



Rapport nr. 2025-R-04-NL

De kijk van Belgische weggebruikers op verkeersveiligheid

Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023)

Rapportnummer	2025-R-04-NL
Wettelijk depot	D/2025/0779/12
Opdrachtgever	Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer
Publicatiedatum	24/06/2025
Auteur(s)	Naomi Wardenier, Simon Laurant, Uta Meesmann
Verantwoordelijke uitgever	Karin Genoe

Inzichten of standpunten in dit rapport zijn niet noodzakelijk deze van de opdrachtgever.

Overname van informatie uit dit rapport is toegestaan mits expliciete bronvermelding:
Wardenier, N., Laurant, S. & Meesmann, U. (2025). De kijk van Belgische weggebruikers op verkeersveiligheid – Belgische resultaten van de ESRA3 survey (2023), Brussel: Vias institute

Ce rapport est également disponible en français.

This report includes a summary in English.

Inhoud

Tabellen- en figurenlijst	5
Samenvatting	7
Summary	11
1 Inleiding	15
2 Methodologie	16
3 Resultaten	19
3.1 Verkeersveiligheid in het algemeen	19
3.1.1 Vervoermiddelen	19
3.1.2 Subjectieve veiligheid	21
3.1.3 Perceptie van de risico's	22
3.1.4 Vergelijkingen tussen verschillende onderwerpen	23
3.2 Alcohol, drugs en medicatie in het verkeer	24
3.2.1 Zelfgerapporteerd gebruik van alcohol, drugs en medicatie in het verkeer bij verschillende weggebruikers	24
3.2.2 Aanvaardbaarheid van alcohol, drugs en medicatie in het verkeer	26
3.2.3 Meningen over rijden onder invloed van alcohol bij autobestuurders	29
3.3 Snelheid en te snel rijden	31
3.3.1 Zelfgerapporteerd te snel rijden bij autobestuurders	31
3.3.2 Aanvaardbaarheid van te snel rijden	32
3.3.3 Meningen over te snel rijden bij autobestuurders	34
3.4 Gebruik van de veiligheidsgordel	36
3.4.1 Zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel bij autobestuurders en autopassagiers	36
3.4.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel	36
3.5 Gebruik van de helm	38
3.5.1 Zelfgerapporteerd gebruik van de helm bij bromfietzers, motorrijders, fietsers en bestuurders van elektrische steps	38
3.5.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van de helm	39
3.6 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen in auto's	39
3.6.1 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen	39
3.6.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem	40
3.7 Afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer	41
3.7.1 Zelfgerapporteerde afleiding en telefoongebruik bij verschillende weggebruikers	41
3.7.2 Aanvaardbaarheid van afleiding en telefoongebruik in het verkeer	43
3.7.3 Meningen over afleiding en telefoongebruik in het verkeer bij autobestuurders	45
3.8 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	46
3.8.1 Zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur bij autobestuurders	46
3.8.2 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	47
3.9 Ander risicogedrag in het verkeer	48
3.9.1 Kwetsbare weggebruikers en het negeren van het rood verkeerslicht	48
3.9.2 Risicogedrag bij bestuurders van elektrische steps	49

3.10	Handhaving en draagvlak voor beleidsmaatregelen	49
3.10.1	Subjectieve pakkans	49
3.10.2	Objectieve pakkans	51
3.10.3	Steun voor potentiële beleidsmaatregelen	52
3.11	Infrastructuur	54
3.11.1	Gebruik van infrastructuur door de verschillende weggebruikers	54
3.11.2	Subjectieve veiligheid van infrastructuur bij verschillende weggebruikers	56
3.12	Vergelijkingen in de tijd op basis van verschillende ESRA edities	59
3.12.1	Zelfgerapporteerd risicogedrag bij autobestuurders	60
3.12.2	Draagvlak voor beleidsmaatregelen	61
3.12.3	Handhaving	61
3.13	Beperkingen	62
4	Conclusies	64
5	Aanbevelingen per onderwerp	66
5.1	Alcohol, drugs en medicatie in het verkeer	66
5.2	Snelheid en te snel rijden	68
5.3	Gebruik van de veiligheidsgordel	70
5.4	Gebruik van de helm	70
5.5	Gebruik van kinderbeveiligingssystemen	71
5.6	Afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer	71
5.7	Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	72
5.8	Ander risicogedrag in het verkeer	72
5.8.1	Negeren van het rood verkeerslicht	72
5.8.2	Risicogedrag bij bestuurders van elektrische steps	73
	Referenties	75
	Bijlage 1: Vragenlijst NL	80
	Bijlage 2: Steekproef en data cleaning	92
	Bijlage 3: Informatie weggebruikers en steekproefgroottes	94
	Overzicht van subgroepen per hoofdweggebruikerstype	94
	Steekproefgroottes verschillende groepen weggebruikers	94
	Steekproefgroottes analyses naargelang gender, leeftijdscategorie en gewest	95
	Bijlage 4: Informatie over methodologie vergelijkingen tussen ESRA1, ESRA2 en ESRA3	97
	Methodologische verschillen tussen ESRA2 en ESRA3	97
	Methodologische verschillen tussen ESRA1 enerzijds en ESRA2 en ESRA3 anderzijds	97
	Bijkomende informatie bij resultaten in paragraaf 3.12	98

Tabellen- en figurenlijst

Tabel 1	Verdeling van de Belgische steekproef naargelang gewest, gender en leeftijd	18
Figuur 1	Onderwerpen en thema's van de ESRA3-survey	17
Figuur 2	Gebruik van de verschillende vervoermiddelen.	19
Figuur 3	Gebruik van de verschillende vervoermiddelen naargelang leeftijdscategorie.	20
Figuur 4	Gebruik van deelauto's voor België, naargelang gender en leeftijdscategorie.	21
Figuur 5	Subjectieve veiligheid van de verschillende vervoermiddelen door weggebruikers die het vervoermiddel gebruiken.	22
Figuur 6	Perceptie over de oorzaken van verkeersongevallen voor België en naargelang gender.	23
Figuur 7	Zelfgerapporteerde prevalentie van de verschillende risicogedragingen in het verkeer voor autobestuurders.	24
Figuur 8	Zelfgerapporteerd alcohol, drugs en medicatie in het verkeer door de verschillende weggebruikers.	25
Figuur 9	Zelfgerapporteerd alcohol, drugs en medicatie in het verkeer door de verschillende weggebruikers voor België en naargelang gender.	26
Figuur 10	Persoonlijke aanvaardbaarheid van alcohol, medicatie en drugs in het verkeer voor verschillende weggebruikers voor België en naargelang leeftijdscategorie.	28
Figuur 11	Sociale aanvaardbaarheid voor rijden onder invloed boven de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	29
Figuur 12	Meningen over rijden onder invloed van alcohol voor België en naargelang leeftijdscategorie.	30
Figuur 13	Intentie voor niet rijden onder invloed voor België en naargelang leeftijdscategorie.	31
Figuur 14	Zelfgerapporteerd te snel rijden voor autobestuurders voor België en naargelang leeftijdscategorie.	32
Figuur 15	Persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden voor autobestuurders, bromfietzers en motorrijders voor België en naargelang gender.	33
Figuur 16	Sociale aanvaardbaarheid voor te snel rijden buiten de bebouwde kom voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	33
Figuur 17	Meningen over te snel rijden met de auto voor België en naargelang leeftijdscategorie.	35
Figuur 18	Intentie voor niet te snel te rijden met de auto voor België en naargelang leeftijdscategorie.	35
Figuur 19	Zelfgerapporteerd gordeldracht voor autobestuurders en passagiers voor België en naargelang leeftijdscategorie.	36
Figuur 20	Persoonlijke aanvaardbaarheid voor het rijden zonder veiligheidsgordel voor België en naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	37
Figuur 21	Sociale aanvaardbaarheid voor rijden zonder veiligheidsgordel voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	38
Figuur 22	Zelfgerapporteerd rijden met helm door de verschillende weggebruikers voor België en naargelang gewest.	39
Figuur 23	Zelfgerapporteerd vervoeren van kinderen in de auto zonder gebruik van kinderbeveiligingssysteem voor België en naargelang gewest.	40
Figuur 24	Persoonlijke aanvaardbaarheid van kinderen vervoeren in de auto zonder kinderbeveiligingssysteem voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	41
Figuur 25	Zelfgerapporteerd afleiding door de mobiele telefoon bij autobestuurders.	42
Figuur 26	Zelfgerapporteerd afleiding in het verkeer door fietsers en voetgangers voor België en naargelang leeftijdscategorie.	43
Figuur 27	Persoonlijke aanvaardbaarheid van afleiding in het verkeer bij verschillende weggebruikers voor België en naargelang leeftijdscategorie.	44
Figuur 28	Meningen over afleiding bij autobestuurders voor België en naargelang leeftijdscategorie.	46
Figuur 29	Zelfgerapporteerd vermoeidheid achter het stuur voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	47
Figuur 30	Persoonlijke aanvaardbaarheid van vermoeidheid achter het stuur voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.	47
Figuur 31	Zelfgerapporteerd negatie van het rode verkeerslicht door fietsers en voetgangers voor België en naargelang gewest.	48
Figuur 32	Zelfgerapporteerd risicogedrag bij bestuurders van een elektrische step voor België en naargelang gewest.	49

Figuur 33	Subjectieve pakkans voor verschillende risicogedragingen bij autobestuurders voor België en naargelang gewest. _____	51
Figuur 34	Objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs voor België en naargelang leeftijdscategorie. _____	52
Figuur 35	Steun voor beleidsmaatregelen gerelateerd aan rijden onder invloed voor België en naargelang gender. _____	53
Figuur 36	Steun voor beleidsmaatregelen gerelateerd aan zone 30 en fietshelm voor België en naargelang gewest. _____	54
Figuur 37	Regelmatig gebruik van verschillende soorten infrastructuur door fietsers voor België en naargelang gewest. _____	56
Figuur 38	Subjectieve veiligheid van verschillende soorten infrastructuur voor voetgangers voor België en naargelang leeftijdscategorie. _____	59
Figuur 39	Zelfgerapporteerd prevalentie van verschillende risicogedragingen in het verkeer door autobestuurders voor België, vergelijking tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) _____	60
Figuur 40	Subjectieve pakkans voor verschillende risicogedragingen bij autobestuurders voor België, vergelijking tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) _____	62

Samenvatting

Doelstelling en methodologie

Dit rapport analyseert de Belgische resultaten van de internationale ESRA3-survey, een meting naar de attitudes van weggebruikers tegenover verkeersveiligheid in 2023. ESRA3 (E-Survey on Road users' Attitudes) is de derde editie van het internationale ESRA-onderzoek dat gegevens verzamelde in 39 landen in 2023. Deze meting bouwt verder op eerdere driejaarlijkse nationale attitudemetingen in België sinds 2003 en nationale metingen in kader van het SARTRE-project sinds 1991.

De survey bevroeg respondenten over gebruik van de verschillende vervoermiddelen, zelfgerapporteerd veilig en onveilig verkeersgedrag, aanvaardbaarheid van veilig en onveilig verkeersgedrag, attitudes over verkeersgedrag, subjectieve veiligheid en risicoperceptie, steun voor beleidsmaatregelen, opinies en ervaringen met handhaving en infrastructuur. Daarbij staan vijf soorten verkeersgedrag centraal: (1) rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicatie, (2) te snel rijden, (3) beschermingssystemen zoals veiligheidsgordel, kinderbeveiligingssystemen en helm, (4) afleiding en gebruik van mobiele telefoon in het verkeer en (5) vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur. De doelgroepen van de survey zijn autobestuurders, inzittenden van auto's, bromfietzers en motorrijders, fietsers, voetgangers en bestuurders van elektrische steps.

De Belgische ESRA3-gegevens werden verzameld in 2023 via een online panel en bestaan uit een steekproef van 1795 respondenten tussen 18 en 74 jaar. In dit rapport werden de resultaten bekeken naargelang gender, leeftijdscategorie (18-24 jaar, 25-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, 55-64 jaar en 65-74 jaar) en gewest (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Ook de positie van België ten opzichte van het Europees gemiddelde (Europa22) in ESRA3 wordt daarbij bekeken.

Belangrijkste resultaten

Verkeersveiligheid in het algemeen

De meest gebruikte vervoermiddelen in België zijn zich verplaatsen te voet (92,2% doet dit minstens een paar dagen per jaar), als autopassagier (88%), openbaar vervoer (87,3%) en autobestuurder (77,5%). Daarnaast gebruikt 13,9% van de Belgen een systeem met deelauto's. Zich verplaatsen met de trein en met het vliegtuig zijn de vervoermiddelen die als het meest veilig worden ervaren van alle vervoermiddelen door de gebruikers, rijden met een tweewieler (fiets, bromfiets of motor en elektrische step) als het minst veilig. Rijden onder invloed van alcohol en afleiding door een gsm achter het stuur zijn de risicogedragingen waarvan Belgische weggebruikers denken dat die het vaakst de oorzaak zijn van een verkeersongeval.

Alcohol, drugs en medicatie in het verkeer

19% van de Belgische autobestuurders reed minstens één keer in de laatste 30 dagen terwijl ze wellicht boven de alcohollimiet zaten, dit ligt ver boven het Europees gemiddelde van 11,6%. 14,7% van de bestuurders reed minstens één keer minder dan 2u na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden en 8,5% minder dan één uur na het nemen van drugs. 25% van de fietsers fietste minstens één keer terwijl ze te veel gedronken hadden in de laatste 30 dagen.

3,6% van de Belgen vindt het aanvaardbaar om te rijden terwijl de bestuurder meer heeft gedronken dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol en 3% vindt het aanvaardbaar van te rijden onder invloed van drugs. 5,1% van de Belgen is van mening dat de meeste andere mensen in hun omgeving het aanvaardbaar vinden van te rijden onder invloed van alcohol.

Snelheid en te snel rijden

Van de Belgische autobestuurders reed 55,7% minstens één keer te snel in de laatste maand binnen de bebouwde kom, 58,7% buiten de bebouwde kom en 58% op de autosnelweg. Daarnaast reed 35,7% van de autobestuurders minstens één keer te snel voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment (bv. slechte zichtbaarheid, druk verkeer, aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers).

Te snel rijden binnen de bebouwde kom vindt 5,5% van de Belgen aanvaardbaar. Voor buiten de bebouwde kom en autosnelwegen is dit respectievelijk 11,4% en 18%. Slechts 3,4% van de Belgen vindt te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment aanvaardbaar.

Gebruik van beveiligingssystemen (gordel, helm, kinderbeveiligingssystemen)

13,2% van de autobestuurders reed minstens één keer zonder gordel in de laatste 30 dagen. Bij autopassagiers droeg 15% minstens één keer niet de autogordel vooraan in de auto en 28,3% achteraan in de auto in de laatste maand. 5,9% van de Belgen vindt het aanvaardbaar van te rijden zonder gordel, terwijl 6,5% denkt dat anderen in hun omgeving het aanvaardbaar vinden van te rijden zonder gordel.

Bij bromfietzers en motorrijders reed 67,1% altijd met een helm in de laatste 30 dagen. Bij fietsers was dit 30,1% en bij bestuurders van een e-step 41,5%. 4% van de Belgen vindt het aanvaardbaar van te rijden met een bromfiets of motorfiets zonder helm. Daarnaast vindt 27,8% van de Belgen het aanvaardbaar van te fietsen zonder fietshelm.

Van de autobestuurders die een kind hebben vervoerd kleiner dan 135 cm deed 19,2% dat minstens één keer zonder een kinderzitje te gebruiken in de laatste maand. 14,2% van de bestuurders die een kind groter dan 135 cm hebben vervoerd deed dat minstens één keer zonder het kind vast te klikken. Slechts 3% van de Belgen vindt het aanvaardbaar van een kind te vervoeren zonder ze correct vast te klikken (kinderzitje, verhogingskussen of met de gordel).

Afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer

Bij autobestuurders bekeek 23% minstens één keer een bericht of sociale media/nieuws tijdens het rijden in de afgelopen 30 dagen. Daarnaast belde 55,5% minstens één keer met een handenvrije kit tijdens het rijden. 22,7% van de fietsers bekeek minstens één keer een bericht of sociale media/nieuws tijdens het fietsen in de laatste maand en 33,5% fietste minstens één keer met een koptelefoon of oortjes.

Rond de 3% van de Belgen vindt het aanvaardbaar van de mobiele telefoon te gebruiken achter het stuur, en 4,1% vindt het aanvaardbaar van een mobiele telefoon te gebruiken tijdens het fietsen om een bericht te lezen of sociale media/nieuws te bekijken.

Vermoeidheid achter het stuur

Van de Belgische autobestuurders reed 22,9% minstens één keer in de laatste 30 dagen terwijl ze zo moe waren dat ze moeite hadden met de ogen op te houden. 3% van de Belgen vindt dit gedrag aanvaardbaar.

Ander risicogedrag in het verkeer

Bij fietsers negeerde 27,7% minstens één keer een rood verkeerslicht in de afgelopen 30 dagen. Bij voetgangers is dat 38,9% en bij gebruikers van een e-step 35,8%. Door een rood verkeerslicht oversteken wordt als aanvaardbaar beschouwd door 4,1% van de Belgen voor fietsers en door 7,2% van de Belgen voor voetgangers.

39,9% van de gebruikers van een e-step reden minstens één keer met meer dan één persoon op een e-step in de laatste 30 dagen, en 53,6% reed minstens één keer op het voetpad.

Handhaving en draagvlak voor beleidsmaatregelen

De subjectieve pakkans voor verschillende risicogedragingen werd bevraagd bij autobestuurders. De pakkans waarvan Belgische autobestuurders van mening zijn dat die het hoogst is, is voor te snel rijden: 43,3% acht het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op te snel rijden tijdens een doorsnee autorit. Daarnaast is 28,2% van de autobestuurders van mening dat het waarschijnlijk is om gecontroleerd te worden op het dragen van de gordel tijdens een doorsnee autorit. 18,5% denkt dat het waarschijnlijk is om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol en 18% voor het gebruiken van de gsm achter het stuur. 13,5% van de autobestuurders acht het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van drugs tijdens een doorsnee autorit.

19,7% van de Belgische autobestuurders werd minstens één keer gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol in de laatste 12 maanden. Daarnaast werd 4,9% van de autobestuurders minstens één keer gecontroleerd op rijden onder invloed van drugs in het laatste jaar.

Nultolerantie op het vlak van rijden onder invloed van alcohol voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen is een beleidsmaatregel waar 59,7% van de Belgen voorstander van is. Een groter percentage (75,7%) is voorstander van nultolerantie voor beginnende bestuurders (minder dan twee jaar in bezit van het rijbewijs). 76,1% van de Belgen is voorstander van het verplichten van een alcoholslot voor bestuurders die meer dan één keer werden betrapt op rijden onder invloed van alcohol. Nultolerantie op het vlak van alcohol voor fietsers wordt gesteund door ongeveer de helft (52,6%) van de Belgen.

37,1% van de Belgen is voor de beleidsmaatregel van de snelheid in bebouwde kom overal te beperken tot 30 km/u (behalve op hoofdwegen). Een fietshelmverplichting voor fietsers jonger dan 12 jaar wordt gesteund door 82,3% van de Belgen. Een dergelijke verplichting voor alle fietsers wordt gesteund door 55% van de Belgen.

Infrastructuur

Autobestuurders beschouwen autosnelwegen als de meest veilige van alle soorten wegen: 58% beschouwd autosnelwegen als veilig. 50,6% van de autobestuurders vindt ringwegen en hoofdwegen binnen steden veilig. Landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen worden veilig bevonden door 47,1% van de autobestuurders en andere wegen in de bebouwde kom door 47%.

Fietsers beschouwen wegen met fietspaden als veiliger dan wegen zonder fietspaden. Dit is zowel voor landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen (met fietspad: 48,9%, zonder fietspad: 21,9%) als voor wegen in de bebouwde kom (met fietspad: 52,8%, zonder fietspad: 16,2%).

Iets gelijkaardig wordt waargenomen bij voetgangers: wegen met voetpaden worden als veiliger beschouwd dan wegen zonder voetpaden. 52,6% van de voetgangers vindt landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met een voetpad veilig, 30,7% vindt dergelijke wegen zonder voetpad veilig. Wegen in de bebouwde kom met een voetpad wordt als veilig beschouwd door 58,5% van de voetgangers, dezelfde soort wegen zonder voetpad door 34,9% van de voetgangers.

Vergelijkingen in de tijd op basis van verschillende ESRA edities: zelfgerapporteerd gedrag bij autobestuurders, steun voor beleidsmaatregelen en handhaving

In dit rapport worden ook enkele belangrijke variabelen vergeleken in de tijd op basis van de drie ESRA-edities (ESRA1 in 2015, ESRA2 in 2018 en ESRA3 in 2023) voor België. Een vergelijking tussen ESRA2 en ESRA3 voor zelfgerapporteerd gedrag bij Belgische autobestuurders suggereert dat te snel rijden is afgenomen tussen 2018 en 2023. Er zijn anderzijds indicaties dat het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen en handenvrij bellen achter het stuur zijn toegenomen tussen 2018 en 2023. Andere risicogedragingen (rijden onder invloed van alcohol, het dragen van de veiligheidsgordel, bellen met de gsm in de hand en vermoeid rijden) zijn nagenoeg op hetzelfde niveau gebleven.

Enkel voor de beleidsmaatregel nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol voor beginnende bestuurders is er een kleine afname van het draagvlak in België. Voor de andere beleidsmaatregelen is het draagvlak nagenoeg gelijk gebleven (alcoholslot voor bestuurders die meer dan één keer betrappt worden op rijden onder invloed, nultolerantie voor rijden onder invloed voor alle bestuurders, fietshelmverplichting voor fietsers jonger dan 12, fietshelmverplichting voor alle fietsers).

De subjectieve pakkans voor te snel rijden en het niet dragen van de veiligheidsgordel is toegenomen tussen 2018 en 2023, terwijl die voor rijden onder invloed van alcohol en drugs, en gebruik van de gsm in de hand tijdens het rijden ongeveer dezelfde is gebleven. De objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol is dezelfde gebleven tussen 2018 en 2023, dit in tegenstelling tot de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs die is toegenomen.

Verschillen tussen gender, leeftijdscategorie en gewest

In deze meting wordt er niet voor alle risicogedragingen in het verkeer een significant verschil gevonden tussen mannen en vrouwen. Mannen rijden significant meer onder invloed en rijden meer vermoeid dan vrouwen, maar voor te snel rijden en afleiding wordt er geen significant verschil gevonden tussen mannen en vrouwen. Daarnaast zijn vrouwen meer voorstander van strengere beleidsmaatregelen gerelateerd aan rijden onder invloed dan mannen.

De jongste leeftijdscategorieën van 18-24 jaar en 25-34 jaar vertonen over het algemeen het meeste risicogedrag van alle leeftijdscategorieën: dit is zo voor te snel rijden¹, het niet-dragen van de gordel, afleiding, vermoeidheid en het negeren van het rood verkeerslicht bij fietsers en voetgangers. Rijden onder invloed van alcohol is daarbij een uitzondering: 25- tot 44-jarigen rijden het meest onder invloed van alle leeftijdscategorieën. Steun voor strengere beleidsmaatregelen is consistent hoger bij oudere leeftijdsgroepen. Daarnaast neemt de waargenomen veiligheid op wegen zonder fietspaden (voor fietsers) en wegen met voetpaden (voor voetgangers) af met de leeftijd.

¹ Voor te snel rijden het hoogst bij 18-34 en 45-54 jaar.

De meeste risicogedragingen in het verkeer wordt het vaakst gerapporteerd door respondenten uit Brussel dan bij respondenten uit Wallonië en Vlaanderen. Dit is het geval voor rijden onder invloed van drugs, het niet-dragen van de gordel bij bestuurders en passagiers, afleiding tijdens het rijden, het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen en roodlichtnegatie bij fietsers en voetgangers. Waalse en Brusselse autobestuurders rapporteren significant meer rijden onder invloed van alcohol dan Vlaamse autobestuurders en Waalse autobestuurders rapporteren meer te snel rijden dan Vlaamse autobestuurders. De subjectieve pakkans voor illegale drugs, te snel rijden, het niet-dragen van de gordel en gebruik van mobiele telefoon achter het stuur is significant lager in Wallonië dan in Vlaanderen. Infrastructuur voor autobestuurders maar ook bij fietsers en voetgangers wordt als het minst veilig bevonden door Waalse weggebruikers dan door weggebruikers van de andere gewesten.

Conclusie

Uit deze nieuwe attitudemeting blijkt dat rijden onder invloed van alcohol een werkpunt blijft op het vlak van verkeersveiligheid in België. Het percentage Belgische bestuurders dat minstens één keer reed terwijl ze wellicht boven de alcohollimiet zaten in de laatste maand is 19%. Dit ligt boven het Europees gemiddelde van 11,6%. Ook zijn de toegegeven prevalenties voor alcohol in het verkeer bij bromfietsers, motorrijders, fietsers en voetgangers hoog met cijfers boven het Europese gemiddelde. Ondanks deze hoge cijfers voor rijden onder invloed is de ruime meerderheid van de Belgen wel voorstander van strengere beleidsmaatregelen tegen rijden onder invloed: 59,7% is voorstander van nultolerantie voor alle bestuurders, 75,7% voor nultolerantie voor beginnende bestuurders en 76,1% voor een alcoholslot voor bestuurders die meer dan één keer worden betrapt.

Het meest gerapporteerde risicogedrag bij autobestuurders in België is te snel rijden. Voor alle wegtypes (autosnelweg, binnen bebouwde kom en buiten bebouwde kom) ligt het percentage bestuurders dat minstens één keer te snel reed in de afgelopen 30 dagen tussen 56 en 59%. Na te snel rijden, zijn afleiding en vermoeidheid de meest voorkomende risicogedragingen bij autobestuurders: voor beide ongeveer 23% van de Belgen die dit minstens één keer deed in de afgelopen maand.

In dit rapport werd de positie van België ook vergeleken met de andere 21 Europese landen die deelnamen aan de ESRA3-survey. België bevindt zich over het algemeen in de middenmoot van de Europese landen, en niet bij de hoogst of laagst scorende landen. Opvallende uitzonderingen daarop zijn rijden onder invloed van alcohol met de auto en het rijden met meer dan één persoon op een elektrische step: voor beide behoort België tot de slechtst scorende landen. Bij rijden onder invloed van alcohol staat België bovenaan zowel voor het zelfgerapporteerd gedrag als de aanvaardbaarheid van dit gedrag.

In het rapport worden aanbevelingen voor elk onderwerp gegeven (alcohol, drugs en medicatie in het verkeer, te snel rijden, gebruik van de veiligheidsgordel, helm en kinderbeveiligingssystemen, afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer, vermoeidheid achter het stuur, negeren van het rood verkeerslicht en risicogedrag bij bestuurders van elektrische steps).

Summary

Objective and methodology

This report analyses the Belgian results of the international ESRA3 survey, a measurement of road users' attitudes towards road safety in 2023. ESRA3 (E-Survey on Road users' Attitudes) is the third edition of the international ESRA survey that collected data in 39 countries in 2023. This measurement builds on previous triennial national attitude measurements in Belgium since 2003 and national measurements under the SARTRE project since 1991.

The survey questions respondents about use of different means of transport, self-declared safe and unsafe traffic behaviour, acceptability of safe and unsafe traffic behaviour, attitudes about traffic behaviour, subjective safety and risk perception, support for policy measures, opinions and experiences with enforcement and infrastructure. It focuses on five types of traffic behaviour: (1) driving under the influence of alcohol, drugs and medication, (2) speeding, (3) protective systems such as seat belt, child restraint systems and helmet, (4) distraction and mobile phone use in traffic and (5) fatigue and drowsiness behind the wheel. The survey's target groups are car drivers, car occupants, moped riders and motorcyclists, cyclists, pedestrians and e-scooter riders.

The Belgian ESRA3 data were collected in 2023 through an online panel and consist of a sample of 1795 respondents aged 18-74. This report looked at the results by gender, age category (18-24 years, 25-34 years, 35-44 years, 45-54 years, 55-64 years and 65-74 years) and region (Flanders, Wallonia, Brussels-Capital Region). The position of Belgium compared to the European average (Europe22) in ESRA3 is also considered.

Main results

Road safety in general

The most frequently used means of transport in Belgium are walking down the street (92.2% do so at least a few days a year), being a car passenger (88%), using public transport (87.3%) and driving a car (77.5%). In addition, 13.9% of Belgians use a car-sharing system. Travelling by train and by plane are the means of transport perceived as the safest of all by users, driving a two-wheeler (bicycle, moped or motorcycle and e-scooter) as the least safe. Driving under the influence of alcohol and distraction by a mobile phone behind the wheel are the risk behaviours that Belgian road users think are most often the cause of a road accident.

Alcohol, drugs and medication in traffic

19% of Belgian car drivers drove at least once in the last 30 days while they may have been over the legal limit for drinking and driving, well above the European average of 11.6%. 14.7% of drivers drove at least once within two hours after taking medication that may affect driving ability and 8.5% within one hour after taking drugs. 25% of cyclists cycled at least once while drinking too much in the last 30 days.

3.6% of Belgians find it acceptable to drive while the driver is over the legal limit for drinking and driving and 3% find it acceptable to drive under the influence of drugs. 5.1% of Belgians believe that most other people around them find it acceptable to drive under the influence of alcohol.

Speed and speeding

Of Belgian car drivers, 55.7% drove too fast at least once in the last month within built-up areas, 58.7% outside built-up areas and 58% on motorways. In addition, 35.7% of car drivers drove too fast for the road/traffic conditions at the time (e.g., poor visibility, dense traffic, presence of vulnerable road users).

Driving too fast inside built-up areas is considered acceptable by 5.5% of Belgians. For outside built-up areas and motorways, the figures are 11.4% and 18% respectively. Only 3.4% of Belgians find speeding for the road/traffic conditions at the time acceptable.

Use of protective systems (seatbelt, helmet, child restraint systems)

13.2% of car drivers drove without a seat belt at least once in the last 30 days. Among car passengers, 15% did not wear their seat belt at least once in the front of the car and 28.3% in the back of the car in the last month. 5.9% of Belgians consider it acceptable to drive without a seat belt, while 6.5% think that others around them find it acceptable to drive without a seat belt.

Among moped riders and motorcyclists, 67.1% always rode with a helmet in the last 30 days. Among cyclists it was 30.1% and among e-scooter riders 41.5%. 4% of Belgians find it acceptable to ride a moped or motorcyclist without a helmet. In addition, 27.8% of Belgians find it acceptable to cycle without a bicycle helmet.

Of car drivers who transported a child smaller than 135 cm, 19.2% did so at least once without using a child restraint system in the last month. 14.2% of drivers who have transported a child taller than 135 cm did so at least once without buckling the child in. Only 3% of Belgians find it acceptable to transport a child without securing them (child seat, booster cushion or seat belt).

Distraction and use of mobile phone in traffic

Among car drivers, 23% read a message or social media/news at least once while driving in the past 30 days. In addition, 55.5% used a hands-free kit for calling while driving at least once. 22.7% of cyclists read a message or social media/news while cycling at least once in the last month and 33.5% cycled with headphones or earphones at least once.

Around 3% of Belgians find it acceptable to use a mobile phone behind the wheel, and 4.1% find it acceptable to use a mobile phone while cycling to read a message or view social media/news.

Fatigue behind the wheel

Of Belgian car drivers, 22.9% drove at least once in the last 30 days while so sleepy that they had trouble keeping their eyes open. 3% of Belgians find this behaviour acceptable.

Other risk behaviour in traffic

Among cyclists, 27.7% ignored a red traffic light at least once in the past 30 days. Among pedestrians, it is 38.9% and among e-scooter users 35.8%. Crossing the road when a traffic light is red, is considered acceptable by 4.1% of Belgians for cyclists and by 7.2% of Belgians for pedestrians.

39.9% of e-scooter users rode with more than one person on an e-scooter at least once in the last 30 days, and 53.6% rode on the pedestrian pavement at least once.

Enforcement and support for policy measures

The perceived likelihood of being caught for various risk behaviours was surveyed among car drivers. The risk behaviour perceived by Belgian car drivers with the highest probability of being caught is speeding: 43.3% consider it likely to be checked for speeding during a typical car journey. In addition, 28.2% of car drivers believe it is likely to be checked for wearing a seatbelt during a typical car journey. 18.5% perceive it as likely to be checked for driving under the influence of alcohol and 18% for using the mobile phone behind the wheel. 13.5% of car drivers consider it likely to be checked for driving under the influence of drugs during a typical car journey.

19.7% of Belgian car drivers were checked at least once for drink-driving in the last 12 months. In addition, 4.9% of car drivers were checked at least once for driving under the influence of drugs in the last year.

Zero tolerance on drink-driving for all drivers of motorised vehicles is a policy measure favoured by 59.7% of Belgians. A larger percentage (75.7%) is in favour of zero tolerance for novice drivers (license obtained less than 2 years ago). 76.1% of Belgians support making an alcohol interlock compulsory for drivers who have been caught drink-driving more than once. Zero alcohol tolerance for cyclists is supported by around half (52.6%) of Belgians.

37.1% of Belgians support the policy measure of limiting speed in all built-up areas to 30 km/h (except on main thoroughfares). A bicycle helmet obligation for cyclists under 12 is supported by 82.3% of Belgians. Such an obligation for all cyclists is supported by 55% of Belgians.

Infrastructure

Car drivers consider motorways the safest of all road types: 58% consider motorways to be safe. 50.6% of car drivers consider thoroughfares and main roads within cities to be safe. Rural roads and roads connecting towns and villages are considered safe by 47.1% of car drivers and other roads in built-up areas by 47%.

Cyclists consider roads with cycle lanes to be safer than roads without cycle lanes. This is true for both rural roads and roads connecting towns and villages (with cycle lane: 48.9%, without cycle lane: 21.9%) and for roads in built-up areas (with cycle lane: 52.8%, without cycle lane: 16.2%).

Something similar is observed among pedestrians: roads with sidewalks are considered safer than roads without sidewalks. 52.6% of pedestrians consider rural roads and roads connecting towns and villages with sidewalks safe, 30.7% consider such roads without sidewalks safe. Roads in built-up areas with a sidewalk are considered safe by 58.5% of pedestrians, the same kind of roads without sidewalk by 34.9% of pedestrians.

Comparisons over time based on different ESRA editions: self-declared behaviour among car drivers, support for policy measures and enforcement

This report also compares some key variables over time based on the three ESRA editions (ESRA1 in 2015, ESRA2 in 2018 and ESRA3 in 2023) for Belgium. A comparison between ESRA2 and ESRA3 for self-declared behaviour among Belgian car drivers suggests that speeding has decreased between 2018 and 2023. On the other hand, there are indications that non-use of child restraint systems and hands-free calling behind the wheel have increased between 2018 and 2023. Other risk behaviours (driving under the influence of alcohol, wearing seatbelts, talking on a hand-held mobile phone and fatigued driving) have remained almost at the same level.

Only for the policy measure zero tolerance for drink-driving for novice drivers is there a slight decrease in support in Belgium. For the other policy measures, support remained almost the same (alcohol interlock for drivers caught drink-driving more than once, zero tolerance for drink-driving for all drivers, bicycle helmet obligation for cyclists younger than 12, bicycle helmet obligation for all cyclists).

The perceived likelihood of being caught for speeding and not wearing a seatbelt increased between 2018 and 2023, while those for driving under the influence of alcohol and drugs, and use of hand-held mobile phone while driving remained about the same. The objective likelihood of being caught for drink-driving remained the same between 2018 and 2023, in contrast to the objective likelihood of being caught for drug-driving, which increased.

Differences between gender, age category and region

In this measurement, not for all risk behaviours a significant difference is found between men and women. Men drive significantly more under the influence and drive more fatigued than women, but for speeding and distraction, no significant difference is found between men and women. In addition, women are more in favour of stricter policies related to drink-driving than men.

In general, the youngest age groups of 18-24 and 25-34 show the most risk behaviour of all age groups: this is the case for speeding², non-use of seatbelts, distracted driving, fatigued driving and ignoring red traffic lights among cyclists and pedestrians. Driving under the influence of alcohol is an exception: 25- to 44-year-olds drive the most under the influence of all age groups. Support for stricter policy measures is consistently higher among older age groups. In addition, perceived safety on roads without cycle lanes (for cyclists) and roads with sidewalks (for pedestrians) decreases with age.

Most of the risk behaviours in traffic are more frequently reported by respondents from Brussels than by respondents from Wallonia and Flanders. This is the case for driving under the influence of drugs, non-use of seat belts among drivers and passengers, distraction while driving, non-use of child restraint systems and ignoring red traffic light among cyclists and pedestrians. Walloon and Brussels car drivers report significantly more driving under the influence of alcohol than Flemish car drivers and Walloon car drivers report more speeding than Flemish car drivers. The perceived likelihood of being caught for illegal drugs, speeding, non-use of seat belt and use of mobile phone behind the wheel is significantly lower in Wallonia than in Flanders. Infrastructure for car drivers but also for cyclists and pedestrians is considered the least safe by Walloon road users than by road users from the other regions.

Conclusion

This new attitude measurement shows that drink-driving remains an important issue in road safety in Belgium. The percentage of Belgian drivers who drove at least once while they may have been over the legal limit for

² For speeding highest among 18-34 and 45-54 year olds.

drinking and driving during the last month is 19%. This is above the European average of 11.6%. Also the self-declared prevalences for drink-driving among moped riders, motorcyclists, cyclists and pedestrians are also high with figures above the European average. Despite these high drink-driving figures, the vast majority of Belgians do support stricter policies against drink-driving: 59.7% support zero tolerance for all drivers, 75.7% zero tolerance for novice drivers and 76.1% a compulsory alcohol interlock for drivers caught more than once.

The most frequently reported risk behaviour among car drivers in Belgium is speeding. For all road types (motorway, inside built-up areas and outside built-up areas), the percentage of drivers who drove too fast at least once in the past 30 days ranges from 56% to 59%. After speeding, distraction and fatigue are the most common risk behaviours among car drivers: for both, about 23% of Belgians showed this behaviour at least once in the past month.

This report also compared Belgium's position among the other 21 European countries that participated in the ESRA3 survey. Belgium is generally in the middle position of the European countries, and not among the highest or lowest scoring countries. Notable exceptions are driving under the influence of alcohol in a car and riding an e-scooter with more than one person: for both, Belgium is among the worst scoring countries. For driving under the influence of alcohol, Belgium is at the top of the list for both self-declared behaviour and the acceptability of this behaviour.

This report provides recommendations for each topic (alcohol, drugs and medication in traffic, speeding, use of seat belts, helmets and child restraint systems, distraction and use of mobile phones in traffic, fatigue behind the wheel, ignoring red traffic lights and risky behaviour among e-scooter drivers).

1 Inleiding

De attitudes van weggebruikers tegenover verkeersveiligheid zijn, naast het aantal ongevallen en het geobserveerd gedrag in het verkeer, de belangrijkste indicatoren om de evolutie in te schatten van de verkeersveiligheid. Statistieken over verkeersongevallen en geobserveerd gedrag mogen dan 'objectieve' indicatoren voor de verkeersveiligheid zijn, ze leren ons weinig over de onderliggende psychosociale determinanten die een rol spelen bij de risicogedragingen in het verkeer. Om die gegevens aan te vullen en te verklaren en om het invoeren van gepaste beleidsmaatregelen te kaderen, wordt sinds 2003 door middel van een grote, driejaarlijkse survey gepeild naar de attitude-indicatoren met betrekking tot verkeersveiligheid. Dit rapport analyseert de resultaten van de derde nationale meting in het kader van de internationale ESRA3-survey. Deze meting bouwt verder op eerdere nationale attitudemetingen in België sinds 2003 en nationale metingen in kader van het SARTRE-project sinds 1991.

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

De voornaamste onderwerpen die in de attitudemeting 2023 aan bod komen zijn:

- Alcohol, drugs en medicatie in het verkeer
- Snelheid en te snel rijden
- Gebruik van de veiligheidsgordel
- Gebruik van de helm
- Gebruik van kinderbeveiligingssystemen
- Afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer
- Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur
- Handhaving en draagvlak voor beleidsmaatregelen
- Infrastructuur

De doelgroepen van de survey zijn autobestuurders, inzittenden van auto's, bromfietzers en motorrijders, fietsers, voetgangers en bestuurders van elektrische steps. Enkele algemenere vragen, bijvoorbeeld over de perceptie van veiligheid of het draagvlak voor beleidsmaatregelen, werden voorgelegd aan alle weggebruikers.

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

In het eerste deel van de resultaten 'Verkeersveiligheid in het algemeen' bespreken we een reeks van algemene resultaten op het vlak van verkeersveiligheid. Daarna worden bovenstaande onderwerpen uitgewerkt voor alle relevante weggebruikers en worden de antwoorden naargelang gender, leeftijdscategorie (18-24 jaar, 25-34 jaar, 35-44 jaar, 45-54 jaar, 55-64 jaar en 65-74 jaar) en gewest (Vlaanderen, Wallonië, Brussels Hoofdstedelijk Gewest) bekeken. Er wordt daarbij ook bekeken wat de positie is van België ten opzichte van het Europees gemiddelde (Europa22) in ESRA3. Ten slotte worden er ook een paar belangrijke resultaten vergeleken in de tijd voor België op basis van de verschillende ESRA-edities.

2 Methodologie

Voor de attitudemeting van 2023 worden de Belgische gegevens uit het internationale ESRA3-onderzoek gebruikt. ESRA3 (E-Survey on Road users' Attitudes) is de derde editie van de online survey naar attitudes van weggebruikers: een gezamenlijk internationaal initiatief van verkeersveiligheidsorganisaties, onderzoekscentra, publieke diensten en private sponsors wereldwijd. Het doel van ESRA is om vergelijkbare gegevens te verzamelen over prestaties en cultuur op het vlak van verkeersveiligheid bij weggebruikers in alle deelnemende landen.

De globale ESRA survey bestaat sinds 2015 en verzamelde in totaal reeds data in 68 landen verspreid over zes continenten. Voor ESRA3, de derde editie, werden er tegelijkertijd gegevens verzameld bij weggebruikers in 39 landen in 2023. Meer dan 37 000 weggebruikers verspreid over vijf continenten namen deel aan de survey.

De volgende 39 landen namen deel aan de ESRA3 survey, verdeeld over drie regio's:

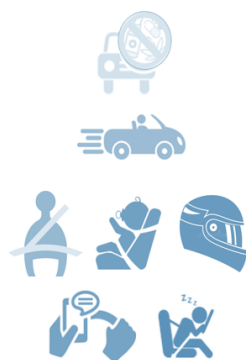
- **Europa:** België, Bosnië en Herzegovina, Denemarken, Duitsland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Letland, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Servië, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Zweden, Zwitserland;
- **Amerika:** Brazilië, Canada, Chili, Colombia, Mexico, Panama, Peru, Verenigde Staten;
- **Azië en Oceanië:** Armenië, Australië, Israël, Japan, Kazachstan, Kirgizstan, Thailand, Turkije, Oezbekistan.

In dit rapport worden de Belgische resultaten vergeleken met het Europa22 gemiddelde, dat is het gewogen gemiddelde van de 22 Europese landen die hebben deelgenomen aan ESRA3 (zoals hierboven beschreven). Daarbij wordt rekening gehouden met bevolkingsgrootte van het land op basis van VN bevolkingsgegevens (United Nations Statistics Division, 2023), waardoor landen met een grote bevolking in het gemiddelde iets meer doorwegen dan landen met een kleine(re) bevolking.

Centraal in ESRA3 staat een vragenlijst die gezamenlijk werd opgesteld en vertaald in 49 verschillende nationale taalversies (in België: Frans en Nederlands). De vragen zijn uitgewerkt op basis van een uitgebreide versie van het model van de Theory of Planned Behaviour van Ajzen (1991). Er zijn tien thema's opgenomen in de vragenlijst (zie Figuur 1):

1. Gebruik van verschillende vervoermiddelen
2. Zelfgerapporteerd veilig en onveilig verkeersgedrag
3. Aanvaardbaarheid van veilig en onveilig verkeersgedrag
4. Attitudes over veilig en onveilig verkeersgedrag
5. Betrokkenheid in verkeersongevallen
6. Subjectieve veiligheid en risicoperceptie
7. Steun voor beleidsmaatregelen
8. Opinies en ervaringen met handhaving
9. Infrastructuur
10. Specifieke regionale vragen

ESRA3 survey content (over 400 variables collected)



Car drivers



Moped riders /
motorcyclists



Cyclists



Pedestrians



E-scooters



Contextual data from external databases

Figuur 1 Onderwerpen en thema's van de ESRA3-survey

De ESRA3 survey richt zich daarnaast op vijf grote verkeersveiligheidsonderwerpen: (1) alcohol, drugs en medicatie in het verkeer, (2) te snel rijden, (3) afleiding, (4) beschermingssysteem (zoals veiligheidsgordel, helm en kinderbeveiligingssysteem) en (5) vermoeidheid achter het stuur. Daarnaast staan verschillende weggebruikers centraal in de survey: autobestuurders, autopassagiers, bromfietzers en motorrijders, fietsers, voetgangers en bestuurders van elektrische steps. De volledige vragenlijst in het Nederlands en het Frans (Belgische versie) kan gevonden worden in bijlage 1.

