

Rapport nr. 2021-R-11-NL

# Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid?

Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)



# Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid?

Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)

Rapport nr. 2021-R-11-NL

Auteurs: Louise Schinckus, Uta Meesmann, Shirley Delannoy, Naomi Wardenier & Katrien Torfs

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid

Publicatiedatum: [Publish Date]

Wettelijk Depot: D/2021/0779/76

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy S., Wardenier, N. & Torfs, K. (2021). Quel regard les usagers de la route portent-ils sur la sécurité routière ? – Résultats de la sixième mesure nationale d'attitudes (2018), Bruxelles, Belgique : Institut Vias – Centre Connaissance de Sécurité Routière.

This report includes a summary in English.

Dit onderzoek werd mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

## Dankwoord

De auteurs en Vias institute danken Wouter Van den Berghe en Benoit Godart voor de interne review en voor hun waardevolle bijdragen tot dit rapport. De exclusieve verantwoordelijkheid voor de inhoud van het rapport ligt bij de auteurs.

# Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	6
Samenvatting	7
Summary	11
1 Inleiding	14
1.1 Context van het onderzoek	14
1.2 Methodologie	14
2 Belangrijkste resultaten	16
2.1 Verkeersveiligheid in het algemeen	16
2.1.1 Vervoersmodi	16
2.1.2 Subjectieve veiligheid	17
2.1.3 Perceptie van de risico's	18
2.1.4 Vergelijkingen tussen verschillende thema's	19
2.2 Rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie	21
2.2.1 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie door de bestuurder	21
2.2.2 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie	23
2.2.3 Meningen over rijden onder invloed van alcohol	24
2.3 Snelheid en snelheidsovertredingen	26
2.3.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen	26
2.3.2 Aanvaardbaarheid van te snel rijden	27
2.3.3 Meningen over te snel rijden	28
2.4 Gebruik van de veiligheidsgordel	29
2.4.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel	29
2.4.2 Aanvaardbaarheid van het gebruik van de veiligheidsgordel	30
2.5 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen	31
2.5.1 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen	31
2.5.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem	31
2.5.3 Meningen over het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem	32
2.6 Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur	33
2.6.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerde afleiding en gsm-gebruik	33
2.6.2 Aanvaardbaarheid van afleiding en gsm-gebruik achter het stuur	33
2.6.3 Meningen over afleiding en gsm-gebruik achter het stuur	34
2.7 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	35
2.7.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	35
2.7.2 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	36
2.8 Handhaving en draagvlak van maatregelen	36
2.8.1 Subjectieve pakkans	37
2.8.2 Objectieve pakkans	37
2.8.3 Meningen en kennis over de geldende regels en straffen	38
2.8.4 Meningen over potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen	40
2.9 Voertuigautomatisering	43

Vias institute	5
3	Belangrijkste resultaten voor de andere vervoersmodi _____ 45
3.1	Door de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zelfgerapporteerd risicogedrag _____ 45
3.2	Door fietsers zelfgerapporteerd risicogedrag _____ 46
3.3	Door voetgangers zelfgerapporteerd risicogedrag _____ 47
4	Conclusies _____ 48
5	Samenvatting per thema en aanbevelingen _____ 49
5.1	Rijden onder invloed van alcohol _____ 49
5.2	Snelheid en snelheidsovertredingen _____ 50
5.3	Dragen van de veiligheidsgordel _____ 50
5.4	Gebruik van kinderbeveiligingssystemen _____ 51
5.5	Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur _____ 51
5.6	Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur _____ 52
	Referenties _____ 53
	Bijlage 1: Vragenlijst _____ 55
	Bijlage 2: Steekproef en data cleaning _____ 64

# Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1: Uiteindelijke verdeling van de Belgische effectieve steekproef naargelang gewest, geslacht en leeftijd .....	15
Tabel 2: Theoretische verdeling van de steekproef naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	64
Figuur 1: Onderwerpen en variabelen die in de ESRA2-enquête vervat zitten.....	15
Figuur 2: Percentage Belgen dat in de loop van de voorbije twaalf maanden minstens gedurende enkele dagen de vervoersmodus gebruikt had.....	16
Figuur 3: Gebruikpercentages voor de verschillende vervoersmodi in de loop van de voorbije twaalf maanden, naargelang leeftijd.....	17
Figuur 4: Gevoel van (on)veiligheid, naargelang vervoersmodus.....	18
Figuur 5: Percentage van de Belgen dat de bovenstaande risicogedragingen tot de vaak voorkomende oorzaken rekent van verkeersongevallen waarbij een auto betrokken is .....	18
Figuur 6: Zelfgerapporteerde prevalentie van risicogedragingen achter het stuur (2018).....	19
Figuur 7: Persoonlijke aanvaardbaarheid van risicogedragingen achter het stuur (2018) .....	20
Figuur 8: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol naargelang gewest (2018).....	22
Figuur 9: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van drugs naargelang leeftijd (2018).....	22
Figuur 10: Prevalentie van rijden onder invloed van medicatie naargelang gender (2018) .....	23
Figuur 11: Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol, naargelang gewest (2018) .....	24
Figuur 12: Gevoel van controle of controleverlies bij rijden onder invloed van alcohol naargelang gender (2018).....	25
Figuur 13: Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen naargelang leeftijd (2018).....	27
Figuur 14: Persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen, naargelang het type weg en gender (2018).....	28
Figuur 15: Attitudes tegenover te snel rijden naargelang leeftijd (2018).....	29
Figuur 16: Zelfgerapporteerde prevalentie van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel naargelang de plaats in het voertuig en gender (2018).....	30
Figuur 17: Persoonlijke aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de veiligheidsgordel voor autobestuurders naargelang leeftijd (2018) .....	30
Figuur 18: Zelfgerapporteerde prevalentie van het vervoeren van een kind, zonder het correct vast te maken of zonder het de gordel om te doen, naargelang leeftijd (2018).....	31
Figuur 19: Sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid van het vervoeren van kinderen zonder ze vast te maken (2018) .....	32
Figuur 20: Attitude tegenover het niet-gebruik van een beveiligingssysteem voor kinderen (2018).....	32
Figuur 21: Sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid van bronnen van afleiding door telefoongebruik achter het stuur (2018).....	34
Figuur 22: Waargenomen gevoel van controle bij het gebruik van de telefoon achter het stuur, naargelang gender (2018).....	35
Figuur 23: Zelfgerapporteerde prevalentie van slaperigheid achter het stuur naargelang gewest (2018) .....	36
Figuur 24: Persoonlijke aanvaardbaarheid van slaperigheid achter het stuur naargelang leeftijd (2018) .....	36
Figuur 25: Prevalentie van de subjectieve inschatting van het risico om door de politie gecontroleerd te worden op een reeks van risicogedragingen (2018).....	37
Figuur 26: Gerapporteerde prevalentie van politiecontroles op alcohol en drugs achter het stuur tijdens het afgelopen jaar, naargelang gender (2018).....	38
Figuur 27: Meningingen over de geldende regels en sancties op vlak van alcohol, snelheid en afleiding achter het stuur (2018).....	38
Figuur 28: Regelmatig vergeten van de verkeersregels naargelang leeftijd (2018).....	39
Figuur 29: Prevalentie van de steun voor bepaalde wettelijke maatregelen in België, naargelang gender (2018).....	41
Figuur 30: Meningingen over de potentiële maatregelen over rijden onder invloed, niet naleven van de snelheidsbeperkingen, beschermende maatregelen en afleiding in het verkeer (2018).....	42
Figuur 31: Interesse in semi- en volledig-geautomatiseerde voertuigen naargelang gender (2018).....	43
Figuur 32: Verwachte voordelen van semi- en volledig-geautomatiseerde voertuigen (2018).....	44
Figuur 33: Gerapporteerde prevalentie van risicogedragingen bij de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (2018).....	45
Figuur 34: Gerapporteerde prevalentie van risicogedragingen bij fietsers (2018).....	46
Figuur 35: Gerapporteerde prevalentie van risicogedragingen door voetgangers (2018).....	47

# Samenvatting

## Doelstellingen en methoden

De nationale attitudemeting door Vias institute in 2018 is gebaseerd op de gegevens van een steekproef van 1 985 weggebruikers in België. De gegevens werden verzameld in het kader van de internationale ESRA2-enquête. De online vragenlijst werd in twee golven (2018 - 2019) verspreid bij representatieve panels van de bevolking in 48 landen, waaronder België.

Tijdens de nationale attitudemeting werd de respondenten gevraagd om hun mening te geven over een reeks van risicogedragingen op het vlak van verkeersveiligheid. De deelnemers rapporteerden ook de frequentie van die gedragingen, alsook hun perceptie van de sociale aanvaardbaarheid, hun persoonlijke aanvaardbaarheid en het gevoel van controle(verlies) bij die gedragingen. De enquête peilde bij de automobilisten naar verschillende thema's op het vlak van verkeersveiligheid:

- Rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie;
- Overdreven snelheid bij uiteenlopende snelheidsbeperkingen (binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom, op de snelweg);
- Niet-gebruik van de veiligheidsgordel of van een aangepast beveiligingssysteem voor kinderen;
- Afleiding door gebruik van de gsm achter het stuur;
- Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur.

Er werden ook specifieke vragen gesteld over risicogedragingen aan bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers.

De antwoorden van de deelnemers werden bekeken naargelang kenmerken als gender, leeftijdscategorie (18-24 jaar, 25-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, 55-64 jaar en 65 jaar en meer) en gewest (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG)).

## Belangrijkste resultaten

### Subjectieve veiligheid en risicoperceptie

De respondenten kregen een aantal vragen over hun veiligheidsgevoel ten opzichte van de verschillende vervoersmodi en hun perceptie over de oorzaken van verkeersongevallen. De trein, het vliegtuig en de boot zijn de vervoermiddelen die door hun respectieve gebruikers als de veiligste werden beoordeeld. Omgekeerd worden de bromfiets, de motorfiets, de fiets en de persoonlijke vervoersmiddelen (zoals steppen) door hun gebruikers als de minst veilige beoordeeld. Bij de oorzaken van verkeersongevallen vormen rijden onder invloed van alcohol, niet-handenvrij gebruik van de gsm en vermoeidheid achter het stuur de top drie van de gedragingen die het vaakste beschouwd worden als de oorzaak van een flink aandeel van de verkeersongevallen. Opmerkelijk is dat te snel rijden niet in die top drie staat van de gedragingen die het vaakste gezien worden als oorzaak van verkeersongevallen.

### Rijden onder invloed van alcohol

Bijna een kwart van de automobilisten bevestigt gereden te hebben met wellicht meer alcohol dan toegelaten. Die prevalentie was bijzonder hoog bij mannen en beduidend groter in het Waalse dan in het Vlaamse gewest. Dergelijk gedrag bleek sociaal ook beter aanvaard in Wallonië dan in Vlaanderen. Vervolgens lag de persoonlijke aanvaardbaarheid hoger bij mannen dan bij vrouwen. Mannen hadden ook meer vertrouwen in hun rijvaardigheid nadat ze hadden gedronken en waren eerder geneigd tot rijden onder invloed over korte afstanden. De leeftijdscategorieën 25-34 jaar en 45-54 jaar meldden het vaakste dat rijden onder invloed wijdverspreid is binnen hun vriendengroep. Bij dit eerste risicogedrag zien we dus dat gender een grote rol speelt in de prevalentie, de attitude, de persoonlijke aanvaardbaarheid en het gevoel van controle.

### Snelheid en snelheidsovertredingen

Te snel rijden, op de snelweg, binnen of buiten de bebouwde kom, is het risicogedrag dat door de meeste automobilisten (> 60%) wordt gerapporteerd. Over het algemeen geven mannelijke bestuurders beduidend vaker toe de snelheidsbeperkingen te negeren en dat ongeacht de snelheidslimiet. Waalse bestuurders en bestuurders tussen de 25 en 34 jaar geven vaker toe te snel te rijden binnen de bebouwde kom dan bestuurders van andere regio's of andere leeftijden. Op de snelweg zijn het opnieuw Waalse bestuurders en bestuurders van 25 tot 54 jaar die het vaakst de snelheid overschreden. De sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen was in beide gevallen het grootste bij mannen en bij heel jonge bestuurders. Automobilisten van 25 tot 34 jaar geven het vaakst aan dat te snel rijden een veel voorkomende overtreding

is binnen de vriendengroep. Meer mannen dan vrouwen vonden het naleven van de beperkingen vervelend en achtten zich in staat om flink boven de snelheidslimiet of in scherpe bochten snel te rijden. Bestuurders jonger dan 35 jaar bleken het vaakste te denken dat ze tijd verliezen als ze niet snel rijden.

#### Gebruik van de veiligheidsgordel

Bij automobilisten gaf 14% toe minstens één keer zonder veiligheidsgordel gereden te hebben. De prevalentie was hoger bij mannen en jonge bestuurders. Ook voor het dragen van de gordel achterin waren er meer mannelijke passagiers die aangaven de regel wel eens te overtreden. Voorts geven Brusselse bestuurders vaker aan deze verkeersregel te overtreden dan bestuurders van andere gewesten. De sociale aanvaardbaarheid was hoger bij mannen en de persoonlijke aanvaardbaarheid hoger bij mannen, onder jonge bestuurders en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

#### Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Voor het vervoeren van kinderen kleiner dan 1m35, gaf 14% van de respondenten toe tijdens de afgelopen maand minstens één autorit te hebben gemaakt zonder de kinderen correct te hebben vastgemaakt. Het betreft vooral mannen, maar hun overwicht neemt geleidelijk af met de leeftijd. Voor het vervoeren van kinderen groter dan 1m35 gaf 12% toe bij minstens één verplaatsing hun veiligheidsgordel niet te hebben vastgeklikt. De prevalentie verschilde hier niet tussen mannen en vrouwen, maar lag aanzienlijk hoger bij de bestuurders van 25 tot 39 jaar oud.

#### Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur

Respectievelijk 22% en 28% van de automobilisten rapporteerde niet-handenvrij te hebben gebeld of een sms of e-mail te hebben gelezen achter het stuur. Daarbij was er geen verschil tussen vrouwen of mannen en het waren vooral jonge bestuurders die dit gedrag vertoonden. Als het om handenvrij gsm-gebruik ging (46%) lag de prevalentie hoger bij mannelijke bestuurders, bestuurders van middelbare leeftijd en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Gsm-gebruik met de hand achter het stuur bleek sociaal en persoonlijk meer aanvaard onder jonge bestuurders, terwijl er geen verschillen waren tussen mannen of vrouwen. Wat de waargenomen attitude en gedragscontrole betreft zeiden mannen positiever te staan tegenover gsm-gebruik achter het stuur om bereikbaar te blijven. Ze achtten zichzelf doorgaans ook beter in staat om te rijden en tegelijkertijd hun gsm te gebruiken.

#### Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

Bijna een kwart van de steekproef van de Belgische automobilisten gaf aan gereden te hebben in een zodanige staat van vermoeidheid dat ze het moeilijk hadden om de ogen open te houden. Die prevalentie was bijzonder hoog bij mannelijke bestuurders, onder bestuurders tussen 18 en 44 jaar oud en in het Vlaams gewest. Ondanks dat dit risicogedrag vaak voorkomend is, vond slechts 1% van de respondenten het persoonlijk aanvaardbaar om in dergelijke staat van vermoeidheid te rijden. De aanvaardbaarheid lag hoger bij mannen en nam geleidelijk af volgens de leeftijdscategorie.

#### Handhaving en draagvlak van maatregelen

Hoewel de meerderheid van automobilisten toegaf de snelheidsbeperkingen al eens te overtreden vindt ook 51% dat de verkeersregels hierover strenger zouden moeten en 65% is van mening dat de controles niet volstaan. Vooral bij de maatregelen tegen rijden onder invloed en afleiding achter het stuur vindt de meerderheid van respondenten dat strengere maatregelen genomen zouden moeten worden.

Uit een reeks van mogelijke maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid waren er vijf maatregelen waarvan meer dan 80% van de steekproef voorstander is. Dit waren alle vijf beschermende maatregelen: verplicht dragen van de helm voor fietsers jonger dan 12 jaar en voor alle bromfietsers en motorrijders; verplicht dragen van reflecterend materiaal voor alle fietsers die in het donker rijden en zelfde maatregel voor de gebruikers van bromfietsen of motorfietsen; en een waarschuwingssysteem voor het gebruik van de veiligheidsgordel voor- en achterin bij nieuwe voertuigen. De maatregelen waar minder dan 50% mee akkoord ging betroffen afleiding in het verkeer: 48% is voorstander van nultolerantie voor het gebruik van de gsm achter het stuur (met of zonder handenvrije kit) en 45% is voor een verbod op hoofdtelefoongebruik op straat.

#### Meningen over voertuigautomatisering

Respondenten waren meer geïnteresseerd in semi-geautomatiseerde voertuigen (39%) dan volledig-geautomatiseerde voertuigen (29%). Doorgaans staan mannen positiever tegenover automatisering dan vrouwen en jonge bestuurders lijken sterker overtuigd van het gebruik van volledig zelfrijdende voertuigen dan oudere



bestuurders. De voordelen die meer dan 40% van de respondenten waarschijnlijk achten, zowel bij semi-geautomatiseerde als volledig-geautomatiseerde voertuigen, zijn: brandstofbesparing, afname van het aantal en de ernst van ongevallen en een minder vervuilende uitstoot. De respondenten waren van mening dat volledig-geautomatiseerde voertuigen meer voordelen zouden hebben dan semi-geautomatiseerde als het gaat om tijd vrijmaken voor recreatieve en nuttige bezigheden, bij druk verkeer en op het vlak van inkorten van de reistijd.

### Andere vervoersmodi

Er werden ook specifiekere vragen over risicogedragingen op de weg gesteld, meer bepaald aan weggebruikers die hadden aangegeven tijdens de afgelopen maand als motorrijder, bromfietser, fietser of voetganger aan het verkeer te hebben deelgenomen.

Op het vlak van rijden onder invloed blijken de gebruikers van gemotoriseerde (21%) en niet-gemotoriseerde (28%) tweewielers dit gedrag te vertonen in dezelfde mate als de automobilisten (24%). Te snel rijden buiten de bebouwde kom wordt minder gerapporteerd door gemotoriseerde tweewielers (42%) dan door de automobilisten (72%). Het percentage bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (22%) en fietsers (23%) dat al rijdend in het verkeer wel eens een sms of e-mail leest ligt heel dicht bij dat van automobilisten (28%). Van de voetgangers leest meer dan de helft (56%) onderweg soms haar of zijn berichten.

Bij de tweewielergebruikers gaf 23% van de motorrijders en bromfietzers en 83% van de fietsers aan minstens één keer tijdens de afgelopen maand zonder helm te hebben gereden.

### **Overzicht en conclusies**

De attitudemeting van Vias wil een beeld schetsen van de zelfgerapporteerde prevalentie van de voornaamste risicogedragingen in het verkeer: rijden onder invloed, snelheidsovertredingen, niet-gebruik van de veiligheidsgordel of van een aangepast beveiligingssysteem voor kinderen, afleiding en vermoeidheid achter het stuur. Behalve de frequentie van die gedragingen, geeft dit rapport ook een reeks van mogelijke psychologische determinanten (attitudes, sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid, normen en controlegevoel) en de demografische kenmerken van de betrokkenen (gender, leeftijd en gewest). Die informatie draagt bij tot een betere kennis van probleemgedrag in het verkeer, een identificatie van de risicogroepen en de mogelijke maatregelen.

Van de maatregelen die doorgaans overwogen worden om de verkeersveiligheid te verbeteren is een aantal rechtstreeks gericht op het gedrag van de weggebruikers. Dat is onder meer het geval voor wetgeving en sancties, onderwijs en opleiding of sensibiliseringscampagnes. Andere maatregelen kunnen ook een gedragsverandering bij de automobilisten als doel hebben of op een onrechtstreekse wijze gericht zijn op risicogedragingen, via ingrepen in infrastructuur of het verbeteren van voertuigen.

Op basis van de resultaten van dit rapport en de huidige kennis inzake de maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid, kunnen bepaalde denksporen naar voren geschoven worden voor mogelijke maatregelen om risicogedrag in het verkeer te verminderen:

- Rijden onder invloed van alcohol

Primaire doelgroep: het grote publiek, voornamelijk mannen, vooral bestuurders uit Wallonië.

Denkspoor: bewustmakingscampagnes gericht op sociale normen en het onjuist gevoel van controle (in het bijzonder bij mannen en jonge bestuurders); meer controles en sancties.

- Snelheid en snelheidsovertredingen

Primaire doelgroep: het grote publiek, voornamelijk mannen en jonge bestuurders, vooral bestuurders uit Wallonië.

Denksporen: bewustmakingscampagnes gericht op persoonlijke normen en het onjuist gevoel van controle (in het bijzonder bij mannen en jonge bestuurders); meer controles en sancties, gekoppeld aan sensibiliseringsacties; veralgemenen van ISA-systemen.

- Gebruik van de veiligheidsgordel

Primaire doelgroep: het grote publiek, voornamelijk mannen, jonge bestuurders en de passagiers achterin.

Denkspoor: bewustmakingscampagnes rond het dragen van de gordel achterin en in het stadsverkeer (Brussels Hoofdstedelijk Gewest); veralgemenen van de gordelalarmsystemen achterin voertuigen.

- Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Primaire doelgroep: het grote publiek, voornamelijk 25-34 jarigen (ouders?) en mannen.

Denkspoor: vereenvoudigen en verduidelijken van de handleiding voor het gebruik van kinderbeveiligingssystemen; bewustmakingscampagnes over de risico's van een onjuist gebruik van de beveiligingssystemen; opleiding voor wie beroepshalve met kinderen bezig is; meer controles.

- Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur

Primaire doelgroep: het grote publiek, voornamelijk jonge bestuurders en bestuurders van middelbare leeftijd.

Denkspoor: bewustmakingscampagnes gericht op het onjuist gevoel van controle en op attitudes; meer controles bij ongevallen; het gebruik aanmoedigen van apps die oproepen en meldingen filteren tijdens het rijden.

- Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

Primaire doelgroep: het grote publiek, voornamelijk mannen, jonge bestuurders en bestuurders van middelbare leeftijd, voornamelijk bestuurders in Vlaanderen.

Denkspoor: bewustmakingscampagnes over de risico's van slaperigheid achter het stuur; verbeteren van de infrastructuur (bv. ribbelstroken, beveiligde rustzones); waarschuwingstechnologieën bij afwijken van de rijstrook en tekenen van vermoeidheid.

# Summary

## Objectives and methodology

The Vias institute's national attitude measurement for 2018 is based on data from a sample of 1,985 road users in Belgium collected during the international ESRA2 survey. This online survey was distributed in two waves (2018-2019) to representative panels of the population in 48 countries, including Belgium. The national attitude measurement invited respondents to express their opinions on a range of unsafe traffic behaviours. Participants also reported the frequency of these behaviours as well as their perception of social acceptability, personal acceptability and perceived control over these behaviours. The survey covered a variety of road safety topics for motorists:

- Driving under the influence of alcohol, drugs and medication
- Speeding at different speed limits (in built-up areas, outside built-up areas, on motorways)
- Failure to use a seat belt or an appropriate child restraint system
- Distraction by using a mobile phone while driving
- Fatigue and drowsiness at the wheel

Specific questions were also asked about unsafe behaviours for motorized two-wheelers, cyclists and pedestrians. Participants' answers were considered with regard to their gender, age category (18-24, 25-34, 35-44, 45-54, 55-64 and 65 and over) and region (Flanders, Wallonia, Brussels-Capital Region).

## Main results

### Subjective safety and risk perception

Participants were asked a series of questions about their feeling of safety in relation to the different modes of transport and their perception of the determinants of road accidents. Trains, airplanes and boats were the means of transport evaluated as the safest by their respective users. Conversely, mopeds, motorcycles, bicycles and personal mobility devices (such as push-scooters) were assessed as the least safe by their users. Among the determinants of road accidents, driving under the influence of alcohol, using a mobile phone in the hand, and fatigue at the wheel were the three behaviours most frequently considered to be responsible for a large proportion of road accidents.

### Driving under the influence of alcohol

Nearly one-quarter of respondents said they had driven while possibly over the BAC limit. This prevalence was particularly high among men and significantly higher in Wallonia than in Flanders. This behaviour was also perceived as more socially acceptable in Wallonia than in the Flemish region. Personal acceptability was higher among men than women. Men were also more confident about their ability to drive after drinking and more inclined to drive under the influence for short trips. The age groups 25-34 and 45-54 reported the highest incidence of perceived drinking and driving among friends. For this first risk behaviour, gender therefore plays an important role in prevalence, attitude, personal acceptability and sense of control.

### Speed and speeding

Speeding, whether on the motorway, outside or in built-up areas, was the unsafe behaviour reported by the majority of motorists (> 60%). In general, male drivers were significantly more likely to admit exceeding the limits at any speed regime. In built-up areas, Walloon drivers, as well as motorists aged 25 to 34, were the most likely to exceed the speed limit. On motorways, also Walloon drivers and drivers aged 25 to 54 years reported exceeding speed limits the most. Both the social and personal acceptability of exceeding the speed limit were higher among men and among very young drivers. Drivers aged 25-34 years were the most likely to indicate that speeding was perceived as a common behaviour among friends. Furthermore, males were more likely to consider respecting speed limits as boring or dull and trusted themselves to drive significantly faster than the speed limit or drive fast through a sharp curve. Lastly, drivers under 35 years of age were more likely to admit having the impression of losing time if they don't drive fast.

### Seat belt use

Among drivers, 14% admitted driving at least once without their seatbelts in the past month. Prevalence was higher among males and young drivers. In terms of rear seat belt use, again, male passengers were more likely to report not wearing a seat belt. Also more respondents from the Brussels region reported violating this

traffic rule. Social acceptability was higher among men and personal acceptability was higher among men, young drivers and in the Brussels area.

#### Use of child restraint systems

For the transport of children under 1.35m, 14% of respondents admitted having made at least one trip without properly buckling them up in the past month. This was more prevalent among men and gradually decreased with age. For the transport of children over 1.35 m, 12% admitted not having fastened their seatbelts during at least one trip. This prevalence did not differ between men and women but was significantly higher among drivers aged 25-39.

#### Distraction and telephone use while driving

The use of the handheld phone to call or read a text message was reported by 22% and 28% of drivers respectively. This prevalence was as high among women as among men. Young drivers were the most likely to be affected by this behaviour. Concerning using the telephone with a hands-free kit (46%), the prevalence was higher among male and middle-aged drivers, as well as in the Brussels region. The use of handheld telephones was more socially and personally accepted among young drivers, but no differences between men and women were found. In terms of attitude and perceived behavioural control, men were more supportive of using the telephone while driving in order to remain available. They also perceived themselves as being more able to drive while using their phones.

#### Fatigue and drowsiness at the wheel

Nearly one-quarter of the sample of Belgian drivers indicated that they drove in such an advanced state of fatigue that they had difficulty keeping their eyes open. This prevalence was particularly high among male drivers, among drivers aged 18-44 and in the Flemish region. Despite the high prevalence of this behaviour, only 1% of respondents felt that it was personally acceptable to drive in an advanced state of drowsiness. This acceptability was more common among males and gradually decreased across age categories.

#### Support for enforcement measures

While a majority of the sample of drivers admitted exceeding speed limits, 51% of the drivers also have the opinion that the speed limits should be stricter and 65% are convinced that the checks are not sufficient. The majority of respondents were most in favour of measures against drink-driving and distracted driving and agreed that enforcement measures should be strengthened.

Among a range of potential new road safety measures, the five proposals that received more than 80% approval were all protective measures: mandatory helmet use for cyclists under 12 years of age and for all moped and motorcycle drivers; mandatory reflective material for all cyclists riding in the dark and same measure for moped and motorcycle drivers; and mandatory seatbelt reminders for front and rear seatbelts in new vehicles. The measures that received less than 50% approval concerned distraction in traffic: 48% were in favour of zero tolerance for the use of mobile phones while driving (with or without hands-free kit) and 45% were in favour of a ban on headsets while walking on the street.

#### Opinions regarding vehicle automation

Regarding vehicle automation, respondents tended to be more interested in semi-automated cars (39%) than fully-automated cars (29%). Men were in general more in favour of automation than women, and younger drivers seemed more convinced than their older counterparts of fully-automated vehicles. The benefits estimated as likely by more than 40% of respondents for both semi-automated and fully-automated cars were: better fuel economy, fewer and less severe accidents, and reduced vehicle emissions. Respondents had the impression that fully-automated vehicles would offer more benefits than semi-automated vehicles in terms of freeing up time for recreative and functional activities, reducing traffic congestion and reducing travel time.

#### Other modes of transportation

Specific questions regarding unsafe behaviour on the road were also addressed more specifically to road users who indicated that they had been traveling as a motorcyclist, moped rider, cyclist or pedestrian in the past month.

Concerning driving under the influence, it appears that both motorised (21%) and non-motorised (28%) two-wheelers show this behaviour to the same extent as car drivers (24%). Speeding outside built-up areas is less often reported by motorised two-wheelers (42%) than by car drivers (72%). The percentages of motorised two-wheelers (22%) and cyclists (23%) that admit reading a SMS/e-mail while driving in traffic is very close

to the percentage of car drivers (28%) showing this behaviour. More than half (56%) of pedestrians have read their messages/e-mails while walking.

Among two-wheelers, 23% of motorcyclists and moped riders and 83% of cyclists reported riding without a helmet at least once in the past month.

### Conclusions and recommendations

The Vias national attitude measurement aims to capture the self-reported prevalence of these main unsafe behaviours in traffic: driving under the influence, speeding, non-use of seatbelts or an appropriate child restraint system, distraction and fatigue while driving. In addition to the frequency of these behaviours, this report also presents a series of potential psychological determinants (attitudes, social and personal acceptability, norms and perceived behavioural control) and the demographic characteristics of the individuals concerned (gender, age and region of residence). This information contributes to a better understanding of unsafe behaviours in traffic, an identification of populations at risk and possible measures for action.

Among the measures generally considered to improve road safety, some directly target the behaviour of road users, such as legislation and penalties, education and training or awareness campaigns. Other measures also aim at changing the behaviour of motorists or reducing the impact of these unsafe behaviours indirectly through infrastructure or vehicle improvements.

Based on the results of this report and current knowledge of road safety measures, a series of reflections on possible measures for the various unsafe behaviours presented can be put forward:

- Driving under the influence of alcohol

Primary target group: general public, mainly men, more drivers in Wallonia.

