KENNISCENTRUM
VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2009

DEEL 3: SOCIALE NORMEN, RISICOPERCEPTIE EN NIEUWE THEMA'S

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2009
DEEL 3: SOCIALE NORMEN, RISICOPERCEPTIE EN NIEUWE THEMA'S

Ankatrien Boulanger, Niels Dewil & Peter Silverans
Kenniscentrum verkeersveiligheid
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
December 2011
D/2012/0779/33

Samenvatting

In het eerste en tweede deel van het rapport van de attitudemeting van 2009 werden de attitudes van de Belgische bestuurders van een auto of bestelwagen besproken waarvoor in één van de vorige attitudemetingen vergelijkbare stellingen voorkwamen. De meting van 2009 besteedde echter relatief meer aandacht aan gedetailleerde aspecten van attitudes dan de vorige metingen. In dit derde deel worden de verspreiding en determinanten van deze specifieke attitudes geanalyseerd voor de volledige populatie van Belgische bestuurders en voor specifieke subgroepen daarbinnen, gedefinieerd naargelang geslacht, leeftijd, gewest, urbanisatiegraad van de woonplaats, opleiding, blootstelling aan het verkeer en rijervaring.

Uit de resultaten blijkt dat van allerlei *gevaarlijke rijgedragingen* 20km/h te snel rijden (op een verkeersvrije autosnelweg, in de bebouwde kom of in een zone 30) het meest aanvaardbaar gevonden wordt door de Belgische bestuurders. Er blijkt een duidelijk positief verband te bestaan tussen het aanvaardbaar vinden van gevaarlijke rijgedragingen en het stellen van deze gedragingen: hoe aanvaardbaarder (onaanvaardbaarder) men een bepaald rijgedrag persoonlijk vindt, hoe frequenter (minder frequent) men dat gedrag zelf stelt. Mannen en jongere bestuurders vinden de meeste gevaarlijke rijgedragingen doorgaans aanvaardbaarder en bezondigen zich er naar eigen zeggen vaker aan dan vrouwen en oudere bestuurders. 140km/h rijden op een verkeersvrije autosnelweg wordt door meer Vlaamse dan Brusselse en Waalse bestuurders als aanvaardbaar beschouwd, terwijl 70km/h rijden in de bebouwde kom zowel meer aanvaardbaar gevonden als frequenter gedaan wordt in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië. Algemeen geeft ruim de helft van de bestuurders in België toe tijdens een typische autorit wel eens 70km/h te rijden in de bebouwde kom.

Hoewel slechts iets meer dan de helft van de bestuurders vindt dat *het systeem van opsporen en bestraffen van verkeersovertredingen* goed functioneert, is bijna 7 op 10 van mening dat dit systeem het verkeer veilig maakt. Bij drie vierde van de bestuurders is er zelfs een draagvlak voor een nog strengere handhaving van de regels voor rijden onder invloed van alcohol, terwijl slechts een derde een strengere handhaving van de regels voor snelheid steunt. De steun voor deze beide maatregelen alsook voor het gehele (Belgische) systeem van verkeershandhaving neemt toe met de leeftijd van de bestuurders.

Specifieke *verkeersveiligheidsmaatregelen* voor het indijken van rijden onder invloed van alcohol (een verplicht alcoholslot bij recidivisten en een nultolerantie bij beginnende bestuurders) kennen een groter draagvlak bij de Belgische bestuurders dan algemene maatregelen (een rijbewijs met punten en een 10 jaarlijkse medische keuring). Het draagvlak voor beide specifieke alcoholmaatregelen neemt toe met de leeftijd van de bestuurders. Een rijbewijs met punten wordt vooral door ouderen, Vlamingen en vrouwen positief onthaald.

Van de bestuurders die wel eens alcohol consumeren beweert ruim drie vierde niet (meer dan toegelaten) te drinken wanneer men nog moet rijden, terwijl 23% de alcoholconsumptie niet (tot de wettelijke limiet) beperkt. Algemeen geeft 13% van de Belgische bestuurders toe de afgelopen maand minstens 1 dag met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden te hebben. Bijna 6 op 10 bestuurders die al eens alcohol consumeren is bang voor een ongeval wanneer men *onder invloed van alcohol rijdt* en eenzelfde percentage past zijn drinkgedrag aan omwille van de kans op een politiecontrole. 15% beweert altijd al gedronken te hebben en nog nooit betrokken te zijn geweest in een ongeval, terwijl het voor 3% van de alcoholconsumerende bestuurders een gewoonte is om onder invloed van alcohol te rijden. Dit laatste blijkt voor meer Brusselse dan Vlaamse en Waalse bestuurders en voor meer mannen dan vrouwen te gelden. Bovendien onderkennen mannen ook vaker de risico's van dit gedrag dan vrouwen.

1,2% van de bestuurders zegt wel eens onder invloed van (beperkt) druggebruik te rijden en 0,8% beweert dit de afgelopen maand gedaan te hebben. Van de bestuurders die toegeven wel eens drugs te gebruiken beweert de helft dat *rijden onder invloed van drugs* geen gewoonte is, maar voor bijna 1 op 5 is dit wel het geval. 8 op 10 weet wanneer men niet meer in staat is om te rijden, wat hen er mogelijk toe zou kunnen brengen het wettelijke

verbod op rijden onder invloed van drugs naast zich neer te leggen. De attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs konden door de kleine aantallen niet betrouwbaar geanalyseerd worden naar kenmerken van de bestuurders.

De Belgische bestuurders voelen zich vrij veilig wanneer ze *(te) snel rijden*. Een derde is er niet van overtuigd dat 10km/h te snel rijden de kans op een ongeval verhoogt en de helft is niet bang voor een ongeval indien men te snel rijdt. Dit veiligheidsgevoel wordt vermoedelijk nog versterkt doordat 14% van de bestuurders beweert steeds snel te rijden en nog nooit een ongeval gehad te hebben. 7 op 10 bestuurders geven wel aan hun snelheid aan te passen uit angst gecontroleerd te worden door de politie. Verder is er slechts bij 60% van de bestuurders een draagvlak voor de huidige snelheidslimieten en beweert 15% zich in de bebouwde kom moeilijk aan deze limieten te kunnen houden. Het is wel zo dat vrouwen de snelheidslimieten beter aanvaarden en de risico's van snel rijden beter inschatten dan mannen. Daarnaast nemen zowel de kennis van de risico's als het draagvlak voor de snelheidslimieten toe met de leeftijd van de bestuurders, maar af met de opleidingsgraad. Ten slotte zijn zowel respondenten met 3 tot 5 jaar rijervaring als respondenten met veel kilometers per maand op hun teller zich minder bewust van de gevaren van (te) snel rijden.

Wanneer we de *overeenkomstige attitudes voor rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs en (te) snel rijden* vergelijken, dan blijkt dat rijden onder invloed van alcohol in vergelijking met (te) snel rijden meer bestuurders angst voor een ongeval inboezemt, door minder bestuurders altijd al gedaan werd zonder een ongeval gehad te hebben en door minder bestuurders aangepast wordt omwille van de kans op een politiecontrole. Rijden onder invloed en snel rijden gaan bij de meeste bestuurders gepaard met een gelijkaardig en vrij sterk ontwikkeld gevoel van gedragscontrole.

Voor de meeste bestuurders is de *gordel dragen* een gewoonte. Hoewel 8 op 10 respondenten weet dat de gordel achterin levens redt voorin, acht slechts 7 op 10 het echt nodig om de gordel achteraan te dragen en voelt amper de helft zich ongemakkelijk dit niet te doen. 9 op 10 respondenten zijn zich bewust dat de gordel het risico op een ernstig letsel vermindert, maar tegelijkertijd is ruim de helft van de respondenten bang om in een noodsituatie te blijven vastzitten in de gordel. Vrouwen hebben hier meer angst over dan mannen, maar vinden het toch vaker een gewoonte om de gordel vooraan en een noodzaak om de gordel achteraan te dragen. In Vlaanderen staat men positiever ten aanzien van de gordel vooraan maar negatiever ten aanzien van de gordel achteraan. De opleidingsgraad heeft een positief effect op de kennis en tolerantie van de gordel. Hoger opgeleiden vragen ook net zoals vrouwen en oudere bestuurders vaker aan hun passagiers om de gordel te dragen dan andere bestuurders. Algemeen beweert drie vierde van de bestuurders dit altijd aan zijn passagiers te vragen.

Bijna alle bestuurders die wel eens *kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren* weten dat het gevaarlijk is dit te doen zonder dat de kinderen correct beveiligd zijn. Bij korte afstanden lijkt dit voor de respondenten echter iets minder noodzakelijk, zeker bij de lager opgeleiden. 9 op 10 bestuurders meent dat hun kinderen het gewoon zijn om zich vast te klikken en eenzelfde percentage controleert dit voor het vertrek. Amper de helft van de respondenten vindt de handleiding van de kinderzitjes duidelijk. Bij de +50 jarigen is dit slechts een derde.

Vermoeidheid achter het stuur verhoogt volgens 9 op 10 bestuurders het risico op een ongeval. 7 op 10 beseft dat men beter niet zou rijden indien men zich slaperig voelt. Ondanks deze goede risicoperceptie zegt 2 op 5 bestuurders toch verder te zullen blijven rijden en geeft 1 op 5 expliciet toe zich de voorbije maand wel eens slaperig gevoeld te hebben bij het rijden. Deze attitudes variëren amper naargelang de kenmerken van de bestuurders. Enkel het besef dat men beter niet zou rijden als men zich slaperig voelt is hoger in Vlaanderen dan in Brussel en Wallonië.

Bijna 9 op 10 respondenten beseffen dat *telefoneren tijdens het rijden* voor cognitieve en fysieke afleiding zorgt. Vrouwen zijn zich meer bewust van de cognitieve afleiding, ouderen van de fysieke afleiding. Desondanks beweert ruim een derde van de bestuurders af en toe te bellen tijdens het rijden. Dit zou mogelijk voor een deel te wijten kunnen zijn aan de perceptie van de meeste bestuurders, en vooral van degenen die veel op de baan zijn, dat telefoneren tijdens het rijden door bijna alle bestuurders wel eens gedaan wordt.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

Inhoudsopgave **4**

1 Inleiding **6**

2 Methode **7**

3 Gevaarlijk rijgedrag **8**

3.1 Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag in de volledige populatie ***8***

3.2 Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag in functie van kenmerken van de bestuurders ***9***

3.3 Zelfverklaarde ervaringen als passagier met gevaarlijk rijgedrag in de volledige populatie ***13***

3.4 Zelfverklaarde ervaringen als passagier met gevaarlijk rijgedrag in functie van kenmerken van de bestuurders ***14***

3.5 Zelfverklaarde ervaringen als bestuurder met gevaarlijk rijgedrag in de volledige populatie ***19***

3.6 Zelfverklaarde ervaringen als bestuurder met gevaarlijk rijgedrag in functie van kenmerken van de bestuurders ***21***

4 Handhaving verkeersveiligheid **24**

4.1 Perceptie over evolutie verkeerscontroles in de volledige populatie ***24***

4.2 Perceptie over evolutie verkeerscontroles in functie van kenmerken van de bestuurders ***25***

4.3 Subjectieve evaluatie handhavingsysteem verkeersveiligheid in de volledige populatie ***26***

4.4 Subjectieve evaluatie handhavingsysteem verkeersveiligheid in functie van kenmerken van de bestuurders ***27***

5 Potentiële maatregelen verkeersveiligheid **29**

5.1 Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in de volledige populatie ***29***

5.2 Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in functie van kenmerken van de bestuurders ***30***

6 Rijden onder invloed van alcohol **32**

6.1 Zelfverklaarde prevalentie rijden onder invloed van alcohol ***32***

6.2 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol in de volledige populatie ***33***

6.3 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol in functie van kenmerken van de bestuurders ***34***

7 Rijden onder invloed van drugs **38**

7.1 Zelfverklaarde prevalentie rijden onder invloed van drugs ***38***

7.2 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs in de volledige populatie ***39***

7.3 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs in functie van kenmerken van de bestuurders ***40***

8 (Te) snel rijden **41**

8.1 Zelfverklaarde prevalentie (te) snel rijden ***41***

8.2 Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden in de volledige populatie ***41***

8.3 Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden in functie van kenmerken van de bestuurders ***43***

9 Overeenkomstige attitudes voor alcohol, drugs en snelheid **58**

9.1 Risicoperceptie 58
9.2 Gedragscontrole 60
9.3 Invloed van pakkans op rijgedrag 61

10 Gordeldracht en kinderbeveiliging 63
10.1 Zelfverklaarde prevalentie gordeldracht 63
10.2 Attitudes ten aanzien van gordeldracht in de volledige populatie 63
10.3 Attitudes ten aanzien van gordeldracht in functie van kenmerken van de bestuurders 64
10.4 Zelfverklaarde prevalentie kinderbeveiliging 73
10.5 Attitudes ten aanzien van kinderbeveiliging in de volledige populatie 74
10.6 Attitudes ten aanzien van kinderbeveiliging in functie van kenmerken van de bestuurders 75

11 Vermoeidheid achter het stuur 78
11.1 Zelfgerapporteerde prevalentie vermoeidheid achter het stuur 78
11.2 Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur in de volledige populatie 78
11.3 Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur in functie van kenmerken van de bestuurders 79

12 Telefoneren tijdens het rijden 81
12.1 Zelfverklaarde prevalentie telefoneren tijdens het rijden 81
12.2 Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden in de volledige populatie 81
12.3 Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden in functie van kenmerken van de bestuurders 82

13 Conclusie 87
13.1 Gevaarlijk rijgedrag 87
13.2 Handhaving verkeersveiligheid 88
13.3 Potentiële maatregelen verkeersveiligheid 88
13.4 Rijden onder invloed van alcohol 89
13.5 Rijden onder invloed van drugs 89
13.6 (Te) snel rijden 90
13.7 Overeenkomstige attitudes voor alcohol, drugs en snelheid 90
13.8 Gordeldracht en kinderbeveiliging 91
13.9 Vermoeidheid achter het stuur 91
13.10 Telefoneren tijdens het rijden 92

14 Appendix – Samenstelling steekproef: kenmerken van de bestuurders 93
14.1 Basiskenmerken van de bestuurders 93
14.2 Verkeersgerelateerde kenmerken van de bestuurders 96
14.2.1 Blootstelling aan het verkeer (aantal afgelegde kilometers) 96
14.2.2 Rijfrequentie 97
14.2.3 Rijbewijsbezit en rijervaring 100
14.2.4 Autobezit 103
14.2.5 Ongevalervaring 104

15 Appendix – Urbanisatiegraad van de woongemeenten 109

16 Appendix – Vragenlijst 111

17 Tabellen en figuren 127
17.1 Lijst met tabellen 127
17.2 Lijst met figuren 128

18 Bibliografie 131

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 opgevolgd kunnen worden. Deze indicatoren vallen onder te brengen in drie categorieën: indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen, indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders in het verkeer en indicatoren met betrekking tot de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid. De ongevallenstatistieken worden gerapporteerd door de FOD Economie (DG SEI) en in de verkeersveiligheidbarometer (BIVV Observatorium). Om de gedragsindicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig tellingen (gordel, snelheid en de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol[1]). Zo kan opgevolgd worden in welke mate de Belgische bestuurders zich houden aan de respectievelijke verkeersreglementering. De indicatoren in verband met de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid worden gemeten via een driejaarlijks grootschalig enquêteonderzoek. De eerste attitudemeting vond plaats in 2003, de tweede in 2006. In het voorliggend rapport bespreken we de resultaten van de derde attitudemeting waarvan het veldwerk gebeurde in het najaar van 2009.

In navolging van de SARTRE onderzoeken (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe[2]) hanteren we een zeer brede definitie van het begrip 'attitude'[3]. Het omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten, zoals verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag in het verkeer, … In het eerste deel van dit rapport werden deze attitudes geanalyseerd voor de volledige populatie van Belgische bestuurders (Boulanger, 2010). Aansluitend daarop werd in het tweede deel van dit rapport onderzocht in welke mate deze attitudes samenhangen met de karakteristieken (gewest, geslacht en leeftijd) van de bestuurders (Dewil, Boulanger & Silverans, 2011). In deze twee rapportgedeeltes werden enkel de resultaten besproken waarvoor in één van de vorige attitudemetingen vergelijkbare vragen voorkwamen. In de attitudemeting van 2009 werden echter meer vragen toegevoegd om een idee te krijgen over bepaalde andere determinanten van verkeersgedrag zoals gepercipieerde sociale normen, risico-inschattingen en gevoelens van gedragscontrole. Deze vragen bieden niet alleen een gedetailleerder inzicht in de verkeersveiligheidsthema's die in het eerste en tweede rapportgedeelte besproken werden (in het bijzonder de handhaving en maatregelen op gebied van verkeersveiligheid, en de verkeersgedragingen 'rijden onder invloed van alcohol en/of drugs', '(te) snel rijden' en 'gordeldracht en kinderbeveiliging'), maar belichten ook twee nog niet eerder besproken thema's, namelijk 'vermoeidheid achter het stuur' en 'telefoneren tijdens het rijden'.

Het voorliggende derde rapportgedeelte bevat de analyses van de antwoorden op deze vragen voor de volledige populatie van Belgische bestuurders en voor specifieke subgroepen daarbinnen. Deze subgroepen worden bepaald aan de hand van een aantal basiskenmerken en verkeersgerelateerde kenmerken van de bestuurders, zoals geslacht, leeftijd, woonplaats van de bestuurders (urbanisatiegraad en gewest), opleidingsgraad, blootstelling aan het verkeer (afgelegde kilometers per maand), rijervaring (aantal jaren rijbewijsbezit), … In appendix 14 wordt duidelijk gemaakt hoe deze kenmerken van de bestuurders in de steekproef verdeeld zijn.

[1] Cf. Dupont (2009), Riguelle (2009) en Casteels & Nuyttens (2010) voor de recentste gedragsmetingen.
[2] Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004). Het veldwerk van deze enquêtes werd uitgevoerd in respectievelijk 1991, 1996 en 2002. In 2010 vond de vierde meting plaats in het kader van SARTRE4.
[3] De SARTRE onderzoeken definiëren het begrip "sociale attitude" in geen van hun publicaties. SARTRE specificeert telkens kortweg dat onder attitudes "opinions and self-reported behaviours" van de bestuurders verstaan wordt.

2 Methode

Voor de huidige attitudemeting werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1533 in België gedomicilieerde bestuurders die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden op het thuisadres van de respondenten afgenomen aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst, met voornamelijk gesloten antwoordmogelijkheden, over de belangrijkste thema's inzake verkeersveiligheid. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en in oktober 2009. Voor meer methodologische aspecten van de attitudemeting van 2009 verwijzen we naar bijlage 5.1 van het eerste deel van dit rapport (Boulanger, 2010). De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details over de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven.

De vragenlijst die gebruikt werd voor de attitudemeting van 2009 was gebaseerd op de in 2006 gebruikte vragenlijst. Omwille van de vergelijkbaarheid met het voorgaande onderzoek werd waar mogelijk de vraagformulering van de vorige attitudemetingen en van de SARTRE-onderzoeken letterlijk overgenomen. Het veldwerk en de analyse van de resultaten van 2006 maakten echter duidelijk dat een aantal vragen onduidelijke antwoorden gaven op cruciale onderzoeksvragen of moeilijk te interpreteren bleken. Daarom werden een aantal vragen grondig herwerkt. Bovendien werden vragen toegevoegd omtrent verschillende gedetailleerde aspecten van attitudes (gepercipieerde sociale norm, gedragscontrole, …). Aangezien de woordelijke formulering alsook de volgorde van de gestelde vragen cruciaal is bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten is de volledige vragenlijst opgenomen in appendix 16. Via een gekleurde achtergrond wordt aangegeven welke vragen in dit rapportgedeelte besproken worden.

Voor elke attitudestelling werd onderzocht of er al dan niet een verband bestaat tussen de stelling en bepaalde kenmerken van de bestuurders. Hoewel voor elke attitudestelling alle kenmerken geanalyseerd werden, worden ze uitsluitend in deze publicatie opgenomen indien er een significant verband aangetoond kan worden. Telkens werd de gemiddelde score op de stellingen berekend en vergeleken tussen de subgroepen. Om vast te stellen of de gemiddelden van twee groepen (bijv. mannen en vrouwen) significant verschillen, werd de t-toets (Mean comparison test) gebruikt. Om vast te stellen of de gemiddelden van meer dan twee groepen (bijv. leeftijdscategorieën) significant verschillen, werd een variantie-analyse (One-way ANOVA) gebruikt. Naast de gemiddelde scores werden eveneens de percentages voor de verschillende antwoordcategorieën berekend. Om de vele kruistabellen die daarbij ontstaan te analyseren, werd de chikwadraattoets gebruikt. Op deze manier konden we vaststellen of er al dan niet een significant verband bestaat tussen twee variabelen. Alle analyses werden uitgevoerd in STATA 9.0.

3 Gevaarlijk rijgedrag

In dit hoofdstuk wordt geanalyseerd in welke mate bestuurders gevaarlijke gedragingen in het verkeer zelf aanvaardbaar of onaanvaardbaar vinden. Daarnaast wordt onderzocht welke gevaarlijke rijgedragingen de respondenten zelf al meegemaakt hebben in de hoedanigheid van passagier en hoe zij daar toen op gereageerd hebben. Vervolgens wordt nagegaan of de respondenten zelf al eens bepaalde risicovolle rijgedragingen stellen en of er een verband is tussen het vertonen van dit gedrag en de mate waarin respondenten dit gedrag persoonlijk aanvaardbaar vinden. We kijken daarbij zowel naar de gehele populatie als naar specifieke subgroepen van bestuurders, gedefinieerd aan de hand van het geslacht, de leeftijd en de woonplaats (gewest en urbanisatiegraad) van de bestuurders.

3.1 Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag in de volledige populatie

De respondenten kregen een lijst voorgeschoteld met 14 omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag (Tabel 1). De respondenten werden gevraagd om voor elk rijgedrag aan te geven in welke mate ze dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vinden. Men kon antwoorden met behulp van een 5-punten schaal (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar).

Tabel 1: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen bij bestuurders in België

	Onaanvaardbaar				Aanvaardbaar	WHN	Gemiddelde score (1-5)
	1	2	3	4	5		
Rijden na het nemen van drugs.	92,70%	5,15%	1,89%	0,20%	0,00%	0,06%	1,09
Rijden zonder verzekering.	92,63%	4,95%	1,95%	0,30%	0,11%	0,05%	1,10
Kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto.	88,73%	8,16%	2,30%	0,40%	0,26%	0,15%	1,15
Rijden onder invloed van cannabis.	88,02%	6,90%	3,84%	0,51%	0,41%	0,33%	1,18
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden.	70,92%	17,92%	7,69%	2,47%	0,98%	0,04%	1,45
Geen gordel dragen vooraan in de auto.	68,14%	17,46%	8,25%	3,97%	1,97%	0,21%	1,54
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden.	64,18%	19,18%	12,28%	3,21%	1,11%	0,04%	1,58
Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten.	55,93%	25,98%	14,13%	2,81%	0,88%	0,28%	1,67
Verderrijden wanneer men te moe is.	48,02%	33,61%	15,30%	2,36%	0,46%	0,24%	1,73
Geen gordel dragen achteraan in de auto.	46,59%	20,77%	20,85%	7,41%	4,02%	0,36%	2,01
70km/h rijden in de bebouwde kom.	45,45%	25,11%	18,58%	6,10%	4,73%	0,04%	1,99
50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is.	33,74%	25,58%	23,87%	10,61%	6,16%	0,04%	2,30
Verkeerd parkeren.	30,12%	24,86%	30,00%	10,68%	4,14%	0,18%	2,34
140km/h rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is.	19,50%	14,69%	20,97%	16,69%	27,95%	0,21%	3,19

Op basis van de gemiddelde score (afgerond op 1 cijfer na de komma; minimum score = 1 en maximum score = 5) kunnen we de gedragingen in 4 categorieën indelen. Bovenaan de tabel staan de meest onaanvaardbare gedragingen. 9 op 10 bestuurders vindt het totaal

onaanvaardbaar dat men rijdt na het nemen van drugs of onder invloed van cannabis, dat men kinderen niet vastmaakt in de auto en dat men rijdt zonder verzekering. Vervolgens is er een cluster gedragingen die een gemiddelde score gekregen hebben tussen 1,5 en 2. Tot deze groep behoren: niet handenvrij bellen tijdens het rijden, een sms versturen tijdens het rijden, geen gordel dragen vooraan in de wagen, mogelijks onder invloed van alcohol rijden en rijden als men slaperig is. Daarna zien we een aantal gedragingen met een gemiddelde score tussen 2 en 2,5. Opmerkelijk is dat 70km/h rijden in de bebouwde kom even sterk aanvaard wordt als geen gordel dragen achteraan in de auto en zelfs meer aanvaard wordt dan geen gordel dragen vooraan in de auto. 68% van de bestuurders vindt het totaal onaanvaardbaar de gordel vooraan niet te dragen tegenover 46% van de bestuurders dat het onaanvaardbaar vindt om 20km/h te snel te rijden in de bebouwde kom en eenzelfde percentage dat het onaanvaardbaar vindt om geen gordel te dragen achteraan. 50km/h rijden in een zone 30 wordt nog sterker aanvaard dan 70km/h rijden in de bebouwde kom en zelfs even aanvaardbaar bevonden als verkeerd parkeren. Nog opvallender is dat 28% van de bestuurders het helemaal aanvaardbaar vindt om 140km/h te rijden op een autosnelweg zonder verkeer. Dit is het enige gedrag dat een score boven het theoretische gemiddelde (3) van de antwoordschaal haalt. Dit gedrag lijkt dus door de Belgische bestuurders als vrij normaal beschouwd te worden. Deze vaststellingen kunnen voor een groot deel het actuele snelheidsprobleem verklaren. Zolang snel rijden sociaal aanvaard wordt, is het zeer moeilijk om dit gedrag (blijvend) te veranderen.

Bovenstaande resultaten zijn in lijn met een aantal bevindingen die in het eerste en tweede deel van dit rapport besproken werden. Dat de respondenten het aanvaardbaarder vinden om geen gordel te dragen achteraan de wagen dan vooraan de wagen vertaalt zich in een veel grotere zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin (met ongeveer 80% van de respondenten die ‘altijd’ hun gordel dragen) dan als passagier achterin (met ongeveer 50% van de respondenten die altijd hun gordel dragen) (Boulanger, 2010, p.45). De grote aanvaardbaarheid van te snel rijden in zone 30, in de bebouwde kom en op de autosnelweg weerspiegelt zich zowel in gedrag als in attitudes ten aanzien van snel rijden. 17% van de Belgische bestuurders rapporteert het afgelopen jaar een boete gekregen te hebben voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen, hetgeen indicatief is voor frequent te snel rijgedrag bij een groot deel van de Belgische bevolking (Dewil et al, 2011, p.83). Daarnaast vindt slechts 62% van de bestuurders snel rijden sociaal onaanvaardbaar (terwijl de SGVV voor 2008 80% vooropstelde) (Boulanger, 2010, p.43). Hoewel ten aanzien van dit resultaat nog opgeworpen kan worden dat ‘snel rijden’ niet nader gespecificeerd werd (en dus niet noodzakelijk als ‘sneller dan toegelaten’ geïnterpreteerd moet worden), blijkt nu dat zelfs concrete situaties van ‘te’ snel rijden een vrij grote aanvaardbaarheid kennen binnen de populatie.

3.2 Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag in functie van kenmerken van de bestuurders

In deze paragraaf worden verschillen tussen groepen bestuurders inzake de aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen besproken. De analyses gebeurden op basis van de gemiddelde antwoordscore van de verschillende subgroepen van bestuurders. Een hoge score geeft aan dat de bestuurders rapporteren dat ze dergelijk gedrag persoonlijk aanvaardbaar vinden, een lage score geeft weer dat ze dit rijgedrag onaanvaardbaar vinden.

Tabel 2 geeft een overzicht van de gemiddelde aanvaardbaarheidsscore voor alle gedragingen per geslacht. Mannen scoren gemiddeld hoger, wat betekent dat mannen gemiddeld toleranter zijn ten aanzien van de meeste gevaarlijke rijgedragingen dan vrouwen. Slechts 3 gedragingen vinden beide geslachten even aanvaardbaar of onaanvaardbaar: rijden zonder verzekering, 50km/h rijden in een zone 30 en kinderen niet vastgemaakt

vervoeren in de wagen. Dat mannen en vrouwen op dit laatste aspect niet verschillen, vertaalt zich in een gelijkaardig percentage mannen en vrouwen dat aangeeft kinderen kleiner dan 1,35m altijd beveiligd te vervoeren (Dewil et al, 2011, p.94). Dat mannen het daarentegen gemiddeld aanvaardbaarder vinden dan vrouwen om te rijden onder invloed van drugs of alcohol, om geen gordel te dragen vooraan en achteraan de wagen en om te snel te rijden in de bebouwde kom of op een verkeersvrije autosnelweg, weerspiegelt zich in significant hogere percentages zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs en alcohol (Dewil et al, 2011, p.70) en zonder gordel (Dewil et al, 2011, p.87) en significant hogere percentages zelfgerapporteerde snelheidsboetes (Dewil et al, 2011, p.100) bij mannen dan bij vrouwen.

Tabel 2: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar geslacht van de bestuurders

	geslacht	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Rijden na het nemen van drugs.*	**man**	1,14	0,02
	vrouw	1,05	0,01
Rijden zonder verzekering.	**man**	1,12	0,03
	vrouw	1,08	0,02
Kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto.	**man**	1,19	0,03
	vrouw	1,11	0,02
Rijden onder invloed van cannabis.*	**man**	1,25	0,03
	vrouw	1,10	0,02
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden.*	**man**	1,52	0,04
	vrouw	1,37	0,03
Geen gordel dragen vooraan in de auto.*	**man**	1,63	0,04
	vrouw	1,44	0,04
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden.*	**man**	1,67	0,04
	vrouw	1,47	0,04
Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten.*	**man**	1,82	0,05
	vrouw	1,48	0,04
Verderrijden wanneer men te moe is.*	**man**	1,79	0,04
	vrouw	1,67	0,04
Geen gordel dragen achteraan in de auto.*	**man**	2,13	0,05
	vrouw	1,87	0,05
70km/h rijden in de bebouwde kom.*	**man**	2,12	0,06
	vrouw	1,86	0,06
50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is.	**man**	2,38	0,07
	vrouw	2,21	0,06
Verkeerd parkeren.*	**man**	2,43	0,06
	vrouw	2,23	0,06
140km/h rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is.*	**man**	3,42	0,07
	vrouw	2,93	0,07

* significante verschillen

Op basis van de gemiddelde scores per leeftijdscategorie blijkt er voor 7 stellingen een significant verschil te bestaan tussen de leeftijdsgroepen. Tabel 3 geeft voor deze stellingen een overzicht van de gemiddelde antwoordscore per leeftijdscategorie. Daarbij valt op dat de aanvaardbaarheidsscore systematisch daalt men de leeftijd. Dus hoe jonger de bestuurder is, hoe meer hij bepaalde rijgedragingen tolereert:

- Deze relatie vinden we terug voor het versturen van een sms of bellen met de gsm in de hand. Hoewel ook de jongste bestuurders dit gedrag eerder onaanvaardbaar vinden, ligt hun gemiddelde antwoordscore toch significant hoger dan die van de andere bestuurders.

- Een gelijkaardig resultaat zien we voor slaperigheid achter het stuur en geen gordeldracht achteraan in de wagen: hoe ouder, hoe minder aanvaard. Dat oudere bestuurders het minder aanvaardbaar vinden dan jonge bestuurders om achteraan geen gordel te dragen, weerspiegelt zich in een significant hoger percentage zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin de wagen bij de 63-plussers dan bij alle andere leeftijdscategorieën behalve de 39-49 jarigen (Dewil et al, 2011, p.89).
- Zoals gezegd wordt snel rijden vrij aanvaardbaar gevonden door de gemiddelde Belgische bestuurder. Bij de analyse naar leeftijd wordt de invloed van de leeftijd van de bestuurders op dit attitudeaspect duidelijk: hoe jonger de bestuurder, hoe aanvaardbaarder men snel rijden in de bebouwde kom en in een zone 30 vindt. Dit is een bevestiging van de bevindingen in deel 2 van dit rapport, waar bleek dat de attitudes ten aanzien van snel rijden afwijzender worden met het toenemen van de leeftijd (Dewil et al, 2011, p.82).
- Tot slot varieert de mening ten aanzien van verkeerd parkeren met de leeftijd: hoe jonger de bestuurder, hoe minder onaanvaardbaar men verkeerd parkeren vindt.

Tabel 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar leeftijd van de bestuurders (deel 1)

	Leeftijdscategorie	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden.*	**18 tot 29 jaar**	1,93	0,08
	30 tot 38 jaar	1,67	0,08
	39 tot 49 jaar	1,42	0,05
	50 tot 62 jaar	1,27	0,04
	63 tot 99 jaar	1,14	0,03
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden.*	**18 tot 29 jaar**	1,91	0,07
	30 tot 38 jaar	1,82	0,08
	39 tot 49 jaar	1,63	0,06
	50 tot 62 jaar	1,48	0,05
	63 tot 99 jaar	1,19	0,04
Verderrijden wanneer men te moe is.*	**18 tot 29 jaar**	2,01	0,07
	30 tot 38 jaar	1,92	0,07
	39 tot 49 jaar	1,80	0,06
	50 tot 62 jaar	1,56	0,05
	63 tot 99 jaar	1,50	0,06
Geen gordel dragen achteraan in de auto.*	**18 tot 29 jaar**	2,21	0,08
	30 tot 38 jaar	2,01	0,08
	39 tot 49 jaar	2,00	0,08
	50 tot 62 jaar	2,04	0,08
	63 tot 99 jaar	1,86	0,07
70km/h rijden in de bebouwde kom.*	**18 tot 29 jaar**	2,23	0,08
	30 tot 38 jaar	2,02	0,08
	39 tot 49 jaar	2,12	0,09
	50 tot 62 jaar	1,90	0,08
	63 tot 99 jaar	1,77	0,08
50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is.*	**18 tot 29 jaar**	2,66	0,11
	30 tot 38 jaar	2,36	0,08
	39 tot 49 jaar	2,38	0,08
	50 tot 62 jaar	2,28	0,10
	63 tot 99 jaar	1,91	0,09
Verkeerd parkeren.*	**18 tot 29 jaar**	2,51	0,09

	30 tot 38 jaar	2,54	0,08
	39 tot 49 jaar	2,42	0,08
	50 tot 62 jaar	2,30	0,08
	63 tot 99 jaar	1,98	0,08

* significante verschillen

Daarnaast zijn er nog een aantal andere rijgedragingen die correleren met de leeftijd van de bestuurders, zij het niet systematisch stijgend of dalend. Hier zijn het eerder 2 of 3 leeftijdscategorieën die een andere mening hebben over de aanvaarbaarheid van het rijgedrag van mensen dan de andere bestuurders. De resultaten zijn opgenomen in Tabel 4. Uit de analyses stellen we volgende zaken vast:

- De gemiddelde antwoordscore voor rijden onder invloed van drugs/cannabis ligt significant hoger bij de bestuurders tussen 18 en 38 jaar dan bij de andere bestuurders. In deel 2 van dit rapport was reeds gebleken dat 18-38 jarigen significant vaker dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën rapporteren minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben gedurende de afgelopen maand (Dewil et al, 2011, p.72).
- Geen gordel dragen vooraan wordt het meest onaanvaardbaar gevonden door de bestuurders ouder dan 63 jaar. Zij rapporteren eveneens significant vaker dan bestuurders jonger dan 63 jaar altijd hun gordel te dragen als bestuurder en als passagier voorin de wagen (Dewil et al, 2011, p.88).
- Bestuurders tussen 18 en 29 jaar tolereren iets meer dat mensen rijden met de wagen indien ze twijfelen al dan niet meer gedronken te hebben dan toegelaten.
- Bestuurders tussen 18 en 49 jaar rapporteren een gelijkaardige (gemiddelde) mening omtrent de aanvaardbaarheid van 140km/h rijden op een autostrade indien er geen verkeer is. De gemiddelde antwoordscore ligt significant lager (meer onaanvaard) bij de bestuurders ouder dan 50 jaar.

Tabel 4: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar leeftijd van de bestuurders (deel 2)

	Leeftijdscategorie	**gemiddelde score (1-5)**	**standaard afwijking**
Rijden na het nemen van drugs.*	**18 tot 29 jaar**	1,14	0,03
	30 tot 38 jaar	1,18	0,04
	39 tot 49 jaar	1,09	0,03
	50 tot 62 jaar	1,06	0,02
	63 tot 99 jaar	1,04	0,02
Rijden onder invloed van cannabis.*	**18 tot 29 jaar**	1,32	0,05
	30 tot 38 jaar	1,29	0,05
	39 tot 49 jaar	1,17	0,03
	50 tot 62 jaar	1,10	0,02
	63 tot 99 jaar	1,08	0,03
Geen gordel dragen vooraan in de auto.*	**18 tot 29 jaar**	1,69	0,08
	30 tot 38 jaar	1,54	0,07
	39 tot 49 jaar	1,67	0,09
	50 tot 62 jaar	1,52	0,06
	63 tot 99 jaar	1,30	0,05
Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten.*	**18 tot 29 jaar**	1,88	0,08
	30 tot 38 jaar	1,70	0,06
	39 tot 49 jaar	1,67	0,07
	50 tot 62 jaar	1,66	0,06
	63 tot 99 jaar	1,47	0,06

140km/h rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is.*	**18 tot 29 jaar**	3,49	0,13
	30 tot 38 jaar	3,50	0,11
	39 tot 49 jaar	3,50	0,10
	50 tot 62 jaar	3,11	0,11
	63 tot 99 jaar	2,43	0,11

* significante verschillen

Op basis van de gemiddelde antwoordscore van de bestuurders per gewest, blijkt de aanvaardbaarheid van bepaalde gedragingen enigszins te variëren naargelang de woonplaats, al zijn de meeste verbanden niet significant. De twee stellingen waarvoor de antwoorden significant verschillen naargelang gewest worden weergegeven in Tabel 5. Bijna de helft van de Vlamingen (48%) vindt 70km/h rijden in de bebouwde kom totaal onaanvaardbaar. Dit percentage daalt tot ongeveer 40% in de andere gewesten. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest verklaart zelfs 1 op 10 chauffeurs (11%) het aanvaardbaar te vinden 20km/h sneller te rijden dan toegelaten in de bebouwde kom. Anderzijds aanvaarden de Vlaamse bestuurders meer dan hun Waalse en Brusselse collega's dat men 20km/h te snel rijdt op de autosnelweg wanneer er geen verkeer is.

Tabel 5: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar gewest van de bestuurders

70km/h rijden in de bebouwde kom.*							
gewest	**gemiddelde score (1-5)**	**standaard afwijking**	**onaanvaardbaar**				**aanvaardbaar**
			1	**2**	**3**	**4**	**5**
Vlaanderen	1,92	0,06	48,07%	25,06%	17,27%	5,77%	3,82%
Wallonië	2,05	0,08	41,81%	27,29%	20,20%	5,99%	4,71%
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	2,33	0,10	38,80%	19,52%	22,53%	8,53%	10,62%
140km/h rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is.*							
gewest	**gemiddelde score (1-5)**	**standaard afwijking**	**onaanvaardbaar**				**aanvaardbaar**
			1	**2**	**3**	**4**	**5**
Vlaanderen	3,29	0,07	17,46%	12,58%	22,35%	18,50%	29,11%
Wallonië	3,03	0,10	22,00%	18,45%	19,87%	14,10%	25,58%
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	2,97	0,13	26,17%	18,26%	15,54%	12,43%	27,60%

* significante verschillen

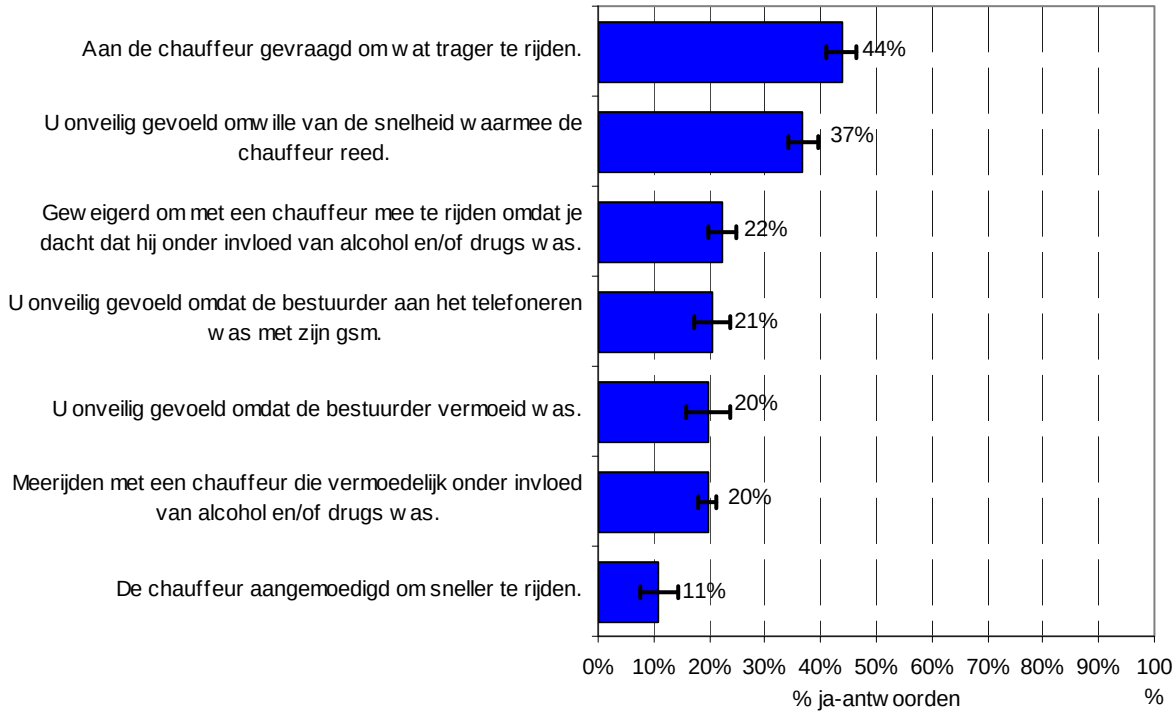
3.3 Zelfverklaarde ervaringen als passagier met gevaarlijk rijgedrag in de volledige populatie

Het is interessant om te weten hoe de Belgische bestuurder oordeelt over bepaalde rijgedragingen in de hoedanigheid van passagier: in welke situaties was men als passagier reeds betrokken, wanneer voelde men zich onveilig en heeft men toen het rijgedrag van de chauffeur proberen te beïnvloeden? Er werden 7 stellingen hieromtrent geformuleerd. Aan de respondenten werd gevraagd om aan te geven wat men in de laatste 3 jaar persoonlijk ervaren had als passagier in een wagen (1 antwoord mogelijk: ja of neen). Respondenten die nooit meerijden als passagier konden kiezen voor de antwoordmogelijkheid 'niet van toepassing'. Deze groep werd weggelaten bij de analyses.

Figuur 1 geeft een overzicht van de ja-antwoorden op de verschillende uitspraken. Drie stellingen verwijzen naar de ervaringen als passagier op gebied van snelheid. Twee daarvan gaan over passagiers die vonden dat de bestuurder te snel reed (vragen om trager te rijden en een gevoel van onveiligheid omwille van de snelheid waarmee de bestuurder reed). De derde gaat over passagiers die vonden dat de bestuurder niet snel genoeg reed en hem aanmoedigden om sneller te rijden. Uit de analyses blijkt dat 4 op 10 respondenten al eens

gevraagd heeft aan de bestuurder om trager te rijden (44%). 37% van de respondenten voelde zich als passagier wel eens onveilig omwille van de snelheid waarmee de chauffeur reed. 1 op 10 respondenten heeft in de laatste 3 jaar een bestuurder aangemoedigd om sneller te rijden.

Figuur 1: Zelfverklaarde ervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar bij bestuurders in België die al eens als passagier meerijden



3.4 Zelfverklaarde ervaringen als passagier met gevaarlijk rijgedrag in functie van kenmerken van de bestuurders

Op basis van de gegevens uit de attitudemeting kunnen we onderzoeken of er voor de stellingen met betrekking tot de ervaringen als passagier betreffende snelheid verschillen bestaan bij specifieke subgroepen. Dit onderzoek leidt tot een aantal interessante vaststellingen. Omwille van de (vele) correlaties met het gewest werd er ook gekeken naar de invloed van de urbanisatiegraad. Tabel 6 geeft een overzicht van de subgroepanalyses met betrekking tot snelheid. De volgende significante verschillen werden ontdekt:

- Meer vrouwen (52%) dan mannen (38%) hebben reeds een keer aan de chauffeur gevraagd om trager te rijden.
- 1 op 3 +63 jarigen (34%) heeft wel eens gevraagd om trager te rijden. Dit is beduidend lager dan bij de andere leeftijdscategorieën waar bijna de helft van de respondenten (46%-49%) aangeeft dit gevraagd te hebben.
- Bijna de helft (47%) van de jongeren tussen 18 en 29 jaar voelde zich al eens onveilig omwille van de snelheid waarmee de chauffeur reed. Dit percentage ligt opmerkelijk lager bij de andere leeftijdsgroepen.
- Het percentage respondenten dat de chauffeur aangemoedigd heeft om sneller te rijden daalt met de leeftijd. Het hoogste percentage (19%) vinden we terug bij de jongste leeftijdsgroep, het laagste (5%) bij de oudste leeftijdsgroep.
- Meer dan de helft van de respondenten (58%) uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vroeg reeds aan de chauffeur om wat trager te rijden. Dit is meer dan in de andere gewesten.

- Op vlak van het zich onveilig voelen in een wagen omwille van de snelheid stellen we duidelijke verschillen vast per gewest. In Vlaanderen heeft 33% dit al ervaren, in Wallonië 41% en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 52% van de bestuurders.
- Naar aanleiding van dit gewestelijk verschil werd er ook gekeken naar differentiaties naargelang de urbanisatiegraad van de woongemeente (zie appendix 15 voor meer informatie hierover). Meer mensen die wonen in een stedelijke omgeving verklaren de chauffeur aangemoedigd te hebben om sneller te rijden dan mensen die wonen in een landelijke omgeving (respectievelijk 13% en 8%).

Tabel 6: Zelfverklaarde snelheidservaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar naar geslacht, leeftijd, gewest en urbanisatiegraad van de woonplaats van de bestuurders die al eens als passagier meerijden

	Aan de chauffeur gevraagd om wat trager te rijden.		**U onveilig gevoeld omwille van de snelheid waarmee de chauffeur reed.**		**De chauffeur aangemoedigd om sneller te rijden.**		**Totaal**
	Ja	**Neen**	**Ja**	**Neen**	**Ja**	**Neen**	
Totaal	44,63%	55,37%	37,08%	62,92%	10,72%	89,28%	100%
Geslacht							
Man	38,34%	61,66%	35,68%	64,32%	10,74%	89,26%	100%
Vrouw	51,71%	48,29%	38,65%	61,35%	10,70%	89,30%	100%
P-waarde	P = 0.0001*		P = 0.3548		P = 0.9854		
Leeftijdscategorie							
18 tot 29 jaar	47,26%	52,74%	46,86%	53,14%	18,58%	81,42%	100%
30 tot 38 jaar	47,27%	52,73%	37,05%	62,95%	15,12%	84,88%	100%
39 tot 49 jaar	48,61%	51,39%	35,23%	64,77%	12,27%	87,73%	100%
50 tot 62 jaar	46,07%	53,93%	39,14%	60,86%	6,10%	93,90%	100%
> 63 jaar	34,13%	65,87%	30,04%	69,96%	4,56%	95,44%	100%
P-waarde	P = 0.0199*		P=0.0299*		P = 0.0000*		
Gewest							
Vlaanderen	41,84%	58,16%	33,21%	66,79%	10,50%	89,50%	100%
Wallonië	46,13%	53,87%	40,59%	59,41%	10,02%	89,98%	100%
BHG	58,28%	41,72%	52,10%	47,90%	14,08%	85,92%	100%
P-waarde	P = 0.0045*		P = 0.0009*		P = 0.2438		
Urbanisatiegraad							
agglomeratie	46,39%	53,61%	40,42%	59,58%	13,04%	86,96%	100%
banlieue	43,01%	56,99%	38,19%	61,81%	12,25%	87,75%	100%
ruraal	43,38%	56,62%	33,58%	66,42%	8,07%	91,93%	100%
P-waarde	P = 0.6209		P = 0.1509		P = 0.0092*		

* Significant verschil tussen de categorieën van die variabele

Naast de stellingen over snelheid zijn er 2 stellingen (Figuur 1) met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en/of drugs. De stellingen beschrijven de ervaringen aangaande meerijden met een chauffeur die vermoedelijk onder invloed is van alcohol en/of drugs: ofwel is men toch meegereden ofwel weigerde men mee te rijden. In totaal reed enerzijds 1 op 5 respondenten mee met een chauffeur die vermoedelijk onder invloed was (19%), maar anderzijds weigerde ook 1 op 5 respondenten om diezelfde reden mee te rijden (23%).

Ook voor deze stellingen werd er gekeken naar verbanden met geslacht, leeftijd en woonplaats van de respondent. De analyses per subgroepen brachten interessante gelijkenissen en verschillen aan het licht (Tabel 7):

- Evenveel mannen als vrouwen weigerden ooit mee te rijden met een vermoedelijk onder invloed zijnde chauffeur.
- Toch reden procentueel meer mannen dan vrouwen wel eens mee met een chauffeur die waarschijnlijk onder invloed was (24% tegenover 14%).

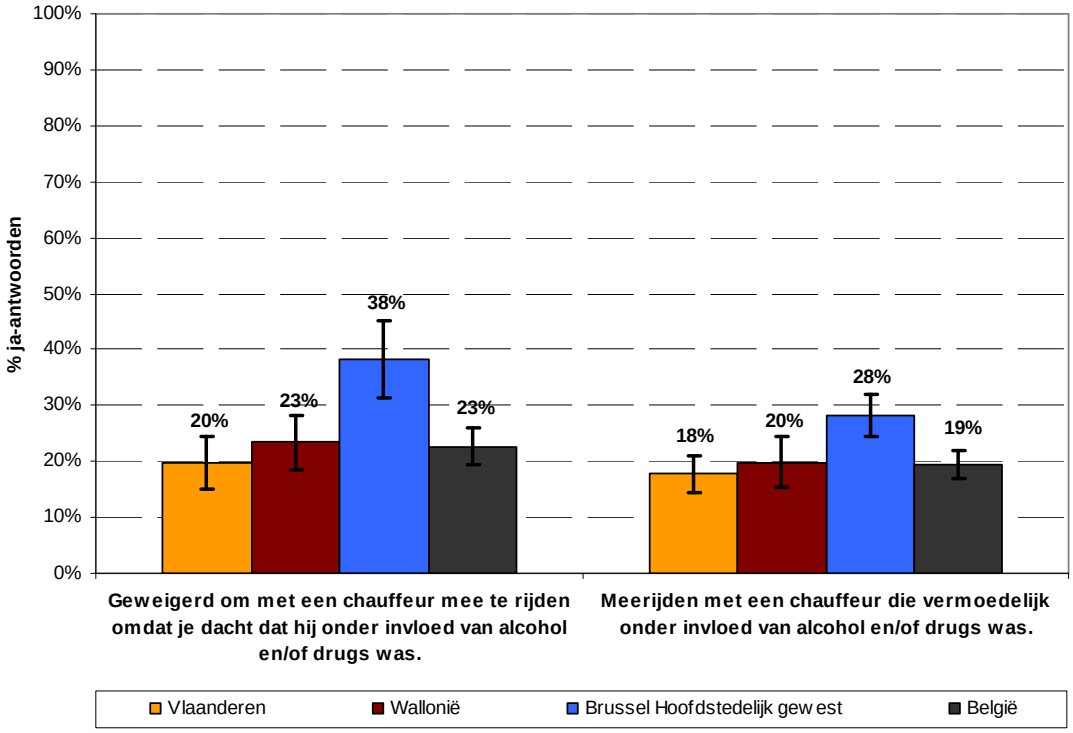
- Het percentage respondenten dat ooit weigerde mee te rijden en het percentage respondenten dat toch ooit meereed daalt met de leeftijd. 36% van de 18 tot 29-jarigen weigerde ooit mee te rijden, maar tegelijkertijd geeft 37% toe wel eens meegereden te hebben met een bestuurder die vermoedelijk onder invloed was. In de oudste leeftijdscategorie (+63 jaar) dalen deze percentages tot respectievelijk 16% en 11%.
- In Vlaanderen weigerde 20% van de respondenten mee te rijden tegenover 38% van de respondenten uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Anderzijds geeft 28% van de Brusselaars toe al eens meegereden te zijn met iemand die vermoedelijk onder invloed van alcohol en/of drugs was, in tegenstelling tot 18% in Vlaanderen. De cijfers voor Wallonië komen ongeveer overeen met de cijfers voor de Belgische populatie (Figuur 2).
- Procentueel weigerden meer mensen woonachtig in een stedelijke omgeving wel eens mee te rijden dan mensen woonachtig in een landelijke omgeving (respectievelijk 27% en 17% ja-antwoorden). Men zou zich kunnen afvragen of het ruimere aanbod aan alternatieve transportmogelijkheden in een stedelijke dan in een landelijke omgeving hier een rol speelt.

Tabel 7: Zelfverklaarde alcoholervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar naar geslacht, leeftijd, gewest en urbanisatiegraad van de woonplaats van de bestuurders die al eens als passagier meerijden

	Geweigerd om met een chauffeur mee te rijden omdat je dacht dat hij onder invloed van alcohol en/of drugs was.		**Meerijden met een chauffeur die vermoedelijk onder invloed van alcohol en/of drugs was.**		**Totaal**
	Ja	**Neen**	**Ja**	**Neen**	
Totaal	22,58%	77,42%	19,35%	80,65%	100%
Geslacht					
Man	21,82%	78,18%	23,86%	76,14%	100%
Vrouw	23,44%	76,56%	14,28%	85,72%	100%
P-waarde	P = 0.5051		P = 0.0000*		
Leeftijdscategorie					
18 tot 29 jaar	36,01%	63,99%	36,84%	63,16%	100%
30 tot 38 jaar	24,50%	75,50%	25,11%	74,89%	100%
39 tot 49 jaar	21,71%	78,29%	17,63%	82,37%	100%
50 tot 62 jaar	19,30%	80,70%	12,83%	87,17%	100%
> 63 jaar	16,06%	83,94%	11,18%	88,82%	100%
P-waarde	P = 0.0000*		P = 0.0000*		
Gewest					
Vlaanderen	19,72%	80,28%	17,74%	82,26%	100%
Wallonië	23,43%	76,57%	19,88%	80,12%	100%
BHG	38,14%	61,86%	28,10%	71,90%	100%
P-waarde	P = 0.0006*		P = 0.0194*		
Urbanisatiegraad					
agglomeratie	27,43%	72,57%	22,19%	77,81%	100%
banlieue	24,68%	75,32%	18,84%	81,16%	100%
ruraal	17,27%	82,73%	16,75%	83,25%	100%
P-waarde	P = 0.0133		P = 0.1089		

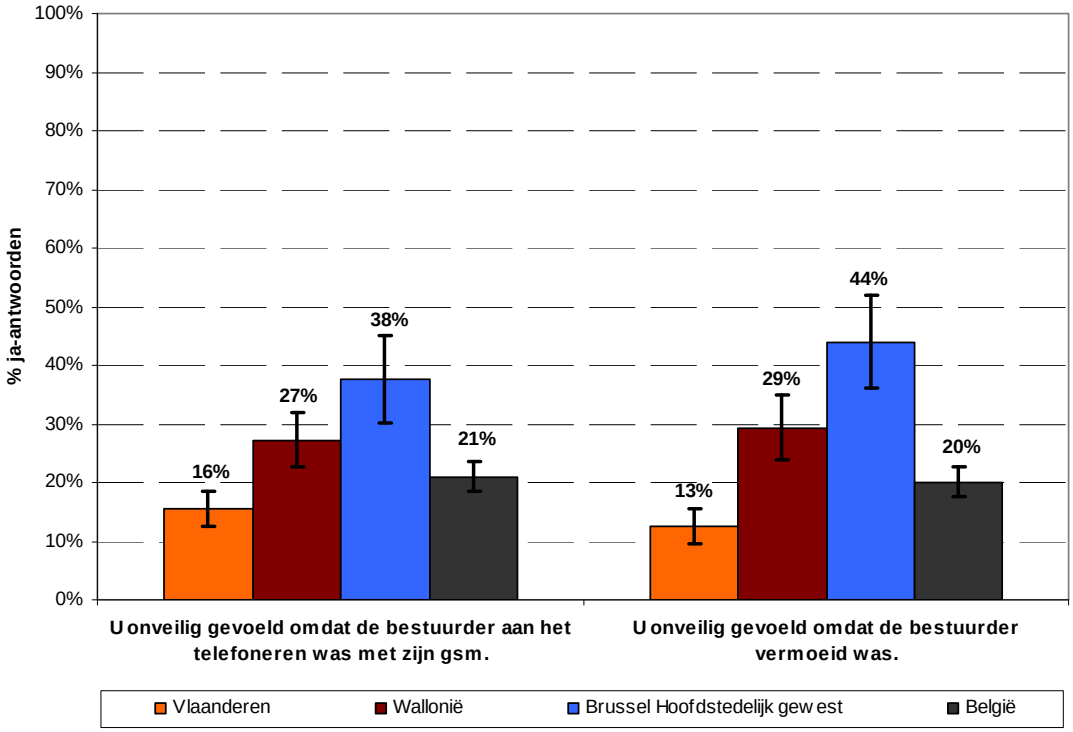
* significante verschillen

Figuur 2: Zelfverklaarde alcoholervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar naar gewest van de bestuurders die al eens als passagier meerijden



Tot slot (Figuur 1) voelde 1 op 5 respondenten zich in de afgelopen 3 jaar wel eens onveilig omdat de bestuurder vermoeid was (20%) of omdat de bestuurder aan het telefoneren was (21%). Bij verdere analyse blijkt er geen verschil in rapportering te zijn tussen mannen en vrouwen en tussen bestuurders van verschillende leeftijden. De woonplaats, meer bepaald het gewest, correleert wel met de ervaring van een onveilig gevoel als passagier. Figuur 3 geeft een overzicht van de resultaten van de analyses in functie van het gewest. We zien dat men zich in Vlaanderen als passagier het minst vaak onveilig gevoeld heeft omwille van een vermoeide chauffeur (13%). Dit cijfer stijgt in Wallonië tot bijna 30% en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tot 44%. Een gelijkaardig verschil tussen de gewesten stellen we vast voor het telefoneren met een gsm tijdens het rijden. 16% Vlamingen en 27% Walen voelden zich onveilig omdat de chauffeur aan het rijden en bellen was. Het percentage in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt significant hoger dan het Belgische gemiddelde: 38% van de Brusselaars verklaart zich al onveilig gevoeld te hebben omdat de bestuurder aan het telefoneren was met zijn gsm.