De gegevens werden verzameld in 2023 via een online vragenlijst via een panel, gebruik makend van steekproeven van de volwassen bevolking in elk van de deelnemende landen (met als doel een steekproef van 1000 respondenten per land). Voor een gedetailleerd overzicht van de methodologie van ESRA3, verwijzen we naar het ESRA3 methodologierapport (Meesmann & Wardenier, 2024). Verder worden in hoofdstuk 3.13 een aantal beperkingen van deze studie toegelicht. Voor België werd er gekozen voor een grotere steekproef dan de standaard 1000 respondenten, zodat er meer uitgebreide analyses kunnen worden gedaan bv. op het niveau van de gewesten of de leeftijdscategorie.

De Belgische steekproef bestaat uit 1795 respondenten, waarvan 52,4% vrouwen, 47,4% mannen en 0,17% andere (gender). De leeftijd van de respondenten ligt tussen 18 en 74 jaar, met een gemiddelde van 46,5 jaar en een standaardafwijking van 15,3. 52,9% van de respondenten woont in Vlaanderen, 37,9% woont in Wallonië en 9,2% woont in Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest).

In het onderzoeksdesign voor alle ESRA3 landen wordt een populatie voorzien van 18 tot 74 jaar en niet ouder dan 74, omdat er twijfels zijn over de representativiteit van de bevolking ouder dan 74 in online panels. Dit omdat personen ouder dan 74 minder gebruik maken van een computer, smartphone en/of het internet en/of er minder mee vertrouwd zijn dan jongere personen. Dit is vooral van toepassing in bepaalde landen, bv. Panama en Oezbekistan, maar ook in België (Statbel, 2024; Statistiek Vlaanderen, 2024). Daarnaast worden er geen aparte resultaten gegeven voor de gendercategorie 'andere' omdat het slechts over drie respondenten gaat.

De Belgische steekproef bestaat uit verschillende soorten weggebruikers:

- 1346 respondenten (75,1%) zijn autobestuurder en hebben minstens een paar dagen per maand een auto bestuurd.
- 1222 respondenten (67,2%) zijn autopassagier en waren dit minstens een paar dagen per maand.

- 222 respondenten (11,6%) zijn bromfietser of motorrijders en zijn dat minstens een paar dagen per maand.
- 852 respondenten (46,5%) zijn fietser voor minstens een paar dagen per maand.
- 1583 respondenten (87,9%) zijn voetganger minstens een paar dagen per maand.
- 212 respondenten (10,8%) zijn bestuurder van een elektrische step voor minstens een paar dagen per maand.

Om dit te bepalen werd aan respondenten de volgende vraag gesteld: "Hoe vaak heeft u zich in de afgelopen 12 maanden in België verplaatst als ... ?" met de antwoordcategorieën: "minstens 4 dagen per week", "1 tot 3 dagen per week", "een paar dagen per maand", "een paar dagen per jaar" en "nooit". Respondenten die voor die voor dat specifiek vervoermiddel hebben aangeduid "een paar dagen per maand" of frequenter, worden beschouwd als weggebruiker minstens een paar dagen per maand. Bijlage 3 toont welke vervoermiddelen tot welke categorie behoren, bijvoorbeeld onder fietser wordt verstaan niet-elektrische fiets en elektrische fiets.

In de ESRA3-survey wordt zelfgerapporteerd gedrag in het verkeer enkel bevraagd bij respondenten die dat vervoermiddel minstens een paar dagen per maand gebruiken. Bovenstaande aantallen respondenten zijn dan ook de steekproefgroottes voor zelfgerapporteerd gedrag per vervoermiddel. Bijlage 3 toont de steekproefgroottes voor de analyses naargelang gender, leeftijdscategorie en gewest.

De uiteindelijke verdeling van de Belgische steekproef naargelang gewest, gender en leeftijd is te vinden in onderstaande Tabel 1 (voor meer informatie over data cleaning en weging zie bijlage 2).

Tabel 1 Verdeling van de Belgische steekproef naargelang gewest, gender en leeftijd

Gewest	Mannen						Vrouwen						Andere	Totaal
	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74	18-24	25-34	35-44	45-54	55-64	65-74		
Vlaanderen	43	76	64	92	100	67	48	83	96	102	103	74	2	950
Wallonië	24	54	69	71	63	42	39	61	57	70	71	58	1	680
BHG	9	12	23	17	10	15	6	15	16	15	14	13	0	165
Totaal	76	142	156	180	173	124	93	159	169	187	188	145	3	1795

Bij de uitgevoerde analyses wordt voor elke vraag systematisch gekeken naar het verband tussen de demografische kenmerken van de weggebruiker (gender, leeftijd en gewest) en de gegeven antwoorden. Voor deze analyses werden de variabelen waarvoor resultaten getoond worden in dichotome vorm gecodeerd. Verder werd er gebruik gemaakt van de statistische software R versie 4.0.2 (R Core Team, 2020) en het "survey" package versie 4.0 (Lumley, 2020) voor de analyses. Door middel van chi-kwadraattesten werden significante verschillen in antwoorden volgens gender, leeftijd of gewest van de respondent geëvalueerd (categorische variabelen). Verschillen in meningen over risicogedrag naar gender, leeftijd en gewest werden getest via t-testen (continue variabelen). Daarbij werd het significantieniveau van $p < 0,01$ gehanteerd, tenzij anders aangegeven. De grafieken zijn gebaseerd op de niet-afgeronde cijfers met telkens het afgerond cijfer erbij vermeld en geven daarnaast ook de 95%-betrouwbaarheidsintervallen visueel weer in het zwart. De beschrijvende analyse vermeldt ook steeds de afgeronde cijfers.

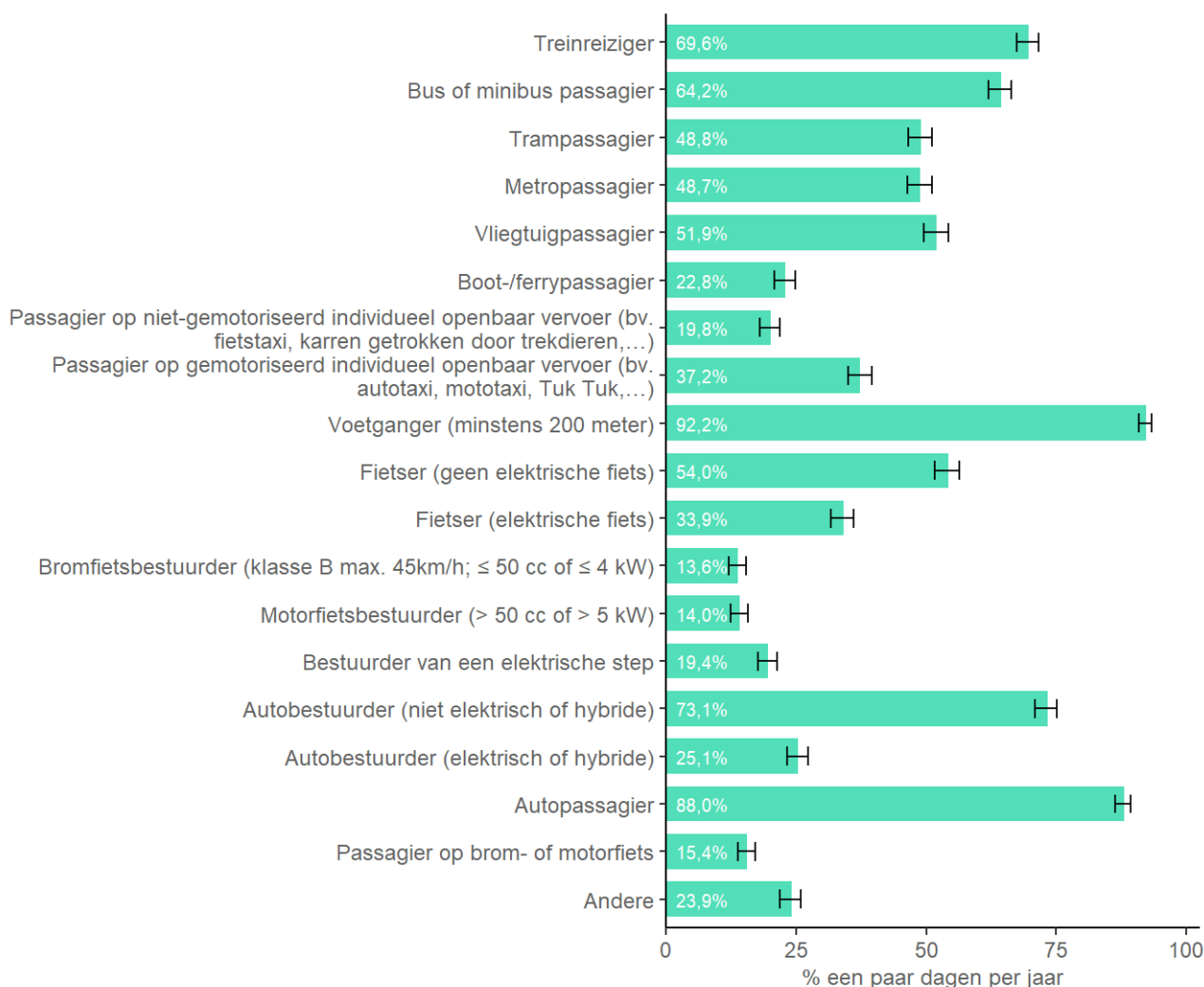
Om de leesbaarheid van dit rapport te verhogen worden er termen zoals "Belgen", "Belgische autobestuurders" of "Belgische fietsers", gebruikt, hoewel er telkens het percentage Belgische bevrageden uit het Belgisch online panel is bedoeld.

3 Resultaten

3.1 Verkeersveiligheid in het algemeen

3.1.1 Vervoermiddelen

In eerste instantie werd de deelnemers gevraagd om aan te geven welke vervoermiddelen ze in de afgelopen 12 maanden minstens een paar dagen gebruikt hadden. De vaakst gebruikte vervoermiddelen zijn zich verplaatsen als voetganger (92,2%) en de auto als passagier (88%). 73,1% van de Belgen reed met een auto die niet elektrisch of hybride is, terwijl 25,1% met een hybride of elektrische auto reed. De andere vervoermiddelen waar het vaakst een beroep op gedaan werd, zijn trein (69,6%), bus (64,2%) en niet-elektrische fiets (54%). De resultaten worden weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2 Gebruik van de verschillende vervoermiddelen.

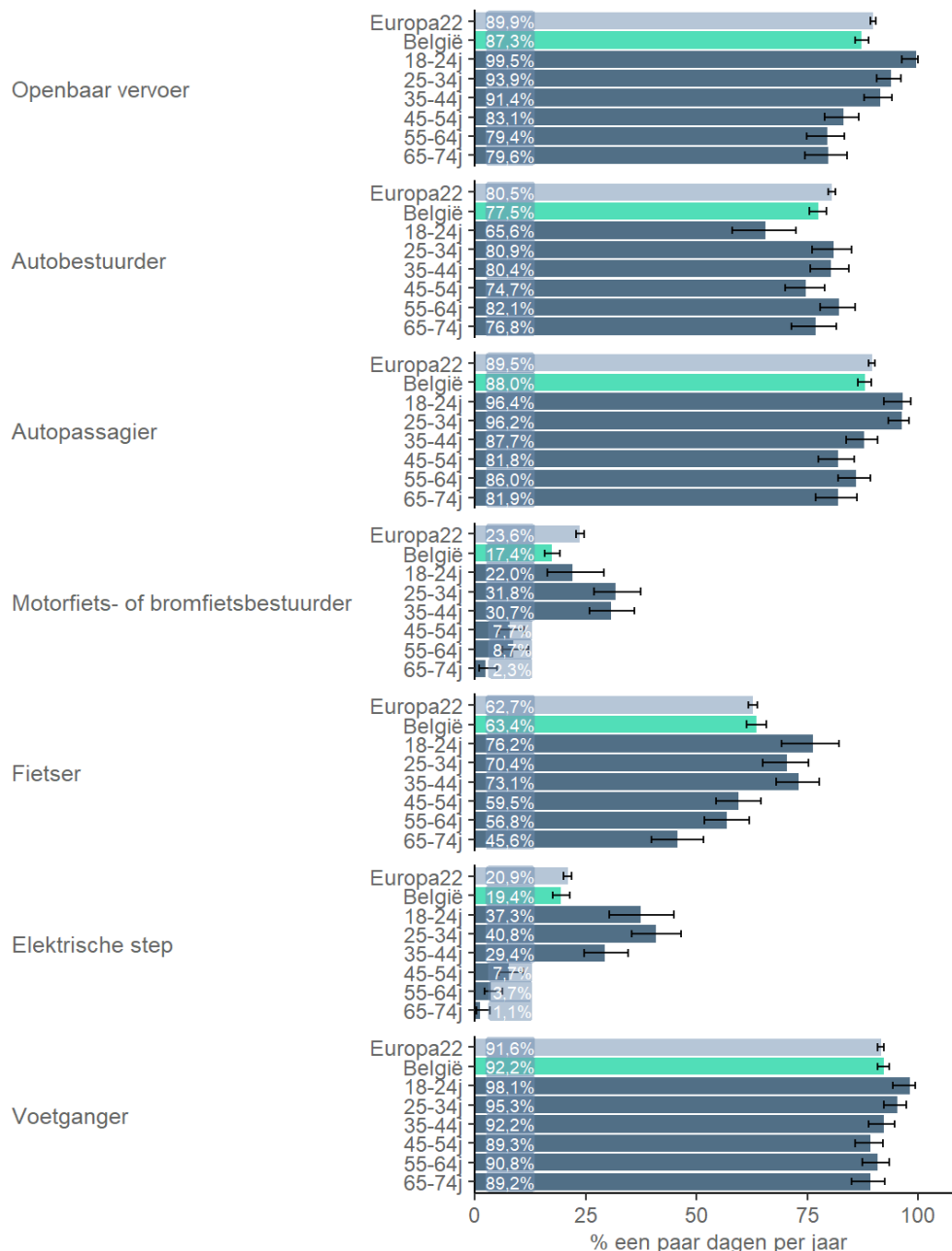
Percentage van alle weggebruikers dat het vervoermiddel minstens een paar dagen per jaar gebruikt. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Deze verschillende vervoermiddelen worden verder gegroepeerd in een aantal grote categorieën: openbaar vervoer, autobestuurder, autopassagier, bromfietser of motorrijder, fietser, voetganger, en bestuurder van een elektrische step. In het vervolg van dit rapport worden enkel deze grote categorieën gebruikt. Voor een indeling in deze categorieën zie bijlage 3.

Wanneer België wordt vergeleken met Europa zijn Belgen geneigd om iets minder gebruik te maken van het openbaar vervoer (87,3% tegenover 89,9%, $p < 0,001$), de auto als bestuurder (77,5% tegenover 80,5%,

$p < 0,001$) en de brom- en motorfiets (17,4% tegenover 23,6%, $p < 0,001$). Deze verschillen zijn te zien in Figuur 3.

Met betrekking tot het gebruik van vervoermiddelen zien we een aantal verschillen naargelang gender. Als we naar de auto kijken, zien we geen significant verschil als bestuurder maar vrouwen rijden wel vaker mee als passagier (92,8%) dan mannen (83,2%, $p < 0,001$). Daarenboven lijken mannen meer dan vrouwen gebruik te maken van tweewielers. We zien significante verschillen bij de fiets (69,9% tegenover 56,9%, $p < 0,001$), motor- en bromfiets (23,1% tegenover 11,7%, $p < 0,001$) en elektrische step (22,9% tegenover 15,9%, $p < 0,001$).



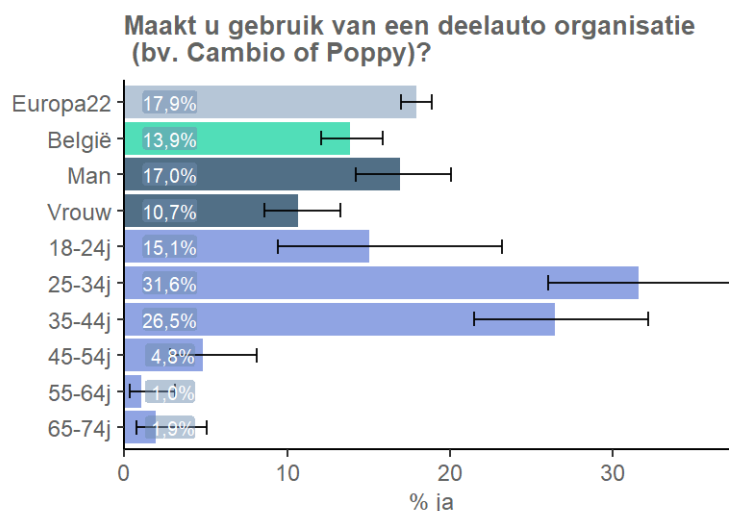
Figuur 3 Gebruik van de verschillende vervoermiddelen naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die het vervoermiddel minstens een paar dagen per jaar gebruikt. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Figuur 3 toont bovendien dat er een verband bestaat tussen leeftijd en verminderd gebruik van een aantal vervoermiddelen zoals openbaar vervoer, fiets en elektrische step. Zo nemen 18- tot 44-jarigen veel vaker het openbaar vervoer (94,3%) dan 45-plussers (80,8%, $p < 0,001$) of de auto als passagier (93% tegenover 83,3%, $p < 0,001$). Daarnaast nemen significant minder 18- tot 24-jarigen (65,6%) deel aan het verkeer als autobestuurder dan mensen tussen 25-34 jaar (80,9%), 35-44 jaar (80,4%) en 55-64 jaar (82,1%). Die verschillen zijn significant bij $p < 0,001$.

Er zijn ook een aantal belangrijke regionale verschillen in de gebruikte vervoermiddelen. Het hoeft niet te verbazen dat Brusselaars significant meer het openbaar vervoer nemen (98,3%) dan inwoners van andere gewesten (87,3% in Vlaanderen en 84,6% in Wallonië, $p < 0,001$). Daaronder vallen trein, bus, tram en metro. Dezelfde trend zien we bij verschillende andere vervoermiddelen, zoals de motor- en bromfiets (31,8% in Brussel tegenover 16,5% in Vlaanderen en 15% in Wallonië, $p < 0,001$) of de elektrische step (42,2% in Brussel, 16,6% in Vlaanderen en 17,8% in Wallonië, $p < 0,001$). De fiets is het populairst in Vlaanderen (75,2%) vergeleken met Brussel (57,1%, $p < 0,001$) en Wallonië (48,6%, $p < 0,001$). Het verschil tussen Wallonië en Brussel is niet significant.

De ESRA3-enquête wilde ook de proportie meten van personen die gebruikmaken van een autodeelsysteem, zoals Cambio of Poppy (Figuur 4). De voornaamste gebruikers zijn 25- tot 34-jarigen (31,6%) en 35- tot 44-jarigen (26,5%). Mensen ouder dan 45 jaar doen maar zelden aan autodelen (2,6% tegenover 26,2% onder de 45 jaar, $p < 0,001$). De groep 18- tot 24-jarigen (15,1%) die aan autodelen doet, is significant kleiner dan de categorie 25-34 jaar ($p < 0,01$) en groter dan die van de 45-plussers ($p < 0,001$). Bij de gebruikers van een autodeelsysteem treffen we vaker mannen aan (17% tegenover 10,7% vrouwen, $p < 0,001$) en Brusselaars (33,9% tegenover 13,8% in Vlaanderen en 9,2% in Wallonië, $p < 0,001$).

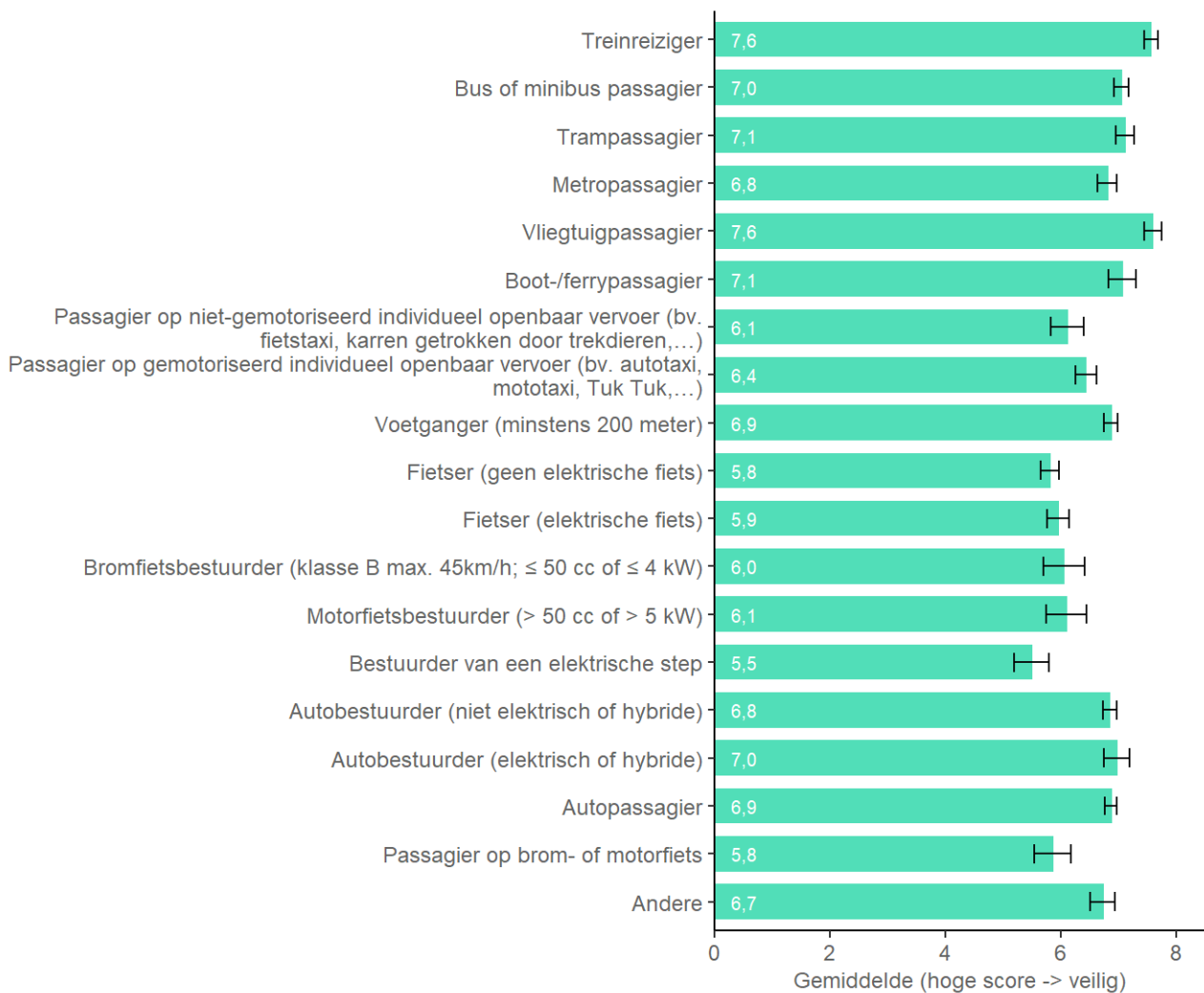


Figuur 4 Gebruik van deelauto's voor België, naargelang gender en leeftijdscategorie.

Percentage dat gebruik maakt van deelauto's. Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar.

3.1.2 Subjectieve veiligheid

De deelnemers werd gevraagd om met een score van 0 tot 10 aan te geven hoe veilig ze zich voelen als ze deze vervoermiddelen gebruiken (0 = heel gevaarlijk, 10 = heel veilig). De vraag werd enkel gesteld voor de vervoermiddelen die de deelnemer in de afgelopen 12 maanden gebruikt heeft. Bij de veiligste vervoermiddelen vinden we de trein en het vliegtuig (gemiddelde van 7,6). Tweewielers (zijnde fiets, motor-, bromfiets en elektrische step) staan tussen de vervoermiddelen die het minst veilig worden bevonden (score van 6 of lager). Vooral de elektrische step kreeg een lage score van 5,5 (Figuur 5).

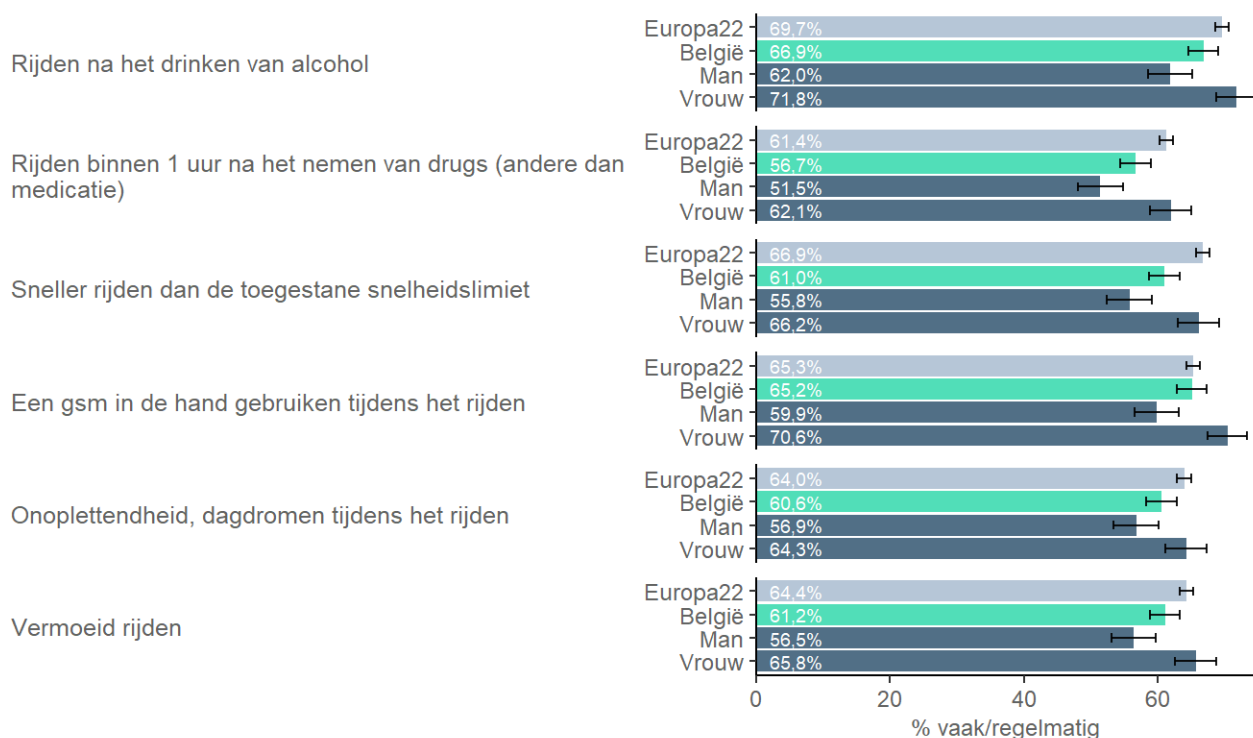


Figuur 5 Subjectieve veiligheid van de verschillende vervoermiddelen door weggebruikers die het vervoermiddel gebruiken.

Referentiepopulatie: alle weggebruikers die elk specifiek vervoermiddel in de afgelopen 12 maanden hebben gebruikt. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.1.3 Perceptie van de risico's

De respondenten werden bevraagd over een aantal risicogedragingen in de auto en in welke mate ze zouden schatten hoe vaak die de oorzaak zijn van een verkeersongeval. Dit op op een schaal van 1 tot 6 (1 = nooit, 6 = (bijna) altijd). De resultaten daarvan vinden we in Figuur 6. De gedragingen die het gevaarlijkst bevonden worden, zijn alcoholgebruik en gsm-gebruik achter het stuur. Respectievelijk 66,9% en 65,2% van de Belgen is van mening dat deze gedragingen vaak tot bijna altijd aan de basis liggen van een verkeersongeval. Er kan een gendersverschil vastgesteld worden in de algemene risicoperceptie. Bij de Belgische deelnemers beschouwen mannen deze gedragingen als minder gevaarlijk dan vrouwen. De gendersverschillen zijn significant voor elk van de gedragingen op de figuur hieronder ($p < 0,001$ behalve voor "onoplettendheid, dagdromen tijdens het rijden": $p < 0,01$).



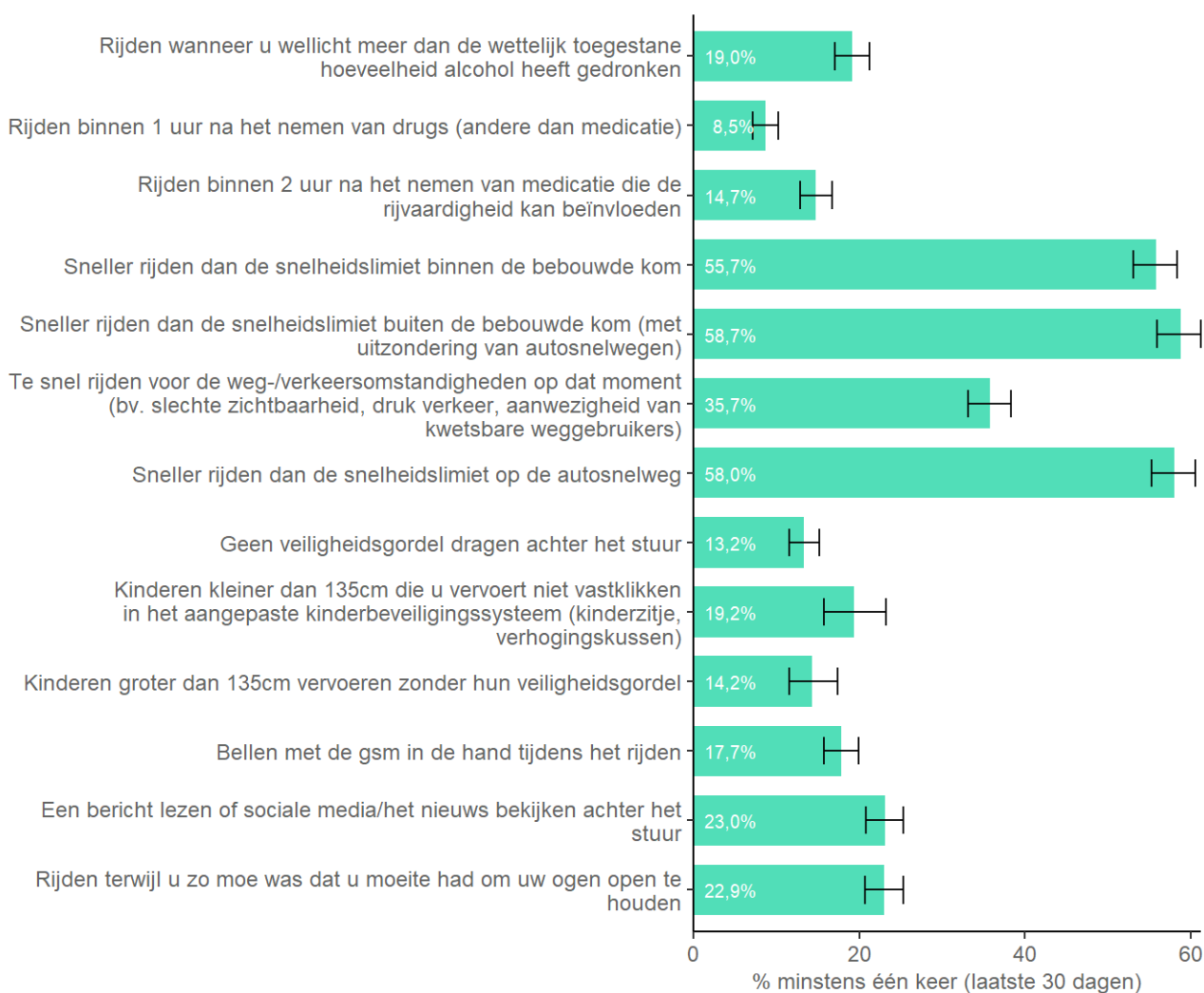
Figuur 6 Perceptie over de oorzaken van verkeersongevallen voor België en naargelang gender.

Percentage van alle weggebruikers die van mening is dat een specifieke risicofactor vaak de oorzaak is van verkeersongevallen. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.1.4 Vergelijkingen tussen verschillende onderwerpen

3.1.4.1 Door de autobestuurders zelfgerapporteerd risicogedrag in het verkeer

Figuur 7 bevat verschillende zelfgerapporteerde gedragingen die aan de hand van de vragenlijst gemeten werden. Deze zelfgerapporteerde gedragingen zijn gevaarlijke gedragingen die de deelnemers achter het stuur van een auto vertoond hebben, minstens één keer in de afgelopen 30 dagen. De vaakst voorkomende gedragingen hebben te maken met te snel rijden: binnen de bebouwde kom (55,7%), buiten de bebouwde kom (58,7%) of op de autosnelweg (58%). Daarnaast is "te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment" vrij courant (35,7%). Een andere vaststelling is dat België ver boven het Europese gemiddelde ligt wat betreft de proportie van personen die achter het stuur plaatsnemen terwijl ze wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken hebben: 19% voor België tegenover 11,6% voor Europa ($p < 0,001$).



Figuur 7 Zelfgerapporteerde prevalentie van de verschillende risicogedragingen in het verkeer voor autobestuurders.

Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per maand. Zelfgerapporteerd gedrag over kinderen vervoeren: autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd van die grootte (groter en/of kleiner dan 135cm) in de laatste 30 dagen. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.1.4.2 Aanvaardbaarheid van risicogedrag in het verkeer

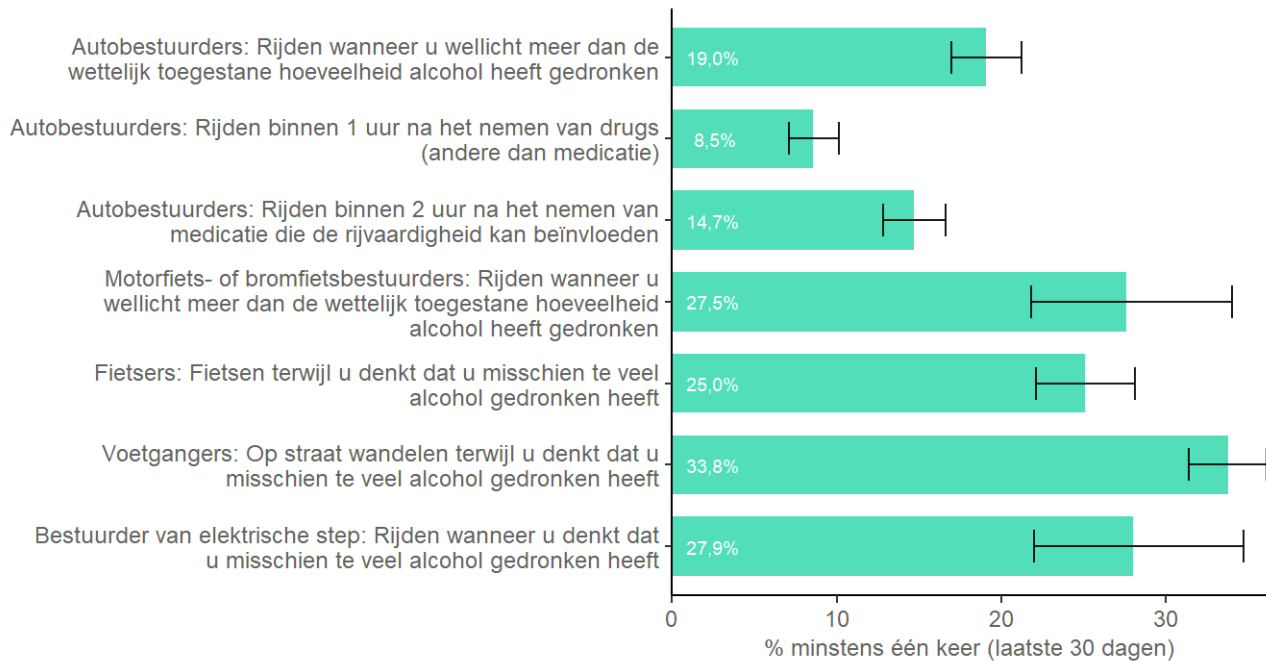
Naast de gedragingen die ze aangeven zelf te hebben vertoond, hebben de deelnemers beoordeeld of die gedragingen in hun ogen aanvaardbaar zijn of niet. De gedragingen in verband met te snel rijden worden ook beschouwd als het meest aanvaardbaar, maar er zijn grote verschillen naargelang het wegtype. 18% vindt het aanvaardbaar om sneller te rijden dan de snelheidslimiet op de autosnelweg. Voor wegen buiten de bebouwde kom zakt die proportie naar 11,4%. Amper 5,5% vindt te snel rijden binnen de bebouwde kom aanvaardbaar. Slechts 3,4% vindt het aanvaardbaar om te snel te rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment. De andere gedragingen hebben over het algemeen een aanvaardbaarheidspercentage van om en bij de 3%. Alleen rijden zonder veiligheidsgordel is voor een iets groter deel van de populatie aanvaardbaar (5,9%).

3.2 Alcohol, drugs en medicatie in het verkeer

3.2.1 Zelfgerapporteerd gebruik van alcohol, drugs en medicatie in het verkeer bij verschillende weggebruikers

Onderstaande figuren geven een overzicht van de proportie deelnemers die naar eigen zeggen onder invloed aan het verkeer deelgenomen hebben, minstens één keer in de afgelopen 30 dagen. Voor ieder vervoermiddel werden deze vragen enkel gesteld aan de deelnemers die aangaven dit vervoermiddel in de afgelopen 12

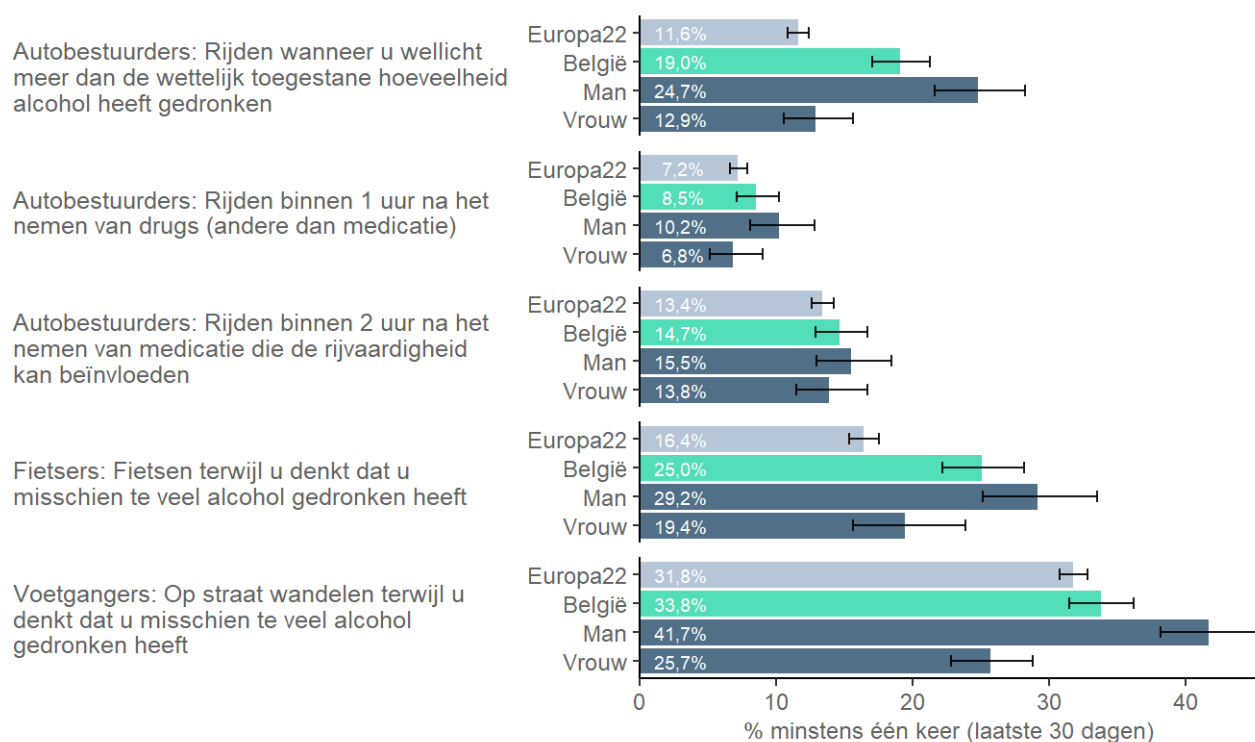
maanden minstens een paar dagen per maand te hebben gebruikt. De resultaten voor de zelfgerapporteerde gedragingen zijn zichtbaar in Figuur 8. 19% van de autobestuurders geeft toe de afgelopen maand gereden te hebben terwijl hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken had. Deze proportie ligt ver boven het Europese gemiddelde van 11,6% ($p < 0,001$). De waargenomen proportie in België is de tweede grootste van alle Europese landen. Alcoholgebruik komt nog vaker voor bij andere vervoermiddelen, zoals brom- en motorfiets (27,5%), fiets (25%) en elektrische step (27,9%). Bovendien geeft 8,5% van de autobestuurders toe gereden te hebben na het nemen van drugs en 14,7% na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden. Belangrijk om te weten is dat de steekproefgroottes soms relatief klein zijn. Dat is met name het geval voor motor- en bromfietzers en bestuurders van een elektrische step (bijlage 3). De nauwkeurigheid van deze resultaten moet bijgevolg gerelativeerd worden.



Figuur 8 Zelfgerapporteerd alcohol, drugs en medicatie in het verkeer door de verschillende weggebruikers.

Referentiepopulatie: weggebruikers die het specifiek vervoermiddel gebruiken minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

We zien grote genderverschillen in rijden onder invloed van alcohol (Figuur 9). Bij autobestuurders zijn er meer mannen (24,7%) die aangeven onder invloed van alcohol gereden te hebben dan vrouwen (12,9%, $p < 0,001$). We nemen ook een significant verschil waar tussen mannen en vrouwen bij fietsers (19,4% vrouwen en 29,2% mannen, $p < 0,01$) en voetgangers (25,7% vrouwen en 41,7% mannen, $p < 0,001$). De bestuurders van een elektrische step zijn met niet genoeg om een eventueel genderverschil te kunnen vaststellen. Naast genderverschillen vertoont alcoholgebruik ook regionale verschillen en verschillen op basis van leeftijdscategorie.



Figuur 9 Zelfgerapporteerd alcohol, drugs en medicatie in het verkeer door de verschillende weggebruikers voor België en naargelang gender.

Referentiepopulatie: weggebruikers die het specifiek vervoermiddel gebruiken minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

In het Vlaamse Gewest (15%) zijn er significant minder bestuurders die verklaren gereden te hebben terwijl ze wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken hadden dan in het Brusselse Gewest (26,6%, $p < 0,01$) en het Waalse Gewest (23,4%, $p < 0,001$). Brusselse autobestuurders hebben ook meer de neiging om onder invloed van drugs te rijden (19,3%) dan autobestuurders in Wallonië (6,4%, $p < 0,001$) en Vlaanderen (8,3%, $p < 0,001$). Er zijn significant meer bestuurders die aangaven achter het stuur plaatsgenomen te hebben na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden in Brussel (24,5%) dan in Wallonië (11,3%, $p < 0,001$). Er is geen significant verschil met Vlaanderen (15,4%). De resultaten voor de Brusselse respondenten blijken relatief hoog vergeleken met wat in de andere gewesten waargenomen wordt. Een overschatting door de beperkte steekproefgrootte (bijlage 3) valt niet uit te sluiten. Bij vergelijkingen tussen Brussel en de andere gewesten mag men bovendien niet uit het oog verliezen dat het om vergelijkingen gaat tussen een hoofdstedelijke populatie en een gemengde populatie die afkomstig is uit stedelijke en landelijke gebieden. Deze populaties kunnen behoorlijk van mekaar verschillen. Meer informatie over dit onderwerp is te vinden onder het deel 'beperkingen'.

Er zijn geen significante regionale verschillen voor rijden onder invloed bij motor- en bromfietzers. Bij fietsers liggen de cijfers in zowel Brussel (32,5%) als Vlaanderen (26,7%, $p < 0,01$) hoger dan in Wallonië (16,8%, $p < 0,01$).

Ten slotte moet ook de leeftijd in rekening genomen worden als het gaat om gerapporteerd alcoholgebruik achter het stuur. Over het algemeen lijkt de leeftijdscategorie 25-44 jaar oververtegenwoordigd in vergelijking met de andere categorieën wat betreft zelfgerapporteerd gebruik van substanties bij autobestuurders. 23,9% van de personen in deze leeftijdscategorie gaf aan gereden te hebben terwijl ze wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken hadden. Dat zijn er significant meer dan in de groep van 45-54 jaar (14,5%, $p < 0,01$).

