



BIVV

GEBRUIK VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL EN
KINDERBEVESTIGINGSSYSTEMEN

RESULTATEN VAN DE DRIEJAARLIJKE ATTITUDEMETING OVER
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET BIVV

Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV

Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen.

D/2014/0779/3

Auteurs: Uta Meesmann en Sofie Boets

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: maart 2014

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen.*

Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België:

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Inhoudstafel

Samenvatting.....	3
Summary	7
Inleiding	11
Methode	12
1. Het dragen van de veiligheidsgordel in de wagen	13
1.1 Het belang van de gordeldracht	13
1.2 Zelfgerapporteerde gordeldracht in de volledige populatie	13
1.3 Zelfgerapporteerde gordeldracht naargelang geslacht, leeftijd en gewest	14
1.3.1 Geslacht.....	15
1.3.2 Leeftijd	15
1.4 Meningen over gordeldracht in de volledige populatie.....	16
1.5 Meningen over gordeldracht naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	17
1.5.1 Geslacht.....	17
1.5.2 Leeftijd	18
1.5.3 Gewest	19
1.6 Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel in de volledige populatie	19
1.7 Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel naargelang geslacht, leeftijd en gewest	21
1.7.1 Geslacht.....	21
1.7.2 Gewest	22
2. Gebruik van kinderbeveiligingssystemen	23
2.1 Het belang van het vastklikken van kinderen in de auto.....	23
2.2 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen in de volledige populatie	23
2.3 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	24
2.3.1 Leeftijd	25
2.3.2 Gewest	25
2.4 Meningen over kinderbeveiliging in de volledige populatie	26
2.5 Meningen over kinderbeveiliging naargelang geslacht, leeftijd en gewest	27
2.6 Aanvaardbaarheid van het vervoeren van kinderen zonder deze vast te maken.....	28
2.7 Aanvaardbaarheid van het vervoeren van kinderen zonder deze vast te maken in functie van geslacht, leeftijd en gewest	28
3. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen	29
3.1 Belgische gegevens m.b.t. gebruik van gordel en kinderzitjes	29
3.1.1 Gedragmetingen als complementaire gegevensbron	29
3.1.2 BIVV-gedragmeting gordeldracht 2012	29
3.1.3 Interne BIVV-survey in kader van de gordelcampagne 2013.....	31
3.1.4 BIVV gedragmeting kinderbeveiligingssystemen 2011.....	31
3.1.5 Overtredingen vastgesteld door de lokale en federale politie	32
3.2 Internationale gegevens m.b.t. gordel en kinderzitjes.....	32
3.2.1 Gordeldracht in Europa (SafetyNet, DaCoTa, ETSC en IRTAD).....	33
3.2.2 Gebruik van kinderzitjes in Europa (SARTRE4).....	34
4. Algemene conclusies	35
4.1 Het dragen van de gordel	35
4.2 Het gebruik van kinderveiligingssytemen	35
4.3 Nood aan verder onderzoek	36
Overzicht figuren.....	37
Overzicht tabellen.....	37
Overzicht bijlagen.....	37
Referenties	38
Bijlagen	40

Samenvatting

De BIVV attitudemeting 2012 is gebaseerd op 1.540 interviews van bestuurders die in België gedomicilieerd zijn en die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hebben als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en oktober 2012.

De attitudemeting omvat een aantal stellingen waarover respondenten zich konden uitspreken. Voor elke attitudestelling werd onderzocht of er al dan niet een verband bestaat tussen de stelling en bepaalde kenmerken van de bestuurders (geslacht, leeftijd, gewest). Er werd getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent. Telkens werden de percentages voor de verschillende antwoordcategorieën berekend; waar mogelijk werden de cijfers vergeleken met deze uit eerdere attitudemetingen van het BIVV en met resultaten uit andere bronnen.

De attitudemeting 2012 omvatte verschillende onderdelen. In dit rapport worden enkel de resultaten m.b.t. gordeldracht en kindersitjes weergegeven. Het gebruik van de veiligheidsgordel en kindersitjes wordt gezien als één van de belangrijkste risicofactoren in het verkeer. Daarom peilt het BIVV sinds 2003 specifiek naar ervaringen en meningen omtrent deze thema's.

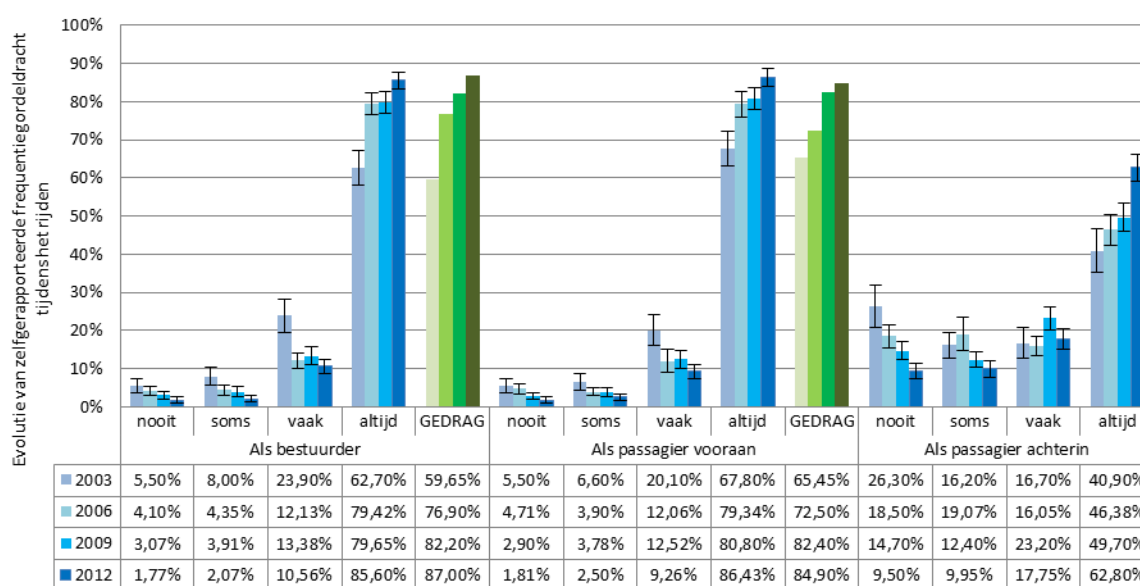
HET DRAGEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL DOOR BESTUURDERS EN PASSAGIERS

Zelfgerapporteerde gordeldracht tijdens het rijden

De belangrijkste bevindingen in verband met het dragen van de gordel tijdens het rijden (op basis van zelfgerapporteerd gedrag) zijn:

- Het dragen van de gordel als bestuurder en als passagier voor- en achteraan in de wagen is tussen 2003 en 2012 significant toegenomen. In 2012 geeft 86% van de bestuurders aan altijd de gordel te dragen, 86% van de passagiers vooraan en 63% van de passagiers achteraan. Het grootste veiligheidsprobleem met betrekking tot gordeldracht betreft nog steeds de passagiers achteraan in de wagen.
- Deze zelfgerapporteerde cijfers komen in sterke mate overeen met de observaties uit de gedragsmeting "gordeldracht" die het BIVV uitvoerde in 2012 (Riguelle, 2013): 87% van de bestuurders en 85% van de passagiers vooraan in de wagen droegen in 2012 de gordel (totaal vooraan: 86% gordeldragers; zie Figuur). Aangezien de zelfgerapporteerde cijfers vooraan (over de jaren heen) redelijk goed overeenkomen met de geobserveerde gordeldracht mogen we voorzichtig aannemen dat ook de zelfgerapporteerde cijfers van gordeldracht achteraan de realiteit benaderen.

Figuur : Vergelijking zelfgerapporteerde en geobserveerde gordeldracht (2003 – 2012)



Bron: BIVV

- Twee van de doelstellingen van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid van 2007 waren: 95% gordeldracht vooraan en 80% gordeldracht achteraan. Deze doelstellingen dienden bereikt te zijn tegen 2010 maar waren anno 2012 nog steeds niet gehaald.
- In vergelijking met andere Europese landen presteert België eerder slecht wat betreft het gebruik van de veiligheidsgordel. Onze buurlanden Nederland, Duitsland en Frankrijk behoren tot de landen met de beste prestaties voor de gordeldracht op de voorste zitplaatsen (Nederland: 97%, Duitsland en Frankrijk zelfs 98%). We kunnen stellen dat de gordeldracht in België duidelijk nog heel wat beter kan.
- Het percentage vrouwen dat altijd de gordel draagt als bestuurder (90%) en als passagier vooraan (89%) ligt in de BIVV-attitudemeting van 2012 significant hoger dan bij mannen (respectievelijk 81% en 84%). Dit gendersverschil werd eveneens geobserveerd in de BIVV gedragsmeting 2012 (Riguelle, 2013).
- De jongste groep (18-29-jarigen) geeft significant minder vaak dan de oudste groep (63+) aan 'altijd' de gordel te dragen als bestuurder en als passagier. Bij de 18-29 jarigen als bestuurder is het aandeel 83% als passagier vooraan 79% en als passagier achteraan 56%. Bij de groep 63+ zijn de aandelen respectievelijk 90%, 92% en 66%.
- Uit de attitudemeting van 2012 blijkt dat de zelfgerapporteerde gordeldracht niet verschilt naargelang het gewest. Dit was nog wel het geval in de meting van 2009, toen er significant hogere gordeldrachtscijfers waren bij respondenten uit Vlaanderen in vergelijking met Brusselaars en Walen.

Meningen over het dragen van de gordel

In de enquête werden respondenten ook bevraagd over hoe zij staan tegenover het dragen van de gordel. Uit de analyse van de resultaten blijkt onder meer:

- Algemeen is er een positieve evolutie met betrekking tot de meningen over gordeldracht. In vergelijking met de resultaten van 2009 vinden minder respondenten het 'niet nodig de gordel achteraan te dragen' en zijn er meer bestuurders die 'altijd vragen aan hun passagiers om hun gordel om te doen'.
- Significant meer vrouwen (83%) dan mannen (76%) vragen altijd aan hun passagiers om hun gordel om te doen. In vergelijking met alle andere leeftijdsgroepen vragen significant meer 63-

plussers (87%) altijd aan hun passagiers om hun gordel om te doen (18-29-jarigen: 78%; 30-38-jarigen: 77%; 39-49-jarigen: 76%; 50-62-jarigen: 78%).

- Significant meer Walen (23%) dan Vlamingen (12%) en Brusselaars (9%) zijn van mening dat het niet nodig is de gordel achteraan te dragen. Significant minder Vlamingen (76%) dan Walen (86%) en Brusselaars (85%) vragen altijd aan hun passagiers om hun gordel om te doen.
- Het niet dragen van de gordel vooraan in de auto staat op de 4^{de} plaats -van onaanvaardbaarheid op een totaal van 13 omschrijvingen van gevaarlijk rijgedrag. Daarmee gaan enkel "rijden onder invloed van drugs", "rijden zonder verzekering" en "kinderen niet vastmaken tijdens het rijden" dit risicogedrag vooraf. Het niet dragen van de gordel achteraan wordt meer aanvaard en staat op de 8^{de} plaats van onaanvaardbaarheid.
- We zien een stijgende tendens voor de onaanvaardbaarheid van het niet-dragen van de gordel in de auto: zowel de aanvaardbaarheid van geen gordel dragen achteraan als vooraan is in 2012 ten opzichte van 2009 gedaald. Mannen (6%) vinden het niet gebruiken van de gordel vooraan in de auto significant meer aanvaardbaar dan vrouwen (3%). Walen (13%) vinden het niet dragen van de gordel achteraan in de auto significant meer aanvaardbaar dan Vlamingen (8%) en Brusselaars (6%).

Sensibilisatie en handhaving i.v.m. het gebruik van de gordel

Ondanks de verbeterde gordeldracht in België, hebben wij in vergelijking met onze buurlanden nog steeds een grote achterstand. Er is dus nog werk aan de winkel – vooral wat betreft het gebruik van de gordel achteraan in de wagen. Bewustmaking van de risico's verbonden aan het niet dragen van de gordel is een ware noodzaak. In dit verband zou ook het risico bij lage snelheden in de verf moeten gezet worden. Sensibilisering en handhaving blijven dus ook de komende jaren heel belangrijk. Ze moeten onder meer gericht zijn op een gedragsverandering bij jonge en mannelijke bestuurders.

HET GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN

Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Uit de studie blijkt dat de evolutie van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen minder duidelijk is dan die van gordeldracht:

- De resultaten vertonen een niet-significante stijging in het gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij het vervoeren van kinderen kleiner dan 1,35m tussen 2012 (83%) en 2009 (81%) en 2003 (76%). De hoogste cijfers zien we echter in 2006 (90%). We herinneren eraan dat in 2006 de nieuwe wetgeving rond kinderbeveiligingssystemen in werking is getreden. Dit ging gepaard met veel publiciteit rond de nieuwe wet en mogelijke kinderbeveiligingssystemen.
- Nochtans zien we ook een stijgende tendens wat betreft het percentage respondenten dat aangeeft nooit een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken als ze een kind kleiner dan 1,35m vervoeren (2012: 5%; 2009: 2%)
- 30-38-jarigen (89%) geven significant vaker dan 39-49-jarigen (79%) aan altijd een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken als ze kinderen onder 1,35m vervoeren. Walen (89%) geven significant vaker dan Brusselaars (80%) aan altijd een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken als ze kinderen onder 1,35m vervoeren. Vlamingen nemen een tussenpositie in (84%).
- Uit de BIVV-gedragsmeting uitgevoerd in 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) bleek dat 1 op de 10 kinderen helemaal niet vastgemaakt was in de auto. Dit cijfer strookt ongeveer met de vaststellingen uit de attitudemeting, waarbij 5% van de bestuurders (die wel eens kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren) aangaven nooit kinderbeveiligingssystemen te gebruiken, 5% het soms te doen en 6% gewoonlijk maar niet altijd.

- Een van de doelstellingen van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002 was: 95% correct beveiligde kinderen. Deze doelstelling diende bereikt te zijn tegen 2005 maar was anno 2012 nog steeds niet gehaald.

Meningen over beveiliging van kinderen in de wagen

De evolutie van de meningen over kinderbeveiligingssystemen is minder positief dan die van meningen over gordeldracht in het algemeen:

- De aanvaardbaarheid van het vervoer van kinderen zonder deze vast te maken is tussen 2009 en 2012 nauwelijks veranderd.
- Als we de resultaten van 2009 vergelijken met die van 2012, vertonen deze een dalende tendens wat betreft het percentage respondenten dat (eerder) akkoord gaat met de stelling dat het gevaarlijk is om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt. In dit verband wijzen we erop dat de BIVV-gedragsmeting uit 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) vaststelde dat bestuurders vaak het risico van het fout gebruik van kinderzitjes minimaliseren.
- Positief is dan weer dat het percentage bestuurders dat (eerder) akkoord gaat met de stelling dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken, significant gedaald is ten opzichte van 2009. Walen (10%) zijn significant (eerder) akkoord met de stelling dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken dan Vlamingen (4%) en Brusselaars (5%). Niettemin werd in de BIVV-gedragsmeting kinderzitjes (Roynard, 2012 ; 2014) nog altijd vastgesteld dat vooral bij korte ritten geen kinderzitjes gebruikt worden
- Niettemin, staat het vervoeren van kinderen zonder ze vast te maken, staat op de 3^{de} plaats van onaanvaardbaarheid van in totaal 13 omschrijvingen van gevaarlijk rijgedrag. Dit wil zeggen dat het niet gebruiken van kinderbeveiligingssystemen minder aanvaardbaar is dan het niet gebruiken van de gordel vooraan en achteraan de auto (plaatsen 4 en 8 op 13).

Sensibilisatie en handhaving i.v.m. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen

Op basis van de BIVV attitudemetersresultaten en bijkomende resultaten uit de BIVV-gedragsmeting concluderen wij dat sensibilisatie rond kinderzitjes vooral gericht zou moeten zijn op het juiste gebruik van kinderbeveiligingssystemen, de risicoinschatting in het algemeen, maar ook de risicoinschatting bij korte trajecten. Verder kan een sensibilisatie voor het gebruik van de veiligheidsgordel in het algemeen ook een impact hebben op het gebruik van kinderbeveiligingssystemen.

