectieve strafkans, en laten zien dat dit volgens de bestuurders zowel te wijten is aan het optreden van de politie als aan de verdere justitiële en administratieve afhandeling van de geverbaliseerde overtredingen.

Op het niveau van de subjectieve pakkans concludeerden we dan ook dat de enige manier om deze verder te verhogen bestaat uit het verder intensifiëren van de politiecontroles. Ondanks het feit dat een uitgekiende communicatiestrategie over politiecontroles de pakkans enigszins kan verhogen is de enige manier om de subjectieve pakkans in de buurt van de gestelde doelstellingen te krijgen het significant opdrijven van de objectieve pakkans. Uit onze zelfgerapporteerde gegevens hierover blijkt immers dat slechts 23 procent van de bestuurders in het afgelopen jaar gecontroleerd werd voor alle redenen samen en dat slechts 7.5 procent in het afgelopen jaar één of meerdere alcoholcontroles had ondergaan. Dit percentage komt in de buurt van de doelstelling van de Staten-Generaal van 2002 om jaarlijks één bestuurder op tien voor rijden onder invloed van alcohol te controleren. Om de doelstelling van de Staten-Generaal van 2007 om jaarlijks één bestuurder op drie op rijden onder invloed te controleren zullen de handhavingsinspanningen hiervoor minstens moeten viervoudigd worden.

Inzake de subjectieve strafkans kunnen we nog aannemen dat voor sommige overtredingen de kans op een proces-verbaal terecht moet afgewogen worden door de politieman of vrouw op het terrein. Eenmaal er een proces-verbaal is opgesteld zou dit - indien de overtreder niet door een politierechter wordt vrijgesproken - altijd door een effectieve straf moeten opgevolgd worden. Dit aspect van de strafkans zou met andere woorden geen probabilistische maar een logische kwestie moeten zijn. Aangezien er weinig of geen statistische gegevens voorhanden zijn over de opvolging van alle uitgeschreven processen verbaal kan op dit moment niet geëvalueerd worden in welke mate de lage subjectieve strafkans de objectieve strafkans weerspiegelt. Zoals aanbevolen wordt in de Staten-Generaal van 2007 zouden daarom in de eerste plaats volledige data moeten bijgehouden worden over de administratieve en juridisiche opvolging van de geverbaliseerde verkeersovertredingen.

Naast de attitudes van de bestuurders ten aanzien van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid onderzochten we in onze attitudemeting ook een aantal specifieke attitudes ten aanzien van rijden onder invloed, overdreven en onaangepaste snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel. Wat het rijden onder invloed betreft was de belangrijkste vaststelling de inmiddels genoegzaam beklemtoonde

lage pakkans. Zowel uit het zelfgerapporteerde rijden onder invloed als uit de gedragsmetingen blijkt nochthans dat het rijden onder invloed nog vrij algemeen voorkomt. Zo bleek uit onze zelfgerapporteerde gegevens dat 12 procent van de bestuurders toegaf de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben. Aangezien dit cijfer door de tendens om sociaal wenselijk te antwoorden nog maar slechts een onderschatting is van de werkelijke incidentie van het rijden onder invloed beklemtonen deze gegevens de noodzaak van een verder doorgedreven preventiebeleid ter zake. Aangezien net zoals in 2003 nog 13 procent van de bestuurders de vroeger geldende hogere alcohollimiet als het juiste antwoord blijft aanduiden lijkt het ook aangewezen om ook hieraan in de gevoerde campagnes aandacht te besteden.

Ondanks het feit dat een deel van de bestuurders problemen heeft met de sociale aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten blijkt uit ons onderzoek van hun attitudes ten aanzien van snelheid dat de bestuurders in het algemeen doordrongen zijn van het risico van snel rijden. 77 procent van de bestuurders vindt immers dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet, wat nagenoeg op het niveau ligt van de hiervoor gestelde doelstellingen. Snel rijden is ook sociaal onaanvaardbaar voor 63 procent van de bestuurders. Alhoewel de meerderheid van de bestuurders reeds de juiste attitude heeft moet dit percentage tegen 2008 evenwel nog 17 procentpunten stijgen om de doelstelling te behalen. Bijkomende specifieke sensibilisatiecampagnes lijken hiervoor dan ook aangewezen.

Het zelfgerapporteerde dragen van de veiligheidsgordel achterin de wagen en het zelfgerapporteerde beveiligen van kinderen onder de 12 jaar zijn belangrijke resultaten omdat hiervoor - in tegenstelling tot voor de bestuurders zelf en de passagiers voorin - tot dusver geen gedragsmetingen uitgevoerd werden. Het dragen van de gordel achterin kan immers nog moeilijker dan de gordeldracht vooraan in de wagen geobserveerd worden. Uit een vergelijking van de zelfgerapporteerde met de objectief geobserveerde gegevens vooraan konden we afleiden dat het percentage respondenten dat zelf rapporteerde altijd de veiligheidsgordel te dragen systematisch lijkt overeen te stemmen met het geobserveerde percentage gordeldracht (andere antwoordkeuzemogelijkheden waren nooit, zelden of vaak). Op basis van deze parallel tussen de geobserveerde en de zelfgerapporteerde gegevens kunnen we speculeren dat de geobserveerde gordeldracht achterin de wagen zal schommelen rond de 40 procent en de beveiliging van kinderen achterin de wagen rond de 90 procent. Vooral op het vlak van gordeldracht achterin de wagen zijn er dus dringend bijkomende inspanningen nodig. Ook de groep van 10% die beweert niet altijd de kinderen achterin de wagen te beveiligen noopt tot verdere actie.

De belangrijkste les die uit de huidige attitudemeting moet getrokken worden is zonder twijfel dat er zeer ernstige inspanningen zullen nodig zijn om de doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 te halen voor wat betreft de subjectieve pakkans en de subjectieve kans om gestraft te worden voor verkeersovertredingen. Hiervoor zullen zowel de handhavingsinspanningen als de sensibilisatiecampagnes om deze inspanningen te communiceren naar het grote publiek toe moeten opgedreven worden. Uit de algemene attitudes van de meerderheid van de bestuurders blijkt gelukkig dat hiervoor een ruim maatschappelijk draagvlak lijkt te bestaan. Een verdere analyse van de relatie tussen leeftijd, geslacht, rijervaring, rijfrequentie, boeteverleden en de geviseerde attitudes en

(zelfgerapporteerde) gedragingen kan nuttig zijn om deze inspanningen te sturen. In het tweede deel van dit rapport zullen we dit dan ook uitgebreid belichten.

5. BIJLAGEN

5.1. Methodologie

5.1.1. Steekproeftrekking

De doelgroep van de attitudemeting bestond uit in België wonende bestuurders die gedurende de laatste 6 maand minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een motorvoertuig. Om de attitudes inzake verkeersveiligheid van deze doelgroep te bestuderen werd vooropgesteld om een representatieve toevalssteekproef van 1000 respondenten aan een face-to-face interview te onderwerpen. Om statistisch zinvolle vergelijkingen te kunnen maken tussen subgroepen binnen elk van de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië en Brussel) werd beslist om deze 1000 respondenten niet proportioneel aan de bevolkingsomvang van de gewesten te selecteren. In dat geval zou het aantal geïnterviewden in het Brusselse gewest immers te klein geweest zijn om statistisch betekenisvolle vergelijkingen te kunnen maken tussen bepaalde subgroepen van dit gewest (e.g. mannen versus vrouwen, ouderen versus jongeren enzomeer). Om dit wel mogelijk te maken werd gekozen voor een disproportionele 400-400-200 verdeling van het totaal aantal respondenten tussen respectievelijk Vlaanderen, Wallonië en Brussel.

