



BIVV

HANDHAVING EN DRAAGVLAK VOOR MAATREGELEN

RESULTATEN VAN DE DRIEJAARLIJKSE ATTITUDEMETING OVER
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET BIVV

Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV

Handhaving en draagvlak voor maatregelen

Onderzoeksrapport 2014-R-10-NL

D/2014/0779/5

Auteurs: Uta Meesmann en Sofie Boets

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: juni 2014

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:

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.

Inhoudstafel

Samenvatting	4
Summary.....	9
Inleiding.....	14
Methode.....	15
1. Handhaving	16
1.1 Subjectieve pakkans en straffkans.....	16
1.1.1 Subjectieve pakkans in de volledige populatie	16
1.1.2 Subjectieve pakkans naargelang geslacht, leeftijd en gewest	18
1.1.2.1 Leeftijd.....	18
1.1.2.2 Gewest.....	19
1.1.3 Persoonlijke indruk van de evolutie alcoholcontroles in de volledige populatie	20
1.1.4 Persoonlijke indruk van de evolutie alcoholcontroles naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	21
1.1.5 Subjectieve straffkans in de volledige populatie.....	22
1.1.6 Subjectieve straffkans naargelang geslacht, leeftijd en gewest	22
1.1.6.1 Leeftijd.....	22
1.1.6.2 Gewest.....	23
1.2 Objectieve pakkans	23
1.2.1 Zelfgerapporteerde politiecontroles in de volledige populatie.....	23
1.2.2 Zelfgerapporteerde alcoholtests in de volledige populatie.....	24
1.2.3 Zelfgerapporteerde alcoholtests naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	25
1.2.3.1 Geslacht	25
1.2.3.2 Leeftijd.....	26
1.3 Zelfgerapporteerde boetes voor een verkeersinbreuk in de volledige populatie	27
2. Draagvlak voor maatregelen	30
2.1 Meningen over de huidige regels en straffen.....	30
2.1.1 Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels in de volledige populatie	30
2.1.2 Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	31
2.1.2.1 Geslacht	31
2.1.2.2 Leeftijd.....	32
2.1.3 Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles in de volledige populatie	33
2.1.4 Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	33
2.1.4.1 Geslacht	33
2.1.4.2 Leeftijd.....	34
2.1.4.3 Gewest.....	35
2.1.5 Mening over de strengheid van de huidige straffen in de volledige populatie	36
2.1.6 Mening over de strengheid van de huidige straffen naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	37
2.1.6.1 Geslacht	37
2.1.6.2 Leeftijd.....	37
2.1.6.3 Gewest.....	38
2.2 Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen.....	39
2.2.1 Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in de volledige populatie	39
2.2.2 Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naargelang geslacht, leeftijd en gewest	40
2.2.2.1 Geslacht	41
2.2.2.2 Leeftijd.....	41
2.2.2.3 Gewest.....	42
2.3 Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden.....	43

2.3.1	Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden in de volledige populatie	43
2.3.2	Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden in de volledige populatie naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	44
2.3.2.1	Geslacht	44
2.3.2.2	Leeftijd.....	45
2.3.2.3	Gewest.....	46
3.	Algemene conclusies	47
3.1	Handhaving	47
3.2	Draagvlak voor maatregelen	48
3.3	Nood aan verder onderzoek	48
	Overzicht figuren	50
	Overzicht tabellen	51
	Overzicht bijlagen	51
	Referenties.....	52
	Bijlagen	54

Samenvatting

De BIVV-attitudemeting 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 bevatte 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 (met name geslacht, leeftijd en gewest). 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. Er werd getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent.

De attitudemeting 2012 omvatte verschillende onderdelen. In dit rapport worden enkel de resultaten weergegeven m.b.t. handhaving en draagvlak voor maatregelen. M.b.t. handhaving concentreren we ons in de BIVV-attitudemeting vooral op vragen over de persoonlijke ervaringen met controles en straffen (objectieve pak-/strafkans) en de subjectieve inschatting van de kans gecontroleerd of bestraft te worden (subjectieve pak-/strafkans). Verder onderzoeken we de attitude van de autobestuurders ten aanzien van de maatregelen die deel uitmaken van het huidige verkeersveiligheidsbeleid. We vroegen de respondenten naar hun mening over huidige en potentiële maatregelen en wat hen momenteel helpt om veilig te rijden. De belangrijkste bevindingen kunnen als volgt samengevat worden.

HANDHAVING

Subjectieve pakkans

- De subjectieve pakkans betreft de persoonlijke inschatting door de respondent van de kans om tijdens het rijden gecontroleerd te worden op een verkeersovertreding. Voor elk onderzocht thema (snelheid, drugs, alcohol en gordel) vroegen we telkens om te beoordelen hoe groot de kans was (heel weinig kans tot zeer grote kans) om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden.
- Belgische autobestuurders denken dat tijdens een typische autorit de kans om gecontroleerd te worden het grootst is voor een snelheidsovertreding. 33% van de bestuurders denkt dat deze kans (zeer) groot is. Daarnaast denkt 18% van de bestuurders dat de kans op controle van gordeldracht (zeer) groot is. Duidelijk minder bestuurders (telkens rond de 7%) denken dit van controles op het rijden onder invloed van alcohol en drugs. In vergelijking met 2009 kunnen we geen significante veranderingen vaststellen m.b.t. deze subjectieve pakkans voor de vermelde soorten overtredingen.
- Net zoals in de attitudemetingen van 2003, 2006 en 2009 denkt minder dan 2% van de bestuurders dat de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol "zeer groot" is. Dit resultaat ligt ver beneden de doelstelling van de SGVV (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid).
- De subjectieve pakkans voor te snel rijden en het niet dragen van de gordel varieert significant naargelang de leeftijd en het gewest (woonplaats) van de bestuurder. Jonge bestuurders (18-29) en bestuurders van gemiddelde leeftijd (39-49) schatten de kans op een snelheidscontrole hoger in dan de andere leeftijdsgroepen. Bestuurders met gemiddelde leeftijd schatten de kans op een gordelcontrole hoger dan de andere leeftijdsgroepen.
- Zeer opvallend is dat veel meer Vlaamse autobestuurders (43%) de kans op een snelheidscontrole als groot of zeer groot inschatten dan bestuurders uit Wallonië of Brussel (telkens 15%; net zoals in 2009). Een interessante verschuiving in vergelijking met 2009 zien wij m.b.t. de subjectieve inschatting van de kans op gordelcontrole. Deze is in Wallonië en Brussel tussen 2009 en 2012 sterk toegenomen terwijl die in Vlaanderen licht gedaald is

(Wallonië: 10%→32%; Brussel: 12%→30%; Vlaanderen: 18%→11%). Er werden geen significante verschillen naar geslacht, leeftijd of gewest gevonden m.b.t. de subjectieve pakkans van rijden onder invloed van alcohol en drugs.