Possible measures: awareness-raising campaigns aimed at social norms and the misleading feeling of control (especially for men and young drivers); more controls and sanctions.

- Speeding

Primary target group: general public, mainly men and young drivers, more drivers in Wallonia.

Possible measures: awareness campaigns targeting personal norms and the misleading feeling of control (especially for men and young drivers); more controls and sanctions combined with awareness-raising campaigns; generalization of ISA systems.

- Use of seat belt

Primary target group: general public, mainly men, young drivers and rear seat passengers.

Possible measures: awareness-raising campaigns for the wearing of seatbelts in the rear seat and in urban areas (Brussels); generalisation of seat belt warning systems in the rear of vehicles.

- Use of child restraint system

Primary target group: general public, mainly 25-34-year-olds (parents?) and men.

Possible measures: simplification and clarification of instructions for the use of child restraint systems; awareness campaigns on the risks of inappropriate use of restraint systems; training of professionals working with children; more controls.

- Distraction and telephone use while driving

Primary target group: general public, mainly young and middle-aged drivers.

Possible measures: awareness campaigns targeting the misleading feeling control and attitude; more controls in the event of a crash; encouraging the use of mobile applications to filter calls and alerts while driving.

- Fatigue and drowsiness at the wheel

Primary target group: general public, mainly men, young and middle-aged drivers, more drivers in Flanders.

Possible measures: awareness campaigns on the risks of drowsiness at the wheel; improvement of infrastructure (e.g. safe rest areas); warning technologies in case of lane deviation and signs of fatigue.

# 1 Inleiding

## 1.1 Context van het onderzoek

De **attitudes van automobilisten** tegenover verkeersveiligheid zijn, naast het **aantal ongevallen** en **geobserveerd gedrag** in het verkeer, de indicatoren om de evolutie in te schatten van de verkeersveiligheid, zoals ze tijdens de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 werden omschreven. Statistieken over verkeersongevallen en geobserveerd gedrag mogen dan 'objectieve' indicatoren voor de verkeersveiligheid zijn; ze leren ons niets over de onderliggende psychosociale determinanten die een rol spelen bij de risicogedragingen in het verkeer. Om die gegevens aan te vullen en te verklaren en om het invoeren van gepaste maatregelen te kaderen, wordt sinds 2003 door middel van een grote, driejaarlijkse enquête gepeild naar de attitude-indicatoren met betrekking tot verkeersveiligheid. Dit rapport analyseert de resultaten van de enquête van december 2018, de zesde nationale attitudemeting inzake verkeersveiligheid die door Vias institute georganiseerd werd.

Het begrip 'attitudes' moet hier in ruime zin begrepen worden en omvat zowel meningen over een bepaalde gedraging als de sociale en persoonlijke normen daaromtrent, het gevoel van controle en het eigen gedrag in het verkeer. In de meting zijn ook vragen opgenomen over risicoperceptie, het draagvlak van de controlemaatregelen en de belangstelling voor nieuwe technologieën en voertuigautomatisering.

De voornaamste thema's die in de attitudemeting 2018 aan bod kwamen zijn:

- Rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie;
- Snelheid en snelheidsovertredingen;
- Gebruik van de veiligheidsgordel;
- Gebruik van kinderbeveiligingssystemen;
- Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur;
- Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur.

De vragen waren voornamelijk gericht tot automobilisten, maar ook voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers waren er een aantal specifieke vragen. Enkele algemenere vragen, bijvoorbeeld over de perceptie van veiligheid of het draagvlak voor controlemaatregelen en sancties waren bestemd voor alle deelnemers.

Voor elke vorm van risicogedrag kregen de respondenten de vraag naar de frequentie waarmee ze dat soort gedrag in de loop van de voorbije dertig dagen vertoond hadden, naar hun meningen erover en naar hun perceptie van de sociale aanvaardbaarheid, de persoonlijke aanvaardbaarheid (voor henzelf) en het gevoel van controle dan wel controleverlies.

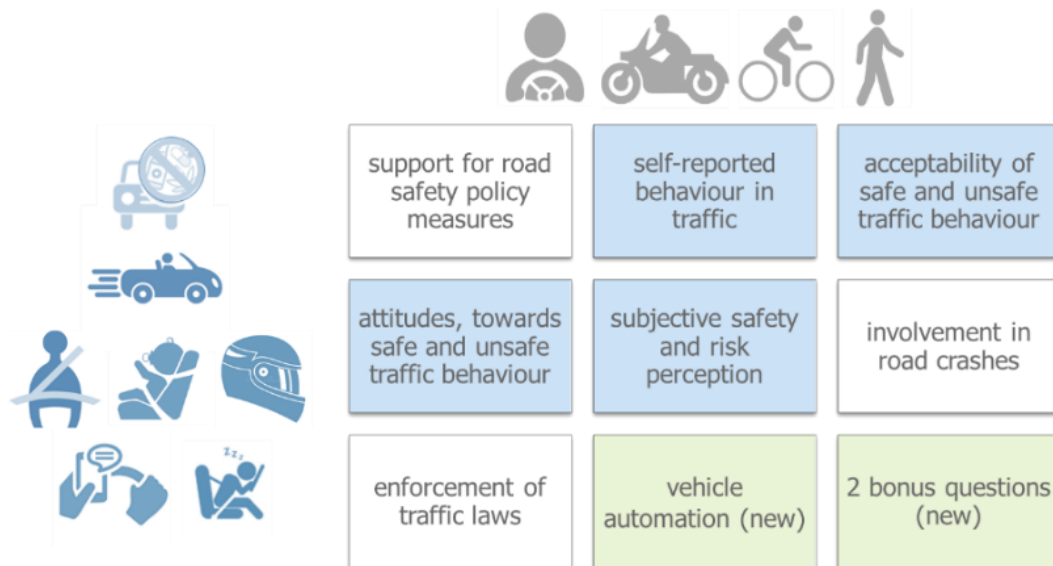
In deel 2 'Belangrijkste resultaten' bespreken we eerst een reeks van algemene resultaten op het vlak van verkeersveiligheid. Daarna worden de bovenstaande gedragingen uitgewerkt en bekijken we de antwoorden van de deelnemers naargelang gender, leeftijdscategorie (18-24 jaar, 25-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, 55-64 jaar en 65 jaar en ouder) en gewest (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

## 1.2 Methodologie

Voor de attitudemeting 2018 werden de Belgische gegevens uit het internationale ESRA2-onderzoek gebruikt. ESRA2 is de tweede editie van de online enquête naar attitudes van weggebruikers, een gezamenlijk internationaal initiatief van onderzoekscentra en verkeersveiligheidsorganisaties wereldwijd. Het onderzoek is erop gericht om vergelijkbare gegevens te verzamelen over de situatie, het gedrag en de cultuur op het vlak van verkeersveiligheid bij de verkeersdeelnemers.

Centraal in het onderzoek stond een vragenlijst die gezamenlijk werd opgesteld en dan vertaald in bijna 50 verschillende taalversies (in België: Frans en Nederlands). De vragen zijn uitgewerkt op basis van een uitgebreide versie van het model van de Theorie van Gepland Gedrag van Ajzen (1991). De thema's in kwestie omvatten zelfgerapporteerd gedrag, attitudes en meningen over risicogedragingen op vlak van verkeersveiligheid, waargenomen sociale aanvaardbaarheid en persoonlijke aanvaardbaarheid van dat soort gedrag (Figuur 1). De enquête behandelt uiteenlopende onderwerpen in verband met verkeersveiligheid (bijvoorbeeld rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie, snelheid, afleiding) en richt zich ook op de inzittenden in wagens, de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers.





Figuur 1: Onderwerpen en variabelen die in de ESRA2-enquête vervat zitten

De gegevens werden verzameld in 2018 en 2019 via een online vragenlijst per panel, gebruik makend van representatieve steekproeven van de eigen volwassen bevolking in elk van de deelnemende landen (minstens N = 1 000 deelnemers per land in de ontwikkelde landen) (voor een gedetailleerd overzicht van de methoden, verwijzen we naar Meesmann et al., 2021).

In de tweede editie hebben meer dan 45 000 mensen uit 48 landen de vragenlijst beantwoord. België telde 1 985 deelnemers (48,6% mannen en 51,4% vrouwen; gemiddelde leeftijd = 48 jaar, standaardafwijking = 16,9) waarvan:

- 1 532 (77%) in de loop van de voorbije dertig dagen een auto bestuurd hadden;
- 209 (11%) in de loop van de voorbije dertig dagen een motorfiets of bromfiets bestuurd hadden;
- 797 (40%) in de loop van de voorbije dertig dagen met de fiets gereden hadden;
- 1 789 (90%) zich in de loop van de voorbije dertig dagen te voet verplaatst hadden.

De uiteindelijke verdeling van de effectieve steekproef naargelang gewest, geslacht en leeftijd is te vinden in Tabel 1 en komt sterk in de buurt van de reële verdeling voor het land (voor meer informatie over data cleaning en weging zie bijlage 2):

Tabel 1: Uiteindelijke verdeling van de Belgische effectieve steekproef naargelang gewest, geslacht en leeftijd

	Mannen						Vrouwen						To-taal
	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
<b>Vlaanderen</b>	61	109	126	78	98	139	61	79	90	85	85	141	1152
<b>Wallonië</b>	25	28	30	80	54	48	29	66	49	82	50	91	632
<b>BHG</b>	19	21	9	22	6	12	13	17	25	9	23	25	201
<b>Totaal</b>	105	158	165	180	158	199	103	162	164	176	158	257	1985

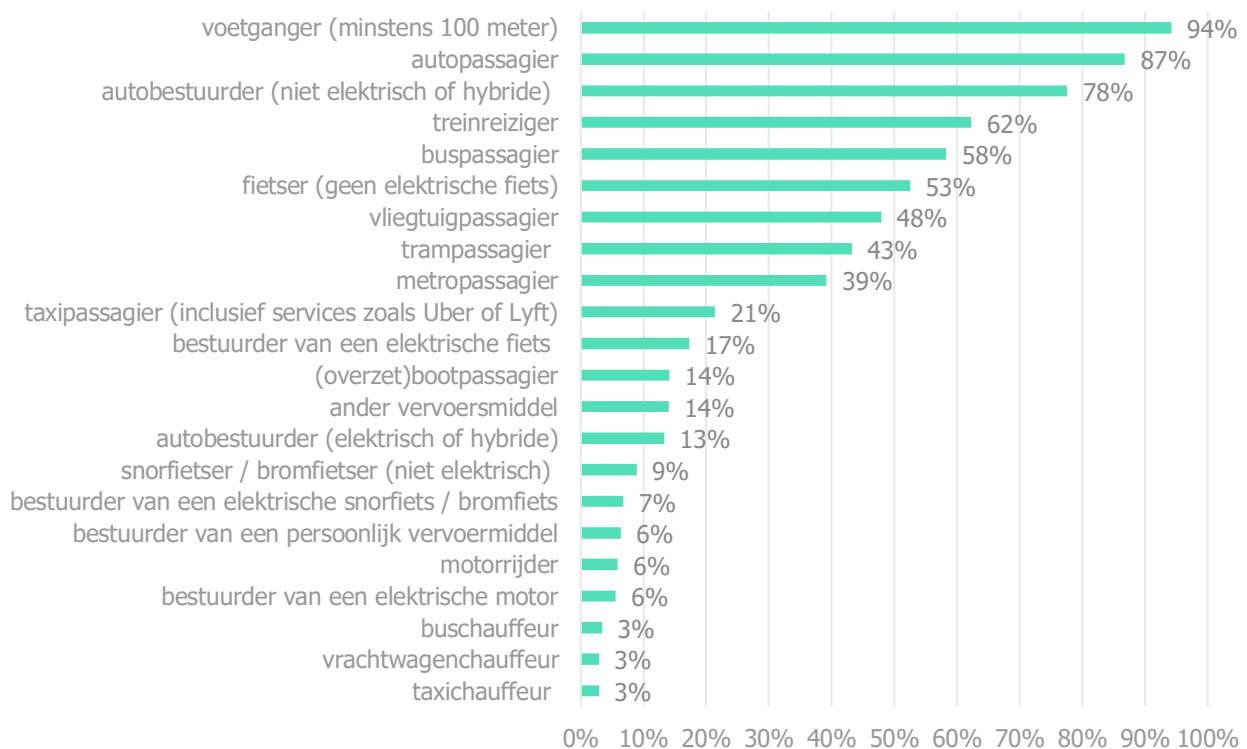
Bij de uitgevoerde analyses wordt voor elke vraag systematisch gekeken naar het verband tussen de eigenschappen van de bestuurders (gender, leeftijd en gewest) en de gegeven antwoorden. Voor deze analyses werden de variabelen in binaire vorm gecodeerd. Verder werd er gebruik gemaakt van het programma IBM SPSS 25 voor de analyses. Door middel van chi-kwadraattesten werden significante verschillen in antwoorden volgens gender, leeftijd of gewest van de respondent geëvalueerd. De grafieken zijn gebaseerd op de niet-afgeronde cijfers met telkens het afgerond cijfer erbij vermeld. De tekst vermeldt ook steeds de afgeronde cijfers.

## 2 Belangrijkste resultaten

### 2.1 Verkeersveiligheid in het algemeen

#### 2.1.1 Vervoersmodi

De deelnemers van het onderzoek kregen eerst de vraag om aan te geven welke vervoermiddelen ze gedurende de afgelopen twaalf maanden minstens enkele dagen hadden gebruikt. Daaruit blijkt dat zich verplaatsen als voetganger (94%), de auto, als passagier (87%) en de auto (niet-elektrisch en niet-hybride) als bestuurder (78%) de meest aangeduide vervoermiddelen zijn. De meerderheid van de respondenten meldden ook dat ze de trein (62%), de bus (58%) en de niet-elektrische fiets (53%) hadden gebruikt. In 2018 gaf 17% van de Belgen ook aan dat ze met een elektrische fiets hadden gereden en 6% had gebruik gemaakt van een persoonlijk vervoermiddel, zoals een elektrische step, een hoverboard, een eenwieler. 13% reed met een auto van het hybride of elektrische type.

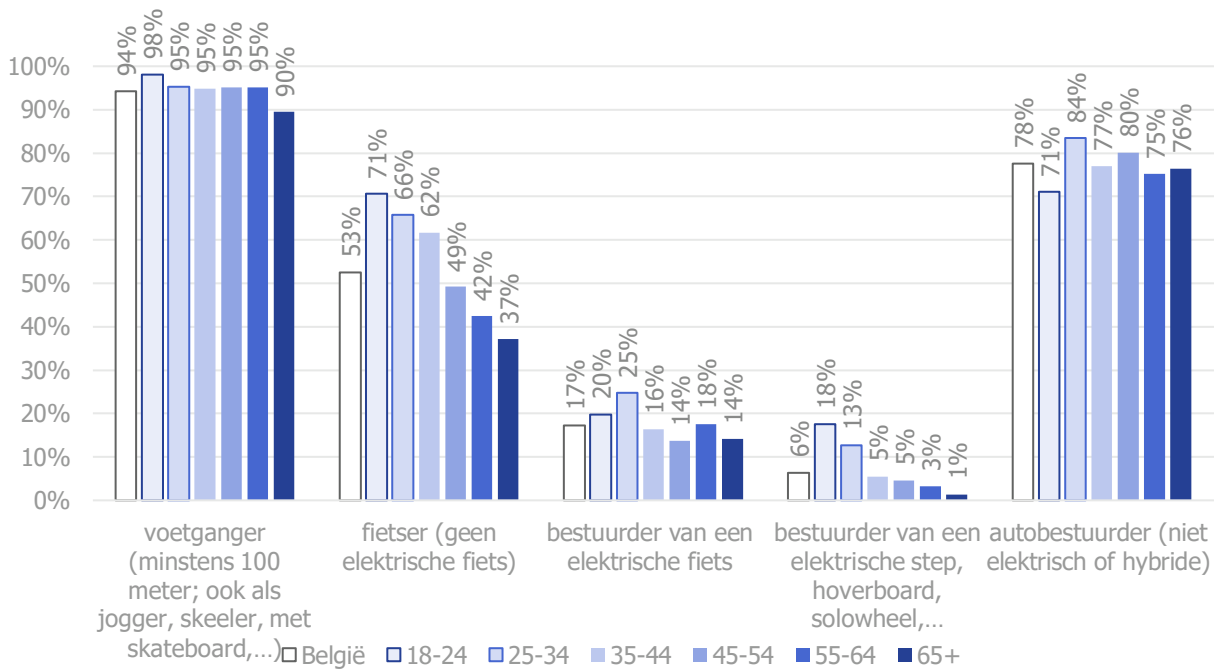


Figuur 2: Percentage Belgen dat in de loop van de voorbije twaalf maanden minstens gedurende enkele dagen de vervoersmodus gebruikt had

Er worden verschillen in gender gevonden bij het gebruik van uiteenlopende vervoermiddelen. Mannen (82%) zeggen significant meer dan vrouwen (73%) de auto te gebruiken als bestuurder, terwijl vrouwen (90%) veel meer dan mannen (83%) aangeven meegereden te hebben als passagier. Mannen (60%) gebruiken ook vaker dan vrouwen (45%) een niet-elektrische fiets. Voor de elektrische fiets is het verschil echter niet significant. Tot slot maken mannen ook frequenter gebruik van een persoonlijk vervoermiddel (9% van de mannen, tegenover 4% van de vrouwen).

Als we kijken naar leeftijd rijden 18-24-jarigen (71%) significant minder dan 25-34-jarigen (84%) met de auto. Het percentage respondenten dat voetganger, fietser, passagier in een auto is of een persoonlijk vervoermiddel gebruikt neemt ook geleidelijk af met leeftijd. De 25-34-jarigen (25%) maken significant meer gebruik van een elektrische fiets dan de 45-54-jarigen (14%) en de 65-plussers (14%). De 18-24-jarigen (20%) en de 55-64-jarigen (18%) vormen een tussengroep bij de gebruikers van de elektrische fiets.



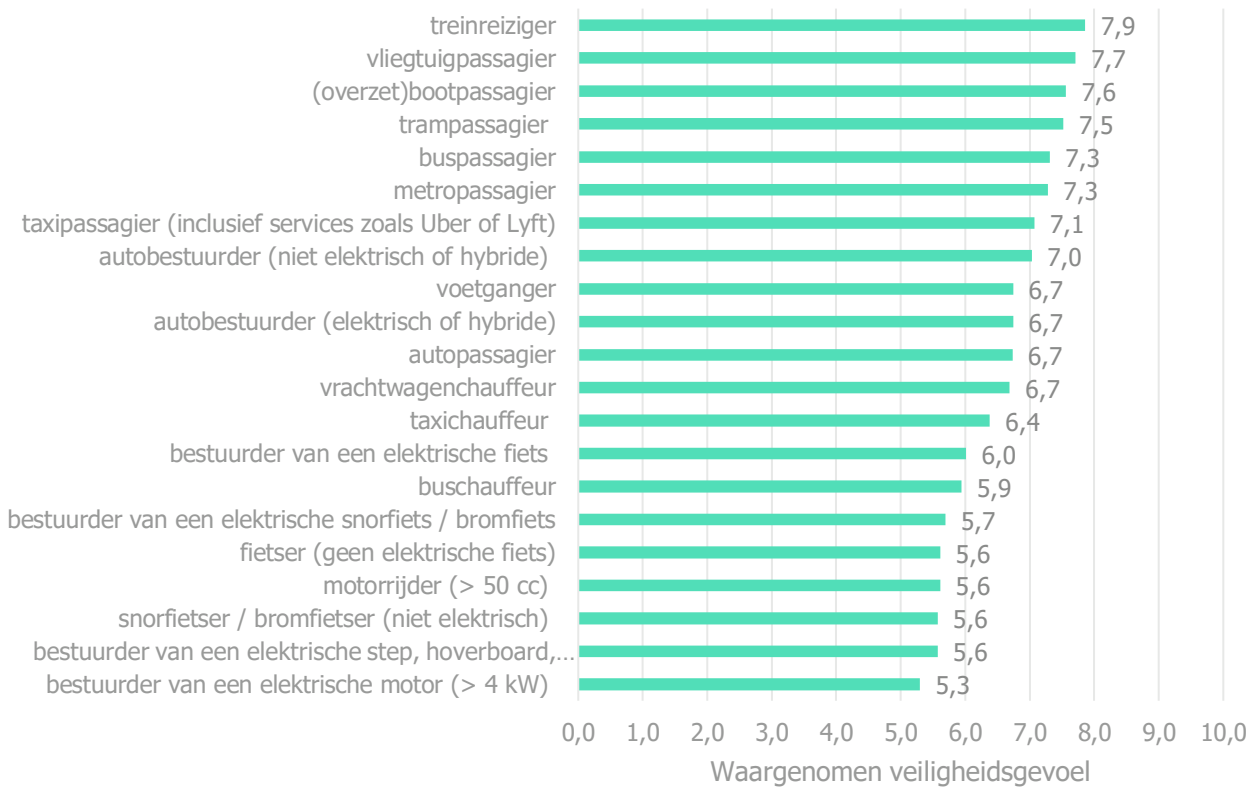


Figuur 3: Gebruikspercentages voor de verschillende vervoersmodi in de loop van de voorbije twaalf maanden, naargelang leeftijd

Kijken we naar verschillen per gewest dan blijkt men in het Vlaams gewest (66%) vaker gebruik te maken van de niet-elektrische fiets dan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (44%), die op hun beurt weer meer fietsen dan in het Waals gewest (31%). Persoonlijke vervoermiddelen worden meer gebruikt in Brussels Hoofdstedelijk Gewest (20%) dan in Vlaanderen en in Wallonië (in beide gevallen 5%). Voor het zich voortbewegen als voetganger en autogebruik als bestuurder of als passagier zien we geen significante verschillen tussen de gewesten.

### 2.1.2 Subjectieve veiligheid

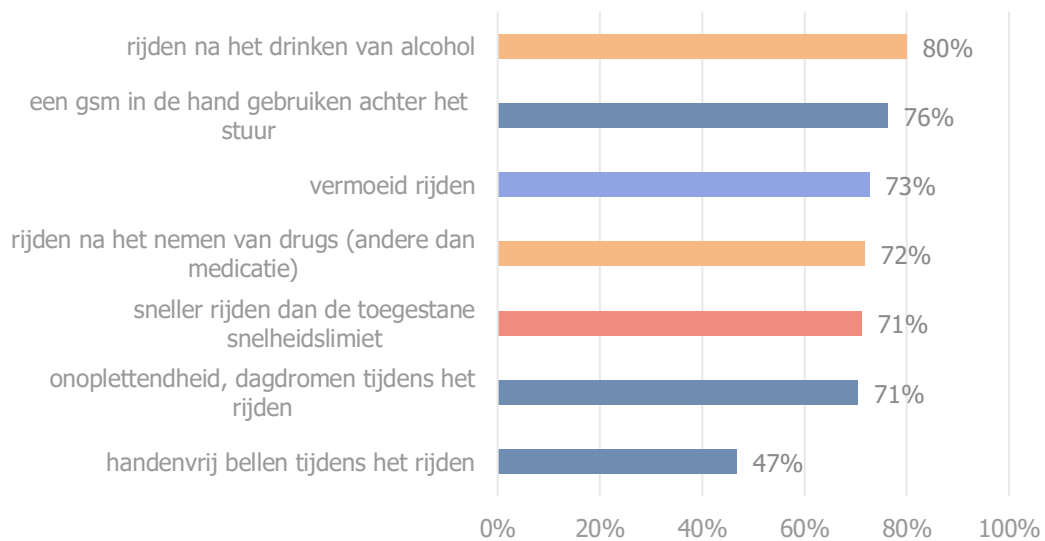
Van elk transportmiddel dat ze in de loop van de voorbije twaalf maanden gebruikt hadden moesten de respondenten inschatten in welke mate ze zich daarbij veilig voelden. Ze deden dat op een schaal van 0 tot 10 (waarbij 0 = heel onveilig en 10 = heel veilig). De trein (7,9/10), het vliegtuig (7,7/10) en de boot (7,6/10) zijn de vervoermiddelen die door hun gebruikers als de veiligste werden beoordeeld. Er dient opgemerkt te worden dat deelnemers die aangeduid hadden dat ze een bepaalde vervoersmodus niet hebben gebruikt in het laatste jaar, geen inschatting konden geven van de veiligheid ervan. Aan de andere kant van het spectrum bleken de gebruikers de bromfiets, de motorfiets (niet-elektrische en elektrische), de fiets (niet-elektrische en elektrische) en de persoonlijke vervoermiddelen (zoals steppen) als de minst veilige (<6/10) te beoordeelden.



Figuur 4: Gevoel van (on)veiligheid, naargelang vervoersmodus

### 2.1.3 Perceptie van de risico's

De respondenten van de enquête moesten aanduiden met welke frequentie, op een schaal van 1 tot 6 (waarbij 1 = nooit en 6 = (bijna) altijd), ze dachten dat een reeks van risicogedragingen een rol spelen bij verkeersongevallen. 80% van de respondenten zijn van mening dat rijden onder invloed van alcohol vaak de oorzaak is van verkeersongevallen met een auto. Respectievelijk 76% en 73% dachten dat het gebruik van de gsm in de hand of vermoeidheid een rol speelt bij ongevallen. Hoewel snelheidsovertredingen een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen vormen kwamen ze niet voor in de top drie van de gedragingen die verondersteld worden het vaakste verantwoordelijk te zijn voor een verkeersongeval.

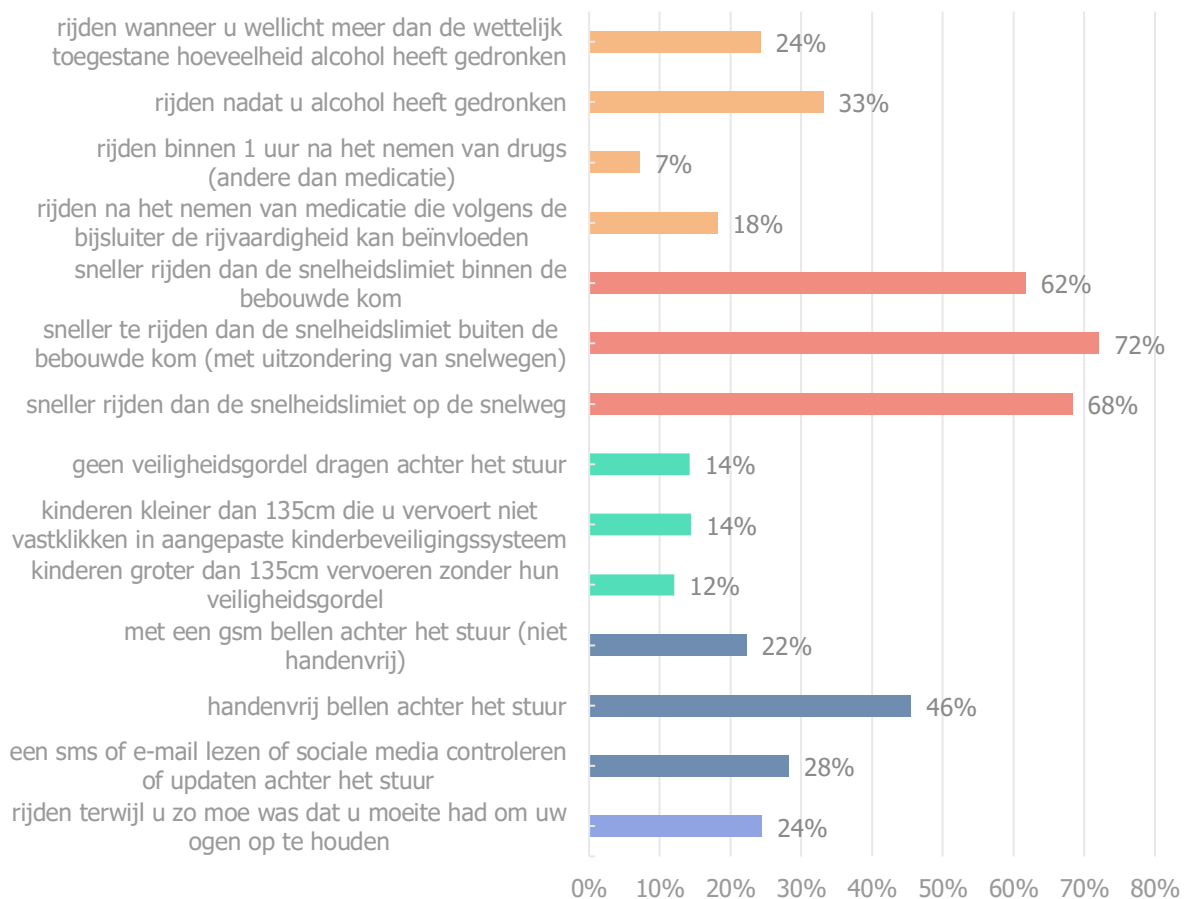


Figuur 5: Percentage van de Belgen dat de bovenstaande risicogedragingen tot de vaak voorkomende oorzaken rekent van verkeersongevallen waarbij een auto betrokken is

## 2.1.4 Vergelijkingen tussen verschillende thema's

### 2.1.4.1 Door de automobilisten zelfgerapporteerd risicogedrag voor de verkeersveiligheid

Als we alle zelfgerapporteerde risicogedragingen door de Belgische automobilisten tijdens het ESRA2-onderzoek bekijken, stellen we vast dat snelheidsovertredingen, zowel binnen (62%), als buiten de bebouwde kom (72%) of op de snelweg (68%) de meest voorkomende risicogedragingen zijn in de loop van de voorbije dertig dagen. Als we kijken naar rijden onder invloed van alcohol, behoort België in Europa tot de slechtste leerlingen van de klas. Eén derde (33%) van de respondenten erkent te hebben gereden na het gebruik van alcohol en 24% geeft toe de wettelijk toegestane limiet minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen te hebben overschreden. Bijna een kwart van de respondenten gaf aan al rijdend een sms of e-mail te hebben gelezen en ook een kwart had wel eens gereden terwijl zij of hij daar eigenlijk te moe voor was. Tot de minder vaak gerapporteerde risicogedragingen behoren rijden na het gebruik van drugs (7%) of medicatie die het rijgedrag kunnen beïnvloeden (18%), rijden zonder veiligheidsgordel (14%) en het vervoeren van kinderen zonder aangepaste beveiligingssystemen (14%) of zonder veiligheidsgordel (12%).

