



BIVV

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2009

DEEL 2: DETERMINANTEN VAN ATTITUDES

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2009
DEEL 2: DETERMINANTEN VAN ATTITUDES

Niels Dewil, Ankatrien Boulanger & Peter Silverans
Kenniscentrum verkeersveiligheid
Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
December 2011
D/2012/0779/31

Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009

Deel 2: Determinanten van attitudes

SAMENVATTING

In het eerste deel van het rapport van de attitudemeting van 2009 werden de attitudes van de Belgische bestuurders van auto's en bestelwagens besproken voor de volledige populatie. Aansluitend daarop wordt in dit tweede deel geanalyseerd in welke mate deze attitudes samenhangen met gewest, geslacht en leeftijd van de bestuurders. Daarnaast wordt ook de interne samenhang tussen bepaalde attitudes en tussen attitudes en zelfgerapporteerd gedrag onderzocht.

De Staten Generaal van de Verkeersveiligheid stelde voorop dat ten laatste in 2008 minstens 80 procent van de bestuurders *snel rijden* sociaal onaanvaardbaar zou vinden en dat 80 procent zou instemmen met de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten is. Ten aanzien van deze laatste stelling wordt het door de SGVV vooropgestelde doel in bepaalde subgroepen gehaald. Extra inspanningen moeten echter geleverd worden om Belgische bestuurders te overtuigen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. De attitudes ten aanzien van de snelheidsstellingen blijken in beperkte mate afhankelijk van gewest en geslacht: Brusselse bestuurders vinden snel rijden minder vaak sociaal onaanvaardbaar dan Waalse bestuurders, terwijl mannelijke bestuurders snel rijden minder vaak opvatten als een bedreiging voor het eigen leven en dat van anderen dan vrouwelijke bestuurders. Het duidelijkste effect komt echter van de leeftijd van de bestuurders: voor beide stellingen van de SGVV merken we een bijna lineaire trend in de data, zodanig dat de houding tegenover snel rijden afwijzender wordt met het toenemen van de leeftijd. De zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor snelheid blijkt niet samen te hangen met een van de kernvariabelen. De subjectieve pakkans is daarentegen wel afhankelijk van gewest en leeftijd: in Vlaanderen vinden significant meer bestuurders dan in Wallonië en Brussel de pakkans (zeer) groot, terwijl 63-plussers deze kans significant minder vaak (zeer) groot schatten dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën.

De attitudes ten aanzien van *rijden onder invloed van alcohol* zijn op bepaalde aspecten afhankelijk van de kernvariabelen. Brusselse bestuurders en 63-plussers zijn minder goed op de hoogte van het wettelijk toegelaten aantal standaardglazen alcohol dan Vlaamse en Waalse bestuurders en bestuurders jonger dan 63 jaar, terwijl mannen en vrouwen even goed op de hoogte zijn. Het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol blijkt onafhankelijk van gewest, maar wel afhankelijk van geslacht en leeftijd. 4 keer zoveel mannen als vrouwen rapporteren de voorbije maand minstens 1 keer met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden te hebben, een effect dat ongeveer even groot is in Vlaanderen en Wallonië maar iets kleiner in Brussel en dat kleiner wordt met de leeftijd van de respondenten. 63-plussers geven significant minder vaak dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën aan onder invloed van alcohol gereden te hebben, een effect dat in elk gewest terugkeert maar enkel bij de mannelijke bestuurders zichtbaar is. De zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol (het percentage tijdens de laatste 12 maanden op alcohol geteste bestuurders) blijkt onafhankelijk van gewest, dit in tegenstelling tot de

attitudemeting van 2006 toen er verhoudingsgewijs dubbel zoveel ademtesten afgenomen werden in Vlaanderen dan in Wallonië. Het zelfgerapporteerde percentage geteste bestuurders is wel afhankelijk van geslacht: mannen beweren het voorbije jaar vaker aan een ademtest onderworpen te zijn dan vrouwen, een effect dat in elk gewest en in elke leeftijdsgroep behalve de jongste geldt. De zelfgerapporteerde objectieve pakkans is ook afhankelijk van de leeftijd en neemt systematisch af per leeftijdscategorie. Dit effect van leeftijd is in elk gewest aanwezig, terwijl het in 2006 enkel in Wallonië geobserveerd werd. Het effect blijft echter wel sterker in Wallonië dan in Vlaanderen en Brussel, aangezien enkel in Wallonië de jongste groep bestuurders significant vaker op alcohol gecontroleerd wordt dan bestuurders uit alle andere leeftijdsgroepen. Het leeftijdseffect is tevens uitgesprokener bij de vrouwelijke dan bij de mannelijke bestuurders. In tegenstelling tot deze verschillen in zelfgerapporteerde objectieve pakkans, verschilt de subjectieve pakkans niet naargelang gewest, geslacht en leeftijd. Bovendien blijkt dat er geen eenduidig en vanzelfsprekend verband aangetoond kan worden tussen de subjectieve en objectieve pakkans enerzijds en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol anderzijds.

De attitudes ten aanzien van *rijden onder invloed van drugs* blijken enigszins te variëren op vlak van zelfgerapporteerd rijgedrag, zelfgerapporteerde objectieve pakkans en subjectieve pakkans. Bepaalde subgroepen rapporteren significant vaker dan andere subgroepen gedurende de voorbije maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben: Brusselse bestuurders vaker dan Vlaamse en Waalse bestuurders, mannen vaker dan vrouwen en 18-38 jarigen vaker dan 39-plussers. De zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs blijkt onafhankelijk van gewest en leeftijd, maar wel afhankelijk van geslacht: mannen beweren twee keer zo vaak als vrouwen gedurende het voorbije jaar gecontroleerd te zijn. De subjectieve pakkans blijkt daarentegen onafhankelijk van geslacht en gewest, maar wel afhankelijk van leeftijd: de 50-62 jarigen achten deze pakkans significant vaker (zeer) groot dan de 30-38 jarigen en 63-plussers. Net zoals bij alcohol wordt er geen voor de hand liggend verband gevonden tussen de subjectieve en objectieve pakkans en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van drugs.

De attitudes ten aanzien van het *dragen van de gordel* hangen op bepaalde aspecten samen met de karakteristieken van de bestuurders. Bepaalde subgroepen rapporteren significant vaker dan andere subgroepen altijd de veiligheidsgordel te gebruiken vooraan in de wagen: Vlaamse respondenten vaker dan Waalse en Brusselse respondenten, vrouwen vaker dan mannen, en 63-plussers vaker dan respondenten uit alle andere leeftijdsgroepen. Het zelfgerapporteerde beveiligen van kinderen kleiner dan 1,35 meter die men achterin de wagen vervoert, is onafhankelijk van gewest, geslacht en leeftijd van de bestuurders. De zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel blijkt onafhankelijk van gewest en leeftijd, maar wel afhankelijk van geslacht: mannen beweren twee keer zo vaak als vrouwen gedurende het voorbije jaar gecontroleerd te zijn. De subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel blijkt daarentegen onafhankelijk van geslacht en gewest, maar wel afhankelijk van leeftijd: 18-29 jarigen achten deze pakkans significant minder vaak (zeer) groot dan bestuurders ouder dan 39 jaar.

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	4
AFKORTINGEN	6
1. INLEIDING	7
2. PERCEPTIE VAN VERKEERSONGEVALLEN	9
2.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere maatschappelijke thema's	9
2.1.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere thema's per gewest	9
2.1.2. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere thema's per geslacht	10
2.1.3. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere thema's per leeftijdscategorie	10
2.1.4. Bezorgdheid over verkeersongevallen in functie van de zelfgerapporteerde eigen ervaring met verkeersongevallen	11
2.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen	12
2.2.1. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per gewest	13
2.2.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per geslacht	15
2.2.3. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per leeftijdscategorie	16
3. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN	18
3.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen	18
3.1.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest	18
3.1.2. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per geslacht	19
3.1.3. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per leeftijdscategorie	20
3.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen	21
3.2.1. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per gewest	22
3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per geslacht	26
3.2.3. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per leeftijdscategorie	31
4. SUBJECTIEVE PAKKANS EN SUBJECTIEVE STRAFKANS	37
4.1. Subjectieve pakkans en subjectieve strafkans per gewest	38
4.1.1. Subjectieve kans op controle per gewest	38
4.1.2. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle per gewest	40
4.1.3. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal per gewest	40
4.2. Subjectieve pakkans en subjectieve strafkans per geslacht	41
4.2.1. Subjectieve kans op controle per geslacht	41
4.2.2. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle per geslacht	42
4.2.3. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal per geslacht	43
4.3. Subjectieve pakkans en subjectieve strafkans per leeftijdscategorie	44
4.3.1. Subjectieve kans op controle per leeftijdscategorie	44
4.3.2. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle per leeftijdscategorie	45
4.3.3. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal per leeftijdscategorie	46
5. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN RIJDEN ONDER INVLOED	48
5.1. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk	48
5.1.1. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk per gewest	48
5.1.2. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk per geslacht	49
5.1.3. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk per leeftijdscategorie	50
5.1.4. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk in functie van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol	52
5.2. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol	53
5.2.1. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol per gewest	53
5.2.2. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol per geslacht	54
5.2.3. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol per leeftijdscategorie	55
5.2.4. Interactie-effecten van gewest, geslacht en leeftijd op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol	56
5.2.5. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers	59
5.2.6. Subjectieve kans op alcoholcontrole in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol	66
5.3. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs	67
5.3.1. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs per gewest	69
5.3.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs per geslacht	70
5.3.3. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs per leeftijdscategorie	71
5.3.4. Interactie-effecten van gewest, geslacht en leeftijd op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol en drugs	72
5.3.5. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs	75
5.3.6. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs in functie van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs	76
6. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN SNELHEID	78
6.1. Instemming met de stellingen van de SGVV	78
6.1.1. Instemming met de stellingen van de SGVV per gewest	78
6.1.2. Instemming met de stellingen van de SGVV per geslacht	79
6.1.3. Instemming met de stellingen van de SGVV per leeftijdscategorie	80
6.1.4. Instemming met de stellingen van de SGVV in functie van de zelfgerapporteerde boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen	82
7. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING	84
7.1. Zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel	84

7.1.1. Zelfgerapporteerde gordeldracht per gewest.....	85
7.1.2. Zelfgerapporteerde gordeldracht per geslacht	86
7.1.3. Zelfgerapporteerde gordeldracht per leeftijdscategorie	87
7.1.4. Zelfgerapporteerde gordeldracht in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel.....	89
7.1.5. Zelfgerapporteerde gordeldracht in functie van de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel.....	90
7.2. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging	91
7.2.1. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging per gewest.....	92
7.2.2. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging per geslacht	93
7.2.3. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging per leeftijdscategorie	93
8. ZELFGERAPPORTEERDE ONGEVALLEN, CONTROLES EN STRAFFEN	95
8.1. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen per gewest.....	95
8.2. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen per geslacht	98
8.3. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen per leeftijdscategorie	100
8.4. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers	103
9. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	106
9.1. Snelheid	106
9.2. Rijden onder invloed van alcohol	107
9.3. Rijden onder invloed van drugs	109
9.4. Het dragen van de veiligheidsgordel en beveiligen van de kinderen.....	109
LIJST MET FIGUREN.....	111
LIJST MET TABELLEN.....	115
REFERENTIES	142

AFKORTINGEN

BI	95% betrouwbaarheidsinterval
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
DRUID	DRiving Under the Influence of Drugs, alcohol and medicines
FOD	Federale Overheidsdienst
i.c.	in casu
km	kilometer
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe cf. SARTRE (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004)
SGVV	Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid
vs.	versus

1. INLEIDING

Om de verkeersveiligheid in België en de evolutie hierin nauwkeurig te kunnen opvolgen, werden door de eerste SGVV in 2002 een set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd. Naast indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen (die geëvalueerd worden aan de hand van de ongevallenstatistieken van de FOD Economie) en indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders (die geëvalueerd worden aan de hand van de gedragsmetingen over snelheid, rijden onder invloed van alcohol en gordeldracht die het BIVV organiseert) werden ook een aantal indicatoren op het niveau van de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid geformuleerd. Deze attitudedoelstellingen worden geëvalueerd aan de hand van een grootschalige attitudemeting die het BIVV sinds 2003 driejaarlijks organiseert. In navolging van de Europese SARTRE-onderzoeken wordt daarbij een zeer brede definitie van het begrip 'attitude' gehanteerd. Het omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten (verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen, eigen gedrag in het verkeer, ...). Zo wordt er veel aandacht besteed aan de subjectieve pakkans en subjectieve straffkans, aangezien het cruciale determinanten van verkeersgedrag betreft (Elvik & Vaa, 2004). Om de invloed van specifieke attitudes op dit verkeersgedrag alsook de verspreiding van bepaalde verkeersgedragingen in kaart te kunnen brengen, wordt ook gepeild naar het zelfgerapporteerde verkeersgedrag van bestuurders in België.

Voor de attitudemeting van 2009 werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1533 in België gedomicilieerde respondenten die gedurende de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen.¹ In het eerste deel van dit rapport werden de resultaten van de attitudemeting van 2009 gerapporteerd voor de totale populatie van Belgische bestuurders. Aansluitend daarop wordt in het voorliggende tweede deel geanalyseerd in welke mate deze attitudes samenhangen met het gewest, het geslacht en de leeftijd van de bestuurders. Daarnaast worden ook de onderlinge relaties tussen bepaalde attitudes en tussen attitudes en zelfgerapporteerd gedrag onderzocht. Net zoals in het eerste deel van dit rapport beperken we ons daarbij tot het bespreken van de resultaten waarvoor in de attitudemetingen van 2003/2004 en 2006 vergelijkbare vragen voorkwamen. In vergelijking met deze edities werden in de attitudemeting van 2009 nog een aantal extra vragen toegevoegd om een idee te krijgen over andere determinanten van verkeersgedrag zoals sociale normen, risicoschattingen en gevoelens van gedragscontrole. De analyse van de antwoorden op deze vragen wordt in het derde deel van dit rapport besproken. De analyses werden uitgevoerd met Intercooled Stata 9.2, omdat dit programma toelaat bij het analyseren het steekproefdesign (i.c. een disproportioneel gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef) in rekening te brengen en te wegen voor de disproportioneel geselecteerde strata 'gewest', 'geslacht' en 'leeftijd'. Voor het berekenen van significante verschillen tussen subgroepen werd gebruikt gemaakt van een Adjusted Wald test, wat een geschikte test is voor analyses op

¹ Voor meer methodologische aspecten van de attitudemeting van 2009 verwijzen we naar bijlage 5.1 van het eerste deel van dit rapport (Boulanger, 2010). De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details over de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven. Aangezien de woordelijke formulering alsook de volgorde van de gestelde vragen van belang zijn bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten, werd ook de volledige vragenlijst opgenomen in bijlage 5.4 van het eerste deel van dit rapport.

gewogen en gestratificeerde data (Korn & Graubard, 1990). Om te bepalen of verschillen significant zijn, werd een significantieniveau van 0,05 gekozen.

De structuur van dit rapportgedeelte volgt de structuur van het eerste deel van dit rapport. In hoofdstuk 2 komt de bezorgdheid van bestuurders over verkeersongevallen en hun perceptie van de belangrijkste ongevallenoorzaken aan bod. In hoofdstuk 3 worden de attitudes van bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen in het algemeen en van wetten en straffen in het bijzonder gerapporteerd. In hoofdstuk 4 wordt de subjectieve pakkans en subjectieve strafkans besproken voor de vier belangrijkste verkeersveiligheidsthema's: snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs en gordeldracht. In de drie volgende hoofdstukken worden achtereenvolgens de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snelheid en gordeldracht beschreven. Het laatste hoofdstuk handelt over de zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen van bestuurders in België. In elk hoofdstuk ligt de focus op de resultaten van 2009, maar waar mogelijk vergelijken we deze resultaten ook met de resultaten van 2006.² Deze vergelijking kan namelijk wijzen op mogelijk belangrijke verschuivingen, al kunnen we hieruit vanuit strikt statistisch oogpunt geen conclusies trekken over de evolutie van de attitudes bij de Belgische bevolking. Het kan immers niet uitgesloten worden dat eventueel vastgestelde verschillen slechts toevallige fluctuaties zijn. We moeten dan ook wachten tot volgende attitudemetingen vooraleer te kunnen besluiten dat het om algemene tendensen gaat.

Tot slot dienen nog enkele opmerkingen gemaakt te worden die belangrijk zijn bij het interpreteren van de resultaten in dit deel van het rapport. Om de overzichtelijkheid te bewaren werd geopteerd om in de tekst enkel figuren te rapporteren. De exacte cijfers zijn terug te vinden in de appendix met tabellen achteraan dit rapportgedeelte. De nummering van de figuren in de tekst en van de tabellen in de appendix stemmen perfect overeen. De figuren zijn bovendien zodanig opgesteld dat de verschillende items weergegeven worden in dalende volgorde van belangrijkheid. Om die te bepalen werd telkens gekeken naar de percentages voor de volledige populatie van Belgische bestuurders. Aldus tonen de figuren eerst het item met het hoogste percentage in de gehele populatie en als laatst het item met het laagste percentage in de gehele populatie. Verder loopt de Y-as niet bij alle figuren door tot 100%, meer bepaald wanneer het hoogste percentage in de figuur ver van 100% verwijderd ligt. Om de leesbaarheid van de figuren te vergroten werd bij het bepalen van het maximumpercentage op de Y-as telkens een speling van ongeveer 10% boven het hoogste percentage in de figuur gekozen.

² Omwille van de vergelijkbaarheid met voorgaand onderzoek werd zoveel mogelijk getracht de vraagformulering van de vorige attitudemeting en van de SARTRE-onderzoeken letterlijk over te nemen. Aangezien het veldwerk en de analyse van de resultaten van de attitudemeting van 2006 aan het licht brachten dat een aantal vragen onvoldoende duidelijke antwoorden gaven op cruciale onderzoeksvragen of moeilijk te analyseren waren, werden bepaalde vragen wel aangepast. Bij deze vragen beperken we ons tot de resultaten van 2009 of vergelijken we enkel de onderlinge verhoudingen tussen subgroepen maar niet de exacte cijfers.

2. PERCEPTIE VAN VERKEERSONGEVALLEN

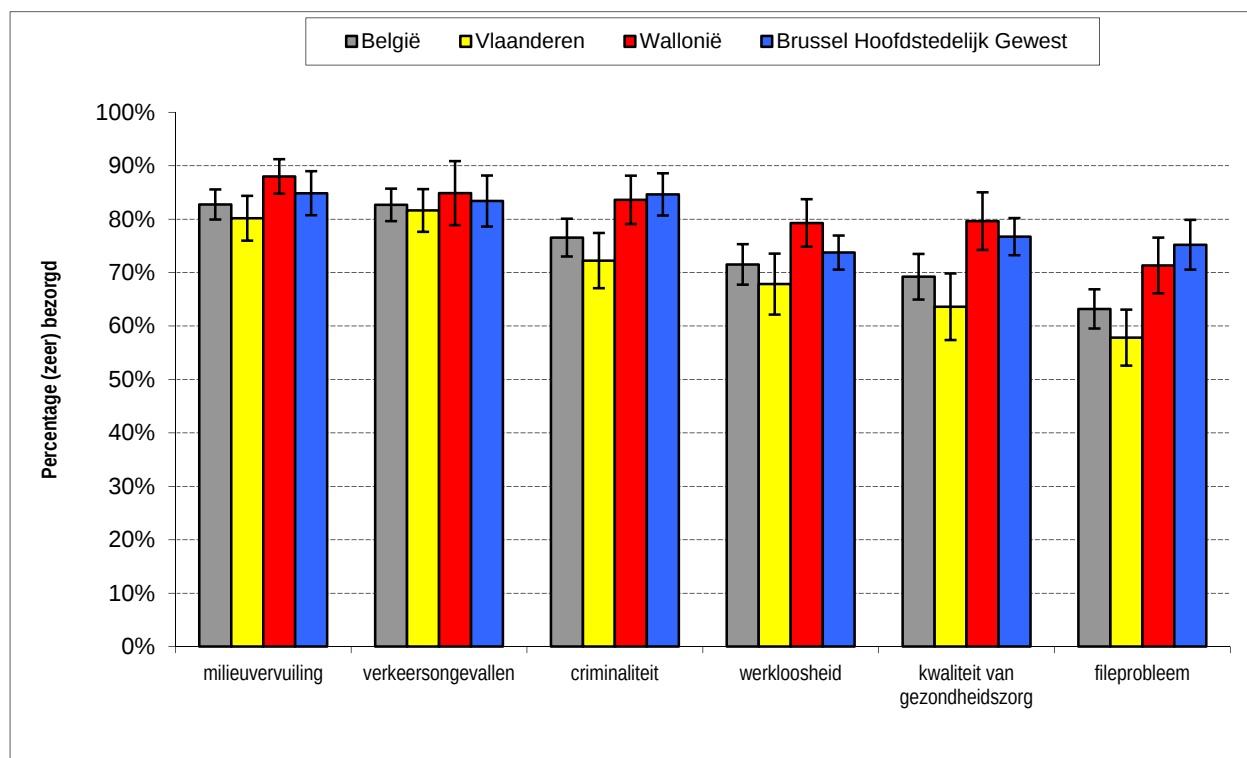
2.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere maatschappelijke thema's

Analoog aan het SARTRE-onderzoek en de attitudemeting van 2006 werden respondenten in de attitudemeting van 2009 gevraagd om aan te geven in welke mate zij zich zorgen maken over verkeersongevallen. Om deze bezorgdheid over verkeersongevallen goed te kunnen situeren, werd eveneens gevraagd om aan te geven hoe bezorgd men is over een aantal andere actuele maatschappelijke thema's zoals criminaliteit, milieuvervuiling en werkloosheid. Telkens kon men de persoonlijke bezorgdheid uiten door één van de volgende antwoordmogelijkheden aan te duiden: zeer bezorgd, redelijk bezorgd, weinig bezorgd of helemaal niet bezorgd. In wat volgt bekijken we het percentage respondenten dat aangeeft redelijk bezorgd of zeer bezorgd te zijn over elk thema. We splitsen de resultaten op naar gewest, geslacht en leeftijdscategorie van de respondenten. Aangezien deze opsplitsing niet gebeurde in de analyse van de attitudemeting van 2006, beperken we ons tot het bespreken van de resultaten van de attitudemeting van 2009.

2.1.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere thema's per gewest

Het percentage respondenten dat bezorgd of zeer bezorgd is over de verschillende thema's wordt in Figuur 1 weergegeven voor de volledige populatie van Belgische bestuurders en per gewest afzonderlijk.

Figuur 1. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per gewest



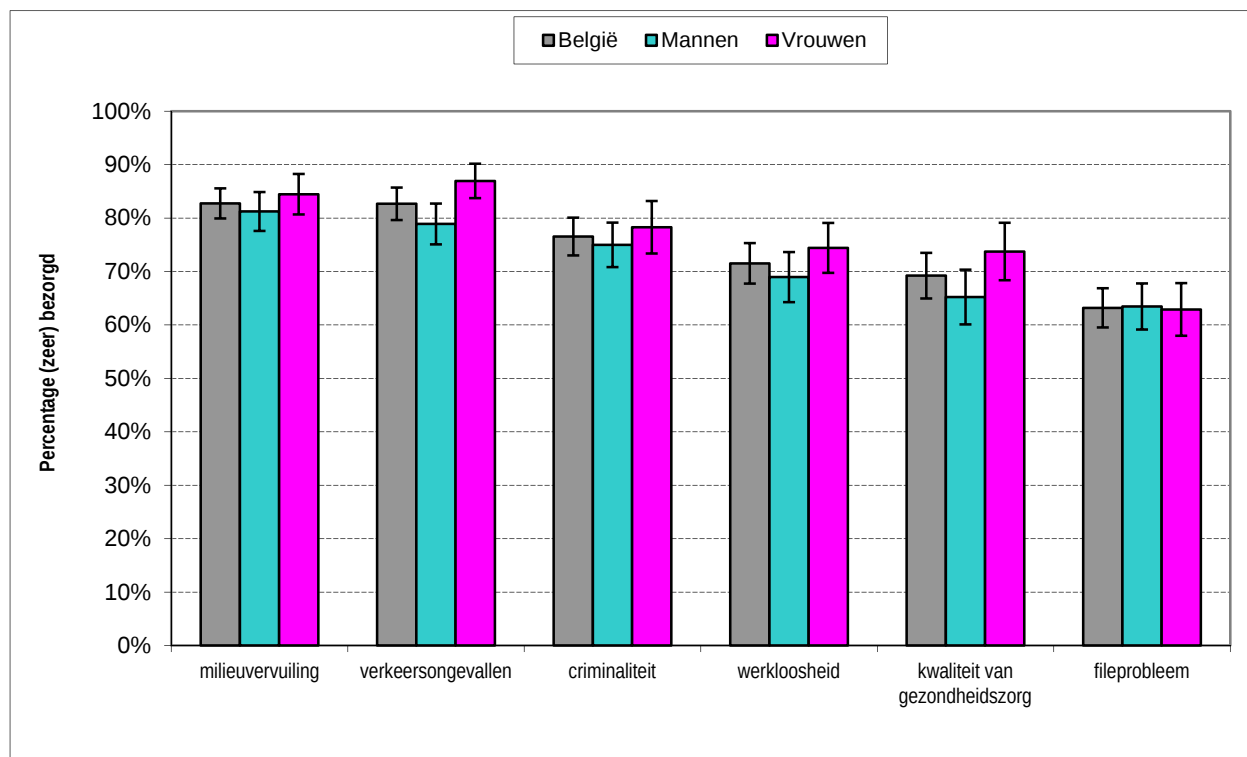
Uit de resultaten blijkt dat 82,7% van de bestuurders in België bezorgd of zeer bezorgd is over verkeersongevallen. Samen met milieuvervuiling vormen verkeersongevallen de thema's waarover

Belgische bestuurders zich het meest zorgen maken. De bezorgdheid over verkeersongevallen blijkt bovendien in elk gewest ongeveer even groot. Voor alle andere maatschappelijke thema's worden wel significante verschillen tussen bepaalde gewesten vastgesteld. Zo is men in Wallonië significant ($p < 0,01$) sterker bezorgd over milieuvervuiling, criminaliteit, werkloosheid, de kwaliteit van de gezondheidszorg en het fileprobleem dan in Vlaanderen. Ook in Brussel is de bezorgdheid over criminaliteit, de kwaliteit van de gezondheidszorg en het fileprobleem significant ($p < 0,001$) groter dan in Vlaanderen. Het enige significante ($p < 0,05$) verschil dat tussen Wallonië en Brussel vastgesteld kan worden, wijst op een grotere bezorgdheid over werkloosheid in Wallonië dan in Brussel.

2.1.2. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere thema's per geslacht

In Figuur 2 wordt weergegeven in welke mate mannen en vrouwen zich zorgen maken over verkeersongevallen en andere thema's. De resultaten tonen aan dat vrouwen zich significant meer zorgen maken over verkeersongevallen dan mannen. Terwijl 87% van de vrouwen bezorgd of zeer bezorgd is over verkeersongevallen, bedraagt dit percentage slechts 79% bij de mannen ($F(1,117) = 19,61$; $p < 0,001$). Ook wat de kwaliteit van de gezondheidszorg betreft, zien we een significant ($p < 0,01$) grotere bezorgdheid bij vrouwen dan bij mannen. Voor de overige maatschappelijke thema's kunnen geen significante verschillen naargelang geslacht vastgesteld worden.

Figuur 2. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per geslacht

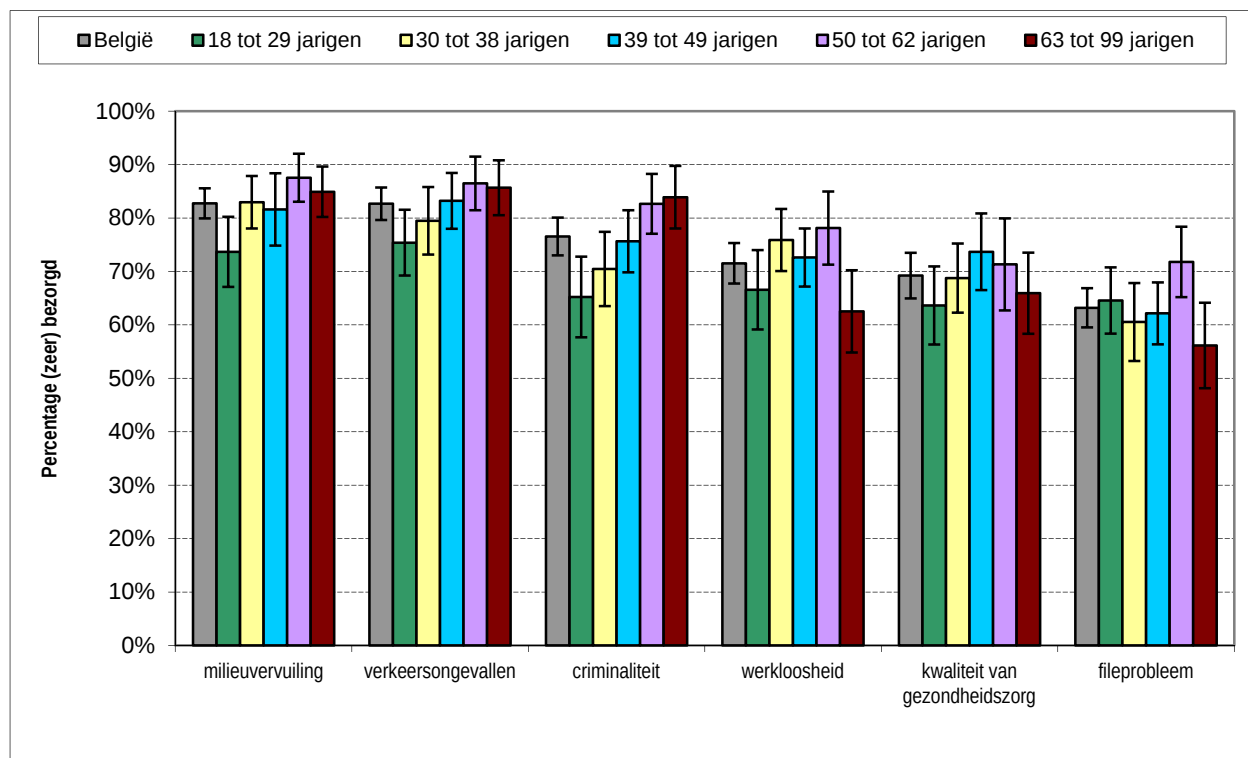


2.1.3. Bezorgdheid over verkeersongevallen en andere thema's per leeftijdscategorie

Figuur 3 presenteert het percentage bezorgde of zeer bezorgde respondenten in de gehele populatie en voor de verschillende leeftijdscategorieën afzonderlijk. Wat verkeersongevallen betreft, zien we dat de jongste leeftijdsgroep (18-29 jarigen) zich significant minder zorgen maakt dan de drie oudste leeftijdsgroepen (39-49 jarigen, 50-62 jarigen en 63-plussers). Waar 75,4% van de 18-29

jarigen aangeeft bezorgd te zijn over verkeersongevallen, bedraagt dit percentage 83,2% bij de 39-49 jarigen ($F(1,117)= 3,99$; $p<0,05$), 86,5% bij de 50-62 jarigen ($F(1,117)= 8,69$; $p<0,01$) en 85,7% bij de 63-plussers ($F(1,117)= 6,48$; $p<0,05$). De 30-38 jarigen zijn met 79,5% eveneens meer bezorgd over verkeersongevallen dan de jongste leeftijdsgroep, maar dit verschil blijkt niet significant. Het is bovendien niet alleen ten aanzien van verkeersongevallen dat de 18-29 jarigen zich het minst zorgen maken. Daarnaast zijn zij ook beduidend minder bezorgd over milieuvervuiling, criminaliteit en werkloosheid dan de meeste andere leeftijdscategorieën. Bij werkloosheid is het echter niet de jongste maar de oudste leeftijdsgroep die het minst lijkt wakker te liggen van dit probleem. De 63-plussers uiten hier significant ($p<0,05$) minder zorgen over dan de 30-62 jarigen, wat vermoedelijk verklaard kan worden doordat deze groep bijna uitsluitend uit gepensioneerden bestaat en werkloosheid hen dus niet meer persoonlijk kan treffen. Een opmerkelijk resultaat vinden we ten slotte bij de bezorgdheid over het fileprobleem. De 50-62 jarigen blijken zich daar significant ($p<0,05$) meer zorgen over te maken dan de 30-49 jarigen en de 63-plussers.

Figuur 3. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per leeftijdscategorie

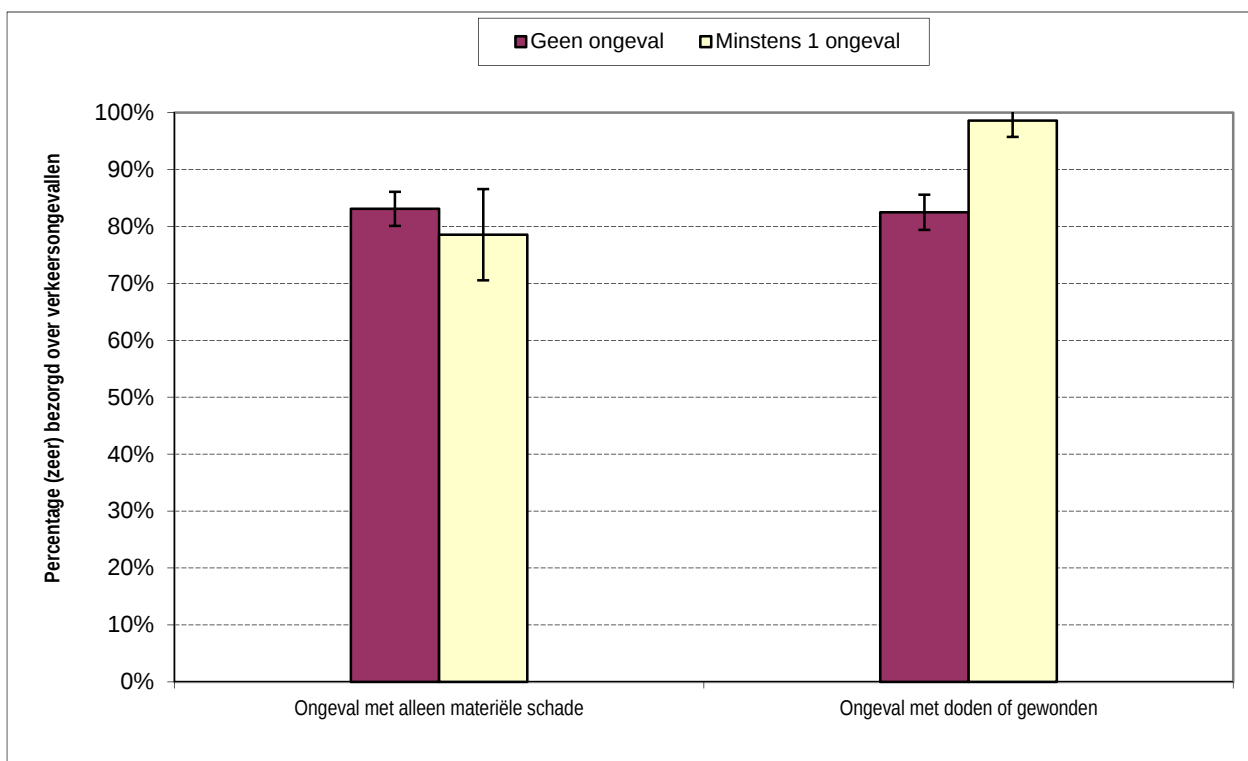


2.1.4. Bezorgdheid over verkeersongevallen in functie van de zelfgerapporteerde eigen ervaring met verkeersongevallen

Mannen en jongere bestuurders blijken zich dus significant minder zorgen te maken over verkeersongevallen dan vrouwen en oudere bestuurders. Daarnaast werd onderzocht of het persoonlijk meegemaakt hebben van een verkeersongeval de bezorgdheid over verkeersongevallen significant vergroot. Daartoe werd de bezorgdheid over verkeersongevallen vergeleken voor respondenten die beweren het afgelopen jaar minstens 1 keer betrokken te zijn geweest in een ongeval met alleen materiële schade of in een ongeval met doden of gewonden en respondenten die naar eigen zeggen geen verkeersongeval gehad hebben. Figuur 4 presenteert de resultaten van deze

vergelijking. De persoonlijke betrokkenheid in een ongeval met alleen materiële schade blijkt geen significant effect te hebben op de bezorgdheid over verkeersongevallen. Respondenten die beweren het voorbije jaar een ongeval met alleen materiële schade meegemaakt te hebben, geven zelfs blijk van iets minder bezorgdheid over verkeersongevallen dan respondenten zonder dergelijk ongeval (78,6% vs. 83,1%), al is het verschil niet significant. Betrokken geweest zijn in een ongeval met doden of gewonden hangt daarentegen wel duidelijk samen met een grotere bezorgdheid over verkeersongevallen. Van de 11 respondenten die aangeven het afgelopen jaar zelf een ongeval met doden of gewonden ervaren te hebben, betoont 98,6% zich (zeer) bezorgd over verkeersongevallen tegenover 82,5% van de respondenten zonder ongeval met doden of gewonden ($F(1,117)= 59,79$; $p<0,001$). Het lijkt er dus op dat indien een ongeval *menselijke* schade met zich meebrengt, dit bestuurders extra bezorgd maakt over verkeersongevallen.

Figuur 4. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over verkeersongevallen in functie van de zelfgerapporteerde eigen ervaring met verkeersongevallen het afgelopen jaar



2.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen

In de attitudemeting van 2006 werd dezelfde vraag als in het SARTRE-onderzoek gesteld om het door de respondenten gepercipieerde belang van de meest genoemde oorzaken van verkeersongevallen te meten. Voor elk van 15 mogelijke oorzaken van ongevallen (alcohol, snelheid, vermoeidheid, enzovoort) moesten de respondenten aangeven of ze volgens hen nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak van een verkeersongeval zijn. Het werd echter duidelijk dat deze vraag op twee verschillende manieren geïnterpreteerd kan worden: ofwel als een vraag naar het percentage ongevallen dat veroorzaakt wordt door een bepaalde factor, ofwel als een vraag naar de kans om bij aanwezigheid van een bepaalde factor een ongeval te hebben (Silverans, 2007, p.9;

Vanlaar, 2004, p.127). Om deze dubbelzinnigheid te vermijden, werd de vraagstelling in de attitudemeting van 2009 sterk gewijzigd. De respondenten werden nu gevraagd om een schatting te maken van het aantal ongevallen op 100 waarin de verschillende factoren een oorzakelijke rol spelen. Ze moesten dus het percentage ongevallen schatten dat veroorzaakt wordt door een bepaalde factor, analoog aan de eerste interpretatie van de vraag uit 2006. De belangrijkste resultaten worden in wat volgt beschreven in functie van gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten. Door de andere vraagstelling is het niet mogelijk om de cijfers van 2009 zomaar te vergelijken met die van 2006. Van enquêteonderzoek is immers geweten dat zelfs vrij minieme of subtiele verschillen in de vraagformulering soms vrij drastische effecten op de antwoorden kunnen sorteren (Billiet & Waage, 2003; Billiet, Loosveldt & Waterplas, 1984). We beperken ons daarom tot het bespreken van de resultaten van de attitudemeting van 2009.

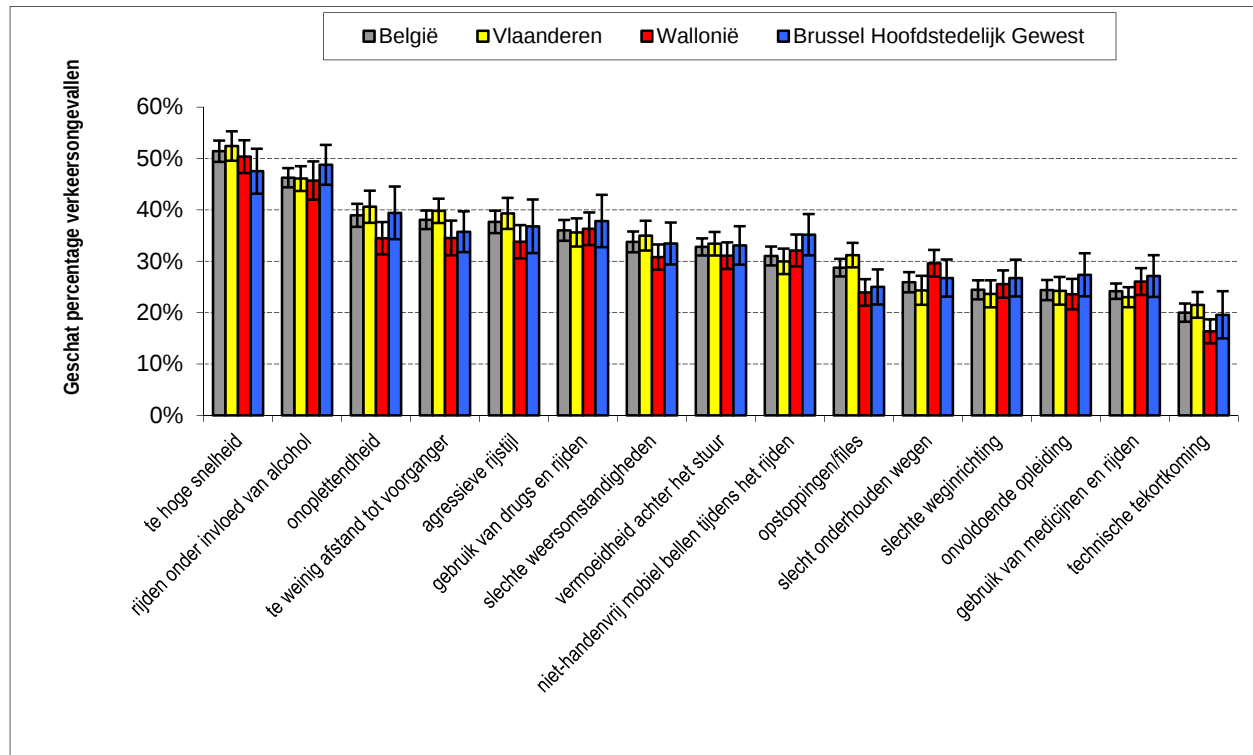
2.2.1. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per gewest

Figuur 5 geeft de geschatte percentages ongevallen die door een bepaalde factor veroorzaakt worden weer voor de verschillende gewesten. Ten aanzien van de twee ongevalloorzaken die in de gehele populatie als belangrijkste gepercipieerd worden, te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol, merken we geen significant verschillende schattingen tussen de gewesten. Er worden eveneens geen significante verschillen gevonden bij het beoordelen van het percentage verkeersongevallen waarin het gebruik van drugs, het gebruik van medicijnen, vermoeidheid achter het stuur, onvoldoende opleiding en slechte weginrichting een oorzakelijke rol spelen. Het belang van de andere factoren wordt wel significant verschillend geschat in bepaalde gewesten.³

Voor één enkele factor blijkt de schatting significant hoger in Wallonië dan in Vlaanderen, namelijk voor slecht onderhouden wegen. Deze liggen volgens bestuurders in Wallonië aan de basis van 29,6% van de verkeersongevallen, terwijl Vlaamse bestuurders dit percentage op 24,4% schatten ($F(1,117)= 7,38$; $p<0,01$). Voor de overige factoren zien we echter beduidend hogere schattingen in Vlaanderen dan in Wallonië. Het grootste en tevens sterkste verschil tussen Vlaanderen en Wallonië is gelegen in het percentage ongevallen waarin opstoppen of files volgens de respondenten een oorzakelijke rol spelen. In Vlaanderen bedraagt dit percentage 31,2%, in Wallonië 23,9% ($F(1,117)= 16,76$; $p<0,001$). Brussel neemt met 25% een tussenpositie in en verschilt significant van het percentage in Vlaanderen ($F(1,117)= 8,64$; $p<0,01$). Een omgekeerd verschil tussen Vlaanderen en Brussel zien we bij het beoordelen van het niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. Volgens Brusselse bestuurders ligt dit aan de basis van 35,2% van de verkeersongevallen, terwijl dit volgens Vlaamse bestuurders in 30% van de ongevallen is ($F(1,117)= 4,76$; $p<0,05$).

³ Een methodologisch probleem dat bij alle vergelijkingen tussen de gewesten in rekening gebracht moet worden, komt voort uit het feit dat de bestuurders geënquêteerd werden in hun moedertaal. Hoewel er zorg voor gedragen werd dat de betekenis van de vragen en antwoordmogelijkheden in beide vertalingen dezelfde was, kan niet uitgesloten worden dat schijnbare verschillen in attitudes eigenlijk wijzen op verschillen in betekenis van de vraag of antwoordmogelijkheden. Daarnaast dient ook in rekening gebracht te worden dat de bestuurders niet gevraagd werden om zich uit te spreken over hun attitudes ten aanzien van het verkeer in een welbepaald landsgedeelte. De attitudes van Vlaamse, Waalse en Brusselse bestuurders kunnen dus net zo goed gebaseerd zijn op hun verkeerservaringen in een ander gewest dan waar de bestuurders wonen (Silverans, 2009, p.6).

Figuur 5. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per gewest



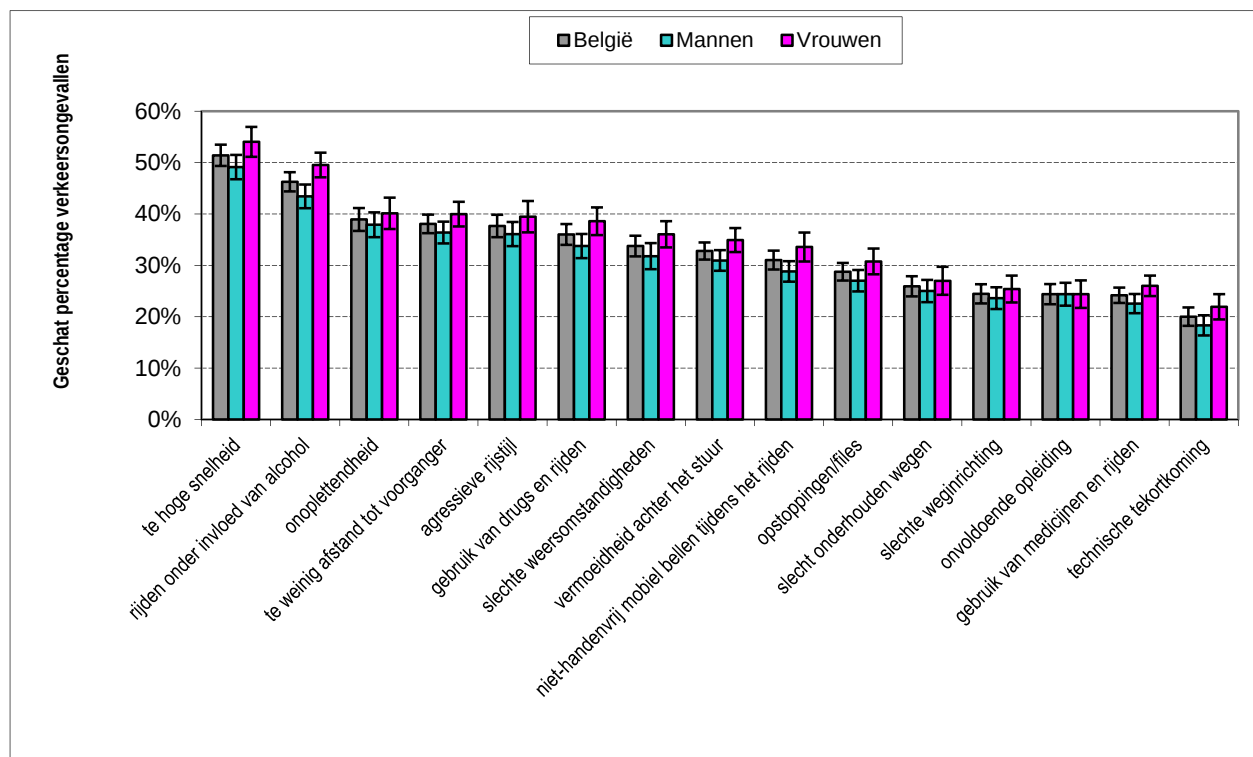
Naast voor opstoppingen of files zijn de schattingen in Vlaanderen ook significant hoger dan in Wallonië bij het beoordelen van een agressieve rijstijl, te weinig afstand houden tot de voorganger, slechte weersomstandigheden, een technische tekortkoming en onoplettendheid. Het aandeel ongevallen dat door een agressieve rijstijl veroorzaakt wordt, bedraagt volgens respondenten in Vlaanderen 39,3%, terwijl dit volgens hun Waalse collega's 33,8% is ($F(1,117) = 6,05$; $p < 0,05$). Eenzelfde verschil in procentpunten merken we ten aanzien van te weinig afstand houden tot de voorganger, met percentages van 39,8% in Vlaanderen tegenover 34,5% in Wallonië ($F(1,117) = 6,43$; $p < 0,05$). Iets kleiner is het verschil voor slechte weersomstandigheden, waarvan de rol in verkeersongevallen op 35% geschat wordt in Vlaanderen en op 30,8% in Wallonië ($F(1,117) = 4,78$; $p < 0,05$). Verder wordt ook het percentage ongevallen waarbij onoplettendheid aan de basis ligt met 40,6% tegenover 34,5% hoger geschat in Vlaanderen dan in Wallonië ($F(1,117) = 7,47$; $p < 0,01$).

Een laatste verschil observeren we ten aanzien van technische tekortkomingen. Terwijl een technische tekortkoming volgens Vlaamse bestuurders in 21,5 op 100 ongevallen een oorzakelijke rol speelt, wordt deze factor door Waalse bestuurders in 16,4% van de verkeersongevallen als oorzaak aangeduid ($F(1,117) = 8,80$; $p < 0,01$). Dit verschil is opmerkelijk, aangezien in de attitudemeting van 2006 technische gebreken van de wagen nog systematisch vaker in Wallonië dan in Vlaanderen als mogelijke ongevallenoorzaak gezien werden. Dat dit effect zich in 2009 volledig omgekeerd lijkt te hebben, is mogelijk te wijten aan de andere vraagstelling die in de attitudemeting van 2009 gehanteerd werd. Zoals reeds aangegeven in het tweede deel van het rapport van de attitudemeting van 2006, kan men immers niet uitsluiten dat één van beide interpretaties van de dubbelzinnige vraagstelling in 2006 sterker doorwoog in de ene dan in de andere landstaal (Silverans, 2009, p.9).

2.2.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per geslacht

De verschillende schattingen die mannen en vrouwen maken van het percentage verkeersongevallen dat door bepaalde factoren veroorzaakt wordt, zijn grafisch weergegeven in Figuur 6. Het globale beeld dat uit de analyse naar voor komt, is net zoals in de attitudemeting van 2006 dat vrouwen de meeste factoren vaker als oorzaak van ongevallen aanduiden dan mannen. Het grootste en sterkste verschil wordt vastgesteld ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol. Alcoholgebruik ligt volgens vrouwen aan de basis van bijna de helft van alle verkeersongevallen, terwijl dit volgens mannen in 43,4% van de ongevallen een rol speelt ($F(1,117)= 17,60$; $p<0,001$). Daarnaast observeren we ook significant hogere schattingen bij vrouwen dan bij mannen ten aanzien van te hoge snelheid (54,1% vs. 49,1%; $F(1,117)= 8,95$; $p<0,01$), te weinig afstand houden tot de voorganger (40% vs. 36,4%; $F(1,117)= 6,99$; $p<0,01$), een agressieve rijstijl (39,5% vs. 36,1%; $F(1,117)= 4,28$; $p<0,05$), rijden onder invloed van drugs (38,6% vs. 33,8%; $F(1,117)= 10,20$; $p<0,01$), slechte weersomstandigheden (36,1% vs. 31,8%; $F(1,117)= 7,35$; $p<0,01$), vermoeidheid achter het stuur (34,9% vs. 31%; $F(1,117)= 8,15$; $p<0,01$), niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden (33,6% vs. 28,8%; $F(1,117)= 8,90$; $p<0,01$), opstoppen of files (30,8% vs. 27%; $F(1,117)= 5,98$; $p<0,05$), rijden onder invloed van medicijnen (26% vs. 22,3%; $F(1,117)= 7,80$; $p<0,01$) en technische tekortkomingen (21,9% vs. 18,3%; $F(1,117)= 7,59$; $p<0,01$).

Figuur 6. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per geslacht



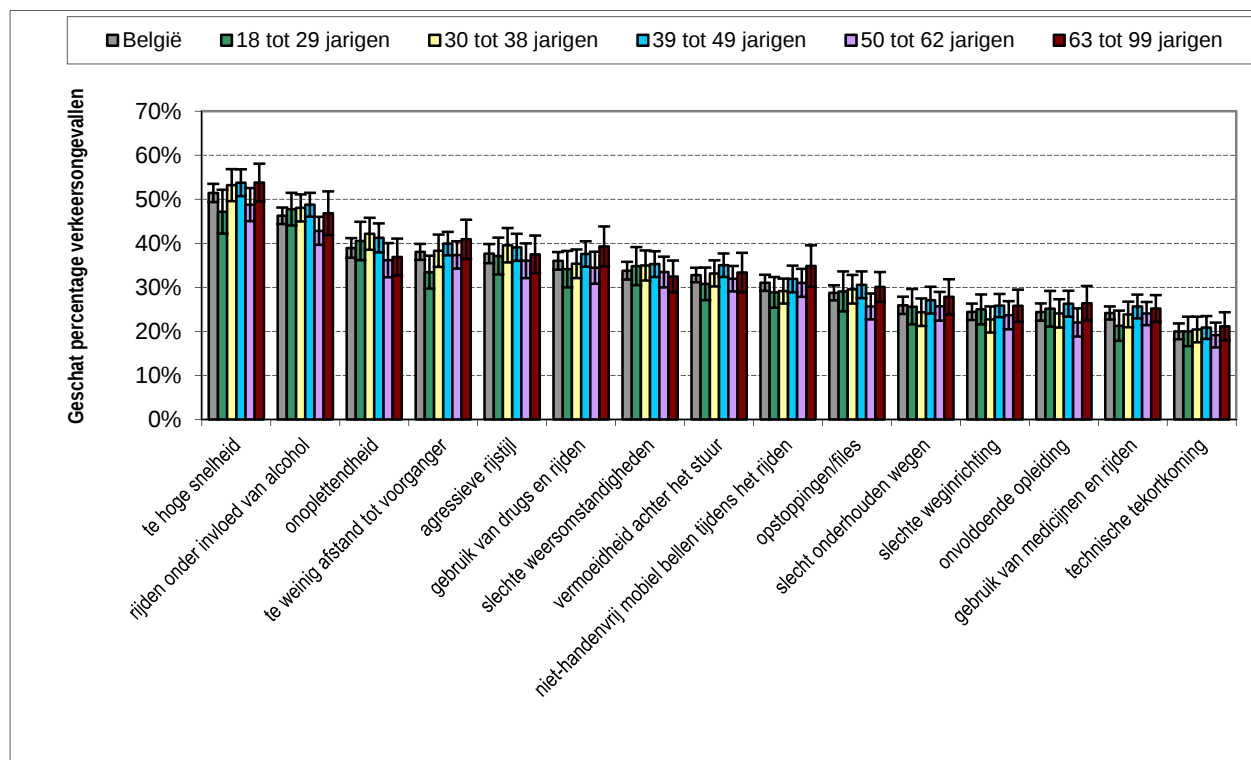
Het verdient opgemerkt te worden dat de vele ongevalloorzaken die volgens vrouwen frequenter voorkomen dan volgens mannen bijna allemaal betrekking hebben op gedragingen waar men als bestuurder controle over heeft. De weinige oorzaken waarin mannen en vrouwen niet significant van elkaar verschillen, zijn daarentegen voornamelijk factoren waar men als bestuurder weinig of geen invloed op heeft, zoals slecht onderhouden wegen, een slechte weginrichting en

onvoldoende opleiding. Deze vaststelling kan er mogelijk op wijzen dat mannen gedragsgerelateerde factoren in het verkeer minder als potentieel gevaarlijk percipiëren dan vrouwen. Een specifieke studie naar verkeersongevallen, uitgevoerd bij 18-24 jarige bestuurders in Griekenland, verleent empirische steun aan deze hypothese. Enerzijds werd vastgesteld dat mannen en vrouwen ongeveer even vaak denken dat bepaalde gedragingen zoals te snel rijden in het verkeer gesteld worden, maar anderzijds bleken mannen deze gedragingen minder ernstig te vinden dan vrouwen en bijgevolg minder frequent te geloven dat verkeersongevallen erdoor veroorzaakt worden (DeJoy, 1992). Bovendien werd in de psychologische literatuur reeds veelvuldig aangetoond dat de risico-perceptie van mannen heel wat lager ligt dan die van vrouwen (Byrnes, Miller & Schafer, 1999). In tal van domeinen, waaronder ook het veiligheidsdomein, achten mannen de kans dat gedragingen negatieve gevolgen met zich mee zullen brengen beduidend kleiner dan vrouwen (Weber, Blais & Betz, 2002).

2.2.3. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen per leeftijdscategorie

Figuur 7 toont aan dat er een aantal duidelijke leeftijdsverschillen zijn bij het beoordelen van de frequentie van ongevallenoorzaken.

Figuur 7. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per leeftijdscategorie



Vooreerst merken we enkele verschillen tussen de jongste leeftijdsgroep en bepaalde oudere leeftijdscategorieën. 18-29 jarigen schatten de oorzakelijke rol in verkeersongevallen significant ($p < 0,05$) lager dan 63-plussers voor te hoge snelheid (47,2% vs. 53,8%; $F(1,117) = 5,26$), te weinig afstand houden tot de voorganger (33,5% vs. 40,9%; $F(1,117) = 6,33$) en niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden (28,9% vs. 34,9%; $F(1,117) = 3,95$). Ten aanzien van te hoge snelheid en te weinig afstand houden tot de voorganger verschillen de 18-29 jarigen niet alleen van de 63-plussers, maar ook van de 30-38 en de 39-49 jarigen. Terwijl de 18-29 jarigen denken dat 47,2% van de

verkeersongevallen door te hoge snelheid veroorzaakt wordt en 33,5% van de ongevallen door te weinig afstand houden tot de voorganger, bedragen deze percentages 53,2% ($F(1,117)= 4,33$; $p<0,05$) en 38,3% ($F(1,117)= 4,00$; $p<0,05$) bij de 30-38 jarigen en 53,8% ($F(1,117)= 5,14$; $p<0,05$) en 39,9% ($F(1,117)= 9,79$; $p<0,01$) bij de 39-49 jarigen. Ook het gebruik van medicijnen wordt door de jongste leeftijdsgroep minder frequent als ongevallenoorzaak aangeduid dan door de 39-49 jarigen (21,3% vs. 25,7%; $F(1,117)= 4,58$; $p<0,05$).

Naast de 18-29 jarigen scoren ook de 50-62 jarigen slecht voor bepaalde factoren. Het grootste verschil observeren we ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol. De 50-62 jarigen schatten met 42,8% het percentage verkeersongevallen dat door deze factor veroorzaakt wordt significant lager in dan de 18-29 (47,8%; $F(1,117)= 4,42$; $p<0,05$), de 30-38 (48,1%; $F(1,117)= 5,84$; $p<0,05$) en de 39-49 jarigen (48,8%; $F(1,117)= 7,88$; $p<0,01$). Daarnaast verschillen de 50-62 jarigen (36,2%) ook significant ($p<0,05$) van de 30-38 (42,2%; $F(1,117)= 6,61$) en 39-49 jarigen (41,3%; $F(1,117)= 4,22$) wanneer ze moeten beoordelen hoe vaak onoplettendheid aan de basis van verkeersongevallen ligt. Ten aanzien van te hoge snelheid (48,8% vs. 53,8%; $F(1,117)= 4,51$), opstoppen of files (25,7% vs. 30,6%; $F(1,117)= 5,57$) en onvoldoende opleiding (22% vs. 26,3%; $F(1,117)= 4,62$) is hun schatting enkel significant ($p<0,05$) lager dan die van de 39-49 jarigen.

Ten slotte merken we voor bepaalde ongevallenoorzaken ook beduidend lagere schattingen bij de oudste leeftijdsgroep dan bij andere leeftijdscategorieën. Wat onoplettendheid betreft, schatten de 63-plussers het aandeel in verkeersongevallen met 36,9% lager in dan de 18-29 jarigen (40,5%; $F(1,117)= 3,94$; $p<0,05$), de 30-38 jarigen (42,2%; $F(1,117)= 8,23$; $p<0,01$) en de 39-49 jarigen (41,3%; $F(1,117)= 6,89$; $p<0,01$). Ook voor slechte weersomstandigheden is de subjectieve schatting van de oudste leeftijdsgroep (32,5%) beduidend ($p<0,05$) lager dan die van de 30-38 jarigen (35%; $F(1,117)= 3,96$) en de 39-49 jarigen (35,3%; $F(1,117)= 5,41$).

In tegenstelling tot gewest en geslacht, waar met Wallonië en mannen telkens één groep in negatieve zin opviel, is het effect van leeftijd op de perceptie van ongevallenoorzaken veel minder eenduidig. Zoals verwacht kon worden, is de risico-perceptie van de jongste bestuurders voor een aantal factoren (te hoge snelheid, te weinig afstand tot de voorganger, niet-handenvrij mobiel bellen) het laagst van alle leeftijdscategorieën. Ten aanzien van een aantal andere factoren (in het bijzonder rijden onder invloed van alcohol en onoplettendheid) zijn het echter niet de jongeren maar de twee oudste leeftijdsgroepen die het slechtst scoren. Bovendien is het niet zo dat gedragsgerelateerde factoren uitsluitend door de jongste bestuurders als weinig belangrijk geacht worden in het verklaren van verkeersongevallen, aangezien alcoholgebruik en onoplettendheid evenzeer onder controle van de bestuurder staan als snelheid, de afstand tot de voorganger en niet-handenvrij mobiel bellen.

3. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN

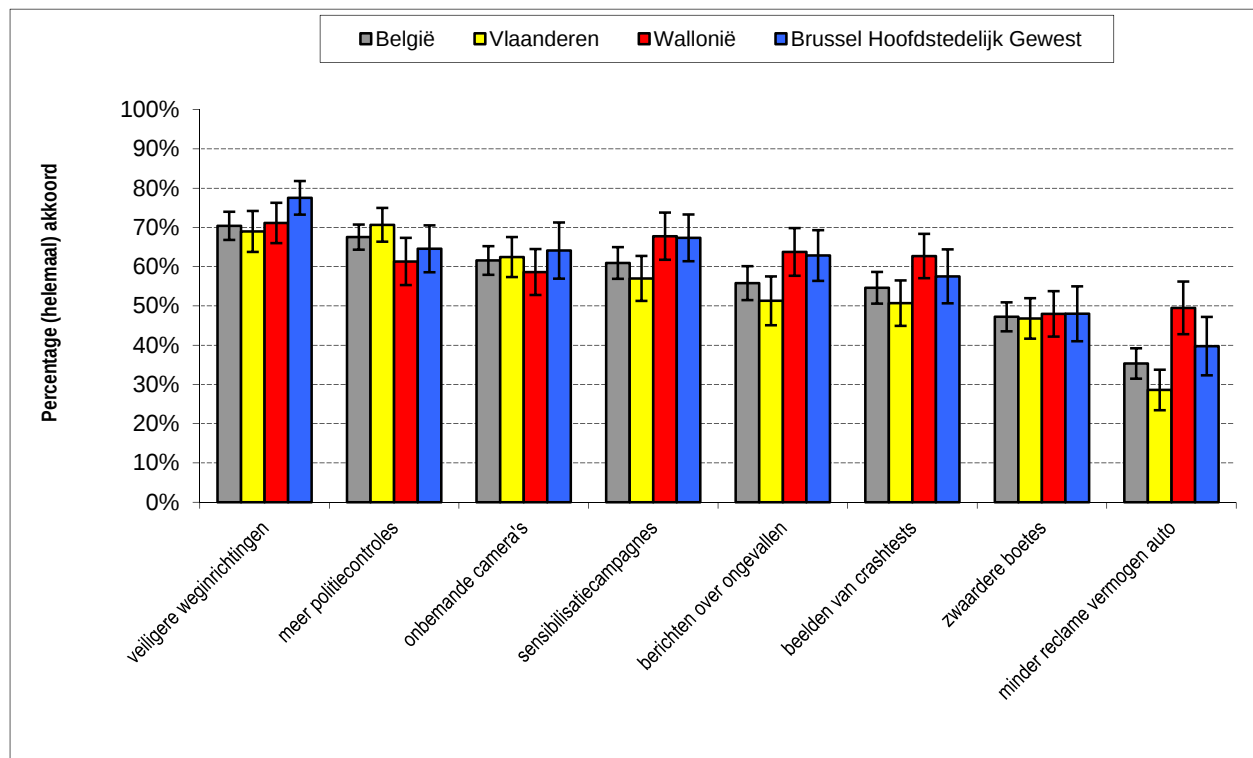
3.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen

Om naar het maatschappelijk draagvlak ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen te peilen, werden de respondenten gevraagd om aan te geven welke maatregelen hen zelf helpen om veilig te rijden. De bevroegde maatregelen variëren van controles en boetes over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele verbeteringen. In wat volgt bekijken we de subjectieve evaluatie van deze verkeersveiligheidsmaatregelen in functie van gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten. De vraag werd in de attitudemeting van 2009 op identiek dezelfde wijze gesteld als in de attitudemeting van 2006, hetgeen ons toelaat om de resultaten van 2009 te vergelijken met die van 2006.

