

kenniscentrum
verkeersveiligheid



BIVV

DE GORDELDRACT IN DE
PROVINCIE VLAAMS-BRABANT
GEDRAGSMETING MEI 2012

De gordeldracht in de provincie Vlaams-Brabant

Gedragsmeting mei 2012

D/2012/0779/145

Auteur: François Riguelle, Myriam Adriaensen

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

In opdracht van de Afdeling Federale overheid. Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Maatschappelijke veiligheid

Publicatiedatum: december 2012

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:

Riguelle, F. & Adriaensen M. (2012). *De gordeldracht in de provincie Vlaams-Brabant. Gedragsmeting mei 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Inhoudstafel

1. Inleiding	3
2. Sensibilisatie- en handhavingscampagnes in Vlaams-Brabant.....	4
3. Methodologie	8
3.1. Inleiding	8
3.2. Vergelijkbaarheid	8
3.3. De onderzoekseenheden.....	8
3.4. Observatiefase	9
3.5. Observatieproblemen.....	9
3.6. Steekproefplan.....	10
3.7. Beschikbare variabelen	12
4. Resultaten	13
4.1. Globale resultaten voor België en Vlaams-Brabant.....	13
4.2. Bestuurders/Passagiers.....	14
4.3. Mannen/Vrouwen	15
4.4. Combinatie van geslacht met bestuurder/passagiers	16
4.5. Per snelheidsregime	18
4.6. Per tijdspanne.....	19
5. Besluit	20
Referenties	22
Bijlagen	23
Voorbeeldplan van een locatie	23
Lijst van de locaties	24

1. Inleiding

De veiligheidsgordel omdoen is een eenvoudige handeling die echter uiterst belangrijk is wanneer er zich een ongeval voordoet. Dankzij de veiligheidsgordel wordt de ernst van ongevallen immers sterk teruggedrongen. Naar schatting had 1 dodelijk verkeersslachtoffer op 2 die geen gordel droeg, gered kunnen worden indien hij de gordel wel gedragen had (ETSC, 2007). Nochtans wordt de gordel nog niet door iedereen gedragen in België en ook niet in Vlaams-Brabant. Integendeel, ons land hinkt achterop ten opzichte van de buurlanden waar de gordeldracht overal meer dan 90% bedraagt. Het is dus nog steeds noodzakelijk om actie te voeren en meer automobilisten ertoe aan te zetten de gordel te dragen. Kennis van het gedrag inzake gordeldracht is waardevol om het effect van deze acties te kunnen evalueren en om te weten waarop de volgende acties georiënteerd moeten worden.

De hiernavolgende studie werd uitgevoerd door het BIVV, in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant. Deze provincie heeft onder impuls van het Strategisch Overleg Verkeersveiligheid een project rond de veiligheidsgordel opgezet in samenwerking met het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid (VSV), de scholengemeenschap, de politie, het parket en het BIVV. Dit project is bedoeld om de gordeldracht te bevorderen in Vlaams-Brabant. In eerste instantie werd er in mei 2006, vóór de aanvang van de eigenlijke campagne, een onderzoek uitgevoerd naar de gordeldracht in Vlaams-Brabant. In 2007 startte dan de campagne "Bij mij ben je veilig" die uit verschillende doelgroepgerichte sensibilisatiecampagnes bestaat, telkens gecombineerd met handhavingsacties en educatie. Dit document geeft de resultaten weer van de tellingen van 2006, 2008, 2010 en 2012. Dankzij deze regelmatige tellingen kunnen we de evolutie van de gordeldracht in Vlaams-Brabant opvolgen.

In dit document geven we allereerst een globale evaluatie van de gordeldracht in Vlaams-Brabant. Voorts gaan we dieper in op bepaalde eigenschappen (tijdstip, plaats, geslacht) die de gordeldracht kunnen beïnvloeden.

Voor de uitvoering van deze gedragsmeting werd dezelfde methodologie gehanteerd als voor de nationale gedragsmetingen gordeldracht die sinds 2003 worden uitgevoerd door het BIVV (Casteels & Nuytens, 2010). Deze metingen laten toe om de evolutie op het vlak van de gordeldracht te monitoren en na te gaan of de vooropgestelde maatregelen voldoende effect sorteren.

2. Sensibilisatie- en handhavingscampagnes in Vlaams-Brabant

Naar aanleiding van de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (onder meer de vermindering van het aantal verkeersdoden met 50% tegen 2010, maar ook de doelstelling om 95% gordeldracht te realiseren tegen 2010), besloot de provincie Vlaams-Brabant om eveneens haar steentje bij te dragen om de federale doelstelling te bereiken. Uit de gordeltellingen door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid in 2006 bleek dat men in Vlaams-Brabant iets minder de gordel droeg dan in de rest van België. Deze telling maakte duidelijk dat ook provinciale acties aangewezen zijn om de situatie te verbeteren. Vlaams-Brabant investeerde dan ook tijd, energie en financiële middelen om de gordeldracht te stimuleren.

Uit de gordeltelling in 2006 kwamen een aantal conclusies naar voor: de gordeldracht in Vlaams-Brabant lag lager dan in Vlaanderen en België, en mannen (als bestuurder én als passagier) evenals wegen met lage snelheden (zones 30 en 50) vormden bijzondere aandachtspunten.

De "Bij mij ben je veilig"-campagne was bedoeld om de bevolking ervan te overtuigen dat de veiligheidsgordel onder alle omstandigheden nuttig is, zodat zich vastklikken zou uitgroeien tot een heuse reflex. De campagne probeerde daarom enkele hardnekkige mythes over de veiligheidsgordel de wereld uit te helpen, en trachtte het maatschappelijk draagvlak voor de veiligheidsgordel te vergroten. Het uiteindelijke doel van de campagne was dan ook om een significante gedragsverandering in Vlaams-Brabant op het vlak van gordeldracht teweeg te brengen.

De zes doelgroepen waren: jonge bestuurders (van 18 tot 29 jaar) en jonge passagiers (van 15 tot 29 jaar), bestuurders die korte verplaatsingen afleggen, werknemers van bedrijven, jongeren die op het punt staan hun rijbewijs te behalen en gecontroleerde bestuurders en passagiers bij politiecontroles en bestuurders van een auto met een airbag. De campagne is dan ook doelgericht uitgewerkt. Afhankelijk van de situatie en de risicodoelgroep werd er ander campagnemateriaal ontwikkeld.

Op 29 januari 2007 werd de campagne op alle fronten gelanceerd in aanwezigheid van de Vlaamse Minister van Mobiliteit, de andere Vlaamse provincies, de gemeenten en de politiezones. Gedurende 7 maanden werden verschillende acties gevoerd naar 6 verschillende doelgroepen toe, in samenwerking met gemeentebesturen, politiediensten, scholen, bedrijven enz.

De campagne maakt deel uit van een communicatiestrategie op lange termijn. In 2008, 2009, 2010, 2011 en 2012 werd de campagne "Bij mij ben je veilig" herhaald. De sensibilisatie-inspanningen gingen elk jaar opnieuw gepaard met handhavingscampagnes. In 2011 en 2012, organiseerden de politiediensten repressieve controles op gordeldracht in de maanden maart, mei en september. Hierbij werden vastgeklikte inzittenden beloond met nekkoorden en werden niet-gordel dragers beboet en d.m.v. folders gesensibiliseerd.

Actie naar bedrijven

Om meer werknemers van bedrijven aan te zetten om zich vast te klikken, organiseerde de provincie Vlaams-Brabant in 2011 een sensibiliserende actie samen met de preventieadviseurs van bedrijven. Bedrijven konden o.a. ijskrabbers met de slagzin van de campagne bestellen bij de dienst maatschappelijke veiligheid. Binnen het bedrijf konden de preventieadviseurs aan de slag met materiaal voor sensibiliseringsacties (op de bedrijfsparking, artikel in het bedrijfsblad,...).

In totaal bestelden 79 bedrijven begin 2011 sensibiliserend materiaal over de gordel verdeeld als volgt:

- 709 affiches gordel;
- 11.490 folders gordel;
- 15.897 ijskrabbers gordel;
- 10.883 bladwijzers gordel (ook te gebruiken als spiegelhanger in de auto).

Aankoop gadgets gordel

Er werden in 2011 in totaal 10.000 ijskrabbers aangekocht door de provincie voor verdeling naar politiediensten en bedrijven in het kader van sensibiliseringsacties voor de gordel.

Daarnaast werden er 10.000 bladwijzers gordel aangekocht eveneens voor verdeling naar onder andere politiediensten en onderwijs (secundair) in kader van sensibiliseringsacties (bijvoorbeeld het gebruik van de tolwagen van de federale politie in de scholen zelf).