Om tot een steekproef van duizend respondenten te komen werd gebruik gemaakt van een (disproportioneel) gestratificeerde tweetraps clustersteekproef (cf. bv. Thompson (2002) voor een overzicht van steekproeftrekkingsprocedures). Deze steekproef werd getrokken uit een door het studiebureau beheerd bestand met alle inwoners van België, geordend volgens gemeente, geslacht en leeftijd. Om het veldwerk praktisch uitvoerbaar te maken werden in de eerste plaats 50 gemeenten geselecteerd waarbinnen telkens 20 respondenten moesten geïnterviewd worden. Overeenkomstig de (disproportionele) 400-400-200 stratificatie tussen respectievelijk Vlaanderen, Wallonië en Brussel werden er 20 gemeenten in Vlaanderen getrokken, 20 gemeenten in Wallonië en 10 gemeenten in Brussel. Hiertoe werden op zuiver toevallige wijze 20 gemeenten getrokken in Vlaanderen en Wallonië en 10 in Brussel. Deze 50 gemeenten werden proportioneel aan hun bevolkingsomvang geselecteerd. De enige beperking die bovenop deze procedure werd gehanteerd was dat werd hertrokken totdat alle provincies in de steekproef vertegenwoordigd waren.

In de tweede fase werden binnen elke gemeente telkens 20 respondenten getrokken op zuiver toevallige wijze. Indien een gemeenten meerdere malen geselecteerd werd in de eerste fase werden er meerdere malen 20 respondenten uit die gemeente getrokken. De respondenten werden zo gekozen dat voor elke combinatie van het geslacht van de respondenten (man/vrouw) met vijf leeftijdsgroepen (cf. onderstaande illustratie) er 2 respondenten getrokken werden. De opdeling van de steekproef in 5 leeftijdsgroepen geschiedde in overeenstemming met de attitudemeting van 2003, waarvoor dezelfde leeftijdsgroepen gebruikt werden (cf. Silverans et al., 2005, p. 20). De verdeling van de respondenten volgens geslacht en leeftijdsgroep per gemeente zag er dan ook uit zoals geïllustreerd wordt in Tabel 43 hieronder.

Tabel 43. Verdeling van de respondenten in elke gemeente volgens geslacht en leeftijdsgroep

	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Totaal
Mannen	2	2	2	2	2	**10**
Vrouwen	2	2	2	2	2	**10**
Totaal	**4**	**4**	**4**	**4**	**4**	**20**

Na de tweede fase bekomen we de theoretische verdeling van respondenten volgens regio, geslacht en leeftijdsgroep zoals afgebeeld wordt in Tabel 44.

Tabel 44. Theoretische verdeling van steekproef over geslacht, leeftijd en regio

	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	To-taal
Vlaanderen	40	40	40	40	40	**200**	40	40	40	40	40	**200**	**400**
Wallonië	40	40	40	40	40	**200**	40	40	40	40	40	**200**	**400**
Brussel	20	20	20	20	20	**100**	20	20	20	20	20	**100**	**200**
Totaal	100	100	100	100	100	**500**	100	100	100	100	100	**500**	**1000**

Om non-respons te ondervangen werden voor elk effectief te realiseren interview 7 vervangadressen getrokken van hetzelfde geslacht en dezelfde leeftijdscategorie. In Brussel werden 11 vervangadressen voorzien voor elke respondenten. Voor de 63-plussers werden ook telkens 12 adressen getrokken per te realiseren interview.

5.1.2. Veldwerk

Het veldwerk werd uitgevoerd van februari tot juni 2006. Alle 20 interviews in elke gemeente werden afgenomen door dezelfde interviewer die hiervoor per interview het benodigde aantal reserveadressen ontving. Zijn opdracht bestond eruit om per set van reserveadressen één interview af te nemen. Hij was hierbij verplicht om telkens naar dezelfde 8 of 12 adressen terug te keren totdat hij effectief een interview kon afnemen.

Vooraleer de interviewer aan het eigenlijke interview kon beginnen diende de interviewer na te gaan of de geselecteerde respondent binnen de quota van de studie viel. Respondenten die niet in het bezit waren van een rijbewijs of geen 1500 km hadden afgelegd als bestuurder in de laatste 6 maanden konden niet deelnemen. De respondenten die aan het interview meewerkten ontvingen hiervoor als beloning een kraslot van de nationale loterij ter waarde van 2.5 €. Gemiddeld duurde het afnemen van een interview 20 à 25 minuten.

5.1.3. Non-respons

Om de uiteindelijke steekproef van 1000 respondenten te ondervragen werd zoals hogerop vermeld gebruikt gemaakt van een databestand met (800 x 7) + (200 x 11) = 7800 adressen. Aangezien de interviewers telkens binnen dezelfde set van 7 (voor Vlaanderen en Wallonië) of 11 (Brussel) adressen op zoek gingen naar respondenten en de rest van de set adressen niet meer

gebruikt werd van zodra een respondent binnen die set bereid werd gevonden om aan de enquête deel te nemen, werden van die 7800 adressen slechts 4204 adressen effectief gebruikt. Zoals bij elke enquête bleken er ook ditmaal een aantal adressen onbruikbaar omdat de respondenten verhuisd of overleden was, of omwille van administratieve fouten. Dit was alles bij mekaar het geval voor 580 adressen, zodat om de 972 effectieve respondenten[15] te selecteren effectief geprobeerd werd om 4204 - 580 = 3642 adressen te contacteren. De meest pessimistische inschatting van de non-respons is dan ook dat slechts 26.82% van het initieel geselecteerde adressenbestand geïnterviewd werd, hetgeen een non-respons van 73.18% oplevert.

In onderstaande Tabel 45 wordt deze non-respons verder opgesplitst naar de verschillende oorzaken van non-respons. Men kan de non-respons immers ook interpreteren in functie van het aantal respondenten dat men effectief heeft kunnen contacteren, van het aantal respondenten dat uiteindelijk in staat bleek om een interview toe te staan, van degenen binnen die laatste groep die ook aan de selectiecriteria voldeden enzoverder. In Tabel 45 worden de respectieve percentages voor deze verschillende berekeningswijzen samengevat.

[15] Na controle van het veldwerk door het studiebureau werden alle enquêtes van 2 interviewers uit de dataset verwijderd wegens twijfels over de kwaliteit van het geleverde veldwerk.

Tabel 45. Non-respons opgesplits naar redenen voor non-respons

Adres niet gebruikt of onbruikbaar	580	13,80%
Geen contact	1251	29,76%
Contact maar enquête onmogelijk (taal, mentaal)	102	2,43%
Contact maar voldoet niet aan selectiecriteria	798	18,98%
Contact maar weigering	501	11,92%
Interview afgenomen	972	23,12%
	4204	100,00%
Geen contact	1251	34,52%
Contact maar enquête onmogelijk (taal, mentaal)	102	2,81%
Contact maar voldoet niet aan selectiecriteria	798	22,02%
Contact maar weigering	501	13,82%
Interview afgenomen	972	26,82%
	3624	100,00%
Contact maar enquête onmogelijk (taal, mentaal)	102	4,30%
Contact maar voldoet niet aan selectiecriteria	798	33,63%
Contact maar weigering	501	21,11%
Interview afgenomen	972	40,96%
	2373	100,00%
Contact maar voldoet niet aan selectiecriteria	798	35,14%
Contact maar weigering	501	22,06%
Interview afgenomen	972	42,80%
	2271	100,00%
Contact maar weigering	501	34,01%
Interview afgenomen	972	65,99%
	1473	100,00%

De procedure voor het contacteren van de respondenten berustte voor een groot stuk op de toevallige aanwezigheid van de respondenten bij hun thuis. Op voorhand werd weliswaar een verwittigingsbrief verstuurd waarin het doel en de inhoud van de enquête omschreven werden, maar verder begaven de interviewers zich zonder verdere afspraak naar het adres van de potentiële respondenten. Hierdoor is een groot gedeelte van de totale non-respons te wijten aan het feit dat de respondent niet thuis was op de momenten dat de interviewers zich daar aanboden. Uit Tabel 45 blijkt dan ook dat indien we de non-respons analyse beperken tot de personen waarmee de interviewers effectief contact gehad hebben (2373 in totaal), deze al terugvalt tot 100 - 40.96 = 59.04%. Van deze 59.04% bleek 4.3% niet in staat om aan het interview deel te nemen omwille van taalproblemen of andere fysieke of mentale beletsels.