NOOD AAN VERDER ONDERZOEK

Op basis van de resultaten van deze studie en de stand van zaken van het wetenschappelijk onderzoek, pleit het BIVV voor verder onderzoek op de volgende gebieden:

- Verderzetten van attitudemetingen en gedragsmetingen op gebied van gordel en kinderzitjes
- Analyseren van de invloed van opleidingsniveau en economische status op het gebruik van veiligheidsgordel en kinderzitjes
- Verruimen van het onderzoek naar de beweegredenen van specifieke risicogroepen geen gordel of kinderzitjes te gebruiken en beïnvloedingsmogelijkheden van deze doelgroep.

Seatbelt use & child restraint systems

Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.

Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey 2012 is based on 1,540 interviews with drivers whose principal residence is in Belgium and who had driven a car or delivery van at least 1,500 km in the six months preceding the interview. The interviews were conducted verbally in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. For each attitude statement it was examined whether or not there was a relation between the answers on the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The analysis tested the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region. Where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources.

The attitude survey 2012 comprises several sections. This report only includes results related to seatbelt use and child restraint systems. The use of seatbelts and child restraint systems is considered to be one of the largest risk factors in road traffic. For this reason, the BIVV/IBSR has been specifically measuring experiences and opinions related to these themes since 2003.

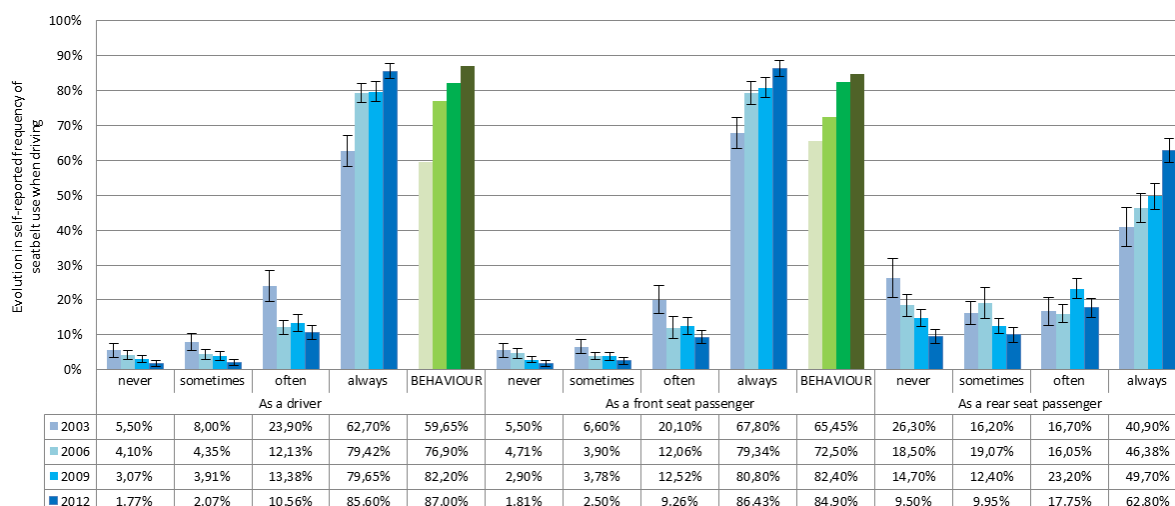
SEATBELT USE BY DRIVERS AND PASSENGERS

Self-reported seatbelt use when driving

The main findings related to seatbelt use when driving (based on self-reported behaviour) are:

- Seatbelt use by drivers and front and rear seat occupants of cars has increased significantly between 2003 and 2012. In 2012, 86% of drivers, 86% of front seat occupants and 63% of rear seat occupants stated that they always wear their seatbelts. The largest safety issue related to seatbelt use still involves rear seat occupants in cars.
- These self-reported figures are highly consistent with observations in the "seatbelt use" road side survey conducted by the BIVV/IBSR in 2012 (Riguelle, 2013): 87% of drivers and 85% of front seat occupants of cars wore seatbelts in 2012 (total front seat occupants: 86% seatbelt users; see Figure). Given that the self-reported figures for front seat occupants (over the years) are reasonably consistent with observed seatbelt use, we may cautiously assume that the self-reported figures related to seatbelt use for rear seat occupants reflect the reality fairly.

Figure: Comparison of self-reported and observed seatbelt use (2003 - 2012)



Source: BIVV/IBSR

- In 2007, two of the objectives of the General Assembly for Road Safety were: 95% seatbelt use by front seat occupants and 80% seatbelt use by rear seat occupants. These targets were supposed to have been met by 2010 but had still not been achieved in 2012.
- Compared with other European countries, Belgium's performance is on the poor side regarding seatbelt use. Our neighbouring countries the Netherlands, Germany and France, are among the countries with the best performance for seatbelt use for front seat occupants (the Netherlands: 97%, Germany and France even achieving 98%). We can state that seatbelt use in Belgium should still improve significantly.
- The percentage of women who always wear their seatbelts when driving (90%) and as a front seat passenger (89%) is significantly higher in the attitude survey than for men (81% and 84% respectively). This gender contrast was also observed in the BIVV/IBSR road side survey 2012 (Riguelle, 2013).
- Significantly fewer people in the youngest age group (18-29-year-olds) state that they "always" wear their seatbelt when driving or as a passenger than the oldest age group (aged 63 and over). The percentage of "always" answers of 18-29 year-olds amounts to 83% when driving, 79% as a front seat passenger and 56% as a rear seat passenger. For the group aged 63 and over, the percentages are 90%, 92% and 66% respectively.
- The attitude survey reveals that self-reported seatbelt use does not differ according to region. This was however the case in the survey conducted in 2009, when Flemish residents reported significantly higher seatbelt use compared with Brussels and Walloon residents.

Opinions on seatbelt use

The survey also asked respondents how they felt about wearing a seatbelt. An analysis of the results included the following findings:

- In general, there is a positive evolution in opinions on seatbelt use. In comparison with the results of 2009, fewer respondents believe it is "not necessary for rear seat occupants to wear a seatbelt" and there are more drivers who "always ask their passengers to put on their seatbelts".
- Significantly more women (83%) than men (76%) always ask their passengers to put on their seatbelts. Compared with all the other age groups, significantly more people aged 63 and over (87%) always ask their passengers to put on their seatbelts (18-29 year-olds: 78%; 30-38 year-olds: 77%; 39-49 year-olds: 76%; 50-62 year-olds: 78%).

- Significantly more Walloon residents (23%) than Flemish residents (12%) and Brussels residents (9%) are of the opinion that it is not necessary for rear seat occupants to wear a seatbelt. Significantly fewer Flemish residents (76%) than Walloon residents (86%) and Brussels residents (85%) always ask their passengers to put on their seatbelts.
- Not wearing a seatbelt as a driver or front seat passenger in the car is ranked in 4th place in terms of unacceptable behaviour out of a total of 13 descriptions of dangerous driving behaviour. This risk behaviour is only surpassed by "driving under the influence of drugs", "driving without insurance" and "not restraining children when driving". It is considered more acceptable for rear seat occupants not to wear a seatbelt. The latter statement ranked at the 8th place in terms of unacceptable driving behaviour.
- We see an upward trend in terms of unacceptability related to not wearing a seatbelt in the car: the unacceptability of not wearing a seatbelt both as a rear and a front seat occupant increased in 2012 compared with 2009. Men (6%) find it significantly more acceptable for front seat occupants not to wear a seatbelt in the car than women (3%). Walloon residents (13%) find it significantly more acceptable for rear seat occupants not to wear a seatbelt in the car than Flemish residents (8%) and Brussels residents (6%).

Raising awareness of and enforcing seatbelt use

Despite improved seatbelt use in Belgium, we are still lagging far behind compared to our neighbouring countries. Therefore continued efforts in this field are needed - particularly with regard to rear seat occupants' seatbelt use in the car. There is a genuine need to raise awareness of the risks of not wearing a seatbelt. In this respect, the risk involved at low speeds must also be highlighted. Raising awareness and enforcement continue to be extremely important in the coming years. They must focus, among other things, on a change in behaviour among young and male drivers.

THE USE OF CHILD RESTRAINT SYSTEMS

Self-reported use of child restraint systems

The study reveals that the evolution in the use of child restraint systems is less pronounced than for seatbelt use:

- The results reveal a non-significant increase in the use of child restraint systems when transporting children smaller than 1.35m between 2012 (83%), 2009 (81%) and 2003 (76%). The highest figures are those for 2006 (90%). We remind that new legislation related to child restraint systems entered into force in 2006. That new legislation was accompanied by a major advertising campaign around the new law and about the available child restraint systems.
- However, we also see an upward trend in the percentage of respondents who state that they never use a child restraint system if they are transporting a child smaller than 1.35m (2012: 5%; 2009: 2%)
- Significantly more 30-38 year-olds (89%) than 39-49 year-olds (79%) state that they always use a child restraint system when transporting a child shorter than 1.35m. Significantly more Walloon residents (89%) than Brussels residents (80%) state that they always use a child restraint system when transporting children shorter than 1.35m. The number for Flemish residents is between these two values (84%).
- The BIVV/IBSR road side survey conducted in 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) revealed that 1 in 10 children were not restrained at all in the car. This figure is consistent with findings in the attitude measurement survey, in which 5% of drivers (who occasionally transport children shorter than 1.35m) stated that they never used child restraint systems, 5% stated that they sometimes used child restraint systems and 6% stated that they usually but not always used child restraint systems.

- In 2002, one of the objectives of the General Assembly for Road Safety was for 95% of children to be properly restrained in the car. This target was supposed to have been achieved by 2005 but had still not been achieved in 2012.

Opinions on restraining children in the car

The evolution of opinions regarding child restraint systems is less positive than for opinions on seatbelt use in general:

- The acceptability of transporting children while not using a child restraint system barely changed between 2009 and 2012.
- If we compare the results from 2009 with those from 2012, we observe a downward trend in the percentage of respondents who agree or largely agree with the statement that it is dangerous to transport a child who is not restrained in the proper manner. In this context we would point out that the BIVV/IBSR road side survey from 2011 (Roynard, 2012 ; 2014) established that drivers often minimise the risk of the incorrect use of child restraint systems.
- What is positive though is that the percentage of drivers who agree or largely agree with the statement that it is not really necessary to use proper child restraint systems for short journeys fell significantly compared with 2009. Significantly more Walloon residents (10%) agree or largely agree with the statement that it is not really necessary to use the proper child restraint systems for short journeys than Flemish residents (4%) and Brussels residents (5%). Still the BIVV/IBSR road side survey on child restraint systems (Roynard, 2012 ; 2014) established that these security systems are still not always used, especially not always during short journeys.
- Transporting children without using a child restraint system is ranked in 3rd place in terms of unacceptability out of a total of thirteen descriptions related to dangerous driving behaviour. This means that not using child restraint systems is considered less acceptable than not wearing a seatbelt while occupying a front or rear car seat (ranked in fourth and eighth place out of thirteen).

Raising awareness of and enforcing the use of child restraint systems

Based on the BIVV/IBSR attitude measurement survey results and additional results from the BIVV/IBSR road side survey, we conclude that raising awareness about child restraint systems should predominantly focus on the proper use of child restraint systems and risk assessment in general, and more particularly risk assessment for short journeys. Furthermore, raising awareness about the use of seatbelts in general could also have an impact on the use of child restraint systems.

FURTHER RESEARCH

Based upon the present results and based on the actual scientific knowledge in this field the BRSI recommends further research in the following areas:

- continuing attitude surveys and road side surveys regarding seat belt use and child restraint system use;
- analysing the impact of educational level and socio-economic status on the use of seat belt and child restraint systems;
- enlarging the scope of research on the motives of specific at risk groups for seat belt and child restraint system use, and on the adequate measures to influence these groups.

Inleiding

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

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

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

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

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

Bijlage Methodologie en Vragenlijst

Het voorliggende rapport bevat de analyses van de antwoorden over het gebruik van de veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen (verder vaak kortweg 'gordels' en 'kinderzitjes' genoemd) tijdens het rijden. In bijlage 1 is een lijst opgenomen van enkele vragen m.b.t. gordeldracht die niet in het voorliggende rapport behandeld worden. Deze worden in rapport 5 behandeld.

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

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

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

Methode

Voor de attitudemeting van 2012 werd een interview afgenomen van 1.540 in België gedomicilieerde bestuurders die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden op het thuisadres van de respondenten afgenomen aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. De vragenlijst bevatte vragen over de belangrijkste thema's inzake verkeersveiligheid, met voornamelijk gesloten antwoordmogelijkheden. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en oktober 2012. Voor meer methodologische aspecten van de attitudemeting 2012 verwijzen we naar "Attitudemeting verkeersveiligheid 2012 - Bijlage Methodologie & vragenlijst" (Meesmann et al., 2013). De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details van de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven.

Bij de analyse van de antwoorden van respondenten werden eerst telkens de percentages voor alle verschillende antwoordcategorieën berekend. Nadien werden de categorieën "weet het niet (WHN)" en "niet van toepassing (NVT)" geherdefinieerd als ontbrekende waarden. De percentages van de antwoordcategorieën werden aansluitend opnieuw berekend. Deze nieuwe percentages werden in de overzichtstabel als "valide %" weergegeven.

Voor elke attitudestelling werd aansluitend onderzocht of er al dan niet een verband bestond tussen de stelling en bepaalde kenmerken van de bestuurders (geslacht, leeftijd, gewest). Hoewel voor elke attitudestelling alle kenmerken geanalyseerd werden, worden ze meestal enkel in deze publicatie vermeld als er een significant verband is. Voor het bepalen van de significantie werden de variabelen telkens binair gecodeerd⁴ en vervolgens via de "adjusted Wald"-test getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent. Opmerkingen omtrent niet significante verschillen worden in het rapport systematisch als 'tendens' aangeduid. Alle analyses werden uitgevoerd in STATA 13.0.

⁴ De categorieën "weet het niet (WHN)" en "niet van toepassing (NVT)" werden hier gedefinieerd als ontbrekende waarden.

1. Het dragen van de veiligheidsgordel in de wagen

1.1 Het belang van de gordeldracht

In België is het dragen van een veiligheidsgordel sinds 1975 verplicht voor de bestuurder en de passagier vooraan en sinds 1991 voor de passagiers achteraan. Het vastklikken van de veiligheidsgordel is een handeling die cruciaal kan blijken bij een ongeval. Met de veiligheidsgordel kan de ongevals ernst namelijk aanzienlijk worden teruggebracht. Naar schatting zou de helft van alle verkeersdoden die de veiligheidsgordel niet droegen, gered kunnen geweest zijn indien ze deze wel hadden gedragen (ETSC, 2007 in Riguelle, 2013 p.6). Elvik et al. (2009) schatten dat het dragen van de gordel de kans op overlijden voor bestuurders en passagiers vooraan met 40-50% vermindert en voor passagiers achteraan met 25%.

Het effect van het niet dragen van een gordel kan vergeleken worden met de effecten van een vrije val, zoals geïllustreerd in de BIVV-informatiefolders rond kinderzitjes (BIVV, 2013):

- botsing aan 30 km/u is vergelijkbaar met een val van de 1ste verdieping.
- botsing aan 50 km/u is vergelijkbaar met een val van de 3de verdieping.
- botsing aan 90 km/u is vergelijkbaar met een val van de 10de verdieping .

In 2007 formuleerde de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid een doelstelling voor 2010: 95% gordeldracht vooraan, 80% gordeldracht achteraan (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, 2007). Als maatregel om de gordeldracht verder op te krikken, voorziet de Belgische wetgeving sinds 1 maart 2013 ook een strengere handhaving in. Het niet dragen van de veiligheidsgordel wordt een overtreding van de tweede graad met bijgevolg een boete van (intussen) 110 euro in de plaats van 50 euro voorheen. Het niet vastklikken van een kind onder de 12 jaar wordt een overtreding van de derde graad, die wordt bestraft met een boete van (intussen) 165 euro in plaats van de 50 euro die daarvoor gold. Ook recidive wordt strenger bestraft.

1.2 Zelfgerapporteerde gordeldracht in de volledige populatie

Net als in eerdere edities van de BIVV-attitudemeting vroegen wij aan de respondenten hoe vaak men de gordel draagt. In Tabel 1 worden de resultaten van alle antwoordcategorieën van 2012 weergegeven.