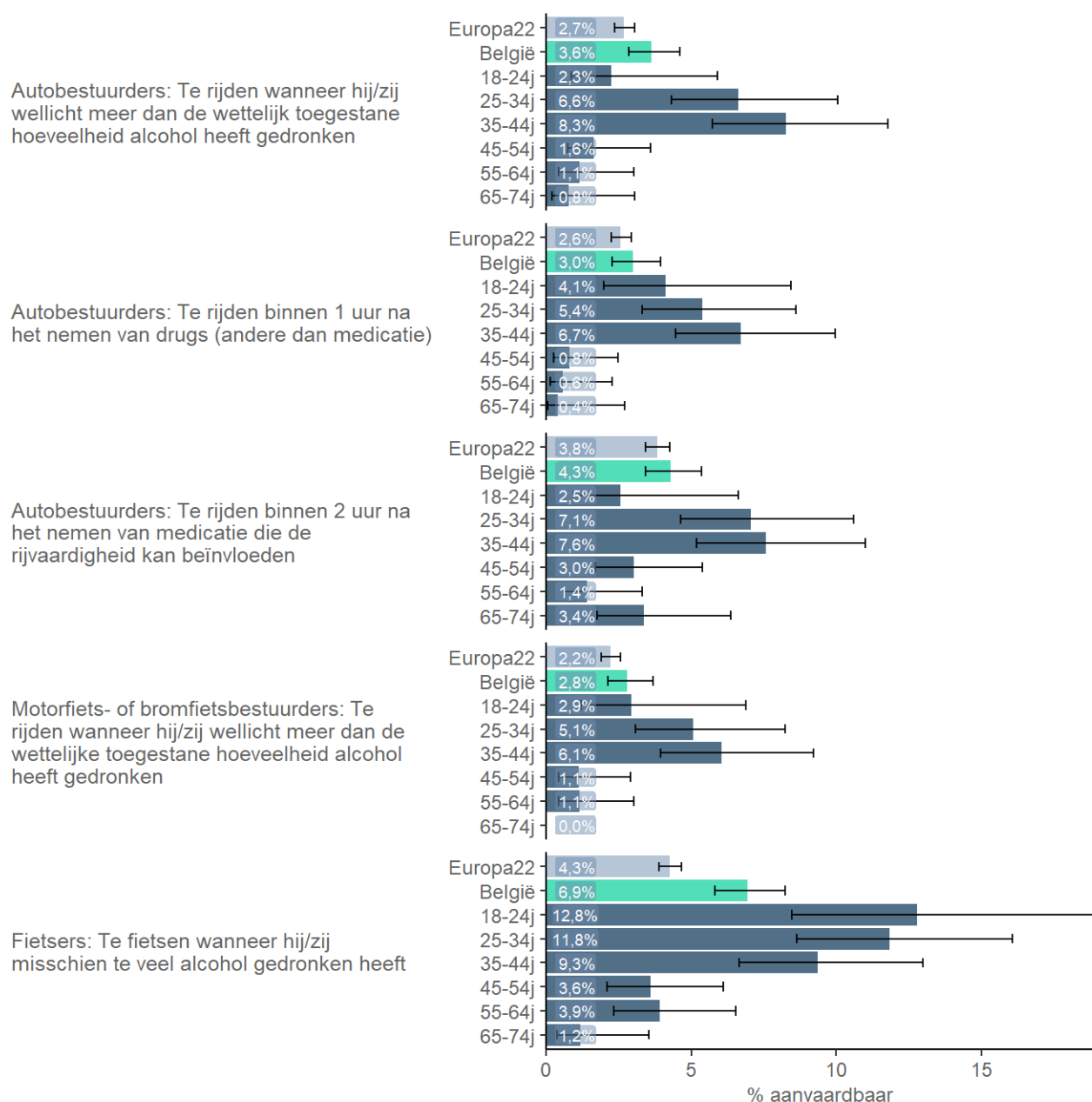
3.2.2 Aanvaardbaarheid van alcohol, drugs en medicatie in het verkeer

Om de persoonlijke aanvaardbaarheid van de verschillende risicogedragingen te meten, werd aan alle deelnemers gevraagd om de vraag te beantwoorden "Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het is

om...". De antwoordmogelijkheden varieerden van 1 (onaanvaardbaar) tot 5 (aanvaardbaar). Iedere vraag werd gesteld rond een specifiek vervoermiddel. Volgende resultaten geven de proportie weer van personen die het gedrag in kwestie aanvaardbaar vonden (antwoord = 4 of 5). De hier waargenomen proporties zijn over het algemeen zeer laag, wat de waarneming van verschillen tussen groepen kan bemoeilijken.

In de algemene populatie blijft het percentage personen dat het aanvaardbaar vindt om alcohol te drinken alvorens de weg op te gaan zeer laag (om en bij 3%), behalve voor fietsers. Voor hen ligt het aanvaardbaarheidspercentage op 6,9%. Toch is de proportie deelnemers die rijden onder invloed van alcohol aanvaardbaar vindt voor autobestuurders (3,6%) de op twee na grootste van Europa. Het Europese gemiddelde ligt op 2,7%. Op het gebied van leeftijdsverschillen zien we dezelfde trends terugkomen als voor de zelfgerapporteerde gedragingen, met een significant grotere aanvaardbaarheid bij de 25- tot 44-jarigen (6,6% bij 25-34 jaar en 8,3% bij 35-44 jaar, tegenover 2,3% bij 18-24 jaar, $p < 0,01$ en minder dan 2% bij de 45-plussers, $p < 0,001$), voor autobestuurders. De persoonlijke aanvaardbaarheid van het drinken van alcohol voor fietsers klimt zelfs tot 12% voor jongeren tussen 18 en 34 jaar. Ze is iets lager bij de 35- tot 44-jarigen (9,3%, niet significant) en veel lager bij de 45-plussers (minder dan 4%, $p < 0,001$). De leeftijdsverschillen worden weergegeven in Figuur 10.

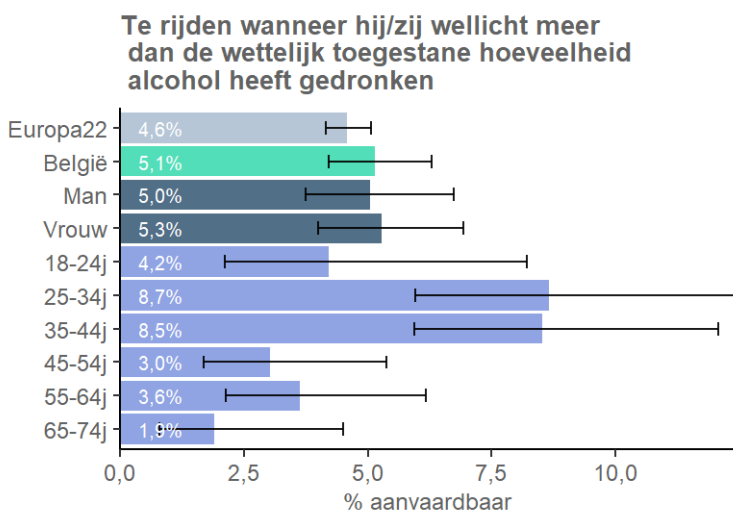
Voor de autobestuurders zijn er in verhouding meer Brusselse (7,9%) dan Vlaamse (2,7%, $p < 0,001$) respondenten die rijden onder invloed van alcohol boven de limiet als aanvaardbaar beschouwen. 3,8% van de Waalse respondenten beoordeelt dit gedrag als aanvaardbaar (niet significant). In Brussel is de persoonlijke aanvaardbaarheid van rijden onder invloed van drugs groter (7,3% tegenover 3% in Vlaanderen, $p < 0,01$ en 1,9% in Wallonië, $p < 0,001$). De genderverschillen die er bij de zelfgerapporteerde gedragingen wel zijn, zijn er hier niet. Er wordt geen significant verschil waargenomen tussen genders op het vlak van persoonlijke aanvaardbaarheid voor een van de bovenstaande gedragingen.



Figuur 10 Persoonlijke aanvaardbaarheid van alcohol, medicatie en drugs in het verkeer voor verschillende weggebruikers voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die dat specifiek gedrag persoonlijk aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Wat betreft sociale aanvaardbaarheid beantwoordden de deelnemers de vraag: "Hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen in uw omgeving zeggen dat het is om...?". De antwoordmogelijkheden waren dezelfde als voor persoonlijke aanvaardbaarheid. Voor rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol gedronken heeft, volgt de sociale aanvaardbaarheid zowat dezelfde trends als de persoonlijke aanvaardbaarheid: de 25- tot 44-jarigen (8,6%) zijn oververtegenwoordigd en we zien geen verschillen naargelang gender (Figuur 11).



Figuur 11 Sociale aanvaardbaarheid voor rijden onder invloed boven de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die dat specifiek gedrag sociaal aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.2.3 Meningen over rijden onder invloed van alcohol bij autobestuurders

Zoals reeds vermeld is de ESRA3 vragenlijst gebaseerd op de Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 1991). Deze theorie linkt sociaal-cognitieve constructen aan zelfgerapporteerd gedrag. De theorie stelt dat bewust gedrag voornamelijk wordt bepaald door de intentie om het gedrag uit te voeren. Deze intentie wordt op zijn beurt beïnvloed door drie factoren:

1. Gedragsovertuigingen en attitudes: positieve of negatieve evaluatie van de verwachte uitkomsten van dit gedrag
2. Subjectieve normen: waargenomen sociale aanvaardbaarheid van dit gedrag zoals kan worden afgeleid uit gedrag en/of directe feedback van anderen
3. Waargenomen gedragscontrole: geloof in het eigen vermogen om zijn gedrag te controleren

Verder wordt het concept gewoonte mee opgenomen als een alternatieve manier om zelfgerapporteerd gedrag te meten. In deze paragraaf staan de gedragsovertuigingen en attitudes, de waargenomen gedragscontrole, de intentie en gewoonte m.b.t. rijden onder invloed centraal.

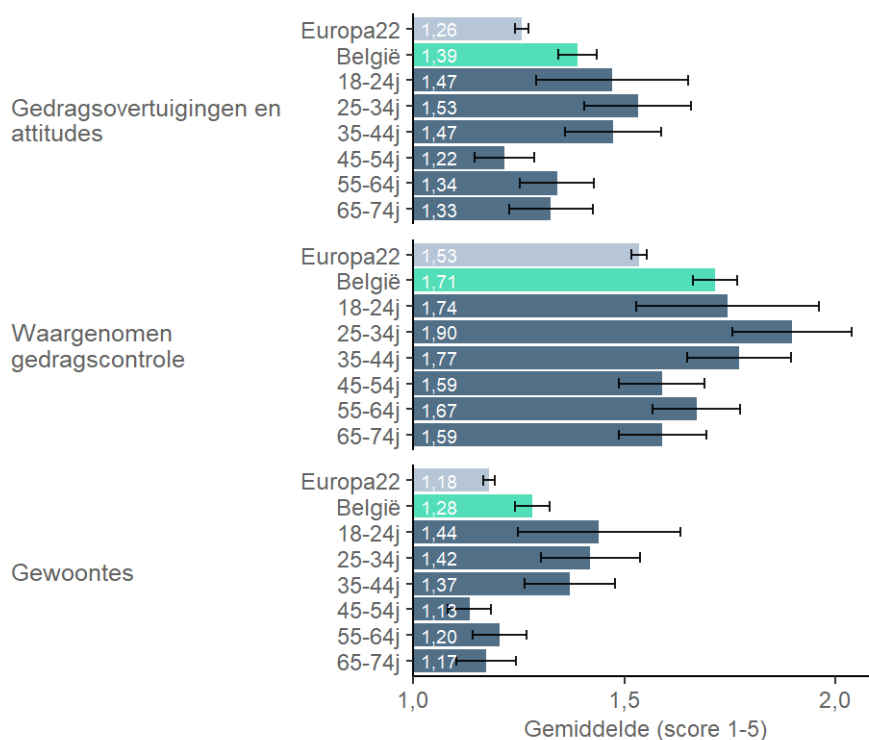
Om voor elk van deze concepten een score te verkrijgen, werd de deelnemers gevraagd om aan te geven in welke mate ze het eens zijn met een aantal stellingen over het gedrag in kwestie. Dat deden ze op een schaal van 1 (oneens) tot 5 (eens). De uiteindelijke score voor elk concept wordt berekend door het gemiddelde te nemen van de scores die toegekend werden aan de overeenkomstige stellingen. De eindscore ligt bijgevolg tussen 1 en 5, met 5 als de hoogst mogelijke score. Een belangrijke opmerking is dat de stellingen over de intenties negatief geformuleerd werden; ze meten de intentie om het gedrag in kwestie NIET te vertonen. Een hoge eindscore wijst op een zwakke intentie om dit gedrag te vertonen.

Voor de attitudes was de voorgelegde stelling: "Voor korte ritten kan men het risico nemen om te rijden onder invloed van alcohol". De gemiddelde Belgische score voor akkoord met deze stelling was 1,39. De waargenomen gedragscontrole werd berekend door een gemiddelde te nemen van volgende stellingen: "Ik vertrouw mezelf als chauffeur nadat ik een kleine hoeveelheid alcohol gedronken heb gedronken (bv. één glas wijn of één pintje bier)", "Ik kan nog rijden als ik na een feestje een beetje dronken ben", "Ik kan nog rijden als ik een ruime hoeveelheid alcohol gedronken heb (bv. een fles wijn)". De gemiddelde score in België bedraagt 1,71. De voorgelegde stelling voor gewoontes was "Ik rijd vaak na het drinken van alcohol", en de gemeten score voor België bedraagt 1,28. Tot slot gaven de deelnemers voor intenties aan in welke mate ze het eens zijn met de stelling "Ik ben de komende 30 dagen van plan om niet te rijden na het drinken van alcohol". De gemeten score voor België bedraagt 4,11. Het Europese gemiddelde is significant lager dan het waargenomen gemiddelde op nationale schaal voor attitudes (1,26, $p < 0,001$), waargenomen gedragscontrole (1,53, $p < 0,001$) en gewoontes (1,18, $p < 0,001$).

We stellen significante genderverschillen vast voor deze vier concepten. De scores op de stellingen bij mannen zijn significant hoger voor attitudes (1,5 tegenover 1,28 bij vrouwen, $p < 0,001$), voor waargenomen gedragscontrole (1,86 tegenover 1,56 bij vrouwen, $p < 0,001$) en voor gewoontes (1,36 tegenover 1,2 bij vrouwen, $p < 0,001$). Mannen (3,94) hebben bovendien minder de intentie om niet te rijden onder invloed van alcohol of drugs dan vrouwen (4,29, $p < 0,001$).

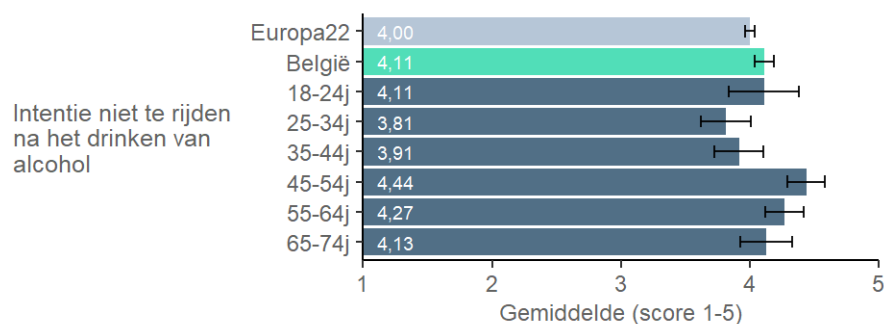
We zien ook een aantal verschillen tussen leeftijdsgroepen met betrekking tot de meningen over rijden onder invloed (Figuur 12). Wat betreft gedragsovertuigingen en attitudes gaat de leeftijdsgroep 45-54 jaar het minst akkoord met de stelling "Voor korte ritten kan men het risico nemen om te rijden onder invloed van alcohol", met een score van 1,22. Deze score is significant lager dan de scores van de 25- tot 34-jarigen en de 35- tot 44-jarigen, die de hoogste scores laten optekenen (respectievelijk 1,53, $p < 0,001$ en 1,47, $p < 0,001$). Wat betreft waargenomen gedragscontrole hebben de 45- tot 54-jarigen en de 65- tot 74-jarigen de laagste score (1,59 voor beide leeftijdsgroepen). Omgekeerd gaat de groep van 25-34 jaar het meest akkoord met de stellingen (1,9, $p < 0,001$). Wat betreft gewoontes kunnen we twee leeftijdsgroepen onderscheiden. De groep van 18-44 jaar is het significant meer eens met de stelling "Ik rijd vaak na het drinken van alcohol", dan de groep van 45-74 jaar ($p < 0,001$). Ten slotte, wat betreft intenties (Figuur 13) onderscheidt de groep van 25-44 jaar (3,86) zich van de 45- tot 54-jarigen (4,44). Deze laatste zijn het significant meer eens met de stelling dat ze de komende 30 dagen van plan zijn om niet te rijden na het drinken van alcohol ($p < 0,001$). 18- tot 24- en 65- tot 74-jarigen bevinden zich in de tussengroep en vertonen geen significante verschillen met de andere leeftijdsgroepen.

We stellen geen significante verschillen vast tussen gewesten, behalve voor intenties. Brusselaars zijn het gemiddeld minder eens met de stelling "Ik ben de komende 30 dagen van plan om niet te rijden na het drinken van alcohol" (3,77) dan Vlamingen (4,21). Dat verschil is significant ($p < 0,01$).



Figuur 12 Meningen over rijden onder invloed van alcohol voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Gemiddelde scores voor gedragsovertuigingen en attitudes, waargenomen gedragscontrole en gewoontes gelinkt aan rijden onder invloed van alcohol (hogere score = meer risicovolle meningen). Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.



Figuur 13 Intentie voor niet rijden onder invloed voor België en naargelang leeftijdscategorie.

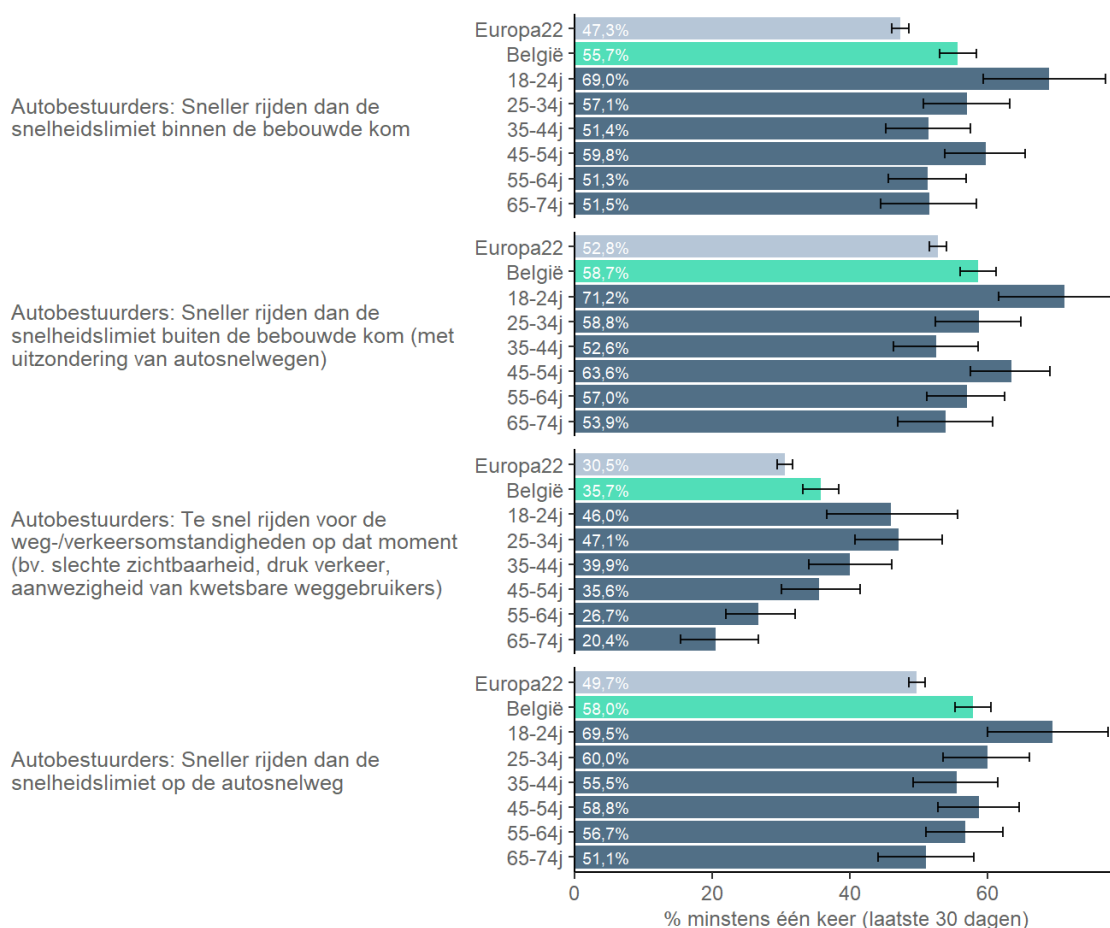
Gemiddelde score voor intentie niet te rijden onder invloed van alcohol in de komende 30 dagen (hogere score = hogere intentie om niet te rijden onder invloed). Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.3 Snelheid en te snel rijden

3.3.1 Zelfgerapporteerd te snel rijden bij autobestuurders

Net als voor rijden onder invloed gaan we eerst dieper in op de gedragingen in verband met te snel rijden die de deelnemers aangaven zelf vertoond te hebben, minstens één keer in de afgelopen 30 dagen. De vragenlijst maakte het onderscheid tussen de verschillende wegtypes (binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom of op de autosnelweg) en er was ook een vraag over te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment (bv. slechte zichtbaarheid, druk verkeer, aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers). Een eerste belangrijke observatie is dat de prevalentie van snelheidsovertredingen in België groter is dan in de rest van Europa, ongeacht het wegtype. Dat is met name het geval binnen de bebouwde kom (55,7% in België tegenover een Europees gemiddelde van 47,3%, $p < 0,001$) en op de autosnelweg (58% tegenover 49,7%, $p < 0,001$).

We zien dat leeftijd een grote invloed heeft op deze gedragingen. Het is namelijk zo dat we bij de proportie van personen die aangeeft de snelheidslimiet te overschrijden een dalende trend waarnemen naarmate de leeftijd toeneemt. Met name 18- tot 24-jarigen zijn stelselmatig oververtegenwoordigd vergeleken met de andere leeftijdsgroepen. In de bebouwde kom bijvoorbeeld ligt het cijfer voor 18- tot 24-jarigen op 69%; bij de andere leeftijdsgroepen is dat tussen 50 en 60% (significant verschil met 35-44, 55-64 en 65-74 jaar). Deze resultaten worden weergegeven op Figuur 14. We zien ook regionale verschillen, waar een zekere constante is waar te nemen voor alle wegtypes. Algemeen geven minder Vlamingen aan te snel te rijden dan Walen. Op de autosnelweg gaf 54,3% van de Vlamingen aan snelheidsovertredingen te hebben begaan, vergeleken met 62,6% van de Walen ($p < 0,01$). De proportie in Brussel bevindt zich tussen de twee (61,2%), zonder significant statistisch verschil met de andere gewesten.



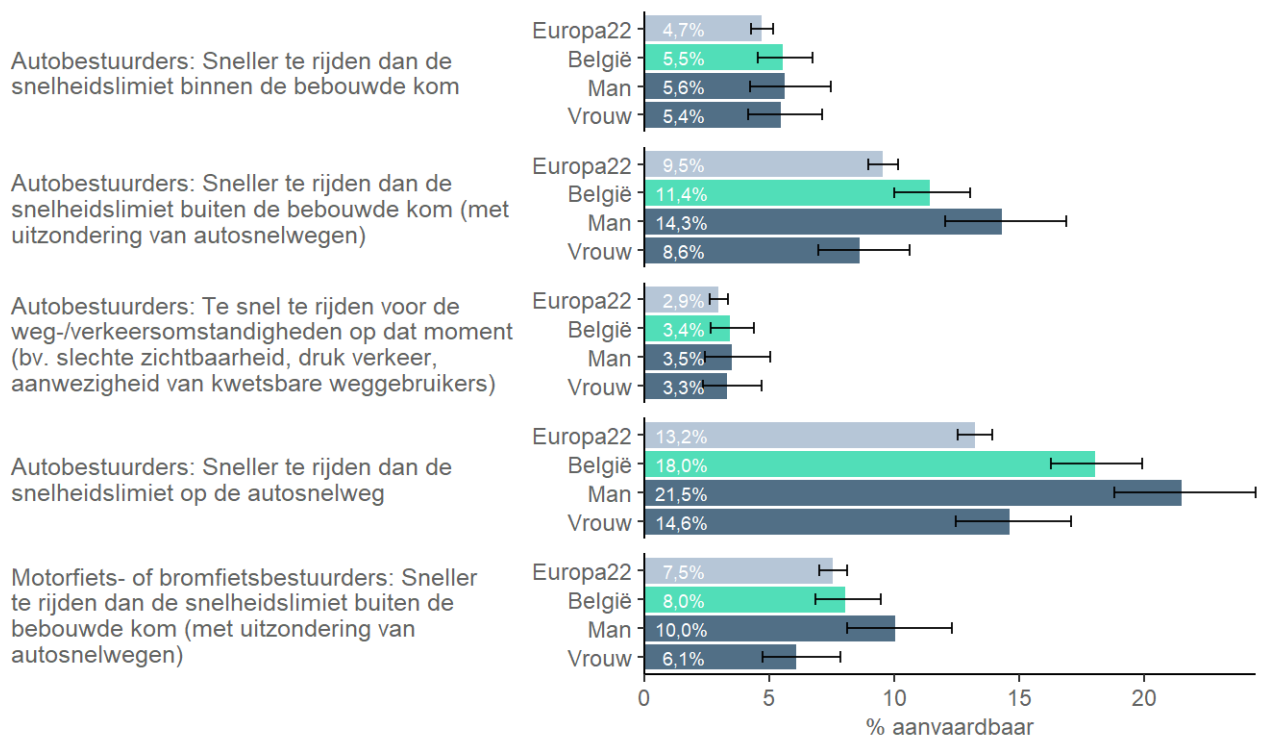
Figuur 14 Zelfgerapporteerd te snel rijden voor autobestuurders voor België en naargelang leeftijdscategorie.
Referentiepopulatie : autobestuurders minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.3.2 Aanvaardbaarheid van te snel rijden

De persoonlijke aanvaardbaarheid zoals door de deelnemers gerapporteerd volgt niet altijd dezelfde logica als van de gerapporteerde gedragingen. Ten eerste zijn de waargenomen verschillen tussen België en de andere Europese landen veel minder groot op het vlak van aanvaardbaarheid. Het verschil is het grootst bij autosnelwegen, waar 18% van de Belgische weggebruikers snelheidsovertredingen aanvaardbaar vindt tegenover 13,2% van de Europese weggebruikers ($p < 0,001$). Er is geen significant verschil voor de andere wegtypes, noch voor te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment.

Het leeftijdseffect komt ook duidelijk naar voren. Oudere respondenten zijn geneigd om snelheidsovertredingen minder te aanvaarden, ongeacht het wegtype, net als te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment. We zien stelselmatig een significant verschil tussen de populatie van 18 tot 44 jaar en die van 45 tot 74 jaar. Binnen de bebouwde kom vindt 8,4% van de respondenten snelheidsovertredingen aanvaardbaar, tegenover 2,8% van de 45-plussers ($p < 0,001$). Voor autosnelwegen is dat 24,3% van de 18- tot 44-jarigen, tegenover slechts 12,3% van de 45-plussers ($p < 0,001$).

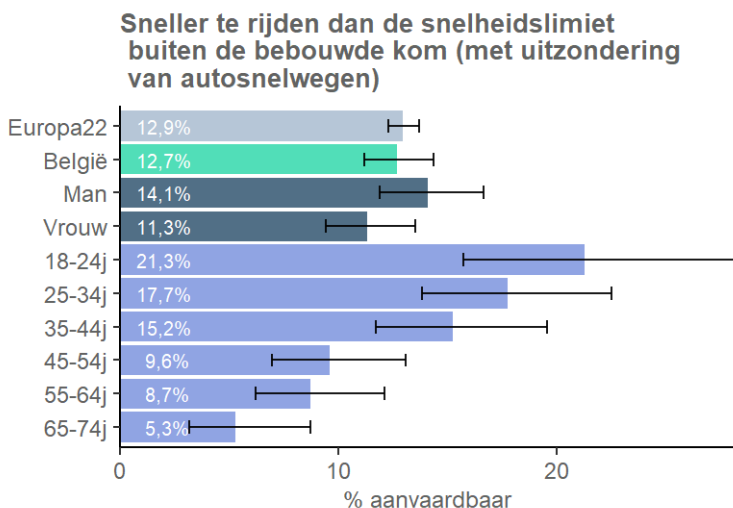
Hoewel we geen bijzondere regionale verschillen vaststellen in de persoonlijke aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen, zien we wel een aantal significante genderverschillen (Figuur 15). Mannelijke weggebruikers vinden deze namelijk vaker aanvaardbaar dan hun vrouwelijke tegenhangers. Dat geldt zowel voor wegen buiten de bebouwde kom (14,3% tegenover 8,6%, $p < 0,001$) als voor autosnelwegen (21,5% tegenover 14,6%, $p < 0,001$). We zien een gelijkaardig verschijnsel voor te snel rijden bij motor- en bromfietzers voor wegen buiten de bebouwde kom (10% van de mannen tegenover 6,1% van de vrouwen, $p < 0,01$).



Figuur 15 Persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden voor autobestuurders, bromfietzers en motorrijders voor België en naargelang gender.

Percentage van alle weggebruikers die dat specifiek gedrag persoonlijk aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Op het gebied van sociale aanvaardbaarheid (Figuur 16) zijn de trends vrij gelijklopend. De grootste verschillen zijn ook daar leeftijdsgebonden. Van alle deelnemers vindt 17,6% van de 18- tot 44-jarigen dat de meeste mensen in hun omgeving het aanvaardbaar zouden vinden om buiten de bebouwde kom sneller dan de snelheidslimiet te rijden, tegenover 8,1% in de groep van 45-74 jaar ($p < 0,001$). De genderverschillen zijn niet significant.



Figuur 16 Sociale aanvaardbaarheid voor te snel rijden buiten de bebouwde kom voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die te snel rijden buiten de bebouwde kom sociaal aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

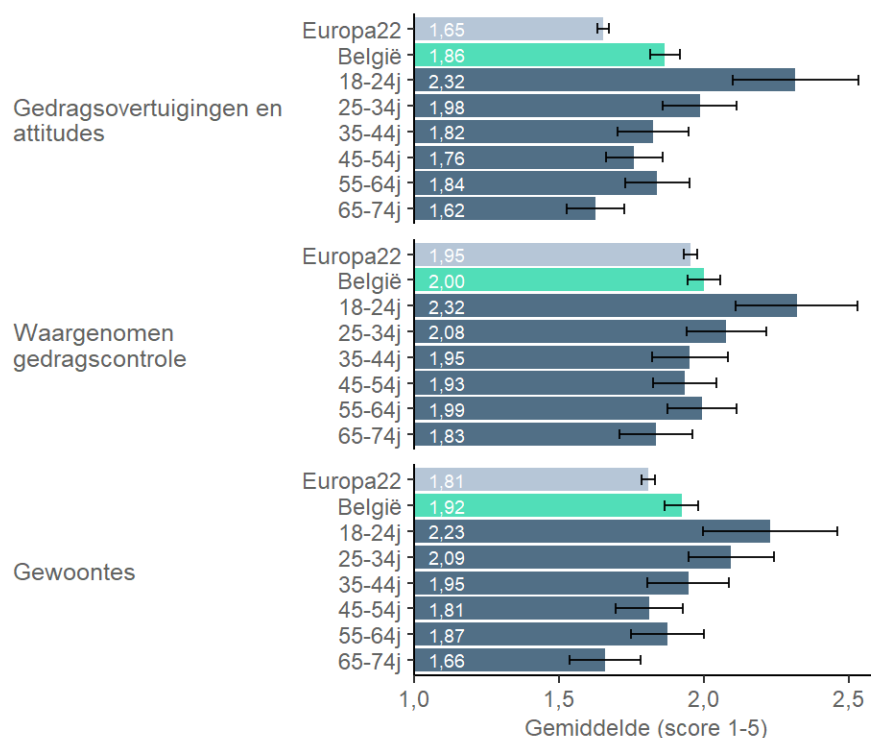
3.3.3 Meningen over te snel rijden bij autobestuurders

Net als in het vorige deel kregen de deelnemers die aangaven een auto bestuurd te hebben stellingen voorgeschoteld om hun meningen over de gedragingen in verband met te snel rijden te meten. De deelnemers gaven iedere stelling een score op een schaal van 1 (oneens) tot 5 (eens). Er werden vier soorten meningen gemeten: gedragsovertuigingen en attitudes, waargenomen gedragscontrole, gewoontes en intenties. Meer informatie over deze concepten kan worden gevonden in het begin van paragraaf 3.2.3. Net als voor rijden onder invloed zijn de weergegeven scores een gemiddelde van de scores die de deelnemers aan de verschillende stellingen voor elk concept gaven. De scores voor intenties zijn ook omgekeerd: het gaat om de intenties om het gedrag in kwestie NIET te vertonen. Figuur 17 en Figuur 18 geven de waargenomen verschillen weer naargelang leeftijd voor deze meningen.

Voor gedragsovertuigingen en attitudes moesten de deelnemers aangeven in welke mate ze het eens zijn met de stellingen "Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen" en "De snelheidslimiet respecteren is saai". De gemiddelde Belgische score voor deze twee zinnen samen is 1,86. Deze score ligt significant hoger dan het gemiddelde van de Europese autobestuurders (1,65, $p < 0,001$). Mannen (1,93) zijn geneigd om deze stellingen meer goed te keuren dan vrouwen (1,8, $p < 0,01$). Jongeren krijgen ook de hoogste score. De 18- tot 24-jarigen hebben een score van 2,32, wat significant hoger is dan de andere leeftijdsgroepen ($p < 0,001$), met uitzondering van de 25- tot 34-jarigen. De score van de groep van 25-34 jaar (1,98) is ook hoger dan die van 45-54 jaar (1,76, $p < 0,01$) en van 65-74 jaar (1,62, $p < 0,001$). Er zijn geen significante regionale verschillen in gedragsovertuigingen en attitudes.

Voor waargenomen gedragscontrole hadden de Belgische autobestuurders een gemiddelde score van 2. De voorgelegde stellingen waren: "Ik vertrouw mezelf wanneer ik beduidend sneller rijd dan de snelheidslimiet", "Ik ben in staat om aanzienlijk sneller te rijden dan de maximumsnelheid" en "Ik ben in staat om snel door een scherpe bocht te rijden". Deze score is vergelijkbaar met de algemene score in Europa (1,95). Waargenomen gedragscontrole lijkt opmerkelijk hoger te zijn bij mannen (2,19) dan bij vrouwen (1,8, $p < 0,001$). De 18- tot 24-jarigen hadden een score van 2,32, wat significant hoger is dan de scores die de leeftijdsgroepen vanaf 35 jaar hadden ($p < 0,01$). Brusselaars hebben de hoogste score voor waargenomen gedragscontrole, met gemiddeld 2,2. Deze score is significant hoger dan die van de Waalse autobestuurders (1,89, $p < 0,01$). De score voor Vlaanderen ligt daartussen, zonder significant verschil met de andere gewesten.

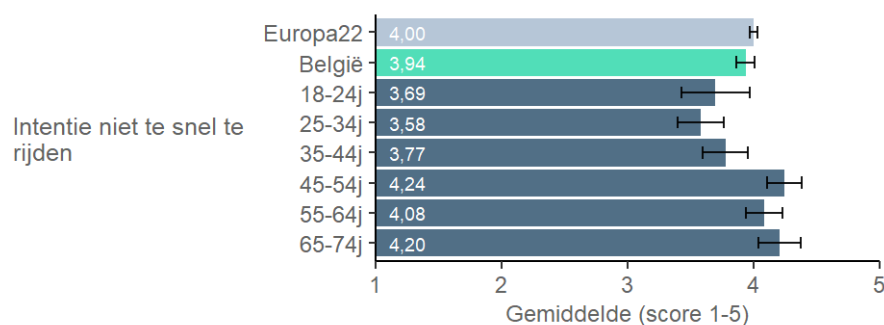
Op het vlak van gewoontes levert de stelling "Ik rijd vaak sneller dan de toegestane snelheidslimiet" de Belgen een score op van 1,92. De Europese score hiervoor is 1,81 ($p < 0,001$). De 18- tot 24-jarigen lijken het meest de gewoonte te hebben om sneller dan de snelheidslimiet te rijden (2,23). Hun score is significant hoger dan de score van de groepen 45-54 jaar (1,81, $p < 0,01$), 55-64 jaar (1,87, $p < 0,01$) en 65-74 jaar (1,66, $p < 0,001$). De groep van 65-74 jaar heeft dan weer een significant lagere score dan die van 25-34 jaar (2,09, $p < 0,001$) en van 35-44 jaar (1,95, $p < 0,01$).



Figuur 17 Meningen over te snel rijden met de auto voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Gemiddelde scores voor gedragsovertuigingen en attitudes, waargenomen gedragscontrole en gewoontes gelinkt aan te snel rijden (hogere score = meer risicovolle meningen). Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Ten slotte moesten de deelnemers aangeven in welke mate ze de intentie hebben om de komende 30 dagen niet te snel te rijden. De gemiddelde score voor België bedraagt 3,94, tegenover 4 voor Europa (niet-significant verschil). Bij vrouwen is deze intentie nadrukkelijker aanwezig dan bij mannen (4,1 tegenover 3,78, $p < 0,001$). Ook Vlamingen (3,95) en Walen (4,01) hebben meer de intentie om zich aan de snelheidslimiet te houden als we de vergelijking maken met Brusselaars (3,53, $p < 0,01$). Wat betreft leeftijdsgebonden verschillen zien we een duidelijke scheiding tussen de groep van 18-44 jaar en de 45-plussers. 18- tot 44-jarigen hebben een intentiescore van 3,68 tegenover 4,17 voor de 45-plussers ($p < 0,001$).



Figuur 18 Intentie voor niet te snel te rijden met de auto voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Gemiddelde score voor intentie niet te snel te rijden in de komende 30 dagen (hogere score = hogere intentie om niet te snel te rijden). Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

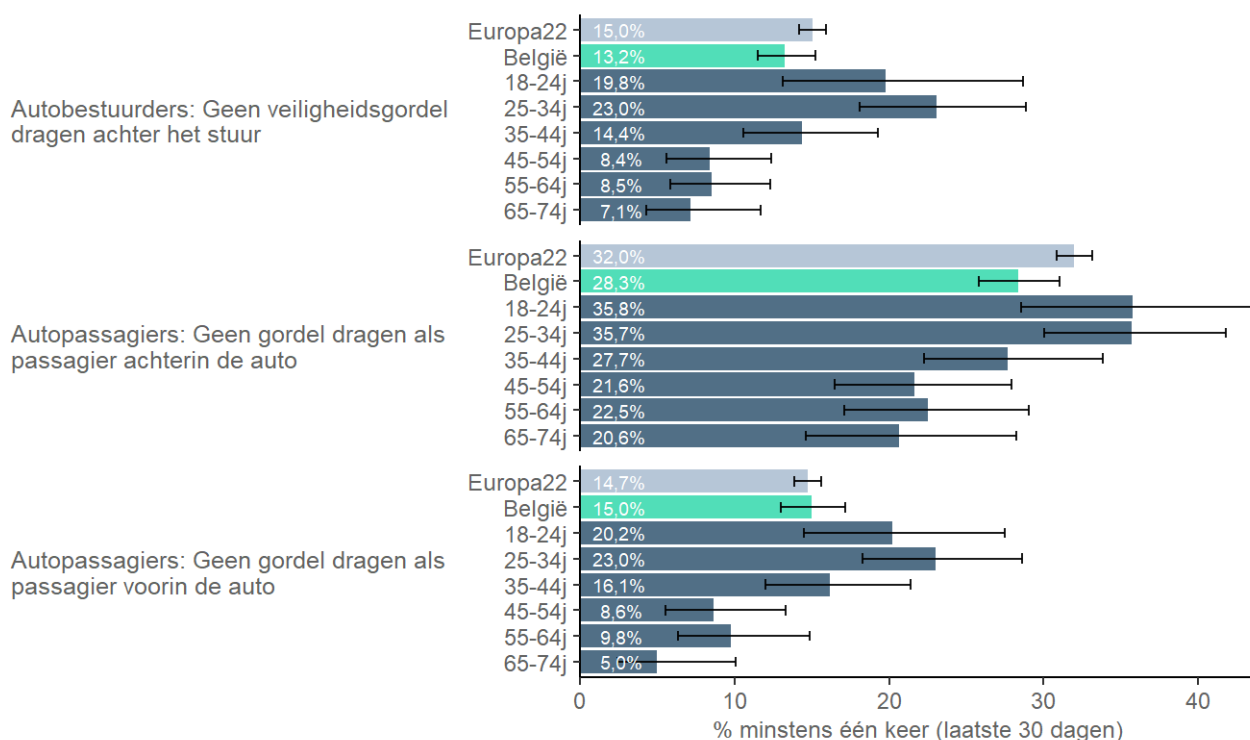
3.4 Gebruik van de veiligheidsgordel

3.4.1 Zelfgerapporteerd gebruik van de veiligheidsgordel bij autobestuurders en autopassagiers

Autobestuurders en respondenten die zich als passagier met de auto verplaatst hebben, gaven ook aan of ze de veiligheidsgordel dragen of niet. Bij de autobestuurders droeg 13,2% minstens één keer in de afgelopen 30 dagen niet de gordel. Bij de passagiers is deze proportie 28,3% op de achterbank en 15% voorin. De Belgische score blijkt net onder het Europese gemiddelde te liggen bij bestuurders (15%) en voor de passagiers achterin (32%) en net erboven voor de passagiers voorin (14,7% in Europa), maar deze verschillen zijn niet statistisch significant.

Er is ook geen significant genderverschil voor het dragen van de gordel, uitgezonderd voor de passagiers voorin. In dit geval zijn er meer mannen die toegeven geen gordel gedragen te hebben (19,1%) dan vrouwen (11,7%, $p < 0,001$). Regionale verschillen stellen we daarentegen wel vast. In Brussel is de proportie personen die zich zonder veiligheidsgordel verplaatst heeft significant groter dan in de andere gewesten, en dat in alle drie de situaties: als bestuurder ($p < 0,001$), passagier achterin ($p < 0,01$) en passagier voorin ($p < 0,001$).

Wat betreft het dragen van de veiligheidsgordel stellen we ook leeftijdsgebonden verschillen vast in zelfgerapporteerd gedrag (Figuur 19). 18- tot 24-jarigen en 25- tot 34-jarigen hebben de afgelopen 30 dagen het vaakst de gordel niet gedragen. In de drie situaties is het verschil met de 45- tot 54-jarigen significant ($p < 0,01$). De leeftijdscategorie 35-44 jaar bevindt zich tussen de twee.



Figuur 19 Zelfgerapporteerd gordeldracht voor autobestuurders en passagiers voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Referentiepopulatie: weggebruikers die het specifiek vervoermiddel gebruiken minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

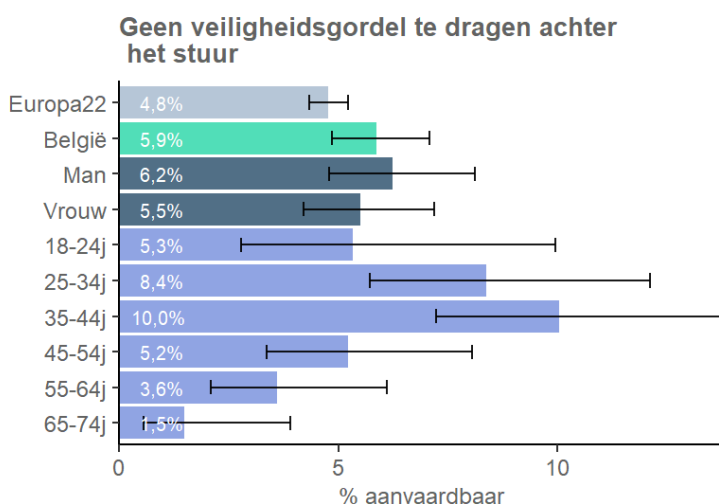
3.4.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van de veiligheidsgordel

Net als voor de eerder behandelde gedragingen hebben de respondenten ook beoordeeld of ze het persoonlijk aanvaardbaar vinden (persoonlijke aanvaardbaarheid) om geen veiligheidsgordel te dragen tijdens het rijden, en of zij denken dat de meeste andere mensen dat aanvaardbaar zouden vinden (sociale aanvaardbaarheid).

Het niveau van persoonlijke aanvaardbaarheid van het niet dragen van de veiligheidsgordel is veel lager dan de proporties van zelfgerapporteerde gedragingen (Figuur 20). In België bedraagt de proportie personen die dit aanvaardbaar vinden 5,9%. De Europese proportie bedraagt 4,8% (niet significant).

We zien geen significante genderverschillen bij persoonlijke aanvaardbaarheid, maar er zijn wel enkele leeftijdsgebonden verschillen. De leeftijdscategorie die rijden zonder gordel het meest aanvaardbaar vindt is die van 35-44 jaar (10%), gevolgd door de 25- tot 34-jarigen (8,4%). Deze proporties zijn significant groter dan de groepen van 55-64 jaar (3,6%, $p < 0,001$) en van 65-74 jaar (1,5%, $p < 0,001$).