Als we deze laatste groep uit de analyse uitsluiten zien we dat van die uiteindelijke 2271 potentiële respondenten, er 22.06% weigerden deel te nemen, er 42.8% deelnamen, en maar liefst 35.14% niet voldeden aan de selectiecriteria. De drie selectiecriteria waren:

- in het bezit zijn van een rijbewijs B
- de afgelopen 6 maand een personenwagen of bestelwagen bestuurd hebben
- de afgelopen 6 maand minstens 1500 kilometer afgelegd hebben als bestuurder.

Een verdere analyse van de 798 potentiële respondenten die niet aan de selectiecriteria voldeden bleek niet mogelijk aangezien de gegevens die daarover door het studiebureau aangeleverd

werden onvolledig waren. Uit de data van de 798 respondenten die volgens het studiebureau niet aan de selectiecriteria voldeden bleken er namelijk 106 in het bezit van een rijbewijs (13.3%), bleken er 319 (40%) niet in het bezit van een rijbewijs, maar bleek de grootste groep van 373 potentiële respondenten (46.7%) geen antwoord gegeven te hebben op de vraag of ze al dan niet in het bezit waren van een rijbewijs. Van de 106 rijbewijsbezitters die niet aan de overige selectiecriteria voldeden bleek de grote meerderheid geen auto bestuurd te hebben in de afgelopen 6 maand (77 respondenten, 72.6%), en bleek een minderheid van 29 personen minder dan 1500 kilometer afgelegd te hebben in die periode (27.4%). Maar aangezien deze percentages berusten op zeer onvolledige data kunnen over het al dan niet beantwoorden aan de selectiecriteria geen conclusies geformuleerd worden.

Een directe vergelijking van het aantal potentiële respondenten dat weigerde om aan de enquête mee te werken met het aantal effectief gerealiseerde interviews is uiteraard wel mogelijk. Uit de laatste subtabel van Tabel 45 blijkt immers dat van de effectief gecontacteerde respondenten die aan de selectiecriteria voldeden er 66% geïnterviewd werd en 34% (501 respondenten) weigerde mee te werken. Aangezien de meest gangbare maat de responsgraad van interview surveys het aantal effectieve interviews is gedeeld door de som van de weigeringen en de effectieve interviews (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), kunnen we dus besluiten dat we een responsgraad van 66% bekwamen. Deze responsgraad ligt op het niveau van de responsgraad van bijvoorbeeld de veiligheidsmonitor van de federale politie, waar de responsgraad tussen 1998 en 2006 varieerde van 60% tot 75%. In 2006 bekwam men met telefonische interviews een responsgraad van 68%, hetgeen door de auteurs als een hoge graad van respons wordt geëvalueerd.

5.1.4. Steekproef en analyse

Na een controle van de steekproef werden 28 enquêtes uit de dataset verwijderd, zodat de effectieve verdeling van de respondenten volgens regio, geslacht en leeftijd er uiteindelijk uitzag zoals in de onderstaande Tabel 46.

Tabel 46. Verdeling van respondenten over regio, geslacht en leeftijd

	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	To-taal
Vlaanderen	42	39	40	39	49	**208**	40	41	38	41	34	**194**	**402**
Wallonië	42	39	45	36	39	**201**	38	37	36	33	36	**180**	**381**
Brussel	21	20	20	21	21	**103**	17	18	21	15	15	**86**	**189**
Totaal	105	98	105	96	108	**512**	95	96	95	89	85	**460**	**972**

Een overeenkomstige opsplitsing van het rijbewijzenbestand dat voor de attitudemeting van 2003 gebruikt werd[16] leverde de distributie op die in Tabel 47 wordt weergegeven.

Tabel 47. Opsplitsing rijbewijzenbestand volgens regio, geslacht en leeftijd

	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	Totaal
Vlaanderen	311 864	355 319	489 341	460 311	397 401	**2 014 236**	273 710	327 540	460 045	421 711	372 591	**1 855 597**	**3 869 833**
Wallonië	134 519	165 480	213 606	209 709	173 452	**896 766**	104 085	139 420	185 091	174 103	158 410	**761 109**	**1 657 875**
Brussel	36 695	58 939	79 779	80 323	88 789	**344 525**	22 593	41 639	61 081	63 169	70 717	**259 199**	**603 724**
Totaal	483 078	579 738	782 726	750 343	659 642	**3 255 527**	400 388	508 599	706 217	658 983	601 718	**2 875 905**	**6 131 432**

De vergelijking van de onderstaande tabellen, waarin respectievelijk het theoretisch aantal respondenten en een benadering van de populatie worden uitgedrukt als een proportie van het totaal maakt duidelijk dat de theoretische steekproef en de populatie in een aantal opzichten verschillen. Een verdere opsplitsing van deze verschillen maakt evenwel duidelijk dat de vastgestelde disproportionaliteit grotendeels te wijten was aan de bedoelde disproportionaliteit voor wat betreft de regio's (zie Tabel 48). De bedoeling van de disproportionaliteit betreffende de variabele gewest was om voldoende respondenten te ondervragen in de regio Brussel om statistisch zinvolle vergelijking te kunnen maken tussen groepen respondenten binnen dit relatief kleine gewest.

[16] Het rijbewijzenbestand werd ter beschikking gesteld door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit voor dit onderzoek ter beschikking gesteld van het BIVV.

Tabel 48. Vergelijking van proporties in de theoretische en empirische steekproef en in de populatie i.f.v. regio, leeftijd en geslacht

Theoretisch	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	Totaal
Vlaanderen	4%	4%	4%	4%	4%	**20%**	4%	4%	4%	4%	4%	**20%**	**40%**
Wallonië	4%	4%	4%	4%	4%	**20%**	4%	4%	4%	4%	4%	**20%**	**40%**
Brussel	2%	2%	2%	2%	2%	**10%**	2%	2%	2%	2%	2%	**10%**	**20%**
Totaal	10%	10%	10%	10%	10%	**50%**	10%	10%	10%	10%	10%	**50%**	**100%**

Empirisch	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	Totaal
Vlaanderen	4.32%	4.01%	4.12%	4.01%	5.04%	**21.40%**	4.12%	4.22%	3.91%	4.22%	3.50%	**19.96%**	**41.36%**
Wallonië	4.32%	4.01%	4.63%	3.70%	4.01%	**20.68%**	3.91%	3.81%	3.70%	3.40%	3.70%	**18.52%**	**39.20%**
Brussel	2.16%	2.06%	2.06%	2.16%	2.16%	**10.60%**	1.75%	1.85%	2.16%	1.54%	1.54%	**8.85%**	**19.44%**
Totaal	10.80 %	10.08 %	10.80 %	9.88%	11.11%	**52.67%**	9.77%	9.88%	9.77%	9.16%	8.74%	**47.33%**	**100.00%**