3.1.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest

In Figuur 8 wordt weergegeven hoe verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen subjectief geëvalueerd worden in de drie gewesten. Waar in 2006 enkel Vlaanderen en Wallonië op deze vraag zinvol met elkaar vergeleken konden worden (door het relatief kleine aantal respondenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest), laat het steekproefdesign van de attitudemeting van 2009 wel toe om Vlaanderen en Wallonië ook met Brussel te vergelijken.

Figuur 8. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest



Hoewel in paragraaf 2.2.1 gebleken is dat Walen slecht onderhouden wegen significant frequenter als oorzaak van verkeersongevallen percipiëren dan Vlamingen, geven zij niet significant

meer aan gebaat te zijn met veiligere weginrichtingen, dit in tegenstelling tot 2006 toen dit effect wel nog gevonden werd. Bestuurders uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijken met een verschil van 8,5 procentpunten echter wel meer hulp te halen uit veiligere weginrichtingen dan Vlaamse bestuurders ($F(1,117) = 6,28$; $p < 0,05$).

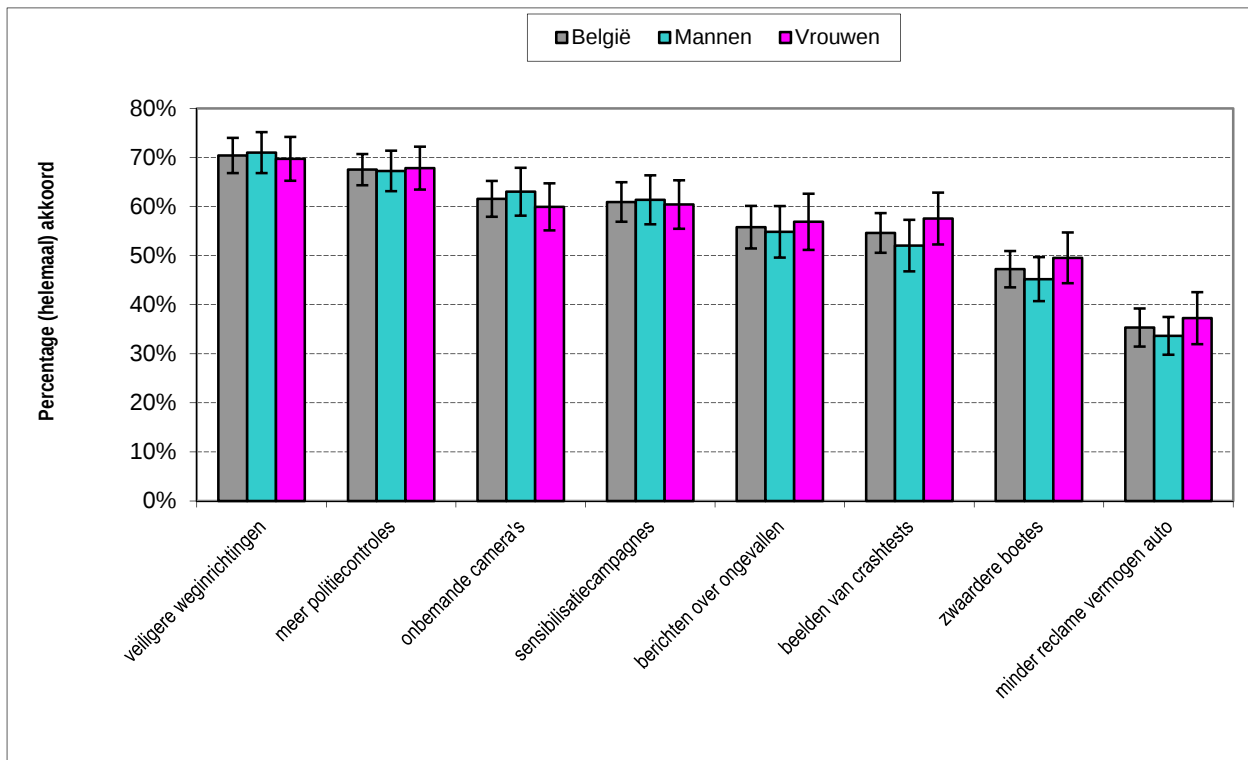
Op het gebied van controles en boetes stellen we vast dat er net zoals in 2006 geen significante verschillen zijn tussen de gewesten voor wat betreft de hulp die ervaren wordt van onbemande camera's en zwaardere boetes. Meer politiecontroles worden daarentegen wel significant verschillend geapprecieerd als hulpmiddel om veilig te rijden. Terwijl het percentage respondenten dat akkoord of helemaal akkoord gaat met de stelling dat meer politiecontroles hen helpen om veilig te rijden 70,7% bedraagt in Vlaanderen, ligt dit percentage met 61,3% bijna 10 procentpunten lager in Wallonië ($F(1,117) = 6,25$; $p < 0,05$). In 2006 was dit verschil nog veel kleiner en niet significant.

Analoog aan de resultaten uit 2006 worden berichten over ongevallen (63,8% vs. 51,3%; $F(1,117) = 8,03$), beelden van crashtests (62,7% vs. 50,7%; $F(1,117) = 8,63$) en minder aandacht in reclame voor het vermogen van auto's (49,5% vs. 28,6%; $F(1,117) = 24,02$) ook in 2009 door significant meer Walen dan Vlamingen als een hulp om veilig te rijden gezien. De verschillen bedragen telkens meer dan 10 procentpunten en zijn sterk significant ($p < 0,01$). Inzake berichten over ongevallen (62,3% vs. 51,3%; $F(1,117) = 6,49$) en minder aandacht in reclame voor het vermogen van auto's (39,8% vs. 28,6%; $F(1,117) = 5,98$) geven ook meer Brusselse dan Vlaamse bestuurders aan deze maatregelen hulpvaardig te vinden. De verschillen bedragen ruim 10 procentpunten en zijn significant op een niveau $p < 0,05$. Daarnaast blijken ook sensibilisatiecampagnes door beduidend ($p < 0,05$) meer Walen (67,8%; $F(1,117) = 6,59$) en Brusselaars (67,3%; $F(1,117) = 6,15$) dan Vlamingen (57%) gewaardeerd te worden als hulpmiddel om veilig te rijden. In 2006 was het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië op dit punt nog veel kleiner en niet significant.

3.1.2. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per geslacht

Een opsplitsing van de subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen naar het geslacht van de respondenten levert geen significante verschillen op. Aldus worden de bevindingen van 2006 gerepliceerd, aangezien mannen en vrouwen ook toen ongeveer evenveel hulp bleken te halen uit de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. De resultaten van de analyse uit 2009 worden samengevat in Figuur 9.

Figuur 9. Percentage respondentent dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per geslacht



3.1.3. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen per leeftijdscategorie

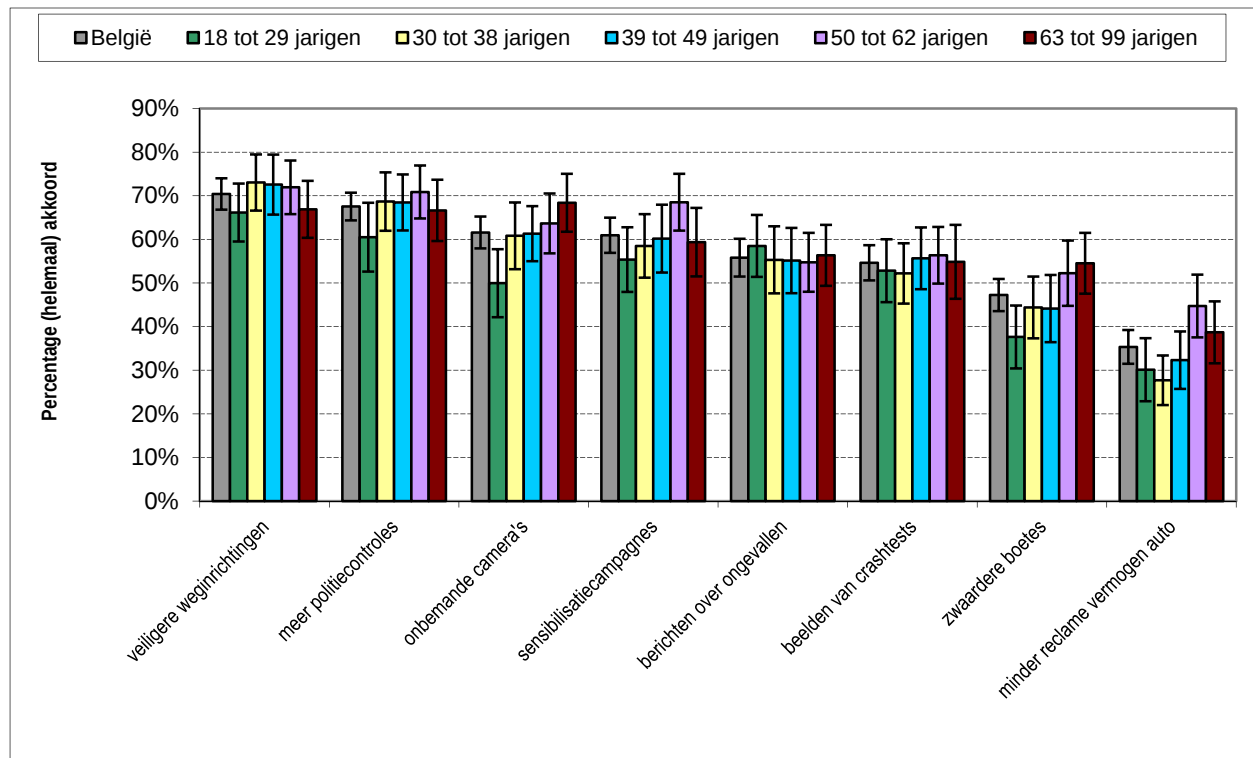
De resultaten van het verband tussen de leeftijd van de respondenten en de subjectieve beoordeling van de efficiëntie van verkeersveiligheidsmaatregelen zijn grafisch weergegeven in Figuur 10. In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006 stellen we in de attitudemeting van 2009 wel een aantal interessante effecten van leeftijd op de subjectieve evaluatie van veiligheidsmaatregelen vast.

Vooreerst zien we dat er voor onbemande camera's een stapsgewijze lineaire trend in de data lijkt te zitten, zodanig dat de jongste leeftijdsgroep (50%) significant minder hulp van onbemande camera's rapporteert dan alle andere leeftijdscategorieën. Ten opzichte van de 30-38 jarigen (60,8%; $F(1,117) = 4,06$) en de 39-49 jarigen (61,3%; $F(1,117) = 5,80$) bedraagt het verschil ruim 10 procentpunten en is het significant op een niveau $p < 0,05$. In vergelijking met de 50-62 jarigen (63,7%; $F(1,117) = 7,99$) en de 63-plussers (68,4%; $F(1,117) = 11,26$) loopt het verschil zelfs op tot 14 respectievelijk 18 procentpunten en is het sterk significant ($p < 0,01$). Een gelijkaardige lineaire trend observeren we bij zwaardere boetes, al verschillen de 18-29 jarigen (37,6%) daar enkel significant van de 50-62 jarigen (52,3%; $F(1,117) = 7,99$) en de 63-plussers (54,5%; $F(1,117) = 13,00$). De verschillen bedragen 15 à 17 procentpunten en zijn sterk significant ($p < 0,01$).

Een ander leeftijdseffect stellen we vast bij sensibilisatiecampagnes en minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame. Daar zijn het niet de 63-plussers maar de 50-62 jarigen die het vaakst akkoord of helemaal akkoord gaan met de stelling dat deze maatregelen hen helpen om veilig te rijden. Zo geeft 68,5% van de 50-62 jarigen te kennen in het verkeer geholpen te worden door sensibilisatiecampagnes, ongeveer 10% meer dan de 30-38 jarigen (58,5%; $F(1,117) = 4,03$; $p < 0,05$) en de 63-plussers (59,4%; $F(1,117) = 4,12$; $p < 0,05$) en 13% meer dan de 18-29 jarigen (55,4%; $F(1,117) = 8,58$; $p < 0,01$). Minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame wordt met 44,7%

50-62 jarigen als heel wat minder hulpvaardig beschouwd dan sensibilisatiecampagnes, al ligt ook dit percentage significant ($p < 0,01$) hoger dan dat van de 18-29 jarigen (30,1%; $F(1,117) = 8,79$), de 30-38 jarigen (27,7%; $F(1,117) = 16,03$) en de 39-49 jarigen (32,3%; $F(1,117) = 7,06$). De 30-38 jarigen halen naar eigen zeggen het minste hulp uit beperkte media-aandacht voor het vermogen van auto's, waardoor zij ook significant verschillen van de 63-plussers (38,7%; $F(1,117) = 6,54$; $p < 0,05$).

Figuur 10. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per leeftijdscategorie



3.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen

Naast de subjectieve evaluatie van een reeks variërende verkeersveiligheidsmaatregelen werd ook specifiek gepeild naar het maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen ten aanzien van snelheid, alcoholgebruik, druggebruik en gordeldracht. De respondenten werden gevraagd om de strengheid van de regels, de moeilijkheid om de regels te respecteren, de duidelijkheid van de regels, de intensiteit van de handhaving van de regels en de zwaarte van de straffen betreffende deze vier thema's te evalueren. Voor elk thema afzonderlijk werd gevraagd of men al dan niet akkoord gaat met vijf stellingen. Deze stellingen werden afwisselend in de affirmatieve en de ontkennende vorm gesteld om zo de mogelijke invloed van systematiek op de antwoorden te vermijden. Respondenten vertonen bij het beantwoorden van enquêtes immers de neiging om affirmatief te antwoorden (Billiet & Waeye, 2003).

Het dient opgemerkt te worden dat de vraagstelling in de attitudemeting van 2009 enigszins verschillend is van die in de attitudemeting van 2006. Toen werden bij iedere stelling de vier thema's als antwoordmogelijkheden gegeven en moesten de respondenten aanduiden voor welke thema's zij met de stelling akkoord gingen. Ondanks de expliciete vermelding dat bij iedere stelling meerdere

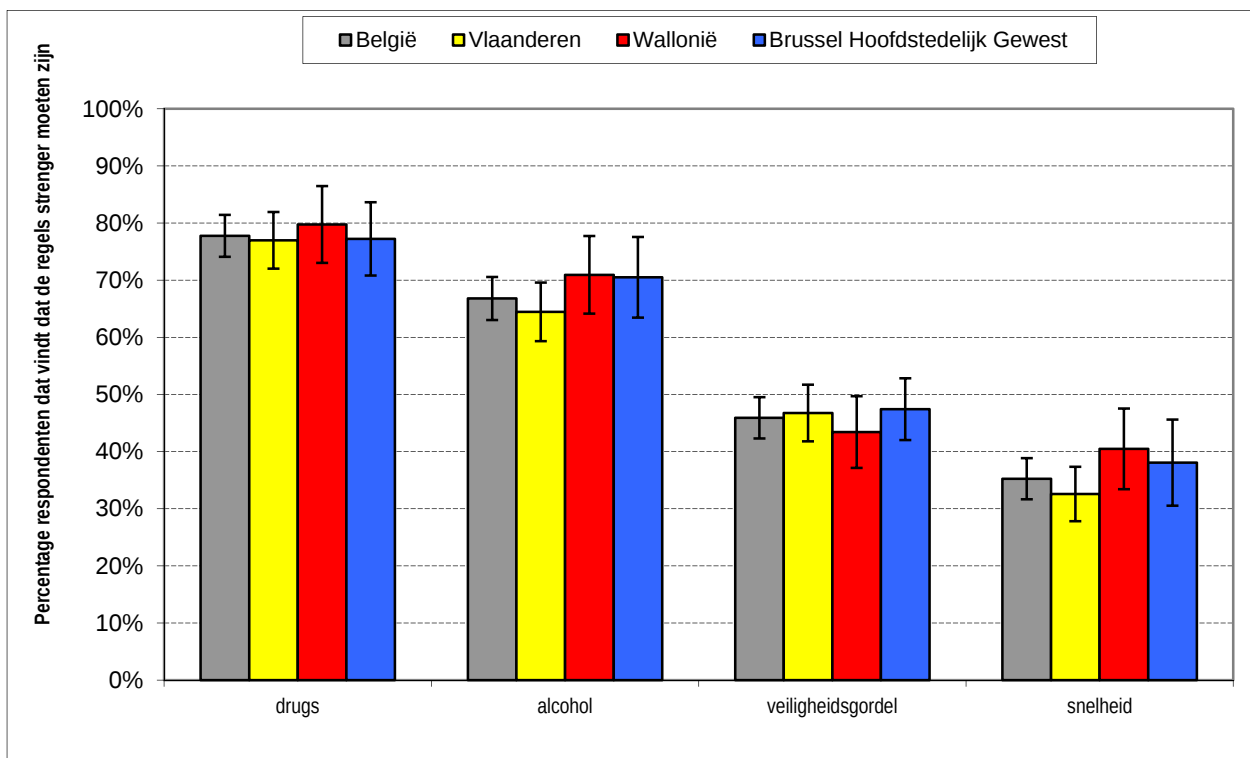
thema's vermeld mochten worden, bleek tijdens een testinterview in 2009 dat een aantal respondenten telkens slechts één thema aanduidden. Daarom werd besloten de vraagstelling aan te passen door de stellingen te herhalen voor elk van de vier thema's. Bijgevolg zijn de resultaten van 2009 niet perfect vergelijkbaar met de resultaten van 2006. Dit toonde zich reeds in het eerste deel van dit rapport: het percentage ja-antwoorden overheen alle stellingen en voor de verschillende thema's ligt in 2009 gemiddeld 5 à 10 procentpunten hoger dan in 2006 (Boulanger, 2010, pp.15-21).

3.2.1. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per gewest

3.2.1.1. *Strengheid van de regels per gewest*

De eerste stelling die de respondenten voorgelegd kregen, was of de regels strenger zouden moeten zijn voor een bepaald thema. Figuur 11 vergelijkt de resultaten voor de verschillende gewesten. Het grootste verschil wordt vastgesteld ten aanzien van snelheid. In vergelijking met respondenten in Brussel en Wallonië vinden 6% respectievelijk 8% minder respondenten in Vlaanderen dat de regels strenger zouden moeten zijn voor snelheid. In tegenstelling tot 2006 blijken deze verschillen echter niet significant. Ook voor de overige drie thema's worden geen significante verschillen gevonden tussen de gewesten.

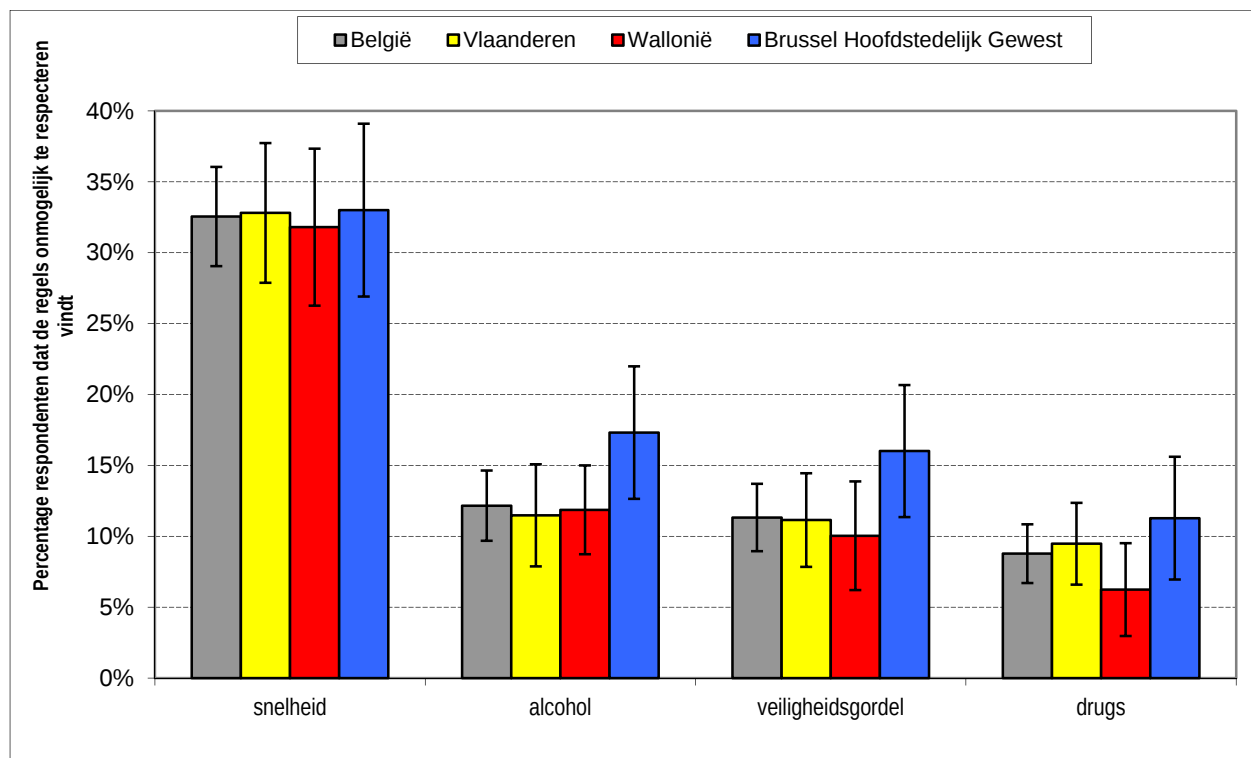
Figuur 11. Percentage respondenten dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per gewest



3.2.1.2. Moeilijkheid om de regels te respecteren per gewest

Om na te gaan of bestuurders het moeilijk vinden om de regels inzake snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en gordeldracht te respecteren, werd hen voor elk thema de stelling voorgeschoteld dat “de regels onmogelijk te respecteren zijn”. Figuur 12 geeft een overzicht van het percentage ja-antwoorden in de verschillende gewesten. Hoewel meer bestuurders in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië aangeven moeite te hebben met het respecteren van de regels voor alle vier thema's, blijken geen van deze verschillen significant. Ook in de attitudemeting van 2006 werden voor deze stelling geen significante verschillen tussen de gewesten gevonden.

Figuur 12. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per gewest



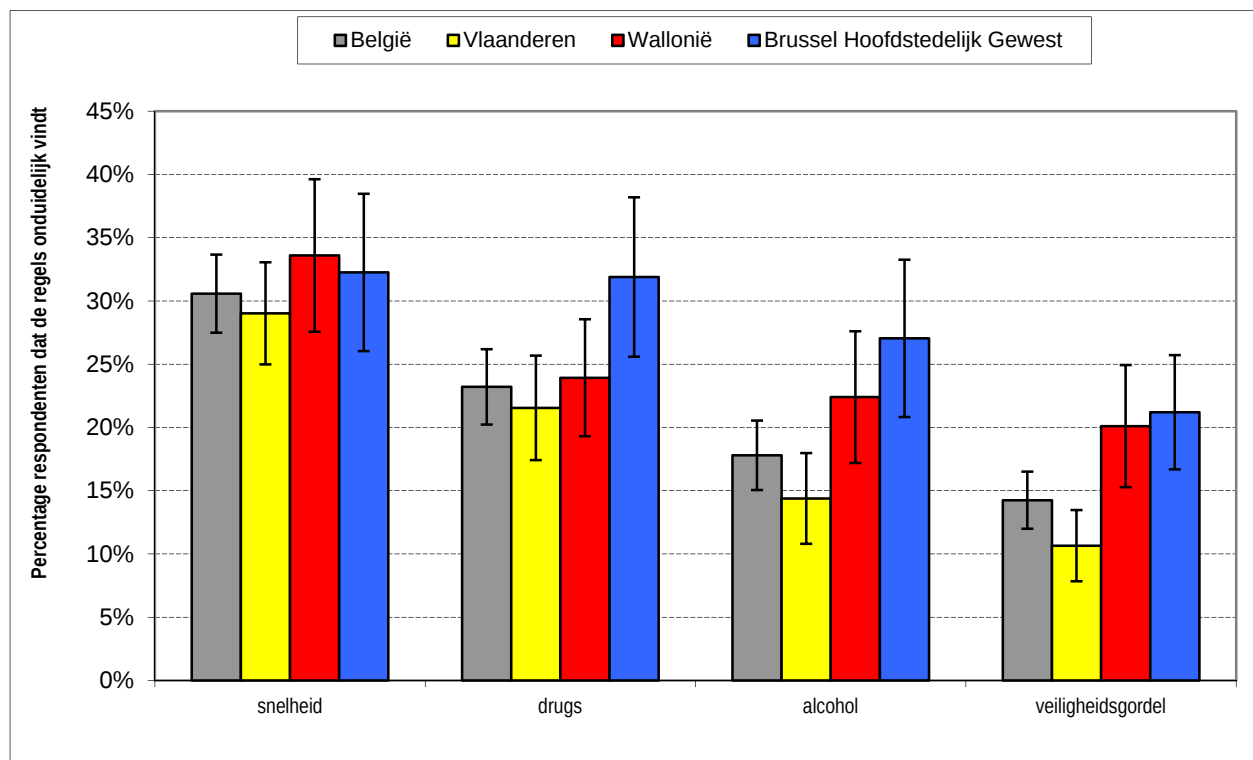
3.2.1.3. Duidelijkheid van de regels per gewest

Een derde aspect betreffende het maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen is de gepercipieerde duidelijkheid van de regels. In Figuur 13 wordt weergegeven hoeveel respondenten in de verschillende gewesten de regels op het gebied van snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en gordeldracht onduidelijk vinden.

Een opmerkelijk (maar niet significant) verschil is dat bijna 5% meer Walen dan Vlamingen de regels voor snelheid onduidelijk vinden, terwijl het in 2006 nog de Vlamingen waren die de snelheidsregels significant talrijker dan de Walen als onduidelijk aanduiden. Nadere inspectie van de data leert ons dat het percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling “dat de regels voor snelheid onduidelijk zijn” met 29% stabiel gebleven is in Vlaanderen, terwijl dit percentage net niet verdubbeld is (van 17,6% naar 33,6%) in Wallonië. Deze opmerkelijke evolutie lijkt erop te wijzen dat de vraagstelling in de attitudemeting van 2006 anders geïnterpreteerd werd in Wallonië dan in Vlaanderen, terwijl de vraagstelling van 2009 eenduidiger begrepen werd.

Ten aanzien van de regels voor drugs, alcohol en de veiligheidsgordel worden, in tegenstelling tot de attitudemeting van 2006, wel significante verschillen tussen de gewesten gevonden. Telkens is het patroon hetzelfde: de regels worden het vaakst onduidelijk bevonden in Brussel en het minst vaak in Vlaanderen, terwijl Wallonië een tussenpositie inneemt. Bij de regels voor alcohol en de veiligheidsgordel ligt de tussenpositie van Wallonië veel dichterbij de positie van Brussel dan bij die van Vlaanderen, zodanig dat het percentage respondenten dat de regels voor alcohol en de gordel onduidelijk vindt zowel in Brussel als in Wallonië significant ($p < 0,01$) hoger ligt dan in Vlaanderen. Bij de regels voor drugs daarentegen sluit Wallonië nauw aan bij Vlaanderen, zodat er relatief gezien significant ($p < 0,05$) minder bestuurders in Vlaanderen en Wallonië de regels voor rijden onder invloed van drugs onduidelijk vinden dan in Brussel.

Figuur 13. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per gewest



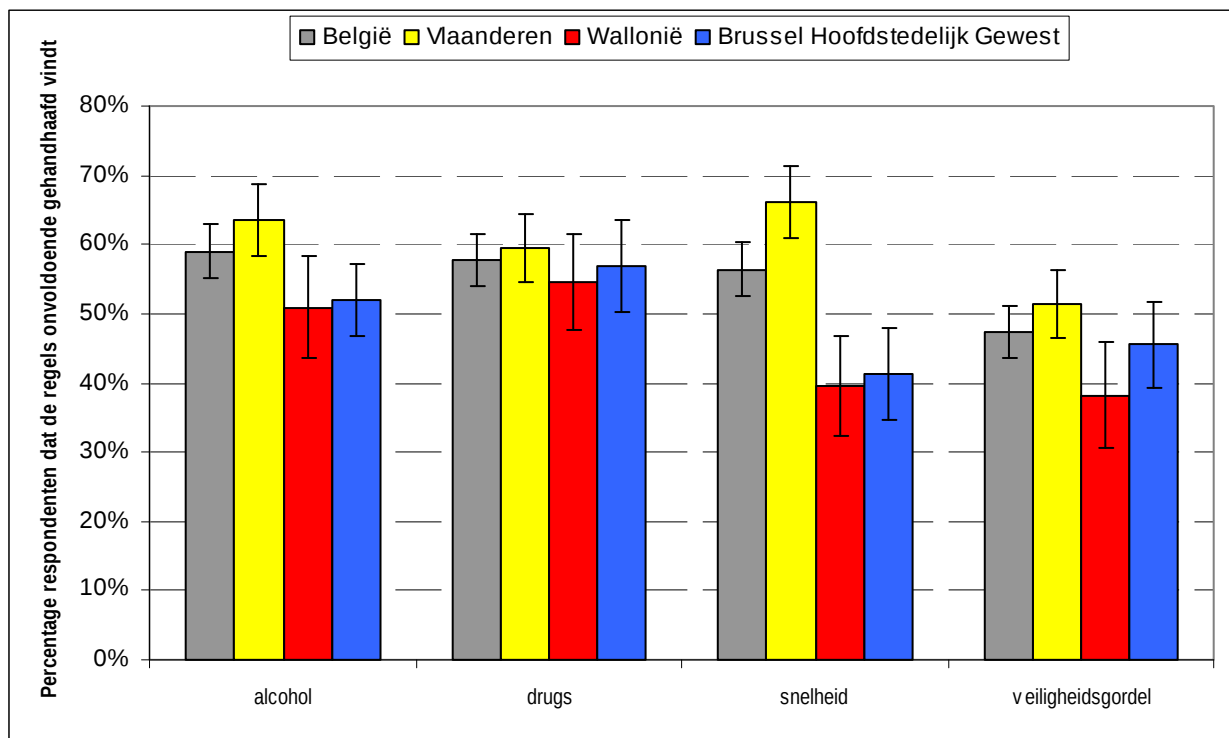
3.2.1.4. Handhaving van de regels per gewest

“De regels worden onvoldoende gehandhaafd” was de stelling die gebruikt werd om te onderzoeken of respondenten vinden dat de regels voor snelheid, alcohol, drugs en de veiligheidsgordel al dan niet voldoende gehandhaafd worden door de autoriteiten. Zoals Figuur 14 laat zien, zijn het voor alle thema's de Vlaamse bestuurders die het frequentst van oordeel zijn dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. De Brusselse bestuurders komen steeds op de tweede plaats, terwijl hun Waalse collega's telkens nog iets minder frequent van oordeel zijn dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden. Bestuurders in Brussel en Wallonië verschillen echter nooit veel van elkaar, zodanig dat de enige significante verschillen die vastgesteld worden die tussen Vlaanderen aan de ene kant en Brussel en Wallonië aan de andere kant zijn. Concreet zien we dat ongeveer 12% meer Vlamingen dan Walen en Brusselaars menen dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol onvoldoende gehandhaafd worden. Een gelijkaardig groot en significant ($p < 0,01$)

verschil stellen we vast tussen Vlaanderen en Wallonië op het gebied van regels voor de gordel. Ten aanzien van de regels voor snelheid zijn de verschillen nog groter. Terwijl 66% van de Vlamingen deze regels onvoldoende gehandhaafd acht, zijn slechts 41% van de Brusselaars (F(1,117)= 33,49; $p < 0,001$) en ruim 39% van de Walen (F(1,117)= 34,94; $p < 0,001$) hetzelfde oordeel toegedaan.

Deze resultaten laten ons toe dezelfde conclusie te trekken als in 2006, namelijk dat het maatschappelijk draagvlak voor het opdrijven van de handhaving groter is in Vlaanderen dan in Wallonië (Silverans, 2009, p.20). Bovendien kunnen we daar nu nog aan toevoegen dat er ook in Brussel minder bereidheid voor een strengere handhaving lijkt te heersen dan dit in Vlaanderen het geval is.

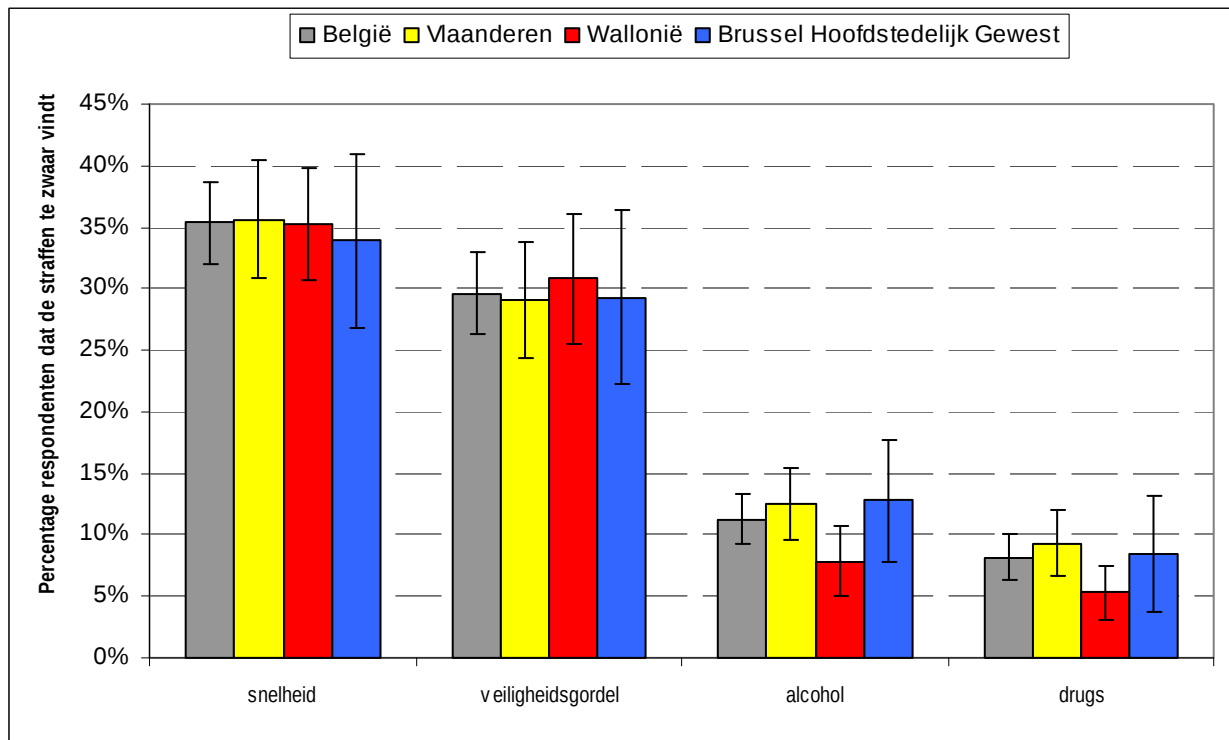
Figuur 14. Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest



3.2.1.5. Zwaarte van de straffen per gewest

Terwijl de eerste vier stellingen peilen naar de attitudes van de bestuurders ten aanzien van de *regels* voor snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en de veiligheidsgordel, is de laatste stelling specifiek gericht op de attitudes ten aanzien van de *straffen* voor mensen die deze regels overtreden. Respondenten moesten aangeven of zij deze straffen al dan niet te zwaar vinden. Figuur 15 toont de antwoorden van de respondenten in de verschillende gewesten. In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006 vinden we in 2009 wel twee significante verschillen. De straffen voor het rijden onder invloed van alcohol en onder invloed van drugs worden in Vlaanderen telkens significant zwaarder bevonden dan in Wallonië. De verschillen bedragen 4 à 5 procentpunten en zijn significant op een niveau $p < 0,05$.

Figuur 15. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per gewest

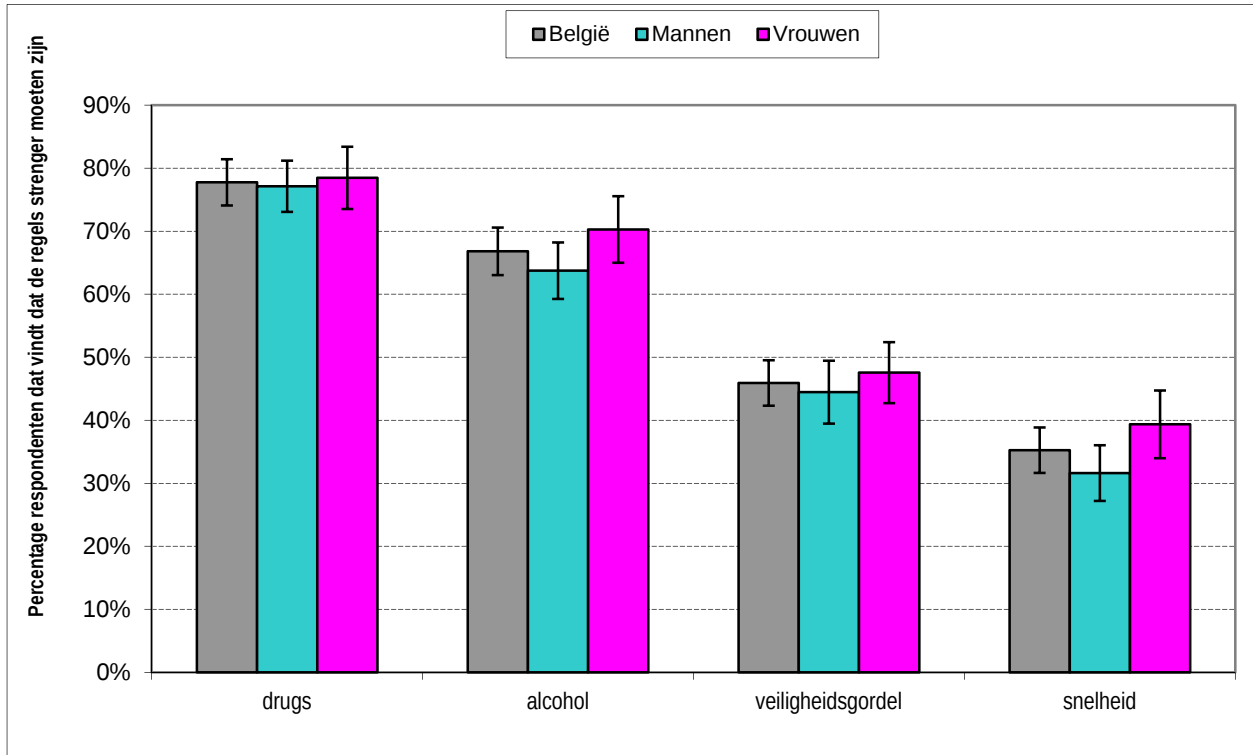


3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per geslacht

3.2.2.1. Strengheid van de regels per geslacht

Zoals blijkt uit Figuur 16 vinden vrouwen voor alle vier thema's vaker dat de regels strenger zouden moeten zijn dan mannen. De verschillen zijn echter enkel significant voor alcohol en snelheid. Net zoals in 2006 vindt 70% van de vrouwen dat de regels voor rijden onder invloed van alcohol strenger zouden moeten zijn. Waar dit percentage voor de mannen in 2006 nog op 55% lag, is het in 2009 gestegen tot ruim 63%. Desondanks blijft het verschil duidelijk en significant ($F(1,117)= 4,34$; $p<0,05$). Voor snelheid is de kloof tussen vrouwen en mannen dan weer groter geworden. In 2006 vonden 6% meer vrouwen dan mannen dat de regels voor snelheid strenger zouden moeten zijn, terwijl dit verschil in 2009 bijna 8% bedraagt ($F(1,117)= 5,28$; $p<0,05$).

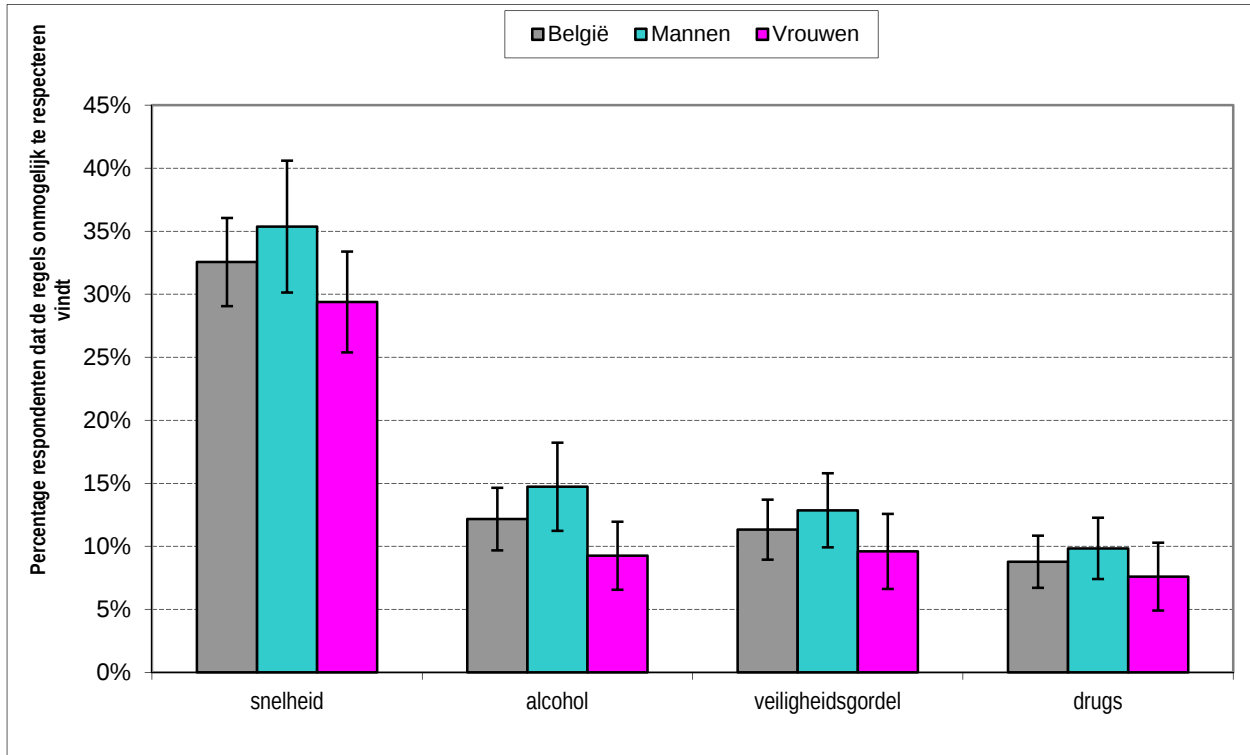
Figuur 16. Percentage respondentent dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per geslacht



3.2.2.2. Moeilijkheid om de regels te respecteren per geslacht

Net zoals in 2006 blijken in 2009 meer mannen dan vrouwen het onmogelijk te vinden om de regels voor alle vier thema's te respecteren. Geen van deze verschillen bleek in de attitudemeting van 2006 echter significant, terwijl in de attitudemeting van 2009 wel één significant verschil gevonden wordt. 14,7% van de mannen geeft aan het onmogelijk te vinden om zich aan de regels voor alcohol te houden, tegenover 9,3% van de vrouwen ($F(1,117) = 7,72$; $p < 0,01$). De gedetailleerde resultaten voor deze analyse worden weergegeven in Figuur 17.

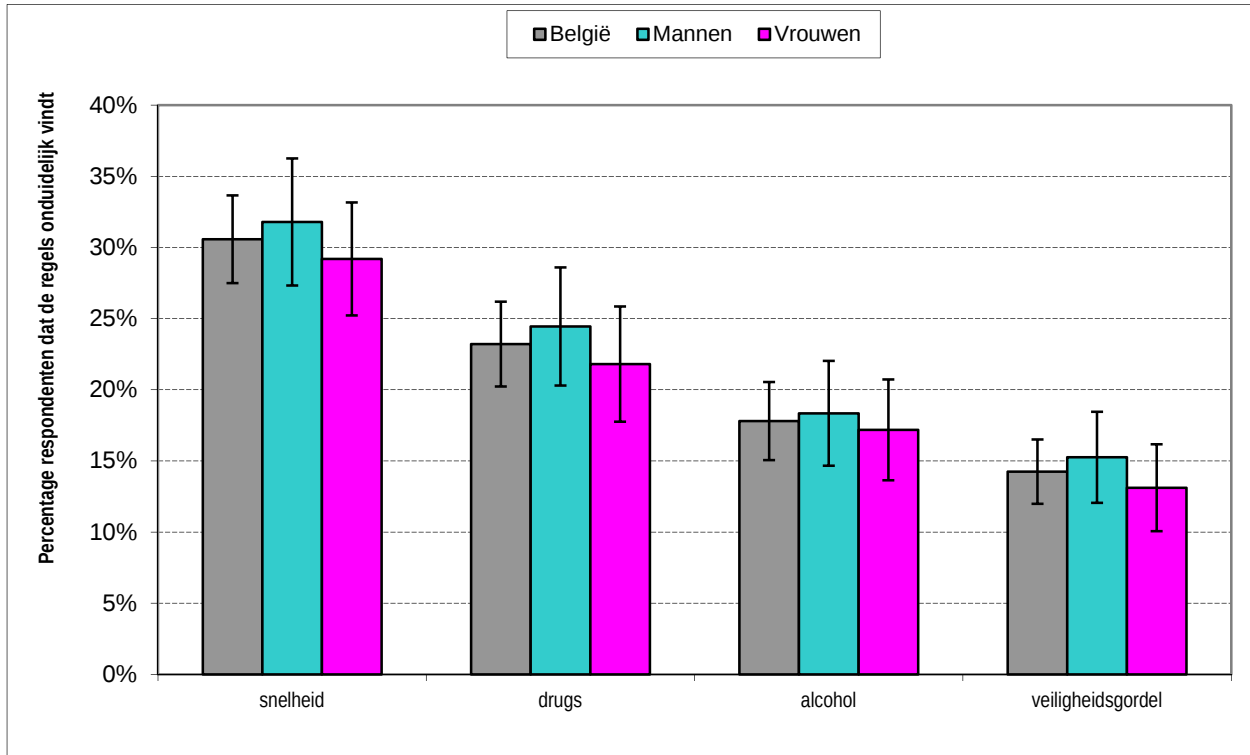
Figuur 17. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per geslacht



3.2.2.3. Duidelijkheid van de regels per geslacht

Wanneer we het percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt opsplitsen naargelang het geslacht van de respondenten, zoals in Figuur 18, dan observeren we dat mannen de regels voor alle thema's iets onduidelijker vinden dan vrouwen. De verschillen bedragen echter nooit meer dan 3 procentpunten en zijn geen van allen significant. Zodoende worden de resultaten van de attitudemeting van 2006 gerepliceerd.

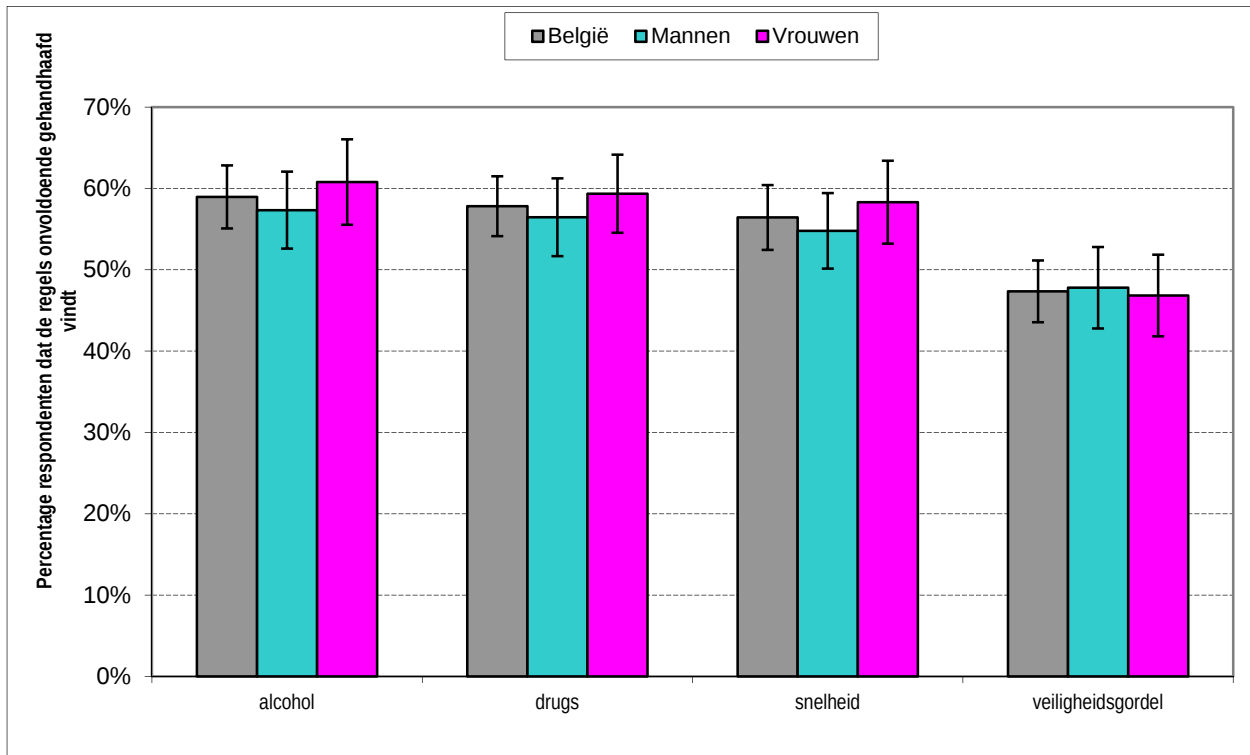
Figuur 18. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per geslacht



3.2.2.4. Handhaving van de regels per geslacht

Net zoals er geen verschillen te merken zijn bij de gepercipieerde duidelijkheid van regels in functie van geslacht, verschillen mannen en vrouwen ook niet significant van mening over de vraag of de regels voor snelheid, alcohol, drugs en de gordel voldoende gehandhaafd worden. De regels voor de veiligheidsgordel buiten beschouwing gelaten, lijken vrouwen wel iets meer achter een verhoogde handhaving van de gekozen verkeersregels te staan, maar net zoals in de attitudemeting van 2006 is deze tendens niet statistisch betekenisvol. De resultaten van deze analyse worden samengevat in Figuur 19.

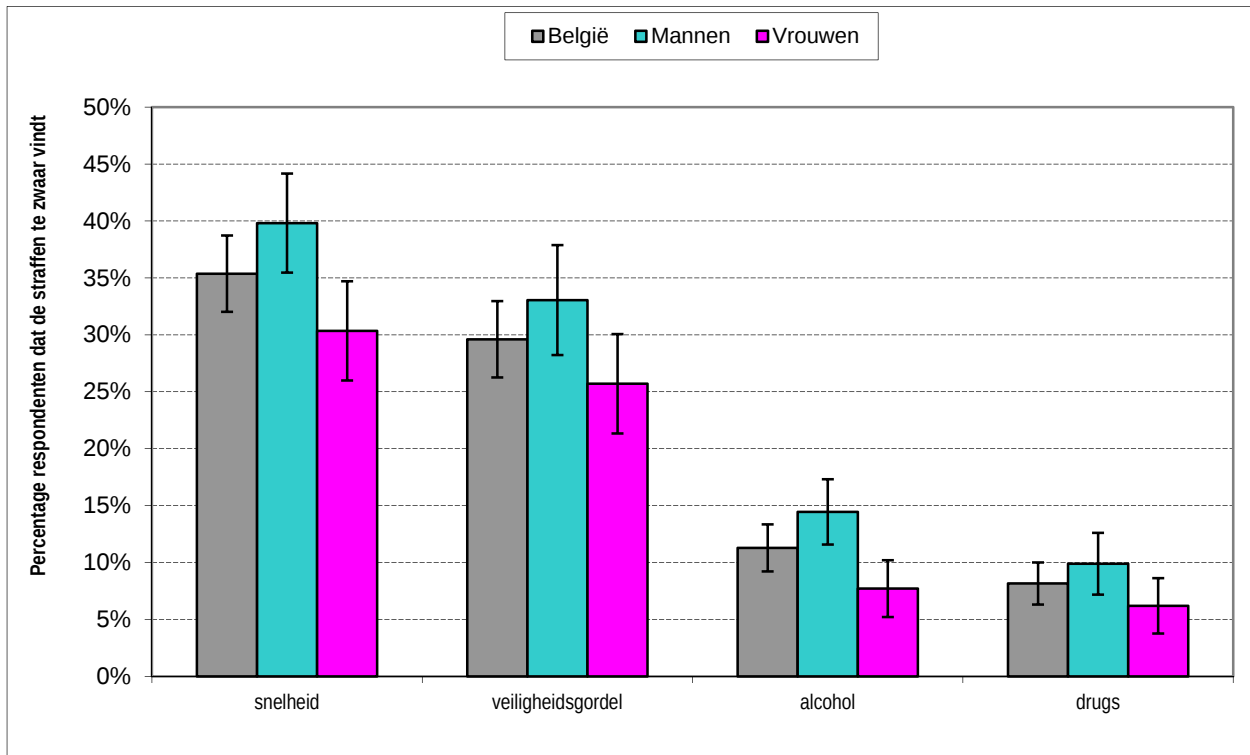
Figuur 19. Percentage respondentent dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per geslacht



3.2.2.5. Zwaarte van de straffen per geslacht

Figuur 20 maakt het effect van geslacht op de perceptie van de zwaarte van straffen aanschouwelijk. Voor alle vier thema's geven significant meer mannen dan vrouwen te kennen dat zij de straffen te zwaar vinden. Ten aanzien van de straffen voor rijden onder invloed van drugs en alcohol bedraagt het verschil bijna 4 ($p < 0,05$) respectievelijk 7 procentpunten ($p < 0,001$). Ook de straffen voor rijden zonder gordel worden door ruim 7% meer mannen dan vrouwen als te zwaar ervaren ($p < 0,05$). Het grootste verschil zien we bij de straffen voor te snel rijden. Terwijl 40% van de mannen deze straffen te zwaar vindt, ligt dit percentage bij de vrouwen ongeveer 10 procentpunten lager ($F(1,117) = 11,16$; $p < 0,01$). Deze kloof tussen mannen en vrouwen is enigszins opmerkelijk, aangezien er in de attitudemeting van 2006 geen significante verschillen gevonden werden tussen de geslachten bij het beoordelen van de zwaarte van straffen.

Figuur 20. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per geslacht

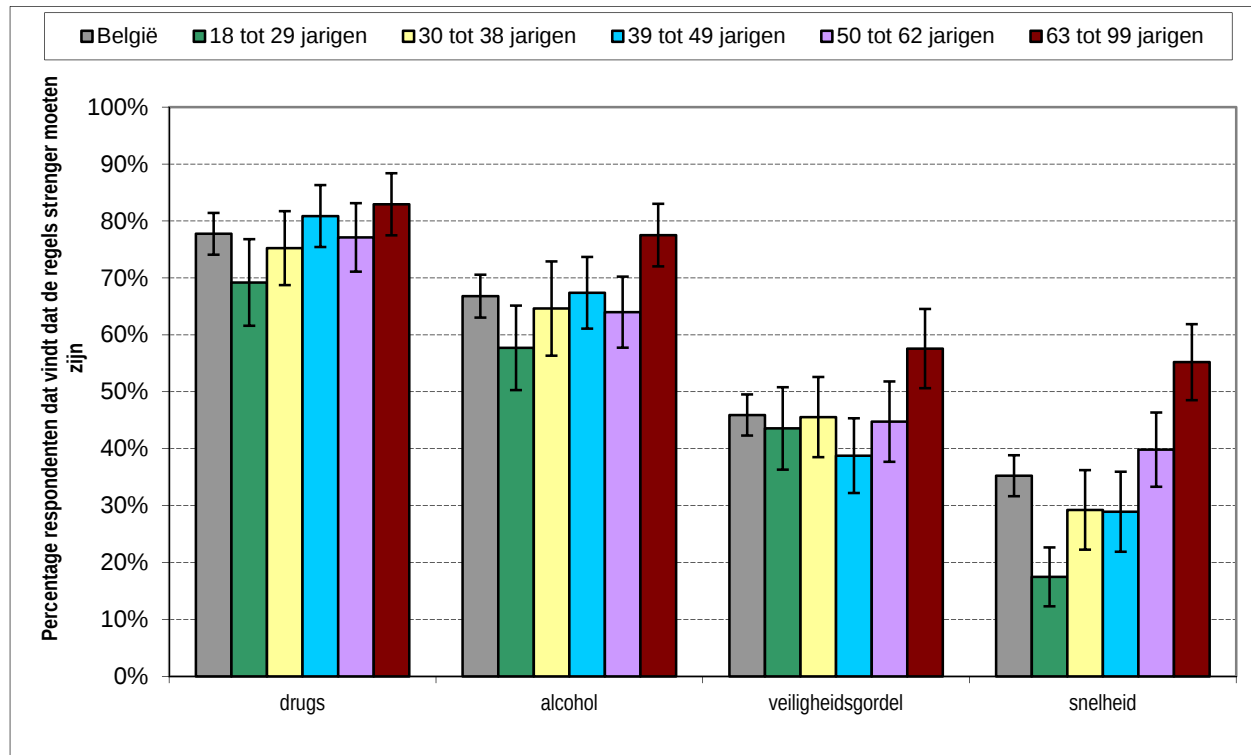


3.2.3. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen per leeftijdscategorie

3.2.3.1. *Strengheid van de regels per leeftijdscategorie*

Uit Figuur 21 blijkt duidelijk dat de leeftijd van de bestuurders een uitgesproken effect heeft op hun mening over de strengheid van de regels en dit voor alle vier thema's. Net zoals in 2006 is het effect het duidelijkst voor snelheid. Waar het percentage respondenten dat vindt dat de regels voor snelheid strenger zouden moeten zijn bij de 18-29 jarigen slechts 17,5% bedraagt, stijgt dit systematisch met de leeftijd: 29% voor de 30-38 en de 39-49 jarigen, bijna 40% voor de 50-62 jarigen en 55% voor de 63-plussers. Deze verschillen zijn zodanig sterk dat niet alleen de jongste leeftijdsgroep in negatieve zin significant ($p < 0,01$) van alle andere leeftijdscategorieën verschilt, maar dat ook de oudste leeftijdsgroep in de positieve richting significant ($p < 0,001$) boven alle andere leeftijdscategorieën uitspringt. Daarnaast zijn ook de verschillen tussen de 30-38 en de 39-49 jarigen enerzijds en de 50-62 jarigen anderzijds significant ($p < 0,05$). In 2006 was enkel het verschil tussen de jongste leeftijdsgroep en alle andere leeftijdsgroepen significant, terwijl de graduele stijgingen in functie van de leeftijdsgroep op zich niet meer significant waren.

Figuur 21. Percentage respondentent dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per leeftijdscategorie



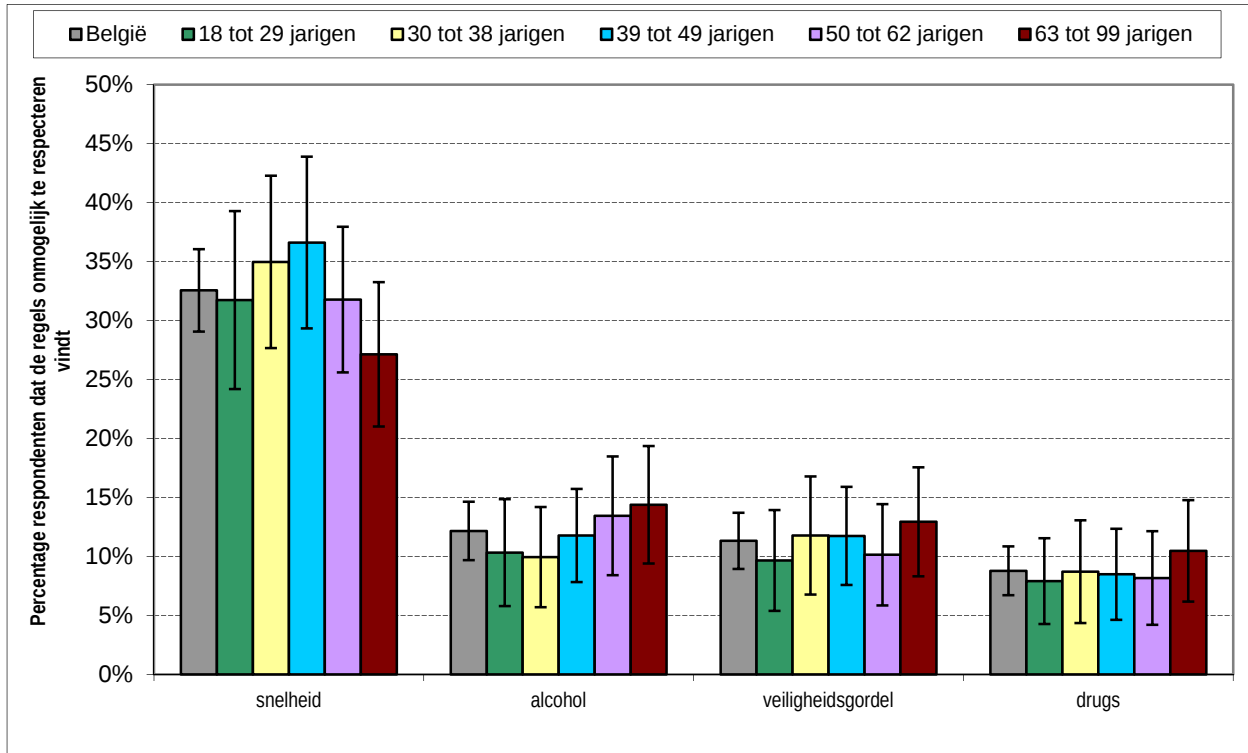
Terwijl leeftijd in de attitudemeting van 2006 enkel een uitgesproken effect had op de attitude tegenover de strengheid van de regels voor snelheid, blijkt de leeftijd van de respondenten in 2009 ook beduidend andere houdingen tegenover de strengheid van de regels voor drugs, alcohol en de veiligheidsgordel met zich mee te brengen. Wat de regels voor rijden onder invloed van drugs betreft, zien we dat in de jongste leeftijdsgroep procentueel gezien significant ($p < 0,01$) minder respondenten vinden dat deze verstrengd zouden moeten worden dan in de groep 39-49 jarigen en in de oudste leeftijdsgroep. Dezelfde significante verschillen stellen we vast wanneer het gaat over de regels voor rijden onder invloed van alcohol, al verschillen de 63-plussers daar niet alleen significant van de 18-29 jarigen maar ook van alle andere leeftijdsgroepen. Daarnaast zijn ook significant ($p < 0,01$) meer 63-plussers gewonnen voor een verstrenging van de regels voor de veiligheidsgordel dan dit in de overige leeftijdscategorieën het geval is.

Deze resultaten hebben belangrijke implicaties voor het verkeersbeleid. Indien men de regels voor snelheid, alcoholgebruik, druggebruik of gordeldracht zou willen verstrengen, zullen bij de jongste leeftijdsgroepen telkens meer inspanningen gedaan moeten worden om hiervoor een maatschappelijk draagvlak te creëren dan bij de oudere bestuurders.