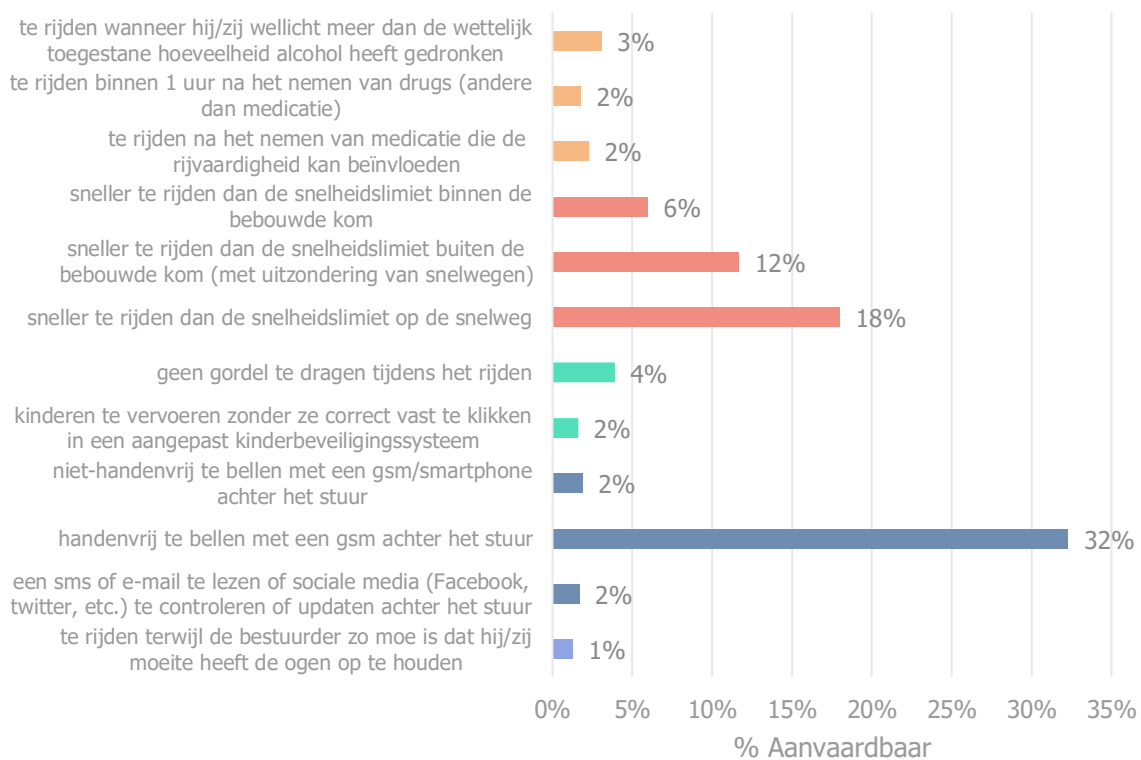


Figuur 6: Zelfgerapporteerde prevalentie van risicogedragingen achter het stuur (2018)

### 2.1.4.2 Aanvaardbaarheid van risicogedrag in het verkeer

Deze studie heeft ook onderzocht welke voor de Belgische automobilisten de meest aanvaarde en minst aanvaarde risicogedragingen zijn. De deelnemers aan de attitudemeting kregen de vraag om zich uit te spreken over het aanvaardbaarheidsniveau van twaalf verschillende vormen van risicogedrag en konden hun mening geven op een schaal van 1 tot 5 (1 = onaanvaardbaar en 5 = aanvaardbaar). Een overzicht van die twaalf gedragingen kan worden gevonden in Figuur 7. De evolutie van de gegevens en de verschillen tussen de groepen voor elk van de elementen worden meer in detail behandeld in de volgende delen (paragrafen 2.2 tot 2.7).

Figuur 7 geeft voor elk gedrag het percentage van de respondenten dat zulk gedrag persoonlijk 'aanvaardbaar' vindt (opties 4 en 5). Gsm-gebruik via een handenvrije kit blijkt de meest aanvaardbare praktijk (32%), op een afstand gevolgd door 'sneller te rijden dan de snelheidslimiet op de snelweg' (18%), 'sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom' (12%) en 'sneller te rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom' (6%). De meest afgekeurde vormen van risicogedrag zijn 'te rijden terwijl de bestuurder zo moe is dat hij/zij moeite heeft de ogen op te houden', 'een sms of e-mail te lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) te controleren of updaten achter het stuur', 'kinderen te vervoeren zonder ze correct vast te klikken in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen, of met de gordel)' en rijden na het gebruik van drugs of medicatie die de rijvaardigheid aantasten. Minder dan 3% van de respondenten vond die gedragingen persoonlijk aanvaardbaar.



Figuur 7: Persoonlijke aanvaardbaarheid van risicogedragingen achter het stuur (2018)

## 2.2 Rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie

België heeft een trieste reputatie door zijn cultuur van drinken en rijden. Uit de alcoholmeting in 2018 (Brion, Meunier, & Silverans, 2019) is gebleken dat bijna 2% van de gecontroleerde bestuurders een alcoholpercentage vertoonde boven de wettelijke limiet (0,22 mg alcohol per liter uitgeademde alveolaire lucht, het equivalent van 0,5 g alcohol per liter bloed) en dat percentage stijgt tot bijna 13% bij nachtelijke controles tijdens het weekend en bijna 11% 's nachts tijdens de week. Die prevalenties zijn des te dramatischer omdat het risico op een ongeval 40% hoger ligt bij bestuurders die boven het wettelijk toegestane alcoholgehalte zitten (SafetyCube, Leskovšek & Goldenbeld, 2018) en alcohol bij één op vier ongevallen in Europa een rol speelt (World Health Organization, 2017). De internationale DRUID-studie (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines; Schulze et al., 2011), gebaseerd op medische gegevens had aan het licht gebracht dat 38% van de zwaar gewonde bestuurders die naar het ziekenhuis werden gebracht boven de wettelijke limiet zaten.

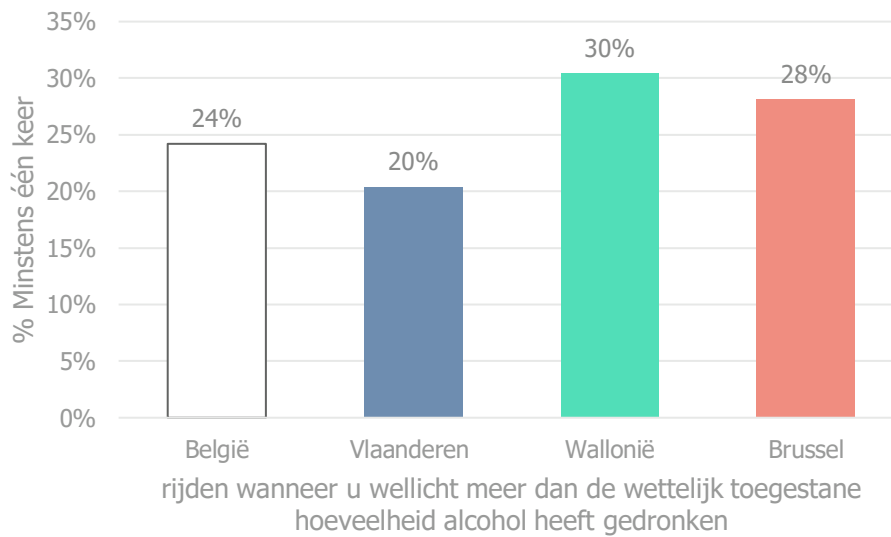
Ook drugs en bepaalde medicatie zijn stoffen die met grote waarschijnlijkheid het rijgedrag beïnvloeden alsook de perceptie van de automobilisten in het verkeer. Uit het bovengenoemde DRUID-onderzoek (2011) bleek dat van de tussen 2007 en 2009 in België gecontroleerde automobilisten (n = 2 949), minder dan 1% positief testte voor een drug (voornamelijk cannabis) en 3% voor een geneesmiddel dat de rijvaardigheid aantast (meestal benzodiazepines) (Houwing et al., 2011; Van der Linden, Legrand, Silverans, & Verstraete, 2011). Het gebruik van cannabis en van benzodiazepines blijkt respectievelijk te resulteren in een licht verhoogd (1 tot 3 keer) en matig hoger (2 tot 10 keer) risico op een ernstig of dodelijk ongeval (Hels et al., 2011 in SWOV, 2011). De gegevens dateren van 2009, maar een nieuw pilootonderzoek is in voorbereiding en zal in 2021 uitgevoerd worden door Vias institute.

### 2.2.1 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie door de bestuurder

#### 2.2.1.1 Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol

In 2018 verklaarde 24% van de automobilisten minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen de auto te hebben gebruikt, terwijl ze misschien boven de wettelijke alcohollimiet zaten om te mogen rijden. Dat percentage was dubbel zo hoog als tijdens de eerdere edities van het rapport uit 2005, 2009, 2012 en 2015, toen ongeveer 12% van de respondenten zeiden één of meer keren achter het stuur te zijn gekropen terwijl ze onder invloed waren van alcohol (Meesmann & Schoeters, 2016). Die toename van de prevalentie is des te verontrustender aangezien de recentste observatiestudie (Brion et al., 2019) eerder een aanzienlijke daling liet zien van het rijden onder invloed ten opzichte van de eerdere observatiestudies van 2013 en 2015. Een mogelijke verklaring voor die toename schuilt in een verandering van methodiek en de vertekeningen door sociale wenselijkheid: tijdens eerdere edities van de attitudemetingen werden de antwoorden via interviews verzameld. Het is waarschijnlijk dat respondenten minder gemakkelijk toegeven onder invloed te hebben gereden tijdens een interview dan bij het online invullen van een anonieme vragenlijst.

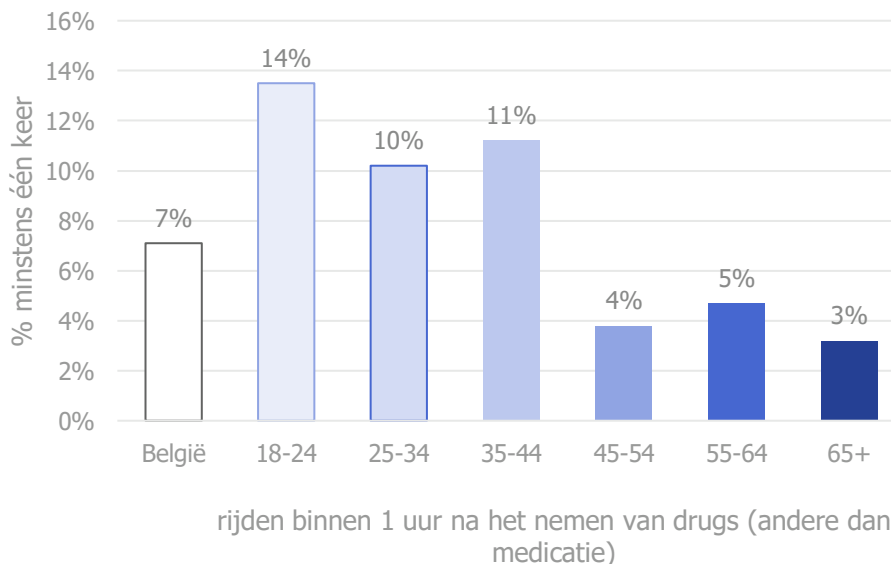
In overeenstemming met de resultaten van de observatiestudie (Brion et al., 2019) naar rijden onder invloed van alcohol, blijken mannen (31%) significant meer dan vrouwen (17%) te rijden terwijl ze mogelijk boven de wettelijk toegelaten alcohollimiet zitten. Op vlak van leeftijd is de prevalentie het hoogste bij de 25-34-jarigen (29%) en het laagste bij de 18-24-jarigen (18%). Ook die verschillen lijken gelijk te lopen met de observatiestudie (Brion et al., 2019), maar ze zijn hier niet significant. Een significant verschil in prevalentie zien we wel voor het gewest waar de respondenten hun verblijfplaats hebben. Significant meer Waalse bestuurders (30%) dan Vlaamse bestuurders (20%) rapporteren de auto te hebben gebruikt terwijl ze waarschijnlijk boven de wettelijke alcohollimiet zaten. De Brusselse bestuurders (28%) vormen hier een tussen-groep die zich niet significant van de Waalse noch de Vlaamse bestuurders onderscheidt.



Figuur 8: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol naargelang gewest (2018)

### 2.2.1.2 Zelfgerapporteed rijden onder invloed van drugs

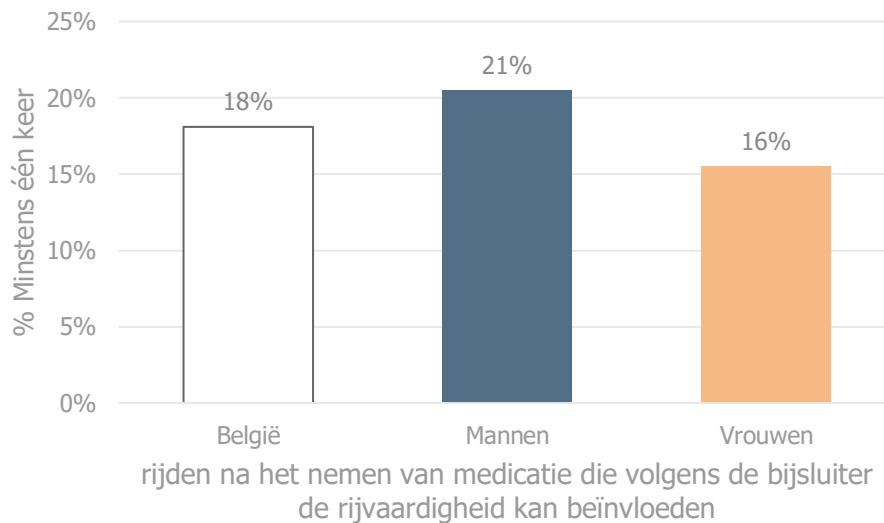
7% van de in 2018 bevraagde automobilisten had verklaard tijdens de afgelopen maand gereden te hebben onder invloed van drugs (andere dan medicatie). Die prevalentie ligt iets hoger dan wat gerapporteerd werd in de 'Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2019' waar 5% van de respondenten aangaf te hebben gereden na het gebruik van verboden substanties. Dat gedrag kwam dubbel zoveel voor bij mannen (10%) dan bij vrouwen (5%) en hing ook sterk af van de leeftijdscategorie. De 18-24-jarigen rijden significant meer onder invloed van drugs (14%). Ze worden gevolgd door de 25-34- en de 35-44-jarigen (10 en 11%), de 55-64-jarigen (5%) en tot slot de categorieën 45-54 jaar en 65+ (4 en 3%). Zoals die resultaten doen vermoeden is de daling van het rijden onder invloed van drugs niet perfect lineair afhankelijk van de leeftijd. Hoewel het percentage hoger lijkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (11%) dan in Vlaanderen (7%) of Wallonië (7%), is het verschil niet significant.



Figuur 9: Zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van drugs naargelang leeftijd (2018)

### 2.2.1.3 Zelfgerapporteed rijden onder invloed van medicatie

Op de vraag naar rijden onder invloed van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden meldde 18% van de respondenten in de loop van de voorbije dertig dagen minstens één keer onder invloed van medicatie te hebben gereden. Hoewel het percentage niet significant varieert met de leeftijd, ligt het significant hoger voor mannen (21%) dan voor vrouwen (16%). De prevalentie varieerde niet significant naargelang gewest.



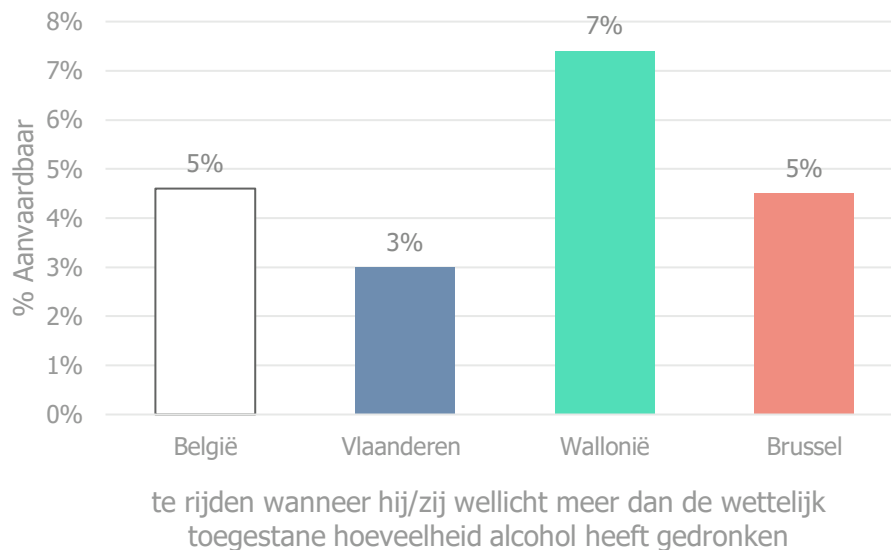
Figuur 10: Prevalentie van rijden onder invloed van medicatie naargelang gender (2018)

## 2.2.2 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie

### 2.2.2.1 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol

De sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol werd gemeten aan de hand van de volgende vraag: *'Hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen in uw omgeving zeggen dat het voor een autobestuurder is om te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken?'* 5% van de respondenten vond rijden onder invloed van alcohol sociaal aanvaardbaar. Dat is iets meer dan in 2015, toen 3% van de Belgen dergelijk gedrag sociaal aanvaardbaar vond. In 2018 verschilde het percentage niet significant naargelang gender (5% van de mannen en 4% van de vrouwen) of leeftijdscategorie van de respondenten (tussen 2% en 6%). De prevalentie varieert echter wel volgens het gewest: in Wallonië vindt men dit gedrag meer aanvaardbaar (7%) dan Vlaanderen (3%). Ook hier weer vormt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (5%) een tussengroep die niet significant afwijkt van de beide andere gewesten.

Ook de persoonlijke aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol werd gemeten via de vraag *'Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een autobestuurder is om te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken?'* 3% van de respondenten vond dat aanvaardbaar. Hier zien we geen verschil naargelang leeftijd of gewest, maar meer mannen (4%) dan vrouwen (2%) vonden dit gedrag persoonlijk aanvaardbaar.



Figuur 11: Sociale aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van alcohol, naargelang gewest (2018)

### 2.2.2.2 Aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs

3% van de respondenten vond het in zijn omgeving sociaal aanvaardbaar om *'te rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)'*. Die prevalentie was hoger bij mannen (4%) dan bij vrouwen (2%) en varieerde significant volgens leeftijdscategorie: 18-24-jarigen vonden dit significant vaker aanvaardbaar dan 65-plussers. Tussen de andere leeftijdscategorieën zagen we geen significante verschillen. De aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs varieert niet naargelang gewest.

Op vlak van persoonlijke aanvaardbaarheid vond 2% van de respondenten het kunnen om te rijden na het gebruik van drugs. Ook nu weer lag de prevalentie hoger bij mannen (3%) dan bij vrouwen (1%) en bij de jonge bestuurders (4% bij de 18-24-jarigen en 0% voor de 65-plussers). Voor de persoonlijke aanvaardbaarheid kon geen verschil tussen de gewesten gevonden worden.

### 2.2.3 Meninge over rijden onder invloed van alcohol

Om de meningen te meten van bestuurders over rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie kregen ze een reeks van stellingen voorgelegd. Van elk daarvan moesten de deelnemers aanduiden in welke mate ze ermee akkoord gingen. Dat deden ze op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = oneens en 5 = eens). Zo werd gepeild naar hun attitudes, sociale normen en het gevoel van controle.

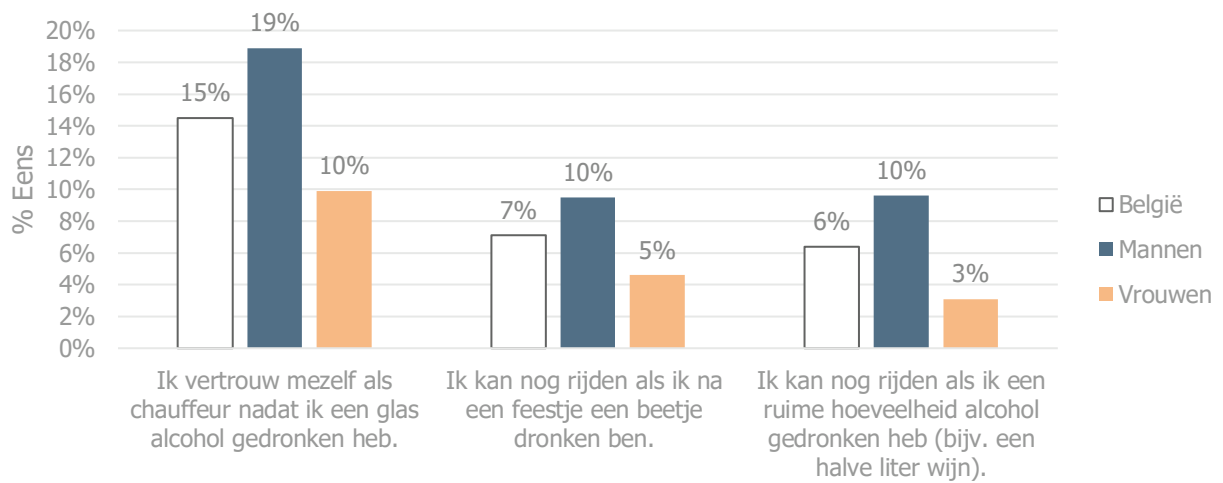
In 2018 ging 4% van de Belgische bestuurders akkoord met de volgende stelling: *'Voor korte ritten kan men het risico nemen om te rijden onder invloed van alcohol'*. Mannen (5%) waren het daar vaker mee eens dan vrouwen (3%). De prevalentie varieerde niet significant volgens de leeftijd van de deelnemers. Wat de regionale verschillen betreft waren Waalse bestuurders (5%) vaker akkoord met deze stelling dan Vlaamse bestuurders (3%).

Bij de sociale normen ging 12% van de respondenten akkoord met de stelling dat de meeste van hun vrienden zouden rijden na het drinken van alcohol. Dat aandeel varieert niet significant volgens het gender, noch het gewest waar men woont. Wel zien we een verschil volgens leeftijd. Meer 25-34-jarigen (17%) en 45-54-jarigen (14%) dan 65-plussers (7%) gaan akkoord met de bewering. De andere leeftijdscategorieën vormen een tussengroep.

Wat controlegevoel betreft ging 15% van de respondenten akkoord met de stelling *'Ik vertrouw mezelf als chauffeur nadat ik een glas alcohol gedronken heb'*. 7% was het eens om te zeggen: *'Ik kan nog rijden als ik na een feestje een beetje dronken ben'* en 6% zei ook nog te kunnen rijden na het drinken van een flinke hoeveelheid alcohol, bijvoorbeeld een halve liter wijn. Voor die drie beweringen vonden we geen significant verschil naargelang leeftijd of gewest. Mannen vonden zich echter systematisch beter in staat dan vrouwen om te rijden met een glas op. Die resultaten zijn in overeenstemming met bepaalde literatuurstudies waaruit blijkt dat mannen meer vatbaar zijn voor *zelfverbetering-bias ('self-enhancement bias')* dan vrouwen wat betekent dat ze meer de neiging hebben om hun rijvaardigheid hoger in te schatten dan die van de meeste



andere bestuurders (Harré, Foster, & O’neill, 2005; Harré & Sibley, 2007; Sibley & Harré, 2009). Deze overschatting kan gevaarlijk zijn omdat ze gepaard gaat met het nemen van meer risico’s (Clarke, Ward, & Truman, 2005; Harré, 2000).



Figuur 12: Gevoel van controle of controleverlies bij rijden onder invloed van alcohol naargelang gender (2018)

## 2.3 Snelheid en snelheidsovertredingen

Te snel rijden is de meest voorkomende vorm van risicogedrag achter het stuur. In 2018 heeft de federale politie, met radars en met automatische camera's, in totaal meer dan twee miljoen overtredingen vastgesteld die te maken hadden met snelheid (Federale politie, 2018). De recentste gedragsmetingen van Vias uit 2015 brachten aan het licht dat 36% van de bestuurders de toegelaten snelheid binnen de bebouwde kom overschreden op wegen waar 50 km/u geldt. Dat percentage steeg tot 64% in een zone 30 en tot 90% in schoolomgevingen (Temmerman, 2016)! Op de snelweg en buiten de bebouwde kom, bleek uit de analyse van gps-gegevens in 2015 dat het aantal inbreuken voor België tussen 30 en 60% lag, afhankelijk van de toegelaten snelheid (Trotta, 2016). Dat zijn aanzienlijke percentages, zeker als je weet dat een afname met 10% van de snelheid zou leiden tot een afname met 31% van de dodelijke ongevallen (Elvik, 2009).

### 2.3.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen

Om een idee te krijgen van de gerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen bij bestuurders in België, werd de vraag uitgewerkt in drie verschillende situaties met telkens een andere maximumsnelheid:

*'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als autobestuurder het volgende gedrag vertoond?'*

- *sneller rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom*
- *sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen)*
- *sneller rijden dan de snelheidslimiet op de snelweg'*

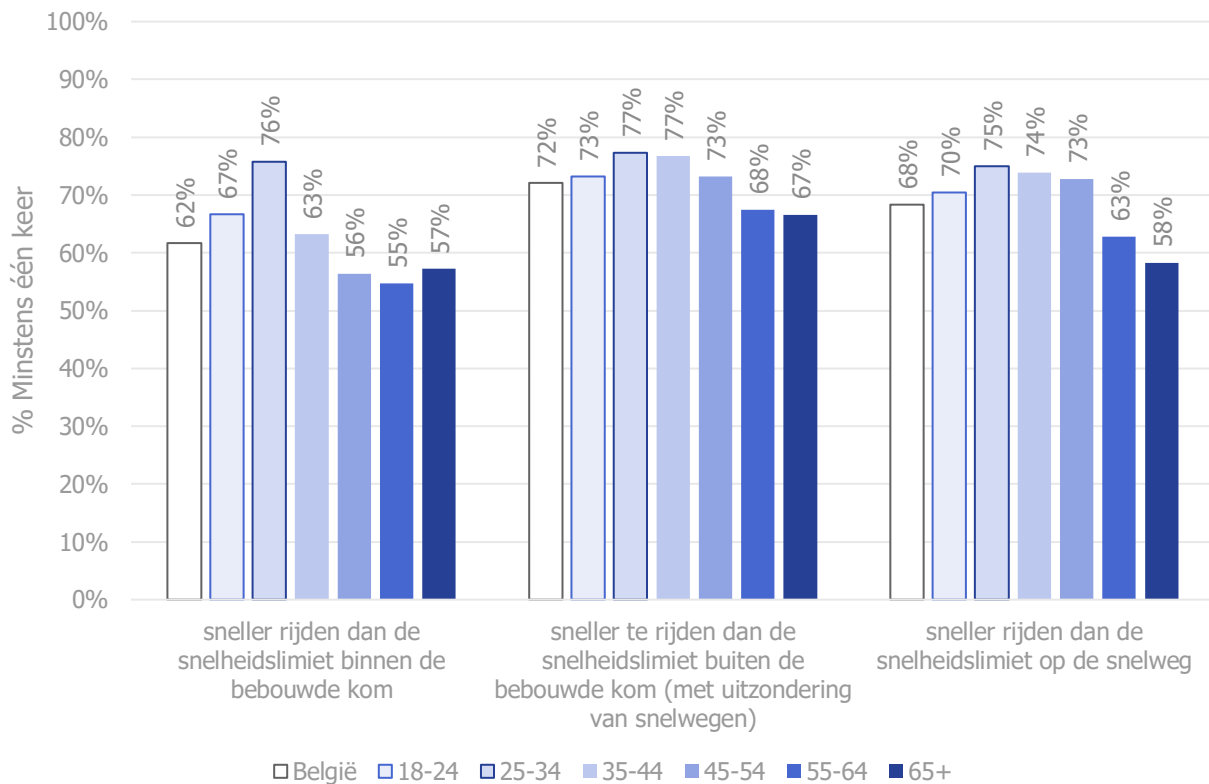
De frequentie werd uitgedrukt op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = nooit en 5 = (bijna) altijd).

62% van de respondenten gaf toe binnen de bebouwde kom minstens één keer tijdens de afgelopen maand te snel te hebben gereden. Bij iets meer dan 7% komt dergelijk gedrag zelfs frequent voor (vaak, tot (bijna) altijd). Buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen) meldde 72% tijdens de afgelopen maand sneller gereden te hebben dan de limiet. Bij iets minder dan 13% gebeurde dat frequent (vaak, zelfs (bijna) altijd). Tot slot gaf 68% toe in de loop van de voorbije dertig dagen, op de snelweg of een expresweg de snelheidsbeperking te hebben overtreden en voor bijna één op vijf van die bestuurders gebeurde dat zelfs frequent. Voor de drie stellingen lag de prevalentie van de Belgische respondenten die toegeven de snelheidsbeperking minstens één keer tijdens de afgelopen maand te hebben overtreden iets hoger dan het Europese gemiddelde (Holocher & Holte, 2019).

Over het algemeen rapporteren mannen significant vaker dan vrouwen de snelheidsbeperkingen te overtreden, ongeacht het type omgeving waar dat gebeurt. De verschillen tussen mannen en vrouwen zijn gelijkaardig voor de verschillende wegentypes: binnen de bebouwde kom (66% tegenover 58%), buiten de bebouwde kom (76% tegenover 68%), op de snelweg/expresweg (73% tegenover 64%).

Bij de leeftijden merken we op dat binnen de bebouwde kom de 25-34-jarigen vaker (76%) de limiet overschrijden dan de bestuurders met de leeftijd 35-44, 45-54, 55-64 en 65-plus (tussen 57 en 63%). De bestuurders van 18 tot 24 (67%) vormen een tussengroep waarvan het percentage niet verschilt van dat van de andere leeftijdsgroepen. Snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom blijken ook te verschillen tussen de leeftijdscategorieën. Op de snelweg of expresweg rapporteren de bestuurders tussen 25 en 54 jaar vaker snelheidsovertredingen (tussen 63 en 75%) dan de 65-plussers. De 18-24- en de 55-64-jarigen vormen een tussengroep die zich niet significant van de twee andere onderscheidt.