Populatie	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	Totaal
Vlaanderen	5.09%	5.80%	7.98%	7.51%	6.48%	**32.85%**	4.46%	5.34%	7.50%	6.88%	6.08 %	**30.26%**	**63.11%**
Wallonië	2.19%	2.70%	3.48%	3.42%	2.83%	**14.63%**	1.70%	2.27%	3.02%	2.84%	2.58 %	**12.41%**	**27.04%**
Brussel	0.60%	0.96%	1.30%	1.31%	1.45%	**5.62%**	0.37%	0.68%	1.00%	1.03%	1.15 %	**4.23%**	**9.85%**
Totaal	7.88%	9.46%	12.77%	12.24%	10.76%	**53.10%**	6.53%	8.29%	11.52%	10.75 %	9.81 %	**46.90%**	**100.00 %**

De verhouding tussen de gewesten is in realiteit dus bij benadering 63-27-10 voor respectievelijk Vlaanderen, Wallonië en Brussel, hetgeen uiteraard sterk disproportioneel is ten opzicht van de overeenkomstige 40-40-20 verhouding binnen de steekproef. Voor wat betreft de verdeling volgens geslacht kunnen we globaal genomen vaststellen dat met een 53-47 verhouding tussen mannen en vrouwen binnen de populatie deze vrij goed de verhoudingen binnen de steekproef reflecteert. De verhouding tussen beide geslachten is grotendeels onafhankelijk van de regio: 52/48 voor Vlaanderen, 54/46 voor Wallonië en 57/43 voor Brussels. Alleen Brussel wijkt hier dus enigszins van af.

In de onderstaande Tabel 49 drukten we het aantal elementen in de steekproef en in de populatie uit in verhouding tot de relevante subtotalen.

Tabel 49. Proportie bestuurders per leeftijdscategorie, geslacht en leeftijd voor de theoretische en empirische steekproef en voor de totale populatie

Theorie	Mannen						Vrouwen					
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal
Vlaanderen	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Wallonië	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Brussel	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Totaal	20%	20%	20%	20%	20%	100%	20%	20%	20%	20%	20%	100%

Empirisch	Mannen						Vrouwen					
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal
Vlaanderen	20.19%	18.75%	19.23%	18.75%	23.56%	100.00%	20.62%	21.13%	19.59%	21.13%	17.53%	100.00%
Wallonië	20.90%	19.40%	22.39%	17.91%	19.40%	100.00%	21.11%	20.56%	20.00%	18.33%	20.00%	100.00%
Brussel	20.39%	19.42%	19.42%	20.39%	20.39%	100.00%	19.77%	20.93%	24.42%	17.44%	17.44%	100.00%
Totaal	20.51%	19.14%	20.51%	18.75%	21.09%	100.00%	20.65%	20.87%	20.65%	19.35%	18.48%	100.00%

Populatie	Mannen						Vrouwen					
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Sub-totaal
Vlaanderen	15.48%	17.4%	24.29%	22.85%	19.73%	100.00%	14.75%	17.65%	24.79%	22.73%	20.08%	100.00 %
Wallonië	15.00%	18.45%	23.82%	23.39%	19.34%	100.00%	13.68%	18.32%	24.32%	22.87%	20.81%	100.00 %
Brussel	10.65%	17.11%	23.16%	23.31%	25.77%	100.00%	8.72%	16.06%	23.57%	24.37%	27.28%	100.00 %
Totaal	14.84%	17.81%	24.04%	23.05%	20.26%	100.00%	13.92%	17.68%	24.56%	22.91%	20.92%	100.00 %

Uit deze laatste vergelijking valt op dat de 20-20-20-20-20 verdeling tussen de verschillende leeftijdsgroepen globaal genomen vrij goed benaderd wordt, al lijkt de groep 18-29 jarigen relatief oververtegenwoordigd in de steekproef ten nadele van de groep 39-49 jarigen die relatief ondervertegenwoordigd is.

De discrepanties tussen de populatie (op basis van het rijbewijzenbestand) en de steekproef van effectieve respondenten werden bij de analyse van de gegevens ondervangen door de antwoorden omgekeerd evenredig te wegen met de trekkingskans van respondenten in een bepaalde cel van de opsplitsing van de populatie en de steekproef naar gewest, leeftijdsgroep en geslacht. Dit kans best geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld. In de groep Vlaamse mannen tussen 18 en 29 werden er bijvoorbeeld 42 respondenten ondervraagd. Aangezien deze groep bestaat uit een totaal van 311864 rijbewijsbezitters werden de antwoorden van deze groep dan ook gewogen met een coëfficiënt van 1/(42 / 311864) = 7425.3. In de groep Brusselse mannen tussen 18 en 29 werden er bijvoorbeeld 21 respondenten geselecteerd voor een populatie van 36695 personen, waardoor deze antwoorden gewogen werden met een factor van 1/(21 / 36695) = 1747.4. Door het disproportioneel grote aandeel van respondenten in Brussel (nodig om vergelijkingen binnen het

Brusselse gewest te kunnen maken) worden hun antwoorden met andere woorden met een factor vier minder sterk doorgewogen in het eindresultaat.

Verder hebben we in de analyse ook het *sampling design* in rekening gebracht door rekening te houden met de stratificatie van de steekproef en het feit dat de steekproef getrokken werd op basis van een selectie van *primary sampling units* (de proportioneel aan hun omvang geselecteerde gemeenten) waaruit de elementen op zuiver toevallige wijze getrokken werden (met dien verstande dat daarbij wel aparte trekkingen gehouden werden per leeftijdscategorie en geslacht). De analyses werden uitgevoerd met het programma Stata 7.0.

5.2. Lijst met tabellen

Tabel 1: Lijst van afkortingen 4
Tabel 2. Percentage respondenten dat bezorgd of zeer bezorgd zegt te zijn over verschillende maatschappelijke problemen: 8
Tabel 3. Percentage respondenten dat denkt dat de ongevalsoorzaak vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak van een verkeersongeval is: 9
Tabel 4. Percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden: 11
Tabel 5. Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de wetten 13
Tabel 6. Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren 14
Tabel 7. Gepercipieerde duidelijkheid van de regels 15
Tabel 8. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels 17
Tabel 9. Evaluatie van de zwaarte van de straffen 18
Tabel 10. Meervoudige antwoordkeuze over thema BOB-campagne 19
Tabel 11. Gepercipieerd type campagne BOB-campagne 19
Tabel 12. Evaluatie van de BOB-campagne 20
Tabel 13. Gepercipieerd type campagne gordeldier-campagne 21
Tabel 14. Evaluatie van de gordeldier-campagne 21
Tabel 15. Evaluatie van het initiatief "ik ben voor" door respondenten die het kennen (n=232) 22
Tabel 16. Percentage respondenten dat aangaf dat de vermelde wijzigingen een onderdeel vormen van de gewijzigde verkeerswet (alleen respondenten die op de hoogte zijn van de wijziging, n=590): 23
Tabel 17. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van alcohol 26
Tabel 18. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor rijden onder invloed van alcohol 26
Tabel 19. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol 27
Tabel 20. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van illegale drugs 28
Tabel 21. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor rijden onder invloed van illegale drugs 29
Tabel 22. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor rijden onder invloed van illegale drugs 29
Tabel 23. Subjectieve kans op controle voor het dragen van de veiligheidsgordel 30
Tabel 24. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor het niet dragen van de veiligheidsgordel 30
Tabel 25. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor het niet dragen van de gordel 31
Tabel 26. Subjectieve kans op controle voor het naleven van de snelheidsbeperkingen 32
Tabel 27. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen 32
Tabel 28. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen 33
Tabel 29. Kennis van de wettelijke bloedalcohollimiet 36
Tabel 30. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand 38