Figuur 3: Zelfverklaarde ervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar betreffende telefoneren tijdens het rijden en vermoeidheid achter het stuur naar gewest van de bestuurders die al eens als passagier meerijden



We vermoeden dat er een link bestaat tussen de frequentie dat men passagier is en de ervaringen als passagier. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat iemand die 300 keer per jaar passagier is meer kans heeft om zowel mee te rijden als te weigeren mee te rijden met iemand die eventueel te veel gedronken heeft dan iemand die slechts 3 dagen per jaar passagier is. De zelfverklaarde resultaten van de MOBEL enquête (Hubert & Toint, 2002) geven een eerste indicatie dat er een verschil zou kunnen zijn tussen verschillende subgroepen in de frequentie dat men de wagen gebruikt als passagier. In bepaalde arrondissementen neemt de bevolking procentueel meer de auto als passagier dan in andere. Bovendien blijkt er een belangrijk verschil te zijn naargelang de leeftijd. Op de website van MOBEL is het mogelijk om een (niet gewogen) kruistabel op te maken tussen twee variabelen. Het resultaat van de kruistabel tussen zelfgerapporteerde frequentie en leeftijd wordt weergegeven in Tabel 8. We zien duidelijk dat het percentage 'minstens 5 dagen per week' daalt met de leeftijd. Dit zou voor een deel kunnen verklaren waarom zowel het percentage respondenten dat ooit weigerde mee te rijden als het percentage respondenten dat wel meereed met een bestuurder die vermoedelijk onder invloed was daalt met de leeftijd van de respondenten (cf. Tabel 7). Het zou dan ook interessant zijn om in de volgende attitudemeting te peilen naar de frequentie dat men passagier is of naar het gemiddeld aantal kilometers dat men per maand als passagier in een wagen aflegt.

Tabel 8: Zelfgerapporteerde frequentie dat men passagier is naar leeftijd van de respondenten

Leeftijdscategorie	minstens 5 dagen per week	1 of meerdere dagen per week	1 of meerdere dagen per maand	1 of meerdere dagen per jaar	(bijna) nooit	Geen antwoord of geen gegevens bekend	Totaal
5-10 jaar	59.5%	21.7%	NS	NS	NS	18,80%	100%
11-15 jaar	47.2%	36.2%	NS	NS	NS	16,60%	100%
16-20 jaar	29.5%	46.1%	12.5%	NS	NS	11,90%	100%
21-30 jaar	11.7%	36.1%	26.6%	11.0%	13.7%	0,90%	100%

31-40 jaar	**8.1%**	**35.7%**	**22.3%**	**15.4%**	**17.5%**	**1,00%**	**100%**
41-50 jaar	**7.5%**	**27.5%**	**21.6%**	**13.5%**	**29.4%**	**0,50%**	**100%**
51-60 jaar	**7.1%**	**24.8%**	**19.4%**	**15.8%**	**31.7%**	**1,20%**	**100%**
61-70 jaar	**7.2%**	**26.1%**	**13.3%**	**11.5%**	**40.8%**	**1,10%**	**100%**
>71 jaar	**NS**	**18.8%**	**21.3%**	**14.9%**	**34.6%**	**10,40%**	**100%**
Totaal	**15.0%**	**30.2%**	**18.2%**	**11.2%**	**23.9%**	**1,50%**	**100%**

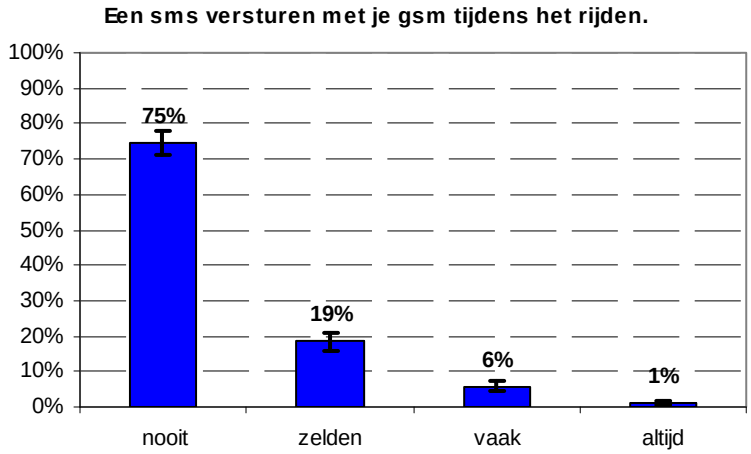
Bron: www.mobel.be

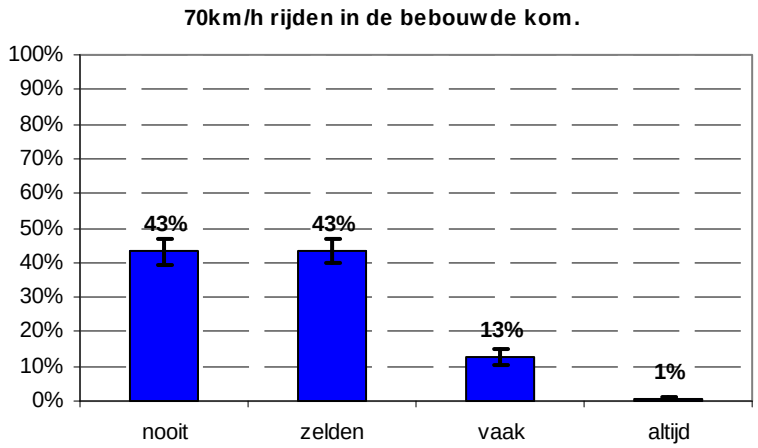
3.5 Zelfverklaarde ervaringen als bestuurder met gevaarlijk rijgedrag in de volledige populatie

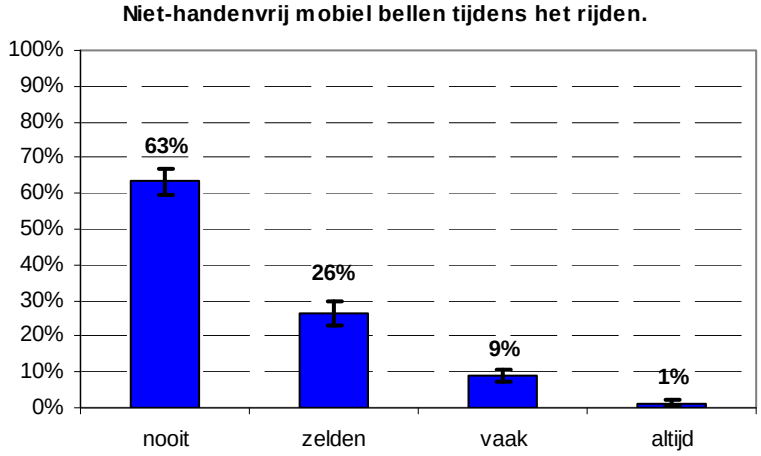
We vroegen aan de respondenten hoe vaak ze als bestuurder bepaalde rijgedragingen stellen tijdens een typische autorit. Deze vraag geeft ons een idee over de prevalentie van specifiek gevaarlijk rijgedrag, al moeten we hier rekening houden met sociaal wenselijk antwoordgedrag. Mensen zullen immers niet gemakkelijk toegeven dat ze soms een onveilige bestuurder zijn.

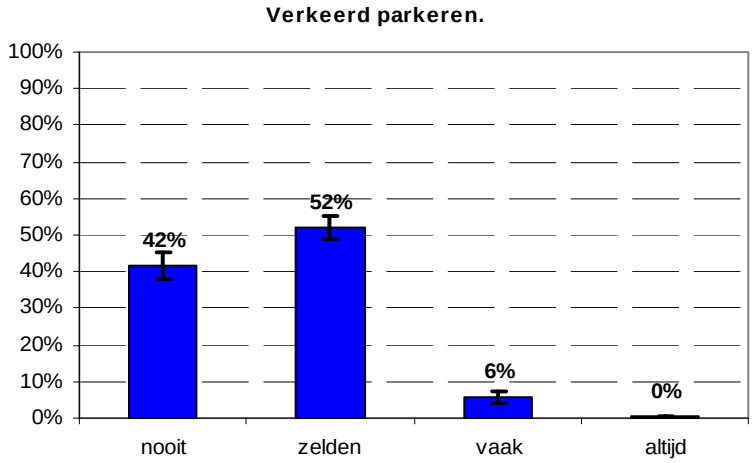
Figuur 4 geeft een overzicht van de antwoorden op de verschillende vragen met betrekking tot hoe vaak men als bestuurder een bepaald gedrag stelt tijdens een typische autorit. 1 op 4 bestuurders beweert systematisch wel eens een sms te versturen tijdens het rijden (25%) en 1 op 3 zegt wel eens te telefoneren tijdens het rijden met zijn gsm in de hand (37%). Dit (gevaarlijk) gedrag gebeurt naar eigen zeggen eerder zelden. Een andere verontrustende vaststelling is de prevalentie van 70km/h rijden waar het toegelaten is om maximaal 50km/h te rijden. 6 op 10 bestuurders (57%) verklaart tijdens een typische autorit wel eens 20km/h te snel te rijden in de bebouwde kom. 13% van alle bestuurders doet dit zelfs vaak en 1% altijd. Opmerkelijk is dat de prevalentie van te snel rijden in de bebouwde kom vergelijkbaar is met de prevalentie van verkeerd parkeren. Ook hier zegt 58% dit wel eens te doen, waarvan de meerderheid (52%) echter zelden zijn auto verkeerd parkeert. In paragraaf 3.1 werd reeds vastgesteld dat respondenten 50km/h rijden in de bebouwde kom ongeveer even aanvaardbaar vinden dan verkeerd parkeren. Blijkbaar zet deze vergelijkbare aanvaardbaarheid zich door in gelijkaardig gedrag, hetgeen mogelijk wijst op een verband tussen de aanvaardbaarheid van een bepaald gedrag en het vertonen van dat gedrag (cf. infra).

Figuur 4: Zelfverklaarde frequentie van gevaarlijke rijgedragingen tijdens een typische autorit bij bestuurders in België



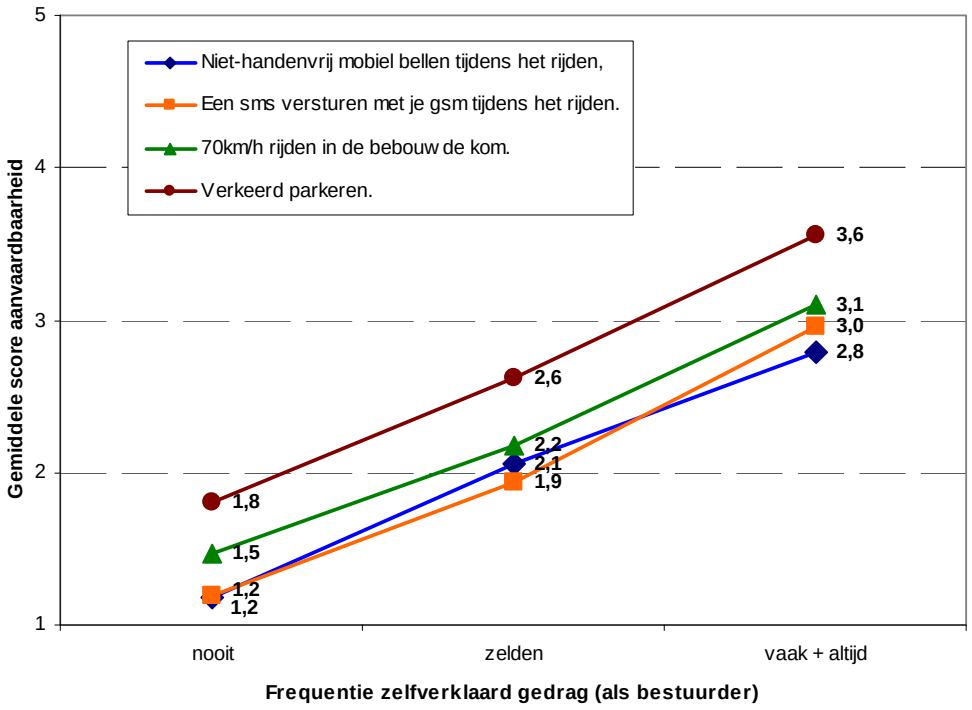






Vervolgens werd de link tussen het al dan niet aanvaardbaar vinden van een bepaald gedrag en het vertonen van dat gedrag geanalyseerd. Daartoe werden de gemiddelde scores op aanvaardbaarheid vergeleken voor 3 groepen bestuurders. Voor elk rijgedrag deelden we de bestuurders in naargelang de frequentie waarmee ze dit gedrag tijdens een typische autorit vertonen. De respondenten die ‘altijd’ en ‘vaak’ antwoordden werden samengeteld en beschouwd als één groep. De resultaten worden voorgesteld in Figuur 5. Onafhankelijk van het type gedrag, blijkt er heel duidelijk een significant verband te bestaan tussen het aanvaardbaar vinden van een bepaald gedrag en de frequentie waarmee men dat gedrag vertoont: hoe aanvaardbaarder (onaanvaardbaarder) men een bepaald rijgedrag persoonlijk vindt, hoe frequenter (minder frequent) men dat gedrag zelf stelt.

Figuur 5: Samenhang tussen gemiddelde aanvaardbaarheidsscore en zelfverklaarde frequentie van gevaarlijke rijgedragingen tijdens een typische autorit bij bestuurders in België



3.6 Zelfverklaarde ervaringen als bestuurder met gevaarlijk rijgedrag in functie van kenmerken van de bestuurders

Voor elk rijgedrag werd gekeken of specifieke subgroepen van bestuurders al dan niet een significant verschillend gedrag vertonen (Tabel 9). We beschrijven hier kort de belangrijkste verschillen naar leeftijd, geslacht en woonplaats:

- Beduidend meer mannen dan vrouwen geven toe dat ze vaak tot altijd niet-handenvrij telefoneren tijdens het rijden (14% tegenover 7%). Er is echter geen verschil tussen mannen en vrouwen qua smsgedrag tijdens het rijden.
- Meer mannen dan vrouwen parkeren wel eens verkeerd. 47% van de vrouwen parkeert nooit verkeerd tegenover 37% van de mannen.
- Procentueel rijden meer mannen dan vrouwen wel eens 70km/h in de bebouwde kom. 36% van de mannen beweert dit nooit te doen tegenover 52% van de vrouwen. Dit maakt dat 64% van de mannen dit gedrag wel eens stellen tegenover 48% van de vrouwen. Mannen staan ook iets permissiever ten aanzien van snel rijden dan vrouwen (Dewil et al, 2011, p.80) en rapporteren het voorbije jaar meer snelheidsboetes gekregen te hebben (Dewil et al, 2011, p.100).
- Het percentage respondenten dat vaak tot altijd belt tijdens het rijden daalt significant met de leeftijd. Bij de 18-29 jarigen is dit nog 23%, bij de +63 jarigen zegt slechts 1% te bellen en rijden. Een gelijkaardig verband met de leeftijd zien we op vlak van het versturen van een sms tijdens rijden. 18% van 18-29 jarigen doet dit vaak tot altijd, tegenover 1% bij de +63 jarigen.
- Het snel rijgedrag in de bebouwde kom vermindert met de leeftijd. Bijna 30% van de 18-29 jarigen beweert nooit 70km/h te rijden in de bebouwde kom. Dit percentage 'nooit'-antwoorden stijgt gradueel tot 66% bij de leeftijdsgroep +63 jaar. Op analoge wijze observeren we een graduele stijging met de leeftijd in de instemming met de stellingen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is en dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten is (Dewil et al, 2011, p.82).

- De frequentie van verkeerd parkeren daalt met de leeftijd.
- Er is geen verschil tussen de gewesten qua belgedrag en smsgedrag tijdens het rijden en ook niet op vlak van verkeerd parkeergedrag.
- Procentueel rijden meer bestuurders wonende in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (22%) vaak tot altijd 70km/h in de bebouwde kom dan de gemiddelde Belgische bestuurder (13%)[4]. Bijna de helft van de Vlaamse bestuurders beweren dit nooit te doen, hetgeen een significant groter percentage is dan dat van de Waalse bestuurders (Figuur 6).

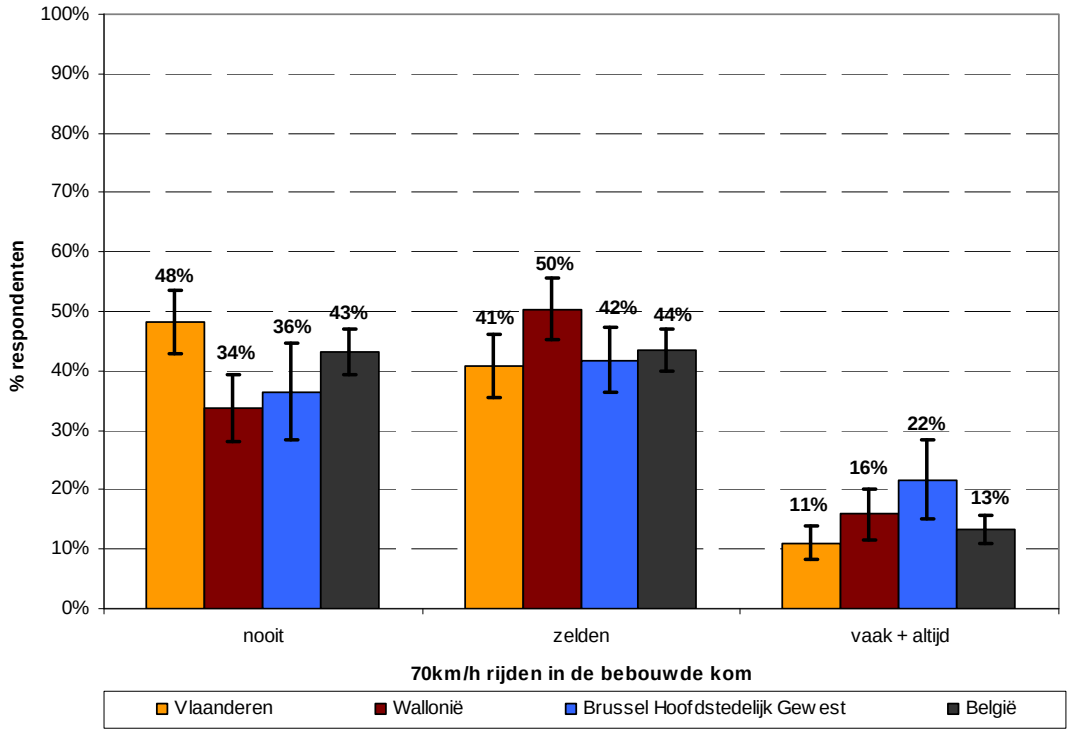
Tabel 9: Zelfverklaarde frequentie van gevaarlijke rijgedragingen tijdens een typische autorit naar geslacht en leeftijd van de bestuurders

	Geslacht		**Leeftijdscategorie**					
	Man	**Vrouw**	**18 tot 29 jaar**	**30 tot 38 jaar**	**39 tot 49 jaar**	**50 tot 62 jaar**	**> 63 jaar**	**Totaal**
Een sms sturen met je gsm tijdens het rijden								
nooit	72,57 %	77,23 %	45,98 %	56,42 %	73,08 %	89,27 %	96,86 %	74,76 %
zelden	19,39 %	17,41 %	35,93 %	30,07 %	22,30 %	8,55%	2,50%	18,46 %
vaak + altijd	8,04%	5,36%	18,10 %	13,51 %	4,62%	2,18%	0,64%	6,78%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
P-waarde	P = 0.1012		P = 0.0000*					
Niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden								
nooit	58,25 %	68,70 %	43,01 %	44,14 %	51,57 %	75,62 %	93,78 %	63,16 %
zelden	27,99 %	24,82 %	34,01 %	40,64 %	35,02 %	20,41 %	5,55%	26,50 %
vaak + altijd	13,76 %	6,48%	22,98 %	15,22 %	13,41 %	3,98%	0,67%	10,34 %
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
P-waarde	P=0.0001*		P = 0.0000*					
Verkeerd parkeren								
nooit	37,10 %	47,19 %	36,04 %	33,94 %	39,69 %	41,29 %	55,82 %	41,83 %
zelden	54,13 %	50,01 %	57,81 %	57,68 %	52,95 %	53,25 %	41,49 %	52,20 %
vaak + altijd	8,77%	2,81%	6,16%	8,39%	7,36%	5,46%	2,69%	5,97%
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
P-waarde	P = 0.0000*		P = 0.0004*					
70km/h rijden in de bebouwde kom								
nooit	35,80 %	51,49 %	29,24 %	31,67 %	36,02 %	47,62 %	66,21 %	43,16 %
zelden	48,76 %	37,55 %	51,66 %	53,61 %	44,37 %	43,87 %	27,67 %	43,50 %
vaak + altijd	15,44 %	10,96 %	19,10 %	14,72 %	19,61 %	8,51%	6,12%	13,34 %
totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
P-waarde	P = 0.0000*		P = 0.0000*					

* significante verschillen

[4] Deze vraag is gesteld voor de invoering van zone 30 binnen de Vijfhoek (stad Brussel). De snelheidsaanpassing werd doorgevoerd op 16 september 2010. Het veldwerk van de attitudemeting vond plaats in het najaar van 2009 en bovendien gaat het over de 19 gemeenten van Brussel als we over het Brussels Hoofdstedelijk Gewest spreken.

Figuur 6: Zelfverklaarde frequentie van 70km/h rijden in de bebouwde kom tijdens een typische autorit naar gewest van de bestuurders



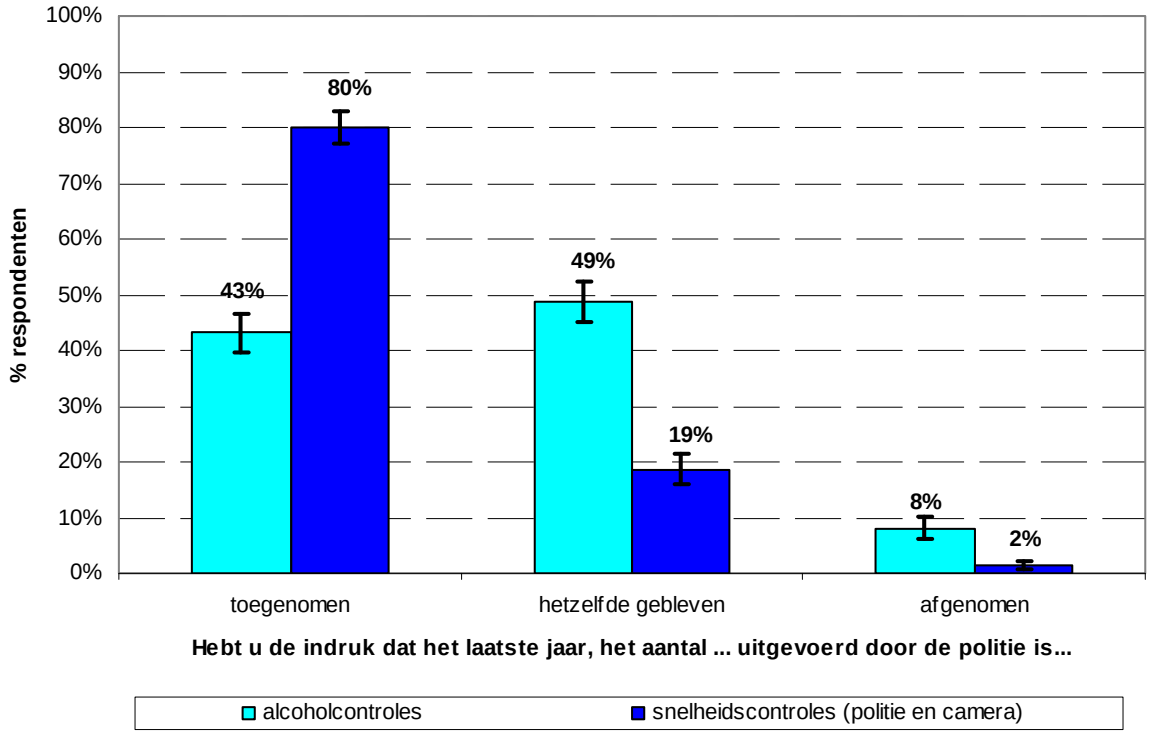
4 Handhaving verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid te garanderen kent België een handhavingsysteem van opsporen en bestraffen waarbij mensen die de verkeersregels overtreden een bepaalde straf krijgen. In deel 1 en deel 2 van dit rapport werd nagegaan of bestuurders vinden dat de verkeersregels voor specifieke verkeersovertredingen (rijden onder invloed van alcohol/drugs, te snel rijden en rijden zonder gordel) voldoende gehandhaafd worden (Boulanger, 2010, p.19; Dewil et al, 2011, p.24). Hier bekijken we hoe bestuurders tegenover het gehele (Belgische) handhavingsysteem staan en wat hun indruk is over de evolutie van het aantal alcohol- en snelheidscontroles gedurende het voorbije jaar.

4.1 Perceptie over evolutie verkeerscontroles in de volledige populatie

In de attitudemeting van 2009 werd er aan de bestuurders gevraagd naar hun indruk over het aantal controles uitgevoerd door de politie gedurende het afgelopen jaar. Men kon aangeven of men dacht dat het aantal controles was toegenomen, hetzelfde was gebleven of was afgenomen. Deze vraag werd gesteld met betrekking tot alcoholcontroles en snelheidscontroles. Bij de snelheidscontroles werd er uitdrukkelijk vermeld dat het ging om controles uitgevoerd door zowel de politie als door snelheidscamera's. Figuur 7 geeft de resultaten weer voor beide type controles.

Figuur 7: Perceptie over evolutie van aantal verkeerscontroles gedurende het voorbije jaar bij bestuurders in België



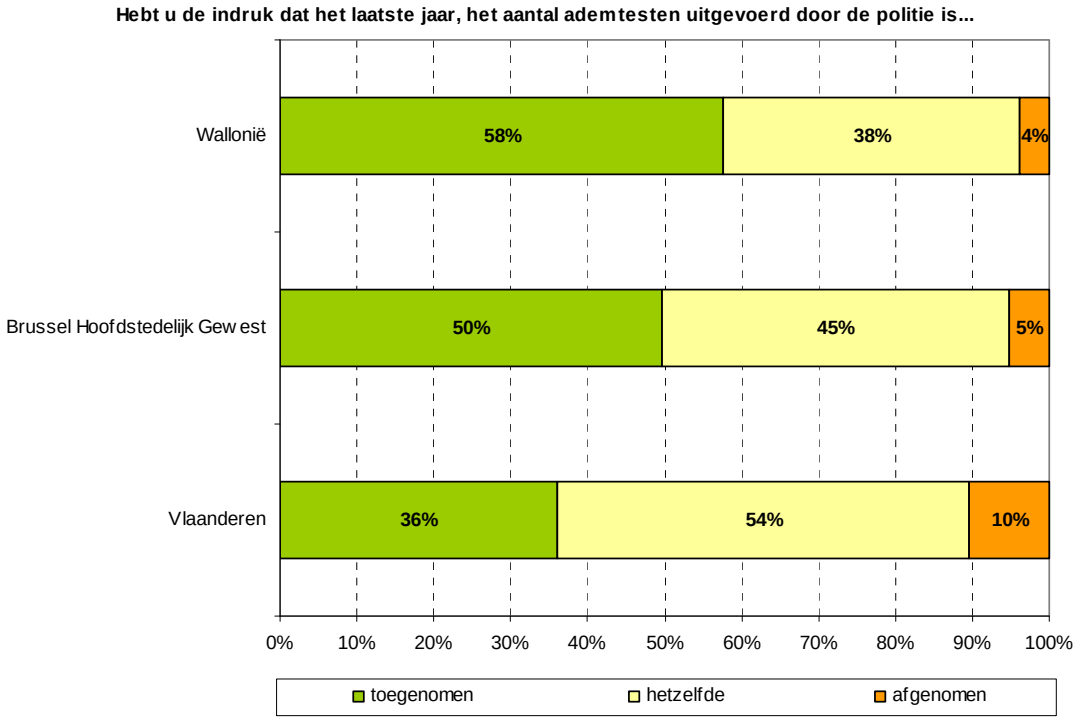
Volgens de indruk van de bestuurders zijn vooral de snelheidscontroles het laatste jaar toegenomen (80% tegenover 43% voor de alcoholcontroles). Bijna de helft van de bestuurders (49%) had het gevoel dat het aantal alcoholcontroles hetzelfde was gebleven (in vergelijking met 19% voor de snelheidscontroles). Een minderheid van respectievelijk 8% en

2% vond dat het aantal ademtesten en snelheidscontroles afgenomen was het afgelopen jaar. Het is dan ook des te opmerkelijker dat amper 3,3% van de respondenten aangeeft het voorbije jaar op snelheid gecontroleerd te zijn, terwijl 7,8% beweert op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd te zijn (Boulanger, 2010, p.51). Zoals in deel 2 van dit rapport aangegeven werd, is het lage percentage zelfgerapporteerde snelheidscontroles vermoedelijk voor een groot deel te wijten aan een vraageffect (zie Dewil et al, 2011, p.98).

4.2 Perceptie over evolutie verkeerscontroles in functie van kenmerken van de bestuurders

Uit de analyses naar geslacht, leeftijd en gewest blijkt er slechts één significant verschil tussen subgroepen te bestaan. De indruk van de bestuurders met betrekking tot het aantal ademtesten uitgevoerd door de politie verschilt per gewest (Figuur 8). Minstens de helft van de bestuurders in Wallonië (58%) en Brussel (50%) vindt dat het aantal ademtesten het laatste jaar is toegenomen, terwijl slechts 36% van de Vlaamse bestuurders hier mee instemt. In Vlaanderen heeft 1 op 10 bestuurders zelfs de indruk dat het aantal ademtesten is afgenomen in 2009 ten opzichte van 2008. Dit cijfer ligt beduidend hoger dan in de andere gewesten. Deze resultaten bevestigen de trend die in deel 2 van dit rapport vastgesteld werd, namelijk dat er in Wallonië en Brussel in 2009 een sterke toename van het aantal zelfgerapporteerde ademtesten merkbaar is in vergelijking met 2006, terwijl dit aantal in Vlaanderen in dezelfde periode veel minder sterk gestegen is. Wallonië en Brussel hebben daarmee een serieus inhaalmanoeuvre ten opzichte van Vlaanderen gerealiseerd, zodanig dat de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in 2009 niet langer significant verschilt naargelang gewest (Dewil et al, 2011, p.53).

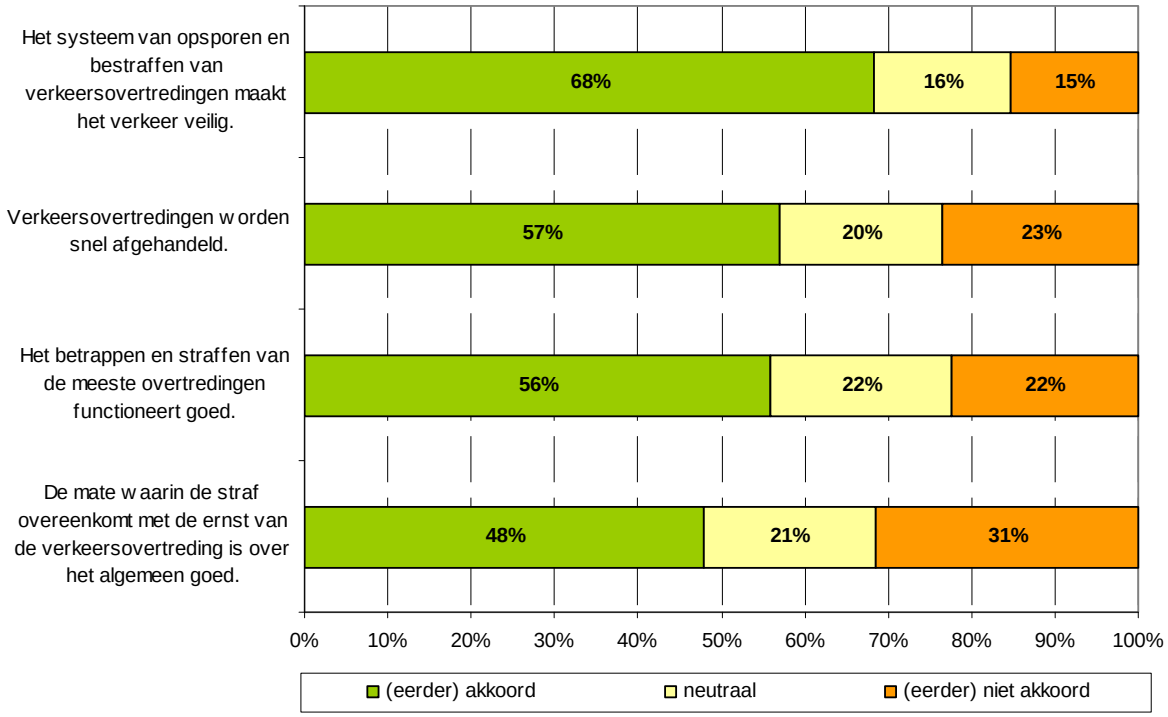
Figuur 8: Perceptie over evolutie van aantal ademtesten gedurende het voorbije jaar naar gewest van de bestuurders



4.3 Subjectieve evaluatie handhavingsysteem verkeersveiligheid in de volledige populatie

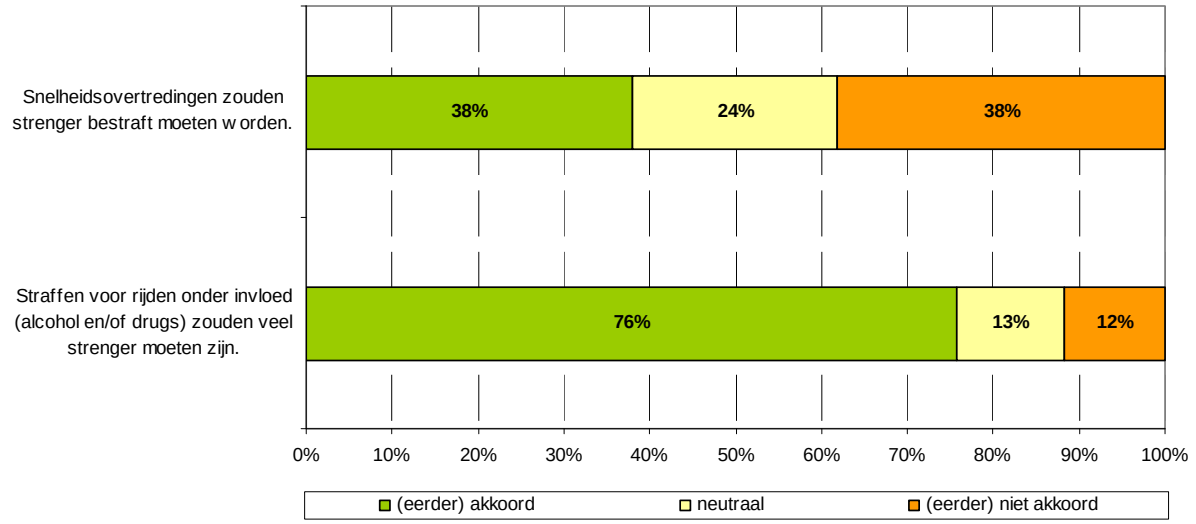
Het handhavingsysteem bestaat uit verschillende aspecten. Enkele ervan werden voorgelegd aan de respondenten met als doel de subjectieve kwaliteit en werking ervan te beoordelen (Figuur 9). Volgens 68% van de respondenten maakt het systeem van opsporen en bestraffen het verkeer veilig, al vindt slechts 56% dat het systeem ook goed werkt. Dit resultaat ligt in de lijn met het aantal respondenten dat akkoord gaat (57%) met de stelling dat verkeersovertredingen snel afgehandeld worden. Bijna de helft van de bestuurders (48%) meent dat de strafmaat overeenkomt met de ernst van de overtreding, maar tegelijkertijd is 32% hier niet mee akkoord. De antwoorden op deze laatste vraag kunnen op verschillende manieren geïnterpreteerd worden: men kan vinden dat de straffen algemeen te zwaar zijn voor bepaalde verkeersinbreuken en/of dat de straffen te licht zijn in het geval van specifieke (zware) overtredingen.

Figuur 9: Beoordeling handhavingsysteem verkeersveiligheid door bestuurders in België



Om inzicht te krijgen in de achterliggende redenen voor de algemeen vrij positieve houding ten aanzien van het systeem van opsporen en bestraffen bekijken we de resultaten op de vraag met betrekking tot het verstrengen van straffen voor specifieke overtredingen. We vroegen aan de respondenten in welke mate ze al dan niet akkoord gaan met de stellingen dat snelheidsovertredingen en rijden onder invloed strenger bestraft zouden moeten worden. Figuur 10 geeft de resultaten weer. Het valt op dat de mening van de bestuurders sterk afhankelijk is van het type overtreding. 76% van de Belgische bestuurders vindt dat de straffen voor rijden onder invloed (alcohol en/of drugs) veel strenger zouden moeten zijn, terwijl slechts 38% vindt dat snelheidsovertredingen strenger bestraft zouden moeten worden.

Figuur 10: Beoordeling handhaving snelheid en rijden onder invloed door bestuurders in België



4.4 Subjectieve evaluatie handhavingsysteem verkeersveiligheid in functie van kenmerken van de bestuurders

De beoordeling van verschillende aspecten van het handhavingsysteem werd geanalyseerd naargelang geslacht, leeftijd en gewest. Algemeen varieert het antwoordgedrag en dus de mening over het handhavingsysteem niet naargelang deze variabelen. Enkel in verband met de link tussen handhaving en veilig verkeer zien we een verschillende mening bij jonge en oudere bestuurders (Tabel 10). Het percentage 'akkoord'-antwoorden neemt gradueel toe met de leeftijd (van 59% bij de jongste leeftijdsgroep tot 81% bij de oudste groep). Ouderen vinden dus vaker dan jongeren dat het systeem van opsporen en bestraffen van verkeersovertredingen het verkeer veilig maakt. Vanuit die optiek is het "begrijpelijk" dat de 63-plussers significant vaker dan bestuurders uit alle andere leeftijdsgroepen van mening zijn dat de regels voor bepaalde verkeersovertredingen (snel rijden, rijden onder invloed van alcohol en rijden zonder gordel) nog strenger zouden moeten zijn (Dewil et al, 2011, p.31) en dat zij ook meer achter zwaardere straffen voor te snel rijden staan dan de 18-29 jarigen (Dewil et al, 2011, p.35).

Tabel 10: Beoordeling handhavingsysteem verkeersveiligheid naar leeftijd van de bestuurders

	Het systeem van opsporen en bestraffen van verkeersovertredingen maakt het verkeer veilig.		
	(eerder) niet akkoord	**neutraal**	**(eerder) akkoord**
Totaal	15,28%	16,43%	68,29%
Leeftijdscategorie			
18 tot 29 jaar	18,56%	22,74%	58,70%
30 tot 38 jaar	16,73%	18,17%	65,10%
39 tot 49 jaar	18,02%	18,20%	63,78%
50 tot 62 jaar	16,08%	13,25%	70,67%
> 63 jaar	7,48%	11,85%	80,67%
P-waarde	P = 0.0013*		

* significant verschil

Tabel 11 geeft een overzicht van de gemiddelde antwoordscores op de vraag over het verstrengen van straffen voor specifieke overtredingen per kenmerk van de bestuurders. Bij de analyses naar geslacht zien we dat voornamelijk vrouwen strengere straffen willen voor rijden onder invloed. De meningen over het bestraffen van snelheidsovertredingen variëren daarentegen niet naargelang geslacht. Verder correleert de mening voor beide types overtredingen met de leeftijd: hoe ouder de bestuurder, hoe meer hij akkoord gaat met de stelling dat de straffen strenger zouden moeten zijn. Tot slot stellen we vast dat de gemiddelde score in Vlaanderen iets lager ligt dan in de andere gewesten voor wat betreft de mening omtrent het bestraffen van snelheidsovertredingen. Met betrekking tot de straffen voor rijden onder invloed ligt de gemiddelde antwoordscore in Vlaanderen echter iets hoger dan in de andere gewesten.

Tabel 11: Beoordeling handhaving snelheid en rijden onder invloed naar geslacht, leeftijd en gewest van de bestuurders

	Snelheidsovertredingen zouden strenger moeten bestraft worden.		**Straffen voor rijden onder invloed (alcohol en/of drugs) zouden veel strenger moeten zijn.**	
	Gemiddelde score (1-5)	**Standaard afwijking**	**Gemiddelde score (1-5)**	**Standaard afwijking**
Totaal	3,02	0,05	4,14	0,04
Geslacht				
Man	2,95	0,07	4,01	0,06
Vrouw	3,11	0,07	4,30	0,06
Leeftijdscategorie				
18 tot 29 jaar	2,54	0,09	3,84	0,09
30 tot 38 jaar	2,88	0,10	3,97	0,10
39 tot 49 jaar	2,76	0,09	4,10	0,09
50 tot 62 jaar	3,09	0,10	4,20	0,07
> 63 jaar	3,70	0,10	4,51	0,06
Gewest				
Vlaanderen	2,92	0,08	4,18	0,05
Wallonië	3,22	0,08	4,12	0,10
BHG	3,13	0,10	4,02	0,07

* significant verschil

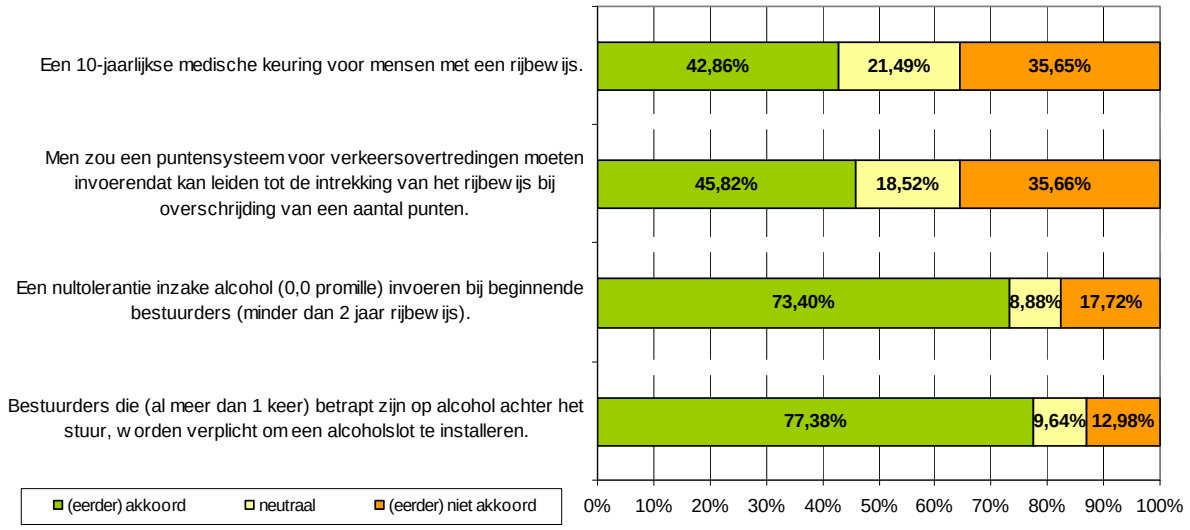
5 Potentiële maatregelen verkeersveiligheid

Naast controles en bestraffingen bestaan er verschillende andere maatregelen om het verkeer veiliger te maken. Het is van belang dat deze verkeersveiligheidsmaatregelen een draagvlak kennen bij de bevolking. In het eerste en tweede deel van dit rapport werd het draagvlak voor *bestaande* maatregelen zoals veiligere weginrichtingen, meer politiecontroles en sensibilisatiecampagnes geanalyseerd (Boulanger, 2010, p.13; Dewil et al, 2011, p.18). In dit rapportgedeelte onderzoeken we het draagvlak voor *potentiële* maatregelen (verkeersveiligheidsmaatregelen die in België nog niet bestaan, maar die in de toekomst wel ingevoerd zouden kunnen worden).

5.1 Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in de volledige populatie

De resultaten voor de gehele populatie worden weergegeven in Figuur 11 en Tabel 12. De meeste instemming is er met de maatregel om bestuurders die meer dan 1 keer betrapt werden op alcohol achter het stuur te verplichten om een alcoholslot te installeren. De gemiddelde antwoordscore is 4,13 wat overeenkomt met 'eerder akkoord'. Bijna 8 op 10 respondenten gaat hiermee akkoord (77%). Daarenboven vindt 73% dat er voor beginnende bestuurders (bestuurders die nog geen 2 jaar over hun rijbewijs beschikken) best een nultolerantie inzake alcohol ingevoerd mag worden. Iets minder dan de helft van de respondenten is te vinden voor het invoeren van een rijbewijs met punten (46%) en een 10-jaarlijkse medische keuring (43%). Gemiddeld heeft de Belgische bestuurder hier een neutrale opinie over (de gemiddelde antwoordscore ligt rond '3').

Figuur 11: Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen bij bestuurders in België



Tabel 12: Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen bij bestuurders in België

	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking
Een 10-jaarlijkse medische keuring voor mensen met een rijbewijs.	3,10	0,05
Men zou een puntensysteem voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten.	3,12	0,06

Een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) invoeren bij beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)	4,03	0,06
Bestuurders die (al meer dan 1 keer) betrapt zijn op alcohol achter het stuur, worden verplicht om een alcoholslot te installeren.	4,13	0,06

5.2 Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in functie van kenmerken van de bestuurders

Het draagvlak voor deze verkeersveiligheidsmaatregelen werd ook nagegaan naargelang verschillende kenmerken (geslacht, leeftijd en gewest) van de bestuurders. In wat volgt beschrijven we de resultaten per maatregel.

Uit de analyse blijkt dat er geen verband is tussen de mening over het invoeren van een 10-jaarlijkse medische keuring voor mensen met een rijbewijs en de kenmerken van de bestuurders. De gemiddelde antwoordscore ligt voor alle subgroepen rond '3' wat overeenkomt met de antwoordmogelijkheid 'neutraal'.

Eenzelfde gemiddelde antwoordscore treffen we aan voor de maatregel met betrekking tot het invoeren van een rijbewijs met punten. De meningen zijn echter verdeeld en correleren met zowel het geslacht, de leeftijd als het gewest (Tabel 13). Significant meer mannen dan vrouwen gaan niet akkoord met de voorgestelde maatregel. Verder verhoudt de opinie zich evenredig met de leeftijd: hoe ouder, hoe meer men akkoord gaat met het invoeren van een rijbewijs met punten. Tot slot stellen we vast dat de gemiddelde Vlaming meer akkoord gaat met deze maatregel dan de gemiddelde Brusselaar en de gemiddelde Waal.

Tabel 13: Draagvlak voor rijbewijs met punten naar geslacht, leeftijd en gewest van de bestuurders

Men zou een puntensysteem voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten.								
	niet akkoord	**eerder niet akkoord**	**neutraal**	**eerder akkoord**	**akkoord**	**TOTAAL**	**gemiddelde score (1-5)**	**standaard afwijking**
Totaal	23,05%	12,64%	18,65%	20,72%	24,94%	100%	3,12	0,06
Geslacht*								
Man	27,34%	13,35%	19,86%	19,48%	19,96%	100%	2,91	0,07
Vrouw	18,18%	11,82%	17,28%	22,12%	30,60%	100%	3,35	0,08
Leeftijd*								
18 tot 29 jaar	24,15%	11,11%	20,67%	25,64%	18,44%	100%	3,03	0,11
30 tot 38 jaar	23,40%	12,57%	21,47%	21,14%	21,41%	100%	3,05	0,11
39 tot 49 jaar	29,68%	10,65%	18,57%	16,17%	24,94%	100%	2,96	0,11
50 tot 62 jaar	22,18%	16,51%	18,07%	19,14%	24,09%	100%	3,06	0,10
> 63 jaar	15,03%	11,80%	15,52%	24,07%	33,59%	100%	3,49	0,10
Gewest*								
Vlaanderen	17,53%	10,28%	20,01%	22,16%	30,03%	100%	3,37	0,08
Wallonië	31,99%	18,03%	17,36%	18,28%	14,34%	100%	2,65	0,10
BHG	34,18%	13,10%	13,45%	18,10%	21,17%	100%	2,79	0,12

* significante verschillen

Een volgende maatregel die zou kunnen bijdragen tot een veiliger verkeer is het invoeren van de nultolerantie inzake alcohol bij beginnende bestuurders. Uit de analyses blijkt dat er geen verband is tussen de mening hieromtrent en het geslacht of de woonplaats (gewest)

van de bestuurders. Wel zien we een duidelijke toename van het aantal 'akkoord'-antwoorden met de leeftijd (Tabel 14). Hoe ouder de bestuurder is, hoe meer hij akkoord gaat met het mogelijks invoeren van deze nultolerantie. Het percentage stijgt van 42% bij de 18-29 jarigen tot 66% bij de +63 jarigen. Opmerkelijk is de relatief grote groep jonge bestuurders die helemaal niet akkoord zou gaan met een invoering van deze maatregel (15%).

Tabel 14: Draagvlak voor nultolerantie inzake alcohol bij beginnende bestuurders naar leeftijd van de bestuurders

Een nultolerantie inzake alcohol (0,0 propmille) invoeren bij beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)								
	niet akkoord	**eerder niet akkoord**	**neutraal**	**eerder akkoord**	**akkoord**	**TOTAAL**	**gemiddelde score (1-5)**	**standaard afwijking**
Leeftijd*								
18 tot 29 jaar	14,99%	13,12%	12,21%	18,00%	41,69%	100%	3,58	0,13
30 tot 38 jaar	9,01%	10,09%	7,80%	22,39%	50,71%	100%	3,96	0,10
39 tot 49 jaar	7,50%	8,64%	8,78%	17,66%	57,42%	100%	4,09	0,09
50 tot 62 jaar	6,76%	9,52%	10,07%	17,02%	56,64%	100%	4,07	0,10
> 63 jaar	3,91%	8,17%	6,08%	15,72%	66,12%	100%	4,32	0,07

Gelijkaardige verbanden treffen we aan voor de maatregel met betrekking tot het invoeren van een alcoholslot voor recidivisten. De opinie van de Belgische bestuurders hieromtrent varieert niet naargelang het geslacht of het gewest. Wel correleert de mening van de bestuurders met de leeftijd (Tabel 15). De percentages 'akkoord'-antwoorden stijgen significant met de leeftijd. De gemiddelde scores tonen een iets gematigdere positieve relatie met de leeftijd.

Tabel 15: Draagvlak voor alcoholslot bij recidivisten naar leeftijd van de bestuurders

Bestuurders die (al meer dan 1 keer) betrapt zijn op alcohol achter het stuur, worden verplicht om een alcoholslot te installeren.								
	niet akkoord	**eerder niet akkoord**	**neutraal**	**eerder akkoord**	**akkoord**	**TOTAAL**	**gemiddelde score (1-5)**	**standaard afwijking**
Leeftijd*								
18 tot 29 jaar	5,53%	8,69%	14,11%	27,16%	44,52%	100%	3,96	0,09
30 tot 38 jaar	9,29%	6,78%	12,40%	21,54%	50,01%	100%	3,96	0,10
39 tot 49 jaar	8,03%	5,84%	7,99%	22,42%	55,72%	100%	4,12	0,09
50 tot 62 jaar	6,47%	6,26%	6,89%	21,73%	58,65%	100%	4,20	0,09
> 63 jaar	3,87%	5,00%	8,38%	16,64%	66,11%	100%	4,36	0,09

6 Rijden onder invloed van alcohol

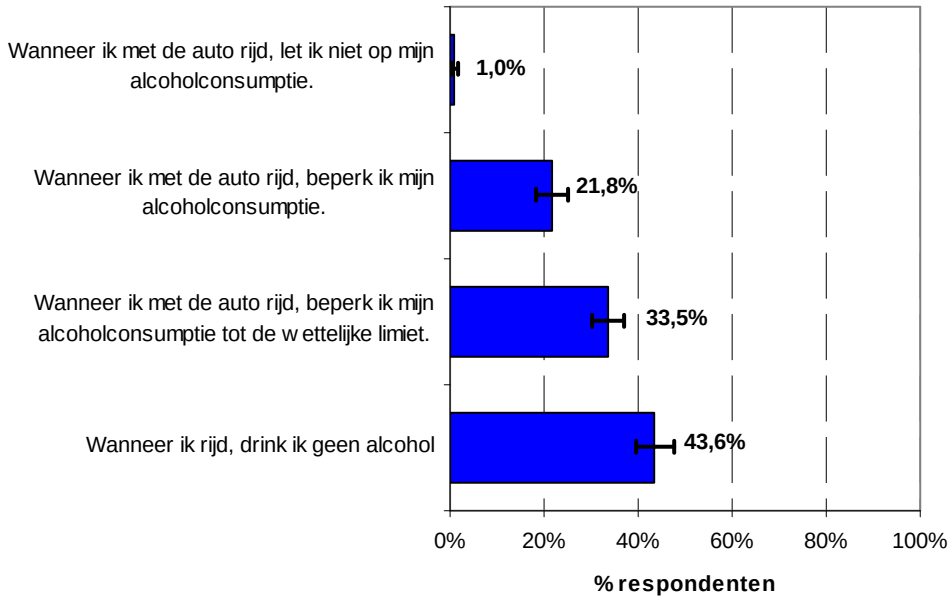
Dit hoofdstuk geeft vooreerst een overzicht van de zelfverklaarde prevalentie en frequentie waarmee bestuurders in België onder invloed van alcohol rijden. Vervolgens worden een aantal gedetailleerde stellingen met betrekking tot rijden en drinken geanalyseerd met als doel inzicht te krijgen in de verschillende aspecten van de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol.

6.1 Zelfverklaarde prevalentie rijden onder invloed van alcohol

Uit de resultaten van de nationale gedragsmeting van 2009 blijkt dat 2,6% van de gecontroleerde bestuurders reden onder invloed van alcohol (BIVV, 2010). De gedragsmeting is een momentopname die niet toelaat de frequentie waarmee bestuurders in België onder invloed van alcohol rijden in kaart te brengen. In de attitudemeting werden daarom een aantal vragen gesteld die specifiek peilen naar het algemene drinkgedrag van de bestuurders.

Aan alle ondervraagde bestuurders werd gevraagd om een uitspraak te kiezen die het best aansluit bij hun houding ten aanzien van drinken en rijden. Men kon kiezen uit 5 stellingen die gradueel varieerden van ‘ik drink geen alcohol’ tot ‘ik let niet op mijn alcoholconsumptie wanneer ik met de auto rijd’. Uit de antwoorden blijkt dat 26% van de Belgische bestuurders geen alcohol drinkt. Deze respondenten werden weggelaten bij de volgende analyses. Uit Figuur 12 lezen we af dat 44% van de bestuurders die al eens alcohol consumeren geen alcohol drinkt als men moet rijden. 1 op 3 (34%) beperkt zijn alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet. 1 op 5 (22%) zegt de alcoholconsumptie wel te beperken indien men nog moet rijden maar niet tot de wettelijke limiet. 1 op 100 (1%) beweert helemaal niet op zijn alcoholconsumptie te letten.