3.2.3.2. *Moelijkheid om de regels te respecteren per leeftijdscategorie*

Het percentage respondenten dat het onmogelijk vindt om de regels te respecteren, wordt voor elk van de opgegeven thema's en in functie van de leeftijd van de respondenten weergegeven in Figuur 22. Analooq aan de resultaten van 2006 worden er geen significante verschillen gevonden naargelang de leeftijdscategorie waartoe de respondent behoort.

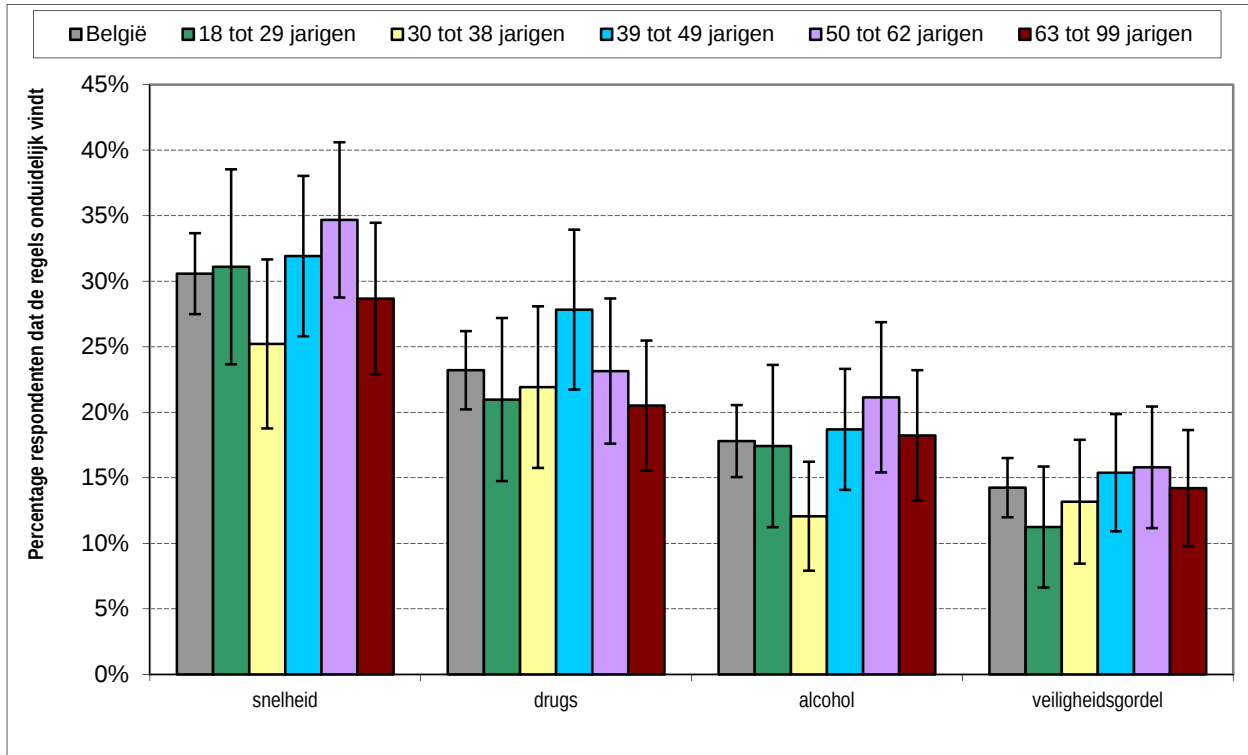
Figuur 22. Percentage respondentent dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per leeftijdscategorie



3.2.3.3. Duidelijkheid van de regels per leeftijdscategorie

De leeftijd van de respondenten bleek in de attitudemeting van 2006 geen invloed te hebben op hun perceptie van de duidelijkheid van de regels voor snelheid, drugs, alcohol en de veiligheidsgordel. De resultaten van de attitudemeting van 2009, weergegeven in Figuur 23, laten echter een ander beeld zien met betrekking tot de regels voor snelheid, rijden onder invloed van alcohol en rijden onder invloed van drugs. De regels voor snelheid en alcohol worden het vaakst als onduidelijk ervaren door de 50-62 jarigen. Toch verschillen zij telkens enkel significant ($p < 0,05$) van de 30-38 jarigen. Wat de regels voor alcohol betreft, verschilt deze groep 30-38 jarigen overigens ook in negatieve zin significant van de 39-49 jarigen ($F(1,117) = 5,73$; $p < 0,05$). De duidelijkheid van de regels voor rijden onder invloed van drugs worden dan weer significant anders beoordeeld door de 39-49 jarigen dan door de 63-plussers. Terwijl 27,8% van de 39-49 jarigen deze regels onduidelijk vindt, slinkt dit aandeel tot 20,5% bij de oudste leeftijdscategorie ($F(1,117) = 3,98$; $p < 0,05$).

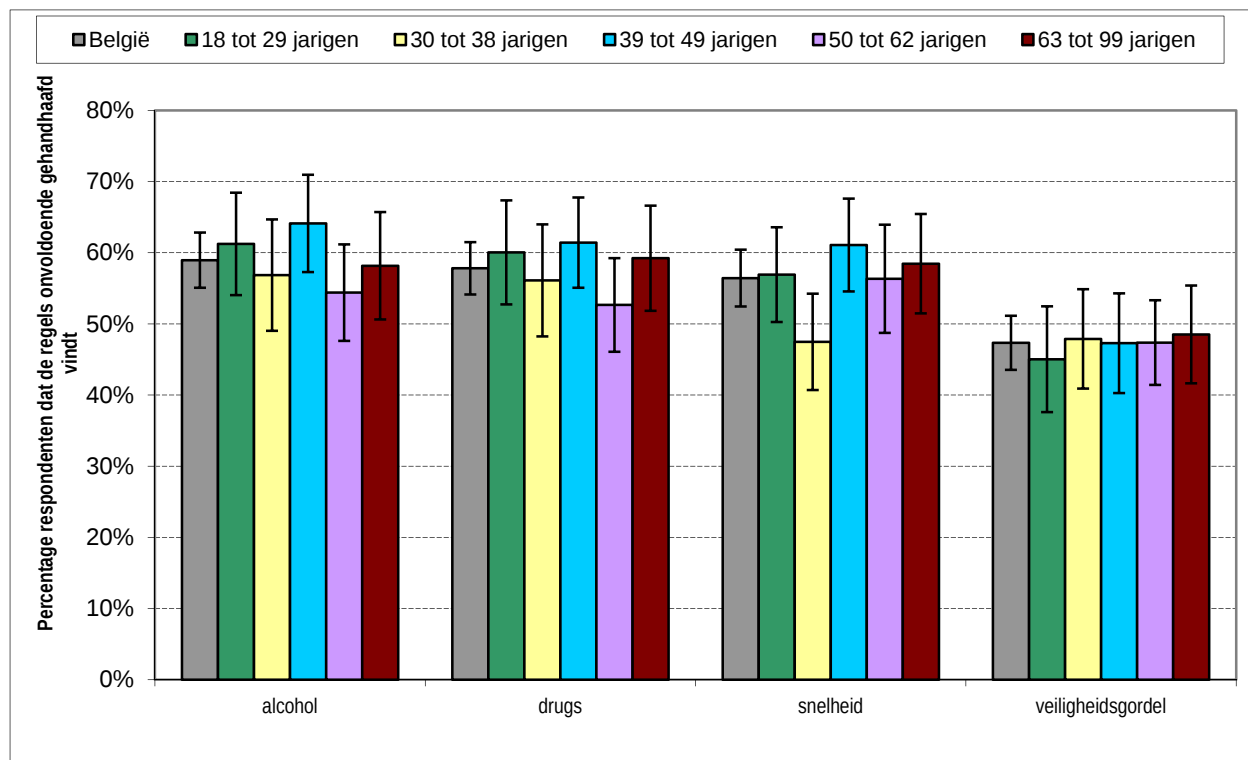
Figuur 23. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per leeftijdscategorie



3.2.3.4. Handhaving van de regels per leeftijdscategorie

Figuur 24 presenteert het percentage respondenten uit de verschillende leeftijdscategorieën dat akkoord gaat met de stelling dat “de regels onvoldoende gehandhaafd worden”. De opmerkelijkste verschillen spelen zich af ten aanzien van de regels voor snelheid. De 30-39 jarigen springen er hier in negatieve richting tussenuit, zodanig dat zij significant ($p < 0,05$) minder vaak van mening zijn dat de regels voor snelheid onvoldoende gehandhaafd worden dan alle andere leeftijdscategorieën. Daarnaast stellen we ook vast dat de 50-62 jarigen beduidend minder problemen zien in de huidige handhaving van de regels voor alcohol dan de 39-49 jarigen ($F(1,117) = 4,78$; $p < 0,05$). In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006 worden er geen verschillen gevonden betreffende de regels voor drugs. De eensgezindheid tussen de leeftijdsgroepen is echter nog sterker wanneer zij de handhaving van de regels voor de veiligheidsgordel moeten beoordelen. In alle leeftijdscategorieën vinden ongeveer 47% van de bestuurders dat de regels voor de gordel onvoldoende gehandhaafd worden.

Figuur 24. Percentage respondentent dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per leeftijdscategorie

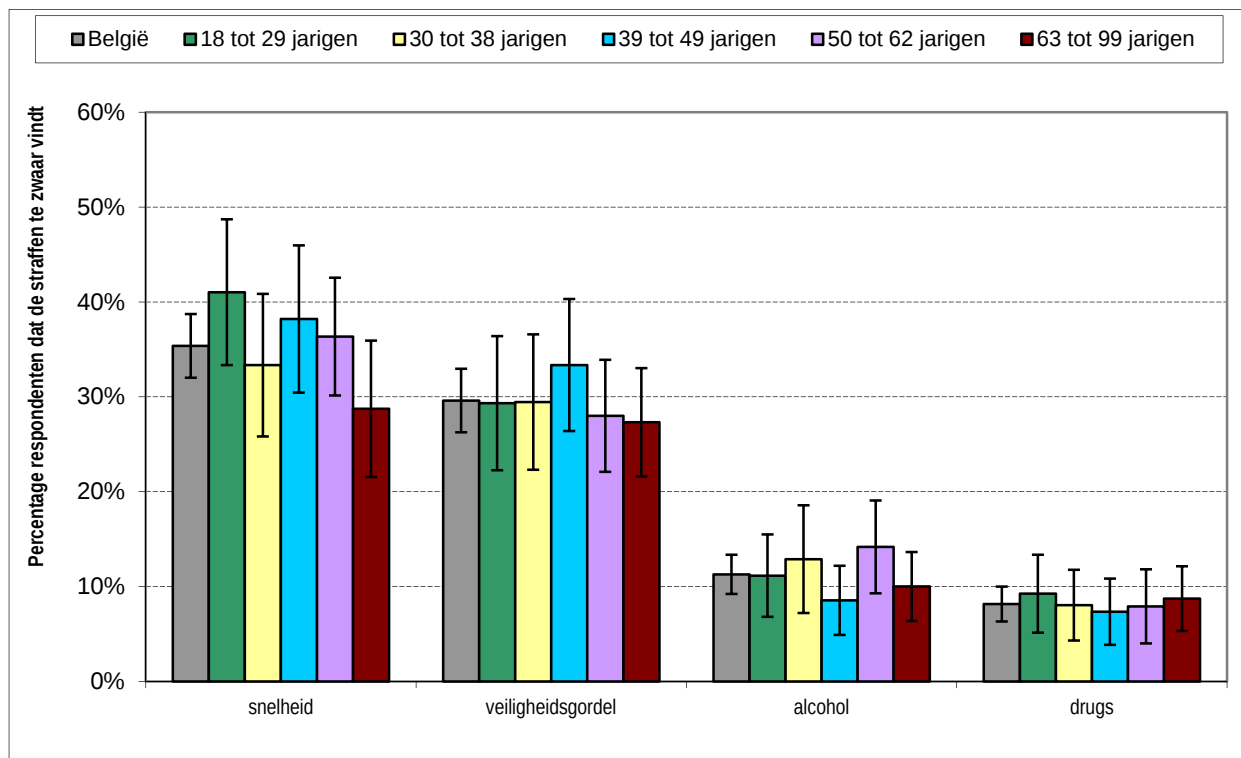


3.2.3.5. Zwaarte van de straffen per leeftijdscategorie

De verdeling van de gepercipieerde zwaarte van straffen over de verschillende leeftijdscategorieën wordt grafisch weergegeven in Figuur 25. Ten aanzien van de straffen voor alcohol- en druggebruik en het rijden zonder gordel worden geen significante verschillen vastgesteld naargelang de leeftijd van de respondenten. Significante verschillen worden wel gevonden bij de straffen voor snel rijden. Nadat we eerder aangetoond hebben dat de jongste leeftijdsgroep het minst gewonnen lijkt voor strengere regels voor snelheid, blijkt nu ook dat zij de straffen voor snel rijden het frequentst als “te zwaar” aanduiden. 41% van de 18-29 jarigen vindt de straffen voor snelheid te zwaar. Daarmee verschillen zij significant van de oudste leeftijdsgroep, waarin slechts 28 op de 100 respondenten akkoord gaan met de stelling dat “de straffen voor snelheid te zwaar te zijn” ($F(1,117)=4,70$; $p<0,05$). Het is overigens niet alleen de jongste leeftijdsgroep die op dit punt significant van de oudste leeftijdsgroep verschilt. Met ruim 38% vinden ook beduidend meer 39-49 jarigen dat de regels voor snelheid te zwaar zijn ($F(1,117)=4,22$; $p<0,05$).

Deze resultaten nopen tot dezelfde conclusie als in de attitudemeting van 2006, namelijk dat het maatschappelijk draagvlak voor zowel het verstrengen van de snelheidsregels als het verzwaren van de straffen voor snel rijden opvallend klein is in de jongste leeftijdsgroep, terwijl de oudere leeftijdsgroepen zich hier heel wat gemakkelijker in kunnen terugvinden (Silverans, 2009, p.26). Bij het voeren van sensibilisatiecampagnes over te snel rijden dient met deze vaststelling rekening gehouden te worden.

Figuur 25. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per leeftijdscategorie



4. SUBJECTIEVE PAKKANS EN SUBJECTIEVE STRAFKANS

De respondenten werden gevraagd een schatting te maken van de kans om gecontroleerd (subjectieve pakkans) en gestraft (subjectieve straffkans) te worden voor de volgende vier thema's: te snel rijden, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs en rijden zonder gordel. Om de subjectieve pakkans te meten werd net zoals in de attitudemeting van 2006 gevraagd om voor elk thema aan te geven hoe groot men de kans acht (heel weinig kans tot zeer grote kans) om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden. De subjectieve straffkans werd gemeten aan de hand van twee vragen: een vraag naar de kans om een proces-verbaal te krijgen indien men gecontroleerd wordt en deze controle positief is (men reed te snel, onder invloed of zonder gordel), en een vraag naar de kans om effectief bestraft te worden (via een geldboete, een rijverbod, een veroordeling, ...) nadat er een proces-verbaal is opgesteld. De opsplitsing van de subjectieve straffkans in twee deelcomponenten werd ingevoerd in de attitudemeting van 2006 in de hoop meer te weten te komen over de argumenten van respondenten die de kans op straf als klein of zeer klein schatten. Deze twee vragen naar de subjectieve straffkans werden in de attitudemetingen van 2006 en 2009 op gelijkaardige wijze geformuleerd, al werd enkel in de attitudemeting van 2009 uitgelegd wat er precies onder een proces-verbaal begrepen wordt ("een officieel schriftelijk verslag van de feiten"). Daarnaast werd ook de woordkeuze enigszins aangepast: in plaats van een "positieve controle" (2006) werd er in de attitudemeting van 2009 expliciet gesproken over het "overtreden van de snelheidsbeperkingen", het "rijden onder invloed van drugs", enzovoort.

Ondanks de opsplitsing van de subjectieve straffkans in twee vragen, werd de straffkans in de attitudemeting van 2006 nog steeds onverklaarbaar laag geschat. Daarom werd in de attitudemeting van 2009 een open vraag toegevoegd aan het einde van de vragenlijst. Respondenten die minstens één van beide componenten van de straffkans klein of zeer klein schatten, kregen een bijkomende vraag waarin zij moesten uitleggen waarom zij de straffkans zo klein achten. Uit de analyse van deze open vraag bleek dat de meerderheid van de respondenten die de straffkans (zeer) klein schatten één of beide vragen hiernaar verkeerd begrepen had (Boulanger, 2010, pp.22-38). Daarom werden in het eerste deel van dit rapport enkel de respondenten die in de open vraag nog steeds uitdrukkelijk stelden dat ze de straffkans laag vinden behouden als respondenten die de straffkans klein of zeer klein schatten. Respondenten die daarentegen expliciet te kennen gaven dat ze de vraag verkeerd begrepen hadden én dat ze eigenlijk bedoelden dat de straffkans volgens hen groot of zeer groot is, werden overgebracht naar de groep respondenten die de straffkans groot of zeer groot schatten. Van de overige respondenten kon met zekerheid enkel gezegd worden dat ze de vraag verkeerd begrepen hadden, maar bleef het onduidelijk wat hun werkelijke idee over de straffkans is. In het eerste deel van dit rapport werd daarom besloten deze respondenten bij de analyse van de subjectieve straffkans uit de steekproef weg te laten. Dit resulteerde in een veel hoger percentage respondenten dat de straffkans groot of zeer groot vindt. Ter illustratie: de subjectieve kans op straf nadat een proces-verbaal is opgesteld steeg voor rijden onder invloed van alcohol van 59,9% naar 80,4% (zeer) grote kans antwoorden. Vermits deze stijging louter het gevolg is van wiskundige logica (indien men een groep respondenten uit de analyse verwijdt, wordt het aandeel van de overige groepen

respondenten automatisch groter), kan het hogere percentage respondenten dat de straffkans (zeer) groot vindt echter niet zinvol geïnterpreteerd worden als de echte schatting van de straffkans. We weten immers niet wat het idee over de straffkans is van de groep respondenten die uit de analyse verwijderd werd. Om een percentage te bekomen waaraan wel een zinvolle betekenis gegeven kan worden, wordt de groep respondenten die de vraag verkeerd begrepen had maar waarvan de werkelijke schatting van de straffkans onduidelijk blijft in dit deel van het rapport wel opgenomen in de analyse. Het percentage respondenten waarvan geobserveerd wordt dat het de straffkans groot of zeer groot vindt is dan uiteraard heel wat kleiner, maar kan wel zinvol geïnterpreteerd worden als het *minimumpercentage* respondenten dat de straffkans groot of zeer groot vindt. In werkelijkheid zal dit percentage waarschijnlijk hoger liggen, maar hoeveel hoger is afhankelijk van de mening van de respondenten die de vraag verkeerd begrepen hadden. Om een idee te krijgen van het werkelijke percentage respondenten dat de straffkans (zeer) groot vindt, is het dan ook aangewezen om de vraagstelling in de volgende attitudemeting aan te passen.

In wat volgt bespreken we de subjectieve schatting van de pakkans en straffkans in functie van gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten. De vraag naar de subjectieve pakkans werd in de attitudemeting van 2009 op dezelfde manier gesteld en geanalyseerd als in de attitudemeting van 2006, waardoor we de antwoorden van 2009 perfect kunnen vergelijken met die van 2006. Omwille van de enigszins gewijzigde vraagstelling en de hercodering in de analyse van een aantal respondenten van (zeer) kleine naar (zeer) grote subjectieve straffkans, zijn de resultaten over de subjectieve straffkans uit 2009 echter niet perfect vergelijkbaar met die van 2006. Op basis van de hercodering in de analyse zou men in 2009 hogere percentages respondenten die de straffkans (zeer) groot vinden verwachten dan in 2006, terwijl het effect van de aangepaste vraagstelling onduidelijk is. Daarom beperken we ons bij het bespreken van de subjectieve straffkans tot de cijfers van 2009 en bekijken we enkel of de onderlinge verhoudingen tussen de subgroepen (maar niet de exacte cijfers) hetzelfde gebleven zijn in 2009 in vergelijking met 2006.

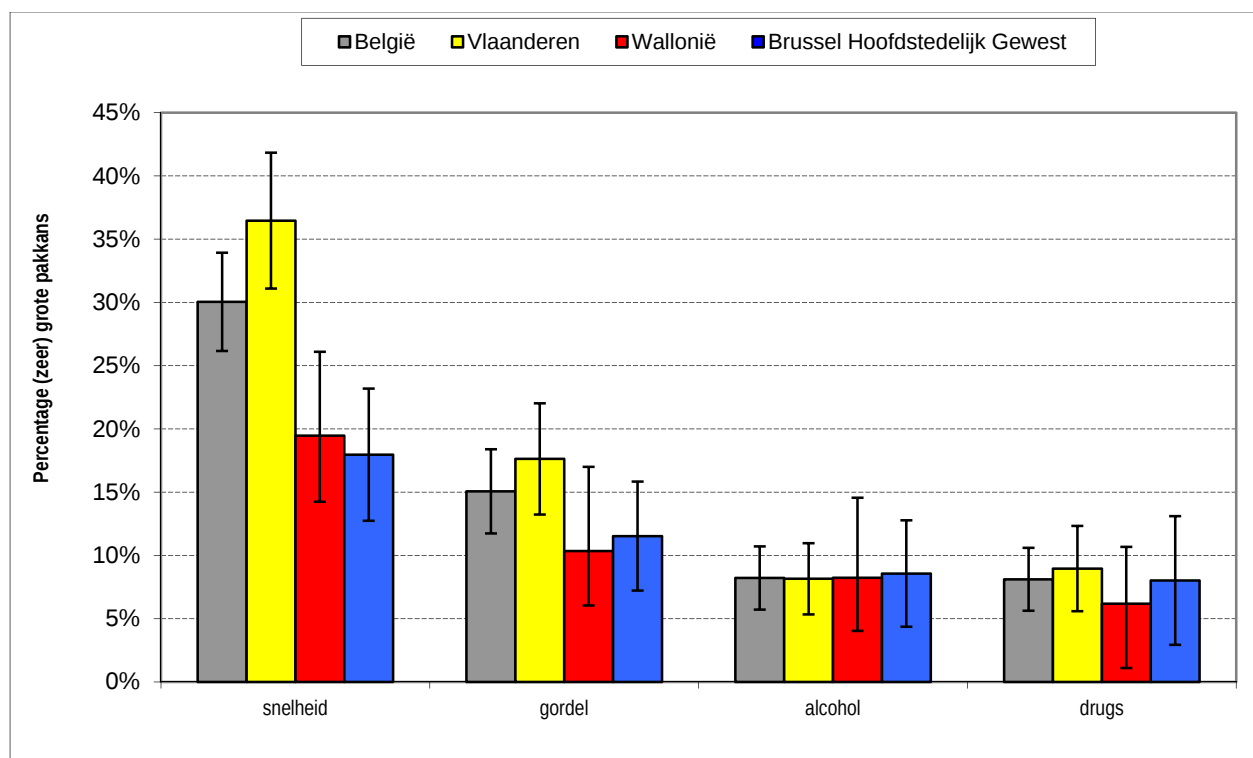
4.1. Subjectieve pakkans en subjectieve straffkans per gewest

4.1.1. Subjectieve kans op controle per gewest

In Figuur 26 wordt het percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden groot of zeer groot vindt opgesplitst in functie van het gewest van de respondenten. Voor gordeldracht, alcohol- en druggebruik worden geen significante verschillen vastgesteld tussen de gewesten, terwijl dit voor snelheid wel het geval is. Net zoals in de attitudemeting van 2006 ligt de subjectieve pakkans voor snelheid significant hoger in Vlaanderen dan in Brussel ($F(1,117) = 23,91$; $p < 0,001$) en Wallonië ($F(1,117) = 15,55$; $p < 0,001$). Opmerkelijk is dat de percentages voor alle gewesten sterk gedaald zijn in vergelijking met 2006: voor Vlaanderen van 53% in 2006 naar 36,5% in 2009, voor Brussel van 38,3% naar 18% en voor Wallonië van 32,7% naar 19,5%. Aangezien de vraagstelling in de attitudemeting van 2009 identiek is aan die van 2006 lijkt deze vaststelling erop te wijzen dat bestuurders overheen heel België de kans om op snelheid gecontroleerd te worden veel kleiner achten in 2009 dan in 2006. In het eerste deel van dit rapport werd daarom gesuggereerd dat het effect van flitscamera's een verzadigingspunt bereikt heeft op vlak

van subjectieve pakkans (Boulanger, 2010, p.31). Aan deze inhoudelijke verklaring dient echter een methodologische verklaring toegevoegd te worden. Hoewel de vraagformulering hetzelfde is in de attitudemetingen van 2006 en 2009, is de plaats van de vraag anders in beide attitudemetingen. In 2006 vormde de vraag naar de subjectieve pakkans voor snelheid het laatste onderdeel van een reeks vragen naar de subjectieve pakkans voor verschillende thema's. De subjectieve pakkans voor snelheid werd bevraagd nadat men eerst naar de subjectieve pakkans voor alcoholgebruik, druggebruik en gordeldracht gepeild had, zodat het mogelijk is dat respondenten zich bij hun schatting van de pakkans voor snelheid lieten beïnvloeden door hun eerder gemaakte schattingen van de pakkans voor de andere thema's. In 2009 werd de subjectieve pakkans voor snelheid echter bevraagd als onderdeel van een cluster attitudevragen over snelheid, zodat er bij het beantwoorden van deze vraag geen directe vergelijkingsbasis van andere pakkansen aanwezig was. De vraag naar de subjectieve pakkans voor snelheid werd dus in een andere context gesteld, wat mogelijk een deel van de sterke daling kan verklaren. Uit onderzoek blijkt namelijk dat de antwoorden op identieke vragen sterk kunnen verschillen door de vraag op een andere plaats in de vragenlijst op te nemen, een zogenaamd 'contexteffect' (Billiet & Waage, 2003). De betekenis die respondenten aan een vraag toekennen wordt immers niet alleen bepaald door de vraag op zich, maar ook door de vragen die deze vraag omringen (Tourangeau, Rips & Rasinski, 2000).

Figuur 26. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per gewest



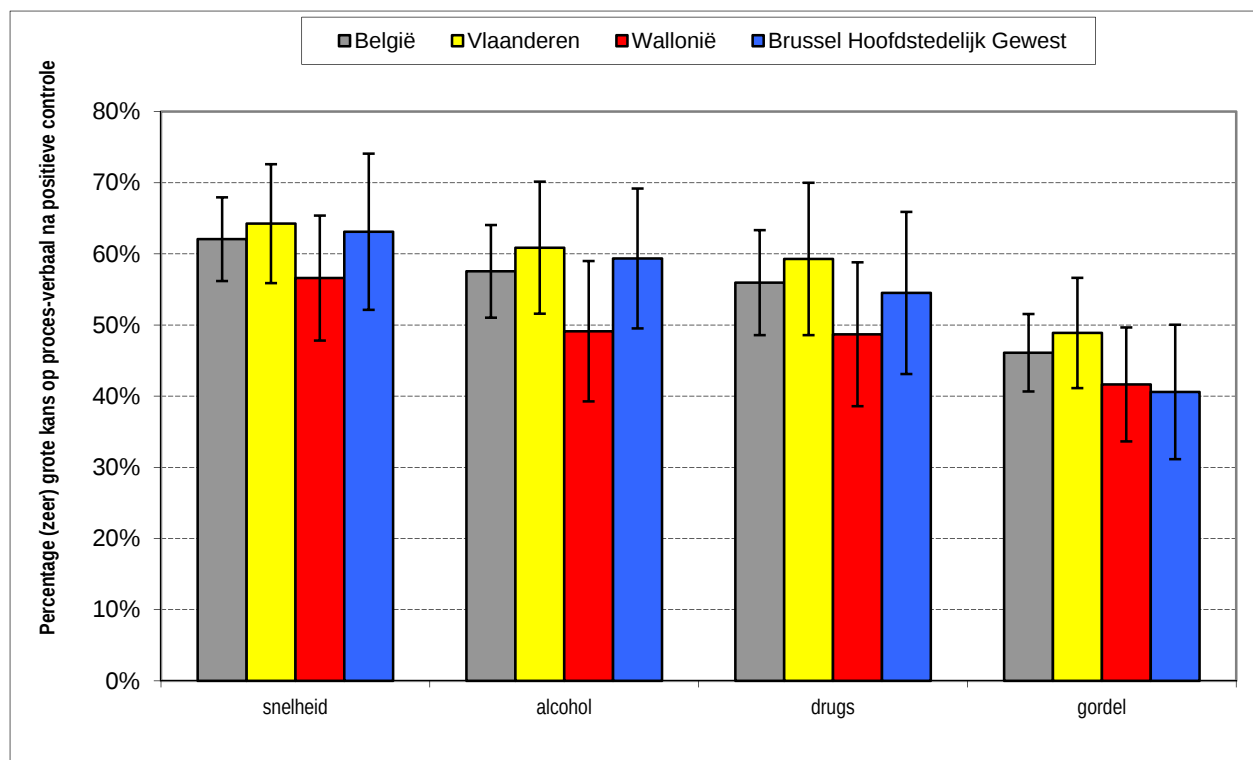
Hoewel er voor gordeldracht, alcohol- en druggebruik geen significante gewestverschillen in subjectieve pakkans gevonden worden, observeren we toch een aantal interessante verschuivingen tussen de attitudemeting van 2006 en die van 2009. De opvallendste verandering merken we ten aanzien van het percentage respondenten dat de pakkans voor gordeldracht groot of zeer groot vindt.

Terwijl dit percentage met ongeveer 17,5% stabiel gebleven is in Vlaanderen, is het in Brussel (van 14,4% in 2006 naar 11,5% in 2009) en nog meer in Wallonië (van 16,6% in 2006 naar 10,4% in 2009) gedaald. Een gelijkaardige maar minder sterke evolutie zien we voor de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs. Ook daar zijn de percentages respondenten die de pakkans (zeer) groot vinden afgenomen in Wallonië en Brussel, terwijl deze percentages een beetje groter geworden zijn in Vlaanderen. Deze differentiële evolutie tussen Vlaanderen enerzijds en Brussel en Wallonië anderzijds dient in volgende attitudemetingen zeker in de gaten gehouden te worden.

4.1.2. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle per gewest

Figuur 27 presenteert voor de drie gewesten het percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle groot of zeer groot vindt. Voor alle vier thema's schatten meer Vlaamse dan Waalse en Brusselse bestuurders de kans op een proces-verbaal na een positieve controle hoog in. Analooq aan de resultaten van 2006 worden echter geen significante verschillen vastgesteld tussen de gewesten.

Figuur 27. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per gewest

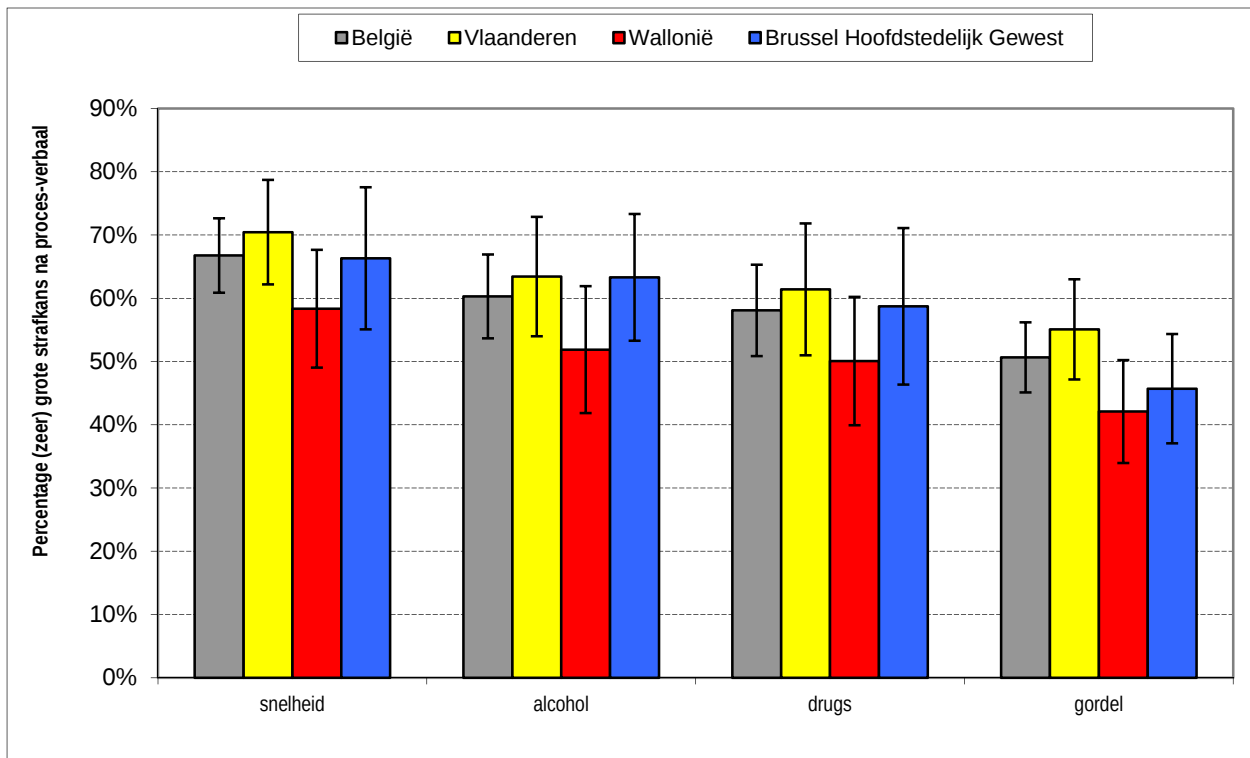


4.1.3. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal per gewest

Van alle gewesten ligt niet alleen het percentage respondenten dat de kans op een proces-verbaal groot of zeer groot vindt het hoogst in Vlaanderen, maar ook het percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld groot of zeer groot vindt. Zoals in Figuur 28 geobserveerd kan worden, neemt Brussel voor alle vier thema's een tussenpositie in, terwijl de subjectieve kans op straf nadat er een proces-verbaal is uitgeschreven telkens het laagst ligt in Wallonië. Slechts één van deze verschillen blijkt evenwel significant. Wanneer

er een proces-verbaal is opgesteld voor rijden zonder gordel, dan denken significant meer Vlamingen dan Walen (55,1% vs. 42,1%) dat dit effectief tot een geldboete en/of andere straf zal leiden ($F(1,117)= 5,13$; $p<0,05$). In de attitudemeting van 2006 was dit verschil nog minder groot en niet significant. Er werden toen geen significante gewestverschillen inzake subjectieve straffkans na het opstellen van een proces-verbaal gevonden.

Figuur 28. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per gewest

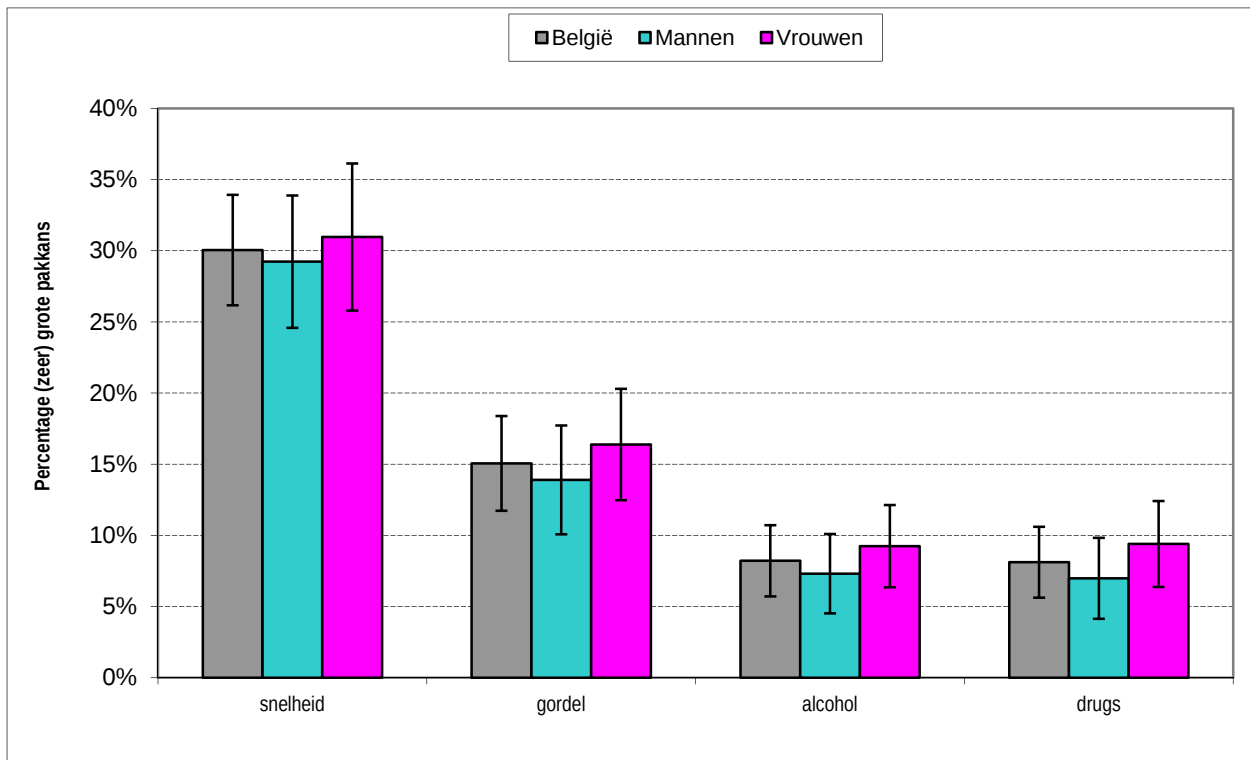


4.2. Subjectieve pakkans en subjectieve straffkans per geslacht

4.2.1. Subjectieve kans op controle per geslacht

In Figuur 29 wordt het percentage mannen en vrouwen weergegeven dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden groot of zeer groot vindt. Voor alle vier thema's blijkt de subjectieve pakkans hoger te liggen bij vrouwen dan bij mannen. De verschillen bedragen echter nooit meer dan drie procentpunten en zijn geen van allen significant. Ook in de attitudemeting van 2006 werden op dit punt geen significante verschillen gevonden tussen de geslachten. Wanneer we de subjectieve pakkansen van 2009 vergelijken met die van 2006, kunnen echter wel een aantal interessante verschuivingen geobserveerd worden. Analoog aan de resultaten per gewest zien we dat de subjectieve pakkans voor snelheid zowel bij mannen (van 43,4% naar 29,2%) als bij vrouwen (van 48,5% naar 31%) sterk gedaald is. Ook ten aanzien van de gordel wordt de pakkans door beide geslachten in 2009 lager geschat dan in 2006, al zijn deze verschillen (telkens ongeveer 2 procentpunten) veel kleiner dan voor snelheid.

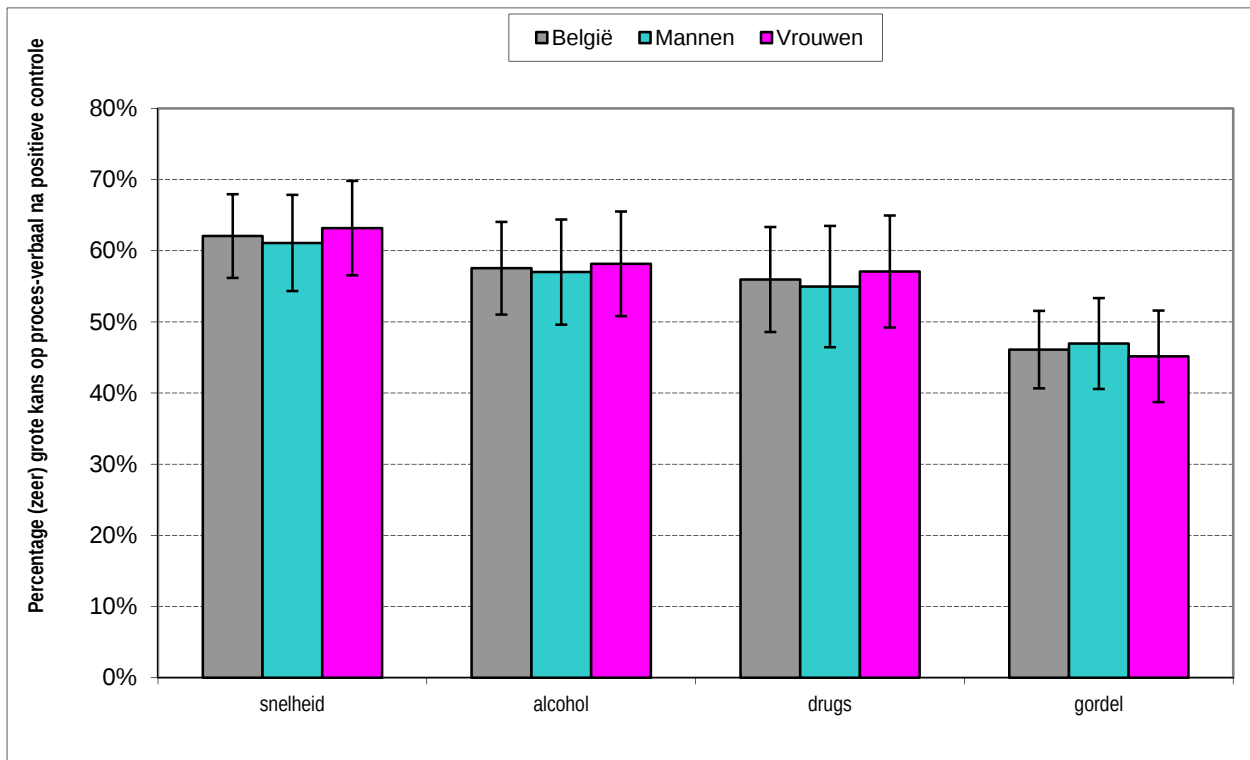
Figuur 29. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per geslacht



4.2.2. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle per geslacht

Figuur 30 maakt aanschouwelijk of de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle verschillend is naargelang het geslacht van de respondenten. Voor snelheid, alcohol- en druggebruik vinden iets meer vrouwen dan mannen de kans op een proces-verbaal na een positieve controle groot of zeer groot, terwijl dit voor gordeldracht net andersom is. Net zoals in de attitudemeting van 2006 zijn de verschillen echter zeer klein en niet significant.

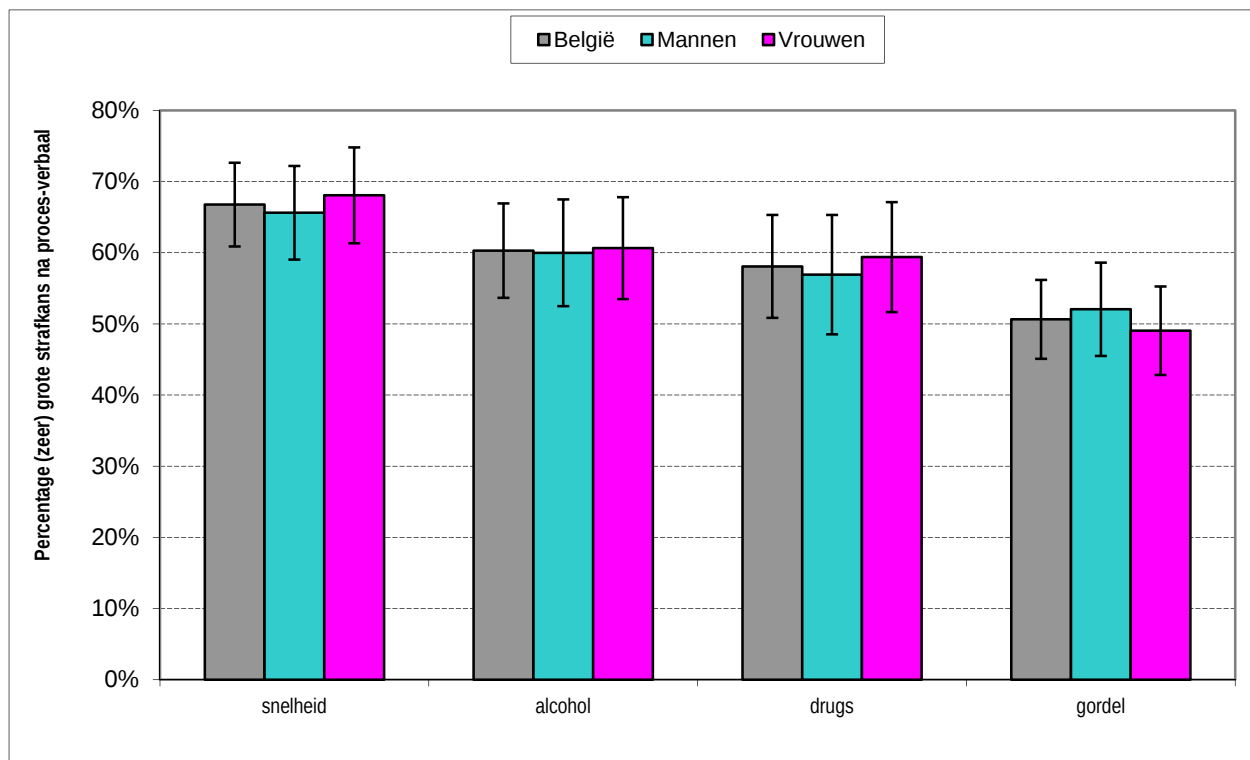
Figuur 30. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per geslacht



4.2.3. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal per geslacht

Net zoals er naargelang het geslacht van de respondenten geen significante verschillen vastgesteld worden op het gebied van de subjectieve pakkans en de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle, worden er geen significante verschillen gevonden tussen mannen en vrouwen voor wat betreft de subjectieve kans op straf nadat er een proces-verbaal is opgesteld. De resultaten van deze analyse worden grafisch weergegeven in Figuur 31. Ondanks de wijzigingen in vraagstelling en analyse blijkt het geslacht van de respondenten dus zowel in 2006 als in 2009 geen beduidend effect te hebben op beide deelcomponenten van de subjectieve strafkans.

Figuur 31. Percentage respondentent dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per geslacht



4.3. Subjectieve pakkans en subjectieve straffkans per leeftijdscategorie

4.3.1. Subjectieve kans op controle per leeftijdscategorie

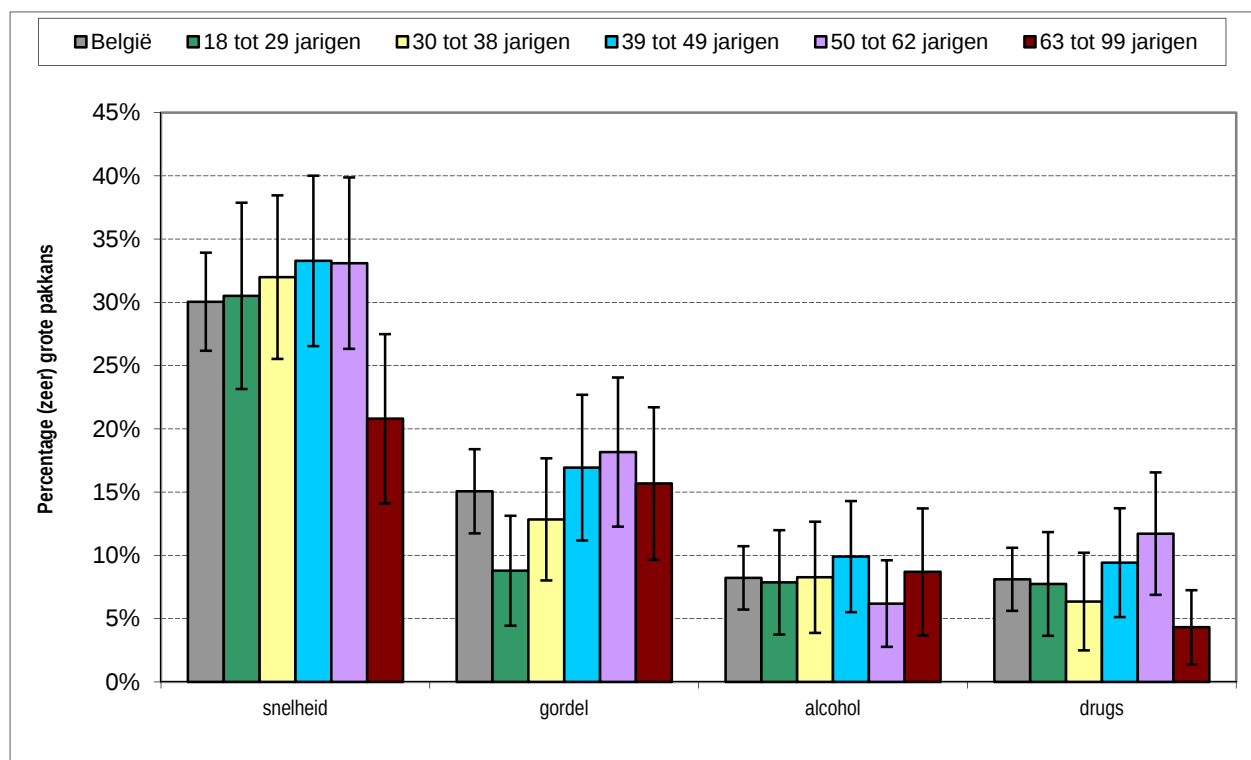
Figuur 32 presenteert het percentage respondentent dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt voor de verschillende leeftijdsgroepen van respondentent. In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006 vinden we in de attitudemeting van 2009 een aantal significante verschillen. Het opmerkelijkste verschil is dat in de oudste leeftijdsgroep significant minder respondentent dan in alle andere leeftijdscategorieën de pakkans voor snelheid (zeer) groot achten. Waar deze percentages tussen de 30% en 34% liggen bij de 18-62 jarigen, bedraagt dit percentage slechts 20,8% bij de 63-plussers. Ten opzichte van de 18-29 ($F(1,117)= 4,30$) en 30-38 jarigen ($F(1,117)= 5,85$) is het verschil significant op een niveau $p<0,05$; in vergelijking met de 39-49 ($F(1,117)= 7,99$) en 50-62 jarigen ($F(1,117)= 8,86$) is het verschil sterk significant ($p<0,01$). Net zoals voor de drie gewesten en beide geslachten liggen de percentages respondentent die de kans om op snelheid gecontroleerd te worden (zeer) groot vinden ook voor alle leeftijdsgroepen heel wat lager in 2009 dan in 2006. Hoewel het laagste percentage in 2009 bij de 63-plussers vastgesteld wordt, vertonen zij niet de sterkste daling in vergelijking met 2006. De sterkste daling komt van de 18-29 jarigen: van 56,7% in 2006 naar 30,5% in 2009. Dat de jongste leeftijdsgroep desondanks niet significant van de 30-62 jarigen verschilt, komt omdat zij in 2006 nog een lichte (maar niet significante) tendens tot een grotere subjectieve pakkans voor snelheid vertoonde.

Een ander opmerkelijk verschil is dat significant minder 18-29 jarigen dan 39-49 jarigen ($F(1,117)= 6,95$; $p<0,01$), 50-62 jarigen ($F(1,117)= 11,22$; $p<0,01$) en 63-plussers ($F(1,117)= 4,41$; $p<0,05$) de kans groot of zeer groot schatten dat zij gecontroleerd zullen worden op het dragen van de

gordel. Waar deze percentages voor de drie oudste leeftijdsgroepen iets boven de 15% liggen, ligt het percentage met 8,8% heel wat lager bij de jongste groep van bestuurders. Wanneer we de cijfers van 2009 vergelijken met die van 2006 zien we dat deze kloof tussen de jongste leeftijdsgroep en de drie oudste leeftijdsgroepen voornamelijk te wijten is aan een sterke daling bij de 18-29 jarigen van het percentage bestuurders dat de pakkans voor gordeldracht (zeer) groot vindt (van 20% naar 8,8%). Bij de andere leeftijdscategorieën zijn deze percentages min of meer stabiel gebleven.

Verder zien we dat 50-62 jarigen het frequentst (11,7%) denken dat de kans (zeer) groot is om op drugs gecontroleerd te worden, significant vaker dan de 30-38 jarigen (6,4%; $F(1,117)= 4,06$; $p<0,05$) en de 63-plussers (4,3%; $F(1,117)= 7,69$; $p<0,01$). De 63-plussers scoren hier net zoals bij de subjectieve pakkans voor snelheid het laagst. Deze lage score bij de oudste leeftijdsgroep is te wijten aan een terugval van het percentage bestuurders dat de pakkans voor druggebruik (zeer) groot vindt: van 10% in 2006 naar 4,3% in 2009. In de andere leeftijdsgroepen is de subjectieve pakkans voor druggebruik daarentegen stabiel gebleven of zelfs enigszins toegenomen.

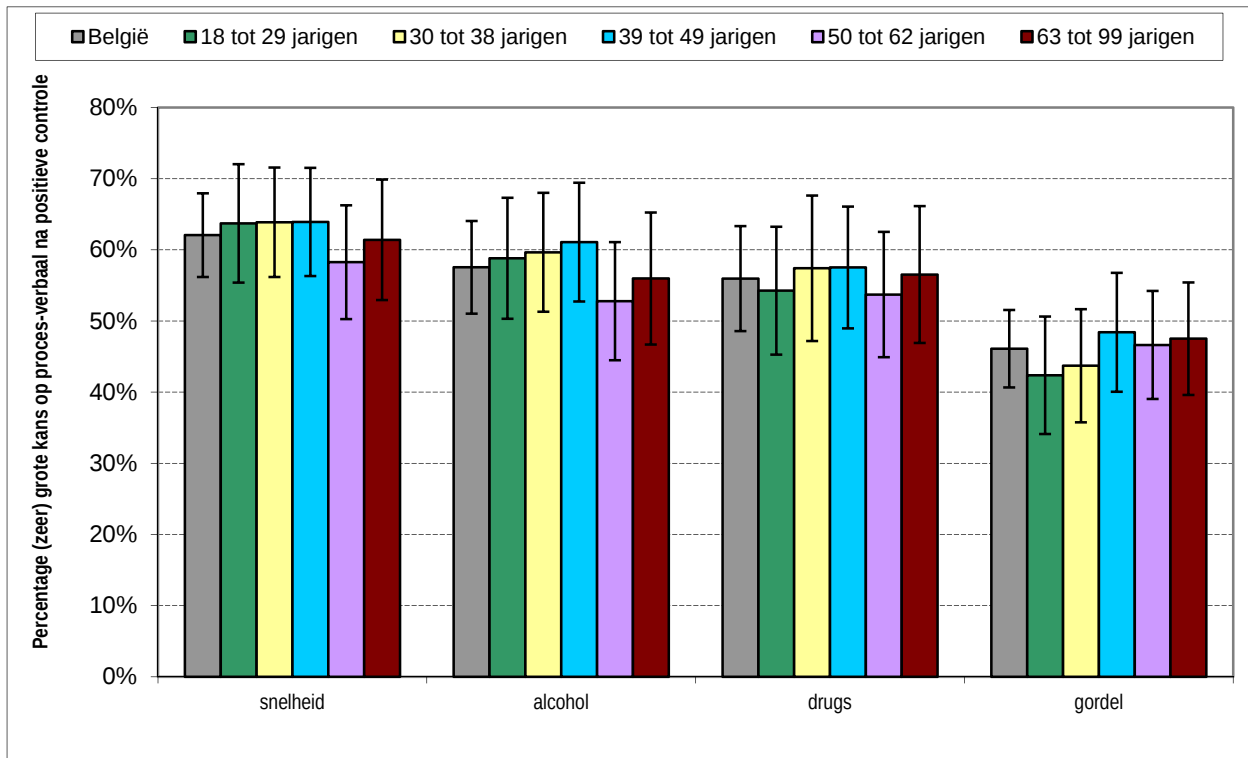
Figuur 32. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie



4.3.2. Subjectieve kans op proces-verbaal na positieve controle per leeftijdscategorie

De verschillen in subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle worden in Figuur 33 weergegeven voor de verschillende leeftijdscategorieën van respondenten. In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006 stellen we in de attitudemeting van 2009 één significant verschil vast. Met 61,1% tegenover 52,8% vinden significant meer 39-49 jarigen dan 50-62 jarigen de kans op een proces-verbaal groot of zeer groot wanneer uit een ademtest blijkt dat men te veel alcohol gedronken heeft ($F(1,117)= 4,17$; $p<0,05$). Ten aanzien van de overige thema's worden geen significante verschillen geobserveerd tussen de leeftijdscategorieën.

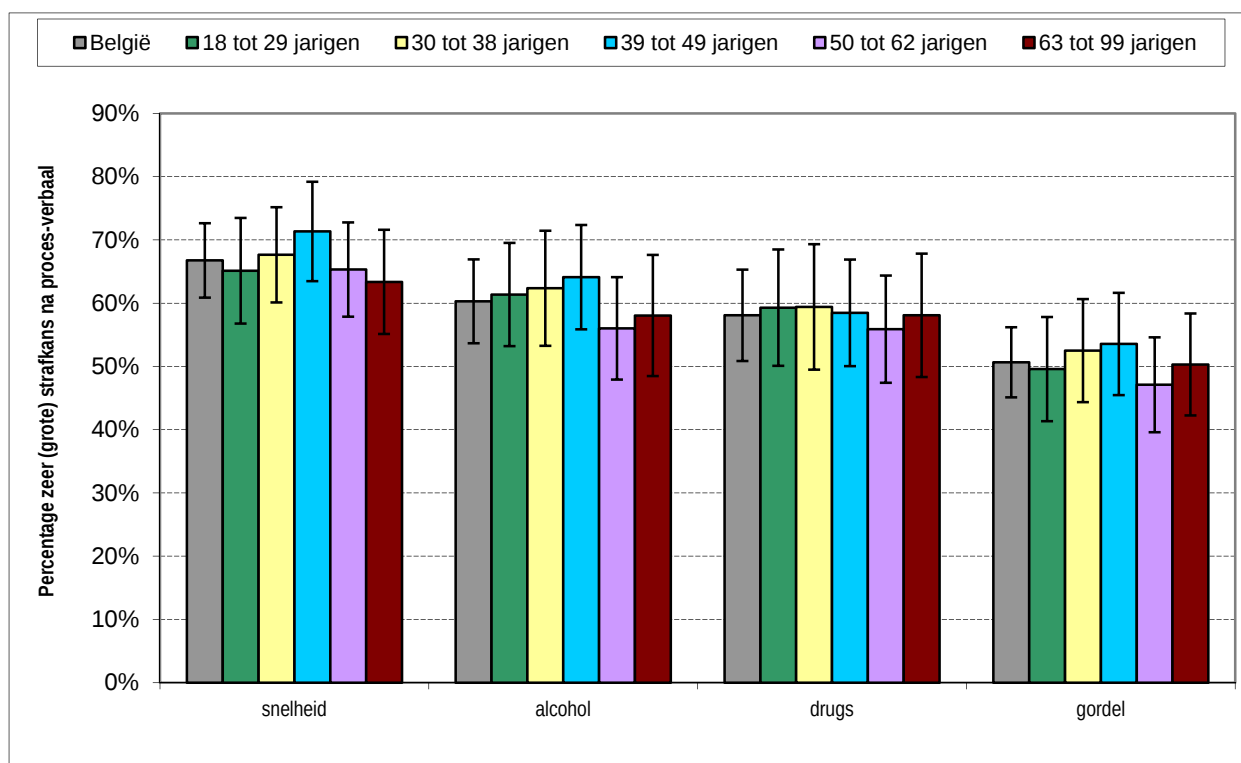
Figuur 33. Percentage respondentent dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie



4.3.3. Subjectieve kans op straf na proces-verbaal per leeftijdscategorie

Gevraagd naar de kans op een geldboete en/of andere straf nadat er een proces-verbaal is opgesteld, blijken er voor twee thema's significant verschillende antwoorden gegeven te worden door bepaalde leeftijdsgroepen. Ten aanzien van zowel snelheid (71,4%) als alcohol (64,1%) vinden de 39-49 jarigen de kans op bestraffing nadat er een proces-verbaal is uitgeschreven het frequentst groot of zeer groot. Voor snelheid verschillen zij daarmee significant van de 63-plussers (63,4%; $F(1,117)=4,53$; $p<0,05$), voor alcohol van de 50-62 jarigen (56%; $F(1,117)=4,70$; $p<0,05$). De gedetailleerde resultaten van deze analyse worden gepresenteerd in Figuur 34. In de attitudemeting van 2006 werden op dit punt geen significante verschillen tussen de leeftijdscategorieën vastgesteld.

Figuur 34. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie



5. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN RIJDEN ONDER INVLOED

5.1. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk

In de attitudemetingen van 2003 en 2006 werden de respondenten gevraagd aan te duiden wat volgens hen de wettelijke alcohollimiet in het bloed is, waarbij zij konden kiezen uit de mogelijkheden 0,2 g/l, 0,5 g/l, 0,8 g/l, 1,2 g/l en 1,5 g/l. Uit de resultaten van 2006 bleek 60% van de Belgische bestuurders de wettelijke bloedalcohollimiet van 0,5 promille te kennen. Aangezien deze theoretische kennis van het toegelaten alcoholpercentage niets zegt over het aantal glazen alcohol dat men denkt dat daarmee correspondeert, werd de vraag in de attitudemeting van 2009 gewijzigd. Gevraagd werd nu hoeveel standaardglazen alcohol men denkt maximaal te mogen drinken zonder de wettelijk toegelaten grens te overschrijden. Het aantal glazen dat men mag drinken zonder te veel alcohol in het bloed te hebben is weliswaar afhankelijk van een groot aantal factoren zoals lichaamsgewicht en geslacht, maar algemeen wordt aangenomen dat men maximaal 2 standaardglazen alcohol mag drinken.

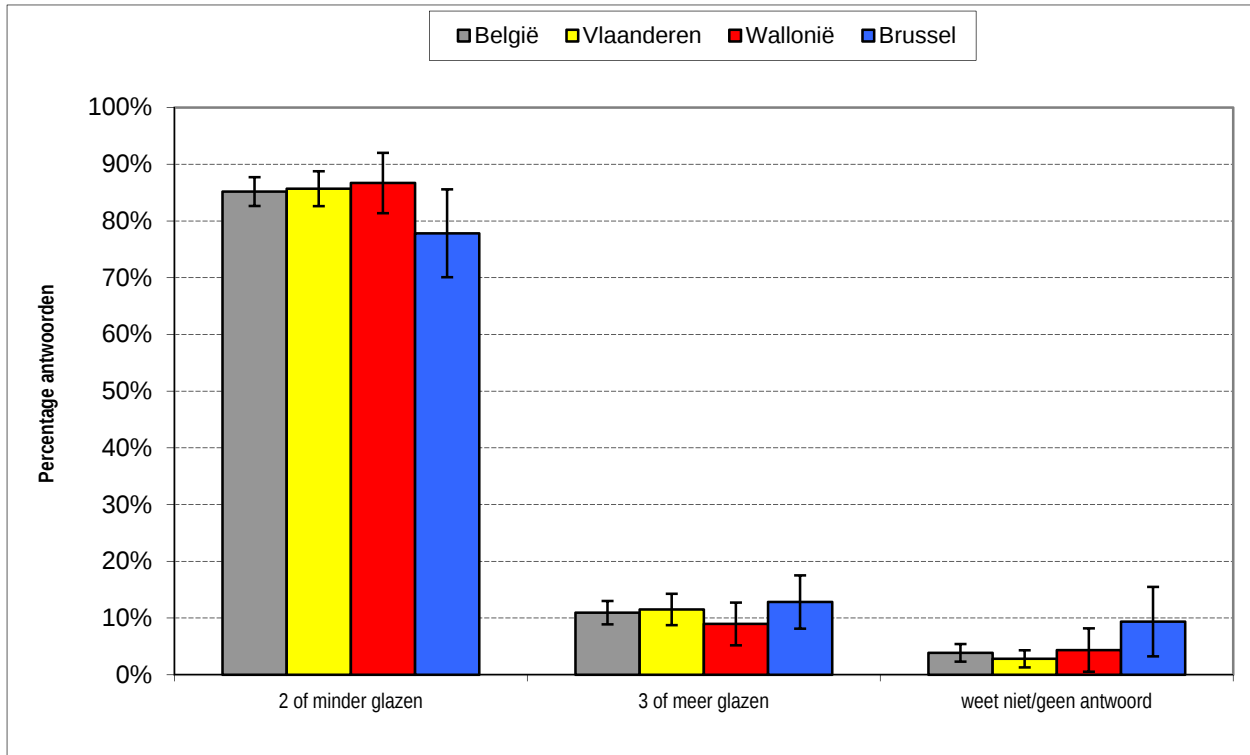
In het eerste deel van dit rapport werd aangetoond dat ruim 85% van de Belgische bestuurders weet dat men maximaal 2 glazen alcohol mag drinken; 11% spreekt over 3 of meer glazen, terwijl bijna 4% het antwoord schuldig moet blijven. In wat volgt bekijken we of deze algemene percentages significante verschillen opleveren wanneer we ze opsplitsen naargelang gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten. Aangezien een juiste praktijkkennis van de alcoholwetgeving vooral belangrijk is voor respondenten die zelf al eens onder invloed van alcohol achter het stuur kruipen, analyseren we de percentages praktijkkennis eveneens in functie van het zelfgerapporteerde rijgedrag onder invloed van alcohol. In de analyses vergelijken we het percentage respondenten dat aangeeft 2 of minder glazen alcohol te mogen drinken (correct antwoord) met het percentage respondenten dat 3 of meer glazen alcohol toegelaten acht (fout antwoord) en het percentage respondenten dat aangeeft het antwoord niet te weten en/of de vraag niet beantwoord heeft (geen antwoord). Op die manier kunnen we bepalen of eventuele verschillen tussen subgroepen in het percentage correcte antwoorden eerder te wijten zijn aan een sterkere overschatting bij een bepaalde subgroep van het aantal toegelaten glazen alcohol (een hoger percentage foute antwoorden) dan wel aan een groter aandeel respondenten in een bepaalde subgroep dat de kennisvraag niet kan beantwoorden. We bespreken telkens eerst de resultaten van 2009 en kijken vervolgens of de verhoudingen tussen de verschillende subgroepen hetzelfde zijn voor theoretische kennis van de alcohollimiet (2006) als voor praktijkkennis van het aantal toegelaten glazen alcohol (2009).