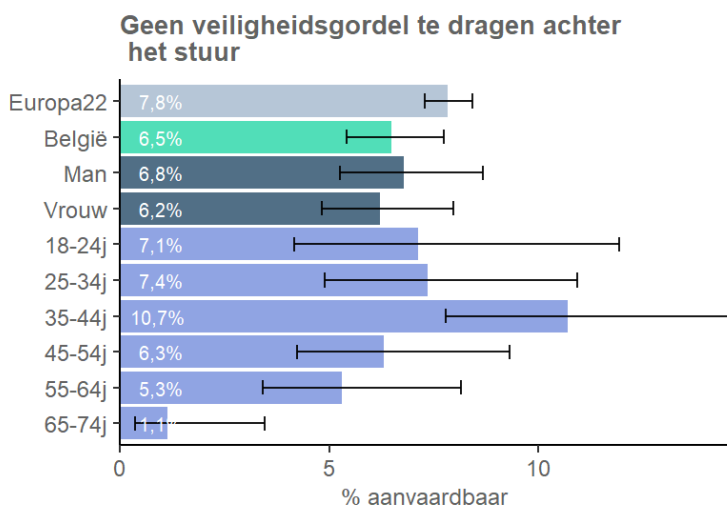
De persoonlijke aanvaardbaarheid blijkt wel groter in Brussel (8%) dan in de andere gewesten (5,7% en 5,6% in respectievelijk Vlaanderen en Wallonië). Dat verschil is evenwel niet significant, mogelijk door de beperkte omvang van de betrokken steekproeven.



Figuur 20 Persoonlijke aanvaardbaarheid voor het rijden zonder veiligheidsgordel voor België en naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die autorijden zonder veiligheidsgordel persoonlijk aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Het niveau van sociale aanvaardbaarheid van rijden zonder veiligheidsgordel (Figuur 21) is gelijkaardig aan het niveau van persoonlijke aanvaardbaarheid. De proportie op landelijk niveau bedraagt 6,5%. Dat leunt vrij dicht aan bij het niveau van persoonlijke aanvaardbaarheid maar in dit geval ligt de proportie op Europees niveau hoger dan de proportie in België. De Europese proportie bedraagt 7,8% (niet significant). We stellen echter wel minder uitgesproken leeftijdsgebonden verschillen vast. Alleen de 65-plussers hebben een proportie van sociale aanvaardbaarheid die significant verschilt van de andere leeftijdscategorieën. Zij zijn namelijk met veel minder (1,1%) die geloven dat de meeste andere mensen het aanvaardbaar zouden vinden om zonder veiligheidsgordel te rijden (tot 10,7% bij 35-44 jaar, $p < 0,001$). De proportie is daarenboven significant groter in Brussel (11,1%) dan in Vlaanderen (5,2%, $p < 0,01$), maar er is geen significant verschil met Wallonië (7,1%). We zien ook geen genderverschillen voor sociale aanvaardbaarheid.



Figuur 21 Sociale aanvaardbaarheid voor rijden zonder veiligheidsgordel voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die autorijden zonder veiligheidsgordel sociaal aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.5 Gebruik van de helm

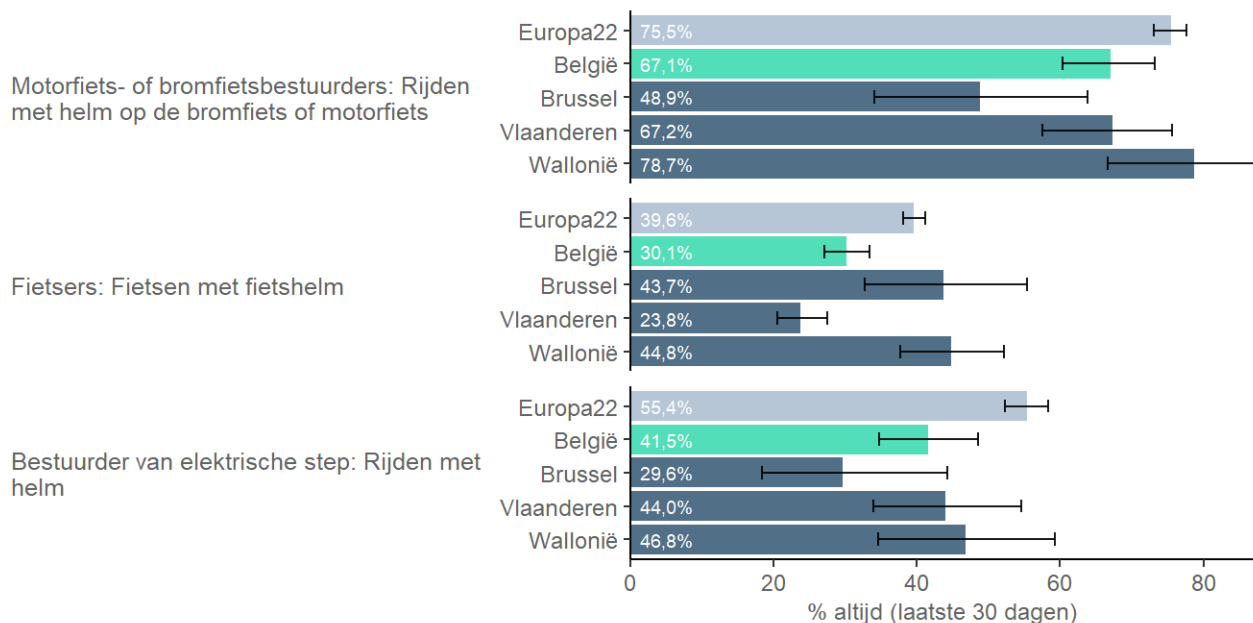
3.5.1 Zelfgerapporteerd gebruik van de helm bij bromfietzers, motorrijders, fietsers en bestuurders van elektrische steps

De bestuurders van tweewielers werden ook bevraagd over hun gebruik van een helm (Figuur 22). 67,1% van de Belgische motorfiets- en bromfietsbestuurders zegt altijd een helm te dragen tijdens het rijden. Dat is significant minder dan in Europa (75,5%, $p < 0,01$). Het gebruik van de helm is beter ingeburgerd in Wallonië (78,7%) dan in Brussel (48,9%, $p < 0,01$)³. Vlaanderen zit daar tussenin (67,2%). Zoals eerder aangehaald: het aantal respondenten die met een motor- of bromfiets of elektrische step rijden, is aan de lage kant waardoor deze resultaten met voorzichtigheid geïnterpreteerd moeten worden. Dat is met name het geval voor regionale vergelijkingen, in het bijzonder in Brussel.

Wat betreft fietsers draagt 30,1% in België altijd een helm wanneer ze de weg opgaan. In Europa is deze proportie significant groter (39,6%, $p < 0,001$). De proportie fietsers die altijd een helm dragen is relatief gelijk in Wallonië (44,8%) als in Brussel (43,7%). In Vlaanderen daarentegen is de proportie van fietsers die altijd een helm dragen gevoelig kleiner (23,8%, $p < 0,001$) dan in de andere gewesten.

Bij de bestuurders van een elektrische step draagt 41,5% altijd een helm in België, tegenover 55,4% in Europa ($p < 0,001$). We stellen geen significante regionale verschillen vast voor elektrische steps.

³ Deze resultaten moeten met de nodige voorzichtigheid benaderd worden, gelet op het geringe aantal Brusselse bromfietzers onder de deelnemers ($n < 50$).



Figuur 22 Zelfgerapporteerd rijden met helm door de verschillende weggebruikers voor België en naargelang gewest.
Referentiepopulatie : weggebruikers die het specifiek vervoermiddel gebruiken minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.5.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van de helm

Alle respondenten werd gevraagd of ze het aanvaardbaar vinden voor een bromfiets- of motorfietsbestuurder om zonder helm te rijden. Amper 4% vindt het aanvaardbaar om zonder helm te rijden op de bromfiets of motorfiets. Dat is bijna dezelfde proportie in Europa (3,9%). We stellen een groot verschil vast in persoonlijke aanvaardbaarheid tussen 18- tot 44-jarigen (6,9%) en 45- tot 74-jarigen (1,3%, $p < 0,001$).

27,8% van de deelnemers vindt fietsen zonder fietshelm aanvaardbaar. Deze proportie is groter dan op Europees niveau (20,9%, $p < 0,001$). De groep van 18-24 jaar is de grootste, in verhouding, die dergelijk gedrag aanvaardbaar vindt (50,4%). De verschillen met alle andere leeftijdsgroepen zijn statistisch significant ($p < 0,001$). Aan de andere kant tolereert de groep van 65-74 jaar (16,1%) dergelijk gedrag het minst. Behalve met de groep van 18-24 jaar vertoont hun proportie significante verschillen met de groepen van 25-34 jaar (31,3%, $p < 0,001$) en van 35-44 jaar (28,6%, $p < 0,01$). Vlaamse respondenten vinden fietsen zonder fietshelm significant meer aanvaardbaar: 35,4% in Vlaanderen, 18,4% in Brussel ($p < 0,001$) en 19,5% in Wallonië ($p < 0,001$). Er is geen significant verschil tussen Brussel en Wallonië.

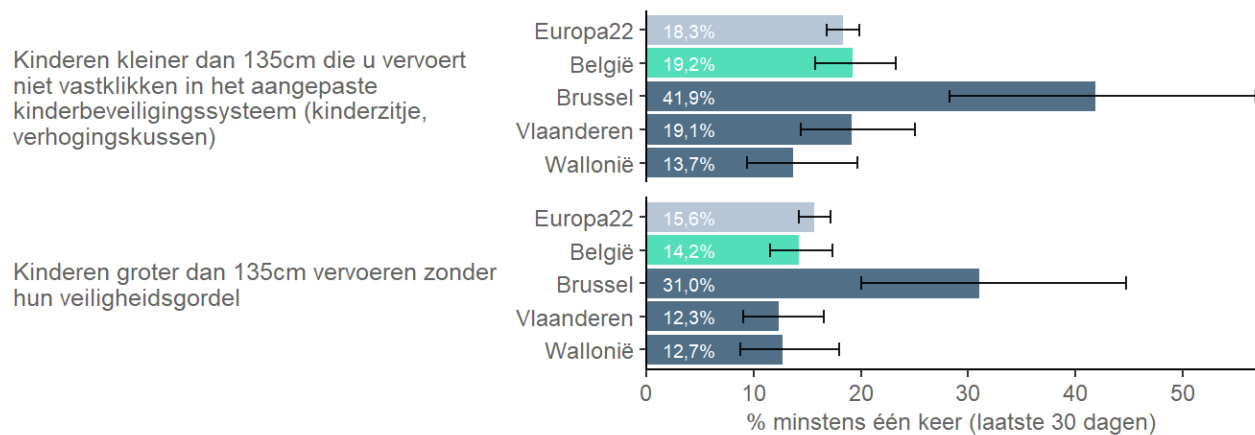
3.6 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen in auto's

3.6.1 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen

De vragenlijst bevatte bovendien een aantal vragen over kinderbeveiligingssystemen. De respondenten werd gevraagd om hun eigen gedragingen aan te geven wat betreft het gebruik of gebrek daaraan van dergelijke kinderbeveiligingssystemen. Het is belangrijk te weten dat alleen deelnemers die aangaven in de afgelopen 30 dagen een kind in een auto vervoerd te hebben deze vraag moesten beantwoorden. Bepaalde vergelijkingen werden niet in volgende analyses meegenomen omdat de steekproefgroottes te klein waren.

Overeenkomstig de toepasselijke wetgeving in België werd een onderscheid gemaakt tussen het vervoer van kinderen kleiner dan 135 cm, voor wie een aangepast kinderbeveiligingssysteem is vereist, en kinderen groter dan 135 cm die gewoon hun veiligheidsgordel moeten dragen. Figuur 23 toont de waargenomen proportie van personen die kinderen vervoerd hebben zonder aangepast systeem, minstens één keer in de afgelopen 30 dagen.

Op landelijk niveau bedraagt deze proportie 14,2% voor kinderen groter dan 135 cm en 19,2% voor kinderen kleiner dan 135 cm. We zien geen significant verschil met de gerapporteerde cijfers op Europees niveau (respectievelijk 15,6 en 18,3%). We stellen wel grote regionale verschillen vast voor deze gedragingen. In Brussel is de proportie van mensen die kinderen vervoerd hebben zonder een aangepast beveiligingssysteem te gebruiken groter dan in de andere gewesten. Dat gaat zowel op voor kinderen kleiner dan 135 cm (41,9% in Brussel tegenover 19,1% in Vlaanderen, $p<0,01$ en 13,7% in Wallonië, $p<0,001$)⁴ als voor kinderen groter dan 135 cm (31,0% in Brussel tegenover 12,3% in Vlaanderen, $p<0,001$ en 12,7% in Wallonië, $p<0,01$). Zoals reeds aangehaald: de hoge resultaten in Brussel moeten met voorzichtigheid geïnterpreteerd worden, want de steekproefgrootte is kleiner.



Figuur 23 Zelfgerapporteerd vervoeren van kinderen in de auto zonder gebruik van kinderbeveiligingssystemen voor België en naargelang gewest.

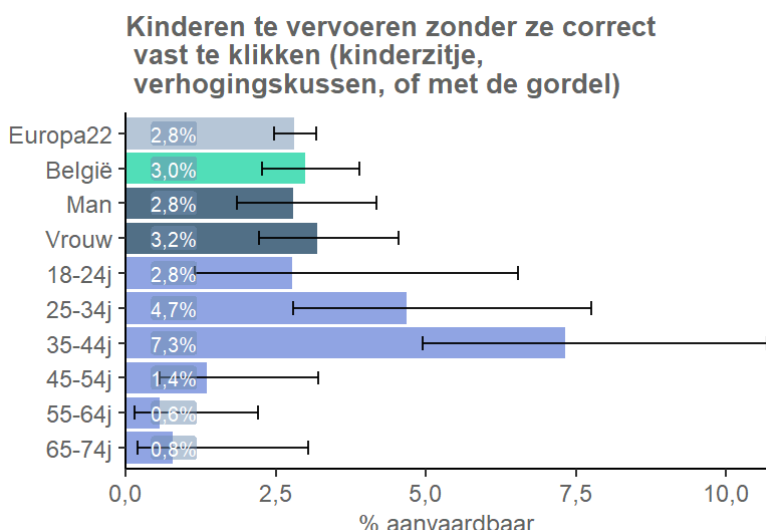
Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd van die grootte (groter en/of kleiner dan 135cm) in de laatste 30 dagen. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.6.2 Aanvaardbaarheid van het niet-gebruik van een kinderbeveiligingssysteem

De respondenten werd ook gevraagd om te oordelen of ze het persoonlijk aanvaardbaar vinden om kinderen te vervoeren zonder gebruik te maken van een aangepast beveiligingssysteem. In dit geval werd de vraag aan alle deelnemers voorgelegd. Met betrekking tot deze beveiligingssystemen stellen we vast dat de niveaus van aanvaardbaarheid beduidend lager liggen dan de niveaus van zelfgerapporteerde gedragingen. De proportie van personen die het aanvaardbaar vinden om geen aangepast beveiligingssysteem te gebruiken bedraagt 3% in België. Het verschil met het Europese niveau (2,8%) is niet heel groot.

We stellen wel significante verschillen vast tussen de verschillende leeftijdsgroepen, zoals blijkt uit Figuur 24. Algemeen genomen hebben de 18- tot 44-jarigen in verhouding een hogere aanvaardbaarheid (5,2%) dan de 45-plussers (0,9%, $p<0,001$). We nemen daarentegen geen significante verschillen waar naargelang gender of gewest.

⁴ Deze resultaten moeten met voorzichtigheid benaderd worden, gelet op het geringe aantal Brusselse autobestuurders dat een kind kleiner dan 135 cm heeft vervoerd ($n<50$).



Figuur 24 Persoonlijke aanvaardbaarheid van kinderen vervoeren in de auto zonder kinderbeveiligingssysteem voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers dat kinderen vervoeren in de auto zonder het juiste kinderbeveiligingssysteem aanvaardbaar vindt. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

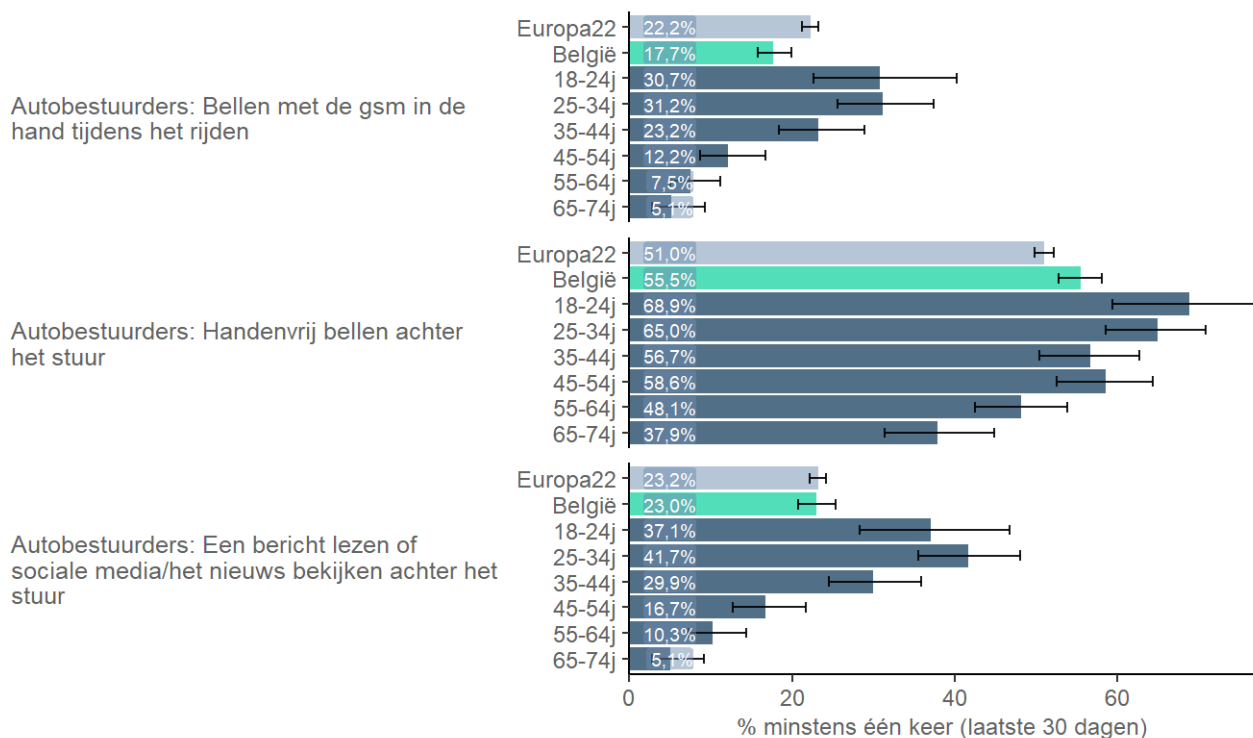
3.7 Afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer

3.7.1 Zelfgerapporteerde afleiding en telefoongebruik bij verschillende weggebruikers

Net als bij de vorige onderwerpen bevatte de vragenlijst vragen over afleiding en gsm-gebruik achter het stuur. De deelnemers gaven aan of ze in de afgelopen 30 dagen met de gsm in de hand gebeld hadden, handenvrij gebeld hadden of een bericht gelezen of sociale media/het nieuws bekeken hadden achter het stuur. Volgende resultaten hebben uitsluitend betrekking op de deelnemers die met een auto rijden.

Van hen gaf 17,7% aan met de gsm in de hand gebeld te hebben tijdens het rijden. 55,5% gaf aan handenvrij gebeld te hebben, en 23% een bericht gelezen of sociale media/het nieuws bekeken te hebben achter het stuur. Deze proporties op nationaal niveau zijn relatief verschillend van die op Europees niveau. Met de gsm in de hand bellen tijdens het rijden is immers significant minder courant in België dan in de andere landen in Europa (22,2% in Europa, $p < 0,001$), terwijl het gebruik van een handenvrije kit significant couranter is (51% voor Europa, $p < 0,01$).

De grootste verschillen zijn leeftijdsgebonden. De proporties op Figuur 25 lijken aan te tonen dat het gsm-gebruik achter het stuur afneemt naarmate de leeftijd toeneemt. Wat betreft bellen met de gsm in de hand zien we significante verschillen tussen de leeftijdsgroepen van 18-44 jaar (27,9%) en van 45-74 jaar (8,5%, $p < 0,001$). Er is ook een significant verschil tussen 45-54 jaar (12,2%) en 65-74 jaar (5,1%, $p < 0,001$). De waarnemingen zijn gelijklopend voor het gebruik van de handenvrije kit. 65- tot 74-jarigen maken er significant minder gebruik van dan de andere leeftijdsgroepen ($p < 0,001$), met uitzondering van de 55- tot 64-jarigen, die er op hun beurt significant minder gebruik van maken dan de 18- tot 34-jarigen ($p < 0,001$). De opmerkelijkste verschillen betreffen gsm-gebruik om een bericht te lezen of sociale media/het nieuws te bekijken. De verschillen tussen de leeftijdsgroepen zijn nagenoeg allemaal significant ($p < 0,001$). De enige uitzonderingen zijn bij de 18- tot 24-jarigen die niet statistisch verschillen van de groepen van 25-34 jaar en van 35-44 jaar. De resultaten van de 45- tot 54-jarigen verschillen ook niet significant van die van de 55- tot 64-jarigen, maar wel van die van de andere leeftijdsgroepen. Dat geldt ook voor de 55- tot 64-jarigen vergeleken met de 65- tot 74-jarigen.



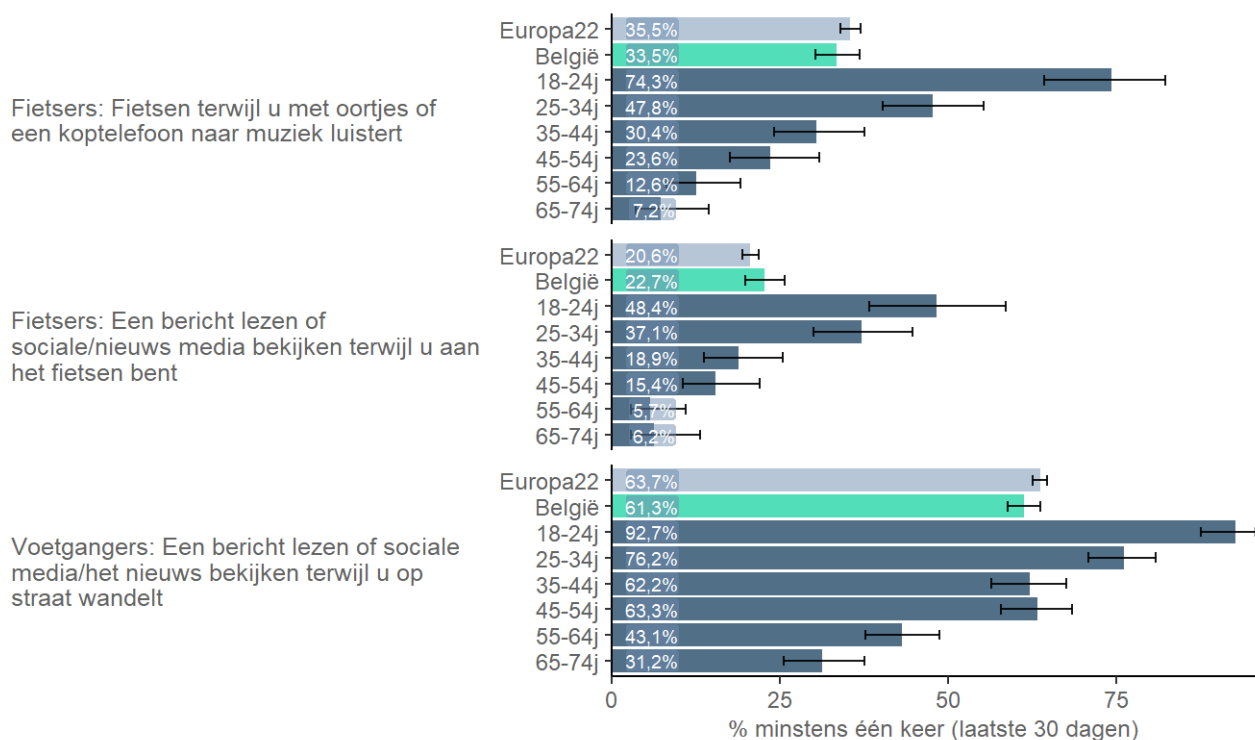
Figuur 25 Zelfgerapporteerd afleiding door de mobiele telefoon bij autobestuurders.

Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

We stellen ook verschillen vast tussen Brussel en de andere gewesten in de zelfgerapporteerde gedragingen met betrekking tot gsm-gebruik achter het stuur. De waargenomen proportie is hoger in Brussel en significant groter dan in de andere gewesten voor twee van de drie situaties, met uitzondering van de handenvrije kit. Voor bellen met de gsm in de hand bedraagt de proportie in Brussel 31,5% tegenover 15,2% in Vlaanderen ($p < 0,001$) en 18,3% in Wallonië ($p < 0,01$). Voor een bericht lezen of sociale media bekijken bedraagt de proportie in Brussel 39,9% tegenover 22% in Vlaanderen ($p < 0,001$) en 20,6% in Wallonië ($p < 0,001$). We nemen geen significante genderverschillen waar in gsm-gebruik achter het stuur, ongeacht het type gebruik.

De ESRA3-enquête wilde ook het gsm-gebruik door andere types weggebruiker in kaart brengen (Figuur 26). Bij motorfiets- en bromfietsbestuurders bedraagt de proportie van personen die een bericht gelezen hebben, sociale media of het nieuws bekeken hebben tijdens het rijden 28,2%. In Europa bedraagt de waargenomen proportie 20,7% (niet-significant verschil). Bij de fietsers bedraagt deze proportie 22,7% in België en 20,6% in Europa (niet significant). Mannelijke fietsers (27,1%) bekijken in verhouding tot vrouwen (16,6%, $p < 0,001$) vaker hun telefoon tijdens het fietsen, en dat gedrag lijkt sterk af te nemen naarmate men ouder wordt (48,4% van de 18- tot 24-jarigen, tegenover om en bij 6% bij de 55-plussers, $p < 0,001$). Er zijn geen regionale verschillen waargenomen.

Fietsers gaven ook aan of ze weleens fietsen terwijl ze met oortjes of een koptelefoon naar muziek luisteren. De waargenomen proportie bedraagt 33,5% in België en 35,5% in Europa. Er zijn geen genderverschillen voor dit gedrag, maar de leeftijdsgebonden verschillen zijn zeer uitgesproken. De proportie van fietsers die naar muziek luistert tijdens het fietsen neemt sterk af naarmate men ouder wordt: van 74,3% bij de 18- tot 24-jarigen tot 7,2% bij de 65- tot 74-jarigen ($p < 0,001$). We nemen dit gedrag bovendien vooral bij Brusselse fietsers waar. De prevalentie daar is 55,8% tegenover 31,6% in Vlaanderen en 30,5% in Wallonië ($p < 0,001$).



Figuur 26 Zelfgerapporteerd afleiding in het verkeer door fietsers en voetgangers voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Referentiepopulatie: weggebruikers die het specifiek vervoermiddel gebruiken minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Ten slotte werd ook aan de voetgangers gevraagd om aan te geven of ze sociale media/het nieuws bekijken terwijl ze op straat wandelen. De algemene proportie bedraagt 61,3%, wat niet significant verschilt van de Europese proportie (63,7%). Dergelijk gedrag heeft ook heel sterk de neiging om af te nemen met de leeftijd. De vergelijkingen tussen leeftijdsgroepen zijn allemaal significant ($p < 0,001$), met uitzondering van het verschil tussen 55-64 en 65-74 jaar ($p < 0,01$) en tussen 35-44 en 45-54 jaar (niet significant). We nemen dit gedrag vooral waar in Brussel (68,9%) en Wallonië (66,7%), en iets minder in Vlaanderen (56,5%, $p < 0,01$).

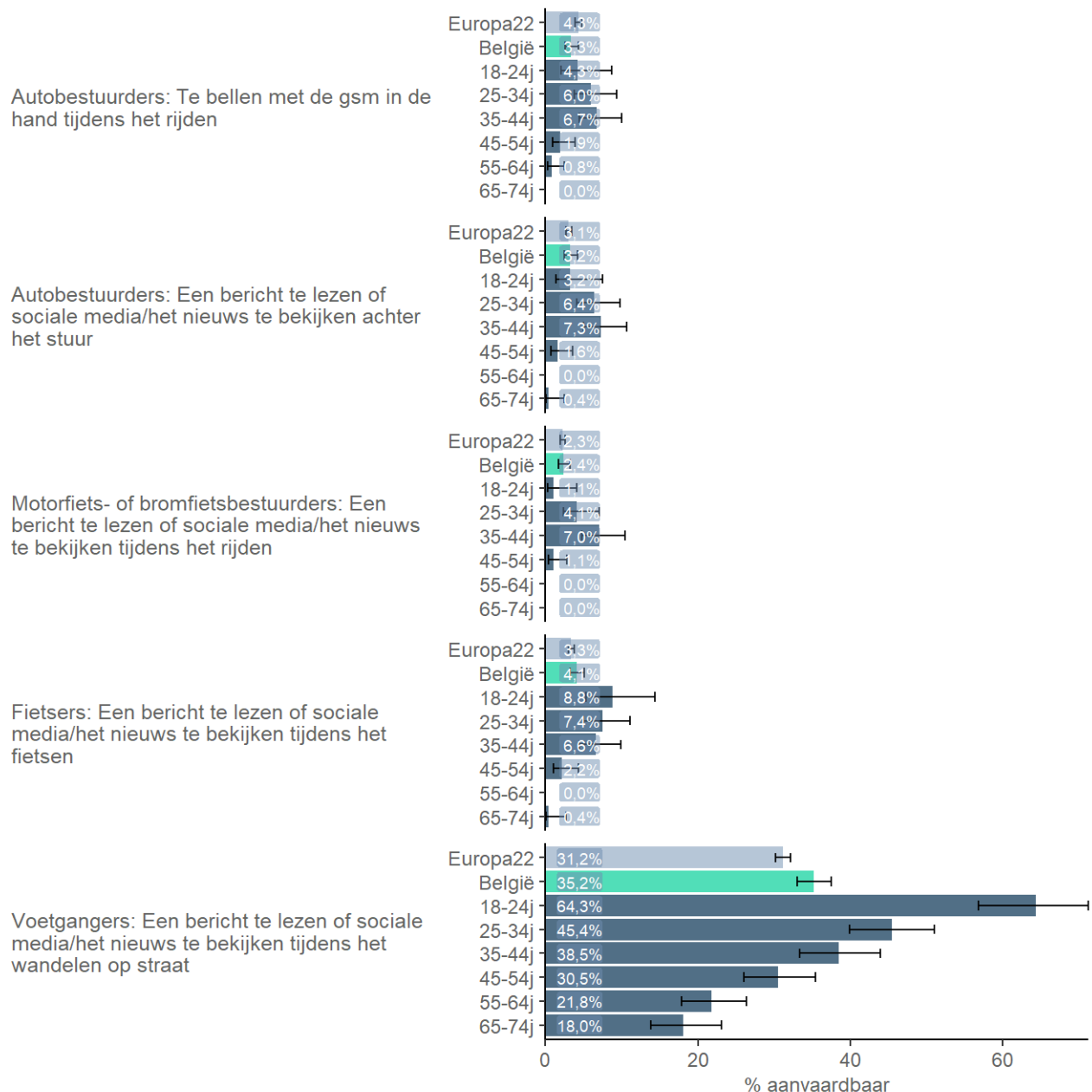
3.7.2 Aanvaardbaarheid van afleiding en telefoongebruik in het verkeer

Net als bij de vorige onderwerpen werden alle deelnemers gevraagd naar de aanvaardbaarheid van de gedragingen die verband houden met gsm-gebruik achter het stuur van een auto. Ze moesten oordelen of ze deze gedragingen zelf aanvaardbaar vinden (Figuur 27).

De niveaus van persoonlijke aanvaardbaarheid van gsm-gebruik achter het stuur zijn in de regel zeer laag. Slechts 3,3% vindt bellen met een gsm in de hand tijdens het rijden aanvaardbaar. 3,2% vindt het aanvaardbaar om zijn gsm achter het stuur te bekijken om te lezen. In Europa is de waargenomen proportie iets groter wat betreft bellen (4,3%, niet significant) maar gelijklopend wat betreft het bekijken van de gsm in de hand (3,1%). De niveaus van persoonlijke aanvaardbaarheid lijken geen gender- of regionale verschillen te vertonen. Er is één uitzondering: in Brussel vinden ze het meer aanvaardbaar (7%) om de gsm in de hand te bekijken tijdens het rijden dan in Vlaanderen (2,8%, $p < 0,01$), maar er is geen significant verschil met Wallonië (3%).

Ondanks de lage aanvaardbaarheidspercentages konden er enkele significante leeftijdsgebonden verschillen waargenomen worden. Een trend die zich lijkt af te tekenen is dat 25- tot 44-jarigen het in verhouding aanvaardbaarder vinden om de gsm achter het stuur te gebruiken dan 45-plussers. Dat is het geval voor bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden (6,3% van de 25- tot 44-jarigen tegenover 1% bij de 45-plussers, $p < 0,001$) en voor een bericht lezen (6,9% van de 25- tot 44-jarigen tegenover 0,7% bij de 45-plussers, $p < 0,001$). De proportie bij de 18- tot 24-jarigen is ook relatief hoog. Ze is significant hoger dan bij de groepen van 55-64 jaar (4,3% tegenover 0,8%, $p < 0,01$) en van 65-74 jaar (4,3% tegenover 0%, $p < 0,01$) voor bellen.

Voor een bericht lezen is de proportie bij de 18- tot 24-jarigen significant hoger dan bij de 55- tot 64-jarigen (3,2% tegenover 0%, $p < 0,01$).



Figuur 27 Persoonlijke aanvaardbaarheid van afleiding in het verkeer bij verschillende weggebruikers voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die dat specifiek gedrag persoonlijk aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Wat betreft de andere types weggebruiker (ook zichtbaar op Figuur 27) vindt slechts 2,4% van de respondenten dat het voor een motorfiets- of bromfietsbestuurder aanvaardbaar is om zijn gsm te bekijken tijdens het rijden (tegenover 2,3% in Europa). Deze proportie is iets hoger in Brussel (5,6%)⁵ dan in Vlaanderen (1,8%, $p < 0,01$). Dezelfde vraag werd gesteld voor fietsers: 4,1% van de respondenten vindt dat aanvaardbaar (3,3% in Europa). We zien een groot verschil in de persoonlijke aanvaardbaarheid van mensen jonger dan 45 jaar (7,5%) en mensen van 45 of ouder (0,9%, $p < 0,001$).

⁵ Deze resultaten moeten met voorzichtigheid benaderd worden, gelet op de kleine steekproef in Brussel (165 respondenten).

Voor voetgangers vindt 35,2% van de respondenten het aanvaardbaar dat ze hun telefoon bekijken terwijl ze op straat wandelen. Dat is significant hoger dan de Europese proportie (31,2%). Ook hier is de proportie sterk leeftijdsgebonden: 64,3% van de 18- tot 24-jarigen vindt dat aanvaardbaar, wat geleidelijk aan afneemt tot 18% bij de 65- tot 74-jarigen ($p < 0,001$). Op regionaal niveau vindt men dit gedrag het meest aanvaardbaar in Wallonië (39,1%), tegenover 32,2% in Vlaanderen ($p < 0,01$). Brussel zit daar tussenin (36,5%, niet significant).

3.7.3 Meningen over afleiding en telefoongebruik in het verkeer bij autobestuurders

De deelnemers die aangaven minstens enkele dagen per maand met een auto gereden te hebben, werd gevraagd om aan te geven in welke mate ze het eens zijn met verschillende stellingen die tot doel hebben om hun meningen over gsm-gebruik achter het stuur in kaart te brengen (Figuur 28). Net als voor rijden onder invloed en te snel rijden, meten de stellingen verschillende soorten meningen: gedragsovertuigingen en attitudes, waargenomen gedragscontrole, gewoontes en intenties. Elke stelling kreeg een score van 1 (oneens) tot 5 (eens). De hierna voorgestelde resultaten vertegenwoordigen het gemiddelde van deze scores. Het is belangrijk te weten dat de intentiescores de intentie weergeven om het gedrag in kwestie NIET te vertonen. Ze zijn dus omgekeerd ten opzichte van de andere concepten. Meer informatie over deze concepten kan worden gevonden in het begin van paragraaf 3.2.3.

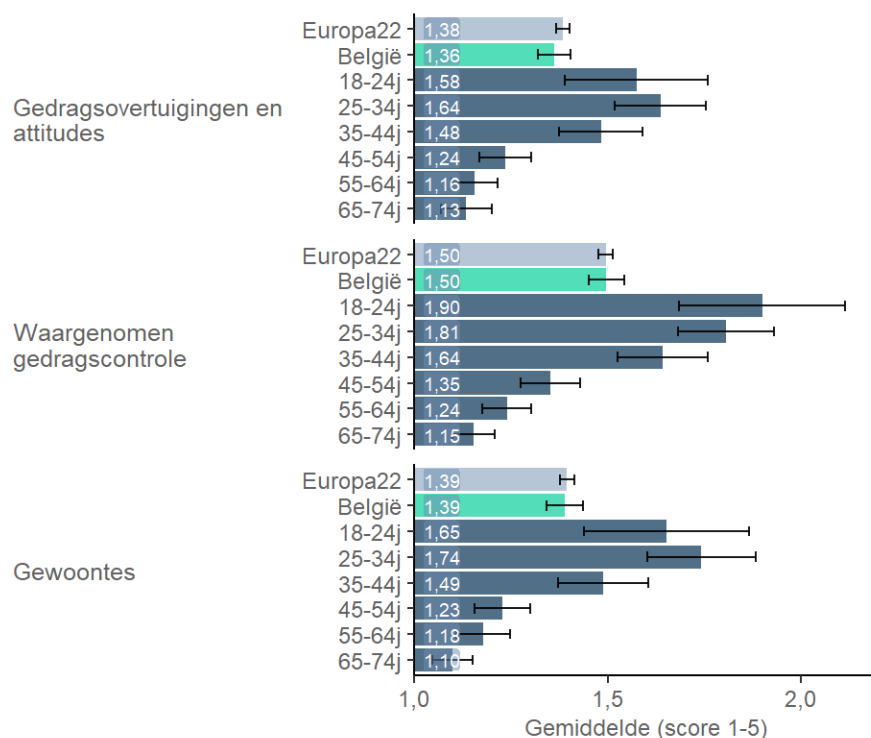
Voor gedragsovertuigingen en attitudes waren de stellingen: "Ik gebruik mijn gsm achter het stuur, omdat ik altijd bereikbaar wil zijn" en "Om tijd te sparen, gebruik ik vaak mijn gsm achter het stuur". In België bedroeg de gemiddelde score voor deze twee stellingen 1,36, wat zeer dicht aanleunt bij de Europese score (1,38). Men lijkt het minder eens te zijn met deze stellingen naarmate men ouder wordt. De 18- tot 44-jarigen (1,56) zijn het significant meer eens dan de 45- tot 74-jarigen (1,18, $p < 0,001$). In het Brusselse Gewest (1,67) is deze score ook hoger dan in de andere gewesten (1,32 voor Vlaanderen en 1,35 voor Wallonië, $p < 0,001$).

De gemiddelde Belgische score voor de stellingen over waargenomen gedragscontrole bedraagt 1,5. Dat is exact evenveel als in Europa. Net als bij gedragsovertuigingen en attitudes stellen we vast dat deze score afneemt naarmate men ouder wordt. Het gemiddelde voor akkoord bij de 18- tot 44-jarigen is 1,76 tegenover 1,26 bij de 45- tot 74-jarigen ($p < 0,001$). Brussel (1,73) krijgt ook een significant hogere score dan Vlaanderen (1,47, $p < 0,01$). Het verschil met Wallonië (1,49) is niet significant.

Op het vlak van gewoontes bedraagt de gemiddelde Belgische score voor de stelling "Ik gebruik vaak mijn gsm tijdens het rijden" 1,39. Ook deze score is exact dezelfde als die op Europees niveau. De gewoontes in verband met gsm-gebruik achter het stuur lijken af te nemen met leeftijd. Terwijl de score bij de 18- tot 44-jarigen 1,62 bedraagt, is dat bij de 45- tot 74-jarigen nog 1,17 ($p < 0,001$). Bovendien is de score bij de 25- tot 34-jarigen (1,74) significant hoger dan die bij de 35- tot 44-jarigen (1,49, $p < 0,01$). Net als voor waargenomen gedragscontrole en attitudes zien we een significant verschil tussen de score voor Brussel en Vlaanderen (1,62 tegenover 1,36, $p < 0,01$). De score voor Wallonië verschilt niet significant van die van de andere gewesten.

Er zijn geen significante genderverschillen voor de drie bovenvermelde categorieën.

Wat betreft intenties hebben de deelnemers hun intentie aangegeven om de gsm niet achter het stuur te gebruiken. Het Belgische gemiddelde bedroeg 4,08, wat hoger is dan in Europa (3,91). Ook hier hebben de 18- tot 44-jarigen een lagere intentie om niet de gsm achter het stuur te gebruiken dan de 45- tot 74-jarigen (4,36, $p < 0,001$) én is de score van de Brusselaars (3,57) significant lager dan in de andere gewesten (4,14 in Vlaanderen en 4,12 in Wallonië, $p < 0,001$). Daarenboven stellen we een significant genderverschil vast voor intenties. Mannen hebben een lagere score (3,97) dan vrouwen (4,19, $p < 0,01$).



Figuur 28 Meningen over afleiding bij autobestuurders voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Gemiddelde scores voor gedragsovertuigingen en attitudes, waargenomen gedragscontrole en gewoontes gelinkt aan afleiding tijdens het autorijden (hogere score = meer risicovolle meningen). Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

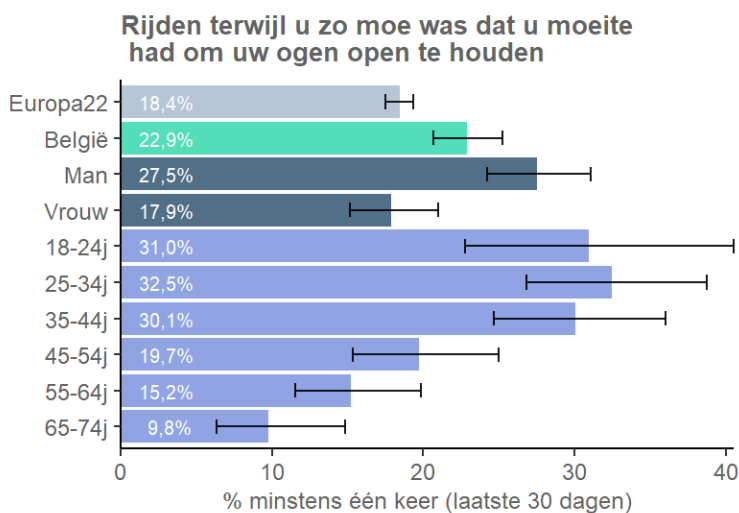
3.8 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

3.8.1 Zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur bij autobestuurders

De vragenlijst keek ook naar de risico's in verband met rijden in een toestand van gevorderde slaperigheid. Eerst werd aan de deelnemers die met de auto rijden gevraagd of ze in de afgelopen 30 dagen gereden hadden terwijl ze zo moe waren dat ze moeite hadden om hun ogen open te houden (Figuur 29).

In België bedraagt de proportie van personen die aangeven in deze toestand van vermoeidheid gereden te hebben 22,9%. Dat is beduidend meer dan de Europese proportie (18,4%, $p < 0,001$). Deze proportie is bovendien groter bij mannen (27,5%) dan bij vrouwen (17,9%, $p < 0,001$). Daarnaast zijn er verschillen tussen verschillende leeftijdsgroepen. Wat betreft vermoeidheid tijdens het rijden, zien we een groot verschil tussen twee leeftijdsgroepen. De proportie bij de 18- tot 44-jarigen (31,2%) is significant groter dan bij de 45-plussers (15,4%, $p < 0,001$).

We stellen geen significante verschillen vast tussen de gewesten.



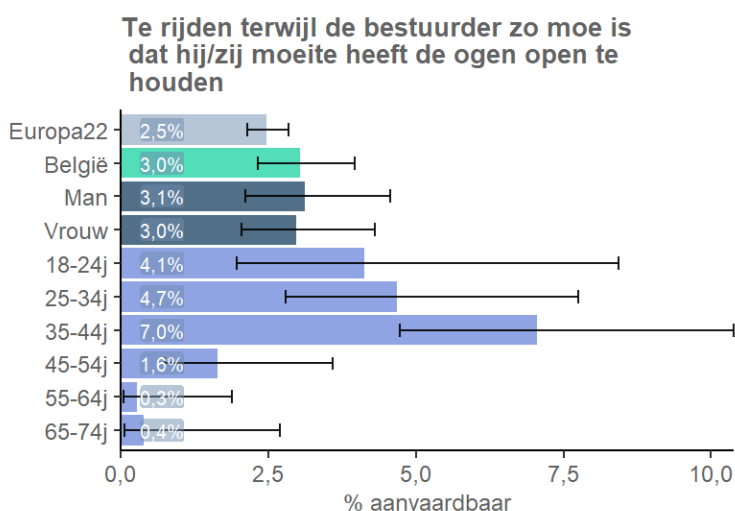
Figuur 29 Zelfgerapporteerd vermoeidheid achter het stuur voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.8.2 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

De deelnemers werd ook gevraagd of ze het aanvaardbaar zouden vinden om te rijden terwijl een bestuurder zo moe is dat die moeite heeft om de ogen open te houden (Figuur 30). De proportie van aanvaardbaarheid is veel lager dan de proportie van zelfgerapporteerd gedrag. In België is deze proportie slechts 3%. Dat blijft net boven het totale Europese gemiddelde (niet significant). De verschillen tussen leeftijdsgroepen blijven zich manifesteren tussen de 18- tot 44-jarigen (5,4%) en de 45-plussers (0,8%, $p < 0,001$). De genderverschillen daarentegen verdwijnen als het op aanvaardbaarheid aankomt.