Figuur 12: Standpunt betreffende rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België die al eens alcohol consumeren



Vervolgens vroegen we aan alle bestuurders, inclusief degenen die nooit alcohol beweren te drinken, expliciet naar het aantal dagen dat men de afgelopen dertig dagen gereden heeft

met een wettelijk te hoog alcoholpromillage (Tabel 16). We stellen vast dat 13% van de bestuurders effectief toegeeft in de afgelopen maand gereden te hebben onder invloed van alcohol. Voor meer details, zie Boulanger, 2010, p.39; voor een analyse van de zelfverklaarde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol naar gewest, geslacht en leeftijd van de bestuurders, zie Dewil et al, 2011, p.67.

Tabel 16: Zelfverklaarde frequentie van rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand bij bestuurders in België

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele dag	86,80%	84,53%	89,08%	1,15%
1 à 5 dagen	12,44%	10,31%	14,57%	1,07%
6 à 10 dagen	0,65%	0,18%	1,11%	0,23%
11 of meer dagen	0,11%	-0,04%	0,26%	0,08%

6.2 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol in de volledige populatie

Er werden 6 stellingen voorgelegd die peilen naar attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol (Tabel 17). De vraag werd niet gesteld aan de respondenten die verklaarden nooit alcohol te drinken. Zij kunnen theoretisch immers nooit onder invloed van alcohol rijden. Aan de overigen werd gevraagd in welke mate ze al dan niet akkoord gaan met uitspraken betreffende drinken en rijden. De gemiddelde score is een cijfer tussen 1 en 5. Hoe hoger het cijfer, hoe meer men met een bepaalde stelling akkoord gaat.

Een ruime meerderheid van de bestuurders (die alcohol consumeren) beweert zijn limieten te kennen op vlak van alcoholconsumptie en rijden (stelling 1). De gemiddelde score is 4,04 wat overeenkomt met de antwoordcategorie ‘eerder akkoord’. Bijna 60% van de bestuurders stelt zijn drinkgedrag aan te passen omwille van de kans op een politiecontrole (stelling 3). Daarnaast is ook 60% bang voor een ongeval als men rijdt onder invloed van alcohol (stelling 2). Tegelijkertijd gaat 20% van de bestuurders niet akkoord met de mogelijke risico’s op een ongeval wanneer men dronken achter het stuur kruipt. Gemiddeld stemmen de antwoorden op deze stelling overeen met de opties “neutraal” en “eerder akkoord” (gemiddelde score is 3,76). 15% van de alcoholconsumerende chauffeurs beweert altijd al gedronken en nog nooit een ongeval gehad te hebben (stelling 5). Het gemiddelde antwoord ligt hier tussen “niet akkoord” en “eerder niet akkoord” (score 1,84). Opmerkelijk is dat 3% aangeeft dat rijden en drinken een gewoonte is (stelling 6). Gelukkig gaat bijna 90% van de chauffeurs hier niet mee akkoord en ook gemiddeld gaat men met deze uitspraak niet akkoord (score 1,27).

Tabel 17: Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België die al eens alcohol consumeren

	(eerder) niet akkoord	neutraal	(eerder) akkoord	niet van toepassing	TOTAAL	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 1: Ik ken mijn limieten en weet wanneer ik niet in staat ben te rijden als ik onder invloed ben van alcohol.	16,39%	5,45%	71,78%	6,38%	100%	4,04	0,07
Stelling 2: Als ik rij onder invloed van alcohol ben ik	20,90%	8,10%	58,07%	12,93%	100%	3,76	0,07

bang voor een ongeval							
Stelling 3: Ik pas mijn drinkgedrag aan omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie.	29,99%	5,84%	59,92%	4,25%	100%	3,47	0,09
Stelling 4: Wanneer ik gedronken heb, rij ik zeer traag en voorzichtig naar huis.	33,49%	10,01%	40,58%	15,92%	100%	3,11	0,09
Stelling 5: Ik heb altijd al gedronken en heb nog nooit een ongeval gehad.	68,20%	7,58%	15,07%	9,15%	100%	1,84	0,06
Stelling 6: Ik drink en rij zonder erbij na te denken, het is een gewoonte.	89,97%	3,19%	3,12%	3,71%	100%	1,27	0,03

6.3 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol in functie van kenmerken van de bestuurders

Er is een significant verschil tussen de antwoorden van alcoholconsumerende mannen en vrouwen voor de meeste attitudestellingen met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol (Tabel 18). Uitsluitend voor de stelling in verband met het kennen van de eigen limieten (stelling 1) vinden we geen verband tussen dit aspect van de attitude en het geslacht. Globaal merken we dat mannen slechtere attitudes hebben ten aanzien van rijden en drinken dan vrouwen. Stellingen 2, 4 en 5 verwijzen naar het risicoaspect van rijden onder invloed van alcohol. Mannen zijn zich over het algemeen minder bewust van de gevaren. Een frappant verschil merken we bij stelling 5. 13% van de mannen bevestigt altijd al gedronken en nog nooit een ongeval gehad te hebben tegenover 5% van de vrouwen (Figuur 13). Stelling 2 toont aan dat vrouwen banger zijn voor een ongeval als ze rijden onder invloed van alcohol dan mannen. 58% van de vrouwen gaat met deze stelling volledig akkoord in vergelijking met 47% van de mannen. Mannen antwoorden gemiddeld minder uitgesproken op de stelling dat men voorzichtiger naar huis rijdt als men gedronken heeft (Figuur 14). Meer vrouwen dan mannen gaan niet akkoord met deze stelling (42% 'niet akkoord'-antwoorden bij de vrouwen tegenover 28% bij de mannen). Dat rijden en drinken een gewoonte is wordt door minder mannen (80%) dan vrouwen (89%) ontkend (Figuur 15). Mannen rijden naar eigen zeggen dus niet alleen vaker onder invloed van alcohol dan vrouwen (Dewil et al, 2011, p.70), maar wanneer ze dit doen lijken ze dit ook frequenter te doen dan vrouwen die al eens onder invloed van alcohol rijden.

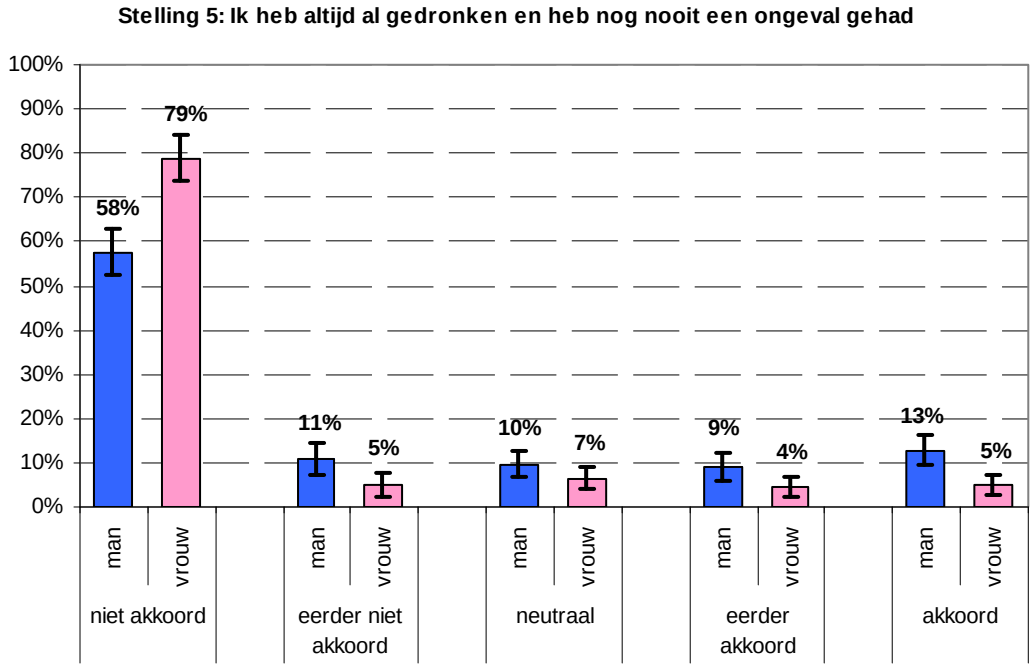
Tabel 18: Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren

	geslacht	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 1: Ik ken mijn limieten en weet wanneer ik niet in staat ben te rijden als ik onder invloed ben van alcohol.	**man**	4,07	0,07
	vrouw	4,01	0,12
Stelling 2: Als ik rij onder invloed van alcohol ben ik bang voor een ongeval.*	**man**	3,72	0,07
	vrouw	3,81	0,12
Stelling 3: Ik pas mijn drinkgedrag aan omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie.*	**man**	3,57	0,10
	vrouw	3,32	0,12
Stelling 4: Wanneer ik gedronken heb, rij ik zeer traag en voorzichtig naar huis.*	**man**	3,26	0,09
	vrouw	2,87	0,15
Stelling 5: Ik heb altijd al gedronken en heb nog nooit een ongeval gehad.*	**man**	2,09	0,08
	vrouw	1,51	0,07
Stelling 6: Ik drink en rij zonder erbij na te denken, het is een	**man**	1,33	0,04

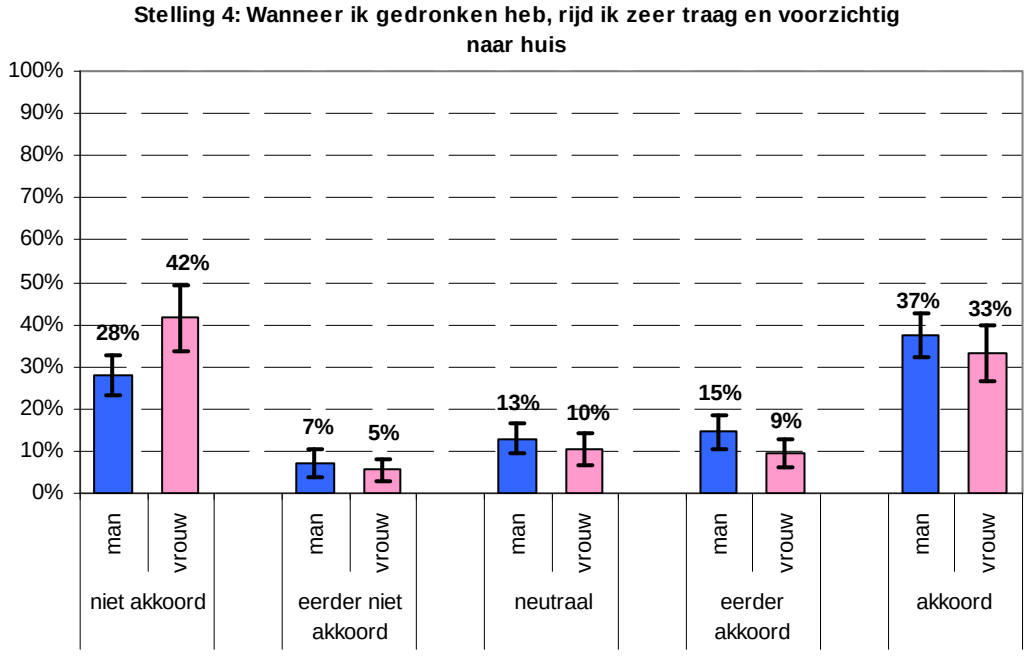
gewoonte.*	**vrouw**	1,19	0,04

* Significante verschillen tussen gemiddelden

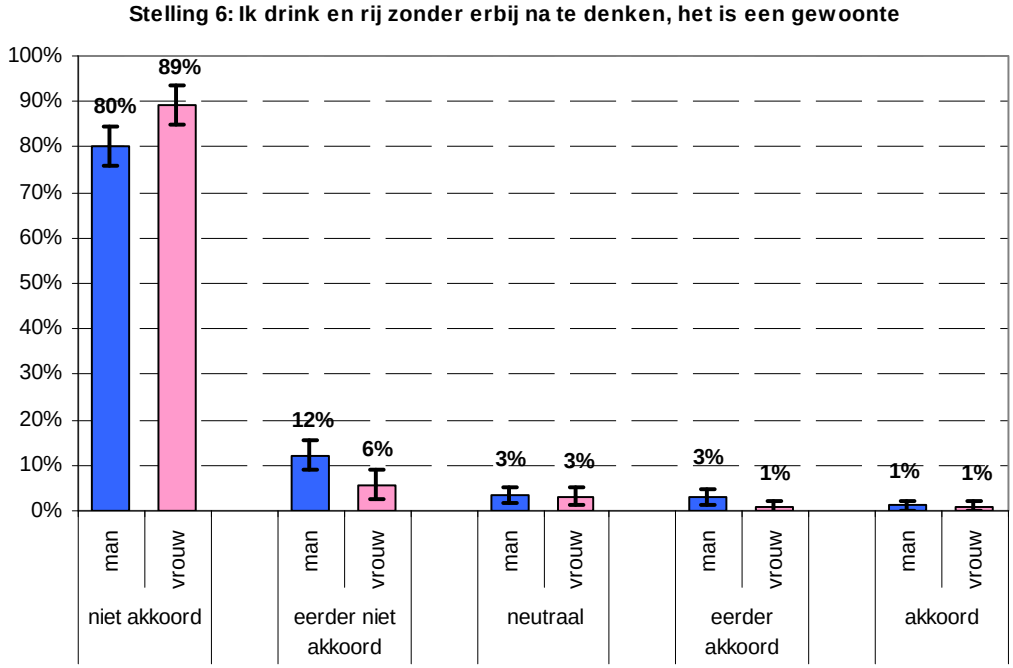
Figuur 13: Alcoholgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren



Figuur 14: Attitude ten aanzien van voorzichtig rijden indien onder invloed van alcohol naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren



Figuur 15: Attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol als gewoonte naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren



We zouden kunnen verwachten dat er een verschil bestaat in attitudes met betrekking tot rijden en drinken naargelang de leeftijd van de bestuurders. Op basis van de gemiddelde scores voor de verschillende attitudestellingen zien we echter dat dit niet het geval is.

De enige stellingen die een ander antwoordpatroon kennen per gewest zijn stelling 1 en stelling 6 (Tabel 19). De Vlaamse bestuurders antwoorden het meest bevestigend op stelling 1 met betrekking tot de kennis van hun eigen limieten. Zo beweert 65% van de Vlamingen te weten wanneer men niet meer in staat is te rijden als men gedronken heeft (Figuur 16). Het percentage 'akkoord'-antwoorden daalt tot 50% in de andere gewesten. Dat rijden en drinken een gewoonte is wordt het meest beaamd door de inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De gemiddelde score in Brussel is afgerond 2 ('eerder niet akkoord') in vergelijking met een score 1 ('niet akkoord') in de andere regio's. Het percentage 'akkoord'-antwoorden in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ligt opmerkelijk hoger dan in de andere gewesten (Figuur 17). 5% van de Brusselse bestuurders verklaart te rijden onder invloed zonder er bij na te denken tegenover 1% van de Vlaamse en 0% van de Waalse bestuurders. Omgekeerd gaat in Vlaanderen 86% van de bestuurders niet akkoord met de stelling dat rijden en drinken een gewoonte is. Dit percentage daalt tot 80% in Wallonië en 77% in Brussel. Hoewel er geen significante gewestverschillen gevonden worden op de vraag of men de voorbije maand al dan niet onder invloed van alcohol gereden heeft (Dewil et al, 2011, p.69), lijken de bestuurders die toegeven al eens onder invloed van alcohol te rijden zich hier frequenter aan te bezondigen in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië.

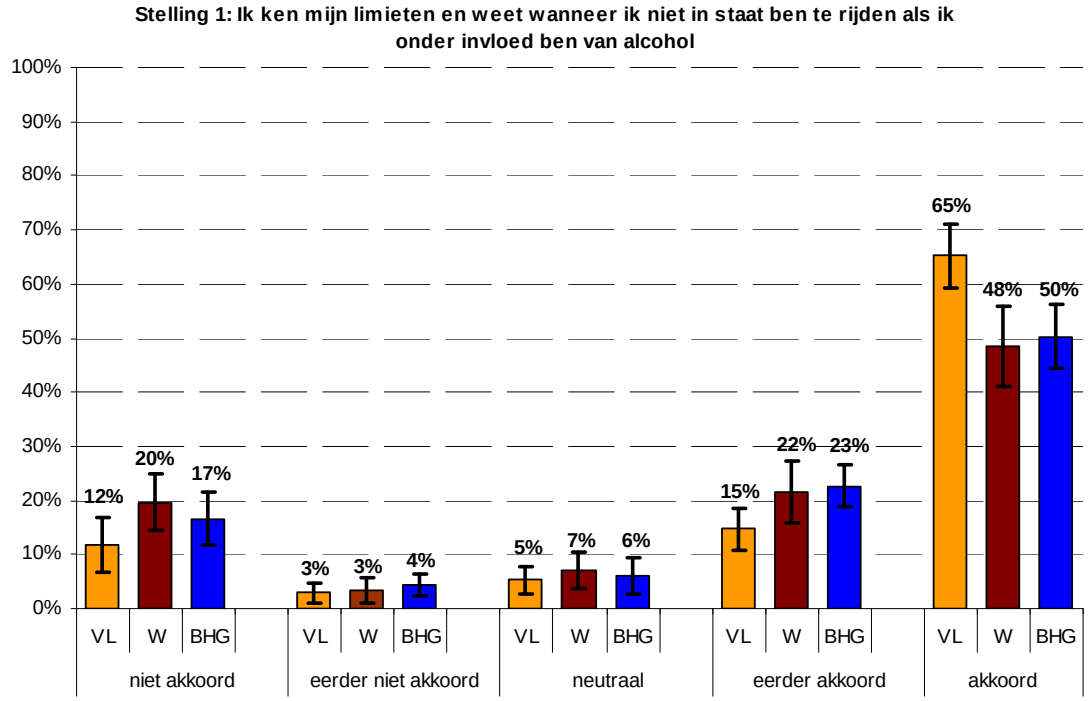
Tabel 19: Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de bestuurders die al eens alcohol consumeren

	gewest	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 1: Ik ken mijn limieten en weet wanneer ik niet in staat ben te rijden als ik onder invloed ben van alcohol.*	**Vlaanderen**	4,18	0,10
	Wallonië	3,76	0,10
	BHG	3,86	0,10
Stelling 6: Ik drink en rij zonder erbij na te denken, het is een gewoonte.*	**Vlaanderen**	1,21	0,04
	Wallonië	1,33	0,08

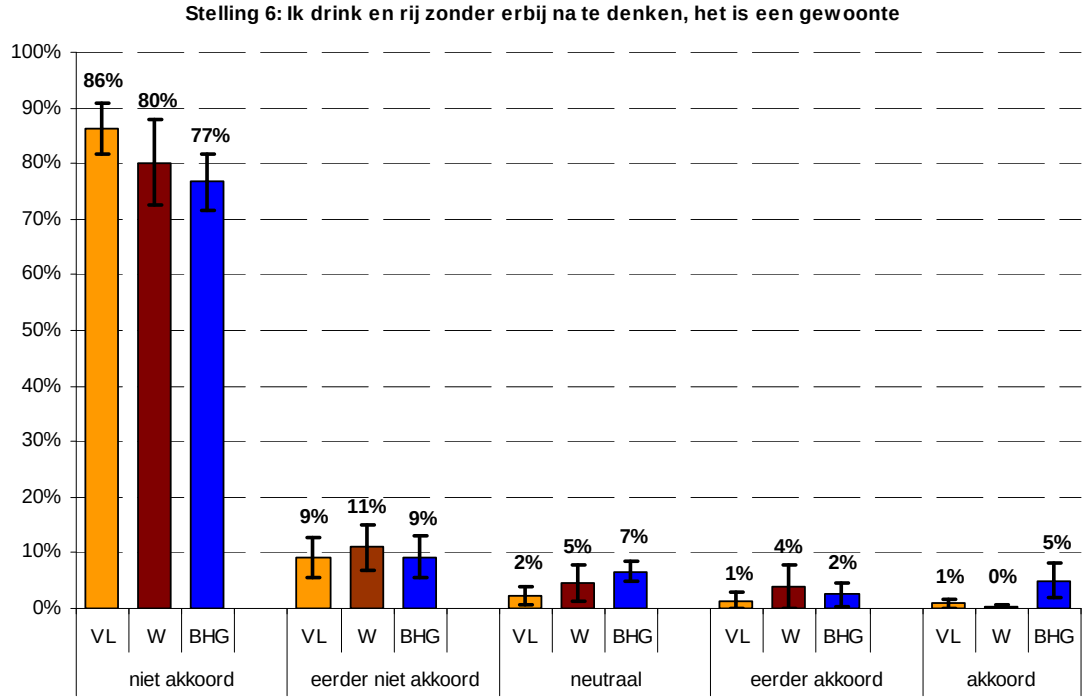
	BHG	1,50	0,07

* significante verschillen tussen de gemiddelde (ANOVA)

Figuur 16: Kennis van de eigen alcohollimieten naar gewest van de bestuurders die al eens alcohol consumeren



Figuur 17: Attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol als gewoonte naar gewest van de bestuurders die al eens alcohol consumeren



7 Rijden onder invloed van drugs

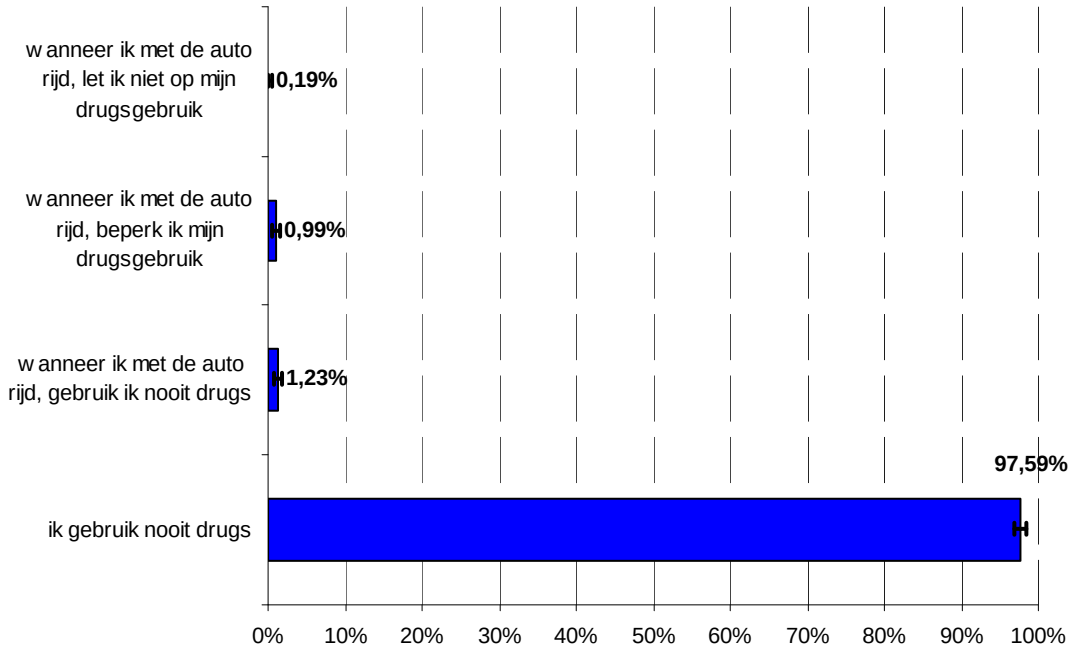
In dit hoofdstuk wordt eerst een oog geworpen op de zelfverklaarde prevalentie en frequentie waarmee bestuurders in België onder invloed van drugs rijden. Vervolgens worden de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs onderzocht aan de hand van een aantal gedetailleerde stellingen met betrekking tot rijden en druggebruik.

7.1 Zelfverklaarde prevalentie rijden onder invloed van drugs

We vroegen aan de respondenten hoeveel dagen ze de voorbije maand (30 dagen) onder invloed van drugs gereden hadden. 21 respondenten (0,76%) geven toe de afgelopen maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben. Nog meer dan voor rijden onder invloed van alcohol dient er echter op gewezen te worden dat deze zelfgerapporteerde cijfers onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid. Voor meer details, zie Boulanger, 2010, p.41; voor een analyse van de zelfverklaarde prevalentie van rijden onder invloed van drugs naar gewest, geslacht en leeftijd van de bestuurders, zie Dewil et al, 2011, p.64.

Aan alle bestuurders werd er gevraagd welke uitspraak het best hun instelling over rijden onder invloed van drugs beschrijft (Figuur 18). Bijna alle respondenten antwoorden dat ze nooit drugs gebruiken. 1,2% (32 respondenten) zegt geen drugs te consumeren wanneer men met de auto rijdt. 1% (20 respondenten) zegt zijn druggebruik in dat geval te beperken. 7 respondenten (0,2%) letten niet op hun druggebruik als ze met de auto rijden. In totaal hebben we dus te maken met 1,18% van de bestuurders die wel eens rijden onder invloed van (beperkt) druggebruik. Dit percentage is groter dan het eerder vastgestelde percentage van 0,76% respondenten die aangeven de voorbije maand onder invloed van drugs gereden te hebben. Dit wijst er mogelijk op dat een groep bestuurders niet frequent (minder dan 1 keer per maand) onder invloed van drugs rijdt.

Figuur 18: Standpunt betreffende rijden onder invloed van drugs bij bestuurders in België



7.2 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs in de volledige populatie

Aan de 59 respondenten die verklaarden wel eens drugs te gebruiken werden een aantal stellingen over rijden onder invloed van drugs voorgelegd. Drie van de zes stellingen gaan over druggebruik en (eigen) rijvaardigheid (Tabel 20**Error! Reference source not found.**). De helft van de groep bestuurders die wel eens drugs gebruiken ontkent dat het een gewoonte is. 10 respondenten geven echter toe dat ze rijden onder invloed van drugs zonder erbij na te denken (stelling 3). 50 respondenten (82% van deze groep) beweren te weten wanneer ze niet meer in staat zijn om te rijden (stelling 1). Dit zou er op kunnen wijzen dat een grote meerderheid van de respondenten die wel eens drugs consumeren het wettelijke verbod op rijden onder invloed van drugs naast zich neerlegt en zich baseert op de eigen (subjectieve) inschatting van de rijgeschiktheid. 13 respondenten zeggen dat ze vaak onder invloed van drugs gereden hebben, maar dat er hen nog nooit iets overkomen is (stelling 2). De gemiddelde score is hier 2,55 wat overeenkomt met een antwoord tussen “eerder niet akkoord” en “neutraal”.

Tabel 20: Attitudes ten aanzien van rijvaardigheid indien onder invloed van drugs bij bestuurders in België die al eens drugs consumeren

	Stelling 1: Ik ken mijn grenzen als ik drugs gebruik en weet wanneer ik niet meer in staat ben te rijden		**Stelling 2: Ik heb steeds onder invloed van drugs gereden en er is me nog nooit iets overkomen.**		**Stelling 3: Ik rij na drugs gebruikt te hebben zonder erbij na te denken, het is een gewoonte.**	
	%	**aantal**	**%**	**aantal**	**%**	**aantal**
niet akkoord	15,27%	6	31,60%	26	40,85%	30
eerder niet akkoord	0,00%	0	20,82%	9	8,21%	6
Neutraal	2,32%	2	15,17%	9	29,85%	11
eerder akkoord	36,63%	20	23,67%	8	9,57%	6
Akkoord	45,03%	30	6,40%	5	9,18%	4
NVT	0,74%	1	2,33%	2	2,33%	2
Totaal	100%	59	100%	59	100%	59
Gemiddelde score (1-5)	3,92		2,55		2,40	
Standaardafwijking	0,28		0,24		0,26	

De andere stellingen hebben betrekking op de pakkans (kans op politiecontrole), de angst om betrokken te geraken in een ongeval en het effect van drugs op het eigen rijgedrag (Tabel 21**Error! Reference source not found.**). De meningen zijn verdeeld. Dit merk je aan de gemiddelde antwoordscores die alle drie afgerond overeenkomen met een neutrale mening (antwoordcategorie 3). De angst een ongeval te hebben indien men rijdt onder invloed van drugs wordt zowel bevestigd als niet bevestigd door respondenten die al eens drugs gebruiken (stelling 4). Iets meer dan de helft van deze respondenten gaat akkoord met het negatieve effect van rijden onder invloed van drugs op zijn rijgedrag, maar 3 op 10 gaat hier niet akkoord mee (stelling 6). 30% laat zich wel en ruim 40% laat zich niet afschrikken door politiecontroles (stelling 5). Een belangrijke opmerking hierbij is dat bij het uitvoeren van het veldwerk in 2009 de wet in verband met de speekseltest nog niet in voege was (dit was pas sinds 01/10/2010). Het is daarom belangrijk de antwoorden op deze stellingen op te volgen bij de volgende attitudemeting in 2012.

Tabel 21: Attitudes ten aanzien van risico's van rijden onder invloed van drugs bij bestuurders in België die al eens drugs consumeren

	Stelling 4: Als ik drugs gebruik ben ik bang een ongeval te hebben		**Stelling 5: Ik gebruik geen drugs wanneer ik met de auto rij, omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie**		**Stelling 6: Als ik iets genomen heb, is mijn rijgedrag daarom nog niet gevaarlijker**	
	%	**aantal**	**%**	**aantal**	**%**	**aantal**
niet akkoord	26,90%	12	26,14%	17	36,96%	23
eerder niet akkoord	4,98%	6	16,11%	10	18,72%	10
Neutraal	15,95%	11	24,52%	12	12,96%	9
eerder akkoord	23,42%	9	10,32%	6	10,36%	8
Akkoord	26,16%	19	21,04%	13	21,00%	9
NVT	2,60%	2	1,86%	1	0,00%	0
Totaal	100%	59	100%	59	100%	59
Gemiddelde score (1-5)	3,22		2,81		2,53	
Standaardafwijking	0,30		0,28		0,31	

7.3 Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs in functie van kenmerken van de bestuurders

De analyse naar de mogelijke correlaties tussen de attitudes en bepaalde kenmerken van de bestuurders werd bemoeilijkt door het kleine aantal respondenten per categorie. Hierdoor was het niet mogelijk betrouwbare analyses uit te voeren. Het is dan ook aangeraden om deze attitudes in kaart te brengen via een apart diepteonderzoek, waarbij een voldoende groot aantal respondenten bevraagd kan worden.

8 (Te) snel rijden

Uit paragraaf 3.1 blijkt dat (te) snel rijgedrag beter aanvaard wordt door de Belgische bestuurders dan ander onveilig rijgedrag. Dit resultaat ligt in lijn met de vaststelling, besproken in deel 1 van dit rapport, dat de bestuurders ook met betrekking tot de verkeersregels en straffen toleranter zijn voor snelheid dan voor alcohol, drugs en gordeldracht (Boulanger, 2010, pp.15-22). Vastgesteld werd bijvoorbeeld dat ruim 32% van de bestuurders het onmogelijk vindt om de regels voor snelheid te respecteren, terwijl minder dan 13% de regels voor alcohol, drugs en gordeldracht onmogelijk te respecteren vindt. Verder is het percentage respondenten dat akkoord gaat met een verstrenging van de verkeersregels en met een verzwaring van de straffen veel kleiner voor snelheid dan voor de andere drie thema's. In dit hoofdstuk bespreken we eerst het zelfverklaarde snelheidsgedrag en vervolgens de attitudes ten aanzien van (te) snel rijden aan de hand van een aantal specifieke attitudestellingen.

8.1 Zelfverklaarde prevalentie (te) snel rijden

In deze editie van de attitudemeting werden er geen vragen gesteld over het snelheidsgedrag. De hoofdreden hiervoor is dat er jaarlijks een nationale snelheidsmeting uitgevoerd wordt. Op basis van deze studie bleek dat in 2007 de effectieve snelheid van de bestuurders van personenwagens hoog lag op alle wegen, ongeacht het snelheidsregime. Met uitzondering van de 90km/u-wegen met één rijstrook lag de gemiddelde snelheid op alle andere wegen beduidend hoger dan de wettelijke maximumsnelheid. Voor meer details, zie Riguelle, 2009.

De enige vraag opgenomen in de vragenlijst van de attitudemeting 2009 met betrekking tot snelheidsgedrag luidt: "hoe vaak tijdens een typische autorit rijdt u 70km/h in de bebouwde kom?" Interessant aan deze vraag is dat het een idee geeft over de *frequentie* van snel rijgedrag. De antwoorden werden geanalyseerd in paragraaf 3.5. Het blijkt dat bijna 6 op 10 Belgische bestuurders (57%) toegeeft wel eens te snel te rijden in de bebouwde kom. Iets meer dan 1 op 10 bestuurders (13%) doet dit naar eigen zeggen zelfs vaak. Daarnaast werden in deel 2 van dit rapport de zelfgerapporteerde boetes voor snelheidsovertredingen gedurende het afgelopen jaar gebruikt als proxy voor *frequent* te snel rijgedrag. Bestuurders die regelmatig te snel rijden maken normaal gezien immers meer kans om een boete voor een snelheidsovertreding te krijgen dan bestuurders die zelden of nooit te snel rijden (Dewil et al, 2011, p.83). Overheen heel België geeft 17% van de bestuurders toe het voorbije jaar een boete voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen gekregen te hebben (Boulanger, 2010, p.51).

8.2 Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden in de volledige populatie

Om de attitudes ten aanzien van snelheid in kaart te brengen, werden de respondenten gevraagd in welke mate ze al dan niet akkoord gaan met 9 uitspraken over snel rijden. De resultaten van deze bevraging vinden we terug in Tabel 22. Voor elke stelling werd naast de percentages ook de gemiddelde antwoordscore berekend. Dit cijfer ligt tussen 1 (niet akkoord) en 5 (akkoord).

Een eerste reeks stellingen peilt naar de risico-inschatting van (te) snel rijden (stellingen 3, 4 en 5). Ongeveer een derde van de respondenten denkt dat een ongeval aan 80km/h niet

veel ernstiger zal zijn dan een ongeval aan 70 km/h. Indien de stelling veralgemeend wordt (kans op ongeval indien je uw snelheid verhoogt met 10km/h), meent nog steeds 1 op 3 respondenten dat de kans op een ongeval niet toeneemt. Bovendien is slechts de helft van de respondenten bang een ongeval te hebben indien men te snel rijdt. Hieruit kunnen we concluderen dat de Belgische bestuurders zich vrij veilig voelen wanneer ze (te) snel rijden. Dit veiligheidsgevoel wordt vermoedelijk nog versterkt doordat 14% van de bestuurders beweert steeds snel te rijden en nog nooit een ongeval gehad te hebben (stelling 2).

Tabel 22: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden bij bestuurders in België

	(eerder) niet akkoord	neutraal	(eerder) akkoord	weet het niet	totaal	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling1: Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	85,11%	6,15%	8,59%	0,15%	100%	1,60	0,04
Stelling 2: Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad.	72,10%	12,61%	14,14%	1,15%	100%	2,02	0,05
Stelling 3: Een ongeval aan 80km/h zal niet veel ernstiger zijn dan een ongeval aan 70km/h.	53,83%	13,07%	32,27%	0,83%	100%	2,68	0,06
Stelling 4: Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	35,51%	15,44%	48,57%	0,48%	0100%	3,26	0,05
Stelling 5: Als ik te snel rij, ben ik bang om een ongeval te hebben.	32,90%	12,72%	53,69%	0,69%	100%	3,41	0,05
Stelling 6: De snelheidslimieten zijn doorgaans opgesteld op aanvaardbare niveaus.	26,27%	13,34%	60,24%	0,15%	100%	3,56	0,05
Stelling 7: Ik pas mijn snelheid aan, omdat ik riskeer gecontroleerd/geflitst te worden door de politie.	19,46%	9,83%	70,43%	0,28%	100%	3,84	0,05
Stelling 8: Ik kan me gemakkelijk aan de snelheidsbeperking houden in de bebouwde kom.	14,74%	9,30%	75,92%	0,04%	100%	4,07	0,05
Stelling 9: Ik beheers de dingen zelf: ik pas mijn snelheid aan, aan de verschillende omstandigheden.	13,89%	9,64%	76,24%	0,22%	100%	4,07	0,06

In verband met de snelheidslimieten (stelling 6) vindt 60% dat deze opgesteld zijn op een aanvaardbaar niveau. Opmerkelijk is echter dat 1 op 4 bestuurders (26%) daar helemaal anders over denkt. Blijkbaar staan dus niet alleen weinig respondenten achter een verstrenging van de snelheidsregels (35% - zie Boulanger, 2010, p.15), maar vinden ook heel wat respondenten de huidige snelheidsregels reeds te streng. Dit is een belangrijke vaststelling, aangezien bestuurders die de snelheidslimieten op bepaalde locaties niet aanvaardbaar vinden vermoedelijk geneigd zullen zijn om op die locaties sneller te rijden dan toegelaten. In de bebouwde kom beweert 15% van de respondenten zich niet gemakkelijk te kunnen houden aan de snelheidsbeperkingen (stelling 8). 75% kan dit wel gemakkelijk. Gelijkaardige cijfers zien we in verband met het zelf beheersen van de dingen (stelling 9). 76% van de bestuurders zegt de snelheid aan te passen aan de verschillende omstandigheden, 14% gaat niet akkoord met deze stelling. In welke richting deze aanpassing precies verloopt (rijdt men sneller of trager dan toegelaten of net zo snel als toegelaten), kan op basis van dit resultaat echter niet bepaald worden.

70% van de respondenten beweert zijn snelheid aan te passen omwille van het risico gecontroleerd te worden door de politie (bemande en/of onbemande controles) (stelling 7).

Ten slotte gaat 8,6% van de bestuurders akkoord met de stelling dat men snel moet rijden, omdat men anders de indruk krijgt tijd te verliezen (stelling 1). Dit is duidelijk minder dan de 23,8% bestuurders die akkoord gaan met de stelling dat snel rijden een manier is om tijd te winnen (Boulanger, 2010, p.42). Dit verschil is vermoedelijk te wijten aan het feit dat iedere respondent strikt logisch gezien alleen maar akkoord kan gaan met de stelling dat snel rijden een manier is om tijd te winnen, terwijl men enkel akkoord kan gaan met de stelling dat men snel moet rijden omdat men anders de indruk krijgt tijd te verliezen indien men hier zelf echt zo over denkt (zie Dewil et al, 2011, p.79). Wanneer we daarom het antwoord op deze laatste stelling gebruiken als indicator voor de attitude ten aanzien van 'snel rijden als tijdswinst', dan zien we dat de attitudedoelstelling van de SGVV hierover voor 2008 (i.c. maximum 8% instemmende bestuurders) wel bijna gehaald wordt.

8.3 Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden in functie van kenmerken van de bestuurders

Uit de analyses blijkt dat enkele stellingen met betrekking tot het risicoaspect van snel rijden significante antwoordverschillen kennen afhankelijk van het geslacht. Tabel 23 geeft een overzicht van de stellingen waarvoor de gemiddelde antwoordscores significant verschillend zijn voor mannen en vrouwen. Algemeen zijn het de mannen die de risico's minder serieus nemen.

Tabel 23: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar geslacht van de bestuurders

	geslacht	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 2: Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad.*	**man**	2,07	0,07
	vrouw	1,80	0,05
Stelling 4: Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.*	**man**	3,09	0,07
	vrouw	3,39	0,07
Stelling 5: Als ik te snel rij, ben ik bang om een ongeval te hebben.*	**man**	3,15	0,07
	vrouw	3,62	0,07
Stelling 6: De snelheidslimieten zijn doorgaans opgesteld op aanvaardbare niveaus.*	**man**	3,44	0,07
	vrouw	3,68	0,06

* Significante verschillen tussen gemiddelden

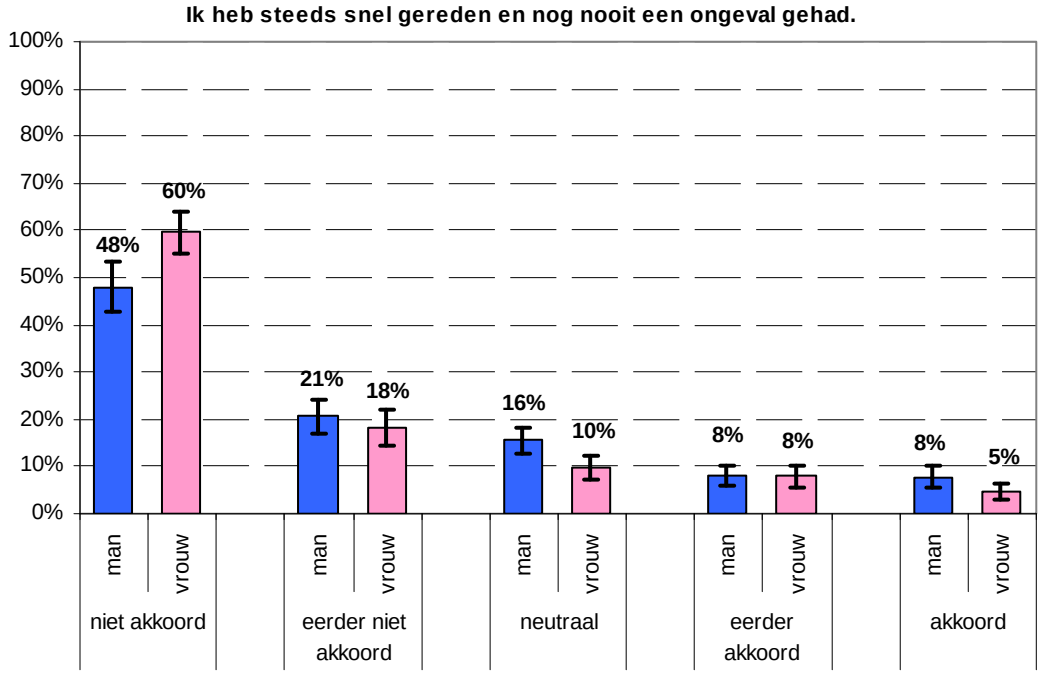
Uit de analyse van de kruistabellen van bovenstaande stellingen naar geslacht blijkt dat het significante verschil tussen de geslachten zich hoofdzakelijk bevindt in de categorie 'niet akkoord'-antwoorden. Figuur 19 tot en met Figuur 22 geven de antwoorden weer van de mannelijke en vrouwelijke bestuurders op de verschillende attitudestellingen met betrekking tot snelheid waarvoor er een significant verschil vastgesteld werd tussen de gemiddelden. Daaruit blijkt dat:

- Meer vrouwen dan mannen (60% tegenover 48%) ontkennen dat ze altijd al snel gereden hebben en nog nooit een ongeval hebben gehad. Omgekeerd gaat 8% van de mannen met deze stelling akkoord tegenover 5% van de vrouwen (Figuur 19).
- Dubbel zoveel mannen als vrouwen (20% tegenover 11%) geloven niet dat indien men 10km/h sneller rijdt, de kans op een ongeval serieus toeneemt (Figuur 20). Gelijkaardige resultaten vinden we terug voor de stelling "als ik te snel rij, ben ik bang een ongeval te hebben", met 22% van de mannen die hier niet mee akkoord gaan tegenover 12% van de vrouwen (Figuur 21). Deze resultaten zijn in overeenstemming met de bevinding in deel 2 van dit rapport dat mannen 'te hoge snelheid' in minder ongevallen aan de basis zien liggen dan dat vrouwen dit doen (Dewil et al, 2011, p.15). De lagere risico-inschatting van te snel rijden staat echter niet op zichzelf, maar maakt deel uit van een algemeen lagere risico-perceptie bij mannen dan bij vrouwen ten aanzien van

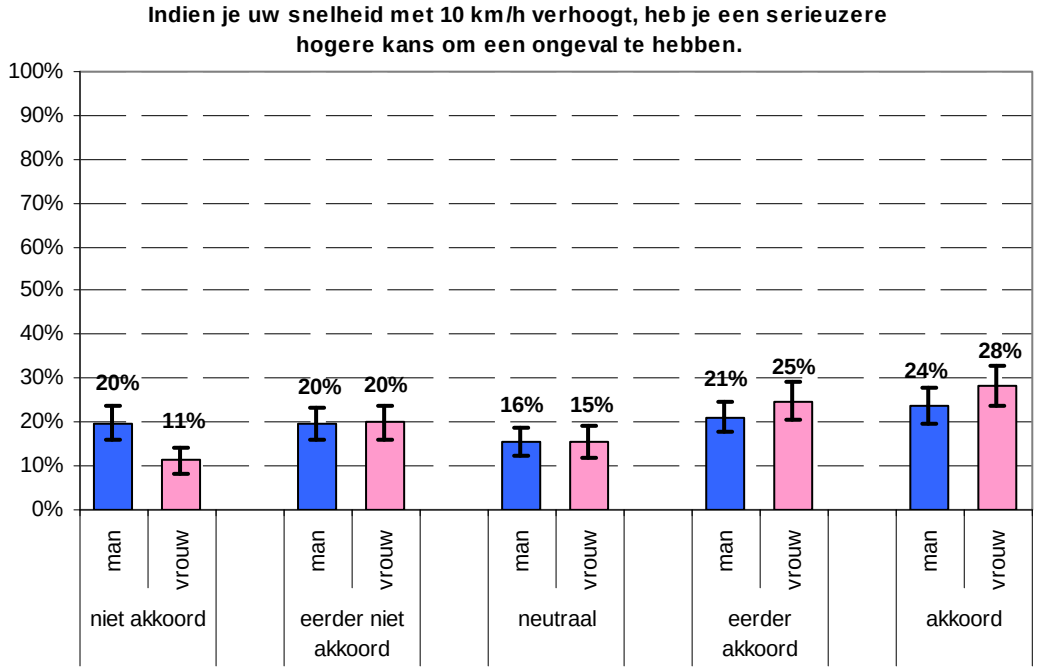
gedragsgerelateerde factoren waar men als bestuurder controle over heeft (Dewil et al, 2011, p.16).

- Meer mannen dan vrouwen (13% tegenover 8%) vinden dat de snelheidslimieten niet altijd opgesteld zijn op een aanvaardbaar niveau (Figuur 22). Mannen vinden dus niet alleen minder vaak dan vrouwen dat de snelheidsregels nog strenger zouden moeten zijn (Dewil et al, 2011, p.26), maar vinden ook vaker dan vrouwen dat de huidige regels voor snelheid reeds te streng zijn.

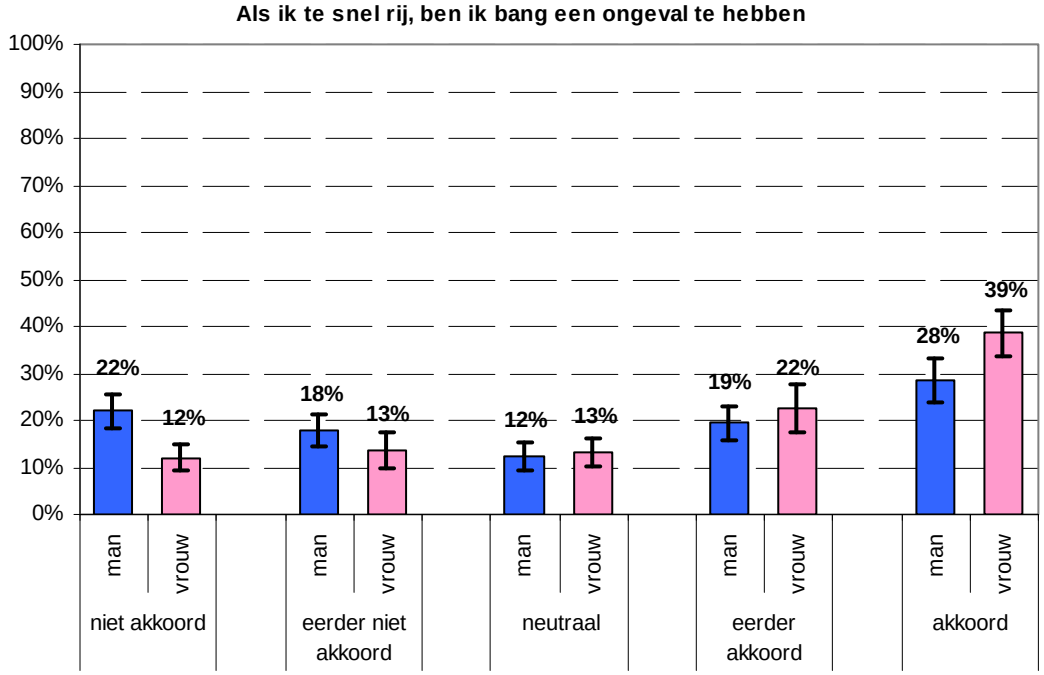
Figuur 19: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar geslacht van de bestuurders



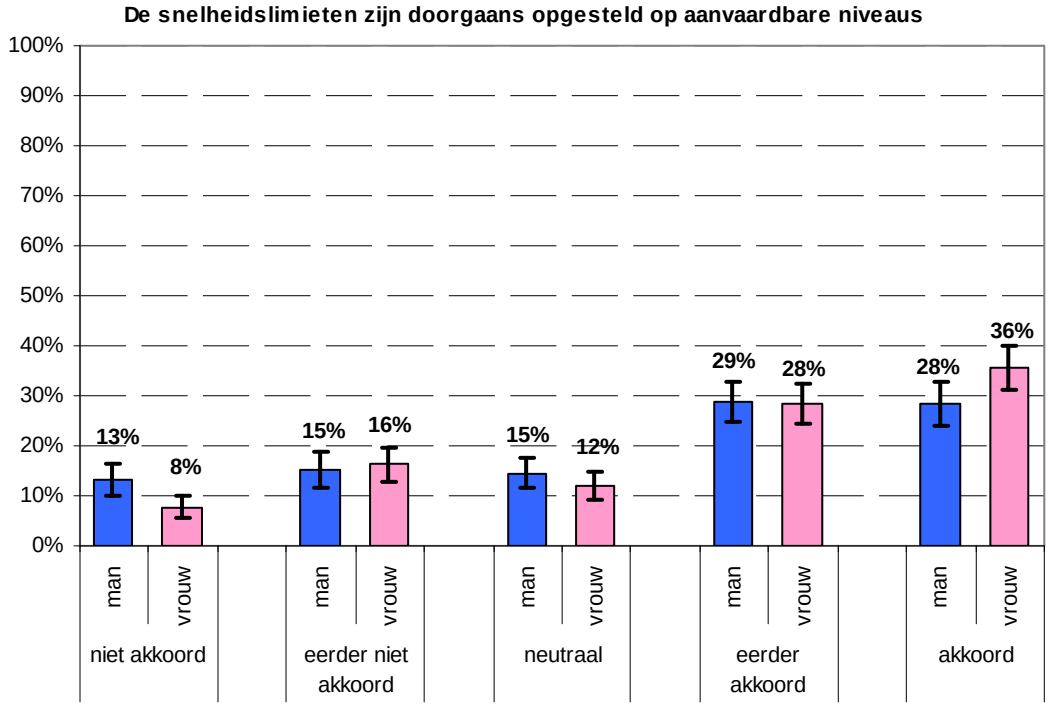
Figuur 20: Kennis ongevalrisico bij hogere snelheid naar geslacht van de bestuurders



Figuur 21: Angst voor een ongeval bij te snel rijden naar geslacht van de bestuurders



Figuur 22: Aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten naar geslacht van de bestuurders



Bijna alle attitudestellingen met betrekking tot snel rijden vertonen een verband met de leeftijd van de bestuurders. De antwoorden op 6 van de 9 stellingen correleren met de leeftijd (Tabel 24). Algemeen zien we dat voornamelijk jongeren het risico van snel rijden weinig ernstig nemen:

- Hoe ouder de bestuurder, hoe minder men akkoord gaat met de stelling (stelling 2) “ik heb steeds snel gereden en heb nog nooit een ongeval gehad”. 10% van de 18 tot 29 jarigen gaat akkoord met deze stelling (Figuur 24). Dit wil zeggen dat 1 op 10 jonge bestuurders steeds (te) snel rijdt. Dit percentage daalt sterk bij de bestuurders ouder dan 50 jaar (naar 5% bij de 50-62 jarigen en 2% bij de +63 jarigen).
- Hoe jonger de bestuurder, hoe minder men akkoord gaat met de uitspraak (stelling 4) dat de kans op een ongeval verhoogt indien men de snelheid met 10km/h verhoogt. Minder dan 20% van de bestuurders jonger dan 38 jaar gaat met deze stelling akkoord, in vergelijking met meer dan 30% van de bestuurders ouder dan 50 jaar (Figuur 25). In deel 2 van dit rapport was reeds gebleken dat de 18-29 jarigen de oorzakelijke rol van te hoge snelheid in verkeersongevallen significant lager schatten dan de 63-plussers (Dewil et al, 2011, p.16).
- Hoe jonger de bestuurder, hoe minder bang men is voor een ongeval als men snel rijdt. Het percentage ‘akkoord’-antwoorden met deze stelling (stelling 5) stijgt van 24% in de jongste leeftijdscategorie naar 47% in de oudste leeftijdsgroep (Figuur 23).
- Verhoudingsgewijs hebben jongeren het vaakst het gevoel snel te moeten rijden omdat het anders lijkt alsof ze tijd verliezen (stelling 1). Ongeveer de helft (49%) van de 18 tot 29 jarigen gaat niet akkoord met deze stelling. Dit percentage stijgt gradueel met de leeftijd tot 78% bij de +63 jarigen (Figuur 26). Deze bevinding stemt overeen met het resultaat ten aanzien van de stelling dat snel rijden een manier is om tijd te winnen. Ondanks de inherente beperkingen aan deze stelling, bleken de 18-29 jarigen hier vaker dan alle andere leeftijdsgroepen mee akkoord te gaan en daalde het percentage ‘akkoord’-antwoorden gradueel met de leeftijd van de respondenten (Dewil et al, 2011, p.83).
- Op vlak van de snelheidslimieten zien we dat hoe jonger de bestuurder is, hoe moeilijker hij het heeft om zich hier aan te houden. 7% van de 18-29 jarigen kan zich niet gemakkelijk aan de snelheidsbeperking houden in de bebouwde kom (stelling 8). Dit

percentage daalt met de leeftijd. Omgekeerd zegt ongeveer 40% van de groep 18 tot 38 jarigen hiermee geen problemen te hebben, tegenover 53% van de 50-62 jarigen en 68% van de +63 jarigen (Figuur 27). Een gelijkaardig leeftijdseffect treffen we aan bij de stelling over de aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten (stelling 6). 1 op 4 jonge bestuurders (24%) gaat hiermee akkoord en vindt de snelheidslimieten doorgaans op een aanvaardbaar niveau opgesteld. Dit aantal neemt toe tot 1 op 2 (48%) bij de bestuurders ouder dan 63 jaar (Figuur 28). De 18-29 jarigen vinden de huidige snelheidsregels dus vaker te streng dan de +63 jarigen, zodat het "begrijpelijk" is dat ze ook minder vaak akkoord gaan met de stelling dat de regels voor snelheid nog strenger zouden moeten zijn (Dewil et al, 2011, p.31).