Waaalse bestuurders rapporteren meer snelheidsovertredingen dan Vlaamse bestuurders binnen de bebouwde kom (66% tegenover 59%) en op de snelweg/expresweg (74% tegenover 66%). De Brusselse bestuurders vormen een tussengroep die zich niet significant onderscheidt van Vlaanderen of Wallonië. Buiten de bebouwde kom werd geen significant verschil tussen de gewesten gevonden. We moeten echter vermelden dat de snelheidsregels buiten bebouwde kom sinds 1 januari 2017 strenger zijn in Vlaanderen (70 km/u) dan in Wallonië en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (90 km/u).



Figuur 13: Zelfgerapporteerde prevalentie van snelheidsovertredingen naargelang leeftijd (2018)

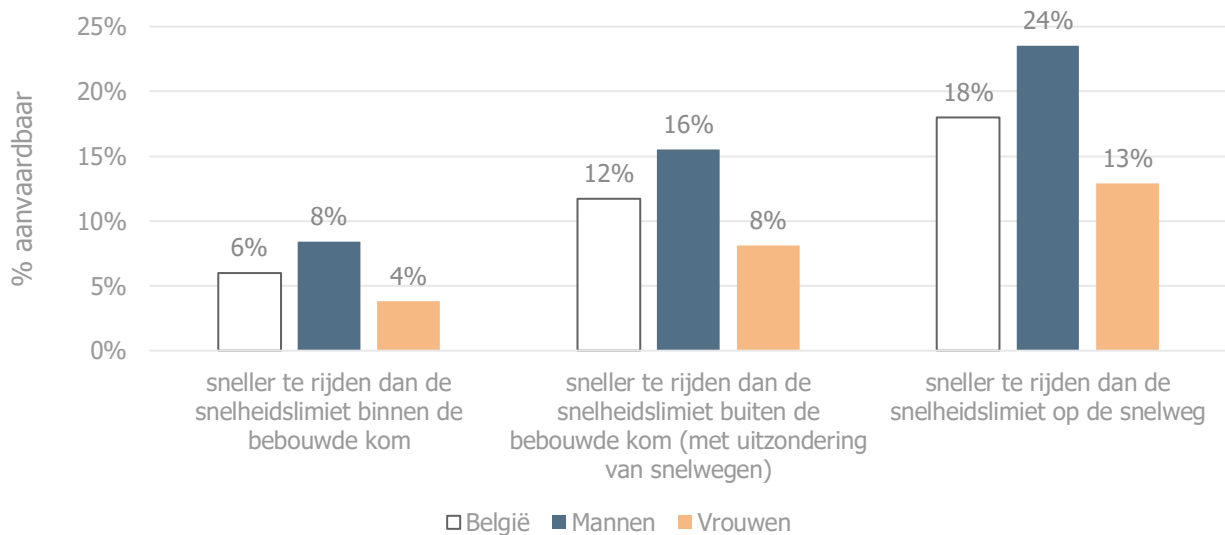
### 2.3.2 Aanvaardbaarheid van te snel rijden

De respondenten moesten aangeven in welke mate ze dachten dat de meeste mensen het aanvaardbaar vinden om buiten de bebouwde kom (snelweg en expresweg uitgezonderd) sneller te rijden dan toegestaan. 15% vond zulk gedrag sociaal aanvaardbaar. Die prevalentie lag statistisch hoger bij mannen dan bij vrouwen (17% tegenover 12%) en was sterk afhankelijk van leeftijd: bij de 18-24-jarigen vond 25% zoiets sociaal aanvaardbaar tegenover maar 9% bij de 65-plussers. Tussen die beide extremen daalt het percentage van de respondenten die dit aanvaardbaar vinden geleidelijk volgens de leeftijdscategorie. De resultaten tonen geen significant verschil in sociale aanvaardbaarheid naargelang gewest.

Behalve de vraag naar de sociale aanvaardbaarheid, moesten de respondenten ook aangeven in welke mate ze het persoonlijk aanvaardbaar vinden om:

- 'sneller te rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom;
- 'sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen);
- 'sneller te rijden dan de snelheidslimiet op de snelweg'

Uit de cijfers blijkt dat 18% van de respondenten het persoonlijk aanvaardbaar vindt om op de snelweg/expresweg te snel te rijden; 12% vindt zoiets aanvaardbaar buiten de bebouwde kom en 6% vindt het ook persoonlijk aanvaardbaar om de snelheidsbeperkingen te overschrijden binnen de bebouwde kom. Ook hier liggen alle prevalenties significant hoger voor mannen dan voor vrouwen. De persoonlijke aanvaardbaarheid van die gedragingen neemt significant af naargelang een hogere leeftijdscategorie. Wat de regionale verschillen betreft bleken enkel de snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest aanvaardbaarder dan in het Vlaams gewest (10% tegenover 7%).



Figuur 14: Persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen, naargelang het type weg en gender (2018)

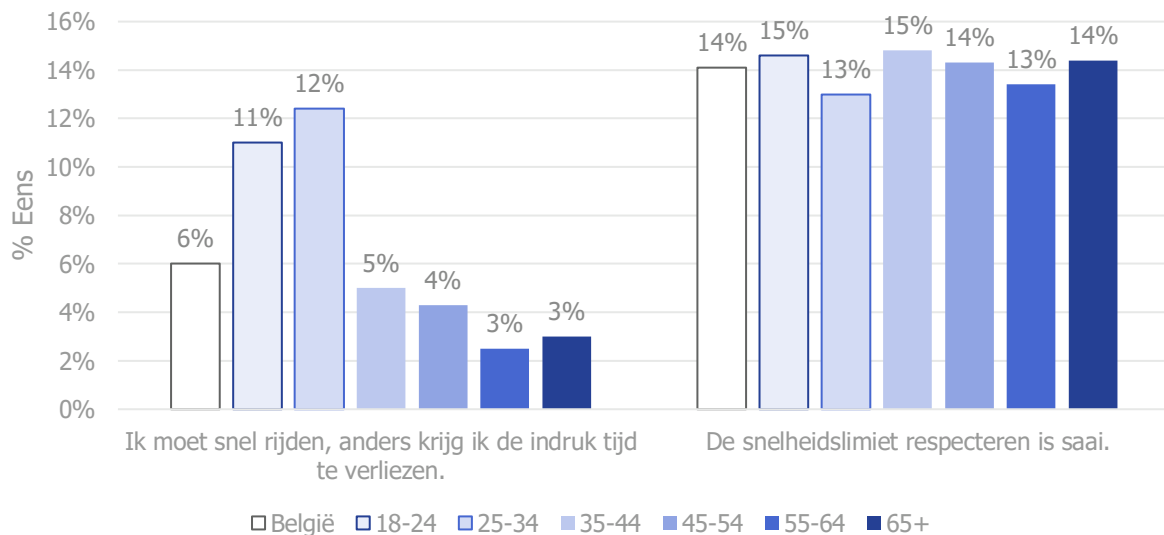
### 2.3.3 Meninge n over te snel rijden

Om de meningen van bestuurders over snelheidsovertredingen te meten kregen zij een reeks stellingen voor-gelegd. Voor elk van die stellingen moesten de deelnemers aangeven in welke mate ze het ermee eens waren. Dat deden ze op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = oneens en 5 = eens). Zo werd gepeild naar hun attitudes, sociale normen en controlegevoel.

In 2018 ging 6% van de Belgische bestuurders akkoord met de volgende stelling: *'Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen'*. Vooral de 25-34-jarigen (12%) en de 18-24-jarigen (11%) gingen akkoord met deze bewering en de 45-plussers (3-4%) het minst. De 35-44-jarigen (5%) vormden een tussengroep. De prevalentie varieerde niet significant naargelang gender van de deelnemers. Wat de regionale verschillen betreft gingen meer Waalse bestuurders (8%) akkoord met deze stelling dan Vlaamse bestuurders (4%). 14% van de bestuurders ging ook akkoord met de stelling *'de snelheidslimiet respecteren is saai'*. Significant meer mannen dan vrouwen gingen akkoord met deze stelling (18% tegenover 11%). Wat leeftijd of gewest betreft konden voor deze bewering geen verschillen gevonden worden.

Bij de sociale normen ging 10% van de respondenten akkoord met de stelling dat de meeste van hun vrienden binnen de bebouwde kom 20 km/u sneller zouden rijden dan toegelaten. Dat aandeel varieerde niet significant naargelang gender of gewest waar men woont. Wel stellen we een niet-lineaire evolutie vast afhankelijk van de leeftijd van de respondenten: de 25-34-jarigen gaan vaker akkoord met deze stelling (14%) dan de 55-64-jarigen (6%) en de andere leeftijdsgroepen vormen een tussencategorie.

Wat controlegevoel betreft ging 18% van de respondenten akkoord met de bewering *'Ik vertrouw mezelf wanneer ik beduidend sneller rijd dan de snelheidslimiet'* en 10% was het eens met *'Ik ben in staat om snel door een scherpe bocht te rijden'*. Meer mannen waren het daarmee eens dan vrouwen. Voor de eerste stelling konden we een significant verschil vaststellen naargelang leeftijd: de prevalentie van de personen die akkoord gaan met de stelling nam af volgens de leeftijdscategorie: van 24% bij de 18-24-jarigen tot 12% voor de 65-plussers. Regionale verschillen werden niet gevonden.



Figuur 15: Attitudes tegenover te snel rijden naargelang leeftijd (2018)

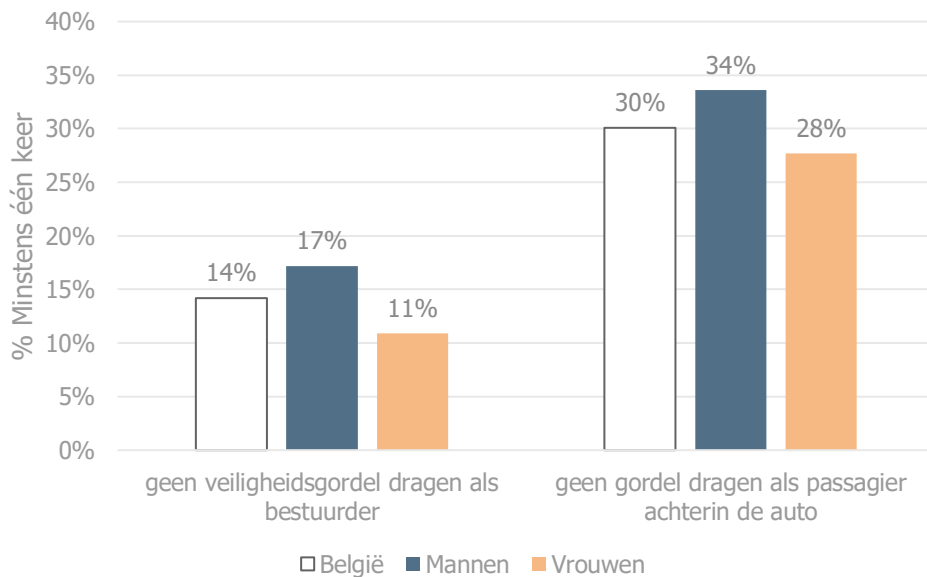
## 2.4 Gebruik van de veiligheidsgordel

Belgische bestuurders hebben het dragen van de veiligheidsgordel langzaamaan aangenomen als veiligheidsnorm. In 2007 had de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid (FCVV) de doelstelling vooropgesteld van een prevalentie van minimaal 95% voor het dragen van de gordel voor in de wagen. Die doelstelling werd voor het eerste bereikt tijdens de gedragsmeting van 2018 (95,2%) (Lequeux & Pelssers, 2018). We stellen echter vast dat het resultaat nog niet zo bemoedigend is als er wordt gekeken naar gordelgebruik achter in de wagen... Daar draagt slechts 86% van de passagiers de veiligheidsgordel. In België bedroeg in de periode 2014-2015 het aandeel van de niet-vastgegespte betrokkenen bij dodelijke ongevallen op de snelweg 45% van de bestuurders, 31% van de passagiers voorin en 52% van de passagiers achterin (Slootmans & Daniels, 2017).

### 2.4.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel

Om een schatting te maken van de prevalentie van het niet-dragen van de veiligheidsgordel onder de Belgische bestuurders, kregen bestuurders de volgende vraag: *'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als autobestuurder het volgende gedrag vertoond: geen veiligheidsgordel dragen achter het stuur?'* Een gelijkaardige vraag betrof de passagiers achterin: *'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als autopassagier het volgende gedrag vertoond: geen gordel dragen als passagier achterin de auto?'* De frequentie werd gemeten op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = nooit en 5 = (bijna) altijd).

Bij de bestuurders gaf 14% toe de veiligheidsgordel minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen niet te hebben gebruikt. Bij mannen (17%) kwam dit gedrag significant vaker voor dan bij vrouwen (11%). Het niet-dragen van de veiligheidsgordel neemt ook geleidelijk af met de leeftijd van de respondenten. Wat de gewesten betreft kon geen significant verschil worden gevonden. Bij de passagiers achterin gaf 30% toe minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen geen veiligheidsgordel te hebben gedragen. Dat percentage varieerde niet volgens leeftijd, maar lag wel hoger voor mannen (34%) dan voor vrouwen (28%) en ook hoger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (46%) dan in Vlaanderen (27%) of Wallonië (30%).

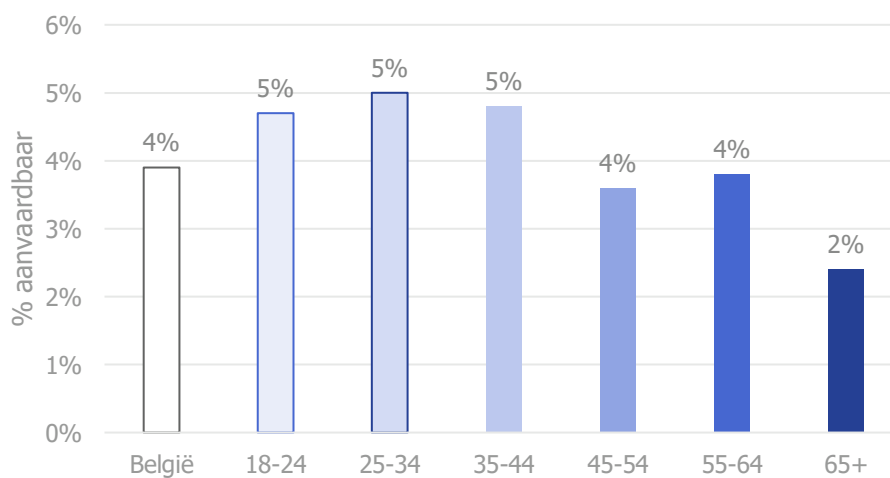


Figuur 16: Zelfgerapporteerde prevalentie van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel naargelang de plaats in het voertuig en gender (2018)

### 2.4.2 Aanvaardbaarheid van het gebruik van de veiligheidsgordel

De respondenten dienden aan te geven in welke mate ze van mening zijn dat de meeste mensen het aanvaardbaar vinden om geen veiligheidsgordel te dragen als bestuurder. 6% van de respondenten vindt het sociaal aanvaardbaar om in dat geval geen veiligheidsgordel te dragen. De cijfers liggen hoger voor mannen (7%) dan bij vrouwen (5%). Wat leeftijd of gewest betreft kon geen verschil worden gevonden.

Om de persoonlijke aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de veiligheidsgordel te kunnen meten kregen de respondenten de volgende vraag: 'Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een autobestuurder is om geen gordel te dragen tijdens het rijden?' De aanvaardbaarheid werd uitgedrukt aan de hand van een schaal van 1 tot 5 (1 = onaanvaardbaar en 5 = aanvaardbaar). 4% van de respondenten vond het aanvaardbaar voor bestuurders om de veiligheidsgordel niet vast te maken. Dat aandeel was significant groter bij mannen (5%) dan bij vrouwen (3%) en nam geleidelijk af met de leeftijd (5% voor de 18-44-jarigen en iets meer dan 2% voor de 65-plussers). Meer Brusselse dan Vlaamse respondenten vonden dit gedrag aanvaardbaar (7% tegenover 3%). De Waalse respondenten (4%) vormden een tussengroep die zich niet significant van de beide andere onderscheidt.



Figuur 17: Persoonlijke aanvaardbaarheid van het niet-dragen van de veiligheidsgordel voor autobestuurders naargelang leeftijd (2018)

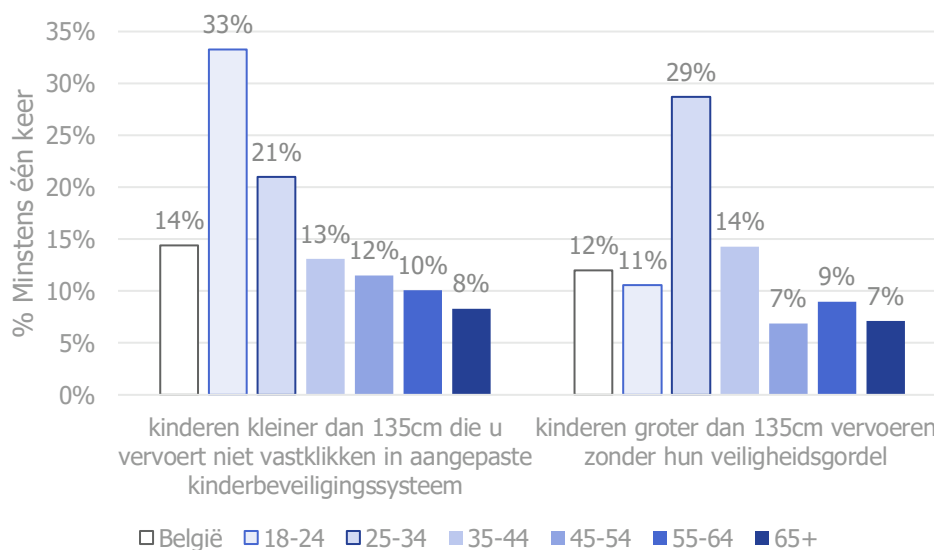
## 2.5 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Volgens de Belgische wetgeving moeten kinderen van minder dan 1m35 verplicht vastgeklikt worden in een aangepast beveiligingssysteem. Boven de 1m35 is zo'n voorziening niet langer verplicht, maar ook kinderen moeten uiteraard de veiligheidsgordel verplicht dragen. De recentste nationale gedragsmeting gaf aan dat slechts een kwart van de kinderen correct vastgemaakt was in een aangepast beveiligingssysteem. De meerderheid was wel vastgemaakt in een aangepast systeem, maar het gebruik van het systeem was niet conform (Schoeters & Lequeux, 2018). De doeltreffendheid van kinderbeveiligingssystemen is wetenschappelijk aangetoond, maar neemt sterk af wanneer het systeem niet op de juiste wijze gebruikt wordt.

### 2.5.1 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Om het gerapporteerde gebruik van een beveiligingssysteem voor kinderen te meten werden twee vragen gesteld. De eerste: *'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als autobestuurder het volgende gedrag vertoond: kinderen kleiner dan 135cm die u vervoert niet vastklikken in het aangepaste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?'* De tweede: *'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als autobestuurder het volgende gedrag vertoond: kinderen groter dan 135cm vervoeren zonder hun veiligheidsgordel?'* De vragen werden enkel beantwoord door de respondenten die hadden aangegeven dat ze kinderen hadden vervoerd kleiner dan 1m35 (29% van de steekproef) of groter dan 1m35 (33% van de steekproef). De frequentie werd aangeduid op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = nooit en 5 = (bijna) altijd).

Voor kinderen kleiner dan 1m35 blijkt 14% van de respondenten toe te geven minstens één keer tijdens de afgelopen maand kinderen te hebben vervoerd zonder ze correct vast te maken. Mannen (19%) deden dat vaker dan vrouwen (9%). De prevalentie neemt geleidelijk af met de leeftijdscategorie van de bestuurder: 33% in de categorie van de 18-24-jarigen en iets meer dan 8% voor de 65-plussers. Voor de kinderen groter dan 1m35 gaf 12% van de respondenten toe minstens één keer kinderen te hebben vervoerd zonder hun gordel vast te maken. De prevalentie verschilde niet significant tussen mannen en vrouwen. In de leeftijdscategorie van de 25-34-jarigen kwam dit gedrag het vaakste voor. Voor geen van beide vragen kon in de gegevens een verschil tussen de gewesten gevonden worden.



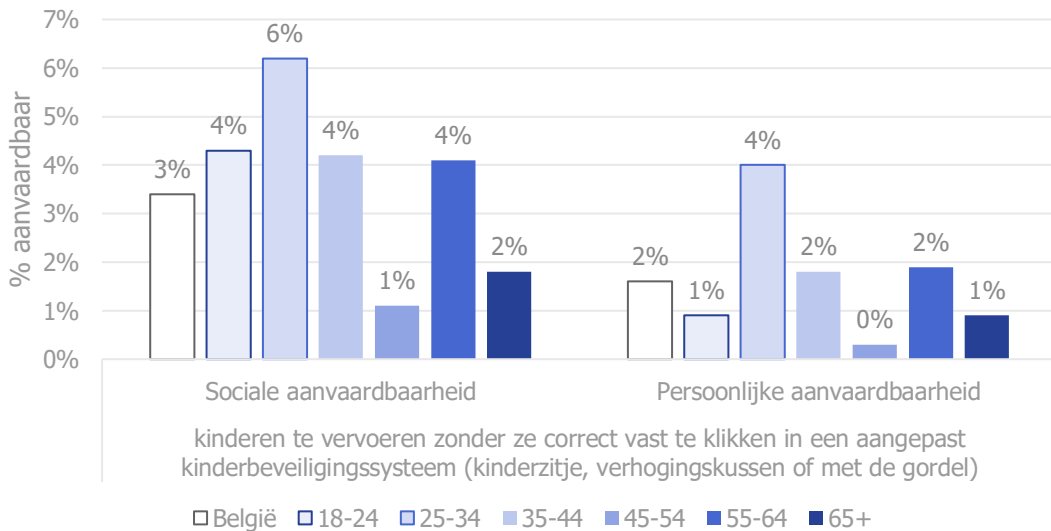
Figuur 18: Zelfgerapporteerde prevalentie van het vervoeren van een kind, zonder het correct vast te maken of zonder het de gordel om te doen, naargelang leeftijd (2018)

### 2.5.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem

In verband met de sociale aanvaardbaarheid kregen de respondenten de volgende vraag: *'Hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen in uw omgeving zeggen dat het voor een autobestuurder is om kinderen te vervoeren zonder ze correct vast te klikken in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen of met de gordel)?'* Respondenten konden antwoorden op een schaal van 1 tot 5 (1 = onaan-

vaardbaar en 5 = aanvaardbaar). 3% van de respondenten vond dit gedrag sociaal aanvaardbaar. Die prevalentie was niet significant verschillend naargelang gender of gewest, maar varieerde wel volgens de leeftijdscategorieën. Meer 25-34-jarigen (6%) vonden dit aanvaardbaar dan 45-54-jarigen (1%) en 65-plussers (2%). De andere leeftijdscategorieën vormden een tussengroep (4%).

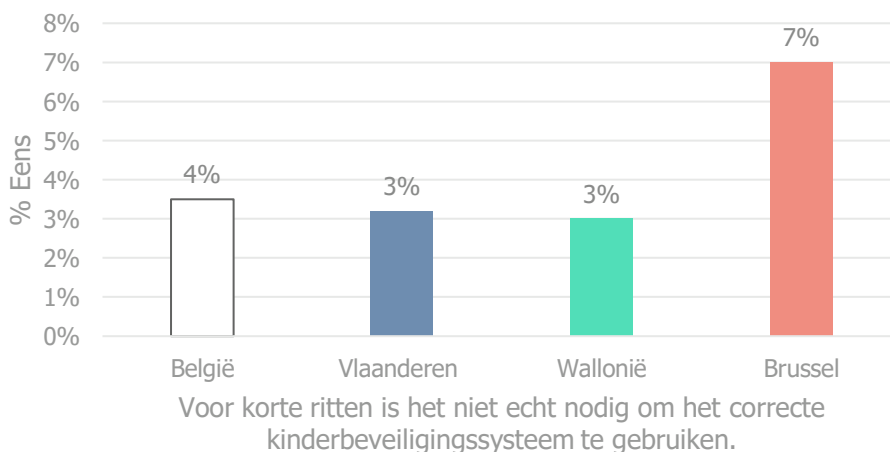
Naast de vraag naar de sociale aanvaardbaarheid moesten de respondenten ook aangeven in welke mate zij het persoonlijk aanvaardbaar vonden om *'kinderen te vervoeren zonder ze correct vast te klikken in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen, of met de gordel)'*. 2% van de respondenten vond dat persoonlijk aanvaardbaar en de prevalentie was hoger bij mannen (3%) dan bij vrouwen (1%). De prevalentie was ook hoger bij de leeftijdscategorie van de 25-34-jarigen (4%) dan bij de 45-54-jarigen (0%) en de 65-plussers (1%). De persoonlijke aanvaardbaarheid was groter in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (4%) dan in Wallonië (1%). Vlaanderen vormde een tussencategorie (2%).



Figuur 19: Sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid van het vervoeren van kinderen zonder ze vast te maken (2018)

### 2.5.3 Meninge n over het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem

Om een beeld te krijgen van de meninge n van bestuurders over het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem kregen ze een vraag over hun attitude over dit onderwerp: *'Voor korte ritten is het niet echt nodig om het correcte kinderbeveiligingssysteem te gebruiken'*. De deelnemers moesten op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = oneens en 5 = eens) aangeven of ze het daar al dan niet mee eens waren. Zo bleek 4% van de respondenten akkoord te gaan met die bewering. Die prevalentie varieerde niet significant naargelang gender en leeftijd. Wel lag ze significant hoger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (7%) dan in Vlaanderen of Wallonië (3%).



Figuur 20: Attitude tegenover het niet-gebruik van een beveiligingssysteem voor kinderen (2018)



## 2.6 Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur

Afleiding achter het stuur wordt het vaakste gedefinieerd als "verplaatsen van de aandacht naar een andere activiteit weg van de nodige handelingen voor de veilige uitoefening van de rijtaak" (Regan, Hallett, & Gordon, 2011). Die andere activiteiten kunnen nogal uiteenlopen: smartphone bekijken, eten, zich concentreren op een gesprek, enz. De meest voorkomende bron van afleiding is de telefoon en recenter ook de smartphone. Afleiding kan ook verschillende vormen aannemen: visueel (scherm bekijken), auditief (inkomend bericht of oproep), fysiek (toetsenbord gebruiken om een bericht in te tikken) en cognitief (focussen op een telefoongesprek). Studies hebben aangetoond dat het gebruik van de telefoon achter het stuur sterk waarnemingen beperkt en de reactietijd voor gebeurtenissen op de weg verhoogt. Het gebruik van de telefoon met de hand wordt in verband gebracht met een significante verhoging van het aantal ongevallen en bijna-ongevallen (Ziakopoulos, Theofilatos, Papadimitriou, & Yannis, 2016).

### 2.6.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerde afleiding en gsm-gebruik

Afleiding door het gebruik van de telefoon achter het stuur werd gemeten aan de hand van drie verschillende items:

*'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als autobestuurder het volgende gedrag vertoond?':*

- *met een gsm bellen achter het stuur (niet handenvrij);*
- *een sms of e-mail lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) controleren of updaten achter het stuur;*
- *handenvrij bellen achter het stuur.'*

22% van de respondenten gaf toe de afgelopen maand getelefoneerd te hebben met een toestel in de hand achter het stuur. Er is geen verschil in prevalentie tussen mannen en vrouwen en de prevalentie is bijzonder hoog bij de 25-34-jarigen (39%), de 18-24-jarigen (33%) en de 35-44-jarigen (32%). Het percentage is significant lager bij de 55-64-jarigen (11%) en de 65-plussers (7%). De prevalentie was ook significant lager in het Vlaams gewest (19%) dan in Wallonië (25%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (30%).

28% van de respondenten gaf toe minstens één keer tijdens de afgelopen maand een sms of e-mail gelezen of sociale media gecontroleerd te hebben tijdens het rijden. Er is geen significant verschil in prevalentie tussen mannen en vrouwen en ook niet tussen de verschillende gewesten. De prevalentie nam wel af met de leeftijdscategorieën (van 48% bij de 25-34-jarigen tot 10% bij de 65-plussers).

46% van de respondenten gaf aan minstens één keer tijdens de afgelopen maand zijn telefoon te hebben gebruikt met een handenvrije kit. Dit gedrag kwam meer voor bij mannen (51%) dan bij vrouwen (40%) en de prevalentie varieerde ook naargelang de leeftijdscategorieën. Het percentage lag significant hoger bij de 18- tot 54-jarigen (tussen 48% en 58%) dan bij de 55-64-jarigen (34%) en de 65-plussers (31%). Bij de respondenten die hun telefoon hadden gebruikt met een handenvrije kit waren ook meer Brusselse bestuurders (56%) dan Waalse bestuurders (42%). Vlaanderen vormt hier een tussencategorie (46%).