Communicatie naar justitie en politie

Ten slotte werd in 2012 een brief in verband met gordelacties in Vlaams-Brabant verzonden aan de drie bevoegde Procureurs des Konings en aan de korpschefs van de 27 politiezones van de provincie. Hierbij werd de vraag gesteld om ook in 2012 mee te werken aan de provinciaal gecoördineerde actie.

"GIP en gordel" wedstrijd 2012

Om de campagne ook te richten naar jonge bestuurders werd er het schooljaar 2011-2012 in het kader van de geïntegreerde proef een nieuwe, eenmalige Vlaamse wedstrijd gelanceerd "GIP en gordel".

Het werd een samenwerkingsverband tussen de provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en de pedagogische begeleiders verkeers- en mobiliteitseducatie voor het secundair onderwijs.

De Geïntegreerde proef of GIP maakt in het Vlaamse TSO (technisch secundair onderwijs), KSO (kunstsecundair onderwijs) en BSO (beroepssecundair onderwijs) deel uit van het

examenprogramma van het laatste jaar. De leerlingen moeten dan een werkstuk afleveren waarin de verschillende vakken aan bod komen. De proef wordt in zijn geheel beoordeeld, ook al dragen verschillende vakken bij tot het eindtotaal. De geïntegreerde proef wordt beoordeeld door een gemengde jury die deels bestaat uit leerkrachten en deels uit mensen uit de praktijk van het vakgebied.

De jongeren die een GIP maken, behoren tot de risicodoelgroepen die in het kader van de campagne *Bij mij ben je veilig* worden beoogd.

- bestuurders van 18 tot 29 jaar en passagiers van 15 tot 29 jaar;
- jongeren die op het punt staan om hun rijbewijs te halen

Via de wedstrijd wou men de leerlingen van het secundair onderwijs aanzetten tot het dragen van de gordel in de auto en zo de verkeersveiligheid verhogen. De drie winnende scholen van de wedstrijd waren VTI Hoogstraten, VTI Tielt en PTI Kortrijk.

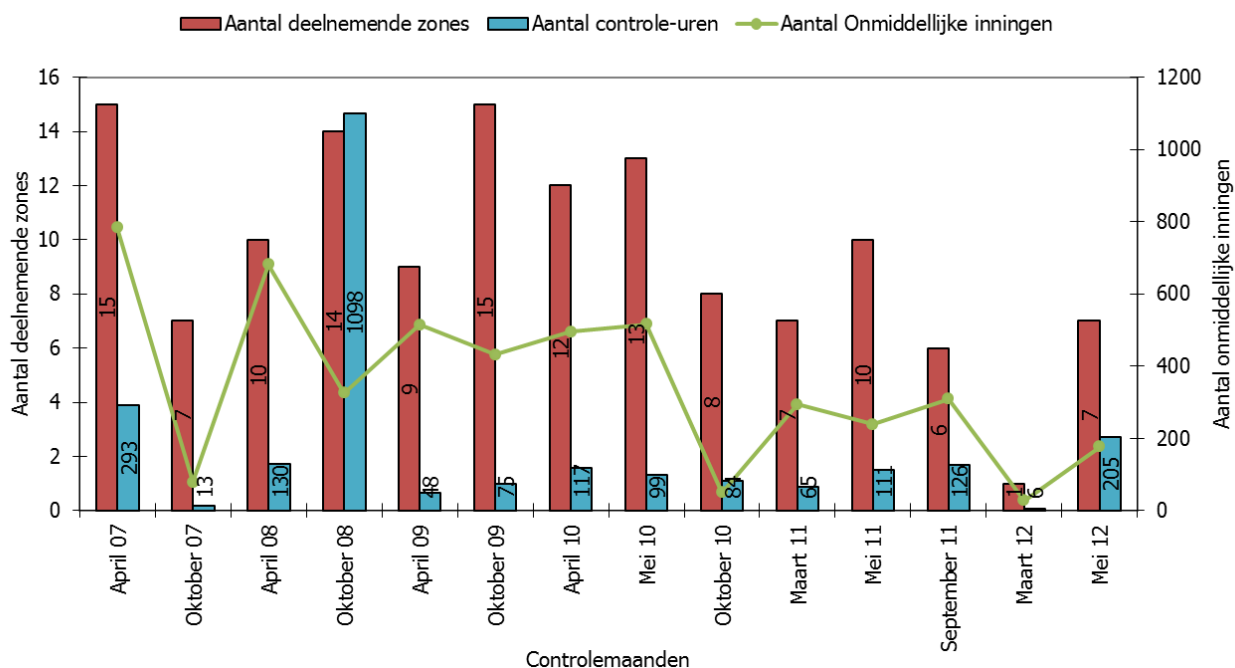
Naast het campagnemateriaal dat door de provincie aangereikt werd, gaven de verschillende politiezones uit Vlaams-Brabant de nodige aandacht aan het gordelproject "Bij mij ben je veilig" van de Provincie Vlaams-Brabant via hun website. (PZ Aarschot, PZ Demerdal DSZ, PZ Dijleland, PZ WOKRA, PZ Druivenstreek, PZ AMOW, PZ Boortmeerbeek-Haacht-Keerbergen, PZ Leuven, PZ Grimbergen). Op deze manier werd de boodschap van de campagne verder uitgedragen tot op lokaal niveau.

Controlegegevens

Voor de eerste keer hebben we controlegegevens opgenomen in dit rapport. Ze geven een overzicht van de inspanningen die geleverd werden door de politiediensten.

Van de 27 politiezones en de verkeersposten van WPR Brabant namen er, van 2007 tot 2012, gemiddeld 9,5 politiediensten deel aan de gecoördineerde acties van de provincie. Voor een provinciaal gecoördineerde actie is dit een laag deelnemingspercentage.

Figuur 1: Gordelcontroles in Vlaams-Brabant



De gegevens in Figuur 1 over het aantal deelnemende zones en het aantal controle-uren zijn heel variabel wat erop wijst dat de resultaten over het aantal onmiddellijke inningen met enige voorzichtigheid moeten bekeken worden (zeker de resultaten van oktober 2008). Omdat niet altijd duidelijk is op welke wijze de controles uitgevoerd werden, hoeveel voertuigen er gecontroleerd werden en aandacht enkel naar gordeldracht uitging of slechts in tweede instantie, is het moeilijk om op basis van deze resultaten conclusies te trekken.

3. Methodologie

3.1. Inleiding

De methodologie werd op die wijze bepaald dat de volgende vraag beantwoord kon worden: "hoe hoog is de kans dat de bestuurder de veiligheidsgordel draagt als men op een willekeurig tijdstip van de week, op een willekeurige weg, een willekeurige wagen aan de kant haalt?" Om een dergelijke vraag te beantwoorden moet ofwel de gordeldracht gemeten worden van een staal bestuurders dat representatief is voor de algemene populatie van de bestuurders, ofwel moeten de onevenwichten achteraf in het staal weggewerkt worden bij het berekenen van de indicatoren. Enerzijds moet men dan rekening houden met de verkeersdichtheid in functie van het uur en in functie van het snelheidsregime, anderzijds moet men rekening houden met het aandeel van elk snelheidsregime in het wegennet (percentage 30 km/u-wegen, 50 km/u-wegen, enz.).

3.2. Vergelijkbaarheid

De gordelmeting in Vlaams-Brabant vindt om de twee jaar plaats sinds 2006. Ze werd parallel uitgevoerd met de nationale gedragsmeting gordeldracht die sinds mei 2003 wordt uitgevoerd door het BIVV. Dit onderzoek werd dus uitgevoerd tijdens dezelfde periode en met dezelfde methodologie als de nationale studie. Het voordeel hiervan is dat beide analyses gemakkelijk met elkaar kunnen worden vergeleken.

De methodologie is elke keer dezelfde, ook de meetlocaties zijn grotendeels ongewijzigd gebleven en er is geen enkele systematische vertekening te bespeuren die erop zou kunnen wijzen dat de verkregen resultaten geen goede maatstaf zouden zijn voor de evolutie van de gordeldracht in Vlaams-Brabant tussen 2006 en 2012.

3.3. De onderzoekseenheden

De onderzoekseenheden zijn de bestuurders van personenwagens op de wegen in Vlaams-Brabant en de passagiers voorin. Over de passagiers achterin hebben we geen informatie omdat we onder de huidige observatieomstandigheden niet kunnen zien of ze de gordel al dan niet dragen¹. We verzamelen evenmin informatie over andere voertuigen dan personenwagens. Vrachtwagens, bussen, autocars, bestelwagens, taxi's en bedrijfswagens hebben we dus buiten beschouwing gelaten. Deze beslissing werd genomen om een scheefftrekking van de steekproef te vermijden. Sommige buitenlandse studies (zie Weby,

¹ De enige informatie die we hebben over de gordeldracht achterin, is afkomstig van de attitudemetingen in 2009 (Boulanger, 2010). Deze metingen zijn gebaseerd op het zelfgerapporteerde gedrag (opgepast voor overschatting te wijten aan sociale wenselijke antwoorden). 72.9 % van de bevroagden beweren dat ze zich achteraan in de auto vaak of altijd vastklikken.