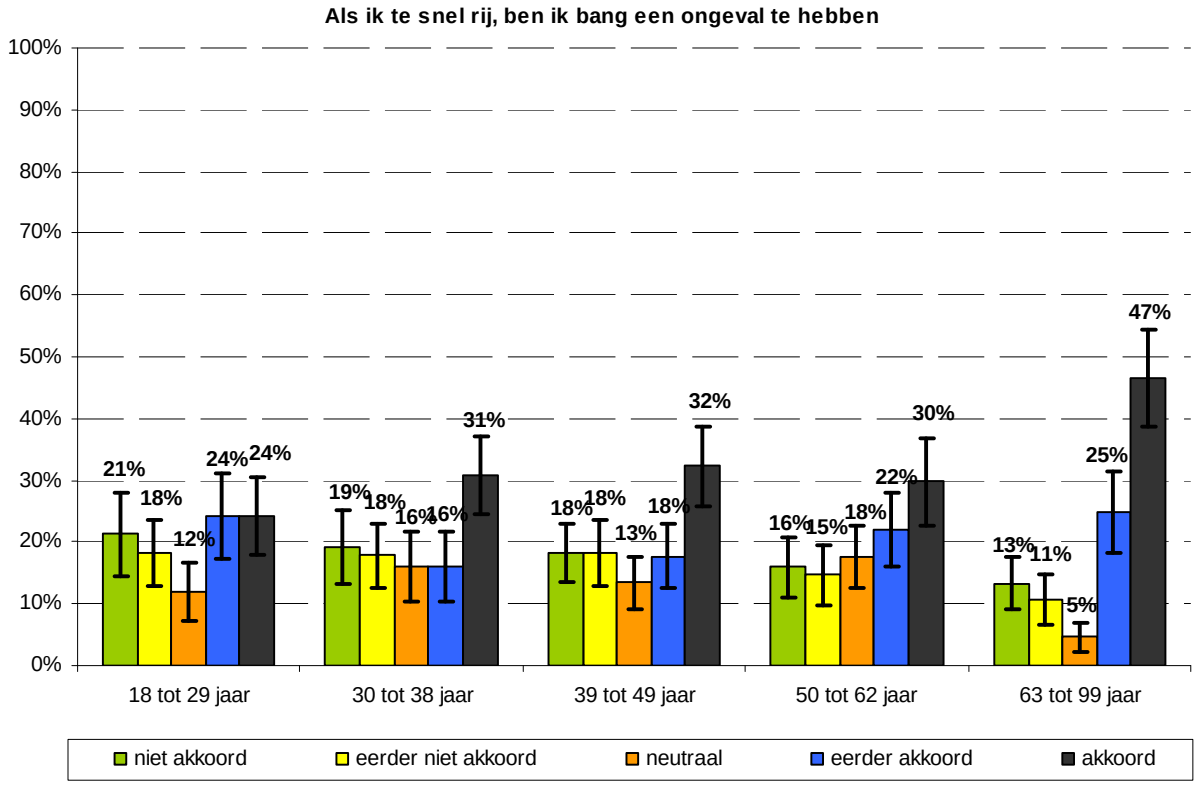
Tabel 24: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar leeftijd van de bestuurders

	Leeftijd in jaren	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 1: Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.*	**18 tot 29**	1,90	0,08
	30 tot 38	1,79	0,08
	39 tot 49	1,60	0,07
	50 tot 62	1,47	0,07
	+63	1,33	0,05
Stelling 2: Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad.*	**18 tot 29**	2,32	0,10
	30 tot 38	2,11	0,09
	39 tot 49	1,94	0,09
	50 tot 62	1,78	0,08
	+63	1,72	0,07
Stelling 3: Een ongeval aan 80km/h zal niet veel ernstiger zijn dan een ongeval aan 70km/h.	**18 tot 29**	2,57	0,10
	30 tot 38	2,61	0,10
	39 tot 49	2,65	0,09
	50 tot 62	2,57	0,10
	+63	2,72	0,11
Stelling 4: Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.*	**18 tot 29**	3,04	0,10
	30 tot 38	2,97	0,10
	39 tot 49	3,20	0,09
	50 tot 62	3,27	0,10
	+63	3,59	0,10
Stelling 5: Als ik te snel rij, ben ik bang om een ongeval te hebben.*	**18 tot 29**	3,12	0,12
	30 tot 38	3,22	0,10
	39 tot 49	3,27	0,09
	50 tot 62	3,35	0,11
	+63	3,81	0,10
Stelling 6: De snelheidslimieten zijn doorgaans opgesteld op aanvaardbare niveaus.*	**18 tot 29**	3,40	0,09
	30 tot 38	3,52	0,09
	39 tot 49	3,31	0,10
	50 tot 62	3,50	0,09
	+63	4,02	0,09
Stelling 7: Ik pas mijn snelheid aan, omdat ik riskeer gecontroleerd/geflitst te worden door de politie.	**18 tot 29**	3,98	0,08
	30 tot 38	3,83	0,09
	39 tot 49	3,88	0,09
	50 tot 62	3,84	0,10
	+63	3,63	0,11
Stelling 8: Ik kan me gemakkelijk aan de snelheidsbeperkingen houden in de bebouwde kom.*	**18 tot 29**	3,83	0,09
	30 tot 38	3,85	0,09

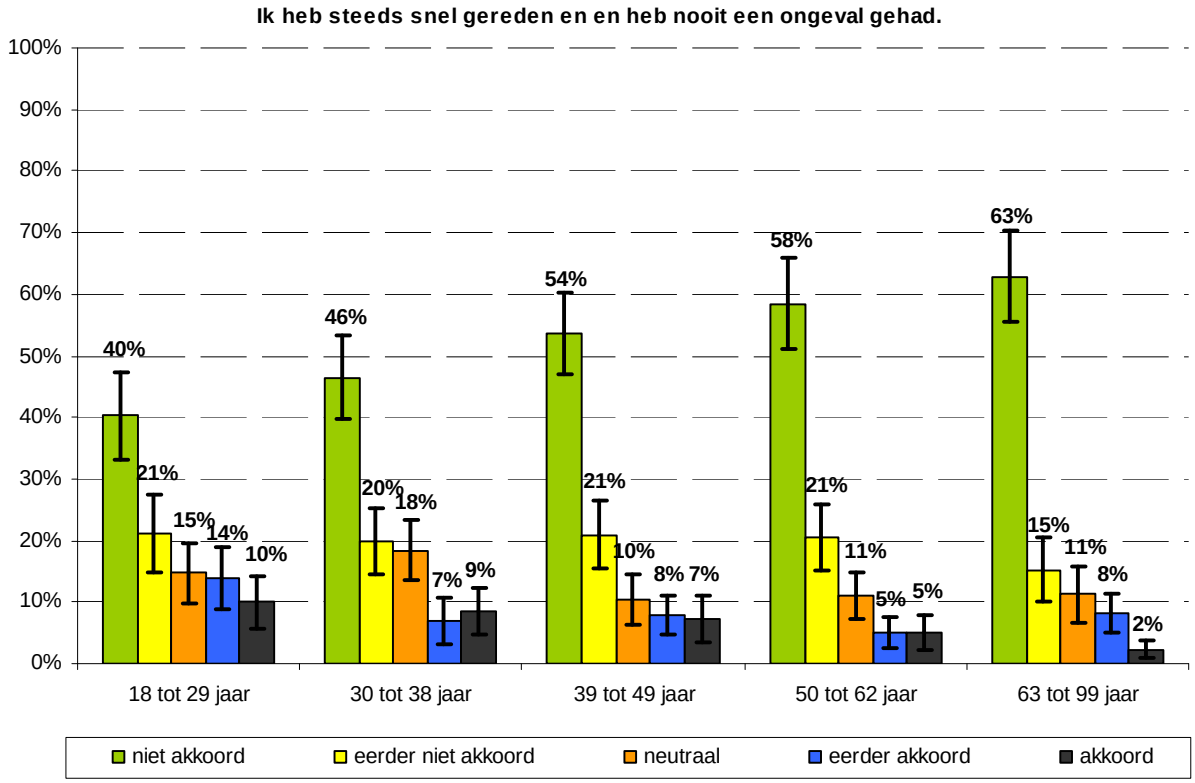
	39 tot 49	3,97	0,09
	50 tot 62	4,11	0,09
	+63	4,47	0,06
Stelling 9: Ik beheers de dingen zelf: ik pas mijn snelheid aan, aan de verschillende omstandigheden.	**18 tot 29**	4,14	0,09
	30 tot 38	3,86	0,09
	39 tot 49	4,07	0,09
	50 tot 62	4,08	0,09
	+63	4,15	0,09

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

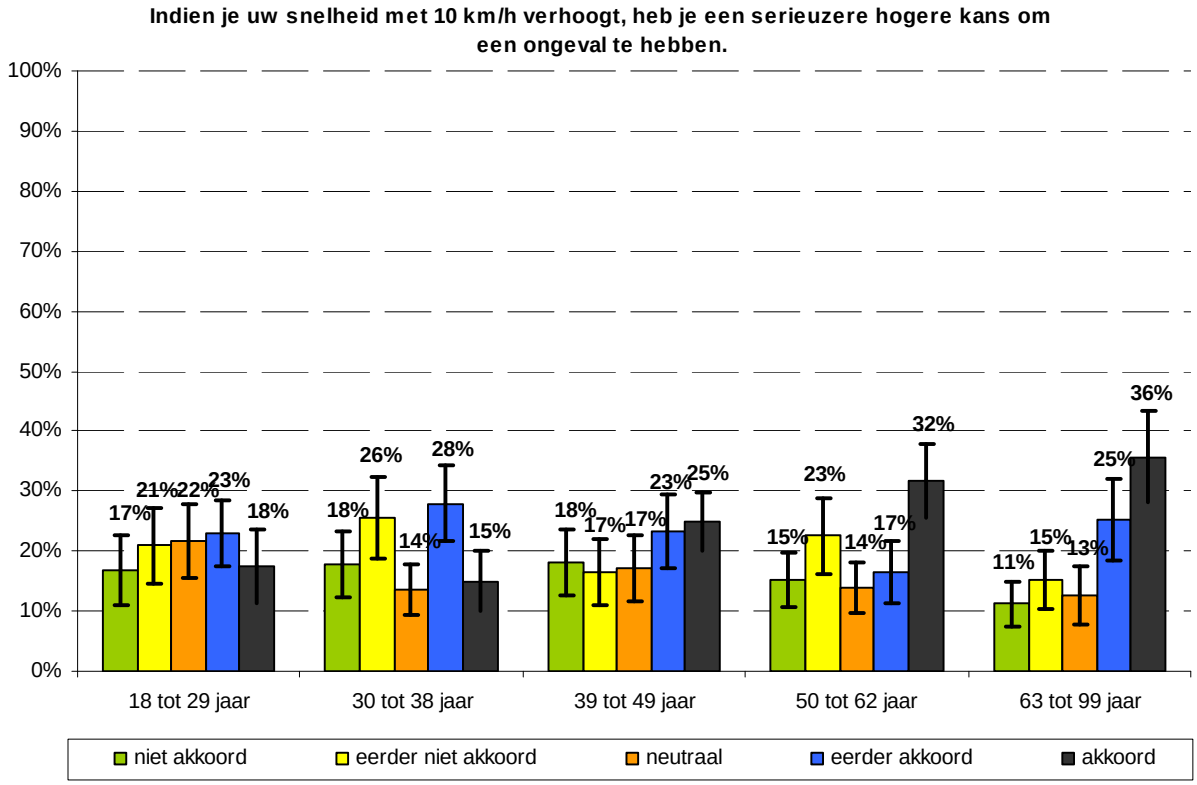
Figuur 23: Angst voor een ongeval bij te snel rijden naar leeftijd van de bestuurders



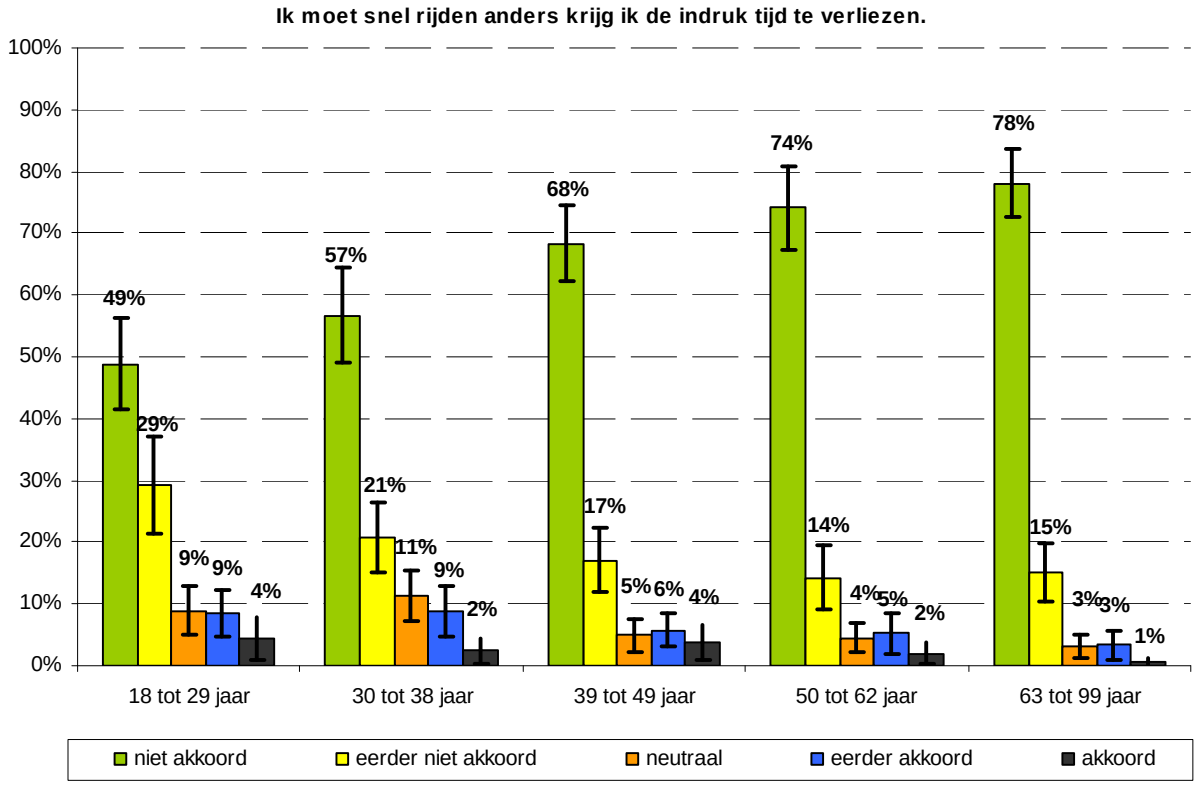
Figuur 24: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar leeftijd van de bestuurders



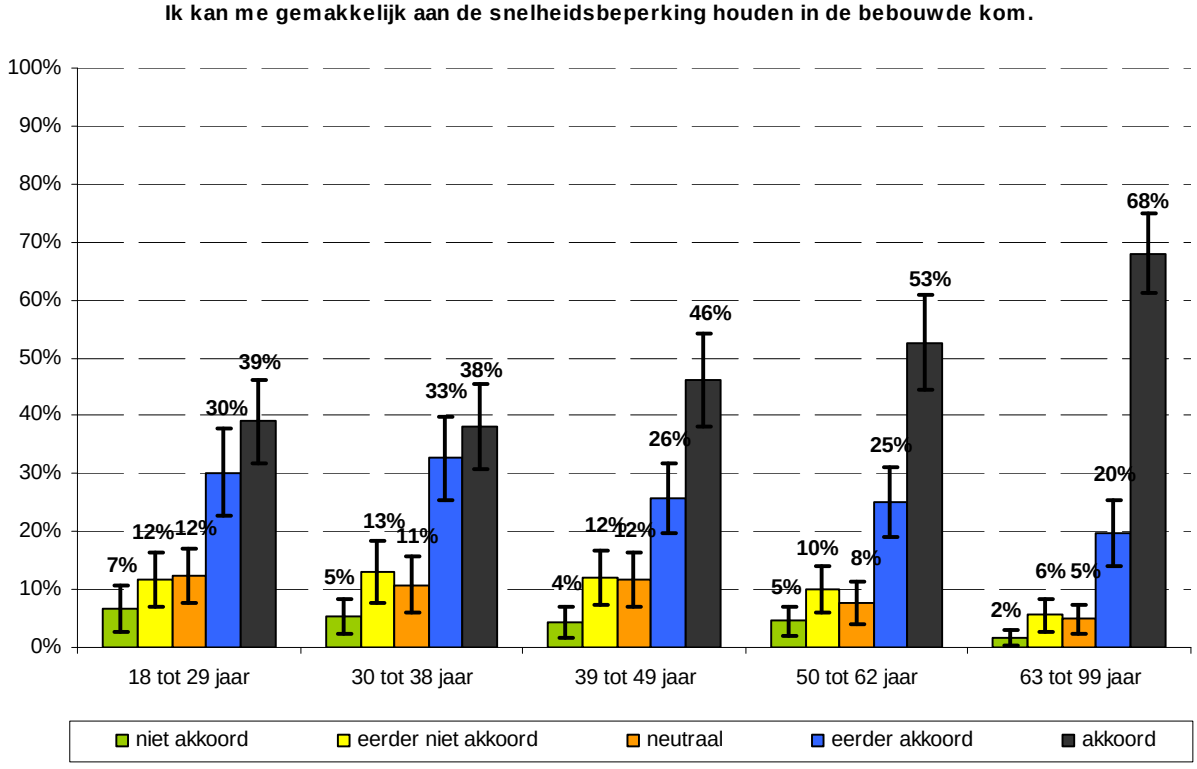
Figuur 25: Kennis ongevalrisico bij hogere snelheid naar leeftijd van de bestuurders



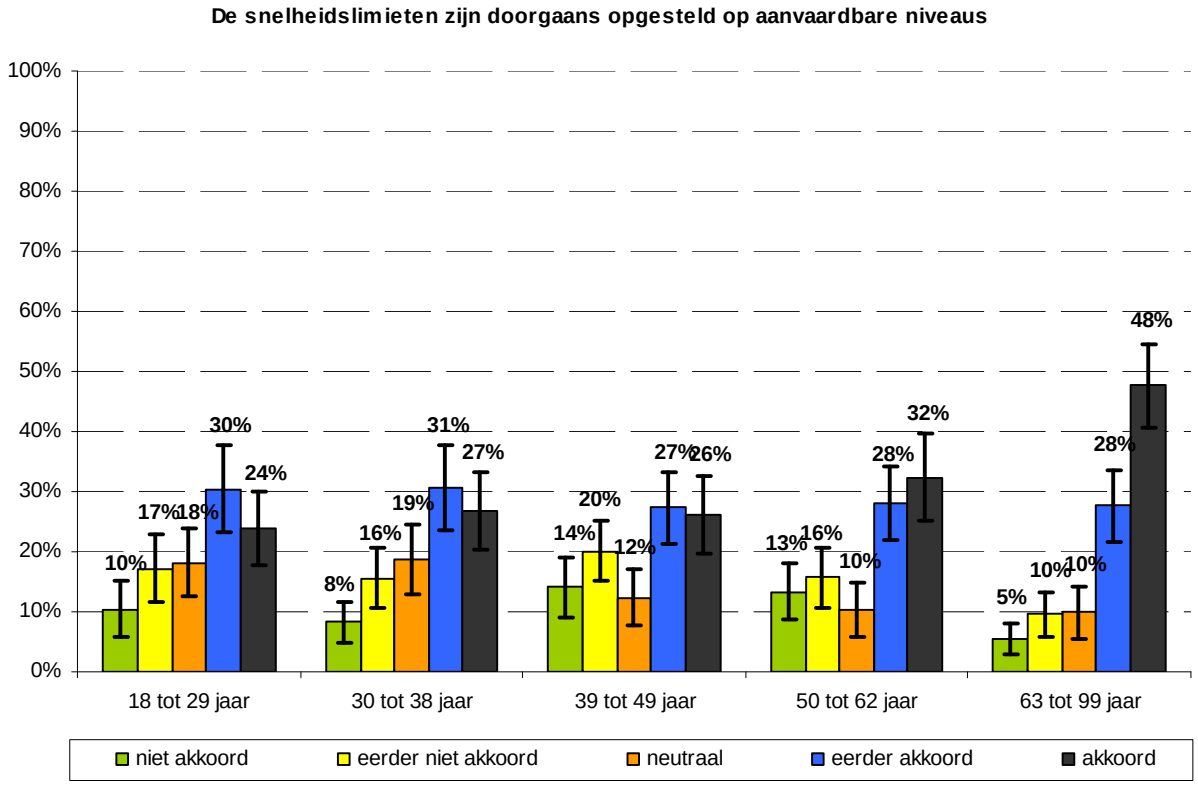
Figuur 26: Gevoelde noodzaak om snel te rijden naar leeftijd van de bestuurders



Figuur 27: Aanvaardbaarheid van snelheidsbeperking in de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurders



Figuur 28: Aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten naar leeftijd van de bestuurders



De verschillen in attitudes naargelang woonplaats bleken niet significant. Zowel de urbanisatiegraad van de woongemeente als het gewest waar men woont, spelen geen beduidende rol in de houding van de bestuurders ten aanzien van snel rijden.

Uit het onderzoek blijkt dat 3 attitudestellingen met betrekking tot snel rijden variëren met de opleidingsgraad van de bestuurders (Tabel 25):

- De gemiddelde antwoordscore voor de stelling met betrekking tot bang zijn voor een ongeval indien men te snel rijdt verhoudt zich omgekeerd evenredig met de opleidingsgraad: hoe hoger het behaalde diploma, hoe lager de score en hoe minder zorgen men zich dus maakt over een ongeval indien men te snel rijdt (stelling 5).
- De overtuiging dat men snel moet rijden omdat men anders het gevoel heeft tijd te verliezen wordt door meer hoger opgeleide dan lager opgeleide bestuurders geloofd (stelling 1).
- Opvallend is ook dat de hoogst opgeleide bestuurders het moeilijker hebben om zich in de bebouwde kom aan de snelheidslimieten te houden (stelling 8).

We kunnen deze resultaten best plaatsen in een ruimere context door het verband tussen opleidingsgraad en leeftijd na te gaan. Tabel 55**Error! Reference source not found.** in appendix 14 geeft hiervan een overzicht. Hieruit blijkt dat hoger opgeleide bestuurders goed vertegenwoordigd zijn in alle leeftijdscategorieën in de steekproef, maar het meest in de categorie 30 tot 38 jarigen. Bestuurders met enkel een diploma van de lagere school bevinden zich iets meer in de leeftijdscategorie +63 jaar dan in de andere leeftijdsgroepen. Het is evenwel duidelijk dat het effect van opleidingsniveau niet te reduceren valt tot een effect van leeftijd.

Tabel 25: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar opleidingsgraad van de bestuurders

Hoogst behaald diploma	Stelling 5: Als ik te snel rij, ben ik bang een ongeval te hebben*		Stelling 1: Ik moet snel rijden anders krijg ik de indruk tijd te verliezen*		Stelling 8: Ik kan me gemakkelijk aan de snelheidsbeperkingen houden in de bebouwde.*	
	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking
lagere school	3,88	0,17	1,25	0,08	4,55	0,10
lager secundair	3,47	0,12	1,57	0,08	4,23	0,11
hoger secundair	3,36	0,08	1,59	0,05	4,06	0,07
hoger niet-universitair	3,36	0,08	1,63	0,07	3,92	0,09
universitair	2,83	0,15	1,76	0,10	3,81	0,11

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

Een volgende variabele die lijkt samen te hangen met de attitudes ten aanzien van snelheid is de mate van blootstelling aan het verkeer, gemeten aan de hand van het aantal kilometers dat men per maand aflegt. Tabel 26 geeft de gemiddelde antwoordscores op de attitudestellingen weer per aantal kilometers (in categorieën) dat men gemiddeld per maand aflegt. Volgende vaststellingen kunnen we afleiden uit de tabel:

- Hoe meer blootstelling aan het verkeer, hoe minder men vreest voor een ongeval als men snel rijdt (stelling 5).
- Hoe meer blootstelling aan het verkeer, hoe meer men het idee heeft dat men tijd verliest indien men niet snel rijdt (stelling 1). 75% van de bestuurders die 250-500 km per maand afleggen gaat niet akkoord met deze stelling. Dit percentage 'niet akkoord'-antwoorden daalt tot 50% bij de bestuurders die gemiddeld 2001-2500 km per maand rijden (Figuur 29).
- Hoe meer blootstelling aan het verkeer, hoe meer men akkoord gaat met de uitspraak "ik heb steeds snel gereden en heb nog nooit een ongeval gehad" (stelling 2). 14% van de bestuurders die meer dan 2500 km per maand afleggen gaat met deze stelling akkoord tegenover 3% van de bestuurders met gemiddeld 250-500 km per maand op de autoteller (Figuur 30).
- Hoe minder blootstelling aan het verkeer, hoe meer men de risicokans op een ongeval indien men zijn snelheid verhoogt met 10km/h hoger schat (stelling 4). 1 op 3 bestuurders (32%) die meer dan 2500 km per maand afleggen gaat niet akkoord met een verhoogde kans op een ongeval. Dit percentage 'niet akkoord'-antwoorden daalt tot 1 op 10 (9%) in de categorie 250-500 km per maand (Figuur 31).

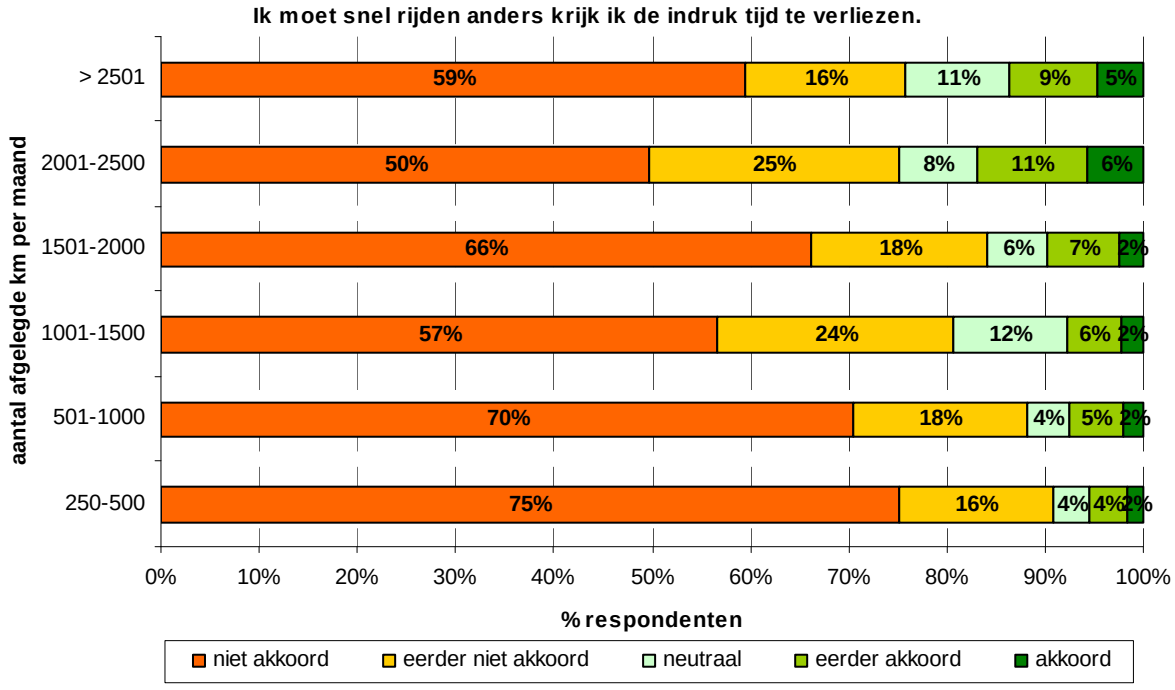
Deze samenhang tussen het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en de attitudes ten aanzien van snel rijden zou voor een deel het verband tussen geslacht en de attitudes ten aanzien van snelheid kunnen verklaren. Uit Tabel 57 blijkt immers dat mannen gemiddeld meer kilometers per maand afleggen dan vrouwen en dat ze net zoals bestuurders met meer kilometers per maand op hun autoteller vaker snel rijden zonder een ongeval gehad te hebben en zich minder vaak zorgen maken over (een verhoogde kans op) ongevallen wanneer ze te snel rijden. Het aantal afgelegde kilometers kan echter niet verklaren waarom van alle leeftijdscategorieën het de jongste bestuurders zijn die het vaakst aangeven altijd snel te rijden en nog geen ongeval gehad te hebben, het minst vaak zich zorgen maken over (een verhoogde kans op) ongevallen wanneer ze te snel rijden en het vaakst het gevoel hebben dat ze snel moeten rijden om geen tijd te verliezen. Het zijn immers niet de 18-29 jarigen maar de 30-49 jarigen die gemiddeld meer kilometers per maand afleggen dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën.

Tabel 26: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar blootstelling van de bestuurders

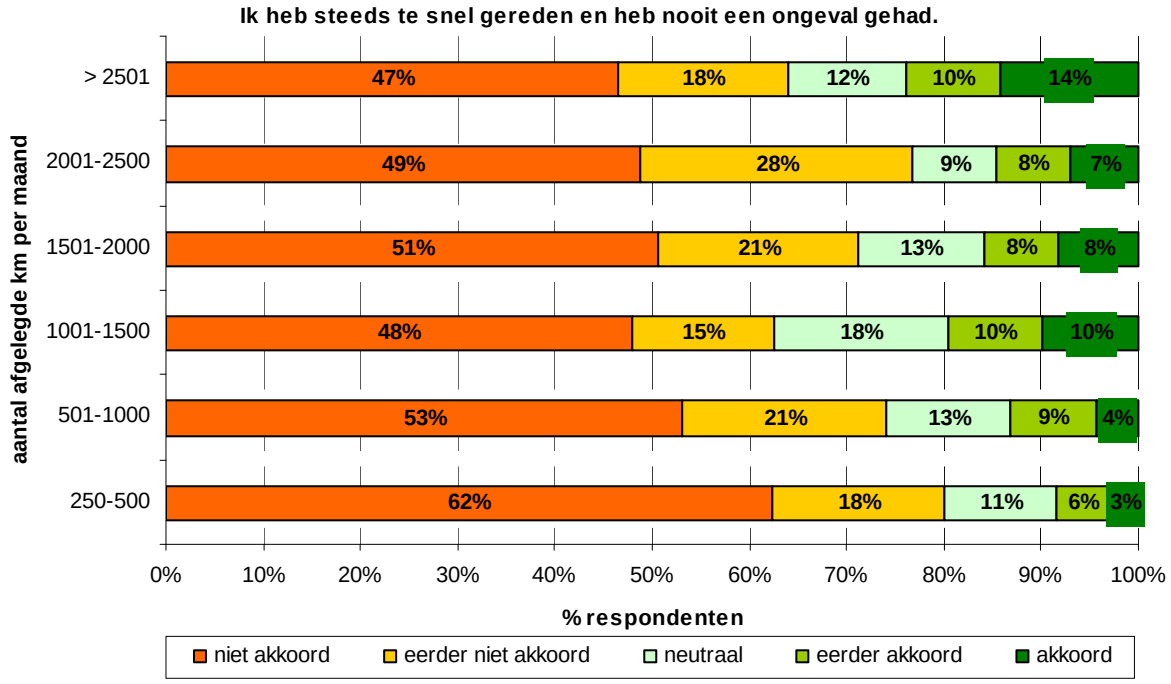
Aantal afgelegde kilometers per maand	Stelling 5: Als ik te snel rij, ben ik bang een ongeval te hebben*		Stelling 1: Ik moet snel rijden anders krijg ik de indruk tijd te verliezen*		Stelling 2: Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad*		Stelling 4: Indien je uw snelheid met 10 km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben. *	
	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking
250-500	3,63	0,11	1,41	0,06	1,69	0,07	3,42	0,09
501-1000	3,44	0,08	1,51	0,06	1,90	0,07	3,25	0,08
1001-1500	3,34	0,14	1,73	0,08	2,19	0,12	3,17	0,15
1501-2000	3,14	0,12	1,62	0,10	2,02	0,10	3,31	0,12
2001-2500	3,23	0,18	1,98	0,15	1,96	0,13	3,06	0,15
> 2501	2,90	0,16	1,83	0,11	2,28	0,14	2,76	0,15

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

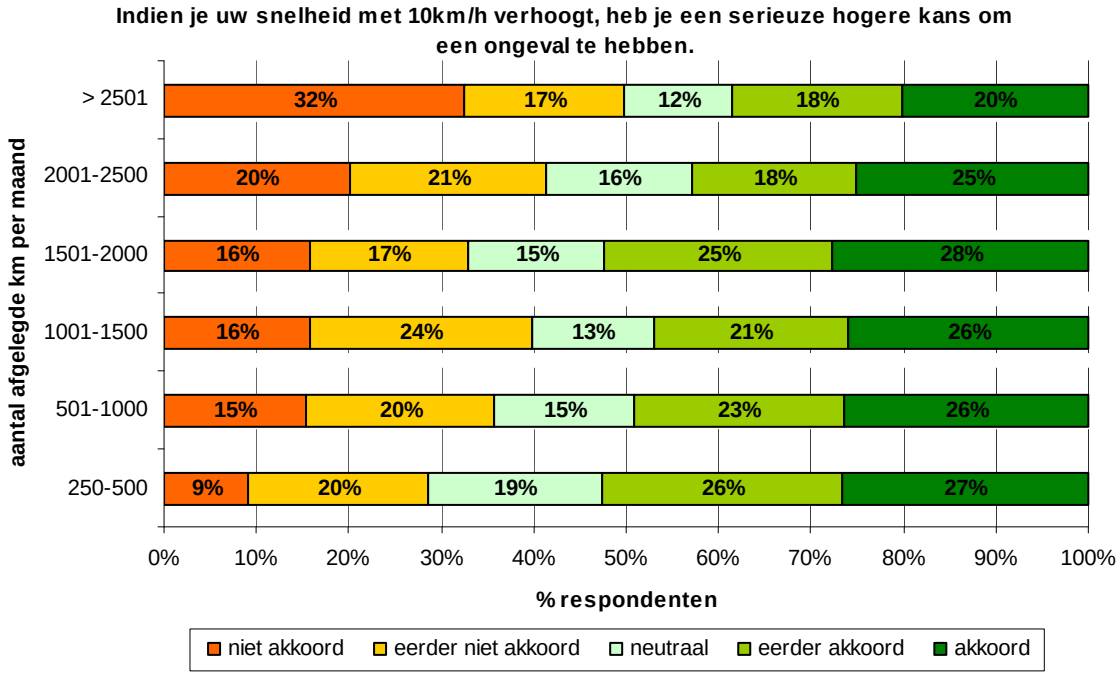
Figuur 29: Gevoelde noodzaak om snel te rijden naar blootstelling van de bestuurders



Figuur 30: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar blootstelling van de bestuurders



Figuur 31: Kennis ongevalrisico bij hogere snelheid naar blootstelling van de bestuurders



Tot slot stellen we vast dat ook de rijervaring samenhangt met de attitudes ten aanzien van snelheid. Een aantal stellingen correleren namelijk met het aantal jaren dat men een rijbewijs B in bezit heeft (dit is uiteraard voor een groot deel ook leeftijdsgebonden) (Tabel 27):

- Stelling 5, betreffende de angst die opgewekt wordt door het te snel rijden, wordt voornamelijk beaamd door de bestuurders die hun rijbewijs nog maar net bezitten (0-2 jaar) en door de bestuurders die hun rijbewijs reeds langer dan 10 jaar bezitten. Het

percentage bestuurders dat akkoord gaat met deze stelling daalt van 1 op 3 (33%) bij de bestuurders met 0 tot 2 jaar rijervaring naar ongeveer 1 op 5 (respectievelijk 20% en 24%) bij de bestuurders met 3 tot 5 jaar en 6 tot 10 jaar rijervaring om vervolgens weer te stijgen tot ongeveer 1 op 3 (respectievelijk 32% en 36%) bij de bestuurders met meer dan 10 jaar en meer dan 20 jaar rijervaring (Figuur 32).

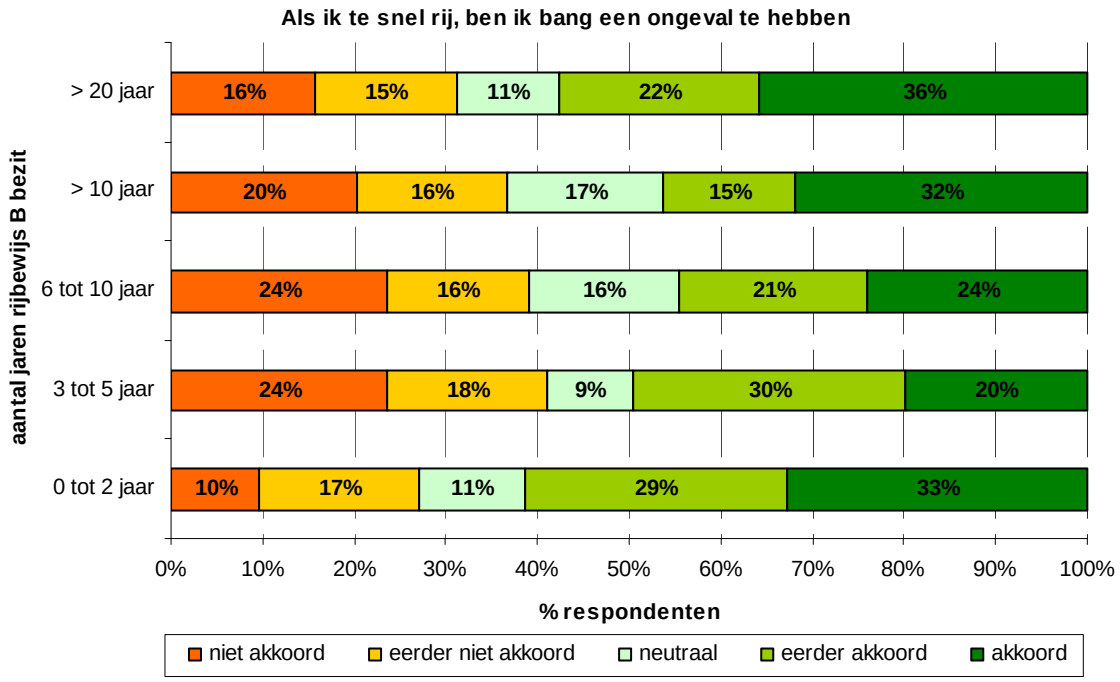
- De overtuiging dat je snel moet rijden om niet de indruk te hebben tijd te verliezen daalt met het toenemen van de rijervaring (stelling 1). 73% van de bestuurders die langer dan 20 jaar een rijbewijs B bezitten ontkennen deze stelling. Dit percentage daalt tot 49% bij de bestuurders die over 0 tot 2 jaar rijervaring beschikken (Figuur 33).
- Een derde stelling waarbij er een verschil in antwoordgedrag is naargelang het aantal jaren rijervaring, is de stelling met betrekking tot de ervaring dat men steeds snel gereden heeft zonder betrokken te zijn in een ongeval (stelling 2). De gemiddelde score van de groep met 3 tot 5 jaar rijervaring ligt opmerkelijk hoger dan die van de andere groepen. 15% van deze bestuurders gaan akkoord met de stelling. Dit percentage daalt van zodra men meer dan 5 jaar rijervaring heeft. Opvallend is dat ook de groep met de minste rijervaring (0 tot 2 jaar) duidelijk minder akkoord gaat met deze stelling dan de groep met 3 tot 5 jaar rijervaring (Figuur 34).

Tabel 27: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar rijervaring van de bestuurders

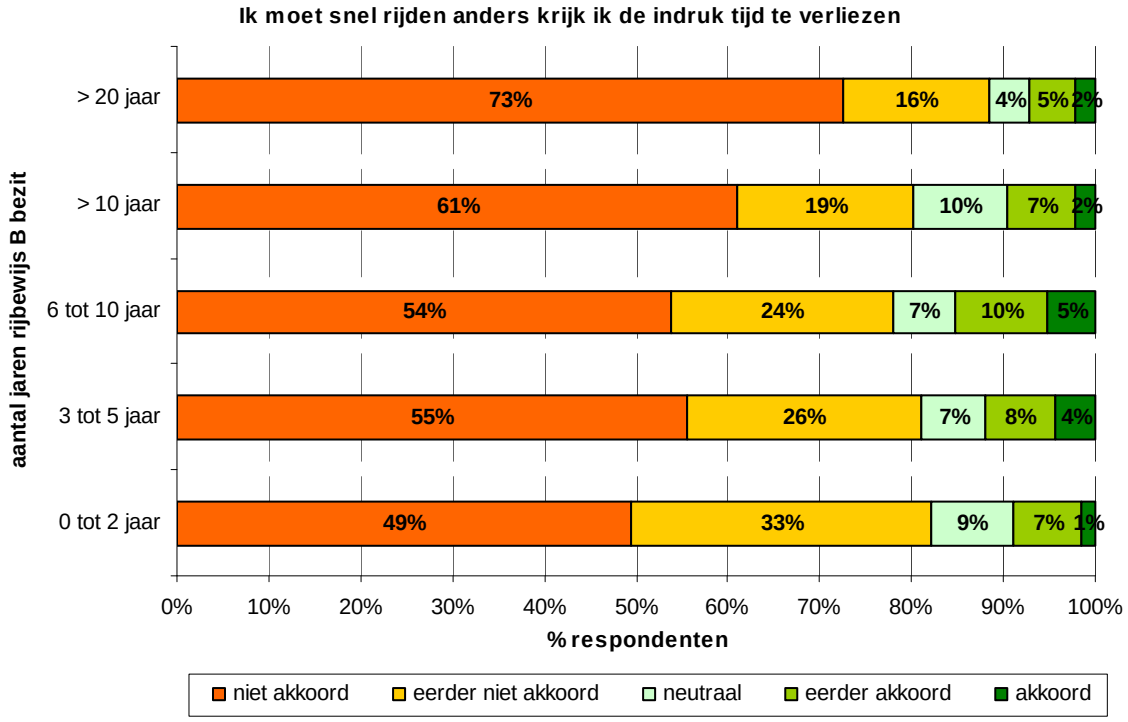
	Aantal jaren rijbewijs B in bezit	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 5: Als ik te snel rij, ben ik bang een ongeval te hebben*	**0 tot 2 jaar**	3,57	0,17
	3 tot 5 jaar	3,05	0,22
	6 tot 10 jaar	3,06	0,15
	> 10 jaar	3,21	0,10
	> 20 jaar	3,46	0,07
Stelling 1: Ik moet snel rijden anders krijg ik de indruk tijd te verliezen*	**0 tot 2 jaar**	1,79	0,13
	3 tot 5 jaar	1,80	0,17
	6 tot 10 jaar	1,89	0,12
	> 10 jaar	1,71	0,07
	> 20 jaar	1,48	0,05
Stelling 2: Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad*	**0 tot 2 jaar**	2,11	0,14
	3 tot 5 jaar	2,58	0,19
	6 tot 10 jaar	2,10	0,13
	> 10 jaar	2,07	0,08
	> 20 jaar	1,83	0,05

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

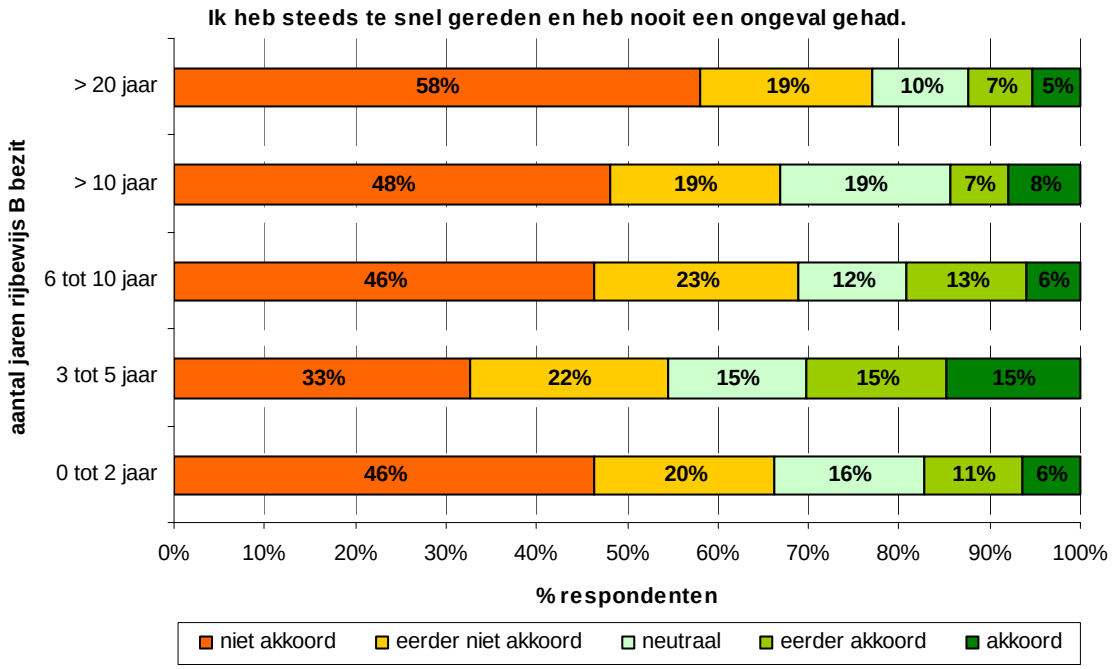
Figuur 32: Angst voor een ongeval bij te snel rijden naar rijervaring van de bestuurders



Figuur 33: Gevoelde noodzaak om snel te rijden naar rijervaring van de bestuurders



Figuur 34: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar rijervaring van de bestuurders



9 Overeenkomstige attitudes voor alcohol, drugs en snelheid

Een aantal attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol, (te) snel rijden en rijden onder invloed van drugs werden op eenzelfde manier gemeten. Voor deze drie verkeersveiligheidsthema's werd telkens gepeild naar de risicoperceptie, de gevoelens van gedragscontrole en de invloed van de pakkans op het rijgedrag. In dit hoofdstuk vergelijken we deze resultaten. Op die manier kunnen we bepalen in welke mate deze attitudeaspecten variëren naargelang het specifieke thema waarop ze betrekking hebben.

9.1 Risicoperceptie

Volgens verschillende theorieën wordt de beslissing van mensen om een bepaald (veilig) gedrag te vertonen mee bepaald door de ervaren risico's en de inschatting die mensen maken van hun eigen kans op een ongeval (Weber, Blais & Betz, 2002). In de attitudemeting van 2009 werden twee stellingen opgenomen die peilen naar de risicoperceptie ten aanzien van de drie verschillende thema's.

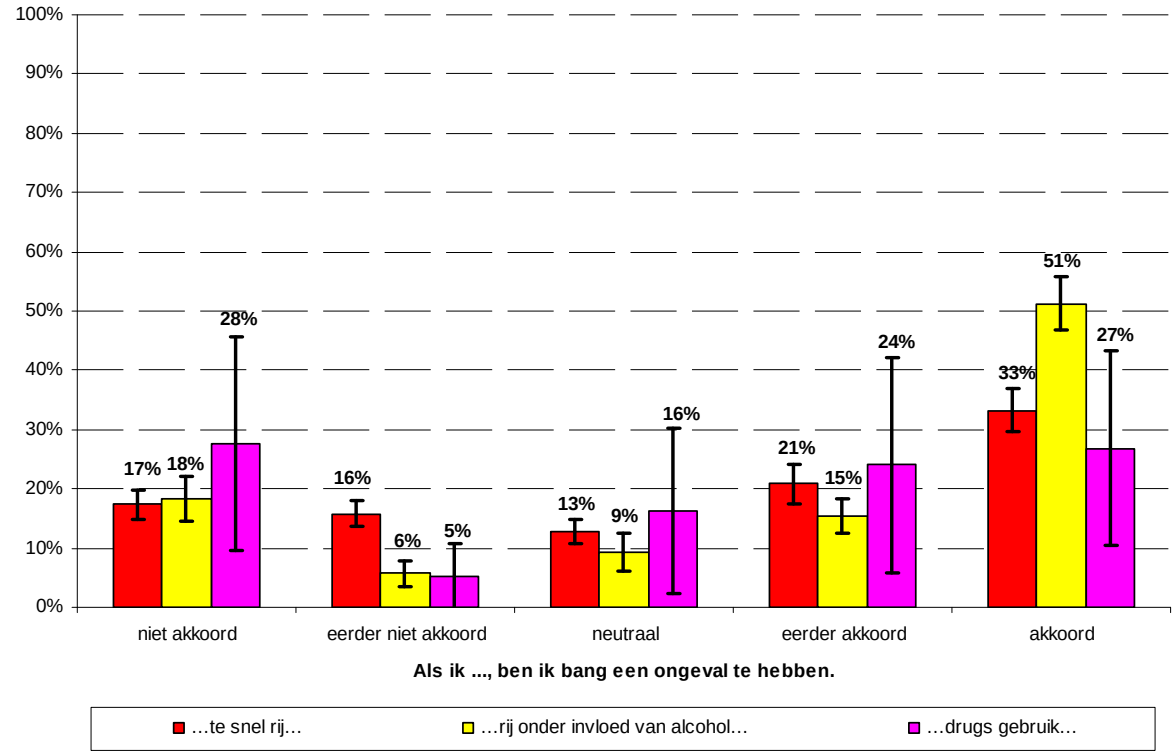
Tabel 28 geeft een overzicht van de gemiddelde antwoordscores per thema op de stelling dat men bang is om een ongeval te hebben bij onveilig rijgedrag. Hoe hoger de gemiddelde score, hoe meer men akkoord gaat met de uitspraak en hoe meer men dus bang is voor een ongeval. De angst voor een ongeval is het grootst wanneer men zelf rijdt onder invloed van alcohol en het kleinst wanneer men rijdt onder invloed van drugs. Er moet echter rekening mee gehouden worden dat deze laatste stelling (stelling 1) slechts door 59 bestuurders beantwoord werd. De hoge standaardafwijking en de grote betrouwbaarheidsintervallen die daaruit voortvloeien (Figuur 35) geven aan dat dit resultaat minder betrouwbaar is.

Tabel 28: Attitudestellingen betreffende angst voor een ongeval naar thema

THEMA		gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
DRUGS	**Stelling 1: Als ik drugs gebruik ben ik bang een ongeval te hebben.**	3,17	0,30
SNELHEID	**Stelling 2: Als ik te snel rij ben ik bang een ongeval te hebben**	3,37	0,05
ALCOHOL	**Stelling 3: Als ik rij onder invloed van alcohol ben ik bang voor een ongeval**	3,76	0,07

Figuur 35 toont de significante verschillen tussen de schatting van de risicoperceptie voor rijden onder invloed van alcohol en snel rijden. Omwille van de mindere betrouwbaarheid laten we rijden onder invloed van drugs hier buiten beschouwing. Opmerkelijk is het verschil in de 'akkoord'-antwoorden. De helft van de bestuurders is bang om in een ongeval betrokken te geraken als men rijdt onder invloed van alcohol, in vergelijking met een derde van de bestuurders dat bang is voor een ongeval indien men te snel rijdt. Te snel rijden bezorgt bestuurders dus een kleiner risicogevoel dan rijden onder invloed van alcohol. Nochtans denken de bestuurders dat te hoge snelheid iets vaker (een verschil van ongeveer 5 procentpunten) aan de basis van een verkeersongeval ligt dan rijden onder invloed van alcohol (Boulanger, 2010, p.10). Deze discrepantie zou er mogelijk op kunnen wijzen dat bestuurders meer vertrouwen hebben in hun eigen rijvaardigheid wanneer ze te snel rijden dan wanneer ze onder invloed van alcohol rijden. Het zou dan ook interessant zijn om in de volgende attitudemeting te peilen naar de inschatting van de eigen rijvaardigheid bij gevaarlijk rijgedrag.

Figuur 35: Angst voor een ongeval naar thema



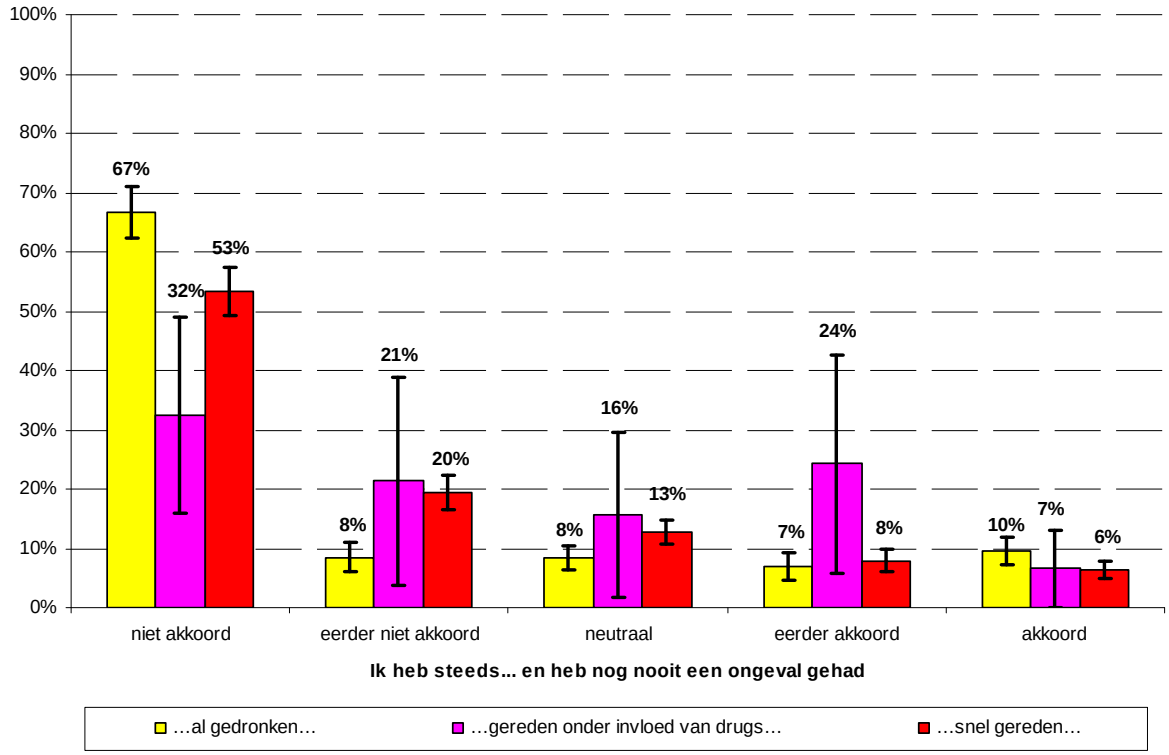
Tabel 29 geeft een overzicht van de gemiddelde antwoorden per thema voor de stelling dat men steeds onveilig rijgedrag gesteld heeft maar nog nooit een ongeval gehad heeft. Hoe de antwoorden op deze stelling precies geïnterpreteerd moeten worden, is onduidelijk. Indien men deze stelling bijvoorbeeld ontkent, dan kan dit ofwel betekenen dat men wel reeds een ongeval gehad heeft, ofwel dat men het onveilig rijgedrag niet altijd vertoont. Net als bij de vorige stelling interpreteren we de resultaten voor het rijden onder invloed van drugs best voorzichtig.

Tabel 29: Attitudestellingen betreffende risicoperceptie van rijgewoontes naar thema

THEMA		gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
DRUGS	**Stelling1: Ik heb steeds gereden onder invloed van drugs en er is me nog nooit iets overkomen.**	2,51	0,23
SNELHEID	**Stelling 2: Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad.**	1,94	0,05
ALCOHOL	**Stelling3: Ik heb altijd al gedronken en heb nog nooit een ongeval gehad.**	1,84	0,06

Figuur 36 toont de percentages voor de thema's alcohol, drugs en snelheid. Het verschil in antwoorden voor alcohol en snelheid is significant. Het percentage bestuurders dat ontkent altijd al onder invloed van alcohol gereden te hebben zonder een ongeval gehad te hebben (67%) ligt beduidend hoger dan het percentage bestuurders dat ontkent altijd al snel gereden te hebben en nog nooit een ongeval gehad te hebben (53%). Anderzijds geven verhoudingsgewijs ook meer bestuurders toe altijd al onder invloed van alcohol gereden te hebben (10%) dan dat er bestuurders toegeven altijd al snel gereden te hebben (6%).

Figuur 36: Gewoontegedrag en ongevalbetrokkenheid naar thema



9.2 Gedragscontrole

Een andere stelling die voorgelegd werd bij de verschillende thema's heeft betrekking op het gevoel van gedragscontrole. De respondenten werden gevraagd of ze het gevoel hebben hun eigen grenzen te kennen en te weten wanneer ze hun gedrag moeten aanpassen (Tabel 30). Aan de hand van verschillende t-testen werd duidelijk dat er op dit punt geen verschil bestaat tussen de verschillende thema's. De gemiddelde antwoordscore ligt voor de drie stellingen in de buurt van 'eerder akkoord'. Een grote groep bestuurders bepaalt dus graag zelf zijn grenzen en beweert zelf te weten wanneer niet meer in staat te zijn (veilig) te rijden. Dit algemeen sterk ontwikkelde gevoel van gedragscontrole geldt overigens niet alleen voor gedragingen in het verkeer. Uit de psychologische literatuur blijkt dat mensen over het algemeen een hoog en vaak zelfs onrealistisch geloof van persoonlijke controle hebben in zeer verscheidene situaties (Taylor & Brown, 1988, p.196). De antwoorden op de verschillende stellingen in percentages zijn terug te vinden in de respectievelijke paragrafen (voor drugs, zie paragraaf **Error! Reference source not found.**; voor snelheid, zie paragraaf 8.2; voor alcohol, zie paragraaf 6.2).