Persoonlijke indruk van de evolutie van alcoholcontroles

- Zowat de helft van de bestuurders (46%) is van mening dat het aantal alcoholcontroles het voorbije jaar is toegenomen. De andere helft (48%) denkt dat de situatie hetzelfde gebleven is. Amper 6% van de respondenten is van mening dat het aantal alcoholcontroles het laatste jaar afgenomen is.
- Vooral Brusselaars (60%), gevolgd door Walen (50%) en in laatste instantie Vlamingen (39%) hebben de indruk dat het aantal alcoholtests het laatste jaar toegenomen is.

Subjectieve straffkans

- De subjectieve straffkans beschrijft de persoonlijke inschatting van de respondent van de kans om voor een vastgestelde verkeersovertreding ook effectief bestraft te worden. We vroegen aan de respondenten: "Hoe groot is volgens u de kans dat een bestuurder die door de politie betrapt is op een verkeersovertreding zoals rijden onder invloed van alcohol of overdreven snelheid nadien ook werkelijk bestraft zal worden (bv. een boete zal moeten betalen)? Deze vraag staat los van het feit of u zelf al dan niet soms de regels overtreedt en staat ook los van uw indruk over het aantal controles".
- Belgische autobestuurders schatten de straffkans na een vastgestelde verkeersovertreding tamelijk hoog in: 64% van de respondenten is van mening dat de straffkans (zeer) groot is. 13% schat dat er weinig kans of heel weinig kans is om na een vastgestelde verkeersovertreding effectief bestraft te worden. Let wel, cijfers van het rechtsgebied het hof van beroep te Gent bijvoorbeeld wijzen erop dat de effectieve straffkans voor verkeerszaken duidelijk hoger ligt dan de subjectieve inschatting van de respondenten (seponeringsgraad voor verkeerszaken tussen 2005-2011 tussen 3 en 6%).
- Vlamingen (70%) schatten de straffkans na een vastgestelde overtreding vaker (zeer) groot in dan bestuurders uit Wallonië (58%) en Brussel (54%). Verder zijn 39-49-jarigen (68%) vaker dan 63-plusser (57%) van mening dat de straffkans (zeer) groot is. Net als voor de subjectieve pakkans konden we ook voor de subjectieve straffkans geen significant verschil naargelang het geslacht van de bestuurder vaststellen.

Objectieve pakkans

- De objectieve pakkans betreft het effectieve aantal controles in een bepaald tijdsinterval. In 2012 vroegen we aan de respondenten: "Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden bent u tegengehouden/gestopt door de politie voor een controle?"
- In 2012 geeft 27% van de bestuurders aan in de laatste 12 maanden wel eens door de politie tegengehouden/gestopt geweest te zijn voor een controle.
- In 2012 geeft 14% van de respondenten aan gedurende de laatste 12 maanden één of meerdere keren door de politie aan een ademalcoholtest onderworpen geweest te zijn. In 2009 was dit 12% en in 2006 7% van de bestuurders.
- Het percentage bestuurders dat aangeeft in de laatste 12 maanden geen enkele keer gecontroleerd geweest te zijn voor alcohol is over de jaren heen licht gedaald (2006: 92%; 2009: 88%; 2012: 86%;). Met 14% op alcohol gecontroleerde bestuurders staan we echter nog zeer ver van de door de SGVV van 2007 geformuleerde doelstelling om jaarlijks één bestuurder op drie op rijden onder invloed van alcohol te controleren.
- Net zoals in eerdere edities stellen we vast dat mannen (17%) significant vaker dan vrouwen (11%) zeggen gecontroleerd te zijn op alcohol. Ook de jongste bestuurders (26%)

worden significant vaker getest dan de meeste andere leeftijdsgroepen (30-38: 12%; 39-49: 17%; 50-62: 11%; 63+: 8%). In 2009 stelden wij een trapsgewijze afname van alcoholtests vast bij toenemende leeftijd. Het feit dat in 2012 meer 39-49-jarigen zeggen gecontroleerd te zijn geweest dan 30-38-jarigen, lijkt dus een nieuw fenomeen te zijn.

Zelfgerapporteerde boetes voor een verkeersinbreuk

- In vergelijking met 2009 en 2006 observeren we een significante toename van het aandeel bestuurders die een boete voor verkeersovertredingen moest betalen (2012: 34%; 2009: 25%; 2006: 22%). In 2012 rapporteert 66% van de bestuurders in de laatste 12 maanden geen enkele verkeersboete te hebben moeten betalen, 25% rapporteert boetes voor snelheidsovertredingen en 11% boetes voor verkeerd/hinderlijk parkeren. Amper 1% van de respondenten bericht over boetes voor het niet dragen van de gordel en telkens minder dan 1% voor alle andere aangeboden mogelijke redenen zoals rijden onder invloed van alcohol of drugs, handmatig telefoneren achter het stuur of niet correct beveiligen van kinderen.