Tabel 1: Zelfgerapporteerde frequentie van gordeldracht in België (2012)

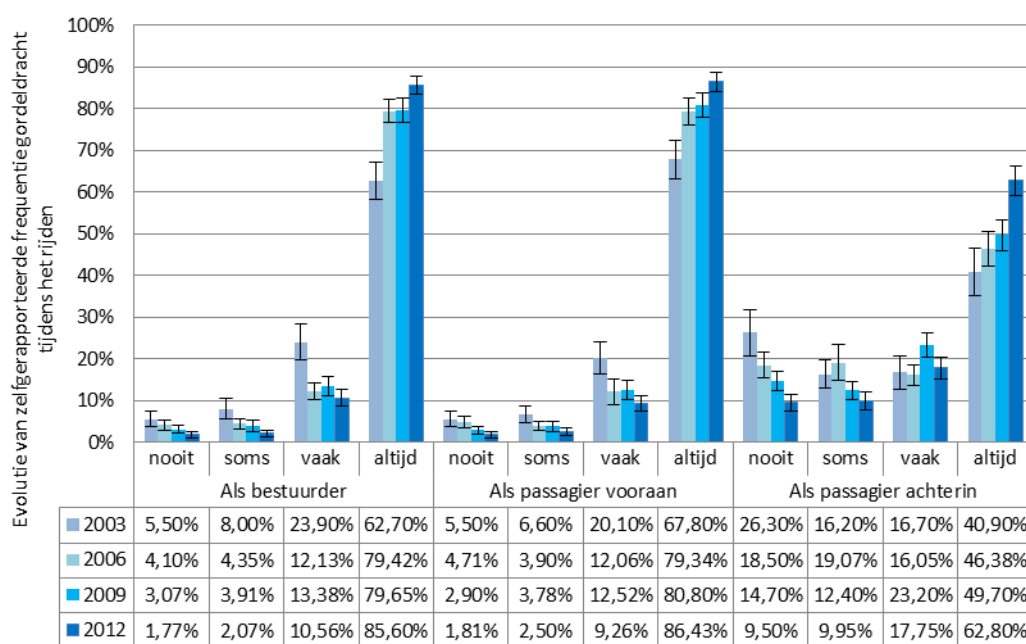
Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel...?		Als bestuurder		Als passagier vooraan (indien nooit passagier vooraan: niet van toepassing)		Als passagier achterin (indien nooit passagier achterin: niet van toepassing)	
Categorie	Score	%	Valide %	%	Valide %	%	Valide %
Nooit	1	1,77	1,77	1,78	1,81	8,80	9,50
Soms	2	2,07	2,07	2,46	2,50	9,22	9,95
In de meeste gevallen	3	3,81	3,81	3,18	3,22	7	7,55
Bijna altijd	4	6,75	6,75	5,96	6,04	9,45	10,20
Altijd	5	85,60	85,60	85,25	86,43	58,18	62,80
Weet het niet	7	0	-	0,02	-	0,10	-
Niet van toepassing	9	0	-	1,35	-	7,25	-
Totaal		100	100	100	100	100	100

Valide % = % zonder "weet het niet" en "niet van toepassing"; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

Figuur 1 toont de evolutie van de zelfgerapporteerde gordeldracht tussen 2003 en 2012. De categorieën "in de meeste gevallen" en "bijna-altijd" (score 3+4) zijn in het vervolg samengevat als categorie "vaak".

Figuur 1: Zelfgerapporteerde gordeldracht in de attitudemetingen 2003 - 2012



Bron: BIVV

Figuur 1 illustreert duidelijk dat tussen 2003 en 2012 het dragen van de gordel als bestuurder en passagier vooraan en achteraan significant toegenomen is. In 2012 geeft 86% van de bestuurders aan altijd de gordel te dragen, 86% van de passagiers vooraan en 63% van de passagiers achteraan. In 2003 was dit respectievelijk: 63%, 68% en 41%. Met deze cijfers worden de SGVV (2007) doelstellingen voor 2010 (95% gordeldracht vooraan, 80% achteraan) echter nog steeds niet bereikt.

1.3 Zelfgerapporteerde gordeldracht naargelang geslacht, leeftijd en gewest

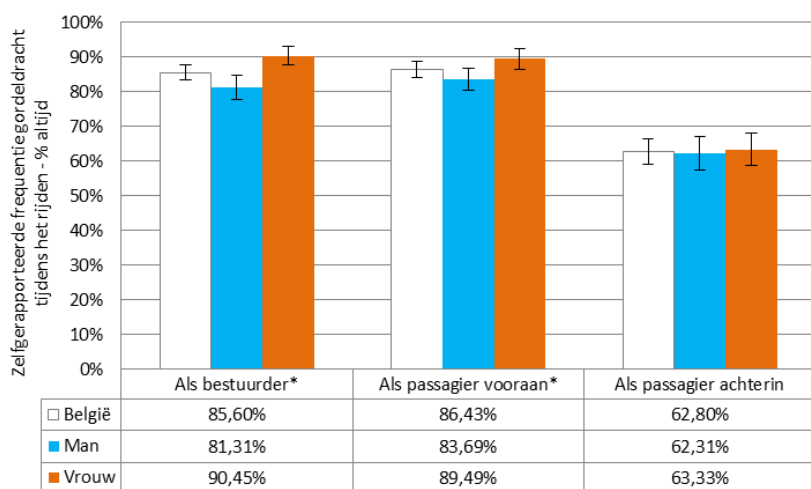
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangeeft altijd de gordel te dragen.

Voor de zelfgerapporteerde frequentie van gordeldracht als bestuurder, passagier vooraan en achteraan in de wagen konden geen significante verschillen naargelang gewest vastgesteld worden. De significante verschillen in 2009 die weergaven dat Vlaamse bestuurders vaker rapporteerden de gordel te dragen dan Waalse, en dat Vlaamse passagiers vooraan vaker de gordel zeiden te dragen dan Waalse en Brusselse passagiers vooraan, worden in 2012 dus niet meer teruggevonden. Het verdwijnen van deze significante verschillen is gerelateerd aan een stijging in 2012 van het aandeel Waalse en Brusselse respondenten die aangeven als bestuurder altijd de gordel te dragen (telkens 2009/2012: Wallonië: 72%/86%, Brussel: 79%/85%) tot (bijna) het niveau in Vlaanderen (2012: 86%). Ook wat het dragen van de gordel vooraan als passagier betreft, zien we dergelijke duidelijke stijging bij Walen (2009/2012: 72%/85%) en Brusselaars (76%/86%) tot bijna het niveau bij Vlamingen (87%). Wat gordeldracht achteraan betreft, is een opvallende stijging (van 12 tot 22 procentpunten) in de drie gewesten merkbaar (telkens 2009/2012: Vlaanderen: 49%/62%, Wallonië: 45%/57% en Brussel: 44%/66%); ondanks het feit dat er geen significante verschillen naar gewest zijn, valt hierbij op dat de Brusselaars een sterke inhaalbeweging gemaakt hebben en zelfs op de eerste plaats komen te staan i.p.v. de Vlamingen voorheen.

1.3.1 Geslacht

Het gebruik van de gordel verschilt naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 2).

Figuur 2: Zelfgerapporteerde frequentie gordeldracht naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

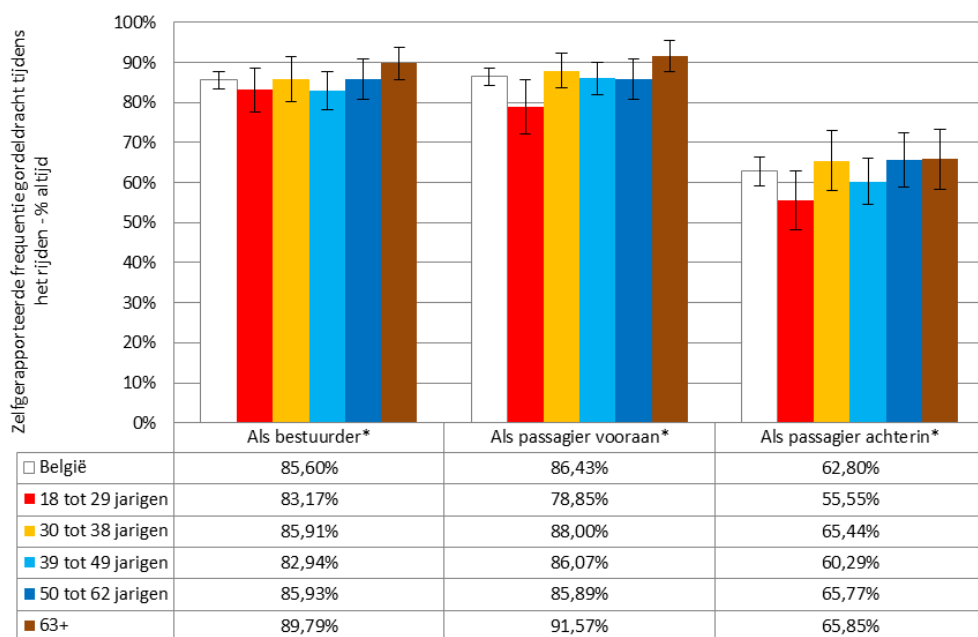
Bron: BIVV

Bij bestuurders en passagiers vooraan is het percentage vrouwen dat altijd de gordel draagt (90%, 89%) significant hoger dan bij mannen (81%, 84%; verschil bestuurders: $F(1,126)=17,71$; $p<0,01$; verschil passagiers vooraan: $F(1,126)=6,64$; $p<0,05$; in 2009 verschilde dit ook significant). Wat betreft de zelfgerapporteerde frequentie van gordeldracht als passagier achteraan konden geen significante verschillen tussen mannen en vrouwen worden vastgesteld (vrouwen: 63%; mannen: 62%). Ook in 2009 was er geen significant verschil.

1.3.2 Leeftijd

We observeren meerdere significante verschillen m.b.t. gordeldracht naargelang de leeftijd van de bestuurder (figuur 3).

Figuur 3: Zelfgerapporteerde frequentie gordeldracht naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Het percentage van de jongste leeftijdsgroep (18-29-jarigen) dat als bestuurder (83%) en passagier vooraan (79%) en achteraan (56%) altijd de gordel draagt, ligt significant lager dan het percentage bij de oudste leeftijdsgroep (63+: 90%, 92%, 66%; verschil bestuurders: $F(1,126)=4,91$; $p<0,05$; verschil passagiers vooraan: $F(1,126)=14,11$; $p<0,01$; verschil passagiers achteraan: $F(1,126)=4,98$; $p<0,05$). Met betrekking tot het dragen van de gordel achteraan, verschilt de jongste groep (56%) eveneens significant van de tweede oudste leeftijdscategorieën (50-62: 66%) ($F(1,126)=5,86$; $p<0,05$).

Het percentage van de 30-38-jarigen dat altijd de gordel draagt als bestuurder (86%) ligt significant lager dan dit van de 63-plussers (90%; $F(1,126)=4,30$; $p<0,05$). Opvallend is dat bestuurders van 30-38 jaar zich gemiddeld vaker vastklikken dan de jongere bestuurders (18-29). In het geval van gordeldracht als passagier vooraan is dit verschil zelfs significant (18-29: 79%; 30-38: 88%; $F(1,126)=5,35$; $p<0,05$).

De resultaten met betrekking tot de leeftijdsverschillen zijn vergelijkbaar met die van 2009. Enkel de groep van de 30-38-jarigen presteert in vergelijking met de andere leeftijdsgroepen in 2012 duidelijk beter dan in 2009.

1.4 Meningen over gordeldracht in de volledige populatie

Net zoals in 2009 vroeg het BIVV aan de respondenten in 2012 in welke mate zij het eens waren met een aantal stellingen over gordeldracht. In Tabel 2 zijn de antwoorden van 2012 weergegeven.

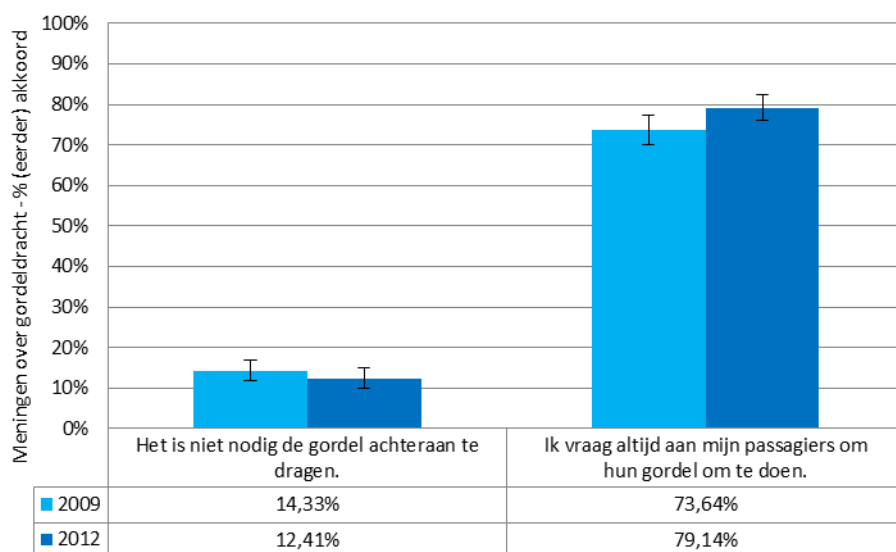
Tabel 2: Meningen over gordeldracht bij bestuurders in België (2012)

In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen over gordeldracht.		Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.		Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen*	
Categorie	Score	%	Valide %	%	Valide %
Niet akkoord	1	65,46	65,56	9,11	9,20
Eerder niet akkoord	2	10,70	10,72	5,41	5,46
Neutraal	3	11,30	11,31	6,13	6,19
Eerder akkoord	4	5,71	5,72	9,94	10,05
Akkoord	5	6,68	6,69	68,40	69,10
Weet het niet	7	0,15	-	0,14	-
Niet van toepassing	9	0	-	0,86	-
Totaal		100	100	100	100

*indien nooit meerijdende passagiers: niet van toepassing; valide % = % zonder "weet het niet" en "niet van toepassing"; in vet populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest
Bron: BIVV

De vraagstelling in 2012 was identiek met deze van 2009. De resultaten uit deze twee edities kunnen dus met elkaar vergeleken worden (Figuur 4; % (eerder) akkoord komt hier overeen met score 4+5).

Figuur 4: Meningen over gordeldracht in attitudemeting 2009 en 2012



Bron: BIVV

Algemeen zien wij een positieve evolutie met betrekking tot de meningen over gordeldracht:

- In 2012 zijn is de tendens dat minder respondenten van mening dat het niet nodig is de gordel achteraan te dragen (12%) dan in 2009 (14%).
- Verder zien wij een stijgende tendens onder bestuurders om altijd hun passagiers te vragen de gordel om te doen (2012: 79%; 2009: 74%).

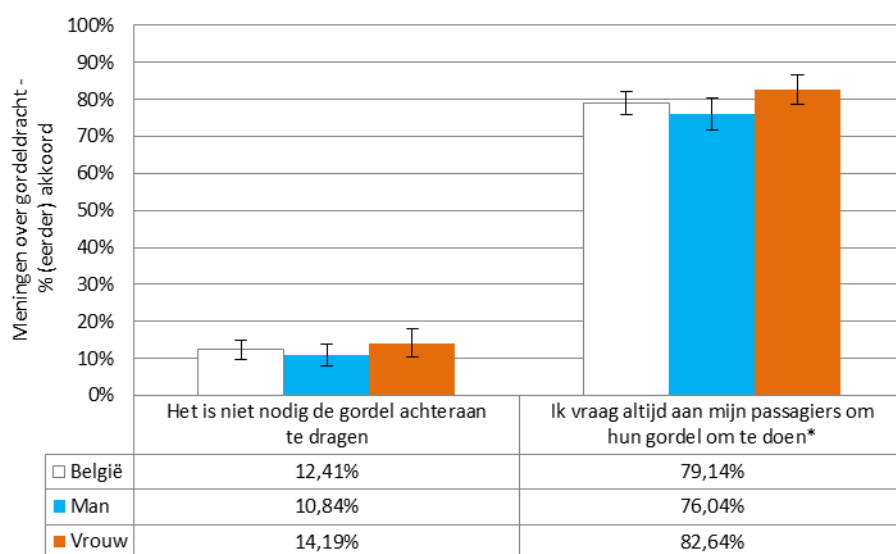
1.5 Meningen over gordeldracht naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat met bepaalde stellingen (eerder) akkoord gaat (score 4+5).