Tabel 30: Attitudestellingen betreffende gedragscontrole naar thema

THEMA		gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
DRUGS	**Stelling1: Ik ken mijn grenzen als ik drugs gebruik en weet wanneer ik niet meer in staat ben te rijden.**	3,97	0,26
SNELHEID	**Stelling 2: Ik beheers de dingen zelf: ik pas mijn snelheid aan, aan de verschillende omstandigheden.**	4,06	0,06
ALCOHOL	**Stelling 3: Ik ken mijn limieten en weet wanneer ik niet in staat ben te rijden als ik onder invloed ben van alcohol.**	4,04	0,07

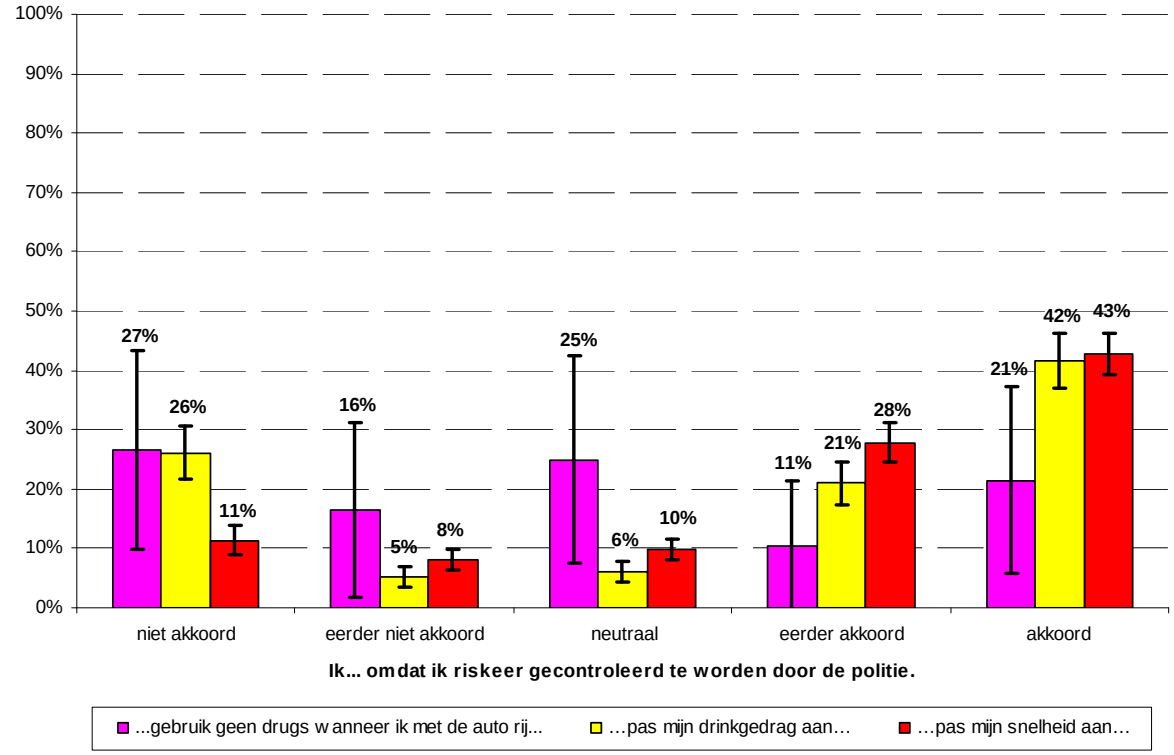
9.3 Invloed van pakkans op rijgedrag

In de attitudemeting van 2009 werd voor de verschillende verkeersveiligheidthema's gevraagd naar de mate waarin bestuurders hun rijgedrag aanpassen omwille van de kans op een politiecontrole. Tabel 31 geeft de gemiddelde scores weer, terwijl Figuur 37 de antwoordpercentages per antwoordcategorie weergeeft. We merken opnieuw op dat het antwoord op de stelling met betrekking tot rijden onder invloed van drugs minder betrouwbaar is omwille van het kleine aantal respondenten dat deze vraag beantwoord heeft. Het verschil tussen alcohol en snelheid ligt voornamelijk in de categorie 'niet akkoord'. 26% past zijn drinkgedrag niet aan omwille van mogelijke alcoholcontroles tegenover 11% dat zijn snelheid niet aanpast omwille van mogelijke snelheidscontroles. Iets meer dan 40% van de respondenten gaat echter wel akkoord met de stelling dat politiecontroles een invloed hebben op het eigen drink- en snelheidsgedrag.

Tabel 31: Attitudestellingen betreffende invloed van pakkans op rijgedrag naar thema

THEMA		gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
DRUGS	**Stelling 1: Ik gebruik geen drugs wanneer ik met de auto rij, omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie.**	2,84	0,27
SNELHEID	**Stelling 2: Ik pas mijn snelheid aan, omdat ik riskeer gecontroleerd/geflitst te worden door de politie.**	3,83	0,05
ALCOHOL	**Stelling 3: Ik pas mijn drinkgedrag aan omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie.**	3,47	0,09

Figuur 37: Invloed van pakkans op rijgedrag naar thema



Wanneer we de gemiddelde scores bekijken, dan zien we dat deze zich bij rijden onder invloed van alcohol (3,47) situeren tussen 'neutraal' en 'eerder akkoord' en bij rijden onder invloed van drugs (2,84) rond 'neutraal'. Bestuurders die al eens alcohol of drugs consumeren geven dus zelf niet aan dat ze hun alcohol- en druggebruik aanpassen omwille van de kans op een politiecontrole. Dit is in overeenstemming met de vaststelling dat er in

deel 2 van dit rapport geen eenvoudig en vanzelfsprekend verband gevonden werd tussen de objectieve en subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs enerzijds en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed anderzijds (Dewil et al, 2011, p.78). Aangezien er in de attitudemeting van 2009 niet gepeild werd naar de prevalentie van te snel rijden, kon het verband tussen de objectieve en subjectieve pakkans voor te snel rijden en het zelfgerapporteerde snelheidgedrag niet geanalyseerd worden. Het zou nochtans kunnen dat er hier wel een duidelijk verband bestaat. Voor snelheid ligt de gemiddelde score immers hoger (3,83) en leunt deze aan bij de antwoordcategorie ‘eerder akkoord’.

10 Gordeldracht en kinderbeveiliging

Naast de zelfverklaarde prevalentie van gordeldracht worden in dit hoofdstuk de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van de gordeldracht vooraan en achteraan de wagen onderzocht. Vervolgens worden zowel het zelfgerapporteerde gedrag als de attitudes ten aanzien van het veilig vervoeren (met een juist kinderbeveiligingssysteem) van kinderen kleiner dan 1,35m besproken.

10.1 Zelfverklaarde prevalentie gordeldracht

Net als in 2006 vroegen we aan de respondenten hoe vaak ze de gordel dragen. Naar eigen zeggen draagt een ruime meerderheid (ongeveer 80%) de gordel 'altijd' voorin (als bestuurder en als passagier). Achteraan ligt het percentage respondenten dat altijd de gordel draagt een stuk lager (49%), al is er wel een lichte vooruitgang sinds 2006 merkbaar. Voor meer details, zie Boulanger, 2010, p.45; voor een analyse van de zelfverklaarde prevalentie van het altijd dragen van de gordel naar gewest, geslacht en leeftijd van de bestuurders, zie Dewil et al, 2011, p.85.

10.2 Attitudes ten aanzien van gordeldracht in de volledige populatie

In het kader van het onderzoek naar de houding ten aanzien van gordeldracht legden we 9 stellingen voor aan de bestuurders en vroegen in welke mate ze het er al dan niet mee eens zijn (Tabel 32).

Tabel 32: Attitudes ten aanzien van gordeldracht bij bestuurders in België

	(eerder) niet akkoord	neutraal	(eerder) akkoord	weet het niet	Totaal	Gemiddelde score	Standaard afwijking
Stelling 1: Bij de meeste ongevallen vermindert de gordel het risico op een ernstig letsel voor bestuurders en andere inzittenden.	4,43%	7,24%	87,86%	0,47%	100%	4,52	0,04
Stelling 2: De gordel achterin redt ook levens voorin.	4,84%	11,94%	82,11%	1,11%	100%	4,40	0,04
Stelling 3: Er is het risico dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.	24,43%	20,96%	53,42%	1,19%	100%	3,41	0,05
Stelling 4: Het is niet nodig de gordel te dragen bij 50km/h.	84,33%	4,98%	10,54%	0,15%	100%	1,61	0,05
Stelling 5: Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.	73,21%	12,26%	14,30%	0,24%	100%	1,91	0,05
Stelling 6: Als ik mijn gordel achteraan niet draag, voel ik mij niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis.	30,55%	12,63%	55,56%	1,26%	100%	3,50	0,05
Stelling 7: Als bestuurder van een auto doe ik de gordel om zonder erbij na te denken, het is een gewoonte geworden.	9,31%	3,25%	87,40%	0,04%	100%	4,49	0,04
Stelling 8: De gordel dragen irriteert me.	78,26%	5,42%	16,17%	0,15%	100%	1,82	0,05
Stelling 9: Ik vraag altijd aan mijn	17,50%	8,83%	73,56%	0,10%	100%	1,82	0,05

passagiers om hun gordel om te doen.							

De eerste 2 stellingen verwijzen naar de kennis of het bewustzijn dat men heeft ten aanzien van het nut van de gordel(dracht). Bijna 9 op 10 bestuurders weten dat de gordel het risico op een ernstig letsel in geval van een ongeval vermindert (stelling 1). Het feit dat de gordel achterin ook levens redt voorin, wordt door 8 op 10 chauffeurs beaamd (stelling 2). Een ander mogelijke determinant van de gordeldracht is de inschatting van het nadeel van het dragen van de gordel. Indien mensen geloven dat ze in een noodsituatie wel eens vast kunnen blijven zitten in een gordel, zou dit de gordeldracht negatief kunnen beïnvloeden. Uit de bevraging blijkt dat ruim de helft van de bestuurders (53%) denkt te kunnen blijven vastzitten in de gordel (stelling 3). Verder werd gepeild naar de mate waarin bestuurders van mening zijn dat ze de gordel in elk snelheidsregime en in elke positie in de wagen moeten dragen. 11% van de bestuurders acht het niet nodig om de gordel te dragen bij een snelheid van 50km/h (stelling 4), terwijl 14% het niet nodig vindt om de gordel achterin de wagen te dragen (stelling 5). 56% van de respondenten voelt zich niet op zijn gemak indien men de gordel achteraan niet draagt, maar tegelijkertijd voelt 31% zich hier niet ongemakkelijk bij (stelling 6). Op gebied van gordeldracht vooraan als bestuurder is het voor 87% bestuurders een gewoonte geworden om de gordel te dragen (stelling 7). 74% van de bestuurders vraagt zelfs altijd aan de passagiers om hun gordel om te doen (stelling 9). Ten slotte blijkt dat 16% van de respondenten het dragen van de gordel als irritant ervaart (stelling 8).

10.3 Attitudes ten aanzien van gordeldracht in functie van kenmerken van de bestuurders

5 van de 9 attitudestellingen met betrekking tot gordeldracht blijken te correleren met het geslacht van de bestuurder (Tabel 33). Meer vrouwen dan mannen vermoeden dat ze in een noodsituatie kunnen blijven vastzitten in de gordel. Nochtans is de gordel dragen voor meer vrouwen dan mannen een gewoonte, en dit zowel vooraan als achteraan. 82% van de vrouwelijke bestuurders draagt de gordel zonder er bij na te denken tegenover 70% van de mannelijke bestuurders (Figuur 38). 49% van de vrouwen voelt zich niet op haar gemak als ze de gordel achteraan niet draagt tegenover 36% van de mannen (Figuur 39). Omgekeerd voelt maar liefst 1 op 5 mannen (22%) zich expliciet op zijn gemak zonder gordel achteraan. Verder vinden meer mannen dan vrouwen het niet nodig om de gordel te dragen bij een snelheid van 50km/h. 73% van de vrouwen gaat niet akkoord met deze stelling tegenover 66% van de mannen (Figuur 40). Deze resultaten liggen in lijn met zowel de zelfgerapporteerde als de geobserveerde gordeldracht. Vrouwen beweren vaker dan mannen altijd de gordel te dragen, en dit in elke positie van de wagen (als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin). Deze verschillen tussen de geslachten zijn ook in de nationale gordeltelling van 2009 duidelijk zichtbaar (Dewil et al, 2011, p.87). Op de vraag of men altijd aan de passagiers vraagt om de gordel aan te doen, geven vooral vrouwen een affirmerend antwoord. De vrouwen scoren gemiddeld 4,27 op deze stelling, in vergelijking met een gemiddelde score van 3,87 bij de mannen. 13% van de mannen zegt expliciet neen op deze stelling tegenover 7% van de vrouwen (Figuur 41).

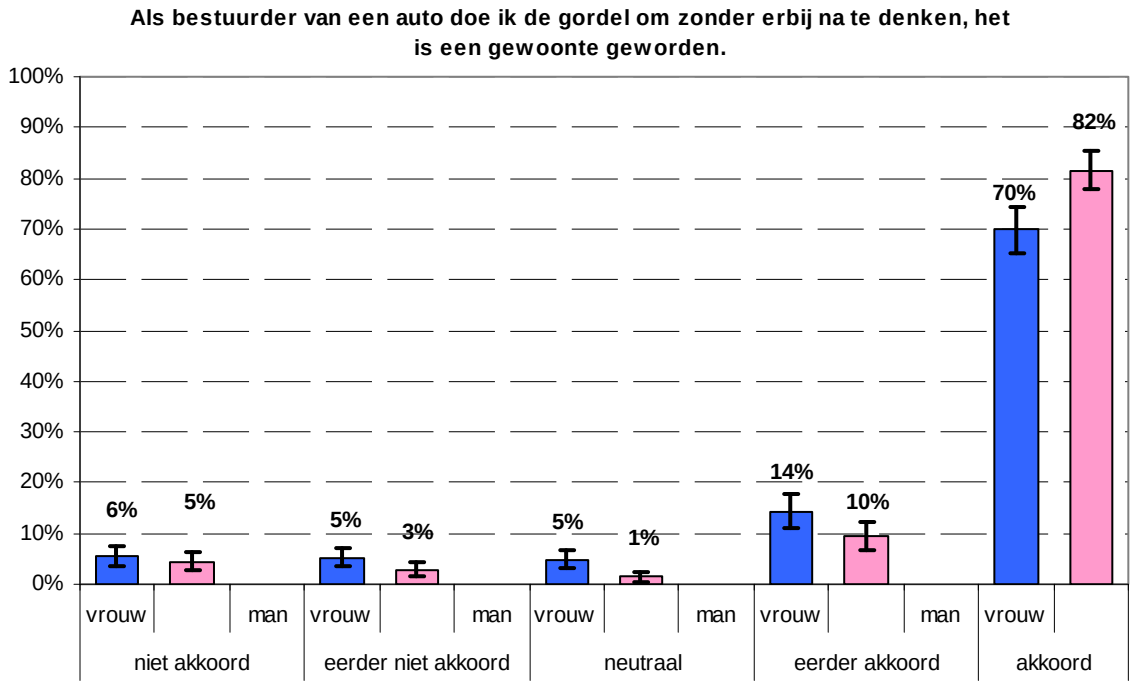
Tabel 33: Attitudes ten aanzien van gordeldracht naar geslacht van de bestuurders

	geslacht	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 3: Er is het risico dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.*	**man**	3,33	0,06
	vrouw	3,52	0,05
Stelling 4: Het is niet nodig de gordel te dragen bij 50km/h.*	**man**	1,72	0,07
	vrouw	1,49	0,05
Stelling 6: Als ik mijn gordel achteraan niet draag, voel ik mij niet op	**man**	3,34	0,07

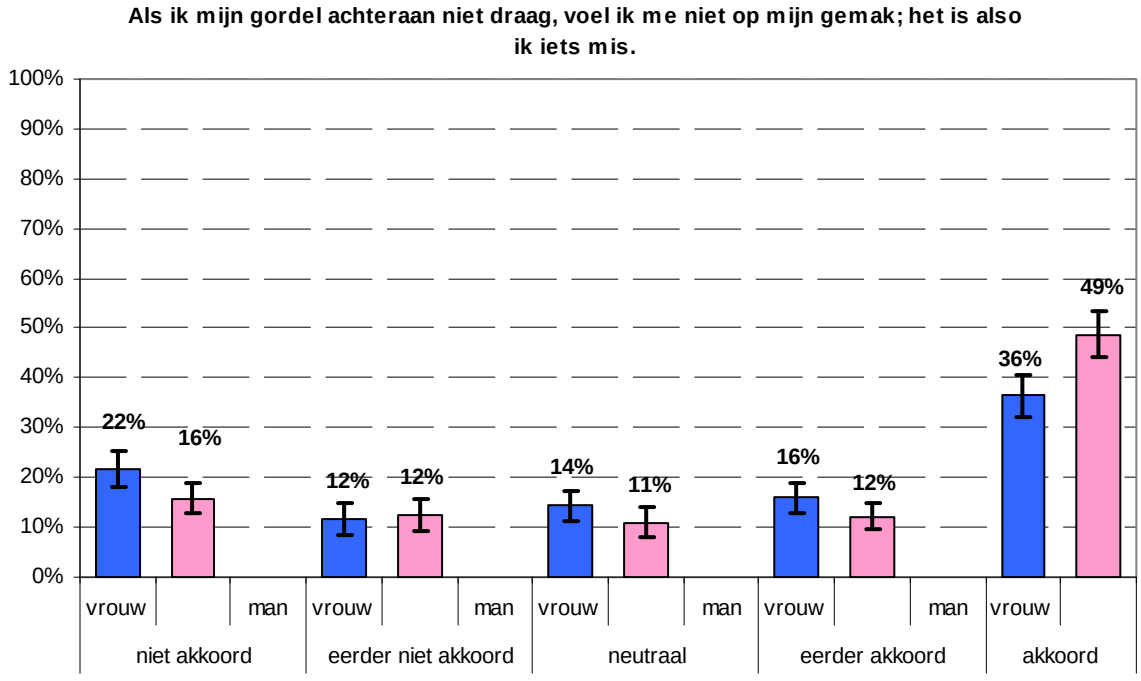
mijn gemak, het is alsof ik iets mis.*	**vrouw**	3,65	0,07
Stelling 7: Als bestuurder van een auto doe ik de gordel om zonder erbij na te denken, het is een gewoonte geworden.*	**man**	4,37	0,05
	vrouw	4,61	0,05
Stelling 9: Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen.*	**man**	3,87	0,08
	vrouw	4,27	0,07

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

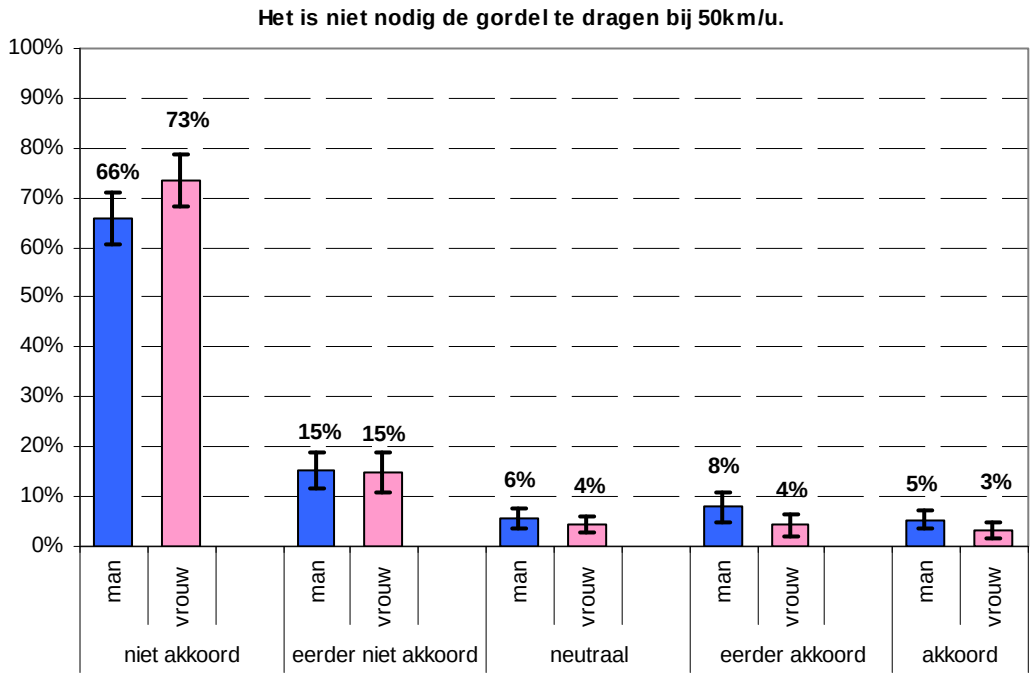
Figuur 38: Attitude ten aanzien van gordeldracht vooraan naar geslacht van de bestuurders



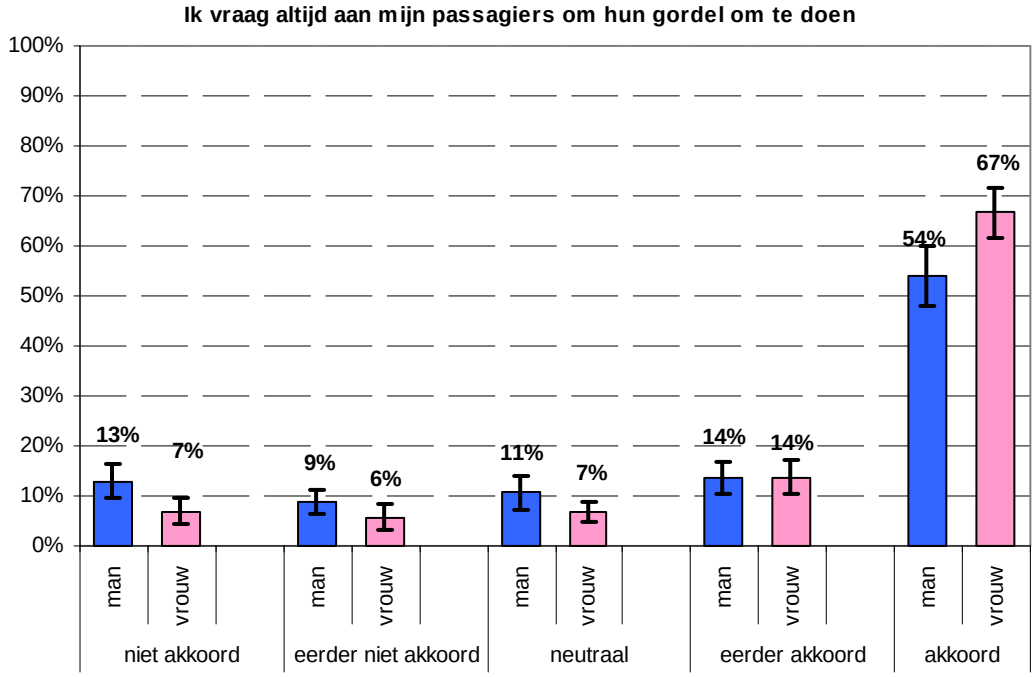
Figuur 39: Attitude ten aanzien van gordeldracht achteraan naar geslacht van de bestuurders



Figuur 40: Attitude ten aanzien van gordeldracht bij 50km/u naar geslacht van de bestuurders



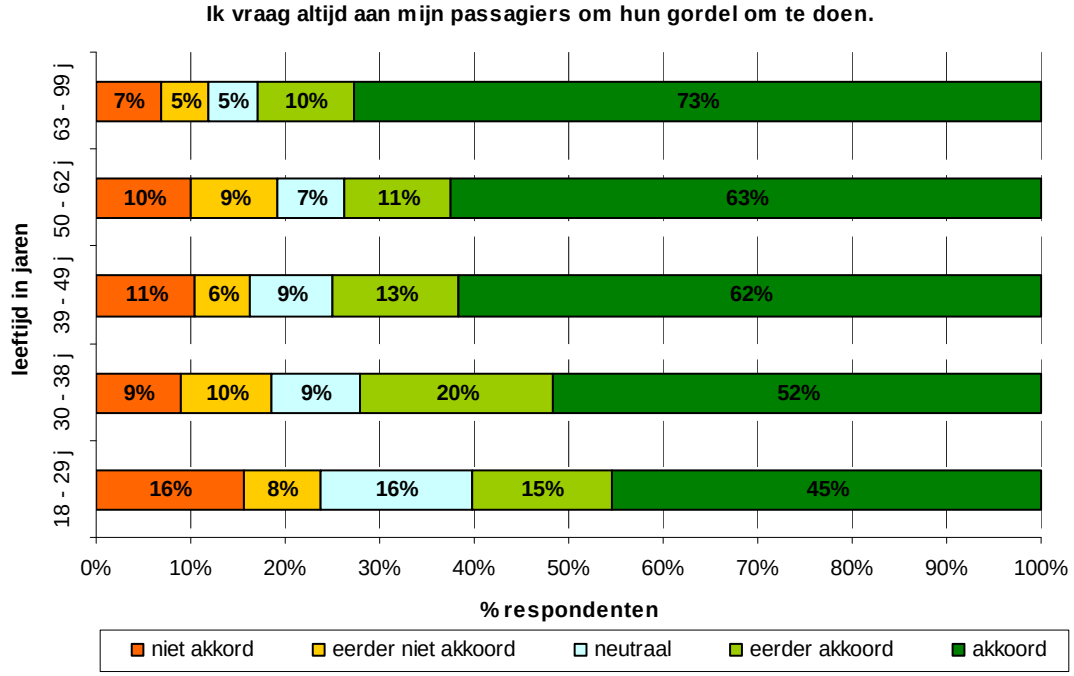
Figuur 41: Attitude ten aanzien van gordeldracht passagiers naar geslacht van de bestuurders



Men zou kunnen verwachten dat de attitudes over de gordel variëren met de leeftijd van de respondenten, aangezien deel 2 van dit rapport reeds aan het licht bracht dat 63-plussers vaker rapporteren altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin dan respondenten uit alle andere leeftijdscategorieën (de 39-49 jarigen bij de gordeldracht als passagier achterin uitgezonderd) (Dewil et al, 2011, p.88). Uit dit onderzoek blijkt dit echter enkel bij de stelling met betrekking tot het vragen aan de

passagiers om de gordel om te doen zo te zijn. Bij de 18 tot 29 jarigen verklaart 45% dit te vragen, in vergelijking met 73% van de +63 jarigen. Hoe ouder de bestuurder wordt, hoe vaker hij dus aan zijn passagiers vraagt om de gordel te dragen (
Figuur 42
Figuur 42).

Figuur 42: Attitude ten aanzien van gordeldracht passagiers naar leeftijd van de bestuurders



Een variabele die duidelijk correleert met enkele stellingen is het gewest waar de bestuurder woont. De twee stellingen waarvoor de antwoorden significant verschillen naargelang het gewest waar men woont gaan over de gewoonte van het dragen van een gordel (Tabel 34). In Vlaanderen ligt het gemiddelde antwoord hoger dan in de andere gewesten voor de stelling dat het een gewoonte is om als bestuurder de gordel te dragen. 80% van de Vlamingen vindt de gordel dragen als bestuurder een gewoonte. Dit percentage daalt tot 72% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en 65% in Wallonië (Figuur 43). Dat de gordeldracht als bestuurder meer een gewoonte is in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel blijkt ook uit het tweede deel van dit rapport en uit de nationale gedragsmeting van 2009. Zowel het zelfgerapporteerde 'altijd' gebruiken van de gordel als bestuurder als de geobserveerde gordeldracht als bestuurder ligt hoger in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel (Dewil et al, 2011, p.86). In verband met de gordeldracht achteraan de wagen observeren we echter tegenovergestelde resultaten. In Vlaanderen gaat 22% van de respondenten niet akkoord met de stelling dat men zich zonder gordel achteraan niet op zijn gemakt voelt. Dit percentage ligt beduidend lager in de andere gewesten. Omgekeerd mist ongeveer de helft van de bestuurders uit het Brussel Hoofdstedelijk Gewest (52%) en uit Wallonië (46%) iets als men geen gordel achteraan draagt. Dit percentage daalt naar 39% in Vlaanderen (Figuur 44). Dit resultaat wordt niet bevestigd door de zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen, die niet significant verschilt naargelang gewest (Dewil et al, 2011, p.87). Omwille van de slechte zichtbaarheid achterin de wagen zijn er geen vergelijkbare resultaten uit de nationale gedragsmeting beschikbaar.

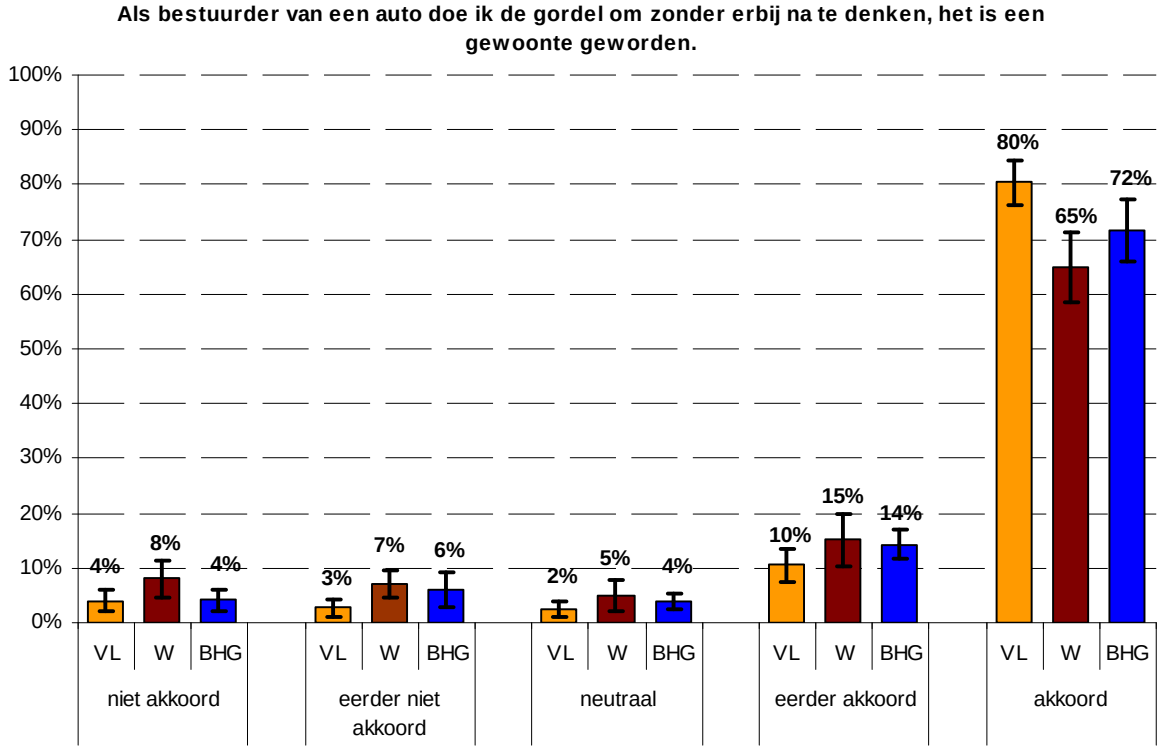
Tabel 34: Attitudes ten aanzien van gordeldracht naar gewest van de bestuurders

	gewest	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 7: Als bestuurder van een auto doe ik de gordel om	**Vlaanderen**	4,61	0,05

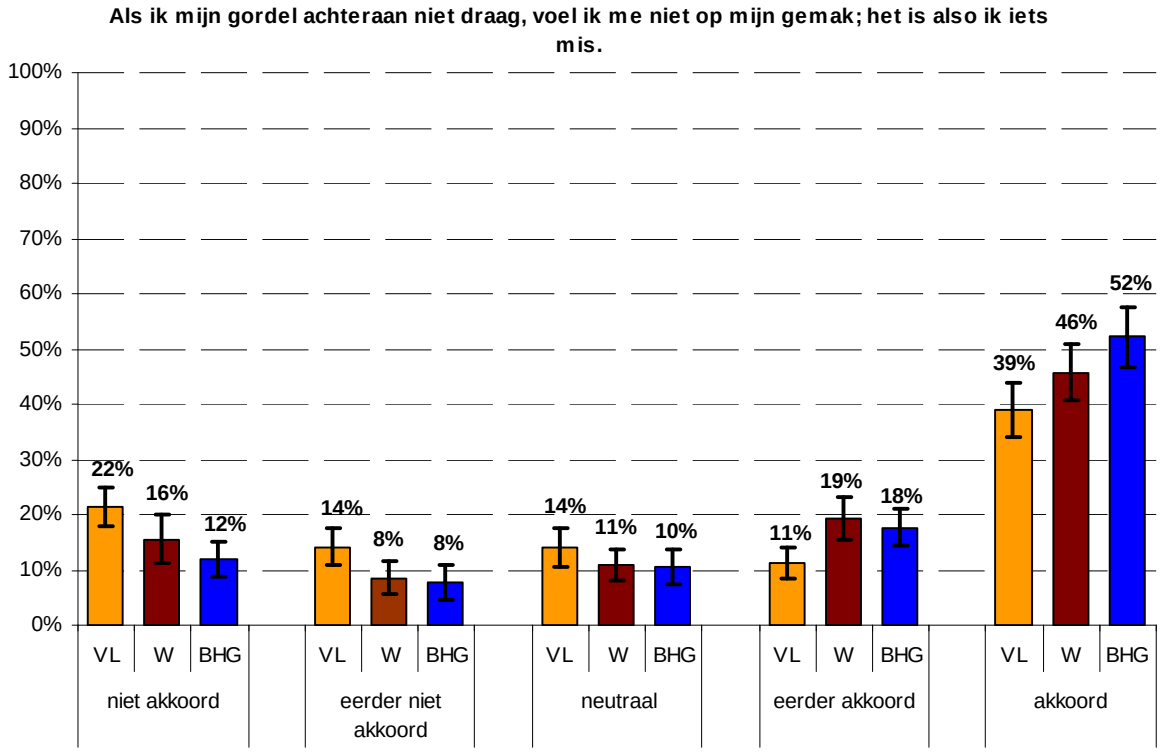
zonder erbij na te denken, het is een gewoonte geworden.*	**Wallonië**	4,21	0,08
	BHG	4,43	0,07
Stelling 6: Als ik mijn gordel achteraan niet draag, voel ik mij niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis.*	**Vlaanderen**	3,32	0,07
	Wallonië	3,71	0,08
	BHG	3,90	0,09

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

Figuur 43: Attitude ten aanzien van gordeldracht vooraan naar gewest van de bestuurders



Figuur 44: Attitude ten aanzien van gordeldracht achteraan naar gewest van de bestuurders



Bij het vergelijken van het antwoordgedrag in stedelijke en landelijke gebieden zien we in stedelijke gebieden een positievere attitude ten aanzien van de gordeldracht achteraan dan in landelijke gebieden (Tabel 35). De gemiddelde antwoordscore op stelling 5 ligt significant lager voor bestuurders die wonen in een (ver)stedelijk(t) gebied dan voor bestuurders die wonen in een ruraal gebied. Dit betekent dat bestuurders woonachtig in een stedelijke omgeving het meer nodig achten de gordel achteraan te dragen dan bestuurders op het platteland. Bovendien voelen meer stedelijke dan landelijke bestuurders zich niet op hun gemak als ze hun gordel achteraan niet dragen (stelling 6).

Tabel 35: Attitudes ten aanzien van gordeldracht achteraan naar urbanisatiegraad van de woonplaats van de bestuurders

	gewest	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 5: Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.*	**urbaan agglomeratie**	1,88	0,08
	urbaan banlieue	1,63	0,08
	ruraal	2,02	0,07
Stelling 6: Als ik mijn gordel achteraan niet draag, voel ik mij niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis.*	**urbaan agglomeratie**	3,61	0,08
	urbaan banlieue	3,62	0,13
	ruraal	3,33	0,09

Een laatste variabele die correleert met een aantal attitudestellingen over het dragen van de gordel is de opleidingsgraad van de bestuurders. De gemiddelde antwoordscores verschillen voor een aantal stellingen significant naargelang het hoogst behaalde diploma van de bestuurders.

Tabel 36 Tabel 36 geeft een overzicht van deze stellingen. Daaruit blijkt dat:

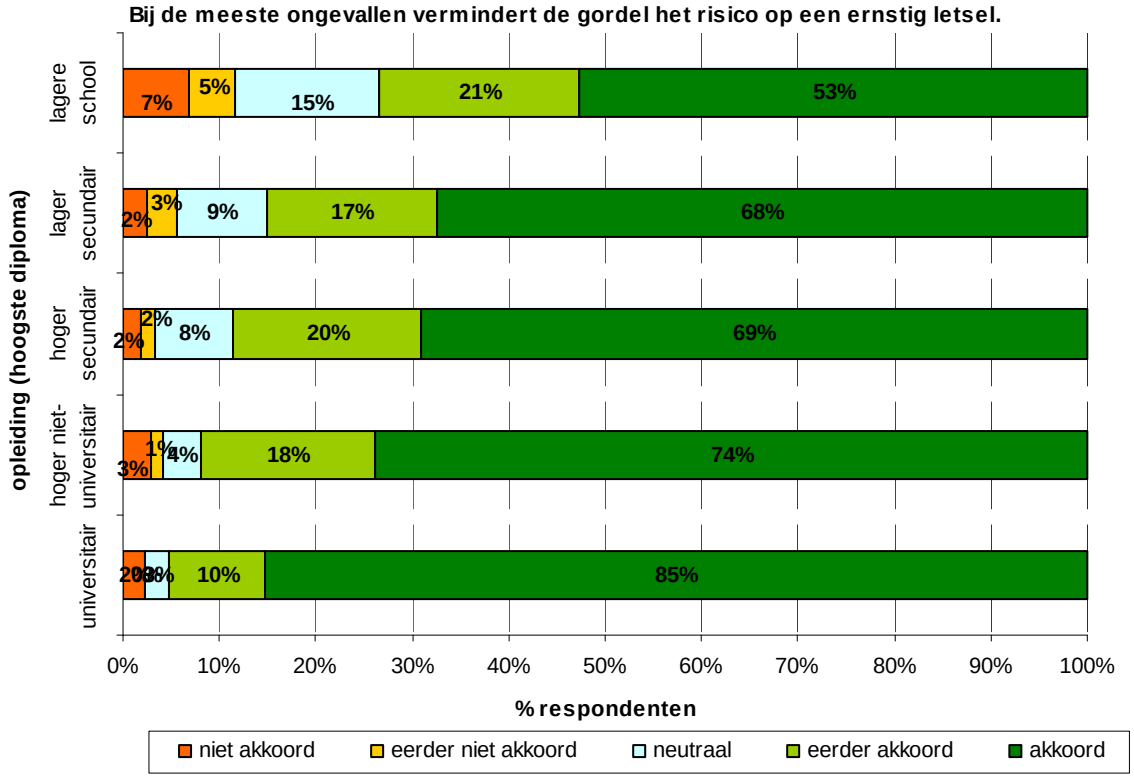
- Hoe hoger de opleidingsgraad, hoe meer men akkoord gaat met de stelling dat het dragen van de gordel bij de meeste ongevallen het risico op een ernstig letsel vermindert. Dit percentage stijgt van 53% bij de groep met de laagste opleidingsgraad tot 85% bij de groep met de hoogste opleidingsgraad (Figuur 45).
- Hoe hoger de opleidingsgraad, hoe meer mensen ervan overtuigd zijn dat er niet echt een risico is dat je blijft vastzitten in de gordel in een noodsituatie. Het percentage dat akkoord gaat met het bestaan van dat risico daalt significant met de opleidingsgraad. 1 op 3 bestuurders (30%) met een diploma lagere school gaat volledig akkoord met de stelling, in vergelijking met 1 op 6 bestuurders (16%) met een universitair diploma (Figuur 46).
- Hoe hoger de opleidingsgraad, hoe minder men vindt dat het dragen van de gordel irriteert. De gemiddelde antwoordscores variëren omgekeerd evenredig met de opleidingsgraad. Het percentage 'niet akkoord'-antwoorden stijgt gradueel van 54% bij de groep met uitsluitend een lagere school diploma tot 79% bij de groep met een universitair diploma (Figuur 47).
- Bepaalde groepen vragen frequenter altijd aan hun passagiers om de gordel om te doen dan anderen. De gemiddelde scores liggen iets hoger voor de groep met een hoger diploma (al dan niet universitair) dan voor andere groepen. In percentages weerspiegelt dit verschil zich vooral bij de 'niet akkoord'-antwoorden. Hoe lager de opleidingsgraad, hoe meer bestuurders niet akkoord gaan met deze stelling en hun passagiers dus niet altijd vragen om hun gordel te dragen. In de 'akkoord'-antwoorden treffen we minder verschil aan. Hier liggen de percentages voor alle groepen rond 60% (Figuur 48).

Tabel 36: Attitudes ten aanzien van gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders

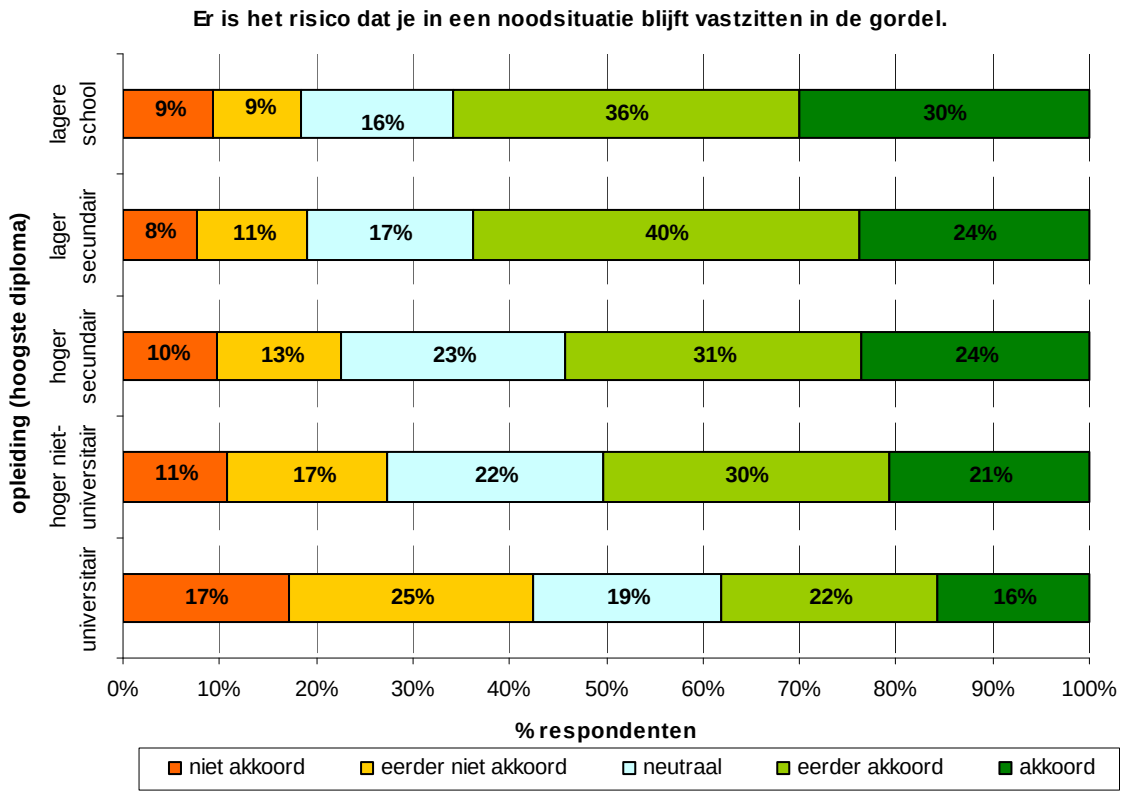
	Stelling 1: Bij de meeste ongevallen vermindert de gordel het risico op een ernstig letsel voor bestuurders en andere inzittenden.*		**Stelling 3: Er is het risico dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.***		**Stelling 8: De gordel dragen irriteert me.***		**Stelling 9: Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen.***	
Hoogst behaald diploma	**Gemiddelde score (1-5)**	**Standaard afwijking)**	**Gemiddelde score (1-5)**	**Standaard afwijking)**	**Gemiddelde score (1-5)**	**Standaard afwijking**	**Gemiddelde score (1-5)**	**Standaard afwijking**
lagere school	4,08	0,15	3,68	0,15	2,23	0,19	4,08	0,156
lager secundair	4,44	0,08	3,61	0,10	1,92	0,10	4,04	0,123
hoger secundair	4,53	0,05	3,45	0,06	1,88	0,07	3,94	0,086
hoger niet-universitair	4,59	0,07	3,33	0,09	1,61	0,07	4,22	0,081
universitair	4,76	0,05	2,94	0,12	1,45	0,08	4,24	0,125

* Significante verschillen tussen de gemiddelden

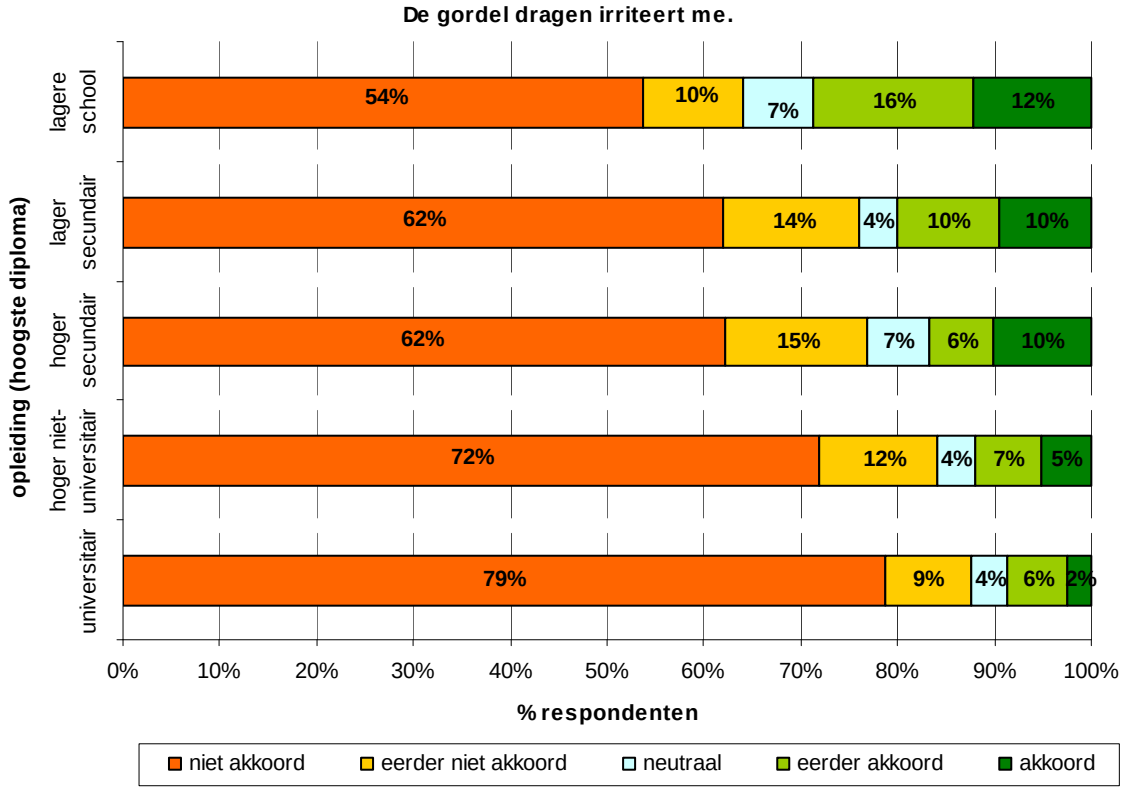
Figuur 45: Kennis nut gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders



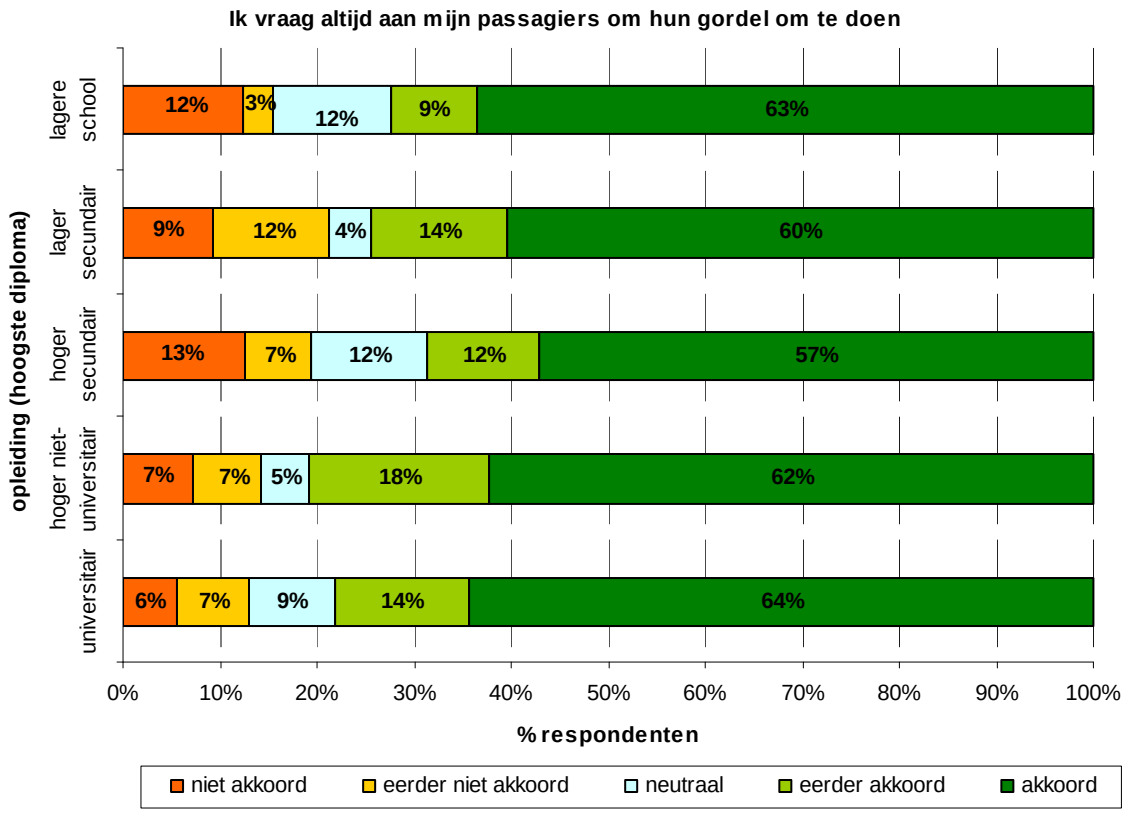
Figuur 46: Angst om vast te zitten door gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders



Figuur 47: Gepercipieerde irritatie van gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders



Figuur 48: Attitude ten aanzien van gordeldracht passagiers naar opleidingsgraad van de bestuurders

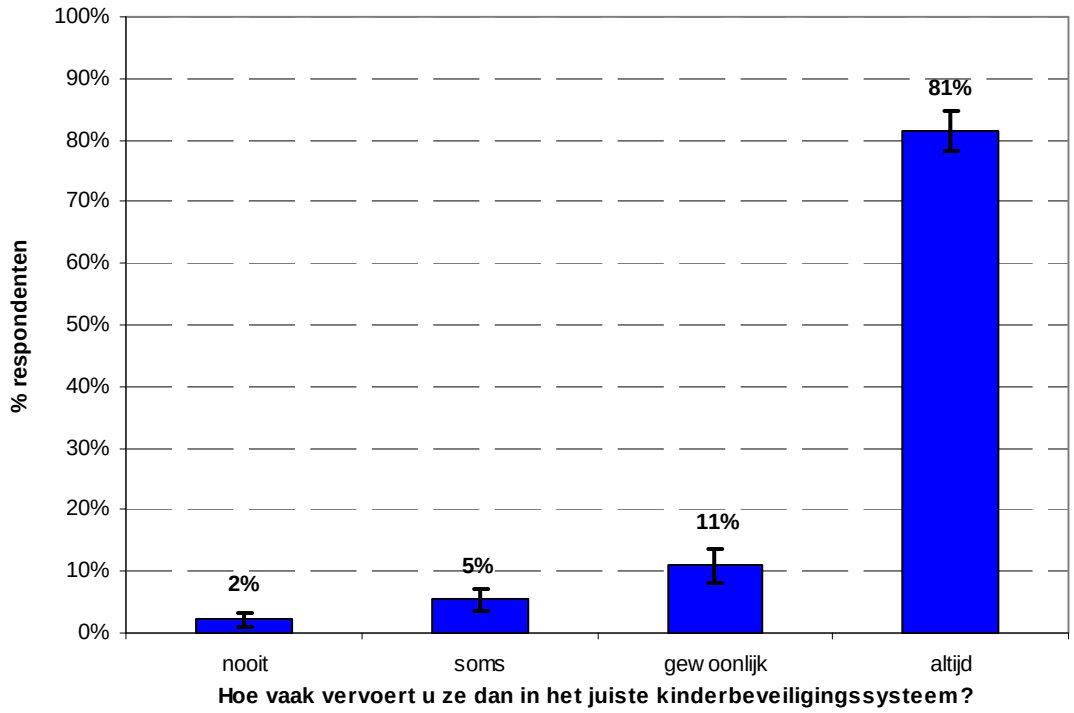


Uit de analyses blijkt verder dat de mening over het dragen van de gordel niet (eenduidig) correleert met de mate van blootstelling aan het verkeer en met de rijervaring van de bestuurders.

10.4 Zelfverklaarde prevalentie kinderbeveiliging

40% van de respondenten vervoert nooit kinderen kleiner dan 1,35m in een auto. Deze groep werd buiten beschouwing gelaten bij de volgende analyses. Figuur 49 toont de verdeling van de frequenties in verband met het veilig vervoeren (in het juiste kinderbeveiligingssysteem) van kinderen in de auto. Van alle respondenten die wel eens kinderen vervoeren in hun wagen beweert 81,5% de kinderen altijd veilig te vervoeren. Dit cijfer betekent een significante achteruitgang in vergelijking met 2006. Het percentage daalde met ongeveer 8 procentpunten van 89,7% in 2006 tot 81,5% in 2009 (zie ook Boulanger, 2010, p.47). Zoals in deel 2 van dit rapport opgemerkt werd, zou deze daling voor een deel te wijten kunnen zijn aan de wetsverandering van 01/09/2006 waardoor er niet langer sprake is van kinderen jonger dan 12 jaar die via een gordel en/of kinderzitje vastgemaakt moeten worden, maar van de stringentere vereiste dat kinderen kleiner dan 1,35m in het juiste kinderbeveiligingssysteem vervoerd moeten worden (Dewil et al, 2011, p.92).

Figuur 49: Zelfverklaarde frequentie waarmee kinderen in het juiste kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden bij bestuurders in België



10.5 Attitudes ten aanzien van kinderbeveiliging in de volledige populatie

De respondenten die al eens een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen werden 5 stellingen voorgelegd met betrekking tot kinderzitjes en het veilig vervoeren van kinderen (Tabel 37). 97% van deze groep weet dat het gevaarlijk is om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier vastgemaakt werd (stelling 1). De gemiddelde antwoordscore is dan ook 4,86 of afgerond 5, wat overeenkomt met ‘akkoord’. Indien er gepolst wordt naar korte verplaatsingen, blijkt de noodzaak van het juiste kinderbeveiligingssysteem iets minder groot ervaren te worden (stelling 2). 87% acht het echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken bij korte trips. Bijna 90% van de bestuurders die kinderen vervoeren beweert dat de kinderen het gewoon zijn om “vastgeklikt” in de auto te zitten (stelling 3). Verder controleert 90% ook zelf of de kinderen goed zijn vastgemaakt (stelling 4). Tot slot zegt de helft van de respondenten de gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes vrij duidelijk te vinden (stelling 5). Bijna 20% vindt deze handleidingen niet duidelijk maar ook niet echt onduidelijk. 24% vindt de gebruiksaanwijzingen zelfs eerder onduidelijk. Zeker bij deze laatste groep bestuurders is de kans vermoedelijk groter dat de kinderen niet op de correcte manier beveiligd worden. Mede om deze reden voerde het BIVV in september 2011 een eerste gedragsmeting naar de beveiliging van kinderen uit, waarbij aan de hand van verscheidene parameters geëvalueerd werd of bestuurders hun kinderen correct beveiligen in de wagen. De resultaten van dit onderzoek waren bij het ter perse gaan van voorliggend rapport nog niet beschikbaar.

Tabel 37: Attitudes ten aanzien van kinderbeveiliging bij bestuurders in België die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen

	(eerder) niet akkoord	neutraal	(eerder) akkoord	weet het niet	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking
1. Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt.	1,61%	1,16%	96,77%	0,46%	4,86	0,02
2. Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.	86,49%	3,07%	9,83%	0,61%	1,53	0,06
3. Mijn kinderen zijn het gewoon om 'vastgeklikt' in de auto te zitten.	2,31%	4,22%	88,23%	5,24%	4,76	0,03
4. Voor elk vertrek controleer ik of de kinderen goed zijn vastgemaakt.	3,58%	4,37%	90,10%	1,96%	4,68	0,04
5. De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn onduidelijk.	52,25%	18,57%	23,93%	5,24%	2,36	0,07

10.6 Attitudes ten aanzien van kinderbeveiliging in functie van kenmerken van de bestuurders

Bij het vergelijken van de attitudes met betrekking tot het veilig vervoeren van kinderen kleiner dan 1,35m treffen we geen beduidende verschillen aan tussen mannelijke en vrouwelijke bestuurders die al eens dergelijke kinderen vervoeren in hun wagen. Dit is in overeenstemming met de vaststelling in deel 2 van dit rapport dat ongeveer evenveel mannen als vrouwen aangeven kinderen kleiner dan 1,35m altijd correct te beveiligen wanneer ze deze in de wagen vervoeren (Dewil et al, 2011, p.94).