Anderzijds lijken meer Brusselaars rijden in een toestand van gevorderde slaperigheid aanvaardbaar te vinden. Deze proportie in Brussel (8,1%) is namelijk significant hoger dan in de andere gewesten: 1,9% in Wallonië ($p < 0,001$) en 3% in Vlaanderen ($p < 0,01$). Er is geen significant statistisch verschil tussen Wallonië en Vlaanderen.



Figuur 30 Persoonlijke aanvaardbaarheid van vermoeidheid achter het stuur voor België, naargelang gender en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage van alle weggebruikers die vermoeid rijden met de auto persoonlijk aanvaardbaar vinden. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.9 Ander risicogedrag in het verkeer

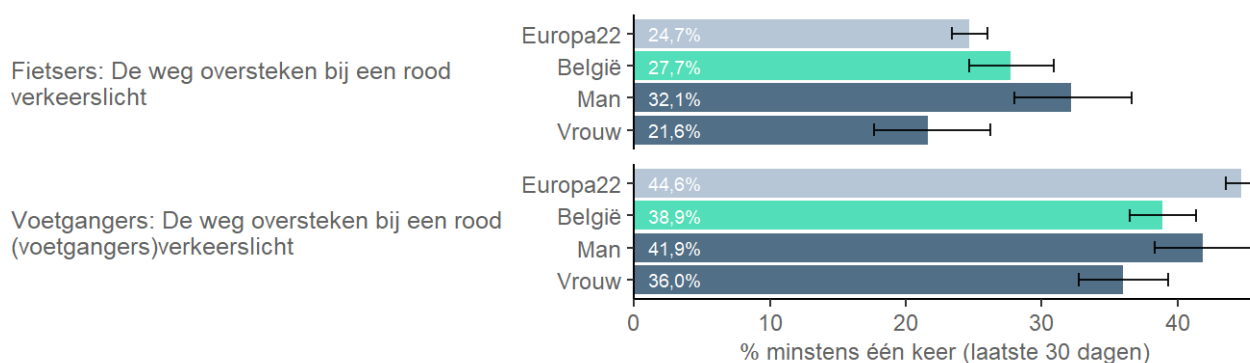
3.9.1 Kwetsbare weggebruikers en het negeren van het rood verkeerslicht

Daarnaast werd aan de kwetsbare weggebruikers gevraagd om aan te geven of ze in de afgelopen 30 dagen de weg overgestoken hebben bij een rood verkeerslicht (Figuur 31). Deze vraag werd apart gesteld aan de fietsers, voetgangers en bestuurders van een elektrische step. In België heeft 27,7% van de fietsers in de afgelopen 30 dagen de weg overgestoken bij een rood verkeerslicht; bij de voetgangers is dat 38,9% en bij de bestuurders van een elektrische step 35,8%. In Europa zijn de proporties vrij gelijklopend voor fietsers (24,7% in Europa). In België lijken voetgangers dan weer minder de weg over te steken bij een rood verkeerslicht dan in heel Europa samen (44,6%, $p < 0,001$). In Europa rapporteert 27,3% van de e-steppers dergelijk gedrag (niet significant verschil met België).

We kunnen grote demografische verschillen vaststellen in het negeren van stoplichten. Bij fietsers hebben mannen (32,1%) meer de neiging om door het rood te fietsen dan vrouwen (21,6%, $p < 0,001$). Dit verschil is niet significant voor voetgangers. Leeftijd heeft ook een grote invloed op het negeren van stoplichten. Dit gedrag vermindert naarmate de leeftijd toeneemt. Bij fietsers steken de 18- tot 24-jarigen (49,3%) en 25- tot 34-jarigen (43,3%) in verhouding vaker de weg over bij een rood verkeerslicht dan de andere leeftijdsgroepen ($p < 0,001$). De 35- tot 44-jarige (22,8%) en 45- tot 54-jarige (22,3%) fietsers negeren ook meer een rood verkeerslicht dan de 65- tot 74-jarigen (9,3%, $p < 0,01$). Bij de voetgangers nemen we precies dezelfde trend waar, maar daarbij komt dat de 18- tot 24-jarigen (64,5%) significant vaker dan de 25- tot 34-jarigen (51,6%, $p < 0,01$) de weg oversteken bij een rood verkeerslicht. Deze twee leeftijdsgroepen vertonen ook een significant verschil met de andere groepen, en de 35- tot 44-jarigen (36,5%) en de 45- tot 54-jarigen (33,6%) steken ook significant vaker de weg over bij een rood verkeerslicht dan de 65- tot 74-jarigen (21,7%, respectievelijk $p < 0,01$ en $p < 0,001$).

Wat betreft de regionale verschillen stellen we vast dat Brusselse fietsers (47,3%) vaker door het rood rijden dan fietsers van de andere gewesten (26,9% voor Vlaanderen en 22,3% in Wallonië, $p < 0,001$). We stellen dezelfde waarnemingen vast voor voetgangers: 62,5% in Brussel tegenover 33,4% in Vlaanderen en 40,8% in Wallonië ($p < 0,001$). Het verschil tussen Waalse en Vlaamse voetgangers is ook significant ($p < 0,01$).

Het is belangrijk te weten dat de bestuurders van een elektrische step met te weinig zijn om vergelijkingen te maken op basis van leeftijd en gender. Wat betreft de regionale verschillen zien we dat Walen (16,6%) in verhouding minder vaak door het rood rijden dan in de andere gewesten (52,6% voor Brussel, $p < 0,001$ en 40,6% voor Vlaanderen, $p < 0,01$)⁶.



Figuur 31 Zelfgerapporteerd negatie van het rode verkeerslicht door fietsers en voetgangers voor België en naargelang gewest.

Referentiepopulatie: weggebruikers die het specifiek vervoermiddel gebruiken minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

De vragenlijst peilde ook naar de persoonlijke aanvaardbaarheid van de deelnemers ten aanzien van deze gedragingen. Alle respondenten hebben aangegeven of ze deze gedragingen persoonlijk aanvaardbaar vinden. De weg met de fiets oversteken bij een rood verkeerslicht is aanvaardbaar voor 4,1% van hen, wat dicht

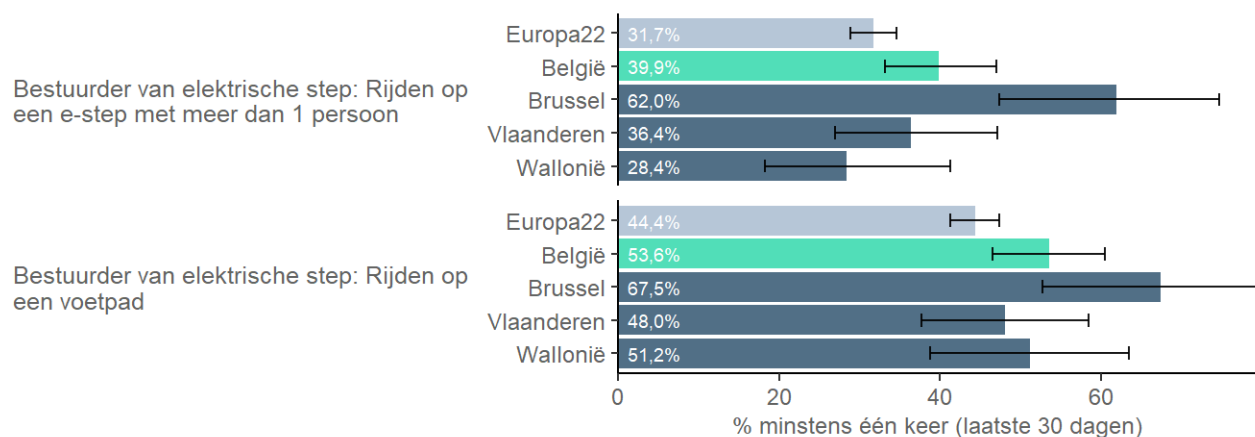
⁶ Deze resultaten moeten met voorzichtigheid benaderd worden, gelet op het geringe aantal Brusselse e-steppers onder de respondenten ($n < 50$).

aanleunt bij de proportie voor Europa (3,6%, niet significant). De weg te voet oversteken bij een rood verkeerslicht is aanvaardbaar voor 7,2% van de Belgen en 8,9% van de Europeanen (niet-significant verschil). We nemen geen genderverschillen waar op het gebied van persoonlijke aanvaardbaarheid. We zien ook geen significante regionale verschillen, behalve voor voetgangers: meer Brusselaars dan Walen vinden het voor een voetganger aanvaardbaar om de weg over te steken bij een rood verkeerslicht (12,4% tegenover 5,7%, $p < 0,01$). We stellen daarentegen veel duidelijkere leeftijdsgebonden verschillen vast in deze proporties. Bij de leeftijdsgroepen van 18 tot 44 jaar vindt meer dan 7% dit voor fietsers aanvaardbaar, terwijl deze proportie in de andere leeftijdsgroepen minder is dan 2% ($p < 0,001$). We stellen dezelfde trend vast voor voetgangers, waar meer dan 10% van de 18- tot 44-jarigen dit aanvaardbaar vindt, terwijl dit bij andere leeftijdsgroepen minder dan 5% is ($p < 0,001$).

3.9.2 Risicogedrag bij bestuurders van elektrische steps

Naast de weg oversteken bij een rood verkeerslicht werden nog twee gedragingen bevraagd gerelateerd aan de specifieke risico's die genomen worden door de bestuurders van een elektrische step: rijden op een e-step met meer dan één persoon enerzijds, en rijden op een voetpad anderzijds (Figuur 32). 39,9% van de bestuurders van een elektrische step heeft in de afgelopen 30 dagen met meer dan één persoon gereden op de step. Dat is de op twee na grootste proportie van de Europese landen. In Europa bedraagt deze proportie 31,7% (niet significant). Dit gedrag is het meest ingeburgerd in Brussel (62%) als we vergelijken met de twee andere gewesten (36,4% voor Vlaanderen, $p < 0,01$ en 28,4% voor Wallonië, $p < 0,001$).

In België zien we een proportie van 53,6% van mensen die in de afgelopen 30 dagen met een e-step op een voetpad gereden hebben. Deze proportie bedraagt 44,4% op Europees niveau (niet significant). Ook dit risicogedrag wordt het vaakst in Brussel waargenomen (67,5%)⁷. De proportie in Brussel is significant groter dan in Vlaanderen (48%, $p < 0,05$ – voor deze test kozen we voor een significantieniveau van $p < 0,05$, gelet op het geringe aantal bestuurders van een elektrische step). Het verschil tussen Brussel en Wallonië (51,2%) is niet significant.



Figuur 32 Zelfgerapporteerd risicogedrag bij bestuurders van een elektrische step voor België en naargelang gewest.

Referentiepopulatie: bestuurders van een elektrische step minstens een paar dagen per maand. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.10 Handhaving en draagvlak voor beleidsmaatregelen

3.10.1 Subjectieve pakkans

Aan de deelnemers die aangaven met de auto te rijden werd gevraagd om de waarschijnlijkheid in te schatten dat ze door de politie (of door radars of camera's) tijdens een doorsnee autorit gecontroleerd worden. De vraag maakte een onderscheid tussen verschillende gedragingen waar controles op gericht zijn: rijden onder invloed van alcohol of illegale drugs, naleven van de snelheidslimieten, dragen van de gordel en gebruik van een gsm in de hand tijdens het rijden om te bellen of berichten te sturen. De antwoordmogelijkheden vormden

⁷ Deze resultaten moeten met voorzichtigheid benaderd worden, gelet op het geringe aantal Brusselse e-steppers onder de deelnemers ($n < 50$).

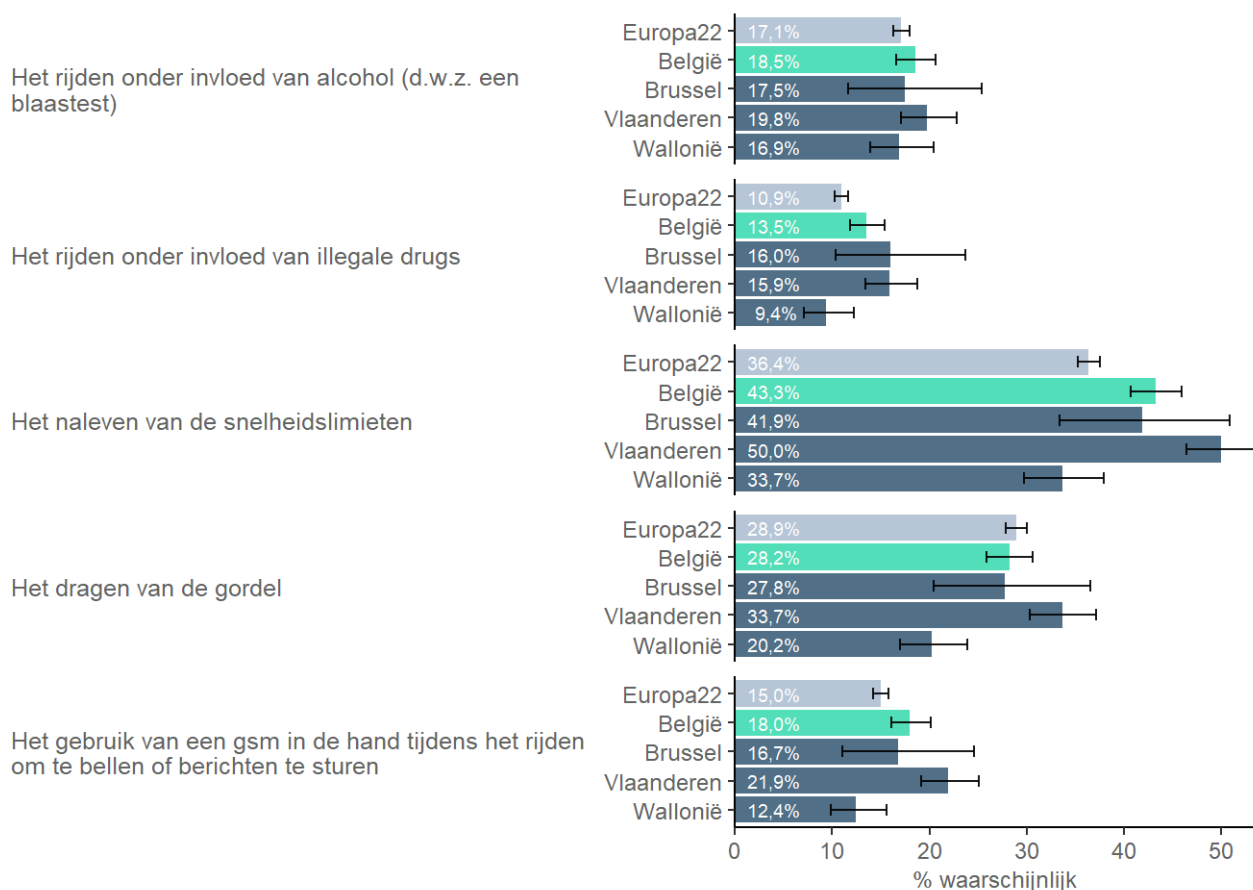
een schaal van 1 tot 7 (1 = 'heel onwaarschijnlijk' en 7 = 'heel waarschijnlijk'). Voor elk type controle tonen volgende resultaten de proportie van deelnemers die dit ten minste waarschijnlijk vinden (5 en hoger).

Van deze controles achten de autobestuurders de kans het grootst dat ze geconfronteerd worden met een snelheidscontrole. 43,3% van de autobestuurders vindt het waarschijnlijk dat hun snelheid tijdens een doorsnee autorit gecontroleerd wordt. Het dragen van de gordel komt op de tweede plaats, met 28,2% van de bestuurders die zo'n controle waarschijnlijk acht. Daarna volgen alcoholcontrole en controle op gsm-gebruik met respectievelijk 18,5% en 18%. De controle die het minst waarschijnlijk wordt geacht is de controle op rijden onder invloed van illegale drugs (13,5%). Als we de vergelijking maken, zien we dat deze proporties over het algemeen iets hoger liggen dan op Europees niveau. Dat is in het bijzonder het geval voor snelheidscontroles (36,4% in Europa, $p < 0,001$), controles op gsm-gebruik achter het stuur (15% in Europa, $p < 0,01$) en rijden onder invloed van illegale drugs (10,9% in Europa, $p < 0,01$).

Er zijn geen significante genderverschillen in de subjectieve pakkans, voor geen van de gevallen hierboven. Wat betreft leeftijd zien we hier en daar een verschil. De oudste personen uit onze steekproef, van 65-74 jaar, hebben minder de indruk het risico te lopen om een blaastest te moeten afleggen dan de andere leeftijdsgroepen, in het bijzonder de jongste leeftijdscategorieën: 12,2% bij de groep van 65-74 jaar tegenover 21,6% bij de groep van 18-24 jaar (niet significant), 22,2% bij de groep van 25-34 jaar ($p < 0,01$) en 20,7% bij de groep van 45-54 jaar (niet significant). Er is geen significant verschil met de groep van 35-44 jaar of die van 55-64 jaar. We zien daarentegen geen significant leeftijdsgebonden verschil wat betreft de percepties in verband met drugcontroles. Net zomin zien we een verschil voor snelheidscontroles of controles op gsm-gebruik achter het stuur.

We stellen wel een aantal leeftijdsgebonden verschillen vast in verband met controles op het dragen van de gordel. De oudste personen, van 55-64 jaar (20,9%) en van 65-74 jaar (22%), vinden het in verhouding minder waarschijnlijk dan de 25- tot 34-jarigen (33,9%) en de 35- tot 44-jarigen (35,2%) dat ze gecontroleerd worden op het dragen van de gordel tijdens een doorsnee autorit ($p < 0,01$).

Zoals duidelijk te zien is op Figuur 33 nemen we meer uitgesproken verschillen waar tussen de gewesten, met uitzondering van de alcoholcontroles, waarvoor er geen significante regionale verschillen zijn. Voor de andere controles is de proportie van personen die een controle waarschijnlijk vinden significant minder groot in Wallonië dan in Vlaanderen. Dat is dus het geval voor controles op rijden onder invloed van illegale drugs (9,4% in Wallonië tegenover 15,9% in Vlaanderen, $p < 0,001$), snelheidscontroles (33,7% in Wallonië tegenover 50% in Vlaanderen, $p < 0,001$), controles op het dragen van de gordel (20,2% in Wallonië tegenover 33,7% in Vlaanderen, $p < 0,001$) en tot slot controles op gsm-gebruik achter het stuur (12,4% in Wallonië tegenover 21,9% in Vlaanderen, $p < 0,001$). In al deze gevallen zit het Brusselse Gewest daar ergens tussenin, zonder dat er een significant verschil is met Wallonië of Vlaanderen.



Figuur 33 Subjectieve pakkans voor verschillende risicogedragingen bij autobestuurders voor België en naargelang gewest.

Percentage autobestuurders die het waarschijnlijk achten van gecontroleerd te worden voor dit specifiek risicogedrag tijdens een doorsnee autorit. Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.10.2 Objectieve pakkans

Naast vragen over de subjectieve pakkans die de deelnemers ondervinden, kregen de respondenten ook de vraag om de uitgevoerde controles objectief te beoordelen. De deelnemende autobestuurders werd gevraagd hoe vaak ze in de voorbije 12 maanden door de politie gecontroleerd zijn. Deze vraag bevatte twee verschillende items: controles op rijden onder invloed van alcohol en controles op het gebruik van drugs. De deelnemers konden antwoorden met 'nooit', '1 keer' of 'minstens 2 keer'. We zijn hier geïnteresseerd in de proportie van personen die in de voorbije 12 maanden minstens één keer gecontroleerd zijn.

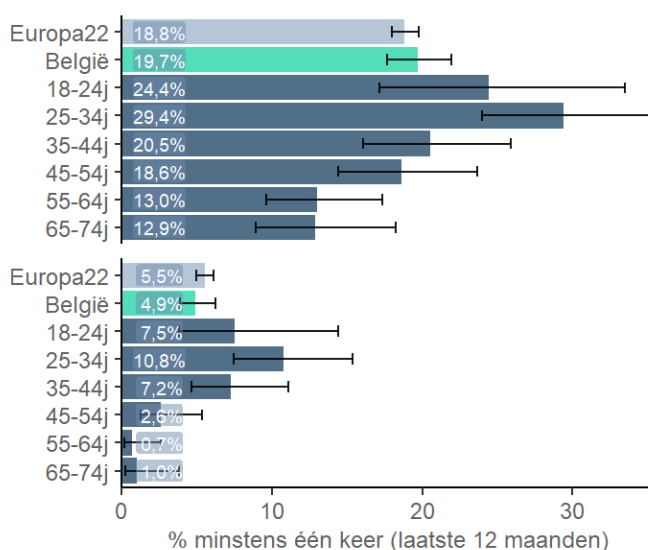
Volgens het onderzoek verklaart één autobestuurder op vijf (19,7%) in de voorbije 12 maanden gecontroleerd te zijn op het gebruik van alcohol; bij 4,9% werd een drugtest afgenomen. Deze proporties leunen erg dicht aan bij het Europese gemiddelde, waar 18,8% een blaastest en 5,5% een drugtest moest afleggen (niet significante verschillen). Anders dan voor de subjectieve pakkans nemen we wel een verschil waar tussen mannen en vrouwen in de proportie van personen bij wie een blaastest werd afgenomen. 22,9% van de mannen werd gecontroleerd, tegenover slechts 16,3% van de vrouwen. Dit verschil is statistisch significant ($p < 0,01$). Er is daarentegen geen significant verschil tussen mannen en vrouwen voor controles op rijden onder invloed van drugs. 5,7% van de mannen legde een drugtest af, tegenover 4,1% van de vrouwen. We stellen wel weer enkele leeftijdsgebonden verschillen vast (Figuur 34). De leeftijdsgroep die het vaakst gecontroleerd wordt op rijden onder invloed van alcohol is de groep van 25-34 jaar (29,4%). Zij worden significant vaker gecontroleerd dan de groepen van 45-54 jaar (18,6%, $p < 0,01$), van 55-64 jaar (13%, $p < 0,001$) en van 65-74 jaar (12,9%, $p < 0,001$). Een grote proportie van de 18- tot 24-jarigen verklaart in de voorbije 12 maanden een blaastest afgelegd te hebben (24,4%). We nemen een significant verschil waar tussen hen en de groep van 55-64 jaar ($p < 0,01$).

Hoewel tot slot de cijfers wat betreft personen die gecontroleerd werden op rijden onder invloed van alcohol in de drie gewesten relatief gelijk zijn (22,3% in Brussel, 20,7% in Vlaanderen en 17,5% in Wallonië), werden

meer Brusselaars dan Vlamingen en Walen gecontroleerd op rijden onder invloed van drugs. Terwijl 3,3% van de Walen en 4,8% van de Vlamingen gecontroleerd werden op druggebruik, is dat in Brussel 12,2% (respectievelijk $p < 0,01$ en $p < 0,001$).

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie voor het rijden onder invloed van alcohol (bv. via een blaastest)?

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie op het gebruik van drugs (andere dan medicatie) tijdens het autorijden?



Figuur 34 Objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en drugs voor België en naargelang leeftijdscategorie. Percentage autobestuurders die minstens één keer werden gecontroleerd voor rijden onder invloed van alcohol of drugs in de afgelopen 12 maanden. Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.10.3 Steun voor potentiële beleidsmaatregelen

De respondenten kregen bovendien enkele wettelijke verplichtingen voorgelegd die in de toekomst mogelijk van kracht zullen worden en er werd hun gevraagd om aan te geven of ze voor of tegen deze maatregelen zijn. We bespreken hieronder eerst de maatregelen in verband met alcoholgebruik (Figuur 35), gevolgd door enkele andere potentiële maatregelen die ook voorgelegd werden aan de deelnemers (Figuur 36).

59,7% van de Belgen is voorstander van een nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen (verbod om te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0,0), 75,7% is voorstander van diezelfde nultolerantie maar dan voor beginnende bestuurders van gemotoriseerde voertuigen (minder dan twee jaar in het bezit van een rijbewijs) en 52,6% is voorstander van dezelfde nultolerantie maar dan voor fietsers. Deze proporties zijn kleiner dan de proporties op Europees niveau voor nultolerantie voor alle autobestuurders (65,8%, $p < 0,001$) en voor fietsers (62,5%, $p < 0,001$). De Europese proportie van personen die voorstander zijn van een nultolerantie voor beginnende bestuurders bedraagt 78,3% (niet-significant verschil met België). Anderzijds is 76,1% van de Belgen voorstander om een alcoholslot te installeren bij bestuurders die meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol. Deze proportie loopt gelijk met de proportie op Europees niveau (76,4%).

Voor deze vier maatregelen is de proportie van vrouwen die voorstander zijn veel groter dan die bij mannen. Concreet is 64,8% van de vrouwen voorstander van een nultolerantie voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, tegenover 54,7% van de mannen ($p < 0,001$); voor beginnende bestuurders is dat 79,8% van de vrouwen tegenover 71,4% van de mannen ($p < 0,001$) en voor fietsers 57,9% tegenover 47,5% ($p < 0,001$). Van het alcoholslot is 82,2% van de vrouwen voorstander, tegenover 69,9% van de mannen ($p < 0,001$).

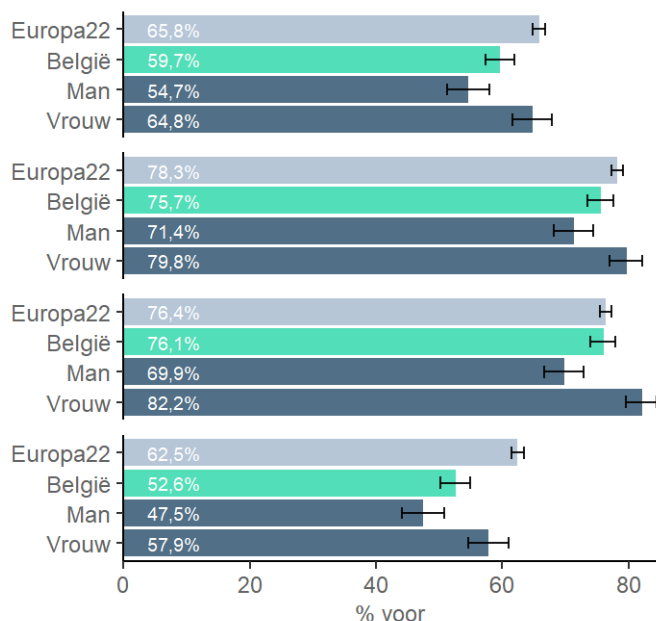
Over het algemeen vinden deze maatregelen vooral draagvlak bij ouderen. Van nultolerantie voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen zijn de 25- tot 34-jarigen het minst voorstander (50,2%). De proportie van voorstanders in deze leeftijdsgroep is significant kleiner dan in de andere, oudere leeftijdsgroepen ($p < 0,01$). De 18- tot 24-jarigen (52%) zijn ook met significant minder voorstanders van deze maatregel dan de 65- tot 74-jarigen (67,4%). Voor de nultolerantie voor beginnende bestuurders is er minder draagvlak in alle leeftijdsgroepen van 18 tot 44 jaar (68,1%) dan bij de 45-plussers (82,6%, $p < 0,001$).

Alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen te verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0 (nultolerantie)

Alle beginnende bestuurders van gemotoriseerde voertuigen (minder dan twee jaar in bezit van het rijbewijs) te verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0‰ (nultolerantie)

Een alcoholslot te installeren bij bestuurders die meer dan één keer betrappt zijn op rijden onder invloed van alcohol (technologie die de auto niet laat starten als het alcoholpercentage van de bestuurder een bepaalde limiet overschrijdt)

Alle fietsers te verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0 (nultolerantie)



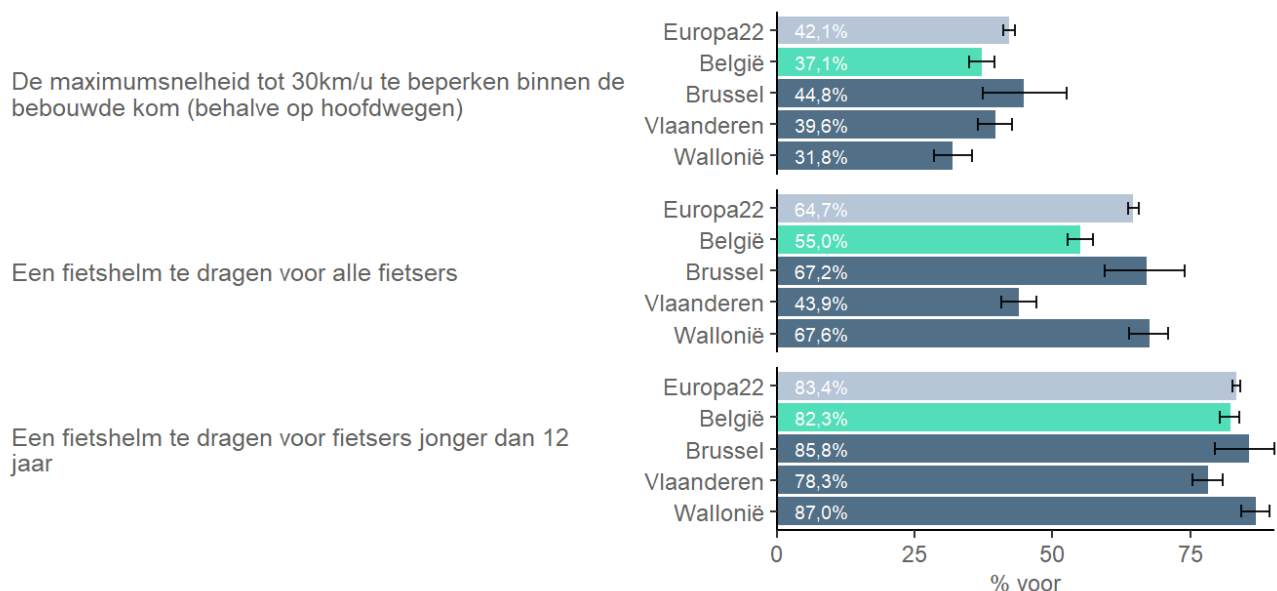
Figuur 35 Steun voor beleidsmaatregelen gerelateerd aan rijden onder invloed voor België en naargelang gender.

Percentage die voorstander is van de genoemde beleidsmaatregel. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

Enkele van de andere potentiële beleidsmaatregelen waar de deelnemers over bevraagd werden, zijn de beperking van de maximumsnelheid tot 30 km/u binnen de bebouwde kom en de verplichting een fietshelm te dragen voor alle fietsers of enkel voor fietsers jonger dan 12 jaar (Figuur 36).

37,1% van de weggebruikers steunt de maatregel om de snelheid te beperken binnen de bebouwde kom tot 30 km/u. Dat is significant minder dan in Europa (42,1%, $p < 0,001$). Deze maatregel wordt vooral gedragen door de 65- tot 74-jarigen (48,5%), met een significant hogere score dan alle andere leeftijdsgroepen ($p < 0,001$), behalve de groep van 35-44 jaar (niet significant). Op regionaal niveau is Wallonië het gewest met het kleinste draagvlak (31,8%) in vergelijking met Vlaanderen (39,6%, $p < 0,01$) en Brussel (44,8%, $p < 0,01$). We nemen geen significante genderverschillen waar.

Wat betreft het dragen van de fietshelm steunt 55% de algemene fietshelmplicht, wat veel minder is dan op Europees niveau (64,7%). De 18- tot 24-jarigen zijn het minst voorstander van deze maatregel (34,3%, $p < 0,001$ vergeleken met alle andere leeftijdscategorieën). We zien ook dat Vlamingen (43,9%) significant minder voorstander zijn dan Walen (67,6%, $p < 0,001$) en Brusselaars (67,2%, $p < 0,001$). Wat betreft de fietshelmplicht voor kinderen jonger dan 12 jaar is 82,3% voorstander. Dat scheelt niet erg veel met het Europese percentage (83,4%). Het draagvlak voor deze maatregel lijkt groter te worden met de leeftijd (90,3% bij de 65- tot 74-jarigen). Ook van deze maatregel is de Vlaming (78,3%) een minder grote voorstander dan de Waal (87%, $p < 0,001$), maar we zien geen significant verschil met de Brusselaar (85,8%). We nemen evenmin significante genderverschillen waar voor de twee maatregelen die verplichten tot het dragen van een fietshelm.



Figuur 36 Steun voor beleidsmaatregelen gerelateerd aan zone 30 en fietshelm voor België en naargelang gewest.
 Percentage die voorstander is van de genoemde beleidsmaatregel. Referentiepopulatie: alle weggebruikers. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.11 Infrastructuur

3.11.1 Gebruik van infrastructuur door de verschillende weggebruikers

Om de verschillende soorten infrastructuur die beschikbaar zijn voor de verschillende vervoermiddelen te beoordelen, werd er aan de respondenten die het overeenkomstig vervoersmiddel gebruiken gevraagd om aan te geven welk type infrastructuur ze regelmatig gebruiken. Daarna konden ze aangeven of ze deze infrastructuur eerder veilig of eerder gevaarlijk vinden. De vragenlijst voor autobestuurders bestond uit:

- autosnelwegen
- ringwegen en hoofdwegen in steden
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen
- andere wegen in de bebouwde kom

Voor de bestuurders van bromfietsen en motorfietsen:

- ringwegen en hoofdwegen binnen steden
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen
- andere wegen in de bebouwde kom

Voor fietsers:

- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met fietspad
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen zonder fietspad
- wegen in de bebouwde kom met fietspad
- wegen in de bebouwde kom zonder fietspad

Voor voetgangers:

- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met voetpad
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen zonder voetpad
- wegen in de bebouwde kom met voetpad
- wegen in de bebouwde kom zonder voetpad

3.11.1.1 Infrastructuur gebruikt door autobestuurders

76% van de Belgische autobestuurders gebruikt regelmatig autosnelwegen, 75,6% ringwegen en hoofdwegen in steden, 81,2% landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen en 68,4% andere wegen in de bebouwde kom. Op Europees niveau bedragen deze proporties respectievelijk 62,9%, 66,5%, 75,2% en 64,6%. De proporties voor België zijn significant hoger dan die voor Europa ($p < 0,01$).

Er zijn geen significante demografische verschillen in het gebruik van autosnelwegen.

Ringwegen en hoofdwegen in steden worden iets vaker gebruikt door mannen (79,1%) dan door vrouwen (71,9%, $p < 0,01$). De oudste leeftijdsgroepen gebruiken ze daarentegen iets minder. We nemen geen regionale verschillen waar.

Bij landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen is het omgekeerd: die worden vaker gebruikt door oudere personen. De leeftijdsgroepen van 45-74 jaar (86,9%) nemen ze in verhouding vaker dan de personen tussen 18 en 44 jaar (74,9%, $p < 0,001$). Het hoeft niet te verbazen dat deze wegen ook minder gebruikt worden door Brusselaars (53,9%) dan door Walen (84,5%, $p < 0,001$) en Vlamingen (83,3%, $p < 0,001$).

Dezelfde trends kunnen waargenomen worden voor andere wegen in de bebouwde kom. Ze worden voornamelijk gebruikt door 45-plussers (78,1% tegenover 57,7%, $p < 0,001$), en door Walen (71,1%) en Vlamingen (68,2%) vergeleken met Brusselaars (51,9%, $p < 0,001$).

3.11.1.2 Infrastructuur gebruikt door bestuurders van motorfietsen en bromfietsen

64,6% van de Belgische motorfiets- en bromfietsbestuurders gebruikt regelmatig ringwegen en hoofdwegen in steden, 64,5% gebruikt landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen, en 46,9% gebruikt andere wegen in de bebouwde kom. De proporties op Europees niveau zijn respectievelijk: 50,6% voor hoofdwegen, 54,7% voor landelijke wegen en verbindingswegen, en 51,8% voor andere wegen in de bebouwde kom. De Europese niveaus zijn significant lager voor ringwegen ($p < 0,001$) en voor landelijke wegen ($p < 0,01$).

De beperkte steekproefgroottes maken vergelijkingen op basis van leeftijd en gender niet mogelijk. De regionale vergelijkingen tonen enkel aan dat de Brusselaar minder vaak andere wegen in de bebouwde kom gebruikt. 22,3% van de Brusselaars gebruikt ze regelmatig⁸ vergeleken met 52,7% in Vlaanderen ($p < 0,001$) en 50,9% in Wallonië ($p < 0,001$).

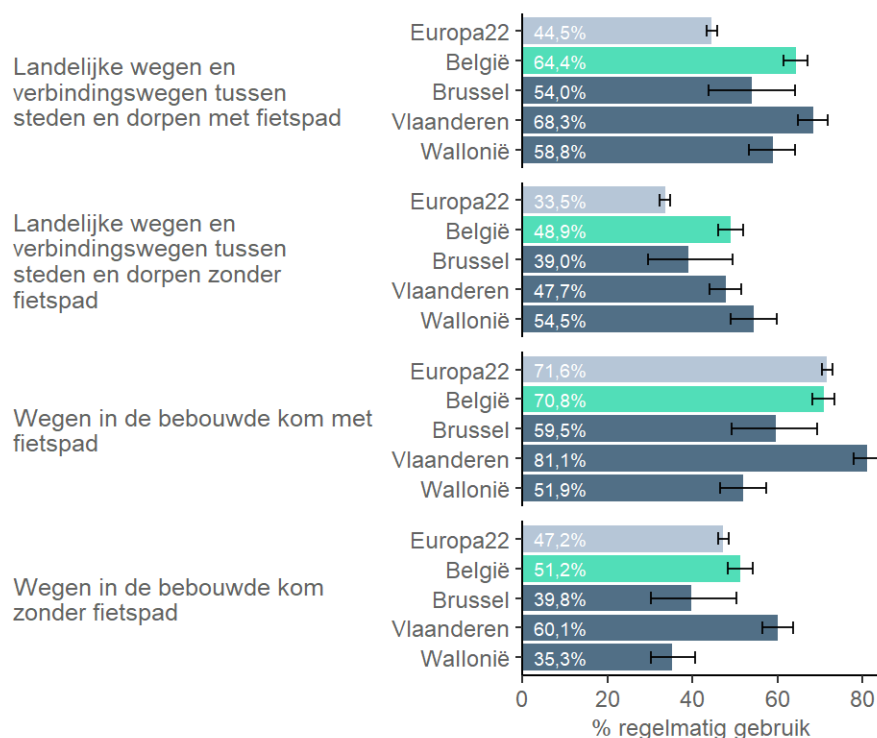
3.11.1.3 Infrastructuur gebruikt door fietsers

64,4% van de Belgische fietsers gebruikt landelijke wegen met een fietspad. Deze proportie zakt tot 48,9% voor landelijke wegen zonder fietspad. Binnen de bebouwde kom gebruikt 70,8% wegen met een fietspad en 51,2% wegen zonder fietspad. In verhouding tot Europa nemen Belgische fietsers vaker landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen. Amper 44,5% van de Europese fietsers gebruikt dergelijke wegen met een fietspad; 33,5% gebruikt dergelijke wegen zonder fietspad ($p < 0,001$).

We nemen geen genderverschillen waar. Wat we wel zien, is dat de 18- tot 24-jarigen (28,6%) significant minder dan de andere leeftijdsgroepen (meer dan 50%, $p < 0,001$) landelijke wegen zonder fietspad gebruiken. Daarnaast stellen we vast dat fietsers tussen 18 en 44 jaar minder vaak (ongeveer 42%) wegen gebruiken zonder fietspad in de bebouwde kom dan de andere leeftijdsgroepen (meer dan 60%, $p < 0,001$).

Het gebruik van infrastructuur door fietsers kent ook regionale verschillen (Figuur 37). Vlaamse fietsers maken vaker dan de andere gewesten gebruik van de verschillende typen infrastructuur. Dit is het geval voor wegen in de bebouwde kom, zowel met fietspad (81,1% in Vlaanderen tegenover 51,9% in Wallonië en 59,5% in Brussel, $p < 0,001$) als zonder fietspad (60,1% in Vlaanderen tegenover 35,3% in Wallonië en 39,8% in Brussel, $p < 0,001$). Vlamingen gebruiken ook vaker landelijke wegen met een fietspad (68,3% tegenover 58,8% in Wallonië en 54% in Brussel, $p < 0,01$). Walen (54,5%) daarentegen gebruiken significant vaker dan Brusselaars (39%, $p < 0,01$) landelijke wegen zonder fietspad.

⁸ Deze resultaten moeten met voorzichtigheid benaderd worden, gelet op het geringe aantal Brusselse motor- en bromfietsers onder de deelnemers ($n < 50$).



Figuur 37 Regelmatig gebruik van verschillende soorten infrastructuur door fietsers voor België en naargelang gewest. Percentage fietsers die de specifieke infrastructuur regelmatig gebruiken. Referentiepopulatie: fietsers minstens een paar dagen per jaar. Steekproefgrootte(s) zie bijlage 3.

3.11.1.4 Infrastructuur gebruikt door voetgangers

53,5% van de Belgische voetgangers verplaatst zich regelmatig op landelijke wegen met voetpad, 40,9% op landelijke wegen zonder voetpad, 77,2% op wegen in de bebouwde kom met voetpad en 49,9% op wegen in de bebouwde kom zonder voetpad. In vergelijking met de Europese cijfers gebruiken Belgen significant vaker de meeste van deze typen infrastructuur. De Europese proportie bedraagt slechts 37,7% ($p < 0,001$) voor landelijke wegen met voetpad, 22,8% voor landelijke wegen zonder voetpad ($p < 0,001$) en 36,5% voor wegen in de bebouwde kom zonder voetpad ($p < 0,001$). In Europa daarentegen maken voetgangers vaker dan in België gebruik van wegen in de bebouwde kom met voetpad (88,9%, $p < 0,001$).

Oudere personen maken het minst gebruik van landelijke wegen, of er nu een voetpad ligt (47,3% van de 45-plussers tegenover 59,9% van de groep van 18-44 jaar, $p < 0,001$) of niet (37,8% tegenover 44,2%, $p < 0,01$).

3.11.2 Subjectieve veiligheid van infrastructuur bij verschillende weggebruikers

Aan de gebruikers van elk vervoermiddel werd ook gevraagd om de infrastructuur die ze aangeven regelmatig te gebruiken, te beoordelen op het vlak van veiligheid. Autobestuurders bijvoorbeeld kregen de vraag voorgelegd: "Als autobestuurder, hoe zou u de veiligheid van de wegen die u regelmatig gebruikt beoordelen?" Ze konden een antwoord geven op een schaal van 1 tot 7, waarbij 1 betekent 'heel onveilig' en 7 'heel veilig'. Volgende resultaten geven voor elk type infrastructuur de proportie weer van respondenten die ze veilig bevonden (5 tot en met 7).

3.11.2.1 Autobestuurders

Bij de autobestuurders worden autosnelwegen het vaakst als veilig beoordeeld (58%), gevolgd door ringwegen en hoofdwegen in steden (50,6%). Landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen worden net als andere wegen in de bebouwde kom als veilig beschouwd door respectievelijk 47,1% en 47% van de autobestuurders. In Europa worden de wegen algemeen genomen veiliger bevonden dan in België. 66,1% van de Europese autobestuurders beschouwt de autosnelwegen als veilig ($p < 0,001$). Dat cijfer bedraagt

59,8% ($p < 0,001$) voor ringwegen en hoofdwegen in steden, 50,8% (niet significant) voor landelijke wegen en 51,4% (niet significant) voor andere wegen in de bebouwde kom.

Mannen (64,6%) hebben vaker de neiging om autosnelwegen als veilig te beschouwen dan vrouwen (50,8%, $p < 0,001$). De proportie van respondenten uit Wallonië (48,3%) die autosnelwegen als veilig beschouwt, is trouwens kleiner dan de proportie uit Brussel (63,4%, $p < 0,01$) en Vlaanderen (64,2%, $p < 0,001$).

Er kan een gelijkaardig verschil tussen mannen en vrouwen waargenomen worden voor ringwegen en hoofdwegen in steden (54,8% voor mannen en 45,9% voor vrouwen, $p < 0,01$). Er zijn minder autobestuurders in Wallonië (43,5%) dan in Vlaanderen (54,3%, $p < 0,001$) die deze wegen veilig vinden. We nemen daarentegen geen significant verschil waar met Brussel. Bovendien lijken 55- tot 64-jarigen (39,9%) deze wegen minder veilig te vinden dan de andere leeftijdsgroepen (significant verschil met de groepen van 25-34 jaar (57,5%, $p < 0,001$) en van 35-44 jaar (54,3%, $p < 0,01$)).

Landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen worden door 36,7% van de Waalse autobestuurders als veilig beschouwd, tegenover 57,2% voor Brussel ($p < 0,01$) en 53,3% voor Vlaanderen ($p < 0,001$). Dat is ook het geval voor andere wegen in de bebouwde kom: 36% voor Wallonië tegenover 53,6% voor Vlaanderen ($p < 0,001$) en 51,2% voor Brussel (niet significant).

3.11.2.2 Bromfiets- en motorfietsbestuurders

65% van de motor- en bromfietsbestuurders die ringwegen en hoofdwegen in steden gebruiken, beschouwt ze als veilig. 52% beschouwt landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen als veilig, terwijl 47,2% andere wegen in de bebouwde kom veilig vindt. Deze proporties zijn zeer gelijklopend met het Europese niveau (respectievelijk 61,1%, 47,9% en 45,5%, geen significant verschil).

Door het geringe aantal respondenten in de steekproef werd alleen op regionale verschillen getest, met een significantieniveau van 0,05 in plaats van 0,01. Uit de waargenomen verschillen kunnen we afleiden dat de bromfiets- en motorfietsbestuurders in Wallonië (52,3%) ringwegen en hoofdwegen in steden minder veilig vinden dan in de andere gewesten (74,8% in Brussel, $p < 0,05$ en 69,3% in Vlaanderen, $p < 0,05$)⁹. Ook de andere wegen in de bebouwde kom worden over het algemeen veiliger bevonden door Vlamingen (57,6%) dan door Walen (29,3%, $p < 0,01$).

3.11.2.3 Fietsers

Hoe veilig fietsers zich voelen, lijkt sterk afhankelijk van het feit of er een fietspad ligt of niet. Wat betreft de wegen met fietspad worden de landelijke en verbindingswegen tussen steden en dorpen door 48,9% van de respondenten als veilig beschouwd, en de wegen in de bebouwde kom door 52,8%. Indien er geen fietspad ligt, zakken deze proporties tot 21,9% voor landelijke wegen en tot 16,2% voor wegen in de bebouwde kom. Over het algemeen liggen de niveaus van door de fietsers waargenomen veiligheid onder de Europese niveaus. In Europa, voor wegen met fietspad, vindt 62,6% van de fietsers (die deze wegen gebruiken) landelijke wegen veilig ($p < 0,001$). 64,5% ($p < 0,001$) vindt de wegen in de bebouwde kom veilig. Voor wegen zonder fietspad vindt 27,7% landelijke wegen veilig ($p < 0,01$), terwijl 25,3% wegen in de bebouwde kom veilig vindt ($p < 0,001$).

De wegen met fietspad worden algemeen meer veilig bevonden door de 35- tot 44-jarigen. 59,7% van hen vindt landelijke wegen veilig, wat significant meer is dan bij de groepen van 45-54 jaar (44,7%, $p < 0,01$) en van 55-64 jaar (35,3%, $p < 0,001$). Daarnaast vindt 63,8% van de 35- tot 44-jarigen wegen in de bebouwde kom met fietspad veilig, wat significant meer is dan in de andere leeftijdscategorieën ($p < 0,01$), met uitzondering van de 18- tot 24-jarigen. Walen daarentegen beoordelen over het algemeen de verschillende wegtypes als minder veilig. Dit is met name het geval voor landelijke wegen met fietspad: 39,8% tegenover 61,2% in Brussel ($p < 0,01$) en 51,3% in Vlaanderen ($p < 0,01$), en voor wegen in de bebouwde kom met fietspad: 44,2% in Wallonië tegenover 67,5% in Brussel ($p < 0,01$), hetzij zonder significant statistisch verschil met Vlaanderen (53,9%).

Voor de wegen zonder fietspad zien we dat Waalse fietsers (15,9%) zich minder veilig voelen dan Brusselse (42%) op landelijke wegen ($p < 0,001$). Wat betreft wegen in de bebouwde kom zonder fietspad is het waargenomen veiligheidsniveau in alle gewesten aan de lage kant en we stellen geen significante regionale verschillen vast. Als we naar leeftijd kijken, zien we dat oudere personen zich minder veilig voelen op landelijke

⁹ Deze resultaten moeten voorzichtig benaderd worden, gelet op het geringe aantal Brusselse bromfietsers onder de deelnemers ($n < 50$).

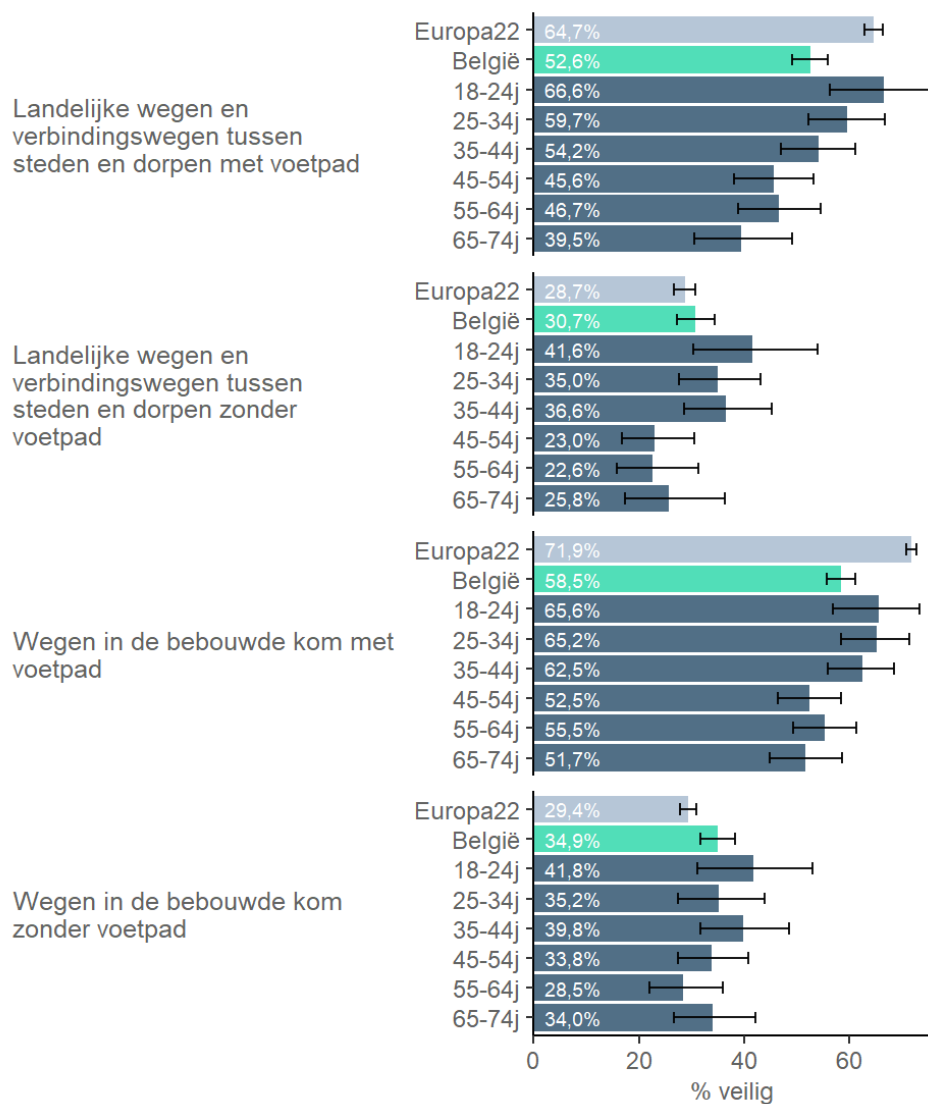
wegen zonder fietspad. Slechts 7,6% van hen vindt ze veilig, tegenover 26,8% bij de 18- tot 24-jarigen ($p<0,01$), 32,3% bij de 25- tot 34-jarigen ($p<0,001$) en 28,2% bij de 35- tot 44-jarigen ($p<0,001$).

3.11.2.4 Voetgangers

De subjectieve veiligheid van wegen vanuit het oogpunt van de voetgangers neemt logischerwijs toe als er een voetpad ligt (Figuur 38). Landelijke wegen met voetpad worden veilig bevonden door 52,6% van de voetgangers die ze gebruiken. In de bebouwde kom bedraagt dat cijfer 58,5%. Voor wegen zonder voetpad echter bedragen de proporties slechts 30,7% voor landelijke wegen en 34,9% voor wegen in de bebouwde kom. In vergelijking met het Europees niveau voelen Belgische voetgangers zich minder veilig op wegen met een voetpad. In Europa vindt 64,7% van de voetgangers landelijke wegen met voetpad veilig ($p<0,001$). 71,9% vindt wegen in de bebouwde kom met voetpad veilig ($p<0,001$). Wat betreft wegen zonder voetpad is het geschatte veiligheidsniveau in België gelijkaardig aan en zelfs iets hoger dan in Europa: 28,7% voor landelijke wegen (niet significant) en 29,4% voor wegen in de bebouwde kom ($p<0,01$).

Het lijkt erop dat de waargenomen veiligheid van wegen met voetpad afneemt met de leeftijd. Dat is met name het geval voor landelijke wegen. Bij de 18- tot 24-jarigen vindt 66,6% van de voetgangers deze wegen veilig. Deze proportie is significant groter dan in de leeftijdsgroepen boven 45 jaar ($p<0,001$). Bij de 65- tot 74-jarigen is dat nog maar 39,5%, wat ook significant minder is dan bij de 25- tot 34-jarigen (59,7%, $p<0,001$). Voor de wegen in de bebouwde kom stellen we minder significante verschillen vast, al zijn de 25- tot 34-jarigen met significant meer om deze wegen veilig te vinden dan de groepen van 45-54 jaar (52,5%, $p<0,01$) en van 65-74 jaar (51,7%, $p<0,01$). Wat betreft de wegen met voetpad nemen we geen verschillen waar naargelang gender of gewest.

Voor de wegen in de bebouwde kom zonder voetpad nemen we geen significante verschillen waar tussen leeftijdsgroepen in de veiligheid die voetgangers ervaren, maar wel voor voor landelijke wegen, die vaker als veilig beschouwd worden door jongeren. 41,6% van de voetgangers tussen 18 en 24 jaar vindt deze wegen veilig, tegenover slechts 23% bij de 45- tot 54-jarigen ($p<0,01$) en 22,6% bij de 55- tot 64-jarigen ($p<0,01$). We stellen bovendien grote verschillen vast tussen Wallonië en Vlaanderen in waargenomen veiligheid van wegen zonder voetpad. Landelijke wegen worden door slechts 22,1% van de Waalse voetgangers veilig bevonden, tegenover 35,8% in Vlaanderen ($p<0,001$). In de bebouwde kom bedragen deze proporties 19,5% in Wallonië en 41,5% in Vlaanderen ($p<0,001$).



Figuur 38 Subjectieve veiligheid van verschillende soorten infrastructuur voor voetgangers voor België en naargelang leeftijdscategorie.

Percentage voetgangers die deze specifieke infrastructuur als veilig beoordeeld. Referentiepopulatie: voetgangers minstens een paar dagen per jaar die regelmatig gebruik maken van deze specifieke infrastructuur.

3.12 Vergelijkingen in de tijd op basis van verschillende ESRA edities

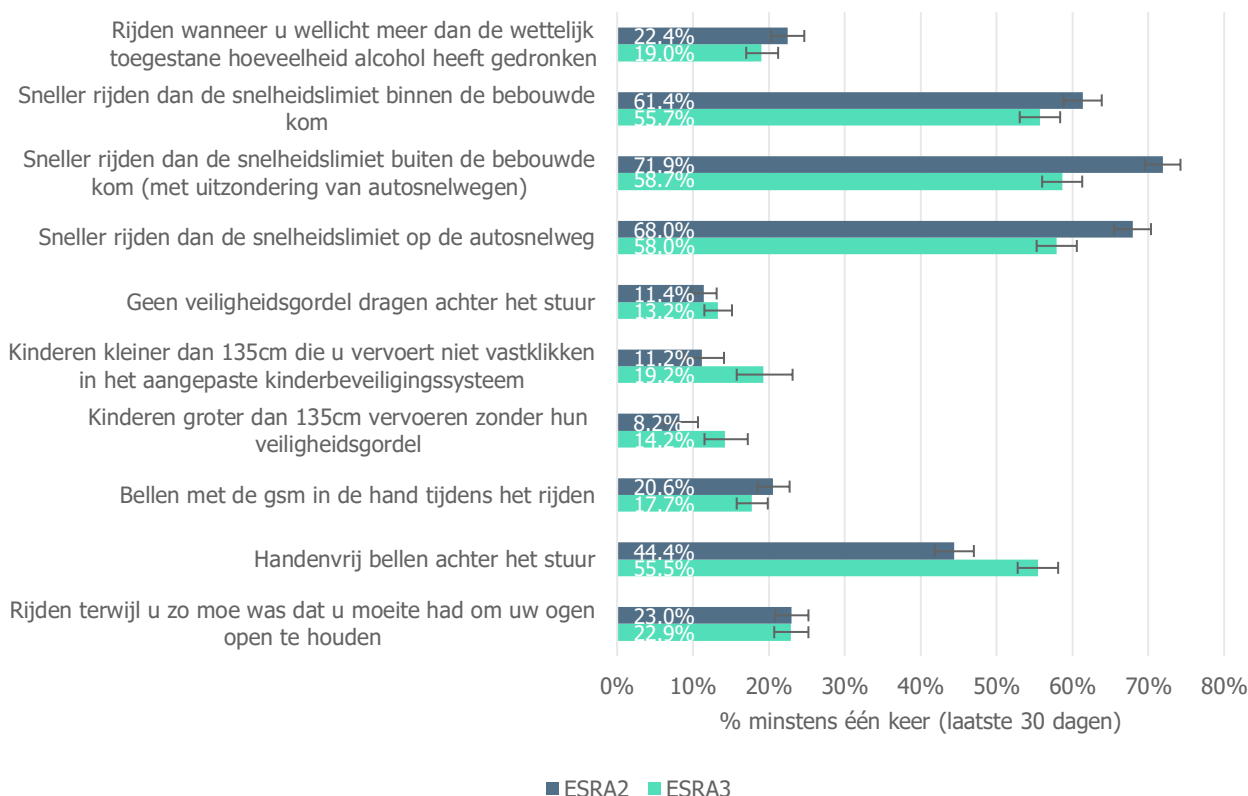
In dit hoofdstuk worden voornamelijk ESRA3-resultaten (2023) vergeleken met ESRA2-resultaten (2018). De ESRA2-resultaten die in dit hoofdstuk worden getoond, verschillen van de resultaten die in ESRA2-publicaties zijn gepubliceerd, waaronder het rapport met de Belgische ESRA2-resultaten (Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), (Schinckus et al., 2021)). Vanwege methodologische verschillen tussen beide edities zijn de ESRA2-resultaten herberekend om ze te kunnen vergelijken met de ESRA3-resultaten. Meer info over deze methodologische verschillen en de herberekening van ESRA2 resultaten kan worden gevonden in bijlage 4. Daarnaast zijn er tussen ESRA1 (2015) enerzijds en ESRA2 en ESRA3 anderzijds er veel methodologische verschillen waardoor enkel indicatieve vergelijkingen mogelijk zijn met ESRA1. Meer info daarover staat ook in bijlage 4. Er worden ook enkel items besproken waarvan de formulering tussen ESRA1, ESRA2 en ESRA3 dezelfde is of bijna dezelfde, waardoor ze vergelijkbaar zijn tussen de edities.

In dit hoofdstuk worden significante verschillen tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) resultaten bepaald op basis van het al dan niet overlappen van de 95%-betrouwbaarheidsintervallen van beide percentages, niet op

basis van statistische testen. Over het algemeen moeten de waargenomen veranderingen tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat ze bijvoorbeeld beïnvloed kunnen zijn door methodologische verschillen, zie voor meer info bijlage 4. In wat volgt worden een aantal belangrijke variabelen in ESRA vergeleken in de tijd op basis van ESRA1 (2015), ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023).

3.12.1 Zelfgerapporteerd risicogedrag bij autobestuurders

Onderstaande Figuur 39 toont de vergelijking tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) voor zelfgerapporteerd risicogedrag bij autobestuurders.¹⁰



Figuur 39 Zelfgerapporteerd prevalentie van verschillende risicogedragingen in het verkeer door autobestuurders voor België, vergelijking tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023)

Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per maand. Zelfgerapporteerd gedrag over kinderen vervoeren: autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd van die grootte (groter en/of kleiner dan 135cm) in de laatste 30 dagen. ESRA2 resultaten werden herberekend voor vergelijkbaarheid.

In ESRA2 (2018) reed 22,4% van de Belgische bestuurders minstens één keer in de afgelopen 30 dagen onder invloed van alcohol boven de wettelijke limiet, terwijl dit in ESRA3 (2023) 19% was. Dit cijfer is licht gedaald, maar niet significant verschillend van elkaar omdat de betrouwbaarheidsintervallen met elkaar overlappen, zoals te zien is op de figuur. Voor rijden onder invloed kan er dus geen significant verschil tussen beide edities worden gevonden. Voor de drie risicogedragingen gerelateerd aan te snel rijden (te snel rijden binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de autosnelweg) daalt het percentage van de autobestuurders dat dit gedrag rapporteert tussen ESRA2 en ESRA3. In 2018 reed 61,4% van de bestuurders minstens één keer te snel in de laatste maand binnen de bebouwde kom, dit daalde in 2023 naar 55,7%, deze daling is significant. 71,9% van de bestuurders reed minstens één keer te snel buiten de bebouwde kom in 2018 en dit daalde in 2023 naar 58,7% (significant). Ook voor te snel rijden op de autosnelweg was er een significante daling: van 68% in 2018 naar 58% in 2023. Zoals vermeld in het begin van dit hoofdstuk, moeten deze resultaten met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, aangezien ze beïnvloed kunnen zijn door methodologische verschillen tussen ESRA2 en ESRA3 of bijvoorbeeld veranderde mobiliteitsgewoontes door covid-19 (Lyon et al., 2024).

¹⁰ Een vergelijking met ESRA1 resultaten is niet mogelijk, zie voor meer info bijlage 4.

In 2018 droeg 11,4% van de autobestuurders minstens één keer niet de veiligheidsgordel in de afgelopen 30 dagen. In 2023 was dit 13,2% wat niet significant verschilt van 2018. 11,2% van de autobestuurders die een kind hebben vervoerd kleiner dan 135 hebben minstens één keer niet het aangepaste kinderbeveiligingssysteem gebruikt (laatste 30 dagen) in 2018, in 2023 is dit gestegen naar 19,2%. Dit is een significante stijging. Ook voor het vervoeren van kinderen groter dan 135cm is er een significante stijging: van 8,2% in 2018 naar 14,2% in 2023 van de autobestuurders die minstens één keer een kind groter dan 135 niet vastklikte met de veiligheidsgordel.

In 2018 belde 20,6% van de Belgische autobestuurders minstens één keer met de gsm in de hand in de afgelopen 30 dagen. In 2023 was dit 17,7%, wat niet significant verschilt van 2018 omdat de betrouwbaarheidsintervallen overlappen. 44,4% van de autobestuurders belde minstens één keer handenvrij (laatste 30 dagen) in 2018. In 2023 was er een significante stijging naar 55,5% van de autobestuurders. Ten slotte, in 2018 reed 23% van de Belgische autobestuurders minstens één keer terwijl die zo moe was dat die moeite had om de ogen open te houden in de afgelopen 30 dagen. Dit cijfer is nagenoeg gelijk gebleven in 2023 (22,9%).

3.12.2 Draagvlak voor beleidsmaatregelen

Steun voor beleidsmaatregelen werd ook bevraagd in de verschillende ESRA-edities. Voor vijf beleidsmaatregelen kunnen de resultaten tussen de ESRA-edities vergeleken worden. De percentages tussen haakjes refereren naar het percentage van de Belgen dat voorstander is:

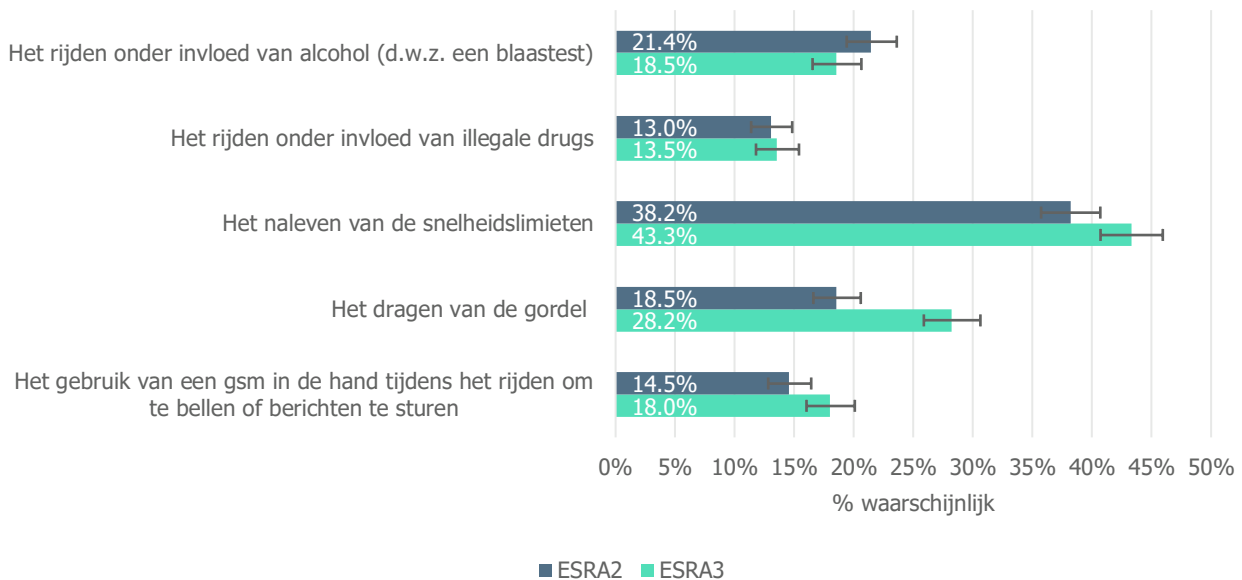
1. Een alcoholslot installeren bij bestuurders die meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol (technologie die de auto niet laat starten als het alcoholpercentage van de bestuurder een bepaalde limiet overschrijdt). (ESRA1: 79,9%, ESRA2: 78,1%, ESRA3: 76,1%)
2. Alle beginnende bestuurders van gemotoriseerde voertuigen (minder dan twee jaar in bezit van het rijbewijs) verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0‰ (nultolerantie). (ESRA1: 82,7%, ESRA2: 79,6%, ESRA3: 75,7%)
3. Alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0‰ (nultolerantie). (ESRA1: 57,6%, ESRA2: 57,8%, ESRA3: 59,7%)
4. Een fietshelm dragen voor alle fietsers. (ESRA1: 45,9%, ESRA2: 58,2%, ESRA3: 55,0%)
5. Een fietshelm dragen voor fietsers jonger dan 12 jaar. (ESRA2: 85,0%, ESRA3: 82,3%, deze beleidsmaatregel was niet opgenomen in ESRA1)

Over het algemeen kan er gesteld worden dat de steun voor beleidsmaatregelen hoog is over de verschillende edities, met steeds meer dan de helft van de Belgen die voorstander is van de genoemde beleidsmaatregelen. Het percentage van de respondenten dat voorstander is, is voor de meeste beleidsmaatregelen ook redelijk stabiel over de verschillende edities. Enkel voor de beleidsmaatregel nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol voor beginnende bestuurders van gemotoriseerde voertuigen kan er een significant verschil gevonden worden tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023). In 2015 (ESRA1) was 82,7% van de respondenten voorstander van deze maatregel, in 2018 was dit 79,6% en in 2023 was dit 75,7%. De data suggereren dus een algemene afname van het draagvlak voor deze maatregel, met een significante daling tussen 2018 en 2023. Voor de vier andere beleidsmaatregelen is er geen significante stijging of daling van het percentage weggebruikers dat voorstander is van de beleidsmaatregel tussen 2018 en 2023. Er zijn dus indicaties dat het draagvlak voor deze vier maatregelen ongeveer gelijk gebleven is.

3.12.3 Handhaving

Figuur 40 toont de vergelijking tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) voor de subjectieve pakkans van verschillende risicogedragingen bij autobestuurders in België.¹¹ In 2018 achtte 21,4% van de autobestuurders het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed tijdens een doorsnee autorit. In 2023 was dat 18,5% van de Belgische autobestuurders in de steekproef. De betrouwbaarheidsintervallen overlappen, er kan dus geen significante daling vastgesteld worden tussen 2018 en 2023. In 2018 vond 13% van de Belgische autobestuurders in de steekproef het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van drugs tijdens een doorsnee autorit. In 2023 was dit percentage ongeveer hetzelfde, namelijk 13,5%.

¹¹ Een vergelijking met ESRA1 resultaten is niet mogelijk, zie voor meer info bijlage 4.



Figuur 40 Subjectieve pakkans voor verschillende risicogedragingen bij autobestuurders voor België, vergelijking tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023)

Percentage autobestuurders die het waarschijnlijk achten van gecontroleerd te worden voor dit specifiek risicogedrag tijdens een doorsnee autorit. Referentiepopulatie: autobestuurders minstens een paar dagen per jaar. ESRA2 resultaten werden herberekend voor vergelijkbaarheid.

38,2% van de Belgische autobestuurders was van mening in 2018 dat het waarschijnlijk is om gecontroleerd te worden op te snel rijden tijdens een doorsnee autorit. In 2023 was dat 43,3% van de Belgische autobestuurders. De betrouwbaarheidsintervallen overlappen net niet, dit suggereert dus een significante stijging. In 2018 achtte 18,5% van de autobestuurders het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op het dragen van de gordel tijdens een doorsnee autorit, terwijl dit in 2023 significant gestegen is naar 28,2%. Er zijn dus indicaties dat de subjectieve pakkans voor het niet-dragen van de autogordel is toegenomen. 14,5% van de autobestuurders acht het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op het gebruik van een mobiele telefoon achter het stuur in 2018. In 2023 was dit 18,0% van de autobestuurders, wat niet significant verschillend is van 2018.

Ten slotte kan de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol en voor drugs ook vergeleken worden tussen de verschillende ESRA-edities. In ESRA1 (2015) werd 16,6% van de autobestuurders minstens één keer gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol in de laatste 12 maanden. In ESRA2 (2018) was dit 23,1% van de autobestuurders en in ESRA3 (2023) was dat 19,7% van de autobestuurders. Op basis van de betrouwbaarheidsintervallen kan er geen significante daling gevonden worden tussen ESRA2 en ESRA3 voor de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol. In 2015 werd 1,3% van de autobestuurders minstens één keer gecontroleerd op rijden onder invloed van drugs in de laatste 12 maanden. In 2018 was dat 2,7% en in 2023 was dat 4,9% van de autobestuurders. Tussen 2018 en 2023 is deze stijging significant, de betrouwbaarheidsintervallen overlappen niet.

3.13 Beperkingen

Zoals elk onderzoek heeft ook deze studie een aantal beperkingen.

Hoewel het onderzoeksbureau dat het online panel beheert inspanningen heeft gedaan om een steekproef te nemen die representatief is voor de Belgische bevolking, kan selectie-bias niet worden uitgesloten en daardoor kan de representativiteit voor de nationale bevolking enigszins in vraag gesteld worden. Deze selectie-bias wordt vooral veroorzaakt doordat niet elke persoon uit de nationale bevolking een even grote interesse of intentie heeft om deel te nemen aan dergelijke online panels. Zo zijn bepaalde groepen ondervertegenwoordigd in panels zoals bijvoorbeeld oudere mensen of mensen die minder vertrouwd zijn met internet en smartphones. Sommige groepen zijn dan weer oververtegenwoordigd zoals bijvoorbeeld mensen

die vaker deelnemen aan panels om extra geld te verdienen. De panelbeheerder werkt actief om deze selectie-bias zo klein mogelijk te houden maar het kan niet volledig worden uitgesloten.

Voor een aantal groepen zijn er methodologische beperkingen zoals kleine steekproefgroottes en bijgevolg grote betrouwbaarheidsintervallen, onder andere voor Brussel en voor bromfietzers en motorrijders, en bestuurders van e-steps. Verder moet er bij de vergelijking van Brussel met de twee andere gewesten er mee rekening worden gehouden dat een grootstedelijke populatie wordt vergeleken met een gemengde populatie uit steden en landelijke gebieden en deze populaties kunnen sterk van elkaar verschillen.

Een bijkomend probleem bij vragenlijstonderzoek zijn onzorgvuldige respondenten, ook wel *careless respondents* genaamd in de internationale literatuur. Onzorgvuldige respondenten zijn respondenten die “de inhoud van een item niet lezen of er onvoldoende aandacht aan besteden, wat resulteert in gegevens die mogelijk geen accurate weergave zijn van het werkelijke niveau van de gemeten constructen bij respondenten (Meade & Craig 2012, Ward & Meade 2018)” (Ward & Meade, 2023). In ESRA3 identificeren we onzorgvuldige respondenten door middel van geïnstrueerde antwoorditems. Dit zijn items die de respondent een opdracht geven die correct moet worden uitgevoerd, bv. ‘duidt nummer 5 aan op de antwoordschaal’. Zie voor meer info hierover bijlage 2. In ESRA3 werden twee geïnstrueerde antwoorditems opgenomen en enkel respondenten die beide items correct beantwoordden werden in de data gehouden. Hoewel deze methode het grootste deel van de onzorgvuldige respondenten uit de data filtert, kan het zijn dat er alsnog onzorgvuldige respondenten in de Belgische data zitten.

Dit rapport bevat een aantal resultaten die als opmerkelijk of verbazend kunnen worden beschouwd. Dit kan mogelijk verklaard worden door de bovenstaande redenen. Voor meer informatie over algemene beperkingen van de ESRA3 studie, zie Meesmann & Wardenier (2024).

4 Conclusies

Uit deze nieuwe attitudemeting blijkt dat rijden onder invloed van alcohol een werkpunt blijft op het vlak van verkeersveiligheid in België. 19% van de Belgische autobestuurders rapporteert minstens één keer in de afgelopen 30 dagen gereden te hebben terwijl ze wellicht meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol hadden gedronken. Dit ligt ver boven het Europees gemiddelde van 11,6%. De toegegeven prevalenties voor alcohol in het verkeer bij bromfietzers, motorrijders, fietsers en voetgangers zijn ook hoog met cijfers boven het Europese gemiddelde.

Ondanks deze hoge cijfers voor rijden onder invloed is de ruime meerderheid van de Belgen wel voorstander van strengere beleidsmaatregelen tegen rijden onder invloed. De meerderheid van de Belgen, namelijk 59,7%, is voorstander van nultolerantie op het vlak van alcohol voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen. Nog een groter deel, 75,7% is voorstander van nultolerantie voor alle beginnende bestuurders (minder dan twee jaar in bezit van het rijbewijs) van gemotoriseerde voertuigen. Daarnaast is 76,1% van de Belgen voor de beleidsmaatregel om een alcoholslot te installeren bij bestuurders die meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol.

Het meest gerapporteerde risicogedrag bij autobestuurders in België is te snel rijden. Voor alle wegtypes (autosnelweg, binnen bebouwde kom en buiten bebouwde kom) ligt het percentage bestuurders dat minstens één keer te snel reed in de afgelopen 30 dagen tussen 56 en 59%. Daarnaast reed 35,7% van de Belgische bestuurders minstens één keer te snel voor de weg- of verkeersomstandigheden op dat moment (bv. slechte zichtbaarheid, druk verkeer, aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers). Deze cijfers liggen ook consistent boven het Europees gemiddelde voor alle wegtypes en ook voor slechte weg- of verkeersomstandigheden.

Na te snel rijden, zijn afleiding en vermoeidheid de meest voorkomende risicogedragingen bij autobestuurders: 23% van de Belgische autobestuurders bekeek minstens één keer een bericht of sociale media/het nieuws tijdens het rijden in de afgelopen 30 dagen en 22,9% rapporteert minstens één keer gereden te hebben terwijl de persoon zo moe was dat die moeite had met de ogen open te houden. Voor afleiding achter het stuur zit België rond het Europese gemiddelde en voor vermoeidheid zit België boven het Europese gemiddelde.

Ongeveer 70% van de fietsers fietste in de afgelopen 30 dagen minstens één keer zonder helm, en 58,5% van de bestuurders van een elektrische step. Beide cijfers liggen ook boven het Europese gemiddelde. In België is fietsen en e-steppen zonder helm niet verboden. De wetgeving hieromtrent verschilt in de verschillende Europese landen. 33,5% van de fietsers fietste minstens één keer met een koptelefoon en/of oortjes op en 27,7% van de fietsers fietste minstens één keer door het rood licht in de laatste 30 dagen.

Rond de 40% van de bestuurders van een elektrische step reden minstens één keer met meer dan één persoon op de step in de afgelopen 30 dagen, wat sinds 1 juli 2022 bij wet verboden is in België. 53,6% van de e-steppers reed daarnaast minstens één keer op een voetpad (wat ook verboden is sinds 1 juli 2022) en 35,8% reed minstens één keer door een rood verkeerslicht in de laatste 30 dagen. Ook deze cijfers liggen boven het Europese gemiddelde.

Hoewel eerder onderzoek vaak vaststelt dat mannen meer risicogedrag in het verkeer vertonen dan vrouwen (Granié et al., 2020), wordt er niet voor alle risicogedragingen een significant verschil gevonden tussen mannen en vrouwen in deze meting. Mannen rijden significant meer onder invloed en rijden meer vermoeid dan vrouwen, maar voor te snel rijden en afleiding wordt er geen significant verschil gevonden tussen mannen en vrouwen. Daarnaast zijn vrouwen meer voorstander van strengere beleidsmaatregelen gerelateerd aan rijden onder invloed dan mannen.

De jongste leeftijdscategorieën van 18-24 jaar en 25-34 jaar vertonen over het algemeen het meeste risicogedrag van alle leeftijdscategorieën: dit is zo voor te snel rijden¹², het niet-dragen van de gordel, afleiding, vermoeidheid en het negeren van het rood licht bij fietsers en voetgangers. Rijden onder invloed van alcohol is daarbij een uitzondering: 25- tot 44-jarigen rijden het meest onder invloed van alle leeftijdscategorieën. Steun voor strengere beleidsmaatregelen is consistent hoger bij oudere leeftijdsgroepen. Daarnaast neemt de waargenomen veiligheid op wegen zonder fietspaden (voor fietsers) en wegen met voetpaden (voor voetgangers) af met de leeftijd.

De meeste risicogedragingen in het verkeer wordt het vaakst gerapporteerd door respondenten uit Brussel dan bij respondenten uit Wallonië en Vlaanderen. Dit is het geval voor rijden onder invloed van drugs, het

¹² Voor te snel rijden het hoogst bij 18-34 en 45-54 jaar.

niet-dragen van de gordel bij bestuurders en passagiers, afleiding tijdens het rijden, het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen en roodlichtnegatie bij fietsers en voetgangers. Waalse en Brusselse autobestuurders rapporteren significant meer rijden onder invloed van alcohol dan Vlaamse autobestuurders en Waalse autobestuurders rapporteren meer te snel rijden dan Vlaamse autobestuurders. De subjectieve pakkans voor illegale drugs, te snel rijden, het niet-dragen van de gordel en gebruik van mobiele telefoon achter het stuur is significant lager in Wallonië dan in Vlaanderen. Infrastructuur voor autobestuurders maar ook bij fietsers en voetgangers wordt als het minst veilig bevonden door Waalse weggebruikers dan door weggebruikers van de andere gewesten.

In dit rapport werd de positie van België ook vergeleken met de andere 21 Europese landen die deelnamen aan de ESRA3-survey. België bevindt zich over het algemeen in de middenmoot van de Europese landen, en niet bij de hoogst of laagst scorende landen. Opvallende uitzonderingen daarop zijn rijden onder invloed van alcohol met de auto en het rijden met meer dan één persoon op een elektrische step: voor beide behoort België tot de slechtst scorende landen. Bij rijden onder invloed van alcohol staat België bovenaan zowel voor het zelfgerapporteerd gedrag als de aanvaardbaarheid van dit gedrag.

In dit rapport worden ook enkele belangrijke variabelen vergeleken in de tijd op basis van de drie ESRA-edities (ESRA1 in 2015, ESRA2 in 2018 en ESRA3 in 2023) voor België. Een vergelijking tussen ESRA2 en ESRA3 voor zelfgerapporteerd gedrag bij Belgische autobestuurders suggereert dat te snel rijden is afgenomen tussen 2018 en 2023. Er zijn anderzijds indicaties dat het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen en handenvrij bellen achter het stuur zijn toegenomen tussen 2018 en 2023. Andere risicogedragingen (rijden onder invloed van alcohol, het dragen van de veiligheidsgordel, bellen met de gsm in de hand en vermoeid rijden) zijn nagenoeg op hetzelfde niveau gebleven.

Enkele variabelen gelinkt aan steun voor beleidsmaatregelen en handhaving, werden ook vergeleken tussen de verschillende ESRA-edities. Het percentage van de respondenten dat voorstander is van de bepaalde maatregel, is voor de meeste beleidsmaatregelen redelijk stabiel over de verschillende edities (ESRA1, ESRA2, ESRA3). Enkel voor de beleidsmaatregel nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol voor beginnende bestuurders is er een kleine afname van het draagvlak in België. De subjectieve pakkans voor te snel rijden en het dragen van de veiligheidsgordel is toegenomen tussen 2018 en 2023, terwijl die voor rijden onder invloed van alcohol en drugs, en gebruik van de gsm in de hand tijdens het rijden ongeveer dezelfde is gebleven. De objectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol is dezelfde gebleven tussen 2018 en 2023, dit in tegenstelling tot de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs die is toegenomen.

5 Aanbevelingen per onderwerp

België heeft de ambitie, net als alle Europese lidstaten, om nul verkeersdoden te hebben tegen 2050 (Vision Zero) (All For Zero, 2025; European Commission, 2018b, 2023). Om dit te realiseren wil de Europese Commissie als tussendoel het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden halveren tussen 2021 en 2030 (European Commission, 2018a). Om dat doel te realiseren, is het de bedoeling dat de Europese lidstaten werken volgens de 'safe system approach', een visie waarbij de verschillende delen van het verkeerssysteem integraal worden aangepakt met oog voor de menselijke kwetsbaarheid en feilbaarheid (European Commission, 2018b; SWOV, 2021). De 'safe system approach' biedt een holistische kijk op verkeersveiligheid (European Commission, 2018b). De visie is dat het volledige vervoerssysteem is ontworpen om mensen te beschermen tegen ongevallen met ernstige letsels of dodelijke afloop. Het accepteert dat mensen fouten maken en kwetsbaar zijn. Het benadrukt ook dat degenen die de weg ontwerpen en degenen die ze gebruiken samen de verantwoordelijkheid moeten delen om een systeem te creëren waarbij ongevallen niet leiden tot de dood of een ernstig letsel. Daarom moeten alle onderdelen van het systeem veiliger worden (wegen en bermen, snelheid, voertuigen en weggebruik) zodat als er één onderdeel faalt, de andere onderdelen nog steeds in staat zijn om de betrokkenen te beschermen. Het is met andere woorden een 'vergevingsgezinnd verkeerssysteem'. De vijf kernelementen van de 'safe system approach' zijn: veiligere wegen, veiligere snelheden, veiligere voertuigen, veiliger verkeersgedrag en post-crash care (zorg na een ongeval) (U.S. Department of Transportation, 2022). De aanbevelingen in dit rapport werden dan ook opgesteld rond deze kernelementen.

Over het algemeen kunnen mogelijke beleidsmaatregelen om risicogedragingen in het verkeer te beperken onderverdeeld worden in vier grote categorieën die van toepassing zijn op de verschillende soorten risicogedragingen: (1) handhaving, (2) educatie en sensibilisering, (3) voertuigtechnologie en rijhulpsystemen en (4) infrastructuur. Een ideale, geïntegreerde aanpak van risicogedrag in het verkeer bestaat uit een combinatie van deze elementen, waarbij de effecten van het ene element de andere versterken (Temmerman et al., 2024; Wildervanck, 2004).

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

5.1 Alcohol, drugs en medicatie in het verkeer

Op basis van de bevindingen van deze studie zijn er indicaties dat rijden onder invloed meer voorkomt bij mannen dan bij vrouwen en dat de leeftijdscategorie die het meeste rijdt onder invloed 25-44 jaar is. Waalse en Brusselse autobestuurders rijden ook meer onder invloed van alcohol dan Vlaamse autobestuurders, terwijl Brusselse autobestuurders meer onder invloed van drugs en medicatie rijden dan bestuurders van andere gewesten. Ook bromfietzers en motorrijders, fietsers, voetgangers en bestuurders van elektrische steps begeven zich al eens in het verkeer terwijl ze te veel gedronken hebben waarbij de percentages voor minstens één keer in de afgelopen 30 dagen hoger zijn dan voor autobestuurders.

Hieronder worden een aantal potentiële maatregelen opgelijst tegen rijden onder invloed, deels gebaseerd op Boets et al. (2023) en Meesmann et al. (2017).

Handhaving

Nultolerantie voor rijden onder invloed voor alle autobestuurders zou de regel duidelijk maken: wie rijdt, drinkt niet. Vias institute heeft berekend dat nultolerantie voor rijden onder invloed in België jaarlijks zo'n 10 tot 17 verkeersdoden, 8-10 zwaargewonden en 135-315 lichtgewonden zou kunnen vermijden (Moreau et al., 2020). Uit de huidige meting blijkt ook dat een groot deel van de Belgen voorstander is van nultolerantie voor alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen, namelijk 59,7%.

Nog een groter deel van de Belgen is voorstander van nultolerantie op het vlak van alcohol voor alle beginnende bestuurders (rijbewijs behaald minder dan 2 jaar geleden), namelijk 75,7%. Het reeds vernoemde onderzoek heeft ook berekend dat nultolerantie enkel voor beginnende bestuurders zou leiden tot een jaarlijkse daling van 2-4 dodelijke slachtoffers, 8-16 zwaargewonden en 135-262 lichtgewonden in het verkeer (Moreau et al., 2020).

76,1% van de Belgen is voorstander van het verplicht installeren van een alcoholslot voor bestuurders die meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed, blijkt uit dit rapport. Het alcoholslot is een toestel dat het voertuig niet laat starten als het alcoholpercentage van de bestuurder een bepaalde limiet overschrijdt. Het is een maatregel die nu al wordt gebruikt voor bestuurders met ernstige overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol.

Uit deze studie blijkt dat 18,8% van de Belgische autobestuurders in de steekproef van mening is dat het waarschijnlijk is om gecontroleerd te worden op een doorsnee autorit op rijden onder invloed van alcohol. Daarnaast werd 19,7% van de Belgische bestuurders effectief minstens één keer gecontroleerd op rijden onder invloed via een ademtest in de laatste 12 maanden. Ook hier is nog ruimte voor verbetering door handhaving op het rijden onder invloed te verhogen. Zo berekenden Silverans et al. (2018) dat een verdubbeling van het aantal alcoholcontroles in België kan leiden tot een daling van het percentage bestuurders dat rijdt onder invloed van alcohol met 30 tot 40%.

13,5% van de Belgische autobestuurders acht het waarschijnlijk om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van drugs tijdens een doorsnee autorit. Dit is de laagste subjectieve pakkans van alle die werden bevraagd in dit rapport. Bovendien werd 4,9% van de autobestuurders effectief minstens één keer gecontroleerd op rijden onder invloed van drugs in de laatste 12 maanden. Zowel de subjectieve pakkans als de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs is behoorlijk laag. Er is dus nog ruimte voor verbetering om de pakkans te verhogen, zodat bestuurders meer het gevoel hebben dat ze altijd kunnen worden gecontroleerd voor drugs achter het stuur.

Beschikbaarheid en stimuleren van alternatieven

Het meer beschikbaar stellen van alternatieve vervoersmogelijkheden op momenten en plaatsen met verhoogd risico voor rijden onder invloed van alcohol is ook belangrijk in de aanpak van rijden onder invloed (Boets et al., 2023; Brion et al., 2019). Zo kan het aanbod en de toegankelijkheid van het openbaar en gedeeld vervoer gestimuleerd worden. Daarnaast dienen horeca en organisatoren van evenementen gestimuleerd te worden om voldoende alcoholvrije dranken te voorzien en voor elk evenement een mobiliteitsplan te maken zodat bestuurders veilig thuis kunnen geraken zoals bv. timing aanpassen aan openbaar vervoersmogelijkheden of shuttles of carpoolen organiseren. Verder zou er ook iets kunnen worden gedaan aan de betaalbaarheid van taxi's als er geen openbaar vervoer is.