5.1.1. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk per gewest

In Figuur 35 wordt weergegeven hoe bestuurders in de verschillende gewesten denken over het aantal standaardglazen alcohol dat men wettelijk toegelaten is te drinken. Zowel in Vlaanderen als in Wallonië weten ongeveer 86% van de bestuurders dat men maximaal 2 glazen alcohol mag drinken. In Brussel ligt het percentage correcte antwoorden met 77,8% bijna 10 procentpunten lager, al zijn de verschillen met Vlaanderen en Wallonië net niet significant. De slechtere praktijkkennis van de alcoholwetgeving in Brussel is hoofdzakelijk te wijten aan een groter aandeel bestuurders dat geen

antwoord kan geven op de kennisvraag (9,4%) dan in Vlaanderen (2,8%) en Wallonië (4,4%). Het verschil tussen Brussel en Vlaanderen blijkt op dit punt zelfs significant ($F(1,117) = 4,23$; $p < 0,05$). De percentages foute antwoorden verschillen daarentegen weinig tussen de gewesten.

Figuur 35. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per gewest



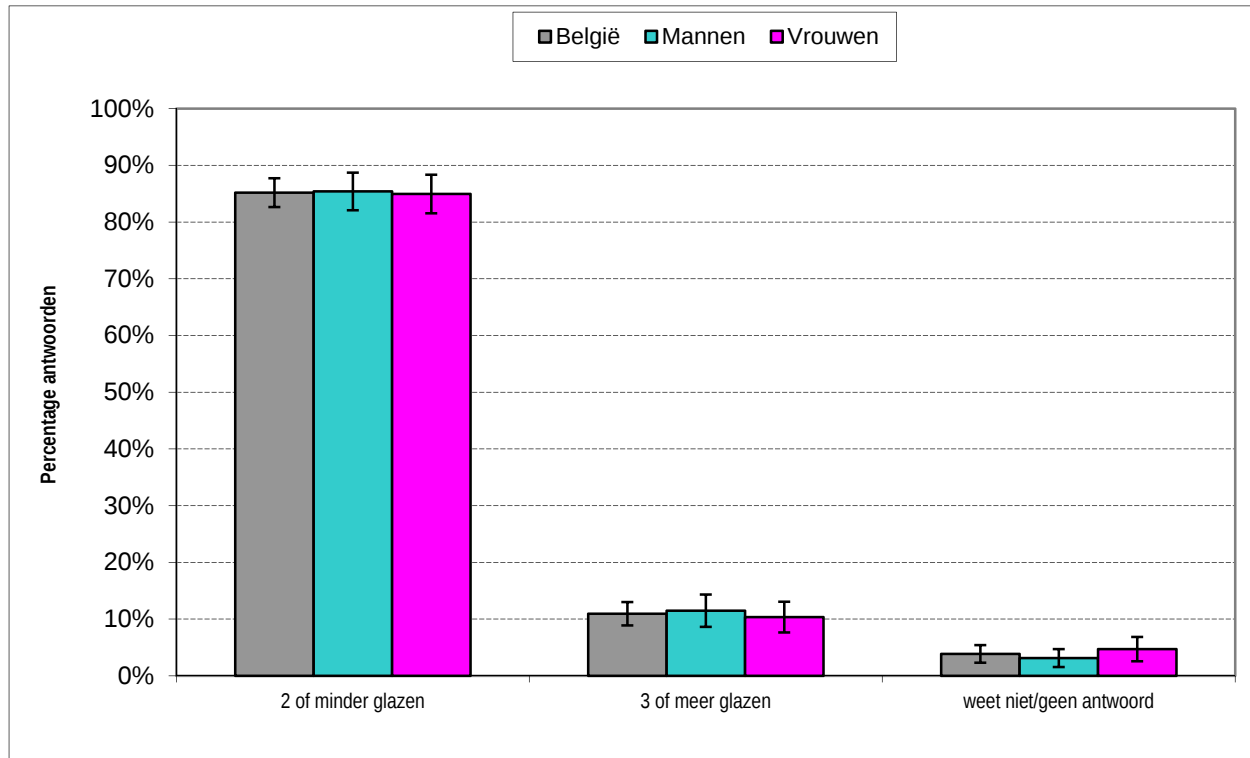
In de attitudemeting van 2006 werden geen kennisverschillen vastgesteld tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel. In elk gewest was ongeveer 60% van de respondenten op de hoogte van de wettelijke alcohollimiet. Wanneer we deze theoretische kennis omzetten naar praktijkkennis, dan blijken Brusselse bestuurders echter minder goed dan hun Vlaamse en Waalse collega's te weten hoeveel standaardglazen alcohol wettelijk toegelaten zijn. Hoewel dit verschil in principe te wijten kan zijn aan een andere evolutie (van 2006 naar 2009) in het kennisniveau in Brussel dan in Vlaanderen en Wallonië, lijkt het ons eerder aannemelijk dat de theoretische kennis en de praktijkkennis die mensen van de alcoholwetgeving hebben van elkaar kunnen verschillen en dat de exacte grootte van deze verschillen verschillend kan zijn voor bepaalde subgroepen. Eenzelfde niveau van theoretische kennis kan dan verschillende niveaus van praktijkkennis verhullen, zoals hier het geval lijkt wanneer we beide kenniscomponenten opsplitsen in functie van het gewest van de respondenten. Het is bijgevolg aangeraden om in volgende attitudemetingen te blijven peilen naar de kennis die bestuurders *in de praktijk* van de alcoholwetgeving hebben.

5.1.2. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk per geslacht

Een opsplitsing van de resultaten over de kennis van het aantal toegelaten standaardglazen alcohol naar het geslacht van de bestuurders brengt geen significante verschillen aan het licht. Mannen en vrouwen geven zowel ongeveer evenveel correcte als foute antwoorden en moeten ook

ongeveer even vaak het antwoord schuldig blijven. De gedetailleerde resultaten van deze analyse zijn samengevat in Figuur 36.

Figuur 36. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per geslacht



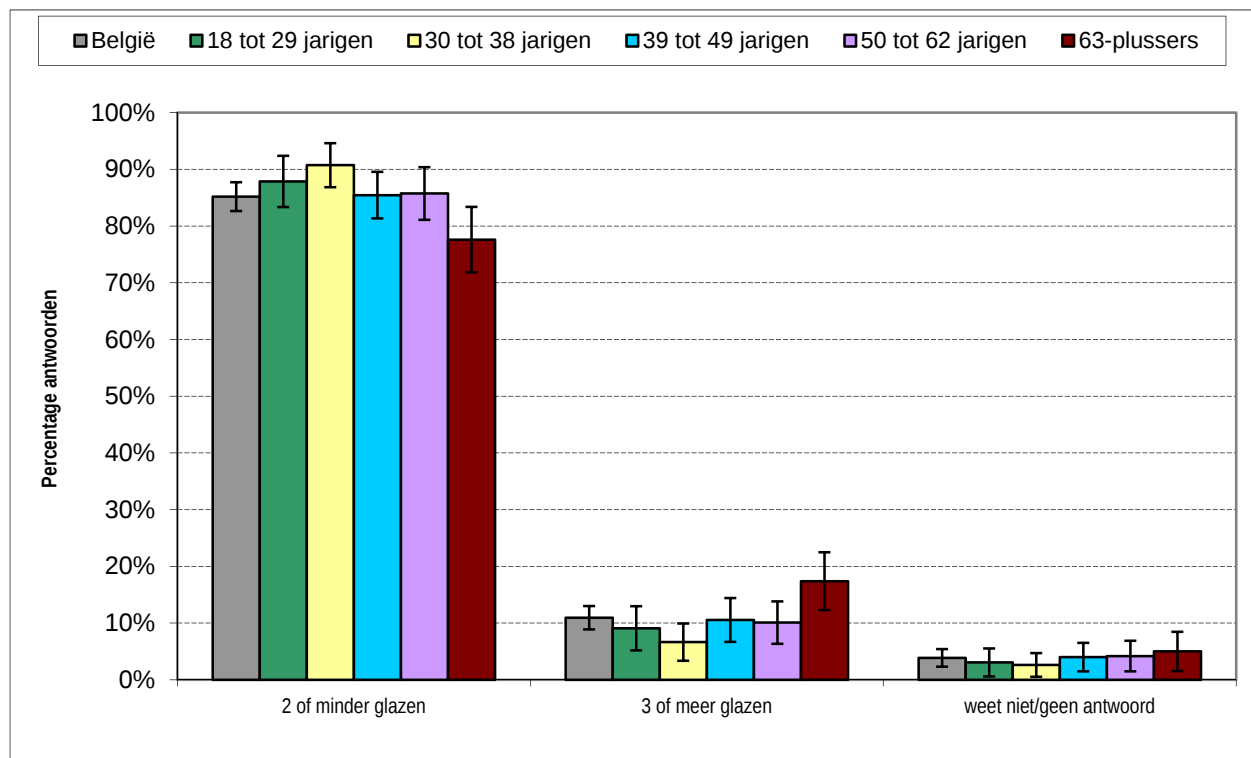
Het ontbreken van een effect van geslacht contrasteert met de resultaten van 2006, toen ruim 20% meer mannen dan vrouwen de wettelijke alcohollimiet bleken te kennen. Net zoals eenzelfde niveau van theoretische kennis verschillende niveaus van praktijkkennis kan verhullen (zoals bij gewest), kan omgekeerd eenzelfde niveau van praktijkkennis dus gepaard gaan met verschillende niveaus van theoretische kennis. Hoewel vrouwen in 2006 minder goed op de hoogte waren van de wettelijke alcohollimiet dan mannen, weten zij in 2009 immers wel even goed als mannen hoeveel standaardglazen alcohol geconsumeerd mogen worden zonder de toegelaten grens te overschrijden.

5.1.3. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk per leeftijdscategorie

Uit de verdeling van de percentages correcte, foute en ontbrekende antwoorden over de verschillende leeftijdsgroepen wordt duidelijk dat de leeftijd van de respondenten een sterk effect heeft op hun kennis van het aantal wettelijk toegelaten standaardglazen alcohol. Het kennisverschil speelt zich voornamelijk af tussen de oudste leeftijdscategorie enerzijds en alle andere leeftijdsgroepen anderzijds. Met 77,6% correcte antwoorden blijken de 63-plussers significant minder goed te weten hoeveel glazen alcohol geconsumeerd mogen worden zonder de toegelaten grens te overschrijden dan dit in de andere leeftijdsgroepen het geval is. In vergelijking met de 39-49 jarigen (85,4%; $F(1,117)= 5,34$) en de 50-62 jarigen (85,7%; $F(1,117)= 4,55$) zijn de verschillen significant op een niveau $p<0,05$; het kennisverschil met de 18-29 jarigen (87,9%; $F(1,117)= 8,42$) en de 30-38 jarigen (90,7%; $F(1,117)= 14,35$) is sterk significant ($p<0,01$). De zwakkere praktijkkennis van de oudste

leeftijdscategorie blijkt bovendien voornamelijk te wijten aan een overschatting van het aantal toegelaten glazen alcohol bij een groot aandeel oudere bestuurders. Terwijl in de andere leeftijdsgroepen hoogstens 11% van de bestuurders denkt dat 3 of meer glazen toegelaten zijn, ligt dit percentage met 17,4% beduidend hoger bij de 63-plussers. Het percentage bestuurders dat het antwoord op de kennisvraag schuldig moet blijven, is daarentegen slechts 1 à 2 procentpunten groter in de oudste leeftijdsgroep dan in de overige leeftijdsgroepen en verschilt niet significant tussen de leeftijdscategorieën. In Figuur 37 worden de details van deze analyse grafisch weergegeven.

Figuur 37. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per leeftijdscategorie

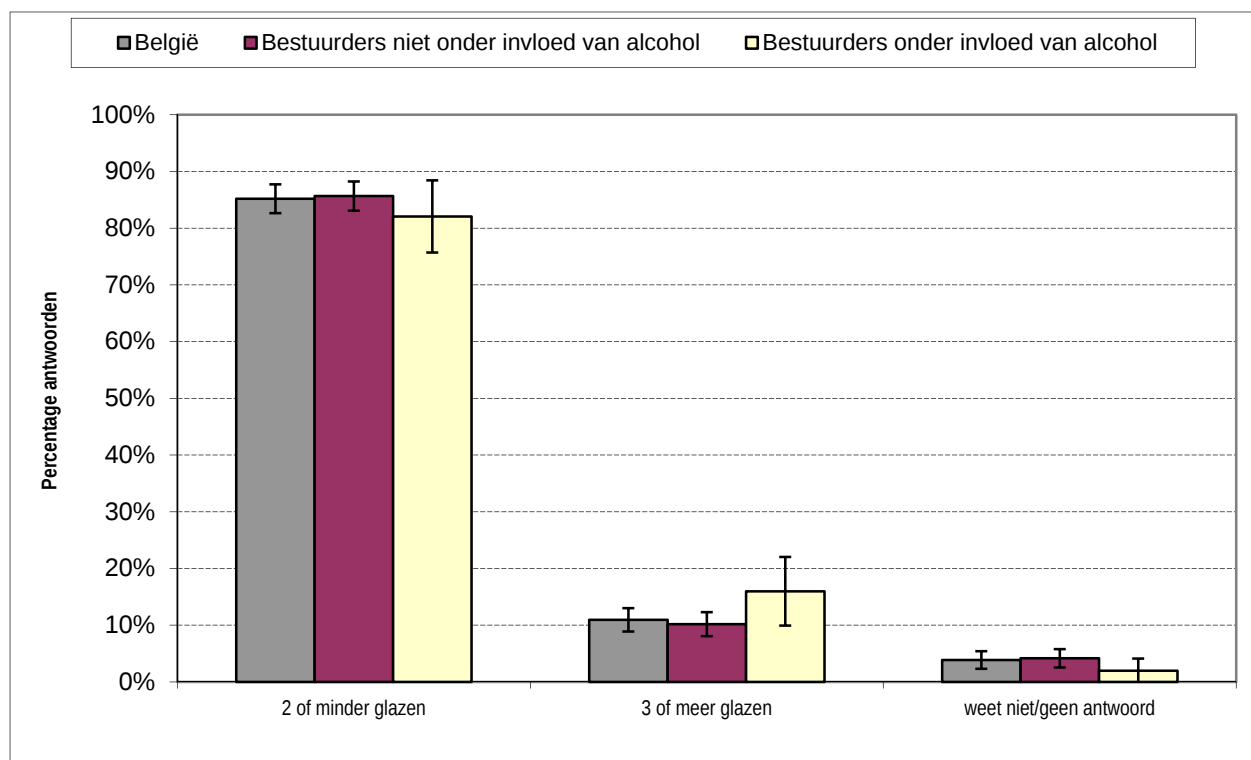


In tegenstelling tot de resultaten voor gewest en geslacht liggen de resultaten voor leeftijd wel in lijn met de resultaten van de vorige attitudemeting. In 2006 scoorden de twee jongste leeftijdsgroepen met ongeveer 67% juiste antwoorden op de vraag naar het wettelijk toegelaten alcoholpromillage significant beter dan de oudste leeftijdsgroep (met slechts 50% juiste antwoorden). Hoewel het niveau van praktijkkennis voor alle leeftijdscategorieën ruim 20% hoger ligt dan het theoretische kennisniveau, blijken de onderlinge verhoudingen tussen de leeftijdsgroepen ongeveer hetzelfde voor praktijkkennis van de alcoholwetgeving als voor theoretische kennis. In 2009 blijken de 63-plussers immers ook het minst goed te weten hoeveel glazen alcohol zij wettelijk toegelaten zijn te consumeren. Ze scoren echter niet alleen significant slechter dan de twee jongste leeftijdsgroepen, maar ook dan alle andere leeftijdscategorieën.

5.1.4. Kennis van de alcoholwetgeving in de praktijk in functie van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol

Zoals ook in het tweede deel van het rapport van de attitudemeting van 2006 aangehaald werd, kan beargumenteerd worden dat de kennis van de alcoholwetgeving vooral relevant is voor respondenten die af en toe rijden nadat ze alcohol gedronken hebben en minder voor respondenten die in het geheel niet drinken of die nooit rijden nadat ze alcohol gedronken hebben (Silverans, 2009, p.40). Daarom werd nagegaan of de praktijkkennis van het aantal toegelaten glazen alcohol beduidend verschilt naargelang respondenten zelf aangeven de afgelopen maand onder invloed van alcohol gereden te hebben. Hoeveel respondenten uit de verschillende subgroepen beweren de voorbije maand onder invloed van alcohol achter het stuur gekropen te zijn, wordt in paragraaf 5.3 besproken. Hier analyseren we hoe groot het aandeel is van deze zelfgerapporteerde bestuurders onder invloed van alcohol dat goed op de hoogte is van het aantal glazen alcohol dat men als bestuurder wettelijk toegelaten is te drinken en of dit percentage significant verschilt van het percentage bij bestuurders die beweren niet onder invloed van alcohol gereden te hebben. De resultaten van deze analyse zijn weergegeven in Figuur 38.

Figuur 38. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken in functie van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol



Van de bestuurders die toegeven de voorbije maand onder invloed van alcohol gereden te hebben, weet 82,1% dat men maximaal twee glazen alcohol mag drinken, terwijl van de bestuurders die naar eigen zeggen niet onder invloed van alcohol gereden hebben 85,7% het juiste antwoord weet. Verder geeft 16% van de bestuurders die onder invloed van alcohol reden aan 3 of meer glazen alcohol te mogen drinken, tegenover 10,2% van de bestuurders die niet onder invloed reden. Zelfgerapporteerde bestuurders onder invloed van alcohol zijn in vergelijking met bestuurders die niet

onder invloed reden dus iets minder goed op de hoogte van het aantal glazen alcohol dat men mag drinken, omdat ze iets vaker denken dat men meer mag drinken dan wettelijk toegelaten is. Het verschil in correcte antwoorden blijkt echter niet significant, terwijl het verschil in foute antwoorden net niet significant is. Toch is het opvallend dat 16% van de bestuurders die onder invloed van alcohol reden het aantal toegelaten glazen alcohol overschat. In absolute termen betreft het hier 39 respondenten (2,1% van de totale steekproef) die denken dat ze meer mogen drinken dan wettelijk toegelaten is en die desondanks beweren de afgelopen maand minstens 1 keer nog meer gedronken te hebben toen ze achter het stuur van hun auto kropen.

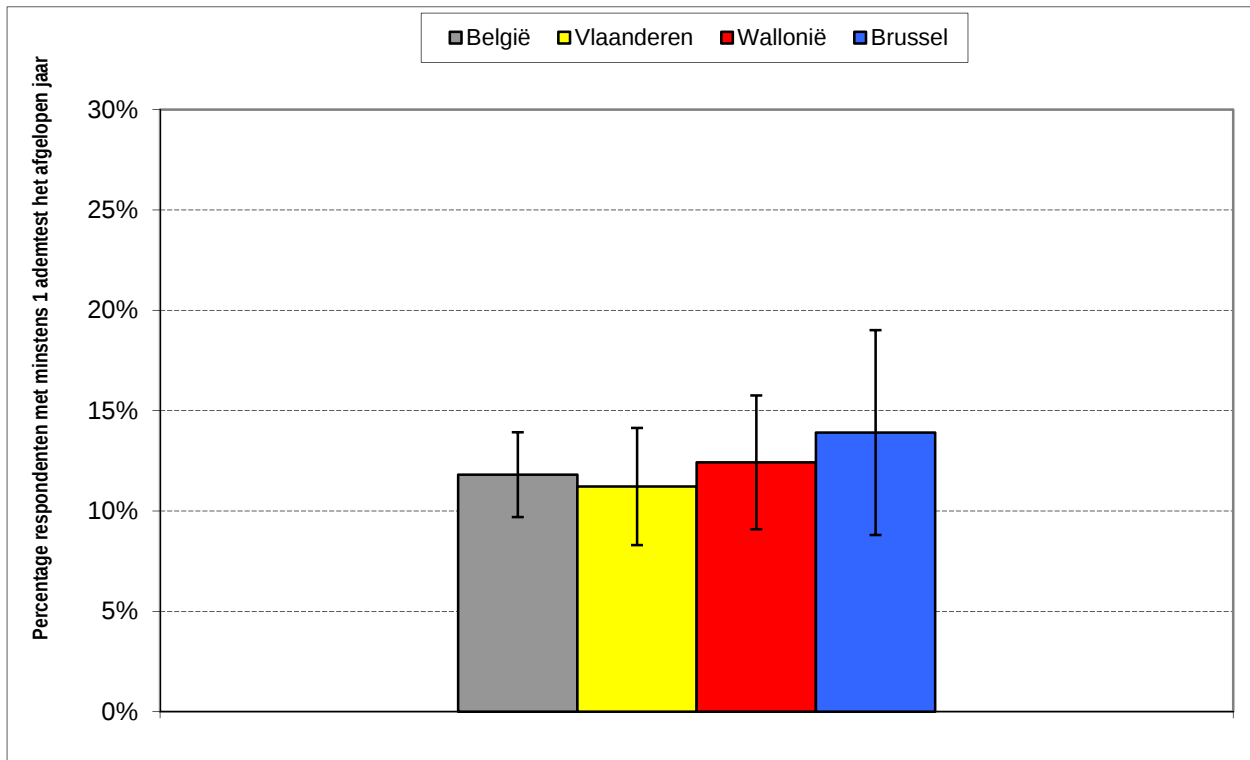
5.2. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol

Naast de subjectieve pakkans voor alcohol willen we ook een beeld krijgen van de objectieve kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol. Daarom werden de respondenten net zoals in de attitudemeting van 2006 gevraagd te rapporteren hoeveel keer ze gedurende het afgelopen jaar door de politie aan een ademtest onderworpen werden. In deel 1 van dit rapport bleek dat 11,8% van alle Belgische bestuurders aangaven het voorbije jaar een ademtest afgelegd te hebben. Dit cijfer ligt ver onder de doelstelling van de SGVV van 2007 om jaarlijks één bestuurder op drie te controleren. In wat volgt analyseren we eerst of de zelfgerapporteerde objectieve pakkans significant verschilt naargelang de drie kernvariabelen 'gewest', 'geslacht' en 'leeftijd'. Daarbij bespreken we niet alleen het hoofdeffect van deze variabelen, maar ook enkele interessante interactie-effecten van de kernvariabelen op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans. Vervolgens bekijken we welke invloed het aantal afgelegde kilometers op de objectieve pakkans heeft en of deze factor de vastgestelde verschillen in objectieve pakkans naargelang gewest, geslacht en leeftijd kan verklaren. Ten slotte onderzoeken we in welke mate de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol inspeelt op de subjectieve pakkans voor alcoholgebruik. Aangezien deze analyses ook in de attitudemeting van 2006 uitgevoerd werden, besteden we bij de bespreking zowel aandacht aan de algemene resultaten van 2009 als aan de gelijkenissen en verschillen van deze resultaten met die van 2006.

5.2.1. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol per gewest

In Figuur 39 wordt de zelfgerapporteerde objectieve pakkans afzonderlijk weergegeven voor Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Hieruit blijkt dat de kans om het afgelopen jaar aan een ademtest onderworpen te zijn geweest niet significant verschilt naargelang het gewest van de respondenten. Dit is een opmerkelijk resultaat aangezien de zelfgerapporteerde objectieve pakkans in 2006 nog significant groter was in Vlaanderen dan in Wallonië. In vergelijking met 2006 blijkt Wallonië echter een serieus inhaalmanoeuvre gedaan te hebben. Waar in 2006 5,1% van de Waalse bestuurders aangaf de afgelopen 12 maanden een ademtest afgelegd te hebben, is dit percentage gestegen tot 12,4% in 2009. In Brussel merken we zelfs nog een sterkere stijging: van 4,4% in 2006 naar 13,9% in 2009. De toename in Vlaanderen, van 9% in 2006 naar 11,2% in 2009, is veel bescheidener, met als gevolg dat de zelfgerapporteerde kans om op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd te worden in 2009 niet langer het hoogst maar integendeel het laagst is in Vlaanderen.

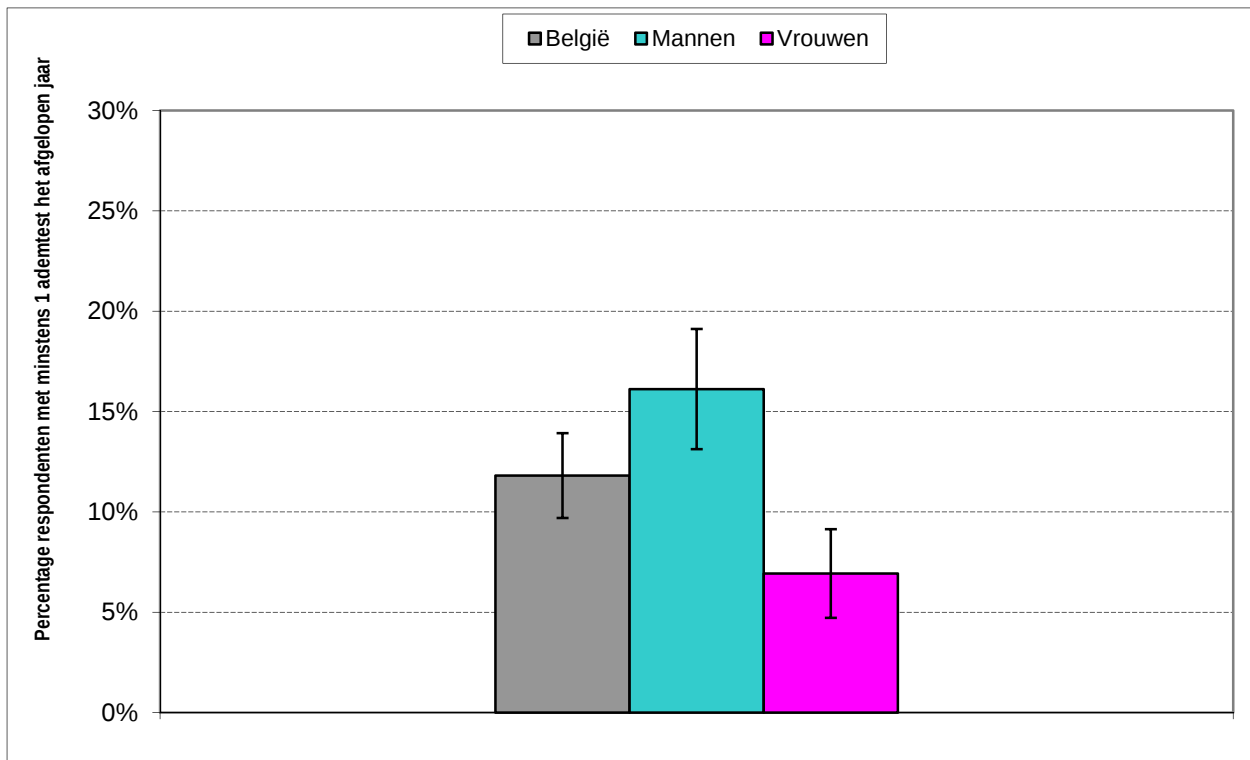
Figuur 39. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per gewest



5.2.2. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol per geslacht

Zoals in Figuur 40 geobserveerd kan worden, ligt de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol significant hoger voor mannen (16,1%) dan voor vrouwen (6,9%; $F(1,117) = 28,41$; $p < 0,001$). Ook in de attitudemeting van 2006 was dit verschil zeer duidelijk, al blijkt de kloof tussen mannen en vrouwen in 2009 nog groter geworden. Dit is voornamelijk te wijten aan een toename van het aandeel ademtesten bij mannen. Het percentage op-alcohol-geteste vrouwelijke bestuurders is immers min of meer stabiel gebleven, terwijl het percentage gecontroleerde mannelijke bestuurders gestegen is van 12,7% in 2006 naar 16,1% in 2009.

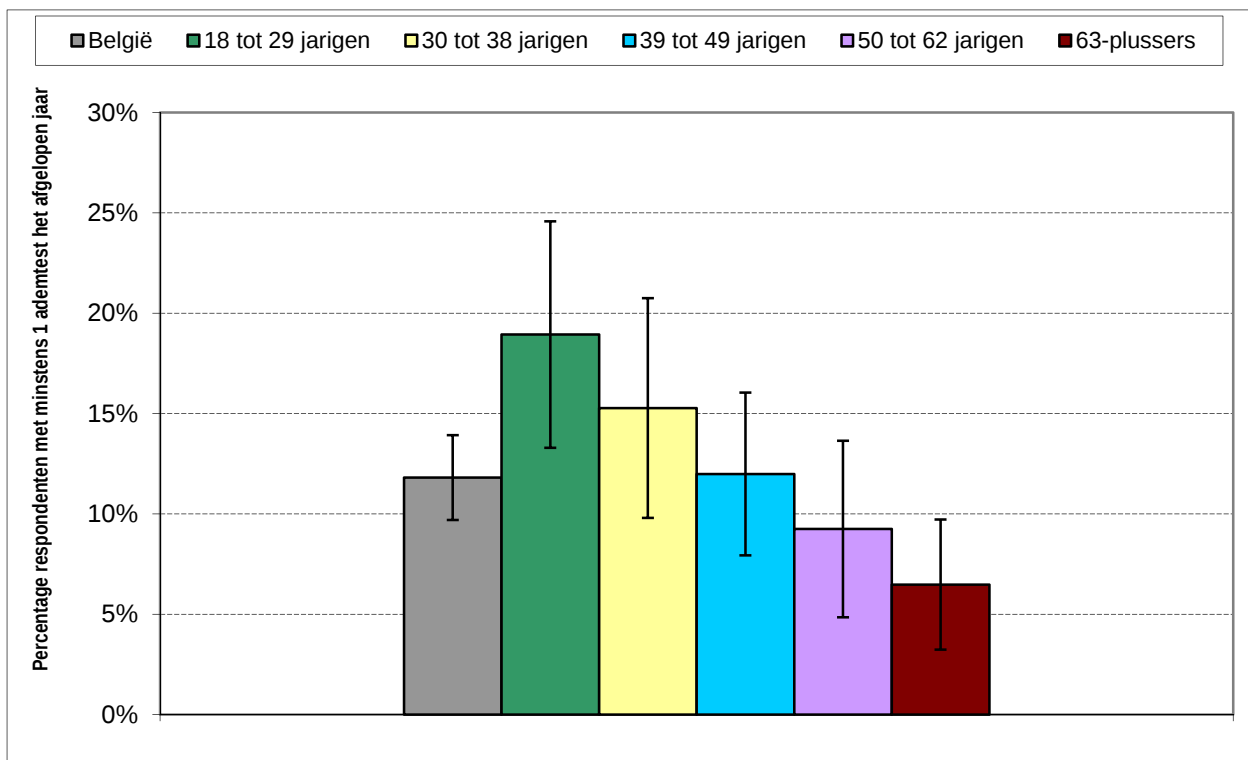
Figuur 40. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per geslacht



5.2.3. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol per leeftijdscategorie

Figuur 41 geeft het percentage bestuurders weer dat aangeeft het afgelopen jaar minstens 1 keer door de politie aan een ademtest onderworpen te zijn in functie van de leeftijd van de bestuurders. In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006, toen er geen duidelijk verband tussen de leeftijd van de respondenten en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans vastgesteld kon worden, zien we in 2009 wel een duidelijk effect van leeftijd: de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol neemt systematisch af per leeftijdscategorie. Bestuurders tussen 18 en 29 jaar worden naar eigen zeggen het frequentst gecontroleerd. Met 18,9% geteste bestuurders werden zij het afgelopen jaar significant vaker aan een ademtest onderworpen dan de 50-62 jarigen (9,3%; $F(1,117)= 6,94$; $p<0,01$) en de 63-plussers (6,5%; $F(1,117)= 12,00$; $p<0,001$). Daarnaast blijken ook beduidend meer 30-38 jarigen (15,3%; $F(1,117)= 6,96$; $p<0,01$) en 39-49 jarigen (12%; $F(1,117)= 5,10$; $p<0,05$) dan 63-plussers op rijden onder invloed van alcohol getest te zijn. In vergelijking met 2006 zijn de percentages zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in alle leeftijdsgroepen toegenomen, behalve in de groep 50-62 jarigen waar het percentage rond de 9% is blijven schommelen. Opvallend is vooral de toename in de jongste leeftijdscategorie: het percentage 18-29 jarigen dat aangeeft het voorbije jaar aan een ademtest onderworpen te zijn, is in 2009 bijna verdubbeld ten opzichte van 2006 (van 10% naar 18,9%).

Figuur 41. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per leeftijdscategorie



5.2.4. Interactie-effecten van gewest, geslacht en leeftijd op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol

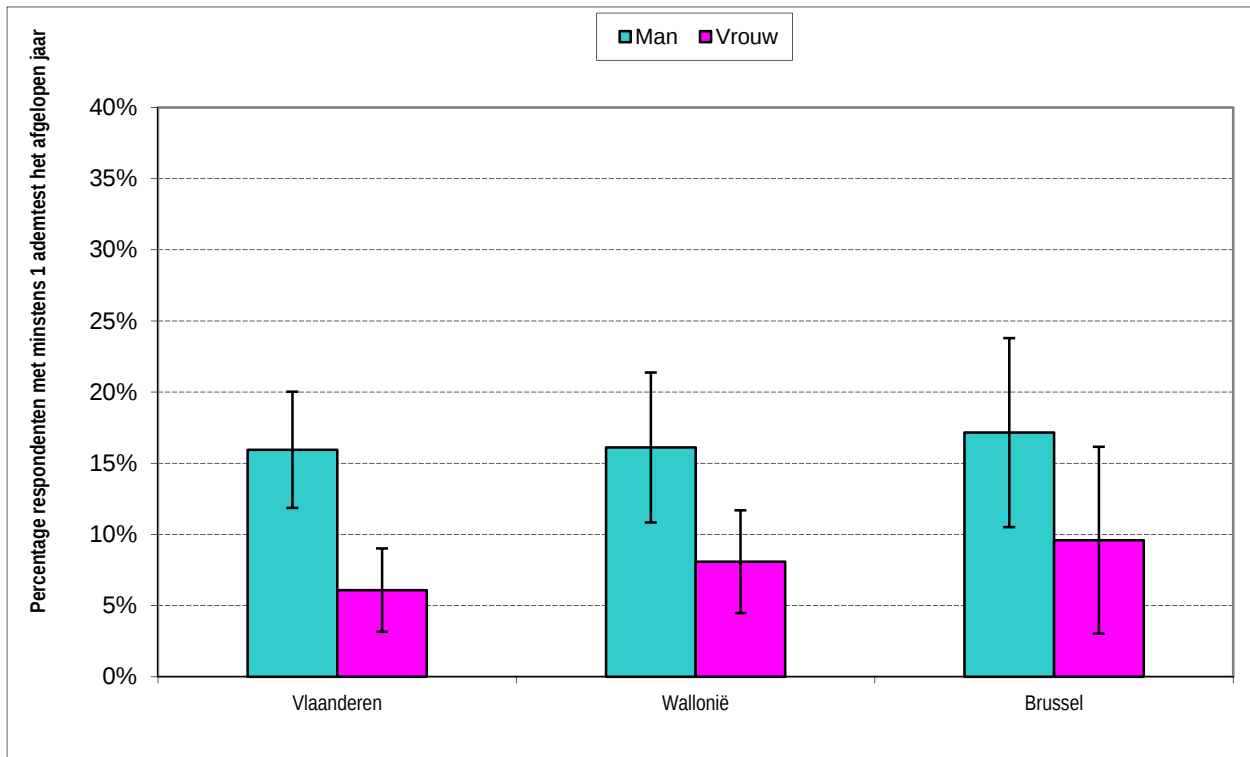
Naast het hoofdeffect van gewest, geslacht en leeftijd werd eveneens onderzocht of er interessante interactie-effecten bestaan van deze variabelen op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol. In de attitudemeting van 2006 werd immers geconstateerd dat het effect van bepaalde kernvariabelen op de objectieve pakkans voor alcohol sterk afhankelijk was van de waarde van andere kernvariabelen.

Een eerste interactie-effect dat in de attitudemeting van 2006 vastgesteld werd, is dat tussen geslacht, gewest en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor alcoholgebruik achter het stuur. Enkel in Vlaanderen gaven toen dubbel zoveel mannen als vrouwen aan het afgelopen jaar op alcohol gecontroleerd te zijn, terwijl in Wallonië bijna geen verschil tussen mannen en vrouwen vastgesteld kon worden. Zoals uit Figuur 42 blijkt, is het effect van geslacht op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor alcohol in 2009 veel minder afhankelijk van het gewest van de respondenten. Onafhankelijk van gewest rapporteren 8 tot 10% meer mannen dan vrouwen op alcohol gecontroleerd te zijn. In Vlaanderen is dit geslachtsverschil sterk significant ($F(1,117) = 18,61$; $p < 0,001$), in Wallonië significant ($F(1,117) = 6,30$; $p < 0,05$) en in Brussel net niet significant.

De bevinding dat Waalse bestuurders in 2006 onafhankelijk van hun geslacht ongeveer even vaak aan een ademtest onderworpen werden, terwijl mannelijke Waalse bestuurders in 2009 naar eigen zeggen significant vaker een ademtest moesten afleggen dan vrouwelijke Waalse bestuurders, wijst erop dat achter de algemene toename van de objectieve pakkans voor alcohol in Wallonië, zoals vastgesteld in paragraaf 5.2.1, een sterkere toename van het percentage geteste mannen dan van het percentage geteste vrouwen schuilgaat. Terwijl het percentage geteste vrouwen in Wallonië

verdubbeld is van 4,1% in 2006 naar 8,1% in 2009, is het percentage geteste mannen gestegen van 5,9% naar 16,1%. In Vlaanderen is het percentage op-alcohol-gecontroleerde vrouwen constant gebleven op 6% en het percentage gecontroleerde mannen toegenomen van 12% naar bijna 16%.

Figuur 42. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en geslacht

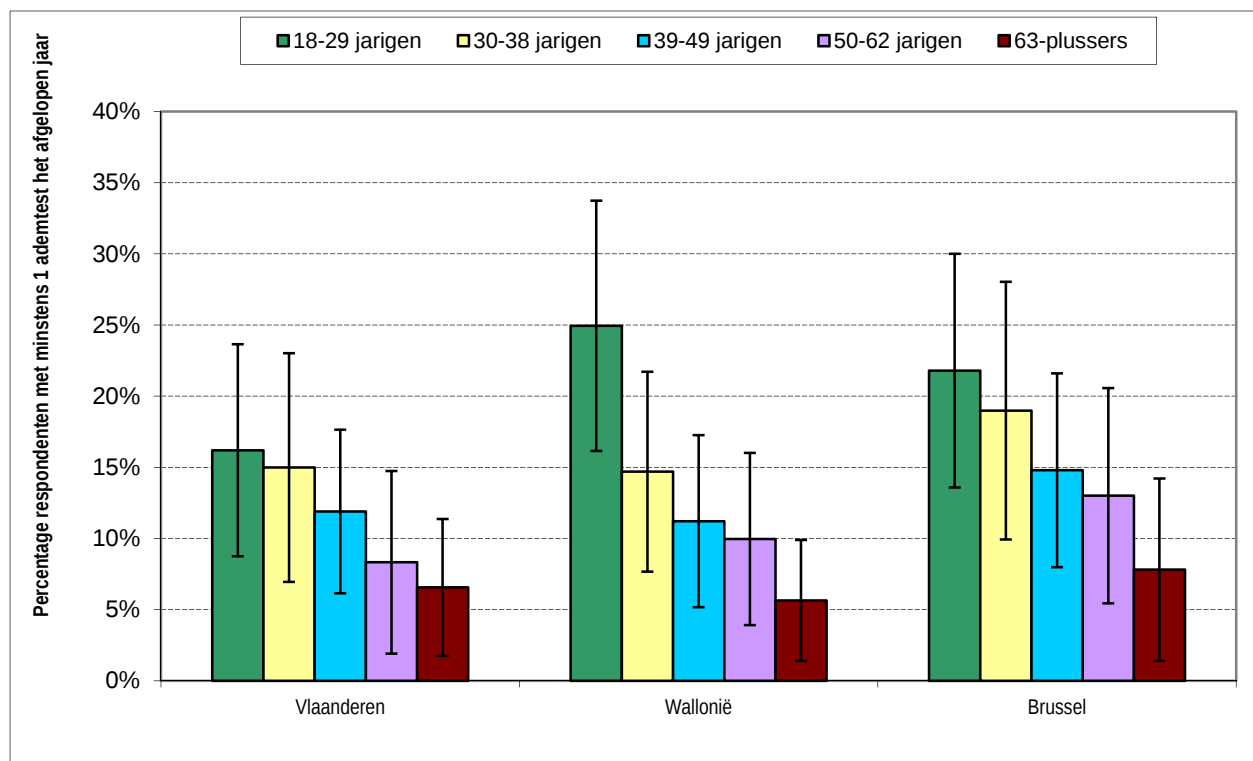


In de attitudemeting van 2006 werd een tweede en nog duidelijker interactie-effect vastgesteld tussen gewest, leeftijd en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol. Terwijl in Brussel bestuurders uit alle leeftijdsgroepen ongeveer even vaak getest werden en er in Vlaanderen geen duidelijk leeftijds patroon inzake zelfgerapporteerde kans op een ademtest te herkennen was, werden in Wallonië jonge bestuurders van 18-29 jaar significant vaker aan een ademtest onderworpen dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën.

Figuur 43 maakt duidelijk dat dit interactie-effect in 2009 nog steeds aanwezig is, zij het minder uitgesproken. In elk gewest herkennen we immers de algemene trend, besproken in paragraaf 5.2.3, dat de kans om aan een ademtest onderworpen te worden afneemt per leeftijdscategorie. In Vlaanderen en Brussel verloopt dit negatieve verband tussen leeftijd en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor alcohol zeer geleidelijk, zodanig dat in Brussel enkel het verschil tussen de jongste en de oudste leeftijdsgroep significant is (21,8% vs. 7,8%; $F(1,117) = 7,15$; $p < 0,01$) en in Vlaanderen zelfs dit verschil net niet significant blijkt (16,2% vs. 6,6%). In Wallonië daarentegen wordt de jongste groep bestuurders (24,9%) duidelijk veel meer gecontroleerd dan alle andere leeftijdsgroepen. Met de 30-38 (14,7%; $F(1,117) = 3,95$) en 39-49 jarigen (11,2%; $F(1,117) = 6,57$) is het verschil significant op een niveau $p < 0,05$; met de 50-62 jarigen (10%; $F(1,117) = 8,17$) en 63-plussers (5,6%; $F(1,117) = 16,37$) is het verschil sterk significant ($p < 0,01$).

De jongste bestuurders blijven in Wallonië dus veel vaker aan een ademtest onderworpen worden, en dit ondanks een duidelijke toename van het percentage geteste Waalse bestuurders vanaf 30 jaar. Waar de kans om aan een ademtest onderworpen te worden in alle leeftijdsgroepen behalve de jongste in 2006 op of onder de 5% lag, liggen de percentages geteste bestuurders voor deze leeftijdsgroepen in 2009 allemaal boven de 5% en variëren ze van 5,6% tot 14,7%. Het percentage gecontroleerde bestuurders is echter ook in de jongste leeftijdsgroep vooruitgegaan met een stijging van 16,5% naar 24,9%. In 2009 beweert dus een kwart van de 18-29 jarige bestuurders in Wallonië het voorbije jaar een ademtest afgelegd te hebben. Dit aandeel is zo hoog dat in deze leeftijdscategorie Waalse bestuurders frequenter aan een ademtest onderworpen worden dan Vlaamse (16,2%) en Brusselse (21,8%) bestuurders, terwijl in alle andere leeftijdsgroepen het de Brusselse bestuurders zijn die iets vaker dan hun Vlaamse en Waalse collega's op alcohol getest worden. De verschillen tussen de gewesten zijn evenwel in geen enkele leeftijdscategorie significant.

Figuur 43. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en leeftijdscategorie

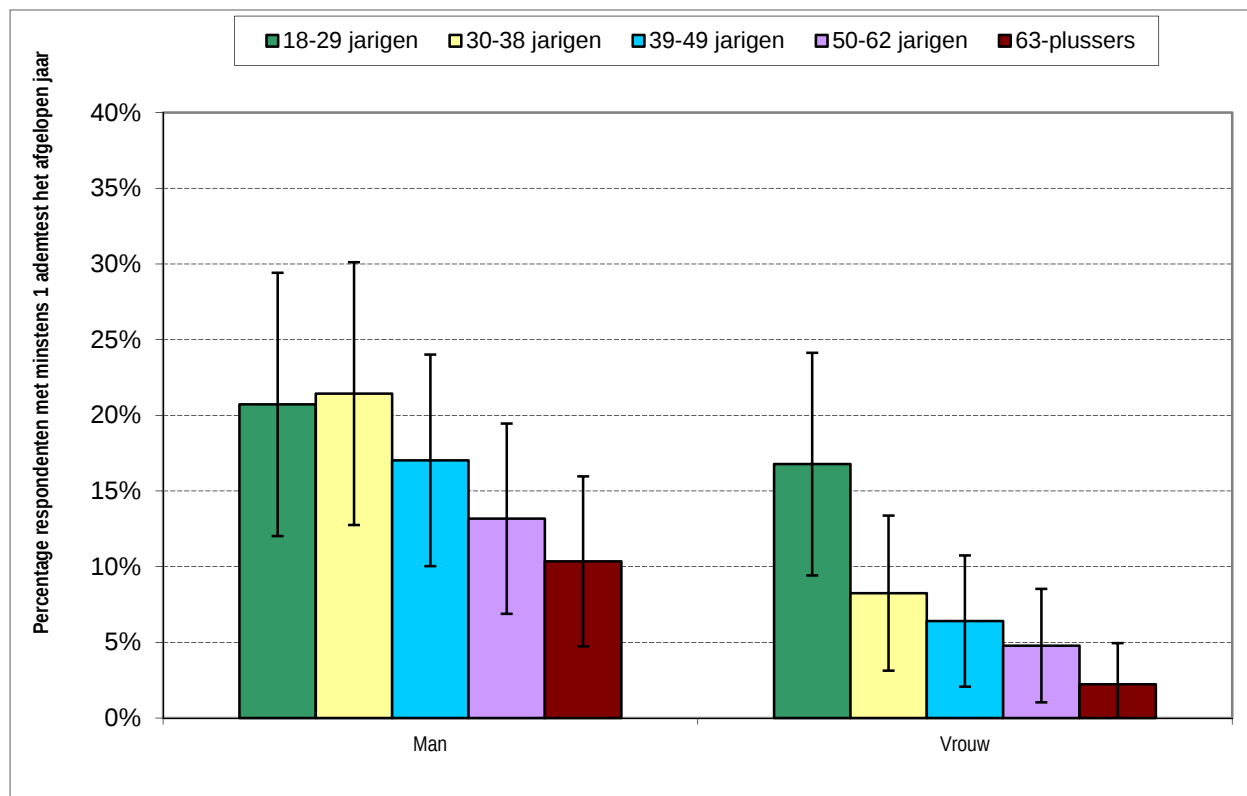


Het effect van leeftijd op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol blijkt in de attitudemeting van 2009 niet alleen afhankelijk van het gewest, maar in beperkte mate ook van het geslacht van de respondenten. Net zoals de 18-29 jarigen in Wallonië boven de andere leeftijdsgroepen uitspringen met een hogere pakkans voor alcoholgebruik achter het stuur, worden de vrouwelijke bestuurders tussen 18 en 29 jaar naar eigen zeggen frequenter op alcohol gecontroleerd (16,8%) dan de 39-49 jarigen (6,4%; $F(1,117)= 7,21$; $p<0,01$), de 50-62 jarigen (4,8%; $F(1,117)= 7,93$; $p<0,01$) en de 63-plussers (2,2%; $F(1,117)= 12,83$; $p<0,001$). Bij mannelijke bestuurders springen de 18-29 jarigen (20,7%) er veel minder opvallend bovenuit en verschillen ze van geen enkele andere leeftijdsgroep significant, al is het verschil met de 63-plussers (10,4%) net

niet significant. Wel beweren de 30-38 jarige mannen het voorbije jaar beduidend vaker aan een ademtest onderworpen te zijn (21,4%) dan de 63-plussers ($F(1,117)= 4,17$; $p<0,05$), een effect dat ook bij de vrouwelijke bestuurders gevonden wordt (8,3% vs. 2,2%; $F(1,117)= 4,04$; $p<0,05$).

Het opvallendste leeftijdsverschil tussen de geslachten is dus dat de 18-29 jarige bestuurders bij de vrouwen minstens dubbel zo vaak gecontroleerd worden dan bestuurders in alle andere leeftijdsgroepen, terwijl het verschil tussen de jongste groep en de andere groepen bestuurders veel bescheidener is bij de mannen. Het spiegelbeeld van dit effect is dat in alle leeftijdsgroepen mannen significant vaker aangeven op alcohol gecontroleerd te worden dan vrouwen, behalve in de jongste leeftijdsgroep waar het verschil tussen mannen en vrouwen niet significant blijkt. De gedetailleerde resultaten van deze analyse zijn weergegeven in Figuur 44.

Figuur 44. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van geslacht en leeftijdscategorie

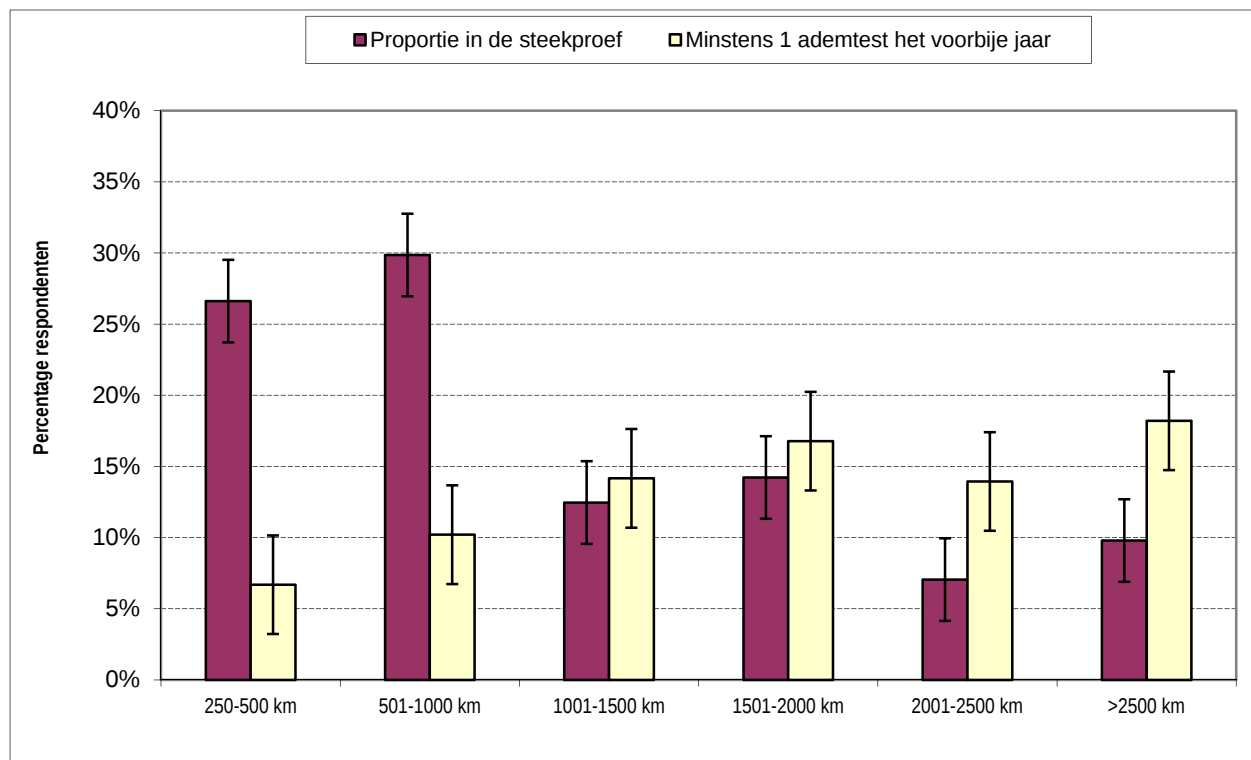


5.2.5. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers

Net zoals in 2006 stellen we in de attitudemeting van 2009 vast dat de zelfgerapporteerde kans om het afgelopen jaar aan een ademtest onderworpen te zijn groter wordt met het toenemen van het aantal kilometers dat men als bestuurder de voorbije 6 maanden afgelegd heeft. Overheen de ganse steekproef legden de Belgische bestuurders gedurende de afgelopen 6 maanden gemiddeld 1385 km per maand af (BI van 1285 km tot 1486 km). De op-alcohol-geteste bestuurders legden gemiddeld 1848 km per maand af (BI van 1516 km tot 2179 km), terwijl de niet-geteste bestuurders gemiddeld 1324 km per maand reden (BI van km 1226 tot 1422 km). Dit verschil is sterk significant ($F(1,117)= 9,78$; $p<0,01$). Wanneer we het percentage geteste bestuurders weergeven in functie van een aantal

vooraf gedefinieerde categorieën van maandelijks afgelegde kilometers, zoals in Figuur 45, dan blijkt bovendien dat de kans om in het voorbije jaar door de politie op alcohol gecontroleerd te zijn stapsgewijs toeneemt met de opeenvolgende categorieën (een kleine terugval tussen 2001 en 2500 km per maand buiten beschouwing gelaten). Het positieve verband tussen de kans om in het afgelopen jaar op alcohol gecontroleerd te zijn en het maandelijks aantal afgelegde kilometers blijkt het duidelijkst in de twee uiterste categorieën. Van de 26,6% bestuurders die maandelijks minder dan 500 km aflegden werd in het voorbije jaar slechts 6,7% op alcohol getest, terwijl van de 9,8% bestuurders die maandelijks meer dan 2500 km aflegden 18,2% getest werd ($F(1,117) = 8,99$; $p < 0,01$). Bij alle groepen tussen deze twee extremen in varieert het percentage gecontroleerde bestuurders tussen 10 en 16%.

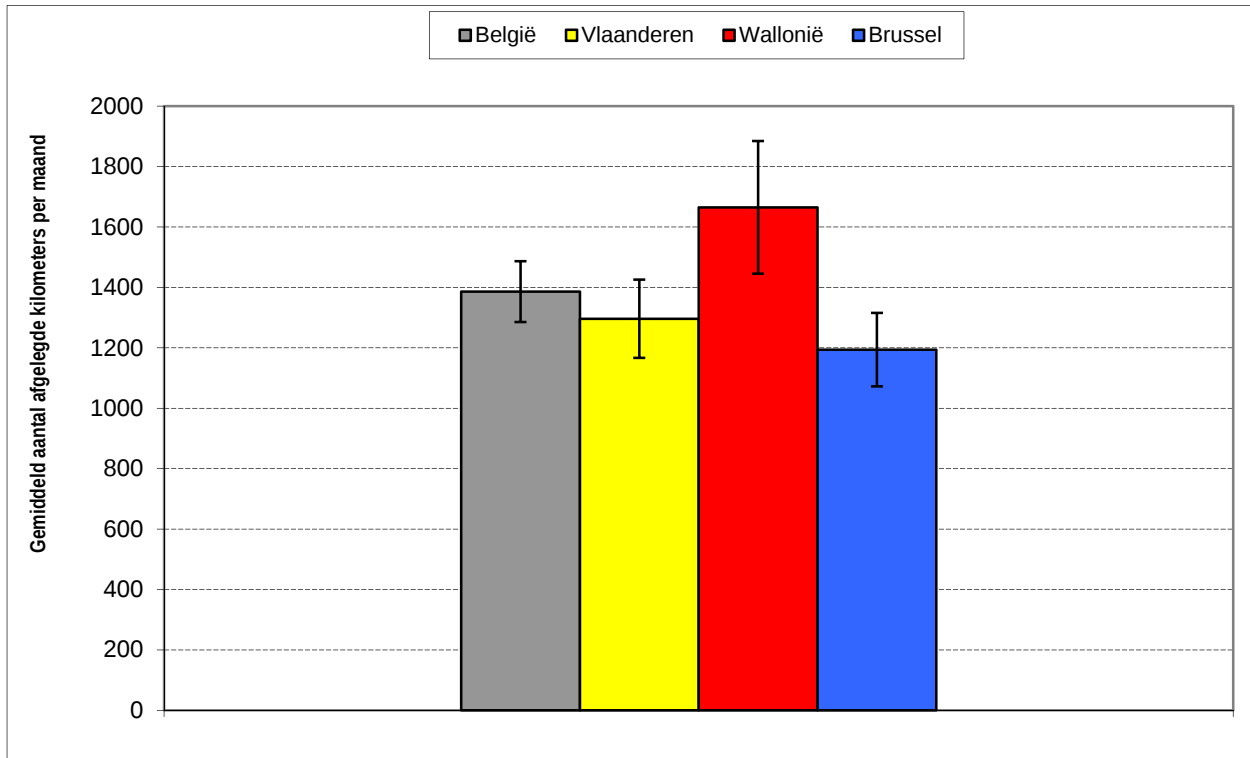
Figuur 45. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand



Deze vaststelling zou een verklaring kunnen bieden voor het significante verschil in zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol dat naargelang geslacht en leeftijd vastgesteld werd. Indien mannen en jongeren significant meer kilometers per maand afleggen dan vrouwen en ouderen, dan zou dit (deels) kunnen verklaren waarom mannen en jongeren frequenter rapporteren het voorbije jaar gecontroleerd te zijn op alcohol dan vrouwen en ouderen. Zelfs indien er geen enkele selectiviteit zou spelen in het optreden van de politie, dan nog (of net dan) zouden de bestuurders die het meeste kilometers afleggen immers het meest getest moeten worden (Silverans, 2009, p.48). Om deze hypothese te testen, analyseren we in wat volgt het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest, geslacht en leeftijd, alsook de interactie-effecten van het gemiddeld aantal kilometers per maand en de kernvariabelen 'gewest', 'geslacht' en 'leeftijd' op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol.

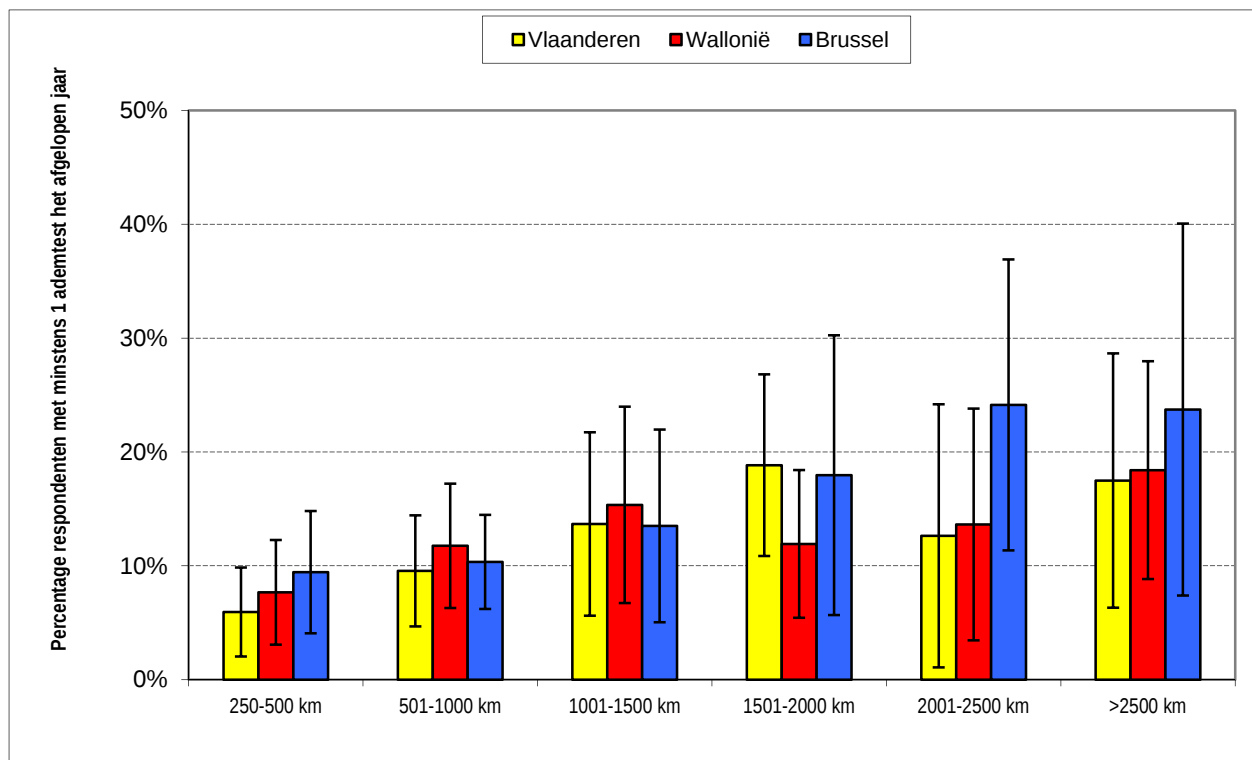
Figuur 46 presenteert het aantal kilometers dat bestuurders in België gemiddeld per maand rijden naargelang het gewest van de respondenten. Waalse bestuurders blijken gemiddeld significant meer kilometers per maand af te leggen (1664 km) dan Vlaamse (1295 km; $F(1,117)= 8,22$; $p<0,01$) en Brusselse bestuurders (1193 km; $F(1,117)= 13,82$; $p<0,001$).