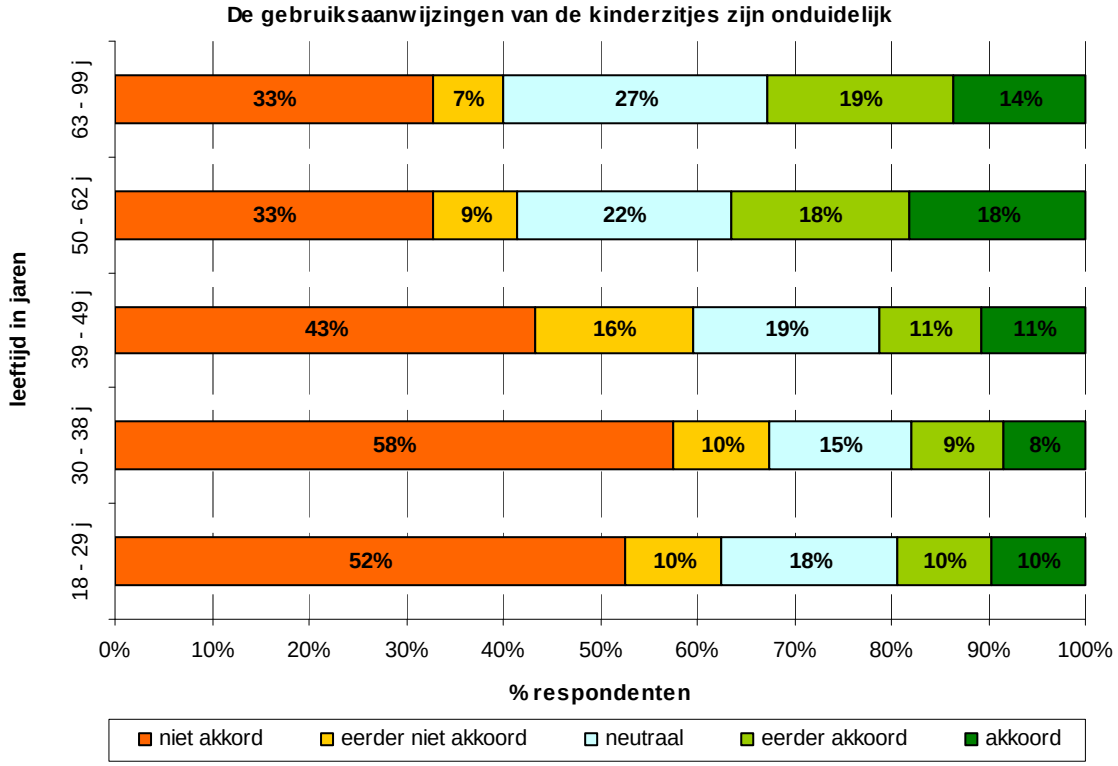
Er is slechts 1 stelling waarbij de antwoorden significant variëren naargelang de leeftijd van de bestuurders, namelijk de stelling dat de gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes onduidelijk zijn. Ongeveer 1 op 10 bestuurders jonger dan 50 jaar gaat akkoord met deze stelling en vindt de handleidingen dus onduidelijk. Dit percentage stijgt tot 14% bij de +63 jarigen en tot 18% bij de groep bestuurders tussen 50 en 62 jaar (Figuur 50). Bestuurders in de twee oudste leeftijdscategorieën vinden de gebruiksaanwijzingen voor kinderzitjes dus vaker onduidelijk dan bestuurders in de drie jongste leeftijdsgroepen. Dit significante leeftijdsverschil reflecteert zich ook in de gemiddelde antwoordscores op deze stelling (Tabel 38). Ondanks dit verschil in duidelijkheid van de handleiding, geven bestuurders uit alle leeftijdscategorieën ongeveer even vaak aan kinderen kleiner dan 1,35m correct beveiligd te vervoeren in de wagen (Dewil et al, 2011, p.94).

Tabel 38: Attitude ten aanzien van de duidelijkheid van de gebruiksaanwijzingen van kinderzitjes naar leeftijd van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen

	Leeftijdscategorie	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 5: De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn onduidelijk.*	**18 tot 29 jaar**	2,14	0,15
	30 tot 38 jaar	2,01	0,12
	39 tot 49 jaar	2,29	0,12
	50 tot 62 jaar	2,80	0,13
	63 tot 99 jaar	2,74	0,14

* significante verschillen tussen de gemiddelden

Figuur 50: Attitude ten aanzien van de duidelijkheid van de gebruiksaanwijzingen van kinderzitjes naar leeftijd van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen



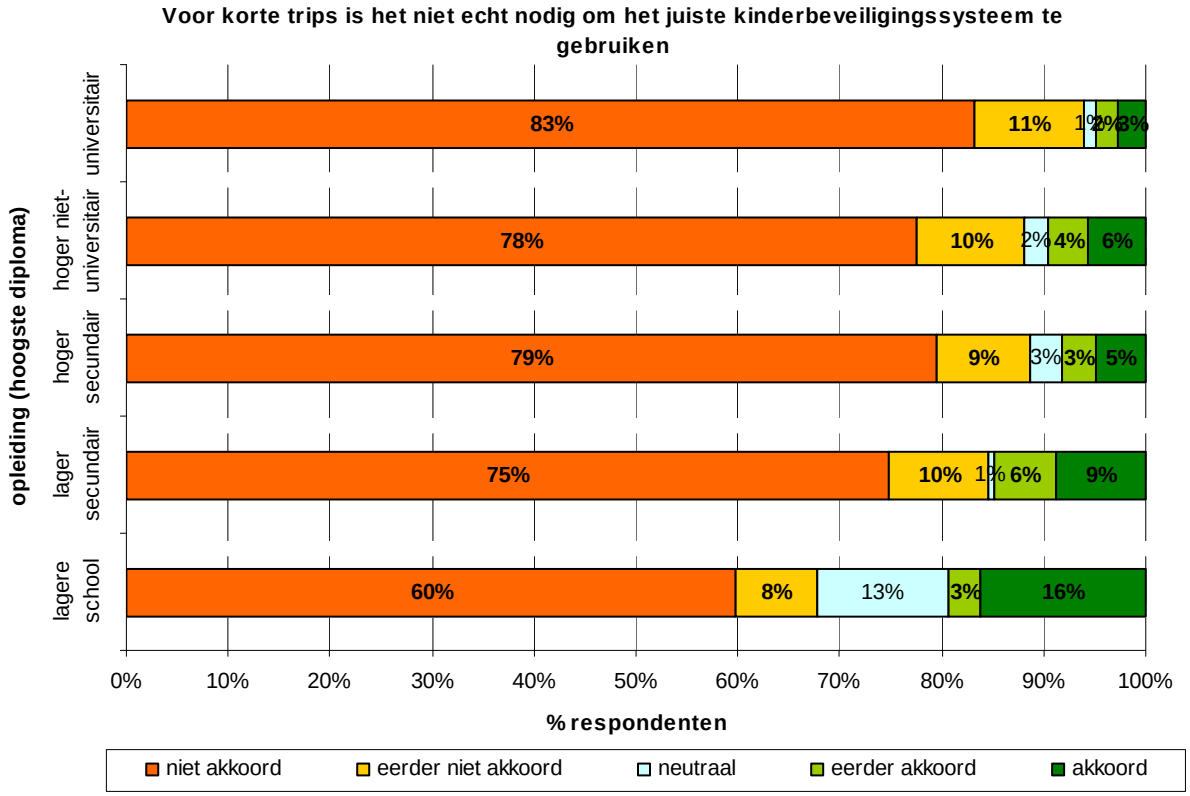
Slechts één stelling correleert met de opleidingsgraad van de bestuurders, namelijk de stelling dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken. Hoe hoger de opleidingsgraad, hoe meer mensen niet akkoord gaan met deze uitspraak. Het percentage neemt toe van 60% 'niet akkoord'-antwoorden bij de bestuurders met enkel een diploma van de lagere school naar 83% bij de bestuurders met een universitair diploma (Figuur 51). Ook de gemiddelde antwoordscores variëren significant en dalen gradueel met de opleidingsgraad (Tabel 39).

Tabel 39: Attitude ten aanzien van gebruik kinderbeveiligingssysteem voor korte trips naar opleidingsgraad van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen

	Opleidingsgraad	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 2: Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.*	**lagere school**	2,08	0,24
	lager secundair	1,64	0,16
	hoger secundair	1,45	0,07
	hoger niet-universitair	1,50	0,08
	universitair	1,31	0,08

* significante verschillen tussen de gemiddelden

Figuur 51: Attitude ten aanzien van gebruik kinderbeveiligingssysteem voor korte trips naar opleidingsgraad van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen



Het gewest waar men woont en de urbanisatiegraad van de woongemeente hangen niet samen met de mening van de bestuurders omtrent het al dan niet correct vastklikken van kinderen kleiner dan 1,35m. Deze gelijkaardige attitudes in Vlaanderen, Wallonië en Brussel weerspiegelen zich in een ongeveer even groot percentage bestuurders in de drie gewesten dat aangeeft kinderen kleiner dan 1,35m altijd correct te beveiligen (Dewil et al, 2011, p.93). Verder correleren de stellingen in verband met de attitudes ten aanzien van kinderzitjes ook niet significant met de mate van blootstelling aan het verkeer en met de rijervaring van de bestuurders die wel eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren.

11 Vermoeidheid achter het stuur

Er bestaat een sterk vermoeden dat vermoeidheid achter het stuur een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem is. Europees onderzoek toont aan dat heel wat bestuurders vermoeid rijden (European Commission Road Safety, 2011). Bovendien tonen studies aan dat vermoeidheid in relatie staat tot een verhoogde kans op een ongeval. Daarom werden in de attitudemeting van 2009 voor het eerst vragen opgenomen die peilen naar de frequentie waarmee bestuurders in België vermoeid achter het stuur zitten en naar de attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur. De antwoorden op deze vragen worden in dit hoofdstuk besproken.

11.1 Zelfgerapporteerde prevalentie vermoeidheid achter het stuur

Om een idee te krijgen van de prevalentie van slaperigheid achter het stuur vroegen we aan alle respondenten hoeveel dagen ze zich de afgelopen maand slaperig hadden gevoeld bij het rijden (Tabel 40). 8 op 10 Belgische bestuurders verklaarden zich de afgelopen maand geen enkele keer slaperig gevoeld te hebben bij het rijden. Bijna 2 op 10 bestuurders beweert zich dus wel eens vermoeid gevoeld te hebben bij het rijden in de afgelopen maand. Een grote meerderheid daarvan voelde zich 1 tot 5 keer slaperig achter het stuur.

Tabel 40: Zelfverklaarde frequentie vermoeidheid achter het stuur gedurende de afgelopen 30 dagen bij bestuurders in België

Hoeveel dagen heeft u zich de afgelopen 30 dagen slaperig gevoeld bij het rijden?	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele dag	81,05%	78,27%	83,83%	1,40%
1 à 5 dagen	16,96%	14,17%	19,76%	1,41%
6 à 10 dagen	0,93%	0,37%	1,50%	0,29%
11 of meer dagen	1,05%	0,31%	1,80%	0,38%

11.2 Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur in de volledige populatie

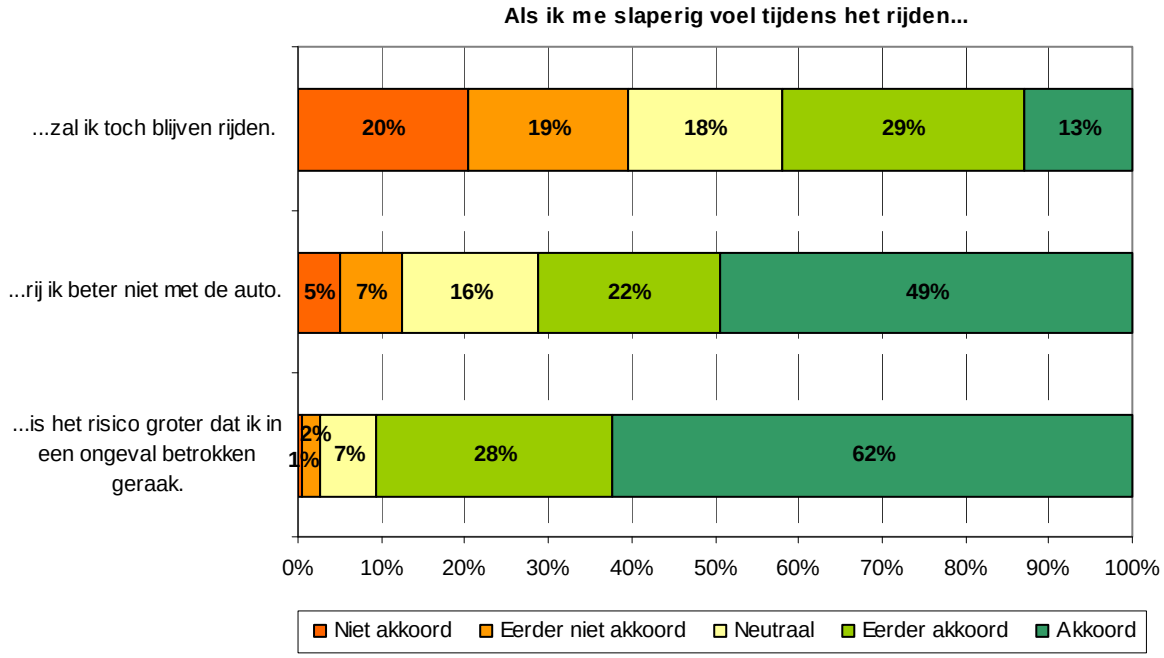
Aan de groep bestuurders die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden (293 respondenten), vroegen we in welke mate ze akkoord gaan met 3 stellingen omtrent vermoeidheid en rijden (Tabel 41). 90% beseft dat het risico groter is dat men in een ongeval betrokken geraakt als men zich slaperig voelt achter het stuur (Figuur 52). 70% weet zelfs dat men in dat geval beter niet met de auto zou rijden. Algemeen lijkt men dus goed op de hoogte te zijn van de risico's van vermoeidheid achter het stuur. Desondanks geeft 42% toe toch te zullen blijven rijden als men zich slaperig voelt achter het stuur. De intentie tot stoppen indien men zich slaperig voelt is dus redelijk laag. Dit resultaat noopt tot verder onderzoek naar de onderliggende motivaties voor dit gedrag.

Tabel 41: Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur bij bestuurders in België die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden

	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking
Stelling 1: Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden.	2,95	0,10
Stelling 2: Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto	4,03	0,08

Stelling 3: Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik in een ongeval betrokken geraak.	4,50	0,06

Figuur 52: Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur bij bestuurders in België die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden



In 2008 lanceerde het BIVV de eerste Belgische campagne tegen vermoeidheid achter het stuur. De campagne liep onder de naam PITSTOP en wilde jonge bestuurders van 18 tot 25 jaar overtuigen om de auto op een veilige plek te parkeren en een kwartiertje te pitten als ze zich slaperig voelen. Na afloop van de campagne was er een significante stijging merkbaar van het percentage jongeren dat de correcte remedie tegen slaperigheid kent (van 22% naar 30%), een daling van het percentage jongeren dat onterecht meent dat het raampje openen een goede remedie is (van 24% naar 18%), alsook een daling in het gevoel van persoonlijke onkwetsbaarheid (van 32% naar 27%). Meer resultaten kunnen teruggevonden worden in het evaluatierapport van de campagne (De Dobbeleer et al, 2009).

11.3 Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur in functie van kenmerken van de bestuurders

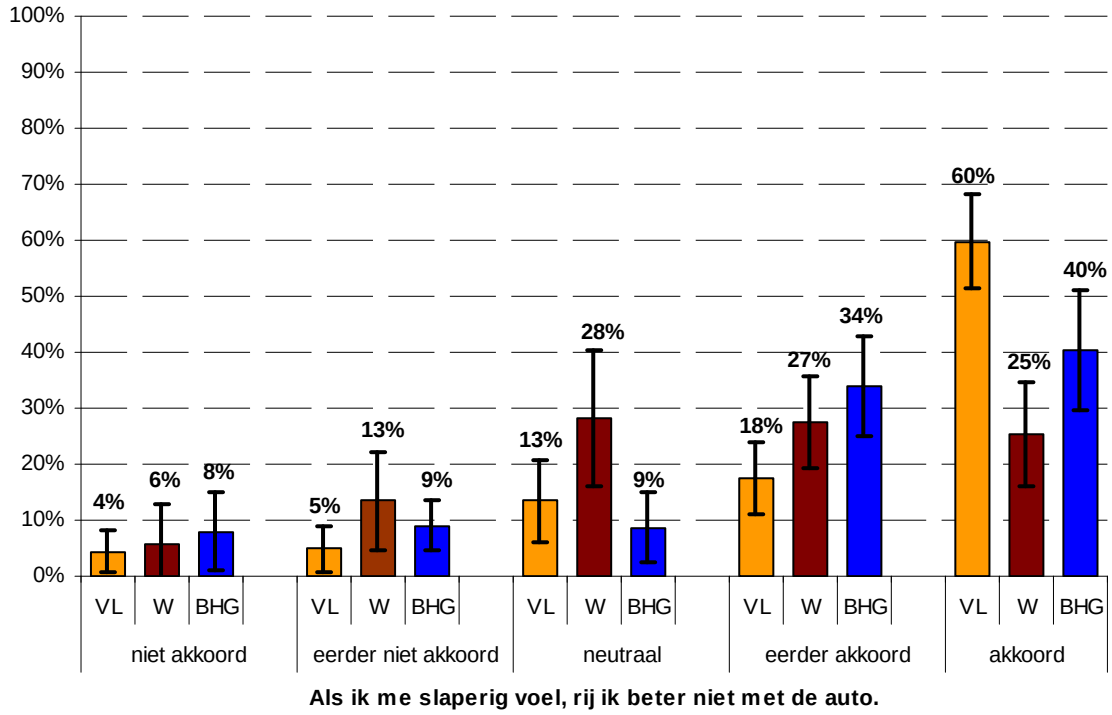
Uit het onderzoek naar correlaties met bepaalde kenmerken van de bestuurders blijkt dat er nauwelijks verbanden bestaan. Zo is er geen relatie tussen de attitudes met betrekking tot vermoeidheid achter het stuur en de kenmerken leeftijd en geslacht. Enkel de overtuiging dat men beter niet met de auto rijdt als men zich slaperig voelt, uit zich anders naargelang het gewest. Voornamelijk zijn het de Vlamingen die helemaal akkoord gaan met deze stelling. 60% van de Vlaamse bestuurders gaat akkoord met de uitspraak tegenover 40% van de bestuurders in het Brussel Hoofdstedelijk Gewest en 25% in Wallonie (Figuur 53). Dit verschil zien we ook in het overzicht van de gemiddelde scores per gewest voor deze stelling (Tabel 42).

Tabel 42: Attitude ten aanzien van rijden indien men zich slaperig voelt naar gewest van de bestuurders die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden

	Gewest	gemiddelde score (1-5)	standaard afwijking
Stelling 2: Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto.*	**Vlaanderen**	4,24	0,10
	Wallonië	3,53	0,14
	BHG	3,90	0,13

* significante verschillen tussen gemiddelde score

Figuur 53: Attitude ten aanzien van rijden indien men zich slaperig voelt naar gewest van de bestuurders die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden



12 Telefoneren tijdens het rijden

Onderzoek toont aan dat telefoneren tijdens het rijden de bestuurder zowel fysiek als mentaal afleidt, hetgeen een negatief effect heeft op diens veiligheid in de wagen. Zo is de reactietijd 50% trager wanneer men telefoneert tijdens het rijden dan onder normale omstandigheden (Jeanne Breen Consulting, 2009). In de attitudemeting van 2009 werd er daarom voor het eerst gepeild naar het belgedrag tijdens het rijden en naar de attitudes ten aanzien van bellen en rijden. De resultaten hiervan worden in dit hoofdstuk besproken.

12.1 Zelfverklaarde prevalentie telefoneren tijdens het rijden

In de attitudemeting van 2009 werden 2 vragen opgenomen betreffende de frequentie van bellen en een sms versturen als bestuurder tijdens een typische autorit (zie paragraaf 3.5). 75% van de Belgische bestuurders beweert nooit een sms te versturen tijdens het rijden, 6% zegt dit vaak te doen, 1% altijd. 63% van de respondenten beweert nooit te bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden, 9% zegt dit vaak te doen, 1 % altijd.

De enige andere Belgische cijfers over de prevalentie van bellen en sms'en tijdens het rijden zijn de zelfverklaarde antwoorden uit de evaluatiestudie van de campagne 'rijden en bellen' van het BIVV in 2009. Uit de bevraging voor en na de campagne (Dedicated Research, 2009) blijkt dat 77% beweert nooit een sms te sturen terwijl men aan het rijden is en dat eenzelfde percentage beweert zelf niet te bellen terwijl men rijdt. Slechts iets meer dan de helft van de bevraagden ontvangt nooit een telefoonoproep terwijl men achter het stuur zit. Dit maakt het voor sommigen vermoedelijk zeer moeilijk om een binnenkomende telefoonoproep te negeren.

12.2 Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden in de volledige populatie

Aan alle bestuurders werd gevraagd in welke mate ze al dan niet akkoord gaan met 4 stellingen betreffende telefoneren tijdens het rijden (Tabel 43 en Figuur 54).

Tabel 43: Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden bij bestuurders in België

	Gemiddelde score (1-5)	Standaard afwijking
Stelling 1: Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.	4,08	0,04
Stelling 2: Als ik met de auto rij, valt het mij direct op dat een andere bestuurder aan het bellen is.	4,32	0,04
Stelling 3: Als ik telefoneer met de gsm in de hand tijdens het rijden, loop ik meer risico om in een ongeval te geraken.	4,42	0,04
Stelling 4: Als ik bel tijdens het rijden, ben ik er mij van bewust dat mijn aandacht voor het verkeer vermindert.	4,41	0,04

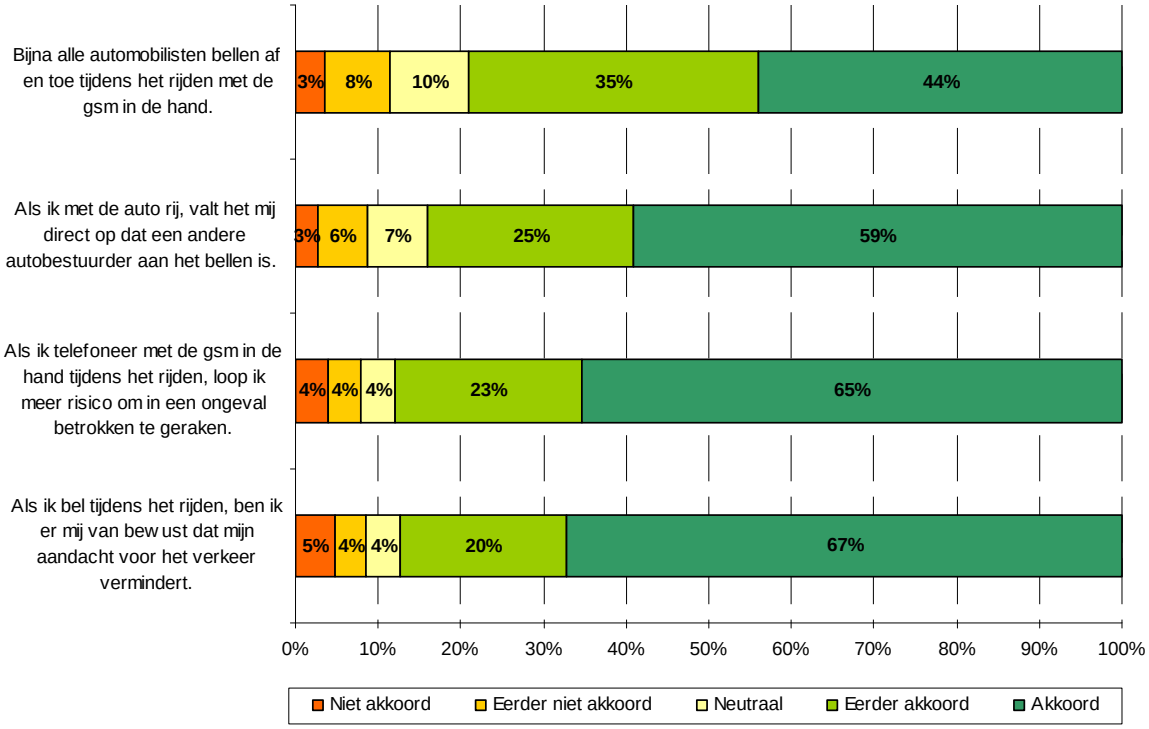
Telefoneren vraagt mentale aandacht. Indien men belt tijdens het rijden, vermindert bijgevolg de aandacht voor het verkeer. Dit noemt men 'cognitieve afleiding' (Jeanne Breen Consulting, 2009, p.6). 87% van de bestuurders is zich bewust van dit gegeven (stelling 4). De antwoorden stemmen gemiddeld overeen met een antwoord tussen 'eerder akkoord' en 'akkoord' (4,41). Naast cognitieve afleiding zorgt telefoneren met de gsm in de hand ook voor 'fysieke afleiding', zodat de kans om in een ongeval te geraken vergroot (Jeanne Breen

Consulting, 2009, p.6). Van dit gegeven is 88% van de bestuurders zich bewust (stelling 3). De gemiddelde score is hier 4,42. Op vlak van kennis van de aandachtsvermindering en risico-inschatting van telefoneren tijdens het rijden scoren de Belgische bestuurders dus goed.

In de reeks stellingen met betrekking tot bellen achter het stuur is een stelling opgenomen die de gepercipieerde sociale norm (wat denkt men dat andere bestuurders doen) weergeeft (stelling 1). Deze werd bevraagd door te polsen naar de perceptie dat bijna alle automobilisten af en toe bellen tijdens het rijden. 79% van de respondenten heeft de indruk dat bijna alle automobilisten wel eens bellen met de gsm in de hand. De gemiddelde score bedraagt 4,08 wat overeenstemt met 'eerder akkoord'. Vier vijfde van de bestuurders heeft dus de indruk dat het de sociale norm is om af en toe eens te telefoneren tijdens het rijden.

Tot slot vroegen we aan de bestuurders of het hen opvalt dat een andere bestuurder aan het bellen is tijdens het rijden (stelling 2). 84% meldt dat het hen direct opvalt dat een andere bestuurder aan het bellen is. De gemiddelde antwoordscore bedraagt 4,32.

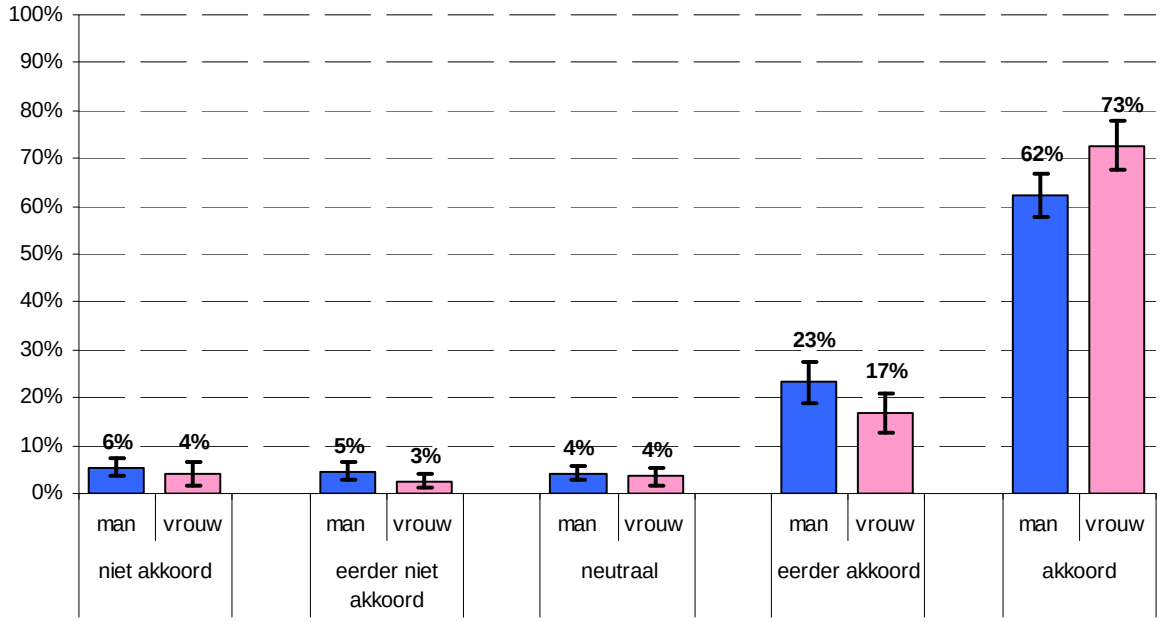
Figuur 54: Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden bij bestuurders in België



12.3 Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden in functie van kenmerken van de bestuurders

Paragraaf 12.2 leert ons dat een ruime meerderheid van de bestuurders weet dat de aandacht voor het verkeer vermindert indien met belt tijdens het rijden. Er is hier een significant verschil tussen mannen en vrouwen (Figuur 55). Meer vrouwen gaan volledig akkoord met deze uitspraak dan mannen (73% tegenover 62%). Dit zien we ook aan de gemiddelde scores. Gemiddeld antwoorden vrouwen met een score van 4,5 en mannen met een score van 4,3. Meer vrouwen dan mannen zijn zich dus bewust dat telefoneren tijdens het rijden zorgt voor cognitieve afleiding. De andere aspecten van de attitudes ten aanzien van bellen en rijden correleren niet met het geslacht van de bestuurders.

Figuur 55: Kennis van cognitieve afleiding door telefoneren tijdens het rijden naar geslacht van de bestuurders



Als ik bel tijdens het rijden, ben ik er mij van bewust dat mijn aandacht voor het verkeer vermindert.

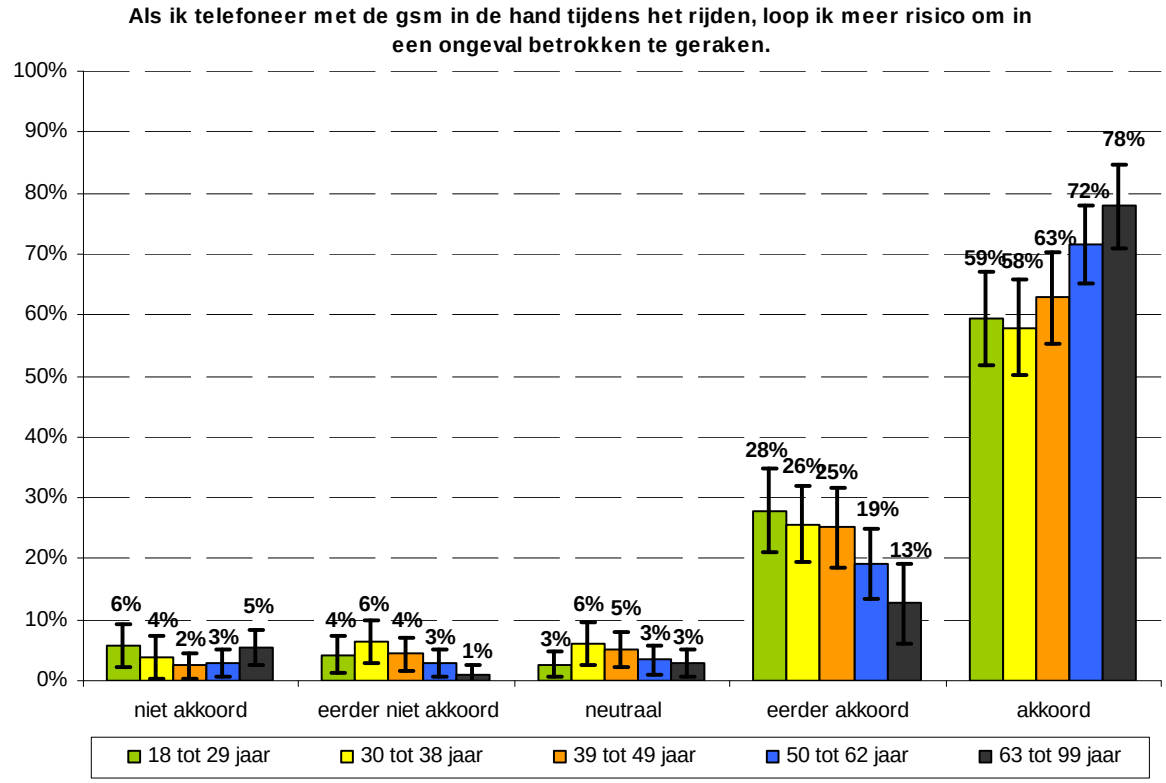
Een ruime meerderheid gaat eveneens akkoord met het verhoogde risico op een ongeval bij telefoneren met de gsm in de hand. Er blijkt een significant verschil te zijn tussen de leeftijdscategorieën, in het bijzonder tussen het percentage 'akkoord'-antwoorden van de 18-38 jarigen en dat van de +63 jarigen. Tabel 44 en Figuur 56 vatten de antwoorden per leeftijdscategorie samen. Het is duidelijk dat hoe ouder men is, hoe meer men volledig akkoord gaat met de stelling en hoe meer men zich dus bewust is dat telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden voor fysieke afleiding en een verhoogd risico op een ongeval zorgt. Verder is er geen verband tussen bepaalde attitudes met betrekking tot bellen en rijden en de leeftijd van de bestuurders.

Tabel 44: Kennis van fysieke afleiding en verhoogd ongevalrisico door telefoneren tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurders

	Leeftijdscategorie	Gemiddelde score	Standaard afwijking
Stelling 3: Als ik telefoneer met de gsm in de hand tijdens het rijden, loop ik meer risico om in een ongeval te geraken*.	**18 tot 29 jaar**	4,31	0,09
	30 tot 38 jaar	4,27	0,10
	39 tot 49 jaar	4,42	0,06
	50 tot 62 jaar	4,53	0,06
	63 tot 99 jaar	4,57	0,07

* significante verschillen tussen gemiddelde score

Figuur 56: Kennis van fysieke afleiding en verhoogd ongevalrisico door telefoneren tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurders



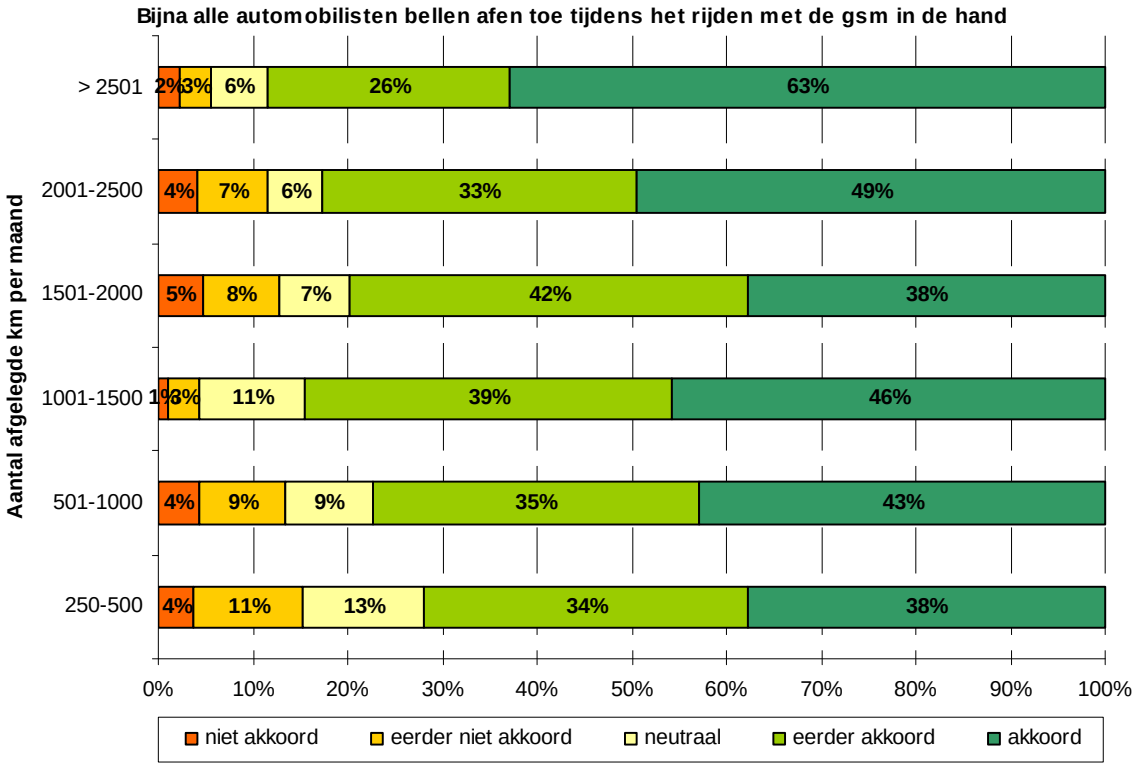
Uit de resultaten blijkt dat noch de woonplaats (gewest en urbanisatiegraad) noch de opleidingsgraad een invloed hebben op de attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden.

Wel blijkt er een significant verschil te zijn in de perceptie van de sociale norm met betrekking tot bellen en rijden naargelang de blootstelling aan het verkeer. Hoe meer kilometers men gemiddeld per maand aflegt, hoe meer men de indruk heeft dat bijna alle automobilisten af en toe bellen tijdens het rijden (Tabel 45). 63% van de bestuurders die meer dan 2500 km per maand afleggen gaan akkoord met deze stelling tegenover 38% van de bestuurders die minder dan 500 km per maand afleggen (Figuur 57). De andere stellingen associeerden niet met de blootstelling aan het verkeer.

Tabel 45: Gepercipieerde sociale norm betreffende telefoneren tijdens het rijden naar blootstelling van de bestuurders

	Aantal afgelegde kilometers per maand	Gemiddelde score	Standaard Afwijking
Stelling 1: Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.	**250-500**	3,90	0,08
	501-1000	4,03	0,06
	1001-1500	4,25	0,07
	1501-2000	4,00	0,08
	2001-2500	4,16	0,13
	> 2501	4,43	0,09

Figuur 57: Gepercipieerde sociale norm betreffende telefoneren tijdens het rijden naar blootstelling van de bestuurders

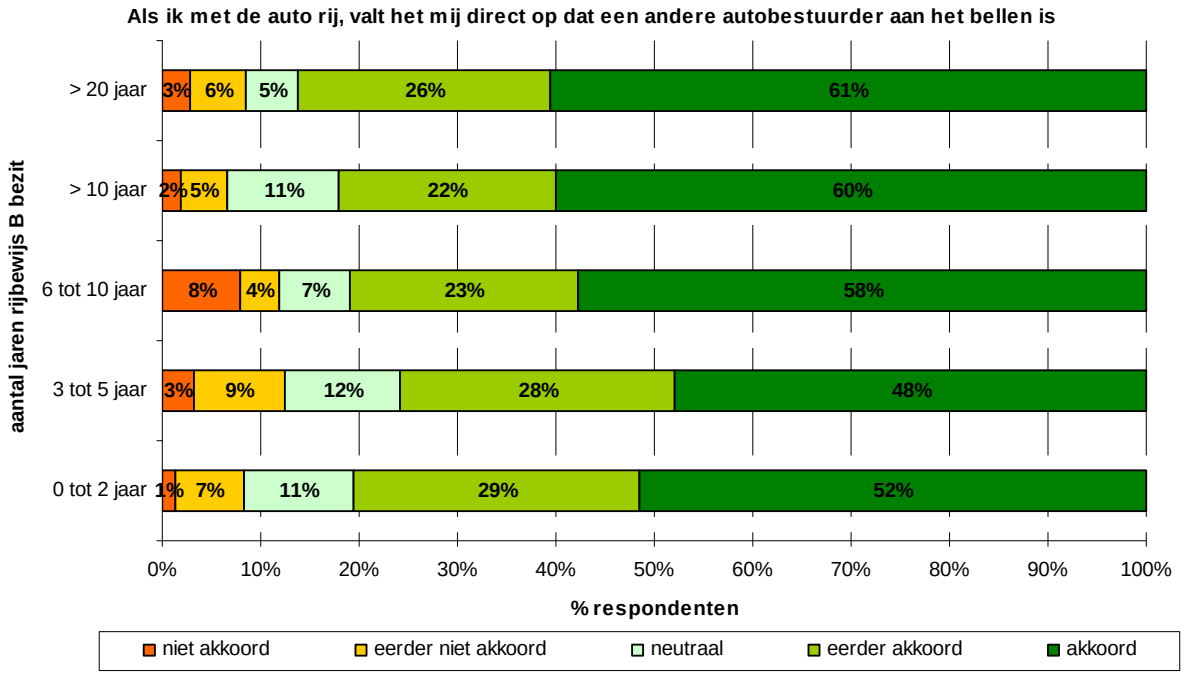


Ten slotte stellen we een verband tussen attitude en rijervaring vast voor de stelling met betrekking tot het opmerken van het belgedrag bij andere chauffeurs. Tabel 46 geeft een overzicht van de gemiddelde antwoordscores. Figuur 58 geeft het significant verschillend antwoordgedrag in percentages naargelang het aantal jaren dat men in het bezit is van een rijbewijs B. Het percentage 'akkoord'-antwoorden ligt lager bij bestuurders die hun rijbewijs B minder dan 5 jaar bezitten dan bij bestuurders die hun rijbewijs langer bezitten. Onervaren bestuurders valt het dus minder snel op wanneer een andere bestuurder aan het bellen is dan bestuurders met meer rijervaring. Voor een deel is dit effect ook leeftijdsafhankelijk. De overige attitudestellingen correleren niet met de rijervaring van de bestuurders.

Tabel 46: Perceptie van bellende bestuurders naar rijervaring van de bestuurders

	Aantal jaren rijbewijs B in bezit	Gemiddelde score	Standaard afwijking
Stelling 2: Als ik met de auto rij, valt het mij direct op dat een andere bestuurder aan het bellen is.	**0 tot 2 jaar**	4,23	0,10
	3 tot 5 jaar	4,08	0,15
	6 tot 10 jaar	4,19	0,10
	> 10 jaar	4,34	0,06
	> 20 jaar	4,35	0,05

Figuur 58: Perceptie van bellende bestuurders naar rijervaring van de bestuurders



13 Conclusie

In dit derde deel van de attitudemeting van 2009 werden de resultaten besproken van de vragen die in voorgaande edities van de attitudemeting nog niet eerder gesteld werden. Deze vragen bieden enerzijds een gedetailleerder inzicht in het draagvlak voor het handhavingsysteem en maatregelen voor verkeersveiligheid en in de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, (te) snel rijden en het dragen van de gordel. Anderzijds raken ze ook enkele andere verkeersveiligheidsthema's aan, namelijk vermoeidheid achter het stuur en telefoneren tijdens het rijden. De resultaten werden besproken voor de volledige populatie van Belgische bestuurders en voor specifieke subgroepen daarbinnen. De belangrijkste parameters die daarbij in overweging genomen werden, zijn geslacht, leeftijd, woonplaats van de bestuurders (urbanisatiegraad en gewest), opleiding, blootstelling (afgelegde kilometers per maand) en rijervaring (aantal jaren rijbewijsbezit). Enkel de significante verbanden werden besproken in het rapport. De belangrijkste relaties worden in deze conclusie nog eens op een rijtje gezet.

13.1 Gevaarlijk rijgedrag

Rijden onder invloed van drugs/cannabis, rijden zonder verzekering en rijden zonder de kinderen vast te maken zijn rijgedragingen die voor bijna alle bestuurders onaanvaardbaar zijn. Zorgwekkend is echter de vaststelling dat snel rijden (140km/h op een verkeersvrije autosnelweg, 70km/h in de bebouwde kom, 50km/h in een zone 30) meer aanvaard wordt dan bellen en rijden, sms'en en rijden, de gordel niet dragen en mogelijks dronken rijden. Mannen staan persoonlijk iets toleranter tegenover de meeste gevaarlijke rijgedragingen dan vrouwen. Bellen en sms'en in de wagen, vermoeid achter het stuur zitten, geen gordel dragen achteraan, verkeerd parkeren en 20km/h te snel rijden in de bebouwde kom of zone 30 zijn gedragingen die meer onaanvaardbaar worden met het toenemen van de leeftijd. Verder varieert de aanvaardbaarheid van te snel rijden naargelang gewest. In Vlaanderen wordt 70km/h rijden in de bebouwde kom het minst aanvaard, maar 140km/h rijden op een verkeersvrije autosnelweg het meest. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geldt precies het omgekeerde.

1 op 5 passagiers voelt zich om verschillende redenen (vermoeidheid van de chauffeur, telefoneren tijdens het rijden, te hoge snelheid) wel eens onveilig in de auto. De inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest melden zich het vaakst onveilig te voelen omwille van de snelheid waarmee de bestuurder rijdt en vragen ook het vaakst aan de bestuurder om trager te rijden. Mannen en vrouwen verschillen niet op vlak van onveiligheidsgevoelens, al hebben meer vrouwen dan mannen al eens aan de chauffeur gevraagd om trager te rijden. Van alle leeftijdscategorieën zijn het de jongeren die zich het vaakst onveilig voelen omwille van de snelheid waarmee de chauffeur rijdt, al zijn het ook de jongeren die het vaakst een bestuurder aangemoedigd hebben om sneller te rijden. Dit laatste gebeurt ook frequenter bij mensen die wonen in een stedelijke omgeving dan bij mensen die wonen in een landelijke omgeving. Een vijfde van de passagiers die vermoedden dat de bestuurder onder invloed van alcohol en/of drugs was weigerde ooit mee te rijden, maar evenveel passagiers zijn ooit wel meegereden. Zowel Brusselse als jonge bestuurders weigerden reeds het vaakst mee te rijden, maar tegelijkertijd reden ze ook het vaakst wel eens mee met een mogelijks onder invloed zijnde chauffeur. Ongeveer evenveel mannen als vrouwen weigerden ooit mee te rijden, maar meer mannen dan vrouwen reden toch mee met een bestuurder die mogelijk onder invloed was. Ten slotte weigerden meer mensen uit een stedelijke dan uit een landelijke omgeving al eens mee te rijden. We moeten voorzichtig zijn met het vastknopen van conclusies aan deze resultaten omwille van het feit dat bepaalde

groepen bestuurders (jongeren, vrouwen, …) frequenter passagier kunnen zijn dan anderen, hetgeen een invloed kan hebben op hun ervaringen.

1 op 3 respondenten verklaart wel eens niet-handenvrij te telefoneren in de wagen en zelfs 3 op 5 respondenten geeft toe al eens verkeerd te parkeren en 20km/h te snel te rijden in de bebouwde kom, al zegt de meerderheid hiervan dit eerder zelden te doen. Meer mannen en jongere bestuurders dan vrouwen en oudere bestuurders beweren deze gedragingen al eens te stellen. Daarnaast rijden meer bestuurders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan in het Vlaamse Gewest wel eens 70km/h in de bebouwde kom. Bovendien blijkt er een duidelijk positief verband te bestaan tussen het aanvaardbaar vinden van een bepaald rijgedrag en het stellen van dit gedrag: een grotere aanvaardbaarheid gaat samen met een grotere frequentie van dit gedrag, een kleinere aanvaardbaarheid gaat samen met een kleinere frequentie.

13.2 Handhaving verkeersveiligheid

De Belgische bestuurders hebben sterker de indruk dat het aantal snelheidscontroles het laatste jaar toegenomen is dan dat het aantal alcoholcontroles toegenomen is. Die indruk is onafhankelijk van geslacht en leeftijd, maar wel afhankelijk van gewest. Waalse en Brusselse bestuurders hebben veel sterker de indruk dat het aantal alcoholcontroles toegenomen is dan Vlaamse bestuurders. 1 op 10 Vlaamse bestuurders heeft zelfs de indruk dat het aantal alcoholcontroles het voorbije jaar gedaald is.

68% van de bestuurders vindt dat het (Belgische) systeem van opsporen en bestraffen van verkeersovertredingen het verkeer veilig maakt. Dit percentage stijgt met de leeftijd. Slechts iets meer dan de helft van de bestuurders vindt echter dat dit systeem ook goed functioneert. Deze mening is onafhankelijk van kenmerken van de bestuurders.

Er is een groter maatschappelijk draagvlak voor handhaving ten aanzien van rijden onder invloed alcohol en/of drugs dan ten aanzien van snelheidsovertredingen. Voor rijden onder invloed vindt drie vierde van de bestuurders dat de straffen strenger zouden moeten zijn, voor snelheidsovertredingen is dit ruim een derde.

13.3 Potentiële maatregelen verkeersveiligheid

Er bestaan verschillende maatregelen die kunnen bijdragen tot een veiliger verkeer. Van een aantal maatregelen die in België nog niet bestaan maar in de toekomst ingevoerd zouden kunnen worden, kent het verplichten tot het installeren van een alcoholslot bij recidivisten de grootste bijval. Het invoeren van een nultolerantie inzake alcohol bij beginnende bestuurders kent het tweede grootste draagvlak. Bovendien neemt het draagvlak voor beide maatregelen toe met de leeftijd van de bestuurders.

De meerderheid van de Belgische bestuurders staat open om het rijden onder invloed van alcohol in te dijken via *specifieke* maatregelen. Deze maatregelen hebben een groter draagvlak dan *algemene* maatregelen zoals het invoeren van een rijbewijs met punten en de 10 jaarlijkse medische keuring. Het draagvlak voor het rijbewijs met punten stijgt met de leeftijd, is groter in Vlaanderen dan in Brussel en Wallonië en groter bij de vrouwelijke dan bij de mannelijke bestuurders.

13.4 Rijden onder invloed van alcohol

13% van de Belgische bestuurders beweert de afgelopen maand minstens 1 dag gereden te hebben met een wettelijk te hoog alcoholpromillage. Van degenen die wel eens alcohol consumeren beweert 44% geen alcohol te drinken als men moet rijden, 34% zijn alcoholconsumptie te beperken tot de wettelijke limiet en 22% zijn alcoholconsumptie te beperken zij het niet tot de wettelijke limiet.

Op vlak van attitudes met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol beweert een ruime meerderheid (7 op 10) van de Belgische bestuurders die al eens alcohol consumeren zelf te weten wanneer niet meer in staat te zijn om te rijden. Ongeveer 6 op 10 alcoholconsumerende bestuurders beseft dat rijden onder invloed van alcohol een verhoogd risico op een ongeval inhoudt en eenzelfde percentage past zijn drinkgedrag aan omwille van de kans op een politiecontrole. 15% beweert altijd al gedronken te hebben en nog nooit betrokken te zijn geweest in een ongeval, terwijl het voor 3% van de bestuurders die al eens alcohol consumeren een gewoonte is om onder invloed van alcohol te rijden.

De attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol blijken onafhankelijk van leeftijd, maar wel afhankelijk van geslacht en in mindere mate van gewest. Globaal hebben alcoholconsumerende mannen in vergelijking met alcoholconsumerende vrouwen een permissievere houding ten aanzien van rijden en drinken. Dit uit zich vooral op vlak van het risicoaspect verbonden met rijden onder invloed van alcohol: meer mannen dan vrouwen beweren altijd al onder invloed van alcohol gereden te hebben en nog nooit een ongeval gehad te hebben, terwijl minder mannen dan vrouwen bang zijn voor een ongeval wanneer ze onder invloed van alcohol rijden. Daarnaast ontkennen meer vrouwen dan mannen dat rijden onder invloed van alcohol een gewoonte is. Betreffende gewest zien we dat meer bestuurders uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dan uit de andere gewesten bevestigen dat rijden en drinken een gewoonte is. Vlaamse bestuurders beweren dan weer meer dan hun Waalse en Brusselse collega's te weten wanneer ze niet meer in staat zijn om te rijden als ze gedronken hebben.

13.5 Rijden onder invloed van drugs

Ondanks de mogelijke invloed van sociaal wenselijk antwoordgedrag zegt 0,76% van de bestuurders in de afgelopen maand wel eens onder invloed van drugs gereden te hebben. 1,2% van de Belgische bestuurders geeft toe (occasioneel) drugs te gebruiken. Van deze bestuurders beweert de helft dat rijden onder invloed van drugs geen gewoonte is, maar voor bijna 1 op 5 is dit wel het geval. 8 op 10 weet wanneer men niet meer in staat is om te rijden, wat hen er mogelijk toe zou kunnen brengen het wettelijke verbod op rijden onder invloed van drugs naast zich neer te leggen en te vertrouwen op de eigen inschatting van de rijgeschiktheid. De meningen met betrekking tot de kans op een politiecontrole, het risico op een ongeval bij rijden onder invloed van drugs en het effect van drugs op het eigen rijgedrag zijn verdeeld.

De attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van drugs konden door de kleine aantallen niet betrouwbaar geanalyseerd worden naar kenmerken van de bestuurders. Deze attitudes zouden in de toekomst best onderzocht worden in een aparte studie zodanig dat een voldoende groot aantal respondenten verzekerd kan worden.

13.6 (Te) snel rijden

Bijna 6 op 10 Belgische bestuurders geeft toe wel eens te snel te rijden in de bebouwde kom. Bovendien voelt de Belgische bestuurder zich vrij veilig wanneer hij (te) snel rijdt. Een derde van de bestuurders is er niet van overtuigd dat met een toename van de snelheid waarmee men rijdt met 10km/h het risico op een ongeval serieus verhoogt. De helft van de bestuurders is niet bang voor een ongeval indien men te snel rijdt. Dit veiligheidsgevoel wordt vermoedelijk nog versterkt doordat 14% van de bestuurders beweert steeds snel te rijden en nog nooit een ongeval gehad te hebben. Verder is er slechts een gematigd maatschappelijk draagvlak voor de huidige snelheidslimieten: 60% van de Belgische chauffeurs vindt deze limieten doorgaans op aanvaardbaar niveau opgesteld en 15% vindt het moeilijk zich in de bebouwde kom aan de snelheidslimieten te houden. Wel beweert 7 op 10 bestuurders zijn snelheidsgedrag aan te passen omwille van de kans op een politiecontrole. Ten slotte geeft bijna 9% van de bestuurders aan snel te moeten rijden om de indruk te vermijden dat men tijd verliest.

Mannelijke bestuurders zien minder het gevaar in van snel rijden dan vrouwelijke bestuurders. Ook het draagvlak voor de huidige snelheidslimieten is kleiner bij de mannen dan bij de vrouwen. Daarnaast bestaat er een duidelijk verband tussen de houding ten aanzien van snel rijden en de leeftijd van de bestuurders. Van alle leeftijdsgroepen zijn de jongste bestuurders het minst vaak overtuigd dat snel rijden gevaarlijk is. Maar liefst 10% van de 18 tot 29 jarigen zegt steeds snel gereden te hebben zonder betrokken te zijn in een ongeval. De aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten neemt toe met de leeftijd. Zelfs in de bebouwde kom vindt bijna een vijfde van de 18 tot 38 jarigen het niet gemakkelijk zich aan de snelheidsbeperkingen te houden. De ligging en urbanisatiegraad van de woongemeente hebben geen invloed op de mening van de bestuurders ten aanzien van snel rijden. De opleidingsgraad speelt daarentegen wel een rol. Algemeen vertonen bestuurders met een hogere opleidingsgraad permissievere attitudes ten aanzien van snel rijden dan bestuurders met een lager opleidingsniveau. Ook het aantal afgelegde kilometers per maand beïnvloedt de attitudes. Hoe meer kilometers men gemiddeld per maand aflegt, hoe minder groot men de gevaren van snel rijden schat en hoe meer men de indruk heeft snel te moeten rijden om geen tijd te verliezen. Ten slotte blijkt dat het voornamelijk de bestuurders zijn die 3 tot 5 jaar hun rijbewijs B in bezit hebben die een permissieve houding aannemen ten aanzien van snel rijden. 15% van deze bestuurders geeft toe steeds snel te rijden zonder ongeval gehad te hebben. Bovendien vertonen deze bestuurders minder angst om een ongeval te hebben wanneer ze te snel rijden dan bestuurders met meer of minder rijervaring.

13.7 Overeenkomstige attitudes voor alcohol, drugs en snelheid

Uit een vergelijking van de overeenkomstige attitudeaspecten blijkt dat het beter gesteld is met de risicoperceptie voor rijden onder invloed van alcohol dan voor te snel rijden. Meer mensen zijn bang voor een ongeval wanneer ze rijden onder invloed van alcohol dan wanneer ze te snel rijden. Bovendien ontkennen ook meer respondenten dat ze altijd al onder invloed van alcohol gereden en nog geen ongeval gehad hebben dan dat er respondenten ontkennen dat ze altijd al snel gereden hebben zonder een ongeval gehad te hebben. Desondanks hebben de meeste bestuurders een vrij sterk ontwikkeld gevoel van gedragscontrole, en dit zowel bij rijden onder invloed als bij snel rijden. Met de stelling dat men zijn eigen grenzen kent en weet wanneer men niet meer in staat is om te rijden gaan de bestuurders voor alle drie thema's gemiddeld 'eerder akkoord'. Ten slotte blijkt dat bestuurders vaker ontkennen hun drinkgedrag aan te passen dan hun snelheidsgedrag omwille van de kans op een politiecontrole.

13.8 Gordeldracht en kinderbeveiliging

In verband met de gordeldracht vooraan deden we verschillende vaststellingen. Ongeveer 9 op 10 respondenten weten dat de gordel het risico op een ernstig letsel bij een ongeval vermindert en evenveel respondenten zeggen dat de gordel dragen als bestuurder voor hen een gewoonte is. De meeste respondenten vinden het niet irritant om de gordel te dragen en beseffen dat de gordel dragen ook nodig is bij een snelheid van 50km/h. Bovendien beweert drie vierde van de chauffeurs de passagiers altijd aan te sporen om de gordel te dragen. Anderzijds blijkt ruim de helft van de bestuurders bang te zijn om in een noodsituatie te blijven vastzitten in de gordel. Voor de gordeldracht achteraan zien we dat 8 op 10 respondenten zegt te weten dat de gordel achterin ook levens redt voorin. Desondanks acht slechts 7 op 10 respondenten het nodig om de gordel achteraan te dragen en voelt amper de helft zich niet op zijn gemak indien men de gordel achteraan niet draagt.