Educatie en sensibilisering

In verband met rijden onder invloed van medicatie kunnen artsen en apothekers een belangrijke rol vervullen voor het sensibiliseren over de risico's m.b.t. rijden. Ook etikettering of labeling van geneesmiddelen biedt een kans om de patiënt te waarschuwen voor mogelijke gevaren van rijden onder invloed van medicatie (Vias institute, 2023). België heeft momenteel geen dergelijke labeling van medicatie. De labeling verschilt ook van land tot land, een harmonisatie van het labeling systeem voor geneesmiddelen in Europa is dan ook aanbevolen (Vias institute, 2023). Een voorbeeld is het categorisatiesysteem voorgesteld in het DRUID-project op basis van vier niveaus: niveau 0: "geen invloed op rijgeschiktheid" tot niveau 3 "sterke invloed op de rijgeschiktheid" (Schulze et al., 2012). In Frankrijk wordt dit systeem gebruikt en worden de categorieën aangeduid door duidelijke pictogrammen met een eigen kleur en woordelijke waarschuwing (Vias institute, 2023).

Daarnaast kan sensibilisering over de gevaren van rijden onder invloed van alcohol en drugs en de impact ervan op verkeersveiligheid helpen om risicogedrag te voorkomen (Focant et al., 2018; Vias institute, 2022d). Campagnes rond rijden onder invloed van drugs kunnen gericht zijn op het brede publiek, druggebruikers en specifieke doelgroepen zoals jongeren.

Rehabilitatieprogramma's (zoals de Driver Improvement (DI) sensibiliseringscursussen in België) als vervangende of bijkomende sanctie voor overtreders van rijden onder invloed van alcohol kunnen recidive beperken (Boets et al., 2008, 2023). De effectiviteit van rehabilitatieprogramma's voor het beperken van recidive is aangetoond (Boets et al., 2008; Sloomans et al., 2017), ook in België (Nieuwkamp & Boudry, 2020). Een dergelijke DI-vorming is er op gericht om de attitudes en het gedrag van bestuurders op een duurzame manier te veranderen (Bartl et al., 2002; Nieuwkamp & Boudry, 2020). Tijdens zo'n vorming worden bestuurders bewust gemaakt van de gevaren van hun rijgedrag en krijgen ze handvaten aangereikt om dit gedrag in de toekomst te vermijden (Nieuwkamp & Boudry, 2020). Het huidige aanbod van deze cursussen voor overtreders van rijden onder invloed van alcohol in ons land kan verder uitgebreid worden (Boets et al., 2023), voorbeelden zijn: een verplichte cursus voor specifieke doelgroepen of automatische doorverwijzing bij

bepaalde overtredingscriteria, systematische implementatie van een cursus bij voorwaardelijke intrekking van het rijbewijs, uitbreiding van het aanbod voor verschillende types ROI-overtreders en een apart traject voor overtreders met een alcoholafhankelijkheid.

Rijgeschiktheid

Naast het handhaven van het rijden onder invloed, zij het van alcohol, drugs of medicatie, dient er ook aandacht besteed te worden aan de gezondheidstoestand van de bestuurders. Die gezondheidstoestand kan immers aan de basis liggen van ongevallen in het verkeer (bijvoorbeeld Butcher, 2006). De invloed van de gezondheidstoestand van de bestuurder op de rijprestatie valt onder het domein van de rijgeschiktheid.

Misbruik en/of afhankelijkheid van alcohol, psychotrope stoffen en medicijnen worden beschouwd als medische aandoeningen die niet compatibel zijn met het hebben van een rijbewijs¹³. Ook door het nemen van voorgeschreven medicijnen in therapeutische dosis kunnen functies verstoord worden die vereist zijn voor het veilig besturen van een voertuig. Gegeven deze aspecten (diagnose van misbruik en/of afhankelijkheid, en neveneffecten van medicijnen) onder de bevoegdheid van de arts vallen, strekt het tot aanbeveling het artsencorps, met in het bijzonder de artsen gespecialiseerd in de bovenvermelde problematieken, betere en meer handvaten te bieden om zowel hun patiënten als de maatschappij te beschermen tegen de nefaste gevolgen van rijden onder invloed. Dit kan bijvoorbeeld door rijgeschiktheid op te nemen in het curriculum van de opleiding geneeskunde. Hierbij dienen niet alleen kenniselementen aan bod te komen, maar ook gesprekstechnieken om eventuele 'minder populaire onderwerpen' (zoals het verlies van het rijbewijs) bespreekbaar te maken zonder dat het een invloed heeft op de therapeutische relatie met de behandelaar. Het ontwikkelen van een 'evidence based' klinische handleiding (bijvoorbeeld voor detectie van de problematiek, maar ook voor het toepassen van de wettelijke bepalingen hierover) is hiervoor een vereiste die in België nog niet vervuld is. Een alternatief kan zijn om de rijgeschiktheidsbeslissing niet langer over te laten aan de behandelaar, maar om die laatste verplicht te laten doorverwijzen naar een centrale evaluerende instantie, die dan op een uniforme en onderbouwde manier rijgeschiktheidsbeslissingen kan nemen. Hiervoor zou de Belgische rijgeschiktheidsprocedure herschreven moeten worden. Verder kunnen we nog onderzoeken of het eerder vermelde alcoholslot, dat nu in België enkel toegepast wordt in een juridische context, ook kan toegepast worden in de klinische setting. Een alcoholslot in een klinisch kader, zoals voorgesteld in het ontwerp van de nieuwe Europese rijbewijsdirectieve^{14,15}, zou immers therapeutische voordelen kunnen bieden. Het zou bijvoorbeeld kunnen toelaten om iemand met een alcoholgebruiksstoornis toch over een geldig rijbewijs te laten beschikken, zodat de patiënt makkelijker toegang zou hebben tot ambulante zorgverlening, zonder dat het mogelijk is om onder invloed als bestuurder aan het verkeer deel te nemen. Eén van de uitdagingen zal zijn om te definiëren wie al dan niet van een dergelijke therapeutisch programma kan genieten, want het (langdurig of overmatig) gebruik van de psychotrope stoffen kan wel meerdere lichamelijke en/of cognitieve gevolgen hebben die niet 'geremedieerd' kunnen worden door een alcoholslot.

5.2 Snelheid en te snel rijden

Uit deze attitudemeting blijkt dat te snel rijden het meest voorkomende risicogedrag is onder autobestuurders en dat het zelfgerapporteerd te snel rijden het hoogst is bij de leeftijdscategorie 18-24 jaar en bij Waalse autobestuurders.

In wat volgt staan een aantal voorbeelden van potentiële beleidsmaatregelen, voor meer info zie Temmerman (2016), Van den Berghe & Pelssers (2020) en Wardenier et al. (2023).

Handhaving

Uit dit rapport blijkt dat 43,4% van de Belgische respondenten het waarschijnlijk acht van gecontroleerd te worden op te snel rijden tijdens een doorsnee autorit. Hoewel deze subjectieve pakkans het hoogst is van alle risicogedragingen, is ook hier nog ruimte voor verbetering. Door gebruik te maken van zowel vaste als mobiele

¹³ KB 23 maart 1998, bijlage 6, IV; conform de huidige Europese minimumnormen bepaald in bijlage III van richtlijn 2006/126

¹⁴ European Parliament, [Report on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive \(EU\) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation \(EU\) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council, Regulation \(EU\) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation \(EU\) No 383/2012](#) 2023/0053(COD)

¹⁵ Council, [Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on driving licences, amending Directive \(EU\) 2022/2561 of the European Parliament and of the Council, Regulation \(EU\) 2018/1724 of the European Parliament and of the Council and repealing Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council and Commission Regulation \(EU\) No 383/2012](#), general approach, 15808/23

snelheidscontroles, en zowel aangekondigde als onaangekondigde snelheidscontroles, kan het gevoel versterkt worden dat men op elk moment gecontroleerd kan worden op te snel rijden (Wardenier et al., 2023). Daarnaast zijn trajectcontroles, waarbij de gemiddelde snelheid over een wegsegment wordt gemeten, erg effectief en hebben ze een sterk positief effect op de afname van verkeersongevallen (De Ceunynck, 2017).

Uit een rapport van Vias institute blijkt dat België achterophinkt als het gaat over het opvolgen en bestraffen van zogenaamde "lichte verkeersovertredingen" (Delannoy et al., 2022; Vias institute, 2022a). Het betreft overtredingen waarvoor de overtreder niet rechtstreeks voor de rechtbank moet verschijnen, zoals bijvoorbeeld snelheidsovertredingen op de autosnelweg waarbij de overtreder minder dan 160 km/u reed, minder dan 80 km/u binnen de bebouwde kom, of rijden onder invloed met een alcoholgehalte tussen de 0,5 en 0,8 promille. Dit zijn overtredingen die meestal worden afgehandeld met een boete zonder rekening te houden met eerdere veroordelingen. Bestuurders kunnen dus bepaalde verkeersovertredingen blijven begaan zonder dat de strafmaat toeneemt. Een rijbewijs met punten is een manier om deze herhaalde overtredingen systematisch op te volgen. Er zouden dan automatische maatregelen gekoppeld kunnen worden aan herhaalde overtredingen zoals rehabilitatiemaatregelen, verval van het recht tot sturen en evaluatie van de rijgeschiktheid. Een voorwaarde hiervoor is wel dat de pakkans voor lichte snelheidsovertredingen voldoende groot is.

Waarschuwingssystemen waarbij bestuurders elkaar waarschuwen over de aanwezigheid van snelheidscontroles (camera's), controles op rijden onder invloed of andere politiecontroles, bijvoorbeeld via een functie in de app Waze, worden best verboden in België (Dons et al., 2023). Dit als een duidelijk signaal dat risicovol gedrag niet kan worden getolereerd en om de effectiviteit en de efficiëntie van handhaving van de verkeersregels te waarborgen. Een dergelijk verbod bestaat reeds in Duitsland. De recente Vias studie van Dons et al. (2023) heeft voor een dergelijke wetgeving ook een aantal adviezen geformuleerd.

Educatie, opleiding en sensibilisering

Sensibilisering over de negatieve gevolgen van overdreven snelheid kan erg belangrijk zijn om mensen te overtuigen van het belang zich aan de snelheidslimiet te houden. Dit kan onder andere in het secundair onderwijs (bv. tijdens lessen fysica), tijdens de rijopleiding voor het rijbewijs B of het terugkommoment voor het rijbewijs B (Van den Berghe & Pelssers, 2020). Ook verkeersveiligheidscampagnes gericht aan het breed publiek kunnen de kennis, de attitudes en het gedrag van weggebruikers veranderen door te informeren, sensibiliseren en een maatschappelijk draagvlak creëren (Focant et al., 2018).

In dit rapport blijkt dat zelfgerapporteerd te snel rijden het hoogst is bij de leeftijdscategorie 18-24. Educatie, opleiding en sensibilisering kan doelbewust gericht worden naar de leeftijdsgroep 18-24 jaar, wat ook langdurige effecten kan hebben omdat zij nog lang zullen deelnemen aan het verkeer als weggebruiker.

Voertuigtechnologie en rijhulpsystemen

Intelligent Speed Assistance (ISA) is een technologie die de bestuurder helpt om zich te houden aan de geldende snelheidslimiet (Ryan, 2018). Een niet-dwingende vorm van ISA is sinds 2022 verplicht voor alle nieuwe automodellen (nieuwe typegoedkeuringen) en sinds 2024 voor alle nieuwe wagens (nieuwe voertuigen met bestaande typegoedkeuring) in de Europese Unie (European Commission, 2019). Een dwingende variant van ISA gebruikt, naast een camera, een digitale kaart van snelheidslimieten en remt de wagen actief af wanneer men te snel rijdt, terwijl een niet-dwingende vorm de bestuurder enkel waarschuwt dat hij te snel rijdt (Jost, 2022; Ryan, 2018). Hoewel het positief is dat een niet-dwingende ISA nu verplicht is in de EU voor nieuwe wagens, zou de impact van een verplichte dwingende variant van ISA die niet kan worden uitgezet een grotere impact hebben op het gedrag van bestuurders en de verkeersveiligheid (Ryan, 2018). Daarnaast is slechts de meest goedkope vorm van ISA nu verplicht voor nieuwe wagens in de EU: een vorm waarbij geen digitale kaart van snelheidslimieten nodig is en enkel een camera die verkeersborden leest (Jost, 2022). De snelheidslimiet die ISA aangeeft in de wagen is daardoor minder accuraat op bepaalde momenten omdat niet alle snelheidslimieten worden aangegeven met een verkeersbord. De combinatie met een auditieve waarschuwing gebaseerd op een snelheidslimiet die niet altijd accuraat is, zorgt ervoor dat bestuurders geërgerd geraken en het gevoel hebben dat de technologie onvoldoende werkt.

Infrastructuur

Zelfverklarende wegen die intuïtief duidelijk maken aan de bestuurder welke functie de weg heeft en welk gedrag er gewenst is, helpen bestuurders om de juiste snelheid te rijden (Temmerman, 2016; Wardenier et al., 2023). Dit kan worden bereikt door middel van een consequente inrichting (markeringen, verlichting, voorrangregeling, signalisatie en gebruikte materialen) per type weg. Binnen de bebouwde kom draagt

snelheidsremmende infrastructuur zoals drempels, wegversmallingen en rijbaankussens ook bij aan het duidelijk maken van de gewenste snelheid aan bestuurders (Wardenier et al., 2023).

Vanuit de principes van duurzaam veilig (SWOV, 2019a) en van een Vision Zero safe systems benadering (Tingvall & Haworth, 1999, zie ook uitleg begin hoofdstuk 5) wordt aanbevolen om de maximale gereden snelheid te beperken tot 30 km/u waar "conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers op wegen, kruispunten, ook in situaties met fiets- of suggestiestroken" mogelijk zijn (SWOV, 2019a; Wardenier et al., 2023). Volgens duurzaam veilig houdt dit in dat de maximale snelheid alleen op 50 km/u kan ingesteld worden wanneer er "Geen conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers, uitgezonderd gemotoriseerde tweewielers met helm (bromfiets op de rijbaan)" mogelijk zijn. In dit rapport werd gevonden dat 37,1% van de Belgische weggebruikers voorstander is van de maximumsnelheid te beperken tot 30 km/u binnen de bebouwde kom (behalve op hoofdwegen).

5.3 Gebruik van de veiligheidsgordel

Uit dit onderzoek blijkt dat Brusselse weggebruikers significant meer minstens één keer de gordel niet droegen in de afgelopen 30 dagen dan weggebruikers van de andere gewesten, dit zowel voor bestuurders als voor passagiers die vooraan en achteraan zitten. Bij de leeftijdscategorie 18 tot 34 jaar droegen weggebruikers ook meer minstens één keer niet de gordel dan bij andere leeftijdscategorieën.

Mogelijke beleidsmaatregelen die het gebruik van de veiligheidsgordel kunnen verhogen zijn gebaseerd op Moreau et al. (2023b) en Tant & Schoeters (2019).

Handhaving

28,2% van de autobestuurders denkt dat het waarschijnlijk is om gecontroleerd te worden tijdens een doorsnee autorit op het dragen van de veiligheidsgordel blijkt in dit rapport. Om deze subjectieve pakkans te verhogen, zou men het gebruik van camera's op de weg kunnen overwegen om het niet-gebruik van de gordel meer te controleren (Moreau et al., 2023b).

Educatie en sensibilisering

Het is belangrijk van verkeersdeelnemers te blijven informeren en herinneringen aan het nut van de veiligheidsgordel voor alle inzittenden in voertuigen (Moreau et al., 2023b). De vele voordelen van de gordel en verkeerde opvattingen bestrijden moeten daarbij centraal staan.

Voertuigtechnologie

Voertuigsystemen die de autobestuurder eraan herinneren dat niet alle veiligheidsgordels zijn vastgeklit wanneer het voertuig rijdt, hebben een positieve impact op het gebruik van de gordel (Høye, 2016; Moreau et al., 2023b; Tant & Schoeters, 2019). Sinds 1 september 2021 is het verplicht in de Europese Unie voor alle nieuwe gemotoriseerde voertuigen om uitgerust te zijn met herinneringssystemen voor zetels vooraan en achteraan (Moreau et al., 2023b)¹⁶. Daarnaast bestaan er ook startblokkeersystemen die verbonden zijn met het gebruik van de veiligheidsgordel die ervoor zorgen dat de motor niet kan worden gestart zolang niet alle inzittenden zijn vastgeklit.

5.4 Gebruik van de helm

Uit deze meting blijkt dat Vlaamse fietsers significant minder altijd een helm dragen dan Brussels of Waalse fietsers. Uit deze meting blijkt ook dat 55% van de Belgen voorstander is van het verplichten van het dragen van de helm voor alle fietsers, en 82,3% voorstander is van het verplichten van de fietshelm voor fietsers jonger dan 12 jaar. Er is dus een draagvlak in België voor het verplichten van de fietshelm, en in het bijzonder voor kinderen jonger dan 12 jaar. In twaalf EU-landen bestaat een verplichting voor het dragen van de fietshelm voor kinderen, waaronder Frankrijk (onder 12 jaar), Oostenrijk (onder 12 jaar) en Zweden (onder 15 jaar) (ETSC, 2020).

¹⁶ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden.

Technologisch onderzoek naar nieuwe helmontwerpen die beantwoorden aan de verwachtingen van de fietsers op vlak van comfort, esthetiek en gebruiksgemak zouden kunnen worden aangemoedigd door middel van maatregelen (Moreau et al., 2023a). Volgens een aantal studies zijn dit belangrijke elementen in de beslissing om al dan niet een fietshelm te dragen (Lajunen, 2016; Ledesma et al., 2019). Een voorbeeld is de opvouwbare helm die makkelijker mee te nemen is.

5.5 Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

In dit rapport wordt gevonden dat bij Brusselse autobestuurders een hoger percentage minstens één keer een kind vervoerde zonder het juiste kinderbeveiligingssysteem (zowel kinderen kleiner als groter dan 135cm) dan bij bestuurders van andere gewesten. Mogelijke beleidsmaatregelen die het (correct) gebruik van kinderbeveiligingssystemen kunnen verhogen zijn gebaseerd op Moreau et al. (2023b) en Tant & Schoeters (2019).

Educatie en sensibilisering

Het is belangrijk om toekomstige ouders en ouders van kleine kinderen duidelijke en gedetailleerde informatie te geven over kinderbeveiligingssystemen. Dit kan via video's op het internet of brochures die tonen hoe ze een baby of kind op een correcte manier kunnen vastmaken en hoe ze een kinderzitje op de juiste manier moeten installeren. Onder andere Vias institute¹⁷, het Waals agentschap voor de verkeersveiligheid (AWSR)¹⁸, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde¹⁹ en Brussel Mobiliteit²⁰ bieden een website en/of brochures aan met informatie voor ouders met kinderen over kinderbeveiligingssystemen (Moreau et al., 2023b). Ook demonstraties in de winkel en advies van verkopers helpen ouders om het juiste kinderbeveiligingssysteem te kopen en het correct te installeren.

5.6 Afleiding en gebruik van de mobiele telefoon in het verkeer

Uit dit rapport blijkt dat de leeftijdsgroep 18-44 jaar meer afleiding achter het stuur rapporteert dan personen ouder dan 45 jaar. Ook rapporteren Brusselse autobestuurders meer afleiding achter het stuur dan bestuurders van andere gewesten (zowel voor bellen met de telefoon in de hand als kijken op de telefoon).

Aanbevelingen zijn gebaseerd op de briefing over afleiding (Vias institute, 2022b).

Handhaving

Uit deze studie blijkt dat 18% van de Belgische autobestuurders het waarschijnlijk acht om tijdens een doorsnee autorit gecontroleerd te worden op het gebruik van de telefoon achter het stuur. Hier is dus nog ruimte voor verbetering om zowel de objectieve als de subjectieve pakkans te verhogen. Dit kan onder andere door het gebruik van slimme camera's om controles uit te voeren wat kan leiden tot meer en betere handhaving (Stelling-Kończak et al., 2020). Dergelijke camera's worden reeds gebruikt in Nederland en Australië en Vias institute voerde een proefproject uit voor gebruik in België (Vandael Schreurs et al., 2021 (intern rapport)). Daaruit blijkt dat het systeem een aanzienlijk potentieel biedt voor detectie van bestuurders die met de telefoon of andere elektronische toestellen bezig zijn tijdens het rijden.

Educatie en sensibilisering

Sensibiliseringscampagnes kunnen bestuurders o.a. bewust maken van de gevaren van afleiding in het verkeer. Voorbeelden zijn Focus op de weg van VSV²¹, campagnes in het Waals gewest door AWSR²², in Brussels Gewest door Brussel Mobiliteit²³ en een campagne door Vias institute en Baloise Insurance²⁴. Een recent voorbeeld is een campagne door VRT en Pommeliën Thijs in samenwerking met de Vlaamse overheid²⁵.

¹⁷ <https://kinderenindeauto.be/nl/home/>

¹⁸ <https://www.awsr.be/wp-content/uploads/2021/09/brochure-longue-siege-auto-2021-sept.pdf>

¹⁹ <https://www.veiligverkeer.be/veilig-rijden/gordel-en-kinderzitjes>

²⁰ <https://be.brussels.nl/transport-mobiliteit/verkeersveiligheid/veiligheidstips/een-kind-vervoeren-met-de-auto>

²¹ <https://www.veiligverkeer.be/campagnes/focus-op-de-weg-2024/>

²² <https://www.awsr.be/campagnes/restez-connecte-a-la-route/>

²³ <https://safe.brussels.nl/3-seconden-afleiding-het-verkeer-kunnen-pijnlijke-gevolgen-hebben>

²⁴ <https://www.altijdalert.be/nl/home/>

²⁵ <https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/02/20/verkeerscampagne-vrt-met-pommeliën-thijs/>

De populaire zangeres en actrice spreekt met het campagnelied vooral jongeren aan en focust ook op afleiding bij fietsers en voetgangers.

Voertuigtechnologie en rijhulpsystemen

Waarschuwing- en rijhulpsystemen in voertuigen kunnen afgeleide bestuurders waarschuwen voor gevaar of ingrijpen bij een gevaarlijke situatie (Vias institute, 2022b). Voorbeelden zijn lane departure warning, lane keeping assist en autonomous emergency braking. Ook een nauwkeurig automatisch afleidingsdetectiesysteem dat bestuurders niet kunnen uitzetten kan bestuurders helpen niet afgeleid te zijn tijdens het rijden. Een aantal van deze systemen zijn of worden verplicht voor alle nieuwe wagens en/of nieuwe automodellen in de Europese Unie (Vias institute, 2022c). Bijvoorbeeld autonomous emergency braking is verplicht sinds 2022 voor alle nieuwe modellen personenwagens en sinds 2024 voor alle nieuwe wagens. Bepaalde afleidingsdetectiesystemen zijn verplicht sinds 2024 voor alle nieuwe automodellen en vanaf 2026 voor alle nieuwe voertuigen.

Infrastructuur

Het gebruik van ribbelstroken om afgeleide bestuurders te waarschuwen dat hun voertuig bijna van de baan afrijdt is een kosten-efficiënte maatregel die het aantal ongevallen door afleiding kan verminderen (Elvik et al., 2009; Noella, 2017).

5.7 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

Uit deze studie blijkt dat mannen meer dan vrouwen rapporteren minstens één keer in de afgelopen 30 dagen gereden te hebben terwijl ze zo moe waren dat ze moeite hadden om hun ogen op te houden. Daarnaast rapporteren autobestuurders tussen 18-44 jaar ook vaker wel eens vermoeid te rijden dan bestuurders ouder dan 45 jaar.

Aanbevelingen zijn deels gebaseerd op Pelssers en Diependaele (2018) en Diependaele (2015b).

Educatie en sensibilisering

Sensibilisering waarbij bestuurders ingelicht worden over het risico van slaperigheid en vermoeidheid achter het stuur (oorzaken, gevolgen, symptomen) en worden geïnformeerd over strategieën om slaperigheid achter het stuur te bestrijden (bv. ritplanning) (Diependaele, 2015b; SWOV, 2019b).

Voertuigtechnologie

Ingebouwde waarschuwingssystemen die (1) het voertuig monitoren aan de hand van rijparameters zoals laterale deviatie en (2) het gedrag van de bestuurder monitoren aan de hand van biometrische parameters. Deze waarschuwingssystemen kunnen de autobestuurder dan waarschuwen dat hij of zij eigenlijk te moe is om te rijden. Bovendien is dergelijke technologie ook in staat om afleiding achter het stuur te detecteren.

Infrastructuur

Ribbelstroken op de weg kunnen ongevallen veroorzaakt door onoplettendheid en vermoeidheid verminderen (Noella, 2017). Daarnaast zouden er meer sociaal veilige en verkeersveilige locaties en faciliteiten beschikbaar moeten gesteld worden waar vrachtwagenchauffeurs en autobestuurders kunnen pauzeren en uitrusten (SWOV, 2019b).

5.8 Ander risicogedrag in het verkeer

5.8.1 Negeren van het rood verkeerslicht

In dit rapport werd gevonden dat meer voetgangers en bestuurders van een elektrische step minstens één keer het rood licht negeerden in de laatste maand dan fietsers. Het rood licht werd ook meer genegeerd door enerzijds jongere en anderzijds Brusselse fietsers en voetgangers.

Handhaving

In 2023 waren er in België 2119 vastgestelde verkeersovertredingen voor het negeren van het rood verkeerslicht bij fietsers, en 1037 voor voetgangers (bron: Federale Politie – Directie van de positionele informatie en ICT-middelen – business Beleid en Beheer (BIPOL)). Cijfers voor gebruikers van elektrische steps waren niet beschikbaar. Het aantal vastgestelde verkeersovertredingen is laag en lijkt, gezien de zelfgerapporteerde prevalentie in deze meting, een sterke onderschatting van het voorkomen van dit risicogedrag te zijn. Dit toont aan dat de pakkans voor rood licht negatie bij fietsers, voetgangers en waarschijnlijk ook e-steppers te laag is en kan verbeterd worden.

Educatie en sensibilisering

Sensibilisering en educatie kunnen helpen om negatie van het rood verkeerslicht door voetgangers, fietsers en e-step bestuurders te verminderen (Vandael Schreurs et al., 2024). Daarbij dienen vooral de attitudes van de weggebruiker en morele en sociale normen centraal te staan. Sensibilisering of educatie kan bijvoorbeeld focussen op de risico's verbonden aan roodlichtnegatie om op die manier de attitude rond dit gedrag te beïnvloeden. De morele en sociale norm hangt samen met het idee dat de weggebruiker heeft over hoe de samenleving dit gedrag afkeurt. Een sensibilisatiecampagne kan dan bijvoorbeeld de focus leggen op het scheppen van dit idee.

Infrastructuur

De aanwezigheid van visuele of auditieve ondersteunende signalen bij rode verkeerslichten verlaagt het aantal voetgangers dat bij een rood verkeerslicht oversteken (Diependaele, 2015a). De effectiviteit van aftel-displays is ook aangetoond (bijvoorbeeld Eccles et al., 2004; Schlabbach, 2010).

Voor fietsers zijn er een aantal infrastructurele maatregelen die genomen kunnen worden om ervoor te zorgen dat fietsers meer geneigd zijn het rood licht te respecteren. Het gaat ook om maatregelen die ervoor zorgen dat fietsers in het algemeen minder of korter voor het rood verkeerslicht staan, waardoor ze meer geneigd en gemotiveerd zijn het rood licht te respecteren. Deze maatregelen zijn "het ondertunnelen of overbruggen van kruispunten, het voorzien van een groene golf voor fietsers, het organiseren van vierkant groen, het verkorten van roodtijden aan kruispunten, het verbeteren van de lichtenregeling aan de hand van slimme verkeerslichten, het toepassen van aanmeldlussen, een frequenter gebruik van het verkeersbord B22/B23 waar de plaatselijke situatie dit toelaat" (Vandael Schreurs et al., 2024, p.37). Het verkeersbord B22/B23 duidt aan dat fietsers op dat kruispunt door het rood verkeerslicht mogen rijden als ze rechtsaf of rechtdoor fietsen (afhankelijk van de inrichting van het kruispunt) (Fietsersbond, 2015).

De bovengenoemde infrastructurele maatregelen houden ook verband met het "momentumist" principe, "dat stelt dat weggebruikers die zich verplaatsen op basis van een fysieke inspanning, (vb. fietsers), bepaalde regels veeleer spontaan overtreden om in beweging te kunnen blijven en omdat ze een ruimer overzicht hebben van de verkeerssituatie" (Vandael Schreurs et al., 2024, p. 5). Dit is van toepassing voor voetgangers, maar vooral ook voor fietsers en bestuurders van elektrische steps. Deze gepercipieerde moeilijkheid om het rood verkeerslicht te respecteren kan aangepakt worden door middel van een betere en geïntegreerde verkeersinfrastructuur voor voetgangers, fietsers en e-step bestuurders.

5.8.2 Risicogedrag bij bestuurders van elektrische steps

In dit rapport werd gevonden dat rijden met meer dan één passagier en rijden op het voetpad significant vaker voorkwam bij Brusselse e-steppers dan bij e-steppers van andere gewesten.

Deze maatregelen zijn deels gebaseerd op de briefing over e-steps (Vias institute, 2021).

Educatie en sensibilisering

Bestuurders van elektrische steps kunnen door middel van sensibilisering ingelicht worden over de gevaren eigen aan het rijden met een e-step. Zo kan aan e-step bestuurders duidelijk gemaakt worden waarom het gevaarlijk is voor voetgangers dat e-steps op het voetpad rijden. Ook kunnen bestuurders van e-steps bewust worden gemaakt dat passagiers vervoeren op een e-step gevaarlijk is omdat e-steps niet zo stabiel zijn als een fiets en het risico op vallen en letsels daardoor groter is (VSV, 2024).

Rijhulpssystemen en technologie

Een potentiële oplossing voor e-step bestuurders die regelmatig op het voetpad rijden, zijn systemen die het rijden op het voetpad detecteren en proberen vermijden (OECD/ITF, 2020; Vias institute, 2021).

Voertuigssensoren kunnen de voertuigpositie en wegomstandigheden meten om te bepalen of een e-step bestuurder rijdt op het voetpad. Wanneer wordt gedetecteerd dat een e-step bestuurder rijdt op het voetpad, kan een real-time waarschuwing op het voertuig worden gestuurd naar de bestuurder. Dergelijke technologie bestaat ook om te detecteren of e-step gebruikers met meer dan één persoon rijden op de step, wat bijvoorbeeld wordt gebruikt bij gedeelde e-steps van Bolt²⁶ en TIER²⁷.

Daarnaast bestaat er ook technologie om rijden onder invloed op een elektrische step tegen te gaan. Bedrijven die deelsteps aanbieden kunnen ervoor kiezen om gebruikers eerst een cognitieve test te laten doen via de app die bv. hun reactiesnelheid meet. Als ze niet slagen, kunnen ze geen deelstep gebruiken op dat moment en wordt er een alternatieve reismethode aangeboden. Deelstepbedrijf Bolt voerde dit bijvoorbeeld in tijdens de kerstperiode van 2024 in Brussel²⁸.

Infrastructuur

Om e-steps te weren van voetpaden moeten ze gebruik kunnen maken van fietspaden. Daarvoor moeten fietspaden breed genoeg zijn zodat verschillende types voertuigen in alle veiligheid samen ervan gebruik kunnen maken (Vias institute, 2021). Ook het wegoppervlak moet daarvoor glad zijn en goed onderhouden, schade moet zo snel mogelijk hersteld worden (OECD/ITF, 2020; Vias institute, 2021).

²⁶ <https://bolt.eu/nl-be/riders/safety/>

²⁷ <https://futuretransport-news.com/tier-demonstrates-pavement-riding-detection-on-london-e-scooters/>

²⁸ <https://www.bruzz.be/actua/mobiliteit/deelstepbedrijf-voert-alcoholtest-tijdens-de-kerstperiode-2024-12-24>

Referenties

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- All For Zero. (2025, februari 14). *All For Zero*. <https://all-for-zero.be/>
- Bartl, G., Assailly, J.-P., Chatenet, F., Hatakka, M., Keskinen, E., & Willmes-Lenz, G. (2002). *EU-Project „Andrea“ Analysis of Driver Rehabilitation Programmes*. Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV). https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/andrea_final_report.pdf
- Boets, S., Meesmann, U., Klipp, S., Bukasa, B., Braun, E., Panosch, E., Wenninger, U., Rösner, S., Kraus, L., & Assailly, J.-P. (2008). *State of the Art on Driver Rehabilitation: Literature Analysis & Provider Survey* (Deliverable 5.1.1). DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines. <https://www.vias.be/publications/DRUID%20-%20Deliverable%205.1.1%20-%20State%20of%20the%20art%20on%20driver%20rehabilitation%20-%20Literature%20analysis%20&%20provider%20survey/DRUID-5.1.1.pdf>
- Boets, S., Wardenier, N., De Vos, N., & Bouwen, L. (2023). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2021—Drinken en rijden in België* (2023-R-09-NL). https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragsmeting%20%E2%80%9CRijden%20onder%20invloed%20van%20alcohol%E2%80%9D%202021/Nationale_gedragsmeting_Rijden_onder_invloed_van_alcohol_2021.pdf
- Brion, M., Meunier, J.-C., & Silverans, P. (2019). *Alcohol achter het stuur: De stand van zaken in België. Nationale gedragsmeting 'Rijden onder invloed van alcohol' 2019* (2019-R-02-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Alcohol%20achter%20het%20stuur%20-%20De%20stand%20van%20zaken%20in%20Belgi%C3%AB/Alcohol_achter_het_stuur.pdf
- Butcher, D. J. M. (2006). Fitness to drive. *Canadian Medical Association Journal*, 175(6), 575. <https://doi.org/10.1503/cmaj.060989>
- De Ceunynck, T. (2017). *Installation of section control & speed cameras, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube*. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Installation_of_section_control_speed_cameras_23102017.pdf
- Delannoy, S., Tant, M., Boudry, E., & Silverans, P. (2022). *Progressieve sanctiesystemen met inbegrip van puntensystemen: Synthesenota*. (2022-R-06-NL). Brussel: Vias institute. https://www.vias.be/publications/Progressive%20sanctioning%20systems%20Part%203%20Synthesis/Progressive%20sanctioning%20systems%20Part%203%20Synthesis%20NL_FINAL.pdf
- Diependaele, K. (2015a). *Respect voor verkeerslichten bij voetgangers: Een nationale gedragsmeting in België* (2015-R-07-NL). <https://www.vias.be/publications/Respect%20voor%20verkeerslichten%20bij%20voetgangers%20-%20Een%20nationale%20gedragsmeting%20in%20Belgi%C3%AB/Respect%20voor%20verkeerslichten%20bij%20voetgangers%20-%20Een%20nationale%20gedragsmeting%20in%20Belgi%C3%AB.pdf>
- Diependaele, K. (2015b). *Slaperig achter het stuur. Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten* (2015-R-06-NL). Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid. <https://www.vias.be/publications/Slaperig%20achter%20het%20stuur/Slaperig%20achter%20het%20stuur%20-%20Analyse%20van%20de%20omvang%20en%20de%20kenmerken%20van%20slaperigheid%20bij%20Belgische%20automobilisten.pdf>
- Dons, E., Vermeulen, C., Lequeux, Q., & Martensen, H. (2023). *Waarschuwingssystemen voor snelheidscamera's – Handhaving en impact van radarmelders in voertuigen op het rijgedrag* (2023-R-16-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Waarschuwingssystemen%20voor%20snelheidscamera%E2%80%99s/Waarschuwingssystemen_voor_snelheidscamera%E2%80%99s.pdf
- Eccles, K. A., Tao, R., & Mangum, B. C. (2004). Evaluation of Pedestrian Countdown Signals in Montgomery County, Maryland. *Transportation Research Record*, 1878(1), 36-41. <https://doi.org/10.3141/1878-05>

- Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., & Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures*. Emerald Group Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/9781848552517>
- ETSC. (2020). *How safe is walking and cycling in Europe?* (PIN Flash Report 38). ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-Flash-38_FINAL.pdf
- European Commission. (2018a). *Annex to the COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS. EUROPE ON THE MOVE: Sustainable Mobility for Europe: Safe, connected and clean.* (COM(2018) 293 final ANNEX 1). https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF
- European Commission. (2018b, januari 31). *Vision Zero and the Safe System approach*. <https://ec.europa.eu/newsroom/move/items/613384/en>
- European Commission. (2019, maart 26). *Road safety: Commission welcomes agreement on new EU rules to help save lives*. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_1793
- European Commission. (2023). *White paper 2011*. https://transport.ec.europa.eu/white-paper-2011_en
- Fietsersbond. (2015). *Rechtsaf en rechtdoor door rood*. <https://www.fietsersbond.be/fietsinfrastructuur/rechtsaf-en-rechtdoor-door-rood>
- Focant, N., Leblud, J., Torfs, K., & Meesmann, U. (2018). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 16. Communicatie en campagnes* (2018-T-02 – NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B016%20-%20Communicatie%20en%20campagnes/Themadossier_verkeersveiligheid_nr._16_-_Communicatie_en_campagnes_over_verkeersveiligheid.pdf
- Goldammer, P., Annen, H., Stöckli, P. L., & Jonas, K. (2020). Careless responding in questionnaire measures: Detection, impact, and remedies. *The Leadership Quarterly*, 31(4), 101384. <https://doi.org/10.1016/j.leaqua.2020.101384>
- Granié, M.-A., Thévenet, C., Evennou, M., Lyon, C., & Vanlaar, W. (2020). *Gender Issues. ESRA2 Thematic report Nr. 13. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)* (2020-T-09-EN). Université Gustave Eiffel. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno13genderissues.pdf>
- Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants? *Accident Analysis & Prevention*, 88, 175-186. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.022>
- Jost, G. (2022, mei 31). *Opinion: Will Intelligent Speed Assistance (ISA) live up to its promise?* <https://etsc.eu/opinion-will-intelligent-speed-assistance-isa-live-up-to-its-promise/>
- Kam, C. C. S., & Chan, G. H. (2018). Examination of the validity of instructed response items in identifying careless respondents. *Personality and Individual Differences*, 129, 83-87. <https://doi.org/10.1016/j.paid.2018.03.022>
- Lajunen, T. (2016). Barriers and facilitators of bicycle helmet use among children and their parents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 41, 294-301. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.03.005>
- Ledesma, R. D., Shinar, D., Valero-Mora, P. M., Haworth, N., Ferraro, O. E., Morandi, A., Papadakaki, M., De Bruyne, G., Otte, D., & Saplioglu, M. (2019). Psychosocial factors associated with helmet use by adult cyclists. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 65, 376-388. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.08.003>
- Lumley, T. (2020). *Survey: Analysis of complex survey samples*. [Software]. <https://cran.r-project.org/web/packages/survey/index.html>
- Lyon, C., Vanlaar, W., & Robertson, R. D. (2024). The impact of COVID-19 on transportation-related and risky driving behaviors in Canada. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 100, 13-21. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2023.11.011>

- Malamis, P., & Howley, M. J. (2022). Anticipating Careless Responders in Survey Design and Analysis. *Applied Clinical Trials*, 31(11), 20-23.
- Meade, A. W., & Craig, S. B. (2012). Identifying careless responses in survey data. *Psychological methods*, 17(3), 437-455. <https://doi.org/10.1037/a0028085>
- Meesmann, U., Vanhoe, S., & Opdenakker, E. (2017). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 13. Alcohol* (D/2017/0779/78). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20n%C2%B013%20-%20Alcohol/Themadossier_verkeersveiligheid_nr._13_Alcohol.pdf
- Meesmann, U., & Wardenier, N. (2024). *ESRA3 methodology. ESRA3 Thematic report Nr. 1. Version 1.0. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes)*. (2024 – R – 09 – EN). Vias institute. <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra3-methodology-report.pdf>
- Moreau, N., Martensen, H., & Daniels, S. (2020). *Verlaging van de wettelijke alcohollimiet in België? Mogelijke effecten op het aantal verkeersslachtoffers* (2020-R-11-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Verlaging%20van%20de%20wettelijke%20alcohollimiet%20in%20Belgi%C3%AB/Verlaging_van_de_wettelijke_alcohollimiet_in_Belgi%C3%AB.pdf
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023a). *Gebruik van de fietshelm en het fluohesje in België – Prevalentiemeting* (2023-R-24-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Gebruik%20van%20de%20fietshelm%20en%20het%20fluohesje/Gebruik_van_de_fietshelm_en_het_fluohesje_in_Belgi%C3%AB.pdf
- Moreau, N., Vervoort, M., Boets, S., Silverans, P., & Verwee, I. (2023b). *Gordeldracht en het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in België – Prevalentiemeting* (2023-R-15-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Gordeldracht%20en%20het%20gebruik%20van%20kinderbeveiligingssystemen/Gordeldracht_en_het_gebruik_van_kinderbeveiligingssystemen.pdf
- Nieuwkamp, R., & Boudry, E. (2020). *Wat werkt voor bestuurders onder invloed van alcohol? Een studie naar de effectiviteit van educatieve maatregelen* (2020-R-09-NL). Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. https://www.vias.be/publications/Wat%20werkt%20voor%20bestuurders%20onder%20invloed%20van%20alcohol/Wat_werkt_voor_bestuurders_onder_invloed_van_alcohol.pdf
- Noella, K. (2017). *Implementation of rumble strips at centreline*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. https://roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Implementation_of_rumble_strips_at_centerline_14062017.pdf
- OECD/ITF. (2020). *Safe Micromobility*. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf
- Pelssers, B., & Diependaele, K. (2018). *Slaperig achter het stuur – Analyse van de omvang en de kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten in 2017* (2017-R-11-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Slaperig%20achter%20het%20stuur%202017/Slaperig_achter_het_stuur.pdf
- R Core Team. (2020). *R: A language and environment for statistical computing*. [Software]. R Foundation for Statistical Computing. Vienna, Austria. <https://www.r-project.org/>
- Ryan, M. (2018). *Intelligent Speed Assistance: A review of the literature*. Road Safety Authority (RSA). <https://www.rsa.ie/docs/default-source/road-safety/r4.1-research-reports/intelligent-speed-assistance/intelligent-speed-assistance-a-review-of-the-literature-2018.pdf>
- Schinckus, L., Meesmann, U., Delannoy, S., Wardenier, N., & Torfs, K. (2021). *Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018)*. (2021-R-11-NL). Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid.
- Schlabbach, K. (2010). *Countdown Signals for Pedestrians in Germany*. European Transport Conference, 2010. https://www.pedbikeinfo.org/cms/downloads/CountdownSignalsPedsGermany_Schlabbach.pdf
- Schulze, H., Schumacher, M., Urmeew, R., Alvarez, J., Bernhoft, I. M., de Gier, H. D. G., Hagenzieker, M., Houwing, S., Knoche, A., Pilgerstorfer, M., & Zlender, B. (2012). *Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines in Europe—Findings from the DRUID project*. <https://doi.org/10.2810/74023>

- Silverans, P., Nieuwkamp, R., & Van den Berghe, W. (2018). *Verwachte effecten van puntensystemen en andere maatregelen tegen recidive in het verkeer* (2018-R-07-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Verwachte%20effect%20van%20puntensystemen/Verwacht_effect_van_puntensystemen.pdf
- Slootmans, F., Martensen, H., Kluppels, L., & Meesmann, U. (2017). *Rehabilitation courses as alternative measure for drink-driving offenders*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. https://www.road-safety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Rehabilitation_courses_as_alternative_measure_for_drinkdriving_offenders_13062017.pdf
- Statbel. (2024, november 28). *Een derde van de 74-plussers is nog nooit online geweest*. <https://statbel.fgov.be/nl/themas/huishoudens/ict-gebruik-huishoudens#panel-14>
- Statistiek Vlaanderen. (2024, maart 19). *Mediabezit*. <https://www.vlaanderen.be/statistiek-vlaanderen/media-en-mediagebruik/mediabezit>
- Stelling-Kończak, A., Goldenbeld, Ch., & Schagen, I. N. L. G. van. (2020). *Handhaving van het verbod op handheld telefoongebruik. Een kijkje in de keuken van Nederland en andere landen* (R-2023-20). SWOV. <https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2020-23.pdf>
- SWOV. (2019a). *Duurzaam Veilig Wegverkeer. SWOV-factsheet*. <https://swov.nl/nl/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>
- SWOV. (2019b). *Vermoeidheid. SWOV-Factsheet*. <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Vermoeidheid.pdf>
- SWOV. (2021). *Dutch road safety in an international perspective: What does EU road safety policy look like? SWOV fact sheet*. <https://swov.nl/en/fact/intperspective-what-does-eu-road-safety-policy-look>
- Tant, M., & Schoeters, A. (2019). *Themadossier Verkeersveiligheid nr. 6 Gordel en kinderbeveiligingssystemen* (2019-T-06-NL). Vias institute. [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.6%20-%20De%20gordel%20en%20kinderbeveiligingssystemen%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.6_-_De_gordel_en_kinderbeveiligingssystemen_\(2de_editie\).pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.6%20-%20De%20gordel%20en%20kinderbeveiligingssystemen%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.6_-_De_gordel_en_kinderbeveiligingssystemen_(2de_editie).pdf)
- Temmerman, P. (2016). *Te snel in bebouwde kom. Resultaten van de BIVV-gedragsmeting snelheid in de bebouwde kom in 2015*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. <https://www.vias.be/publications/Te%20snel%20in%20de%20bebouwde%20kom/Te%20snel%20in%20de%20bebouwde%20kom%20-%20Resultaten%20van%20de%20BIVV-gedragsmeting%20snelheid%20in%20de%20bebouwde%20kom%20in%202015.pdf>
- Temmerman, P., Dons, E., Lambert, M., & Guillaume, M. (2024). *De leesbaarheid van fietsinfrastructuur en kennis van de regelgeving – Mixed methods onderzoek* (2024-R-15-NL). https://www.vias.be/publications/De%20leesbaarheid%20van%20fietsinfrastructuur%20en%20kennis%20van%20de%20regelgeving/De_leesbaarheid_van_fietsinfrastructuur_en_kennis_van_de_regelgeving.pdf
- Tingvall, C., & Haworth, N. (1999). *Vision Zero-An ethical approach to safety and mobility. 6th ITE international conference road safety & traffic enforcement: Beyond 2000*. <https://eprints.qut.edu.au/134991/3/134991.pdf>
- United Nations Statistics Division. (2023). *UNData. Population by age, sex and urban/rural residence*. <http://data.un.org/Data.aspx?d=POP&f=tableCode%3A22>
- U.S. Department of Transportation. (2022). *What Is a Safe System Approach?* <https://www.transportation.gov/NRSS/SafeSystem>
- Van den Berghe, W., & Pelssers, B. (2020). *Snelheid en te snel rijden. Themadossier Verkeersveiligheid nr. 9*. (2020-T-01-NL). Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. [https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-%20Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20\(2020\)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf](https://www.vias.be/publications/Themadossier%20verkeersveiligheid%20nr.9%20-%20Snelheid%20en%20te%20snel%20rijden%20(2020)/Themadossier_verkeersveiligheid_nr.9_-_Snelheid_en_te_snel_rijden.pdf)

- Vandael Schreurs, K., De Roeck, M., & Tant, M. (2024). *Een verklarende analyse van overtredingen bij actieve weggebruikers en automobilisten* (2024-R-14-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Verkeersovertredingen%20bij%20actieve%20weggebruikers%20en%20automobilisten/Een_verklarende_analyse_van_overtredingen_bij_actieve_weggebruikers_en_automobilisten.pdf
- Vandael Schreurs, K., Dusabe, E., & Gaillet, J.-F. (2021). *GSM-detectie door intelligent camerasysteem – Proefproject (intern rapport)*. Vias institute.
- Vias institute. (2021). *Briefing 'Elektrische steps & verkeersveiligheid'*. <https://www.vias.be/publications/Briefing%20-%20Elektrische%20steps%20&%20verkeersveiligheid%202021/Briefing%20-%20Elektrische%20steps%20en%20verkeersveiligheid.pdf>
- Vias institute. (2022a). *België moet zijn systeem verbeteren om verkeersovertredingen op te volgen*. <https://www.vias.be/nl/newsroom/belgie-moet-zijn-systeem-verbeteren-om-verkeersovertredingen-op-te-volgen/>
- Vias institute. (2022b). *Briefing 'Afleiding in het verkeer'*. Brussel, België, Vias institute. <https://briefings.vias.be/storage/minisites/briefing-afleiding-in-het-verkeer.pdf>
- Vias institute. (2022c). *Briefing 'Geavanceerde rijhulpsystemen'*. Vias institute. <https://briefings.vias.be/storage/minisites/briefing-geavanceerde-rijhulpsystemen.pdf>
- Vias institute. (2022d). *Briefing 'Rijden onder invloed van drugs'*. Vias institute. <https://briefings.vias.be/nl/briefings/rijden-onder-invloed-van-drugs/>
- Vias institute. (2023). *Briefing 'Rijden onder invloed van geneesmiddelen'*. <https://briefings.vias.be/nl/briefings/rijden-onder-invloed-van-geneesmiddelen/>
- VSV. (2024). *Belangrijkste regels voor e-steps*. <https://www.veiligverkeer.be/weggebruikers/voortbewegingstoestellen/belangrijkste-regels-voor-e-steps/#:~:text=Het%20is%20verboden%20om%20passagiers,ook%20geen%20passagiers%20mee%20vervoeren.>
- Ward, M. K., & Meade, A. W. (2023). Dealing with careless responding in survey data: Prevention, identification, and recommended best practices. *Annual Review of Psychology*, 74, 577-596. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-040422-045007>
- Wardenier, N., Vervoort, M., Silverans, P., Boets, S., & Ben Messaoud, Y. (2023). *Nationale gedragsmeting snelheid 2021* (2023-R-10-NL). Vias institute. https://www.vias.be/publications/Nationale%20gedragsmeting%20snelheid%202021/Nationale_gedragsmeting_snelheid_2021.pdf
- Wildervanck, C. (2004). Het verhaal van de drie E's: Streven naar veiliger verkeersgedrag. *Fietsverkeer*, 9, 24-28.