Figuur 46. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest



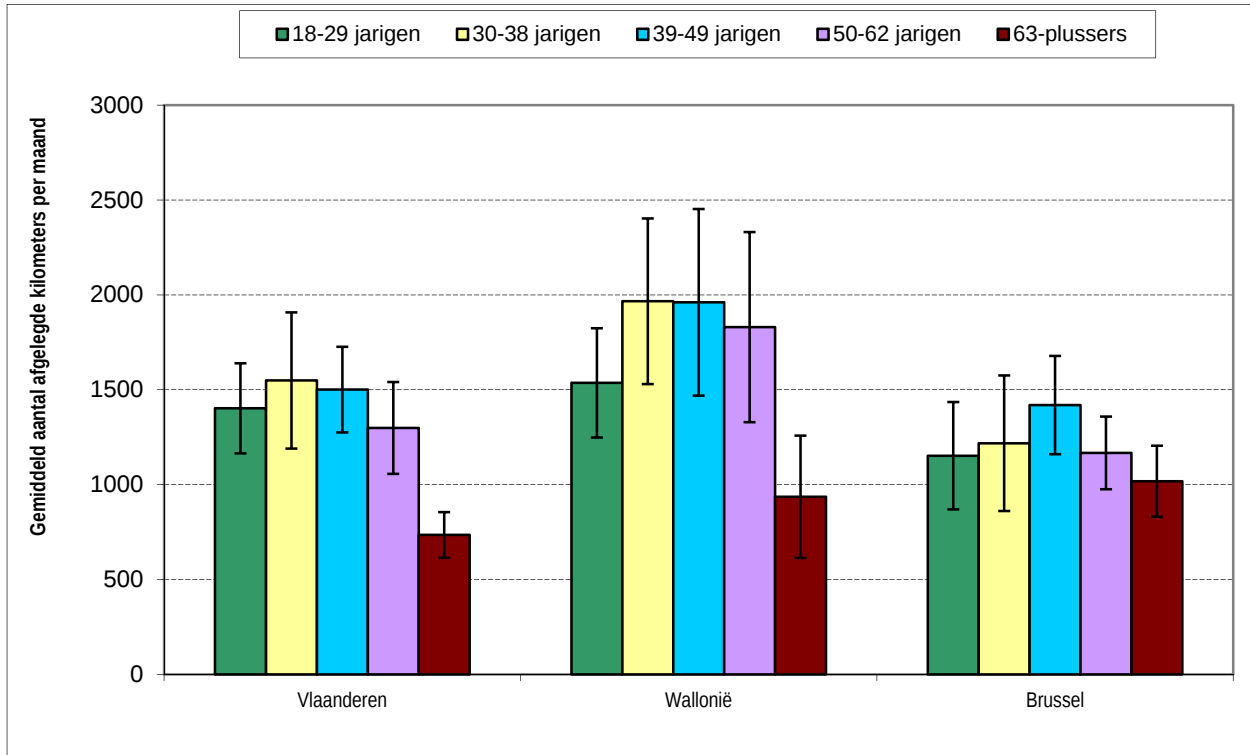
Op basis van hun grotere hoeveelheid afgelegde kilometers per maand zouden we verwachten dat Waalse bestuurders het afgelopen jaar meer op alcohol gecontroleerd werden dan Vlaamse en Brusselse bestuurders. De analyse in paragraaf 5.2.1 toonde echter aan dat dit niet het geval is. Daarom werd onderzocht of het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand op een verschillende manier samenhangt met de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol naargelang het gewest van de respondenten. De resultaten van deze analyse worden weergegeven in Figuur 47. Hoewel er geen significante verschillen tussen de gewesten vastgesteld kunnen worden, blijken Waalse bestuurders in de drie hoogste categorieën maandelijks afgelegde kilometers duidelijk minder op alcohol gecontroleerd te worden dan Vlaamse en/of Brusselse bestuurders. Ter illustratie: in de categorie 1501-2000 afgelegde km per maand moesten 11,9% Waalse bestuurders het afgelopen jaar een ademtest afleggen tegenover 18% Brusselse en 18,8% Vlaamse bestuurders. Waalse bestuurders leggen gemiddeld dus wel meer kilometers per maand af dan Vlaamse en Brusselse bestuurders, maar worden in de hogere kilometercategorieën verhoudingsgewijs minder op alcohol gecontroleerd, zodat Waalse bestuurders uiteindelijk niet vaker aan een ademtest onderworpen worden dan hun Vlaamse en Brusselse collega's.

Figuur 47. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en gewest



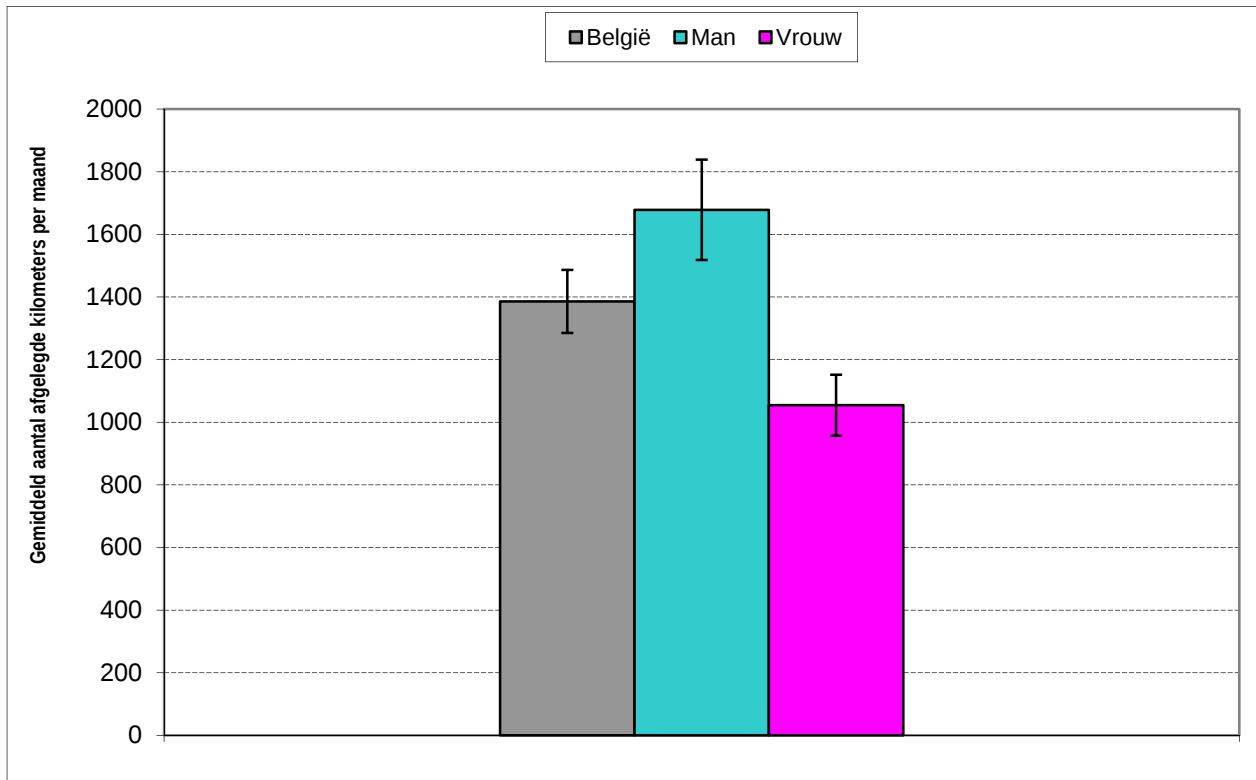
Zoals in Figuur 43 geobserveerd werd, moeten 18-29 jarige Waalse bestuurders relatief gezien frequenter een ademtest afleggen dan bestuurders van alle andere leeftijden in Wallonië. Figuur 48 maakt echter duidelijk dat van alle leeftijdscategorieën in Wallonië het niet de 18-29 jarigen zijn die per maand gemiddeld het meeste kilometers rijden. In vergelijking met de 63-plussers leggen de Waalse 18-29 jarigen significant meer kilometers per maand af, maar ten opzichte van de 30-62 jarigen leggen ze 300 tot 450 km per maand minder af. Dat Waalse jongeren significant vaker dan Waalse bestuurders tussen 30 en 62 jaar aangeven op alcohol gecontroleerd te worden, kan dus niet verklaard worden door een groter aantal afgelegde kilometers. Bovendien zijn de jongste bestuurders ook in Vlaanderen en Brussel niet de grootste kilometervreters, zodat ook in deze gewesten de grootste objectieve pakkans voor alcohol bij de 18-29 jarige bestuurders onverklaard blijft na controle voor het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand. Toch moeten we voorzichtig blijven met interpretaties en kunnen we deze vaststelling niet zomaar wijten aan een grote selectiviteit in het optreden van de politie (i.c. een focus op jonge bestuurders). Het is immers goed mogelijk dat de jongste groep bestuurders precies dan op de baan is wanneer er door de politie het meest op alcohol gecontroleerd wordt, bijvoorbeeld in weekendnachten (Silverans, 2009, p.48). Hierover werden in de attitudemeting echter geen gegevens verzameld, zodat we hierover geen uitspraak kunnen doen.

Figuur 48. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest en leeftijd

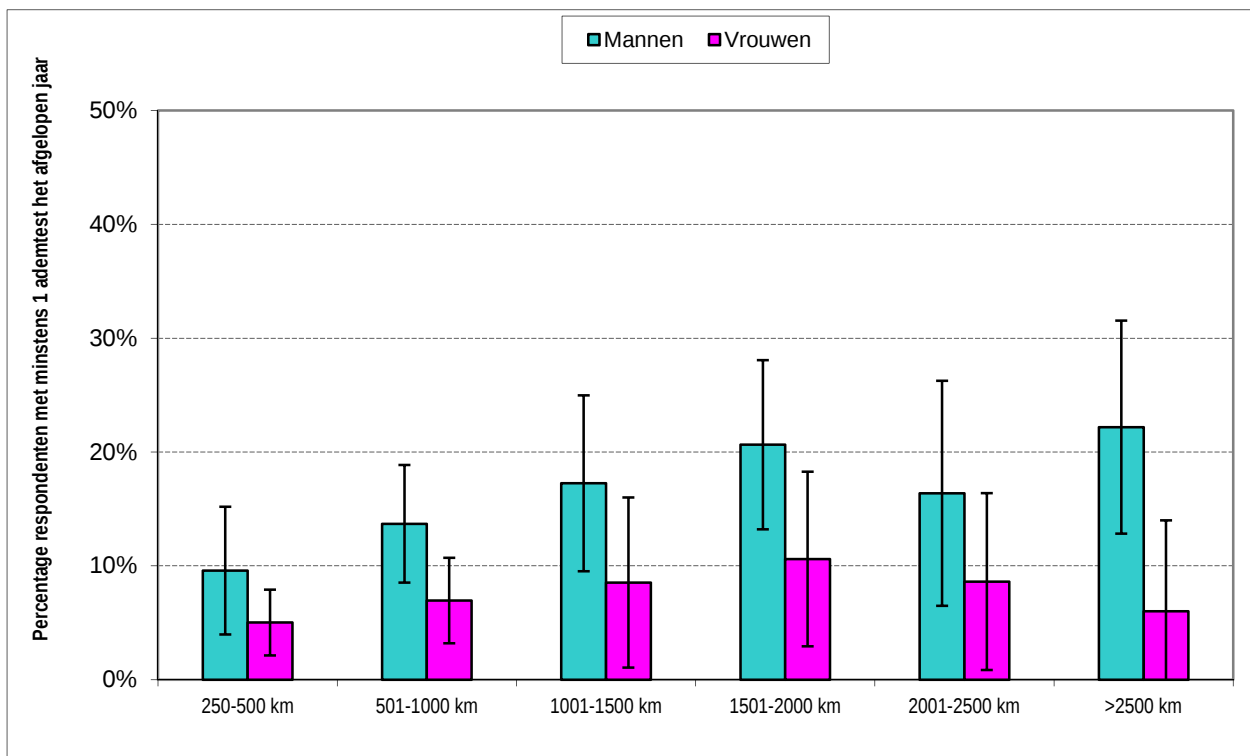


In tegenstelling tot gewest ligt het effect van geslacht op het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand wel in lijn met het effect van geslacht op de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol. Zoals Figuur 49 duidelijk laat zien, leggen mannen gemiddeld significant meer kilometers per maand af (1678 km) dan vrouwen (1054 km). Dit verschil is sterk significant ($F(1,117) = 42,74$; $p < 0,001$), zodat de grotere zelfgerapporteerde pakkans voor rijden onder invloed van alcohol bij mannen verklaard zou kunnen worden doordat zij meer kilometers rijden dan vrouwen. Toch blijkt dit hoogstens een deel van de verklaring. Figuur 50 leert ons immers dat voor elke categorie van maandelijks afgelegde kilometers mannelijke bestuurders vaker aan een ademtest onderworpen worden dan vrouwelijke bestuurders. In de categorieën 501-1000 km per maand (13,7% vs. 7%; $F(1,117) = 5,35$; $p < 0,05$) en meer dan 2500 km per maand (22,2% vs. 6%; $F(1,117) = 6,45$; $p < 0,05$) zijn deze verschillen significant, maar ook in de overige kilometercategorieën is het verschil duidelijk en bedraagt het minstens 5 procentpunten. Mannen leggen dus niet alleen meer kilometers per maand af dan vrouwen, maar worden voor hetzelfde aantal afgelegde kilometers ook relatief vaker aan een ademtest onderworpen dan vrouwen. Dit tweeledige effect verklaart waarom mannen meer dan dubbel zo vaak als vrouwen beweren het afgelopen jaar een ademtest afgelegd te hebben.

Figuur 49. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van geslacht



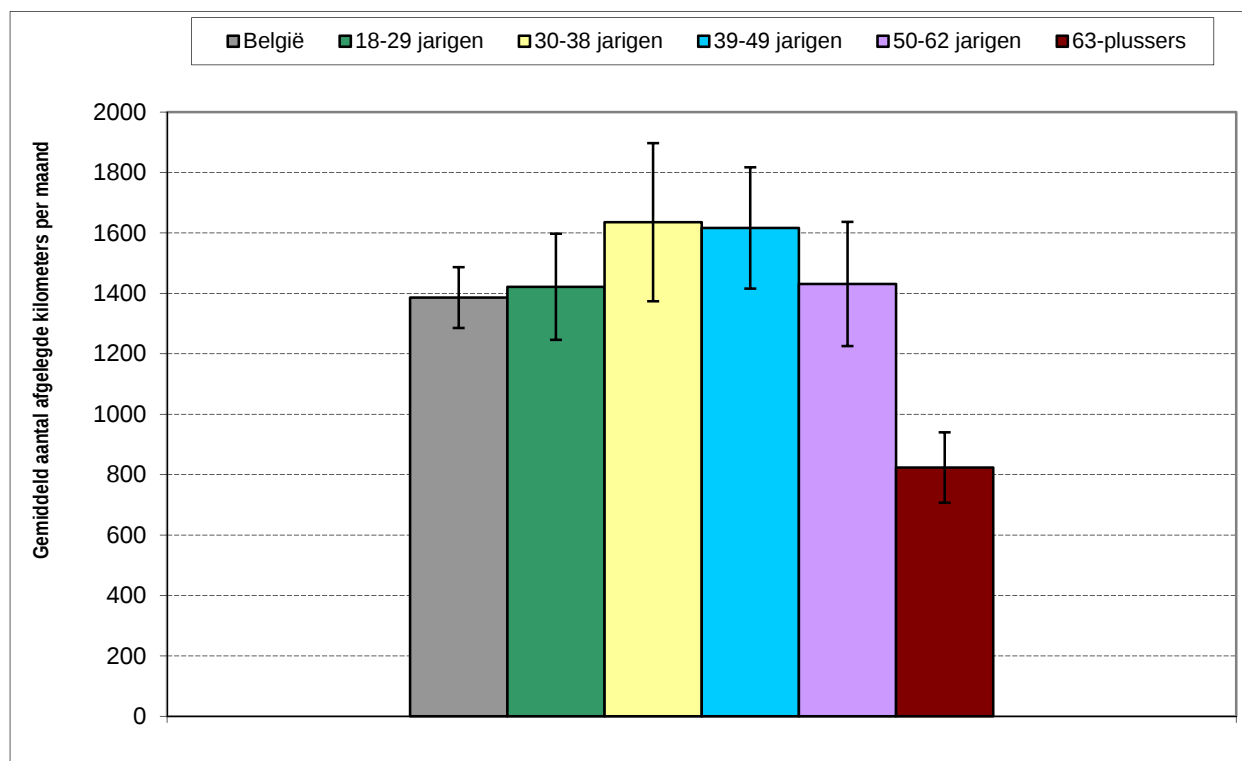
Figuur 50. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en geslacht



Het verband tussen leeftijd en het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand, weergegeven in Figuur 51, stemt gedeeltelijk overeen met het verband tussen leeftijd en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol (cf. Figuur 41). Overeenstemming wordt gevonden ten aanzien van de 63-plussers. Net zoals de oudste bestuurders

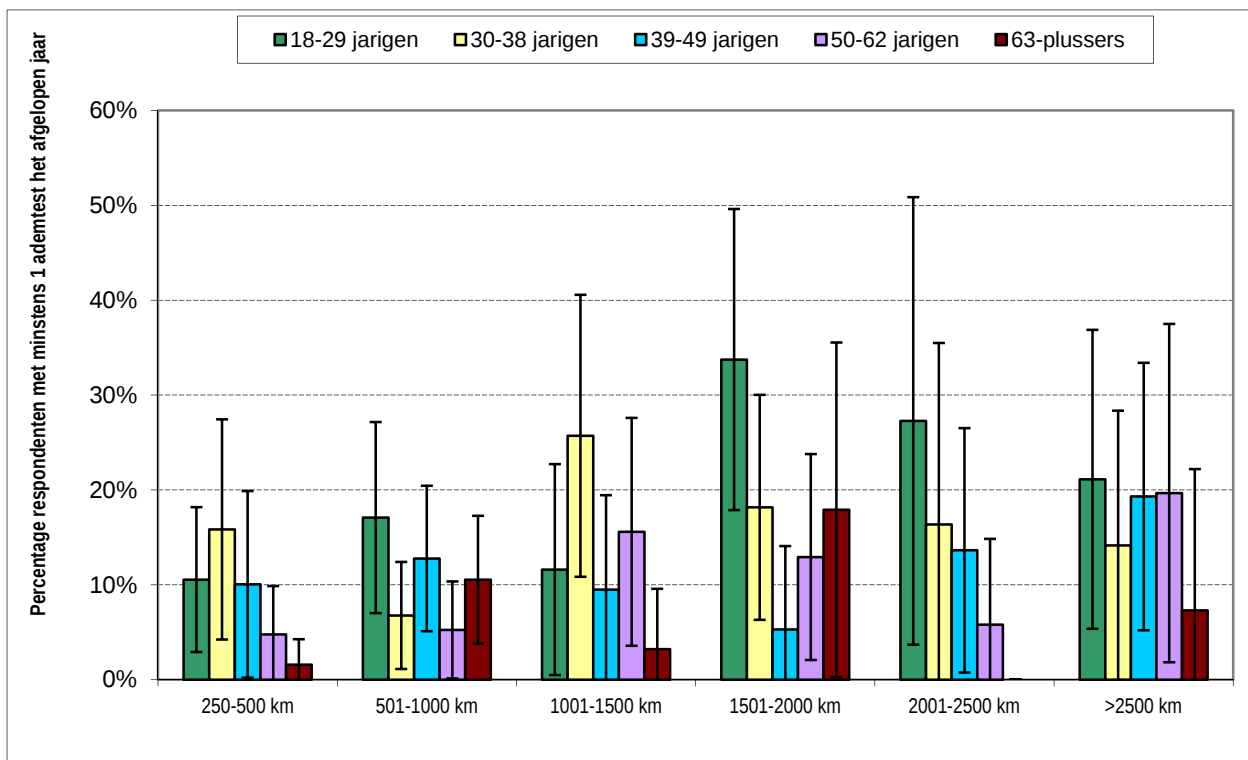
het afgelopen jaar naar eigen zeggen minder op alcohol getest werden, legden zij de voorbije 6 maanden gemiddeld significant ($p < 0,001$) minder kilometers per maand af (823 km) dan bestuurders in de andere leeftijdscategorieën. Hun geringer aantal afgelegde kilometers kan dan ook verklaren waarom de 63-plussers het minst van alle leeftijdsgroepen aan een ademtest onderworpen werden, al blijken zij, zoals Figuur 52 aantoont, in de categorieën 250-500 km per maand, 1001-1500 km per maand en meer dan 2000 km per maand ook minder op alcohol gecontroleerd te worden dan jongere bestuurders met hetzelfde aantal afgelegde kilometers.

Figuur 51. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van leeftijd



In tegenstelling tot de grootste zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor alcohol bij de jongste bestuurders, rijden 18-29 jarigen van alle leeftijdscategorieën gemiddeld niet het meeste kilometers per maand. Hoewel er geen significante verschillen vastgesteld worden tussen 18-29, 30-38, 39-49 en 50-62 jarigen, leggen 18-29 jarigen naar eigen zeggen ongeveer 200 km per maand minder af dan 30-38 en 39-49 jarigen en even veel kilometers per maand als 50-62 jarigen. Dat 18-29 jarige bestuurders relatief gezien het frequentst van alle leeftijdsgroepen aan een ademtest onderworpen worden, kan dus niet verklaard worden door het aantal kilometers dat zij gemiddeld per maand afleggen. Figuur 52 laat echter zien dat 18-29 jarigen vaker een ademtest moeten afleggen wanneer zij 501 tot 1000 km per maand of meer dan 1500 km per maand afleggen dan oudere bestuurders met evenveel kilometers op hun autoteller. Jongeren leggen dus niet meer kilometers per maand af, maar worden voor hetzelfde aantal afgelegde kilometers wel vaker op alcohol gecontroleerd. Zoals reeds gezegd, hoeft deze vaststelling niet te betekenen dat de politie selectief jonge bestuurders doet stoppen voor het afleggen van een ademtest. Het is ook mogelijk dat vooral jonge bestuurders op de baan zijn wanneer de meeste alcoholcontroles uitgevoerd worden.

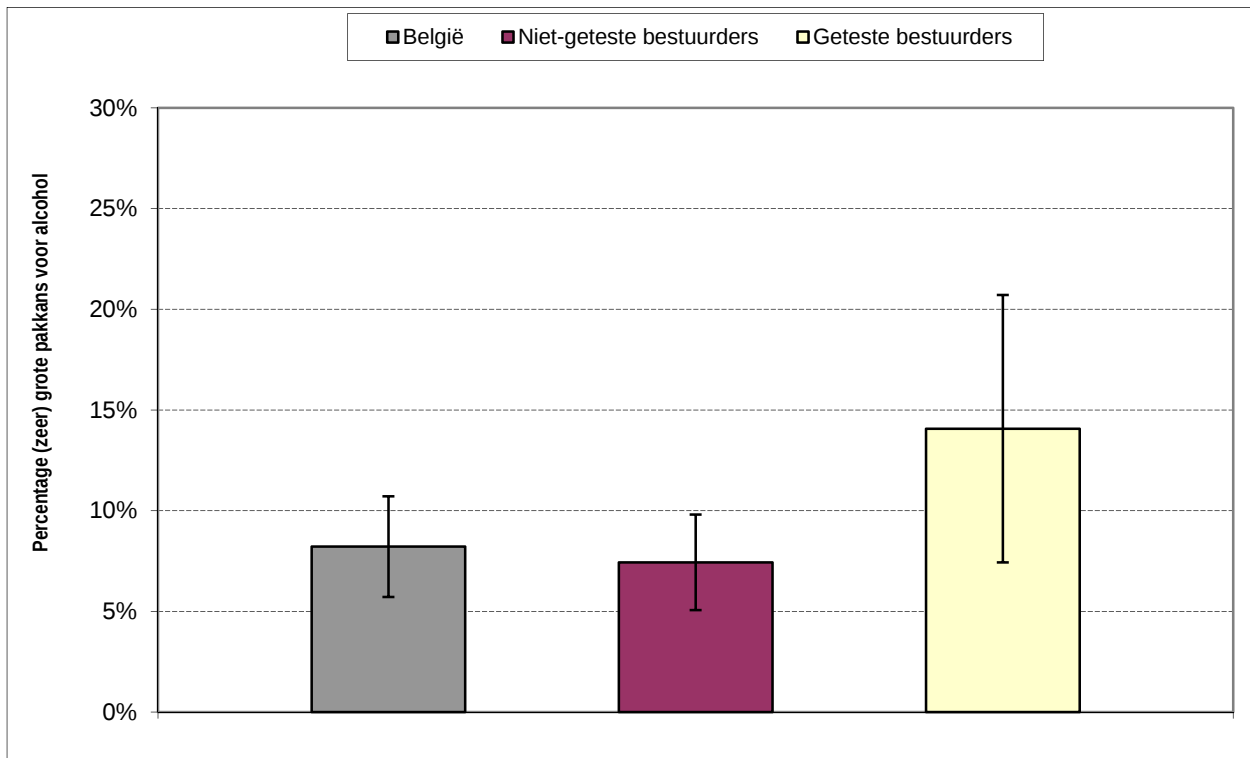
Figuur 52. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en leeftijdscategorie



5.2.6. Subjectieve kans op alcoholcontrole in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol

Net zoals in de attitudemeting van 2006 werd de samenhang tussen de subjectieve pakkans en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol onderzocht. De resultaten worden gepresenteerd in Figuur 53. Uit de analyse blijkt dat de subjectieve pakkans voor alcohol significant groter is in de groep bestuurders die aangeven het afgelopen jaar op alcohol getest te zijn dan in de groep bestuurders die beweren dat ze niet getest werden. Het percentage respondenten dat de pakkans voor alcohol (zeer) groot schat bedraagt voor de groep niet-geteste bestuurders 7,4%, maar voor de groep geteste bestuurders bijna dubbel zoveel (14,1%; ($F(1,117)=4,46$; $p<0,05$). Het lijkt er dus op dat het testen van bestuurders effectief tot een verhoging van de subjectieve pakkans leidt. In de attitudemeting van 2006 werd dit verband eveneens vastgesteld, al kwam het effect toen statistisch nog niet uit de verf.

Figuur 53. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol (zeer) groot vindt in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol



5.3. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs

Net zoals in 2006 werden de respondenten in de attitudemeting van 2009 gevraagd hoeveel keer ze de afgelopen 30 dagen onder invloed van alcohol en drugs gereden hebben, waarbij “rijden onder invloed van alcohol” gedefinieerd werd als “rijden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage” en “rijden onder invloed van drugs” niet verder gespecificeerd werd. Met deze vragen willen we meer inzicht krijgen in de prevalentie en spreiding van rijden onder invloed van alcohol en drugs in België.

Voor wat rijden onder invloed van alcohol betreft, biedt de attitudemeting een interessante aanvulling op de nationale gedragsmeting die het BIVV sinds 2003 en in samenwerking met de Belgische lokale en federale politiediensten tweejaarlijks organiseert. In de editie van 2009 werden bijna 500 alcoholcontroles verricht waarbij meer dan 12000 bestuurders getest werden op toevallige tijdstippen en plaatsen overheen heel België (BIVV, 2010). Ten aanzien van rijden onder invloed van drugs wordt een vergelijkbare nationale gedragsmeting geleverd via het Belgische luik van het door de Europese Commissie gesubsidieerde onderzoeksproject DRUID dat liep van eind 2006 tot eind 2010 en waarvan de resultaten in 2011 bekendgemaakt werden. Voor dit project controleerde het BIVV in samenwerking met de lokale en federale politie en de Universiteit van Gent op toevallige locaties en tijdstippen overheen heel België een representatieve steekproef van ongeveer 3000 autobestuurders op de aanwezigheid van 30 psychoactieve stoffen in hun bloed en/of speeksel.

In beide gevallen levert de attitudemeting nuttige, bijkomende informatie op die via de gedragsmetingen niet geobserveerd kan worden. Vooreerst maakt de inclusie van de vragen naar het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol en drugs in de attitudemeting het mogelijk om het

effect te onderzoeken van de objectieve en subjectieve pakkans voor alcohol- en druggebruik op het rijden onder invloed van alcohol en drugs. Daarnaast geven de resultaten van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol en drugs, ondanks de tendens van bestuurders om sociaal wenselijke antwoorden te geven, een idee over *de spreiding* van rijden onder invloed binnen de populatie van Belgische bestuurders. De gedragsmetingen bieden dan wel een duidelijk inzicht in *de prevalentie* van rijden onder invloed van alcohol en drugs, maar vermits het daarbij gaat om de puntprevalentie laten de gedragsmetingen niet toe om te bepalen of de bestuurders die onder invloed van alcohol of drugs rijden een harde kern vormen dan wel of grote delen van de bevolking af en toe eens onder invloed van alcohol en/of drugs rijden.

De nationale gedragsmeting van 2009 toonde aan dat gemiddeld over alle dagen van de week en over alle momenten van de dag (en gewogen naar het verkeersvolume op deze verschillende tijdstippen) ongeveer 2,6% van de bestuurders in België een ademalcoholconcentratie van 0,22 mg/l (gelijk aan een bloedalcoholconcentratie van 0,5 promille) of meer had (BIVV, 2010). Ook in de meting van het onderzoeksproject DRUID bleek 2,2 à 2,5% van de bestuurders onder invloed van alcohol achter het stuur te zitten. De attitudemeting van 2009 vult deze geobserveerde resultaten aan met de vaststelling dat 13% van de Belgische bestuurders zelf rapporteert de afgelopen maand minstens 1 keer gereden te hebben met een wettelijk te hoog alcoholpromillage (Boulanger, 2010, p.39). Achter de puntprevalentie van 2,6% gaat dus een veel ruimere spreiding in de bevolking schuil. Op basis van de attitudemeting kunnen we dan ook concluderen dat rijden onder invloed van alcohol in België een vrij wijd verspreide slechte gewoonte is.

Wat rijden onder invloed van drugs betreft, leert de gedragsmeting van DRUID ons dat in België 0,5% van alle bestuurders onder invloed van cannabis reed, 0,4% onder invloed van cocaïne en 0,2% onder invloed van heroïne. Amfetamines ("speed" en/of "ecstasy") werden niet aangetroffen in de algemene populatie van Belgische bestuurders (Houwing et al, 2011, pp.56-85). De percentages betreffen telkens het percentage bestuurders waarbij een bepaalde psychoactieve stof aangetroffen werd, ongeacht of bij de bestuurders alleen de genoemde stof dan wel ook andere stoffen gevonden werden. Aangezien het percentage bestuurders dat meerdere drugs en/of medicijnen combineerde in België 0,3% bedroeg, ligt het globale percentage druggebruik achter het stuur tussen 0,8 en 1,1%. De attitudemeting van 2009 voegt aan deze geobserveerde resultaten de vaststelling toe dat 0,76% van de Belgische bestuurders toegeeft de afgelopen maand minstens 1 keer gereden te hebben onder invloed van drugs (Boulanger, 2010, p.41). Het aandeel bestuurders dat op één moment onder invloed van drugs rijdt (0,8 à 1,1%) blijkt dus minstens zo groot als het percentage bestuurders onder invloed van drugs op een periode van 30 dagen (0,76%). Dit zou er enerzijds op kunnen wijzen dat bestuurders die al eens onder invloed van drugs rijden een harde kern vormen, maar anderzijds is het ook mogelijk dat vragen naar rijden onder invloed van drugs nog veel meer dan vragen naar rijden onder invloed van alcohol aan sociaal wenselijke antwoorden onderhevig zijn.

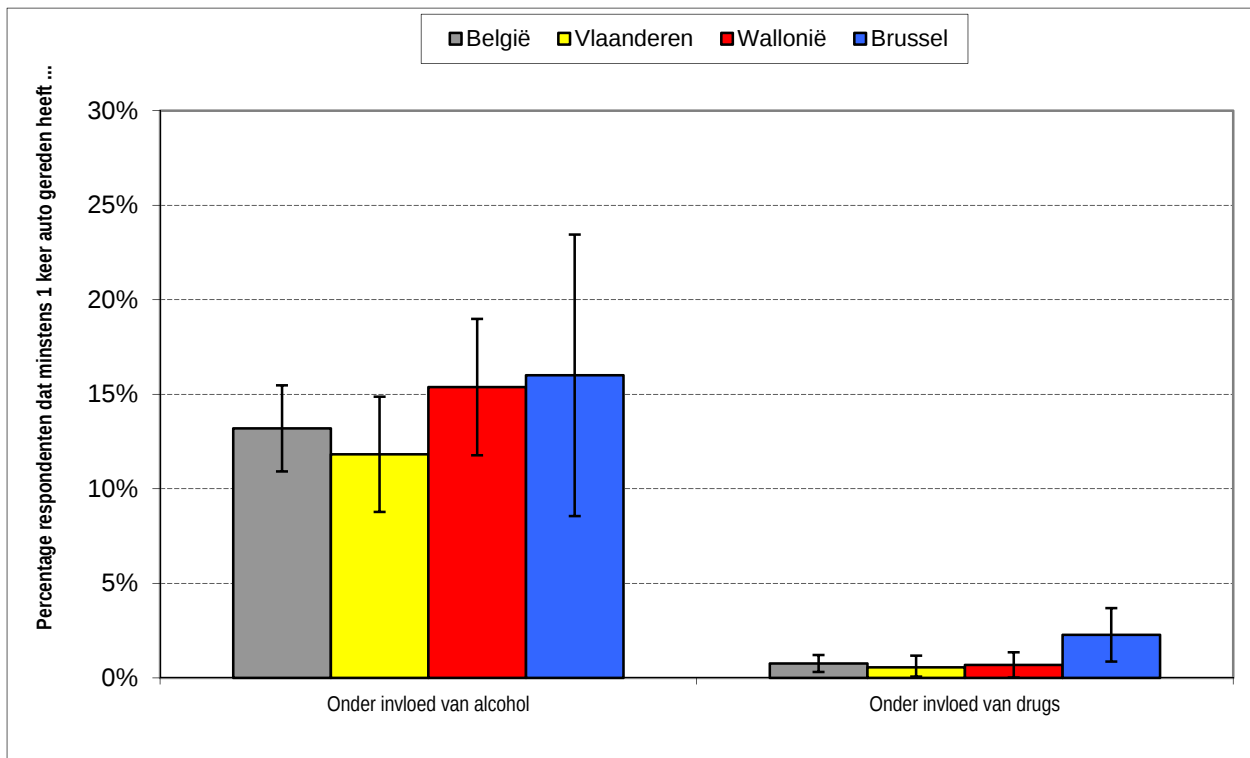
In wat volgt analyseren we het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol en drugs eerst in functie van gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten en vervolgens in functie van de zelfgerapporteerde objectieve en subjectieve pakkans voor alcohol- en druggebruik achter het stuur. Voor rijden onder invloed van alcohol vergelijken we de resultaten van de attitudemeting van 2009 met

die van 2006; voor rijden onder invloed van drugs kunnen we dit niet, aangezien de vraag naar het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van drugs in de attitudemeting van 2006 niet geanalyseerd werd in functie van andere variabelen. Verder vergelijken we waar mogelijk ook met de resultaten van de nationale gedragsmeting voor alcohol van 2009 en met de resultaten van de Belgische gedragsmeting uit het onderzoeksproject DRUID.

5.3.1. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs per gewest

De percentages respondenten die toegeven dat ze de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden hebben onder invloed van alcohol of drugs worden in Figuur 54 weergegeven voor de drie gewesten. Net zoals in de attitudemeting van 2006 blijkt het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol niet afhankelijk te zijn van het gewest van de respondenten. Voor Vlaanderen (11,8%) en Wallonië (15,4%) zijn de percentages ongeveer stabiel gebleven in vergelijking met 2006, maar voor Brussel merken we bijna een verdubbeling van de groep bestuurders die naar eigen zeggen de voorbije maand minstens 1 keer onder invloed van alcohol achter het stuur gekropen is (van 8,4% in 2006 naar 16% in 2009). Het ontbreken van een duidelijk effect van gewest op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol is in overeenstemming met de gedragsmeting van 2009 waarin geobserveerd werd dat het percentage bestuurders dat op een bepaald moment onder invloed van alcohol rijdt weinig varieert naargelang het gewest (BIVV, 2010).

Figuur 54. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per gewest



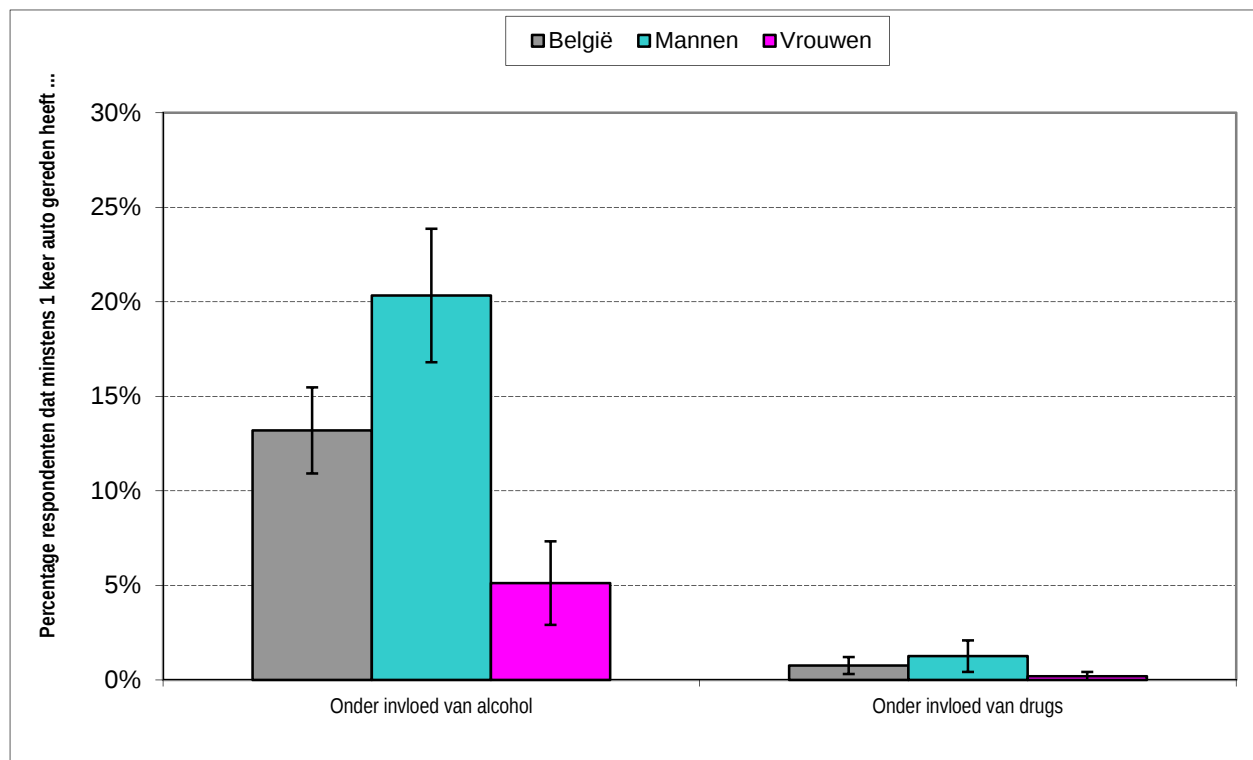
Ten aanzien van rijden onder invloed van drugs merken we wel een significant effect van gewest. In Brussel (2,27%) geven relatief gezien 3 tot 4 keer zoveel bestuurders toe de afgelopen maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben dan in Wallonië (0,68%;

$F(1,117) = 4,06$; $p < 0,05$) en Vlaanderen (0,56%; $F(1,117) = 4,86$; $p < 0,05$). Hoewel deze percentages op het eerste zicht klein lijken, betekent dit wel dat maar liefst 1 op de 50 bestuurders in Brussel toegeeft de voorbije 30 dagen gereden te hebben terwijl zij onder invloed van drugs waren.

5.3.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs per geslacht

Figuur 55 is een grafische weergave van het rijden onder invloed van alcohol en drugs bij mannen en vrouwen. Analooq aan de resultaten van de attitudemeting van 2006 blijkt het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol zeer sterk afhankelijk te zijn van het geslacht van de respondenten. Ten opzichte van 2006 zijn de percentages voor beide geslachten met ongeveer één procentpunt toegenomen, zodat in 2009 5,1% van de vrouwen en maar liefst 20,3% van de mannen toegeeft de afgelopen maand minstens 1 keer onder invloed van alcohol achter het stuur gekropen te zijn. Het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol ligt dus 4 keer hoger bij mannen dan bij vrouwen ($F(1,117) = 59,51$; $p < 0,001$). Dit duidelijk effect van geslacht kwam ook naar voor in de gedragsmeting van 2009, met 3,3% bestuurders onder invloed van alcohol bij mannen tegenover 1,5% bij vrouwen (BIVV, 2010).

Figuur 55. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per geslacht



Mannen blijken relatief gezien niet alleen in grotere getale dan vrouwen onder invloed van alcohol te rijden, maar ook onder invloed van drugs. Maar liefst 6 keer zoveel mannen (1,26%) als vrouwen (0,20%) geven aan de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden te hebben terwijl ze onder invloed van drugs waren ($F(1,117) = 5,83$; $p < 0,05$). Deze bevinding ligt volledig in lijn met de gedragsresultaten van DRUID: terwijl van de mannelijke bestuurders 0,51% onder invloed van cannabis, 0,29% onder invloed van cocaïne en 0,11% onder invloed van heroïne bevonden werd,

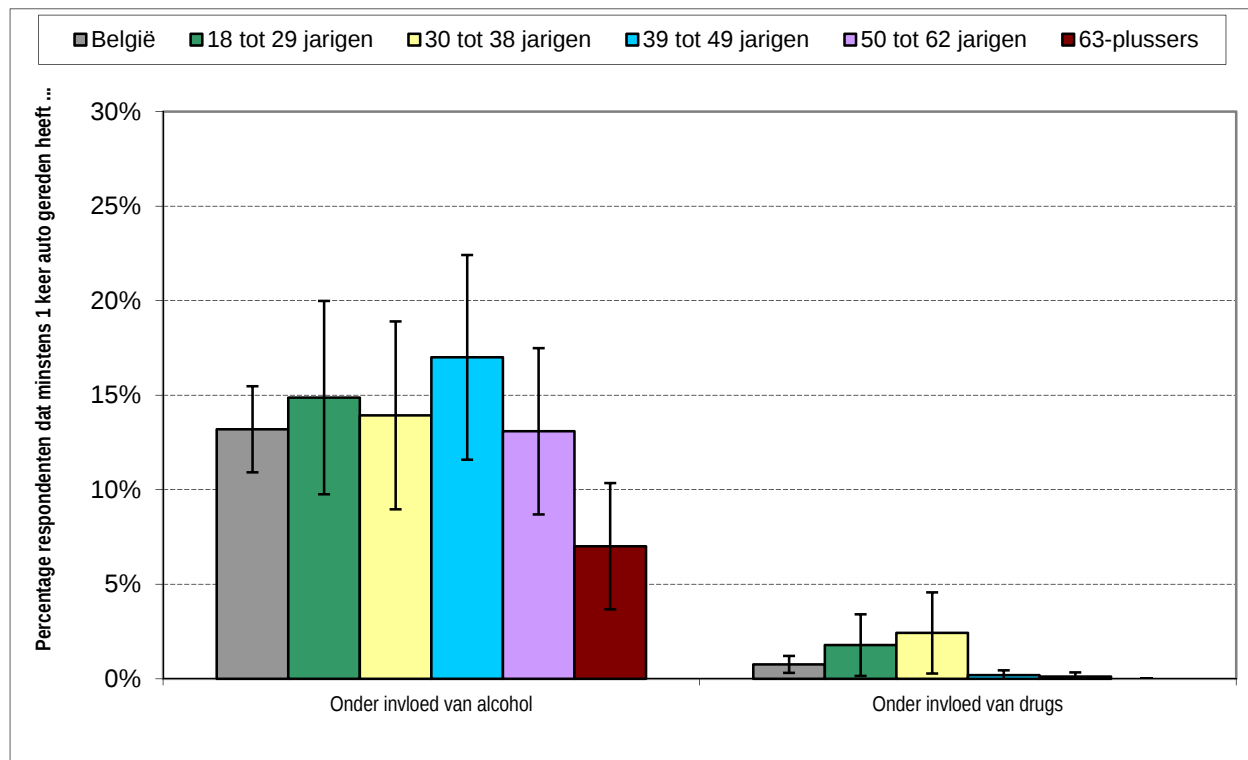
liggen deze percentages met 0,03%, 0% en 0,05% duidelijk lager bij de vrouwelijke bestuurders (Houwing et al, 2011, pp.63-85).

5.3.3. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs per leeftijdscategorie

Figuur 56 maakt aanschouwelijk of het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol en drugs varieert naargelang de leeftijd van de respondenten. Net zoals in de attitudemeting van 2006 vinden we één duidelijk effect van leeftijd op rijden onder invloed van alcohol: de 63-plussers bezondigen zich hier naar eigen zeggen significant minder aan dan alle andere leeftijdsgroepen. Terwijl 7% van de 63-plussers toegeeft de afgelopen 30 dagen gereden te hebben met een wettelijk te hoog alcoholpromillage, ligt dit percentage tussen de 13% en 17% voor alle andere leeftijdscategorieën, die overigens onderling niet significant van elkaar verschillen.

Hoewel de indeling in leeftijdscategorieën in de attitudemeting niet perfect overeenstemt met die in de gedragsmeting, kunnen we toch een interessante gelijkenis en een opmerkelijk verschil tussen beide metingen observeren. In de gedragsmeting van 2009 lag het percentage bestuurders onder invloed van alcohol met 3,3% het hoogst bij de 40-54 jarigen (BIVV, 2010; BIVV, 2011, p.27). Enigszins in overeenstemming hiermee blijkt uit de attitudemeting van 2009 dat het grootste aandeel bestuurders dat de voorbije maand onder invloed van alcohol gereden heeft te vinden is bij de 39-49 jarigen. Verder werden in de gedragsmeting van 2009 relatief gezien iets meer bestuurders ouder dan 55 jaar op rijden onder invloed van alcohol betrapt dan bestuurders jonger dan 25 jaar (BIVV, 2011, p.27). Nochtans toont de attitudemeting van 2009 aan dat het percentage 63-plussers dat de afgelopen 30 dagen met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden heeft maar de helft bedraagt van dit percentage bij de 18-29 jarigen. Meerdere factoren zouden dit verschil kunnen verklaren. Naast de andere indeling in leeftijdscategorieën is het ook mogelijk dat prevalentie en spreiding zich anders tot elkaar verhouden bij de jongere dan bij de oudere bestuurders. Meer bepaald zou het kunnen dat enkel een harde kern van oudere bestuurders onder invloed van alcohol achter het stuur kruipt maar dit wel zeer regelmatig doet, terwijl rijden onder invloed van alcohol bij jongeren veel wijder verspreid is maar minder frequent gebeurt. Ten slotte dient ook rekening gehouden te worden met een mogelijk vraageffect. Respondenten werden in de attitudemeting gevraagd om aan te geven hoe vaak ze de afgelopen 30 dagen gereden hadden “met een wettelijk te hoog alcoholpromillage”. Daarbij werd echter niet gespecificeerd hoeveel de wettelijke alcohollimiet precies bedraagt, zodat het antwoord van de respondenten grotendeels afhankelijk is van hun kennis van het wettelijk toegelaten alcoholgehalte in het bloed. Aangezien in de attitudemeting van 2009 niet gepeild werd naar de theoretische kennis maar naar de praktijkkennis van de alcoholwetgeving, kunnen we deze hypothese niet rechtstreeks toetsen. In plaats daarvan kunnen we ons baseren op de attitudemeting van 2006, toen wel nog gevraagd werd naar de kennis van de wettelijke alcohollimiet. Analooq aan de resultaten van 2009 blijkt ook in 2006 dat van alle leeftijdsgroepen het de 63-plussers zijn die significant het minst vaak aangeven met een wettelijk te hoog alcoholpromillage te rijden. Bovendien blijkt in 2006 dat hun kennis van de wettelijke alcohollimiet significant slechter is dan die van alle andere leeftijdscategorieën, zodat het mogelijk is dat de gebrekkige theoretische kennis van de 63-plussers tot een onderrapportering van hun rijden onder invloed van alcohol leidt.

Figuur 56. Percentage respondententen dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per leeftijdscategorie



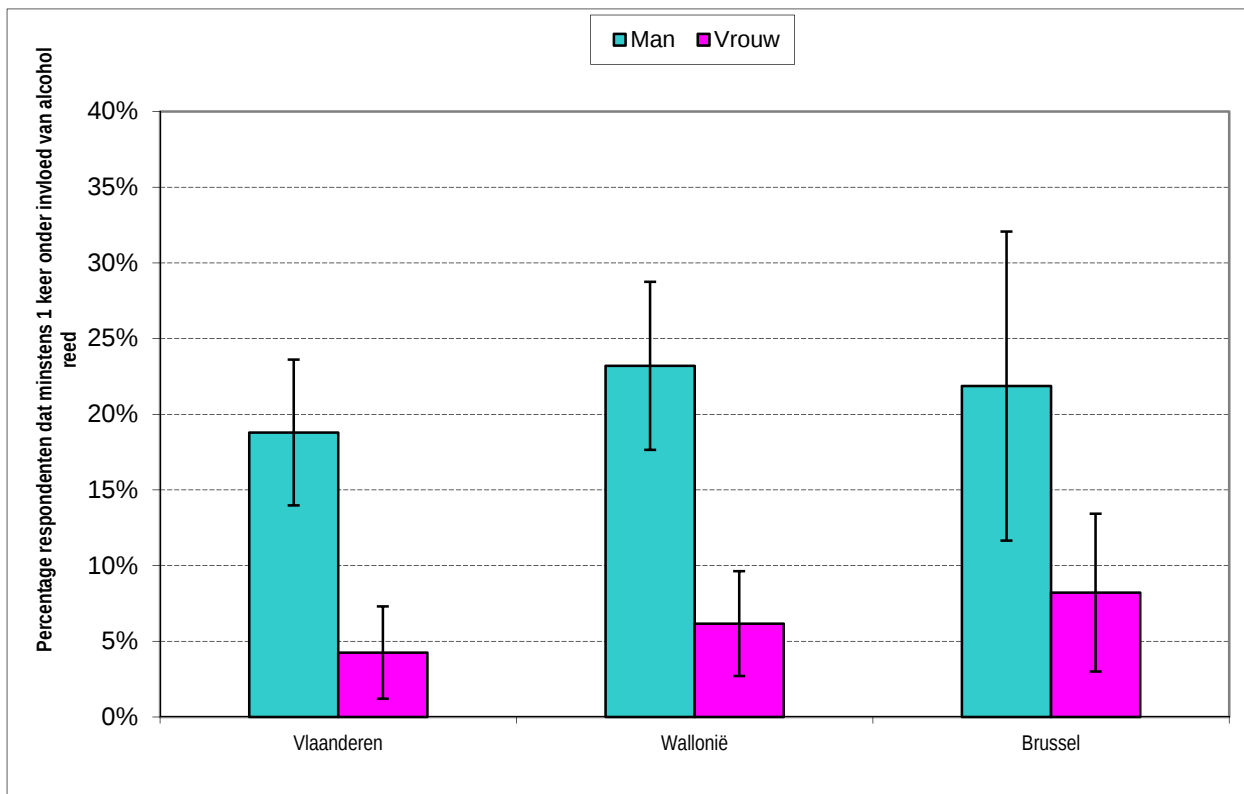
Van alle leeftijdscategorieën rijden de 63-plussers niet alleen het minst vaak onder invloed van alcohol, maar ook onder invloed van drugs. Geen enkele bestuurder van 63 jaar of ouder geeft aan de afgelopen 30 dagen onder invloed van drugs gereden te hebben. Ook bij de 50-62 jarigen (0,11%) en 39-49 jarigen (0,19%) zijn de percentages bestuurders die naar eigen zeggen gereden hebben terwijl ze onder invloed van drugs waren zeer klein. Dit weinig verspreide rijden onder invloed van drugs bij de drie oudste leeftijdsgroepen staat in contrast met het druggebruik bij de twee jongste leeftijdscategorieën. 1,78% van de 18-29 jarigen en 2,42% van de 30-38 jarigen geeft namelijk toe de afgelopen maand minstens 1 keer onder invloed van drugs achter het stuur gekropen te zijn. De 30-38 jarigen verschillen daarmee significant ($p < 0,05$) van de drie oudste leeftijdscategorieën, de 18-29 jarigen verschillen significant ($p < 0,05$) van de twee oudste leeftijdsgroepen. Net zoals voor geslacht liggen ook de zelfgerapporteerde resultaten voor leeftijd in het verlengde van de geobserveerde resultaten van DRUID. 18-24 jarigen werden daar relatief gezien het vaakst betrapt op rijden onder invloed van cannabis (2,55%), cocaïne (0,61%) en heroïne (0,4%), terwijl deze percentages met 0,38%, 0,35% en 0,17% ook voor de 25-34 jarigen nog aanzienlijk waren. Omgekeerd bleken slechts 0,04%, 0,10% en 0,04% 35-49 jarigen onder invloed van cannabis, cocaïne en heroïne te rijden, een zeer klein aandeel 50-plussers (0,03%) onder invloed van cocaïne en geen enkele 50-plusser onder invloed van cannabis of heroïne (Houwing et al, 2011, pp.63-85).

5.3.4. Interactie-effecten van gewest, geslacht en leeftijd op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol en drugs

Analoog aan de analyse van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor alcohol werden ook bij de analyse van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol de kernvariabelen op

mogelijke interactie-effecten onderzocht. Daarbij bleek ten eerste dat er geen interactie-effect optreedt van geslacht en gewest op het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol. Zoals in Figuur 57 geïllustreerd wordt, rapporteren in elk gewest significant ($p < 0,01$) meer mannen dan vrouwen minstens 1 keer met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden te hebben gedurende de afgelopen 30 dagen. Omgekeerd worden er zowel bij mannen als vrouwen geen significante verschillen tussen de gewesten vastgesteld.

Figuur 57. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en geslacht

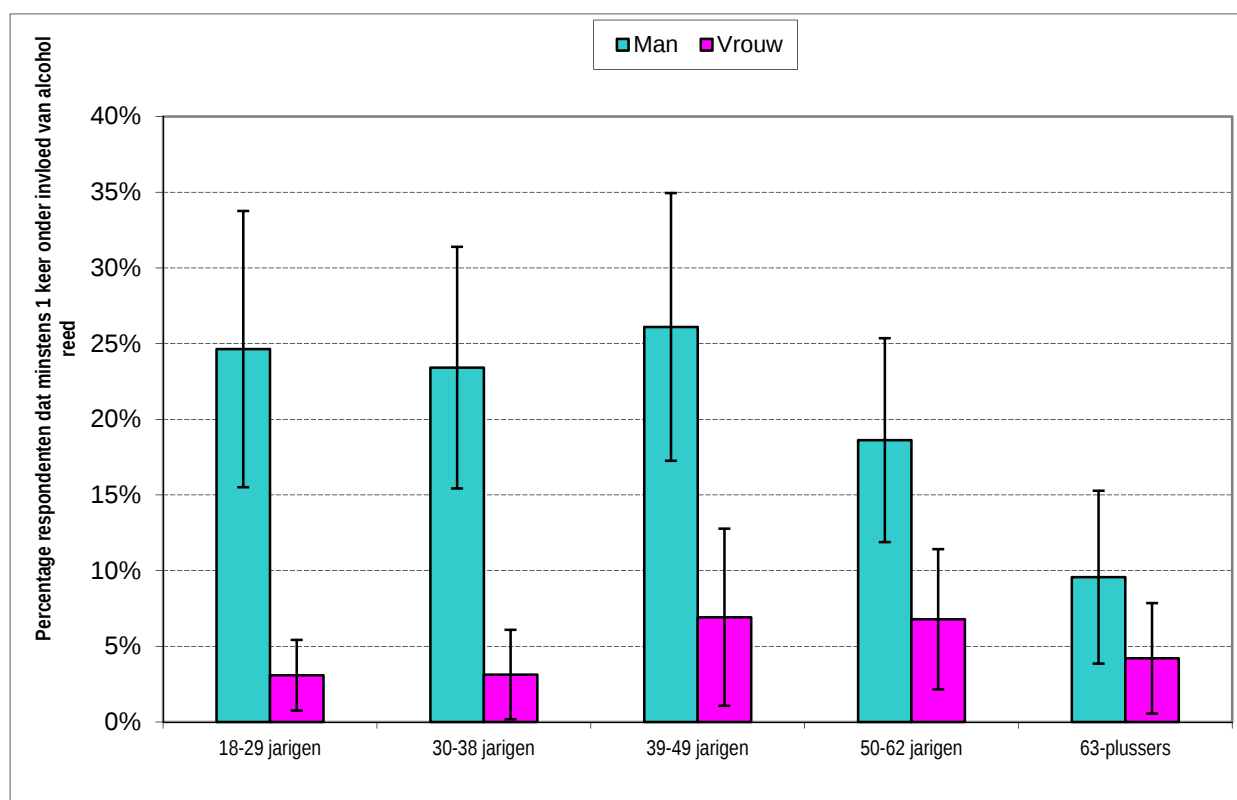


In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006, toen de verhouding mannelijke bestuurders onder invloed van alcohol/vrouwelijke bestuurders onder invloed van alcohol meer dan dubbel zo groot was in Vlaanderen (7,3/1) dan in Wallonië (3/1), bedraagt deze verhouding in 2009 in beide gewesten ongeveer 4/1. Deze convergentie is te wijten aan een kleine stijging van het aandeel zelfgerapporteerde vrouwen onder invloed van alcohol in Vlaanderen (van 2,7% in 2006 naar 4,3% in 2009) en een kleine daling van dit aandeel in Wallonië (van 7,4% naar 6,2%), terwijl de percentages zelfgerapporteerde mannen onder invloed van alcohol in beide gewesten min of meer stabiel gebleven zijn (rond de 19% in Vlaanderen en rond de 23% in Wallonië). In Brussel is de verhouding met bijna 3/1 in 2009 iets kleiner dan in Vlaanderen en Wallonië, ondanks een stijging van het percentage zelfgerapporteerde bestuurders onder invloed van alcohol bij zowel Brusselse mannen (van 13% naar 21,9%) als vrouwen (van 2,4% naar 8,2%).

Het effect van geslacht blijkt dus onafhankelijk van gewest, maar is in beperkte mate wel afhankelijk van de leeftijd van de respondenten. Figuur 58 toont aan dat in elke leeftijdsgroep minstens dubbel zoveel mannen als vrouwen beweren de voorbije maand onder invloed van alcohol

gereden te hebben. Het effect van geslacht neemt echter af met de leeftijd van de respondenten. Zo observeren we in de groep 18-29 jarigen 8 mannen onder invloed van alcohol voor 1 vrouw onder invloed van alcohol, terwijl deze verhouding in de groep 63-plussers nog maar 2 over 1 bedraagt en het geslachtsverschil zelfs niet langer significant blijkt. Dit is een opmerkelijk resultaat, aangezien het effect van geslacht in de attitudemeting van 2006 net groter werd met de leeftijd van de respondenten. Dat het effect zich in 2009 omgedraaid heeft, is te wijten aan zowel een daling van het aandeel zelfgerapporteerde bestuurders onder invloed van alcohol bij de jongere vrouwen (van 7,9% in 2006 naar 3,1% in 2009 bij de 18-29 jarigen, en van 7,4% naar 3,1% bij de 30-38 jarigen) als een stijging van dit aandeel bij de oudere vrouwen (van 3% naar 6,9% bij de 39-49 jarigen, van 1,6% naar 6,8% bij de 50-62 jarigen en van 1,8% naar 4,2% bij de 63-plussers). De percentages bestuurders onder invloed van alcohol bij de mannen zijn daarentegen minder eenduidig veranderd. Net zoals in de attitudemeting van 2006 geeft in alle leeftijdsgroepen behalve de oudste minstens één man op vijf toe gedurende de voorbije 30 dagen onder invloed van alcohol achter het stuur gekropen te zijn.

Figuur 58. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van leeftijd en geslacht

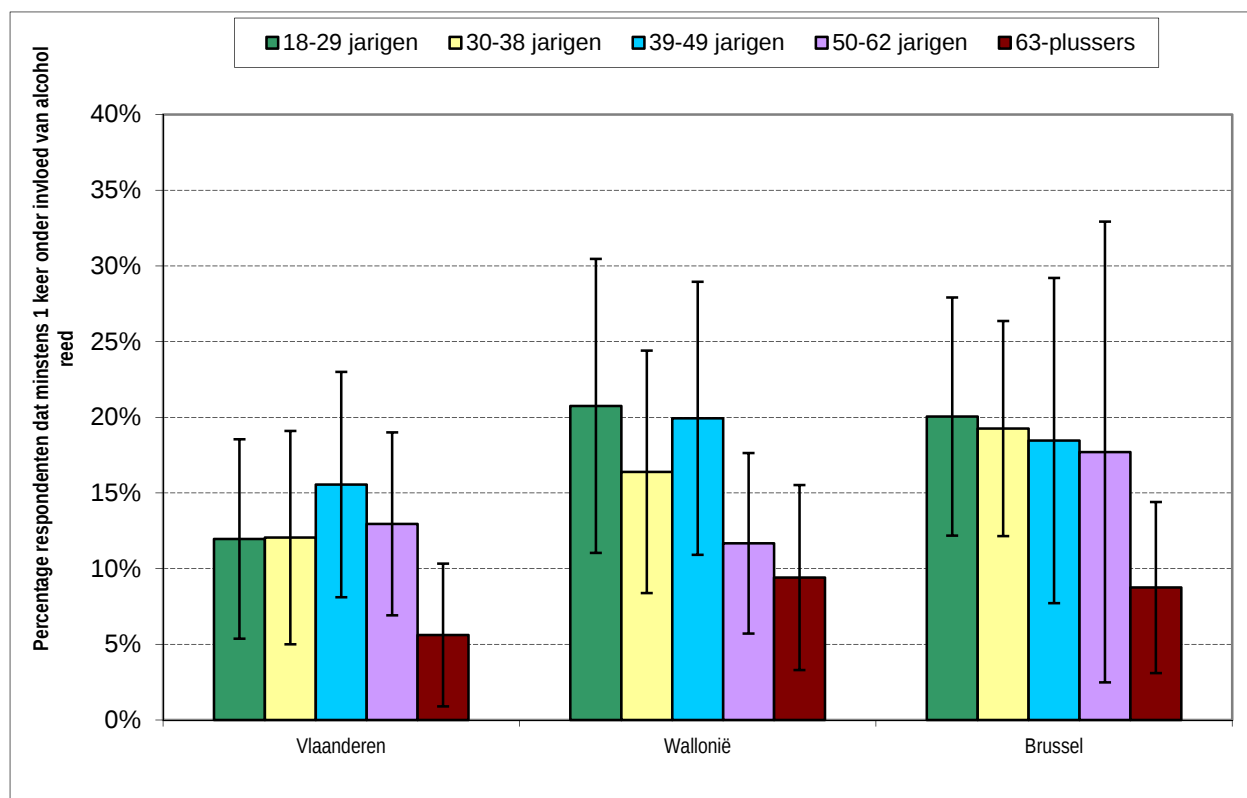


Uit Figuur 58 blijkt niet alleen dat het verschil tussen mannen en vrouwen op vlak van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol kleiner wordt met de leeftijd van de respondenten, maar ook dat het algemeen vastgestelde leeftijdseffect (cf. paragraaf 5.3.3) enkel bij de mannelijke bestuurders zichtbaar is. Mannelijke 63-plussers rapporteren significant minder dan mannelijke bestuurders uit alle andere leeftijdsgroepen de voorbije maand onder invloed van alcohol gereden te hebben, terwijl er bij vrouwen geen beduidende leeftijdsverschillen vastgesteld worden. Vrouwelijke

63-plussers beweren zelfs iets vaker onder invloed van alcohol gereden te hebben dan vrouwen van 18-29 en 30-38 jaar, maar de verschillen zijn niet significant.

De oudste groep bestuurders beweert dus enkel minder onder invloed van alcohol te rijden wanneer het *mannelijke* 63-plussers betreft. Van alle leeftijdsgroepen beweren 63-plussers echter wel in elk gewest het minst onder invloed van alcohol te rijden. In Vlaanderen (5,6%) en Wallonië (9,4%) verschillen ze significant van de 39-49 jarigen; in Brussel (8,8%) van de 18-29 en 30-38 jarigen. Toch toont Figuur 59 een opmerkelijk gewestverschil in het effect van leeftijd. In Wallonië (20,8%) en Brussel (20,1%) geven 18-29 jarigen het vaakst aan onder invloed van alcohol te rijden, terwijl het in Vlaanderen de 39-49 jarigen zijn die beweren het vaakst onder invloed van alcohol achter het stuur te kruipen (15,6%). Het percentage 18-29 jarigen dat toegeeft de voorbije maand onder invloed van alcohol gereden te hebben, bedraagt in Vlaanderen (12%) zelfs maar iets meer dan de helft van het percentage in Wallonië en Brussel, al zijn de onderlinge verschillen zijn niet significant. Er worden overigens in geen enkele leeftijdscategorie significante verschillen tussen de gewesten vastgesteld.