### 2.6.2 Aanvaardbaarheid van afleiding en gsm-gebruik achter het stuur

De sociale aanvaardbaarheid van afleiding en het gebruik van de telefoon werd gemeten aan de hand van twee vragen: *'Hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen in uw omgeving zeggen dat het voor een autobestuurder is om...?':*

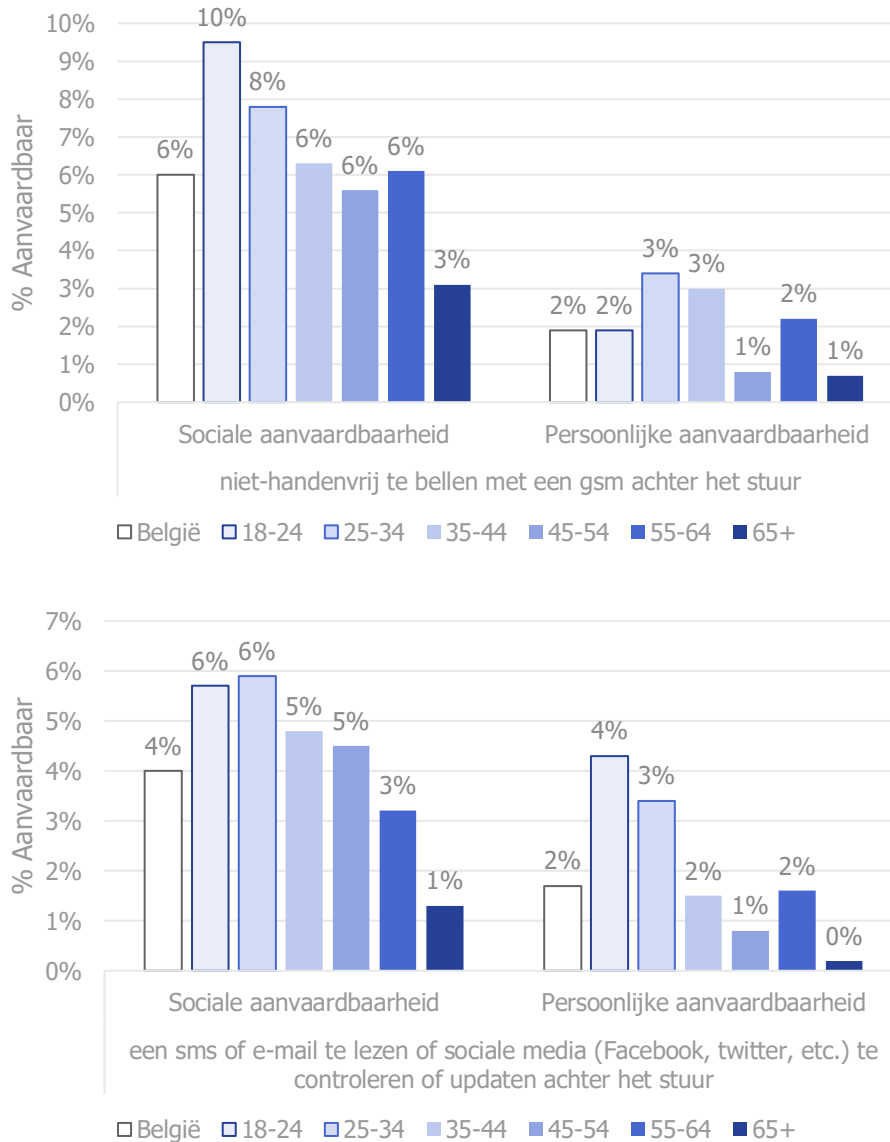
- *niet-handenvrij te bellen met een gsm achter het stuur ;*
- *een sms of e-mail te lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) te controleren of updaten achter het stuur?*

Voor het antwoord werd een schaal van 1 tot 5 gebruikt (1 = onaanvaardbaar en 5 = aanvaardbaar).

6% van de respondenten vond het sociaal aanvaardbaar om al rijdend te telefoneren met de gsm in de hand. Die prevalentie varieerde niet naargelang gender of gewest, maar nam geleidelijk af met de leeftijdscategorie (van 10% bij de 18-24-jarigen tot 3% voor de 65-plussers). 4% van de respondenten vonden een sms of mail lezen al rijdend sociaal aanvaardbaar. Die prevalentie varieerde niet naargelang gender, maar nam geleidelijk af volgens de leeftijdscategorie (van 6% bij de 18-34-jarigen tot 1% voor de 65-plussers). In Vlaanderen lag het aandeel van de respondenten die dit gedrag sociaal aanvaardbaar vinden lager (2%) dan in Wallonië (5%) of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (9%).

Ook de persoonlijke aanvaardbaarheid werd onderzocht, voor de beide gedragingen en voor het 'handenvrij te bellen met een gsm achter het stuur'. 2% van de respondenten vond het persoonlijk aanvaardbaar om al

rijdend te telefoneren met het toestel in de hand. Die prevalentie varieerde niet naargelang gender, leeftijd of gewest. 2% vond het persoonlijk aanvaardbaar om al rijdend een sms of e-mail te lezen. Die prevalentie nam geleidelijk af met de leeftijd (van 4% bij de 18-24-jarigen tot 0% bij de 65-plussers). Handenvrij telefoneren achter het stuur vonden 32% van de respondenten persoonlijk aanvaardbaar. Ook hier nam de prevalentie geleidelijk af met de leeftijdscategorieën (42% voor de 18-24-jarigen tot 23% bij de 65-plussers). De prevalentie lag ook significant lager in Vlaanderen (27%) dan in Wallonië (40%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (39%).



Figuur 21: Sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid van bronnen van afleiding door telefoongebruik achter het stuur (2018)

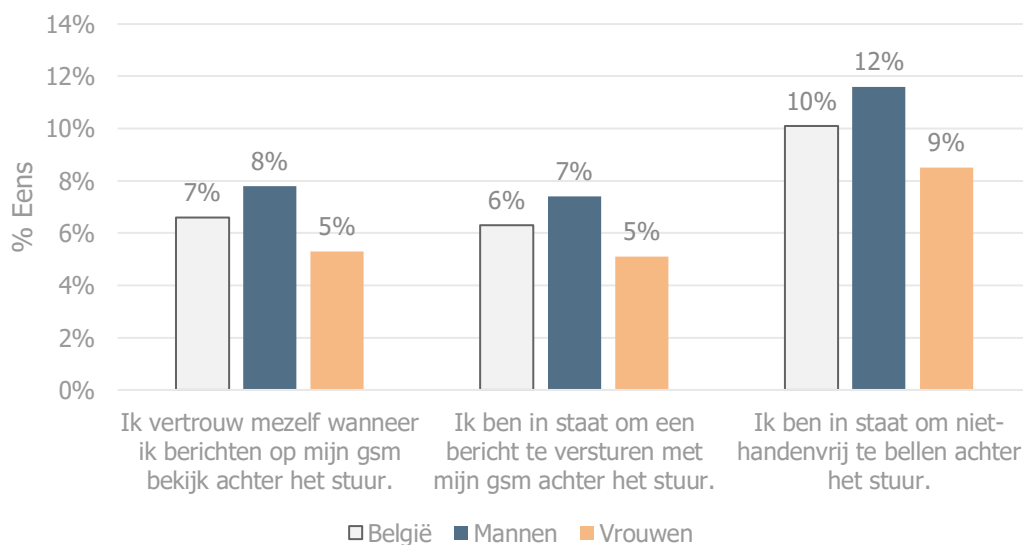
### 2.6.3 Meningen over afleiding en gsm-gebruik achter het stuur

Om een beeld te krijgen van de meningen van bestuurders over het gebruik van de telefoon achter het stuur, kregen zij een aantal stellingen te beoordelen. Voor elke stelling moesten zij op een schaal van 1 tot 5 (1 = oneens, 5 = eens) aangeven in welke mate ze akkoord gingen. Zo werd gepeild naar hun attitudes en controlegevoel.

In 2018 was 5% van de Belgische bestuurders het eens met de volgende stelling: *'Ik gebruik mijn gsm achter het stuur, omdat ik altijd bereikbaar wil zijn'*. Meer mannen (7%) dan vrouwen (4%) gingen akkoord met die stelling. De 25-34-jarigen (10%) waren het er ook vaker mee eens dan de 55-64-jarigen (3,6%) en de 65-plussers (2,5%). Wat de regionale verschillen betreft, gingen Brusselse bestuurders (10%) vaker akkoord met

deze stelling dan Vlaamse bestuurders (4%). Wallonië (6%) vormt een tussengroep. 4% van de bestuurders ging akkoord met de stelling *'Om tijd te sparen, gebruik ik vaak mijn gsm achter het stuur.'* Significant minder 65-plussers (2%) gingen akkoord met deze stelling dan de andere leeftijdscategorieën (tussen 3 en 7%). Het percentage was minder hoog in Vlaanderen (3%) dan in Wallonië (5%) of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (6%).

Wat controlegevoel betreft ging 7% van de respondenten akkoord met de bewering *'Ik vertrouw mezelf wanneer ik berichten op mijn gsm bekijk achter het stuur'* en 6% was het eens met de bewering *'Ik ben in staat om een bericht te versturen met mijn gsm achter het stuur.'* In beide gevallen gingen meer mannen dan vrouwen akkoord met de stellingen en de prevalentie nam geleidelijk af met de leeftijd. Er kon geen verschil tussen de gewesten worden gevonden. Met de derde bewering *'Ik ben in staat om niet-handenvrij te bellen achter het stuur'* ging 10% van de respondenten akkoord. Ook hier gingen meer mannen (12%) akkoord dan vrouwen (9%) en de prevalentie daalde significant vanaf 45 jaar (van 17% voor de 35-44-jarigen tot 6% voor de 45-54-jarigen). Vlaamse bestuurders (12%) gingen hier vaker mee akkoord dan de respondenten uit Wallonië (7%) en Brusselse bestuurders (10%) vormden een tussencategorie.



Figuur 22: Waargenomen gevoel van controle bij het gebruik van de telefoon achter het stuur, naargelang gender (2018)

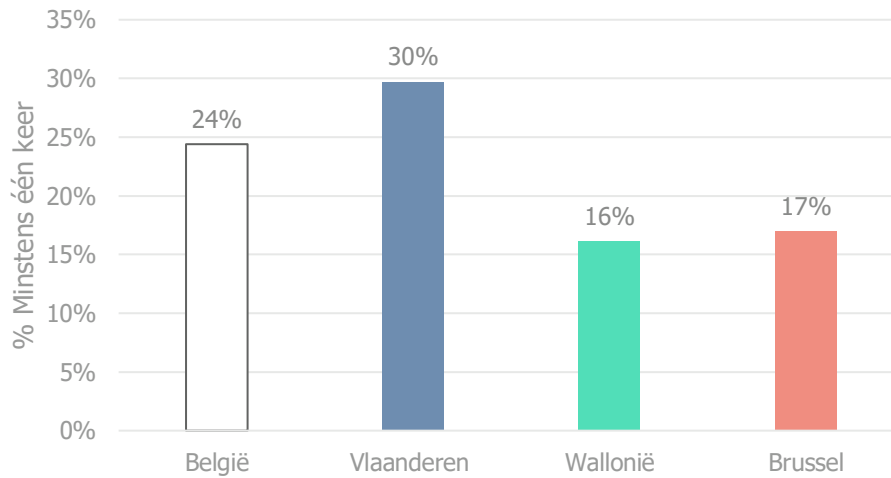
## 2.7 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur is gedrag dat van buitenaf moeilijk vast te stellen is. Het onderzoek naar de prevalentie ervan is steeds gebaseerd op zelfgerapporteerde metingen. In 2017 heeft Vias gebruik gemaakt van de *Karolinska Slaperigheidsschaal* (KKS) bij 3 759 automobilisten om slaperigheid te meten (Pelssers & Diependaele, 2017). Daaruit bleek dat voor alle autoritten samen 5% van de bestuurders een staat van slaperigheid rapporteerde die ging van de eerste tekenen (3,5% van de autoritten) tot moeilijkheden om wakker te blijven (0,3%). Die laatste categorie hadden vooral betrekking op jonge bestuurders en autoritten die 's avonds of 's nachts werden afgelegd. Slaperigheid werd ook beïnvloed door de lengte van het traject en het aantal uren slaap dat men had de nacht vóór de autorit. Uit internationaal onderzoek blijkt ondertussen dat ongeveer 20% van de zware ongevallen te wijten zijn aan slaperigheid van de bestuurder (Blazejewski et al., 2012; Catarino et al., 2014; Connor et al., 2002; Herman et al., 2014; Kecklund et al., 2011; Klauer et al., 2006; Phillip et al., 2001; Sagaspe et al., 2010; Tefft, 2012; Zwahlen, et al., 2016; geciteerd in Pelssers & Diependaele, 2018).

### 2.7.1 Door de bestuurders zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

Om naar vermoeidheid achter het stuur te peilen werd de volgende vraag gesteld: *'Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden als autobestuurder het volgende gedrag vertoond: rijden terwijl u zo moe was dat u moeite had om uw ogen op te houden?'* De frequentie moest aangeduid worden op een schaal van 1 tot 5 (waarbij 1 = nooit en 5 = (bijna) altijd). 24% van de bestuurders gaf toe minstens één keer in de afgelopen

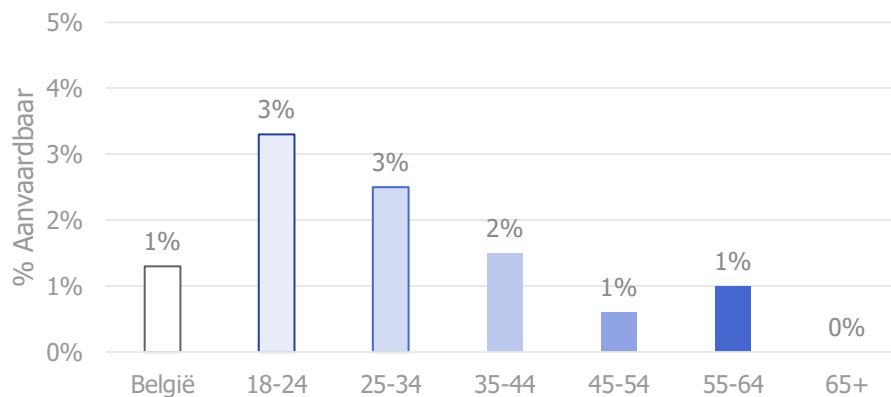
maand in een dergelijke staat van vergevorderde slaperigheid te hebben gereden. De prevalentie was hoger bij mannen (29%) dan bij vrouwen (19%). De percentages lagen ook bijzonder hoog voor de leeftijdscategorieën van de 18-24-jarigen (37%), de 25-34-jarigen (39%) en de 35-44-jarigen (34%). In Vlaanderen (30%) kwam dit gedrag ook vaker voor dan in Wallonië (16%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (17%).



Figuur 23: Zelfgerapporteerde prevalentie van slaperigheid achter het stuur naargelang gewest (2018)

## 2.7.2 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

De persoonlijke aanvaardbaarheid van slaperigheid achter het stuur werd gemeten aan de hand van de vraag 'Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een autobestuurder is om te rijden terwijl de bestuurder zo moe is dat hij/zij moeite heeft de ogen op te houden?'. Antwoorden kon op een schaal van 1 tot 5 (1 = onaanvaardbaar en 5 = aanvaardbaar). Ondanks de aanzienlijke prevalentie van dit gedrag (24%), vond slechts 1% van de respondenten het persoonlijk aanvaardbaar om te rijden in een toestand van verregaande slaperigheid. De aanvaardbaarheid was groter bij mannen (2%) dan bij vrouwen (1%) en nam geleidelijk af volgens de leeftijdscategorie (van 3% voor de 18-24-jarigen tot 0% voor de 65-plussers). De gegevens lieten geen significant verschil naargelang gewest zien.



Figuur 24: Persoonlijke aanvaardbaarheid van slaperigheid achter het stuur naargelang leeftijd (2018)

## 2.8 Handhaving en draagvlak van maatregelen

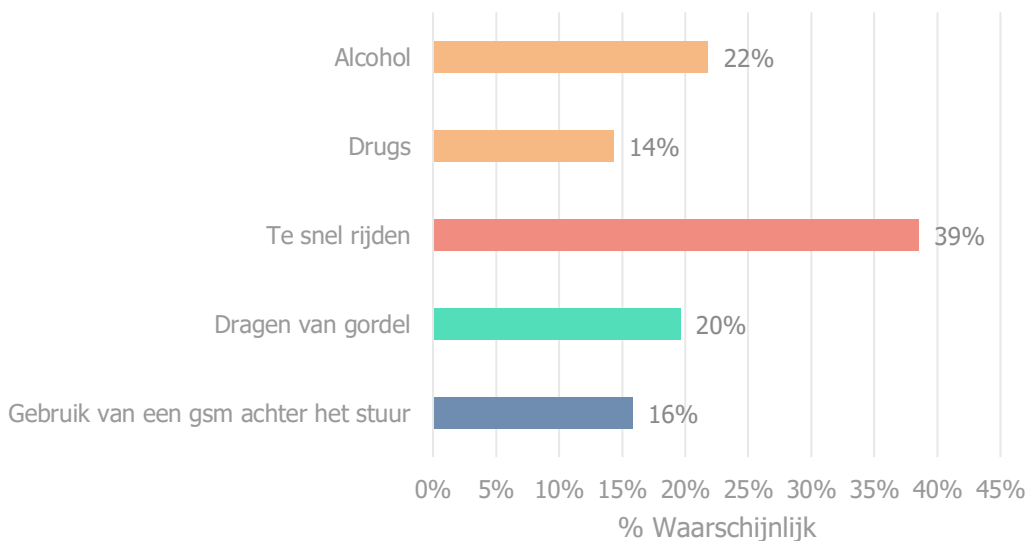
Dit stuk brengt verschillende onderdelen bij elkaar die gaan over de perceptie van het strafrechtelijk beleid in België. Doorgaans onderscheidt men de subjectieve van de objectieve pakkans. De subjectieve pakkans verwijst naar de inschatting die een weggebruiker maakt van het risico om betrapt te worden op een inbreuk. Die inschatting hangt af van eerdere ervaringen en van verhalen die men hoorde van naasten of die men kent uit de media. De objectieve pakkans wordt bepaald door het aantal politiecontroles. Het gaat dus om de kans dat men effectief gecontroleerd wordt. Tot slot werd hier ook gepolst naar de meningen van de respondenten over de geldende regels en sancties en over potentiële maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid.

### 2.8.1 Subjectieve pakkans

De deelnemers kregen de vraag om de waarschijnlijkheid in te schatten om als automobilist tijdens een doorsnee autorit gecontroleerd te worden op:

- 'het rijden onder invloed van alcohol (d.w.z. onderworpen worden aan een blaastest)' en 'het rijden onder invloed van illegale drugs';
- 'het naleven van de snelheidslimieten (inclusief controle door een politiewagen met camera en/of onbemande camera's)';
- 'het dragen van de gordel';
- 'het niet-handenvrij gebruik van een gsm achter het stuur om te bellen of berichten te sturen'.

De subjectieve pakkans was het hoogste voor snelheidsovertredingen: 39% van de respondenten achtte het waarschijnlijk om tijdens een doorsnee autorit op snelheid gecontroleerd te worden. 22% vond het waarschijnlijk om een alcoholcontrole te ondergaan; 20% achtte het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op het dragen van de gordel en 16% voor het gebruik van de gsm achter het stuur. Een controle op het rijden onder invloed van drugs werd door een kleiner aandeel van de respondenten (14%) waarschijnlijk geacht.



Figuur 25: Prevalentie van de subjectieve inschatting van het risico om door de politie gecontroleerd te worden op een reeks van risicogedragingen (2018)

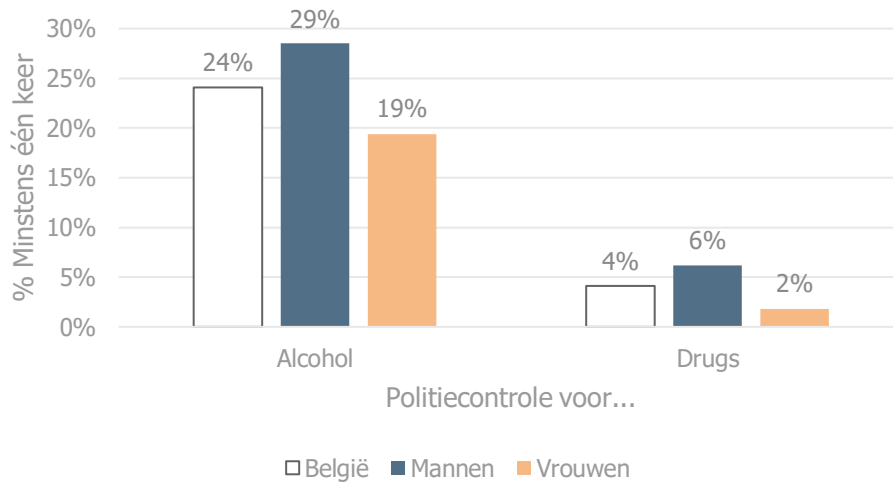
### 2.8.2 Objectieve pakkans

De objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs werd gemeten aan de hand van de vraag 'Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie...'

- 'een blaastest van u als autobestuurder afgenomen?'
- 'het gebruik van drugs (andere dan medicatie) bij u als autobestuurder gecontroleerd?'

24% van de automobilisten meldde minstens één keer door de politie gecontroleerd te zijn op hun consumptie van alcohol. Die prevalentie was hoger bij mannen (29%) dan bij vrouwen (19%) en bij de 25-34-jarige (30%) en 45-54-jarige (27%) bestuurders. Anderzijds was er geen significant verschil tussen de gewesten.

4% van de automobilisten gaf aan het afgelopen jaar minstens één controle op drugs te hebben ondergaan. Ook hier lag de prevalentie hoger voor mannen (6%) dan voor vrouwen (2%), en ook bij de jongere bestuurders (7% voor de 18-24-jarigen en 1% bij de 65-plussers). Er werden geen significante verschillen tussen de gewesten gevonden.



Figuur 26: Gerapporteerde prevalentie van politiecontroles op alcohol en drugs achter het stuur tijdens het afgelopen jaar, naargelang gender (2018)

### 2.8.3 Meningen en kennis over de geldende regels en straffen

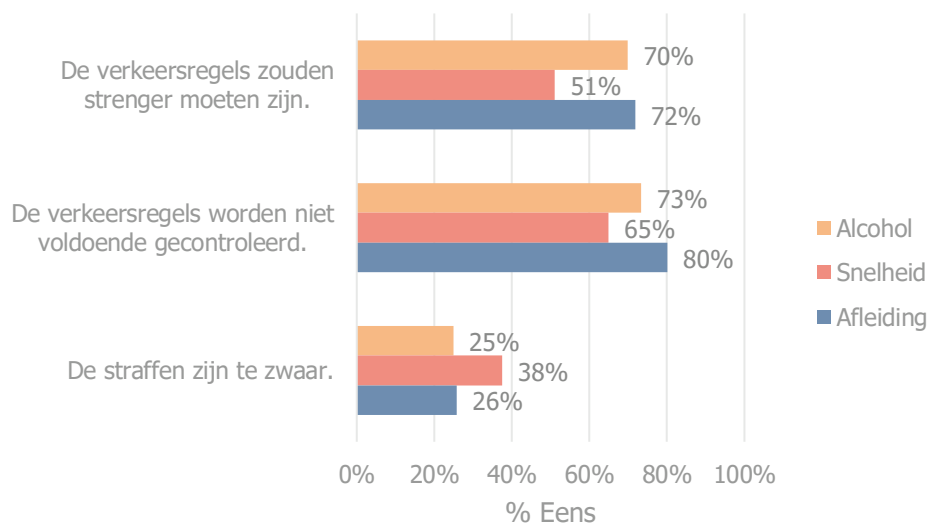
De respondenten werden bevraagd over hun meningen over de geldende verkeersregels en sancties voor:

- rijden onder invloed van alcohol;
- het niet-naleven van de snelheidsbeperkingen;
- gsm-gebruik tijdens het rijden.

Voor elk van die gedragingen, gaven de respondenten aan in welke mate:

- de verkeersregels strenger zouden moeten;
- het naleven van de verkeersregels onvoldoende gecontroleerd wordt;
- de sancties te streng zijn.

72% van de respondenten is van mening dat de verkeersregels strenger zouden moeten zijn wat het gsm-gebruik achter het stuur betreft. Ook 70% vond dat voor rijden onder invloed. Slechts de helft van de respondenten is ervan overtuigd dat de regels rond snelheidsovertredingen strenger zouden moeten. Waar het ging over meer controle op de verkeersregels, was 80% van de respondenten voorstander van intensiever controleren op afleiding achter het stuur; 73% voor meer alcoholcontroles en 65% voor meer controle op snelheid. Voor 38% van de steekproef waren de sancties voor het niet-naleven van de snelheidsbeperkingen te streng. Voor respectievelijk 26 en 25% gold dat ook voor de sancties voor afleiding achter het stuur en voor rijden onder invloed van alcohol.



Figuur 27: Meningen over de geldende regels en sancties op vlak van alcohol, snelheid en afleiding achter het stuur (2018)

Om te peilen naar de kennis van de verkeersregels, werd de respondenten gevraagd om op een schaal van 1 tot 5 (1 = oneens en 5 = eens) aan te geven in welke mate ze het eens waren met een aantal stellingen: *'Het gebeurt vaak dat:*

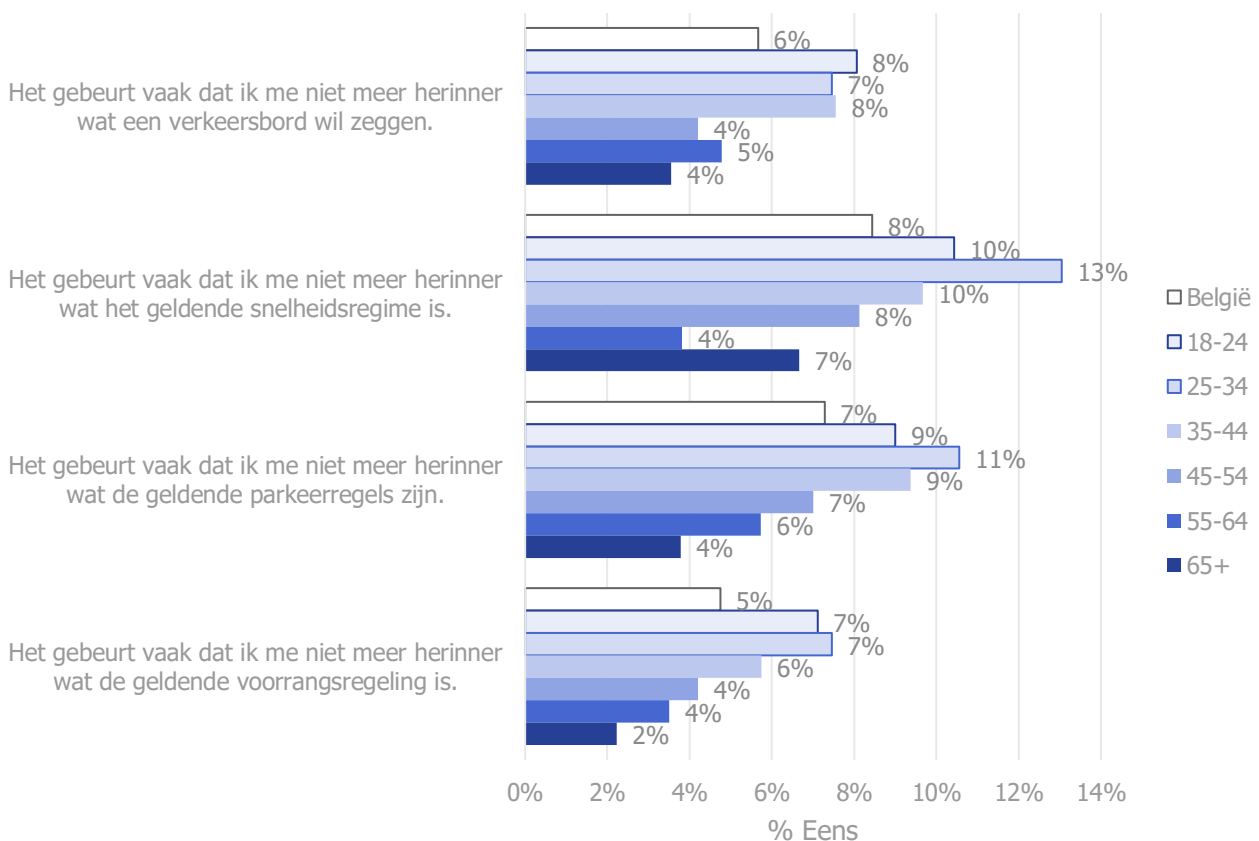
- ik me niet meer herinner wat een verkeersbord wil zeggen;
- ik me niet meer herinner wat het geldende snelheidsregime is;
- ik me niet meer herinner wat de geldende parkeerregels zijn;
- ik me niet meer herinner wat de geldende voorrangregeling is.'

6% van de Belgische respondenten zei vaak zich de betekenis van een verkeersbord niet te herinneren. De prevalentie varieerde niet naargelang gender, maar nam wel geleidelijk af met leeftijd (van 8% voor de 18-24-jarigen tot 4% voor de 65-plussers). Het percentage lag ook hoger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (11%) dan in het Waals (5%) of het Vlaams gewest (5%).

Vergeten welke de geldende maximumsnelheid is was een veel voorkomende situatie voor 8% van de respondenten. De prevalentie verschilde niet naargelang gender of gewest maar lag wel hoger voor de bestuurders met de leeftijd van 25 tot 34 jaar (13%) dan voor de 55-64-jarigen (4%) en de 65-plussers (7%).

Voor de parkeerregels zei 7% van de respondenten ze regelmatig te vergeten. Hier werd geen verschil in gender gevonden. De prevalentie lag hoger bij de 18-24-jarigen (9%) en de 35-44-jarigen (11%) en lager bij de 65-plussers (4%). Ook waren er meer bestuurders in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (13%) die de geldende parkeerregels niet kenden dan in Vlaanderen (7%) of in Wallonië (7%).

5% van de respondenten gaf aan vaak de geldende voorrangregels te vergeten. De prevalentie was niet afhankelijk van gender en nam af met de leeftijd (van 7% voor de 18-24-jarigen en de 34-45-jarigen, tot 2% voor de 65-plussers). Er kon op basis van de gegevens geen verschil naargelang gewest gevonden worden.



Figuur 28: Regelmatisch vergeten van de verkeersregels naargelang leeftijd (2018)



## 2.8.4 Meningen over potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen

Om te peilen naar het draagvlak voor bepaalde wettelijke maatregelen kregen de respondenten de vraag om aan te duiden op een schaal van 1 tot 5 (1 = tegen en 5 = voor) in welke mate ze voorstander waren van bepaalde maatregelen. Die maatregelen waren:

- Een wettelijke verplichting om om de tien jaar een opfrissingscursus over de verkeersregels te volgen.
- Een verdubbeling van de boete bij een tweede zware snelheidsovertreding (meer dan 30 km/u boven de wettelijke limiet op de snelweg) binnen een periode van twaalf maanden.
- Het opleggen van educatieve sancties (bijvoorbeeld één of twee dagen opleiding over de verkeersregels) in plaats van een boete, aan personen die verschillende keren veroordeeld werden voor ernstige inbreuken, zoals snelheidsovertredingen of alcohol achter het stuur.
- De wettelijke verplichting om een intelligente snelheidsassistent te installeren (ISA: een systeem dat automatisch de snelheid aanpast aan de toegestane limiet) voor bestuurders die minstens twee keer werden betrapt op een zware snelheidsovertreding (meer dan 30 km/u boven de limiet op de snelweg).