Tabel 31. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans: Ademtests afgelegd in de afgelopen 12 maanden 39
Tabel 32. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van illegale drugs gedurende de afgelopen maand 40
Tabel 33. Attitudedoelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 ten aanzien van snelheid.....41
Tabel 34. Attitude ten aanzien van snel rijden als een manier om tijd te winnen.....41
Tabel 35. Attitude ten aanzien van de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden.....42
Tabel 36. Attitude ten aanzien van snel rijden als het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten.....42
Tabel 37. Attitudes ten aanzien van snel rijden vergeleken met doelstellingen Staten-Generaal....42
Tabel 38. Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen 43
Tabel 39: Zelfgerapporteerde gordeldracht in 2003 en 2006 45
Tabel 40: Beveiliging van kinderen onder de 12 jaar d.m.v. een kinderzitje en/of gordel in 2003....47
Tabel 41. Zelfgerapporteerde politiecontroles in de laatste 12 maanden.....49
Tabel 42. Zelfgerapporteerde boetes voor verkeersovertredingen in de laatste 12 maanden.....50
Tabel 43. Verdeling van de respondenten in elke gemeente volgens geslacht en leeftijdsgroep 56
Tabel 44. Theoretische verdeling van steekproef over geslacht, leeftijd en regio.....56
Tabel 45: Non-respons opgesplits naar redenen voor non-respons 58
Tabel 46. Verdeling van respondenten over regio, geslacht en leeftijd.....59
Tabel 47. Opsplitsing rijbewijzenbestand volgens regio, geslacht en leeftijd.....60
Tabel 48. Vergelijking van proporties in de theoretische en empirische steekproef en in de populatie i.f.v. regio, leeftijd en geslacht 61
Tabel 49. Proportie bestuurders per leeftijdscategorie, geslacht en leeftijd voor de theoretische en empirische steekproef en voor de totale populatie. 62

5.3. Lijst met figuren

Figuur 1: Bezorgdheid over verkeersongevallen in vergelijking met andere actuele maatschappelijke problemen 8
Figuur 2: Perceptie van oorzaken van verkeersongevallen 10
Figuur 3: Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen (percentage akkoord) 12
Figuur 4. Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de regels 14
Figuur 5. Gepercipieerde moeilijkheid om regels te respecteren 15
Figuur 6. Gepercipieerde duidelijkheid van de regels 16
Figuur 7. Maatschappelijk draagvlak voor handhaving van verkeersregels 17
Figuur 8. Evaluatie van de zwaarte van de straffen 18
Figuur 9: Gepercipieerde inhoud van de wijziging van de verkeerswet door respondenten (n=590) die beweren op de hoogte te zijn van de wijziging van de verkeerswet 24
Figuur 10. Subjectieve pakkans, subjectieve kans op een proces-verbaal na een overtreding en subjectieve kans op straf na het opstellen van een proces-verbaal 34
Figuur 11. Evolutie van de subjectieve pakkans van 2003 tot 2006 35
Figuur 12. Vraagstelling van vraag naar wettelijke bloedalcohollimiet 36
Figuur 13. Evolutie van de kennis van de wettelijke alcohollimiet van 2003 tot 2006 37
Figuur 14. Zelfgerapporteerd respect voor de snelheidsbeperkingen 44
Figuur 15. Evolutie van de zelfgerapporteerde (en geobserveerde) gordeldracht van 2003 tot 2006 46
Figuur 16. Evolutie van de beveiliging van kinderen van 2003 tot 2006 47

5.4. Vragenlijst

VRAGENLIJST ATTITUDEMETING 2006

BIVV DEF 14/02/2006

INLEIDING

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

Het is hierbij niet onze bedoeling om u te beoordelen. We willen louter uw meningen registreren. U bent uiteraard niet verplicht aan het onderzoek deel te nemen en hoeft niet alle vragen te beantwoorden als u dat niet wenst. Om u voor uw medewerking te bedanken kunnen we u wel een kraslot van 2.5€ geven indien u aan de enquête wil meewerken. Het afnemen van de vragenlijst duurt ongeveer 20 à 25 minuten.

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

Bent U bereid om deel te nemen?

PRE- RECRUTERING

R1. Hebt u in de loop van de voorbije 4 maanden deelgenomen aan een enquête?

1: ja → STOP
2: neen
3: weet niet

Als vraag R1 = 2 of 3
R2. Hebt u in de loop van de voorbije 12 maanden deelgenomen aan een enquête over verkeersveiligheid?
1: ja → STOP
2: neen
3: weet niet

IDENTIFICATIE

Interviewernummer: __/__/__/__
Interviewernaam:

Uniek nummer van de respondent
/-- / -- / – / -- / (9 digits)

RECRUTERINGSVRAGEN

Interviewer: *Volgende vragen werden gesteld aan de deur om de correcte respondent te rekruteren. Geef hier het resultaat van deze vragen weer:*

Vraag 1:
Heeft u een rijbewijs B? (tijdelijk geschorste rijbewijzen mogen wel deelnemen aan de enquête)

Ja	1	
Neen	2	**=> STOP**
Weet het niet (niet lezen)	7	**=> STOP**

1

Vraag 2:
Heeft u de afgelopen 6 maanden een personenwagen of bestelwagen bestuurd?

Ja	1	
Neen	2	**=> STOP**
Weet het niet (niet lezen)	7	**=> STOP**

Vraag 3:
Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder (afgerond op honderdtallen)?
INT. Bereken eventueel samen met de respondent op de volgende manier :
km per week + km per weekend x 4 weken x 6 maanden

_____ *km (afgerond op honderdtallen)*

Als het aantal km < 1500 km => STOP
(dit is ongeveer 8 km per dag gemiddeld)

Vraag 4:
Int: Duid aan of de respondent een man of een vrouw is:

Man	1
Vrouw	2

Vraag 5:
Int: Wat is uw geboortedatum (dag/maand/jaar) ?
99-99-9999= geen antwoord

2

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

A. Verkeersveiligheid in het algemeen

Vraag A1:

Ik ga u een aantal maatschappelijke problemen voorlezen. Kan u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. U kan antwoorden met zeer bezorgd, redelijk bezorgd, weinig bezorgd of helemaal niet bezorgd.
Interv: Toon antwoordkaart 1
(DP: items in vaste volgorde aanbieden)

		Zeer bezorgd 1	Redelijk bezorgd 2	Weinig bezorgd 3	Helemaal niet bezorgd 4	WHN/GA 9
1	Criminaliteit	☐	☐	☐	☐	☐
2	Milieuvervuiling	☐	☐	☐	☐	☐
3	Verkeersongevallen	☐	☐	☐	☐	☐
4	Kwaliteit van de gezondheidszorg	☐	☐	☐	☐	☐
5	Fileprobleem	☐	☐	☐	☐	☐
6	Werkloosheid	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag A2:

*Interv:*De volgende vragen handelen over een aantal campagnes en initiatieven die rond verschillende aspecten van verkeersveiligheid gevoerd zijn.

A2a: Kent u de BOB-campagnes?
1 : ja
2 : nee
9 : weet niet/geen antwoord (niet voorlezen)

A2b: Wat is volgens u het onderwerp van de BOB-campagnes? (*antwoordmogelijkheden roteren*)
Interv: Lees de antwoordmogelijkheden voor, slechts één antwoord mogelijk
Interv: Indien een eerste "weet niet", vraag nog eens door wat men denkt dat het meest van toepassing is.