Figuur 59. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en leeftijd

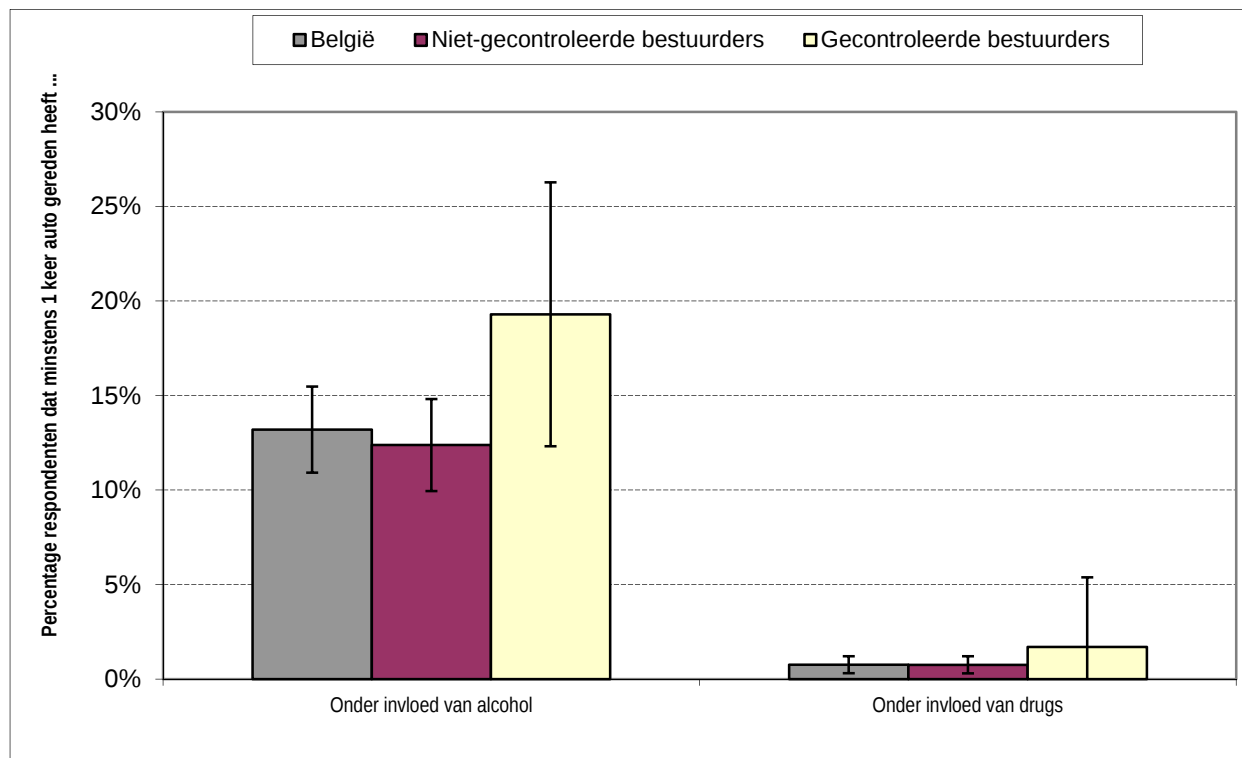


5.3.5. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs

Men zou kunnen verwachten dat bestuurders die de afgelopen 12 maanden op alcohol en/of drugs gecontroleerd werden de afgelopen 30 dagen minder onder invloed gereden hebben dan bestuurders die niet aan een alcohol- of drugscontrole onderworpen werden. Bestuurders die het voorbije jaar gecontroleerd werden op rijden onder invloed van alcohol of drugs werden namelijk, zelfs wanneer zij op het moment van de controle niet onder invloed reden, rechtstreeks geconfronteerd met

het risico gepakt te worden op rijden onder invloed, wat mogelijk een afschrikkend effect zou kunnen hebben. De resultaten, gepresenteerd in Figuur 60, verlenen echter geen steun aan deze hypothese.

Figuur 60. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs



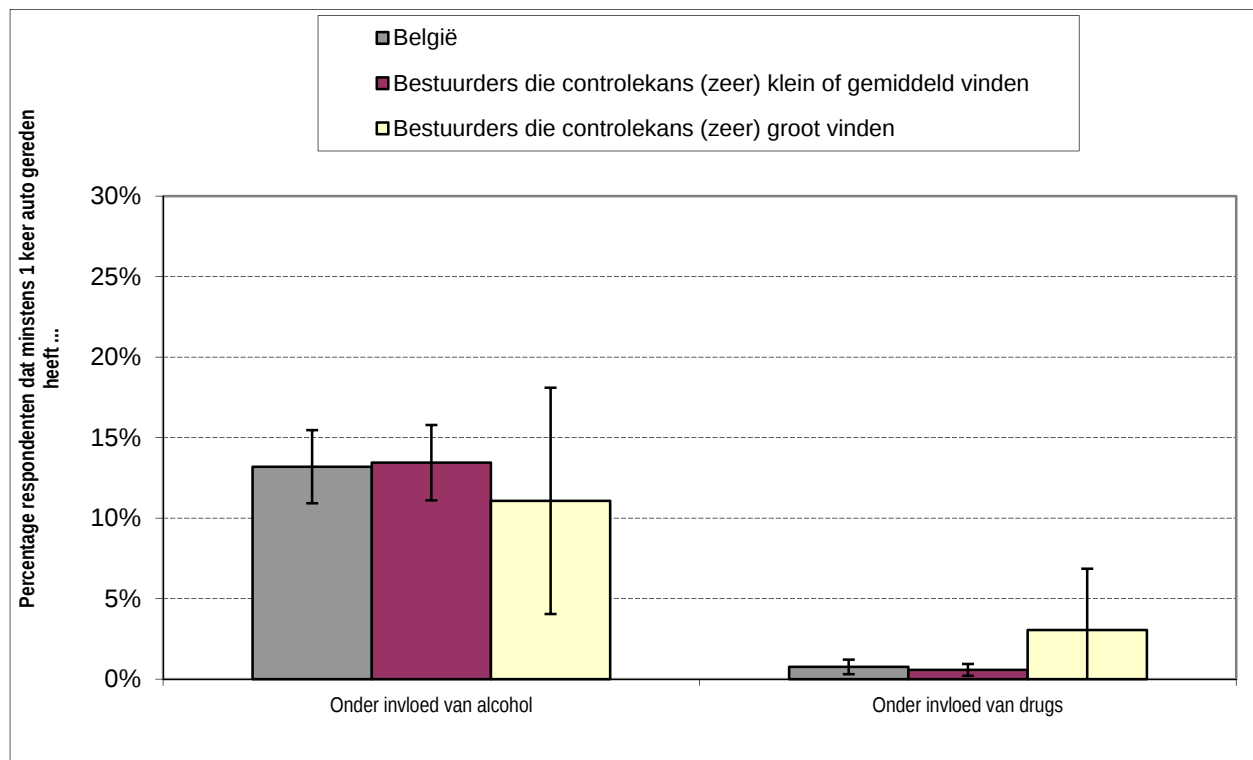
Wanneer we de bestuurders opsplitsen in de groep wel en de groep niet-gecontroleerde bestuurders, dan zien we ten eerste dat van de 88,2% Belgische bestuurders die het voorbije jaar geen ademtest moesten afleggen 12,4% aangeeft de laatste 30 dagen onder invloed van alcohol gereden te hebben, terwijl van de 11,8% bestuurders die wel minstens 1 ademtest moeten afleggen 19,3% beweert onder invloed van alcohol gereden te hebben. Verder geeft van de 99,3% niet-op-drugs-gecontroleerde bestuurders 0,75% toe de laatste 30 dagen onder invloed van drugs gereden te hebben tegenover 1,7% van de 0,7% bestuurders die het afgelopen jaar wel op drugs gecontroleerd werden. Statistisch gezien zijn de verschillen tussen de categorieën gecontroleerde en niet-gecontroleerde bestuurders voor zowel alcohol als drugs niet significant, wat vooral te wijten is aan het kleine aantal gecontroleerde bestuurders dat toch onder invloed rijdt (52 respondenten bij alcohol en slechts 1 respondent bij drugs) en de zeer grote betrouwbaarheidsintervallen die daaruit voortvloeien. Toch lijken de gecontroleerde bestuurders paradoxaal genoeg vaker onder invloed te rijden dan de niet-gecontroleerde bestuurders.

5.3.6. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs in functie van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs

Naast de objectieve pakkans zou ook de subjectieve pakkans een impact kunnen hebben op het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol en drugs. Bestuurders die de pakkans voor

alcohol of drugs (zeer) groot schatten zouden zich hierdoor misschien minder snel laten verleiden tot rijden onder invloed van alcohol of drugs dan bestuurders die deze pakkans gemiddeld of (zeer) klein achten. Uit de analyse, grafisch weergegeven in Figuur 61, blijkt dat ook deze verwachting niet bevestigd wordt, analoog aan de resultaten van de attitudemeting van 2006.

Figuur 61. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs



Van de 8,2% Belgische bestuurders die de pakkans voor alcohol (zeer) groot vinden geeft 11,1% toe de afgelopen maand onder invloed van alcohol gereden te hebben, hetgeen statistisch niet het minst verschilt van de 13,5% van de 91,4% bestuurders die de pakkans voor alcohol (zeer) klein of gemiddeld vinden. Ten aanzien van rijden onder invloed van drugs stellen we zelfs het omgekeerde (maar niet significante) verband vast: 3,1% van de 8,1% bestuurders die de pakkans voor rijden onder invloed van drugs (zeer) groot vinden beweert desondanks de afgelopen maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben tegenover 0,6% van de 89,5% bestuurders die de pakkans voor druggebruik achter het stuur (zeer) klein of gemiddeld schatten. Een mogelijke verklaring voor deze opmerkelijke resultaten zou kunnen zijn dat bestuurders die al eens onder invloed van alcohol of drugs rijden sterk op hun hoede zijn voor politiecontroles, terwijl bestuurders die niet onder invloed rijden hier minder op letten en bijgevolg minder snel de indruk hebben dat er op alcohol of drugs gecontroleerd wordt (cf. Dupont, 2006, p.11). In ieder geval maken de resultaten van deze en vorige paragraaf duidelijk dat er geen eenvoudig en voor de liggend verband bestaat tussen de objectieve en subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs enerzijds en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed anderzijds.

6. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN SNELHEID

6.1. Instemming met de stellingen van de SGVV

Om de attitudes ten aanzien van snelheid in kaart te brengen, werden de drie attitudedoelstellingen geëvalueerd die de SGVV hierover in 2002 geformuleerd heeft (SGVV, 2002, p.15). Daartoe werd onderzocht in welke mate Belgische bestuurders (helemaal) akkoord gaan met de volgende drie stellingen: “snel rijden is een manier om tijd te winnen” (waar volgens de SGVV vanaf 2008 nog maximaal 8% van de bestuurders akkoord mee mag gaan), “snel rijden is sociaal onaanvaardbaar” (met minimaal 80% bestuurders die vanaf 2008 akkoord moeten gaan) en “snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten” (met eveneens een vooropgesteld minimumpercentage van 80% instemmende bestuurders vanaf 2008). De formulering van de stellingen in termen van “snel rijden”, zonder verdere specificaties, werd gekozen omwille van de vergelijkbaarheid met de resultaten van een enquête van 1999 waarnaar de SGVV van 2002 expliciet verwijst. Aangezien de interpretatie van “snel rijden” volledig aan de respondenten overgelaten wordt, dienen de resultaten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden.

Zoals in de attitudemetingen van 2003 en 2006 reeds opgemerkt werd, kan men strikt logisch gezien alleen maar akkoord gaan met de stelling dat snel rijden een manier is om tijd te winnen (Silverans, Drevet & Vanlaar, 2005, p.17; Silverans, 2007, p.42), zodanig dat het onduidelijk is in welke mate de antwoorden op deze stelling daadwerkelijk informatie opleveren over de houding van respondenten ten aanzien van snel rijden en tijdwinst. In de attitudemeting van 2009 werd daarom een stelling toegevoegd die meer direct inzicht biedt in deze attitude (“ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen”). De analyse van deze stelling wordt samen met die van alle andere nieuwe vragen uit de attitudemeting van 2009 gepubliceerd in het derde deel van dit rapport. Hier beperken we ons tot de drie stellingen zoals die door de SGVV geformuleerd werden. We analyseren de antwoorden op deze stellingen eerst naargelang gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten. Vervolgens onderzoeken we in welke mate de attitudes ten aanzien van snelheid samenhangen met de zelfgerapporteerde boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen, waarbij deze snelheidsboetes beschouwd worden als een proxy voor frequent te snel rijden. Aangezien de vraagstelling in alle attitudemetingen hetzelfde gebleven is, vergelijken we de resultaten van 2009 waar mogelijk met die van 2006.

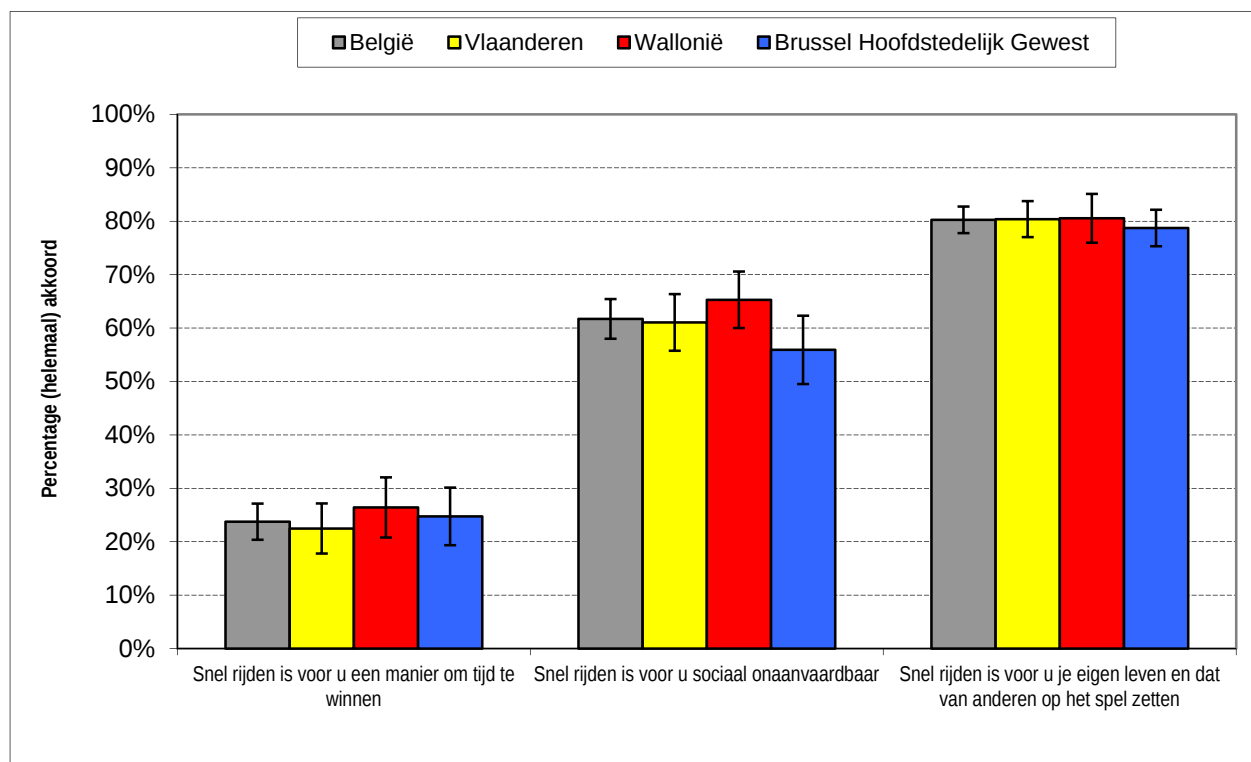
6.1.1. Instemming met de stellingen van de SGVV per gewest

In Figuur 62 worden de resultaten voor de drie attitudedoelstellingen gepresenteerd in functie van het gewest van de respondenten. Ten aanzien van twee van de drie stellingen, “snel rijden is een manier om tijd te winnen” en “snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten”, merken we geen beduidende verschillen. Ook in de attitudemeting van 2006 was dit het geval. Wel zien we een redelijk sterke stijging van het percentage respondenten dat in Vlaanderen (helemaal) akkoord gaat met de stelling dat snel rijden het leven van jezelf en anderen op het spel zetten is (van 73,5% in 2006 naar 80,4% in 2009). De percentages voor de andere gewesten zijn min of meer stabiel gebleven en liggen eveneens rond het door de SGVV vereiste minimumpercentage van 80%.

Voor de stelling dat snel rijden een manier is om tijd te winnen observeren we de omgekeerde evolutie: het percentage respondenten dat instemt met deze stelling is ongeveer stabiel gebleven in Vlaanderen (23,3% in 2006 vs. 22,5% in 2009), maar redelijk sterk gestegen in Brussel (van 18,5% naar 24,7%) en Wallonië (van 19% naar 26,4%).

In tegenstelling tot de attitudemeting van 2006 vinden we wel een significant verschil tussen twee gewesten bij de beoordeling van de stelling dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. Meer bepaald ligt het percentage instemmende respondenten bijna 10 procentpunten hoger in Wallonië (65,3%) dan in Brussel (55,9%; ($F(1,117)= 4,99$; $p<0,05$). Vlaanderen neemt met 61,1% een tussenpositie in en verschilt niet significant van beide andere gewesten. De significante kloof tussen Wallonië en Brussel is het gevolg van zowel een stijging van het percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat in Wallonië (van 60,1% in 2006 naar 65,3% in 2009) als een sterke daling van dit percentage in Brussel (van 68% naar 55,9%). In Vlaanderen is hetzelfde percentage een beetje gedaald in vergelijking met 2006 (van 63,7% naar 61,1%). Alle drie gewesten liggen ver onder de doelstelling van de SGVV om in 2008 minstens 80% bestuurders te hebben die snel rijden sociaal onaanvaardbaar vinden. Er dienen bijgevolg nog heel wat extra inspanningen geleverd te worden om bestuurders overheen heel België te overtuigen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is.

Figuur 62. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per gewest

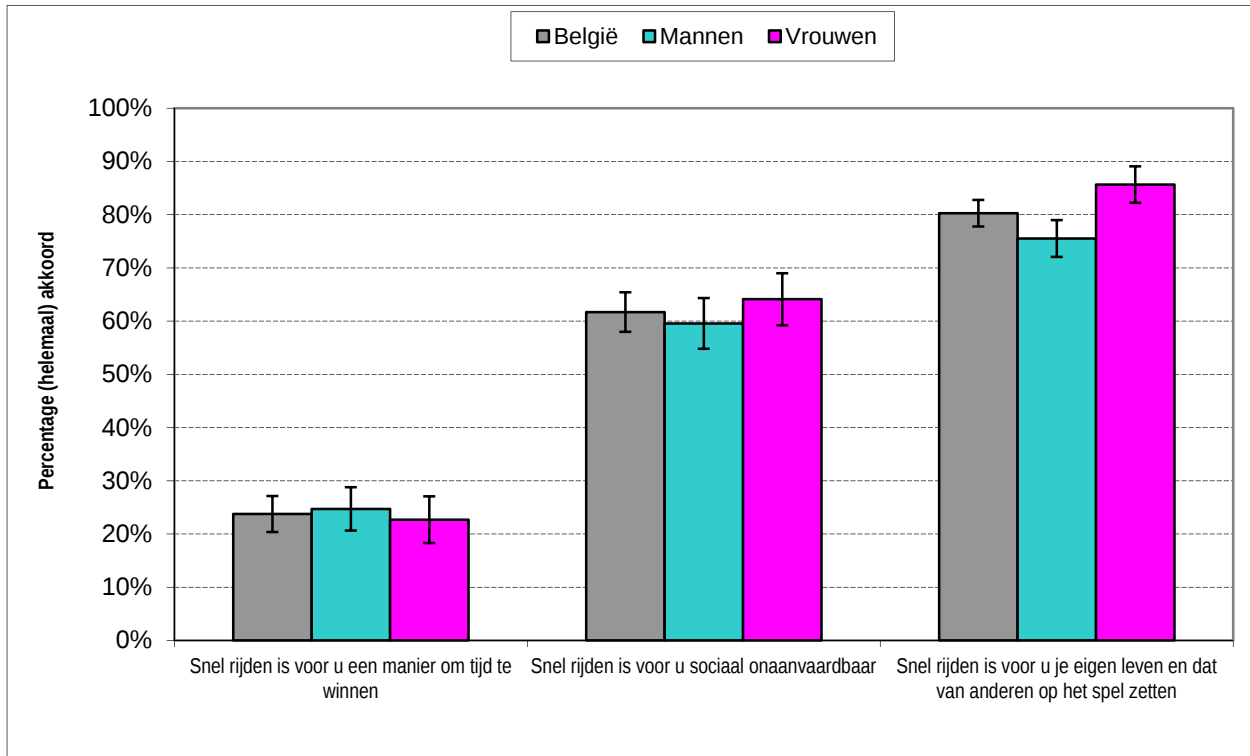


6.1.2. Instemming met de stellingen van de SGVV per geslacht

Figuur 63 presenteert het percentage mannen en vrouwen dat (helemaal) akkoord gaat met de attitudestellingen van de SGVV. Voor wat de stelling betreft dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten is, observeren we een significant grotere mate van instemming bij de vrouwelijke bestuurders (85,7%) dan bij hun mannelijke collega's (75,5%; ($F(1,117)= 18,01$; $p<0,001$). Bijgevolg halen enkel vrouwelijke bestuurders de door de SGVV vereiste 80%, terwijl mannen nog 5%

achterop hinken. Verder vinden bijna 5% meer vrouwen (64,1%) dan mannen (59,6%) snel rijden sociaal onaanvaardbaar, maar dit verschil blijkt niet significant. Met de stelling dat snel rijden een manier is om tijd te winnen stemmen dan weer iets meer mannen (24,7%) dan vrouwen (22,9%) in, maar ook dit verschil is statistisch niet betekenisvol. Bovendien voldoen zowel mannen als vrouwen lang niet aan de doelstellingen van de SGVV ten aanzien van de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden en het gebruik van snel rijden als middel om tijd te winnen.

Figuur 63. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per geslacht



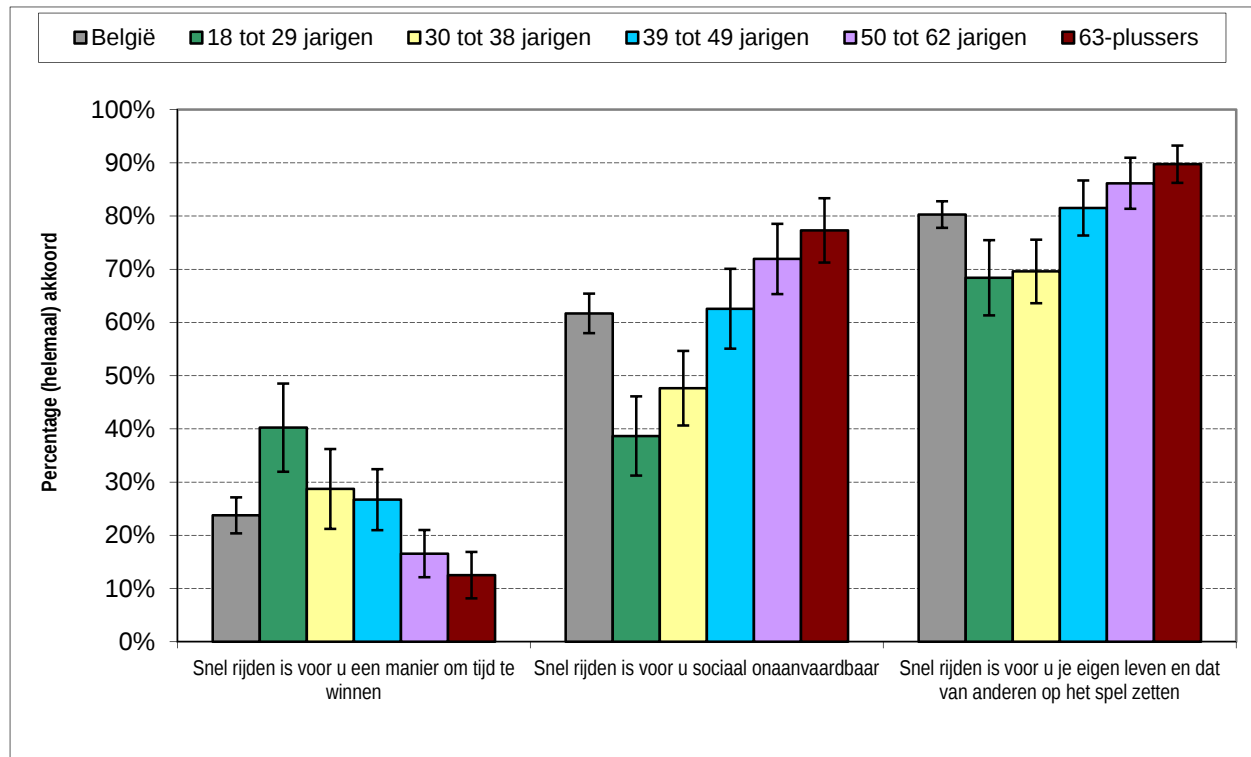
Het beperkte effect van geslacht is enigszins verrassend, aangezien reeds gebleken was dat significant meer vrouwen dan mannen van mening zijn dat de regels voor snelheid strenger zouden moeten zijn (cf. paragraaf 3.2.2.1) en vermits vrouwen “te snel rijden” significant frequenter dan mannen als oorzaak van verkeersongevallen percipiëren (cf. paragraaf 2.2.2). Bovendien verschilden mannen en vrouwen in de attitudemeting van 2006 nog op twee stellingen significant van elkaar. Naast de stelling dat snel rijden het eigen en andermans leven op het spel zetten is, vonden toen ook beduidend meer vrouwen dan mannen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. In 2009 zien we echter dat minder vrouwen snel rijden sociaal onaanvaardbaar vinden dan dit in 2006 het geval was (van 69,8% naar 64,1%), terwijl dit percentage voor mannen in dezelfde periode een beetje gestegen is (van 57,2% naar 59,6%). Ten aanzien van de twee andere stellingen zijn de percentages instemmende bestuurders zowel bij mannen als bij vrouwen gematigd toegenomen in de periode van 2006 tot 2009.

6.1.3. Instemming met de stellingen van de SGVV per leeftijdscategorie

Net zoals in de attitudemeting van 2006 blijkt de attitude tegenover snelheid systematisch samen te hangen met de leeftijd van de bestuurders, en dit voor elk van de drie onderzochte

stellingen. Zoals Figuur 64 duidelijk aantoon, observeren we voor elke stelling een trapsgewijze lineaire trend in de data, zodanig dat de houding tegenover snel rijden afwijzender wordt met het toenemen van de leeftijd.

Figuur 64. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per leeftijdscategorie



Ten aanzien van de stellingen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is en dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten is, merken we exact dezelfde verhoudingen tussen de leeftijdscategorieën. Telkens is het de oudste leeftijdsgroep die het vaakst (helemaal) akkoord gaat met deze stellingen en zich daardoor significant afwijzender opstelt tegenover snel rijden dan de drie jongste leeftijdsgroepen. Terwijl 77,3% van de 63-plussers de stelling onderschrijft dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is, ligt dit percentage 15 procentpunten lager bij de 39-49 jarigen ($F(1,117)=9,29$; $p<0,01$), 30 procentpunten lager bij de 30-38 jarigen ($F(1,117)=39,20$; $p<0,001$) en bijna 40 procentpunten lager bij de 18-29 jarigen ($F(1,117)=75,48$; $p<0,001$). Het percentage bij de 50-62 jarigen (71,9%) ligt eveneens lager dan dat van de 63-plussers, maar dit verschil is niet significant. Met de stelling dat snel rijden gelijkstaat aan het in gevaar brengen van het eigen leven en dat van anderen, is 89,7% van de 63-plussers (helemaal) akkoord, tegenover 81,5% van de 39-49 jarigen ($F(1,117)=5,73$; $p<0,05$), 69,6% van de 30-38 jarigen ($F(1,117)=32,47$; $p<0,001$) en 68,4% van de 18-29 jarigen ($F(1,117)=26,62$; $p<0,001$). Opnieuw verschilt enkel het percentage instemmende bestuurders bij de 50-62 jarigen (86,2%) niet significant van dat bij de 63-plussers. De oudste leeftijdsgroep heeft vanuit verkeersveiligheidsstandpunt dus de beste attitude ten aanzien van snel rijden. Omgekeerd zijn het de twee jongste leeftijdsgroepen die de slechtste houding tegenover snel rijden aannemen. Zij vinden snel rijden immers niet alleen significant minder sociaal onaanvaardbaar

en gevaarlijk voor het eigen en andermans leven dan de 63-plussers ($p < 0,001$), maar ook dan de 39-49 jarigen ($p < 0,01$) en de 50-62 jarigen ($p < 0,001$).

Ondanks de reeds besproken beperkingen aan de uitspraak dat snel rijden een manier is om tijd te winnen, blijkt ook deze stelling het grote effect van leeftijd te bevestigen. Significanter meer 18-29 jarigen (40,2%) gaan er (helemaal) mee akkoord dan dit in alle andere leeftijdsgroepen het geval is. Het verschil met de 30-38 jarigen (28,7%; $F(1,117) = 5,08$) is significant op een niveau $p < 0,05$; de verschillen met de 39-49 jarigen (26,7%; $F(1,117) = 9,84$), 50-62 jarigen (15,6%; $F(1,117) = 24,96$) en 63-plussers (12,5%; $F(1,117) = 46,86$) zijn sterk significant ($p < 0,01$). Bovendien liggen de percentages van de 30-38 en 39-49 jarigen op hun beurt significant ($p < 0,01$) hoger dan die van de twee oudste leeftijdsgroepen.

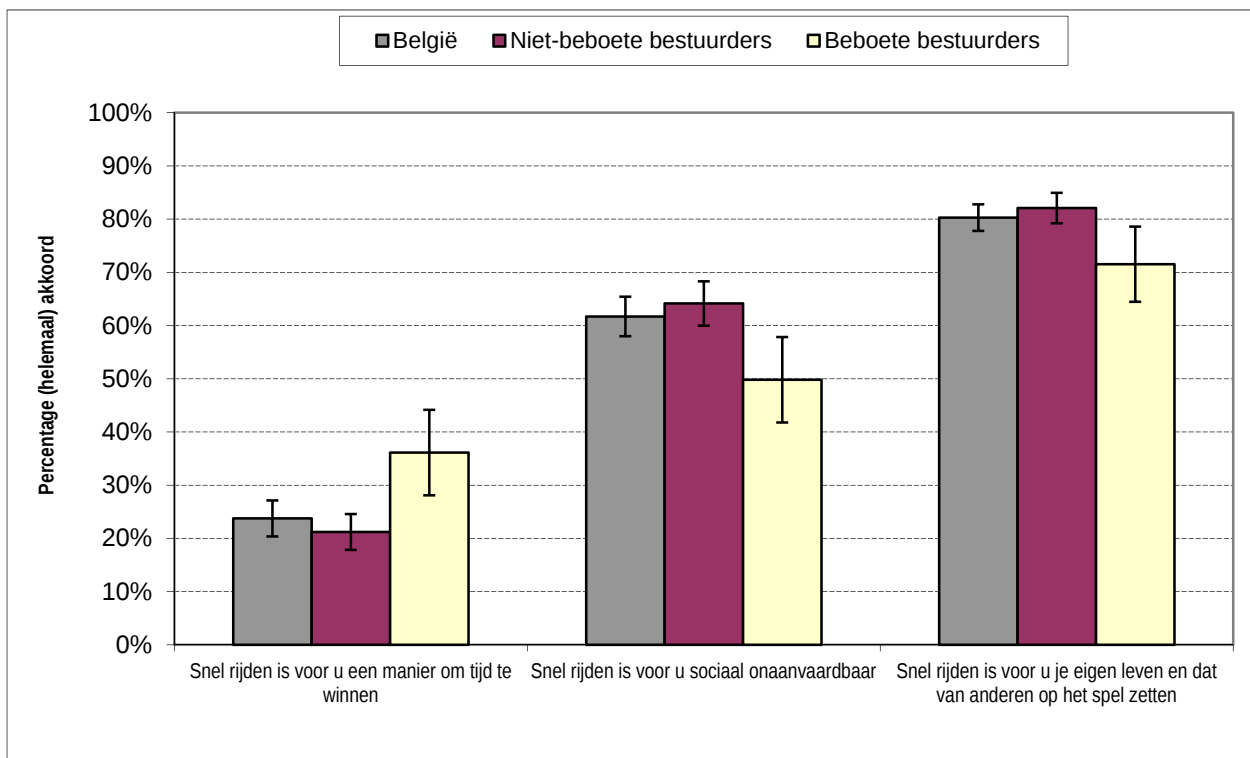
Wanneer we deze resultaten vergelijken met de doelstellingen van de SGVV, dan zien we dat slechts voor één doelstelling de vooropgestelde percentages behaald worden, en dan nog enkel in bepaalde leeftijdsgroepen. Meer bepaald scoren de drie oudste leeftijdsgroepen beter dan het vooropgestelde minimumpercentage van 80% op de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen is. De 63-plussers liggen op deze stelling zelfs 10 procentpunten voor op de doelstelling. Daar staat echter tegenover dat de twee jongste leeftijdsgroepen ruim 10 procentpunten onder de doelstelling blijven. Ten aanzien van de twee andere doelstellingen komt enkel de oudste leeftijdscategorie in de buurt van de door de SGVV vooropgestelde percentages. Alle andere leeftijdsgroepen liggen ver verwijderd van deze percentages en behoeven dus extra aandacht. Vooral voor de twee jongste leeftijdsgroepen zijn extra inspanningen nodig om hen te overtuigen dat snel rijden geen manier is om tijd te winnen en sociaal onaanvaardbaar is.

6.1.4. Instemming met de stellingen van de SGVV in functie van de zelfgerapporteerde boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen

Tot slot werd nagaan of en in welke mate de *attitudes* ten aanzien van snelheid samenhangen met het te snel *rijgedrag*. Aangezien in de attitudemeting van 2009 geen vraag werd opgenomen die rechtstreeks peilt naar het snelheidsgedrag van de respondenten, werden de zelfgerapporteerde boetes voor snelheidsovertredingen gebruikt als proxy voor *frequent* te snel rijden. Bestuurders die regelmatig te snel rijden maken normaal gezien immers meer kans om een boete voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen te krijgen dan bestuurders die zelden of nooit te snel rijden. Figuur 65 bevat de antwoorden op de stellingen van de SGVV opgesplitst in functie van de zelfgerapporteerde boetes voor snelheidsovertredingen gedurende het voorbije jaar. Van de 83% respondenten die naar eigen zeggen het voorbije jaar niet beboet werden voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen vindt 21,2% snel rijden een manier om tijd te winnen, 64,1% snel rijden sociaal onaanvaardbaar en 82,1% snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten. Bij de 17% respondenten die aangeven het afgelopen jaar wel een boete voor te snel rijden ontvangen te hebben, wordt snel rijden door 36,1% gezien als een manier om tijd te winnen ($F(1,117) = 14,01$; $p < 0,001$), door 49,8% als sociaal onaanvaardbaar ($F(1,117) = 10,39$; $p < 0,01$) en door 71,5% als het eigen leven en dat van anderen op het spel zetten ($F(1,117) = 7,10$; $p < 0,01$). Uit de resultaten van de drie stellingen komt een duidelijk patroon naar voor: bestuurders die aangeven het afgelopen jaar beboet te zijn voor het

overtreden van de snelheidsbeperkingen stellen zich significant permissiever op ten aanzien van snel rijden dan bestuurders die beweren geen snelheidsboete gekregen te hebben. In welke richting deze samenhang precies begrepen moet worden, is onduidelijk. Enerzijds is het mogelijk dat respondenten met een tolerante houding tegenover snel rijden hierdoor vaker te snel rijden (en daarvoor beboet worden) dan respondenten die snel rijden afkeuren, maar anderzijds kan het ook zijn dat respondenten zich permissiever opstellen ten aanzien van snel rijden *omdat* ze regelmatig te snel rijden. Uit sociaal psychologisch onderzoek is namelijk geweten dat attitudes gedrag kunnen beïnvloeden, maar dat omgekeerd gedrag ook kan leiden tot het ontwikkelen en bijstellen van bepaalde attitudes (Smith & Mackie, 2007, pp.270-289).

Figuur 65. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV in functie van de zelfgerapporteerde boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen gedurende het afgelopen jaar



7. ATTITUDES TEN AANZIEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL EN KINDERBEVEILIGING

7.1. Zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel

Net zoals in de attitudemeting van 2006 werden de respondenten gevraagd om aan te geven hoe vaak ze hun veiligheidsgordel dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin. Bij het beantwoorden van deze vraag kon gekozen worden uit antwoordcategorieën variërend van 'nooit' tot 'altijd'. De vraag naar het zelfgerapporteerde gebruik van de veiligheidsgordel in de attitudemetingen biedt een interessante aanvulling op de geobserveerde gordeldracht in de nationale gedragsmetingen die het BIVV sinds 2003 jaarlijks organiseert. Elk jaar wordt de gordeldracht van bijna 20000 inzittenden voorin personenwagens geobserveerd via tellingen op de openbare weg en dit op een representatief staal van 150 locaties die verdeeld zijn over verschillende snelheidsregimes en verschillende tijdstippen (Casteels et al, 2010, p.36).

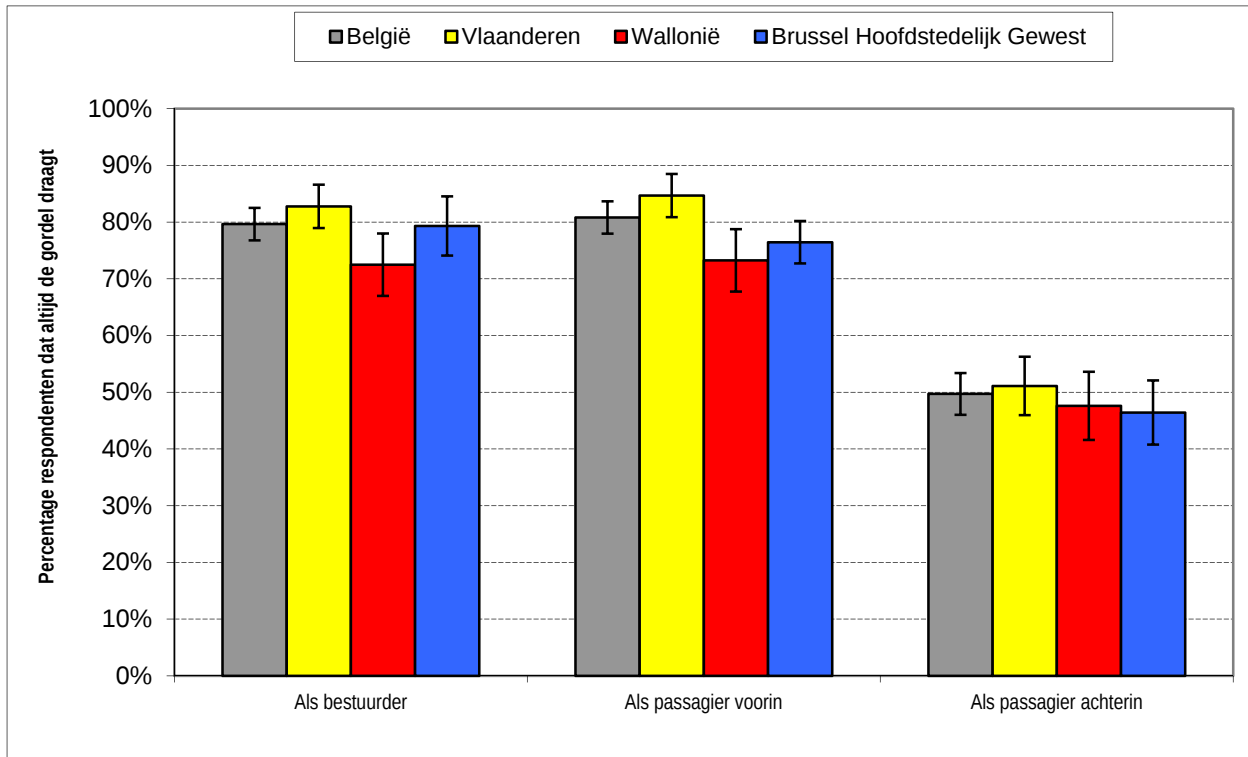
In vergelijking met de geobserveerde gordeldracht leveren de cijfers over de zelfgerapporteerde gordeldracht in twee opzichten additionele informatie op. Vooreerst is in de attitudemetingen van 2006 en 2009 gebleken dat de percentages bestuurders en passagiers voorin de wagen die *beweren* 'altijd' de gordel te dragen systematisch op ongeveer hetzelfde niveau liggen als de percentages bestuurders en passagiers voorin waarvan *geobserveerd* wordt dat ze de gordel dragen (Silverans, 2007, p.46; Boulanger, 2010, p.46). Aangezien de gordeldracht van passagiers achterin de wagen voorlopig nog niet gemeten kan worden op basis van gedragsmetingen (omwille van de slechte zichtbaarheid achterin de wagen), laat het patroon in de relatie tussen attitude- en gedragsmetingen toe om de gordeldracht van passagiers achterin te estimeren op basis van het percentage respondenten dat beweert altijd de gordel te dragen wanneer zij als passagier achterin de wagen vervoerd worden. Daarnaast maakt de inclusie van de vraag naar het zelfgerapporteerde gebruik van de veiligheidsgordel in de attitudemeting het mogelijk om te onderzoeken in welke mate dit gebruik samenhangt met de objectieve en subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel.

In wat volgt analyseren we eerst het percentage bestuurders, passagiers voorin en passagiers achterin dat aangeeft altijd de gordel te dragen in functie van gewest, geslacht en leeftijd. Vervolgens wordt onderzocht of de zelfgerapporteerde gordeldracht verschilt naargelang de zelfgerapporteerde objectieve pakkans en subjectieve pakkans voor het niet-dragen van de gordel. In het tweede deel van het rapport van de attitudemeting van 2006 werden de proporties zelfgerapporteerde gordeldracht nog voor alle mogelijke antwoordcategorieën vergeleken, maar omwille van het vastgestelde verband tussen attitude- en gedragsmeting richten we onze aandacht in dit rapport enkel op de respondenten die aangeven *altijd* hun veiligheidsgordel te dragen. Bij het bespreken van de resultaten van de attitudemeting van 2009 vergelijken we waar mogelijk met de resultaten van de attitudemeting van 2006 en met de resultaten van de gedragsmeting van 2009.

7.1.1. Zelfgerapporteerde gordeldracht per gewest

Figuur 66 presenteert het percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van gewest. Telkens beweren relatief gezien meer Vlaamse dan Waalse en Brusselse bestuurders altijd hun gordel te dragen.

Figuur 66. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per gewest



Vooreerst ligt het zelfgerapporteerde gebruik van de gordel als bestuurder beduidend hoger in Vlaanderen (82,8%) dan in Wallonië (72,5%; $F(1,117)= 9,27$; $p<0,01$). Brussel neemt met 79,3% gordeldragende bestuurders een tussenpositie in, maar verschilt niet significant van beide andere gewesten. Ook in de gedragsmeting van 2009 werd geobserveerd dat Vlaamse bestuurders verhoudingsgewijs significant meer de gordel dragen (86,6%) dan Waalse bestuurders (77,2%), maar in tegenstelling tot de attitudemeting scoorden Brusselse bestuurders (75,6%) daar nog slechter. Verder blijkt de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin significant groter in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel. Waar 84,7% van de Vlamingen beweert altijd de gordel te dragen wanneer men als passagier voorin de wagen zit, ligt dit percentage beduidend lager in Brussel (76,4%; $F(1,117)= 9,32$; $p<0,01$) en nog lager in Wallonië (73,3%; $F(1,117)= 11,42$; $p<0,01$). In de gordeltelling van 2009 werden op dit punt geen significante verschillen tussen de gewesten vastgesteld (82,2% in Vlaanderen, 82,7% in Wallonië en 80,7% in Brussel). Hoewel voor de gehele Belgische populatie de percentages bestuurders en passagiers voorin de wagen die beweren altijd de gordel te dragen op ongeveer hetzelfde niveau liggen als de percentages bestuurders en passagiers voorin die geobserveerd worden de gordel te dragen, blijkt dit verband tussen attitude- en gedragsmeting voor specifieke subgroepen dus iets minder strikt te gelden. Wat ten slotte de

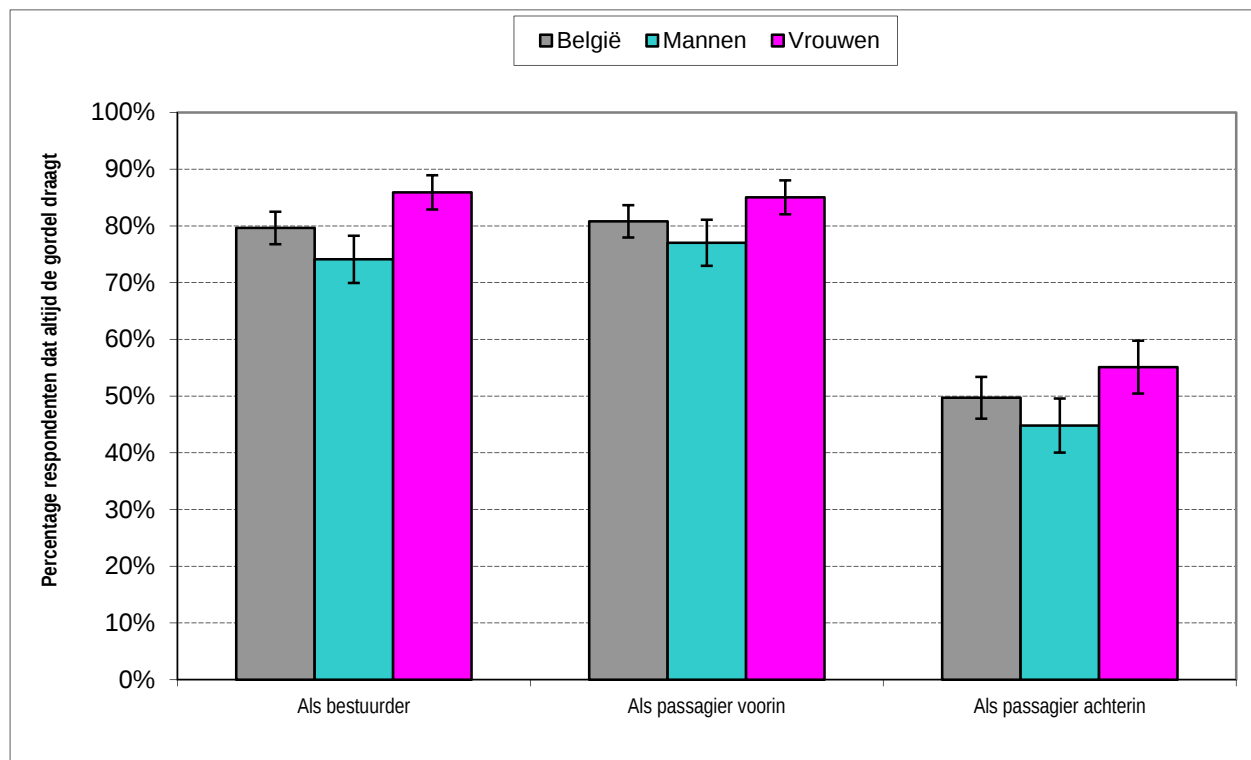
zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen betreft, zijn de verschillen tussen de gewesten eerder klein (51,1% in Vlaanderen, 47,6% in Wallonië en 46,4% in Brussel) en niet significant.

Dat het met de zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin de wagen beduidend beter gesteld is in Vlaanderen dan in Wallonië werd reeds in de attitudemeting van 2006 vastgesteld. Vlaanderen scoorde toen echter nog niet beter dan Brussel inzake zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel als passagier voorin. In 2006 gaven in Brussel namelijk nog heel wat meer respondenten aan dat ze als passagier voorin altijd de gordel dragen dan dit in 2009 het geval is (83,6% vs. 76,4%), terwijl dit percentage in Vlaanderen net toegenomen is van 2006 tot 2009 (81,5% vs. 84,7%). In Wallonië is dit percentage amper veranderd, net zoals de percentages gordeldragende bestuurders in alle gewesten ongeveer op hetzelfde niveau gebleven zijn. Voor zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen merken we, ondanks het feit dat de verschillen tussen de gewesten ook in 2006 niet significant waren, toch enkele opmerkelijke verschuivingen. Het percentage respondenten dat beweert als passagier achterin altijd de gordel te dragen is toegenomen in Vlaanderen (van 43,9% in 2006 naar 51,1% in 2009), maar gedaald in Brussel (van 49% naar 46,4%) en Wallonië (van 53,1% naar 47,6%).

7.1.2. Zelfgerapporteerde gordeldracht per geslacht

Figuur 67 geeft duidelijk weer dat in elke positie (als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin) beduidend meer vrouwen dan mannen altijd de veiligheidsgordel gebruiken. Terwijl ruim 85% van de vrouwen naar eigen zeggen altijd de gordel draagt als bestuurder en als passagier voorin, liggen deze percentages met 74,1% ($F(1,117)= 24,54$) en 77% ($F(1,117)= 12,71$) significant ($p<0,001$) lager bij hun mannelijke collega's. Verder beweert 55,1% van de vrouwen tegenover 44,8% van de mannen altijd de gordel te dragen wanneer men als passagier achterin de wagen plaatsneemt ($F(1,117)= 11,27$; $p<0,01$). Deze resultaten stemmen grotendeels overeen met de cijfers van de gedragsmeting van 2009, al ligt het percentage gordeldragende mannelijke bestuurders in de gordeltelling (81%) opmerkelijk hoger dan in de attitudemeting. De verschillen tussen de geslachten zijn evenwel ook in de gedragsmeting duidelijk zichtbaar: 85% vrouwelijke bestuurders en 84% vrouwelijke passagiers voorin werden geobserveerd met gordel, tegenover 81% mannelijke bestuurders en 77% mannelijke passagiers voorin.

Figuur 67. Percentage respondentent dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per geslacht



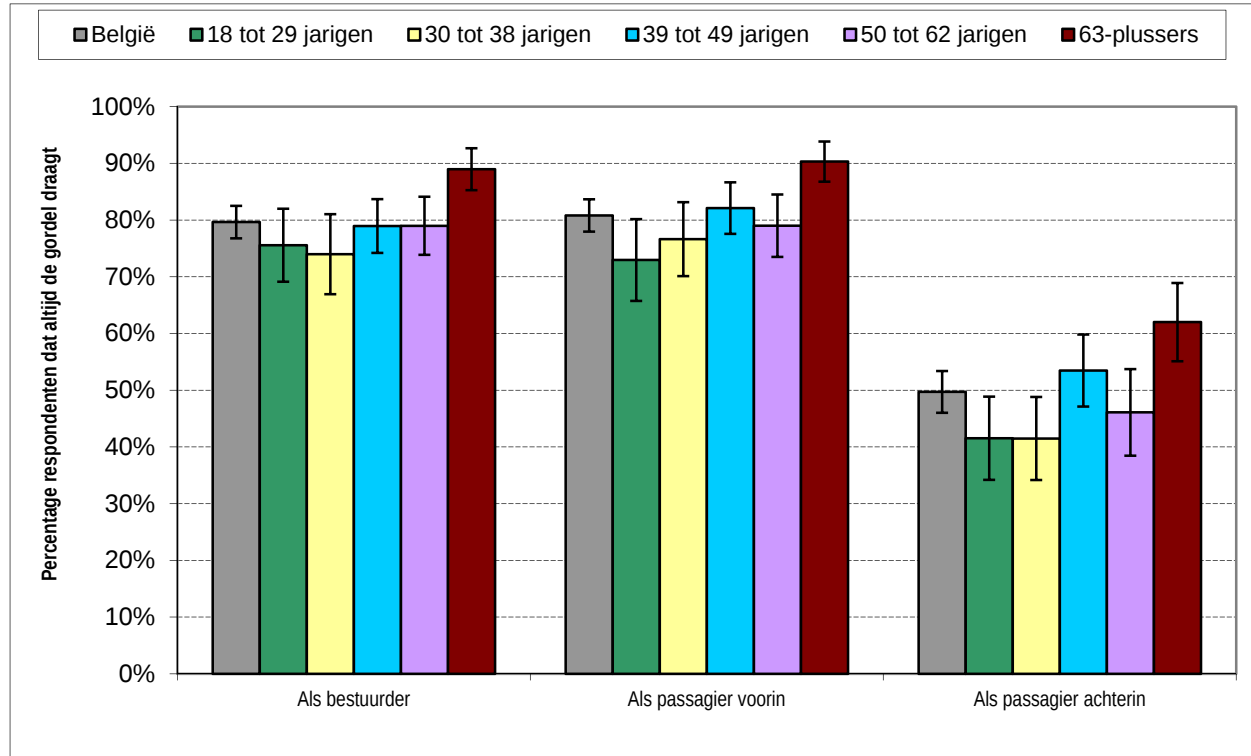
Het uitgesproken effect van geslacht op de zelfgerapporteerde gordeldracht is enigszins verrassend aangezien in de attitudemeting van 2006 mannen en vrouwen op dit aspect amper van elkaar verschilden. Dat we in 2009 wel significante verschillen vaststellen, is te wijten aan zowel een stijging van de zelfgerapporteerde gordeldracht bij vrouwelijke bestuurders (van 81,2% naar 85,9%), passagiers voorin (van 80,3% naar 85%) en passagiers achterin (van 46,1% naar 55,1%) als een daling van de zelfgerapporteerde gordeldracht bij mannelijke bestuurders (van 77,8% naar 74,1%), passagiers voorin (van 78,5% naar 77%) en passagiers achterin (van 46,7% naar 44,8%). Deze differentiële evolutie tussen mannen en vrouwen dient in volgende attitudemetingen zeker nader geïnspecteerd te worden om te kunnen bepalen of het hier een toevallige fluctuatie dan wel een algemene trend betreft.

7.1.3. Zelfgerapporteerde gordeldracht per leeftijdscategorie

Zoals in Figuur 68 geobserveerd kan worden, blijkt ook leeftijd een uitgesproken effect te hebben op het altijd dragen van de gordel. Bij gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin zien we hetzelfde patroon: 63-plussers rapporteren significant vaker altijd de gordel te gebruiken dan respondenten uit de andere leeftijdscategorieën, die zelf onderling niet beduidend van elkaar verschillen. Zo zou 89% van de 63-plussers als bestuurder altijd de gordel dragen tegenover 75,6% van de 18-29 jarigen ($F(1,117)= 12,13$; $p<0,001$), 74% van de 30-38 jarigen ($F(1,117)= 13,66$; $p<0,001$), 78,9% van de 39-49 jarigen ($F(1,117)= 11,18$; $p<0,01$) en 79% van de 50-62 jarigen ($F(1,117)= 11,23$; $p<0,01$). Voor het gebruik van de gordel als passagier voorin de wagen liggen de percentages voor alle leeftijdscategorieën min of meer op dezelfde hoogte: 90,3% bij de 63-plussers versus 73% bij de 18-29 jarigen ($F(1,117)= 17,68$; $p<0,001$), 76,6% bij de 30-38 jarigen ($F(1,117)=$

12,54; $p < 0,001$), 82,1% bij de 39-49 jarigen ($F(1,117) = 9,99$; $p < 0,01$) en 79% bij de 50-62 jarigen ($F(1,117) = 12,23$; $p < 0,001$).

Figuur 68. Percentage respondentent dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per leeftijdscategorie



Ten aanzien van de zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen wordt het algemene patroon van de oudste leeftijdsgroep tegenover alle andere leeftijdscategorieën enigszins verstoord door de groep 39-49 jarigen. De 63-plussers (62%) scoren nog steeds significant beter dan de 18-29 jarigen (41,5%; $F(1,117) = 15,44$; $p < 0,001$), de 30-38 jarigen (41,5%; $F(1,117) = 14,18$; $p < 0,001$) en de 50-62 jarigen (46,1%; $F(1,117) = 10,18$; $p < 0,01$), maar niet dan de 39-49 jarigen (53,5%) aangezien deze leeftijdscategorie nu zelf duidelijk boven de andere leeftijdsgroepen uitsteekt en zodoende significant hogere percentages zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen behaalt dan de 18-29 jarigen ($F(1,117) = 5,96$; $p < 0,05$) en 30-38 jarigen ($F(1,117) = 6,88$; $p < 0,01$).

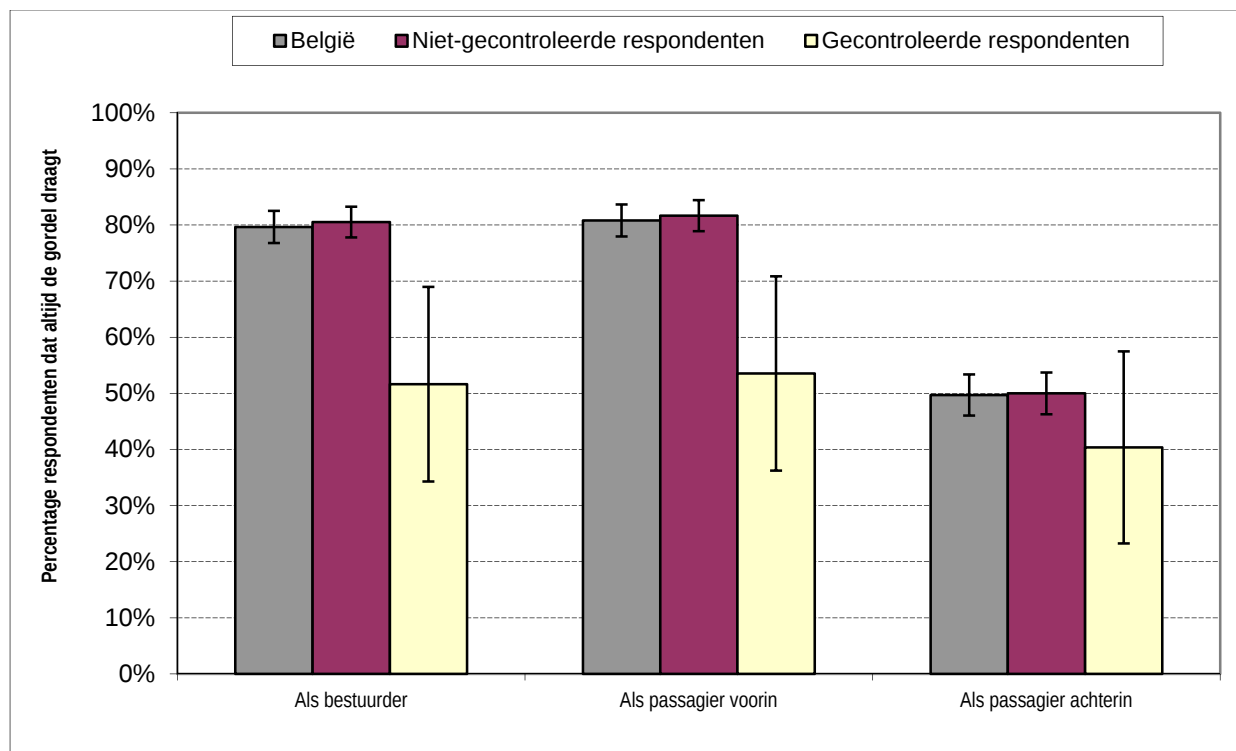
Net zoals het duidelijke effect van geslacht was ook het uitgesproken effect van leeftijd in de attitudemeting van 2006 nog niet aanwezig. De zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin verschilden toen niet significant naargelang de leeftijd van de respondenten. De kloof die we in 2009 voor het gebruik van de veiligheidsgordel als bestuurder observeren tussen de oudste leeftijdscategorie en alle andere leeftijdsgroepen is het gevolg van een stijging van het percentage gordeldragende bestuurders bij de 63-plussers (van 85% naar 89%), een daling van dit percentage bij de 18-29 jarigen (van 81,3% naar 75,6%) en een stagnatie in alle andere leeftijdsgroepen. Ten aanzien van de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier voorin zijn de percentages voor alle leeftijdscategorieën min of meer stabiel gebleven, behalve voor de 63-plussers die op dit punt een grote sprong voorwaarts gemaakt hebben (van 83,4% naar 90,3%). Op het gebied van gordeldracht achterin de wagen merken we zelfs een grote vooruitgang overheen alle leeftijdscategorieën: van 33%

bij de vier jongste leeftijdsgroepen naar 41,5% bij de 18-29 en 30-38 jarigen, 53,5% bij de 39-49 jarigen en 46% bij de 50-62 jarigen, en van 47% naar 62% bij de 63-plussers. De sterkste progressie speelt zich dus af bij de 39-49 jarigen die maar liefst 20 procentpunten meer gordeldracht achterin de wagen rapporteren. Hierdoor vormen zij in 2009 de enige leeftijdscategorie die niet significant slechter scoort dan de 63-plussers op vlak van gordeldracht achterin, dit in tegenstelling tot 2006 toen de 63-plussers op dit punt nog beduidend beter scoorden dan alle andere leeftijdsgroepen.

7.1.4. Zelfgerapporteerde gordeldracht in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel

Net zoals voor alcohol- en druggebruik (cf. paragraaf 5.3.5) werd voor het dragen van de gordel het verband tussen het zelfgerapporteerde gedrag en de zelfgerapporteerde objectieve pakkans onderzocht. Daarbij gold als hypothese dat respondenten die de afgelopen 12 maanden op het dragen van de gordel gecontroleerd werden vaker zouden beweren altijd de gordel te dragen dan respondenten die niet gecontroleerd werden, dit omwille van het veronderstelde afschrikkende effect van een gordelcontrole. De resultaten, weergegeven in Figuur 69, geven echter geen steun aan deze hypothese. Het blijken integendeel de niet-gecontroleerde respondenten te zijn die het vaakst beweren altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin.

Figuur 69. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel



Wanneer de respondenten verdeeld worden in een groep wel en een groep niet-op-gordeldracht-gecontroleerde respondenten, dan zien we dat van de 97% Belgische respondenten die aangeven het voorbije jaar niet gecontroleerd te zijn op het dragen van de gordel 80,5% beweert als bestuurder altijd de gordel te dragen, tegenover 51,6% van de 3% respondenten die naar eigen

zeggen wel gecontroleerd werden op gordeldracht ($F(1,117) = 11,21$; $p < 0,01$). Verder beweert 81,7% van de niet-gecontroleerde respondenten zich als passagier voorin altijd te beveiligen met de gordel, tegenover 53,5% van de gecontroleerde respondenten ($F(1,117) = 10,61$; $p < 0,01$). Ook ten aanzien van de gordeldracht als passagier achterin is het verschil duidelijk (maar niet significant), met 50% beveiligde passagiers bij de niet-gecontroleerde respondenten en 40,4% bij de gecontroleerde respondenten. Analooq aan de resultaten voor alcohol- en druggebruik lijken de gecontroleerde respondenten paradoxaal genoeg minder vaak altijd hun gordel te dragen dan de niet-gecontroleerde respondenten.