De attitudes van mannen ten aanzien van gordeldracht vooraan en achteraan zijn algemeen negatiever dan die van vrouwen. Hoewel meer vrouwen dan mannen vermoeden dat ze in een noodsituatie kunnen blijven vastzitten in de gordel, vinden meer vrouwen de gordel dragen vooraan een gewoonte, voelen meer vrouwen zich niet op hun gemak als ze de gordel achteraan niet dragen, achten meer vrouwen de gordel ook nodig bij een snelheid van 50km/h en sporen meer vrouwen hun passagiers altijd aan om hun gordel te dragen. Dit laatste aspect varieert ook met de leeftijd van de bestuurders: hoe ouder de bestuurder, hoe vaker hij zijn passagiers altijd vraagt om de gordel om te doen. De resultaten in functie van gewest zijn ambigu: enerzijds zijn er meer bestuurders in Vlaanderen dan in Brussel en Wallonië voor wie de gordel dragen vooraan een gewoonte is, maar anderzijds voelen minder Vlaamse dan Brusselse en Waalse respondenten zich op hun ongemak als ze geen gordel dragen achteraan. Daarnaast spelen ook de kenmerken van de woongemeente een rol: hoe hoger de verstedelijkingsgraad van de woongemeente, hoe positiever men staat ten aanzien van de gordel achteraan. Tot slot blijkt ook de opleidingsgraad samen te hangen met de attitudes ten aanzien van gordeldracht: hoe hoger de opleidingsgraad, hoe beter de kennis betreffende het nut van de gordel, hoe toleranter men staat tegenover het dragen van de gordel en hoe vaker men de passagiers altijd vraagt om hun gordel om te doen.

Bijna alle bestuurders die wel eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren weten dat het gevaarlijk is om kinderen te vervoeren die niet op de correcte manier vastgemaakt zijn, al vinden 10% minder bestuurders het ook noodzakelijk om kinderen bij korte afstanden in het juiste beveiligingssysteem te vervoeren. De meningen hierover blijken wel te variëren naargelang het opleidingsniveau van de bestuurders: hoe hoger de opleidingsgraad, hoe meer men het nodig vindt om kinderen ook bij korte afstanden correct te beveiligen. 9 op 10 bestuurders zeggen dat hun kinderen het gewoon zijn om zich vast te klikken en eenzelfde percentage controleert dit voor het vertrek. Amper de helft van de respondenten vindt de handleiding van de kinderzitjes echter duidelijk. Dit percentage varieert met de leeftijd: de +50 jarigen vinden de gebruiksaanwijzingen vaker onduidelijk dan de 18-49 jarigen.

13.9 Vermoeidheid achter het stuur

9 op 10 bestuurders is op de hoogte van het verhoogde risico op een ongeval als men zich slaperig voelt tijdens het rijden en 7 op 10 beseft dat men dan beter niet zou rijden. Ondanks deze goede risicoperceptie, zegt 2 op 5 bestuurders toch verder te zullen blijven rijden indien men zich vermoeid voelt achter het stuur. Deze attitudes variëren amper naargelang de kenmerken van de bestuurders. Enkel het besef dat men beter niet zou rijden als men zich slaperig voelt is hoger in Vlaanderen dan in Brussel en Wallonië.

13.10 Telefoneren tijdens het rijden

25% van de Belgische bestuurders geeft toe wel eens een sms te versturen tijdens het rijden en 37% beweert af en toe te bellen.

Op vlak van kennis van de aandachtsvermindering (cognitieve afleiding) en risico-inschatting (fysieke afleiding) scoren de automobilisten goed. Men heeft echter de perceptie dat iedereen wel eens telefoneert tijdens het rijden. Ongeveer 8 op 10 bestuurders menen dat alle bestuurders wel eens bellen tijdens het rijden. Bovendien blijkt dat hoe meer kilometers bestuurders gemiddeld per maand op de baan zijn, hoe meer ze de indruk hebben dat bellen tijdens het rijden de sociale norm is. Deze gepercipieerde sociale norm en het gevoel van straffeloosheid dat daar mogelijk uit voortvloeit, maakt het moeilijk om dit gevaarlijk rijgedrag te veranderen.

De kennis betreffende de cognitieve afleiding is beter bij de vrouwen dan bij de mannen: meer vrouwen dan mannen zijn er zich bewust van dat hun aandacht voor het verkeer vermindert wanneer ze telefoneren tijdens het rijden. De kennis van de fysieke afleiding neemt toe met de leeftijd: hoe ouder, hoe beter men het risico van bellen met de gsm in de hand begrijpt. Ten slotte blijkt dat het bestuurders met minder dan 5 jaar rijervaring minder opvalt dat andere bestuurders aan het bellen zijn dan bestuurders met meer dan 5 jaar rijervaring.

14 Appendix – Samenstelling steekproef: kenmerken van de bestuurders

Om een beter zicht te krijgen op de samenstelling van de steekproef, analyseren we eerst een aantal basiskenmerken van de bestuurders zoals geslacht, leeftijd, gewest, opleidingsgraad, beroep en burgerlijke stand. Vervolgens gaan we dieper in op een aantal verkeersgerelateerde kenmerken van de bestuurders, zoals hun blootstelling aan het verkeer (het aantal afgelegde kilometers), rijfrequentie, rijbewijsbezit, rijervaring, autobezit en ongevalervaring.

14.1 Basiskenmerken van de bestuurders

In deze paragraaf wordt de samenstelling van de steekproef bekeken volgens een aantal basiskenmerken van de bestuurders zoals geslacht, leeftijd, gewest, opleidingsgraad, beroep en burgerlijke stand. Bij dit overzicht laten we de verdeling zoals ze is. De steekproef wordt dus niet gewogen naar leeftijd, geslacht en gewest bij het uitvoeren van de analyses. We houden met andere woorden geen rekening met de quota's die de steekproef beïnvloed hebben en die maken dat we niet van een toevalssteekproef kunnen spreken. Deze quota's werden ingevoerd om voldoende respondenten te hebben uit verschillende subgroepen van de bevolking zodat de resultaten representatief zouden zijn voor de volledige populatie van Belgische bestuurders. Tabel 47, Tabel 48 en Tabel 49 geven elk de steekproefverdeling weer volgens de opgelegde quotaverdelingen voor geslacht, leeftijd en gewest.

Tabel 47: Steekproefverdeling naar geslacht (quota)

Geslacht	Aantal	%
Man	772	50,4
Vrouw	761	49,6
Totaal	1533	100,0

Tabel 48: Steekproefverdeling naar leeftijd (quota)

Leeftijdscategorie	Aantal	%
18 tot 29 jaar	300	19,6
30 tot 38 jaar	303	19,8
39 tot 49 jaar	310	20,2
50 tot 62 jaar	314	20,5
63 tot 99 jaar	306	20,0
Totaal	1533	100,0

Tabel 49: Steekproefverdeling naar gewest (quota)

Gewest	Aantal	%
Vlaanderen	522	34,1
Wallonië	509	33,2
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	502	32,7
Totaal	1533	100,0

Als we de verdeling bekijken naar provincie, zien we dat vooral de provincie Luxemburg ondervertegenwoordigd is (Tabel 50). Slechts 30 respondenten werden daar geïnterviewd. Ook in Waals-Brabant, Vlaams-Brabant, Limburg en Namen werden er minder dan 100 respondenten geïnterviewd.

Tabel 50: Steekproefverdeling naar provincie

Provincie	Aantal	%
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	502	32,7
Waals-Brabant	58	3,8
Vlaams-Brabant	82	5,3
Antwerpen	146	9,5
Limburg	70	4,6
Luik	152	9,9
Namen	70	4,6
Henegouwen	199	13,0
Luxemburg	30	2,0
West-Vlaanderen	100	6,5
Oost-Vlaanderen	124	8,1
Totaal	1533	100,0

64% van de respondenten is zelf de voornaamste verantwoordelijke voor het gezinsinkomen (Tabel 51).

Tabel 51: Steekproefverdeling naar Voornaamste Verantwoordelijke voor het gezinsinkomen

Bent u zelf in uw gezin de VVI?	Aantal	%
ja	983	64,1
neen	550	35,9
Totaal	1533	100,0

Meer dan 1000 van de 1533 respondenten (66%) wonen samen of zijn getrouwd (Tabel 52). 1 op 10 is niet getrouwd en woont nog thuis, 1 op 10 niet-gehuwden woont alleen.

Tabel 52: Steekproefverdeling naar burgerlijke stand

Burgerlijke stand	Aantal	%
getrouwd, samenwonend	1014	66,1
gescheiden, niet meer samenwonend	128	8,3
weduwe/weduwnaar	89	5,8
ongehuwd en woont bij ouders / familie	156	10,2
ongehuwd en woont alleen	146	9,5
Totaal	1533	100,0

Tabel 53 geeft een overzicht van het aantal respondenten met (of zonder) kinderen en het aantal kinderen dat men heeft. 1050 respondenten hebben kinderen, in percentages uitgedrukt komt dit neer op 69% van de respondenten. Bijna 30% van de respondenten heeft 2 kinderen.

Tabel 53: Steekproefverdeling naar aantal kinderen

Aantal kinderen	Aantal	%
1	294	19,2
2	451	29,4
3	213	13,9
4	60	3,9
5	23	1,5
6	6	0,4
7	1	0,1
8	1	0,1
9	1	0,1
Totaal	1050	68,5
geen kinderen	483	31,5
Totaal	1533	100,0

We vroegen aan de respondenten van welk type onderwijsinstelling hun hoogste diploma afkomstig is. Tabel 54 geeft de aantallen en de percentages weer. 42% heeft een diploma hoger secundair onderwijs, 24% een hoger niet-universitair en 12% een universitair diploma. Tabel 55 bevat de resultaten van de kruistabel tussen de variabele leeftijd en opleidingsgraad. Indien we de 18 tot 29 jarigen buiten beschouwing laten (omdat een groot deel onder hen nog aan het studeren is), zien we dat hoe ouder de respondent is, hoe lager diens diploma.

Tabel 54: Steekproefverdeling naar opleidingsgraad

Hoogste diploma	Aantal	%
lagere school	105	6,8
lager secundair	227	14,8
hoger secundair	639	41,7
hoger niet-universitair	363	23,7
universitair	187	12,2
Totaal	1521	99,2
weet niet/geen antwoord	12	,8
Totaal	1533	100,0

Tabel 55: Steekproefverdeling naar leeftijd en opleidingsgraad

	Lagere school		Lager secundair		Hoger secundair		Hoger niet-universitair		Universitair		Totaal	
Leeftijdscategorie	**Aantal**	**%**	**Aantal**	**%**	**Aantal**	**%**	**Aantal**	**%**	**Aantal**	**%**	**Aantal**	**%**
18 tot 29 jaar	4	1,4%	36	12,2	154	52,2	70	23,7	31	10,5	295	100,0
30 tot 38 jaar	3	1,0%	35	11,6	114	37,7	100	33,1	50	16,6	302	100,0
39 tot 49 jaar	15	4,9%	43	13,9	131	42,4	81	26,2	39	12,6	309	100,0
50 tot 62 jaar	24	7,7%	47	15,1	137	44,1	67	21,5	36	11,6	311	100,0
63 tot 99 jaar	59	19,4%	66	21,7	103	33,9	45	14,8	31	10,2	304	100,0
Total	105	6,9%	227	14,9	639	42,0	363	23,9	187	12,3	1521	100,0

Uit Tabel 56 blijkt dat 1 op 3 respondenten niet actief is. Uit de detailanalyses van het beroep blijkt dat bij de niet-actieven 285 respondenten gepensioneerd zijn, 99 werkloos en de overigen zijn student, huisman/vrouw of invalide. 37% is bediende en 12% zelfstandige.

Tabel 56: Steekproefverdeling naar huidig beroep respondent

Huidig beroep	Aantal	%
zelfstandige	181	11,8
bediende (publieke of privé)	574	37,4
arbeider	225	14,7
geen beroepsactiviteit (niet-actief)	540	35,2
Totaal	1520	99,2
weet niet/geen antwoord	13	,8
Totaal	1533	100,0

14.2 Verkeersgerelateerde kenmerken van de bestuurders

In deze paragraaf wordt de samenstelling van de steekproef bekeken volgens een aantal kenmerken van de bestuurders die betrekking hebben op hun positie in het verkeer zoals hun blootstelling aan het verkeer (het aantal afgelegde kilometers), rijfrequentie, rijbewijsbezit, rijervaring, autobezit en ongevalervaring. Bij deze analyses worden de gegevens gewogen naar gewest, geslacht en leeftijd om zo representatieve uitspraken te kunnen maken voor de volledige populatie van Belgische bestuurders.

14.2.1 Blootstelling aan het verkeer (aantal afgelegde kilometers)

Een van de voorwaarden om te mogen deelnemen aan de vragenlijst is dat men de afgelopen 6 maanden meer dan 1500 km met de auto moest gereden hebben. Er werd gevraagd het aantal kilometers te schatten dat men de laatste 6 maanden als bestuurder van een wagen afgelegd had. De antwoorden lagen tussen 1500 en 240000 km. Dit laatste cijfer lijkt echter aan de hoge kant. Het zou betekenen dat men gemiddeld 1300 km per dag aflegt. We beslisten daarom een aantal hoge waarden als outliers te beschouwen. We veronderstellen dat het mogelijk is om maximaal gemiddeld 550 km per dag af te leggen. Bijgevolg lieten we 9 antwoorden (schattingen hoger dan 100000 km) weg uit de databank. Na weging blijkt dat de respondenten gemiddeld 8315 km afleggen op 6 maanden. Uit Tabel 57 lezen we af dat een aantal groepen bestuurders meer kilometers afleggen dan anderen. Zo blijkt dat mannen, 30 tot 49 jarigen, Walen (specifiek Waals Brabanders, Henegouwers en Luxemburgers), dagelijkse bestuurders en zelfstandigen veel meer kilometers afleggen dan de rest. Degenen die het afgelopen jaar betrokken waren in een ongeval hebben ook een iets hoger (zij het niet significant) gemiddelde dan de bestuurders die bij geen enkel ongeval betrokken waren.

Als we het gemiddelde cijfer voor de globale populatie (16631 kilometer/jaar) vergelijken met objectieve data, dan lijkt de schatting van de Belgische bestuurder vrij realistisch. De FOD Mobiliteit berekent elk jaar het gemiddeld aantal kilometers dat jaarlijks in België afgelegd wordt door de Belgische personenwagens. De verkeerstellingen van 2008 (DGMVV, 2010) vermelden 15056 km als jaarlijks gemiddeld aantal km per personenwagen (dus geen persoonlijk afgelegde kilometers).

Tot slot vergelijken we in Tabel 57 de gemiddeld afgelegde kilometers per jaar voor 2006 (Silverans, 2009) en 2009. Voor 2006 zijn enkel de gegevens beschikbaar naar geslacht, leeftijd en gewest. Uit de vergelijking blijkt dat de gegevens van 2006 en 2009 vrij goed overeenstemmen. Dit wijst op betrouwbare steekproeven en op het feit dat de bestuurders hun afgelegde kilometers realistisch - of op zijn minst consistent - schatten.

Tabel 57: Zelfgerapporteerd aantal afgelegde kilometers in de afgelopen 6 maanden als bestuurder van een wagen naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, rijfrequentie, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders

Kenmerken	Gemiddeld aantal km afgelopen 6 maanden - 2009	Gemiddeld aantal km afgelopen 12 maanden - 2009	Gemiddeld aantal km afgelopen 12 maanden - 2006
Totaal	8315	16631	
Geslacht (P= 0.0000)*			
man	10070	20139	21372
vrouw	6327	12653	11592
Leeftijdsgroep (P=0.0000) *			
18 tot 29 jaar	8530	17060	18600
30 tot 38 jaar	9814	19628	20400
39 tot 49 jaar	9699	19398	19200
50 tot 62 jaar	8586	17172	16200
63+ jaar	4940	9879	9600
Gewest (P=0.0000)*			
Vlaanderen	7776	15552	16092
Wallonië	9990	19979	19560
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	7163	14327	13236
Provincie (P=0.0003)*			
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	7163	14327	
Waals-Brabant	12255	24509	
Vlaams-Brabant	8353	16705	
Antwerpen	8275	16551	
Limburg	7709	15418	
Luik	9025	18050	
Namen	8782	17564	
Henegouwen	10279	20557	
Luxemburg	11580	23160	
West-Vlaanderen	7206	14411	
Oost-Vlaanderen	7306	14612	
Rijfrequentie (P=0.0000)*			
< 1 keer per week	3076	6152	
1 keer per week	6259	12517	
verschillende keren per week	5009	10018	
dagelijks	9853	19707	
Beroep (P=0.0000)*			
zelfstandige	12192	24385	
bediende	8947	17893	
arbeider	9888	19775	
niet-actief	5656	11312	
Betrokkenheid bij een ongeval het laatste jaar (P=0.1251)			
neen	8091	16182	
ja	9743	19486	
geen antwoord	11696	23392	

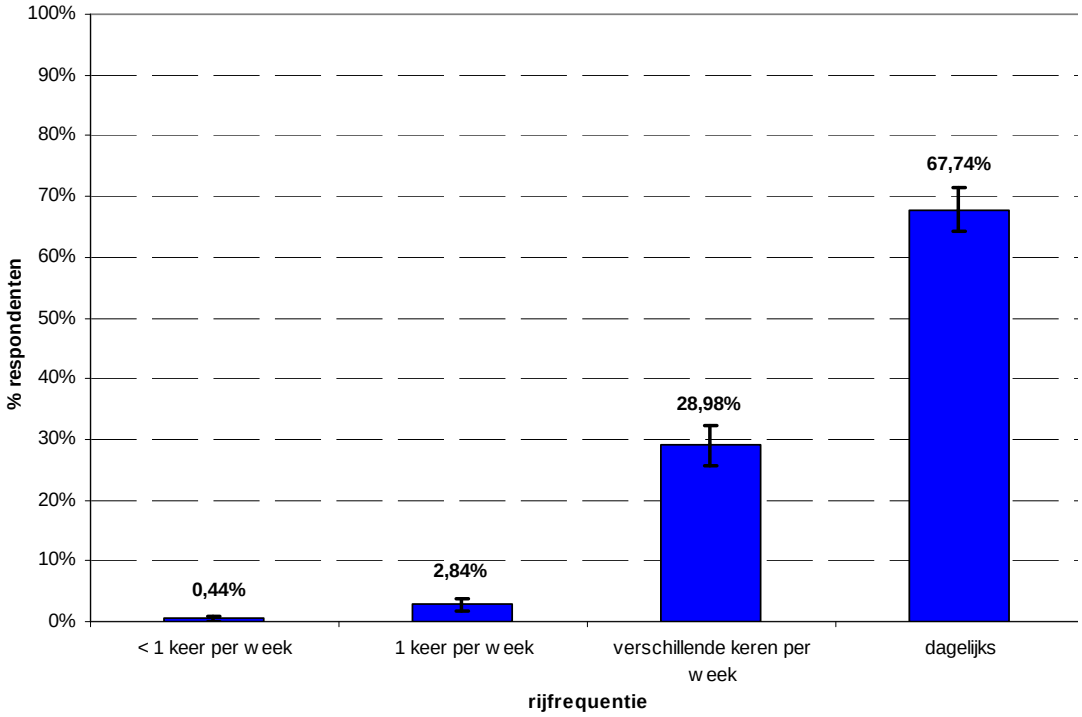
* significant verschil tussen de categorieën van die variabele (P-waarde bij ANOVA/TTEST)

14.2.2 Rijfrequentie

68% van de bestuurders bestuurt dagelijks een wagen (Figuur 59). 29% rijdt verschillende keren per week met de wagen. In totaal rijdt dus bijna 97% zeer frequent met de wagen. Uiteraard is dit deels het gevolg van de voorwaarde om deel te nemen aan het onderzoek:

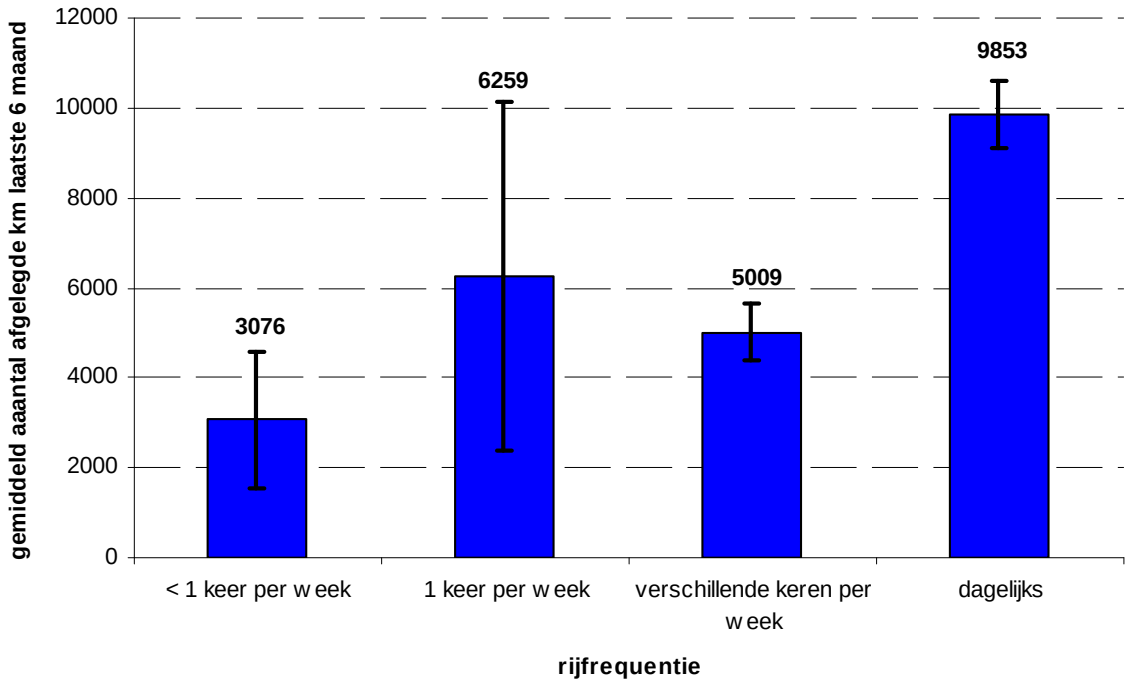
de bevraagde groep bestuurders heeft minstens 1500 km gereden in de afgelopen 6 maanden.

Figuur 59: Zelfverklaarde rijfrequentie van bestuurders in België



Figuur 60 geeft de gemiddeld afgelegde kilometers weer naargelang de rijfrequentie. Logischerwijs zien we dat hoe vaker men rijdt, hoe meer kilometers men afgelegd heeft het laatste half jaar. Bij het lezen van dient er wel rekening mee gehouden te worden dat de groep die minder dan 1 keer per week met de wagen rijdt vrij klein is (dit zijn 10 respondenten ofwel 0,44% van de bestuurders - zie Figuur 59).

Figuur 60: Zelfgerapporteerd aantal afgelegde kilometers in de afgelopen 6 maanden als bestuurder van een wagen naar rijfrequentie van de bestuurders



Tabel 58 geeft een overzicht van een aantal subgroepen van bestuurders in relatie met de frequentie dat men een wagen bestuurt. Op basis van de analyses kunnen we de volgende vaststellingen maken:

- Mannen besturen iets frequenter een wagen dan vrouwen.
- 30 tot 49-jarigen rijden het meest dagelijks, +63-jarigen rijden het minst dagelijks.
- Een hoger (zij het niet significant) percentage Walen dan Vlamingen en Brusselaars rijdt dagelijks; dit geldt ook voor een aantal Waalse provincies (vergelijkbaar met het hoogste aantal afgelegde kilometers – zie Tabel 57).
- De niet-actieve respondenten besturen veel minder vaak een wagen dan respondenten die wel actief zijn in een beroep.
- Bestuurders betrokken in een ongeval (materieel en/of letsel) rijden frequenter dagelijks (80%) dan bestuurders die niet in een ongeval betrokken waren (66%).

Tabel 58: Zelfverklaarde rijfrequentie naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders

Kenmerken	**Hoe vaak bestuur je een wagen?**				
	< 1 keer per week	1 keer per week	≠ keren per week	dagelijks	totaal
Totaal	0,44%	2,84%	28,98%	67,74%	100%
Geslacht (P = 0.0547)(*)					100%
man	0,73%	2,71%	25,99%	70,56%	100%
vrouw	0,11%	2,98%	32,36%	64,55%	100%
Leeftijdsgroep (P = 0.0000)*					100%
18 tot 29 jaar	0,10%	2,24%	25,42%	72,24%	100%
30 tot 38 jaar	0,28%	4,22%	18,31%	77,20%	100%
39 tot 49 jaar	0,59%	1,83%	15,66%	81,92%	100%
50 tot 62 jaar	0,70%	2,03%	30,66%	66,61%	100%
63+ jaar	0,36%	4,14%	54,54%	40,96%	100%
Gewest (P = 0.0800)					100%
Vlaanderen	0,44%	3,14%	31,13%	65,29%	100%
Wallonië	0,19%	1,99%	24,05%	73,78%	100%
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	1,16%	3,22%	28,74%	66,89%	100%
Provincie (P = 0.6656)					100%

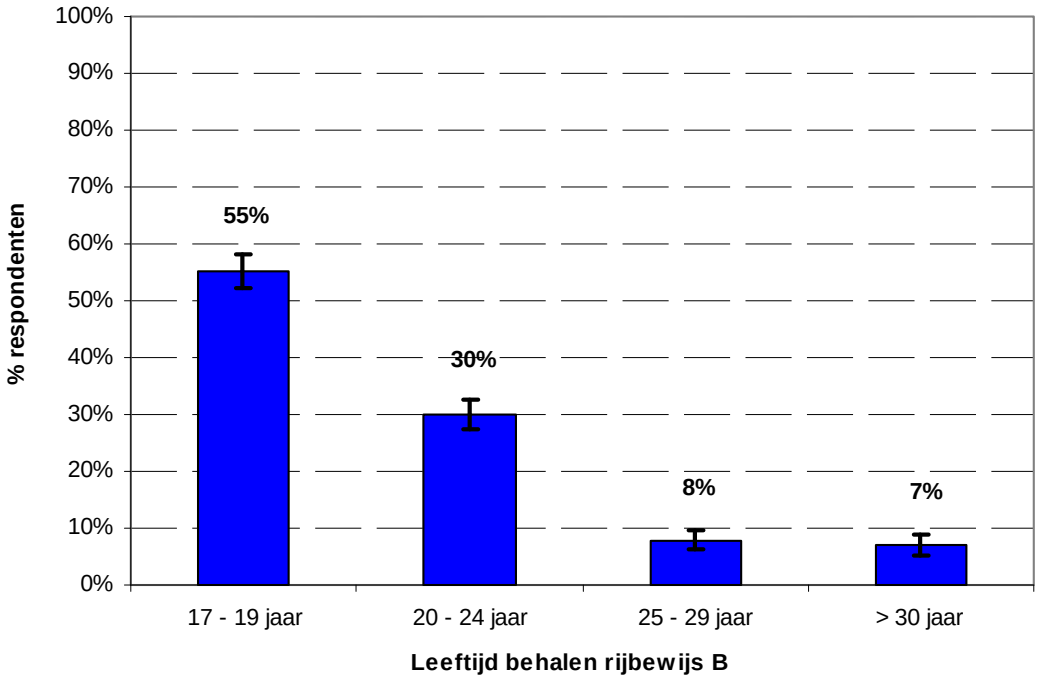
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	1,16%	3,22%	28,74%	66,89%	100%
Waals-Brabant	0,00%	2,11%	18,20%	79,69%	100%
Vlaams-Brabant	0,00%	3,55%	28,46%	67,99%	100%
Antwerpen	0,81%	5,58%	42,07%	51,55%	100%
Limburg	0,00%	0,00%	18,14%	81,86%	100%
Luik	0,62%	1,97%	35,01%	62,39%	100%
Namen	0,00%	3,91%	23,21%	72,87%	100%
Henegouwen	0,00%	1,55%	19,27%	79,17%	100%
Luxemburg	0,00%	0,00%	12,80%	87,20%	100%
West-Vlaanderen	0,00%	1,75%	26,98%	71,27%	100%
Oost-Vlaanderen	0,90%	2,95%	30,86%	65,29%	100%
Beroep (P = 0.0000)*					100%
zelfstandige	0,65%	2,26%	24,48%	72,62%	100%
bediende	0,45%	2,23%	17,26%	80,06%	100%
arbeider	0,00%	1,96%	16,48%	81,56%	100%
niet-actief	0,59%	4,08%	48,21%	47,13%	100%
Betrokkenheid bij een ongeval het laatste jaar (P = 0.0320)*					100%
neen	0,50%	3,18%	30,55%	65,77%	100%
ja	0,00%	0,49%	18,91%	80,61%	100%
geen antwoord	0,00%	0,00%	6,42%	93,58%	100%

* significant verschil tussen de categorieën van die variabele (P-waarde bij chi-kwadraattoets)

14.2.3 Rijbewijsbezit en rijervaring

In de vragenlijst werd aan de respondenten gevraagd om de leeftijd aan te geven die ze (ongeveer) hadden toen ze hun rijbewijs B haalden. De resultaten worden weergegeven in Figuur 61. Meer dan de helft van de respondenten haalde het rijbewijs voor zijn 20ste verjaardag. Bijna 1 op 3 respondenten legde het rijexamen succesvol af op een leeftijd tussen 20 en 24 jaar.

Figuur 61: Zelfverklaarde leeftijd waarop men zijn rijbewijs B haalde bij bestuurders in België



Tabel 59 geeft een overzicht van de mogelijke verbanden tussen de leeftijd waarop men het rijbewijs B haalde en verschillende kenmerken van de respondenten. Uit de analyses kunnen we het volgende concluderen:

- Mannelijke bestuurders behalen hun rijbewijs op jongere leeftijd dan vrouwelijke bestuurders. De gemiddelde leeftijd waarop mannen hun rijbewijs behalen bedraagt 20 jaar tegenover 22 jaar bij de vrouwen.
- Vlaamse chauffeurs behalen jonger hun rijbewijs B dan Waalse en Brusselse bestuurders.
- 9 op 10 chauffeurs die zich dagelijks met de wagen verplaatsen legden het rijexamen succesvol af voor hun 25ste verjaardag.
- Hoe hoger de opleiding, hoe jonger men het rijbewijs haalt (de gemiddelde leeftijd varieert overheen de verschillende opleidingsgraden tussen 20 jaar en 24 jaar).
- 9 op 10 bestuurders met een zelfstandig beroep behaalden hun rijbewijs voor hun 25ste verjaardag. Bestuurders die niet actief op de arbeidsmarkt zijn, waren significant ouder bij het afleggen van hun rijexamen. De gemiddelde leeftijd waarop zij hun rijbewijs B haalden is 22,5 jaar tegenover 19,5 jaar bij de zelfstandige bestuurders.
- Er is geen verband tussen de leeftijd waarop men het rijbewijs haalde en de betrokkenheid bij een ongeval.

Tabel 59: Zelfverklaarde leeftijd waarop men zijn rijbewijs B haalde naar geslacht, gewest, provincie, rijfrequentie, diploma, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders

Kenmerken	**Hoe oud was u ongeveer toen u uw rijbewijs B haalde?**				
	17 - 19 jaar	**20 - 24 jaar**	**25 - 29 jaar**	**> 30 jaar**	**Gemiddelde leeftijd**
Totaal	55,29%	29,88%	7,94%	6,89%	21,0
Geslacht (P = 0.0000)*					
man	65,04%	26,33%	5,08%	3,54%	20,0
vrouw	44,25%	33,90%	11,18%	10,68%	22,1
Gewest (P = 0.0039)*					
Vlaanderen	58,99%	28,12%	6,32%	6,56%	20,7
Wallonië	49,87%	33,34%	9,51%	7,27%	21,4
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	46,41%	31,65%	13,97%	7,97%	21,5
Provincie (P = 0.0800)					
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	46,41%	31,65%	13,97%	7,97%	21,5
Waals-Brabant	58,18%	27,62%	5,59%	8,61%	21,0
Vlaams-Brabant	55,90%	24,52%	11,13%	8,45%	21,6
Antwerpen	56,95%	25,78%	6,87%	10,39%	21,3
Limburg	55,82%	34,13%	4,21%	5,84%	20,4
Luik	47,73%	31,87%	11,83%	8,57%	21,7
Namen	38,53%	41,92%	15,42%	4,13%	21,6
Henegouwen	53,13%	31,70%	7,61%	7,56%	21,4
Luxemburg	50,23%	42,87%	3,55%	3,35%	19,9
West-Vlaanderen	65,57%	26,24%	6,09%	2,10%	19,9
Oost-Vlaanderen	59,93%	31,35%	3,90%	4,82%	20,4
Rijfrequentie (P = 0.0006)*					
< 1 keer per week	79,58%	8,96%	0,00%	11,46%	20,9
1 keer per week	49,63%	25,46%	12,98%	11,93%	22,2
verschillende keren per week	46,59%	30,62%	13,02%	9,78%	21,9
dagelijks	59,09%	29,89%	5,61%	5,41%	20,5
Diploma (P = 0.0000)*					
lagere school	38,33%	26,06%	14,34%	21,28%	24,1
lager secundair	48,20%	30,57%	11,37%	9,86%	21,9
hoger secundair	58,41%	30,52%	7,28%	3,79%	20,5
hoger niet-universitair	55,31%	31,59%	6,29%	6,80%	20,7
universitair	67,44%	23,56%	4,64%	4,36%	20,1
Beroep (P = 0.0000)*					
zelfstandige	75,60%	16,39%	6,73%	1,27%	19,5
bediende	59,28%	31,68%	5,13%	3,91%	20,2
arbeider	58,62%	32,88%	2,79%	5,71%	20,3
niet-actief	44,21%	29,97%	13,64%	12,18%	22,5
Betrokkenheid bij een ongeval het					

laatste jaar (P = 0.4590)					
neen	54,73%	29,81%	8,07%	7,39%	21,1
ja	60,35%	28,61%	7,36%	3,67%	20,1
geen antwoord	46,05%	50,75%	3,21%	0,00%	20,8

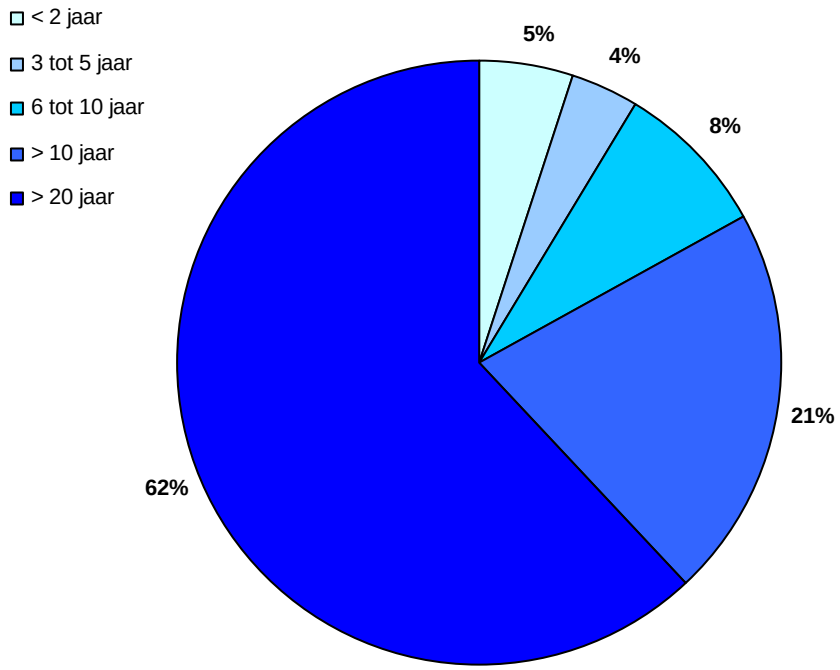
* significant verschil tussen de categorieën van die variabele (P-waarde bij Chikwadraattoets)

Op basis van de leeftijd van de respondenten en de leeftijd waarop men zijn rijbewijs B haalde (zelfgerapporteerde cijfers), berekenen we het aantal jaren dat men met de wagen rijdt. Dit noemen we de theoretische rijervaring. Het is het maximaal aantal jaren dat men ervaring op de baan kan hebben. Indien men zich niet dagelijks op de baan bevindt, zal de werkelijke rijervaring kleiner zijn dan de theoretische rijervaring.

De meerderheid van de bestuurders (62%) rijdt al meer dan 20 jaar (Figuur 62). 1 op 5 bestuurders heeft al 10 tot 20 jaar zijn rijbewijs B in bezit, en een gelijkaardig aandeel respondenten rijdt minder dan 10 jaar met een wagen. Tabel 60 vat de analyses samen waarbij nagegaan wordt of ervaren chauffeurs andere kenmerken hebben dan minder ervaren chauffeurs. Leeftijd werd omwille van de logische correlatie met rijervaring niet opgenomen in de tabel. Opmerkelijk is dat er geen (significant) verschil is tussen mannen en vrouwen, naargelang gewest en tussen de provincies. Wel stellen we vast dat:

- Dagelijkse bestuurders bezitten hun rijbewijs het minst lang (gemiddeld 24 jaar). Hoe langer men het rijbewijs B in bezit heeft, hoe minder frequent men achter het stuur kruipt. Dit heeft uiteraard ook te maken met de leeftijd en de activiteitsgraad van de bestuurders.
- Bij de actieve bevolking hebben de zelfstandigen hun rijbewijs B gemiddeld langer in hun bezit (dit bleek ook uit Tabel 59). De niet-actieven bezitten hun rijbewijs gemiddeld het langst. De verklaring hiervoor is het grote aandeel gepensioneerden in deze groep.
- Respondenten die betrokken waren bij een ongeval in de laatste 12 maanden hebben iets minder lang hun rijbewijs B (gemiddeld 23 jaar tegenover gemiddeld 27 jaar bij de respondenten die niet betrokken waren in een ongeval).

Figuur 62: Theoretische rijervaring van de bestuurders in België



Tabel 60: Theoretische rijervaring naar geslacht, gewest, provincie, rijfrequentie, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders

Kenmerken	Aantal jaren dat men een rijbewijs B in bezit heeft?					
	< 2 jaar	3 tot 5 jaar	6 tot 10 jaar	> 10 jaar	> 20 jaar	Gemiddeld aantal jaren
Totaal	5,07%	3,59%	8,40%	20,88%	62,06%	26,8
Geslacht (P = 0.1578)						
man	5,61%	4,05%	6,71%	20,42%	63,22%	27,6
vrouw	4,47%	3,07%	10,31%	21,41%	60,75%	25,9
Gewest (P = 0.9134)						
Vlaanderen	4,72%	3,75%	8,29%	20,84%	62,40%	26,7
Wallonië	6,13%	3,36%	8,79%	21,20%	60,52%	26,1
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	4,43%	3,20%	7,99%	20,27%	64,11%	28,8
Provincie (P = 0.6102)						
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	4,43%	3,20%	7,99%	20,27%	64,11%	28,8
Waals-Brabant	5,28%	2,64%	9,69%	19,67%	62,72%	29,2
Vlaams-Brabant	5,83%	4,10%	11,50%	18,17%	60,40%	25,4
Antwerpen	5,35%	1,67%	6,63%	23,97%	62,38%	28,5
Limburg	2,41%	3,42%	6,88%	16,32%	70,97%	28,2
Luik	6,56%	2,34%	7,13%	18,85%	65,12%	29,5
Namen	4,42%	4,04%	8,83%	11,70%	71,02%	27,6
Henegouwen	6,70%	4,59%	10,69%	23,75%	54,27%	22,7
Luxemburg	5,94%	0,00%	2,39%	42,80%	48,87%	22,9
West-Vlaanderen	4,72%	6,29%	6,29%	20,53%	62,17%	25,4
Oost-Vlaanderen	4,57%	4,09%	10,60%	21,78%	58,96%	25,9
Rijfrequentie (P = 0.0005)*						
< 1 keer per week	3,21%	0,00%	0,00%	11,09%	85,69%	32,6
1 keer per week	10,11%	0,25%	11,18%	20,37%	58,10%	27,1
verschillende keren per week	6,63%	2,88%	5,39%	12,80%	72,30%	32,0
dagelijks	4,21%	4,06%	9,62%	24,42%	57,69%	24,5
Beroep (P = 0.0000)*						
zelfstandige	1,15%	0,98%	4,49%	2,25%	70,87%	27,0
bediende	4,29%	4,29%	12,37%	28,93%	50,12%	21,5
arbeider	2,22%	6,65%	11,50%	34,92%	44,71%	20,4
niet-actief	8,39%	2,18%	4,09%	5,73%	79,61%	35,0
Betrokkenheid bij een ongeval het laatste jaar (P = 0.0120)*						
neen	4,68%	3,06%	8,22%	20,15%	63,89%	27,3
ja	7,61%	6,55%	9,41%	26,75%	49,68%	23,3
geen antwoord	10,09%	16,50%	12,76%	17,48%	43,18%	18,9

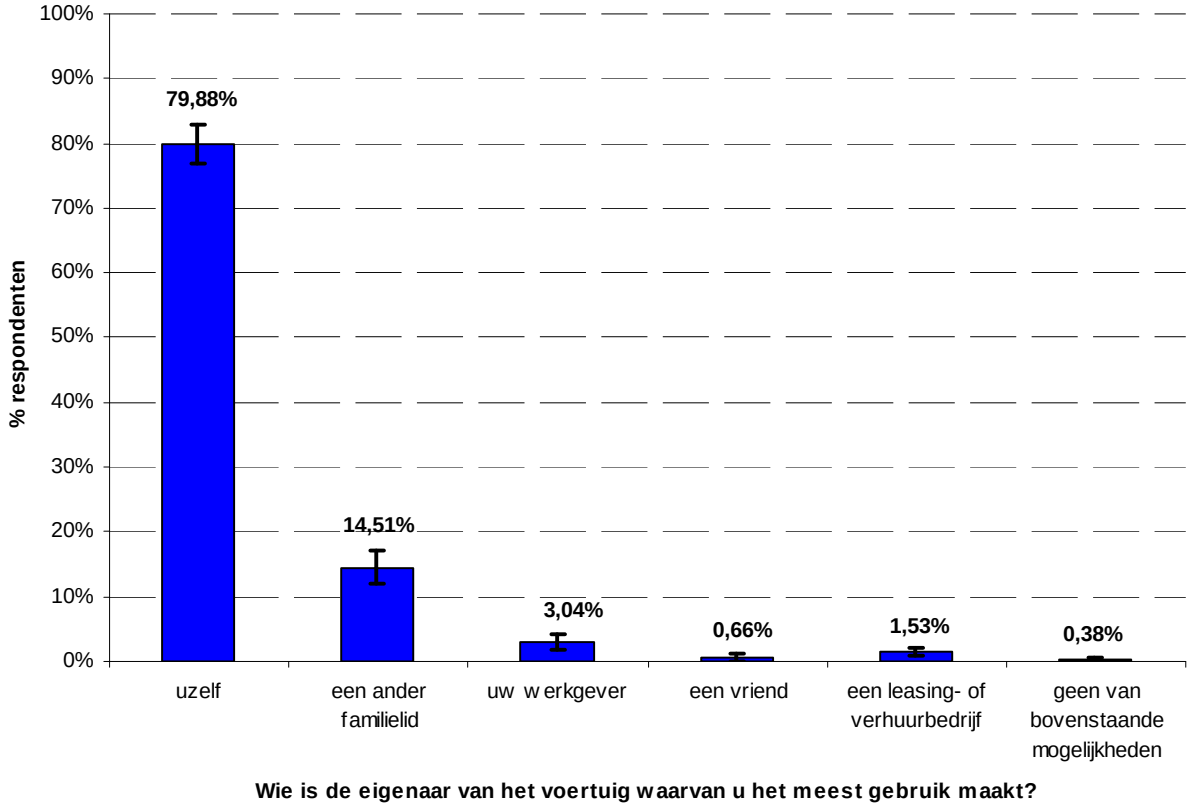
* significant verschil tussen de categorieën van die variabele (P-waarde bij Chikwadraattoets)

14.2.4 Autobezit

Een volgend gegeven is het autobezit (Figuur 63). 80% van de bestuurders verklaart zelf eigenaar te zijn van het voertuig waarvan men het meest gebruik maakt. 15% vermeldt een ander familielid als eigenaar. Op basis van de zelfverklaarde gegevens kunnen we dus besluiten dat 95% van de ondervraagde families minstens 1 eigen wagen in bezit heeft. Slechts 5% rijdt meestal met een auto die eigendom is van de werkgever (3%) of van een leasingbedrijf (2%).

Tabel 61 geeft een overzicht van de kruising met het beroep van de bestuurder. Uit de tabel kunnen we een aantal inconsistenties aflezen, zoals 0,51% zelfstandigen die beweren dat de wagen die zij gebruiken eigendom is van hun werkgever. Het zou dus kunnen dat men de antwoordmogelijkheden niet helemaal juist begrepen heeft. Het is dan ook aangewezen om in de volgende attitudemeting meer vragen te stellen over het autobezit van de respondenten, bijvoorbeeld naar het aantal auto's per gezin.

Figuur 63: Zelfverklaard autobezit bij bestuurders in België



Tabel 61: Zelfverklaard autobezit naar beroep van de bestuurders

	uzelf	andere familielid	werkgever	vriend	leasing/ verhuur-bedrijf	andere mogelijk-heid	Totaal
Beroep (P = 0.0000)*							
zelfstandige	86,28%	9,80%	0,51%	0,00%	2,59%	0,82%	86,28%
bediende	79,87%	11,84%	4,97%	0,42%	2,60%	0,30%	79,87%
arbeider	85,63%	6,04%	6,93%	0,68%	0,71%	0,00%	85,63%
niet-actief	75,05%	22,78%	0,00%	1,09%	0,56%	0,52%	75,05%

* significant verschil

Omdat het percentage bedrijfswagens nogal laag leek, vergeleken we dit resultaat met de cijfers van het Federaal Planbureau (www.plan.be). Deze cijfers werden gebruikt in het statistiekenrapport 2008 (Casteels et al, 2010). Uit de cijfers van het personenwagenpark volgens eigenaar van de auto blijkt dat 14% rijdt met een bedrijfswagen. We kunnen dus concluderen dat de eigenaars van een bedrijfswagen ondervertegenwoordigd zijn in de attitudemeting van 2009.

14.2.5 Ongevalervaring

Net zoals in de vorige edities werd er gevraagd naar het aantal verkeersongevallen dat men gehad heeft de voorbije 12 maanden. In de vragenlijst werd er een onderscheid gemaakt tussen ongevallen met alleen materiële schade en ongevallen met doden of gewonden. Op basis van de gegeven antwoorden herschaalden we de aantallen naar 'ja' (ongeval meegemaakt) of 'neen' (geen ongeval meegemaakt) onafhankelijk van het precieze aantal ongevallen en het type ongevallen.

Om de ervaring met ongevallen bij de Belgische bestuurders te schetsen, bekijken we de zelfgerapporteerde ongevallen op 2 manieren: enerzijds het percentage respondenten dat al dan niet betrokken was bij een ongeval in het afgelopen jaar (ongevalbetrokkenheid), anderzijds het totaal aantal ongevallen per 100 000 km (ongevalrisico).

In eerste instantie werd de ongevalbetrokkenheid berekend voor de 2 verschillende types ongevallen waarin de Belgische bestuurders betrokken waren. Vervolgens berekenden we de som van alle ongevallen (met enkel materiële schade en met letselongevallen) voor elke respondent, zodat het mogelijk is om een idee te krijgen van de ongevalbetrokkenheid onafhankelijk van de ernst van de consequenties.

11,3% van de respondenten beweert in de laatste 12 maanden een ongeval gehad te hebben met alleen materiële schade (BI van 9,3% tot 13,2%, St.Err. = 1,00%). 0,8% van de respondenten had in de voorbije 12 maanden een ongeval met gewonden of doden (BI van 0,3% tot 1,4%, St.Err. = 1,2%)[5]. Om bij verdere analyses een onderscheid te maken tussen bestuurders die het laatste jaar een ongeluk gehad hebben en bestuurders die geen ongeluk gehad hebben, hercodeerden we beide variabelen tot één variabele. Zodoende blijkt dat bijna 12% van de Belgische bestuurders betrokken is geweest in 1 of meerdere ongevallen (materiële schade en/of letselongeval) gedurende de afgelopen 12 maanden. Absoluut komt dit overeen met 197 respondenten die verklaren een ongeval gehad te hebben. 11 van deze respondenten waren betrokken bij een ongeval met doden en/of gewonden.

We kunnen deze resultaten vergelijken met de cijfers uit het statistiekenrapport 2008 (Casteels et al, 2010). In 2008 bedraagt de schadefrequentie 7,00%. Dit wil zeggen dat op 100 verzekerde wagens er gemiddeld 7 schadegevallen voorvielen waarbij het verzekerde voertuig in fout was of gedeeltelijk in fout was. Het is logisch dat het zelfgerapporteerde aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade hoger ligt, omdat dit ook de schadegevallen impliceert waarbij men zelf niet in fout was. De schadefrequentie van de schadegevallen met lichamelijke schade bedraagt in 2008 0,70%.

Tabel 62 vat de analyses samen waarbij gezocht werd naar verschillen in kenmerken van de bestuurders naargelang hun ongevalervaring. De kleine aantallen (ongevallen) maken het vaak onmogelijk om met (statistische) zekerheid significante verschillen te detecteren. We kunnen wel constateren dat:

- Mannen zijn iets meer betrokken in ongevallen dan vrouwen.
- Meer 18 tot 38 jarigen dan oudere bestuurders zijn betrokken bij een ongeval.
- De woonplaats (gewest/provincie) speelt geen rol bij het al dan niet betrokken zijn bij een ongeval.
- Dagelijkse bestuurders zijn het vaakst betrokken in een ongeval.

Tabel 62: Ongevalbetrokkenheid in de laatste 12 maanden naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, rijfrequentie en beroep van de bestuurders

Kenmerken	**Betrokkenheid bij een ongeval in de laatste 12 maanden**	
	Neen	**Ja**
Totaal	88,46%	11,54%
Geslacht (P = 0.0546)(*)		
man	86,81%	13,19%
vrouw	90,33%	9,67%
Leeftijdsgroep (P = 0.0220)*		
18 tot 29 jaar	83,41%	16,59%
30 tot 38 jaar	84,02%	15,98%
39 tot 49 jaar	88,54%	11,46%
50 tot 62 jaar	92,39%	7,61%

[5] In 2006 lagen deze percentages op 10% voor materiële ongevallen en op 0,7% voor letselongevallen. Het is uiteraard niet de bedoeling om de evolutie van de ongevalfrequentie te evalueren op basis van attitudemetingen. Deze cijfers tonen echter wel aan dat in beide enquêtes vergelijkbare percentages bekomen werden.

63+ jaar	91,26%	8,74%
Gewest (P = 0.2116)		
Vlaanderen	89,11%	10,89%
Wallonië	88,49%	11,51%
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	84,21%	15,79%
Provincie (P = 0.3902)		
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	84,21%	15,79%
Waals-Brabant	83,92%	16,08%
Vlaams-Brabant	86,86%	13,14%
Antwerpen	86,72%	13,28%
Limburg	86,49%	13,51%
Luik	86,94%	13,06%
Namen	90,73%	9,27%
Henegouwen	90,35%	9,65%
Luxemburg	88,08%	11,92%
West-Vlaanderen	93,26%	6,74%
Oost-Vlaanderen	91,52%	8,48%
Rijfrequentie (P = 0.0035)*		
< 1 keer per week	100,00%	0,00%
1 keer per week	98,05%	1,95%
verschillende keren per week	92,53%	7,47%
dagelijks	86,22%	13,78%
Beroep (P = 0.7033)		
zelfstandige	86,60%	13,40%
bediende	89,16%	10,84%
arbeider	86,67%	13,33%
niet-actief	89,14%	10,86%

* significant verschil tussen de categorieën van die variabele (P-waarde bij chikwadraattoets)

De invloed van een aantal kenmerken van de bestuurders op de ongevalbetrokkenheid wordt logischerwijze mee bepaald door hun rijfrequentie. Hoe meer men deelneemt aan het verkeer, hoe groter het risico om in een ongeval betrokken te geraken. Daarom delen we het totaal aantal ongevallen tijdens de afgelopen 12 maanden door het totaal aantal afgelegde kilometers in de laatste 12 maanden. Om dit getal begrijpelijker te maken, vermenigvuldigen we het met 100 000 om zo het aantal ongevallen per 100 000 km te bekomen. Het resultaat noemt men het ongevalrisico.

We maken een onderscheid tussen het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade, het aantal letselongevallen en de som van beide types ongevallen. In totaal rapporteerden 197 respondenten 249 ongevallen, waarvan 11 letselongevallen. Tabel 63 geeft een overzicht van de berekeningen. Door het ontbreken van een aantal schattingen van het aantal afgelegde kilometers in combinatie met ontbrekende antwoorden met betrekking tot het aantal ongevallen, ligt het totaal aantal respondenten in Tabel 63 iets lager dan 1533.

Tabel 63: Ongevalbetrokkenheid en ongevalrisico bij bestuurders in België

Type ongevallen	Aantal respondenten betrokken bij een ongeval	Totaal aantal respondenten	% betrokken bij een ongeval	Absoluut aantal ongevallen (som)	Ongevallen per 100 000 km
Uitsluitend materiële schade	194	1511	11,03%	238	0,96
Letsel (doden/gewonden)	11	1506	0,8%	11	0,04
Totaal	197	1510	11,54%	249	1,01

Tabel 64 geeft een overzicht van het ongevalrisico op basis van de zelfgerapporteerde ongevallen en het aantal afgelegde kilometers voor de verschillende subgroepen van bestuurders. Het blijkt dat:

- Als we rekening houden met het aantal afgelegde kilometers zien we dat vrouwen meer kans hebben dan mannen om betrokken te geraken in een ongeval (1,05 ongevallen per 100 000 km bij de vrouwen tegenover 0,98 ongevallen bij de mannen).

- Het aantal ongevallen per 100 000 km daalt met de leeftijd (van 1,66 ongevallen bij de groep 18-29 jarigen tot 0,53 ongevallen bij de groep 50-62 jarigen) om bij de bestuurders ouder dan 63 jaar terug toe nemen naar 0,92 ongevallen per 100 000 km. Voor de letselongevallen zien we een gelijkaardige evolutie.
- In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest rapporteren de respondenten in verhouding dubbel zo veel ongevallen per 100 000 km dan in de andere 2 gewesten (1,6 ongevallen tegenover 0,8 in Vlaanderen en 0,76 in Wallonië). Voor de letselongevallen zien we in Vlaanderen het hoogste aantal.
- Vlaams en Waals Brabant scoren zowel op vlak van alle ongevallen, als op vlak van letselongevallen hoog. Hoewel het totaal aantal ongevallen in West-Vlaanderen lager ligt dan in de andere provincies, zien we een vrij hoog cijfer voor letselongevallen in West-Vlaanderen.
- Een duidelijk verband zien we tussen het aantal ongevallen per 100 000 afgelegde km en de urbanisatiegraad: hoe hoger de verstedelijkingsgraad van de woonomgeving, hoe hoger het risico op een ongeval.
- Hoe minder rijervaring, hoe meer ongevallen per 100 000 km men in het afgelopen jaar had. Deze resultaten duiden op een temperend effect van ervaring (op basis van het aantal jaren rijbewijsbezit) op het ongevalrisico.
- Hoe minder kilometers men aflegt per maand, hoe groter de kans is per afgelegde kilometer om in een ongeval betrokken te geraken. Het risico op een letselongeval neemt vanaf een bepaald aantal afgelegde kilometers (meer dan 2000 km per maand) weer toe.
- Als we rekening houden met het aantal afgelegde kilometers zien we dat niet-actieven de grootste kans hebben om betrokken te geraken in een ongeval (1,35 ongevallen per 100 000 km.
- Hoe hoger de opleidingsgraad, hoe kleiner het risico is op een ongeval per 100 000 afgelegde kilometers.