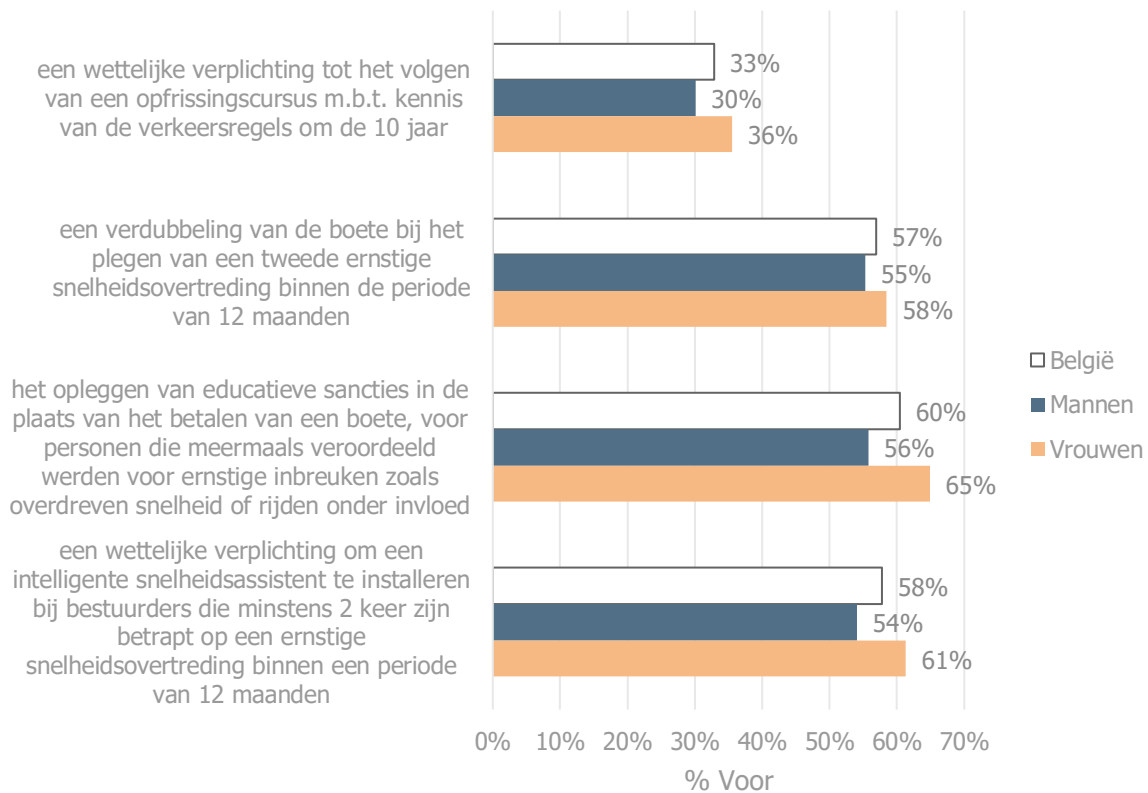
33% van de respondenten zei voorstander te zijn van een wettelijke verplichting om eens om de tien jaar een opfrissingscursus over de verkeersregels te volgen. Die prevalentie verschilde niet significant tussen de verschillende leeftijdscategorieën of de gewesten, maar onder de voorstanders waren wel meer vrouwen (36%) dan mannen (30%).

Een verdubbeling van de boete in geval van herhaalde ernstige snelheidsovertredingen (meer dan 30 km/u boven de limiet op de snelweg) binnen een termijn van twaalf maanden kon op de steun rekenen van 57% van de respondenten. De prevalentie varieerde niet naargelang gender of gewest maar meer respondenten van 45 jaar en ouder (60%) steunden deze maatregel dan jonge respondenten van 18 tot 24 jaar (45%).

60% van de bevroagde personen stond achter educatieve sancties. De prevalentie was hoger bij vrouwen (65%) dan bij mannen (56%) en nam geleidelijk toe met de leeftijd (van 53% voor de 18-24-jarigen tot 68% bij de 65-plussers). Vlaamse respondenten (57%) bleken minder positief te staan tegenover dergelijke sancties dan Waalse (64%) en Brusselse respondenten (68%).

58% was voorstander van een wettelijke verplichting om een intelligente snelheidsassistent te plaatsen bij bestuurders die minstens twee keer een zware snelheidsovertreding hadden begaan. De steun voor een dergelijke maatregel was groter bij vrouwen (61%) dan bij mannen (54%) en nam ook geleidelijk toe met de leeftijd (van 46% bij de 18-24-jarigen tot 65% bij de 65-plussers). Tussen de gewesten konden geen verschillen gevonden worden.



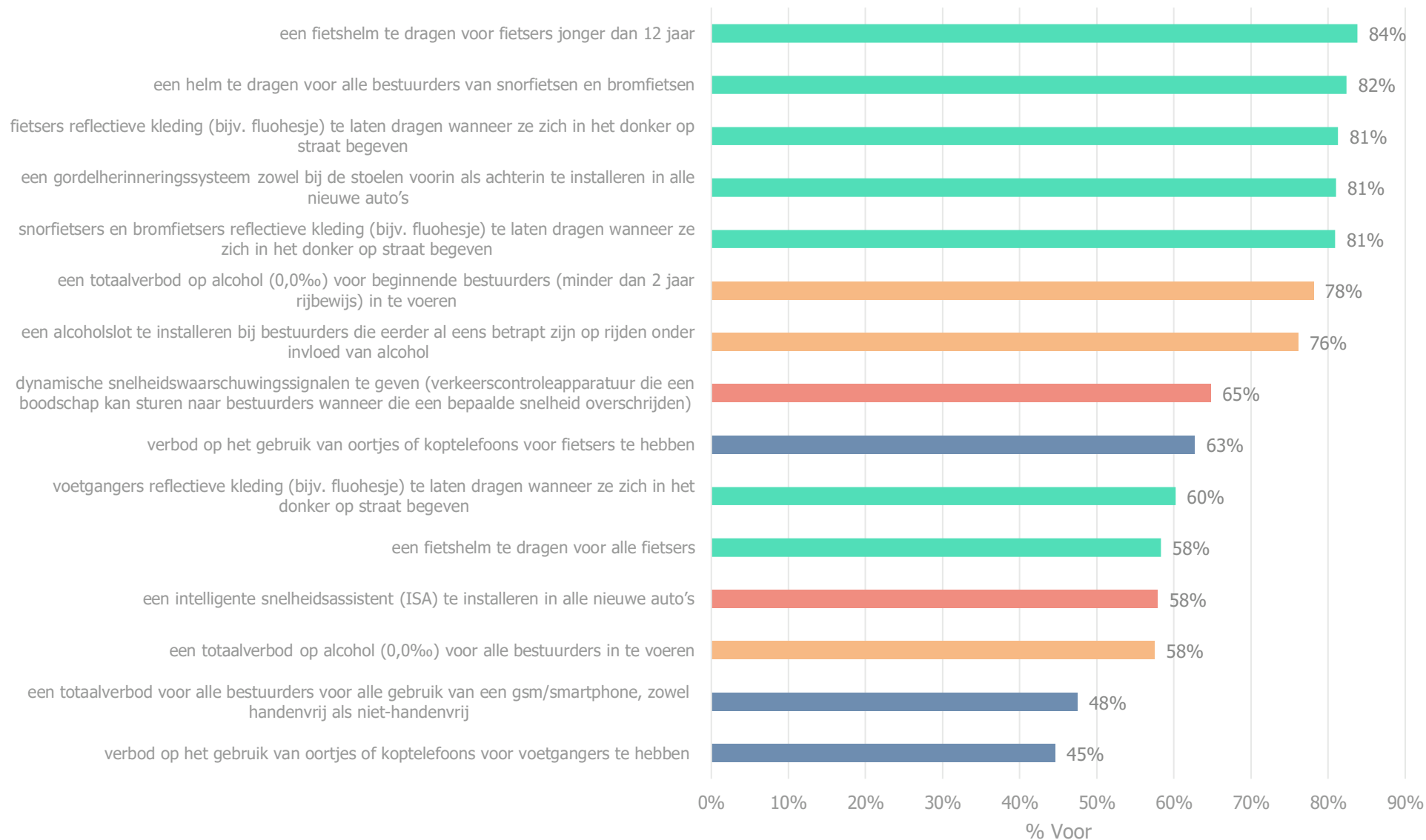


Figuur 29: Prevalentie van de steun voor bepaalde wettelijke maatregelen in België, naargelang gender (2018)

De respondenten kregen een reeks van maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid voorgelegd waarover ze op een schaal van 1 tot 5 (1 = tegen en 5 = voor) hun mening konden geven. De voorgestelde maatregelen waren niet beperkt tot alleen automobilisten. Sommige waren specifiek van toepassing op fietsers, motorrijders of voetgangers. De maatregelen hadden betrekking op:

- rijden onder invloed (geel);
- sneller rijden dan toegelaten volgens de snelheidsbeperking (rood);
- beschermende maatregelen (gordel, helm, reflecterende kledij) (groen);
- afleiding op de weg (gsm, hoofdtelefoon) (blauw);

De vijf potentiële maatregelen die door meer dan 80% werden toegejuicht waren alle beschermende maatregelen: verplicht dragen van de helm voor fietsers jonger dan 12 jaar (84%) en voor alle bestuurders van brom- en motorfietsen (82%); verplichte reflecterende kledij voor alle fietsers (81%) die in het donker rijden en eenzelfde maatregel voor bestuurders van bromfietsen of motorfietsen (81%); en verplichte waarschuwing voor het dragen van de veiligheidsgordel vooraan en achterin in nieuwe voertuigen (81%). De maatregelen waar minder dan 50% voorstander was hadden betrekking op afleiding in het verkeer: slechts 48% was voor nultolerantie voor gsm-gebruik achter het stuur (met of zonder handenvrije kit) en 45% was voorstander van een verbod op hoofdtelefoongebruik in het verkeer.



Figuur 30: Meninge over de potentiële maatregelen over rijden onder invloed, niet naleven van de snelheidsbeperkingen, beschermende maatregelen en afleiding in het verkeer (2018)

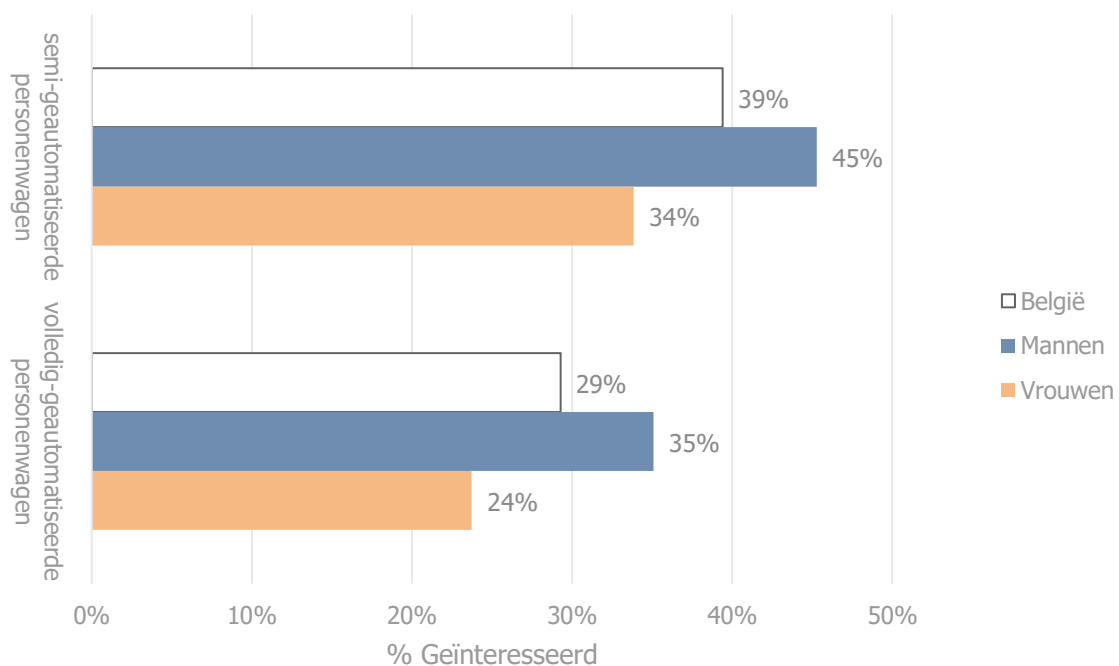
## 2.9 Voertuigautomatisering

De deelnemers werden ook bevraagd over hun interesse voor al dan niet gedeeltelijk geautomatiseerde voertuigen. Ze konden hun mening geven op een schaal van 1 tot 7 (1 = helemaal niet geïnteresseerd en 7 = erg geïnteresseerd) en ook de verwachte voordelen van semi- en volledig-geautomatiseerde voertuigen op het vlak van:

- afname van het aantal verkeersongevallen;
- afname van de ernst van ongevallen;
- afname van files op de wegen;
- kortere reistijden;
- afname van de vervuilende uitstoot van voertuigen;
- minder brandstofverbruik;
- toename tijd voor nuttige activiteiten, niet gerelateerd aan autorijden (bijvoorbeeld, werken);
- toename tijd voor recreatieve activiteiten, niet gerelateerd aan autorijden (bijvoorbeeld, lezen, slapen, eten).

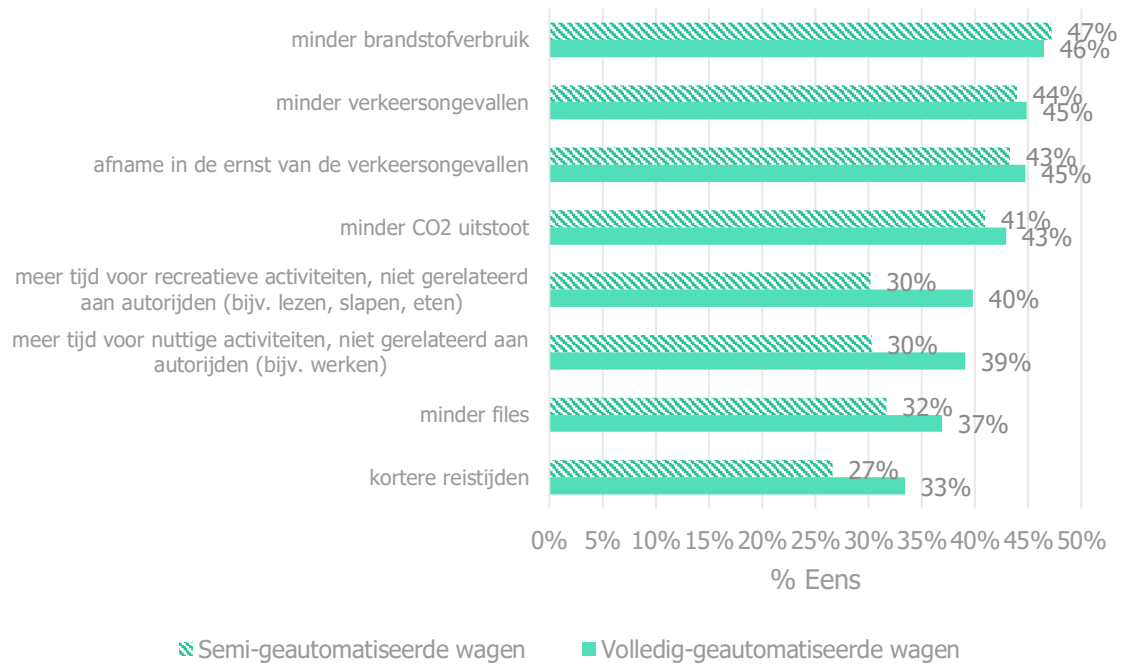
De respondenten konden de voordelen inschatten op een schaal van 1 tot 7 (1 = heel onwaarschijnlijk en 7 = heel waarschijnlijk).

Van alle Belgische respondenten blijkt 39% geïnteresseerd te zijn in semi-geautomatiseerde wagens. Die prevalentie was hoger bij mannen (45%) dan bij vrouwen (34%), maar verschilde niet significant naargelang leeftijd of gewest. In volledig-geautomatiseerde auto's toonde 29% van de respondenten zich geïnteresseerd. Ook hier was de prevalentie hoger bij mannen (35%) dan bij vrouwen (24%) en nam ze geleidelijk af volgens de leeftijdscategorie (39% bij de 18-24-jarigen tegenover 22% voor de 65-plussers). Er konden geen verschillen tussen de gewesten gevonden worden.



Figuur 31: Interesse in semi- en volledig-geautomatiseerde voertuigen naargelang gender (2018)

De voordelen die meer dan 40% van de respondenten waarschijnlijk vonden, zowel bij de semi- als de volledig-geautomatiseerde voertuigen, waren brandstofbesparing, vermindering van het aantal en de ernst van ongevallen en vermindering van de vervuilende uitstoot van voertuigen. De respondenten waren van oordeel dat volledig zelfrijdende voertuigen meer voordelen zouden bieden dan semi-geautomatiseerde, als het om vrijgekomen tijd gaat voor recreatieve en nuttige activiteiten, de files op de wegen en de inkorting van de reistijden.



Figuur 32: Verwachte voordelen van semi- en volledig-geautomatiseerde voertuigen (2018)

## 3 Belangrijkste resultaten voor de andere ver-voersmodi

### 3.1 Door de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers zelfgerapporteerd risicogedrag

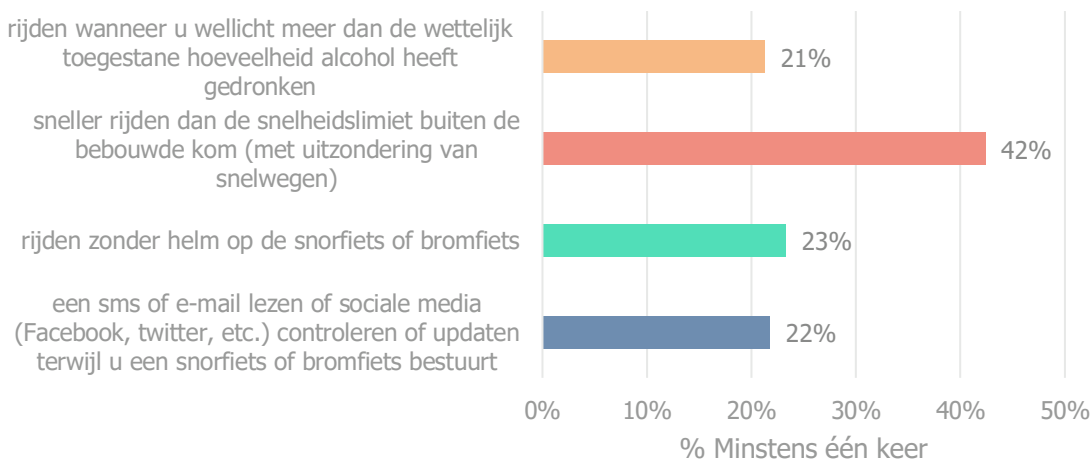
In België hebben 209 respondenten de vragen beantwoord als bestuurder van een motor- of bromfiets. Deze subgroep kreeg vier risicogedragingen voorgelegd en de respondenten kregen de opdracht om op een schaal van 1 tot 5 (1 = nooit en 5 = (bijna) altijd) de frequentie aan te geven waarmee ze tijdens de afgelopen maand dat gedrag hadden vertoond.

21% antwoordt minstens één keer met een motor- of bromfiets gereden te hebben hoewel ze wellicht boven de wettelijk toegelaten alcohollimiet zaten om te mogen rijden. Die prevalentie loopt gelijk met die bij de automobilisten (24%). Vooral motorrijders en bromfietzers bij de 25-34-jarigen (39%) rapporteerden dit risicogedrag. Die prevalentie lag beduidend lager in Vlaanderen (15%) dan in Wallonië (35%) of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (38%).

Het percentage (42%) dat toegaf de snelheidsbeperking buiten de bebouwde kom minstens één keer in de afgelopen maand overschreden te hebben met de motor- of bromfiets was beduidend lager dan bij de automobilisten (72%). Het varieerde niet significant naargelang gender, leeftijd of gewest.

23% had minstens één keer in de loop van de voorbije dertig dagen zonder helm gereden. Die prevalentie was hoger bij mannen (28%) dan bij vrouwen (14%), maar verschilde niet naargelang leeftijd of gewest.

Tot slot gaf 22% toe minstens één keer tijdens de afgelopen maand al rijdend een sms of e-mail te hebben gelezen of op sociale media te hebben gekeken. Vooral 18-24-jarigen (30%) en 25-34-jarigen (35%) vertonen zulk gedrag. De prevalentie is minder hoog in Vlaanderen (14%) dan in Wallonië (43%) en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (38%).



Figuur 33: Gerapporteerde prevalentie van risicogedragingen bij de bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (2018)

## 3.2 Door fietsers zelfgerapporteerd risicogedrag

797 respondenten hebben het gedeelte van de enquête ingevuld dat voor fietsers bestemd was en gaven op een schaal van 1 tot 5 (1 = nooit en 5 = (bijna) altijd) de frequentie aan waarmee ze in de loop van de voorbije dertig dagen bepaalde risicogedragingen hadden vertoond.

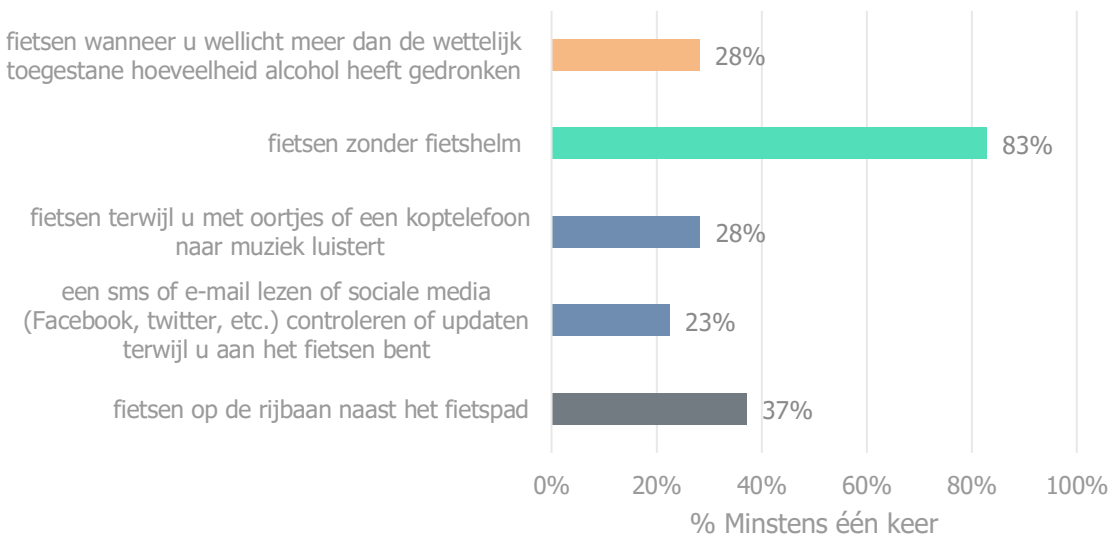
28% van de respondenten gaf toe minstens één keer gereden te hebben na het drinken van vermoedelijk te veel alcohol. Dat percentage loopt vrij gelijk met dat van de antwoorden op de vergelijkbare vraag die aan de automobilisten (24%) werd gesteld. De prevalentie is significant hoger bij mannen (37%) dan bij vrouwen (17%) en is ook sterk afhankelijk van leeftijd: terwijl 45% van de respondenten bij de 18-24-jarigen toegeven gefietst te hebben terwijl ze wellicht te veel gedronken hadden, gaat het vanaf de 45-54-jarigen (18%) maar om de helft meer. De prevalentie varieerde niet naargelang gewest.

83% van de respondenten gaf aan minstens één keer tijdens de afgelopen maand zonder helm gefietst te hebben. Dat percentage was even hoog bij mannen als bij vrouwen. Het lag hoger bij de 18-24-jarigen (89%) en bij de 65-plussers (89%) en significant lager in de leeftijdsgroep van de 45-54-jarigen (73%). In Vlaanderen (86%) lag de prevalentie hoger dan in Wallonië (70%) of in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (72%).

28% heeft met een hoofdtelefoon muziek beluisterd tijdens het fietsen. Dergelijk gedrag kwam vaker voor bij mannen (32%) dan bij vrouwen (24%). Het lag bijzonder hoog bij de jongeren van 18 tot 24 (70%) en nam geleidelijk af met de leeftijd (nog maar 3% bij de 65-plussers). De prevalentie lag bijna dubbel zo hoog in Brussels Hoofdstedelijk Gewest (48%) als in Vlaanderen (26%), Wallonië vormde hier een tussengroep (33%).

23% zei minstens één keer al fietsend een sms of e-mail te hebben gelezen of sociale media te hebben bekeken. Die prevalentie was hoger bij mannen (27%) dan bij vrouwen (17%) en nam geleidelijk af met de leeftijd (van 56% bij de 18-24-jarigen tot 4% bij de 65-plussers). De gegevens lieten geen significante verschillen zien tussen de gewesten.

Het laatste onderzochte risicogedrag bij de fietsers was op de weg rijden, naast het fietspad. 37% van de respondenten rapporteerde dat gedrag tijdens de afgelopen maand wel eens te hebben vertoond. Dit gedrag kwam meer voor bij mannen (44%) dan bij vrouwen (28%) en de prevalentie nam ook geleidelijk af met de leeftijd (van 55% voor de 18-24-jarigen tot 27% voor de 65-plussers). Het aandeel was groter in Brussels Hoofdstedelijk Gewest (54%) dan in Vlaanderen (36%). Wallonië vormde hier een tussengroep (38%).



Figuur 34: Gerapporteerde prevalentie van risicogedragingen bij fietsers (2018)

### 3.3 Door voetgangers zelfgerapporteerd risicogedrag

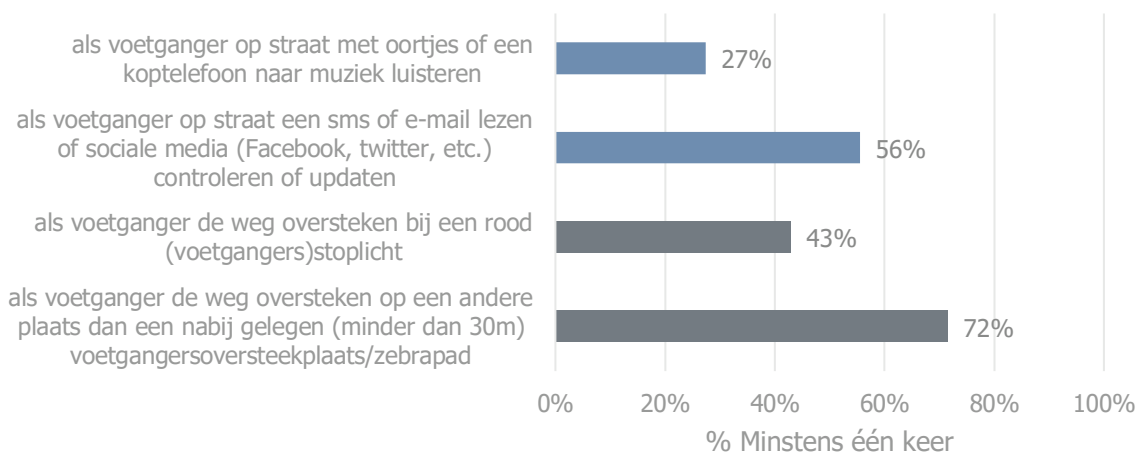
1 789 deelnemers hebben het gedeelte van de vragenlijst ingevuld dat betrekking had op voetgangers. Voetgangers kregen vier risicogedragingen voorgelegd. De respondenten werd gevraagd om op een schaal van 1 tot 5 (1 = nooit en 5 = (bijna) altijd) de frequentie aan te geven waarmee ze in de loop van de voorbije dertig dagen dergelijke gedragingen hadden vertoond.

27% van de respondenten rapporteerde met een hoofdtelefoon op al stappend op straat naar muziek te hebben geluisterd. Die prevalentie was hoger bij mannen (32%) dan bij vrouwen (23%) en was het hoogste bij de 18-24-jarigen (76%). Het aandeel lag hoger in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (40%) dan in Vlaanderen (27%) of Wallonië (26%).

56% had de afgelopen maand al stappend een sms of e-mail gelezen of sociale media bekeken. Er was geen verschil tussen mannen en vrouwen. De prevalentie was hoger bij de 18-24-jarigen (88%) en de 25-34-jarigen (80%) en nam geleidelijk af met de leeftijd (27% bij de 65-plussers). De gegevens lieten geen verschillen zien tussen de gewesten.

Minstens één keer een straat oversteken terwijl het verkeerslicht voor de voetgangers op rood stond werd gerapporteerd door 43% van de voetgangers. De prevalentie verschilde niet tussen mannen en vrouwen, maar nam wel significant af met de leeftijd (van 65% voor de 18-24-jarigen tot 31% voor de 65-plussers). Dergelijk gedrag werd vaker gerapporteerd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (68%) dan in Vlaanderen (38%) of in Wallonië (44%).

72% van de voetgangers had wel eens een straat overgestoken terwijl er binnen de dertig meter een zebra-pad was<sup>1</sup>. Daarbij was geen verschil tussen mannen en vrouwen. De prevalentie was hoger bij de 18-24-jarigen (83%) en nam vervolgens licht af vanaf de 35-44-jarigen (72%). Het percentage lag significant lager in Wallonië (65%) dan in Vlaanderen (74%) of in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (78%).



Figuur 35: Gerapporteerde prevalentie van risicogedragingen door voetgangers (2018)

<sup>1</sup> Sinds 31 mei 2019 zijn voetgangers verplicht om een oversteekplaats voor voetgangers te gebruiken indien deze zich binnen een afstand bevindt van minder dan ongeveer twintig meter (art. 42.4.1. van het Belgische verkeersreglement van 1968).

## 4 Conclusies

Rijden onder invloed van alcohol blijft een gevoelig punt op het vlak van verkeersveiligheid in België, met bijna een kwart van de automobilisten die rapporteren gereden te hebben terwijl ze wellicht boven de toegestane alcohollimiet zaten. Ondanks de sensibiliseringscampagnes en meer controles in de eindejaarsperiode, de periode wanneer de vragenlijst afgenomen werd, laat deze nieuwe editie een dramatische toename zien van het aantal bestuurders dat rijdt onder invloed van alcohol. Deze tendens wordt nochtans niet weerspiegeld in de recentste observatiestudie en de toename kan voor een deel verklaard worden door een wijziging van de methodiek ten opzichte van de vorige edities. Desondanks blijft België de trieste koploper in Europa als het over rijden onder invloed van alcohol gaat. De automobilisten zijn daarbij niet de enige schuldigen. De prevalentie van rijden onder invloed ligt ook hoog bij de gemotoriseerde tweewielers en de fietsers. Bijna 25 jaar na de eerste campagne, heeft BOB nog altijd heel wat werk aan de winkel om alle Belgische bestuurders achter zich te scharen en fietsers en automobilisten soberder met alcohol te doen omspringen.