1.5.1 Geslacht

De meningen over gordeldracht verschillen naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 5).

Figuur 5: Meningen over gordeldracht naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

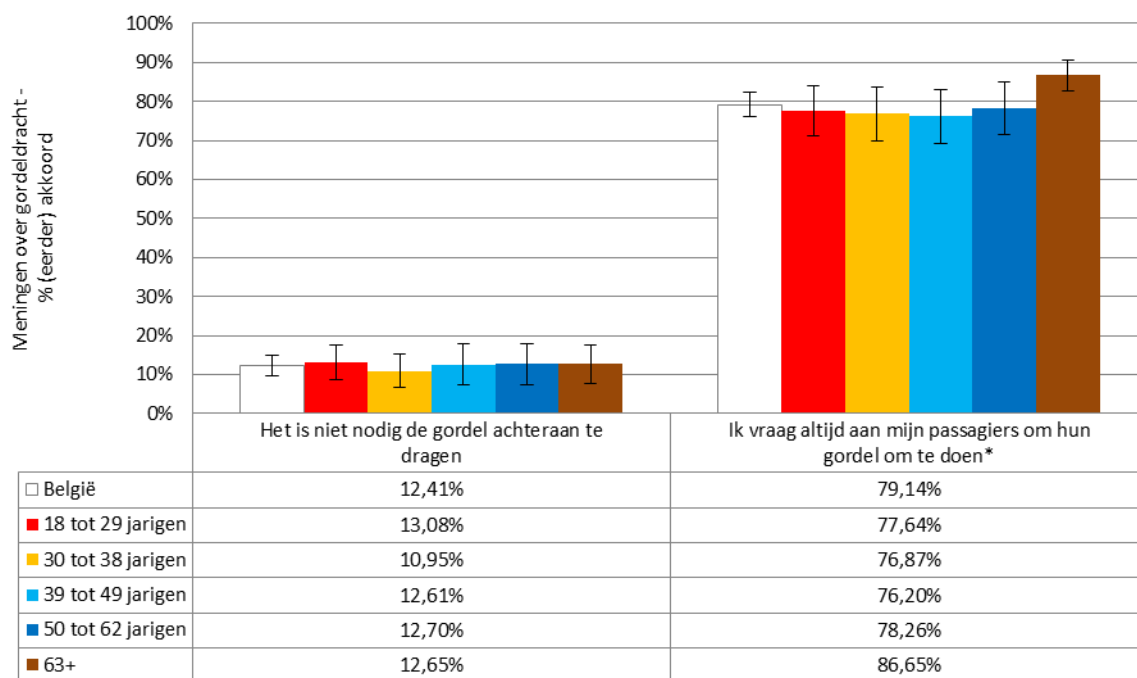
Bron: BIVV

Zoals Figuur 5 illustreert vragen significant meer vrouwen (83%) dan mannen (76%) altijd aan hun passagier om hun gordel om te doen ($F(1,126)=5,37$; $p<0,05$). Dit verschil was er ook al in 2009. Voor de stelling "het is niet nodig de gordel achteraan te dragen" konden geen significante verschillen naargelang geslacht vastgesteld worden. Ook dit resultaat is identiek aan dat van 2009.

1.5.2 Leeftijd

De neiging om altijd aan de passagier te vragen de gordel om te doen, verschilt naargelang de leeftijd van de bestuurder (Figuur 6).

Figuur 6: Meningen over gordeldracht naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

In vergelijking met alle andere leeftijdsgroepen vragen significant meer 63-plussers altijd aan hun passagier om hun gordel om te doen (87%):

- significant verschil met 18-29-jarigen (78%) $F(1,126)= 6,85$; $p<0,01$;
- significant verschil met 30-38-jarigen (77%) $F(1,126)= 6,32$; $p<0,05$
- significant verschil met 39-49-jarigen (76%) $F(1,126)= 10,70$; $p<0,01$
- significant verschil met 50-62-jarigen (78%) $F(1,126)= 5,52$; $p<0,05$.

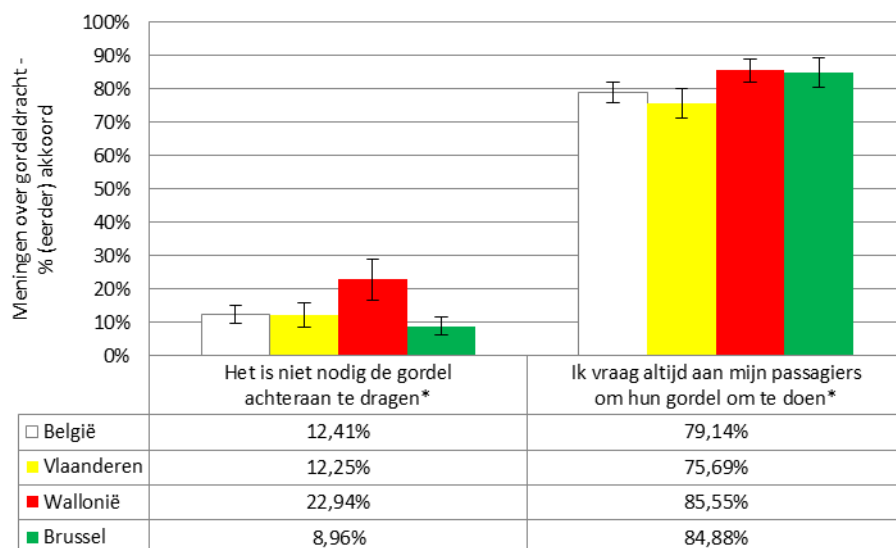
Ook in 2009 bleek algemeen dat oudere bestuurders vaker aan hun passagier vragen om de gordel om te doen dan jongere bestuurders.

Voor de stelling "het is niet nodig de gordel achteraan te dragen" zien wij geen significante verschillen naargelang de leeftijd (idem 2009).

1.5.3 Gewest

De analyses toonden meerdere significante verschillen aan m.b.t. de meningen over gordeldracht naargelang de woonplaats (gewest) van de bestuurder (figuur 7).

Figuur 7: Meningen over gordeldracht naar gewest van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Figuur 7 illustreert dat significant meer Walen (23%) dan Vlamingen (12%) en Brusselaars (9%) van mening zijn dat het niet nodig is de gordel achteraan te dragen (verschil met: Vlamingen $F(1,126)=8,66$; $p<0,01$; Brusselaars $F(1,126)=17,48$; $p<0,01$). De Vlamingen scoren echter slechter op een ander gebied: significant minder Vlamingen (76%) dan Brusselaars (85%) en Walen (86%) vragen altijd aan hun passagiers om hun gordel om te doen (verschil met: Walen $F(1,126)=11,85$; $p<0,01$; Brusselaars $F(1,126)=8,16$; $p<0,01$).

Noteer dat in 2009 geen significante verschillen werden gevonden naargelang het gewest.

1.6 Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel in de volledige populatie

De respondenten kregen een lijst voorgeschoteld met 13 omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag (Tabel 3). De respondenten werden gevraagd om voor elk rijgedrag aan te geven in welke mate zij dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vonden. Men kon antwoorden met behulp van een 5-puntenschaal (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar).

Tabel 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)

Rang*	Rijgedrag	Onaanvaardbaar			Aanvaardbaar		Weet het niet
		1	2	3	4	5	
1	Rijden na het nemen van drugs	93,71%	4,48%	1,01%	0,47%	0,28%	0,05%
2	Rijden zonder verzekering	92,84%	4,32%	2,15%	0,38%	0,30%	0,02%
3	Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto	91,00%	6,28%	2,03%	0,47%	0,19%	0,03%
4	Geen gordel dragen vooraan in de auto	76,51%	13,85%	5,46%	2,56%	1,62%	0,00%
5	Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	72,03%	18,14%	6,35%	2,36%	1,09%	0,05%
6	Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden	63,54%	21,89%	10,19%	3,09%	1,30%	0,00%
7	Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer	58,81%	25,08%	12,42%	2,75%	0,92%	0,02%

	gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten						
8	Geen gordel dragen achteraan in de auto	56,76%	19,73%	15,43%	5,14%	2,91%	0,02%
9	Verder rijden wanneer men te moe is	53,12%	31,82%	11,98%	2,62%	0,45%	0,00%
10	70km/u rijden in de bebouwde kom	49,62%	26,12%	16,19%	4,72%	3,35%	0,00%
11	Verkeerd parkeren	38,16%	26,25%	26,66%	7,26%	1,67%	0,00%
12	50km/u rijden waar de maximale snelheid 30km/h is	37,99%	27,27%	21,78%	9,21%	3,72%	0,02%
13	140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is	22,02%	16,92%	20,16%	15,89%	25,01%	0,00%

* op basis van score 1

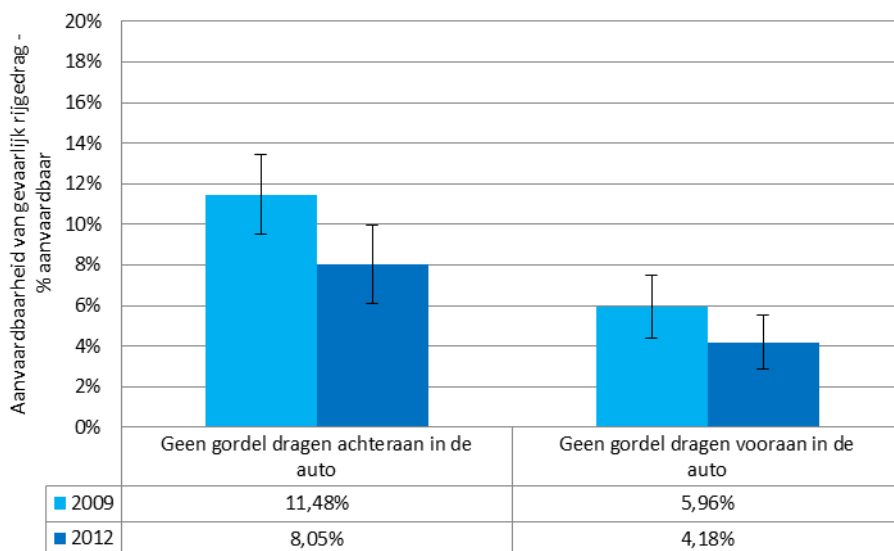
Bron: BIVV

In deze tabel werden de risicogedragingen gesorteerd volgens score 1 (onaanvaardbaar). Geen gordel dragen vooraan in de auto is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (90%; score 1+2). In vergelijking met de andere gevaarlijke rijgedragingen staat het "niet dragen van de gordel vooraan in de auto" op plaats 4 van 13 qua onaanvaardbaarheid, na het rijden onder invloed van drugs, het rijden zonder verzekering en het niet vastmaken van kinderen tijdens het rijden (allen >97%; score 1+2).

Geen gordel dragen achteraan in de auto is voor de Belgische bestuurders meer aanvaardbaar (plaats 8 op 13) dan geen gordel dragen vooraan in de auto. 76% van de bestuurders vindt het niet dragen van de gordel achteraan onaanvaardbaar (vooraan: 90%; score 1+2).

Figuur 8 toont de evolutie van de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel (aanvaardbaarheid hier: score 4+5).

Figuur 8: Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel bij bestuurders in België (2009, 2012)



Bron: BIVV

We zien een positieve evolutie wat betreft de onaanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel: zowel de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel achteraan (8%) als vooraan (4%) in de auto is in 2012 ten opzichte van 2009 in tendens gedaald (in 2009 achteraan 11% en vooraan 6%).

1.7 Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel naargelang geslacht, leeftijd en gewest

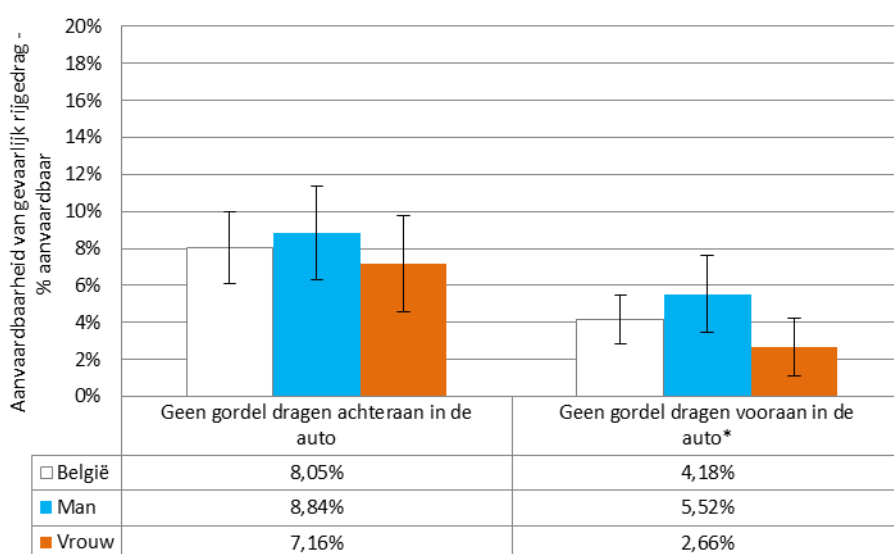
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurder dat een bepaald gevaarlijk rijgedrag aanvaardbaar vindt. "Aanvaardbaar" is hier gedefinieerd als score 4 plus 5⁵.

Er konden geen significante verschillen worden vastgesteld naargelang de leeftijd met betrekking tot de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel voor- en achteraan in de wagen.

1.7.1 Geslacht

De aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel vooraan in de auto verschilt naargelang het geslacht (figuur 9).

Figuur 9: Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

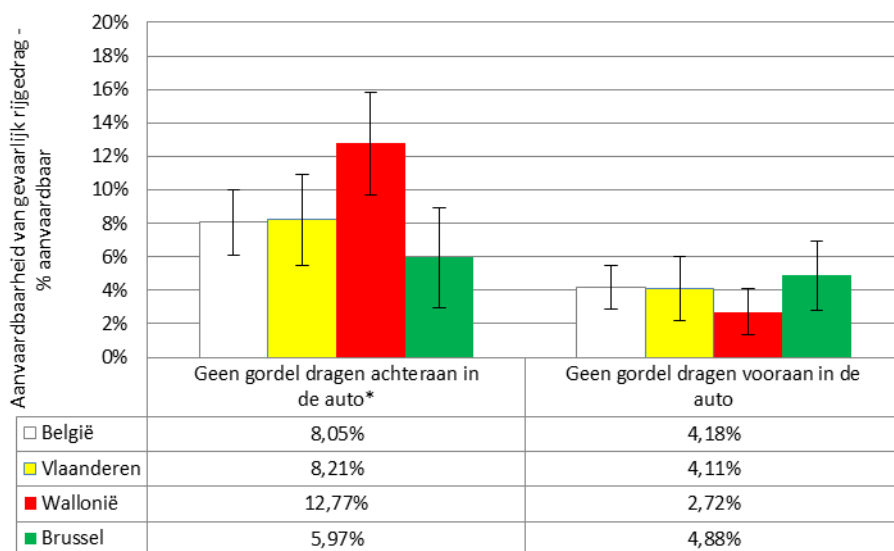
Mannen (6%) vinden het niet dragen van de gordel vooraan in de auto significant meer aanvaardbaar dan vrouwen (3%) ($F(1,126)=4,68$; $p<0,05$). Daarentegen zijn er geen significante verschillen tussen de geslachten met betrekking tot de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel achteraan in de auto.

⁵ De resultaten met betrekking tot significante verschillen zijn door een veranderde statistische analysemethode niet met die van 2009 vergelijkbaar.

1.7.2 Gewest

De aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel achteraan in de auto verschilt naargelang het gewest (figuur 10).

Figuur 10: Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel naar gewest van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Bestuurders in Wallonië (13%) vinden het niet dragen van de gordel achteraan in de auto significant meer aanvaardbaar dan bestuurders in Vlaanderen (8%) en Brussel (6%) (verschil met: Vlaanderen $F(1,126) = 4,79$; $p < 0,05$; Brussel $F(1,126) = 9,80$; $p < 0,01$). Wat betreft de aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel vooraan in de auto konden geen significante verschillen naargelang gewest vastgesteld worden.

2. Gebruik van kinderbeveiligingssystemen

2.1 Het belang van het vastklikken van kinderen in de auto

In 2012 raakten in België 1.494 kinderen van 0 tot 10 jaar gewond in een letselongeval als autopassagier, waaronder 4 verkeersdoden, 49 zwaargewonden en 1441 lichtgewonden (voor een totaal van 1162 letselongevallen). Het slecht vastmaken van kinderen verhoogt het risico op ernstige of fatale letsels in verkeersongevallen (Brown and Bilston, 2007; Kapoor et al., 2011; Lesire et al., 2007).