Fordyce & Vivoda, 2002) beweren immers dat de gordeldracht in bedrijfsvoertuigen beduidend lager ligt dan in privévoertuigen.

3.4. Observatiefase

In deze gordeltelling hebben we er voor gekozen de gordeldracht visueel te observeren in plaats van personen te ondervragen over hun gedrag. Door deze werkwijze verkrijgen we een objectief beeld van het reële gordeldrachtpercentage. Het is immers bekend dat zelfrapporteringen dichter bij de maatschappelijke norm (in dit geval: de gordel dragen) liggen dan bij het daadwerkelijk gedrag. Het gordeldrachtpercentage wordt daardoor in zelfgerapporteerde gegevens overschat. Dankzij rechtstreekse observatie kunnen we echter het vertekenende effect van "sociale wenselijkheid" uitschakelen. Daar staat tegenover dat het onmogelijk is om informatie zoals leeftijd, lengte van het traject en socio-economische status in kaart te brengen. Ondanks deze nadelen zijn zowel deze studie als de nationale studie gebaseerd op het geobserveerde gedrag, dat wel betrouwbare resultaten oplevert.

De observatie zelf wordt uitgevoerd door medewerkers van het marktstudiebureau Ipsos. Het BIVV selecteert en zoekt geschikte tellocaties en het organiseert een briefing om de medewerkers toelichting te geven bij de observatiemethode en het doel van de studie. Parallel met de interne controles binnen het studiebureau, controleert het BIVV de observatiefase op het terrein.

Concreet zijn twee medewerkers gedurende een uur ter plaatse op elke controlelocatie. De medewerkers ontvangen een plan van de locatie, met de exacte plaats van de telling (zie voorbeeld in bijlage 5.1). Deze plaats wordt gekozen in functie van de maximum toegelaten snelheid en de zichtbaarheid. Tijdens het eerste halfuur observeert medewerker 1 de autobestuurders en noteert hij telkens of de bestuurder de gordel draagt, evenals het geslacht (mannelijk/vrouwelijk) van de bestuurder. Terzelfdertijd telt medewerker 2 het aantal langskomende auto's. Het maakt hierbij niet uit of medewerker 1 de gordeldracht en het geslacht van de bestuurder al dan niet kon vaststellen. Tijdens het tweede halfuur observeert medewerker 2 de gordeldracht en het geslacht van de passagier voorin, terwijl medewerker 1 het aantal voorbijrijdende auto's telt met een passagier voorin.

Via de tellingen van het aantal voorbijrijdende auto's weet men welke geobserveerde locaties het meest doorwegen in de analyse van de gordeldracht. Wegen met veel verkeer zullen logischerwijze ook meer invloed hebben op de indicator "gordeldracht" dan wegen met weinig verkeer.

3.5. Observatieproblemen

Het is onmogelijk om voor elke passerende auto na te gaan of de bestuurder of de passagier voorin de veiligheidsgordel droegen of niet. In 2,0 % van de gevallen kon niet bepaald worden of men al dan niet de gordel droeg. Het percentage bestuurders of passagiers waarvan niet kon worden vastgesteld of ze hun gordel al dan niet droegen ligt logischerwijze hoger 's nachts, vanwege de duisternis (4,1 %). Als er niks te zien valt (d.w.z. als de geobserveerde persoon geen gordel droeg), dan zijn de observatoren ook vaker onzeker en

komen ze sneller tot de conclusie dat ze niet konden bepalen of de inzittende al dan niet vastgeklemd was. We vrezen daarom dat van de personen wiens gordeldracht niet kon worden vastgesteld, meer personen de gordel niet dan wel droegen. Aangezien het percentage personen waarvan de gordeldracht niet bepaald kon worden echter laag is, zal de impact van dit fenomeen op de resultaten wel beperkt zijn. Tijdens elke editie van de gedragsmeting, identificeren wij de plaatsen waar er problemen voorkomen om de gordeldracht vast te stellen en verbeteren wij deze meetpunten (door er bijvoorbeeld voor te zorgen dat dit meetpunt verlegd wordt naar een plaats waar de openbare verlichting van goede kwaliteit is).

3.6. Steekproefplan

De selectie van de onderzoekseenheden gebeurde aan de hand van een gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef.

De eerste 'trap' betreft 35 gekozen locaties op provinciewegen van Vlaams-Brabant. 14 van deze 35 locaties werden eveneens gebruikt voor de nationale studie en 21 werden exclusief geselecteerd voor deze studie. Concreet werden er op de kaart van de provincie 35 willekeurige locaties geselecteerd. Om een gestratificeerde steekproef te vormen, waarin 5 snelheidsregimes en 5 tijdspannes in even grote mate vertegenwoordigd zijn, werd aan elke locatie willekeurig een snelheidsregime en een tijdspanne toegekend. De volgende stap bestond erin om op het terrein zo dicht mogelijk bij de door lottrekking gekozen plaats een locatie te vinden voor het snelheidsregime in kwestie. De voorwaarden waren: de locatie moest zich op het terrein van de provincie bevinden, het gewenste snelheidsregime moest er van kracht zijn, de auto's moesten er met gematigde snelheid langsrijden (rood licht, verkeersdrempel, stopbord, oversteekplaats voor voetgangers, kruispunt, op- of afrit van een autosnelweg), en de plaats moest voldoende verlicht zijn (voor nachtelijke observatie).

De uiteindelijke verdeling van de sites over de verschillende tijdstippen en snelheidsregimes is in Tabel 1 weergegeven. De spreiding van de observaties per tijdstip van de week is identiek ten opzichte van de metingen van 2010. Daarentegen zijn enkele wijzigingen aangebracht wat betreft de snelheidsregimes. Dat betekent niet dat de sites zijn gewijzigd (één site werd wel veranderd, want de onderzoekers vonden deze te gevaarlijk) maar wel dat het snelheidsregime van bepaalde sites veranderd werd tussen 2010 en 2012. Wij hebben ervoor gekozen om deze sites te behouden ondanks deze wijzigingen, liever dan nieuwe sites te zoeken om het staal terug in evenwicht te brengen voor wat betreft de snelheidsregimes. Er bleek immers tijdens de analyse van de resultaten van 2010 dat het snelheidsregime, met uitzondering van het 30km/u-regime, geen significante invloed had op het gordeldrachtpercentage. Deze vaststelling zal trouwens bevestigd worden in 2012. Het zou dus geen goed idee geweest zijn om sites waarvan we wisten dat de observatiecondities voor de gordeldracht goed waren, af te schaffen ten gunste van nieuwe maar nog niet geteste sites, te meer daar we dan voornamelijk sites op 90 km/u-wegen hadden moeten vinden, die hoe langer hoe minder voorkomen in de provincie Vlaams-Brabant. Kortom, wij menen dat het onevenwicht op het vlak van snelheidsregimes binnen het staal, geen negatieve invloed zal hebben op de bruikbaarheid van de resultaten wat wel het geval geweest zou zijn bij een onevenwicht in de periodes van de week.

De spreiding van de observatielocaties per snelheidsregime correspondeert niet met de werkelijke verhouding van deze verschillende snelheidsregimes in Vlaams-Brabant. Om een raming te verkrijgen van het gemiddelde gordeldrachtpercentage op de wegen in Vlaams-Brabant, moest dus een wegingcoëfficiënt toegekend worden aan de meetlocaties. Dit gebeurde op basis van een schatting van het aandeel van elk snelheidsregime in Vlaams-Brabant.

Tabel 1: Indeling van de locaties volgens snelheidsregime en tijdstip

	Snelheidsregime					Totaal
	30	50	70	90	120	
Week tijdens spitsuren	1	1	2	0	1	5
Week buiten spitsuren	1	1	1	1	1	5
Weeknacht	1	4	2	1	2	10
Weekend overdag	1	1	2	0	1	5
Weekendnacht	2	2	4	0	2	10
Totaal	6	9	11	2	7	35

Bron : BIVV, 2012

Om bij nachtelijke tellingen uiteindelijk evenveel gegevens te verzamelen als overdag, hebben we besloten om 's nachts dubbel zoveel tellingen uit te voeren als overdag. Het is immers moeilijker om 's nachts gegevens te verzamelen dan overdag. Allereerst is het verkeer 's nachts minder druk. Bovendien leveren de nachtelijke tellingen problemen op qua zichtbaarheid, waardoor er meer gegevens ontbreken. Het aantal auto's per stratum wordt weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2: Aantal geobserveerde auto's volgens snelheidsregime en tijdstip

	Snelheidsregime					Totaal
	30	50	70	90	120	
Week tijdens spitsuren	40	53	445	0	402	940
Week buiten spitsuren	59	184	214	268	106	831
Weeknacht	25	95	55	131	158	464
Weekend overdag	54	85	84	0	221	444
Weekendnacht	18	182	352	0	295	847
Totaal	196	559	1150	399	1182	3526

Bron: BIVV, 2012

De tweede 'trap' bestaat uit de observatie van de gordeldracht en het geslacht van zoveel mogelijk bestuurders gedurende een halfuur, en van de gordeldracht van de passagiers voorin gedurende het daarop volgende halfuur. In totaal is van 3526 geobserveerde individuen de gordeldracht bekend. 899 van hen waren passagier, 2627 waren bestuurder.

3.7. Beschikbare variabelen

De beschikbare variabelen zijn:

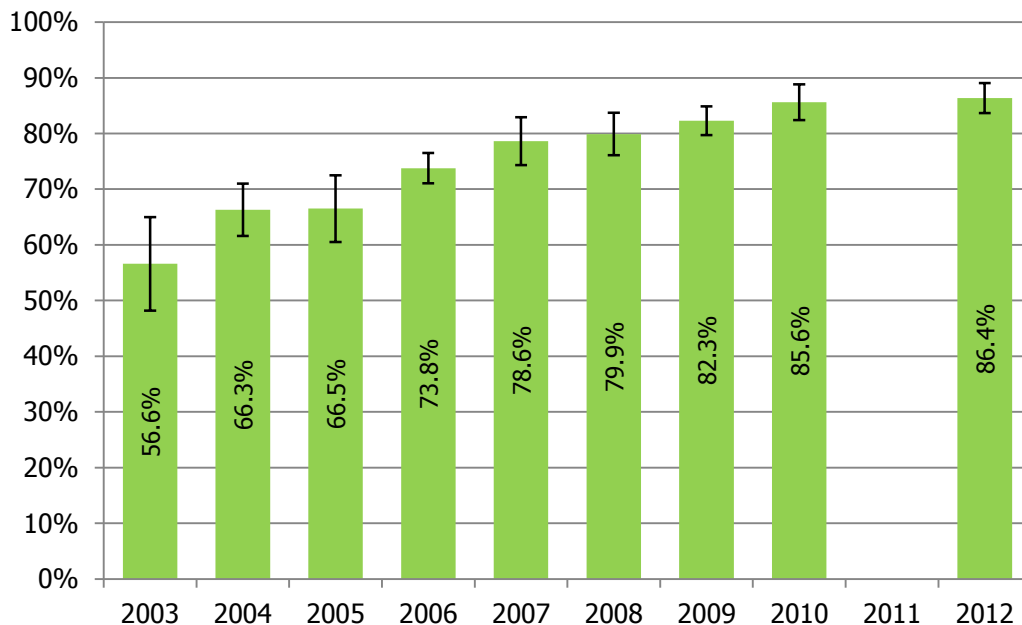
- gordeldracht (ja/nee)
- geslacht (mannelijk/vrouwelijk)
- plaats vooraan in de wagen (bestuurder/passagier)
- verkeersdichtheid (aantal personenauto's die voorbij rijden tijdens het eerste halfuur/
aantal personenauto's met passagier vooraan die voorbij rijden tijdens het tweede halfuur)
- snelheidsregime (30, 50, 70, 90 of 120 km/u)
- binnen of buiten de bebouwde kom
- tijdspanne (week tijdens spitsuren: 7-9u en 16-18u, week buiten spitsuren: 10-12u en 14-16u, weeknacht: 22-6u, weekend overdag: 9-16u, weekendnacht: 22-6u).
- Weersomstandigheden

4. Resultaten

4.1. Globale resultaten voor België en Vlaams-Brabant

Figuur 2 komt uit de nationale studie en geeft de algemene evolutie weer van de gordeldracht in België. De evolutie vanaf 2003 (gordeldracht 56,6%) verliep eerst zeer snel, met een verbetering met meer dan 20 punten van de gordeldracht in 4 jaar tijd. Vanaf 2007, verliep de verbetering trager, vooral tussen 2010 en 2012. Het gordeldrachtpercentage lijkt dus een plafond te bereiken met ongeveer 14 % van de bestuurders of passagiers die zich niet vastklikken in de wagen.

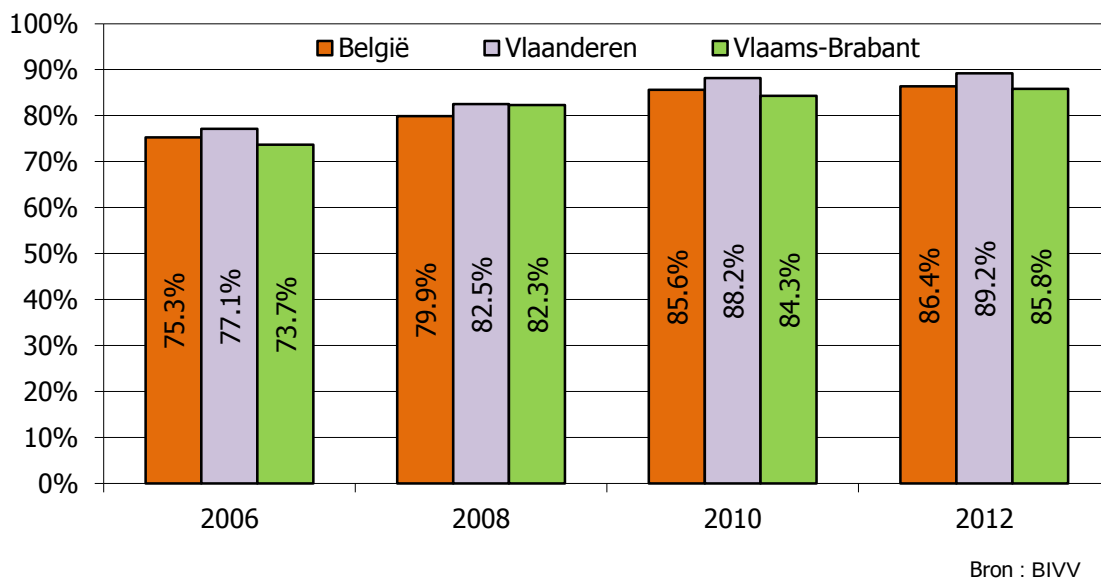
Figuur 2: Evolutie van de gordeldracht in België 2003-2012



Bron: BIVV

De gordeldracht in Vlaams-Brabant lag in 2006 iets lager dan in België en in Vlaanderen (Figuur 3). In 2008 deed de provincie Vlaams-Brabant het even goed als Vlaanderen en zelfs iets beter dan België. Daarentegen is de toename van de gordeldracht met 2 procentpunten in Vlaams-Brabant tussen 2008 en 2010 heel wat minder groot dan de evolutie die in diezelfde periode in Vlaanderen en België geobserveerd werd (+5,7 procentpunten). Met een gordeldrachtpercentage in Vlaams-Brabant dat dicht bij het Belgische gemiddelde en iets lager dan het Vlaams gemiddelde ligt, bevestigen de resultaten van 2012 wat in 2010 reeds werd vastgesteld, nl. dat de stijging van de gordeldracht progressief afzwakt. Het gordeldrachtpercentage is niet significant verbeterd tussen 2010 en 2012.

Figuur 3: Vergelijking van de gordeldracht in Vlaams-Brabant, Vlaanderen en België.

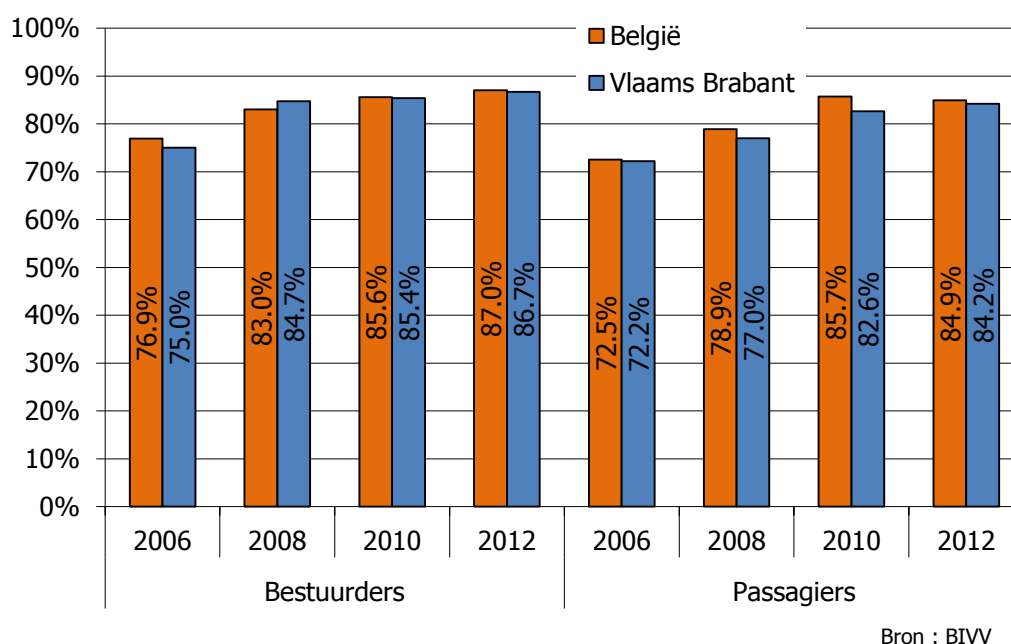


4.2. Bestuurders/Passagiers

In de volgende twee figuren hebben we de nationale resultaten naast de resultaten van Vlaams-Brabant gezet. Het is echter niet de bedoeling om een formele vergelijking te maken van de gordeldracht in Vlaams-Brabant met die in België. De significantie van eventuele verschillen werd dan ook niet getest. De data van België dienen louter als referentiepunt.

Figuur 4 geeft de evolutie weer van de gordeldracht door bestuurders en passagiers voorin. Tijdens de editie van 2006 van de gedragsmeting, lag het gordeldrachtpercentage bij passagiers voorin in Vlaams-Brabant significant lager dan bij de bestuurders. Sindsdien is het gordeldrachtpercentage sneller geëvolueerd bij de passagiers dan bij de bestuurders zodat in 2012 het verschil nog slechts 2,5 % bedraagt. Op zichzelf beschouwd, is dit verschil niet significant. Maar als men tevens rekening houdt met de resultaten van de gordeldracht per geslacht, blijkt het gordeldrachtpercentage van bestuurders en passagiers wel significant verschillend, zoals meer in detail besproken wordt in sectie 4.4 .

Figuur 4: Gordeldracht bestuurders / passagiers voorin – Vlaams-Brabant/België



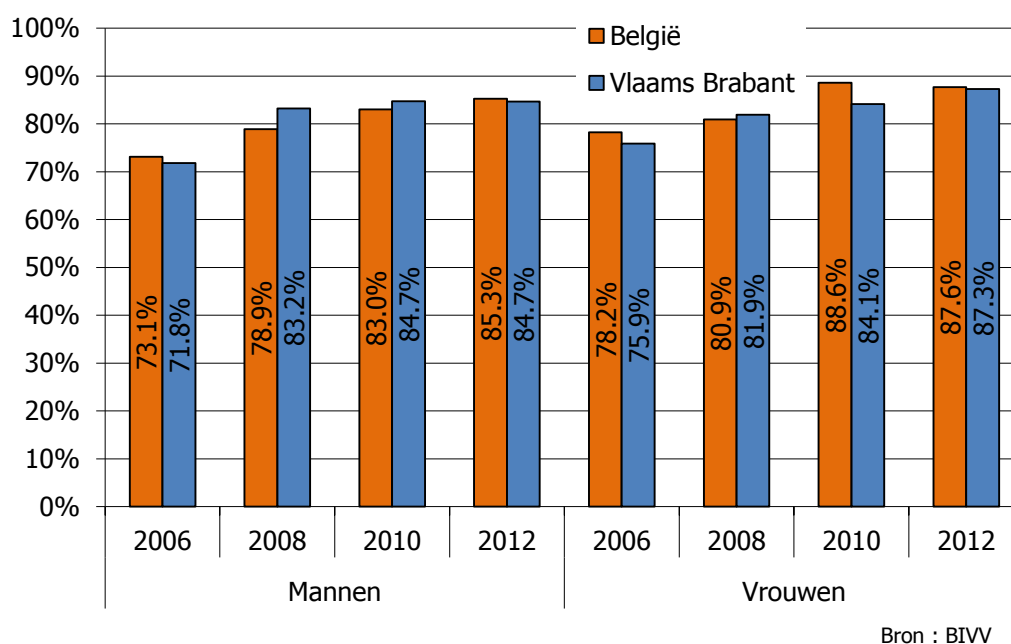
Uit het onderzoek valt helaas niet het gordeldrachtpercentage van de passagiers achterin af te leiden, dat zeer waarschijnlijk lager ligt dan dat van bestuurders en passagiers voorin. Het gedrag van de passagiers achterin houdt minstens gedeeltelijk verband met dat van de inzittenden voorin. De bestuurder die zijn gordel niet omdoet, zal zijn passagiers niet aanzetten om dit wel te doen. Wat betreft het vervoer van kinderen bleek uit de recente studie van het BIVV over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen (Roynard, 2012) dan ook dat het percentage niet vastgeklepte kinderen sterk afhankelijk was van het gedrag van de bestuurder: bij bestuurders zonder gordel om, bedraagt het percentage niet vastgeklepte kinderen 31%, tegenover slechts 7% bij bestuurders die wel hun gordel dragen.

4.3. Mannen/Vrouwen

In 2006 scoorden vrouwen qua gordeldracht nog beduidend beter dan mannen. De gordeldracht in functie van het geslacht evolueerde vervolgens redelijk verrassend, met een iets groter aandeel bij de mannen dan bij de vrouwen in 2008 en 2010, waarna de vrouwen in 2012 op hun beurt de mannen weer voorbijstaken. De mannen, die in 2006 nog een aandachtspunt vormden, hebben hun achterstand dus ruimschoots ingehaald. We zien echter eveneens dat waar het gordeldrachtpercentage bij mannen niet veranderd is tussen 2010 en 2012, er bij vrouwen nog een lichte toename geregistreerd werd van 2,5 procentpunten. Het verschil tussen mannen en vrouwen is in 2012 niet significant wanneer het op zichzelf beschouwd wordt maar zoals aangegeven wordt in sectie 4.4.

is dit te wijten aan het feit dat vrouwen vaker als passagier meerijden dan mannen. Het verschil tussen mannen en vrouwen inzake gordeldracht is sowieso zeer klein vergeleken met het verschil bij ander gevaarlijk gedrag achter het stuur, zoals overdreven snelheid of rijden onder invloed van alcohol, waarin vrouwen zich veel voorzigtiger tonen dan mannen.

Figuur 5: Gordeldracht per geslacht



4.4. Combinatie van geslacht met bestuurder/passagiers

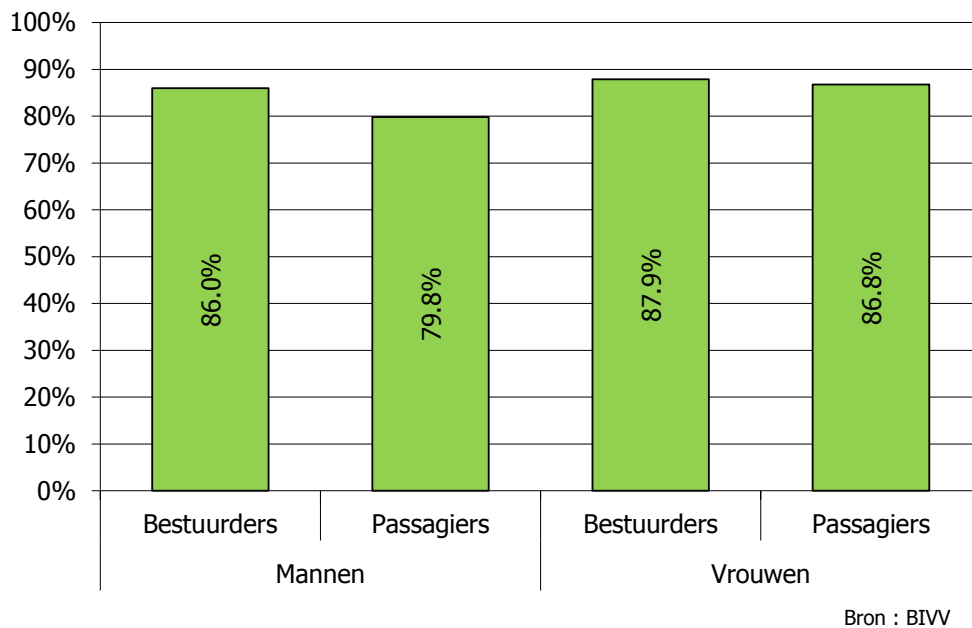
Op zichzelf hebben de variabelen "geslacht" en "plaats in het voertuig" (bestuurder of passagier voorin) geen significante invloed op de gordeldracht. Maar deze twee variabelen moeten samen geanalyseerd worden want ze staan niet los van elkaar. Immers, zoals aangegeven wordt in tabel 3, ligt het percentage vrouwelijke bestuurders (34 %) duidelijk lager dan het percentage vrouwelijke passagiers (64 %).

Tabel 3: Percentage mannen en vrouwen onder de bestuurders en de passagiers voorin in 2012

	Mannen	Vrouwen	Totaal
Bestuurders	66,3 %	33,7 %	100 %
Passagiers voorin	36,4 %	63,6 %	100 %

Figuur 6 geeft de gordeldracht weer in Vlaams-Brabant in functie van het geslacht en de plaats in het voertuig. Men ziet dat zowel bij de mannen als bij de vrouwen de gordeldracht hoger ligt bij de bestuurders dan bij de passagiers. Bovendien ligt het gordeldrachtpercentage bij de vrouwen, zowel bij bestuurders als passagiers, hoger dan bij de mannen. Bij mannelijke passagiers ligt het gordeldrachtpercentage duidelijk lager dan bij de andere categorieën.

Figuur 6: Gordeldracht bestuurders / passagiers voorin in functie van het geslacht in 2012



Een gelijktijdige statistische analyse van de twee variabelen (geslacht, en bestuurder/passagier) brengt een significant negatief effect op de gordeldracht aan het licht als men passagier of man is. Maar deze twee effecten zijn moeilijk waarneembaar in een oppervlakkige analyse van de gegevens want ze hebben de neiging om elkaar in evenwicht te houden. Onder de passagiers (negatieve factor voor de gordeldracht) zijn de vrouwen (positieve factor) immers in de meerderheid, waardoor het globale verschil in gordeldracht tussen alle bestuurders en passagiers (ongeacht het geslacht dus) kleiner is dan wanneer men mannelijke bestuurders met mannelijke passagiers en vrouwelijke bestuurders met vrouwelijke passagiers vergelijkt.

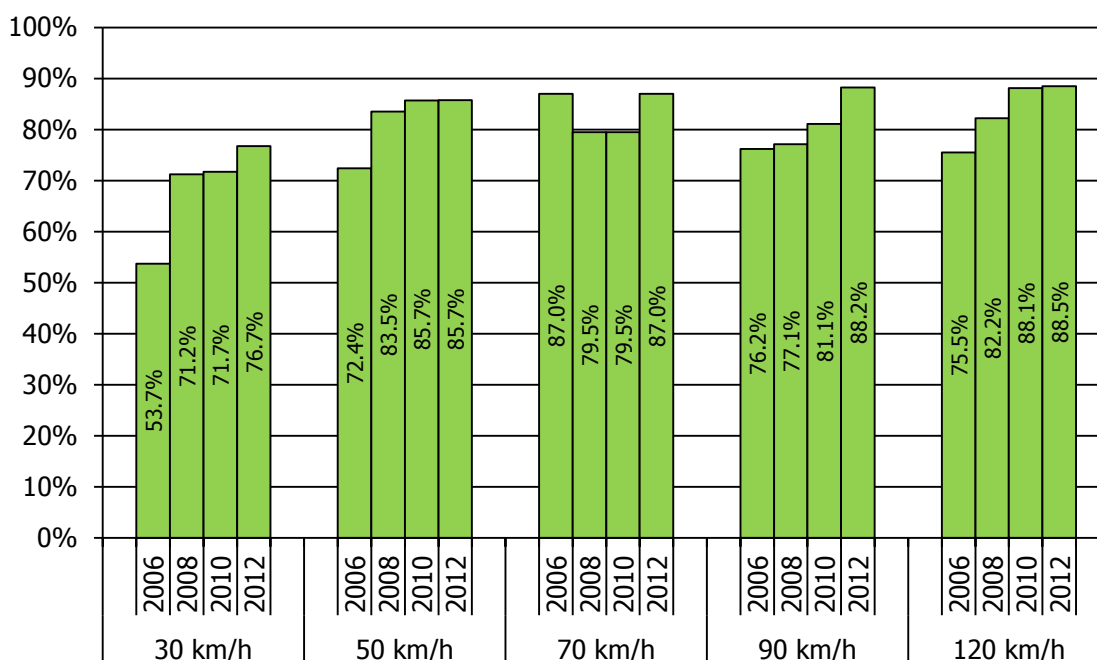
De significante invloed van de plaats in het voertuig bewijst daarom nog niet dat sommige personen zich op het vlak van gordeldracht als bestuurder anders zouden gedragen dan als passagier. De populatie van de bestuurders is immers niet identiek aan die van de passagiers, aangezien sommige personen (bijna) altijd dezelfde rol bekleden. Het percentage oudere vrouwen met een rijbewijs ligt bijvoorbeeld veel lager dan het percentage mannen of jongere vrouwen met een rijbewijs. Sommige oudere vrouwen zijn dus nooit bestuurder. Het waargenomen effect van de plaats in de wagen op de gordeldracht, is dus misschien te wijten aan dit (met onze gegevens niet meetbare) verschil tussen de populatie van de bestuurders en die van de passagiers.

Een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid (Nuyts & Vesentini, 2006) over het effect van de gordelcampagnes in Antwerpen verschaft interessante informatie over het effect van de combinatie "geslacht bestuurder / geslacht passagier vooraan" op de gordeldracht. Samenvattend kunnen we stellen dat vrouwen een positief effect hebben op de gordeldracht. De combinatie die de slechtste resultaten oplevert is die waarbij zowel bestuurder als passagier van het mannelijke geslacht zijn. In dit geval is de gordeldracht heel laag, zowel voor bestuurder als passagier voorin. De beste combinaties zijn die waar er ten minste één vrouw in de auto aanwezig is.

4.5. Per snelheidsregime

De gordeldracht is het laagst in de zones 30 en het verschil met de andere snelheidsregimes is significant. Preventie en repressie moeten dus op deze wegen gericht zijn om automobilisten ervan te overtuigen dat zich vastklikken voor kleine verplaatsingen tegen lage snelheden even noodzakelijk is als voor grote verplaatsingen. In vergelijking met de stagnatie tussen 2008 en 2010 qua gordeldracht in de zones 30, constateren we wel een verbetering in 2012. Meer dan drie kwart van de automobilisten doet nu voorin de gordel om in zones 30. Tussen de vier andere snelheidsregimes in 2012 werd er geen enkel significant verschil geobserveerd. De gordeldracht bedraagt er tussen de 85,7 % (50 km/u-wegen) en 88,5 % (120 km/u-wegen). Het is niet gemakkelijk om de waargenomen evoluties te verklaren, met een stagnatie op 50- en 120 km/u-wegen en een progressie op 70- en 90 km/u-wegen.

Figuur 7: Gordeldracht per snelheidsregime



Bron : BIVV

Er zijn twee mogelijke verklaringen waarom auto-inzittenden minder geneigd zijn om hun gordel om te doen in een zone 30. De eerste verklaring houdt verband met de lage gereden snelheid: het risico (op een ongeval, een verwonding of een overlijden) wordt heel klein of zelfs onbestaande geacht, waardoor men de gordel overbodig vindt. De tweede verklaring houdt verband met de afgelegde afstand²: voor een kort en/of bekend traject wordt het risico (op een ongeval, een verwonding of een overlijden) heel klein geacht, daarom denkt

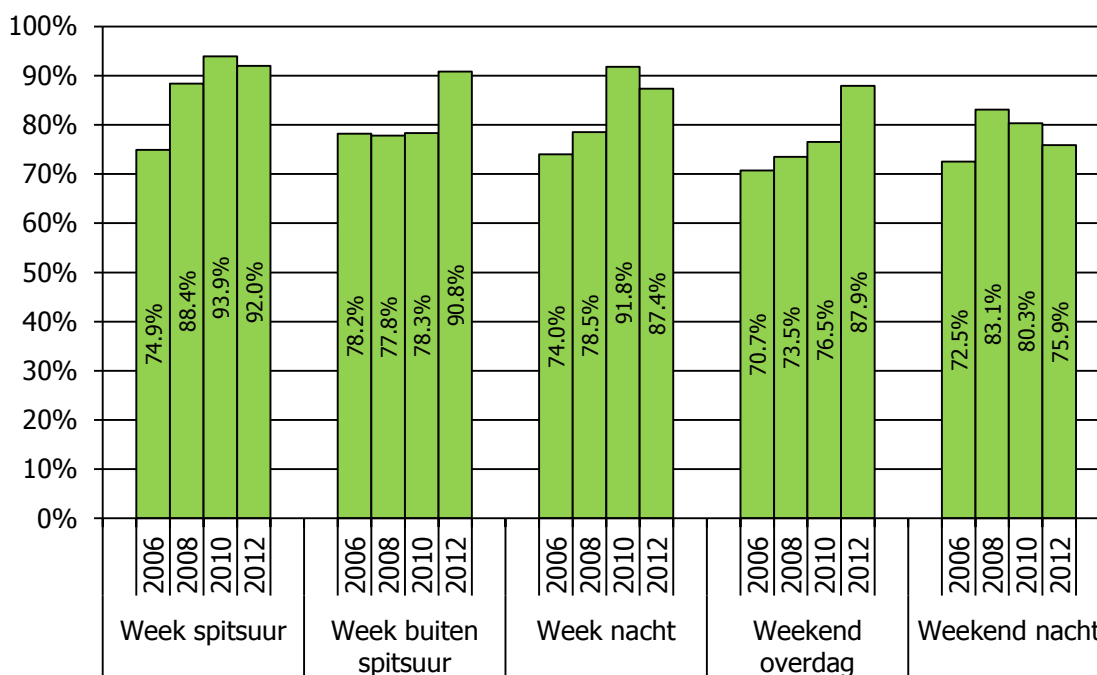
² Uit het evaluatierapport van de sensibilisatiescampagne van 2007 "papa, doe je gordel om of ik zeg het aan mama", blijkt dat 25% van de bestuurders die de gordel niet dragen als reden hiervoor opgeven dat ze slechts korte trajecten afleggen. Het is de derde belangrijkste reden die ingeroepen wordt, na verstrooidheid en luiheid / onverschilligheid.

men dat de gordel geen nut heeft. Deze twee redeneringen zijn gebaseerd op een verkeerde inschatting van zowel het risico als van de effectiviteit van de veiligheidsgordel. Enerzijds lopen de inzittenden van een wagen reeds bij botsingen vanaf 20 km/u het risico om te overlijden en ongevallen kunnen zowel gebeuren tijdens korte ritten in de buurt van de eigen woning als tijdens langere verplaatsingen. Anderzijds loop je met de gordel om meer kans om het er bij een ongeval levend van af te brengen dan iemand die niet vastgeklemd is, vooral dan bij lage snelheden (rond 80 km/u is het verschil qua overlijdenskans tussen wel- en niet-gordel dragers het grootst). Vanaf 100 km/u is de kans om een ongeval te overleven zo goed als onbestaande. De veiligheidsgordel is dus het meest effectief bij lage en gemiddelde snelheden.

4.6. Per tijdspanne

Op basis van zeven jaar onderzoek naar de gordeldracht in België kunnen we besluiten dat het tijdstip van de week geen invloed heeft op de gordeldracht. Voor één afzonderlijk jaar steekt één tijdstip van de week er bovenuit, maar het jaar erna is de gordeldracht op dat tijdstip niet meer merkbaar verschillend van de rest van de week. Over een periode van zeven jaar komt er absoluut geen duidelijk patroon naar voor (Figuur 8). Het gaat hier dus zo goed als zeker om toevallige effecten die toe te schrijven zijn aan de steekproeftrekking. Deze conclusies gelden ook voor Vlaams-Brabant. Er moeten niet te snel conclusies getrokken worden uit het lage percentage dat in 2012 tijdens de weekendnachten geobserveerd wordt. Door het minder drukke verkeer tijdens deze periode, wordt er ook een kleiner aantal voertuigen geobserveerd dan tijdens andere periodes, waardoor de foutmarge van de indicator groot wordt. Men ziet geen gelijkaardige trend op Belgisch niveau waar met een grotere databank gewerkt wordt.

Figuur 8: Gordeldracht per tijdstip



Bron : BIVV

5. Besluit

Deze studie werd uitgevoerd in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant en maakt deel uit van een grootscheeps project over de gordeldracht in deze provincie. Dit project is bedoeld om de gordeldracht te bevorderen aan de hand van verscheidene doelgroepgerichte sensibilisatiecampagnes in combinatie met handhavingsacties en educatie.

De methodologie van de metingen is dezelfde als die van de nationale studie, die sinds 10 jaar wordt toegepast. Hierdoor is het makkelijk om vergelijkingen te maken. Concreet gezien gebeuren de metingen aan de hand van observatie, waarbij men op een aantal willekeurig gekozen plaatsen het aantal personen telt die de veiligheidsgordel dragen. Het voordeel van rechtstreekse observatie is dat deze heel betrouwbare informatie oplevert.

Bij de eerste editie van deze studie werd de gordeldracht voor bestuurders en passagiers voorin in Vlaams-Brabant op 73,7% geschat, wat iets lager is dan het gordeldrachtpercentage voor heel België. De gordeldracht bij mannen en de gordeldracht op wegen met lage snelheden (30 en 50 km/u) werden uitgelicht als aandachtspunten.

De gordeldrachtmeting 2008 leert ons dat de gordeldracht in Vlaams-Brabant sterker gestegen is dan in heel België: de groei bedroeg 8,6 procentpunten in Vlaams-Brabant, tegenover 4,6 procentpunten in België. Met deze opmerkelijke vooruitgang steekt Vlaams-Brabant België voorbij, en presteert het even goed als het Vlaams Gewest.

De editie 2010 van de gordeldrachtmetingen in Vlaams-Brabant toont aan dat stijging van de gordeldracht tanende is. De toename tegenover 2008 is slechts 2 procentpunten, wat aanzienlijk minder is dan de evolutie in België en Vlaanderen (van +5,7 procentpunten).

De metingen van 2012 bevestigen dat de stijging van de gordeldracht progressief verzwakt. Het gordeldrachtpercentage is slechts met 1,3 procentpunten toegenomen en bedraagt in 2012 85,6 %, wat als een teleurstellend resultaat beschouwd kan worden.

Het verschil tussen mannen en vrouwen op het vlak van gordeldracht werd kleiner ten opzichte van 2006, maar blijft desondanks significant, aangezien vrouwen vaker als passagier meerijden dan mannen. Bij mannelijke passagiers bedraagt de gordeldracht 79,8%, wat significant minder is dan bij bestuurders en vrouwen.

Het gordeldrachtpercentage is laag op wegen met een laag snelheidsregime. Het probleem op 50 km/u-wegen lijkt zowel in België als in Vlaams-Brabant verleden tijd, aangezien voor deze wegen relatief hoge gordeldrachtpercentages geregistreerd worden. Als we naar de zones 30 kijken, merken we weliswaar een mooie vooruitgang in Vlaams-Brabant (van 53,7% naar 76,7%), maar toch ligt het gordeldrachtpercentage er nog steeds het laagst in vergelijking met andere wegen. De toename met 5 procentpunten tussen 2010 en 2012 is wel bemoedigend.

Hoe meer de gordeldracht ingeburgerd raakt, hoe belangrijker de analyse van de motieven van de niet-gordel dragers wordt. Wat dat betreft zijn de "posttests" van de gordelcampagnes van het BIVV een nuttige bron van informatie. Onder de bestuurders die zeggen dat ze de gordel niet dragen, geeft 37% als reden dat de gordel hen hindert, 24 % dat ze verstrooid zijn, 21 % dat ze te lui zijn en 15% dat ze slechts een korte afstand afleggen. Met betrekking tot de maatregelen bedoeld om dit gedrag om te buigen, bevestigt 40% van de respondenten dat zwaardere boetes hen ertoe zouden aanzetten om de gordel wel te dragen en 39 % zegt dat regelmatigere controles hun gedrag zouden beïnvloeden. Uit een Brits onderzoek (Marley, Buttress & Harland, 1998), bleek dat het niet-dragen van de gordel door volwassen passagiers achterin de auto ook samenhangt met het wegtype, met de lengte van de rit en met de weersomstandigheden. Het feit dat men weet dat een groot aantal personen de veiligheidsgordel draagt, heeft ook een positieve invloed op de gordeldracht (sociale norm). Ook hoe mensen denken dat hun "peer group" wil dat ze zich gedragen, heeft een invloed op de gordeldracht (een jongere zal de gordel niet dragen als hij onderweg is met zijn vrienden en denkt dat zij dat maar stom vinden maar hij zal de gordel wel dragen in het gezelschap van zijn ouders als hij denkt dat zij dat op prijs zouden stellen). De verschillen in de antwoorden van de respondenten kunnen erop wijzen dat er ook verschillende types personen zijn die de gordel niet dragen: de verstrooide niet-gordel dragers (voor wie de seatbelt-reminder dé oplossing zou kunnen zijn?), de occasionele niet-gordel dragers, die de gordel al dan niet dragen naargelang de omstandigheden (weer, sociale invloeden, enz.), en de overtuigde niet-gordel dragers (hinder, individuele vrijheid, enz.). Het beantwoorden van de volgende vragen is dus essentieel: Wie zijn de niet-gordel dragers in Vlaams-Brabant? Wat is hun profiel? Welke motieven hebben zij? Wat zijn hun kenmerken? Dragen deze personen systematisch hun gordel niet of is dit slechts occasioneel het geval? Hebben "occasionele" niet-gordel dragers een ander profiel dan "systematische" niet-gordel dragers? Het is dus van het grootste belang dat er een onderzoek gevoerd wordt naar de redenen die sommigen ertoe aanzetten om de gordel wel of niet te dragen zodat de meest efficiënte maatregelen genomen kunnen worden om dit gedrag om te buigen.