Bijlage 1: Vragenlijst NL

Introductie

In deze vragenlijst stellen we u enkele vragen over uw ervaring met, en uw mening omtrent verkeer en verkeersveiligheid. Gelieve bij het beantwoorden van een vraag alleen rekening te houden met de verkeersveiligheidssituatie in België. Er zijn geen juiste of foute antwoorden, wat telt is uw persoonlijke ervaring en mening.

Alvast bedankt voor uw medewerking!

Sociaal demografische gegevens

V1) In welk land woont u? _____

V2) Bent u ...

- man
- vrouw
- andere

V3) Hoe oud bent u (in jaren)? Rond getal tussen 18-74

V4_1) Bent u momenteel een student?

- ja
- nee

V4_2) Wat is het hoogste diploma of getuigschrift dat u wilt behalen?

- basisonderwijs
- secundair onderwijs
- bachelor of gelijkwaardig
- master of hoger

V4_3) Wat is het hoogste diploma of getuigschrift dat u behaald heeft?

- geen
- basisonderwijs
- secundair onderwijs
- bachelor of gelijkwaardig
- master of hoger

V5) Welke van de beschrijvingen komt het meest overeen met hoe u zich momenteel voelt over het huidige inkomen van uw huishouden?

- comfortabel leven met huidige inkomen
- rondkomen met huidige inkomen
- moeilijk rondkomen met huidige inkomen
- zeer moeilijk om rond te komen met huidige inkomen

V7) Maakt u gebruik van een deelauto organisatie (bv. Cambio of Poppy²⁹)?

- ja
- nee

V8) Bestuurt u voor uw voornaamste beroepsactiviteit een voertuig?

²⁹³⁰ Deze vraag werd aangepast aan de nationale wetgeving.

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

- ja, ik vervoer voornamelijk andere personen (bv. taxi, bus, fietstaxi...)
- ja, ik vervoer voornamelijk goederen (bv. vrachtwagen, koerierdienst, maaltijdbezorging,...)
- ja, ik vervoer voornamelijk mezelf (bv. bezoeken van patiënten of klanten,...)
- nee, ik bestuur een voertuig alleen voor woon-werkverkeer of om privéredenen

V9) Welke beschrijving past het best bij het gebied waar u woont?

- een boerderij of huis op het platteland
- een dorp
- een kleine stad
- de voorsteden of buitenwijken van een grote stad
- een grote stad

V10) In welke provincie woont u?

- Antwerpen
- Henegouwen
- Limburg
- Luik
- Luxemburg
- Namen
- Oost-Vlaanderen
- Vlaams-Brabant
- Waals-Brabant
- West-Vlaanderen
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest

V11a) Hoe ver woont u van de dichtstbijzijnde halte van het openbaar vervoer?

- minder dan 500 meter
- tussen de 500 meter en 1 kilometer
- meer dan 1 kilometer

V11b) Wat is de frequentie van het dichtstbijzijnde openbaar vervoer?

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

Gebruik van vervoermiddelen

V12) Hoe vaak heeft u zich in de afgelopen 12 maanden in België verplaatst als ... ?

Hoe vaak bent u geweest?

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

Items (willekeurige volgorde):

- treinreiziger
- bus of minibus passagier
- trampassagier
- metropassagier
- vliegtuigpassagier

- boot-/ferrypassagier
- passagier op niet-gemotoriseerd individueel openbaar vervoer (bv. fietstaxi, karren getrokken door trekdieren,...)
- passagier op gemotoriseerd individueel openbaar vervoer (bv. autotaxi, mototaxi, Tuk Tuk,...)
- voetganger (minstens 200 meter)
- fietser (geen elektrische fiets)
- fietser (elektrische fiets)
- bromfietsbestuurder (klasse B max. 45km/h; ≤ 50 cc of ≤ 4 kW)
- motorfietsbestuurder (> 50 cc of > 5 kW)
- bestuurder van een elektrische step
- autobestuurder (niet elektrisch of hybride)
- autobestuurder (elektrisch of hybride)
- autopassagier
- passagier op brom- of motorfiets
- andere

V13) Heeft u gedurende de laatste 30 dagen kinderen (<18 jaar) vervoerd in een personenwagen? ja – nee

Items (willekeurige volgorde):

- kleiner dan 135cm³⁰
- groter dan 135cm

Zelfrapportage van veilig en risicogedrag in het verkeer

V14_1a) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als AUTOBESTUURDER het volgende gedrag vertoond ...?

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

Nooit - (bijna) altijd

Items (willekeurige volgorde):

- rijden wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- rijden nadat u alcohol heeft gedronken
- rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- rijden binnen 2 uur na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden
- sneller rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom
- sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen)
- te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment (bv. slechte zichtbaarheid, druk verkeer, aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers)
- sneller rijden dan de snelheidslimiet op de autosnelweg
- geen veiligheidsgordel dragen achter het stuur
- kinderen kleiner dan 135cm³⁰ die u vervoert niet vastklikken in het aangepaste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)
- kinderen groter dan 135cm³⁰ vervoeren zonder hun veiligheidsgordel
- bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden
- handenvrij bellen achter het stuur
- een bericht lezen of sociale media/het nieuws bekijken achter het stuur
- rijden terwijl u zo moe was dat u moeite had om uw ogen open te houden

V14_1b_1) U heeft aangegeven dat u een auto heeft bestuurd wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken. Was dit ...?

U kunt meerdere antwoorden aangevinken.

³⁰ Deze vraag werd aangepast aan de nationale wetgeving.

- in de week overdag
- in de week 's nachts
- in het weekend overdag
- in het weekend 's nachts
- op autosnelwegen
- op wegen binnen de bebouwde kom
- op wegen buiten de bebouwde kom

V14_1b_2) U heeft aangegeven dat u een auto heeft bestuurd binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie). Was dit...?

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- cannabis
- cocaïne
- amfetaminen (bv., speed, extasy)
- illegale opiaten (bv., morfine, codeïne; niet voorgeschreven als medicatie)
- andere

V14_1b_3) U heeft aangegeven dat u een auto heeft bestuurd binnen 2 uur na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden. Was dit...?³¹

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- antihistaminica en/of hoestmiddelen (zoals bv. Allegra, Bronchosedal Dextromethorphan, Tusso Rhinatiol, Fenistil, Agyrax)
- antidepressiva (zoals bv. Sipralexa, Prozac, Seroxat, Serlain, Redomex, Cymbalta)
- pijnstillers op voorschrift (zoals bv. Codeïne, Tramadol, Fenantyl, Diclofenac, Buprenorfine)
- spierverslappers (zoals bv. Diazepam, Baclofen)
- slaapmiddelen, barbituraten of benzodiazapines (zoals bv. Temazepam, Zolpidem, Zopiclon, Oxazepam Lorazepam)
- amfetaminen (zoals bv. Ritalin, Concerta, Dexedrine, Dexamyl, Amfexa, Tentin)
- andere

V14_2) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als AUTOPASSAGIER het volgende gedrag vertoond ...?

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

Nooit - (bijna) altijd - Ik zit nooit op deze positie

Items (willekeurige volgorde):

- geen gordel dragen als passagier achterin de auto
- geen gordel dragen als passagier voorin de auto

V14_3) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als BROMFIETS- of MOTORFIETSBESTUURDER het volgende gedrag vertoond ...?

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

Nooit - (bijna) altijd

Items (willekeurige volgorde):

- rijden wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen)
- rijden zonder helm op de bromfiets of motorfiets
- een bericht lezen of sociale media/het nieuws bekijken terwijl u aan het rijden bent
- rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)

³¹ De voorbeelden tussen haken werden aangepast aan de nationale context in elk land.

- te snel rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment (bv. slechte zichtbaarheid, druk verkeer, aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers)

V14_4) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als FIETSER het volgende gedrag vertoond ...?

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

Nooit - (bijna) altijd

Items (willekeurige volgorde):

- fietsen terwijl u denkt dat u misschien te veel alcohol gedronken heeft
- fietsen zonder fietshelm
- fietsen terwijl u met oortjes of een koptelefoon naar muziek luistert
- een bericht lezen of sociale/nieuws media bekijken terwijl u aan het fietsen bent
- fietsen binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- de weg oversteken bij een rood verkeerslicht

V14_5) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als VOETGANGER het volgende gedrag vertoond ...?

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

Nooit - (bijna) altijd

Items (willekeurige volgorde):

- naar muziek luisteren via een koptelefoon terwijl u op straat wandelt
- op straat wandelen terwijl u denkt dat u misschien te veel alcohol gedronken heeft
- een bericht lezen of sociale media/het nieuws bekijken terwijl u op straat wandelt
- een bericht sturen terwijl u op straat wandelt
- de weg oversteken bij een rood (voetgangers)verkeerslicht
- de weg oversteken op een andere plaats dan een nabij gelegen (minder dan 20m³²) voetgangersoversteekplaats/zebrapad

V14_6) Hoe vaak heeft u in de afgelopen 30 dagen als BESTUURDER VAN EEN E-STEP het volgende gedrag vertoond ...?

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

Nooit - (bijna) altijd

Items (willekeurige volgorde):

- rijden op een e-step met meer dan 1 persoon
- rijden wanneer u denkt dat u misschien te veel alcohol gedronken heeft
- de weg oversteken bij een rood verkeerslicht
- rijden op een voetpad
- rijden zonder helm

Aanvaardbaarheid van veilig en onveilig verkeersgedrag

V15) Hoe aanvaardbaar zouden de meeste andere mensen in uw omgeving zeggen dat het voor een AUTOBESTUURDER is om?

³² Deze vraag werd aangepast aan de nationale wetgeving.

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

Onaanvaardbaar - aanvaardbaar

Items (willekeurige volgorde):

- te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen)
- geen veiligheidsgordel te dragen achter het stuur
- te bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden
- een bericht te lezen of sociale media/het nieuws te bekijken achter het stuur

V16_1) Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een AUTOBESTUURDER is om ...?

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

Onaanvaardbaar - aanvaardbaar

Items (willekeurige volgorde, geïnstrueerd antwoorditem als laatste):

- te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- te rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- te rijden binnen 2 uur na het nemen van medicatie die de rijvaardigheid kan beïnvloeden
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen)
- te snel te rijden voor de weg-/verkeersomstandigheden op dat moment (bv. slechte zichtbaarheid, druk verkeer, aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers)
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet op de autosnelweg
- geen veiligheidsgordel te dragen achter het stuur
- kinderen te vervoeren zonder ze correct vast te klikken (kinderzitje, verhogingskussen, of met de gordel)
- te bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden
- handenvrij te bellen achter het stuur
- een bericht te lezen of sociale media/het nieuws te bekijken achter het stuur
- te rijden terwijl de bestuurder zo moe is dat hij/zij moeite heeft de ogen open te houden
- Dit is een vraag voor kwaliteitscontrole: selecteer alstublieft antwoordoptie nummer 5 "aanvaardbaar"

V16_2) Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een BROMFIETS- of MOTORFIETSBESTUURDER is om ...?

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

Onaanvaardbaar - aanvaardbaar

Items (willekeurige volgorde):

- te rijden wanneer hij/zij wellicht meer dan de wettelijke toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken
- sneller te rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom (met uitzondering van autosnelwegen)
- te rijden zonder helm op een bromfiets of motorfiets
- een bericht te lezen of sociale media/het nieuws te bekijken tijdens het rijden

V16_3) Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een FIETSER is om ...?

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

Onaanvaardbaar - aanvaardbaar

Items (willekeurige volgorde):

- te fietsen wanneer hij/zij misschien te veel alcohol gedronken heeft
- te fietsen zonder fietshelm
- een bericht te lezen of sociale media/het nieuws te bekijken tijdens het fietsen
- een weg over te steken bij een rood verkeerslicht

V16_4) Hoe aanvaardbaar zou u, persoonlijk, zeggen dat het voor een VOETGANGER is om ...?

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

Onaanvaardbaar - aanvaardbaar

Items (willekeurige volgorde):

- op straat te wandelen terwijl hij/zij misschien te veel alcohol gedronken heeft
- een bericht te lezen of sociale media/het nieuws te bekijken tijdens het wandelen op straat
- een weg over te steken bij een rood (voetgangers)verkeerslicht

Houding ten opzichte van veilig en risicogedrag in het verkeer**V17) In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen?**

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

Oneens - eens

Items (willekeurige volgorde):

Gedragsovertuigingen en attitudes

- Voor korte ritten kan men het risico nemen om te rijden onder invloed van alcohol.
- Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.
- De snelheidslimiet respecteren is saai.
- Gemotoriseerde voertuigen moeten altijd voorrang verlenen aan voetgangers of fietsers.
- Ik gebruik mijn gsm achter het stuur, omdat ik altijd bereikbaar wil zijn.
- Om tijd te sparen, gebruik ik vaak mijn gsm achter het stuur.

Waargenomen gedragscontrole

- Ik vertrouw mezelf als chauffeur nadat ik een kleine hoeveelheid alcohol heb gedronken (bv. één glas wijn of één pintje bier).
- Ik kan nog rijden als ik na een feestje een beetje dronken ben.
- Ik kan nog rijden als ik een ruime hoeveelheid alcohol gedronken heb (bv. een fles wijn).
- Ik vertrouw mezelf wanneer ik beduidend sneller rijd dan de snelheidslimiet.
- Ik ben in staat om aanzienlijk sneller te rijden dan de maximumsnelheid.
- Ik ben in staat om snel door een scherpe bocht te rijden.
- Ik vertrouw mezelf wanneer ik berichten op mijn gsm bekijk achter het stuur.
- Ik ben in staat om een bericht te schrijven met mijn gsm achter het stuur.
- Ik ben in staat te bellen met een gsm in de hand tijdens het rijden.

Gewoontes

- Ik rijd vaak na het drinken van alcohol.
- Ik rijd vaak sneller dan de toegestane snelheidslimiet.
- Ik gebruik vaak mijn gsm tijdens het rijden.

Intentie

- Ik ben de komende 30 dagen van plan om niet te rijden na het drinken van alcohol.
- Ik ben de komende 30 dagen van plan om de snelheidslimieten te respecteren.

- Ik ben de komende 30 dagen van plan om mijn gsm niet te gebruiken achter het stuur.

Subjectieve veiligheid en risicoperceptie

V18) Hoe veilig of onveilig voelt u zich wanneer u zich in België verplaatst als...?

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

heel onveilig - heel veilig

Items: items aangeduid door de respondent in V12 worden weergegeven.

V19) Hoe vaak is, volgens u, bij verkeersongevallen elk van de volgende factoren een oorzaak?

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

Nooit - (bijna) altijd

Items (willekeurige volgorde):

- rijden na het drinken van alcohol
- rijden binnen 1 uur na het nemen van drugs (andere dan medicatie)
- sneller rijden dan de toegestane snelheidslimiet
- een gsm in de hand gebruiken tijdens het rijden
- handenvrij bellen tijdens het rijden
- onoplettendheid, dagdromen tijdens het rijden
- vermoeid rijden

Steun voor beleidsmaatregelen

V20) Bent u tegen of voor een wettelijke verplichting om...?

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

Tegen - voor

Items (willekeurige volgorde):

- alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen te verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0‰ (nultolerantie)
- alle bestuurders van gemotoriseerde voertuigen te verbieden een gsm in de hand te gebruiken tijdens het rijden
- de maximumsnelheid tot 30km/u te beperken binnen de bebouwde kom (behalve op hoofdwegen)
- een fietshelm te dragen voor alle fietsers
- de maximumsnelheid tot 80km/u te beperken op alle wegen buiten de bebouwde kom zonder middenberm
- alle beginnende bestuurders van gemotoriseerde voertuigen (minder dan twee jaar in bezit van het rijbewijs) te verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0‰ (nultolerantie)
- een alcoholslot te installeren bij bestuurders die meer dan één keer betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol (technologie die de auto niet laat starten als het alcoholpercentage van de bestuurder een bepaalde limiet overschrijdt)
- een fietshelm te dragen voor fietsers jonger dan 12 jaar
- alle fietsers te verbieden te rijden met een alcoholgehalte hoger dan 0.0‰ (nultolerantie)

V21) Denk aan de beleidsmaatregel: "... " en geef aan of u het eens of oneens bent met de volgende stellingen over deze maatregel. Deze beleidsmaatregel zou...?

eens - oneens

Items (willekeurige volgorde):

- het aantal verkeersongelukken en -verwondingen verminderen
- het veiligheidsgevoel op straat vergroten
- negatieve bijwerkingen hebben
- de individuele vrijheid van mensen beperken
- de privacy van mensen verminderen
- de mobiliteit van mensen beperken
- leiden tot discriminatie
- eerlijk zijn
- duur zijn voor mensen
- makkelijk zijn om uit te voeren
- moeilijk te handhaven zijn door de politie
- een last zijn voor mensen
- een ongerechtvaardigde tussenkomst van de staat zijn
- ondersteund worden door veel van mijn vrienden

Handhaving

V22) Tijdens een doorsnee autorit, hoe groot is volgens u de kans om (als bestuurder) door de politie (inclusief camera's of radars) te worden gecontroleerd op ...?

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

heel onwaarschijnlijk - heel waarschijnlijk

Items (willekeurige volgorde):

- het rijden onder invloed van alcohol (d.w.z. een blaastest)
- het rijden onder invloed van illegale drugs
- het naleven van de snelheidslimieten
- het dragen van de gordel
- het gebruik van een gsm in de hand tijdens het rijden om te bellen of berichten te sturen

V23_1) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie voor het rijden onder invloed van alcohol (bv. via een blaastest)?

- nooit
- 1 keer
- minstens 2 keer

V23_2) Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie op het gebruik van drugs (andere dan medicatie) tijdens het autorijden?

- nooit
- 1 keer
- minstens 2 keer

Betrokkenheid bij ongevallen

De volgende vragen gaan over verkeersongevallen. Met verkeersongevallen bedoelen we iedere botsing waarbij ten minste één voertuig betrokken is (bv. auto, motorfiets of een fiets) op de openbare weg of op een private weg die publiekelijk toegankelijk is met materiële schade, gewonden of dodelijke slachtoffers tot gevolg. Hiertoe behoren botsingen tussen wegvoertuigen, tussen wegvoertuigen en voetgangers, tussen wegvoertuigen en dieren, tussen wegvoertuigen en een vast object, tussen wegvoertuigen en spoorvoertuigen en ongevallen met één enkel voertuig.

V24a) Was u in de voorbije 12 maanden persoonlijk betrokken bij een verkeersongeval waarbij minstens één persoon gekwetst was (licht, zwaar of fataal ongeval)?

- ja
- nee

V24b) Geef aan welke vervoerswijze(n) U gebruikte tijdens deze ongevallen.

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- auto als bestuurder
- auto als passagier
- bromfiets of motorfiets als bestuurder
- bromfiets of motorfiets als passagier
- fiets als bestuurder
- voetganger
- e-step als bestuurder
- andere

Infrastructuur

V25_1)_a Als AUTOBESTUURDER, welk type wegen gebruikt u regelmatig in België?

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- autosnelwegen
- ringwegen en hoofdwegen binnen steden
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen
- andere wegen in de bebouwde kom

V25_1_b) Als AUTOBESTUURDER, hoe zou u de veiligheid van de wegen die u regelmatig gebruikt beoordelen?

U kunt uw antwoord aangeven op een schaal van 1 tot 7, waarbij 1 "heel onveilig" betekent en 7 "heel veilig" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

heel onveilig - heel veilig

Items (willekeurige volgorde):

- autosnelwegen
- ringwegen en hoofdwegen binnen steden
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen
- andere wegen in de bebouwde kom

V25_2)_a Als BROMFIETS- of MOTORFIETSBESTUURDER, welk type wegen gebruikt u regelmatig in België?

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- ringwegen en hoofdwegen binnen steden
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen

- andere wegen in de bebouwde kom

V25_2_b) Als BROMFIETS- of MOTORFIETSBESTUURDER, hoe zou u de veiligheid van de wegen die u regelmatig gebruikt beoordelen?

U kunt uw antwoord aangeven op een schaal van 1 tot 7, waarbij 1 "heel onveilig" betekent en 7 "heel veilig" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

heel onveilig - heel veilig

Items (willekeurige volgorde):

- ringwegen en hoofdwegen binnen steden
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen
- andere wegen in de bebouwde kom

V25_3_a) Als FIETSER, welk type wegen gebruikt u regelmatig in België?

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met fietspad
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen zonder fietspad
- wegen in de bebouwde kom met fietspad
- wegen in de bebouwde kom zonder fietspad

V25_3_b) Als FIETSER, hoe zou u de veiligheid van de wegen/fietspaden die u regelmatig gebruikt beoordelen?

U kunt uw antwoord aangeven op een schaal van 1 tot 7, waarbij 1 "heel onveilig" betekent en 7 "heel veilig" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

heel onveilig - heel veilig

Items (willekeurige volgorde):

- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met fietspad
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen zonder fietspad
- wegen in de bebouwde kom met fietspad
- wegen in de bebouwde kom zonder fietspad

V25_4_a) Als VOETGANGER, welk type wegen gebruikt u regelmatig in België?

U kunt meerdere antwoorden aanduiden.

- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met voetpad
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen zonder voetpad
- wegen in de bebouwde kom met voetpad
- wegen in de bebouwde kom zonder voetpad

V25_4_b) Als VOETGANGER, hoe zou u de veiligheid van de wegen/voetpaden die u regelmatig gebruikt beoordelen?

U kunt uw antwoord aangeven op een schaal van 1 tot 7, waarbij 1 "heel onveilig" betekent en 7 "heel veilig" betekent. De tussenliggende cijfers kunt u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

heel onveilig - heel veilig

Items (willekeurige volgorde):

- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen met voetpad
- landelijke wegen en verbindingswegen tussen steden en dorpen zonder voetpad
- wegen in de bebouwde kom met voetpad

- wegen in de bebouwde kom zonder voetpad

Sociale wenselijkheidsschaal

U bent bijna aan het einde van deze enquête. Sommige van de volgende vragen³³ hebben niets te maken met verkeersveiligheid, maar zijn belangrijke achtergrondinformatie. Er zijn geen juiste of foute antwoorden.

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

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

Oneens - eens

Items (willekeurige volgorde, geïnstrueerd antwoorditem als laatste):

- In een discussie blijf ik steeds objectief en blijf ik bij de feiten.
- Zelfs als ik me gestrest voel, ben ik altijd vriendelijk en beleefd tegen anderen.
- Als ik met iemand praat, luister ik altijd goed naar wat de andere persoon zegt.
- Het is gebeurd dat ik in het verleden misbruik heb gemaakt van iemand.
- Ik heb wel eens afval weggegooid op het platteland of op de weg.
- Soms help ik alleen mensen als ik verwacht er iets voor terug te krijgen.
- Dit is een vraag voor kwaliteitscontrole: selecteer alstublieft antwoordoptie nummer 5 "eens".

³³ V26 werd gevraagd samen met een aantal laatste vragen over socio-demografische informatie, die reeds in het begin van de vragenlijst staan.

Bijlage 2: Steekproef en data cleaning

Om de attitudes van de Belgische weggebruikers op het vlak van verkeersveiligheid te onderzoeken en om vergelijkingen tussen de gewesten mogelijk te maken werd een online, gestructureerde vragenlijst voorgelegd aan een representatieve steekproef van de Belgische bevolking van 1795 respondenten.

Marktonderzoeksbureau Punto de Fuga deed tussen 5 en 12 mei 2023, onder toezicht van Vias institute, het veldwerk. Na de data cleaning (voor meer informatie zie hieronder) bestond de effectieve steekproef in België uit 1795 respondenten (zie Tabel 1 in paragraaf 2 Methodologie). Omdat de effectieve steekproef licht afwijkt van de theoretische steekproef werd in de analyse een kleine correctie toegepast (wegingsfactoren). Op die manier is de steekproef representatief voor België op de kenmerken gender en leeftijd. Deze wegingsfactoren zijn gebaseerd op de verdeling van gender in zes leeftijdsgroepen (18-24j, 25-34j, 35-44j, 45-54j, 55-64j, 65-74j (United Nations Statistics Division, 2023)). In België lagen deze wegingsfactoren tussen 0,89 en 1,38.

Data cleaning³⁴:

In ESRA3 werd een systematische data cleaning procedure bepaald, die in alle landen werd toegepast (ook in België). De data cleaning gebeurde in vier stappen.

Stap 1 – Dubbele respondenten en incoherentie

Dubbele respondenten (voornamelijk gebaseerd op leeftijd, gender en IP-adres) moesten worden verwijderd door het marktonderzoeksbureau. Daarnaast moest het marktonderzoeksbureau ook controleren voor inconsistenties tussen panel informatie en antwoorden van respondenten (bv. geweest).

Stap 2 – Duur van de vragenlijst

De ESRA3-vragenlijst had een mediane duur van 20 minuten voor ogen. Voor België bedroeg de mediane duur om de vragenlijst te beantwoorden 21.23 minuten. De criteria voor het cleanen van de 'speeders' (diegenen die de vragenlijst te snel invulden) en de 'turtles' (diegenen die de vragenlijst te traag invulden) zijn gebaseerd op een pragmatische consensus binnen de ESRA Core Group van de tweede editie van ESRA (ESRA2). Hetzelfde principe werd gebruikt in ESRA3. 'Speeders' werden gedefinieerd als autobestuurders (minstens een paar dagen per maand) die de vragenlijst in minder dan 8 minuten hebben ingevuld. Respondenten die geen autobestuurder waren werden niet meegenomen in dit criterium omdat ze een kleiner aantal vragen moesten invullen. 'Turtles' werden gedefinieerd als respondenten die meer dan 24 uur nodig hadden om de vragenlijst in te vullen (onafhankelijk van het type weggebruiker). Een duur tot 24u werd aanvaard omdat onderzoeksbureaus aangeven dat respondenten dergelijke vragenlijsten niet altijd in één keer invullen (bv. een pauze nemen). In dergelijke gevallen blijft de timer van de vragenlijstduurtijd lopen. Respondenten die langer dan 24u deden over het invullen van de vragenlijst werden wel verwijderd uit de data om het effect van mogelijke externe effecten op antwoordpatronen te minimaliseren.

Stap 3 – Data kwaliteit controles

Vervoermiddelen (straightlining op extreme antwoorden)

Respondenten die bij vraag 12 (gebruik van de verschillende vervoermiddelen) altijd 'nooit' of altijd 'minstens 4 dagen per week' hadden geantwoord werden verwijderd omdat die antwoorden als onmogelijk werden beschouwd.

Straightlining

Zogenaamde straightlining is een antwoordstrategie waarbij respondenten op alle of bijna alle items van een vraag hetzelfde antwoord op een schaal invullen. Dit type antwoordpatronen werd extra gecontroleerd door Vias institute na de controle door de marktonderzoeksbureaus (die ook controleren op andere systematische

³⁴ Dit gedeelte is gebaseerd op het methodologisch rapport van ESRA3 (Meesmann & Wardenier, 2024).

antwoordpatronen). Een 'straightliner' werd gedefinieerd als een persoon die op meer dan 75% van de items van een bepaalde vraag hetzelfde antwoord gaf. Dit omvatte de volgende matrix vragen:

- Q14_1a (zelfgerapporteerd gedrag als autobestuurder, met uitzondering van het antwoord 'nooit' dat plausibel is);
- Q16_1 (persoonlijke aanvaardbaarheid van onveilig verkeersgedrag van autobestuurders);
- Q17 (attitudes);
- Q21 (steun voor beleidsmaatregelen).

Als een respondent een 'straightliner' is op minstens drie van deze vier matrixvragen, werd de respondent uit de steekproef verwijderd.

Geïnstreeerde antwoorditems

In Q16_1 (persoonlijke aanvaardbaarheid van risicovol gedrag van automobilisten) en in Q26 (sociale wenselijkheidsschaal) hebben we twee geïnstreeerde antwoorditems (bijv. 'duid nummer 5 aan op de antwoordschaal') opgenomen. Respondenten die ten minste één van deze geïnstreeerde antwoorditems onjuist beantwoordden, werden uit de steekproef verwijderd omdat we dit zien als een indicatie dat de respondent de items niet goed leest (onzorgvuldig antwoorden). Dit criterium was strenger dan de oorspronkelijke vooraf gedefinieerde criteria die de marktonderzoeksbureaus hanteerden (respondenten alleen verwijderen als ze op beide geïnstreeerde antwoorditems fout antwoorden).

Instructed response items (of geïnstreeerde antwoorditems) zijn een aanbevolen manier om onzorgvuldige respondenten (careless respondents) te identificeren (bv. Goldammer et al., 2020; Malamis & Howley, 2022; Ward & Meade, 2023). Careless respondents zijn respondenten die "de iteminhoud niet lezen of er onvoldoende aandacht aan besteden, wat resulteert in gegevens die mogelijk geen accurate weergave zijn van de werkelijke niveaus van respondenten van de constructen die worden gemeten (Meade & Craig 2012, Ward & Meade 2018)" (Ward & Meade, 2023, p. 578). Kam en Chan (2018) en Meade en Craig (2012) tonen ook aan dat instructed response items een valide methode zijn om careless respondents in surveydata op te sporen.

Tijdens de data cleaning van de gehele ESRA3 data (39 landen) werden 5742 respondenten verwijderd uit de oorspronkelijke dataset die door de onderzoeksbureaus werd aangeleverd (42 835). De effectieve steekproef bestaat uit 37 093 respondenten. In België werden er 309 respondenten verwijderd en de finale (effectieve) steekproef bestaat uit 1795 respondenten.

In ESRA2 werden 550 van de 45 664 respondenten in de totale sample verwijderd (1,2%). De toename van het aantal verwijderde respondenten tussen ESRA2 en ESRA3 is voornamelijk te wijten aan het gebruik van strengere criteria voor de data cleaning door middel van geïnstreeerde antwoorditems. In ESRA3 worden respondenten verwijderd als ze ten minste één van de twee geïnstreeerde antwoorditems fout hebben beantwoord. In ESRA2 werden respondenten alleen verwijderd als ze twee keer fout antwoordden op de twee geïnstreeerde antwoorditems. Uit de gegevens blijkt dat het aantal onzorgvuldige respondenten, die de geïnstreeerde antwoorditems niet echt goed hebben gelezen, sterk is toegenomen van ESRA2 naar ESRA3. Daarom besloot de ESRA3-stuurgroep op deze ontwikkeling te anticiperen en de nieuwe strengere criteria voor gegevensopschoning in ESRA3 te gebruiken om de kwaliteit van de gegevens te verbeteren.

Bijlage 3: Informatie weggebruikers en steekproefgroottes

Overzicht van subgroepen per hoofdweggebruikerstype

V12) Hoe vaak heeft u zich in de afgelopen 12 maanden in België verplaatst als ... ?

Hoe vaak bent u geweest?

Openbaar vervoer

- o treinreiziger
- o bus of minibus passagier
- o trampassagier
- o metropassagier
- o vliegtuigpassagier
- o boot-/ferry passagier
- o passagier op niet-gemotoriseerd individueel openbaar vervoer (bv. fietstaxi, karren getrokken door trekdieren,...)
- o passagier op gemotoriseerd individueel openbaar vervoer (bv. autotaxi, mototaxi, Tuk Tuk,...)

Autobestuurder

- o autobestuurder (niet elektrisch of hybride)
- o autobestuurder (elektrisch of hybride)

Autopassagier

- o autopassagier

Bromfietser of motorrijder

- o bromfietsbestuurder (klasse B max. 45km/h; ≤ 50 cc of ≤ 4 kW)
- o motorfietsbestuurder (> 50 cc of > 5 kW)

Fietser

- o fietser (geen elektrische fiets)
- o fietser (elektrische fiets)

Voetganger

- o voetganger (minstens 200 meter)

Bestuurder van elektrische step

- o bestuurder van een elektrische step

Steekproefgroottes verschillende groepen weggebruikers

Weggebruiker	Steekproefgrootte
Alle weggebruikers	1795
Autobestuurders minstens een paar dagen per maand	1348
Autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd kleiner dan 135cm in de laatste 30 dagen	443
Autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd groter dan 135cm in de laatste 30 dagen	580
Autopassagiers minstens een paar dagen per maand	1206
Bromfietzers of motorrijders minstens een paar dagen per maand	208
Fietzers minstens een paar dagen per maand	835

Voetgangers minstens een paar dagen per maand	1577
Bestuurders van elektrische steps minstens een paar dagen per maand	194

Steekproefgroottes analyses naargelang gender, leeftijdscategorie en gewest

Weggebruiker	Categorie	Steekproefgrootte
Alle weggebruikers	Man	851
	Vrouw	941
	18-24 jaar	169
	25-34 jaar	303
	35-44 jaar	325
	45-54 jaar	368
	55-64 jaar	361
	65-74 jaar	269
	Vlaanderen	950
	Wallonië	680
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	165
Autobestuurders minstens een paar dagen per maand	Man	662
	Vrouw	684
	18-24 jaar	105
	25-34 jaar	236
	35-44 jaar	250
	45-54 jaar	266
	55-64 jaar	294
	65-74 jaar	197
	Vlaanderen	736
	Wallonië	501
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	111
Autopassagiers minstens een paar dagen per maand	Man	502
	Vrouw	702
	18-24 jaar	153
	25-34 jaar	261
	35-44 jaar	241
	45-54 jaar	213
	55-64 jaar	198
	65-74 jaar	140
	Vlaanderen	628
	Wallonië	470
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	108
Autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd kleiner dan 135cm in de laatste 30 dagen	Vlaanderen	220
	Wallonië	179
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	44
Autobestuurders minstens een paar dagen per maand die een kind hebben vervoerd groter dan 135cm in de laatste 30 dagen	Vlaanderen	312
	Wallonië	214
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	54
Bromfietzers of motorrijders minstens een paar dagen per maand	Vlaanderen	105
	Wallonië	62
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	41
Fietzers minstens een paar dagen per maand	Man	464
	Vrouw	369
	18-24 jaar	92

	25-34 jaar	166
	35-44 jaar	176
	45-54 jaar	158
	55-64 jaar	145
	65-74 jaar	98
	Vlaanderen	583
	Wallonië	181
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	71
Voetgangers minstens een paar dagen per maand	Man	743
	Vrouw	831
	18-24 jaar	164
	25-34 jaar	280
	35-44 jaar	285
	45-54 jaar	313
	55-64 jaar	306
	65-74 jaar	229
	Vlaanderen	858
	Wallonië	565
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	154
Bestuurders van elektrische steps minstens een paar dagen per maand	Vlaanderen	87
	Wallonië	61
	Brussel (Brussels Hoofdstedelijk Gewest)	46

Bijlage 4: Informatie over methodologie vergelijkingen tussen ESRA1, ESRA2 en ESRA3

Methodologische verschillen tussen ESRA2 en ESRA3

De ESRA2-resultaten die in paragraaf 3.12 worden getoond, verschillen van de resultaten die in ESRA2-publicaties zijn gepubliceerd, waaronder het rapport met de Belgische ESRA2-resultaten (Hoe kijken weggebruikers naar verkeersveiligheid? – Resultaten van de zesde nationale attitudemeting (2018), (Schinckus et al., 2021)). Vanwege methodologische verschillen zijn de ESRA2-resultaten herberekend om ze te kunnen vergelijken met de ESRA3-resultaten. Tussen ESRA2 en ESRA3 zijn er verschillen op steekproefniveau en op vraag-/itemniveau. Op steekproefniveau is er een verschil in populatie tussen ESRA2 en ESRA3: in ESRA2 bestond de populatie uit volwassenen van 18 jaar en ouder, terwijl in ESRA3 de populatie bestond uit volwassenen tussen 18 en 74 jaar. In ESRA3 werd ook een strengere data cleaning toegepast in vergelijking met ESRA2 (zie voor meer informatie ook de methodologierapporten (Meesmann et al., 2022; Meesmann & Wardenier, 2024)). Om rekening te houden met deze twee verschillen, zijn de ESRA2-resultaten herwogen en herberekend, zodat de populatie hetzelfde is als in ESRA3 en de resultaten dus vergelijkbaar zijn. Op vraag- en itemniveau zijn er ook verschillen tussen ESRA2 en ESRA3. Voor sommige vragen is er een verschil in referentiepopulatie, bv. in ESRA2 werd de meningen ten opzichte van veilig en onveilig verkeersgedrag voor alle weggebruikers bevraagd, terwijl dit in de ESRA3 alleen voor autobestuurders gebeurde. Dit betekent dat de resultaten niet dezelfde referentie hebben, bijvoorbeeld 30% van alle weggebruikers of 30% van alle autobestuurders heeft niet dezelfde betekenis. Verschillen in referentiepopulaties kunnen vaak worden herberekend en daarom werd hiermee ook rekening gehouden in de herberekende ESRA2-resultaten. Bovendien hebben sommige vragen en/of onderdelen van vragen een andere formulering tussen ESRA2 en ESRA3. Voor sommige vragen/items is de formulering tussen de twee edities te verschillend om te kunnen worden vergeleken; deze vragen/items zijn daarom niet opgenomen in de vergelijkingen. Ten slotte zijn de vergelijkingen alleen gericht op België, aangezien de landen die zijn opgenomen in het Europees gemiddelde ook te verschillend zijn tussen ESRA2 en ESRA3.

Ondanks de inspanningen van het ESRA-initiatief om de gepresenteerde ESRA2- en ESRA3-resultaten zo vergelijkbaar mogelijk te maken, hebben deze vergelijkingen beperkingen en moeten ze met de nodige voorzichtigheid worden geïnterpreteerd. Er kunnen nog steeds potentiële methodologische effecten zijn die verschillen in de resultaten kunnen verklaren. Het gaat om elementen waarop het ESRA initiatief om verschillende redenen weinig tot geen controle heeft. Voorbeelden van dergelijke methodologische verschillen zijn veranderingen in de kenmerken of samenstelling van de steekproef (bijv. opleidingsniveau, landelijke vs. stedelijke bevolking of aantal bromfietzers in de gemengde groep van bromfietzers en motorrijders) en veranderingen in antwoordpatronen als gevolg van verschillende lay-out van de vraag (bijv. matrixvragen met veel items vs. vragen met één item). Ten tweede moet bij het vergelijken van de resultaten tussen ESRA2 en ESRA3 ook rekening worden gehouden met de gepresenteerde betrouwbaarheidsintervallen. Een verschil in percentage tussen ESRA2 en ESRA3 kan groot lijken, terwijl de betrouwbaarheidsintervallen elkaar in feite overlappen of niet ver uit elkaar liggen. Om deze redenen moeten verschillen tussen ESRA2 en ESRA3 niet altijd worden geïnterpreteerd als werkelijke veranderingen in de bevolking.

Over het algemeen moeten de waargenomen veranderingen tussen ESRA2 (2018) en ESRA3 (2023) met voorzichtigheid worden geïnterpreteerd, omdat ze bijvoorbeeld beïnvloed kunnen zijn door methodologische verschillen of bijvoorbeeld door de COVID-19 pandemie (Lyon et al., 2024). Toekomstige metingen (ESRA4 in 2026) kunnen worden gebruikt om veranderingen in de tijd (trends) te bevestigen. Indien mogelijk kunnen andere nationale monitoringgegevens die dezelfde (of vergelijkbare) variabelen in de loop van de tijd beoordelen, ook worden gebruikt voor externe validatie van de waargenomen nationale trends/veranderingen.

Methodologische verschillen tussen ESRA1 enerzijds en ESRA2 en ESRA3 anderzijds

Tussen ESRA1 (2015) enerzijds en ESRA2 en ESRA3 anderzijds zijn er veel methodologische verschillen waardoor enkel indicatieve vergelijkingen mogelijk zijn met ESRA1. De grootste methodologische verschillen zijn een andere populatie en een verschillende data cleaning. ESRA1 was voornamelijk gericht op autobestuurders terwijl ESRA2 en ESRA3 gericht zijn op alle weggebruikers. Een herberekening van de ESRA1

cijfers om daarvoor te corrigeren is echter niet mogelijk. In ESRA1 werd ook een andere data cleaning gebruikt dan in ESRA2 en ESRA3, en ook hier is een herberekening om daarvoor te corrigeren niet mogelijk door ontbrekende informatie in ESRA1. Indien ESRA1 resultaten voldoende vergelijkbaar zijn in formulering van de vraag worden ze ook getoond en/of beschreven in de tekst, maar vergelijkingen zijn enkel een benadering omdat de cijfers niet 100% vergelijkbaar zijn.

Bijkomende informatie bij resultaten in paragraaf 3.12

Zelfgerapporteerd risicogedrag bij autobestuurders

Voor zelfgerapporteerd gedrag kan er niet vergeleken worden met ESRA1 omdat in ESRA1 weggebruikers niet werden bevraagd over risicogedrag in de laatste 30 dagen zoals in ESRA2 en ESRA3, maar in de laatste 12 maanden. Daardoor zijn de resultaten van ESRA1 enerzijds en ESRA2 en ESRA3 anderzijds niet met elkaar vergelijkbaar.

Handhaving en draagvlak voor beleidsmaatregelen

Voor de subjectieve pakkans is een vergelijking met ESRA1 cijfers niet mogelijk omdat de antwoordschaal in ESRA1 anders was.