1 : rijden onder invloed van alcohol
2 : overdreven en onaangepaste snelheid
3 : werving van nieuwe politieagenten
4 : protest tegen superboetes

7: Weet niet (niet voorlezen)

Indien code 1: ga naar volgende vraag (A2c);
indien code 2-3-4 of 7: ga naar A2e

3

A2c: Wat voor soort campagnes zijn de BOB-campagnes?
Interv: Lees de antwoordmogelijkheden voor, slechts één antwoord mogelijk

1 : sensibilisatie-campagnes
2: controlecampagnes van de politie
3: zowel sensibilisatiecampagnes als controlecampagnes van de politie

7: Weet niet (niet voorlezen)

*Interv:*Het correcte antwoord is dat de BOB-campagnes zowel sensibilisatiecampagnes zijn, wat ondermeer tot uiting komt in reclamespotjes en affiches in de media, als controlecampagnes, die vooral bekend zijn van de alcoholcontrole-acties rond het jaareinde.

A2d: Wat vindt u van de BOB-campagnes als sensibilisatiecampagnes?
Interv: Toon antwoordkaart 2

1 : Zeer slecht	2 : Slecht	3 : Neutraal	4 : Goed	5 : Zeer goed	*7: weet het niet (niet lezen)*	*9: weigert te antwoorden (niet lezen)*

A2e: Kent u de gordeldier-campagne?
1 : ja
2 : nee
7: Weet niet (niet voorlezen)

A2f: Wat is volgens u het onderwerp van de gordeldier-campagne? (*antwoordmogelijkheden roteren*)
Interv: Lees de antwoordmogelijkheden voor, slechts één antwoord mogelijk
Interv: Indien een eerste "weet niet", vraag nog eens door wat men denkt dat het meest van toepassing is.

1 : het dragen van de veiligheidsgordel
2 : de groene rand rond Brussel
3 : bescherming van dieren die de weg oversteken
4 : milieuvriendelijke vervoermiddelen

7: Weet niet (niet voorlezen)

Indien code 1: ga naar volgende vraag (A2g);
indien code 2-3-4-7: ga naar A2i

*Interv:*Het correcte antwoord is dat de gordeldier-campagne een campagne is rond het dragen van de veiligheidsgordel

A2g: Wat voor campagne is de gordeldier-campagne?
Interv: Lees de antwoordmogelijkheden voor, slechts één antwoord mogelijk

1 : een sensibilisatie-campagne
2: een controlecampagne van de politie
3: zowel een sensibilisatiecampagne als een controlecampagne van de politie

7: Weet niet (niet voorlezen)

*Interv:*Het correcte antwoord is dat de gordeldier-campagne zowel een sensibilisatiecampagne is, wat ondermeer tot uiting komt in reclamespotjes en affiches in de media, als een controlecampagne waarin de politie controleert of men de veiligheidsgordel draagt

4

A2h: Wat vindt u van de gordeldiercampagne als sensibilisatiecampagne?
Interv: Toon antwoordkaart 2

1 : Zeer slecht	2 : Slecht	3 : Neutraal	4 : Goed	5 : Zeer goed	*7: weet het niet (niet lezen)*	*9: weigert te antwoorden (niet lezen)*

A2i: Kent u het initiatief "ik ben voor"?
1 : ja
2 : nee
7: Weet niet (niet voorlezen)

A2j: Indien het antwoord "ja" is: Kan u zeggen wat u van dit initiatief vindt door te antwoorden met zeer slecht, slecht, neutraal, goed of zeer goed?
Interv: Toon antwoordkaart 2

1 : Zeer slecht	2 : Slecht	3 : Neutraal	4 : Goed	5 : Zeer goed	*7: weet het niet (niet lezen)*	*9: weigert te antwoorden (niet lezen)*

Vraag A3:

A3a: Bent u op de hoogte van het feit dat de verkeerswet op 31 maart 2006 gewijzigd werd/wordt?
1 : ja
2 : nee
7: Weet niet (niet voorlezen)

Indien antwoord ja: ga naar vraag A3b;
indien antwoord neen of weet niet, ga naar vraag A4

A3b: Welke wijzigingen zijn volgens u van toepassing (meerdere antwoorden mogelijk)?

		Ja,is onderdeel van de nieuwe verkeerswet 1	**Neen, is geen onderdeel van de nieuwe verkeerswet 2**	**WHN 7**	**GA 9**
1	de boetes zijn verhoogd	☐	☐	☐	☐
2	de boetes zijn verlaagd	☐	☐	☐	☐
3	er is niets veranderd aan de boetes	☐	☐	☐	☐
4	de boetes worden berekend overeenkomstig het inkomen van de overtreder	☐	☐	☐	☐
5	het bedrag van de boete is hoger naarmate de overtreding gevaarlijker is	☐	☐	☐	☐
6	de verkeerswet is logischer geworden	☐	☐	☐	☐
7	de verkeerswet is eenvoudiger geworden	☐	☐	☐	☐

5

A3c: Wat vindt u van deze aanpassing van de verkeerswet?
Interv: Toon antwoordkaart 2

1 : Zeer slecht	2 : Slecht	3 : Neutraal	4 : Goed	5 : Zeer goed	*7: weet het niet (niet lezen)*	*9: weigert te antwoorden (niet lezen)*

Vraag A4:

Ik ga u nu een aantal mogelijke factoren die oorzaak kunnen zijn van een verkeersongeval, voorlezen. Kan u me voor elke factor aanduiden hoe vaak u denkt dat deze de oorzaak is van verkeersongevallen?
U kan antwoorden met : Nooit, Zelden, Soms, vaak, zeer vaak of altijd
Interv: Toon antwoordkaart 3

	FACTOREN : GEEN ROTATIE	**Nooit 1**	**Zelden 2**	**Soms 3**	**Vaak 4**	**Zeer Vaak 5**	**Altijd 6**
1	Vermoeidheid achter het stuur	☐	☐	☐	☐	☐	☐
2	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐
3	Te weinig afstand tot voorganger	☐	☐	☐	☐	☐	☐
4	Te hoge snelheid	☐	☐	☐	☐	☐	☐
5	Gebruik van medicijnen en rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6	Gebruik van drugs en rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
7	Slecht onderhouden wegen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
8	**Niet** handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
9	**Handenvrij** mobiel bellen tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
10	Opstoppingen / Files	☐	☐	☐	☐	☐	☐
11	Slechte weersomstandigheden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
12	Slechte remmen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
13	Versleten banden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
14	Defecte lichten van de wagen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
15	Defect stuurmechanisme	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7: weet het niet (niet lezen)	*9: weigert te antwoorden (niet lezen)*

Vraag A5:

Wat denkt u van de regels en straffen die zijn vastgelegd voor elk van de volgende thema's?
Kunt u mij voor elk van de volgende zinnen zeggen of deze van toepassing is op één of meerdere (of alle) van deze 4 thema's of op geen van deze ? *(Omcirkel de cijfers naast de zinnen – verschillende antwoorden mogelijk)*

6

Interv: Toon antwoordkaart 4

(in toevallige volgorde)	**Snelheid**	**Alcohol**	**Drugs**	**Veiligheidsgordel**	Geen	*Weet het niet (niet lezen)*	*Weigert (niet lezen)*
De regels zouden strenger moeten zijn	**1**	**2**	**3**	**4**	6	7	9
De regels zijn onmogelijk te respecteren	**1**	**2**	**3**	**4**	6	7	9
De regels zijn onduidelijk	**1**	**2**	**3**	**4**	6	7	9
De regels worden onvoldoende gehandhaafd	**1**	**2**	**3**	**4**	6	7	9
De straffen zijn te zwaar	**1**	**2**	**3**	**4**	6	7	9

Vraag A6:
Hoe groot is volgens u de kans om... ?