Tabel 64: Ongevalrisico per 100 000 afgelegde kilometers naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, urbanisatiegraad van de woonplaats, rijervaring, blootstelling aan het verkeer, beroep en opleidingsgraad van de bestuurders

Kenmerken	Ongevalrisico per 100 000 afgelegde km	
	Alle ongevallen	Letselongevallen
Totaal	1,01	0,04
Geslacht		
man	0,98	0,05
vrouw	1,05	0,03
Leeftijdsgroep		
18 tot 29 jaar	1,66	0,06
30 tot 38 jaar	1,13	0,05
39 tot 49 jaar	0,84	0,03
50 tot 62 jaar	0,53	0,02
63+ jaar	0,92	0,06
Gewest		
Vlaanderen	0,80	0,06
Wallonië	0,76	0,03
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	1,60	0,04
Provincie		
Brussel Hoofdstedelijk Gewest	1,60	0,04
Waals-Brabant	1,09	0,07
Vlaams-Brabant	1,05	0,15
Antwerpen	0,87	0,04
Limburg	0,85	0,09
Luik	0,93	0,04
Namen	0,59	0,00
Henegouwen	0,56	0,03
Luxemburg	0,88	0,00
West-Vlaanderen	0,49	0,07
Oost-Vlaanderen	0,73	0,00
Urbanisatiegraad woonplaats		

urbaan agglomeratie	1,18	0,04
urbaan banlieue	0,99	0,00
ruraal	0,75	0,06
Rijervaring (theoretisch)		
0 tot 2 jaar	2,78	0,06
3 tot 5 jaar	1,42	0,08
6 tot 10 jaar	0,82	0,03
> 10 jaar	1,20	0,07
> 20 jaar	0,70	0,03
Afgelegde kilometers per maand		
250-500	3,16	0,11
501-1000	1,09	0,07
1001-1500	1,13	0,03
1501-2000	0,98	0,00
2001-2500	1,02	0,07
> 2501	0,40	0,04
Beroep		
zelfstandige	0,91	0,00
bediende	0,83	0,02
arbeider	1,05	0,11
niet-actief	1,35	0,06
Opleiding		
lagere school	1,18	0,14
lager secundair	1,51	0,10
hoger secundair	1,00	0,04
hoger niet-universitair	0,78	0,00
universitair	0,78	0,03

15 Appendix – Urbanisatiegraad van de woongemeenten

De stadsgewesten spelen een belangrijke structurerende rol in de Belgische ruimte door hun concentratie aan economische activiteiten en de fluxen van pendel die ze induceren. Omwille van hun dynamiek worden ze om de tien jaar herzien en bestudeerd op basis van de gegevens die vrijkomen uit de volkstelling of nu uit de Sociaaleconomische enquête van 2001 (Luyten & Van Hecke, 2007). De indeling van de gemeenten naargelang de verstedelijkingsgraad van de woongemeente in de attitudemeting van 2009 is gebaseerd op deze afbakening.

De verstedelijking van de gemeentes op pendelafstand van de grote tewerkstellingspolen nam in de naoorlogse jaren in die mate toe dat de stad uitdeinde tot een zogenaamde "regionale stedelijkheid". De stedelijke functies en relaties en bijgevolg de morfologie worden uitgespreid over een groter gebied; de stad wordt een sociaal-ruimtelijk en functioneel systeem werkzaam in een ruimere omgeving. Hoewel deze stadsgewesten als uiterst dynamisch werden beschouwd en het vastleggen van een statische grens hiervoor principieel verworpen wordt, werd een begrenzing als technische momentopname meer en meer wenselijk voor zowel wetenschappelijk werk als voor beleidsdocumenten (Luyten & Van Hecke, 2007, p.2).

Het 'stadsgewest' bestaat uit verschillende geledingen die elk hun eigen kenmerken hebben en die onderling sterke relaties hebben. In de attitudemeting van 2009 werden de gemeenten ingedeeld in 3 groepen: agglomeratie (stedelijk), banlieue (stedelijk) en forensenwoonzone (landelijk). Figuur 64 geeft de kaart weer van België met de indeling van de gemeenten in stadsgewesten. Hieronder staan de definities (cf. Luyten & Van Hecke, 2007, pp.3-4):

- Stedelijke woonkern (of morfologische agglomeratie). De stedelijke woonkern omvat de kernstad en de stadsrand. Het is het landschapsdeel dat aaneensluitend bebouwd is met huizen, openbare gebouwen, industriële en handelsuitrustingen, met inbegrip van de tussenliggende verkeerswegen, parken, sportterreinen enz. De stedelijke woonkern wordt begrensd door een zone bestaande uit landbouwgrond, bossen, braakliggende en woeste gronden en verspreide bewoning.

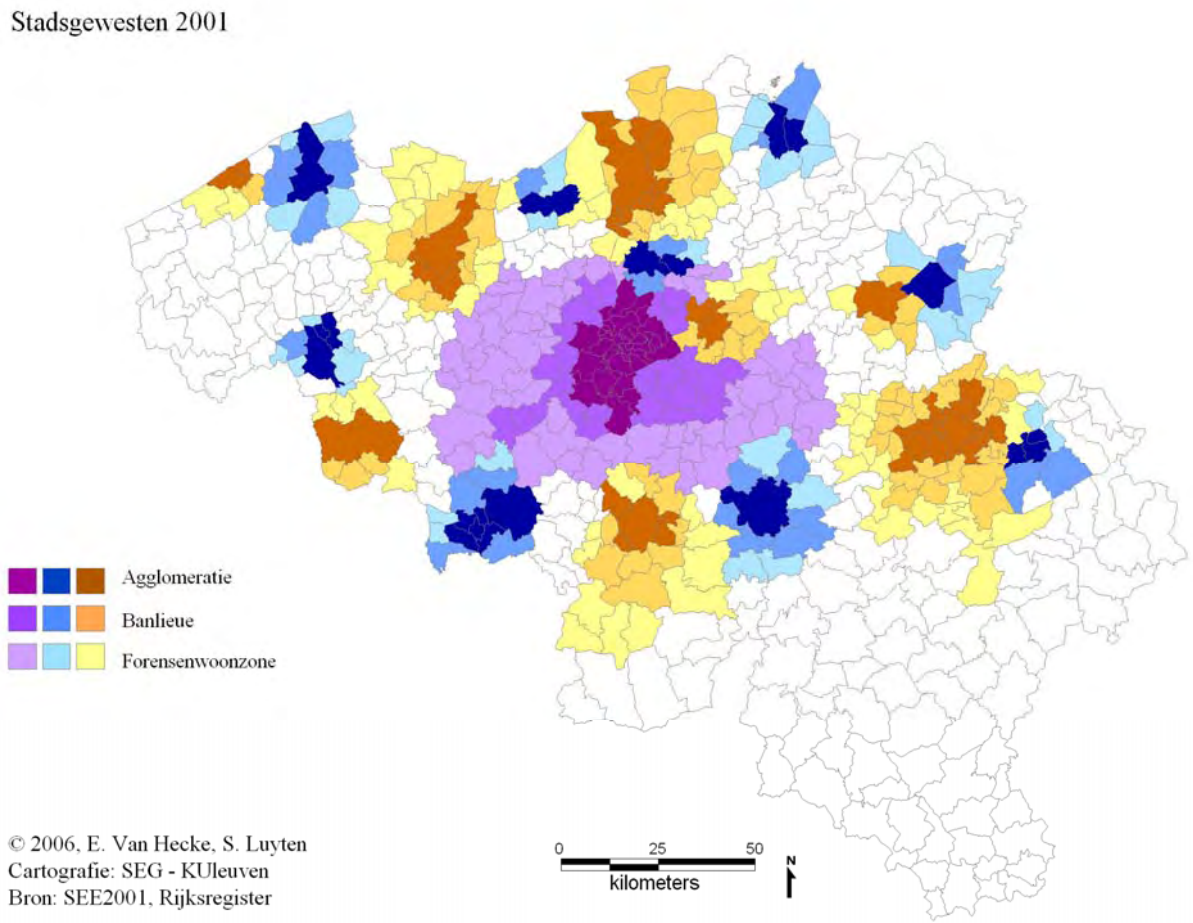
- (Geoperationaliseerde) Agglomeratie. De agglomeratie bekomt men door de stedelijke woonkern aan te passen aan de gemeentegrenzen. Hiervoor berekent men het relatief aandeel van de inwoners van een gemeente die in een woonkern wonen, ten overstaan van het totaal aantal inwoners van de gemeente. De gemeente wordt bij de agglomeratie opgenomen indien dit aandeel meer dan 50 % bedraagt.

- Banlieue. De banlieue sluit aan bij de agglomeratie. Het is de buitenste zone van de stad. De bevolkingsontwikkeling wordt er in belangrijke mate door suburbanisatie vanuit het centrum bepaald. Morfologisch worden zowel het wonen als de bedrijven en instellingen in de banlieue gekenmerkt door een extensieve vorm van bodemgebruik. Morfologisch doet de banlieue landelijk aan, functioneel is ze stedelijk.

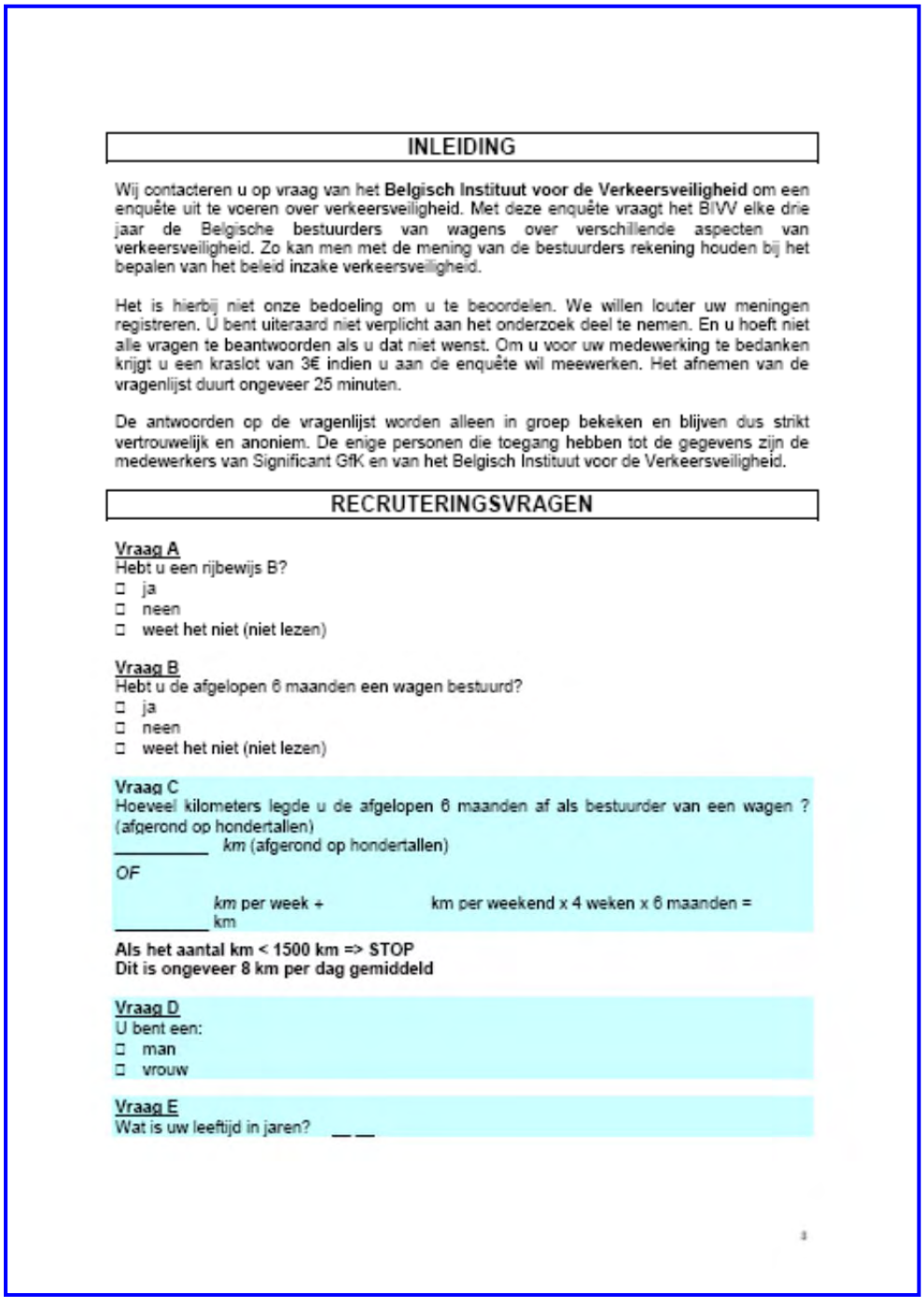
- Forensenwoonzone. De forensenwoonzone is de zone die aansluit bij het stadsgewest door een sterke ontwikkeling van de autochtone pendel. Deze zone is voor een belangrijk deel van de werkgelegenheid op het stadsgewest aangewezen.

Meer informatie is terug te vinden in de publicatie van Luyten en Van Hecke (2007).

Figuur 64: Belgische stadsgewesten 2001



16 Appendix – Vragenlijst



INLEIDING

Wij contacteren u op vraag van het **Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid** om een enquête uit te voeren over verkeersveiligheid. Met deze enquête vraagt het BIVV elke drie jaar de Belgische bestuurders van wagens 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 u hoeft niet alle vragen te beantwoorden als u dat niet wenst. Om u voor uw medewerking te bedanken krijgt u een kraslot van 3€ indien u aan de enquête wil meewerken. Het afnemen van de vragenlijst duurt ongeveer 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 GfK en van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

RECRUTERINGSVRAGEN

Vraag A
Hebt u een rijbewijs B?
- ☐ ja
- ☐ neen
- ☐ weet het niet (niet lezen)

Vraag B
Hebt u de afgelopen 6 maanden een wagen bestuurd?
- ☐ ja
- ☐ neen
- ☐ weet het niet (niet lezen)

Vraag C
Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen ? (afgerond op hondertallen)
_____ *km* (afgerond op hondertallen)

OF

_____ *km* per week + km per weekend x 4 weken x 6 maanden = _____ km

Als het aantal km < 1500 km => STOP
Dit is ongeveer 8 km per dag gemiddeld

Vraag D
U bent een:
- ☐ man
- ☐ vrouw

Vraag E
Wat is uw leeftijd in jaren? __ __

Vraag F
Wat is uw postcode? __ __ __ __

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 1:
Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent.

(items in vaste volgorde aanbieden)	Zeer bezorgd	Redelijk bezorgd	Weinig bezorgd	Helemaal niet bezorgd	*WHN/GA (niet lezen)*
Criminaliteit	☐	☐	☐	☐	☐
Milieuvervuiling	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeersongevallen	☐	☐	☐	☐	☐
Kwaliteit van gezondheidszorg	☐	☐	☐	☐	☐
Fileprobleem	☐	☐	☐	☐	☐
Werkloosheid	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 2
Hoe aanvaardbaar of niet aanvaardbaar vindt u ***persoonlijk*** het volgende gedrag van mensen? U kan antwoorden met een cijfer van 1 tot 5, waarbij 1 betekent "Onaanvaardbaar" en 5 betekent "Aanvaardbaar". De tussenliggende cijfers kan u gebruiken om uw antwoord te nuanceren

(Rotatie van de items)	Onaanvaardbaar				Aanvaardbaar	*WHN (niet lezen)*
Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
140km/h rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden onder invloed van cannabis	☐	☐	☐	☐	☐	☐
70km/h rijden in de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verdemijden wanneer men te moe is	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden na het nemen van drugs	☐	☐	☐	☐	☐	☐
50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden zonder verzekering	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeerd parkeren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geen gordel dragen achteraan in de auto	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Geen gordel dragen vooraan in de auto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel…) vervoeren in de auto	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 3
In welke mate gaat u akkoord met volgende stellingen?

(Rotatie van de items)	Niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN (niet lezen)*
Bestuurders die (al meer dan 1 keer) betrapt zijn op alcohol achter het stuur, worden verplicht om een alcoholslot (F6) te installeren.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Snelheidsovertredingen zouden strenger moeten bestraft worden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Straffen voor rijden onder invloed (alcohol en/of drugs) zouden veel strenger moeten zijn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Men zou een puntensysteem voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) invoeren bij beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs).	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een 10-jaarlijkse medische keuring voor mensen met een rijbewijs.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

F6 : Een alcoholslot is een toestel dat de startmotor van de wagen uitschakelt totdat de bestuurder een alcoholvrije ademtest heeft afgelegd. Men kan met andere woorden niet starten zonder eerst een geslaagde blaasproef te doen.

Vraag 4:
Als u denkt aan uw ervaringen als **passagier** in een wagen, heeft u één van volgende zaken gedaan in de laatste 3 jaar?

(Rotatie van de items)	Ja	Nee	*WHN/N VT (niet lezen)*
Aan de chauffeur gevraagd om wat trager te rijden.			
De chauffeur aangemoedigd om sneller te rijden.			
U onveilig gevoeld omwille van de snelheid waarmee de chauffeur reed.			
Geweigerd om met een chauffeur mee te rijden omdat je dacht dat hij onder invloed van alcohol en/of drugs was.			
Meerijden met een chauffeur die vermoedelijk onder invloed van alcohol en/of drugs was.			

U onveilig gevoeld omdat de bestuurder aan het telefoneren was met zijn gsm.			
U onveilig gevoeld omdat de bestuurder vermoeid was.			

Vraag 5:
Denk aan uw ervaringen **als bestuurder** van een voertuig tijdens een typische autorit. Hoe vaak doet u elk van volgende zaken?

(Rotatie van de items)	nooit	zelden	vaak	altijd	*WHN/NVT (niet lezen)*
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐
70km/h rijden in de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐	☐
Niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeerd parkeren	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 6:
In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen. Met andere woorden, hoeveel ongevallen op 100 ongevallen hebben volgende factoren als oorzaak. Bv. 30 ongevallen = 30 op 100 ongevallen.

Factoren: GEEN ROTATIE	Aantal ongevallen op 100	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*
Vermoeidheid achter het stuur			
Rijden onder invloed van alcohol			
Te weinig afstand tot voorganger			
Te hoge snelheid			
Gebruik van medicijnen en rijden			
Gebruik van drugs en rijden			
Slecht onderhouden wegen			
Slechte weginrichting			
Niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden			
Opstoppingen / Files			
Slechte weersomstandigheden			
Technische tekortkoming			
Agressieve rijstijl			
Onoplettendheid			
Onvoldoende opleiding			

Vraag 7:
Wat denkt u van de regels en straffen die zijn vastgelegd voor elk van de volgende thema's? Kunt u mij zeggen op welke thema's (één of meerdere) de volgende zinnen van toepassing zijn?

(in toevallige volgorde)		Ja	Neen	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*
De regels zouden strenger moeten zijn	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐
De regels zijn onmogelijk te respecteren	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐

De regels zijn onduidelijk	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐
De regels worden onvoldoende gehandhaafd	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐
De straffen zijn te zwaar	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐

B. Rijden onder invloed van alcohol

Vraag 8
Hebt u de indruk dat het laatste jaar, het aantal ademtesten uitgevoerd door de politie is…
☐ toegenomen
☐ hetzelfde gebleven
☐ afgenomen

Vraag 9
Hoeveel standaardglazen (F6) alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?
__ __ standaardglazen
F6: een standaardglas bevat ongeveer 10 gram pure alcohol, bijvoorbeeld: 25 cl bier = 10cl wijn = 3,5cl sterke drank = 10gr pure alcohol

Vraag 10
Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?
Antwoord met een getal van nul tot oneindig: .....

Vraag 11:
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: .....

Vraag 12
Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw instelling over rijden en drinken (1 antwoord)?
☐ Ik drink geen alcohol. **➔ ga naar vraag 14**
☐ Wanneer ik rijd, drink ik geen alcohol.
☐ Wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet.
☐ Wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn alcoholconsumptie.
☐ Wanneer ik met de auto rijd, let ik niet op mijn alcoholconsumptie.

Vraag 13
In welke mate gaat u akkoord met de volgende stellingen betreffende rijden onder invloed van alcohol?

Betreffende rijden onder invloed van alcohol…	niet akkoord	eerder niet	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*NVT (niet*

(Rotatie van de items)		akkoord				*lezen)*
Ik ken mijn limieten en weet wanneer ik niet in staat ben te rijden als ik onder invloed ben van alcohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik rij onder invloed van alcohol ben ik bang voor een ongeval.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik pas mijn drinkgedrag aan omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Wanneer ik gedronken heb, rij ik zeer traag en voorzichtig naar huis.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik heb altijd al gedronken en heb nog nooit een ongeval gehad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik drink en rij zonder erbij na te denken, het is een gewoonte.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 14

Hoe groot is volgens u de kans…?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt uit de ademtest dat u te veel gedronken hebt	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
een geldboete en/of andere straf (zoals rijverbod, veroordeling…) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van alcohol	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

C. Snelheid

Vraag 15:

Hebt u de indruk dat het laatste jaar, het aantal snelheidscontroles uitgevoerd door de politie en door snelheidscamera's is…

- ☐ toegenomen
- ☐ hetzelfde gebleven
- ☐ afgenomen

Vraag 16:
Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen?

Snel rijden is voor u... *(in toevallige volgorde)*	helemaal niet akkoord	niet akkoord	noch akkoord noch niet akkoord	akkoord	helemaal akkoord	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*
...een manier om tijd te winnen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...sociaal onaanvaardbaar	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 17
In welke mate gaat u akkoord met de volgende uitspraken over snel rijden?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN (niet lezen)*
Als ik te snel rij, ben ik bang een ongeval te hebben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik kan me gemakkelijk aan de snelheidsbeperking houden in de bebouwde kom.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik beheers de dingen zelf: ik pas mijn snelheid aan, aan de verschillende omstandigheden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik pas mijn snelheid aan, omdat ik riskeer gecontroleerd/geflitst te worden door de politie.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De snelheidslimieten zijn doorgaans opgesteld op aanvaardbare niveaus.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een ongeval aan 80km/h zal niet veel ernstiger zijn dan een ongeval aan 70km/h.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 18
Hoe groot is volgens u de kans...?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*

om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbewaakte flitscamera's)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt dat de snelheidsbeperkingen overtreden werden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
een geldboete en/of andere straf (zoals intrekking rijbewijs, veroordeling…) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

D. Gordeldracht

Vraag 19

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel…?

	nooit	soms	in de meeste gevallen	bijna altijd	altijd	*WHN/NVT (niet lezen)*
…als bestuurder?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
…als passagier vooraan?	☐	☐	☐	☐	☐	☐
…als passagier achterin?	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 20

In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen over gordeldracht.

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN (niet lezen)*
Als bestuurder van een auto doe ik de gordel om zonder erbij na te denken, het is een gewoonte geworden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bij de meeste ongevallen vermindert de gordel het risico op een ernstig letsel voor bestuurders en andere inzittenden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik mijn gordel achteraan niet draag, voel ik mij niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Er is het risico dat je in een	☐	☐	☐	☐	☐	☐

noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.						
De gordel dragen irriteert me.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De gordel achterin redt ook levens voorin	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is niet nodig de gordel te dragen bij 50 km/u	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 21

Hoe groot is volgens u de kans…?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemid delde kans	Grote kans	Zeer grote kans	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt dat de gordel niet gedragen werd.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
een geldboete en/of andere straf (zoals openbare dienstverlening, veroordeling…) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het niet dragen van de gordel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 22

Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?

- ☐ altijd
- ☐ gewoonlijk
- ☐ soms
- ☐ nooit
- ☐ ik vervoer nooit kinderen kleiner dan 1,35m → **ga naar E**

Vraag 23

In welke mate bent u akkoord of niet akkoord met de volgende stellingen.

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN/NVT (niet lezen)*
De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn	☐	☐	☐	☐	☐	☐

11

onduidelijk.						
Voor elk vertrek controleer ik of de kinderen goed zijn vastgemaakt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mijn kinderen zijn het gewoon om 'vastgeklikt' in de auto te zitten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

E. VERMOEIDHEID ACHTER HET STUUR

Vraag 24
Hoeveel dagen heeft u zich de afgelopen dertig dagen slaperig gevoeld bij het rijden?
Antwoord met een getal van nul tot en met dertig: ..... **(indien 0 ga naar F)**

Vraag 25
In welke mate gaat u akkoord met onderstaande beweringen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN (niet lezen)*
Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik in een ongeval betrokken geraak.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

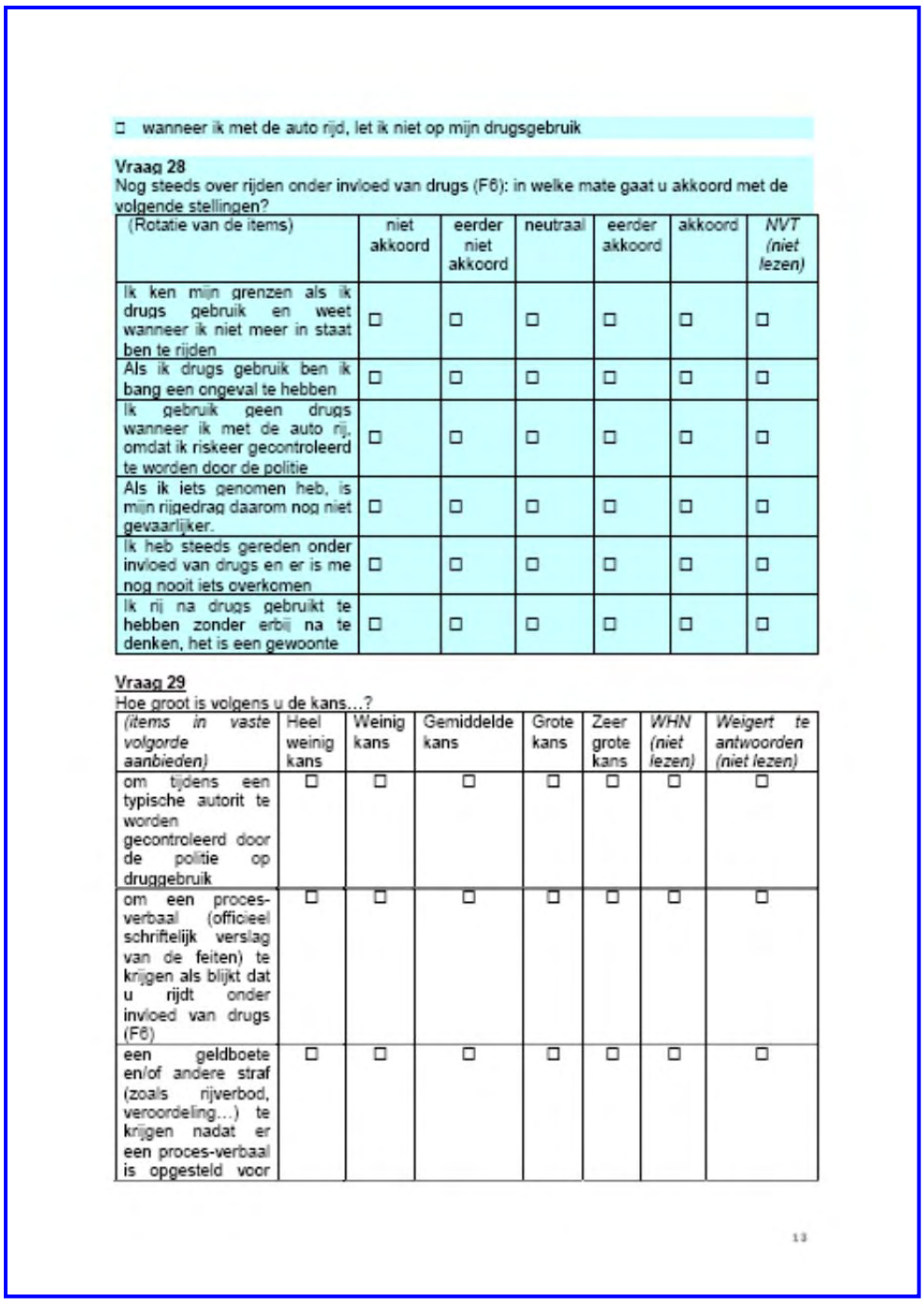
F. Rijden onder invloed van drugs

F6: drugs (illegale): Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen

Vraag 26:
Hoeveel dagen heeft u de afgelopen dertig dagen auto gereden onder invloed van drugs (F6)?
Antwoord met een getal van nul tot en met dertig: .....

Vraag 27
Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw instelling over rijden onder invloed van drugs (F6)?
- ☐ ik gebruik nooit drugs → **ga naar vraag 29**
- ☐ wanneer ik met de auto rijd, gebruik ik nooit drugs
- ☐ wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn drugsgebruik

12



☐ wanneer ik met de auto rijd, let ik niet op mijn drugsgebruik

Vraag 28
Nog steeds over rijden onder invloed van drugs (F6): in welke mate gaat u akkoord met de volgende stellingen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*NVT (niet lezen)*
Ik ken mijn grenzen als ik drugs gebruik en weet wanneer ik niet meer in staat ben te rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik drugs gebruik ben ik bang een ongeval te hebben	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik gebruik geen drugs wanneer ik met de auto rij, omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik iets genomen heb, is mijn rijgedrag daarom nog niet gevaarlijker.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik heb steeds gereden onder invloed van drugs en er is me nog nooit iets overkomen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik rij na drugs gebruikt te hebben zonder erbij na te denken, het is een gewoonte	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 29
Hoe groot is volgens u de kans…?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	*WHN (niet lezen)*	*Weigert te antwoorden (niet lezen)*
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op druggebruik	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt dat u rijdt onder invloed van drugs (F6)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
een geldboete en/of andere straf (zoals rijverbod, veroordeling…) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

13

het rijden onder invloed van drugs (F6)							

G. MOBIEL BELLEN TIJDENS HET RIJDEN

Vraag 30
In welke mate gaat u akkoord met volgende beweringen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN/NVT (niet lezen)*
Als ik bel tijdens het rijden, ben ik er mij van bewust dat mijn aandacht voor het verkeer vermindert.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik telefoneer met de gsm in de hand tijdens het rijden, loop ik meer risico om in een ongeval betrokken te geraken.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik met de auto rij, valt het mij direct op dat een andere autobestuurder aan het bellen is.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

H. VERKEERSONGEVALLEN EN CONTROLES

Vraag 31:
Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden…

(per lijn 1 antwoord) Vaste volgorde	AANTAL KEER	*WHN (niet lezen)*	*WTA (niet lezen)*
a) heeft u een ongeval gehad met alleen materiële schade			
b) heeft u een ongeval gehad met doden of gewonden?			
c) bent u gecontroleerd door de politie?			
d) heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?			
e) bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?			

Indien overal 0 keer ➔ ga naar vraag 33
Indien voor c, d of e 0 keer ➔ overeenkomstige bijvraag in vraag 32 negeren

Vraag 32:
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 om een andere reden? **Meerdere antwoorden mogelijk!**

Om welke reden …?		Ja	Neen

14

bent u gecontroleerd door de politie?	Overtreden van Snelheidsbeperkingen	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Niet-dragen van de gordel	☐	☐
	Andere reden	☐	☐
heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	Overtreden van Snelheidsbeperkingen	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Niet-dragen van de gordel	☐	☐
	Andere reden	☐	☐
bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?	Overtreden van Snelheidsbeperkingen	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Niet-dragen van de gordel	☐	☐
	Andere reden	☐	☐

Vraag 33:
In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden?

(in toevallige volgorde, rotatie)	helemaal niet akkoord	niet akkoord	noch akkoord/ niet akkoord	akkoord	helemaal akkoord	*WHN/GA (niet lezen)*
zwaardere boetes	☐	☐	☐	☐	☐	☐
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	☐	☐	☐	☐	☐	☐
beelden van crashtests	☐	☐	☐	☐	☐	☐
meer politiecontroles	☐	☐	☐	☐	☐	☐
minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	☐	☐	☐	☐	☐	☐
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	☐	☐	☐	☐	☐	☐
onbemande camera's	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Veiliger weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 34:
In welke mate gaat u al dan niet akkoord met volgende stellingen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	*WHN (niet lezen)*
Het betrappen en straffen van de meeste overtredingen functioneert goed.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de verkeersovertreding is over het algemeen goed.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeersovertredingen worden snel afgehandeld.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Het systeem van opsporen en bestraffen van verkeersovertredingen maakt het verkeer veiliger.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 35

Indien u 'heel weinig kans' of 'weinig kans' heeft geantwoord bij minstens 1 van de laatste 2 stellingen bij de pakkansvragen over rijden onder invloed (alcohol en/of drugs), snelheid of gordel (vragen 14, 18, 21 en 29), leg uit waarom.

Lage pakkans voor:

- Rijden onder invloed van alcohol:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt uit de ademtest dat u te veel gedronken hebt en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van alcohol klein is. Waarom vindt u dit?

.....

.....

- Snelheid:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt dat de snelheidsbeperkingen overtreden werden en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen klein is. Waarom vindt u dit?

.....

.....

- Gordeldracht:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt dat de gordel niet gedragen werd en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het niet dragen van de gordel klein is. Waarom vindt u dit?

.....

.....

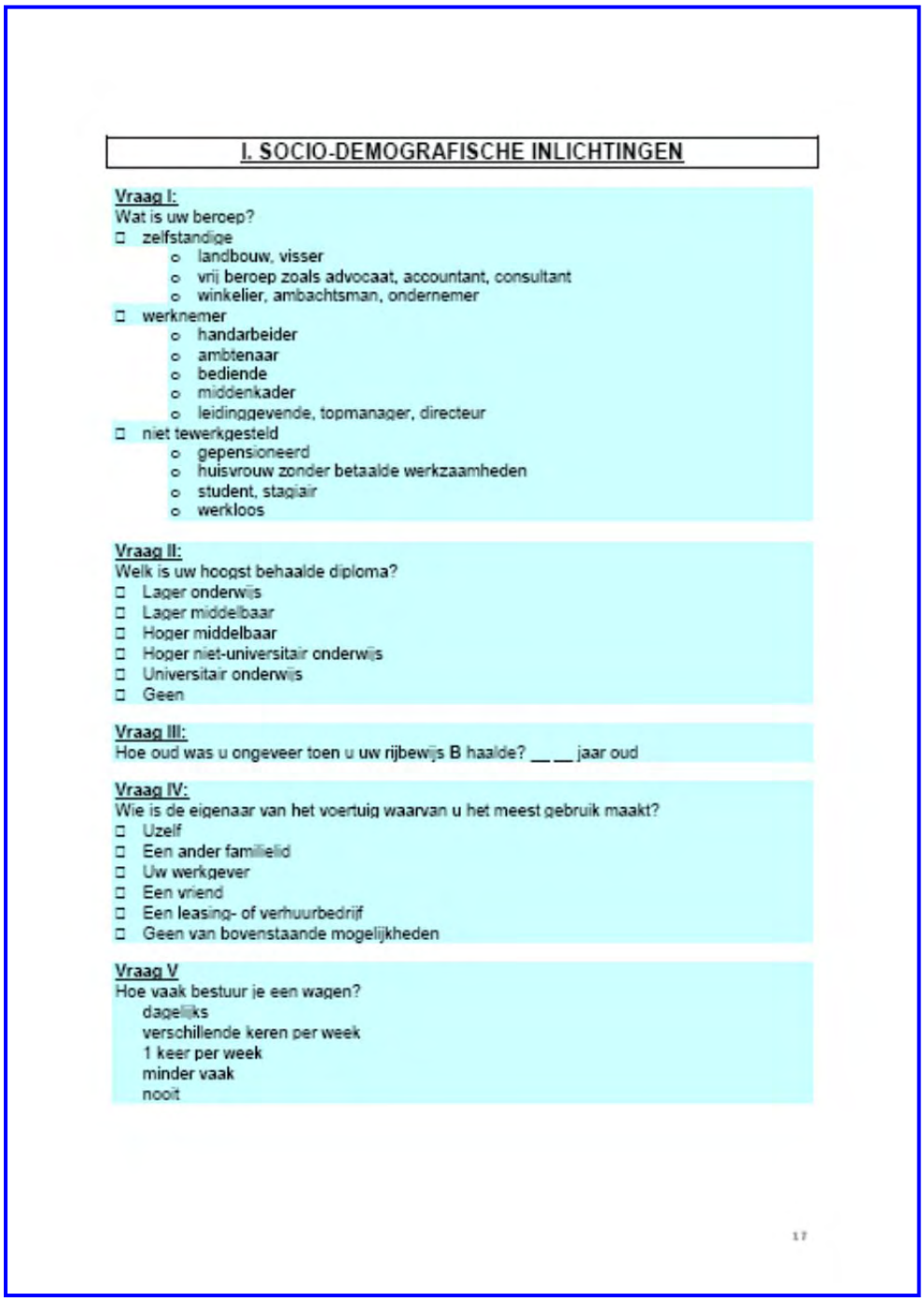
- Rijden onder invloed van drugs:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt dat u rijdt onder invloed van drugs (F6) en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van drugs klein is. Waarom vindt u dit?

.....

.....

16



I. SOCIO-DEMOGRAFISCHE INLICHTINGEN

Vraag I:
Wat is uw beroep?
- ☐ zelfstandige
  - o landbouw, visser
  - o vrij beroep zoals advocaat, accountant, consultant
  - o winkelier, ambachtsman, ondernemer
- ☐ werknemer
  - o handarbeider
  - o ambtenaar
  - o bediende
  - o middenkader
  - o leidinggevende, topmanager, directeur
- ☐ niet tewerkgesteld
  - o gepensioneerd
  - o huisvrouw zonder betaalde werkzaamheden
  - o student, stagiair
  - o werkloos

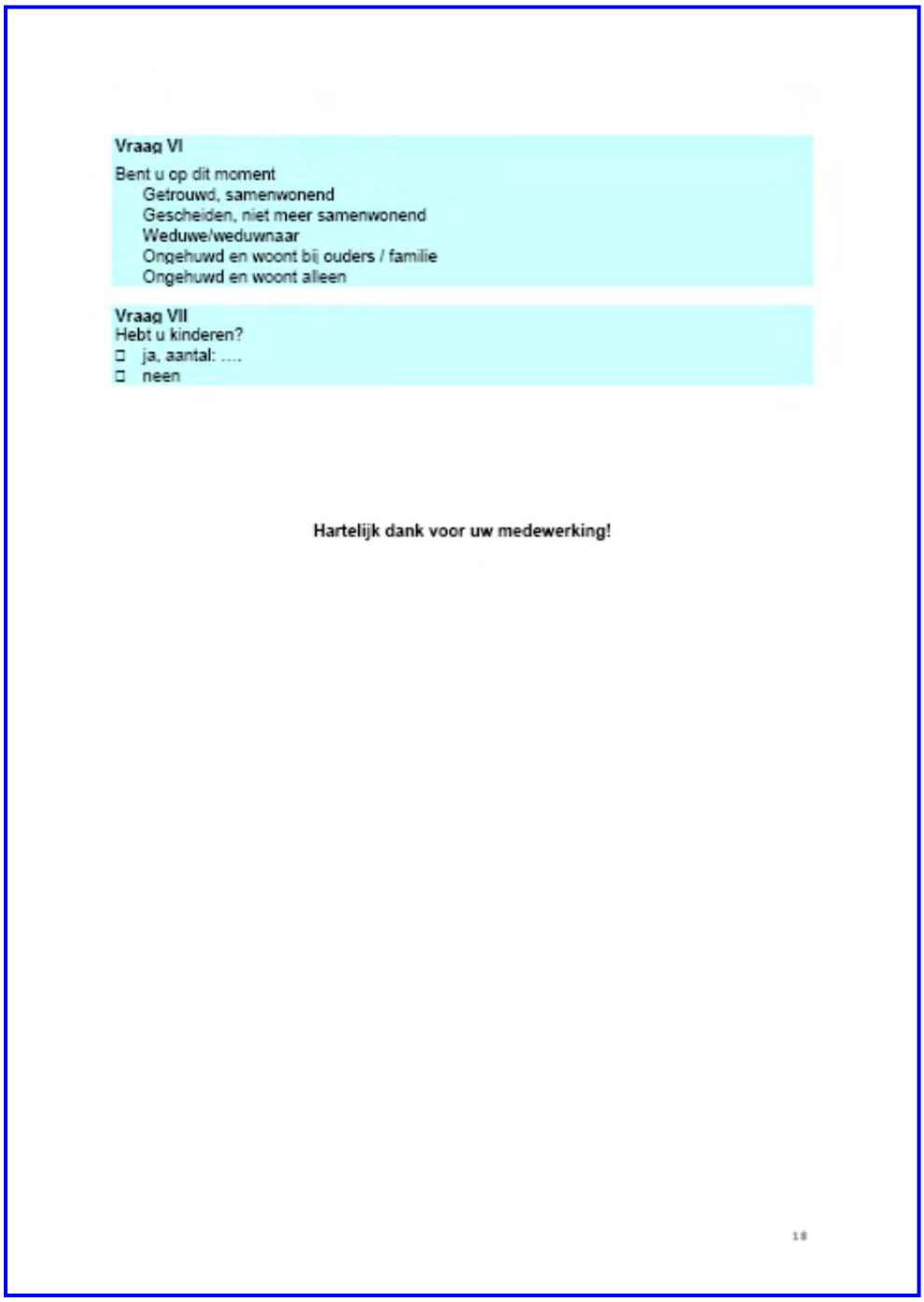
Vraag II:
Welk is uw hoogst behaalde diploma?
- ☐ Lager onderwijs
- ☐ Lager middelbaar
- ☐ Hoger middelbaar
- ☐ Hoger niet-universitair onderwijs
- ☐ Universitair onderwijs
- ☐ Geen

Vraag III:
Hoe oud was u ongeveer toen u uw rijbewijs B haalde? __ __ jaar oud

Vraag IV:
Wie is de eigenaar van het voertuig waarvan u het meest gebruik maakt?
- ☐ Uzelf
- ☐ Een ander familielid
- ☐ Uw werkgever
- ☐ Een vriend
- ☐ Een leasing- of verhuurbedrijf
- ☐ Geen van bovenstaande mogelijkheden

Vraag V
Hoe vaak bestuur je een wagen?
- dagelijks
- verschillende keren per week
- 1 keer per week
- minder vaak
- nooit

17



Vraag VI

Bent u op dit moment
- Getrouwd, samenwonend
- Gescheiden, niet meer samenwonend
- Weduwe/weduwnaar
- Ongehuwd en woont bij ouders / familie
- Ongehuwd en woont alleen

Vraag VII

Hebt u kinderen?
- ☐ ja, aantal: ….
- ☐ neen

Hartelijk dank voor uw medewerking!

18

17 Tabellen en figuren

17.1 Lijst met tabellen

Tabel 1: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen bij bestuurders in België 8
Tabel 2: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar geslacht van de bestuurders 10
Tabel 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar leeftijd van de bestuurders (deel 1) . 11
Tabel 4: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar leeftijd van de bestuurders (deel 2) . 12
Tabel 5: Aanvaardbaarheid van gevaarlijke rijgedragingen naar gewest van de bestuurders 13
Tabel 6: Zelfverklaarde snelheidservaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar naar geslacht, leeftijd, gewest en urbanisatiegraad van de woonplaats van de bestuurders die al eens als passagier meerijden 15
Tabel 7: Zelfverklaarde alcoholervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar naar geslacht, leeftijd, gewest en urbanisatiegraad van de woonplaats van de bestuurders die al eens als passagier meerijden 16
Tabel 8: Zelfgerapporteerde frequentie dat men passagier is naar leeftijd van de respondenten..... 18
Tabel 9: Zelfverklaarde frequentie van gevaarlijke rijgedragingen tijdens een typische autorit naar geslacht en leeftijd van de bestuurders 22
Tabel 10: Beoordeling handhavingsysteem verkeersveiligheid naar leeftijd van de bestuurders 27
Tabel 11: Beoordeling handhaving snelheid en rijden onder invloed naar geslacht, leeftijd en gewest van de bestuurders 28
Tabel 12: Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen bij bestuurders in België 29
Tabel 13: Draagvlak voor rijbewijs met punten naar geslacht, leeftijd en gewest van de bestuurders. 30
Tabel 14: Draagvlak voor nultolerantie inzake alcohol bij beginnende bestuurders naar leeftijd van de bestuurders 31
Tabel 15: Draagvlak voor alcoholslot bij recidivisten naar leeftijd van de bestuurders 31
Tabel 16: Zelfverklaarde frequentie van rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand bij bestuurders in België 33
Tabel 17: Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België die al eens alcohol consumeren 33
Tabel 18: Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 34
Tabel 19: Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol naar gewest van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 36
Tabel 20: Attitudes ten aanzien van rijvaardigheid indien onder invloed van drugs bij bestuurders in België die al eens drugs consumeren 39
Tabel 21: Attitudes ten aanzien van risico's van rijden onder invloed van drugs bij bestuurders in België die al eens drugs consumeren 40
Tabel 22: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden bij bestuurders in België 42
Tabel 23: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar geslacht van de bestuurders 43
Tabel 24: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar leeftijd van de bestuurders 47
Tabel 25: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar opleidingsgraad van de bestuurders 52
Tabel 26: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar blootstelling van de bestuurders 53
Tabel 27: Attitudes ten aanzien van (te) snel rijden naar rijervaring van de bestuurders 55
Tabel 28: Attitudestellingen betreffende angst voor een ongeval naar thema 58
Tabel 29: Attitudestellingen betreffende risicoperceptie van rijgewoontes naar thema 59
Tabel 30: Attitudestellingen betreffende gedragscontrole naar thema 60
Tabel 31: Attitudestellingen betreffende invloed van pakkans op rijgedrag naar thema 61
Tabel 32: Attitudes ten aanzien van gordeldracht bij bestuurders in België 63
Tabel 33: Attitudes ten aanzien van gordeldracht naar geslacht van de bestuurders 64
Tabel 34: Attitudes ten aanzien van gordeldracht naar gewest van de bestuurders 67
Tabel 35: Attitudes ten aanzien van gordeldracht achteraan naar urbanisatiegraad van de woonplaats van de bestuurders 69
Tabel 36: Attitudes ten aanzien van gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders 70
Tabel 37: Attitudes ten aanzien van kinderbeveiliging bij bestuurders in België die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen 74

Tabel 38: Attitude ten aanzien van de duidelijkheid van de gebruiksaanwijzingen van kinderzitjes naar leeftijd van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen 75
Tabel 39: Attitude ten aanzien van gebruik kinderbeveiligingssysteem voor korte trips naar opleidingsgraad van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen 76
Tabel 40: Zelfverklaarde frequentie vermoeidheid achter het stuur gedurende de afgelopen 30 dagen bij bestuurders in België 78
Tabel 41: Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur bij bestuurders in België die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden 78
Tabel 42: Attitude ten aanzien van rijden indien men zich slaperig voelt naar gewest van de bestuurders die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden 80
Tabel 43: Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden bij bestuurders in België 81
Tabel 44: Kennis van fysieke afleiding en verhoogd ongevalrisico door telefoneren tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurders 83
Tabel 45: Gepercipieerde sociale norm betreffende telefoneren tijdens het rijden naar blootstelling van de bestuurders 84
Tabel 46: Perceptie van bellende bestuurders naar rijervaring van de bestuurders 85
Tabel 47: Steekproefverdeling naar geslacht (quota) 93
Tabel 48: Steekproefverdeling naar leeftijd (quota) 93
Tabel 49: Steekproefverdeling naar gewest (quota) 93
Tabel 50: Steekproefverdeling naar provincie 94
Tabel 51: Steekproefverdeling naar Voornaamste Verantwoordelijke voor het gezinsinkomen 94
Tabel 52: Steekproefverdeling naar burgerlijke stand 94
Tabel 53: Steekproefverdeling naar aantal kinderen 95
Tabel 54: Steekproefverdeling naar opleidingsgraad 95
Tabel 55: Steekproefverdeling naar leeftijd en opleidingsgraad 95
Tabel 56: Steekproefverdeling naar huidig beroep respondent 96
Tabel 57: Zelfgerapporteerd aantal afgelegde kilometers in de afgelopen 6 maanden als bestuurder van een wagen naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, rijfrequentie, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders 97
Tabel 58: Zelfverklaarde rijfrequentie naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders 99
Tabel 59: Zelfverklaarde leeftijd waarop men zijn rijbewijs B haalde naar geslacht, gewest, provincie, rijfrequentie, diploma, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders 101
Tabel 60: Theoretische rijervaring naar geslacht, gewest, provincie, rijfrequentie, beroep en ongevalbetrokkenheid van de bestuurders 103
Tabel 61: Zelfverklaard autobezit naar beroep van de bestuurders 104
Tabel 62: Ongevalbetrokkenheid in de laatste 12 maanden naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, rijfrequentie en beroep van de bestuurders 105
Tabel 63: Ongevalbetrokkenheid en ongevalrisico bij bestuurders in België 106
Tabel 64: Ongevalrisico per 100 000 afgelegde kilometers naar geslacht, leeftijd, gewest, provincie, urbanisatiegraad van de woonplaats, rijervaring, blootstelling aan het verkeer, beroep en opleidingsgraad van de bestuurders 107

17.2 Lijst met figuren

Figuur 1: Zelfverklaarde ervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar bij bestuurders in België die al eens als passagier meerijden 14
Figuur 2: Zelfverklaarde alcoholervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar naar gewest van de bestuurders die al eens als passagier meerijden 17
Figuur 3: Zelfverklaarde ervaringen als passagier gedurende de voorbije 3 jaar betreffende telefoneren tijdens het rijden en vermoeidheid achter het stuur naar gewest van de bestuurders die al eens als passagier meerijden 18
Figuur 4: Zelfverklaarde frequentie van gevaarlijke rijgedragingen tijdens een typische autorit bij bestuurders in België 19
Figuur 5: Samenhang tussen gemiddelde aanvaardbaarheidsscore en zelfverklaarde frequentie van gevaarlijke rijgedragingen tijdens een typische autorit bij bestuurders in België 21
Figuur 6: Zelfverklaarde frequentie van 70km/h rijden in de bebouwde kom tijdens een typische autorit naar gewest van de bestuurders 23

Figuur 7: Perceptie over evolutie van aantal verkeerscontroles gedurende het voorbije jaar bij bestuurders in België 24
Figuur 8: Perceptie over evolutie van aantal ademtesten gedurende het voorbije jaar naar gewest van de bestuurders 25
Figuur 9: Beoordeling handhavingsysteem verkeersveiligheid door bestuurders in België 26
Figuur 10: Beoordeling handhaving snelheid en rijden onder invloed door bestuurders in België 27
Figuur 11: Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen bij bestuurders in België 29
Figuur 12: Standpunt betreffende rijden onder invloed van alcohol bij bestuurders in België die al eens alcohol consumeren 32
Figuur 13: Alcoholgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 35
Figuur 14: Attitude ten aanzien van voorzichtig rijden indien onder invloed van alcohol naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 35
Figuur 15: Attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol als gewoonte naar geslacht van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 36
Figuur 16: Kennis van de eigen alcohollimieten naar gewest van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 37
Figuur 17: Attitude ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol als gewoonte naar gewest van de bestuurders die al eens alcohol consumeren 37
Figuur 18: Standpunt betreffende rijden onder invloed van drugs bij bestuurders in België 38
Figuur 19: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar geslacht van de bestuurders 44
Figuur 20: Kennis ongevalrisico bij hogere snelheid naar geslacht van de bestuurders 45
Figuur 21: Angst voor een ongeval bij te snel rijden naar geslacht van de bestuurders 45
Figuur 22: Aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten naar geslacht van de bestuurders 46
Figuur 23: Angst voor een ongeval bij te snel rijden naar leeftijd van de bestuurders 48
Figuur 24: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar leeftijd van de bestuurders 49
Figuur 25: Kennis ongevalrisico bij hogere snelheid naar leeftijd van de bestuurders 49
Figuur 26: Gevoelde noodzaak om snel te rijden naar leeftijd van de bestuurders 50
Figuur 27: Aanvaardbaarheid van snelheidsbeperking in de bebouwde kom naar leeftijd van de bestuurders 50
Figuur 28: Aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten naar leeftijd van de bestuurders 51
Figuur 29: Gevoelde noodzaak om snel te rijden naar blootstelling van de bestuurders 53
Figuur 30: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar blootstelling van de bestuurders 54
Figuur 31: Kennis ongevalrisico bij hogere snelheid naar blootstelling van de bestuurders 54
Figuur 32: Angst voor een ongeval bij te snel rijden naar rijervaring van de bestuurders 56
Figuur 33: Gevoelde noodzaak om snel te rijden naar rijervaring van de bestuurders 56
Figuur 34: Snelle rijgewoontes en ongevalbetrokkenheid naar rijervaring van de bestuurders 57
Figuur 35: Angst voor een ongeval naar thema 59
Figuur 36: Gewoontegedrag en ongevalbetrokkenheid naar thema 60
Figuur 37: Invloed van pakkans op rijgedrag naar thema 61
Figuur 38: Attitude ten aanzien van gordeldracht vooraan naar geslacht van de bestuurders 65
Figuur 39: Attitude ten aanzien van gordeldracht achteraan naar geslacht van de bestuurders 65
Figuur 40: Attitude ten aanzien van gordeldracht bij 50km/u naar geslacht van de bestuurders 66
Figuur 41: Attitude ten aanzien van gordeldracht passagiers naar geslacht van de bestuurders 66
Figuur 42: Attitude ten aanzien van gordeldracht passagiers naar leeftijd van de bestuurders 67
Figuur 43: Attitude ten aanzien van gordeldracht vooraan naar gewest van de bestuurders 68
Figuur 44: Attitude ten aanzien van gordeldracht achteraan naar gewest van de bestuurders 68
Figuur 45: Kennis nut gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders 70
Figuur 46: Angst om vast te zitten door gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders 71
Figuur 47: Gepercipieerde irritatie van gordeldracht naar opleidingsgraad van de bestuurders 72
Figuur 48: Attitude ten aanzien van gordeldracht passagiers naar opleidingsgraad van de bestuurders 72
Figuur 49: Zelfverklaarde frequentie waarmee kinderen in het juiste kinderbeveiligingssysteem vervoerd worden bij bestuurders in België 73
Figuur 50: Attitude ten aanzien van de duidelijkheid van de gebruiksaanwijzingen van kinderzitjes naar leeftijd van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen 76
Figuur 51: Attitude ten aanzien van gebruik kinderbeveiligingssysteem voor korte trips naar opleidingsgraad van de bestuurders die al eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren in de wagen 77
Figuur 52: Attitudes ten aanzien van vermoeidheid achter het stuur bij bestuurders in België die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden 79

Figuur 53: Attitude ten aanzien van rijden indien men zich slaperig voelt naar gewest van de bestuurders die zich de afgelopen maand slaperig gevoeld hebben bij het rijden 80
Figuur 54: Attitudes ten aanzien van telefoneren tijdens het rijden bij bestuurders in België..... 82
Figuur 55: Kennis van cognitieve afleiding door telefoneren tijdens het rijden naar geslacht van de bestuurders..... 83
Figuur 56: Kennis van fysieke afleiding en verhoogd ongevalrisico door telefoneren tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurders..... 84
Figuur 57: Gepercipieerde sociale norm betreffende telefoneren tijdens het rijden naar blootstelling van de bestuurders..... 85
Figuur 58: Perceptie van bellende bestuurders naar rijervaring van de bestuurders 86
Figuur 59: Zelfverklaarde rijfrequentie van bestuurders in België..... 98
Figuur 60: Zelfgerapporteerd aantal afgelegde kilometers in de afgelopen 6 maanden als bestuurder van een wagen naar rijfrequentie van de bestuurders..... 99
Figuur 61: Zelfverklaarde leeftijd waarop men zijn rijbewijs B haalde bij bestuurders in België..... 100
Figuur 62: Theoretische rijervaring van de bestuurders in België..... 102
Figuur 63: Zelfverklaard autobezit bij bestuurders in België 104
Figuur 64: Belgische stadsgewesten 2001..... 110

18 Bibliografie

BIVV (2010). *Nieuwsbrief 9: Rijden onder invloed van alcohol – Resultaten van de gedragsmeting 2009.* Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/nieuwsbrief_9.htm].

Boulanger, A. (2010). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009, deel 1: evoluties sinds 2003 en 2006.* Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting%20verkeersveiligheid%202009.pdf].

Casteels, Y., Martensen, H., Merckx, F., Nuyttens, N., Riguelle, F., & Thijs, R. (2010). *Statistieken verkeersveiligheid 2008.* Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Statistieken%20verkeersveiligheid%202008_NL.pdf].

Dedicated Research (2009). *Analyse van de impact van de campagne "rijden en bellen": resultaten van de pre- en posttest.* Onderzoek in opdracht van het BIVV-IBSR, Intern rapport.

De Dobbeleer, W., Nathanail, T., & Adamos, G. (2009). *Pan-European Road Safety Campaign: campaign evaluation.* EU CAST project Deliverable 5.3, Brussels: IBSR-BIVV. [http://www.cast-eu.org/docs/CAST_WP5_Deliverable%205.3.pdf].

Dewil, N., Boulanger, A., & Silverans, P. (2011). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009, deel 2: determinanten van attitudes.* Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

DGMVV – Directie Mobiliteit (2010). *Verkeerstellingen 2008*. [http://www.mobilit.fgov.be/data/mobil/Broch08NL.pdf].

European Commission Road Safety (2011). *Fatigue.* [http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/index.htm].

Hubert, J-P., & Toint, P. (2002). *La mobilité quotidienne des Belges*. Namur: Presses universitaires de Namur.

Jeanne Breen Consulting (2009). *Car telephone use and road safety.* An overview prepared for the European Commission. [http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/car_telephone_use_and_road_safety.pdf].

Luyten, S., & Van Hecke, E. (2007). *De Belgische stadsgewesten 2001.* Brussel: Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. [http://statbel.fgov.be/nl/binaries/p009n014_nl%5B1%5D_tcm325-34289.pdf].

Riguelle, F. (2009). *Nationale gedragsmeting snelheid 2003-2007.* Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/snelheid_nl_lowres.pdf].

Silverans, P. (2009). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2006, deel 2: determinanten van attitudes.* Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting%202006_Deel2.pdf].

Taylor, S. E., & Brown, J. D. (1988). Illusion and Well-Being: A Social Psychological Perspective on Mental Health. *Psychological Bulletin, 103* (2), pp. 193-210.

Weber, E. U., Blais, A., & Betz, E. N. (2002). A domainspecific risk-attitude scale: measuring risk perceptions and risk behaviors. *Journal of Behavioral Decision Making, 15* (4), pp. 263-290.


BIVV
Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid