

BIVV

BIJLAGE METHODOLOGIE & VRAGENLIJST
RESULTATEN VAN DE DRIEJAARLIJKSE ATTITUDEMETING OVER
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET BIVV

Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV

Bijlage

Methodologie en vragenlijst

Onderzoeksrapport 2014-R-02-NL

D/2014/0779/11

Auteurs: Uta Meesmann, Sofie Boets en Peter Silverans

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 2014

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) Bijlage : Methodologie en Vragenlijst. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Inhoudstafel

Inleiding	3
1. Steekproeftrekking	4
2. Veldwerk	5
3. Non-respons	6
4. Steekproef en analyse	9
5. Vragenlijst	12
Referenties	28

Inleiding

Naar aanleiding van de eerste Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 werd een grote set verkeersveiligheidsindicatoren gedefinieerd op basis waarvan de evoluties inzake verkeersveiligheid opgevolgd kunnen worden. Deze indicatoren zijn onder te brengen in drie categorieën: indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen, indicatoren op het niveau van het objectief meetbare gedrag van bestuurders in het verkeer (gedragsindicatoren) en indicatoren met betrekking tot de attitudes van de Belgische autobestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid (attitude-indicatoren).

De officiële ongevallenstatistieken worden gerapporteerd door de FOD Economie (DG SEI) en verder in detail geanalyseerd door het BIVV. Voorlopige maar sneller beschikbare cijfers - de zogenaamde quick indicators - zijn opgenomen in de verkeersveiligheidsbarometer (BIVV Observatorium). Om de gedragsindicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig grootschalige observatiestudies (gordel, snelheid en de rijden onder invloed¹). Zo kan opgevolgd worden in welke mate de Belgische bestuurders zich houden aan de respectievelijke verkeersreglementeringen.

De indicatoren in verband met de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid worden gemeten via een driejaarlijks grootschalig enquêteonderzoek. De eerste attitudemeting vond plaats in 2003, de tweede in 2006 en de derde in 2009. In het voorliggend rapport bespreken we de resultaten van de vierde attitudemeting waarvan het veldwerk gebeurde in het najaar van 2012. In feite gaan deze metingen om veel meer dan het meten van attitudes. In navolging van de SARTRE-onderzoeken (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe²) hanteren we een zeer brede definitie van het begrip "attitude"³. Het omvat niet alleen attitudes in de strikte zin van het woord, maar ook percepties, schattingen en subjectieve evaluaties ten aanzien van allerlei verkeersveiligheidsaspecten, zoals bijvoorbeeld verkeersongevallen, verkeersveiligheidsmaatregelen en eigen gedrag in het verkeer.

De resultaten van de attitudemeting 2012 worden voorgesteld in vijf rapporten en één bijlagerapport:

1. Rijden onder invloed van alcohol en drugs
2. Snelheid en te snel rijden
3. Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen
4. Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik
5. Handhaving en draagvlak voor maatregelen

Bijlage Methodologie en vragenlijst

Het voorliggende rapport is de bijlage. Ze beschrijft de methodologie en bevat de vragenlijst van de attitudemeting 2012.

¹ Cf. Riguelle, F. (2013), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F., & Dupont, E. (2012).

² Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998), SARTRE 3 (2004) en SARTRE 4 (2012). Het veldwerk van deze enquêtes werd uitgevoerd in respectievelijk 1991, 1996, 2002 en 2010.

³ De SARTRE-onderzoeken definiëren het begrip "sociale attitude" niet maar stellen kortweg dat onder attitudes "opinions en zelfgerapporteerd gedrag" van de bestuurders verstaan wordt.

1. Steekproeftrekking

De doelgroep van de attitudemeting bestond uit in België wonende bestuurders die gedurende de laatste 6 maanden minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen. Bovendien moesten ze voldoende Frans of Nederlands beheersen om de vragenlijst te kunnen beantwoorden. Om de attitudes inzake verkeersveiligheid van deze doelgroep te bestuderen werd een representatieve toevalssteekproef van 1500 respondenten aan een face-to-face interview onderworpen. Om statistisch zinvolle vergelijkingen te kunnen maken tussen subgroepen binnen elk van de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest) werd beslist om deze 1500 respondenten niet proportioneel aan de bevolkingsomvang van de gewesten te selecteren. Om te vermijden dat het aantal geïnterviewden in het Brusselse gewest te klein zou zijn om vergelijkingen te kunnen maken tussen bepaalde subgroepen (bvb. mannen versus vrouwen, ouderen versus jongeren...), werd gekozen voor een disproportionele steekproef waarbij telkens 500 respondenten bevraagd moesten worden in Vlaanderen, Wallonië en het Brussel Hoofdstedelijk Gewest.

Om tot deze steekproef te komen, maakten we gebruik van een (disproportionele) gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef (cf. bv. Thompson, 2002). Deze steekproef werd getrokken uit een door het studiebureau (Significant GfK) beheerd bestand met alle adressen in België. Van elk adres is gekend: het aantal personen dat daar woont, de leeftijd(en) en het geslacht.

In een eerste fase werden er 150 gemeenten (primary sampling units) getrokken waarbinnen telkens 10 respondenten moesten geïnterviewd worden (1500/150). Dit gebeurde om het veldwerk praktisch uitvoerbaar te maken. De trekking gebeurde in drie delen, namelijk per gewest. Overeenkomstig de verdeling tussen de drie gewesten (500-500-500) werden er 50 gemeenten in Vlaanderen getrokken en 50 gemeenten in Wallonië. In het Brussel Hoofdstedelijk Gewest zijn er slechts 19 gemeenten. Daarom werden 12 Brusselse gemeenten 3 maal geselecteerd en de overige 7 gemeenten 2 keer. De selectie van de gemeenten gebeurde op basis van de intervalmethode⁴. Per gewest worden de respondenten gesorteerd volgens gemeente (niet volgens profiel). Met behulp van de intervalmethode werden er zo 50 personen geselecteerd. De gemeenten waar deze personen wonen, vormen de 50 geselecteerde gemeenten. Grotere gemeenten (qua bevolkingsaantal) hebben dus meer kans om getrokken te worden dan kleinere gemeenten. Deze werkwijze (trekking per interval per gewest) verhoogt de kans ook dat elke provincie vertegenwoordigd is in de steekproeftrekking.

In een tweede fase werden binnen elke gemeente 9 andere respondenten getrokken op louter willekeurige wijze (en dus representatief) maar wel rekening houdend met de opgegeven quota qua leeftijd en geslacht. De quota op leeftijd en geslacht zijn ingevuld op gewestniveau en niet per gemeente (Tabel 1). De opdeling van de steekproef in 5 leeftijdsgroepen geschiedde in overeenstemming met de attitudemeting van 2003 (en dus ook die van 2006 en 2009), waarvoor dezelfde leeftijdsgroepen gebruikt werden⁵ (Silverans et al., 2005, p. 20).

Het uitvoerend studiebureau wou er zeker van zijn 1500 interviews te realiseren en voorzagen daarom een oversampling van bij de start van het veldwerk. Men koos om 520 mensen per gewest te trekken, verdeeld in groepen van 10, wat neerkomt op het trekken van 52 gemeenten (dus 2 extra gemeenten per gewest). Na deze tweede fase bekomen we een (oversampling) verdeling van respondenten volgens regio, geslacht en leeftijdsgroep zoals afgebeeld wordt in Tabel 2.

⁴ De intervalmethode houdt in dat men om de x- aantal adressen iemand selecteert. Om bijvoorbeeld 50 adressen te selecteren uit een bestand met 10.000 adressen, beslist men om elk 200^{ste} adres op te nemen in de steekproef.

⁵ De leeftijdsgroepen werden in 2003 zo afgebakend dat de totale populatie (rijbewijsbezitters van toen) opgesplitst werd in 5 even grote leeftijdsgroepen.

Tabel 1: Theoretische verdeling van de steekproef over geslacht, leeftijd en regio

	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	Totaal
Vlaanderen	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
Wallonië	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
Brussel	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
	150	150	150	150	114	36	150	150	150	150	114	36	1500

Tabel 2: Verdeling oversampling steekproef over geslacht, leeftijd en regio

	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	Totaal
Vlaanderen	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
Wallonië	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
Brussel	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
	156	156	156	156	120	36	156	156	156	156	120	36	1560

De derde en laatste fase omvatte het trekken van de benodigde reserveadressen omwille van de gekende lage responsgraad. Om non-respons te ondervangen werden er om 1 interview af te werken, 8 adressen (in BHG zelfs 12) voorzien. Ook voor de oudste leeftijdsgroep (77+) werden 11 vervangadressen voorzien om 1 interview af te nemen van een bepaalde respondent. De vervangadressen waren adressen van mensen met hetzelfde geslacht binnen dezelfde leeftijdsklasse als de respondent van het oorspronkelijke adres. Eerst werden de reserveadressen gezocht in dezelfde straat, daarna in dezelfde gemeente omwille van de praktische uitvoerbaarheid.

2. Veldwerk

Het veldwerk werd uitgevoerd tussen 6 september 2012 en 29 oktober 2012. Elke interviewer diende een cluster van 10 of 20 interviews af te werken (dus in 1 of 2 gemeenten) en ontving hiervoor 80 of 160 adressen (of zelfs meer reserveadressen in geval van BHG of 77+). Hij was hierbij verplicht om telkens naar dezelfde 8 of 12 adressen terug te keren totdat hij effectief een interview kon afnemen.

Alvorens aan het eigenlijke interview te kunnen beginnen, diende de interviewer telkens na te gaan of de geselecteerde respondent binnen de quota van de studie viel. Respondenten die niet in het bezit waren van een rijbewijs of geen 1500 km hadden afgelegd als bestuurder in de laatste 6 maanden konden niet deelnemen. De respondenten kregen als incentive voor deelname een krasbiljet van de nationale loterij ter waarde van 3 euro.

Gemiddeld duurde het afnemen van een interview 29 minuten. Het gemiddeld aantal adressen om 1 interview te realiseren per contactblad (set van 8 of 12 adressen) lag rond de 3,5 (omwille van onbruikbare adressen door bvb. verhuis van de respondent). Het studiebureau liet weten dat er gemiddeld meer adressen nodig waren om een interview te realiseren bij: mannen, respondenten tussen 39 en 49 jaar en in Wallonië wonende respondenten.

Wat het aantal contacten betreft, zien we een andere tendens: er waren gemiddeld iets meer contacten nodig bij vrouwen, in de leeftijdscategorie 18-29 en in Brussel om een interview te realiseren (voorbeelden van contacten zonder mogelijkheid tot afnemen van het interview: onmogelijke deelname, voldoet niet aan de selectiecriteria, weigering...).

3. Non-respons

Door het systeem van vervangadressen voor 1 respondent (set van 8 adressen voor Vlaanderen en Wallonië, of 12 adressen voor Brussel en 77+) werd er een databestand opgemaakt met $(991 \times 8) + (569 \times 12) = 14756$ adressen. Om de uiteindelijke steekproef van 1500 respondenten te bekomen werden niet alle adressen gebruikt. Zodra een respondent binnen een set adressen bereid was om aan de enquête deel te nemen, werden de overige adressen niet meer gebruikt. Van de 14756 adressen werden slechts 5956 adressen effectief gebruikt. Er werden 1542 gevalideerde interviews afgenomen, waaronder 2 interviews die na kwaliteitscontrole afgekeurd werden. De meest pessimistische inschatting van de non-respons is dan ook dat slechts 26% van het initieel geselecteerde adressenbestand geïnterviewd werd, hetgeen een non-respons van 74% oplevert.

Tabel 3: Redenen non-respons

Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Adres onbruikbaar (verhuisd, overleden, onbekend)	229	3,84
Geen contact	1773	29,77
Contact maar onmogelijkheid om deel te nemen (taal, mentaal, vakantie...)	164	2,75
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	563	9,45
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1685	28,29
Interview afgenomen	1542*	25,89
Totaal	5956	100,00

* waaronder 2 interviews die na kwaliteitscontrole afgekeurd werden.

In Tabel 3 wordt de non-respons verder opgesplitst naar de verschillende oorzaken van non-respons. Zoals bij elke enquête bleken een aantal adressen onbruikbaar omdat de respondenten verhuisd of overleden waren, of omwille van administratieve fouten. In totaal was dit het geval voor 229 adressen. Met als gevolg dat om de 1542 effectieve interviews te kunnen afnemen, er $5956 - 229 = 5727$ werkelijke contacten mogelijk waren. Men kan de non-respons op verschillende wijzen interpreteren. De mogelijkheden zijn: in functie van het aantal respondenten dat men effectief heeft kunnen contacteren, in functie van het aantal respondenten dat uiteindelijk in staat bleek om een interview toe te staan, in functie van degenen binnen deze laatste groep die ook aan de selectiecriteria voldeden enzovoort. In Tabel 4 worden de respectieve percentages voor deze verschillende berekeningswijzen samengevat.

Tabel 4: Verschillende opvattingen non-respons

Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Geen contact	1773	30,96
Contact maar onmogelijkheid om deel te nemen (taal, mentaal, vakantie...)	203	3,54
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	563	9,83
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1646	28,74
Interview afgenomen	1542*	26,93
Totaal	5727	100,00
Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Contact maar onmogelijke deelname (taal, mentaal, vakantie...)	203	5,13
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	563	14,24
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1646	41,63
Interview afgenomen	1542*	39,00
Totaal	3954	100,00

Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	563	15,01
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1646	43,88
Interview afgenomen	1542*	41,11
Totaal	3751	100,00
Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Contact maar weigering (verschillende redenen)	1646	51,63
Interview afgenomen	1542*	48,37
Totaal	3188	100,00

* waaronder 2 interviews die na kwaliteitscontrole afgekeurd werden.

De procedure voor het contacteren van de respondenten berustte in Vlaanderen en Wallonië op de toevallige aanwezigheid van de respondenten bij hun thuis. De interviewers begaven zich zonder afspraak naar het adres van een potentiële respondent en hadden een introductiebrief bij zich waarin het doel en de inhoud van de enquête omschreven werden. Deze kon getoond worden als extra overtuigingsmiddel (introductiebrief met logo BIVV en contactpersoon BIVV; naast bezoekaartjes & legitimatie en gratis groen nummer studiebureau) of in de brievenbus achtergelaten worden wanneer er niemand thuis was. Deze werkwijze brengt met zich mee dat een groot gedeelte van de non-respons te wijten is aan het feit dat de respondent niet thuis was. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevatte de adressenlijst van de potentiële respondenten ook telefoonnummers. In Brussel was het toegelaten om op voorhand te bellen en telefonisch een afspraak te maken. Uit Tabel 4 blijkt dan ook dat op 1773 adressen (1 op 3) er geen (telefonisch of persoonlijk) contact was met de mogelijke respondent. Indien we de non-respons analyse beperken tot de personen met wie de interviewers effectief contact hebben gehad (3954 in totaal), valt de non-respons terug naar 61% (100%-39%).

Binnen deze nieuwe groep bleek 5% niet in staat om aan het interview deel te nemen omwille van taalproblemen of andere (fysieke of mentale) beletsels. Als we deze personen uit de analyse halen, zien we dat van de 3751 potentiële respondenten, 44% weigerde deel te nemen en 15% niet voldeed aan de selectiecriteria. Dit wil dus zeggen dat 1 op 7 respondenten niet in het bezit was van een rijbewijs B en/of niet voldoende (minstens 1500km) had gereden als bestuurder in de afgelopen 6 maanden.

Tabel 5 geeft een overzicht van de kenmerken van de respondenten die niet voldeden aan de selectiecriteria. Zij die niet voldeden waren vaker vrouwen dan mannen, vaker 18-29-jarigen (gevolgd door 63-74-jarigen) dan andere leeftijdscategorieën en iets vaker Vlamingen dan Walen of Brusselaars. Een aantal potentiële respondenten weigerde onmiddellijk om aan de enquête mee te werken (zonder duidelijke reden). Enkel deze specifieke groep weigeraars werd door het studiebureau verder geanalyseerd. Een directe vergelijking geeft het volgende resultaat (Tabel 5): evenveel mannen als vrouwen weigerden en 30- tot 62-jarigen deden dit iets vaker dan de jongste en oudste leeftijdscategorieën. De directe weigeraars zijn ook niet gelijk verdeeld over de drie gewesten. Het valt op dat er duidelijk meer weigeraars waren in Brussel en minder in Vlaanderen. In 2009 bleek het aantal weigeraars bij benadering gelijk verdeeld over de drie gewesten.

Tabel 5: Analyse respondenten die niet aan de selectiecriteria voldeden of direct weigerden

	Contact maar weigering – zonder reden (1538 respondenten)		Contact maar voldeden niet aan de selectiecriteria (563 respondenten)	
Geslacht	Absoluut	%	Absoluut	%
Man	770	50,07	212	37,66
Vrouw	768	49,93	351	62,34
Leeftijd	Absoluut	%	Absoluut	%
18-29j	260	16,91	152	27,00
30-38j	313	20,35	81	14,39
39-49j	297	19,31	73	12,97
50-62j	347	22,56	89	15,81
63-74j	268	17,43	115	20,43
75+j	53	3,45	53	9,41
Gewest	Absoluut	%	Absoluut	%
Vlaanderen	219	14,24	228	40,50
Wallonië	425	27,63	173	30,73
Brussel	894	58,13	162	28,77

Uit de laatste subtabel van Tabel 4 blijkt dat van de effectief gecontacteerde respondenten die aan de selectiecriteria voldeden 48% geïnterviewd werd en 52% weigerde (om verschillende redenen) mee te werken. Aangezien de meest gangbare maat van responsgraad bij interviewonderzoek het aantal effectieve interviews is gedeeld door de som van de weigeringen en de effectieve interviews (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), kunnen we dus besluiten dat we een responsgraad van 48% bekwamen. Deze responsgraad is duidelijk minder dan die van 2006 en 2009 (telkens 65-66%). In vergelijking met ander onderzoek moeten we dit cijfer als een lage graad van respons beoordelen. De lage respons is vooral te wijten aan meer weigeringen in Brussel (2012: 58%; 2009: 34%). Tabel 6 geeft een overzicht van het geslacht en de leeftijd van de personen uit Brussel die niet aan de selectiecriteria voldeden of weigerden aan het interview deel te nemen. Er zijn geen categorieën die hier opvallend uitsteken.

Tabel 6: Analyse Brusselse respondenten die niet aan de selectiecriteria voldeden of direct weigerden

	Contact maar weigering - zonder reden (894 respondenten)		Contact maar voldeden niet aan de selectiecriteria (162 respondenten)	
Geslacht	Absoluut	%	Absoluut	%
Man	434	48,55	81	50,00
Vrouw	460	51,45	81	50,00
Leeftijd	Absoluut	%	Absoluut	%
18-29j	163	18,23	23	14,20
30-38j	204	22,82	39	24,07
39-49j	162	18,12	33	20,37
50-62j	163	18,23	28	17,28
63-74j	204	22,82	27	16,67
75+j	162	18,12	12	7,41

4. Steekproef en analyse

De opdracht bestond erin om 1500 Belgische bestuurders te interviewen rekening houdend met de opgegeven quota volgens regio, geslacht en leeftijd (Tabel 1). Het studie bureau besliste om een oversampling te voorzien (Tabel 2). Gezien de verwachte lagere responsgraad bij bepaalde doelgroepen werden er finaal 1540 interviews gerealiseerd. Uiteindelijk zag de effectieve verdeling van de respondenten volgens regio, geslacht en leeftijd er uit zoals in Tabel 7.

Tabel 7: Effectieve verdeling van respondenten volgens regio, geslacht en leeftijd

	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	Totaal
Vlaanderen	52	47	54	52	42	12	48	53	52	53	40	11	516
Wallonië	48	45	47	52	46	10	52	48	53	51	41	11	504
Brussel	47	59	55	48	40	13	54	45	49	56	40	14	520
Totaal	147	151	156	152	128	35	154	146	154	160	121	36	1540

Een overeenkomstige opsplitsing van het rijbewijsbestand dat reeds voor elke attitudemeting gebruikt werd⁶, leverde de distributie op zoals in Tabel 8.

Tabel 8: Opsplitsing rijbewijsbestand volgens regio, geslacht en leeftijd

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

Tabel 9 geeft de verdeling (percentage) van de respondenten in de theoretische steekproef, de empirische steekproef en in de populatie van het rijbewijsbestand weer. De vergelijking van deze drie verdelingen maakt duidelijk dat de theoretische steekproef en de populatie van het rijbewijsbestand in meerdere opzichten van elkaar verschillen. Een verdere opsplitsing van deze verschillen maakt duidelijk dat de vastgestelde disproportionaliteit grotendeels te wijten is aan de vastgelegde quota voor wat betreft de regio's (zie Tabel 1). De bedoeling hiervan was om voldoende interviews te realiseren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opdat er statistisch zinvolle vergelijkingen kunnen gemaakt worden tussen verschillende subgroepen binnen dit relatief kleine gewest (zoals leeftijdsgroepen).

⁶ Het rijbewijsbestand werd in 2003 door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit voor dit onderzoek ter beschikking gesteld van het BIVV.

Tabel 9: Vergelijking proporties in de theoretische steekproef, empirische steekproef en populatie rijbewijzenbestand in functie van gewest, leeftijd en geslacht

Theoretisch	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	Totaal
Vlaanderen	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Wallonië	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Brussel	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Totaal	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	100,00

Empirisch	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	Totaal
Vlaanderen	3,38	3,05	3,51	3,38	3,51	16,82	3,12	3,44	3,38	3,44	3,31	16,69	67,01
Wallonië	3,12	2,92	3,05	3,38	3,64	16,10	3,38	3,12	3,44	3,31	3,38	16,62	65,45
Brussel	3,05	3,83	3,57	3,12	3,44	17,01	3,51	2,92	3,18	3,64	3,51	16,75	67,53
Totaal	9,55	9,81	10,13	9,87	10,58	49,94	10,00	9,48	10,00	10,39	10,19	50,06	100

Populatie	Mannen						Vrouwen						
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	Totaal
Vlaanderen	5,09	5,80	7,98	7,51	6,48	32,85	4,46	5,34	7,50	6,88	6,08	30,26	63,11
Wallonië	2,19	2,70	3,48	3,42	2,83	14,63	1,70	2,27	3,02	2,84	2,58	12,41	27,04
Brussel	0,60	0,96	1,30	1,31	1,45	5,62	0,37	0,68	1,00	1,03	1,15	4,23	9,85
Totaal	7,88	9,46	12,77	12,24	10,76	53,10	6,53	8,29	11,52	10,75	9,81	46,90	100

Vaak is een steekproef geen goede afspiegeling van de populatie waaruit hij is getrokken. De belangrijkste oorzaak is het optreden van non-respons. In de attitudemeting 2012 werd bovendien ook gewerkt met quota voor gewest, leeftijd en geslacht. Dankzij het rijbewijzenbestand volgens gewest, leeftijd en geslacht kennen we echter de procentuele verdeling in de populatie over de groepen. Bijvoorbeeld voor de Vlaamse mannen tussen de 18 en 29 jaar: de steekproef bestaat uit 3% jonge Vlaamse mannen, in de populatie is echter 5% van rijbewijsbezitters jong Vlaams en mannelijk (Tabel 9). We kunnen dus concluderen dat het onderzoek niet representatief is met betrekking tot gewest, leeftijd en geslacht.

Om deze discrepantie te ondervangen moeten we voor elke groep een gewicht bepalen en de resultaten van de meting vervolgens wegen.

De verhouding tussen de gewesten is in realiteit dus bij benadering 63-27-10 voor respectievelijk Vlaanderen, Wallonië en Brussel Hoofdstedelijk Gewest. Dit is uiteraard sterk disproportioneel ten opzichte van de overeenkomstige 50-50-50 verhouding binnen de steekproef. Voor wat betreft de verdeling volgens geslacht kunnen we globaal genomen vaststellen dat men met een 50-50 verhouding tussen mannen en vrouwen binnen de steekproef de verhoudingen binnen de populatie 53-47 nog vrij goed reflecteert.

De discrepanties tussen de populatie (op basis van het rijbewijzenbestand) en de steekproef van effectieve respondenten werden bij de analyse van de gegevens ondervangen door de antwoorden omgekeerd evenredig te wegen met de trekkingskans van respondenten in een bepaalde cel van de opsplitsing van de populatie en de steekproef naar gewest, leeftijdsgroep en geslacht. Dit kan best geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld. Bijvoorbeeld in de groep Vlaamse mannen tussen 18 en 29 jaar werden 52 respondenten bevraagd. Aangezien deze groep bestaat uit een totaal van 311 864 rijbewijsbezitters werden de antwoorden van deze groep dan ook gewogen met een coëfficiënt van $1 / (52 / 311\ 864) = 5997,4$. Deze coëfficiënten werden berekend voor elke groep (zie Tabel 10). Door het disproportioneel grote aandeel van respondenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wegen hun antwoorden minder sterk door in het eindresultaat.

Tabel 10: Wegingsfactoren van de respondenten over gewest, geslacht en leeftijd (op basis van aandeel in de totale populatie)

Wegingsfactor	Mannen					Vrouwen				
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	18-29	30-38	39-49	50-62	63+
Vlaanderen	5997	7560	9062	8852	7359	5702	6180	8847	7957	7306
Wallonië	2802	3677	4545	4033	3097	2002	2905	3492	3414	3046
Brussel	781	999	1451	1673	1675	418	925	1247	1128	1310

In de analyse werd rekening gehouden met de stratificatie van de steekproef en het feit dat de steekproef getrokken werd op basis van een selectie van *primary sampling units* (de proportioneel aan hun omvang geselecteerde gemeenten). Dit is noodzakelijk om tot correcte schattingen van de betrouwbaarheidsintervalle te komen (Thompson, 2002).

Met betrekking tot de effecten van het steekproefdesign en de weging op de resultaten kunnen wij hetvolgende zeggen: het steekproefdesign heeft geen effect op de waarde van gemiddelden, proporties en percentages terwijl de wegingsfactor hier wel een sterk effect op heeft. De grootte van de standaardfout en het betrouwbaarheidsinterval wordt echter sterk beïnvloed door zowel het steekproefdesign als de weging.

De analyses werden uitgevoerd met het programma STATA 13.0. STATA biedt de mogelijkheid om het specifieke sampling design in rekening te brengen bij de analyses.

5. Vragenlijst

De vragenlijst die gebruikt werd voor de attitudemeting 2012 was gebaseerd op de in 2009 gebruikte vragenlijst. Omwille van de vergelijkbaarheid met het voorgaande onderzoek werd waar mogelijk de vraagformulering van de vorige attitudemetingen en van de SARTRE-onderzoeken letterlijk overgenomen. Het veldwerk en de analyse van de resultaten van 2009 maakten echter duidelijk dat een aantal vragen onduidelijke antwoorden opleverden op cruciale onderzoeksvragen of moeilijk te interpreteren waren. Daarom werden ook een aantal vragen grondig herwerkt. Bovendien werden vragen toegevoegd, zowel om nieuwe thema's aan bod te laten komen (bvb. afleiding tijdens het rijden), als om verschillende gedetailleerde aspecten van attitudes (determinanten van gepland gedrag) te bevragen (bvb. gepercipieerde sociale norm, gedragscontrole, ...).

ATTITUDEMETING VAN DE BELGISCHE BESTUURDER

RESULTAAT ONDERZOEK

Non-respons

- gerealiseerd interview (ja/nee)
- geslacht
- leeftijd
- bereid mee te doen, maar buiten quota (bv. rijdt niet meer of onvoldoende km)
- praat geen Nederlands/Frans
- overleden persoon
- weigering deelname:

INLEIDING

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

Het is hierbij niet onze bedoeling om u te beoordelen. We willen louter uw meningen registreren. U bent uiteraard niet verplicht aan het onderzoek deel te nemen. En u hoeft niet alle vragen te beantwoorden als u dat niet wenst. Om u voor uw medewerking te bedanken krijgt u een kraslot van 3€ indien u aan de enquête wil meewerken. Het afnemen van de vragenlijst duurt ongeveer 25 minuten.

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

IDENTIFICATIE

Uniek nummer van de respondent

RECRUTERINGSVRAGEN

Vraag A

Hebt u een rijbewijs B (personenwagen)?

- ☐ 1 ja
- ☐ 2 neen

Vraag B

Hebt u de afgelopen 6 maanden een wagen bestuurd?

- ☐ 1 ja
- ☐ 2 neen

Vraag C

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen? (afgerond op honderdtallen)

_____ km (afgerond op honderdtallen)

OF

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

Vraag D

U bent een:

- ☐ 1 man
☐ 2 vrouw

Vraag E

Wat is uw leeftijd in jaren? ____

Vraag F

Wat is de postcode van de gemeente waar u woont? ____

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

A. Verkeersveiligheid in het algemeen

Vraag 1:

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

	1	2	3	4	9
	Helemaal niet bezorgd	Weinig bezorgd	Redelijk bezorgd	Zeer bezorgd	Weet het niet/geen antwoord
Criminaliteit	☐	☐	☐	☐	☐
Milieuvervuiling	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeersongevallen	☐	☐	☐	☐	☐
Kwaliteit van gezondheidszorg	☐	☐	☐	☐	☐
Fileprobleem	☐	☐	☐	☐	☐
Werkloosheid	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 2

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

	1	2	3	4	5	9
	Onaan- vaardbaar				Aanvaard- baar	Weet het niet
Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten	☐	☐	☐	☐	☐	☐
140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is	☐	☐	☐	☐	☐	☐
70km/u rijden in de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verderrijden wanneer men te moe is	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden na het nemen van drugs	☐	☐	☐	☐	☐	☐
50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden zonder verzekering	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeerd parkeren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geen gordel dragen achteraan in de auto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Geen gordel dragen vooraan in de auto	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 3

De volgende stellingen gaan over potentiële maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In welke mate gaat u akkoord met volgende stellingen?

	1	2	3	4	5	9
	Niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet
Bestuurders die al meer dan 1 keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, zouden verplicht moeten worden om een alcoholslot (F6) te installeren	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Men zou een rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Men zou een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

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

Vraag 4

In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen. Met andere woorden, hoeveel ongevallen op 100 ongevallen hebben volgende factoren als oorzaak. Bv. 30 ongevallen = 30 op 100 ongevallen. Maak een schatting voor elke factor apart. Antwoord telkens met een getal van 0 tot 100. Het totaal van alle factoren samen mag meer dan 100 zijn.

Factoren:	Aantal ongevallen op 100	997 Weet het niet	999 Weigert te antwoorden
Vermoeidheid achter het stuur			
Rijden onder invloed van alcohol			
Te weinig afstand tot voorganger			
Te hoge snelheid			
Gebruik van psychoactieve medicijnen en rijden (F6)			
Gebruik van drugs en rijden			
Slecht onderhouden wegen			
Slechte weginrichting			
Niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden			
Opstoppen / Files			
Slechte weersomstandigheden			
Technische tekortkoming			
Agressieve rijstijl			
Onoplettendheid			
Onvoldoende kennis van de verkeersregels			
Een sms versturen tijdens het rijden			

F6: psychoactieve medicatie: met inwerking op het centraal zenuwstelsel (bvb. kalmerende middelen, antidepressiva)

Vraag 5

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

		1 Ja	2 Neen	7 Weet het niet	9 Weigert te antwoorden
De regels zouden strenger moeten zijn	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐
De regels zijn onmogelijk te respecteren	Snelheid op autosnelweg	☐	☐	☐	☐
	Snelheid binnen de bebouwde kom (F6)	☐	☐	☐	☐
	Snelheid buiten de bebouwde kom (F6)	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel vooraan	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel achteraan	☐	☐	☐	☐
De regels zijn onduidelijk	Snelheid op autosnelweg	☐	☐	☐	☐
	Snelheid binnen de bebouwde kom (F6)	☐	☐	☐	☐
	Snelheid buiten de bebouwde kom (F6)	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel vooraan	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel achteraan	☐	☐	☐	☐

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

F6: binnen de bebouwde kom: doorgaande weg in stad of dorp, residentiële en schoolomgeving (30 en 50km/u wegen)

F6: buiten de bebouwde kom: doorgaande wegen buiten stad of dorp (70 en 90km/u wegen)

Vraag 6

Hoe groot is volgens u de kans...?

	1	2	3	4	5	7	9
	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	Weet het niet	Weigert te antwoorden
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol (dus onderworpen worden aan een ademtest)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het rijden onder invloed van illegale drugs (illegale drugs : Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbemande flitscamera's)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 7

Hoe groot is volgens u de kans dat een bestuurder die door de politie betrapt is op een verkeersovertreding zoals rijden onder invloed van alcohol of overdreven snelheid nadien ook werkelijk bestraft zal worden (bvb. een boete zal moeten betalen)? **Deze volgende vraag staat los van het feit of u zelf al dan niet soms de regels overtreedt en staat ook los van uw indruk over het aantal controles.**

- 1 ☐ Heel weinig kans
- 2 ☐ Weinig kans
- 3 ☐ Gemiddelde kans

- 4 ☐ Grote kans
5 ☐ Zeer grote kans
7 ☐ Weet het niet
9 ☐ Weigert te antwoorden

B. Rijden onder invloed van alcohol

Vraag 8

Hebt u de indruk dat het laatste jaar, het aantal ademtesten uitgevoerd door de politie is...

- ☐ 1 toegenomen
☐ 2 hetzelfde gebleven
☐ 3 afgenomen

Vraag 9

Hoeveel standaardglazen (F6) alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijk toegestane grens blijft?

___ ___ standaardglazen

F6: een standaardglas bevat ongeveer 10 gram pure alcohol, bijvoorbeeld: 25 cl pint bier 5° = 10cl wijn 12,5° = 7cl aperitief 18° = 3cl sterke drank/digestief 40° = 10 gram pure alcohol (tekening)



Vraag 10

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

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

Indien 0 -> ga naar vraag 11

Indien ≥1 -> ga naar vraag 12

Vraag 11

Heeft de politie **ooit al eens** een ademtest van u als autobestuurder afgenomen?

- ☐ 1 ja
☐ 2 neen
☐ 9 Weet het niet/geen antwoord

Vraag 12

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

Antwoord met een getal van nul tot en met dertig:

Vraag 13

Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw instelling over rijden en drinken? (1 antwoord)

- ☐ 1 Ik drink geen alcohol
- ☐ 2 Wanneer ik nog met de auto moet rijden, drink ik geen alcohol.
- ☐ 3 Wanneer ik nog met de auto moet rijden, beperk ik mijn alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet.
- ☐ 4 Wanneer ik nog met de auto moet rijden, beperk ik mijn alcoholconsumptie maar niet noodzakelijk tot de wettelijke limiet.
- ☐ 5 Ik let niet echt op mijn alcoholconsumptie, ook al moet ik nog met de auto rijden.

Vraag 14

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

	1	2	3	4	5	9
	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet/geen antwoord
Rijden onder invloed van alcohol verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van alcohol onaanvaardbaar.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Autobestuurders die nooit onder invloed van alcohol rijden, zijn uitzonderingen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden onder invloed van alcohol door anderen vormt een grote bedreiging voor mijn en mijn families veiligheid.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als je onder invloed van alcohol rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is moeilijk te weten wanneer men de wettelijke alcohollimiet om te rijden juist bereikt heeft.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Men weet zelf het best wat de eigen limiet van alcoholgebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Eén glas boven de wettelijke limiet drinken vergroot het ongevalsrisico niet.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Rijden onder invloed is aanvaardbaar als men niet ver moet rijden of op verlaten wegen 's nachts rijdt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

C. Snelheid

Vraag 15

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

- ☐ 1 toegenomen
- ☐ 2 hetzelfde gebleven
- ☐ 3 afgenomen

Vraag 16

Hoe vaak hebt u het voorbije jaar bewust volgende zaken gedaan, als de omstandigheden het toelieten?

	1	2	3	4	9
	nooit	zelden	vaak	(bijna) altijd	Weet het niet/NVT
140km/u rijden op een autosnelweg	☐	☐	☐	☐	☐
70km/h rijden in de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐	☐
50km/u rijden waar je 30km/u mag rijden	☐	☐	☐	☐	☐
Tot 10km/u boven de wettelijke limiet rijden	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 17

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

	1	2	3	4	5	7	9
Snel rijden is voor u...	helemaal niet akkoord	niet akkoord	noch niet akkoord / noch akkoord	akkoord	helemaal akkoord	Weet het niet	Weigert te antwoorden
... sociaal onaanvaardbaar	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
... je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 18

Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw algemene instelling over rijden en snelheid (1 antwoord)?

- 1 Ik rijd nooit sneller dan toegelaten
- 2 Ik rijd soms sneller dan toegelaten
- 3 Ik rijd vaak sneller dan toegelaten
- 4 Ik rijd (bijna) altijd sneller dan toegelaten

Vraag 19

In welke mate gaat u akkoord met de volgende uitspraken over te snel rijden (dus sneller dan de geldende limiet)?

	1	2	3	4	5	9
	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet
Te snel rijden verhoogt het risico op zware ongevallen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Snel rijden is prettig.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet	☐	☐	☐	☐	☐	☐

respecteren.						
Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

D. Gordeldracht

Vraag 20

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

	1 nooit	2 soms	3 in de meeste gevallen	4 bijna altijd	5 altijd	7 Weet het niet	9 NVT
... als bestuurder?	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
...als passagier vooraan? (indien nooit passagier vooraan: NVT)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...als passagier achterin? (indien nooit passagier achterin: NVT)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 21

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

	1 niet akkoord	2 eerder niet akkoord	3 neutraal	4 eerder akkoord	5 akkoord	7 Weet het niet	9 NVT
Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	
Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen. (indien nooit meerijders passagiers: NVT)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 22

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

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

Vraag 23

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

	1	2	3	4	5	9
	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet/NVT
De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn onduidelijk.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

E. VERMOEIDHEID ACHTER HET STUUR

Vraag 24

Hoe vaak hebt u zich het afgelopen jaar vermoeid en slaperig gevoeld bij het rijden?

- ☐ 1 nooit
- ☐ 2 zelden
- ☐ 3 vaak
- ☐ 4 (bijna) altijd
- ☐ 9 Weet het niet

Vraag 25

In welke mate gaat u akkoord met onderstaande beweringen?

	1	2	3	4	5	9
	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet
Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik in een ongeval betrokken geraak.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

F. Rijden onder invloed van drugs

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

Vraag 26

Hebt u het voorbije jaar wel eens drugs gebruikt als u nog moest rijden - zoja, welke drug(s):
(meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ cannabis (weed, THC, hasj)
- ☐ opium (heroïne)
- ☐ cocaïne
- ☐ ecstasy
- ☐ amfetamine (speed...)
- ☐ LSD
- ☐ hallucinogene paddenstoelen
- ☐ andere drugs

- ☐ nee, ik gebruik nooit drugs als ik nog moet rijden
- ☐ nee, ik gebruik nooit drugs

Vraag 27

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

	1	2	3	4	5	9
	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet/geen antwoord
Rijden onder invloed van drugs verhoogt het risico op een ongeval in sterke mate.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden rijden onder invloed van drugs onaanvaardbaar.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Men weet zelf het best wat de eigen limiet van druggebruik is om nog veilig met de wagen te kunnen rijden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

G. AFLEIDING TIJDENS HET RIJDEN

Vraag 28

Hoe vaak hebt u het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond:

	1	2	3	4	7	9
	nooit	zelden	vaak	(bijna) altijd	Weet het niet	Ik heb/gebruik geen mobiele telefoon
Bellen met de GSM in de hand	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een sms versturen	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Een sms lezen	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 29

In welke mate gaat u akkoord met volgende beweringen?

	1	2	3	4	5	9
	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet
Je aandacht voor het verkeer vermindert wanneer je al dan niet handenvrij telefoneert tijdens het rijden.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om in een ongeval betrokken te geraken.	☐	☐	☐	☐	☐	☐

H. VERKEERSONGEVALLEN EN CONTROLES

De volgende vragen peilen naar eventuele **ongevallen, controles en boetes** waar u als autobestuurder mee geconfronteerd bent.

Vraag 30

Een verkeersongeval is een ongeval met **ten minste één voertuig**, dat zich voordoet op de **openbare weg**.

Hoeveel keer was u de voorbije 3 jaar als autobestuurder betrokken in een verkeersongeval ... ?

	AANTAL KEER	97 Weet het niet	99 Weigert te antwoorden
... met alleen materiële schade			
... met doden of gewonden?			

Vraag 31

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ...

	AANTAL KEER	97 Weet het niet	99 Weigert te antwoorden
a)...bent u tegengehouden/gestopt door de politie voor een controle?			
b)...heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?			
c)...bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?			

Indien overall 0 keer → ga naar vraag 33

Indien a/b of c 0 keer → overeenkomstige bijvraag in vraag 32 negeren

Vraag 32

Om welke redenen... Was dat voor...

Meerdere antwoorden mogelijk!

		1	0
Om welke reden ...?		Ja	Neen
... bent u gecontroleerd (al dan niet tegengehouden) door de politie?	Snelheid	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Gordeldracht	☐	☐
	Andere reden	☐	☐
... heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	Overtreden van snelheidsbeperkingen	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Niet-dragen van de gordel	☐	☐
	Niet correct beveiligen van kinderen	☐	☐
	Handmatig telefoneren achter het stuur	☐	☐
	Verkeerd/hinderlijk parkeren	☐	☐
	Andere reden	☐	☐
... bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?	Overtreden van snelheidsbeperkingen	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Niet-dragen van de gordel	☐	☐
	Andere reden	☐	☐

Vraag 33

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u momenteel helpen om veiliger te rijden?

	1	2	3	4	5	9
	helemaal niet akkoord	niet akkoord	noch akkoord/ niet akkoord	akkoord	helemaal akkoord	Weet het niet
zware boetes	☐	☐	☐	☐	☐	☐
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	☐	☐	☐	☐	☐	☐
politiecontroles	☐	☐	☐	☐	☐	☐
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	☐	☐	☐	☐	☐	☐
onbemande camera's	☐	☐	☐	☐	☐	☐
veilige weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 34

Opinie lage straffkans

- 0 neen, er is een grote kans dat je gestraft wordt
1 ja, er is heel weinig tot weinig kans dat je gestraft wordt

U vertelde zonet dat de kans (heel) klein is om effectief bestraft te worden nadat een verkeersovertreding zoals rijden onder invloed van alcohol of overdreven snelheid vastgesteld werd door de politie. Waarom vindt u dit?

.....
.....

I. SOCIO-DEMOGRAFISCHE INLICHTINGEN

Vraag 35

Het hoogste diploma dat U behaald heeft (hetzij tijdens dagonderwijs of avondonderwijs), van welk type onderwijsinstelling is dat afkomstig?

- 1 lagere school
- 2 lagere secundair, algemeen, technisch, artistiek (vroeger humaniora of middelbaar onderwijs)
- 3 hoger secundair, algemeen, technisch, artistiek (vroeger of middelbaar onderwijs)
- 4 lager beroepsonderwijs (vroeger technisch)
- 5 hoger beroepsonderwijs (vroeger technisch)
- 6 hoger niet-universitair onderwijs
- 7 universitair onderwijs
- 8 Weet het niet/geen antwoord

Vraag 36

Wat is uw beroepsactiviteit ?

- ☐ zelfstandige
 - landbouwer, visser
 - vrij beroeps zoals advocaat, boekhouder, consultant
 - handelaar, ambachtsman, industrieel
- ☐ bediende
 - arbeider
 - ambtenaar
 - bediende
 - middenkader
 - hoger kader, topmanager, directeur
- ☐ geen beroepsactiviteit
 - gepensioneerd
 - huisvrouw zonder betaalde beroepsactiviteiten
 - student, stagiair
 - werkzoekend

Vraag 37

Hoe oud was u ongeveer toen u uw rijbewijs **B** haalde?

___ jaar oud

Vraag 38

Wie is de eigenaar van het voertuig waarvan u het meest gebruik maakt?

- 1 Uzelf
- 2 Een ander familielid
- 3 Uw werkgever
- 4 Een vriend
- 5 Een leasing- of verhuurbedrijf
- 6 Geen van bovenstaande mogelijkheden

Vraag 39

Hoe vaak bestuur je een wagen?

- 1 dagelijks
- 2 verschillende keren per week
- 3 1 keer per week
- 4 minder vaak (< 1 keer per week)
- 5 nooit

Vraag 40

Kan u voor een **typische week** aangeven hoeveel kilometer u in het kader van onderstaande gebruiksdoelen rijdt? Geef het aantal gereden kilometers aan. We onderscheiden drie soorten verplaatsingen. Ten eerste het woon-werkverkeer. Hieronder vallen alle verplaatsingen van uw woonplaats naar uw werk of school. De professionele verplaatsingen legt u af in het kader van uw beroep tijdens de werkuren. Tenslotte zijn er nog de verplaatsingen die u in uw vrije tijd doet (familiebezoek, boodschappen e.d.).

1. Woon-werkverkeer _____ km
2. Professionele verplaatsingen _____ km
3. Vrije tijdsverplaatsingen (familie, boodschappen...) _____ km

Vraag 41

Bent u op dit moment:

- 1 Getrouwd, samenwonend
- 2 Gescheiden, niet meer samenwonend
- 3 Weduwe/weduwnaar
- 4 Ongehuwd en woont bij ouders / familie
- 5 Ongehuwd en woont alleen

Vraag 42

Hebt u thuiswonende kinderen onder de 18 jaar?

- 1 ja, aantal:
- 2 neen

Vraag 43

Hebt u nog opmerkingen?

- 1 Ja:
- 2 Neen

Hartelijk dank voor uw medewerking!

Referenties

Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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