Naast de analyse van het geobserveerde gedrag is het ook mogelijk om het effect van de verschillende terreinacties in kaart te brengen. Met behulp van specifiek campagnemateriaal werden immers verschillende doelgroepen bereikt. Aan de hand van gerichte bevestigingen, het tellen van de bezoekers van de websites en de deelnemers aan de gordelquiz en de fotowedstrijden enz. zou men het effect van deze doelgroepgerichte acties kunnen bepalen en mogelijk (nog) verbeteren.

Ons land hinkt nog achterop qua gordeldracht in vergelijking met de Europese koplopers (zo ligt het gordeldrachtpercentage in Frankrijk hoger dan 95% (Vis & Eksler, 2008)). Vooral in de zones 30 hebben we dus nog heel wat werk voor de boeg. Maar algemeen kunnen we stellen dat zich vastklikken voortaan niet meer louter als een optie mag worden beschouwd. De veiligheidsgordel moet voor iedereen (ook voor passagiers achterin), op alle locaties en alle tijdstippen, eens en voorgoed een reflex worden.

Referenties

Boulanger, A. (2010). Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006. Brussel, België : Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid.

Casteels, Y. & Nuyttens, N. (2010). Verkeersveiligheid Statistieken 2008. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

ETSC. (2007). Road Safety Performance Index Flash 4. Increasing seat belt use. Brussels, België: European Transport Safety Council.

Markey, K.S., S C Buttress, S.C. & Harland, D.G. (1998). The characteristics and attitudes of adult non wearers of rear restraints. Wokingham, UK: TRL

Nuyts, E. & Vesentini, L. (2006). Effect van een gordelcampagne in Antwerpen, Diepenbeek, België: Steunpunt Verkeersveiligheid.

Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Vis, M.A. & Eksler, V. (Eds.) (2008) Road Safety Performance Indicators: Updated Country Comparisons. Deliverable D3.11a of the EU FP6 project SafetyNet.

Weby, D., Fordyce, T.A. & Vivoda, J.M. (2002). A comparison of safety belt use between commercial and noncommercial light-vehicle occupants, Accident analysis & prevention, n°34, pp.285-291.

Bijlagen

Voorbeeldplan van een locatie

Locatie: **VB10**

Snelheidsregime: **70 km/u**

Tijdspanne: **5 : weekendnacht (22u-6u)**

Gewest: **Vlaanderen**

Provincie: **Vlaams-Brabant**

Gemeente: **Huldenberg**

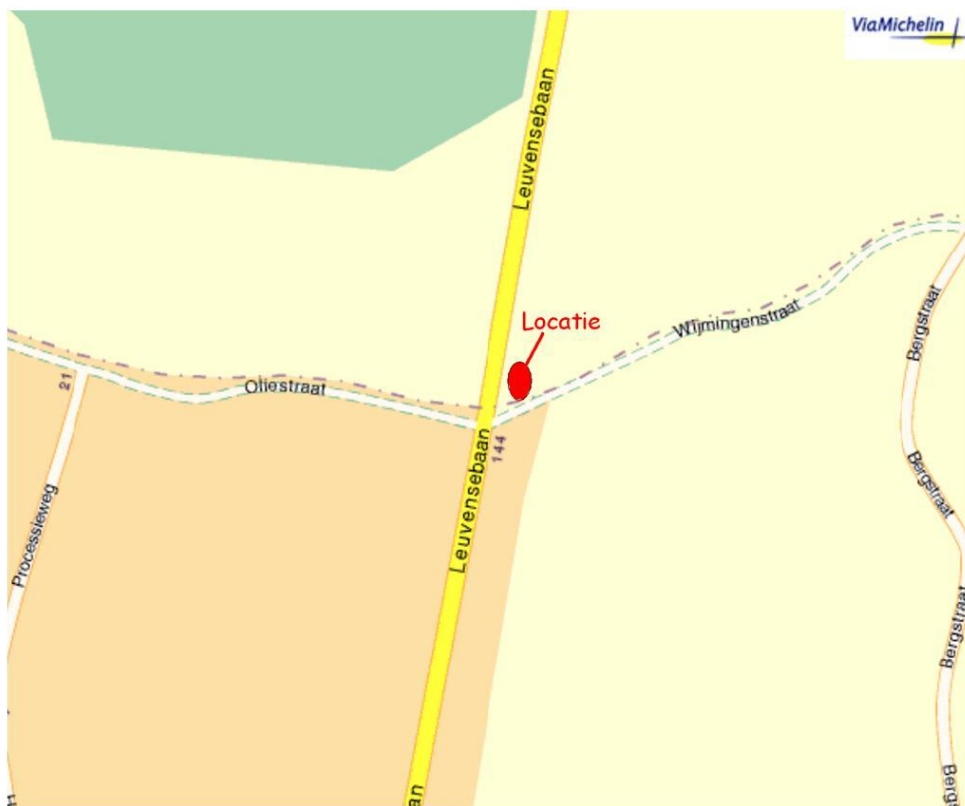
Postcode: **3040**

Straat: **Leuvensebaan**

Richting: **Noord (Sint-Agatha-Rode)**

Kruispunt of referentiepunt: **kruispunt tussen Leuvensebaan en Oliestraat, Camping Gali**

Opmerking :



Lijst van de locaties

Site	Snelheidsregime	Tijdstip	Lokaleiteit	Postcode
V11	120 km/u	Weekendnacht	Affligem	1790
V12	120 km/u	Weekend overdag	Hoegaarden	3320
V13	120 km/u	Spitsuren week	Meise	1860
V14	90 km/u	Weeknacht	Londerzeel	1840
V15	50 km/u	Weeknacht	Aarschot	3200
V17	90 km/u	Buiten spitsuren week	Tervuren	3080
V18	70 km/u	Weeknacht	Bierbeek	3360
V19	70 km/u	Weeknacht	Boortmeerbeek	3190
V20	70 km/u	Buiten spitsuren week	Opwijk	1745
V21	50 km/u	Buiten spitsuren week	Hakendover-Tienen	3300
V22	50 km/u	Spitsuren week	Bertern	3060
V23	50 km/u	Weeknacht	Hoeilaart	1560
V24	30 km/u	Buiten spitsuren week	Schaffen	3290
V59	50 km/u	Weeknacht	Melsbroek	1820
VB1	70 km/u	Weekendnacht	Grimbergen	1850
VB2	50 km/u	Weekendnacht	Meise	1860
VB3	30 km/u	Weeknacht	Roosdaal	1760
VB4	120 km/u	Weeknacht	Lembeek	1502
VB5	50 km/u	Weekendnacht	Halle	1500
VB6	70 km/u	Weekendnacht	Beersel	1650
VB7	30 km/u	Weekendnacht	Sint-Genesius-Rode	1640
VB10	70 km/u	Weekendnacht	Huldenberg	3040
VB11	50 km/u	Weeknacht	Tervuren	3080
VB12	70 km/u	Weekendnacht	Machelen	1830
VB13	70 km/u	Spitsuren week	Kester	1755
VB14	70 km/u	Weekend overdag	Wijgmaal	3018
VB15	70 km/u	Weekend overdag	Nieuwrode	3221
VB16	120 km/u	Weekendnacht	Bekkevoort	3460
VB17	50 km/u	Weekend overdag	Deurne	3290
VB18	30 km/u	Weekend overdag	Zoutleeuw	3440
VB19	30 km/u	Weekendnacht	Tienen	3300
VB20	30 km/u	Spitsuren week	Tienen	3300
VB21	120 km/u	Buiten spitsuren week	Boutersem	3370
VB22	120 km/u	Weeknacht	Haasrode	3053
VB23	70 km/u	Spitsuren week	Bertern	3060