Sinds 2006 bepaalt de Belgische verkeerswet dat de onder-achtienjarigen kleiner dan 1,35 meter vervoerd moeten worden in een aangepast kinderzitje. Deze wet voldoet aan de Europese regelgeving. De kinderen kunnen op de voor- of achterzetel geplaatst worden als ze in een goedgekeurd kinderbeveiligingssysteem zitten. Een dergelijk systeem moet voldoen aan de meest recente Europese normen, met name ECE R44/03 of R44/04. Sinds 1 januari 2013 wordt het niet gebruiken van een adequaat kinderbeveiligingssysteem beschouwd als een verkeersovertreding van de derde graad en bestraft met een boete van 165 euro (voordien 50 euro).

2.2 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen in de volledige populatie

In elke editie van de attitudemeting vraagt het BIVV aan de respondenten die wel eens kinderen kleiner dan 1,35m in de auto vervoeren, hoe vaak zij dit doen met behulp van een correct kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen). Tabel 4 geeft de antwoorden van 2012 weer.

Tabel 4: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen bij bestuurders in België (2012)

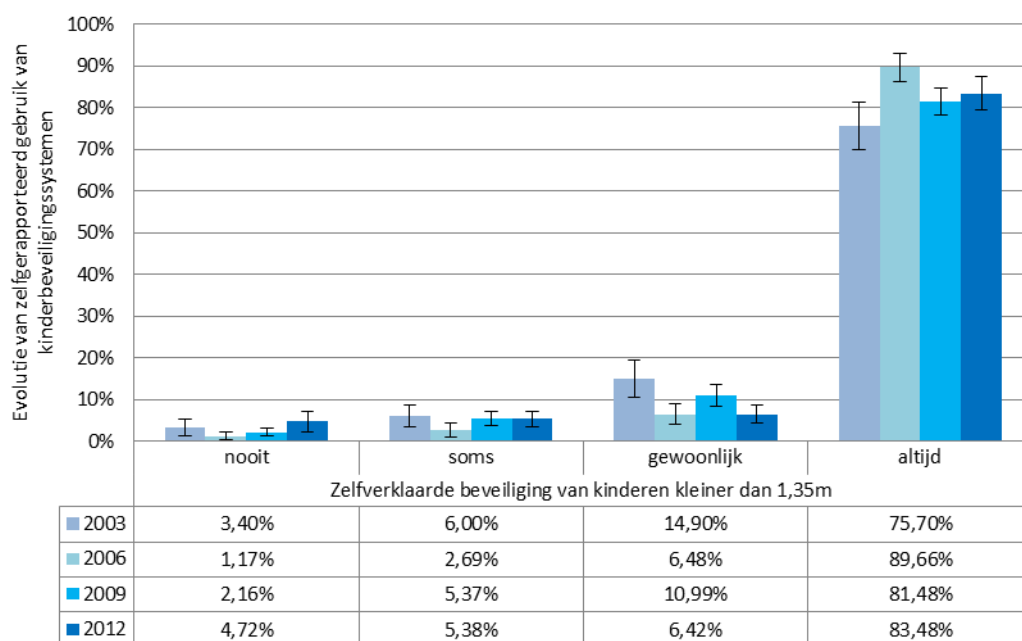
Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?			
Categorie	Score	%	Valide %
Nooit	1	2,95	4,72
Soms	2	3,35	5,38
Gewoonlijk	3	4,01	6,42
Altijd	4	52,10	83,48
Ik vervoer nooit kinderen kleiner dan 1,35m	5	37,60	-
Totaal		100	100

Valide % = % zonder "Ik vervoer nooit kinderen kleiner dan 1,35m"; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

De cijfers in de volgende secties hebben altijd betrekking op bestuurders die minstens soms kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren, dus zonder de 37,6% bestuurders die aangaven dit nooit te doen. Figuur 11 geeft de evolutie van het zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen tussen 2003 en 2012 weer.

Figuur 11: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen in de attitudemetingen 2003 – 2012 (Basis: respondenten die ooit kinderen <1,35m vervoeren)



Bron: BIVV

De evolutie van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen is minder duidelijk dan bij gordeldracht. De resultaten vertonen een niet-significante toename voor het percentage respondenten die altijd kinderbeveiligingssystemen gebruikt als ze kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren (2012: 83%; 2009: 81%; 2003: 76%). De cijfers zijn het hoogst in 2006 (90%). De piek in 2006 heeft mogelijk te maken dat in dat jaar de nieuwe wetgeving m.b.t. kinderbeveiligingssystemen in werking is getreden. Dit ging gepaard met veel publiciteit rond de nieuwe wet en mogelijke kinderbeveiligingssystemen. Daarnaast zien we ook een tendens dat het percentage van respondenten die aangeven nooit een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken als ze een kind kleiner dan 1,35m vervoeren, gestegen is in 2012 (5%) ten opzichte van 2003-2009 (2009: 2%). Met deze cijfers worden de SGVV-doelstellingen (2002) voor 2005 (95% correct beveiligde kinderen) echter nog steeds niet bereikt.

2.3 Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen naargelang geslacht, leeftijd en gewest

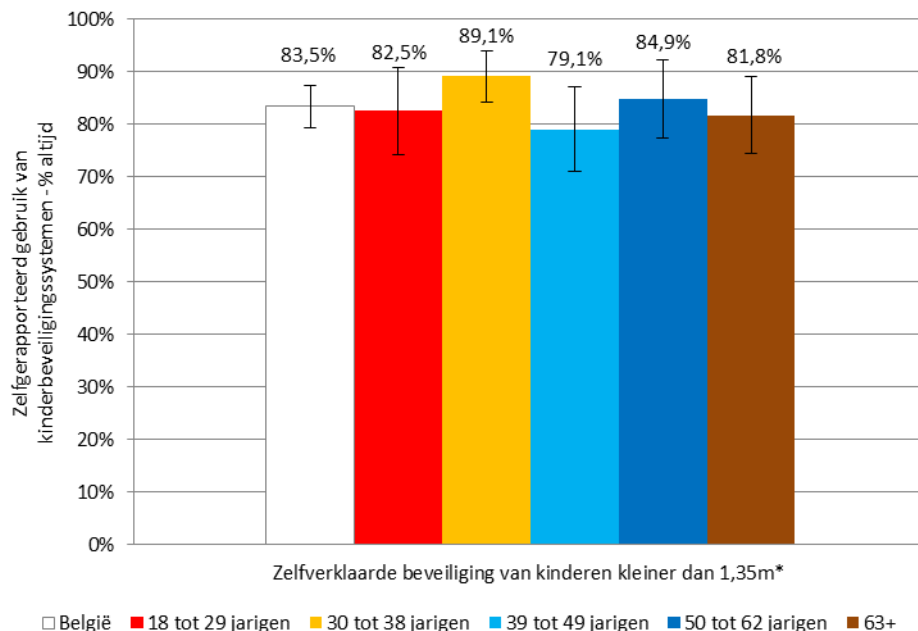
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangeeft dat zij altijd kinderzitjes gebruiken als zij kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren. De categorie "Ik vervoer nooit kinderen kleiner dan 1,35m" werd hier als ontbrekende waarde beschouwd.

I.v.m. het gebruik van kinderbeveiligingssystemen konden geen significante verschillen naargelang geslacht vastgesteld worden (idem 2009).

2.3.1 Leeftijd

Het gebruik van kinderbeveiligingssystemen verschilt naargelang de leeftijd (Figuur 12).

Figuur 12: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant

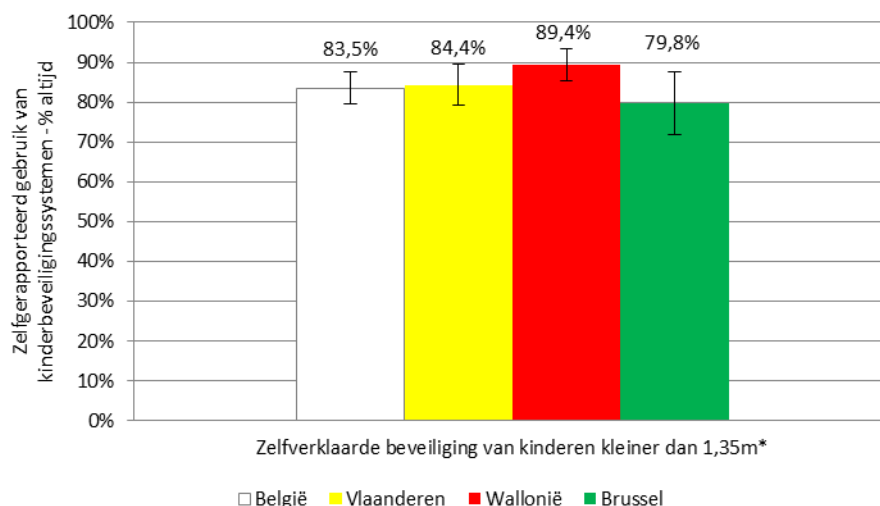
Bron: BIVV

De 30-38-jarigen (89%) geven significant vaker dan de 39-49-jarigen (79%) aan altijd een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken als ze kinderen onder 1,35m vervoeren ($F(1,126) = 5,31$; $p < 0,05$). In 2009 waren er geen significante verschillen naargelang de leeftijd.

2.3.2 Gewest

Het gerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen verschilt naar gewest waarin de respondent woont (Figuur 13).

Figuur 13: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssystemen naar gewest van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Walen (89%) geven significant vaker dan Brusselaars (80%) aan altijd een kinderbeveiligingssysteem te gebruiken als ze kinderen onder 1,35m vervoeren ($F(1,126) = 4,56$; $p < 0,05$). De Vlamingen nemen een tussenpositie in (84%). In 2009 waren er geen significante verschillen naargelang gewest.

2.4 Meningen over kinderbeveiliging in de volledige populatie

Net zoals in 2009 vroeg het BIVV in 2012 aan de respondenten in welke mate zij al of niet akkoord gingen met een aantal stellingen. Tabel 5 toont de antwoorden van 2012.

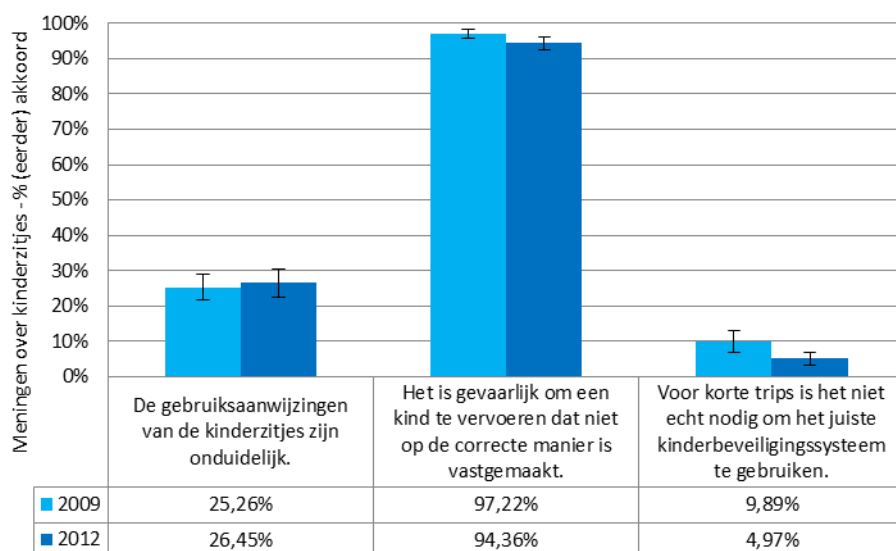
Tabel 5: Meningen over kinderbeveiliging bij bestuurders in België (2012)

In welke mate bent u akkoord of niet akkoord met de volgende stellingen.		De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn onduidelijk.		Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt.		Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.	
Categorie	Score	%	Valide %	%	Valide %	%	Valide %
Niet akkoord	1	40,25	42,21	2,39	2,39	80,51	80,87
Eerder niet akkoord	2	12,79	13,41	0,39	0,39	9,20	9,24
Neutraal	3	17,11	17,94	2,85	2,85	4,90	4,93
Eerder akkoord	4	13,90	14,57	9,95	9,98	2,02	2,03
Akkoord	5	11,33	11,88	84,14	84,39	2,93	2,94
Weet het niet/niet van toepassing	9	4,62	-	0,29	-	0,44	-
Totaal		100	100	100	100	100	100

Valide % = % zonder "Weet het niet" en "niet van toepassing"; in vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest
Bron: BIVV

Figuur 14 toont de evolutie van de meningen rond kinderzitjes tussen 2009 en 2012. De figuur beschrijft het percentage bestuurders dat met een bepaalde stelling "eerder akkoord" of "akkoord" ging (score 4+5).

Figuur 14: Meningen over kinderbeveiliging in attitudemeting 2009 en 2012



Bron: BIVV

De evolutie van de meningen over kinderbeveiligingssystemen is minder positief dan die van de meningen over gordeldracht:

- Het percentage respondenten dat (eerder) akkoord gaat met de stelling dat het gevaarlijk is om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt, is tussen 2009 en 2012 licht gedaald (2012: 94%; 2009: 97%). Maar ook deze verschil is slechts een tendens.

- Positief is dat het percentage bestuurders dat (eerder) akkoord gaat met de stelling dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken (5%), significant gedaald is ten opzichte van 2009 (10%).

2.5 Meningen over kinderbeveiliging naargelang geslacht, leeftijd en gewest

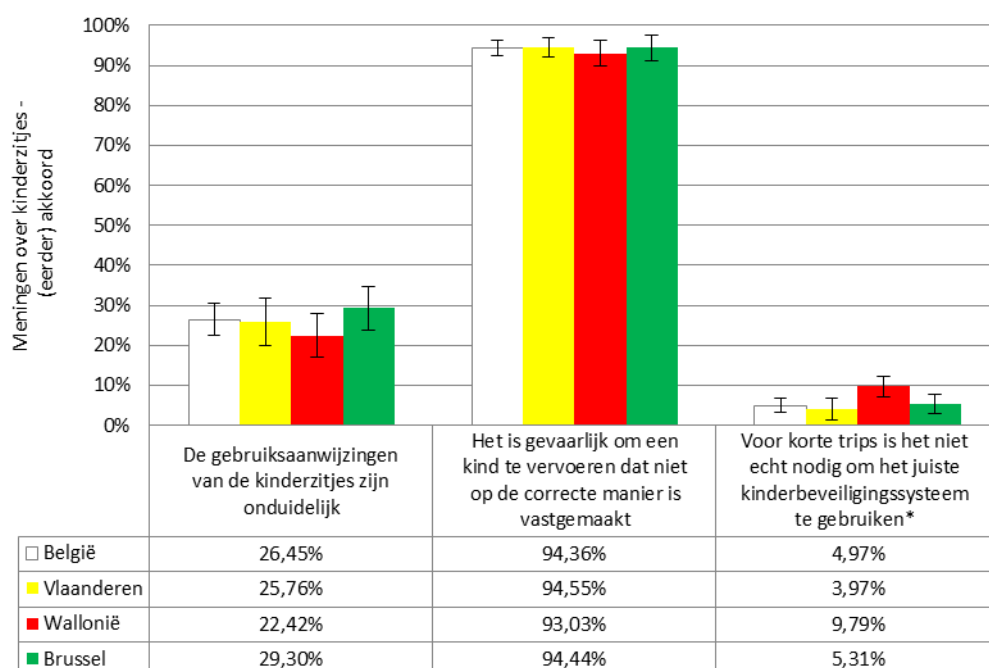
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat met bepaalde stellingen (eerder) akkoord gaat (score 4+5).

Er werden geen significante verschillen vastgesteld tussen mannen en vrouwen met betrekking tot hun meningen over kinderzitjes. Dit was ook reeds het geval in 2009.

In 2012 konden wij ook geen significante verschillen vaststellen voor de meningen over kinderzitjes naargelang de leeftijd. Dit verschilt met 2009. Toen bleek de stelling m.b.t. de gebruiksaanwijzingen wel significant te verschillen naargelang de leeftijd. Bestuurders in de twee oudste leeftijdscategorieën vonden de gebruiksaanwijzingen voor kinderzitjes vaker onduidelijk dan bestuurders in de drie jongste leeftijdsgroepen.