Interv: Toon antwoordkaart 5, slechts één antwoord mogelijk per uitspraak

	1 : Heel weinig kans	2 : Weinig kans	3 : Gemiddelde kans	4 : Grote kans	5 : Zeer grote kans	*Weet niet (niet lezen)*	*Weigert (niet lezen)*
tijdens een typische autorit **te worden gecontroleerd door de politie op het** al dan niet rijden onder invloed van alcohol	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
een proces verbaal te krijgen als de controle positief blijkt voor het rijden onder invloed van alcohol	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
effectief te worden gestraft (onmiddellijke inning, boete, intrekking rijbewijs, gevangenisstraf, openbare dienstverlening, etc.) **nadat er een proces verbaal is opgesteld voor het** rijden onder invloed van alcohol	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
tijdens een typische autorit **te worden gecontroleerd door de politie op het** rijden onder invloed van illegale drugs *(Illegale drugs : Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddestoelen)*	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
een proces verbaal te krijgen als de controle positief blijkt voor het rijden onder invloed van illegale drugs	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
effectief te worden gestraft (onmiddellijke inning, boete, intrekking rijbewijs, gevangenisstraf, openbare dienstverlening, etc.) **nadat er een proces verbaal is opgesteld voor het** rijden onder invloed van illegale drugs	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
te worden gecontroleerd door de politie op het het al dan niet dragen	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9

7

van de gordel door de bestuurders en de passagiers **een proces verbaal te krijgen voor het** niet dragen van de gordel	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
effectief te worden gestraft (onmiddellijke inning, boete, intrekking rijbewijs, gevangenisstraf, openbare dienstverlening, etc.) **nadat er een proces verbaal is opgesteld voor het** niet dragen van de gordel	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
tijdens een typische autorit **te worden gecontroleerd door de politie op het** naleven van de snelheidsbeperkingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbewaakte flitscamera´s)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
een proces verbaal te krijgen voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
effectief te worden gestraft (onmiddellijke inning, boete, intrekking rijbewijs, gevangenisstraf, openbare dienstverlening, etc.) **nadat er een proces verbaal is opgesteld voor het** overtreden van de snelheidsbeperkingen	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9

B. Rijden onder invloed van alcohol

Vraag B1:

Wat is de wettelijke alcohollimiet in het bloed (in gram per liter bloed)?
Vanaf deze limiet begaat u een overtreding.
(Interv: slechts één antwoord mogelijk)
Interv: Toon antwoordkaart 6

1.5 gram/liter bloed (of ‰) – 0.65 milligram/liter uitgeademde lucht	**1**
0.5 gram/liter bloed (of ‰) - .022 milligram/liter uitgeademde lucht	**2**
0.8 gram/liter bloed (of ‰) - 0.35 milligram/liter uitgeademde lucht	**3**
0.2 gram/liter bloed (of ‰) – 0.09 milligram/liter uitgeademde lucht	**4**
1.2 gram/liter bloed (of ‰) – 0.52 milligram/liter uitgeademde lucht	**5**
Weet het niet (niet lezen)	x
Weigert te antwoorden (niet lezen)	y

Vraag B2:

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?

Antwoord met een getal van nul tot en met dertig: [.....]

9999= Weet niet/geen antwoord

8

Vraag B3:

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?

Antwoord met een getal van nul tot oneindig: [.....]

9999= Weet niet/geen antwoord

C. Snelheid

Vraag C1:

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen ?
Interv: Toon antwoordkaart 7

Snel rijden is voor u... (In toevallige volgorde)	1: helemaal niet akkoord	2 : niet akkoord	3 : noch akkoord noch niet akkoord	4 : akkoord	5 : helemaal akkoord	*Weet niet (niet lezen)*	*Weigert (niet lezen)*
een manier om tijd te winnen	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
sociaal onaanvaardbaar	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9
je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7	9

Vraag C2:

In welke mate respecteert u de snelheidsbeperkingen?
Interv: Toon antwoordkaart 8, slechts 1 antwoord mogelijk

Ik overtreed de snelheidsbeperkingen	
- nooit	**1**
- met maximaal 10 km/u	**2**
- met maximaal 20km/u	**3**
- met maximaal 30 km/u	**4**
- met meer dan 30 km/u	**6**
Weet het niet (niet lezen)	*7*
Weigert te antwoorden (niet lezen)	*9*

D. Gordeldracht

Vraag D1:

Geef voor de volgende omstandigheden aan hoe vaak u de gordel draagt als **bestuurder**.
(slechts één antwoord mogelijk)
Interv: Toon antwoordkaart 9

(In toevallige volgorde maar steeds met het eerstgenoemde item beginnen)	**1 : nooit**	**2 : zelden**	**3 : vaak**	**4 : altijd**	*Weet niet (niet lezen)*	*Weigert (niet lezen)*
In het algemeen	**1**	**2**	**3**	**4**	**7**	**9**
Als de snelheid beperkt is tot 120km/u	1	2	3	4	7	9
Als de snelheid beperkt is tot 90 km/u	1	2	3	4	7	9
Als de snelheid beperkt is tot 70 km/u	1	2	3	4	7	9
Als de snelheid beperkt is tot 50 km/u	1	2	3	4	7	9
Als de snelheid beperkt is tot 30 km/u	1	2	3	4	7	9
's Nachts	1	2	3	4	7	9
Overdag	1	2	3	4	7	9
Tijdens de week	1	2	3	4	7	9
Tijdens het weekend	1	2	3	4	7	9

Vraag D2:

Geef voor de volgende omstandigheden aan hoe vaak u de gordel draagt als **passagier voorin**.
(slechts één antwoord mogelijk)
Interv: Toon antwoordkaart 9
Interv: Wanneer de persoon nooit voorin zit, vul dan code '0' in en ga over naar vraag D3 (DP)

(In toevallige volgorde, maar steeds beginnen met het eerstgenoemde item)	**1 : nooit**	**2 : zelden**	**3 : vaak**	**4 : altijd**	*Weet niet (niet lezen)*	*Weigert (niet lezen)*	***Nooit passagier voorin***
In het algemeen	**1**	**2**	**3**	**4**	7	9	**0**
Als de snelheid beperkt is tot 120km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 90 km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 70 km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 50 km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 30 km/u	1	2	3	4	7	9	
's Nachts	1	2	3	4	7	9	
Overdag	1	2	3	4	7	9	
Tijdens de week	1	2	3	4	7	9	
Tijdens het weekend	1	2	3	4	7	9	

Vraag D3:

Geef voor de volgende omstandigheden aan hoe vaak u de gordel draagt **als u achterin zit**?
Interv: slechts één antwoord mogelijk
Interv: Toon antwoordkaart 9

10

Wanneer de persoon nooit achterin zit, vul dan code '0' in en ga over naar vraag D4 (DP)

(In toevallige volgorde, maar steeds beginnen met het eerstgenoemde item)	**1 : nooit**	**2 : zelden**	**3 : vaak**	**4 : altijd**	Weet niet *(niet lezen)*	Weigert *(niet lezen)*	**Nooit passagier achterin**
In het algemeen	**1**	**2**	**3**	**4**	7	9	**0**
Als de snelheid beperkt is tot 120km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 90 km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 70 km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 50 km/u	1	2	3	4	7	9	
Als de snelheid beperkt is tot 30 km/u	1	2	3	4	7	9	
's Nachts	1	2	3	4	7	9	
Overdag	1	2	3	4	7	9	
Tijdens de week	1	2	3	4	7	9	
Tijdens het weekend	1	2	3	4	7	9	

Vraag D4:

Voert u wel eens kinderen mee die jonger zijn dan 12 jaar?
1 : Ja
2 : Neen

Als het antwoord op vraag D4 "ja" is, stel dan vraag D5, anders stelt u onmiddellijk vraag E1.