Een tweede zwart punt betreft de snelheidsovertredingen. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom of op snelwegen en expreswegen vormt dit het meest gerapporteerde risicogedrag bij automobilisten en bestuurders van gemotoriseerde tweewielers. Anders dan bij de vorige editie kunnen we door de manier waarop de vragen geformuleerd zijn echter de ernst van die snelheidsovertredingen niet bepalen. Terwijl 62% van de automobilisten in december 2018 toegaf de snelheidsbeperking binnen de bebouwde kom te hebben overschreden, gaf in 2015 maar 54% aan 70 km/u te hebben gereden binnen de bebouwde kom. Op basis van de zelfgerapporteerde metingen kunnen we niet bevestigen dat het probleem sinds de vorige editie erger geworden is. De recentste observatiemetingen van snelheid door Vias institute vonden tussen 2007 en 2015 een constante en gunstige afname van de gemiddelde snelheid in zone 30, op de wegen met 50 km/u en op die met snelheidslimiet 70 km/u. Omgekeerd nam de gemiddelde snelheid op de wegen waar 90 km/u is toegestaan en op snelwegen tussen 2012 en 2015 toe (voor een overzicht, zie Pelssers, Riguelle, Schoeters en Leblud, 2017). De volgende observatiemeting van snelheid, gepland voor 2021, zal die trend bekrachtigen of tenietdoen.

Bepaalde sociaal-demografische variabelen lijken soms bepalend voor het al dan niet voorkomen van risicogedragingen op de weg. Zo geven meer mannen dan vrouwen toe dat ze bepaalde risicogedragingen vertonen, zoals rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicatie die een impact kunnen hebben op hun rijvaardigheid. De mannelijke automobilisten gaven ook vaker toe dat ze de snelheidsbeperkingen hadden overtreden (ongeacht het type weg), niet systematisch de veiligheidsgordel hadden gedragen of hadden gereden terwijl ze zo moe waren dat ze maar moeilijk de ogen openhielden. Enkel het gebruik van de telefoon achter het stuur (om te telefoneren of om een bericht te lezen of te versturen) was gelijk verdeeld over de mannelijke en vrouwelijke automobilisten.

Als er naar leeftijd wordt gekeken, blijken de jongste automobilisten (18 tot 24 jaar) vaker te rapporteren dat ze onder invloed van drugs hebben gereden, niet altijd de veiligheidsgordel droegen of niet systematisch kinderen van minder dan 1m35 vastzetten met een aangepast kinderzitje. Bij de categorie 25-34-jarigen zagen we dan weer meer snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom en op de snelweg en werd vaker gsm-gebruik achter het stuur gemeld. Nog een opmerkelijk resultaat tot slot is dat de zelfgerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol niet significant varieerde volgens de leeftijdscategorieën.

We zien ook bepaalde verschillen tussen de drie gewesten van het land. Waalse automobilisten bleken vaker dan Vlaamse onder invloed van alcohol te rijden en de snelheidsbeperkingen binnen de bebouwde kom of op de snelweg te overschrijden. In Vlaanderen gebruikten minder automobilisten de telefoon achter het stuur dan in Wallonië of in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ze gaven wel vaker aan dat ze hadden gereden hoewel ze zo moe waren dat ze maar moeilijk de ogen openhielden.



## 5 Samenvatting per thema en aanbevelingen

De attitudemeting van Vias institute is erop gericht om een beeld te krijgen van de zelfgerapporteerde prevalentie van de voornaamste risicogedragingen in het verkeer: rijden onder invloed, snelheidsovertreding, niet-gebruik van de veiligheidsgordel of van een aangepast beveiligingssysteem voor kinderen, afleiding en vermoeidheid achter het stuur. Behalve de frequentie van die gedragingen toont dit rapport ook een reeks mogelijke psychologische determinanten (attitudes, sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid, normen en controlegevoel) en de relatie met de demografische kenmerken van de betrokkenen (gender, leeftijd en gewest). Die informatie draagt bij tot een betere kennis van probleemgedrag in het verkeer, identificatie van de risicogroepen en van de mogelijke maatregelen.

Sommige maatregelen die doorgaans overwogen worden om de verkeersveiligheid te verhogen zijn rechtstreeks gericht op het gedrag van de weggebruikers. Dat is onder meer het geval voor wetgeving en sancties, onderwijs en opleiding of sensibiliseringscampagnes. Ook andere maatregelen kunnen een gedragsverandering bij de automobilisten tot doel hebben of willen de impact van die risicogedragingen onrechtstreeks verminderen via infrastructuur of het verbeteren van voertuigen.

Op basis van de resultaten van dit rapport en de huidige kennis over de maatregelen op het vlak van verkeersveiligheid, stellen we in het volgende deel een reeks van denksporen voor rond mogelijke maatregelen met het oog op de verschillende besproken risicogedragingen.

### 5.1 Rijden onder invloed van alcohol

Bijna een kwart van de respondenten gaf toe gereden te hebben met wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol. Die prevalentie lag bijzonder hoog bij mannen en was beduidend groter in Wallonië dan in Vlaanderen. Dergelijk gedrag werd in Wallonië ook vaker sociaal aanvaardbaar geacht dan in het Vlaams gewest. De persoonlijke aanvaardbaarheid op haar beurt lag hoger bij mannen dan bij vrouwen. Mannen hadden ook meer vertrouwen in hun rijvaardigheid na het drinken van alcohol en waren ook meer geneigd om voor korte trajecten onder invloed te rijden. In de leeftijdscategorieën van de 25-34-jarigen en de 45-54-jarigen werd het vaakste rijden onder invloed van alcohol gerapporteerd binnen de vriendenkring. Bij deze eerste vorm van risicogedrag zien we dus dat gender een belangrijke rol speelt in de prevalentie, de attitude, de persoonlijke aanvaardbaarheid en het gevoel van controle. Hoewel we het gebruik van alcohol achter het stuur zien evolueren met de leeftijd, moeten we vaststellen dat die evolutie niet lineair is.

Hoewel de door de automobilisten gerapporteerde prevalentie van rijden onder invloed van alcohol veel lager ligt dan die voor snelheidsovertredingen (62-72%) blijft België toch de triestige reputatie met zich meeslepen van een cultuur van alcohol achter het stuur. België komt flink boven het Europese gemiddelde uit en is de nummer één in rijden met meer dan de toegelaten hoeveelheid alcohol in het bloed. Vooral de sociale normen in ons land lijken problematisch te zijn.

Eén van de eerste uitdagingen wat het rijden onder invloed van alcohol betreft schuilt in het bijsturen van de sociale normen. Dergelijke maatregelen werden onder meer ingevoerd in de Amerikaanse staat Montana, met een op jongeren gerichte campagne: 'Most Montana Young Adults Don't Drink and Drive' [De meeste jongvolwassenen in Montana rijden niet als ze gedronken hebben] (Perkins et al., 2010). Er kunnen ook interventies overwogen worden die zich specifiek op mannelijke bestuurders richten, om hun attitudes en hun onjuist gevoel van controle bij dronken rijden bij te stellen. Bij een globalere aanpak van de sensibilisering kunnen ook sleutelactoren betrokken worden om die gedragingen te beïnvloeden. De horeca-, reclame- en distributiesector, en sociale netwerken hebben hier een niet te onderschatten rol te spelen (zie onder meer Brion, Meunier en Silverans, 2019).

De meerderheid van de respondenten verklaarde ook voorstander te zijn van meer controles en sancties voor wie alcohol drinkt en toch achter het stuur kruipt. Meer controles en een grotere zichtbaarheid, onder meer door een betere spreiding, zouden dan de mogelijkheid bieden om bestuurders meer het gevoel te geven dat ze overal en altijd tegen een controle kunnen aanlopen (Pelssers, 2019). De frequentie en de zichtbaarheid van de alcoholcontroles opvoeren heeft ook een ontradend effect omdat het de subjectieve pakkans verhoogt (Brion et al., 2019).

Om een sterker afradend effect te verkrijgen kan men een nultolerantie voor alcohol invoeren voor jonge bestuurders (in de eerste twee-drie jaar na het verkrijgen van hun rijbewijs). Dat zou een positieve impact kunnen hebben, rekening houdend met hun drang naar alcohol en het hogere ongevalrisico waaraan zij

blootstaan in vergelijking met andere bestuurders die dezelfde hoeveelheid alcohol hebben gedronken (Meesmann, Vanhoe en Opendakker, 2017 in Brion et al., 2019). Op vlak van sancties blijkt het ook opportuun om de efficiëntie te ondersteunen van de educatieve maatregelen (mits voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden) bij het verminderen van het risico op recidive (Meesmann et al., 2017; Nieuwkamp & Boudry, 2020). Het cursusaanbod zou ook nog uitgebreid kunnen worden en deelname aan educatieve cursussen zou verplicht kunnen worden voor bepaalde doelgroepen.

## 5.2 Snelheid en snelheidsovertredingen

Te snel rijden, of het nu op de snelweg is, buiten of binnen de bebouwde kom, is het risicogedrag dat de meeste automobilisten (> 60%) rapporteren. Over het algemeen geven significant meer mannelijke dan vrouwelijke bestuurders toe de snelheidsbeperkingen te hebben overschreden, ongeacht het type weg. Binnen de bebouwde kom gaven Waalse bestuurders en automobilisten van 25 tot 34 jaar het vaakst toe te hard te rijden. Ook op de snelweg zijn het vooral de bestuurders uit Wallonië die overtredingen van de snelheidsbeperkingen rapporteren net als bestuurders met de leeftijd 25 tot 54 jaar. Zowel de sociale als de persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen lagen hoger bij mannen en bij zeer jonge bestuurders dan bij andere bestuurders. Autobestuurders van 25 tot 34 jaar gaven het meest aan dat te snel rijden een veel voorkomend gedrag is in hun vriendengroep. Mannen vonden ook vaker dan vrouwen dat het naleven van de snelheidsbeperkingen vervelend is en ze achten zich vaker in staat om een flink stuk harder te rijden dan de snelheidslimiet of om snel te rijden in een scherpe bocht. De bestuurders jonger dan 35 vonden ook vaker dat snel rijden hen in staat stelt om tijd te winnen.

België bevindt zich boven het Europese gemiddelde op vlak van prevalentie van snelheidsovertredingen en dat ongeacht de snelheidsbeperking. Snelheidsbeperkingen negeren is het risicogedrag dat door de meeste respondenten als sociaal en persoonlijk aanvaardbaar beschouwd wordt, hoewel meer dan 70% van mening is dat snelheidsovertredingen vaak de oorzaak vormen van verkeersongevallen.

De sociale en persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen terugschroeven is dus een van de eerste maatregelen waaraan we op het vlak van verkeersveiligheid kunnen denken. Andere opties zijn gericht op sensibiliseren van jonge mannelijke bestuurders om een andere attitude ingang te doen vinden en inwerken op hun onjuist gevoel van controle. Bij de preventie van snelheidsovertredingen achter het stuur is ook een rol weggelegd voor juridische maatregelen. Toch is het belangrijk om te beseffen dat die maatregelen best met enige voorzichtigheid benaderd worden, gezien het beperkte draagvlak bij de respondenten voor een versterking van de controles en sancties. Om psychologische weerstand te voorkomen zou elke verstrenging van de wettelijke maatregelen gepaard moeten gaan met een sensibiliseringsprogramma met het oog op hun draagvlak bij de bevolking.

Sensibiliseren rond snelheid op de weg kan ook door gebruik te maken van ingebouwde technologieën aan boord van de wagen, zoals het ISA<sup>2</sup>-systeem (Intelligent Speed Assistant). Die technologieën brengen visuele waarschuwingen of geluidssignalen voort die de bestuurder attent maken op een snelheidsovertreding en de mogelijkheid geven om de snelheid aan te passen. Dit type technologie is nog relatief recent. Het zorgt ook voor bepaalde uitdagingen op het vlak van inrichting van de wegeninfrastructuur en het updaten van de gegevens over de geldende snelheidsbeperkingen.

## 5.3 Dragen van de veiligheidsgordel

Van de bevraagde bestuurders gaf 14% toe minstens één keer tijdens de afgelopen maand zonder veiligheidsgordel te hebben gereden. De prevalentie was hoger bij mannen en jonge bestuurders. Ook wat het dragen van de gordel achterin betreft lieten vooral mannelijke passagiers de gordel al eens achterwege. Dat gebeurde ook vaker in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. De sociale aanvaardbaarheid was hoger bij mannen en de persoonlijke aanvaardbaarheid was hoger bij mannen, jonge bestuurders en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

België behoort binnen Europa tot de goede leerlingen wat het dragen van de veiligheidsgordel vooraan betreft. Die prevalentie daalt echter als het gaat over het dragen van de veiligheidsgordel achter in de auto, vooral in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als verkeersveiligheidsmaatregel zou men kunnen denken aan sensibili-

---

<sup>2</sup> Voor meer informatie over de mogelijkheden van het ISA-systeem zie: <https://etsc.eu/intelligent-speed-assistance-isa/>

sering rond de risico's van het niet-dragen van de veiligheidsgordel, ook achterin en in een stedelijke omgeving. Ook het veralgemenen van de gordelalarmsystemen vooraan en achterin bij nieuwe voertuigen zou onderzocht kunnen worden.

## 5.4 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

14% van de respondenten gaf toe de afgelopen maand een autorit te hebben gemaakt zonder kinderen kleiner dan 1m35 correct vast te maken. Daar waren meer mannen bij dan vrouwen en het aandeel nam geleidelijk af met de leeftijd. Bij het vervoeren van kinderen groter dan 1m35, gaf 12% toe minstens voor één autorit de veiligheidsgordel niet te hebben vastgemaakt. De prevalentie verschilde amper tussen mannen en vrouwen, maar lag beduidend hoger bij de bestuurders tussen 25 en 39 jaar. De gedragsmeting van 2017 (Schoeters & Lequeux, 2018) gaf dan weer aan dat slechts een kwart van de geobserveerde kinderen over een aangepast en correct gebruikt beveiligingssysteem beschikte. Dat percentage was iets minder alarmerend laag bij het gebruik van een ISOFIX-basis.

Hoewel het vervoeren van een kind met een ongeschikt of niet correct gebruikt systeem sterk verspreid is, vindt een groot aandeel van de respondenten het niet correct vastmaken van de kinderen in de auto persoonlijk en sociaal onaanvaardbaar. Een eerste mogelijke maatregel zou er dus kunnen in bestaan om het gebruik van de ISOFIX-basis te promoten, het gebruik van de kinderbeveiligingssystemen te vereenvoudigen (onder meer het aantal keren dat de veiligheidsgordel doorheen het systeem moet) en om de handleiding duidelijker en eenvoudiger te maken. Ook informatieve en sensibiliseringscampagnes voor het grote publiek kunnen overwogen worden om de aandacht te vestigen op de noodzaak om de beveiligingssystemen correct te gebruiken. In 2005 liep er bijvoorbeeld reeds een sensibiliseringscampagne rond het gadget 'Gordeldier'. Een andere aanbeveling betreft een opleiding voor wie beroepshalve met kinderen en hun ouders werkt en als referentie kan dienen bij het sensibiliseren en informeren van die doelgroep. Ook een toename van de controles naar correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen zou efficiënt kunnen zijn.

## 5.5 Afleiding en gebruik van de gsm achter het stuur

Manueel gsm-gebruik om te telefoneren of een sms of e-mail te lezen wordt gerapporteerd door respectievelijk 22 en 28% van de bestuurders. Die prevalentie lag hoger bij vrouwen dan bij mannen en voornamelijk jonge bestuurders vertonen dit soort gedrag. De prevalentie voor het gebruik van de telefoon met een handenvrije kit was hoger bij mannelijke bestuurders, bestuurders van middelbare leeftijd, en in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Gsm-gebruik met de hand was sociaal en persoonlijk meer aanvaard onder jonge bestuurders, zonder verschil naargelang gender. Wat attitude en controlegevoel betreft stonden mannen en jonge bestuurders positiever tegenover het gebruik van de telefoon achter het stuur om bereikbaar te blijven. Ze achten zich gemiddeld ook beter in staat om te rijden en ondertussen hun telefoon te gebruiken. België bevindt zich onder het Europese gemiddelde voor bellen met de telefoon, zowel manueel of handenvrij, maar zit licht boven het gemiddelde voor het lezen van een sms of e-mail.

Rekening houdende met het feit dat het gebruik van de telefoon achter het stuur voornamelijk betrekking heeft op bestuurders jonger dan 45 zouden de bewustmakingscampagnes specifiek op die bevolkingsgroep gericht kunnen worden, onder meer door in te spelen op hun onterechte gevoel dat het veilig is om de telefoon te gebruiken tijdens het rijden. Ook tijdens de rijopleiding (voor nieuwe bestuurders) zou plaats gemaakt kunnen worden voor sensibilisering. Het blijkt van groot belang om jonge en nieuwe bestuurders tijdens de rijopleiding te waarschuwen voor de gevolgen van afleiding achter het stuur, aangezien ze de meest kwetsbare groep vormen, door hun gebrek aan ervaring en hun 'natuurlijke reflex' om naar de telefoon te grijpen als ze opgebeld worden of een bericht ontvangen (Slootmans & Desmet, 2019).

De wetgeving en de handhaving verstrengen, onder meer door het invoeren van een algemener verbod op het gebruik van welk toestel dan ook achter het stuur zou ook een interessant denkspoor kunnen zijn. Een 'technologisch neutrale' wetgeving die zich niet beperkt tot het verbod van één enkel toestel is dus te verkiezen (Slootmans & Desmet, 2019). Controles op het gebruik van de gsm zijn in de praktijk dan weer moeilijk uit te voeren. Er bestaan evenwel alternatieven, zoals controle/nazicht van de draagbare telefoon bij ongevallen om een eventueel gebruik op het moment van het ongeval op te sporen, of het gebruik van technologieën zoals fototoestellen met flash die automatisch gsm-gebruik detecteren. Ook het gebruik aanmoedigen van apps die oproepen en berichten filteren terwijl de gebruiker rijdt is een mogelijkheid die onderzocht kan worden.

## 5.6 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

België staat op de vierde plaats van de Europese landen wat slaperigheid achter het stuur betreft. Bijna een kwart van de steekproef van Belgische bestuurders gaf aan gereden te hebben in een staat van vermoeidheid van die aard dat het moeilijk was om de ogen open te houden. Die prevalentie was bijzonder hoog bij mannelijke bestuurders en bestuurders tussen 18 en 44 jaar, maar ook in het Vlaams gewest. Ondanks de hoge prevalentie van dit gedrag vond slechts 1% van de respondenten het persoonlijk aanvaardbaar om in zo'n toestand van gevorderde slaperigheid nog te rijden. Die aanvaardbaarheid was het hoogste bij mannen en nam geleidelijk af volgens de leeftijdscategorie. Vermoeidheid werd door een meerderheid van deelnemers aan de enquête ook gezien als een veel voorkomende oorzaak van ongevallen.

De prevalentie van dit gedrag is hoog, ondanks de lage aanvaardbaarheid en het bewustzijn van de risico's, omdat vermoeid rijden zelden een vrije keuze is. Bepaalde bestuurders hebben meer kans van vermoeid of slaperig te zijn, waaronder beroepsbestuurders en mensen met nachtdienst. Vermoeidheid door slaapgebrek of door slecht slapen vormt niet alleen een risicofactor bij het rijden maar ook een breder gezondheidsprobleem: waakzaamheid en concentratie nemen af, het humeur raakt verstoord, gewichtstoename, het immuunsysteem lijdt eronder en op termijn verhoogt de kans dat de betrokkenen bepaalde ziekten ontwikkelen (diabetes, hoge bloeddruk, beroerte, enz.). Naast bestuurders sensibiliseren voor de risico's van slaperigheid achter het stuur zouden de informatiecampagnes dus ook een goede slaaphygiëne in het algemeen kunnen aanbevelen. Aangezien vermoeidheid onmogelijk gecontroleerd kan worden door de politie, moeten de maatregelen gericht zijn op een verbetering van de infrastructuur, onder meer door de aanleg van beveiligde rustzones en de integratie van nieuwe technologieën in voertuigen die de bestuurder waarschuwen bij afwijken van de rijrichting of andere tekenen van vermoeidheid.

## Referenties

- Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). *Alcohol achter het stuur: de stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol'*. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum.
- Clarke, D. D., Ward, P., & Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis & Prevention, 37*(3), 523-529. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.01.007>
- DG MOVE. (2015). *Study on good practices for reducing road safety risks caused by road user distractions*. Luxembourg: European Commission.
- Elvik, R. (2009). *The power model of the relationship between speed and road safety: Update and new analyses*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Elvik, R., Høyve, A., Vaa, T., & Sorensen, M. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures* (2nd edition). European Commission. (2015). *Fatigue*. Brussels: European Commission, Directorate General for Transport.
- Harré, N. (2000). Risk Evaluation, Driving, and Adolescents: A Typology. *Developmental Review, 20*(2), 206-226. <https://doi.org/10.1006/drev.1999.0498>
- Harré, N., Foster, S., & O'Neill, M. (2005). Self-enhancement, crash-risk optimism and the impact of safety advertisements on young drivers. *British Journal of Psychology (London, England: 1953), 96*(Pt 2), 215-230. <https://doi.org/10.1348/000712605X36019>
- Harré, N., & Sibley, C. G. (2007). Explicit and implicit self-enhancement biases in drivers and their relationship to driving violations and crash-risk optimism. *Accident; Analysis and Prevention, 39*(6), 1155-1161. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.03.001>
- Holocher, S., & Holte, H. (2019). *ESRA2 Thematic report Nr. 2. Speeding (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Bergisch Gladbach, Germany: Federal Highway Research Institute.
- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K. H., ... Verstraete, A. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part I: General results* (N° Deliverable D2.2.3). Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines.
- Lequeux, Q., & Pelssers, B. (2018). *Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018* (p. 30). Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Leskovšek, B., & Goldenbeld, Ch. (2018). *Influenced Driving – Alcohol, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube*. Geraadpleegd via [www.roadsafety-dss.eu](http://www.roadsafety-dss.eu).
- Meesmann, U., Torfs, K., Wardenier, N. & Van den Berghe, W. (2021) *ESRA2 methodology. ESRA2 report Nr. 1 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. Brussels, Belgium: Vias institute.
- Meesmann, U., & Schoeters, A. (2016). *Hoe kijken autobestuurders naar verkeersveiligheid? Resultaten van de vijfde nationale attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV (2015)*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Pelssers, B. (2019). *Hoe het effect van alcoholcontroles op de verkeersveiligheid verhogen? Een analyse van de verdeling van overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol en van alcoholgerelateerde verkeersongevallen met het oog op een efficiëntere verdeling van alcoholcontroles*. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum.
- Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). *Slaperig achter het stuur – Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten in 2017*. Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Perkins, H. W., Linkenbach, J. W., Lewis, M. A., & Neighbors, C. (2010). Effectiveness of social norms media marketing in reducing drinking and driving: A statewide campaign. *Addictive behaviors, 35*(10), 866–874. <https://doi.org/10.1016/j.addbeh.2010.05.004>
- Police Fédérale. (2018). Rapport annuel Sécurité Routière. Geraadpleegd via <http://rapportannuel.policefederaale.be/securite/securite-routiere/> [19/12/2019]
- Regan, M. A., Hallett, C., & Gordon, C. P. (2011). Driver distraction and driver inattention: Definition, relationship and taxonomy. *Accident; Analysis and Prevention, 43*(5), 1771-1781. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.04.008>
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). *Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017* (p. 64). Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Auerbach, K., Alvarez, J., & Bernhoft, I. M. (2011). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe—Findings from the DRUID project*. Geraadpleegd via European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction website: [http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid\\_en](http://www.emcdda.europa.eu/publications/thematic-papers/druid_en)



- Sibley, C. G., & Harré, N. (2009). A gender role socialization model of explicit and implicit biases in driving self-enhancement. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(6), 452-461. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.08.006>
- Slootmans, F., & Daniels, S. (2017). *De dodelijke tol op autosnelwegen. Analyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen in de periode 2014- 2015* (p. 144). Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Slootmans, F. & Desmet, C. (2019). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 5. Afleiding*, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- SWOV. (2011). SWOV-Factsheet. Rijden onder invloed van drugs en medicatie. Geraadpleegd via [http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet\\_Drugs\\_en\\_medicatie.pdf](http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Drugs_en_medicatie.pdf)
- Temmerman, P. (2016). *Te snel in de bebouwde kom – Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015* (p. 41). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Trotta, M. (2016). *Wat vertellen gps-data over de snelheid op onze wegen? Gedragsmeting: snelheid buiten de bebouwde kom 2015*. (p. 50). Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- United Nations Statistics Division. (2019). *Population by age, sex and urban/rural residence*. Geraadpleegd via <http://data.un.org/Data.aspx?d=POP&f=tableCode:22%20> [25/01/2021].
- Van der Linden, T., Legrand, S.-A., Silverans, P., & Verstraete, A. (2011). Country report Belgium. In *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic Part II: Country reports. Review version. DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines). 6th Framework programme. Deliverable 2.2.3 Part II*.
- World Health Organization. (2017). *Progress report on European action plan to reduce the harmful use of alcohol 2012–2020*. WHO Regional Office for Europe.
- Ziakopoulos, A., Theofilatos, A., Papadimitriou, E., & Yannis, G. (2016). *Distraction -Music & Entertainment Systems, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube*. Geraadpleegd via [www.roadsafety-dss.eu](http://www.roadsafety-dss.eu)

## Bijlage 1: Vragenlijst

### Introductie

In deze vragenlijst stellen we u enkele vragen over uw ervaring met, en uw mening omtrent verkeer en verkeersveiligheid. Deze vragenlijst gaat specifiek over de verkeersveiligheid in België, dus eventuele ervaring met verkeersveiligheid in het buitenland mag u buiten beschouwing laten. Er zijn geen correcte of foute antwoorden, wat telt is uw persoonlijke ervaring en mening.

Alvast bedankt voor uw medewerking!

### Sociaal demografische gegevens

#### V1) In welk land woont u?

#### V2) Bent u ...

(Als uw land officieel een ander geslacht erkent, heeft u de extra optie om "overig" aan te vinken)

Man - vrouw - overig

#### V3a) Wat is uw geboortejaar? (drop-down list)

#### V3b) In welke maand bent u geboren? (drop-down list)

#### V4\_1) Wat is het hoogste diploma of getuigschrift dat u behaald heeft?

Geen - basisonderwijs - secundair onderwijs - bachelor of gelijkwaardig (hoger niet-universitair onderwijs/ kandidaturen (eerste twee of drie jaren van universiteitsdiploma)/ A1) - master of hoger ((post-) universitair onderwijs/ licentiaat/ Manama/ doctoraat)

#### V4\_2) Wat is het hoogste diploma of getuigschrift dat uw moeder behaald heeft?

Geen - basisonderwijs - secundair onderwijs - bachelor of gelijkwaardig (hoger niet-universitair onderwijs/ kandidaturen (eerste twee of drie jaren van universiteitsdiploma)/ A1) - master of hoger ((post-) universitair onderwijs/ licentiaat/ Manama/ doctoraat) - ik weet het niet

#### V5a) Welke van de volgende termen beschrijft het beste uw huidige beroepssituatie?

Werknemer (bediende/ ambtenaar) - arbeider - management - zelfstandige - op dit moment niet beroepsmatig actief

#### V5b) Bestuurt u voor uw voornaamste werkactiviteit een voertuig?

(Gelieve aan te geven welke categorie voor u het meest van toepassing is)

- Ja, ik werk als taxi-, bus-, vrachtwagenchauffeur, ...
- Ja, ik werk als koerier, postbode, maaltijd bezorging, verkoper/vertegenwoordiger, afleggen van patiënt bezoeken, ...
- Nee

#### V5c) U gaf aan dat u geen beroep uitoefent. Welke van de volgende termen beschrijft het beste uw huidige situatie? Ik ben ...

Student - werkloos en werkzoekende - gepensioneerd - arbeidsongeschikt - huisman/ huisvrouw - overige

#### V6) Wat is de postcode van de gemeente waar u woont?

#### V7) In welke regio woont u? (drop-down list)

#### V8a) Hoe ver woont u van de dichtstbijzijnde bushalte, tramhalte of metrostation?

Minder dan 500 meter - tussen de 500 meter en 1 kilometer - meer dan 1 kilometer (ga naar V9)

#### V8b) Wat is de frequentie van uw dichtstbijzijnde openbaar vervoer: bushalte, tramhalte of metrostation?

Minstens 3 keer per uur - 1 of 2 keer per uur - minder dan 1 keer per uur

## Mobiliteit en blootstelling

### V9) Bent u in het bezit van een (definitief of voorlopig) rijbewijs?

Ja - nee

### V10) Hoe vaak heeft u zich in de afgelopen 12 maanden in België verplaatst als ...?

Minstens 4 dagen per week - 1 tot 3 dagen per week - een paar dagen per maand - een paar dagen per jaar - nooit

Items (willekeurige volgorde): *Voetganger (minstens 100 meter; ook als jogger, skeeler, met skateboard...)* - *fietser (geen elektrische fiets)* - *bestuurder van een elektrische fiets - snorfietser/ bromfietser (niet elektrisch, klasse A max. 25km/h of klasse B max. 45 km/h)* - *bestuurder van een elektrische snorfiets/ bromfiets ( $\leq 4$  kW)* - *bestuurder van een elektrische motor ( $> 4$  kW)* - *motorrijder ( $> 50$  cc)* - *bestuurder van een elektrische step, hoverboard, solowheel,...* - *autobestuurder (niet elektrisch of hybride)* - *taxichauffeur - buschauffeur - vrachtwagenchauffeur - autobestuurder (elektrisch of hybride)* - *taxipassagier (inclusief services zoals Uber of Lyft)* - *treinreiziger* - *buspassagier* - *trampassagier* - *metropassagier* - *vliegtuigpassagier* - *(overzet)bootpassagier* - *autopassagier* - *andere*

### V11) Heeft u gedurende de laatste 30 dagen kinderen vervoerd (<18 jaar) in een personenwagen?

Ja - nee

Items (willekeurige volgorde): Kleiner dan 135 cm - Groter dan 135 cm

## Zelfrapportage van veilig en risicogedrag in het verkeer

### V12\_1a) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 12 maanden als AUTOBESTUURDER het volgende gedrag vertoond?