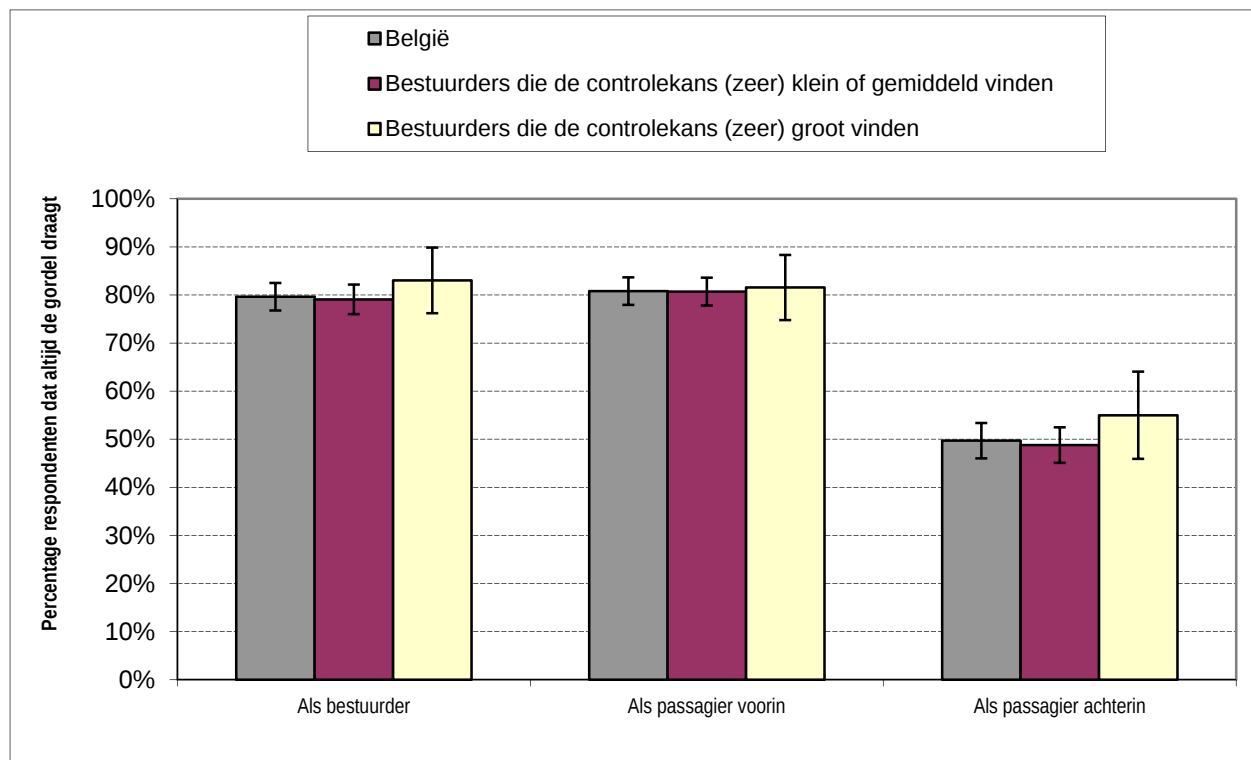
Een mogelijke verklaring voor dit contra-intuïtieve verband is dat respondenten zich misschien niet altijd bewust zijn van het feit dat ze bij een politiecontrole op het dragen van de gordel gecontroleerd worden. Respondenten die bij een dergelijke controle betraqt worden op het niet-dragen van de gordel worden hier echter expliciet op attent gemaakt, zodat zij zeker wel beseffen dat ze op gordeldracht gecontroleerd werden. Respondenten die bij een politiecontrole daarentegen wel de gordel dragen, krijgen vermoedelijk enkel de boodschap dat zij mogen doorrijden zonder dat hen gezegd wordt dat ze op gordeldracht gecontroleerd werden. Bijgevolg werden vermoedelijk heel wat respondenten die altijd de gordel dragen onbewust wel gecontroleerd. Daarnaast zou ook de vraagformulering een rol kunnen spelen. Respondenten werden immers gevraagd of zij de voorbije 12 maanden gecontroleerd werden voor *het niet-dragen* van de gordel. Bijgevolg hebben mogelijk heel wat gordeldragende respondenten die op gordeldracht gecontroleerd werden geantwoord dat zij niet gecontroleerd werden, simpelweg omdat zij hun gordel *wel* droegen.

7.1.5. Zelfgerapporteerde gordeldracht in functie van de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel

Naast het verband met de objectieve pakkans werd ook het verband van de zelfgerapporteerde gordeldracht met de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel onderzocht, met als hypothese dat respondenten die deze pakkans (zeer) groot schatten vaker altijd de gordel dragen dan respondenten die de pakkans (heel) klein of gemiddeld achten. Figuur 70 laat zien dat bestuurders en passagiers die de pakkans voor gordeldracht (zeer) groot vinden inderdaad iets vaker rapporteren altijd de gordel te dragen dan bestuurders en passagiers die denken dat deze pakkans (zeer) klein of gemiddeld is. De verschillen zijn echter beperkt en niet significant. Van de 15,1% Belgische respondenten die de pakkans voor gordeldracht (zeer) groot vinden draagt 83,4% naar eigen zeggen altijd de gordel als bestuurder, 81,6% altijd als passagier voorin en 55% altijd als passagier achterin. Bij de 84,5% respondenten die de pakkans voor het dragen van de gordel (zeer) klein of gemiddeld schatten, bedragen deze percentages respectievelijk 79,1%, 80,7% en 48,8%.

Analooq aan de resultaten voor alcohol- en druggebruik blijkt uit de resultaten van deze en vorige paragraaf dat er ook ten aanzien van gordeldracht geen eenvoudig en intuïtief verband bestaat tussen de zelfgerapporteerde objectieve en subjectieve pakkans voor gordeldracht enerzijds en het zelfgerapporteerde rijden met gordel anderzijds.

Figuur 70. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel



7.2. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging

Naast het eigen gebruik van de veiligheidsgordel werden de respondenten ook gevraagd naar de mate waarin zij kinderen in de auto beveiligen. De SGVV van 2002 had in dit verband de doelstelling geformuleerd van 95% correct beveiligde kinderen tegen 2005. Omwille van de slechte zichtbaarheid achterin de wagen en het feit dat om de correctheid van de beveiliging te evalueren zeer veel parameters van dichtbij onderzocht moeten worden, werd deze doelstelling tot dusver nog niet getoetst door middel van een gedragsmeting.⁴ Net zoals voor de gordeldracht als passagier achterin kan het percentage (correct) beveiligde kinderen wel benaderd worden op basis van de zelfgerapporteerde beveiliging van kinderen.

De vraag naar de beveiliging van kinderen in de wagen werd radicaal anders geformuleerd in de attitudemeting van 2009 dan in de attitudemeting van 2006. In plaats van te vragen hoe vaak men kinderen *jonger dan 12 jaar* vastmaakt *via gordel en/of kinderzitje*, werd nu gesproken over kinderen *kleiner dan 1,35 meter* en over *het juiste kinderbeveiligingssysteem* (kinderzitje, verhogingskussen). Deze aanpassing in de vraagformulering is het gevolg van een verandering in de wetgeving hieromtrent sinds 01/09/2006 en maakt de resultaten van 2009 moeilijk vergelijkbaar met die van 2006. Zo was in het eerste deel van dit rapport reeds gebleken dat het percentage respondenten dat beweert kinderen altijd veilig te vervoeren gedaald was ten opzichte van 2006 (van 89,7% naar 81,5%). Deze daling zou deels te wijten kunnen zijn aan de wetsverandering en bijhorende aanpassing in de vraagformulering. De groep kinderen jonger dan 12 jaar verschilt immers van de

⁴ In september 2011 voerde het BIVV evenwel een gedragsmeting 'beveiliging van kinderen' uit. De resultaten daarvan waren bij het ter perse gaan van voorliggend rapport nog niet beschikbaar.

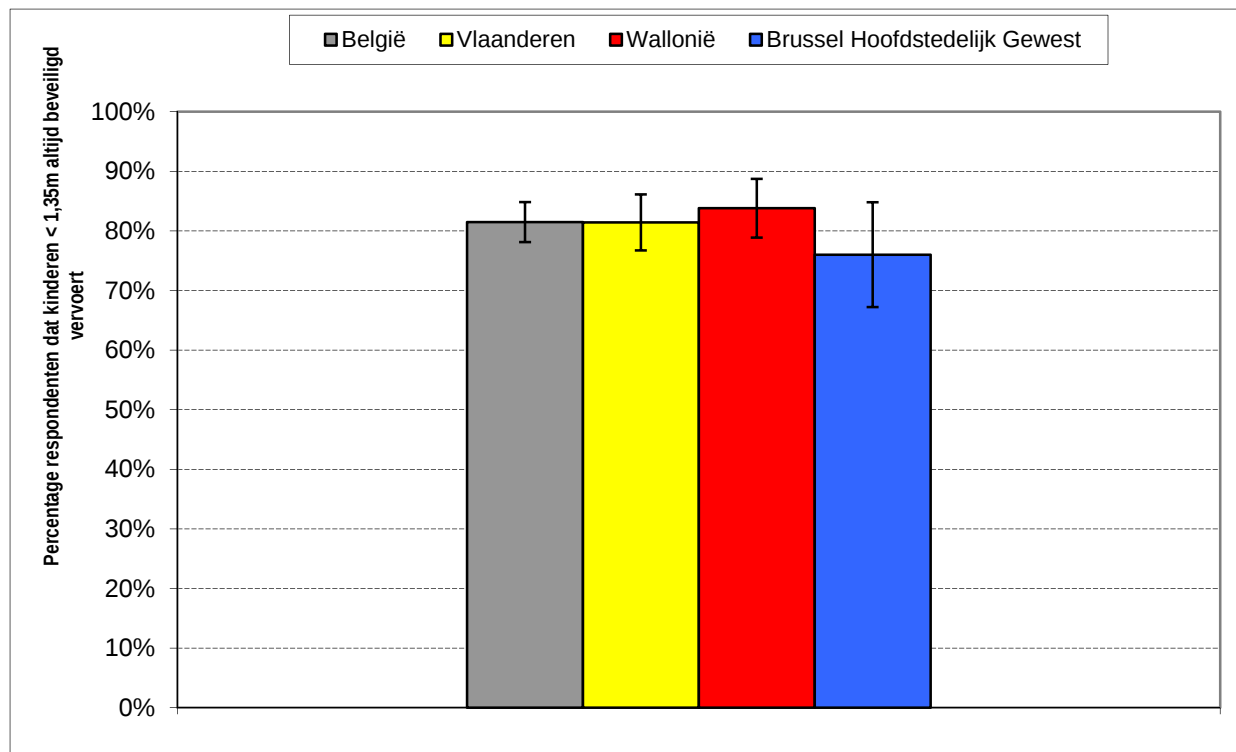
groep kinderen kleiner dan 1,35 meter en een kinderbeveiligingssysteem met vermelding van kinderzitje en verhogingskussen lijkt een nog iets stringenter vereiste dan het vastmaken van kinderen via gordel en/of kinderzitje.

In wat volgt analyseren we de percentages respondenten die beweren hun kinderen altijd correct te beveiligen in functie van gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten. De percentages in deze analyse zijn uitsluitend gebaseerd op de respondenten die beweren kinderen te vervoeren achterin de wagen. Bestuurders die nooit kinderen vervoeren zitten met andere woorden niet in de analyse. In 2009 beweerde 40,2% van alle respondenten nooit kinderen kleiner dan 1,35 meter te vervoeren, zodat de gepresenteerde percentages betrekking hebben op de overige 60% van de respondenten die wel minstens af en toe kinderen vervoert in de wagen. Omwille van de aangepaste vraagstelling beperken we ons bij de bespreking tot de cijfers van 2009 en vergelijken we enkel de onderlinge verhoudingen tussen de subgroepen met die van 2006.

7.2.1. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging per gewest

Figuur 71 geeft de percentages respondenten weer die aangeven een kind of kinderen kleiner dan 1,35 meter altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem te vervoeren in functie van gewest.

Figuur 71. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per gewest

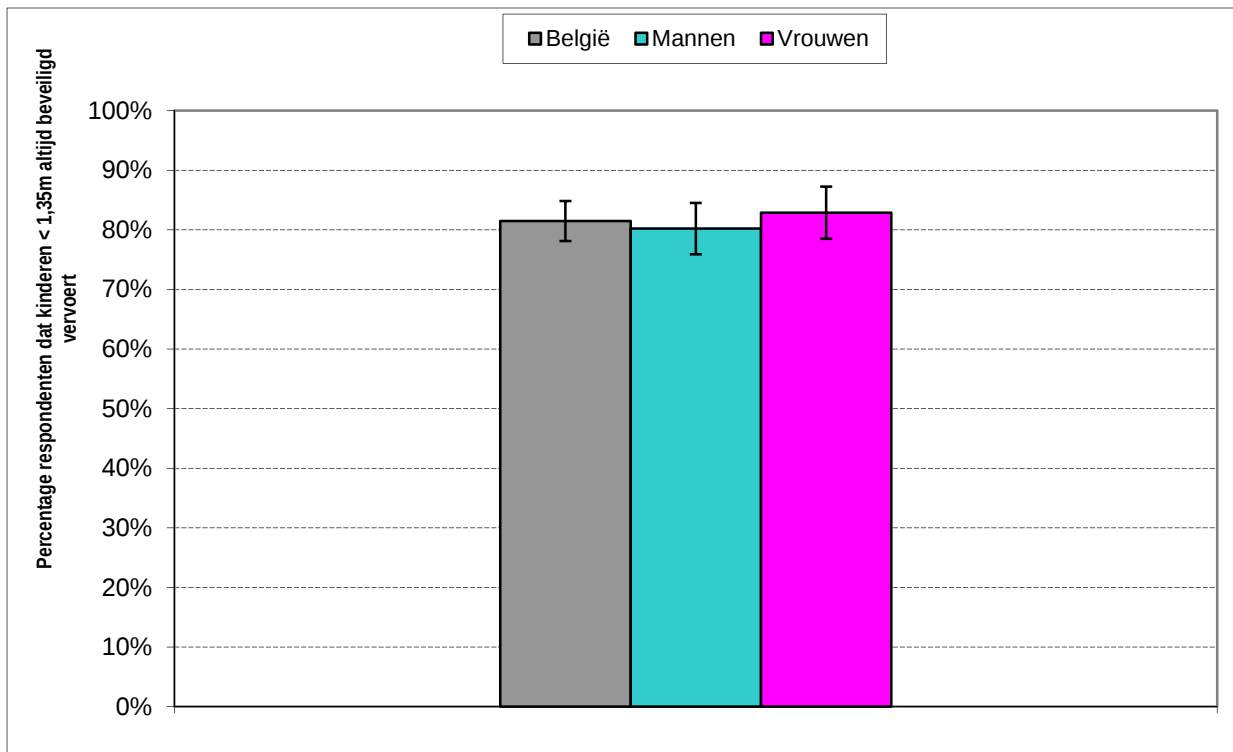


Hoewel het percentage in Brussel (76%) duidelijk lager ligt dan in Vlaanderen (81,4%) en Wallonië (83,8%), blijken de verschillen tussen de gewesten statistisch niet betekenisvol te zijn. Ook in de attitudemeting van 2006 werden op dit punt geen significante verschillen vastgesteld tussen de gewesten.

7.2.2. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging per geslacht

Zoals blijkt uit Figuur 72 rapporteren iets meer vrouwen (82,9%) dan mannen (80,2%) kinderen kleiner dan 1,35 meter altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem te vervoeren. Analooq aan de resultaten van 2006 is dit verschil echter niet significant.

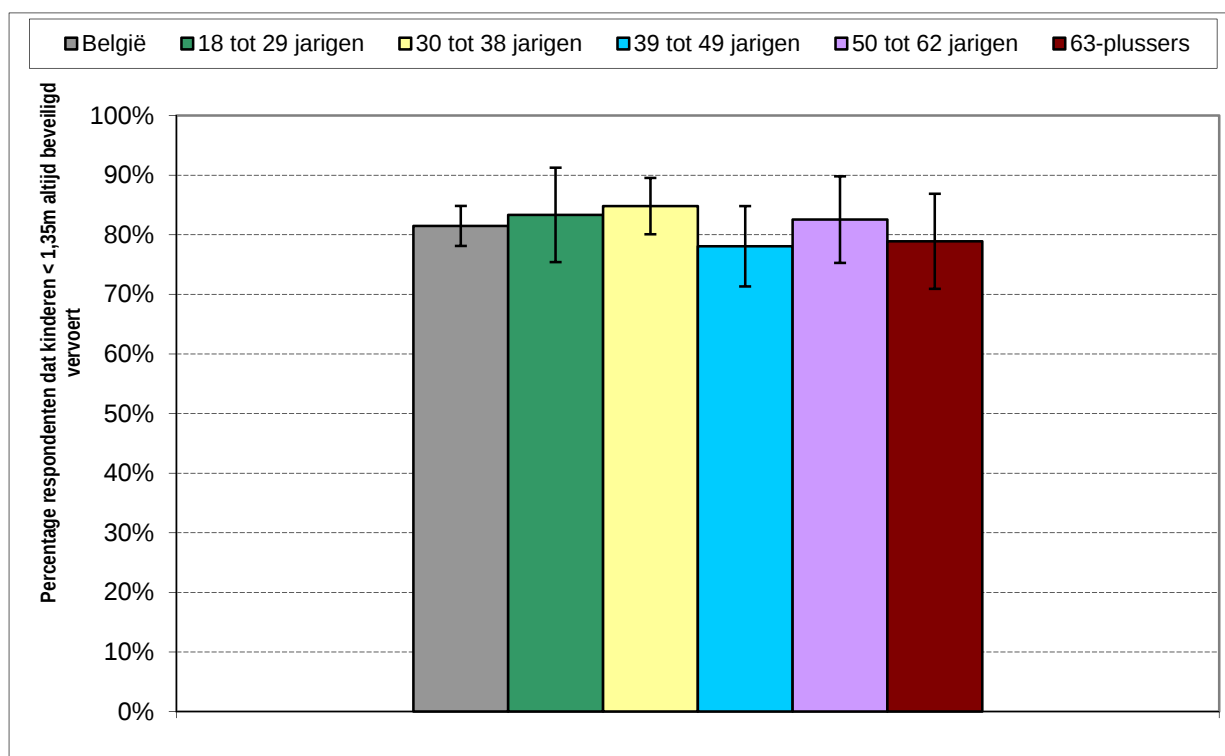
Figuur 72. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per geslacht



7.2.3. Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiliging per leeftijdscategorie

Net zoals gewest en geslacht heeft ook leeftijd geen betekenisvolle invloed op de mate waarin bestuurders kinderen kleiner dan 1,35 meter correct beveiligen wanneer ze deze achterin de auto vervoeren. De percentages respondenten die kinderen naar eigen zeggen consequent juist beveiligen variëren dan wel tussen 78% en 85% overheen de verschillende leeftijdscategorieën, maar er zit geen duidelijke lijn in de data en de onderlinge verschillen blijken niet significant. De gedetailleerde resultaten van deze analyse worden samengevat in Figuur 73.

Figuur 73. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per leeftijdscategorie



8. ZELFGERAPPORTEERDE ONGEVALLEN, CONTROLES EN STRAFFEN

Om een beeld te krijgen van het aantal ongevallen, controles en straffen dat bestuurders in België op één jaar tijd meemaken en om na te gaan hoe deze ervaringen samenhangen met hun attitudes, werden de respondenten gevraagd om aan te geven hoeveel keer ze gedurende de voorbije 12 maanden betrokken waren in een ongeval met alleen materiële schade, een ongeval hadden met doden of gewonden, gecontroleerd werden door de politie, een boete moesten betalen voor een verkeersinbreuk en/of door een rechtbank veroordeeld werden voor een verkeersinbreuk. Aan respondenten die beweerden dat ze het afgelopen jaar minstens 1 keer gecontroleerd werden, een verkeersboete moesten betalen en/of veroordeeld werden voor een verkeersinbreuk werd bovendien de vraag gesteld om welke reden(en) dit was. Om deze vraag te beantwoorden, konden meerdere keuzes gemaakt worden uit de volgende antwoordmogelijkheden: overtreden van snelheidsbeperkingen, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, niet-dragen van de gordel en/of een andere reden. Hierna analyseren we deze zelfgerapporteerde ervaringen met ongevallen, controles en straffen in functie van gewest, geslacht en leeftijd van de respondenten, alsook in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers. We voeren echter geen specifieke analyse uit voor de verschillende redenen waarom iemand veroordeeld werd, aangezien “slechts” 48 respondenten aangeven het voorbije jaar voor een verkeersinbreuk veroordeeld te zijn en het statistisch weinig zinvol is om dit kleine aantal op te delen in verschillende redenen die vervolgens nog eens verdeeld zouden moeten worden overheen de verschillende subgroepen.

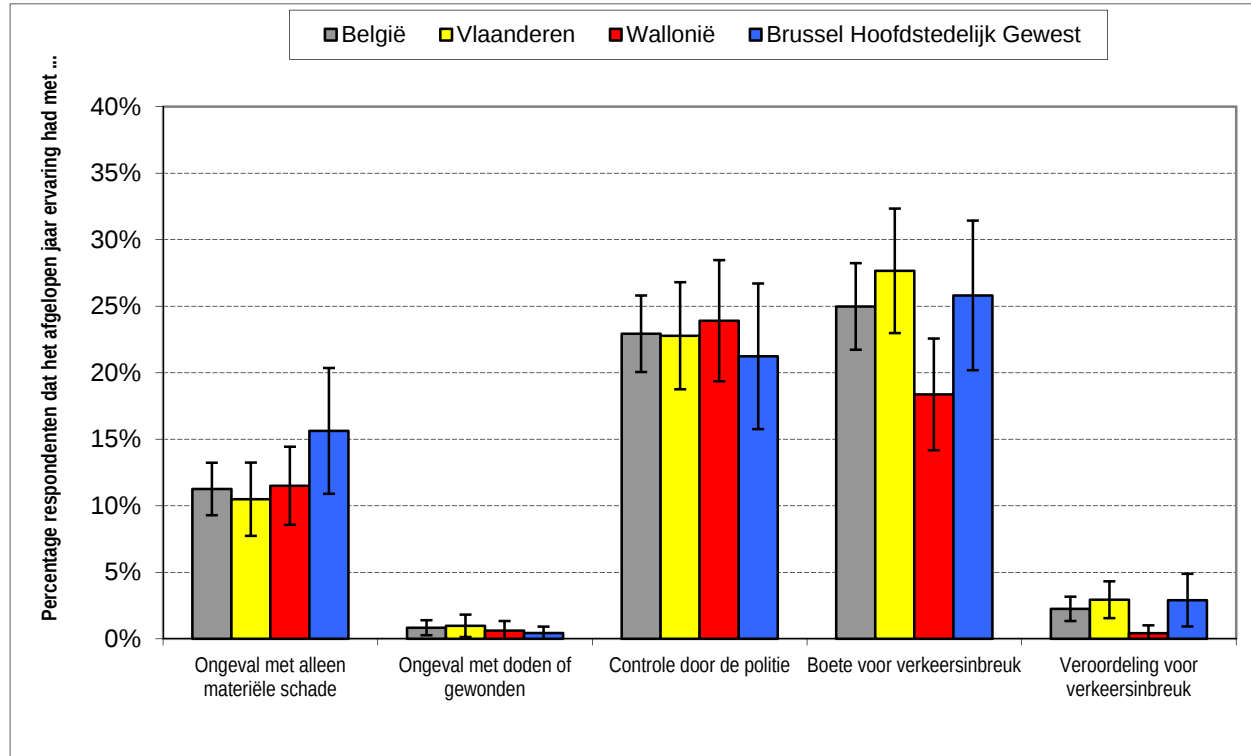
De vraagformulering in de attitudemeting van 2009 is identiek aan die van 2006. Door een programmeerfout in de attitudemeting van 2006 werd echter slechts één reden voor een controle, boete of veroordeling toegelaten (terwijl men uiteraard om verschillende redenen gecontroleerd, beboet of veroordeeld kan worden), zodat deze resultaten toen niet geanalyseerd konden worden. Bij de bespreking richten we onze aandacht daarom hoofdzakelijk op de resultaten van 2009.

8.1. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen per gewest

In Figuur 74 worden de percentages respondenten die aangeven dat ze de voorbije 12 maanden ervaring gehad hebben met ongevallen, controles en straffen weergegeven in functie van gewest. Op het gebied van ongevallen en controles merken we geen beduidende verschillen tussen de gewesten. Hoewel meer Brusselse (15,6%) dan Vlaamse (10,5%) en Waalse (11,5%) bestuurders het voorbije jaar betrokken waren bij een ongeval met alleen materiële schade, blijken deze verschillen niet significant. Het percentage respondenten dat betrokken was bij een ongeval met doden of gewonden ligt in elk gewest onder 1% en ook op het percentage gecontroleerde respondenten zit weinig variatie tussen de gewesten (21,2% in Brussel, 22,8% in Vlaanderen en 23,9% in Wallonië). Uit de resultaten blijkt wel dat significant meer Vlaamse en Brusselse dan Waalse bestuurders het afgelopen jaar een boete moesten betalen én door een rechtbank veroordeeld werden voor een verkeersinbreuk. Terwijl 27,7% Vlamingen ($F(1,117) = 8,56$; $p < 0,01$) en 25,8% Brusselaars ($F(1,117) = 4,41$; $p < 0,05$) een verkeersboete moesten betalen, was dit bij slechts 18,4%

Walen het geval. Verder werden zowel 2,9% Vlamingen ($F(1,117)= 10,87$; $p<0,01$) als Brusselaars ($F(1,117)= 5,70$; $p<0,05$) veroordeeld voor een verkeersinbreuk, tegenover 0,4% Walen.

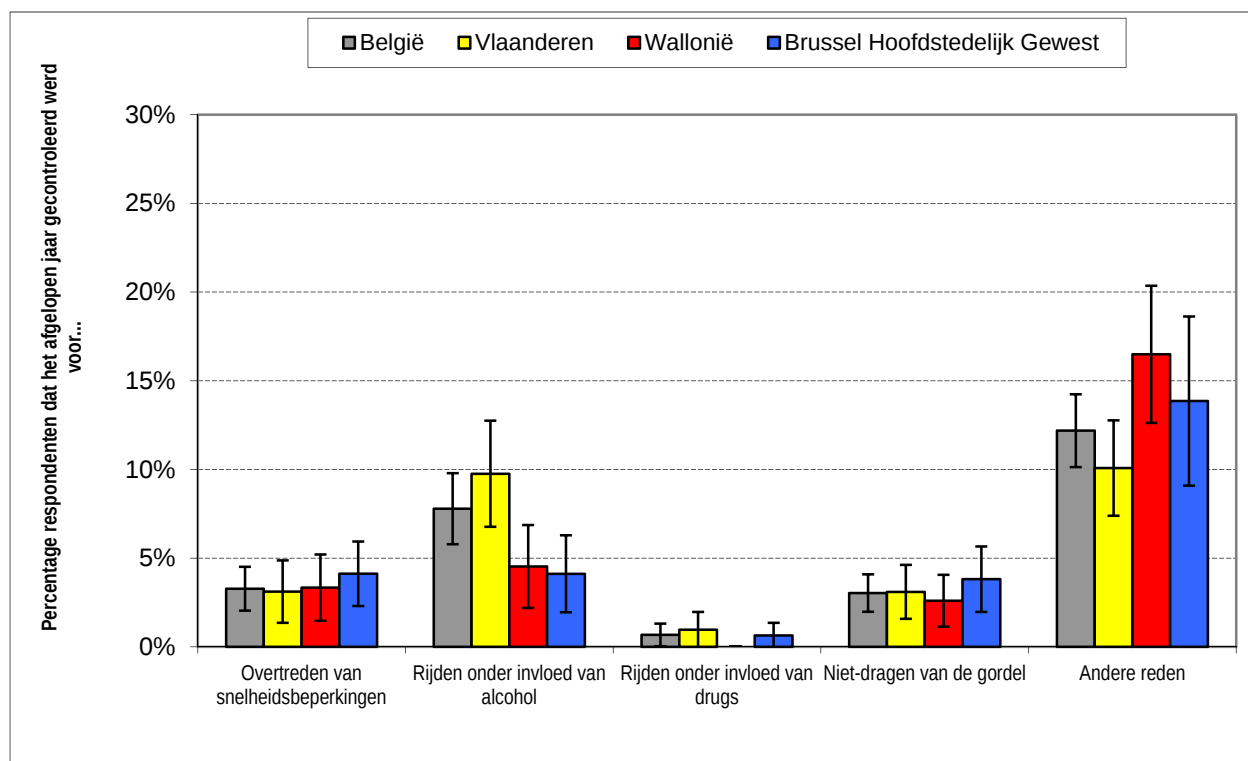
Figuur 74. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per gewest



Zoals weergegeven in Figuur 74 lijken er op het eerste zicht geen beduidende verschillen tussen de gewesten inzake zelfgerapporteerde controles door de politie. Wanneer we de controles opdelen naargelang de verschillende redenen voor een politiecontrole, zoals in Figuur 75, dan merken we echter dat meer dan dubbel zoveel Vlaamse (9,8%) als Waalse (4,5%; $F(1,117)= 7,43$; $p<0,01$) en Brusselse bestuurders (4,1%; $F(1,117)= 9,12$; $p<0,01$) aangeven het voorbije jaar gecontroleerd te zijn voor rijden onder invloed van alcohol. Dit is opmerkelijk aangezien we in paragraaf 5.2.1 geen significante verschillen konden vaststellen naargelang gewest op vlak van het zelfgerapporteerde aantal ademtesten dat men het afgelopen jaar had moeten afleggen. Uit nadere analyse blijkt dat zich op dit punt misschien een interpretatieprobleem stelt: slechts 60% van de respondenten die beweren het voorbije jaar een ademtest ondergaan te hebben, geven eveneens aan het afgelopen jaar gecontroleerd te zijn voor rijden onder invloed van alcohol, terwijl dit percentage logisch gezien 100% zou moeten zijn. Deze discrepantie zou mogelijk te wijten kunnen zijn aan het feit dat de respondenten enerzijds gevraagd werden of de politie van hen een ademtest had afgenomen (waarbij het resultaat van die ademtest zowel positief als negatief kan zijn), terwijl anderzijds gevraagd werd of zij door de politie gecontroleerd werden voor rijden *onder invloed* van alcohol (hetgeen zou kunnen suggereren dat het resultaat van de controle positief was). Bovendien blijken er op dit punt belangrijke verschillen te spelen tussen de gewesten. Vlaamse bestuurders die aangeven de afgelopen 12 maanden een ademtest afgelegd te hebben, rapporteren namelijk significant vaker (73,4%) dat ze in diezelfde periode gecontroleerd zijn voor rijden onder invloed van alcohol dan Waalse (40,6%) en

Brusselse bestuurders (31,5%) die naar eigen zeggen een ademtest ondergingen. Mogelijkerwijs wordt de vraag naar zelfgerapporteerde controles voor rijden onder invloed van alcohol anders geïnterpreteerd in de ene dan in de andere landstaal. Bovendien zou de vraagformulering ook kunnen verklaren waarom zo weinig respondenten aangeven het afgelopen jaar op snelheid gecontroleerd te zijn, procentueel gezien zelfs minder dan degenen die beweren voor alcohol gecontroleerd te zijn. Gevraagd werd immers of men de voorbije 12 maanden gecontroleerd werd voor *het overtreden* van de snelheidsbeperkingen, zodat de kans reëel is dat veel respondenten dit uitsluitend begrepen hebben als controles *omdat* men te snel reed en niet als snelheidscontroles in het algemeen. Het is dan ook aangeraden om in de volgende attitudemeting de dubbelzinnigheid in de vraagstelling weg te werken, bijvoorbeeld door te vragen of men het afgelopen jaar gecontroleerd werd op het *al dan niet* rijden onder invloed van alcohol, het *al dan niet* te snel rijden, enzovoort.

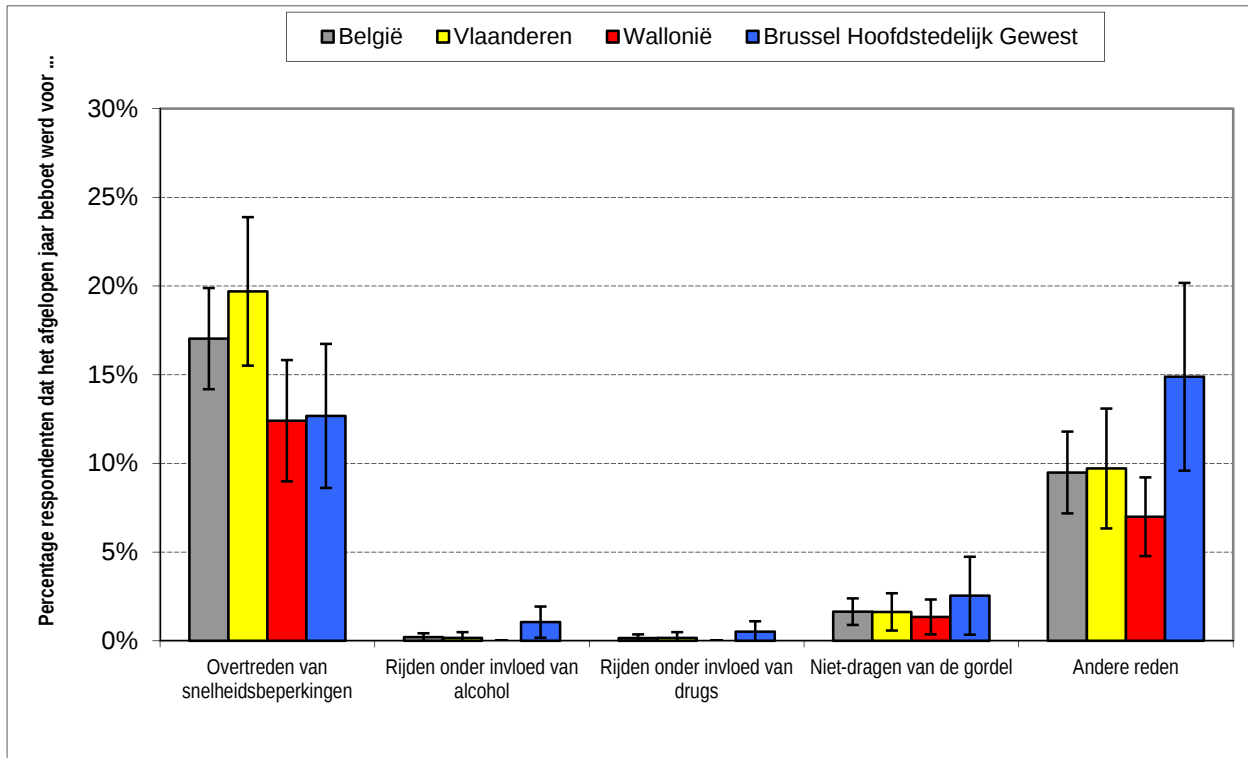
Figuur 75. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per gewest



Uit Figuur 74 was gebleken dat zowel Vlamingen als Brusselaars het afgelopen jaar relatief gezien in grotere getale beboet werden voor een verkeersinbreuk dan Walen. Figuur 76 maakt duidelijk dat beide verschillen niet op dezelfde manier verklaard kunnen worden. Het verschil tussen Brussel en Wallonië blijkt voornamelijk het gevolg van meer boetes voor rijden onder invloed van alcohol en voor een andere reden in Brussel (1,1% resp. 14,9%) dan in Wallonië (0% resp. 7%), terwijl het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië eerder te wijten is aan meer boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen in Vlaanderen (19,7%) dan in Wallonië (12,4%; $F(1,117) = 7,13$; $p < 0,01$). In Vlaanderen geeft ongeveer 1 op de 5 respondenten aan het voorbije jaar een boete gekregen te hebben voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen, een aandeel waarmee de Vlaamse

bestuurders niet alleen significant van de Waalse bestuurders verschillen, maar ook van de Brusselse bestuurders (12,7%; $F(1,117) = 5,68$; $p < 0,05$).

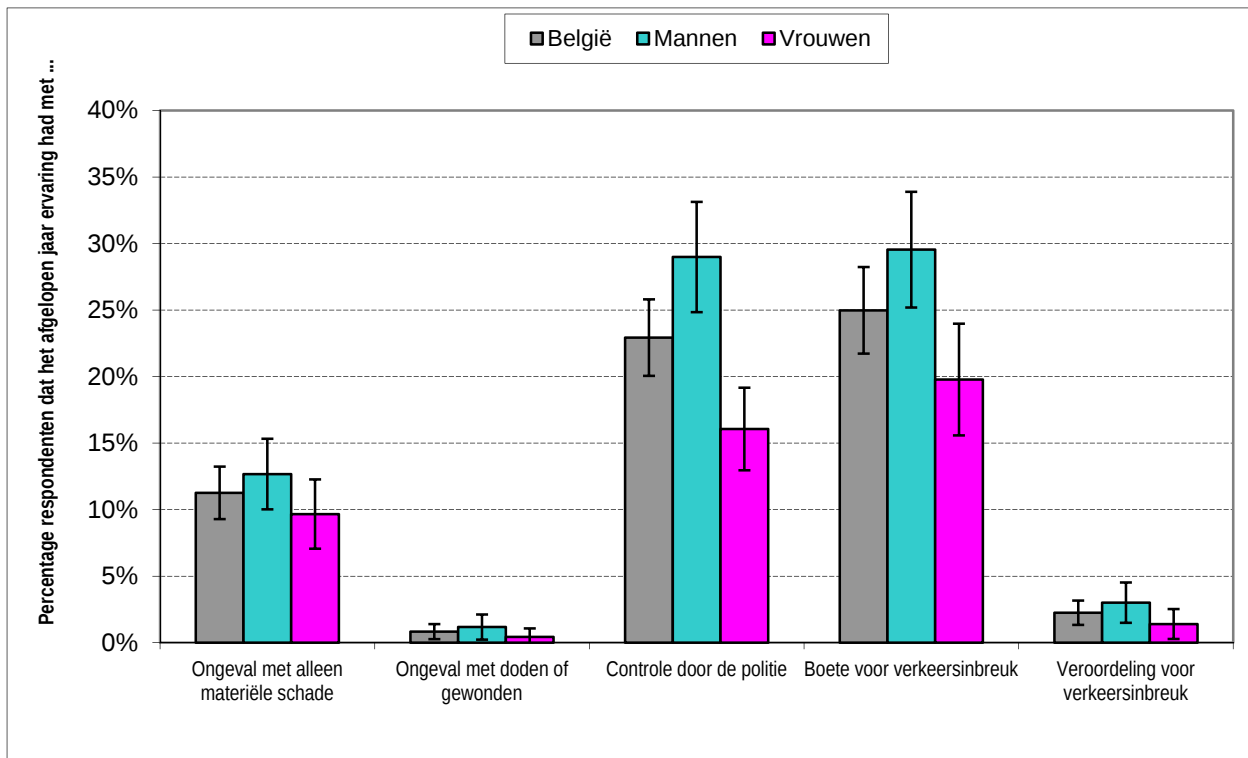
Figuur 76. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per gewest



8.2. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen per geslacht

Figuur 77 biedt een overzicht van de ervaringen die mannen en vrouwen de voorbije 12 maanden naar eigen zeggen gehad hebben met ongevallen, controles, boetes en veroordelingen. Hoewel relatief gezien iets meer mannen (12,7% resp. 1,2%) dan vrouwen (9,7% resp. 0,4%) toegeven het afgelopen jaar betrokken te zijn in ongevallen met alleen materiële schade en in ongevallen met doden of gewonden, blijken deze verschillen statistisch niet betekenisvol. Hetzelfde geldt ten aanzien van veroordelingen voor verkeersinbreuken: mannen (3%) scoren dubbel zo hoog als vrouwen (1,4%), maar het verschil is niet significant. Grotere en wel significante verschillen worden vastgesteld ten aanzien van zelfgerapporteerde controles door de politie en zelfgerapporteerde boetes voor verkeersinbreuken. Waar 29% van de mannelijke bestuurders aangeeft de afgelopen 12 maanden gecontroleerd te zijn door de politie, bedraagt dit percentage 16,1% bij hun vrouwelijke collega's ($F(1,117) = 27,17$; $p < 0,001$). Verder beweert 29,5% van de mannen een boete ontvangen te hebben voor een verkeersinbreuk, tegenover 19,8% van de vrouwen ($F(1,117) = 11,41$; $p < 0,01$).

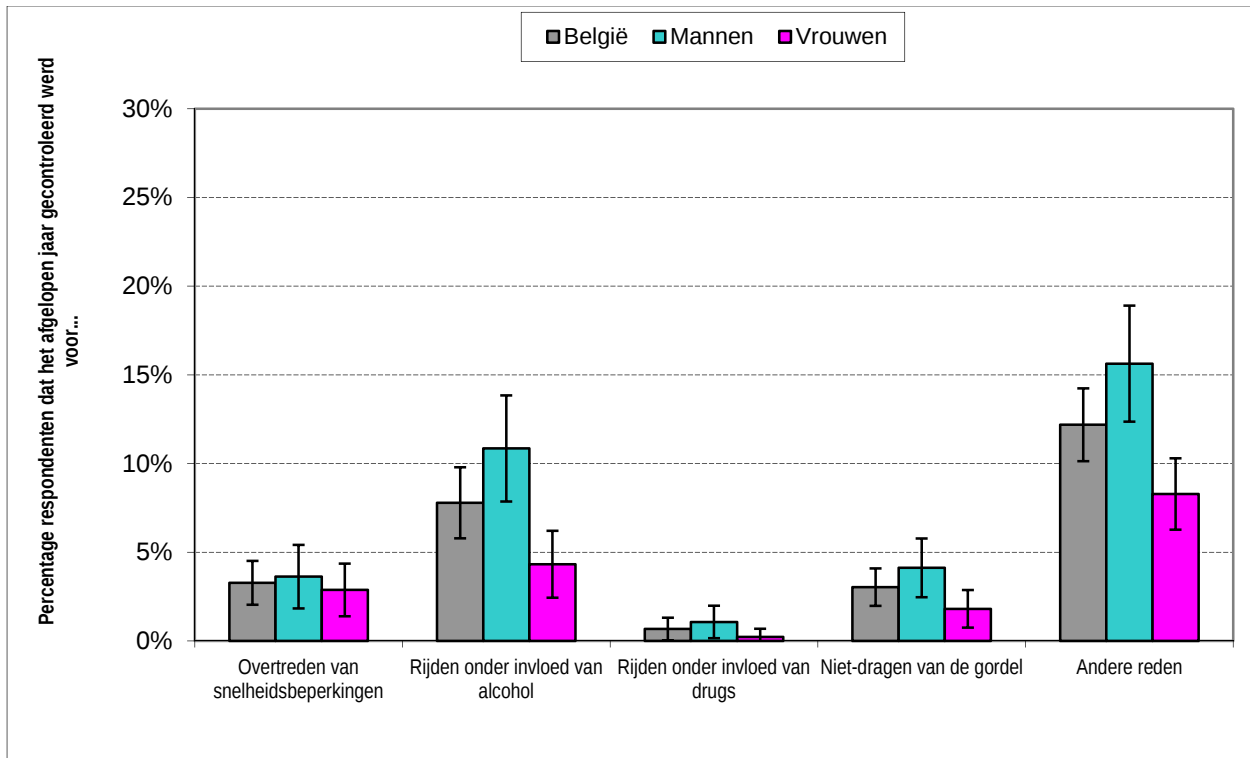
Figuur 77. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per geslacht



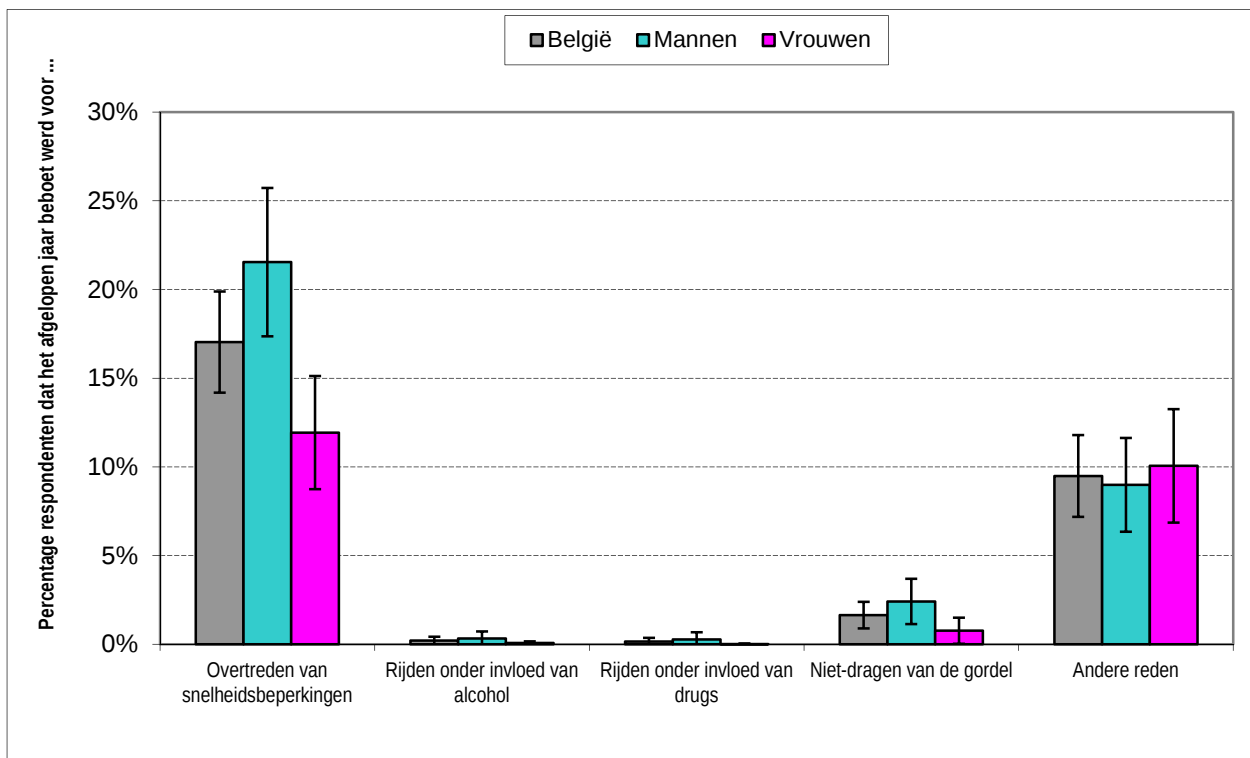
Mannelijke bestuurders worden naar eigen zeggen dus zowel meer gecontroleerd als beboet dan vrouwelijke bestuurders. Bovendien blijkt uit Figuur 78 dat mannen voor elke reden meer gecontroleerd worden dan vrouwen. Met uitzondering van controles voor het overtreden van snelheidsbeperkingen (3,6% vs. 2,9%) zijn al deze verschillen significant. Ongeveer dubbel zoveel mannen als vrouwen rapporteren het afgelopen jaar gecontroleerd te zijn voor rijden onder invloed van alcohol (10,9% vs. 4,3%; $F(1,117) = 15,35$; $p < 0,001$), rijden onder invloed van drugs (1,1% vs. 0,2%; $F(1,117) = 4,60$; $p < 0,05$), het niet-dragen van de gordel (4,1% vs. 1,8%; $F(1,117) = 5,78$; $p < 0,05$) en een andere reden (15,6% vs. 8,3%; $F(1,117) = 15,34$; $p < 0,001$).

Het grotere percentage beboete bestuurders bij mannen dan bij vrouwen blijkt voornamelijk te wijten aan significant meer mannelijke dan vrouwelijke respondenten die aangeven het afgelopen jaar een boete gekregen te hebben voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen (21,6% vs. 11,9%; $F(1,117) = 14,68$; $p < 0,001$). Daarnaast geven ook iets meer mannen dan vrouwen te kennen dat ze de afgelopen 12 maanden beboet zijn omdat ze zonder gordel reden (2,4% vs. 0,8%; $F(1,117) = 4,67$; $p < 0,05$). De gedetailleerde cijfers van deze analyse zijn samengevat in Figuur 79.

Figuur 78. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per geslacht



Figuur 79. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per geslacht

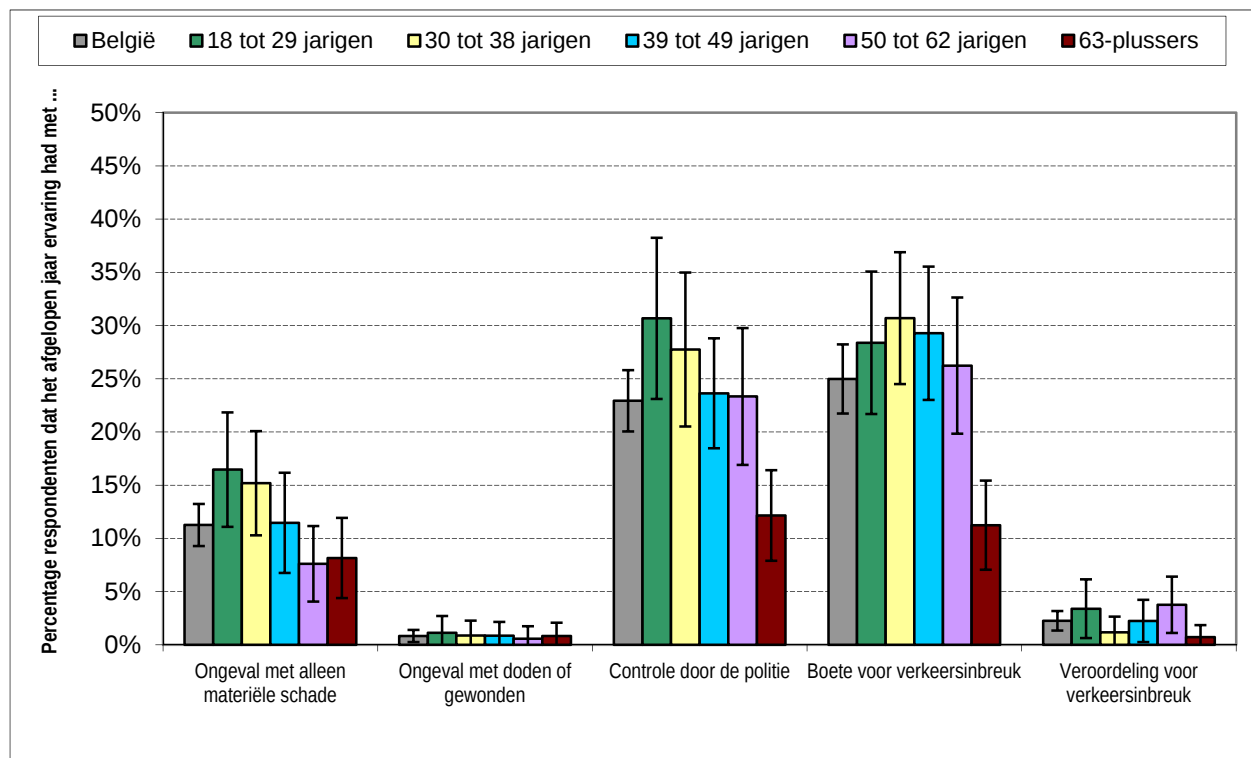


8.3. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen per leeftijdscategorie

In Figuur 80 worden de ervaringen van respondenten met ongevallen, controles en straffen gedurende het afgelopen jaar opgesplitst naargelang de leeftijd van de respondenten. Behalve voor ongevallen met doden of gewonden worden telkens significante effecten van leeftijd gevonden. Zo geven de 18-29 jarigen (16,5%) alsook de 30-38 jarigen (15,2%) significant ($p < 0,05$) vaker aan

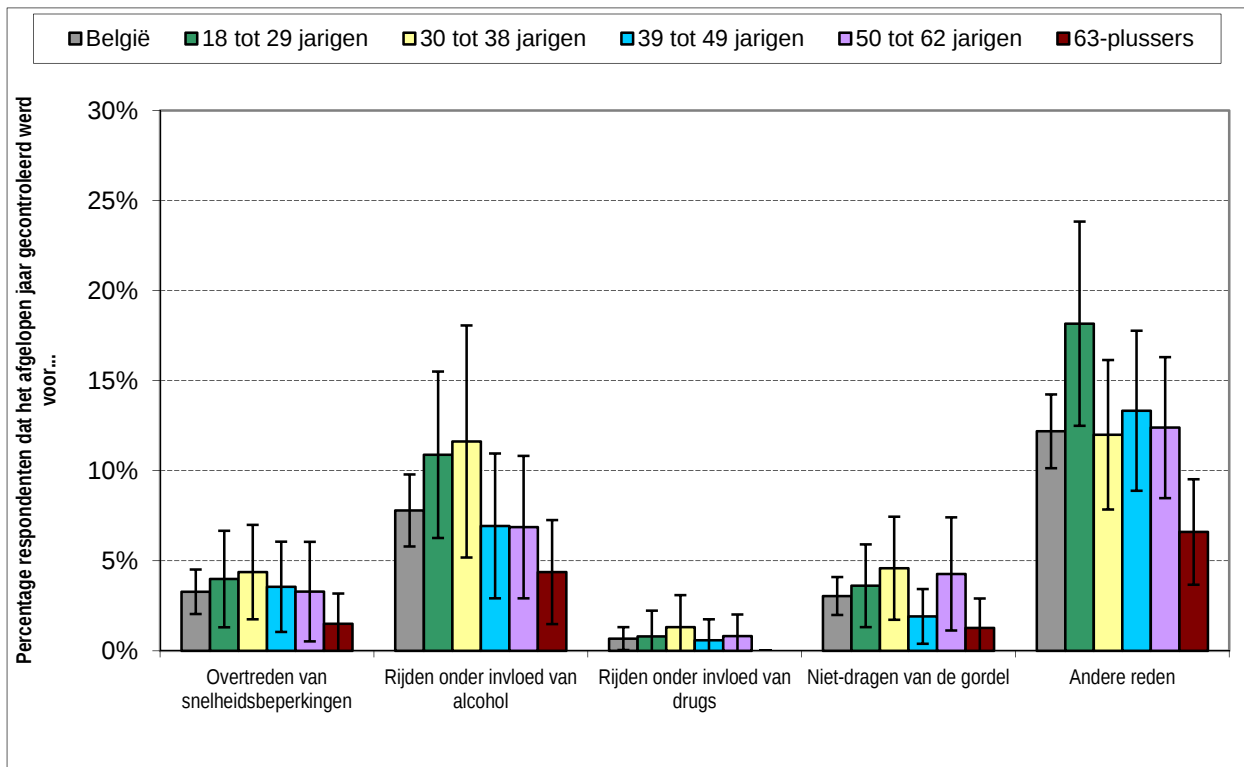
betrokken partij te zijn geweest bij een ongeval met alleen materiële schade dan de 50-62 jarigen (7,6%) en de 63-plussers (8,2%). Verder springt vooral de oudste leeftijdsgroep er tussen uit met relatief gezien vrij weinig controles en straffen. Significant minder 63-plussers beweren het afgelopen jaar gecontroleerd te zijn door de politie (12,2%) en beboet te zijn voor een verkeersinbreuk (11,3%) dan dit in alle andere leeftijdscategorieën gebeurt. De verschillen tussen de oudste leeftijdsgroep en de andere leeftijdsgroepen bedragen voor beide aspecten maar liefst 15 tot 20 procentpunten en zijn sterk significant ($p < 0,001$). Ook ten aanzien van zelfgerapporteerde veroordelingen voor verkeersinbreuken scoren de 63-plussers het laagst (0,7%), al verschillen zij daar enkel significant van de 50-62 jarigen (3,8%; $F(1,117) = 4,21$; $p < 0,05$).

Figuur 80. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per leeftijdscategorie



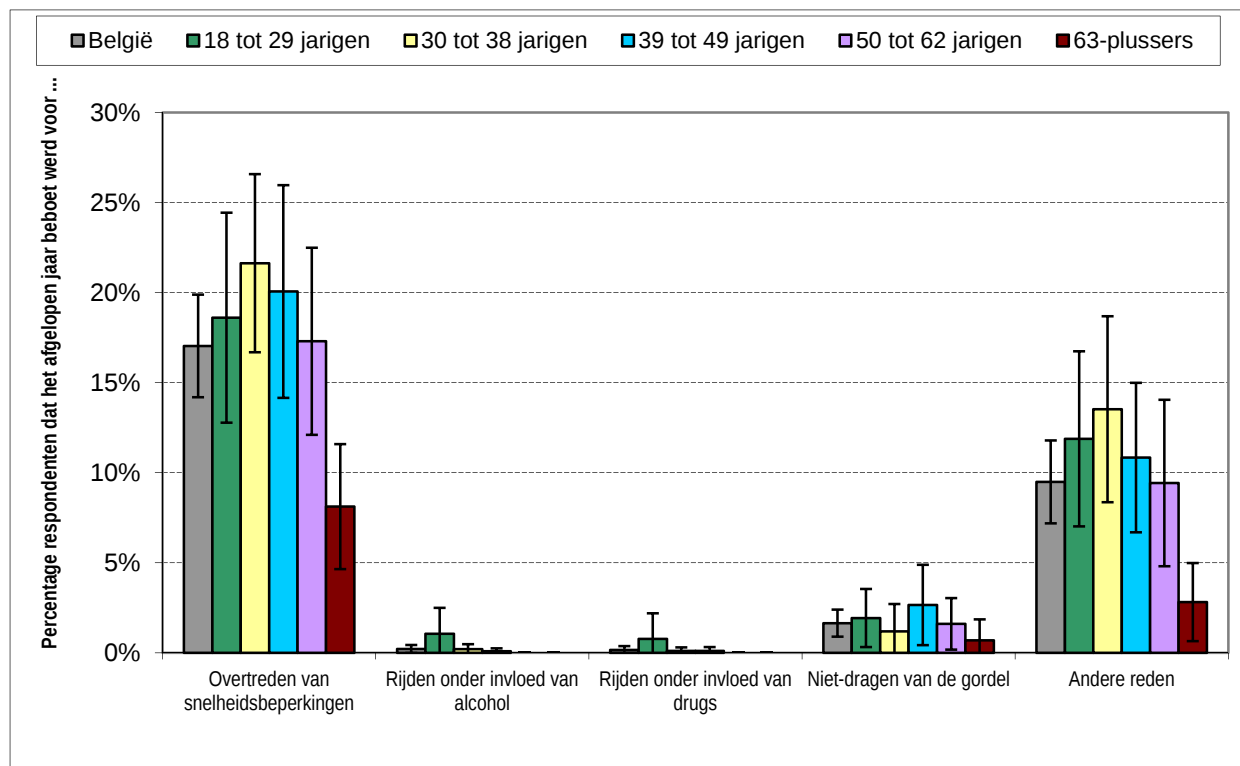
In de oudste leeftijdsgroep geven dus significant minder respondenten dan in alle andere leeftijdsgroepen te kennen dat ze het afgelopen jaar gecontroleerd werden door de politie. Figuur 81 biedt inzicht in de soorten politiecontroles waaraan deze leeftijdskloof precies te wijten is. Hoewel de 63-plussers voor alle soorten controles de laagste zelfrapportering vertonen, worden enkel ten aanzien van twee soorten controles significante verschillen vastgesteld. Ten eerste beweren significant ($p < 0,05$) minder 63-plussers (4,4%) dan 18-29 jarigen (10,9%; $F(1,117) = 4,67$) en 30-38 jarigen (11,6%; $F(1,117) = 3,94$) gecontroleerd te zijn voor rijden onder invloed van alcohol. Ten tweede zeggen beduidend minder 63-plussers (6,6%) dat ze voor een andere reden gecontroleerd werden dan dit in alle andere leeftijdsgroepen (met percentages variërend van 12% tot 18%) beweerd wordt.

Figuur 81. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per leeftijdscategorie



De 63-plussers werden naar eigen zeggen het afgelopen jaar niet alleen minder frequent dan alle andere leeftijdsgroepen gecontroleerd door de politie, maar ook minder beboet voor een verkeersinbreuk. Figuur 82 maakt duidelijk dat dit algemene verschil hoofdzakelijk veroorzaakt wordt doordat significant ($p < 0,01$) minder 63-plussers dan 18-62 jarigen aangeven een boete gekregen te hebben voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen en voor een andere, niet nader gespecificeerde reden. Terwijl het percentage beboete bestuurders voor deze twee aspecten bij de 63-plussers 8,1% resp. 2,8% bedraagt, liggen deze percentages met 17 à 21% resp. 9 à 13% meer dan dubbel zo hoog in de overige leeftijdscategorieën.

Figuur 82. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per leeftijdscategorie



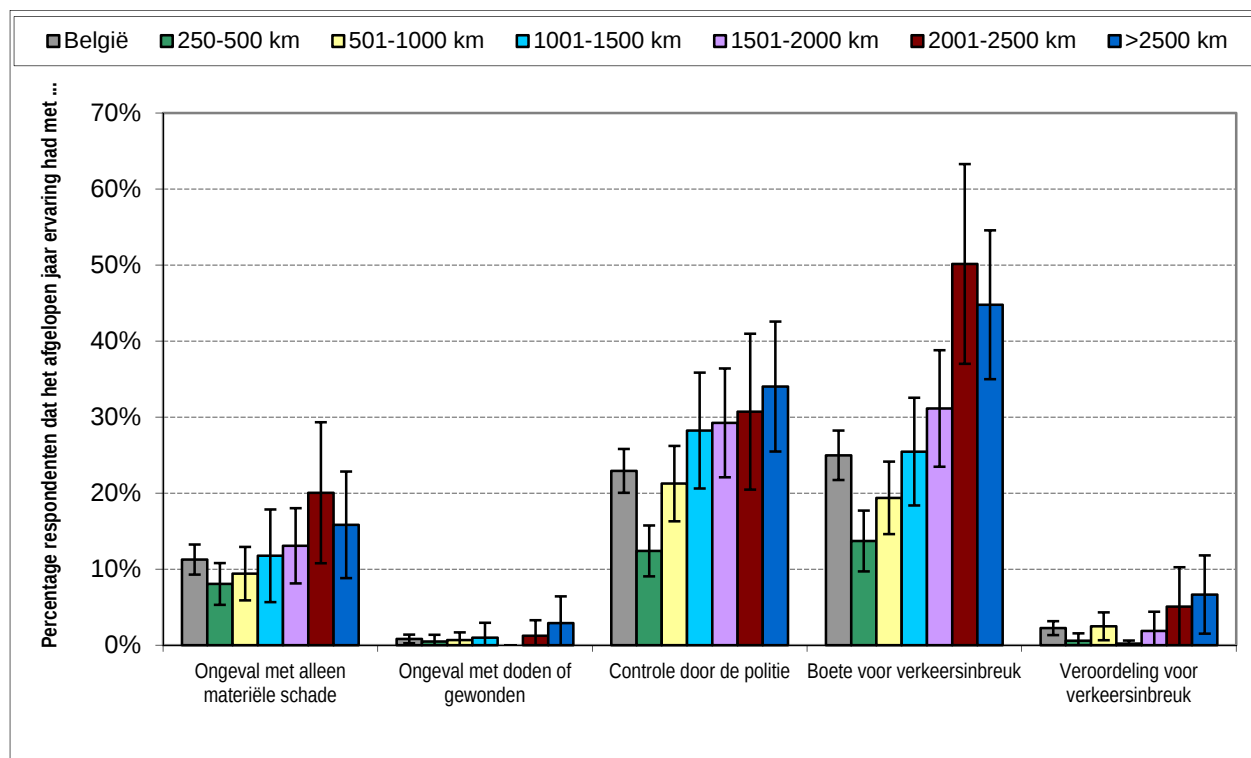
8.4. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers

Tot slot werd onderzocht of de ervaringen van Belgische bestuurders in het verkeer gedurende het afgelopen jaar samenhangen met het gemiddeld aantal kilometers dat zij per maand reden. Bestuurders die aangeven een ongeval, controle of straf meegemaakt te hebben, legden gemiddeld duidelijk meer kilometers per maand af dan bestuurders zonder deze verkeerservaringen. Zo reden bestuurders die het afgelopen jaar betrokken waren in een ongeval met alleen materiële schade gemiddeld 1638 km per maand, terwijl bestuurders zonder dergelijk ongeval gemiddeld 1348 km per maand op de baan waren ($F(1,117)= 4,75$; $p<0,05$). Nog groter maar niet significant is het verschil ten aanzien van ongevallen met doden of gewonden: bestuurders die hiermee geconfronteerd werden legden gemiddeld 1937 km per maand af, bestuurders die hiervan bespaard bleven 1375 km. Verder reden bestuurders die beweren het voorbije jaar door de politie gecontroleerd te zijn gemiddeld 1841 km per maand, wat significant meer is dan de 1253 afgelegde km per maand bij de niet-gecontroleerde bestuurders ($F(1,117)= 24,77$; $p<0,001$). Het verschil is nog groter wanneer het boetes betreft, met 1998 afgelegde km per maand bij bestuurders die boetes rapporteren tegenover 1182 km per maand bij bestuurders die dit niet doen ($F(1,117)= 48,15$; $p<0,001$). Bestuurders die aangeven het voorbije jaar veroordeeld te zijn voor een verkeersinbreuk hadden gemiddeld 2212 km per maand op hun autoteller, wat duidelijk meer is dan de 1366 km die niet-veroordeelde bestuurders gemiddeld per maand aflegden ($F(1,117)= 5,62$; $p<0,05$).

Wanneer we het percentage bestuurders met ongevallen, controles en straffen weergeven in functie van een aantal vooraf gedefinieerde categorieën van maandelijks afgelegde kilometers, zoals

in Figuur 83, dan blijkt bovendien dat de kans om in het voorbije jaar een ongeval, controle of straf meegemaakt te hebben stapsgewijs toeneemt met de opeenvolgende categorieën. Enkel ten aanzien van ongevallen met alleen materiële schade en boetes voor verkeersinbreuken vormen niet de bestuurders met meer dan 2500 km per maand op de teller, maar de bestuurders die gemiddeld 2001 tot 2500 km per maand aflegden de groep die hier het afgelopen jaar het meest mee geconfronteerd werd. Zo geeft 1 op de 5 respondenten die gemiddeld 2001 à 2500 km per maand afgelegd hebben aan het voorbije jaar betrokken te zijn geweest in een ongeval met alleen materiële schade, terwijl de helft van deze bestuurders beweren een boete ontvangen te hebben voor een verkeersinbreuk.