Vraag D5:

Hoe vaak zijn de kinderen jonger dan 12 jaar die u vervoert vastgemaakt (gordel en/of kinderzitje)?
Interv: slechts één antwoord mogelijk
Interv: Toon antwoordkaart 9

(In toevallige volgorde, maar steeds beginnen met eerstgenoemd item)	1 : nooit	2 : zelden	3 : vaak	4 : altijd	Weet niet *(niet lezen)*	*Weigert (niet lezen)*
In het algemeen	**1**	**2**	**3**	**4**	**7**	**9**
Tijdens lange trajecten	1	2	3	4	7	9
Tijdens korte trajecten	1	2	3	4	7	9
Tijdens de week	1	2	3	4	7	9
Tijdens het weekend	1	2	3	4	7	9

11

E. Rijden onder invloed van illegale drugs

Vraag E1:

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen dertig dagen auto gereden onder invloed van illegale drugs?
(Illegale drugs : Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddestoelen)

Antwoord met een getal van nul tot (en met) dertig: [….]

9999= Weet niet/geen antwoord

F. Verkeersongevallen en controles

Vraag F1:

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden … *(Per lijn 1 antwoord)*	AANTAL KEER	*Weet niet* *(Niet lezen)*	*Weigert* *(Niet lezen)*
a) heeft u een ongeval gehad met alleen materiële schade		7	9
b) heeft u een ongeval gehad met doden of gewonden ?		7	9
c) bent u gecontroleerd geweest door de politie?		7	9
d) heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?		7	9
e) bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?		7	9

DP: Voor items a) en b)=> geen vraag F2
Voor items c), d) en e) => enkel vraag F2 indien het antwoord op het items verschilt van "0", "weet niet" of "weigert" , anders door naar vraag F3

Vraag F2:

Om welke redenen …? Was dat voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen, het rijden onder invloed van alcohol, onder invloed van drugs, het niet dragen van de gordel of voor geen van deze?
(meerdere antwoorden mogelijk)
Interv: Toon antwoordkaart 10

Om welke reden …?	Overtreden van Snelheids beperkingen	Rijden onder invloed van alcohol	Rijden onder invloed van drugs	Niet-dragen van de gordel	Geen van deze	*Weet niet* *(Niet lezen)*	*Weigert* *(Niet lezen)*
bent u gecontroleerd geweest door de politie?	**1**	**2**	**3**	**4**	9	7	9
heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	**1**	**2**	**3**	**4**	9	7	9
bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?	**1**	**2**	**3**	**4**	9	7	9

12

Vraag F3:

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden? *(In toevallige volgorde, rotatie)* *Interv: Toon antwoordkaart 7*	1: helemaal niet akkoord	2 : niet akkoord	3 : noch akkoord noch niet akkoord	4 : akkoord	5 : helemaal akkoord	*Weet niet /Geen antwoord* *(Niet lezen)*
zwaardere boetes	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
beelden van crashtests	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
meer politiecontroles	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
onbemande camera's	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7
veiliger weginrichtingen (verkeersplateau's, rotondes)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	7

G. SOCIO-DEMOGRAFISCHE INLICHTINGEN

Vraag G1:

Hoe oud was u ongeveer toen u uw rijbewijs haalde?
Intv: dring aan op een antwoord, 777 indien weet niet, 999 indien weigering/geen antwoord

/___/___/Jaar oud

Vraag G2:

Wie is de eigenaar van het voertuig waarvan u het meest gebruik maakt? *(slechts 1 antwoord mogelijk)*	
Uzelf	**1**
Een ander familielid	**2**
Uw werkgever	**3**
Een vriend	**4**
Een leasing- of verhuurbedrijf	**5**
Geen van bovenstaande mogelijkheden	**9**
Weet het niet (niet lezen)	77
Weigert (niet lezen)	99

13

Omwille van controlemaatregelen zouden wij u graag nog uw persoonlijke contactgegevens noteren. Deze worden enkel gebruikt ter controle van onze medewerkers en worden verwijderd uit de gegevensbank na afloop van de verwerking.

Naam en voornaam respondent: _____

Straat + huisnummer : _____

Postcode + woonplaats : _____

Telefoonnummer vast toestel _____

GSM nummer: _____

HARTELIJK DANK VOOR UW MEDEWERKING

----------EINDE----------

14

6. REFERENTIES

FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Algemene Directie Statistiek en Economische (2007). Verkeersongevallen 1997-2005. Retrieved April 4 2007 from http://statbel.fgov.be/figures/d364_nl.asp#3, website Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.

Billiet, J. B. (1996) Methoden van Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek: Ontwerp en dataverzameling. Acco, Leuven.

Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1984) . Het survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden. Leuven, SOI/Dept. Sociologie.

BIVV (2001). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2001). BIVV: intern rapport. *http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr*

BIVV (2002). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2002). BIVV: intern rapport. *http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr*

BIVV (2003a). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2003). BIVV: intern rapport. *http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr*

BIVV (2003b). Beeld over snelheid in België. Intern rapport JP/KB 17/11/03 *http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=707269540&action=viewStream&language=nl*.

Drevet, M. (2004). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges. BIVV: intern document. http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr

Federale Politie (2007). Verkeersveiligheidsenquête op autosnelweg. Onderzoek naar verkeersveiligheid op de autosnelweg uitgevoerd in 2006. Retrieved 3 April from http://www.polfed-fedpol.be/org/pdf/Enquete_nl.pdf website van de federale politie.

Elvik, R., & Vaa, T. (2004). The handbook of road safety measures. Oxford, UK: Elsevier Ltd.

Prigogine, J. & Godart, B. (1997). Les conducteurs belges et l'alcool. Via Secura, n° 41. *http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/ViaSecura/catalogDetail.shtml?detail=666967713&language=fr.*

Prigogine, J. (s.d.). Les campagnes de securité routière de 1990 à 2000. BIVV, ongepubliceerd intern rapport.

SARTRE (1994). European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.

SARTRE 2 (1998). The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results. Leidschendam, SWOV.

SARTRE 3 (2004). European drivers and road risk. SARTRE 3 reports Part 1 Report on principal analyses.

Scheers, M. (2007). Evolutie van de verkeersveiligheid in België van 2001 tot 2005. Paper gepresenteerd op de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid op 12 maart 2007. Retrieved 4 April 2007 from http://www.fcvv.be/Slides/PresentatieMiranSCHEERS.ppt, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002.* Retrieved 3 April 2007 from http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/research/catalogDetail.shtml?detail=717556343&language=nl website of the Belgian Road Safety Institute.

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). Verslag van het begeleidingscomité van de Staten - Generaal van de verkeersveiligheid aan het bestuurscomité. s.d. s.l. http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaal van 2002%20Verkeersveiligheid.shtml?language=nl

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002b). Dossier 1: Overdreven en onaangepaste snelheid. Retrieved 4 April 2007 van http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=nl website van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007). Verslagen van de werkgroepen. Retrieved 2 April 2007 from http://www.fcvv.be/, website of the Federale Commissie van de Verkeersveiligheid.

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007b). Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Retrieved 4 April 2007 from http://www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.

Thompson, Steven K. (2002). *Sampling Second Edition*. Wiley series in probability and statistics. New York: John Wiley and Sons. p. 133.

Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: Results from the third and improved roadside survey. *Accident Analysis and Prevention*, *37*, 391-397.

Verbeke, T., Vanlaar, W., & Silverans, P. (2004). *De gordeldracht in België: resultaten van de gedragsmetingen 2003-2004.* BIVV, ongepubliceerd intern rapport.

Van Den Bogaerde, E., & Van Den Steen, I. (2004). Veiligheidsmonitor 2004. Bruxelles: Policie Fédérale. Retrieved 3 April 2007 from http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2004/monitor2004_nl.php website van de federale politie.

Van Den Steen, I., & Van Den Bogaerde, E. (2006). Moniteur de sécurité 2006. Bruxelles: Police Fédérale. Retrieved 3 April 2007 from http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2006/monitor2006_nl.php website van de federale politie.