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" betekent en 5 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (5)

Binaire variabele voor alle items: minstens één keer (2-5) – nooit (1)

Items (willekeurige volgorde):

- Rijden nadat u alcohol heeft gedronken
- Sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen)
- Een sms of e-mail lezen achter het stuur

### V12\_1b) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als AUTOBESTUURDER het volgende gedrag vertoond?

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" betekent en 5 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (5)

Binaire variabele voor alle items: minstens één keer (2-5) – nooit (1)

Items (willekeurige volgorde):

- Rijden wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- Rijden nadat u alcohol heeft gedronken
- Rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- Rijden na het nemen van medicatie die volgens de bijsluiter de rijvaardigheid kan beïnvloeden
- Sneller rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom
- Sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen)
- Sneller rijden dan de snelheidslimiet op de snelweg
- Geen veiligheidsgordel dragen achter het stuur
- Kinderen kleiner dan 135cm die u vervoert niet vastklikken in het aangepaste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)
- Kinderen groter dan 135cm vervoeren zonder hun veiligheidsgordel
- Met een gsm bellen achter het stuur (niet handenvrij)
- Handenvrij bellen achter het stuur
- Een sms of e-mail lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) controleren of updaten achter het stuur
- Rijden terwijl u zo moe was dat u moeite had om uw ogen op te houden

### V12\_2) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als AUTOPASSAGIER het volgende gedrag vertoond?



U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" betekent en 5 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (5)

Binaire variabele voor alle items: minstens één keer (2-5) – nooit (1)

Item:

- Geen gordel dragen als passagier achter in de auto

**V12\_3) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als SNORFIETSBESTUURDER OF BROMFIETSBESTUURDER het volgende gedrag vertoond?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" betekent en 5 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (5)

Binaire variabele voor alle items: minstens één keer (2-5) – nooit (1)

Items (willekeurige volgorde):

- Rijden wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- Sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen)
- Rijden zonder helm op de snorfiets of bromfiets
- Een sms of e-mail lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) controleren of updaten terwijl u een snorfiets of bromfiets bestuurt

**V12\_4) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als FIETSER het volgende gedrag vertoond?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" betekent en 5 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (5)

Binaire variabele voor alle items: minstens één keer (2-5) – nooit (1)

Items (willekeurige volgorde):

- Fietsen wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- Fietsen zonder fietshelm
- Fietsen terwijl u met oortjes of een koptelefoon naar muziek luistert
- Een sms of e-mail lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) controleren of updaten terwijl u aan het fietsen bent
- Fietsen op de rijbaan naast het fietspad

**V12\_5) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als VOETGANGER het volgende gedrag vertoond?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "nooit" betekent en 5 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (5)

Binaire variabele voor alle items: minstens één keer (2-5) – nooit (1)

Items (willekeurige volgorde):

- Als voetganger op straat met oortjes of een koptelefoon naar muziek luisteren
- Als voetganger op straat een sms of e-mail lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) controleren of updaten
- Als voetganger de weg oversteken bij een rood (voetgangers)stoplicht
- Als voetganger de weg oversteken op een andere plaats dan een nabij gelegen (minder dan 30m) voetgangers-oversteekplaats/zebrapad

**V13\_1) Hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen in uw omgeving zeggen dat het voor een AUTOBESTUURDER is om...?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "onaanvaardbaar" betekent en 5 "aanvaardbaar" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Onaanvaardbaar (1) - aanvaardbaar (5)

Binaire variabele voor alle items: aanvaardbaar (4-5) – niet aanvaardbaar/neutraal (1-3)

Items (willekeurige volgorde):

- te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- te rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen)
- geen gordel te dragen tijdens het rijden
- kinderen te vervoeren zonder ze correct vast te klikken in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen of met de gordel)
- niet-handenvrij te bellen met een gsm achter het stuur
- een sms of e-mail te lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) te controleren of updaten achter het stuur

#### **V14\_1) Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een AUTOBESTUURDER is om...?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "onaanvaardbaar" betekent en 5 "aanvaardbaar" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Onaanvaardbaar (1) – aanvaardbaar (5)

Binaire variabele voor alle items: aanvaardbaar (4-5) – niet aanvaardbaar/neutraal (1-3)

Items (willekeurige volgorde):

- te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- te rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- te rijden na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van snelwegen)
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet op de snelweg
- geen gordel te dragen tijdens het rijden
- kinderen te vervoeren zonder ze correct vast te klikken in een aangepast kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen, of met de gordel)
- niet-handenvrij te bellen met een gsm/smartphone achter het stuur
- handenvrij te bellen met een gsm achter het stuur
- een sms of e-mail te lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) te controleren of updaten achter het stuur
- te rijden terwijl de bestuurder zo moe is dat hij/zij moeite heeft de ogen op te houden

### **Houding ten opzichte van veilig en risicogedrag in het verkeer**

#### **V15) In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "oneens" betekent en 5 "eens" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Oneens (1) – eens (5)

Binaire variabele voor alle items: eens (4-5) – oneens/neutraal (1-3)

Items (willekeurige volgorde):

Normatieve overtuigingen en subjectieve normen (inclusief de aanvaardbaarheid van risicogedrag van V13)

- De meeste van mijn vrienden zouden rijden na het drinken van alcohol.
- De meeste van mijn vrienden zouden 20 km/h sneller rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom.

Gedragsovertuigingen en attitudes

- Voor korte ritten kan men het risico nemen om te rijden onder invloed van alcohol.
- Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.
- De snelheidslimiet respecteren is saai.
- Voor korte ritten is het niet echt nodig om het correcte kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.
- Ik gebruik mijn gsm achter het stuur, omdat ik altijd bereikbaar wil zijn.
- Om tijd te sparen, gebruik ik vaak mijn gsm achter het stuur.

Waargenomen gedragscontrole

- Ik vertrouw mezelf als chauffeur nadat ik een glas alcohol gedronken heb.
- Ik kan nog rijden als ik na een feestje een beetje dronken ben.
- Ik kan nog rijden als ik een ruime hoeveelheid alcohol gedronken heb (bijv. een halve liter wijn).
- Ik vertrouw mezelf wanneer ik beduidend sneller rijd dan de snelheidslimiet.
- Ik ben in staat om snel door een scherpe bocht te rijden.

- Ik vertrouw mezelf wanneer ik berichten op mijn gsm bekijk achter het stuur.
- Ik ben in staat om een bericht te versturen met mijn gsm achter het stuur.
- Ik ben in staat om niet-handenvrij te bellen achter het stuur.

#### Gewoontes

- Ik rijd vaak na het drinken van alcohol.
- Zelfs als ik na een feestje een beetje dronken ben, rijd ik.
- Het gebeurt soms dat ik rijd nadat ik een ruime hoeveelheid alcohol heb gedronken, bijv. een halve liter wijn.
- Ik rijd vaak sneller dan de toegestane snelheidslimiet.
- Ik rijd graag op een snelle en sportieve manier door scherpe bochten.
- Ik controleer vaak of ik berichten heb ontvangen op mijn gsm achter het stuur.
- Het gebeurt soms dat ik een bericht verstuur met mijn gsm achter het stuur.
- Ik bel regelmatig niet-handenvrij met mijn gsm achter het stuur.

#### Intenties

- Ik zal mijn best doen om niet te rijden na het drinken van alcohol de komende 30 dagen.
- Ik zal mijn best doen om de snelheidslimieten te respecteren de komende 30 dagen.
- Ik zal mijn best doen om mijn gsm niet te gebruiken achter het stuur de komende 30 dagen.

#### Items voor kwaliteitscontrole

- Selecteer nummer 1 op de antwoord schaal.
- Selecteer nummer 4 op de antwoord schaal.

### **V16) Hoe veilig of onveilig voelt u zich in het verkeer wanneer u zich in België verplaatst als...?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 0 tot 10, waarbij 0 "heel onveilig" betekent en 10 "heel veilig" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: heel onveilig (0) - heel veilig (10)

Items (willekeurige volgorde): De items aangeduid door de respondent in vraag 10 worden weergegeven.

### **V17) Hoe vaak is, volgens u, bij verkeersongevallen elk van de volgende factoren een oorzaak?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 6, waarbij 1 "nooit" betekent en 6 "(bijna) altijd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Nooit (1) - (bijna) altijd (6)

Binaire variabele voor alle items: vaak (4-6) – niet vaak (1-3)

Items (willekeurige volgorde):

- rijden na het drinken van alcohol
- rijden na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- sneller rijden dan de toegestane snelheidslimiet
- een gsm in de hand gebruiken achter het stuur
- handenvrij bellen tijdens het rijden
- onoplettendheid, dagdromen tijdens het rijden
- vermoeid rijden

### **V18) Bent u tegen of voor een wettelijke verplichting om...?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "tegen" betekent en 5 "voor" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Tegen (1) - voor (5)

Binaire variabele: voor (4-5) – tegen/neutral (1-3)

Items (willekeurige volgorde):

- een alcoholslot te installeren bij bestuurders die eerder al eens betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol (Een alcoholslot is een toestel dat de startmotor van de auto uitschakelt totdat de bestuurder een alcoholvrije ademtest heeft afgelegd. Men kan met andere woorden niet starten zonder eerst een geslaagde blaastest af te leggen).
- een totaalverbod op alcohol (0,0‰) voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs) in te voeren
- een totaalverbod op alcohol (0,0‰) voor alle bestuurders in te voeren

- een intelligente snelheidsassistent (ISA) te installeren in alle nieuwe auto's (een systeem dat automatisch de snelheid van het voertuig begrenst op basis van de snelheidslimiet en dat handmatig kan worden aan of uitgezet).
- dynamische snelheidswaarschuwingssignalen te geven (verkeerscontroleapparatuur die een boodschap kan sturen naar bestuurders wanneer die een bepaalde snelheid overschrijden)
- een gordelherinneringssysteem zowel bij de stoelen voorin als achterin te installeren in alle nieuwe auto's
- een fietshelm te dragen voor alle fietsers
- een fietshelm te dragen voor fietsers jonger dan 12 jaar
- een helm te dragen voor alle bestuurders van snorfietzen en bromfietzen
- voetgangers reflectieve kleding (bijv. fluohesje) te laten dragen wanneer ze zich in het donker op straat begeven
- fietsers reflectieve kleding (bijv. fluohesje) te laten dragen wanneer ze zich in het donker op straat begeven
- snorfietzers en bromfietzers reflectieve kleding (bijv. fluohesje) te laten dragen wanneer ze zich in het donker op straat begeven
- een totaalverbod voor alle bestuurders voor alle gebruik van een gsm/smartphone, zowel handenvrij als niet-handenvrij
- verbod op het gebruik van oortjes of koptelefoons voor voetgangers te hebben
- verbod op het gebruik van oortjes of koptelefoons voor fietsers te hebben

**V19\_1) Wat is uw mening over de huidige verkeersregels en verkeersstraffen in uw land als het gaat over het rijden onder invloed van alcohol?**

Schaal: eens – oneens

Items (willekeurige volgorde):

- De verkeersregels zouden strenger moeten zijn.
- De verkeersregels worden niet voldoende gecontroleerd.
- De straffen zijn te zwaar.

**V19\_2) Wat is uw mening over de huidige verkeersregels en verkeersstraffen in uw land als het gaat over harder rijden dan de toegestane snelheidslimiet?**

Schaal: eens – oneens

Items (willekeurige volgorde):

- De verkeersregels zouden strenger moeten zijn.
- De verkeersregels worden niet voldoende gecontroleerd.
- De straffen zijn te zwaar.

**V19\_3) Wat is uw mening over de huidige verkeersregels en verkeersstraffen in uw land als het gaat over het gebruik van een gsm tijdens het rijden?**

Schaal: eens – oneens

Items (willekeurige volgorde):

- De verkeersregels zouden strenger moeten zijn.
- De verkeersregels worden niet voldoende gecontroleerd.
- De straffen zijn te zwaar.

**V20\_1) Als u aan een doorsnee autorit denkt, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie te worden gecontroleerd op ...?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 7, waarbij '1' "heel onwaarschijnlijk" betekent, en '7' "heel waarschijnlijk" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Heel onwaarschijnlijk (1) - heel waarschijnlijk (7)

Binaire variabele: waarschijnlijk (5-7) – onwaarschijnlijk/neutraal (1-4)

Items (willekeurige volgorde):

- Het rijden onder invloed van alcohol (d.w.z. onderworpen worden aan een blaastest).
- Het rijden onder invloed van illegale drugs.
- Het naleven van de snelheidslimieten (inclusief controle door een politiewagen met camera en/of onbemande camera's).
- Het dragen van de gordel
- Het niet-handenvrij gebruik van een gsm achter het stuur om te bellen of berichten te sturen.

**V21\_1) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een blaastest van u als autobestuurder afgenomen?**

Nooit - 1 keer - minstens 2 keer - Ik geef liever geen antwoord op deze vraag

Binaire variabele: minstens één keer – nooit (zonder “Ik geef liever geen antwoord op deze vraag”)

**V22\_1) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie het gebruik van drugs (andere dan medicatie) bij u als autobestuurder gecontroleerd?**

Nooit - 1 keer - minstens 2 keer - Ik geef liever geen antwoord op deze vraag

Binaire variabele: minstens één keer – nooit (zonder “Ik geef liever geen antwoord op deze vraag”)

**Betrokkenheid bij ongevallen**

De volgende vragen gaan over verkeersongevallen. Onder verkeersongevallen verstaan we elke botsing waarbij ten minste één wegvoertuig (bv. auto, motor of fiets) betrokken is dat zich verplaatst op een openbare of particuliere weg waartoe het publiek toegang heeft. Bovendien leiden deze ongevallen tot materiële schade, letsel of overlijden. Tot de botsingen behoren die tussen wegvoertuigen, wegvoertuigen en voetgangers, wegvoertuigen en dieren of vaste obstakels, wegvoertuigen en spoorwegen, en een enkel wegvoertuig.

**V23\_1a) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden was u persoonlijk betrokken bij een verkeersongeval met gewonden waarbij u of iemand anders naar het ziekenhuis moest worden gebracht?**

\_\_\_ keer (aantal – max.10) als 0 → V23\_2a - als >0 → V23\_1b → V23\_2a

Binaire variabele: minstens één keer - nooit

**V23\_1b) Gelieve aan te duiden welke transportmiddelen u gebruikte op het moment van dit verkeersongeval/deze verkeersongevallen.**

De items die de respondent heeft aangeduid in V10 worden weergegeven, vanaf “een paar dagen per jaar”. Na elke vervoerswijze moet een cijfer worden ingevuld – de som moet gelijk zijn aan het cijfer dat in V23\_1a werd ingevuld.

**V23\_2a) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden was u persoonlijk betrokken bij een verkeersongeval met enkel licht gewonden waarbij niemand naar het ziekenhuis moest worden gebracht?**

\_\_\_ keer (aantal – max. 10) als 0 → V23\_3a – als >0 → V23\_2b → V23\_3a

Binaire variabele: minstens één keer - nooit

**V23\_2b) Gelieve aan te duiden welke transportmiddelen u gebruikte op het moment van dit verkeersongeval/deze verkeersongevallen.**

De items die de respondent heeft aangeduid in V10 worden weergegeven, vanaf “een paar dagen per jaar”. Na elke vervoerswijze moet een cijfer worden ingevuld – de som moet gelijk zijn aan het cijfer dat in V23\_2a werd ingevuld.

**V23\_3a) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden was u persoonlijk betrokken bij een verkeersongeval met enkel materiële schade?**

\_\_\_ keer (aantal – max. 10) als 0 → skip V23\_3b – als >0 → V23\_3b → volgende vraag

Binaire variabele: minstens één keer - nooit

**V23\_3b) Gelieve aan te duiden welke transportmiddelen u gebruikte op het moment van dit verkeersongeval/deze verkeersongevallen.**

De items die de respondent heeft aangeduid in V10 worden weergegeven, vanaf “een paar dagen per jaar”. Na elke vervoerswijze moet een cijfer worden ingevuld – de som moet gelijk zijn aan het cijfer dat in V23\_3a werd ingevuld.

**Voertuig automatisering**

De volgende vragen gaan over uw mening over automatisering van personenwagens. We maken hierbij onderscheid tussen twee verschillende niveaus van voertuig automatisering:

- Half geautomatiseerde personenwagens: de bestuurder kan ervoor kiezen om onder bepaalde omstandigheden of in bepaalde verkeerssituaties het voertuig alle essentiële rijtaken te laten uitvoeren, inclusief het observeren van het verkeer, sturen en gas geven/remmen. Deze voertuigen kunnen het verkeer in de gaten houden en de bestuurder een signaal geven wanneer het nodig is.

- Volledig geautomatiseerde personenwagens: Het voertuig heeft onder alle essentiële rijtaken. De bestuurder wordt nooit gevraagd om de controle over het voertuig terug over te nemen.

#### **V24) Hoeveel interesse zou u hebben om de volgende types geautomatiseerde personenwagens te gebruiken?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 7, waarbij '1' "helemaal niet geïnteresseerd" betekent, en '7' "erg geïnteresseerd" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Helemaal niet geïnteresseerd (1) - erg geïnteresseerd (7)

Binaire variabele voor alle items: geïnteresseerd (5-7) – niet geïnteresseerd/neutral (1-4)

Items (willekeurige volgorde):

- semi-geautomatiseerde personenwagen
- volledig-geautomatiseerde personenwagen

#### **V25\_1) Hoe waarschijnlijk acht u de volgende voordelen wanneer iedereen een semi-geautomatiseerde personenwagen zou gebruiken?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 7, waarbij '1' "heel onwaarschijnlijk" betekent, en '7' "heel waarschijnlijk" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: heel onwaarschijnlijk (1) – heel waarschijnlijk (7)

Binaire variabele voor alle items: waarschijnlijk (5-7) – onwaarschijnlijk/neutral (1-4)

Items (willekeurige volgorde):

- minder verkeersongevallen
- afname in de ernst van de verkeersongevallen
- minder files
- kortere reistijden
- minder CO2 uitstoot
- minder brandstofverbruik
- meer tijd voor nuttige activiteiten, niet gerelateerd aan autorijden (bijv. werken)
- meer tijd voor recreatieve activiteiten, niet gerelateerd aan autorijden (bijv. lezen, slapen, eten)

#### **V25\_2) Hoe waarschijnlijk acht u de volgende voordelen wanneer iedereen een volledig-geautomatiseerde personenwagen zou gebruiken?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 7, waarbij '1' "heel onwaarschijnlijk" betekent, en '7' "heel waarschijnlijk" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Heel onwaarschijnlijk (1) - heel waarschijnlijk (7)

Binaire variabele voor alle items: waarschijnlijk (5-7) – onwaarschijnlijk/neutral (1-4)

Items (willekeurige volgorde):

- minder verkeersongevallen
- afname in de ernst van de verkeersongevallen
- minder files
- kortere reistijden
- minder CO2 uitstoot
- minder brandstofverbruik
- meer tijd voor nuttige activiteiten, niet gerelateerd aan autorijden (bijv. werken)
- meer tijd voor recreatieve activiteiten, niet gerelateerd aan autorijden (bijv. lezen, slapen, eten)

### **Bonusvragen**

#### **V26) In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij 1 "oneens" betekent en 5 "eens" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Oneens (1) – eens (5)

Binaire variabele voor alle items: eens (4-5) – oneens/neutraal (1-3)

Items (willekeurige volgorde):

- Het gebeurt vaak dat ik me niet meer herinner wat een verkeersbord wil zeggen.
- Het gebeurt vaak dat ik me niet meer herinner wat het geldende snelheidsregime is.
- Het gebeurt vaak dat ik me niet meer herinner wat de geldende parkeerregels zijn.
- Het gebeurt vaak dat ik me niet meer herinner wat de geldende voorrangregeling is.

### **V27) Bent u tegen of voor ...?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 0 tot 5, waarbij 0 "tegen" betekent en 5 "voor" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Tegen (1) – voor (5)

Binaire variabele: voor (4-5) – tegen/neutraal (1-3)

- een wettelijke verplichting tot het volgen van een opfrissingscursus m.b.t. kennis van de verkeersregels om de 10 jaar
- een verdubbeling van de boete bij het plegen van een tweede ernstige snelheidsovertreding (bijv. meer dan 30km/u te snel op de autosnelweg) binnen de periode van 12 maanden
- het opleggen van educatieve sancties (bv. verkeersopleiding van 1 of 2 dagen) in de plaats van het betalen van een boete, voor personen die meermaals veroordeeld werden voor ernstige inbreuken zoals overdreven snelheid of rijden onder invloed
- een wettelijke verplichting om een intelligente snelheidsassistent te installeren (ISA: een systeem dat automatisch de snelheid van het voertuig begrenst op basis van de snelheidslimiet) bij bestuurders die minstens 2 keer zijn betrapt op een ernstige snelheidsovertreding (bijv. meer dan 30km/u te snel op een autosnelweg) binnen een periode van 12 maanden

## **Sociale wenselijkheidsschaal**

### **V28) In welke mate zijn de volgende stellingen op u van toepassing?**

U kunt uw antwoord geven op een schaal van 1 tot 5, waarbij '1' "helemaal niet waar" betekent, en '5' "helemaal waar" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

Schaal: Helemaal niet waar (1) - helemaal waar (5)

Items (willekeurige volgorde):

- Ik respecteer altijd de verkeersregels, ook al is de pakkans erg klein.
- Ik zou altijd de snelheidslimieten respecteren, zelfs als er geen politiecontroles waren.
- Ik heb nog nooit door een verkeerlicht gereden dat net op rood sprong.
- Ik trek mij niets aan van wat andere bestuurders van mij denken.
- Ik blijf altijd kalm en rationeel in het verkeer.
- Ik voel me altijd zeker over hoe ik moet reageren in verkeerssituaties.



## Bijlage 2: Steekproef en data cleaning

Om de attitudes van de Belgische weggebruikers op het vlak van verkeersveiligheid te onderzoeken en om vergelijkingen tussen de gewesten mogelijk te maken is beslist om een online, gestructureerde vragenlijst voor te leggen aan een aselecte, representatieve<sup>3</sup> steekproef van 2 000 respondenten.

Tabel 2: Theoretische verdeling van de steekproef naargelang geslacht, leeftijd en gewest.

	Mannen						Vrouwen						Total
	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65+	
Vlaanderen	62	112	127	78	98	139	61	79	90	85	87	142	<b>1160</b>
Wallonië	27	28	30	80	54	48	30	66	49	82	50	92	<b>636</b>
BHG	19	22	11	22	6	12	13	17	25	9	23	25	<b>204</b>
<b>Totaal</b>	<b>108</b>	<b>162</b>	<b>168</b>	<b>180</b>	<b>158</b>	<b>199</b>	<b>104</b>	<b>162</b>	<b>164</b>	<b>176</b>	<b>160</b>	<b>259</b>	<b>2000</b>

Marktonderzoeksbureau Dynata (op dat moment RN SSI) deed tussen 14 en 31 december 2018, onder toezicht van Vias institute, het veldwerk. Na de data cleaning (voor meer informatie zie hieronder) bestond de effectieve steekproef in België uit 1 985 respondenten (zie Tabel 1 in paragraaf 1.2 Methodologie). Omdat de effectieve steekproef licht afwijkt van de theoretische steekproef werd in de analyse een kleine correctie toegepast (wegingsfactoren). Op die manier is de steekproef representatief voor België op de kenmerken geslacht en leeftijd. Deze wegingsfactoren zijn gebaseerd op de verdeling van geslacht in zes leeftijdsgroepen (18-24j, 25-34j, 35-44j, 45-54j, 55-64j, 65j+; United Nations Statistics Division, 2019). In België lagen deze wegingsfactoren tussen 0,98 en 1,02.

### Data cleaning<sup>4</sup>:

In ESRA werd een systematische data cleaning procedure bepaald, die in alle landen werd toegepast (ook in België). De data cleaning gebeurde in vier stappen.

#### Stap 1 – Dubbele respondenten en incoherentie

Dubbele respondenten (voornamelijk gebaseerd op leeftijd, geslacht en IP-adres) werden gecontroleerd. Bij bepaalde afwijkende waarden werd de coherentie gecontroleerd van de sociaal-demografische informatie (geslacht, leeftijd, enz.) met de gegevens waarover het marktonderzoeksbureau van die respondent beschikt.

#### Stap 2 – Duur van de vragenlijst

De ESRA2-vragenlijst had een mediane duur van 20 minuten voor ogen. Voor België bedroeg de gemiddelde duur om de vragenlijst te beantwoorden 18 minuten en 54 seconden. De aanvankelijke criteria voor het cleanen van de 'speeders' (diegenen die de vragenlijst te snel invulden) en de 'schildpadden' (diegenen die de vragenlijst te traag invulden) werden gedefinieerd als twee standaardafwijkingen van de mediaan duur. Echter, verschillende marktonderzoeksbureaus hadden aangegeven dat hun respondenten een vragenlijst niet altijd in één keer beantwoorden (bijvoorbeeld om even te pauzeren of door problemen met hun internetverbinding). De tijdsregistratie blijft in dat geval gewoon lopen. Vias institute heeft daarom beslist om het criterium van de 'schildpadden' voor het veldwerk weg te laten.

Binnen de Core Group van ESRA2 werd een pragmatische consensus gevonden en de criteria voor de 'speeders' en de 'schildpadden' werden als volgt bijgesteld: als 'speeders' werden de bestuurders van personenauto's beschouwd (op basis van de filter van V10 (gebruik van de vervoersmodus)) die de vragenlijst in minder dan acht minuten hadden afgewerkt. De andere types van weggebruikers werden voor dit criterium buiten beschouwing gelaten omdat ze minder vragen te beantwoorden hadden. Als 'schildpadden' werden de respondenten beschouwd die meer dan 24 uur nodig hadden voor het invullen van de vragenlijst (los van het type weggebruiker).

<sup>3</sup> Naargelang geslacht en zes leeftijdsgroepen (18-24j, 25-34j, 35-44j, 45-54j, 55-64j, 65j+; United Nations Statistics Division, 2019)

<sup>4</sup> Dit gedeelte is gebaseerd op het methodologisch rapport van ESRA2 (Meesmann et al., 2021).



### Stap 3 - Controles op de kwaliteit van de gegevens

Bij twee vragen werd een kwaliteitscontrole van de gegevens ingebouwd in de ESRA2-enquête:

(1) De personen die telkens op vraag 10 (gebruikte vervoersmodus) 'nooit' of op het eerste blok van vraag 10 (gebruikte vervoersmodus: voetgangers, fietsers en gemotoriseerde tweewielers) altijd 'minstens 4 dagen/week' hadden geantwoord werden geschrapt omdat die antwoorden niet betekenisvol waren.

(2) In vraag 15 (attitudes en meningen) hadden we twee items voor kwaliteitscontrole ingebouwd, bijvoorbeeld, 'duid het cijfer 1 aan op de antwoordschaal'. De respondenten die twee keer niet correct hadden geantwoord werden uit de steekproef gehaald, omdat dit erop wijst dat de respondent de items niet correct leest.

De kwaliteitscontroles van de gegevens werden gedaan door de bureaus en op basis van de criteria moesten er verder geen andere respondenten verwijderd worden.

### Stap 4 – Straightlining (in twee stappen)

'Straightlining' is een antwoordstrategie waarbij de respondenten voor alle items van een vraag hetzelfde antwoord aanduiden op de schaal. Na controle door de bureaus (die ook controleren op andere systematische antwoordstrategieën) heeft Vias institute in twee gevallen deze antwoordstrategie aangetroffen. Deze bijkomende controle gebeurde in twee stappen:

- Eerste ronde: 'de straightliners'.

Hier werd een 'straightliner' gedefinieerd als een persoon die op alle items (100%) van een bepaalde vraag hetzelfde antwoord geeft; met uitzondering van V15 (attitudes en meningen  $\pm 90\%$ ). Het ging over de volgende itemblokken: V12\_1b (zelfgerapporteerd gedrag als autobestuurder; behalve alle items beantwoord met 'nooit', hetgeen mogelijk is); V13\_1 (perceptie van de aanvaardbaarheid van risicogedragingen bij autobestuurders); V14\_1 (persoonlijke aanvaardbaarheid van risicogedragingen bij automobilisten in het verkeer); V15 (attitudes en meningen; hier wordt 'straightlining' gedefinieerd als hetzelfde antwoord bij 24 van de 27 elementen, dus zonder de twee items voor kwaliteitscontrole); V17 (risicoperceptie); V18 (draagvlak voor de maatregelen). Respondenten die 'straightliner' waren bij minstens vier van deze zes vragen werden uit de steekproef verwijderd.

- Tweede ronde: 'bijna-straightliners'.

Tot de 'bijna-straightliners' rekenen we de personen die op  $\pm 75\%$  van de items van een bepaalde vraag hetzelfde antwoord geven. Het gaat om de volgende itemblokken: V12\_1b (zelfgerapporteerd gedrag als autobestuurder; behalve alle items beantwoord met 'nooit', hetgeen mogelijk is; zelfde antwoord bij 11 items op 14); V13\_1 (waargenomen aanvaardbaarheid van risicogedrag bij automobilisten in het verkeer; zelfde antwoord bij 5 items op 7); V14\_1 (persoonlijke aanvaardbaarheid van risicogedrag bij autobestuurders in het verkeer; zelfde antwoord bij 9 items op 12); V15 (attitudes en meningen; zelfde antwoord bij 20 items op 27, dus zonder de twee items voor kwaliteitscontrole); V18 (draagvlak voor de maatregelen; zelfde antwoord bij 11 items op 15). Als een respondent 'bijna-straightliner' is bij de vijf vragen, wordt hij of zij uit de steekproef verwijderd.

Tijdens de data cleaning van de gehele ESRA2 data (48 landen) werden 550 respondenten verwijderd uit de oorspronkelijke dataset die door de onderzoeksbureaus werd aangeleverd (45 664). De effectieve steekproef bestaat uit 45 114 respondenten. In België werden er 15 respondenten verwijderd en de finale (effectieve) steekproef bestaat uit 1 985 respondenten.