Wij vonden wel één verschil met betrekking tot de mening over kinderbeveiligingssystemen naar gewest van de bestuurder (Figuur 15).

Figuur 15: Meningen over kinderbeveiliging naar gewest van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Bestuurders in Wallonië (10%) zijn (eerder) akkoord met de stelling dat het voor korte trips niet echt nodig is om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken dan bestuurders in Vlaanderen (4%) en Brussel (5%) (verschil met Vlaanderen $F(1,126)=9,60$; $p<0,01$; Brussel $F(1,126)=6,46$; $p<0,05$). In 2009 was er geen verschil naargelang het gewest.

Bij de stellingen dat de gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes onduidelijk zijn en dat het gevaarlijk is om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt, werden geen significante verschillen tussen de inwoners van de verschillende gewesten vastgesteld (idem 2009).

2.6 Aanvaardbaarheid van het vervoeren van kinderen zonder deze vast te maken

Tabel 6 geeft de meningen van de respondenten weer over de (on)aanvaardbaarheid van verschillende soorten van gevaarlijk rijgedrag.

Tabel 6: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)

Rang*	Rijgedrag	Onaanvaardbaar		3	Aanvaardbaar		Weet het niet
		1	2		4	5	
1	Rijden na het nemen van drugs	93,71%	4,48%	1,01%	0,47%	0,28%	0,05%
2	Rijden zonder verzekering	92,84%	4,32%	2,15%	0,38%	0,30%	0,02%
3	Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto	91,00%	6,28%	2,03%	0,47%	0,19%	0,03%
4	Geen gordel dragen vooraan in de auto	76,51%	13,85%	5,46%	2,56%	1,62%	0,00%
5	Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	72,03%	18,14%	6,35%	2,36%	1,09%	0,05%
6	Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden	63,54%	21,89%	10,19%	3,09%	1,30%	0,00%
7	Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten	58,81%	25,08%	12,42%	2,75%	0,92%	0,02%
8	Geen gordel dragen achteraan in de auto	56,76%	19,73%	15,43%	5,14%	2,91%	0,02%
9	Verder rijden wanneer men te moe is	53,12%	31,82%	11,98%	2,62%	0,45%	0,00%
10	70km/u rijden in de bebouwde kom	49,62%	26,12%	16,19%	4,72%	3,35%	0,00%
11	Verkeerd parkeren	38,16%	26,25%	26,66%	7,26%	1,67%	0,00%
12	50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is	37,99%	27,27%	21,78%	9,21%	3,72%	0,02%
13	140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is	22,02%	16,92%	20,16%	15,89%	25,01%	0,00%

* op basis van score 1

Bron: BIVV

Kinderen niet vastgemaakt vervoeren in de auto is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (97%; score 1+2). In vergelijking met de andere gevaarlijke rijgedragingen staat het vervoeren van kinderen zonder ze vast te maken op plaats 3 van 13; dit is dus één van de meest persoonlijk onaanvaardbare vormen van risicogedrag. Het lijkt erop dat men het heel wat belangrijker vindt dat kinderen vastgemaakt vervoerd worden in de wagen, dan dat de gordel (in het algemeen) gedragen wordt. Het niet dragen van de gordel vooraan volgt wel meteen op plaats 4 van onaanvaardbaarheid, maar de gordel achteraan niet dragen, komt pas op plaats 8 te staan.

Ook in 2009 stond het niet beveiligen van kinderen tijdens het rijden op plaats 3 van onaanvaardbaarheid; het percentage personen die dit onaanvaardbaar vindt, is nauwelijks veranderd in 2012.

2.7 Aanvaardbaarheid van het vervoeren van kinderen zonder deze vast te maken in functie van geslacht, leeftijd en gewest

Minder dan 1% van de bestuurders vindt het aanvaardbaar dat kinderen vervoerd worden zonder vastgemaakt te worden (kinderzitjes, gordel...). Wij konden binnen deze groep geen significante verschillen vaststellen naargelang geslacht, leeftijd en gewest.

Omdat het om een zeer kleine groep respondenten gaat (13 personen) stoten wij tegen de beperkingen van de statistische analyse. Het is dus niet onmogelijk dat er in deze groep toch verschillen bestaan naargelang geslacht, leeftijd of gewest, die wij op basis van een significantietoets met 13 personen niet konden vaststellen.

3. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen

3.1 Belgische gegevens m.b.t. gebruik van gordel en kindersitjes

3.1.1 Gedragsmetingen als complementaire gegevensbron

De belangrijkste bronnen om de prevalentie van onveilig gedrag in het verkeer in te schatten, zijn: observatiestudies (gedragsmetingen), enquêtegegevens (zelfgerapporteerd gedrag zoals de resultaten uit de voorliggende attitudemeting) of politiedata rond vastgestelde overtredingen. Ervaring leert dat gedragsmetingen de meest betrouwbare informatie leveren om de prevalentie van een bepaald gedrag in de algemene bestuurderspopulatie te beoordelen, gevolgd door zelfgerapporteerd gedrag van een representatieve steekproef van bestuurders. Politiedata hebben het nadeel sterk af te hangen van het gevoerde opsporingsbeleid. Bij een verhoogd aantal controles ligt het aantal vastgestelde overtredingen ook hoger.

Gedragsmetingen zijn gebaseerd op objectieve gedragsobservatie en zijn dus in vergelijking met enquêtes niet afhankelijk van antwoordpatronen van respondenten (bvb. sociaal wenselijke antwoorden). Nadeel bij gedragsmetingen is dat ze meestal weinig of geen informatie geven over de socio-demografische kenmerken of achterliggende motieven van gedrag.

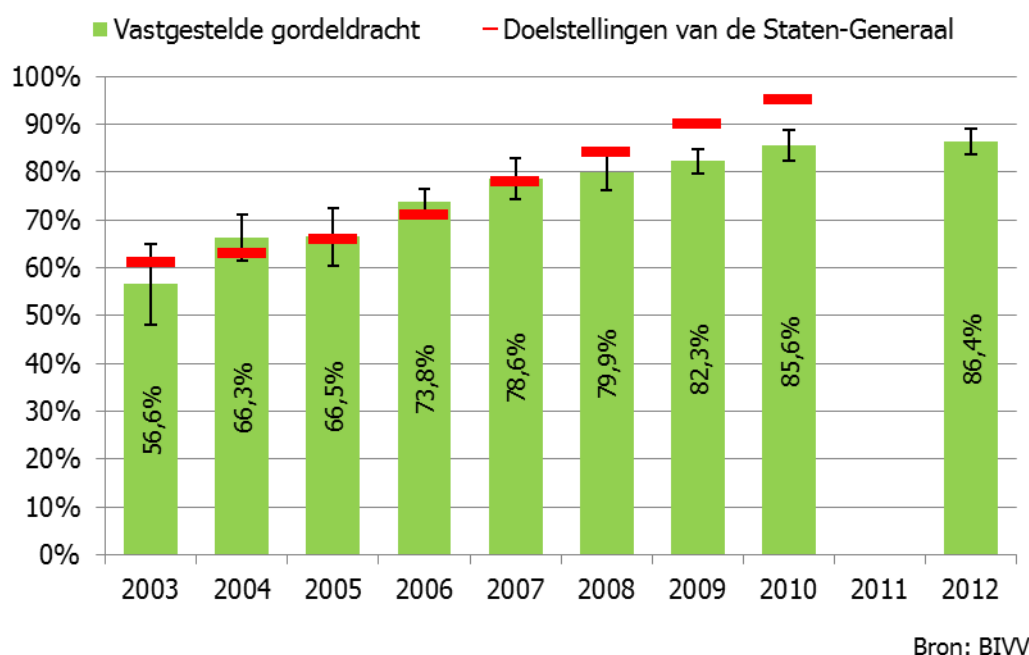
In België bieden de BIVV-gedragsmetingen "gordeldracht" (2012) en "kinderzitjes" (2011) in elk geval nuttige informatie waarmee de resultaten van de attitudemetingen kunnen vergeleken worden. Dat doen we in de volgende paragrafen. Ook enkele andere nuttige onderzoeksresultaten worden vermeld.

3.1.2 BIVV-gedragsmeting gordeldracht 2012

De BIVV-gedragsmeting 2012 (Riguelle, 2013) bestaat uit een rechtstreekse observatie van de gordeldracht bij inzittenden vooraan (bestuurders en passagiers) in personenauto's. Het gedrag van de passagiers achteraan werd niet in aanmerking genomen vanwege de praktische moeilijkheid om dit gedrag te observeren. De tellingen van 2012 werden uitgevoerd op 171 locaties verspreid over de drie gewesten, op wegen met verschillende snelheidsregimes en op verschillende momenten van de week.

Figuur 16 geeft de evolutie van de gordeldracht in België tussen 2003 en 2012 weer.

Figuur 16: Evolutie van de gordeldracht in België 2003-2012 (gedragsmeting)

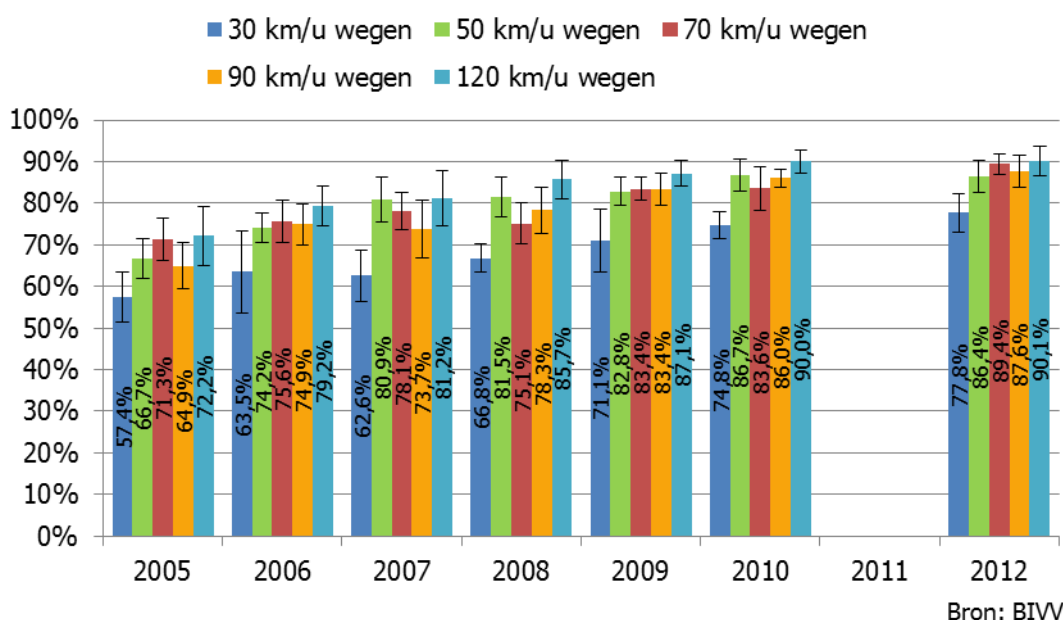


Het percentage gordeldragers steeg vanaf 2003 (57%) aanvankelijk zeer snel, met een toename van meer dan 20 procentpunten in 4 jaar. De stijging verliep snel tot in 2007 en vertraagde nadien sterk (vooral tussen 2010-2012). Het percentage gordeldragers op de Belgische wegen bedroeg 86% in 2012. Ter herinnering (zie hoofdstuk 1): in BIVV-attitudemeting 2012 geeft 86% van de bestuurders aan altijd de gordel te dragen net als 86% van de passagiers vooraan in de wagen.

De geobserveerde prevalentie van gordeldracht varieerde in functie van het geslacht en de plaats in het voertuig (bestuurder of passagier) van de persoon. Mannen en passagiers vooraan dragen over het algemeen minder vaak de gordel dan vrouwen en bestuurders. Van de mannelijke passagiers vooraan draagt 82% de gordel, in tegenstelling tot 89% voor vrouwelijke bestuurders.

De gedragsmeting van het BIVV toonde ook aan dat het al dan niet dragen van de veiligheidsgordel ook afhankelijk is van het snelheidsregime van de weg waar de waarneming werd gedaan (Figuur 17). Wegen waarop niet harder dan 30 km/u mag gereden worden, kennen een aanzienlijk lager percentage gordeldragers (78%) dan op de andere wegtypes (tussen 86 en 90%).

Figuur 17: Gordeldracht naar snelheidsregime (gedragsmeting)



In de BIVV-gedragsmeting van 2012 varieert de gordeldracht ook naargelang de observatielocatie (3 gewesten). Het percentage gordeldragers in Vlaanderen (in 2012: 89%) ligt aanmerkelijk hoger dan dat in Wallonië (83%). Brussel ligt ertussenin (84%). Dergelijk verschil naargelang de gewestelijke woonplaats van de respondent kwam niet tot uiting in de BIVV-attitudemeting van 2012. Daar waar de attitudemeting 2009 tot gelijkaardige gewestelijke verschillen kwam als de toenmalige gedragsmeting (2009) (nl. meer gordeldracht in Vlaanderen – gedragsmeting – en bij Vlamingen – attitudemeting – w.b. bestuurder en passagier vooraan), zijn deze significante verschillen in de attitudemeting anno 2012 weggevalen door een opvallende stijging van het aandeel Walen en Brusselaars die rapporteren altijd de gordel vooraan te dragen.

In verbond met de verschillen maken wij op, dat de Vlamingen nog steeds het hoogste percentage gordeldragers vooraan in de wagen hebben (doch zonder statistisch significant te zijn). Ook mag niet uit het oog verloren worden dat de gedragsmeting van het BIVV een zogenoemde puntmeting is. Dit wil zeggen dat deze meting het gedrag van bestuurders op een bepaald moment en op een bepaalde gewestelijke locatie meet. Dit is niet vergelijkbaar met de attitudemeting waarin bestuurders gevraagd worden naar hun zelfinschatting van hun gedrag in het algemeen, en waarbij de informatie over het gewest bepaald wordt op basis van de woonplaats.

De gedragsmeting van het BIVV toonde aan dat er ook binnen de gewesten verschillen bestaan (minimum en maximum gordeldracht per provincie: Vlaanderen: Vlaams-Brabant (86%) en Antwerpen (94%); Wallonië: Henegouwen (77%) en Waals-Brabant (86%).

3.1.3 Interne BIVV-survey in kader van de gordelcampagne 2013

Bijkomende informatie over gordeldracht kan ook gevonden worden in de campagne-evaluatiestudies van het BIVV. Naar aanleiding van de meest recente BIVV gordelcampagne "Geen gordel op de baan komt hard aan" (2013) werd een bevraging gelanceerd bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking rond dit thema.

De voornaamste resultaten met betrekking tot zelfgerapporteerd gedrag, intenties en meningen zijn de volgende:

- 92% van de autobestuurders en passagiers vooraan beweert "altijd" de gordel te dragen, voor passagiers achter is dit 67%. Dit zijn hogere cijfers in vergelijking met de attitudemeting 2012 (bestuurder 86%, passagier voor 86% en achter 63%), wat kan suggereren dat er in 2013 een verdere positieve evolutie was sinds 2012. Anderzijds dienen we eerder voorzichtig te zijn en op te merken dat beide bevragingen niet volledig vergelijkbaar zijn (steekproef/methodologie): zo werden in de attitudemeting enkel bestuurders bevestigd terwijl de campagnegerelateerde bevraging zowel bestuurders als passagiers bevestigde.
- Het dragen van de gordel verschilt relatief weinig naargelang het wegtype (dorp/stad, nationale/gewestwegen, of autosnelwegen). Enkel gordeldracht achteraan wordt duidelijk minder gerapporteerd op 30- en 50km/u wegen. Dit resultaat spoort in grote mate met dat uit de gedragsmeting.
- Veruit de belangrijkste reden waarom mensen altijd de gordel dragen, is het bewustzijn van de veiligheid. De belangrijkste redenen om niet altijd de gordel te dragen zijn: korte afstanden, verstrooidheid / vergetelheid, ongemak en/of luiheid.
- De intentie om de gordel te dragen is meestal zeer groot, maar toch is 10 à 15% van de wageninzittenden niet overtuigd van het nut de gordel om te doen in alle omstandigheden.

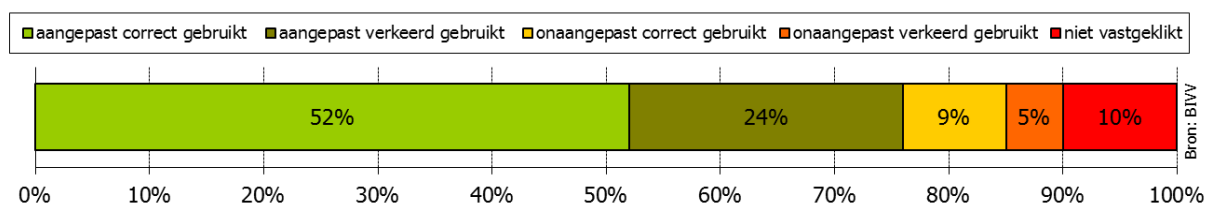
3.1.4 BIVV gedragsmeting kinderbeveiligingssystemen 2011

In 2011 voerde het BIVV de eerste gedragsmeting uit met betrekking tot het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in de auto (Roynard, 2012, 2014). Deze meting voerde in reële omstandigheden observaties uit met betrekking tot de manier waarop kinderen in de auto worden vastgemaakt. Het doel was om op basis daarvan het percentage te meten van het verkeerd gebruik van het kindersitje, evenals de voornaamste reden voor het verkeerd gebruik.

De steekproef bestond uit 1.461 kinderen (kleiner dan 1,35m) bij wie grondig geobserveerd werd of ze op de correcte wijze vastgeklemd waren en waarbij de bestuurder werd ondervraagd. De meting vond plaats op willekeurig geselecteerde locaties, verdeeld over het volledige Belgische grondgebied, die representatief zijn voor verschillende trajecttypes: scholen, ziekenhuizen, supermarkten, recreatiezones en sportcentra (Roynard, 2012, 2014).

De BIVV-gedragsmeting "kinderzitjes" in 2011 kwam tot de verontrustende conclusie dat 1 op de 2 kinderen niet op correcte wijze is vastgeklemd, waarbij 1 op de 10 kinderen helemaal niet wordt vastgemaakt in de auto (Figuur 18).

Figuur 18: Verdeling van de kinderen in functie van de gebruikskwaliteit van de beveiligingssystemen (n=1.457, gewogen gegevens)



Het (correct) gebruik van kinderbeveiligingssystemen blijkt gerelateerd te zijn aan een aantal factoren:

- Bij bestuurders die zelf de gordel niet dragen, is het percentage kinderen dat niet is vastgeklemd 31%, tegenover slechts 7% bij bestuurders die de gordel wel dragen.
- Hoe hoger het opleidingsniveau van de bestuurder, hoe meer men er zich van bewust is dat geschikte kinderbeveiligingssystemen ook voor korte ritten nuttig zijn. Bij lager opgeleiden zijn de kinderen significant minder correct vastgemaakt (32% vs. 54%).
- Het krijgen van advies bij de aankoop van een kinderzitje lijkt een belangrijke factor te zijn voor het correct vastmaken van de kinderen.
- De locaties met het hoogste percentage kinderen dat niet wordt vastgemaakt, zijn: scholen (13%), supermarkten (9%) en sportcentra (7%). De locaties waar het percentage kinderen dat in een onaangepast systeem zit (met of zonder verkeerd gebruik) het hoogst is, zijn: recreatiecentra (19%) en supermarkten (17%).
- Verder bleek uit de gedragsmeting dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest het hoogste percentage kinderen heeft dat niet vastgemaakt is (15%).

Hoewel uit de attitudemeting blijkt dat de sociale onaanvaardbaarheid en de risicoperceptie m.b.t. het niet vastklikken van kinderen hoog is, gebeurt het toch vaak dat kinderen niet correct vastgeklemd worden.

Uit een eerder onderzoek (BIVV survey in kader van kinderzitjes campagne 2007) kennen we ook de meest voorkomende redenen die bestuurders zelf aangeven voor het niet correct vastmaken van kinderen zijn: gebrek aan aandacht, onoplettendheid, tijdsdruk, de korte duur van het traject, weerstand van het kind, fouten door een kind dat zichzelf vastmaakt, en problemen met het kinderbeveiligingssysteem.

3.1.5 Overtredingen vastgesteld door de lokale en federale politie

Tabel 7 toont het aantal door de lokale en federale politie vastgestelde verkeersinbreuken met betrekking tot gordel en kinderzitjes in België voor de jaren 2007 tot 2010 (het laatste jaar waarvoor gegevens beschikbaar zijn). Het aantal overtredingen in verband met veiligheidsgordel/kinderzitjes, is tussen 2007 en 2010 licht gestegen. Hun aandeel in relatie tot alle strafbare verkeersovertredingen is aanvankelijk licht gedaald (2007: 3,4% vs. 2008: 3,1%), maar sindsdien nagenoeg stabiel gebleven (rond 3%).

Let wel op, deze cijfers hangen sterk af van het actuele opsporingsbeleid van de politie en geven alleen een indicatie van de tendens bij de vastgestelde inbreuken, en niet bij 'alle feitelijke' inbreuken.

Tabel 7: Aantal vastgestelde verkeersinbreuken met betrekking tot gordel en kinderzitjes door de Belgische lokale en federale politie (OI en PV samen)

	2007		2008		2009		2010	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Gordel / kinderzitjes	115 611	3,4%	112 970	3,1%	116 886	2,9%	121 730	2,9%
Totaal	3 373 166		3 663 254		3 982 733		4 191 198	

Bron: Police Fédérale - CGO/CGOP/B IN: Vlamincq, 2012

3.2 Internationale gegevens m.b.t. gordel en kinderzitjes

Er zijn enkele bronnen met informatie over verschillen in gordeldracht tussen landen. Het Europees onderzoeksproject DaCoTA (opvolger van het eerdere project SafetyNet) en IRTAD⁶ verzamelden nationale schattingen van het gebruik van de gordel in verschillende landen. De meest recente internationale gegevens rond zelfgerapporteerde gordeldracht komen van het Europees onderzoeksproject SARTRE4 (2010).

⁶International Traffic Safety Data en Analysis Group; homepage: <http://internationaltransportforum.org>

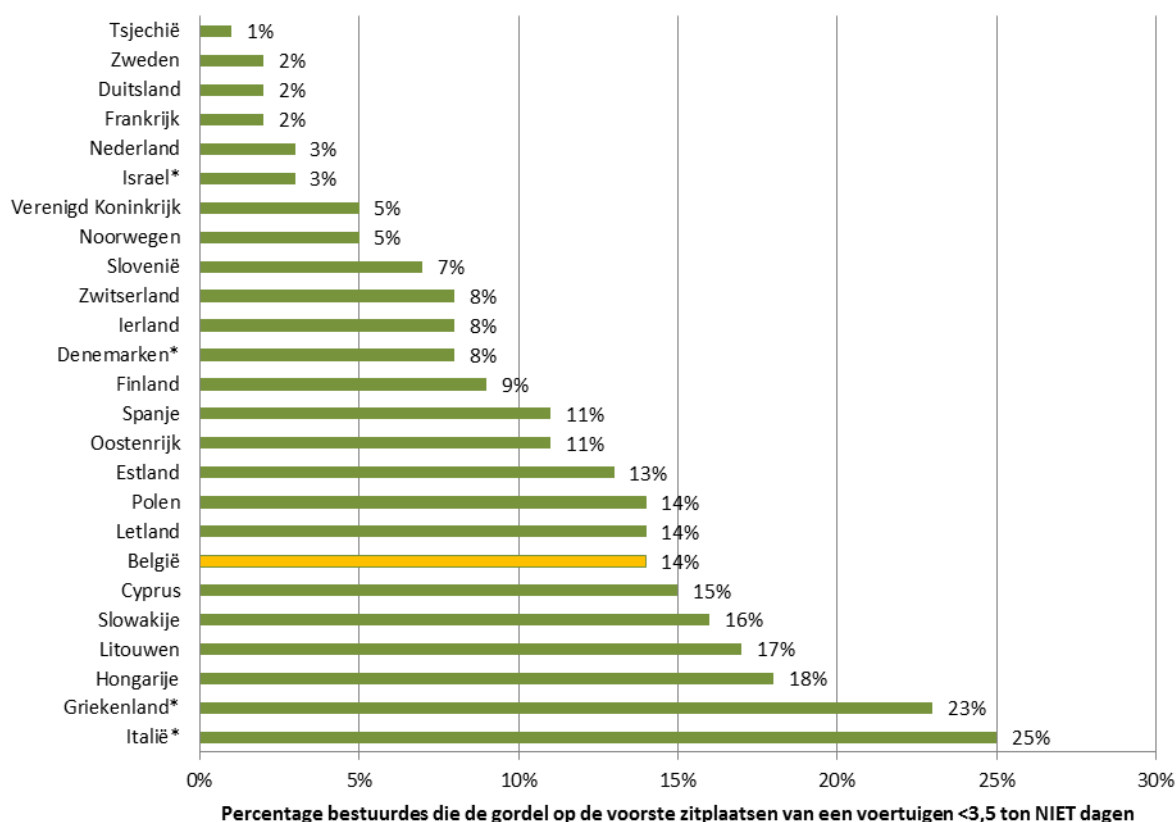
3.2.1 Gordeldracht in Europa (SafetyNet, DaCoTa, ETSC en IRTAD)

In Figuur 19 wordt het percentage niet-gordel dragers voor inzittenden vooraan in de wagen in België vergeleken met dat van andere Europese landen. Deze gegevens zijn voornamelijk afkomstig uit de databases van SafetyNet (Vis & Eksler, 2008), DaCoTa (2012), ETSC (2010) en IRTAD (2013). De vergelijking slaat in hoofdzaak op de jaren 2011 en 2012: voor deze periode zijn de gegevens van 25 landen beschikbaar (van enkele landen zijn enkel oudere gegevens beschikbaar; het minst recente jaar dat nog in beschouwing genomen werd voor de gegevensvergelijking is 2009).

Bij vergelijkingen tussen landen moet ook altijd rekening worden gehouden met enigszins afwijkende (verschillende) methodes waarop de gegevens verkregen zijn, maar in het kader van de telling van gordel dragers bestaat voor deze vergelijking geen onoverkomelijke belemmering (een overzichtstabel met alle ons bekende waarden tussen 2002 en 2012 is te vinden in bijlage 2).

Het is duidelijk dat België ten opzichte van de ons omringende landen een eerder slechte positie inneemt met betrekking tot het gebruik van de veiligheidsgordel. Van de genoemde landen (25) zijn er slechts zes met slechtere resultaten. Terwijl bijna de helft van de landen percentages haalt van onder de 10%, blijft België steken op een niet-gordeldracht vooraan van 14%. De buurlanden Nederland, Duitsland en Frankrijk behoren tot de landen met de beste prestaties voor gordeldracht op de voorste zitplaatsen. Uit de landenvergelijking komt dus duidelijk naar voren dat België in vergelijking met zijn buurlanden nog steeds een probleem heeft met het dragen van de veiligheidsgordel (zie ook Riguelle, 2013).

Figuur 19: Internationale vergelijking van het percentage bestuurder die de gordel op de voorste zitplaatsen van een voertuigen <3,5 ton NIET dragen (2011/2012; behalve: Nederland, Letland, Cyprus, Slowakije en Roemenië: 2010; Verenigd Koninkrijk en Estland: 2009)



* cijfers hebben betrekking op een bepaalde subpopulatie (Israël: 97% bestuurders, 95% passagiers; Denemarken: 99% bestuurders, 98% passagiers; Griekenland: 77% bestuurders, 74% passagiers; Italië: 63% urbane omgeving, 75% niet urbane omgeving); exacte waarden zijn te vinden in bijlage 2

Bron: SafetyNet (Vis & Eksler, 2008), DaCoTa (2012), ETSC (2010) en IRTAD (2013); Infografie: BIVV

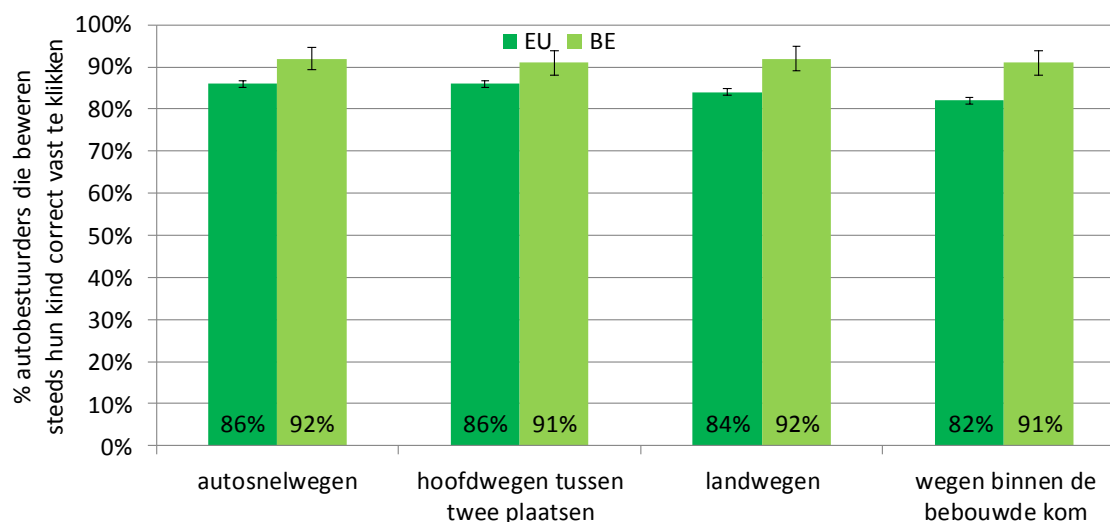
3.2.2 Gebruik van kinderzitjes in Europa (SARTRE4)

SARTRE4 was de vierde editie van het door de Europese Commissie ondersteunde onderzoeksproject "Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe"⁷. Voor elke editie werd simultaan in verschillende Europese landen een representatieve steekproef van personen geënquêteerd over hun opinies, gedrag en attitudes ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsthema's. Dit gebeurde op basis van face-to-face interviews, zoals bij de attitudemetingen van het BIVV. In de vragenlijst werd onder meer ook informatie rond kinderzitjes opgenomen.

In SARTRE4 werden in 2010 in totaal 21 280 respondenten bevroegd (waaronder 12 507 autobestuurders) in 19 landen⁸. De deelnemende landen waren: België, Cyprus, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Ierland, Israël, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Servië, Slovenië, Spanje, Tsjechië en Zweden. In België coördineerde het BIVV het veldwerk. In totaal werden 1000 Belgische verkeersdeelnemers bevroegd, waaronder 600 autobestuurders.

Volgens SARTRE4 beweert, van de Belgische autobestuurders die wel eens kinderen vervoeren, 91 tot 92% (afhankelijk van het type weg) dat het kind altijd een gordel draagt of in/op een correct beveiligingssysteem zit tijdens de verplaatsing. Dit is zowel het geval wanneer men zich op autosnelwegen, op hoofdwegen tussen twee plaatsen, op landwegen en/of op wegen binnen de bebouwde kom verplaatst. In België ligt het procentueel aantal autobestuurders dat steeds de correct kinderbeveiliging vastklikt hoger dan het Europees gemiddelde. Het Europees gemiddelde ligt 5 à 10 procent lager dan de Belgische resultaten (Figuur 20).

Figuur 20: Procentueel aantal autobestuurders die beweren hun kinderen correct vast te klikken



Bron: BIVV

Het verschil tussen België en het Europees gemiddelde is significant voor elk van de 4 types wegen. De verdere uitsplitsing per land, de overeenkomstige betrouwbaarheidsintervallen en de waarden van de significantietest zijn terug te vinden in Baets & Silverans (BIVV, manuscript in voorbereiding).

⁷ Homepage: <http://www.attitudes-roadsafety.eu>

⁸ Inclusief België

4. Algemene conclusies

4.1 Het dragen van de gordel

Er is een duidelijke positieve evolutie in 2012 t.o.v. de voorgaande attitudemetingen met betrekking tot (zelfgerapporteerde) gordeldracht. Dat geldt in het bijzonder voor de het dragen van de gordel achteraan in de wagen (van 50% in 2009 naar 63% in 2012). Toch draagt 4% van de Belgische bestuurders de gordel nooit of slechts soms, als bestuurder of als passagier vooraan. In 2012 geeft 86% van de bestuurders aan altijd de gordel te dragen en 86% van de passagiers vooraan.

Een vergelijking van de resultaten van de attitudemetingen met de BIVV-gedragsmetingen levert een consistent patroon op: het percentage bestuurders dat beweert altijd de gordel te dragen ligt sinds 2003 systematisch op het niveau van de gedragsmetingen, zowel voor bestuurders als passagiers vooraan. In de BIVV-attitudemeting 2012 antwoordde 86% van de bestuurders en 86% van de passagiers vooraan altijd de gordel te dragen, in de gedragsmeting (2012) droeg 87% van de bestuurders en 85% van de passagiers vooraan in de wagen de gordel. Niettemin moeten wij vaststellen dat de doelstelling van de SGVV voor 2010 (95% gordeldracht vooraan) nog niet is gehaald.

19% van de respondenten stelt de gordel achteraan in de wagen nooit of slechts soms te dragen. In 2006 droeg slechts 1 op 3 respondenten de gordel achteraan en in 2009 1 op 4 (27%). Het percentage dat beweert altijd zijn gordel achteraan te dragen is in 2012 63%. Gelet op de consistentie tussen attitude- en gedragsmetingen kunnen we met enige voorzichtigheid aannemen dat dit ook effectief zo is. We kunnen dan ook concluderen dat de doelstelling van de SGVV voor 2010 (80% gordeldracht achteraan) nog niet is behaald.

Mannen zeggen de gordel vooraan in de wagen minder vaak te dragen dan vrouwen. Verontrustend is dat jonge bestuurders, hoewel zij met een wettelijke gordelverplichting zijn opgegroeid, minder vaak de gordel zeggen vast te klikken dan 63-plussers. Dit geldt zowel vooraan als achteraan de wagen.

Ondanks de verbeterde gordeldracht in België, hebben wij in vergelijking met onze buurlanden nog steeds een grote achterstand. Er is dus nog werk aan de winkel – vooral wat betreft het gebruik van de gordel achteraan in de wagen. Bewustmaking van de risico's verbonden aan het niet dragen van de gordel is een ware noodzaak. Sensibilisering en handhaving blijven dus ook de komende jaren heel belangrijk. Ze moeten onder meer gericht zijn op een gedragsverandering bij jonge en mannelijke bestuurders.

Uit de BIVV-gedragsmeting is ook gebleken dat de veiligheidsgordel minder vaak gebruikt wordt op wegen waar men niet sneller mag rijden dan 30 km/u. Sensibilisatiecampagnes rond de veiligheidsgordel zouden dus het risico van het niet-gebruik van de gordel ook bij korte afstanden in de verf moeten zetten.

4.2 Het gebruik van kinderbeveiligingssytemen

De evolutie van het gebruik van kinderzitjes in België is minder duidelijk dan die van gordeldracht. Over het algemeen zien wij dat in vergelijking met 2003 in 2012 vaker kinderen vastgeklikt worden in de auto. Maar de piek van 2006, het jaar waarin de nieuwe wetgeving rond kinderzitjes in werking getreden is, konden wij sindsdien niet meer bereiken.

In 2009 stelden we een significante achteruitgang vast bij het beveiligen van kinderen kleiner dan 1,35m. Het percentage respondenten dat beweert altijd dergelijke kinderen veilig te vervoeren, daalde met ongeveer 8 procentpunten van 89,7% in 2006 tot 81,5% in 2009. In 2012 steeg dit aandeel weer tot 83%, wat een positieve evolutie is, maar waarmee we nog steeds onder het betere resultaat uit 2006 jaar liggen. De doelstelling van de SGVV voor 2005 (95% correct beveiligde kinderen) werd dus duidelijk nog altijd niet gehaald.

Algemeen zien wij weinig verandering in de aanvaardbaarheid van het vervoer van kinderen zonder deze vast te klikken. De evolutie van de risicoinschatting van het niet-gebruik van kinderbeveiligingssystemen blijft tot nu toe eerder onduidelijk: de algemene risicoinschatting is licht gedaald terwijl de risicoperceptie bij korte ritten is licht toegenomen. Niettemin werd in de BIVV-gedragsmeting kinderzitjes nog altijd vastgesteld dat vooral bij korte ritten geen kinderzitjes gebruikt worden en dat bestuurders duidelijk het risico van fout gebruik van kinderzitjes minimaliseren (1 op de 10 kinderen bleek helemaal niet vastgemaakt te zijn en 1 op 2 was niet op de correcte wijze vastgeklemt). Verder stelde de BIVV gedragsmeting vast dat bestuurders die zelf geen veiligheidsgordel dragen ook duidelijk vaker kinderen in hun wagen niet vastklikken.

Sensibilisatie voor het gebruik van de veiligheidsgordel in het algemeen zou ook een impact kunnen hebben op het gebruik van kinderbeveiligingssystemen. Op basis van de bijkomende resultaten uit de BIVV-gedragsmeting concluderen wij dat sensibilisatie rond kinderzitjes vooral gericht zou moeten zijn op het juiste gebruik van kinderbeveiligingssystemen, de risicoinschatting in het algemeen, maar ook de risicoinschatting bij korte trajecten.

4.3 Nood aan verder onderzoek

Op basis van de resultaten van deze studie en de stand van zaken van het wetenschappelijk onderzoek, pleit het BIVV voor verder onderzoek op de volgende gebieden:

- Verderzetten van attitudemetingen en gedragsmetingen op gebied van gordel en kinderzitjes
- Analyseren van de invloed van opleidingsniveau en economische status op het gebruik van veiligheidsgordel en kinderzitjes
- Verruimen van het onderzoek naar de beweegredenen van specifieke risicogroepen geen gordel of kinderzitjes te gebruiken en beïnvloedingsmogelijkheden van deze doelgroep.

Elk van deze onderzoeksactiviteiten wordt hierna kort toegelicht.

Het blijft nuttig om de attitudemetingen op geregelde tijdstippen herhalen en zo de evolutie m.b.t. de verkeersveiligheid te monitoren. Het BIVV is dan ook van plan het driejaarlijks ritme aan te houden en de attitudemetingen in 2015 te herhalen. Ondertussen zal gebruikt gemaakt worden van andere onderzoeken en analyses (zoals gedrags- en campagnemetingen) om bijkomende informatie te blijven verzamelen, o.m. om specifieke aspecten grondiger te bestuderen.

Eerder BIVV-onderzoek heeft aangetoond dat het opleidingsniveau en de economische status een invloed hebben op het gebruik van veiligheidsgordel en kinderzitjes (Roynard, 2014). Bijkomende analyses zouden hier meer inzicht in kunnen bieden.

Het is ook nodig om diepere analyses uit te voeren naar de beweegredenen van specifieke risicogroepen die geen gordel gebruiken en om na te gaan hoe hun gedrag het meest effectief kan beïnvloed worden. Deze informatie kan helpen in de plannings van sensibilisatie- en handhavingsmaatregelen.

Overzicht figuren

Figuur 1: Zelfgerapporteerde gordeldracht in de attitudemetingen 2003 - 2012.....	14
Figuur 2: Zelfgerapporteerde frequentie gordeldracht naar geslacht van de respondent (2012).....	15
Figuur 3: Zelfgerapporteerde frequentie gordeldracht naar leeftijd van de respondent (2012).....	15
Figuur 4: Meninge n over gordeldracht in attitudemeting 2009 en 2012	17
Figuur 5: Meninge n over gordeldracht naar geslacht van de respondent (2012)	17
Figuur 6: Meninge n over gordeldracht naar leeftijd van de respondent (2012)	18
Figuur 7: Meninge n over gordeldracht naar gewest van de respondent (2012).....	19
Figuur 8: Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel bij bestuurders in België (2009, 2012)	20
Figuur 9: Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel naar geslacht van de respondent (2012)	21
Figuur 10: Aanvaardbaarheid van het niet dragen van de gordel naar gewest van de respondent (2012)	22
Figuur 11: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssyste men in de attitudemetingen 2003 – 2012 <i>Basis: respondenten die ooit kinderen <1,35m vervoeren</i>)	24
Figuur 12: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssyste men naar leeftijd van de respondent (2012)	25
Figuur 13: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssyste men naar gewest van de respondent (2012)	25
Figuur 14: Meninge n over kinderbeveiliging in attitudemeting 2009 en 2012	26
Figuur 15: Meninge n over kinderbeveiliging naar gewest van de respondent (2012).....	27
Figuur 16: Evolutie van de gordeldracht in België 2003-2012 (gedrag smeting).....	29
Figuur 17: Gordeldracht naar snelheidsregime (gedrag smeting)	30
Figuur 18: Verdeling van de kinderen in functie van de gebruik skwaliteit van de beveiligingssyste men (n=1.457, gewogen gegevens)	31
Figuur 19: Internationale vergelijking van het percentage bestuurder die de gordel op de voorste zitplaatsen van een voertuigen <3,5 ton NIET dagen (2011/2012; behalve: Nederland, Letland, Cyprus, Slowakije en Roemenië: 2010; Verenigd Koninkrijk en Estland: 2009)	33
Figuur 20: Procentueel aantal autobestuurders die beweren hun kinderen correct vast te klikken.....	34

Overzicht tabellen

Tabel 1: Zelfgerapporteerde frequentie van gordeldracht in België (2012)	13
Tabel 2: Meninge n over gordeldracht bij bestuurders in België (2012)	16
Tabel 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)	19
Tabel 4: Zelfgerapporteerd gebruik van kinderbeveiligingssyste men bij bestuurders in België (2012).....	23
Tabel 5: Meninge n over kinderbeveiliging bij bestuurders in België (2012).....	26
Tabel 6: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)	28
Tabel 7: Aantal vastgestelde verkeersinbreuken met betrekking tot gordel en kinderzitjes door de Belgische lokale en federale politie (OI en PV samen)	32

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Niet opgenomen vragen met betrekking tot de gordel.....	40
Bijlage 2: Percentage gordeldragers op de voorste zitplaatsen van voertuigen <3,5 ton in verschillende Europese landen	42

Referenties

- BIVV (manuscript in voorbereiding) *Belgische resultaten van het project SARTRE 4*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Baets, M. & Silverans, P. (manuscript in voorbereiding) *Belgische resultaten van het project SARTRE 4*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- BIVV (2013) Informatiefolders rond kinderzitjes. Geraadpleegd: <http://www.goforzero.be/frontend/files/userfiles/files/gordel/kinderenindeauto.pdf> [24.02.14].
- Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Boulanger, A. (2010) *Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf> [23.09.13].
- Boulanger, A., Dewil, N., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf> [23.09.13].
- Brown, J. & Bilston, L., (2007) *Child restraint misuse: Incorrect and inappropriate use of restraints by children reduces their effectiveness in crashes*. Journal of the Australasian College of Road Safety August, 34-43.
- DaCoTA (2012) Road safety knowledge system. Geraadpleegd: <http://safetyknowsys.swov.nl/> [16.09.13].
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf> [23.09.13].
- Elvik, R., Vaa, T., Sorensen, M. (2009) *The handbook of road safety measures. 2nd ed.*
- ETSC (2010) PIN Flash n.16. *Tackling the three main killers on the roads; A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme*. Geraadpleegd: <http://www.etsc.eu/documents/05.05%20-%20PIN%20Flash%2016.pdf> [16.09.13].
- ETSC. (2007) *Road Safety Performance Index Flash 4. Increasing seat belt use*. Brussel, België: European Transport Safety Council. Geraadpleegd: <http://www.etsc.eu/documents/PIN%20Flash%204.pdf> [23.09.13].
- IPSOS (2007) Evaluatie gordelcampagne 2007. In opdracht van BIVV-IBSR, november 2007. Intern document (ppt).
- IRTAD (2013) *Road Safety Annual Report 2013*. Geraadpleegd: <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/pdf/13IrtadReport.pdf> [16.09.13].
- Kapoor, T., Altenhof, W., Snowdon, A., Howard, A., Rasico, J., Zhu, F., Baggio, D. (2011) *A numerical investigation into the effect of CRS misuse on the injury potential of children in frontal and side impact crashes*. Accident Analysis & Prevention 43, 1438-1450.
- Lesire, P., Cuny, S., Alonzo, F., Tejera, G., Cataldi, M. (2007) *Misuse of child restraint systems in crash situations-danger and possible consequences*. Annu Proc Assoc Automot Med. 51, 207-222.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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

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

Nuytens, N., Focant F., Casteels Y. (2012) *Statistische analyse van verkeersongevallen 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid: Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/stat-analyse-verkeersongevallen-2010.pdf> [23.09.13].

Police Fédérale – CGO (Ed.) (2011) *Note méthodologique. Enquête Locale de Sécurité 2011*. Geraadpleegd: http://www.policelocale.be/sites/lvb/images/reports_ELS_LVB/note_methodologique_els2011.pdf [23.09.13].

Riguelle, F. & Dupont, E. (2012). *Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2009*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-rijdenonderinvloed-alcohol-2009.pdf> [01.10.13].

Riguelle, F. (2012). *Nationale gedragsmeting "snelheid op autosnelwegen" – 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Riguelle, F. (2013) *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-nationale-gedragmeting-gordeldracht-2012.pdf> [30.09.13].

Roynard M., Silverans P., Casteels Y., Lesire P. (2014) *National roadside survey of child restraint system use in Belgium*. Accident Analysis & Prevention. (62), 369-376. Available online since 4 September 2013

Roynard, M. (2012) *Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2011*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragmeting-kinderbeveiligingssystemen-2011.pdf> [30.09.13].

SARTRE4 (2012) *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. Geraadpleegd: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b [18.10.13].

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007) *Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Dossier: Veiligheidsgordel en kinderbeveiliging*. Geraadpleegd: <http://www.fcvv.be/Docs/Groups/FCVV%20WG%20veiligheidsgordel%20DEF.pdf> [23.09.13].

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

Vlaminck, F. (2012) *Handhavingsstatistieken 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/handhavingsstatistieken-2010.pdf> [23,09.13].

Bijlagen

Bijlage 1: Niet opgenomen vragen met betrekking tot de gordel

De volgende vragen met betrekking tot de gordel zijn niet in dit rapport opgenomen, omdat in specifieke rapporten wordt ingegaan op pakkans, straffkans, draagvlak voor maatregelen en risicoperceptie.

Vraag QA5:

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

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

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

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

Vraag QA6:

Hoe groot is volgens u de kans...?

	1 Heel weinig kans	2 Weinig kans	3 Gemiddelde kans	4 Grote kans	5 Zeer grote kans	7 Weet het niet	9 Weigert te antwoorden
om te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag 31

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ...

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

Vraag QH32

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

Meerdere antwoorden mogelijk!

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

Bijlage 2: Percentage gordel dragers op de voorste zitplaatsen van voertuigen <3,5 ton in verschillende Europese landen

LAND	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011/2012
Oostenrijk	75	77	77	83	89	89	87	89		89
België	n.a.	n.a.	n.a.	67	75	79	80	82	86	86
Bulgarije						85				
Cyprus	81	81	n.a.	80	n.a.	80	n.a.	80	85	
Tsjechië	59	59	63	66	71	90	88	89		99 B 98 P
Denemarken									92	92 B
Estland	64	72	70	74	72	90	96	87		
Finland	86	86	88	88	90	89	88	92		91
Frankrijk	92	95	97	97	97	98	98	98		98
Duitsland	93	94	94	96	97	95	97	98 B		98
Griekenland							77	75		77 B 74 P
Hongarije	52	59	59	65	n.a.	71	71	79		82
Ierland	72	84		86	86	88	90	90		92
Israel		87		87	87	91	90	94		97 B 95 P
Italië	30	83	n.a.	71	71	65	n.a.	n.a.		63 U 75 gU
Letland									86	
Litouwen					44					83
Luxemburg		80		80						
Malta					96					
Nederland	89	87	91	92	94	92	95	n.a.	97	
Noorwegen										95
Polen	71	72	69	76	77	77	80	n.a.		86
Portugal				85						n.a.
Slowakije									84	
Slovenië					86	82	88		93	93
Spanje	63	71	n.a.	74	85	89	85	n.a.	88	89
Zweden	91	92	92	92	94	96	95	96		98
Zwitserland									88	92
Verenigd Koninkrijk								95		

B=bestuurder; P=passagier; U=urbane omgeving; gU=geen urbane omgeving;

Bron: SafetyNet (Vis & Eksler, 2008) en DaCoTa (2012), ETSC (2010) en IRTAD (2013); Infografie: BIVV