Figuur 83. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand



Deze vaststelling zou een verklaring kunnen bieden voor het significante verschil in zelfgerapporteerde verkeerservaringen dat tussen bepaalde subgroepen vastgesteld werd. Zo zou het significant grotere aandeel zelfgerapporteerde politiecontroles en verkeersboetes bij mannen dan bij vrouwen (cf. Figuur 77) deels verklaard kunnen worden doordat mannen gemiddeld significant meer kilometers per maand afleggen dan vrouwen (cf. Figuur 49). Daarnaast zou ook het significant kleinere aantal afgelegde kilometers per maand door 63-plussers dan door bestuurders in alle andere leeftijdscategorieën (cf. Figuur 51) aangewend kunnen worden als gedeeltelijke verklaring voor de weinige ongevallen met materiële schade, controles, boetes en veroordelingen waarmee 63-plussers aangeven geconfronteerd te zijn gedurende het afgelopen jaar (cf. Figuur 80). Op basis van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers kan echter niet verklaard worden waarom Waalse bestuurders relatief gezien minder boetes en veroordelingen voor verkeersinbreuken rapporteren dan Vlaamse en Brusselse bestuurders (cf. Figuur 74). Waalse bestuurders leggen immers gemiddeld het meeste kilometers per maand af (cf. Figuur 46). Aangezien er geen gewestverschillen in aantal

zelfgerapporteerde controles vastgesteld werden (cf. Figuur 74), suggereren deze gegevens dat Waalse bestuurders minder verkeersovertredingen maken dan Vlaamse en Brusselse bestuurders en/of dat er in Wallonië minder snel boetes uitgeschreven en veroordelingen uitgesproken worden voor verkeersinbreuken dan in Vlaanderen en Brussel.

9. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In dit tweede deel van het rapport van de attitudemeting van 2009 werd onderzocht of en in welke mate de attitudes van de Belgische bestuurders van een auto of bestelwagen ten aanzien van verkeersveiligheid afhankelijk zijn van gewest, geslacht en leeftijd van de bestuurders. Daarnaast werd eveneens de samenhang tussen bepaalde attitudes en tussen attitudes en zelfgerapporteerd gedrag geanalyseerd. De klemtoon lag daarbij op de volgende vier kernthema's van verkeersveiligheid: snelheid, rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs en het dragen van de gordel. In dit slothoofdstuk vatten we de belangrijkste bevindingen van onze analyses met betrekking tot deze vier thema's samen. We besteden niet alleen aandacht aan de opvallendste *significante* resultaten, maar formuleren ook enkele algemene aanbevelingen voor toekomstige verkeersveiligheidsmaatregelen.

9.1. Snelheid

In Vlaanderen, Wallonië en Brussel nemen bestuurders een gelijkaardige houding aan ten aanzien van de attitudestellingen van de SGVV, met als enige uitzondering dat Brusselse bestuurders snel rijden minder vaak sociaal onaanvaardbaar vinden dan Waalse bestuurders. Hoewel er geen gewestverschillen in zelfgerapporteerde objectieve pakkans vastgesteld worden, vinden Vlamingen de pakkans voor snelheid vaker (zeer) groot dan Walen en Brusselaars. Vlaamse bestuurders rapporteren ook verhoudingsgewijs meer snelheidsboetes gekregen te hebben gedurende het afgelopen jaar. Desondanks is het draagvlak voor een strengere handhaving van de snelheidsregels groter in Vlaanderen dan in Wallonië en Brussel.

Het geslacht van de respondenten heeft een duidelijk en eenduidig effect op de attitudes ten aanzien van snelheid. Mannelijke bestuurders vinden minder vaak dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen in gevaar brengt dan vrouwelijke bestuurders en schatten de rol van 'te hoge snelheid' in verkeersongevallen lager in. Daarnaast rapporteren mannen het voorbije jaar meer boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen ontvangen te hebben dan vrouwen. Op vlak van de zelfgerapporteerde objectieve en subjectieve pakkans voor te snel rijden merken we echter geen verschillen tussen de geslachten. Het draagvlak voor strengere snelheidsregels en zwaardere straffen voor te snel rijden blijkt kleiner te zijn bij de mannelijke dan bij de vrouwelijke bestuurders.

Inzake leeftijd vallen vooral de 18-29 jarigen in negatieve zin en de 63-plussers in positieve zin op. Zo schatten 18-29 jarigen het percentage verkeersongevallen waarbij 'te hoge snelheid' aan de basis ligt lager dan bestuurders tussen 30 en 49 jaar en ouder dan 63 jaar en rapporteren 63-plussers het voorbije jaar minder snelheidsboetes gekregen te hebben dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën. Verder worden de attitudes ten aanzien van snel rijden afwijzender met het toenemen van de leeftijd: voor elke stelling van de SGVV merken we een bijna lineaire trend in de data. Het draagvlak voor strengere snelheidsregels en zwaardere straffen voor te snel rijden is het kleinst bij de 18-29 jarigen en het grootst bij de 63-plussers. Van alle leeftijdscategorieën schatten de 63-plussers zowel de huidige pakkans als de huidige strafbans nadat een proces-verbaal is

uitgeschreven voor te snel rijden het minst vaak (zeer) groot in. De zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor te snel rijden verschilt echter niet naargelang de leeftijd van de bestuurders.

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat toekomstige snelheidsmaatregelen in de eerste plaats gericht moeten zijn op mannen en jonge bestuurders, maar vervolgens ook op alle andere subgroepen van de Belgische bevolking. Van de door de SGVV geformuleerde attitudedoelstellingen ten aanzien van snelheid voor 2008 wordt immers slechts één doelstelling gehaald (i.c. minstens 80% instemmende bestuurders met de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen in gevaar brengen is) en dan nog enkel in bepaalde subgroepen. Wil men daarnaast zoveel mogelijk Belgische bestuurders ook overtuigen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is en niet gezien mag worden als een manier om tijd te winnen, dan zijn extra inspanningen nodig. Het is belangrijk dat deze inspanningen geleverd worden, aangezien een permissieve houding ten aanzien van snel rijden blijkt sterk samen te hangen met zelfgerapporteerde snelheidsboetes en vermoedelijk dus ook met frequent te snel rijgedrag. Verder dienen nog meer respondenten uit alle subgroepen overtuigd te worden dat de pakkans en straffkans voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen (zeer) groot is. In vergelijking met de attitudemeting van 2006 zijn de percentages respondenten die de pakkans voor snelheid (zeer) groot achten in alle subgroepen sterk gedaald. Bijkomend onderzoek is nodig om uit te maken of dit een reële daling betreft dan wel een mogelijk contexteffect in de vraagstelling.

9.2. Rijden onder invloed van alcohol

In Brussel en Wallonië vinden meer respondenten de verkeersregels in verband met alcohol onduidelijk dan in Vlaanderen. Gedeeltelijk in lijn hiermee is het met de kennis van het wettelijk toegelaten aantal standaardglazen alcohol in Brussel slechter gesteld (zij het niet significant) dan in Vlaanderen en Wallonië. Vlamingen vinden vaker dan Walen en Brusselaars dat de regels voor alcohol onvoldoende gehandhaafd worden, maar tegelijkertijd vinden ze de straffen voor rijden onder invloed van alcohol vaker te zwaar dan Walen. In de drie gewesten geven ongeveer evenveel bestuurders aan de voorbije 30 dagen minstens 1 keer onder invloed van alcohol gereden te hebben. Daarnaast verschillen bestuurders uit de drie gewesten ook niet op vlak van de zelfgerapporteerde ademtesten die de politie het voorbije jaar bij hen afgenomen heeft. In 2006 werden er verhoudingsgewijs nog dubbel zoveel ademtesten afgenomen in Vlaanderen dan in Wallonië, maar zowel Wallonië als Brussel hebben een serieus inhaalmanoeuvre verricht en zijn Vlaanderen in 2009 bijgebeend. Verder geven Brusselse bestuurders vaker aan het voorbije jaar een boete gekregen te hebben voor rijden onder invloed van alcohol dan Waalse bestuurders. De subjectieve straffkans verschilt daarentegen net zoals de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol niet naargelang gewest.

Vrouwen schatten het percentage verkeersongevallen waarin 'rijden onder invloed van alcohol' mee aan de basis ligt hoger dan mannen. Daarnaast vinden vrouwen vaker dan mannen dat de verkeersregels voor alcohol strenger zouden moeten zijn, terwijl mannen vaker dan vrouwen vinden dat deze regels onmogelijk te respecteren zijn en dat de bijhorende straffen te zwaar zijn. Mannen en vrouwen zijn wel even goed op de hoogte van het aantal glazen alcohol dat ze mogen

drinken alvorens achter het stuur te kruipen. 4 keer zoveel mannen als vrouwen rapporteren de voorbije 30 dagen minstens 1 keer met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden te hebben. In 2006 was de verhouding tussen de geslachten nog dubbel zo groot in Vlaanderen als in Wallonië en werd het effect van geslacht groter met de leeftijd van de respondenten. In 2009 is deze verhouding echter ongeveer even groot in Vlaanderen en Wallonië (en iets kleiner in Brussel) en neemt het effect van geslacht af met de leeftijd van de bestuurders. Mannen rijden niet alleen vaker onder invloed van alcohol, maar rapporteren ook vaker gedurende het voorbije jaar aan een ademtest onderworpen te zijn dan vrouwen. Waar dit effect van geslacht in 2006 enkel in Vlaanderen vastgesteld werd, is het nu ook in Wallonië aanwezig en in Brussel duidelijk (maar net niet significant). Het geslachtseffect geldt bovendien in alle leeftijdscategorieën behalve de jongste. Dat mannen vaker een ademtest moeten afleggen dan vrouwen is zowel te wijten aan het grotere aantal kilometers dat mannen gemiddeld per maand afleggen als aan de vaststelling dat mannen voor het hetzelfde aantal kilometers vaker op alcohol gecontroleerd worden. Het is dan ook opvallend dat mannen en vrouwen niet verschillen in hun subjectieve schatting van de pakkans en straffkans voor rijden onder invloed van alcohol.

De 50-62 jarigen schatten het aantal verkeersongevallen op 100 waarin 'rijden onder invloed van alcohol' een oorzakelijke rol speelt lager dan de 18-49 jarigen. De 63-plussers onderscheiden zich van bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën door zowel een grotere instemming met de stelling dat de verkeersregels voor alcohol strenger zouden moeten zijn als een slechtere kennis van het aantal glazen alcohol dat men als bestuurder wettelijk toegelaten is te consumeren. Daarnaast rapporteren de 63-plussers minder vaak dan alle andere bestuurders dat ze de voorbije 30 dagen onder invloed van alcohol gereden hebben. Dit leeftijdseffect geldt in elk gewest, maar enkel bij de mannelijke bestuurders. In tegenstelling tot 2006 blijkt de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol in 2009 afhankelijk van leeftijd en wordt deze systematisch kleiner per leeftijdscategorie. Dit effect van leeftijd is in elk gewest aanwezig, terwijl het in 2006 enkel in Wallonië geobserveerd werd. Het effect blijft echter wel sterker in Wallonië dan in Vlaanderen en Brussel: enkel in Wallonië worden de 18-29 jarigen vaker gecontroleerd dan bestuurders uit alle andere leeftijdsgroepen. Het leeftijdseffect is tevens uitgesprokener bij de vrouwelijke dan bij de mannelijke bestuurders. Ondanks het duidelijke leeftijdsverschil in zelfgerapporteerde objectieve pakkans verschilt de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol niet naargelang leeftijd. De subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve ademtest en de subjectieve straffkans nadat een proces-verbaal is uitgeschreven voor rijden onder invloed van alcohol verschillen echter wel: deze kansen worden door meer 39-49 jarigen dan 50-62 jarigen (zeer) groot geschat.

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat toekomstige maatregelen op gebied van alcohol vooral gericht moeten zijn op mannen en bestuurders onder de 63 jaar. Hoewel deze groepen gedurende het voorbije jaar vaker aan een ademtest onderworpen werden, rijden zij naar eigen zeggen nog steeds vaker onder invloed van alcohol dan vrouwen en oudere bestuurders. Daarnaast moeten nog meer respondenten uit alle subgroepen overtuigd worden dat de pakkans en straffkans voor rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot is. Daartoe is het belangrijk om het aantal ademtesten nog verder op te drijven. Het blijkt immers dat bestuurders die aangeven het voorbije jaar op alcohol getest te zijn de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol vaker (zeer) groot vinden

dan bestuurders die niet getest werden. Verdere gedetailleerde analyses maakten evenwel duidelijk dat er geen eenvoudig en vanzelfsprekend verband bestaat tussen de objectieve en subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol enerzijds en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol anderzijds. Ten slotte dient de gebrekkige kennis van het aantal toegelaten standaardglazen alcohol bij de 63-plussers en bij bestuurders uit Brussel nader onderzocht te worden. Dit is belangrijk vermits blijkt dat bestuurders die aangeven onder invloed van alcohol te rijden in vergelijking met bestuurders die niet onder invloed van alcohol rijden minder goed (zij het niet significant) op de hoogte zijn van het aantal glazen alcohol dat men mag drinken.

9.3. Rijden onder invloed van drugs

Vlaamse bestuurders percipiëren de straffen voor rijden onder invloed van drugs vaker als 'te zwaar' dan Waalse bestuurders. Brusselse bestuurders vinden de verkeersregels voor drugs vaker onduidelijk dan Vlaamse en Waalse bestuurders. Bovendien geven 3 tot 4 keer zoveel Brusselse als Vlaamse en Waalse bestuurders aan de voorbije maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben. Op gebied van de zelfgerapporteerde objectieve en de subjectieve pakkans en straffkans worden geen verschillen naargelang gewest vastgesteld.

Mannen schatten het percentage verkeersongevallen waarin 'rijden onder invloed van drugs' een rol speelt lager in dan vrouwen en vinden de straffen voor rijden onder invloed van drugs vaker te zwaar dan vrouwen. Mannen rapporteren 6 keer zo vaak als vrouwen minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben gedurende de voorbije maand. Verder beweren twee keer zoveel mannen als vrouwen het voorbije jaar gecontroleerd te zijn op rijden onder invloed van drugs. Ondanks dit verschil in zelfgerapporteerde objectieve pakkans, verschillen mannen en vrouwen niet wanneer ze de pakkans voor rijden onder invloed van drugs zelf moeten schatten.

De 18-29 jarigen vinden minder vaak dan de 39-49 jarigen en 63-plussers dat de verkeersregels voor drugs strenger zouden moeten zijn. Daarnaast rapporteren meer 18-29 en 30-38 jarigen dan bestuurders uit de andere leeftijdsgroepen de voorbije maand minstens 1 keer onder invloed van drugs gereden te hebben. Hoewel er geen leeftijdsverschillen in de zelfgerapporteerde objectieve pakkans gevonden worden, achten de 50-62 jarigen de pakkans voor rijden onder invloed van drugs vaker (zeer) groot dan de 30-38 jarigen en 63-plussers.

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat maatregelen ten aanzien van rijden onder invloed van drugs hoofdzakelijk gericht moeten zijn op mannen en bestuurders tussen 18 en 38 jaar. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de vaststelling dat er net zoals bij rijden onder invloed van alcohol geen voor de hand liggend verband aangetoond kan worden tussen de zelfgerapporteerde objectieve en subjectieve pakkans enerzijds en het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van drugs anderzijds.

9.4. Het dragen van de veiligheidsgordel en beveiligen van de kinderen

Bestuurders in Brussel en Wallonië vinden de regels voor het dragen van de gordel vaker onduidelijk dan bestuurders in Vlaanderen, terwijl Vlaamse bestuurders deze regels vaker

onvoldoende gehandhaafd vinden dan hun Waalse collega's. In Vlaanderen rapporteren meer respondenten dan in Wallonië en Brussel altijd de gordel te dragen als passagier voorin en meer respondenten dan in Wallonië altijd de gordel te dragen als bestuurder. Op gebied van de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin en de beveiliging van kinderen achterin de wagen worden echter geen gewestverschillen vastgesteld. Ten aanzien van de zelfgerapporteerde objectieve en subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel merken we geen verschillen tussen de gewesten. De straffkans nadat er een proces-verbaal is uitgeschreven voor rijden zonder gordel wordt in Vlaanderen echter wel vaker (zeer) groot geschat dan in Wallonië.

De straffen voor rijden zonder gordel worden door mannen vaker dan door vrouwen te zwaar bevonden. Verder rapporteren mannen minder vaak dan vrouwen altijd hun gordel te dragen en dit in elke positie van de wagen. Mannen beweren ook 3 keer zo vaak als vrouwen het voorbije jaar een boete gekregen te hebben voor het niet-dragen van de gordel. Mannen en vrouwen verschillen echter niet wanneer hen gevraagd wordt of ze kinderen altijd correct beveiligen wanneer ze deze in de auto vervoeren. Hoewel twee keer zoveel mannen als vrouwen aangeven het voorbije jaar gecontroleerd te zijn op het dragen van de gordel, wordt er geen geslachtsverschil gevonden in de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel.

De 63-plussers vinden vaker dan bestuurders uit alle andere leeftijdscategorieën dat de verkeersregels voor het dragen van de gordel strenger zouden moeten zijn. Ze rapporteren ook vaker dan alle andere bestuurders altijd de gordel te gebruiken als bestuurder en als passagier voorin de wagen. Er worden echter geen leeftijdsverschillen vastgesteld bij het zelfgerapporteerde beveiligen van kinderen in de wagen. Hoewel er geen leeftijdsverschillen geconstateerd worden in de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel, achten 18-29 jarigen deze pakkans minder vaak (zeer) groot dan bestuurders ouder dan 39 jaar.

Op basis van deze resultaten kunnen we concluderen dat vooral in Wallonië en Brussel en ten aanzien van mannen en bestuurders jonger dan 63 jaar inspanningen nodig zijn om de (zelfgerapporteerde) gordeldracht omhoog te krikken. Daarnaast moeten respondenten uit alle subgroepen van de Belgische bevolking nog meer overtuigd worden van het belang om kinderen te beveiligen wanneer deze in de wagen vervoerd worden. In vergelijking met 2006 is het percentage respondenten dat beweert kinderen altijd veilig te vervoeren in alle subgroepen sterk gedaald. Deze daling zou echter deels te wijten kunnen zijn aan de wetsverandering en bijhorende aanpassing in de vraagformulering.

LIJST MET FIGUREN

Figuur 1. Percentage respondentent dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per gewest.....	9
Figuur 2. Percentage respondentent dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per geslacht.....	10
Figuur 3. Percentage respondentent dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per leeftijdscategorie	11
Figuur 4. Percentage respondentent dat (zeer) bezorgd is over verkeersongevallen in functie van de zelfgerapporteerde eigen ervaring met verkeersongevallen het afgelopen jaar	12
Figuur 5. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per gewest.....	14
Figuur 6. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per geslacht.....	15
Figuur 7. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per leeftijdscategorie	16
Figuur 8. Percentage respondentent dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest.....	18
Figuur 9. Percentage respondentent dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per geslacht.....	20
Figuur 10. Percentage respondentent dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per leeftijdscategorie	21
Figuur 11. Percentage respondentent dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per gewest.....	22
Figuur 12. Percentage respondentent dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per gewest.....	23
Figuur 13. Percentage respondentent dat de regels onduidelijk vindt per gewest.....	24
Figuur 14. Percentage respondentent dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest...	25
Figuur 15. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per gewest.....	26
Figuur 16. Percentage respondentent dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per geslacht.....	27
Figuur 17. Percentage respondentent dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per geslacht.....	28
Figuur 18. Percentage respondentent dat de regels onduidelijk vindt per geslacht.....	29
Figuur 19. Percentage respondentent dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per geslacht.	30
Figuur 20. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per geslacht.....	31
Figuur 21. Percentage respondentent dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per leeftijdscategorie	32
Figuur 22. Percentage respondentent dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per leeftijdscategorie	33
Figuur 23. Percentage respondentent dat de regels onduidelijk vindt per leeftijdscategorie	34
Figuur 24. Percentage respondentent dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per leeftijdscategorie	35
Figuur 25. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per leeftijdscategorie	36
Figuur 26. Percentage respondentent dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per gewest.....	39
Figuur 27. Percentage respondentent dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per gewest.....	40
Figuur 28. Percentage respondentent dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per gewest.....	41
Figuur 29. Percentage respondentent dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per geslacht	42
Figuur 30. Percentage respondentent dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per geslacht.....	43

Figuur 31. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per geslacht	44
Figuur 32. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie	45
Figuur 33. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie	46
Figuur 34. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie	47
Figuur 35. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per gewest	49
Figuur 36. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per geslacht	50
Figuur 37. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per leeftijdscategorie	51
Figuur 38. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken in functie van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol.....	52
Figuur 39. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per gewest.....	54
Figuur 40. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per geslacht.....	55
Figuur 41. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per leeftijdscategorie	56
Figuur 42. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en geslacht.....	57
Figuur 43. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en leeftijdscategorie	58
Figuur 44. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van geslacht en leeftijdscategorie	59
Figuur 45. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand	60
Figuur 46. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest	61
Figuur 47. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en gewest.....	62
Figuur 48. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest en leeftijd.....	63
Figuur 49. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van geslacht	64
Figuur 50. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en geslacht.....	64
Figuur 51. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van leeftijd	65
Figuur 52. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en leeftijdscategorie	66
Figuur 53. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol (zeer) groot vindt in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol.....	67

Figuur 54. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per gewest	69
Figuur 55. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per geslacht	70
Figuur 56. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per leeftijdscategorie.....	72
Figuur 57. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en geslacht	73
Figuur 58. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van leeftijd en geslacht	74
Figuur 59. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en leeftijd	75
Figuur 60. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs.....	76
Figuur 61. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs	77
Figuur 62. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per gewest	79
Figuur 63. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per geslacht	80
Figuur 64. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per leeftijdscategorie	81
Figuur 65. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV in functie van de zelfgerapporteerde boetes voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen gedurende het afgelopen jaar	83
Figuur 66. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per gewest	85
Figuur 67. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per geslacht.....	87
Figuur 68. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per leeftijdscategorie	88
Figuur 69. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel	89
Figuur 70. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel.....	91
Figuur 71. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per gewest.....	92
Figuur 72. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per geslacht.....	93
Figuur 73. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per leeftijdscategorie	94
Figuur 74. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per gewest	96

Figuur 75. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per gewest	97
Figuur 76. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per gewest	98
Figuur 77. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per geslacht	99
Figuur 78. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per geslacht	99
Figuur 79. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per geslacht	100
Figuur 80. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per leeftijdscategorie.....	101
Figuur 81. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per leeftijdscategorie	102
Figuur 82. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per leeftijdscategorie.....	103
Figuur 83. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand	104

Lijst met tabellen

Tabel 1. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per gewest.....	119
Tabel 2. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per geslacht.....	119
Tabel 3. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per leeftijdscategorie	119
Tabel 4. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over verkeersongevallen in functie van de zelfgerapporteerde eigen ervaring met verkeersongevallen het afgelopen jaar	120
Tabel 5. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per gewest	120
Tabel 6. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per geslacht	120
Tabel 7. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per leeftijdscategorie.....	121
Tabel 8. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest.....	121
Tabel 9. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per geslacht.....	122
Tabel 10. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per leeftijdscategorie	122
Tabel 11. Percentage respondenten dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per gewest.....	123
Tabel 12. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per gewest.....	123
Tabel 13. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per gewest.....	123
Tabel 14. Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest..	123
Tabel 15. Percentage respondenten dat de straffen te zwaar vindt per gewest	124
Tabel 16. Percentage respondenten dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per geslacht.....	124
Tabel 17. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per geslacht.....	124
Tabel 18. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per geslacht.....	124
Tabel 19. Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per geslacht	125
Tabel 20. Percentage respondenten dat de straffen te zwaar vindt per geslacht	125
Tabel 21. Percentage respondenten dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per leeftijdscategorie	125
Tabel 22. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per leeftijdscategorie	125
Tabel 23. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per leeftijdscategorie	126
Tabel 24. Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per leeftijdscategorie	126
Tabel 25. Percentage respondenten dat de straffen te zwaar vindt per leeftijdscategorie.....	126
Tabel 26. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per gewest.....	126
Tabel 27. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per gewest.....	127
Tabel 28. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per gewest.....	127
Tabel 29. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per geslacht	127
Tabel 30. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per geslacht.....	128

Tabel 31. Percentage respondentent dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per geslacht	128
Tabel 32. Percentage respondentent dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie	128
Tabel 33. Percentage respondentent dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie	129
Tabel 34. Percentage respondentent dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie	129
Tabel 35. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per gewest.....	129
Tabel 36. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per geslacht.....	129
Tabel 37. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per leeftijdscategorie	130
Tabel 38. Percentage respondentent dat een correct, een verkeerd of geen antwoord geeft op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken in functie van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol.....	130
Tabel 39. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per gewest.....	130
Tabel 40. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per geslacht.....	130
Tabel 41. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per leeftijdscategorie	130
Tabel 42. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en geslacht.....	131
Tabel 43. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en leeftijdscategorie	131
Tabel 44. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van geslacht en leeftijdscategorie	131
Tabel 45. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand	131
Tabel 46. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest	131
Tabel 47. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en gewest.....	132
Tabel 48. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest en leeftijd.....	132
Tabel 49. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van geslacht	132
Tabel 50. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en geslacht....	132
Tabel 51. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van leeftijd	133
Tabel 52. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en leeftijdscategorie	133
Tabel 53. Percentage respondentent dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol (zeer) groot vindt in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol.....	133

Tabel 54. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per gewest	133
Tabel 55. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per geslacht	133
Tabel 56. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per leeftijdscategorie.....	134
Tabel 57. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en geslacht	134
Tabel 58. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van leeftijd en geslacht	134
Tabel 59. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en leeftijd	134
Tabel 60. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs.....	135
Tabel 61. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs	135
Tabel 62. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per gewest	135
Tabel 63. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per geslacht	135
Tabel 64. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per leeftijdscategorie	136
Tabel 65. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV in functie van de zelfgerapporteerde beboeting voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen gedurende het afgelopen jaar	136
Tabel 66. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per gewest	136
Tabel 67. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per geslacht.....	136
Tabel 68. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per leeftijdscategorie	137
Tabel 69. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel	137
Tabel 70. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel.....	137
Tabel 71. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per gewest.....	137
Tabel 72. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per geslacht.....	138
Tabel 73. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per leeftijdscategorie	138

Tabel 74. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per gewest	138
Tabel 75. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per gewest	138
Tabel 76. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per gewest	139
Tabel 77. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per geslacht	139
Tabel 78. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per geslacht	139
Tabel 79. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per geslacht	140
Tabel 80. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per leeftijdscategorie.....	140
Tabel 81. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per leeftijdscategorie	140
Tabel 82. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per leeftijdscategorie.....	141
Tabel 83. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand	141

Tabel 1. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per gewest

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. *Percentage bezorgd en zeer bezorgd	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Milieuvervuiling	82,75%	80,18%	87,98%	84,86%
Verkeersongevallen	82,68%	81,63%	84,88%	83,40%
Criminaliteit	76,54%	72,25%	83,61%	84,63%
Werkloosheid	71,52%	67,85%	79,29%	73,75%
Kwaliteit van de gezondheidszorg	69,23%	63,60%	79,63%	76,73%
Fileprobleem	63,20%	57,84%	71,34%	75,21%

Tabel 2. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per geslacht

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. *Percentage bezorgd en zeer bezorgd	België	Mannen	Vrouwen
Milieuvervuiling	82,75%	81,24%	84,47%
Verkeersongevallen	82,68%	78,91%	86,96%
Criminaliteit	76,54%	74,99%	78,29%
Werkloosheid	71,52%	68,96%	74,42%
Kwaliteit van de gezondheidszorg	69,23%	65,23%	73,75%
Fileprobleem	63,20%	63,46%	62,90%

Tabel 3. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over maatschappelijke problemen per leeftijdscategorie

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. *Percentage bezorgd en zeer bezorgd	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Milieuvervuiling	82,75%	73,68%	82,96%	81,62%	87,54%	84,92%
Verkeersongevallen	82,68%	75,39%	79,48%	83,22%	86,48%	85,68%
Criminaliteit	76,54%	65,24%	70,47%	75,66%	82,66%	83,90%
Werkloosheid	71,52%	66,57%	75,89%	72,61%	78,13%	62,54%
Kwaliteit van de gezondheidszorg	69,23%	63,63%	68,76%	73,69%	71,33%	65,94%
Fileprobleem	63,20%	64,57%	60,55%	62,16%	71,79%	56,15%

Tabel 4. Percentage respondenten dat (zeer) bezorgd is over verkeersongevallen in functie van de zelfgerapporteerde eigen ervaring met verkeersongevallen het afgelopen jaar

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. *Percentage bezorgd en zeer bezorgd over verkeersongevallen	Ongeval met alleen materiële schade	Ongeval met doden of gewonden
Respondenten zonder ongeval het afgelopen jaar	83,09%	82,48%
Respondenten met minstens 1 ongeval het afgelopen jaar	78,55%	98,61%

Tabel 5. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per gewest

In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen.	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Te hoge snelheid	51,42%	52,44%	50,36%	47,54%
Rijden onder invloed van alcohol	46,27%	46,10%	45,71%	48,78%
Onoplettendheid	38,94%	40,62%	34,50%	39,42%
Te weinig afstand	38,06%	39,81%	34,53%	35,74%
Agressieve rijstijl	37,67%	39,32%	33,80%	36,81%
Gebruik van drugs en rijden	36,02%	35,62%	36,33%	37,83%
Slechte weersomstandigheden	33,77%	35,00%	30,80%	33,47%
Vermoeidheid achter het stuur	32,80%	33,42%	31,09%	33,08%
Niet-handenvrij mobiel bellen	31,04%	29,98%	32,11%	35,17%
Opstoppingen/files	28,75%	31,20%	23,92%	25,01%
Slecht onderhouden wegen	25,93%	24,35%	29,60%	26,74%
Slechte weginrichting	24,45%	23,66%	25,55%	26,73%
Onvoldoende opleiding	24,39%	24,25%	23,60%	27,36%
Gebruik van medicijnen en rijden	24,18%	23,01%	26,04%	27,12%
Technische tekortkoming	20,01%	21,50%	16,36%	19,58%

Tabel 6. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per geslacht

In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen.	België	Mannen	Vrouwen
Te hoge snelheid	51,42%	49,14%	54,05%
Rijden onder invloed van alcohol	46,27%	43,42%	49,53%
Onoplettendheid	38,94%	37,91%	40,13%
Te weinig afstand	38,06%	36,40%	39,96%
Agressieve rijstijl	37,67%	36,09%	39,47%
Gebruik van drugs en rijden	36,02%	33,76%	38,59%
Slechte weersomstandigheden	33,77%	31,79%	36,05%

Vermoeidheid achter het stuur	32,80%	30,95%	34,92%
Niet-handenvrij mobiel bellen	31,04%	28,83%	33,57%
Opstoppen/files	28,75%	27,00%	30,76%
Slecht onderhouden wegen	25,93%	25,01%	26,99%
Slechte weginrichting	24,45%	23,61%	25,40%
Onvoldoende opleiding	24,39%	24,39%	24,39%
Gebruik van medicijnen en rijden	24,18%	22,56%	26,01%
Technische tekortkoming	20,01%	18,33%	21,92%

Tabel 7. Geschat percentage verkeersongevallen per oorzaak per leeftijdscategorie

In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen.	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Te hoge snelheid	51,42%	47,18%	53,21%	53,76%	48,79%	53,78%
Rijden onder invloed van alcohol	46,27%	47,76%	48,05%	48,76%	42,82%	46,83%
Onoplettendheid	38,94%	40,52%	42,18%	41,25%	36,16%	36,89%
Te weinig afstand	38,06%	33,45%	38,30%	39,93%	37,34%	40,93%
Agressieve rijstijl	37,67%	37,11%	39,55%	39,09%	36,05%	37,49%
Gebruik van drugs en rijden	36,02%	34,13%	35,35%	37,58%	34,45%	39,31%
Slechte weersomstandigheden	33,77%	34,82%	34,98%	35,28%	33,47%	32,47%
Vermoeidheid achter het stuur	32,80%	30,78%	33,16%	35,02%	31,97%	33,37%
Niet-handenvrij mobiel bellen	31,04%	28,87%	29,16%	31,91%	31,01%	34,87%
Opstoppen/files	28,75%	29,07%	29,57%	30,58%	25,67%	30,09%
Slecht onderhouden wegen	25,93%	25,60%	24,36%	27,08%	25,70%	27,84%
Slechte weginrichting	24,45%	24,99%	22,71%	25,86%	23,66%	25,81%
Onvoldoende opleiding	24,39%	25,14%	24,07%	26,28%	22,04%	26,41%
Gebruik van medicijnen en rijden	24,18%	21,28%	23,84%	25,66%	24,05%	25,19%
Technische tekortkoming	20,01%	20,01%	20,44%	20,88%	19,17%	21,16%

Tabel 8. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per gewest

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Veiligere weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	70,41%	68,99%	71,14%	77,53%
Meer politiecontroles	67,53%	70,65%	61,33%	64,55%

Onbemande camera's	61,58%	62,45%	58,64%	64,10%
Sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	60,93%	57,00%	67,76%	67,34%
Berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	55,81%	51,31%	63,75%	62,85%
Beelden van crashtests	54,63%	50,71%	62,71%	57,53%
Zwaardere boetes	47,24%	46,81%	47,97%	48,01%
Minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	35,34%	28,59%	49,50%	39,75%

Tabel 9. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per geslacht

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	Mannen	Vrouwen
Veiligere weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	70,41%	71,01%	69,74%
Meer politiecontroles	67,53%	67,26%	67,83%
Onbemande camera's	61,58%	63,04%	59,93%
Sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	60,93%	61,38%	60,42%
Berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	55,81%	54,85%	56,89%
Beelden van crashtests	54,63%	52,04%	57,55%
Zwaardere boetes	47,24%	45,21%	49,54%
Minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	35,34%	33,64%	37,26%

Tabel 10. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met het feit dat de maatregel hen helpt om veilig te rijden per leeftijdscategorie

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Veiligere weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	70,41%	66,16%	73,05%	72,56%	71,94%	66,87%
Meer politiecontroles	67,53%	60,50%	68,67%	68,47%	70,86%	66,65%
Onbemande camera's	61,58%	49,95%	60,82%	61,31%	63,65%	68,40%
Sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	60,93%	55,36%	58,49%	60,17%	68,52%	59,35%
Berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	55,81%	58,49%	55,30%	55,14%	54,75%	56,34%
Beelden van crashtests	54,63%	52,82%	52,20%	55,65%	56,36%	54,85%
Zwaardere boetes	47,24%	37,62%	44,38%	44,13%	52,25%	54,52%

Minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	35,34%	30,12%	27,69%	32,30%	44,72%	38,69%
---	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Tabel 11. Percentage respondenten dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per gewest

De regels zouden strenger moeten zijn. * percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Drugs	77,75%	76,98%	79,75%	77,23%
Alcohol	66,80%	64,46%	70,94%	70,51%
Gordel	45,91%	46,75%	43,41%	47,42%
Snelheid	35,25%	32,57%	40,48%	38,06%

Tabel 12. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per gewest

De regels zijn onmogelijk te respecteren. * percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	32,55%	32,81%	31,80%	33,00%
Alcohol	12,16%	11,48%	11,86%	17,31%
Gordel	11,32%	11,15%	10,03%	16,01%
Drugs	8,78%	9,47%	6,24%	11,28%

Tabel 13. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per gewest

De regels zijn onduidelijk. * percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	30,58%	29,02%	33,60%	32,26%
Drugs	23,21%	21,55%	23,93%	31,89%
Alcohol	17,80%	14,39%	22,40%	27,04%
Gordel	14,25%	10,65%	20,11%	21,20%

Tabel 14. Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per gewest

De regels worden onvoldoende gehandhaafd. * percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Alcohol	58,96%	63,52%	50,89%	51,89%
Drugs	57,82%	59,38%	54,55%	56,78%
Snelheid	56,44%	66,02%	39,59%	41,32%
Gordel	47,35%	51,54%	38,24%	45,50%

Tabel 15. Percentage respondenten dat de straffen te zwaar vindt per gewest

De straffen zijn te zwaar. * percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	35,37%	35,64%	35,29%	33,87%
Gordel	29,61%	29,14%	30,80%	29,31%
Alcohol	11,29%	12,52%	7,87%	12,77%
Drugs	8,16%	9,34%	5,31%	8,45%

Tabel 16. Percentage respondenten dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per geslacht

De regels zouden strenger moeten zijn. * percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Drugs	77,75%	77,13%	78,46%
Alcohol	66,80%	63,74%	70,28%
Gordel	45,91%	44,46%	47,56%
Snelheid	35,25%	31,62%	39,36%

Tabel 17. Percentage respondenten dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per geslacht

De regels zijn onmogelijk te respecteren. * percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Snelheid	32,55%	35,36%	29,38%
Alcohol	12,16%	14,73%	9,25%
Gordel	11,32%	12,85%	9,59%
Drugs	8,78%	9,83%	7,59%

Tabel 18. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per geslacht

De regels zijn onduidelijk. * percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Snelheid	30,58%	31,79%	29,20%
Drugs	23,21%	24,44%	21,81%
Alcohol	17,80%	18,35%	17,18%
Gordel	14,25%	15,25%	13,11%

Tabel 19. Percentage respondentent dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per geslacht

De regels worden onvoldoende gehandhaafd. * percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Alcohol	58,96%	57,34%	60,79%
Drugs	57,82%	56,46%	59,36%
Snelheid	56,44%	54,79%	58,31%
Gordel	47,35%	47,80%	46,83%

Tabel 20. Percentage respondentent dat de straffen te zwaar vindt per geslacht

De straffen zijn te zwaar. * percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Snelheid	35,37%	39,82%	30,34%
Gordel	29,61%	33,05%	25,71%
Alcohol	11,29%	14,45%	7,71%
Drugs	8,16%	9,90%	6,19%

Tabel 21. Percentage respondentent dat vindt dat de regels strenger zouden moeten zijn per leeftijdscategorie

De regels zouden strenger moeten zijn. * percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Drugs	77,75%	69,20%	75,23%	80,87%	77,13%	82,94%
Alcohol	66,80%	57,71%	64,63%	67,38%	63,99%	77,52%
Gordel	45,91%	43,57%	45,55%	38,77%	44,76%	57,59%
Snelheid	35,25%	17,48%	29,25%	28,93%	39,83%	55,21%

Tabel 22. Percentage respondentent dat de regels onmogelijk te respecteren vindt per leeftijdscategorie

De regels zijn onmogelijk te respecteren. * percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snelheid	32,55%	31,74%	34,96%	36,61%	31,77%	27,14%
Alcohol	12,16%	10,32%	9,94%	11,77%	13,44%	14,37%
Gordel	11,32%	9,66%	11,78%	11,74%	10,14%	12,93%
Drugs	8,78%	7,91%	8,71%	8,49%	8,17%	10,47%

Tabel 23. Percentage respondenten dat de regels onduidelijk vindt per leeftijdscategorie

De regels zijn onduidelijk. * percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snelheid	30,58%	31,10%	25,21%	31,92%	34,68%	28,67%
Drugs	23,21%	20,96%	21,92%	27,83%	23,14%	20,51%
Alcohol	17,80%	17,42%	12,07%	18,69%	21,14%	18,23%
Gordel	14,25%	11,24%	13,17%	15,39%	15,80%	14,21%

Tabel 24. Percentage respondenten dat vindt dat de regels onvoldoende gehandhaafd worden per leeftijdscategorie

De regels worden onvoldoende gehandhaafd. * percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Alcohol	58,96%	61,24%	56,86%	64,12%	54,40%	58,17%
Drugs	57,82%	60,05%	56,12%	61,42%	52,67%	59,24%
Snelheid	56,44%	56,93%	47,48%	61,08%	56,34%	58,46%
Gordel	47,35%	45,04%	47,89%	47,29%	47,37%	48,52%

Tabel 25. Percentage respondenten dat de straffen te zwaar vindt per leeftijdscategorie

De straffen zijn te zwaar. * percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snelheid	35,37%	41,03%	33,35%	38,20%	36,35%	28,74%
Gordel	29,61%	29,33%	29,45%	33,35%	27,99%	27,32%
Alcohol	11,29%	11,15%	12,89%	8,54%	14,18%	10,01%
Drugs	8,16%	9,25%	8,04%	7,35%	7,91%	8,73%

Tabel 26. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per gewest

Hoe groot is volgens u de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	30,05%	36,47%	19,46%	17,96%
Gordel	15,06%	17,63%	10,35%	11,53%
Alcohol	8,22%	8,15%	8,23%	8,56%
Drugs	8,11%	8,96%	6,18%	8,02%

Tabel 27. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per gewest

Hoe groot is volgens u de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	62,07%	64,25%	56,60%	63,11%
Alcohol	57,55%	60,87%	49,13%	59,35%
Drugs	55,95%	59,29%	48,70%	54,51%
Gordel	46,11%	48,89%	41,65%	40,59%

Tabel 28. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per gewest

Hoe groot is volgens u de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snelheid	66,77%	70,45%	58,34%	66,32%
Alcohol	60,30%	63,44%	51,88%	63,31%
Drugs	58,08%	61,42%	50,06%	58,72%
Gordel	50,65%	55,08%	42,09%	45,71%

Tabel 29. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per geslacht

Hoe groot is volgens u de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	Mannen	Vrouwen
Snelheid	30,05%	29,23%	30,97%
Gordel	15,06%	13,89%	16,38%
Alcohol	8,22%	7,31%	9,24%
Drugs	8,11%	6,98%	9,40%

Tabel 30. Percentage respondentent dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per geslacht

Hoe groot is volgens u de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	Mannen	Vrouwen
Snelheid	62,07%	61,09%	63,17%
Alcohol	57,55%	57,00%	58,16%
Drugs	55,95%	54,96%	57,08%
Gordel	46,11%	46,95%	45,16%

Tabel 31. Percentage respondentent dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per geslacht

Hoe groot is volgens u de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	Mannen	Vrouwen
Snelheid	66,77%	65,62%	68,07%
Alcohol	60,30%	59,99%	60,65%
Drugs	58,08%	56,93%	59,39%
Gordel	50,65%	52,06%	49,04%

Tabel 32. Percentage respondentent dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie

Hoe groot is volgens u de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snelheid	30,05%	30,52%	32,00%	33,28%	33,10%	20,81%
Gordel	15,06%	8,78%	12,84%	16,94%	18,16%	15,68%
Alcohol	8,22%	7,87%	8,27%	9,90%	6,19%	8,70%
Drugs	8,11%	7,74%	6,35%	9,42%	11,72%	4,32%

Tabel 33. Percentage respondenten dat de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie

Hoe groot is volgens u de kans om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snelheid	62,07%	63,72%	63,87%	63,92%	58,27%	61,41%
Alcohol	57,55%	58,82%	59,66%	61,09%	52,79%	55,98%
Drugs	55,95%	54,27%	57,41%	57,53%	53,71%	56,53%
Gordel	46,11%	42,37%	43,71%	48,41%	46,63%	47,51%

Tabel 34. Percentage respondenten dat de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld (zeer) groot vindt per leeftijdscategorie

Hoe groot is volgens u de kans om een geldboete en/of andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld? * percentage grote kans en zeer grote kans	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snelheid	66,77%	65,13%	67,65%	71,35%	65,32%	63,37%
Alcohol	60,30%	61,37%	62,36%	64,12%	56,01%	58,05%
Drugs	58,08%	59,29%	59,41%	58,47%	55,89%	58,08%
Gordel	50,65%	49,59%	52,50%	53,56%	47,10%	50,31%

Tabel 35. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per gewest

Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
2 of minder glazen (correct)	85,19%	85,69%	86,69%	77,82%
3 of meer glazen (fout)	10,94%	11,50%	8,96%	12,83%
Weet niet/geen antwoord (ontbrekend)	3,87%	2,81%	4,35%	9,35%

Tabel 36. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per geslacht

Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?	België	Mannen	Vrouwen
2 of minder glazen (correct)	85,19%	85,40%	84,95%
3 of meer glazen (fout)	10,94%	11,47%	10,34%
Weet niet/geen antwoord (ontbrekend)	3,87%	3,13%	4,71%

Tabel 37. Percentage correcte, foute en ontbrekende antwoorden op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken per leeftijdscategorie

Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
2 of minder glazen (correct)	85,19%	87,86%	90,74%	85,44%	85,74%	77,61%
3 of meer glazen (fout)	10,94%	9,08%	6,64%	10,56%	10,08%	17,38%
Weet niet/geen antwoord (ontbrekend)	3,87%	3,06%	2,62%	4,00%	4,18%	5,01%

Tabel 38. Percentage respondenten dat een correct, een verkeerd of geen antwoord geeft op de vraag hoeveel standaardglazen alcohol men maximaal mag drinken in functie van het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van alcohol

Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?	België	Niet-dronken bestuurders	Dronken bestuurders
2 of minder glazen (correct)	85,19%	85,66%	82,06%
3 of meer glazen (fout)	10,94%	10,18%	15,97%
Weet niet/geen antwoord (ontbrekend)	3,87%	4,16%	1,96%

Tabel 39. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per gewest

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Percentage minstens 1 keer antwoorden	11,81%	11,22%	12,42%	13,91%

Tabel 40. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per geslacht

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?	België	Mannen	Vrouwen
Percentage minstens 1 keer antwoorden	11,81%	16,12%	6,93%

Tabel 41. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft per leeftijdscategorie

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Percentage minstens 1 keer antwoorden	11,81%	18,94%	15,27%	11,99%	9,25%	6,48%

Tabel 42. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en geslacht

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen? * percentage minstens 1 keer antwoorden	Mannen	Vrouwen
Vlaanderen	15,94%	6,09%
Wallonië	16,11%	8,08%
Brussel	17,16%	9,59%

Tabel 43. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van gewest en leeftijdscategorie

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen? * percentage minstens 1 keer antwoorden	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Vlaanderen	16,20%	14,99%	11,90%	8,33%	6,56%
Wallonië	24,94%	14,69%	11,21%	9,96%	5,64%
Brussel	21,79%	18,98%	14,80%	13,01%	7,81%

Tabel 44. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van geslacht en leeftijdscategorie

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen? * percentage minstens 1 keer antwoorden	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Mannen	20,72%	21,43%	17,02%	13,17%	10,35%
Vrouwen	16,78%	8,25%	6,41%	4,78%	2,23%

Tabel 45. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?	250- 500 km	501- 1000 km	1001- 1500 km	1501- 2000 km	2001- 2500 km	>2500 km
Proportie van de leeftijdsgroep in de steekproef	26,62%	29,86%	12,46%	14,22%	7,05%	9,79%
Percentage minstens 1 keer antwoorden	6,69%	10,20%	14,16%	16,78%	13,94%	18,20%

Tabel 46. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen?	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Gemiddeld aantal kilometers per maand	1385 km	1295 km	1664 km	1193 km

Tabel 47. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en gewest

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen? * percentage minstens 1 keer antwoorden	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
250 - 500 km	5,95%	7,67%	9,45%
501 - 1000 km	9,56%	11,76%	10,35%
1001 - 1500 km	13,68%	15,35%	13,51%
1501 - 2000 km	18,84%	11,92%	17,96%
2001 - 2500 km	12,63%	13,64%	24,14%
> 2500 km	17,49%	18,40%	23,73%

Tabel 48. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van gewest en leeftijd

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen? * gemiddeld aantal kilometers per maand	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Vlaanderen	1402 km	1549 km	1500 km	1298 km	734 km
Wallonië	1536 km	1966 km	1960 km	1830 km	935 km
Brussel	1152 km	1218 km	1419 km	1167 km	1017 km

Tabel 49. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van geslacht

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen?	België	Mannen	Vrouwen
Gemiddeld aantal kilometers per maand	1385 km	1678 km	1054 km

Tabel 50. Percentage respondentent waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en geslacht

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen? * percentage minstens 1 keer antwoorden	Mannen	Vrouwen
250 - 500 km	9,58%	5,02%
501 - 1000 km	13,69%	6,95%
1001 - 1500 km	17,26%	8,53%
1501 - 2000 km	20,64%	10,60%
2001 - 2500 km	16,37%	8,62%
> 2500 km	22,19%	6,01%

Tabel 51. Gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand in functie van leeftijd

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen?	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Gemiddeld aantal kilometers per maand	1385 km	1421 km	1635 km	1616 km	1431 km	823 km

Tabel 52. Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand en leeftijdscategorie

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen? * percentage minstens 1 keer antwoorden	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
250 - 500 km	10,54%	15,84%	10,05%	4,77%	1,58%
501 - 1000 km	17,08%	6,77%	12,77%	5,24%	10,53%
1001 - 1500 km	11,60%	25,70%	9,50%	15,59%	3,22%
1501 - 2000 km	33,74%	18,16%	5,29%	12,92%	17,91%
2001 - 2500 km	27,27%	16,37%	13,64%	5,79%	0,00%
> 2500 km	21,11%	14,16%	19,31%	19,66%	7,30%

Tabel 53. Percentage respondenten dat de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op alcohol (zeer) groot vindt in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is volgens u de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie voor alcohol?	België	Niet-geteste bestuurders	Geteste bestuurders
Percentage grote kans en zeer grote kans	8,22%	7,43%	14,07%

Tabel 54. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per gewest

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden...? * percentage minstens 1 keer antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Met een wettelijk te hoog alcoholpromillage	13,20%	11,82%	15,38%	16,00%
Onder invloed van drugs	0,76%	0,56%	0,68%	2,27%

Tabel 55. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per geslacht

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden...? * percentage minstens 1 keer antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Met een wettelijk te hoog alcoholpromillage	13,20%	20,33%	5,12%
Onder invloed van drugs	0,76%	1,26%	0,20%

Tabel 56. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs per leeftijdscategorie

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden...? * percentage minstens 1 keer antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Met een wettelijk te hoog alcoholpromillage	13,20%	14,87%	13,93%	17,00%	13,09%	7,01%
Onder invloed van drugs	0,76%	1,78%	2,42%	0,19%	0,11%	0,00%

Tabel 57. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en geslacht

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage? * percentage minstens 1 keer antwoorden	Mannen	Vrouwen
Vlaanderen	18,79%	4,26%
Wallonië	23,20%	6,17%
Brussel	21,86%	8,22%

Tabel 58. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van leeftijd en geslacht

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage? * percentage minstens 1 keer antwoorden	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Mannen	24,64%	23,41%	26,10%	18,62%	9,57%
Vrouwen	3,09%	3,13%	6,92%	6,79%	4,21%

Tabel 59. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage in functie van gewest en leeftijd

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage? * percentage minstens 1 keer antwoorden	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Vlaanderen	11,96%	12,05%	15,55%	12,96%	5,61%
Wallonië	20,75%	16,39%	19,93%	11,67%	9,41%
Brussel	20,05%	19,25%	18,46%	17,71%	8,75%

Tabel 60. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden...? * percentage minstens 1 keer antwoorden	België	Niet-gecontroleerde bestuurders	Gecontroleerde bestuurders
Met een wettelijk te hoog alcoholpromillage	13,20%	12,38%	19,29%
Onder invloed van drugs	0,76%	0,75%	1,70%

Tabel 61. Percentage respondenten dat de afgelopen 30 dagen minstens 1 keer gereden heeft met een wettelijk te hoog alcoholpromillage of onder invloed van drugs in functie van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol of drugs

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden...? * percentage minstens 1 keer antwoorden	België	(zeer) Kleine of gemiddelde controlekans	(zeer) Grote controlekans
Met een wettelijk te hoog alcoholpromillage	13,20%	13,45%	11,07%
Onder invloed van drugs	0,76%	0,57%	3,05%

Tabel 62. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per gewest

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	23,76%	22,47%	26,41%	24,74%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	61,70%	61,06%	65,28%	55,92%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	80,27%	80,39%	80,55%	78,72%

Tabel 63. Percentage respondenten dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per geslacht

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	Mannen	Vrouwen
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	23,76%	24,71%	22,68%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	61,70%	59,56%	64,12%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	80,27%	75,51%	85,66%

Tabel 64. Percentage respondentent dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV per leeftijdscategorie

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63- plussers
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	23,76%	40,23%	28,72%	26,71%	16,56%	12,52%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	61,70%	38,66%	47,65%	62,57%	71,93%	77,30%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	80,27%	68,39%	69,59%	81,50%	86,15%	89,73%

Tabel 65. Percentage respondentent dat (helemaal) akkoord gaat met de stellingen van de SGVV in functie van de zelfgerapporteerde beboeting voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen gedurende het afgelopen jaar

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen? *percentage akkoord en helemaal akkoord	België	Niet-beboete bestuurders	Beboete bestuurders
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	23,76%	21,22%	36,13%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	61,70%	64,14%	49,81%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	80,27%	82,07%	71,53%

Tabel 66. Percentage respondentent dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per gewest

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel? *percentage altijd antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Als bestuurder	79,65%	82,77%	72,49%	79,31%
Als passagier voorin	80,80%	84,68%	73,26%	76,44%
Als passagier achterin	49,70%	51,11%	47,60%	46,42%

Tabel 67. Percentage respondentent dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per geslacht

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel? *percentage altijd antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Als bestuurder	79,65%	74,11%	85,92%
Als passagier voorin	80,80%	77,04%	85,04%
Als passagier achterin	49,70%	44,81%	55,10%

Tabel 68. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin per leeftijdscategorie

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel? *percentage altijd antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Als bestuurder	79,65%	75,57%	73,98%	78,94%	78,99%	88,96%
Als passagier voorin	80,80%	72,95%	76,63%	82,10%	79,01%	90,31%
Als passagier achterin	49,70%	41,53%	41,48%	53,46%	46,10%	62,01%

Tabel 69. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de zelfgerapporteerde objectieve pakkans voor rijden zonder gordel

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel? *percentage altijd antwoorden	België	Niet-gecontroleerde bestuurders	Gecontroleerde bestuurders
Als bestuurder	79,65%	80,53%	51,64%
Als passagier voorin	80,80%	81,66%	53,54%
Als passagier achterin	49,70%	49,99%	40,36%

Tabel 70. Percentage respondenten dat aangeeft altijd de gordel te dragen als bestuurder, als passagier voorin en als passagier achterin in functie van de subjectieve pakkans voor rijden zonder gordel

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel? *percentage altijd antwoorden	België	(zeer) Kleine of gemiddelde controlekans	(zeer) Grote controlekans
Als bestuurder	79,65%	79,08%	83,04%
Als passagier voorin	80,80%	80,71%	81,56%
Als passagier achterin	49,70%	48,80%	54,99%

Tabel 71. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per gewest

Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Percentage altijd antwoorden	81,48%	81,42%	83,80%	76,01%

Tabel 72. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per geslacht

Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?	België	Mannen	Vrouwen
Percentage altijd antwoorden	81,48%	80,20%	82,87%

Tabel 73. Percentage respondenten dat aangeeft een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m altijd in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen) te vervoeren per leeftijdscategorie

Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Percentage altijd antwoorden	81,48%	83,33%	84,80%	78,07%	82,54%	78,91%

Tabel 74. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per gewest

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden heeft/bent u...? *percentage minstens 1 keer antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
een ongeval met alleen materiële schade gehad	11,27%	10,49%	11,51%	15,64%
een ongeval met doden of gewonden gehad	0,83%	0,98%	0,62%	0,44%
door de politie gecontroleerd	22,93%	22,78%	23,91%	21,24%
een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk	24,98%	27,66%	18,37%	25,81%
door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk	2,26%	2,94%	0,43%	2,91%

Tabel 75. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per gewest

Om welke redenen bent u gecontroleerd door de politie? (meerdere antwoorden mogelijk) *percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Overtreden van snelheidsbeperkingen	3,28%	3,12%	3,34%	4,12%
Rijden onder invloed van alcohol	7,79%	9,76%	4,53%	4,12%
Rijden onder invloed van drugs	0,68%	0,97%	0,00%	0,65%
Niet-dragen van de gordel	3,04%	3,10%	2,61%	3,82%
Andere reden	12,19%	10,08%	16,49%	13,86%

Tabel 76. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per gewest

Om welke redenen heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk? (meerdere antwoorden mogelijk) *percentage ja-antwoorden	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Overtreden van snelheidsbeperkingen	17,04%	19,70%	12,41%	12,68%
Rijden onder invloed van alcohol	0,21%	0,16%	0,00%	1,06%
Rijden onder invloed van drugs	0,15%	0,16%	0,00%	0,52%
Niet-dragen van de gordel	1,64%	1,63%	1,35%	2,55%
Andere reden	9,49%	9,72%	6,99%	14,89%

Tabel 77. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per geslacht

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden heeft/bent u...? *percentage minstens 1 keer antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
een ongeval met alleen materiële schade gehad	11,27%	12,67%	9,67%
een ongeval met doden of gewonden gehad	0,83%	1,18%	0,44%
door de politie gecontroleerd	22,93%	28,99%	16,06%
een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk	24,98%	29,54%	19,78%
door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk	2,26%	3,01%	1,41%

Tabel 78. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per geslacht

Om welke redenen bent u gecontroleerd door de politie? (meerdere antwoorden mogelijk) *percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Overtreden van snelheidsbeperkingen	3,28%	3,63%	2,88%
Rijden onder invloed van alcohol	7,79%	10,85%	4,33%
Rijden onder invloed van drugs	0,68%	1,07%	0,23%
Niet-dragen van de gordel	3,04%	4,12%	1,81%
Andere reden	12,19%	15,63%	8,29%

Tabel 79. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per geslacht

Om welke redenen heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk? (meerdere antwoorden mogelijk) *percentage ja-antwoorden	België	Mannen	Vrouwen
Overtreden van snelheidsbeperkingen	17,04%	21,55%	11,93%
Rijden onder invloed van alcohol	0,21%	0,33%	0,07%
Rijden onder invloed van drugs	0,15%	0,28%	0,02%
Niet-dragen van de gordel	1,64%	2,42%	0,77%
Andere reden	9,49%	8,99%	10,06%

Tabel 80. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen per leeftijdscategorie

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden heeft/bent u...? *percentage minstens 1 keer antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
een ongeval met alleen materiële schade gehad	11,27%	16,46%	15,19%	11,46%	7,61%	8,16%
een ongeval met doden of gewonden gehad	0,83%	1,13%	0,87%	0,87%	0,59%	0,83%
door de politie gecontroleerd	22,93%	30,67%	27,75%	23,63%	23,34%	12,15%
een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk	24,98%	28,38%	30,70%	29,27%	26,23%	11,25%
door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk	2,26%	3,40%	1,18%	2,25%	3,77%	0,72%

Tabel 81. Percentage respondentent dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen gecontroleerd te zijn per leeftijdscategorie

Om welke redenen bent u gecontroleerd door de politie? (meerdere antwoorden mogelijk) *percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Overtreden van snelheidsbeperkingen	3,28%	3,99%	4,37%	3,55%	3,28%	1,50%
Rijden onder invloed van alcohol	7,79%	10,88%	11,62%	6,93%	6,86%	4,37%
Rijden onder invloed van drugs	0,68%	0,80%	1,31%	0,59%	0,81%	0,00%
Niet-dragen van de gordel	3,04%	3,61%	4,58%	1,91%	4,27%	1,26%
Andere reden	12,19%	18,16%	11,99%	13,33%	12,39%	6,60%

Tabel 82. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden voor bepaalde redenen beboet te zijn per leeftijdscategorie

Om welke redenen heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk? (meerdere antwoorden mogelijk) *percentage ja-antwoorden	België	18-29 jarigen	30-38 jarigen	39-49 jarigen	50-62 jarigen	63-plussers
Overtreden van snelheidsbeperkingen	17,04%	18,60%	21,63%	20,06%	17,30%	8,12%
Rijden onder invloed van alcohol	0,21%	1,06%	0,20%	0,08%	0,00%	0,00%
Rijden onder invloed van drugs	0,15%	0,77%	0,10%	0,11%	0,00%	0,00%
Niet-dragen van de gordel	1,64%	1,93%	1,19%	2,65%	1,61%	0,69%
Andere reden	9,49%	11,88%	13,52%	10,84%	9,43%	2,81%

Tabel 83. Percentage respondenten dat aangeeft de voorbije 12 maanden ervaring gehad te hebben met ongevallen, controles en straffen in functie van het gemiddeld aantal afgelegde kilometers per maand

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden heeft/bent u...? *percentage minstens 1 keer antwoorden	250-500 km	501-1000 km	1001-1500 km	1501-2000 km	2001-2500 km	>2500 km
een ongeval met alleen materiële schade gehad	8,06%	9,42%	11,77%	13,08%	20,05%	15,84%
een ongeval met doden of gewonden gehad	0,49%	0,69%	1,00%	0,00%	1,25%	2,91%
door de politie gecontroleerd	12,40%	21,26%	28,24%	29,25%	30,72%	34,02%
een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk	13,71%	19,38%	25,47%	31,14%	50,15%	44,79%
door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk	0,60%	2,49%	0,21%	1,88%	5,09%	6,66%

REFERENTIES

- Billiet, J., Loosveldt, G., & Waterplas, L. (1984). *Het survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden*. Leuven: Sociologisch Onderzoeksinstituut.
- Billiet, J., & Waage, H. (Eds.) (2003). *Een samenleving onderzocht: methoden van sociaal wetenschappelijk onderzoek*. Antwerpen: Uitgeverij De Boeck.
- BIVV (2010). *Nieuwsbrief 9: Rijden onder invloed van alcohol – Resultaten van de gedragsmeting 2009*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/newsletter/archive/nieuwsbrief_9.htm].
- BIVV (2011). *Kerncijfers Verkeersveiligheid 2010*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://www.fcvv.be/Docs/kerncijfers%20VV_NL_Final_lowres.pdf].
- Boulanger, A. (2010). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009, deel 1: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [<http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting%20verkeersveiligheid%202009.pdf>].
- Byrnes, J. P., Miller, D. C., & Schafer, W. D. (1999). Gender differences in risk taking: a meta-analysis. *Psychological Bulletin*, 125 (3), pp. 367-383.
- Casteels, Y., Martensen, H., Merckx, F., Nuytens, N., Riguelle, F., & Thijs, R. (2010). *Statistieken verkeersveiligheid 2008*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Statistieken%20verkeersveiligheid%202008_NL.pdf].
- DeJoy, D. M. (1992). An examination of gender differences in traffic accident risk perception. *Accident Analysis & Prevention*, 24 (3), pp. 237-246.
- Dupont, E. (2006). *Nationale gedragsmeting "rijden onder invloed van alcohol", editie 2005*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.
- Elvik, R., & Vaa, T. (2004). *The handbook of road safety measures*. Oxford: Elsevier Ltd.

- Houwing, S., Hagenzieker, M., Mathijssen, R., Bernhoft, I. M., Hels, T., Janstrup, K., Van der Linden, T., Legrand, S-A., & Verstraete, A. (2011). Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in drivers in general traffic. Part 1: General results. Deliverable 2.2.3 of the project DRUID. [http://www.druid-project.eu/cln_031/nn_107548/Druid/EN/deliverables-list/downloads/Deliverable__2__2__3__Part1,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/Deliverable__2__2__3__Part1.pdf].
- Korn, E. L., & Graubard, B. I. (1990). Simultaneous testing of regression coefficients with complex survey data: use of Bonferroni t statistics. *The American Statistician*, 44 (4), pp. 270-276.
- Silverans, P. (2007). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2006, deel 1: attitudes van de totale populatie*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. [<http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting%20verkeersveiligheid%202006%20def.pdf>].
- Silverans, P. (2009). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2006, deel 2: determinanten van attitudes*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Observatorium voor de Verkeersveiligheid. [http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/Attitudemeting%202006_Deel2.pdf].
- Silverans, P., Drevet, M., & Vanlaar, W. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004*. Brussel: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. [<http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/attitudemeting%20verkeersveiligheid%202004.pdf>].
- Smith, E. R., & Mackie, D. M. (2007). *Social psychology (third edition)*. Hove: Psychology Press.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). *Dossier 1: Onaangepaste en overdreven snelheid*. [<http://www.fcvv.be/Docs/2002/Dossier%201%20Snelheid.pdf>].
- Tourangeau, R., Rips, L. J., & Rasinski, K. (2000). *The psychology of survey response*. New York: Cambridge University Press.
- Vanlaar, W. (2004). Perception of road accident causes. In: Cauzard, J.-P. (Ed). *European drivers and road risk. Sartre 3 reports, part 2: report on in-depth analyses*. Arcueil: Inrets.
- Weber, E. U., Blais, A., & Betz, E. N. (2002). A domainspecific risk-attitude scale: measuring risk perceptions and risk behaviors. *Journal of Behavioral Decision Making*, 15 (4), pp. 263-290.