DRAAGVLAK VOOR MAATREGELEN

Meningen over de huidige regels en straffen

Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels:

- Belgische bestuurders vinden dat voornamelijk de regels rond drugs (89% van de respondenten) en alcohol (78% van de respondenten) in het verkeer strenger zouden moeten zijn. Voor het dragen van de veiligheidsgordel en zeker voor snelheid is het draagvlak voor het verstrengen van de regels heel wat kleiner (gordel: 59%; snelheid: 53%).
- Vrouwen zijn duidelijk vaker dan mannen van mening dat de regels strenger zouden moeten zijn; dit verschil is voor de vier soorten verkeersovertredingen significant. Verder geldt voor elke soort overtrekking dat er bij de jongste leeftijdsgroep (18-29 jarigen) het kleinste draagvlak is voor een verstrenging van de regels en bij de oudste leeftijdscategorie (63+) het grootste. De meest systematische stijging van het draagvlak bij stijgende leeftijd zien wij voor een verstrenging van de snelheidsregels.

Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles:

- Belgische autobestuurders zijn vooral van mening dat rijden onder invloed van drugs (68%) en alcohol (58%) onvoldoende gecontroleerd worden. 51% van respondenten denkt dat het gebruik van de gordel meer gecontroleerd zou moeten worden.
- Het draagvlak voor een intensivering van de controles is voor de vier soorten overtrekkingen bij vrouwen hoger dan bij mannen. Dit verschil is significant in het geval van controles voor rijden onder invloed van alcohol en drugs. Verder geldt dat vooral oudere bestuurders (63-plussers) voorstander zijn van meer controles. In het geval van snelheid zien wij - net zoals in de vorige edities - een duidelijk trapsgewijze toename van het draagvlak voor meer controles met toenemende leeftijd. Vlaamse bestuurders (34%) zijn minder vaak van mening dat snelheid onvoldoende gecontroleerd wordt dan Waalse (44%) en Brusselse bestuurders (48%).

Meningen over strengere straffen:

- Slechts 5% van de respondenten is van mening dat de huidige straffen rond drugs te zwaar zijn en 10% denkt dit over de straffen i.v.m. alcohol. Het aandeel bestuurders dat de straffen voor het niet dragen van de gordel en voor snelheidsovertredingen te zwaar vindt, ligt duidelijk hoger (gordel: 27%; snelheid: 33%).
- Mannen zijn significant vaker van mening dan vrouwen dat de huidige straffen voor drugs, alcohol en snelheid te zwaar zijn. De jongste bestuurders (18-29-jarigen) zijn het vaakst van mening dat de straffen te zwaar zijn, en dit geldt voor elk van de vier soorten overtrekkingen.

Met stijgende leeftijd zien we een (bijna) trapsgewijze afname van het percentage bestuurders dat van mening is dat de straffen te zwaar zijn voor snelheid en rijden onder invloed. Walen vinden significant vaker dan Brusselaars dat de straffen voor rijden onder invloed van alcohol en snelheidsovertredingen te zwaar zijn (alcohol: Walen 14%, Vlamingen 10%, Brusselaars 8%; snelheid: Walen 40%, Vlamingen 34%, Brusselaars 30%).

Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen

- Verder vroegen we de respondenten naar hun mening over de volgende drie *potentiële* maatregelen (met *potentiële* maatregelen bedoelen we verkeersveiligheidsmaatregelen die in België nog niet bestaan, maar in de toekomst wel ingevoerd zouden kunnen worden): (1) "Men zou een rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten" (2) "Bestuurders die al meer dan 1 keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, zouden verplicht moeten worden om een alcoholslot te installeren" (3) "Men zou een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)".
- Van drie potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen is het draagvlak voor een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs) het grootst. 79% van de bestuurders gaat hiermee akkoord. 77% van de bestuurders vindt dat bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, verplicht zouden moeten worden om een alcoholslot te installeren. Iets minder dan de helft van de respondenten is te vinden voor het invoeren van een rijbewijs met punten (49%). In vergelijking met 2009 kunnen we geen significante verschillen m.b.t. het draagvlak voor de bevroegde potentiële maatregelen vaststellen.
- Voor de drie potentiële maatregelen geldt dat vrouwen eerder dan mannen voorstander zijn, maar in het geval van het alcoholslot was dit verschil niet significant. Niet onverwacht heeft de jongste leeftijdsgroep (18-29-jarigen) een significant lager draagvlak voor nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders dan alle andere leeftijdsgroepen. Oudere respondenten (63+) gaan significant vaker akkoord met een alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur dan alle andere leeftijdsgroepen. Vlaamse bestuurders (75%) gaan significant minder akkoord met een alcoholslotregeling dan Brusselaars (82%). Het draagvlak voor een rijbewijs met punten is daarentegen in Vlaanderen (54%) significant groter dan in Brussel (37%) en Wallonië (40%).

Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden

- Belgische autobestuurders (75%) zijn vooral van mening dat veilige weginrichtingen hen helpen om veilig te rijden gevolgd door politiecontroles (71%), zware boetes (65%), onbemande camera's (65%), sensibilisatiecampagnes (55%) en berichten over ongevallen (54%).
- Algemeen geven vrouwen vaker dan mannen aan dat bepaalde maatregelen hen momenteel helpen om veilig te rijden. Dit verschil is significant in het geval van zware boetes, onbemande camera's en sensibilisatiecampagnes. In het geval van zware boetes en onbemande camera's zijn jonge bestuurders (18-29) significant minder vaak van mening dan 39-plussers dat deze maatregelen hun momenteel helpen om veilig te rijden. Tenslotte blijken significant meer Walen (76%) dan Brusselaars (63%) en Vlamingen (64%) van mening te zijn dat onbemande camera's hen helpen om veilig te rijden. Verder schatten Vlaamse bestuurders de doeltreffendheid van sensibilisatiecampagnes (49%) en berichten over ongevallen (48%) significant lager in dan bestuurders uit Brussel (resp. 63% en 66%) en uit Wallonië (resp. 66% en 64%). En ook i.v.m. berichten over ongevallen zijn significant minder Vlamingen (48%) dan Walen (64%) en Brusselaars (66%) van mening dat deze hen helpen veilig te rijden.

CONCLUSIE OVER HANDHAVING EN DRAAGVLAK VAN MAATREGLLEN

De algemene conclusie van de BIVV-attitudemeting is dat er nog heel veel inspanningen nodig zijn om een aantal doelstellingen van de Staten-Generaal van 2007 te halen.

Uit de algemene attitudes van de Belgische bestuurder blijkt er een ruim maatschappelijk draagvlak te bestaan om het verkeersveiligheidsprobleem aan te pakken. De gecombineerde aanpak met handhaving, sensibilisatiecampagnes en infrastructurele maatregelen moet verdergezet worden, weliswaar ondersteund door uitgebreid onderzoek om de specifieke doelgroepen met hun specifieke probleempunten (qua gedrag en attitudes) te bepalen. Gerichtes acties op het terrein (zowel op gebied van handhaving als sensibilisatie/educatie) zullen dan ook bijdragen tot een betere verkeersveiligheid.

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 in het algemeen, en meer specifiek ook op het gebied van handhaving en draagvlak van maatregelen
- Verruimen van bijkomende objectieve gegevens m.b.t. tot de objectieve pakkans op basis van politiedata.
- Diepergaand onderzoek naar de relatie tussen subjectieve en objectieve pakkans en hun relatieve invloed op verkeersveiligheidsgedrag.
- Nadere analyse van de objectieve pakkans: link tussen kenmerken van bestuurders en controlespecificaties (bv. plaats en tijdstype van de controle).
- Verruimen van de kennis rond de effecten van bepaalde maatregelen zoals bijvoorbeeld het effect van het strafmaat of het effect van verschillende types van controles (bv. flitspalen, trajectcontroles, mobiele controles politie).

Enforcement and support for measures

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

Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey 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 by the research agency Significant GfK in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. Each attitude statement was examined to determine whether or not there was a correlation between the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The percentages were also calculated for the different categories of answers; where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources. The existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region was examined.

The attitude survey 2012 comprised several sections. This report only includes results related to enforcement of and support for measures. With regard to enforcement, we are concentrating in the BIVV/IBSR attitude survey on questions about the personal experiences with roadside checks and punishments (objective chance of being caught/chance of being prosecuted) and the subjective estimate of the chance of being checked or being punished (subjective chance of being caught/chance of being prosecuted). Furthermore, we examined the attitude of the drivers regarding measures that are part of the current traffic safety policy. We asked the respondents for their opinions about the current and potential measures and about what helps them to drive safely at the moment. The most important findings can be summarised as follows.

ENFORCEMENT

Subjective estimate of the chance of being caught

- The subjective chance of being caught concerns the respondent's personal estimate of the chance of being checked for a traffic violation while driving. For each theme studied (speeding, drugs, alcohol and seatbelts), we asked respondents to assess how big the chance was (very little chance to extremely high chance) of being checked during a typical drive.
- Belgian drivers think that the chance of being checked during a typical drive is the highest for speeding violations. 33% of the drivers think that chance is high or extremely high. Moreover, 18% of drivers think that the chance of being checked for wearing a seatbelt is high or extremely high. Significantly fewer drivers (around 7% each time) think that these roadside checks have an influence on driving under the influence of alcohol or drugs. Compared to 2009, we have seen no significant changes with regard to the subjective chance of being caught for the stated types of violations.
- Just as with the attitude measurements of 2003, 2006 and 2009, fewer than 2% of drivers think that the chance of being caught while driving under the influence of alcohol is "extremely high". This result is far below the objectives of the General Assembly for Road Safety (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, SGVV).
- The subjective change of being caught for driving too fast and not wearing a seatbelt significantly varies depending on the driver's age and region. Young drivers (18-29) and middle-aged drivers (39-49) estimate the chance of being checked for speeding to be higher than those in other age groups. Middle-aged drivers (39-49) estimate the chance of being checked for wearing a seatbelt to be higher than those in other age groups.

- What is extremely noticeable is that many more Flemish drivers (43%) estimate that the chance of being checked for speeding is high to very high than drivers from Wallonia or Brussels (each representing 15%, just like in 2009). An interesting change in comparison to 2009 is the subjective estimate of the chance of being checked for wearing a seatbelt. This significantly increased in Wallonia and Brussels between 2009 and 2012, while it slightly decreased in Flanders (Wallonia: 10%→32%; Brussels: 12%→30%; Flanders: 18%→11%). There were no significant differences based on gender, age or region regarding the subjective chance of being caught while driving under the influence of alcohol and drugs.

Personal impression of the evolution of roadside alcohol tests

- About half (46%) of the drivers are of the opinion that the number of roadside alcohol tests has increased in the past year. The other half (48%) think that the situation has remained the same. Only 6% of the respondents feel that the number of roadside alcohol tests has decreased in the past year.
- Primarily those living in Brussels (60%), followed by those living in Wallonia (50%), and then lastly those living in Flanders (39%) have the impression that the number of roadside alcohol tests has increased in the last year.

Subjective estimate of the chance of being prosecuted

- The subjective chance of being prosecuted describes the respondent's personal estimate of the chance of actually being punished for an established traffic violation. We asked the respondents: "In your opinion, how high is the chance that a driver who was caught by the police for a traffic violation, such as driving under the influence of alcohol or speeding, will then actually be prosecuted (e.g. have to pay a fine)? This question has nothing to do with whether you yourself occasionally break a traffic rule or your impression about the number of roadside checks."
- Belgian drivers estimate the chance of being prosecuted after an established traffic violation to be fairly high. 64% of respondents are of the opinion that the chance of being prosecuted is high or extremely high. 13% estimate that there is little to very little chance of actually being prosecuted after an established traffic violation. These subjective estimates contrast with the figures from the judicial district of the Court of Appeal in Ghent, for example, indicate that the actual chance of being prosecuted for traffic violation cases is significantly higher than the respondents' subjective estimates (dismissal rates for traffic violation cases from 2005 to 2011 between 3 and 6%).
- Flemings (70%) estimate the chance of being prosecuted after an established traffic violation more often be high or extremely high, unlike drivers from Wallonia (58%) and Brussels (54%). Moreover, 39- to 49-year-olds (68%) are more often of the opinion that the chance of being prosecuted is high or extremely high compared to those aged 63 and older (57%). Just as with the subjective chance of being caught, we also found no significant difference regarding the subjective chance of being prosecuted based on the gender of the driver.

Objective chance of being caught

- The objective chance of being caught concerns the actual amount of checks carried out in a specific time interval. In 2012, we asked the respondents: "How many times during the past 12 months, have you been stopped by the police for a roadside check."
- In 2012, 27% of the drivers indicated that they have been stopped by the police for a roadside check in the last 12 months.

- In 2012, 14% of the respondents indicated that they had been given a breathalyser test for alcohol one or more times by the police in the last 12 months. This was 12% of the drivers in 2009 and 7% in 2006.
- The percentage of drivers that indicated that they have not been checked at any point in the last 12 months for alcohol has decreased slightly throughout the years (2006: 92%; 2009: 88%; 2012: 86%). With 14% of drivers checked for alcohol use, we are very far from obtaining the objective formulated by the SGVV in 2007 of checking one in every three drivers for driving while under the influence of alcohol.
- Just like in earlier editions, we found that men (17%) significantly more often report having been checked for alcohol than women (11%). The youngest drivers (26%) were also tested significantly more often than other age groups (30-38: 12%; 39-49: 17%; 50-62: 11%; 63+: 8%). We noted a linear decrease in the number of alcohol tests in 2009 with increasing age. The fact that more 39 to 49-year-olds say they were tested in 2012 than 30 to 38-year-olds appears to be a new phenomenon.

Self-reported fines for a traffic violation

- Compared to 2009 and 2006, we have noted a significant increase in the number of drivers who had to pay a fine for a traffic violation (2012: 34%; 2009: 25%; 2006: 22%). In 2012, 66% of drivers reported that they had not had to pay a single traffic fine in the past 12 months; 25% reported fines for speeding violations and 11% reported fines for parking incorrectly/obstruction. Only 1% of the respondents reported being fined for not wearing a seatbelt, and also less than 1% each for all the other possible reasons listed, including driving under the influence of alcohol or drugs, manually (i.e. not using a hands-free device) making a call behind the wheel or not securing children correctly.

SUPPORT FOR MEASURES

Opinions on the current rules and punishments

Societal support for stricter rules:

- Belgian drivers believe that primarily the rules on drugs (89% of the respondents) and alcohol (78% of the respondents) while driving should be stricter. The support for making the rules stricter for wearing a seatbelt and especially for speed is much lower (seatbelts: 59%; speed: 53%).
- Women are more often of the opinion than men that the rules should be stricter; this difference is significant for the four types of traffic violations. Furthermore, every type of violation has the least support among the youngest age group (aged 18-29) concerning making the rules stricter and the most support among the oldest age category (63+). The most systematic increase of the support in increasing age is for making the speed limits stricter.

Societal support for intensifying the roadside checks:

- Belgian drivers are above all of the opinion that driving under the influence of drugs (68%) and alcohol (58%) is not checked enough. 51% of the respondents think that the use of a seatbelt should be checked more.
- The support for intensifying the roadside checks is higher among women than men concerning the four types of violations. This difference is significant when it concerns checks for driving under the influence of alcohol and drugs. Furthermore, primarily older drivers (63+) are advocates for more checks. As for speed, we see - just like in previous editions - a linear increase in the support for more checks with increasing age. Flemish drivers (34%) are less often of the opinion that speed is insufficiently checked than their counterparts in Wallonia (44%) or Brussels (48%).

Opinions on stricter punishments:

- Just 5% of respondents were of the opinion that the current sanctions for driving under the influence of drugs are too severe and 10% thinks this about sanction for driving under the influence of alcohol. The number of drivers who feel that the sanctions for not wearing a seatbelt or speeding violations are too severe is significantly higher (seatbelt: 27%; speed: 33%).
- Men are often significantly more of the opinion that the current sanctions for drugs, alcohol and speeding are too severe than women. The youngest drivers (aged 18-29) are most often of the opinion that the sanctions are too severe for each of the four types of violations. We see an (almost) linear decrease according to increasing age in the percentage of drivers that are of the opinion that the sanctions for speeding and driving under the influence are too severe. People in Wallonia are significantly more often of the opinion that sanctions for driving under the influence of alcohol and speeding violations are too severe than people in Brussels (alcohol: Wallonia 14%, Flanders 10%, Brussels 8%; speed: Wallonia 40%, Flanders 34%, Brussels 30%).

Support for potential measures

- We also asked the respondents for their opinions on the following three *potential* measures (by *potential* measures, we mean traffic safety measures that do not yet exist in Belgium, but could be implemented in the future): (1) "There should be a driving licence with points for traffic violations that can lead to the licence being taken away when a number of points has been exceeded"; (2) "Drivers who have been caught driving under the influence of alcohol more than once should be required to install a breath alcohol ignition interlock device"; (3) "Zero tolerance (0.0 percent) concerning alcohol should be implemented for beginner drivers (having a licence for less than two years)".
- Of the three potential traffic safety measures, the support for zero tolerance (0.0 percent) concerning alcohol should be implemented for beginner drivers (having a licence for less than two years) is the highest. 79% of drivers are in agreement with this. 77% of drivers feel that drivers who have already been caught driving under the influence of alcohol more than once should be required to install a breath alcohol ignition interlock device. Slightly less than half of the respondents agrees with the implementation of a driving licence with points (49%). Compared to 2009, we cannot see any significant difference with regard to support for the stated potential measures.
- More women than men are advocates for the three potential measures, but the difference regarding the breath alcohol ignition interlock device was not significant. As might be expected, the youngest age group (aged 18-29) are significantly less supportive of a zero tolerance for alcohol for novice drivers than all the other age groups. Older respondents (63+) are significantly more in agreement with a breath alcohol ignition interlock device for drivers who have been caught driving under the influence of alcohol more than once than all of the other age groups. Flemish drivers (75%) are significantly less in agreement with the breath alcohol ignition interlock device than drivers from Brussels (82%). The support for a driving licence with points, on the other hand, is significantly greater in Flanders (54%) than in Brussels (37%) and Wallonia (40%).

Subjective evaluation of traffic safety measures.

- Belgian drivers (75%) are primarily of the opinion that safe road design could help to increase traffic safety, followed by police checks (71%), heavy fines (65%), automated cameras (65%), awareness-raising campaigns (55%), and notifications of accidents in the media (54%).
- Generally women more often than men indicate that certain measures currently help them to drive safely. This difference is significant regarding heavy fines, automated cameras and

awareness-raising campaigns. As for heavy fines and automated cameras, young drivers (aged 18-29) are much less of the opinion than those aged 39 and over that these measures currently help them to drive safely. Finally, it appears that more people from Wallonia (76%) than Brussels (63%) and Flanders (64%) are of the opinion that automated cameras help them to drive safely. Furthermore, Flemish drivers estimate the effectiveness of awareness-raising campaigns (49%) and notifications of accidents (48%) to be significantly lower than drivers from Brussels (63% and 66%, respectively) and Wallonia (66% and 64%, respectively) do. Significantly fewer drivers from Flanders (48%) than those from Wallonia (64%) and Brussels (66%) are of the opinion that notifications of accidents help them to drive more safely.

CONCLUSION ON ENFORCEMENT OF AND SUPPORT FOR MEASURES

The general conclusion of the BIVV/IBSR attitude survey is that there is still a great deal of effort to be made to achieve a number of the objectives adopted by the General Assembly of 2007.

The general attitudes of the Belgian drivers show that there is broad public support for dealing with the issue of traffic safety. The combined approach using enforcement, awareness-raising campaigns and infrastructural measures must be continued, and supported by an extensive study to determine the specific target groups concerning their specific problems (i.e. behaviour and attitudes). Focused actions in the area of enforcement and awareness raising communication and education will contribute to increased traffic safety.

NEED FOR FURTHER RESEARCH

On the basis of the results of this study and the current status of academic research, the BIVV/IBSR calls for further research in the following areas:

- Continue the attitude measurement studies in general, and more specifically when it comes to enforcement of and support for measures.
- Expand the additional objective data concerning the objective chance of being caught based on police data.
- More in-depth research into the relationship between subjective and objective chances of being caught and their relative influence on traffic safety behaviour.
- Further analysis of the objective chance of being caught, the link between driver characteristics and the specifications applying to the checks (e.g. location and time of checks).
- Expand the knowledge of the effects of certain measures, such as the effect of the type and severity of sanctions or the effect of the various types of police checks (e.g. speed cameras, section control, mobile police checks).

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 (BIVV Observatorium). Om de gedragsindicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig grootschalige observatiestudies (gordel, snelheid en de rijden onder invloed¹). Zo kan opgevolgd worden in welke mate de Belgische bestuurders zich houden aan de respectievelijke verkeersreglementeringen.

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

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

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

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

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., 2014). 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 antwoorden 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. Handhaving

Verkeershandhaving heeft als doel weggebruikers zich veiliger te laten gedragen, en is dus een middel tot gedragsbeïnvloeding. Verkeershandhaving maakt deel uit van de welbekende 3-E aanpak van de verkeersveiligheid (Engineering, Education, Enforcement). Onder "verkeershandhaving" valt het totale proces van strafrechtelijke middelen, politietoezicht, juridische afhandelingsprocedures en feitelijke bestraffing, met als doel dat weggebruikers zich veilig en conform de bedoelingen van de wet en regelgeving gedragen (Goldenbeld, 2005). In dit eerste hoofdstuk presenteren we de resultaten rond subjectieve en objectieve pakkans, subjectieve straffkans en gerapporteerde boetes voor verkeersinbreuken. Onder de objectieve pakkans begrijpt men in het algemeen de *effectieve*⁵ kans gecontroleerd te worden (in ons geval de persoonlijke ervaring met politiecontroles voor verkeersinbreuken). De subjectieve pakkans daarentegen verwijst naar de *gepercipieerde* kans om gecontroleerd te worden. Beide concepten worden in de literatuur als belangrijke invloedfactoren voor verkeersveiligheidsgedrag gezien. In het aansluitende hoofdstuk gaan we dieper in op het draagvlak van maatregelen.

1.1 Subjectieve pakkans en straffkans

De respondenten werd gevraagd een schatting te maken van de kans om gecontroleerd (subjectieve pakkans) en indien hij/zij betrapt is voor een verkeersovertreding ook gestraft (subjectieve straffkans) te worden. In het geval van de subjectieve straffkans maakten we net zoals in de jaren voordien een onderverdeling naar volgende vier thema's: te snel rijden, rijden zonder gordel, rijden onder invloed van alcohol en rijden onder invloed van drugs. In het geval van de subjectieve straffkans besloten we in 2012 deze vraag niet meer op deze wijze op te splitsen en ook geen onderscheid meer te maken tussen subjectieve kans op proces-verbaal ("Hoe groot is volgens u de kans om een proces-verbaal te krijgen indien de controle positief was?") en subjectieve kans op straf ("Hoe groot de kans was om effectief bestraft te worden nadat er een proces-verbaal werd opgesteld?"). Deze eerdere opsplitsingen bleken geen informatieve meerwaarde op te leveren en werden daarom in 2012 geschrapt. In 2012 werd gevraagd: "Hoe groot is volgens u de kans dat een bestuurder die door de politie betrapt is op een verkeersovertreding zoals rijden onder invloed van alcohol of overdreven snelheid nadien ook werkelijk bestraft zal worden (bvb. een boete zal moeten betalen)?" Verder vroegen we aan de respondenten wat hun persoonlijke indruk is van de evolutie van het aantal alcoholcontroles ten opzichte van het jaar voordien.

1.1.1 Subjectieve pakkans in de volledige populatie

Voor elk onderzocht thema (snelheid, drugs, alcohol en gordel) vroegen we telkens om te beoordelen hoe groot de kans was (heel weinig kans tot zeer grote kans) om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden (subjectieve pakkans; Figuur 1). Ten opzichte van de BIVV-attitudemeting 2006 en 2009 werd de vraagstelling voor de duidelijkheid licht aangepast. Tabel 1 geeft een overzicht van de aangepaste vraagstelling.

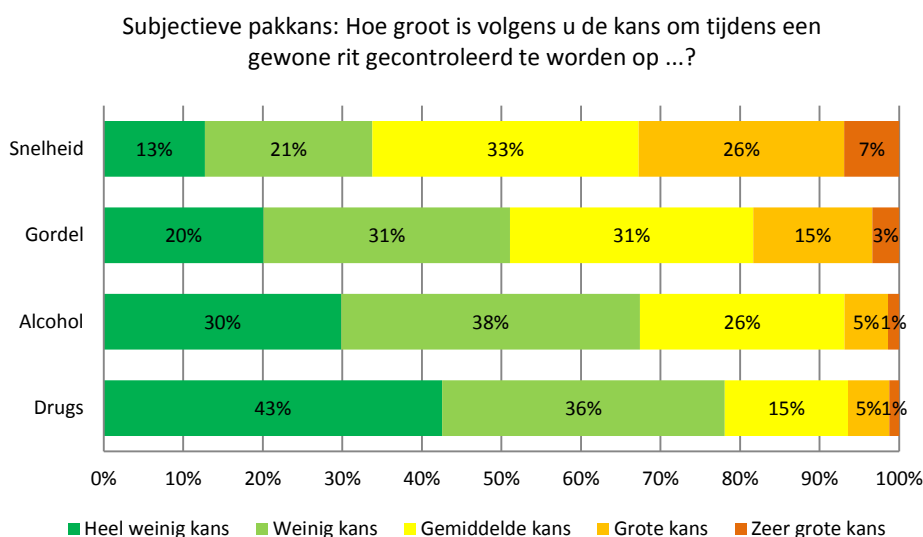
⁵ In het geval van de attitudemeting op basis van zelfgerapporteerde gegevens.

Tabel 1: Overzicht vraagstelling over subjectieve pakkans 2006/2009 en 2012

Hoe groot is de kans...	
2006/2009	2012
om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol	om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol (dus onderworpen worden aan een ademtest)
om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op druggebruik?	om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het rijden onder invloed van illegale drugs (illegale drugs : Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen)
om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurder en de passagiers?	om te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers
om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen (inclusief cameracontrole)?	om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbemande flitscamera's)

Bron: BIVV

Figuur 1: Subjectieve pakkans in België (2012)



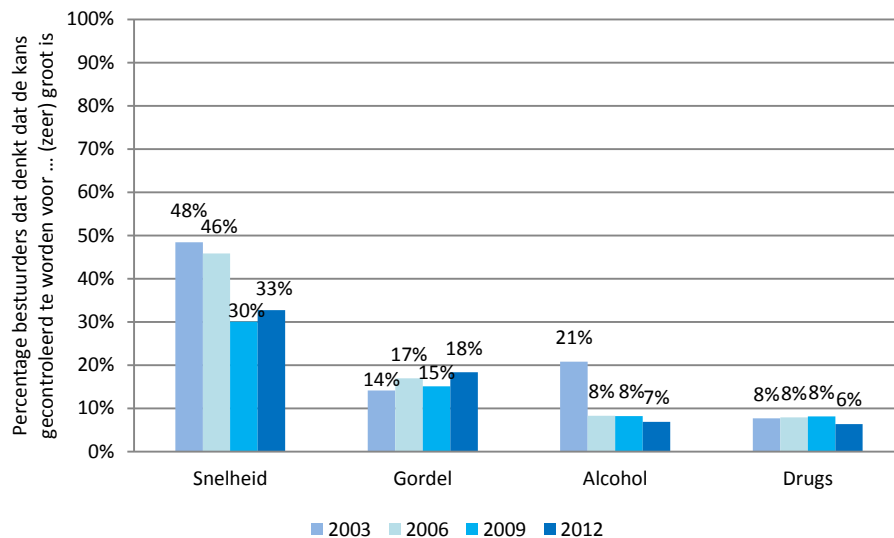
Bron: BIVV

Belgische autobestuurders denken dat, tijdens een typische autorit, de kans het grootst is om gecontroleerd te worden op een snelheidsovertreding. 33% van de bestuurders denkt dat deze kans (zeer) groot is. 18% van de bestuurders denkt dit van controles op gordeldracht en duidelijk minder bestuurders (telkens rond de 7%) denkt dit van controles op rijden onder invloed van alcohol en drugs.

Als wij over de jaren heen het percentage respondenten vergelijken die de kans op een politiecontrole als groot of zeer groot waarnemen, valt op dat de subjectieve pakkans voor alle thema's in 2012 ongeveer op hetzelfde niveau ligt als in 2009 (Figuur 2)⁶.

⁶ Let wel, we kunnen niet uitsluiten dat de licht veranderde vraagstelling tussen 2012 en 2009 een invloed heeft gehad op de resultaten.

Figuur 2: Subjectieve pakkans in België (2003, 2006, 2009, 2012)



Bron: BIVV

In vergelijking met 2009 observeren we een lichte maar niet significante toename van het percentage bestuurders dat van mening is dat de kans groot of zeer groot is om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd op snelheid en gordel (snelheid: 30-33%; gordel: 15-18%). Maar, de subjectieve pakkans m.b.t. snelheidsovertredingen heeft nog niet opnieuw het niveau van 2003 en 2006 (48% en 46%) bereikt.

Het percentage bestuurders dat denkt dat de kans op rijden onder invloed van alcohol en drugs groot of zeer groot is, is ten opzichte van de vorige jaren licht gedaald, maar deze verschillen zijn ook niet significant (alcohol: 8-7%; drugs 8-6%). De subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol lag in 2003 duidelijk hoger. Toen gaf 21% van de bestuurders aan te denken dat de pakkans voor alcohol (zeer) groot is. Net zoals in de attitudemetingen van 2006 en 2009 is minder dan 2% van de bestuurders van mening dat de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol effectief "zeer groot" is. Dit resultaat staat in schril contrast met de doelstelling van de SGVV om ten laatste tegen 2005 minstens 90% zeer grote kans antwoorden op deze vraag te bereiken. Deze doelstelling was misschien hoog gegrepen maar in ieder geval blijkt dat de subjectieve pakkans sinds 2003 gedaald is en nadien niet meer toegenomen is.

1.1.2 Subjectieve pakkans naargelang geslacht, leeftijd en gewest

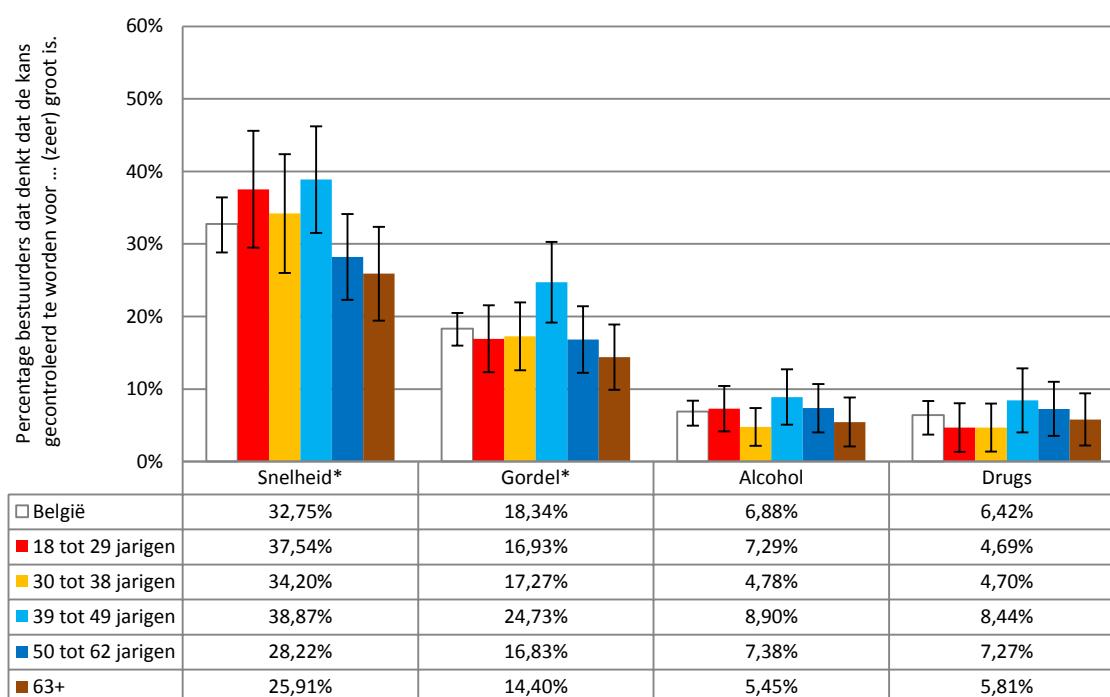
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat denkt dat de kans om door de politie gecontroleerd te worden voor een bepaalde reden groot of zeer groot is.

Wij konden geen significante verschillen vaststellen voor de subjectieve pakkans naargelang het geslacht, maar wel naargelang de leeftijd en de woonplaats (gewest) van de respondent.

1.1.2.1 Leeftijd

De subjectieve kans op controle voor snelheid en gordel varieert significant naargelang de leeftijd van de respondent (Figuur 3).

Figuur 3: Subjectieve pakkans naar leeftijd van de bestuurder (2012)



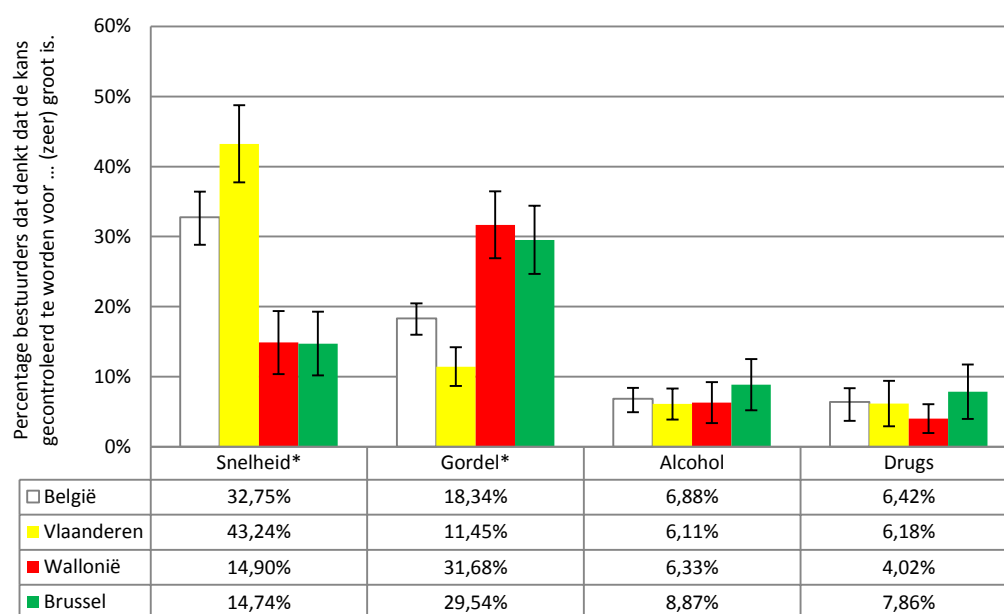
* significant
Bron: BIVV

Jonge bestuurders (18-29 jaar; 38%) en bestuurders met gemiddelde leeftijd (39-49 jaar; 39%) schatten de kans om voor snelheid gecontroleerd te worden significant groter in dan 63-plussers (26%), 50-62-jarigen (28%) en 30-38-jarigen (34%; voor de significante verschillen zie Bijlage 1). Verder valt op dat bestuurders met gemiddelde leeftijd (39-49 jaar; 25%) de kans op een controle op gordeldracht significant hoger inschatten dan 63-plussers (14%; $F(1,126) = 7,86$; $p < 0,01$), 50-62-jarigen (17%; $F(1,126) = 5,27$; $p < 0,05$) en 18-29-jarigen (17%; $F(1,126) = 4,91$; $p < 0,05$). De subjectieve inschatting van de kans op controle voor alcohol en drugs varieert niet significant naargelang de leeftijd.

1.1.2.2 Gewest

Het gewest (woonplaats) van de respondent blijkt een significant verschil te maken op de inschatting van de pakkans voor snelheidsovertredingen en het niet dragen van de gordel (Figuur 4).

Figuur 4: Subjectieve pakkans naar gewest van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

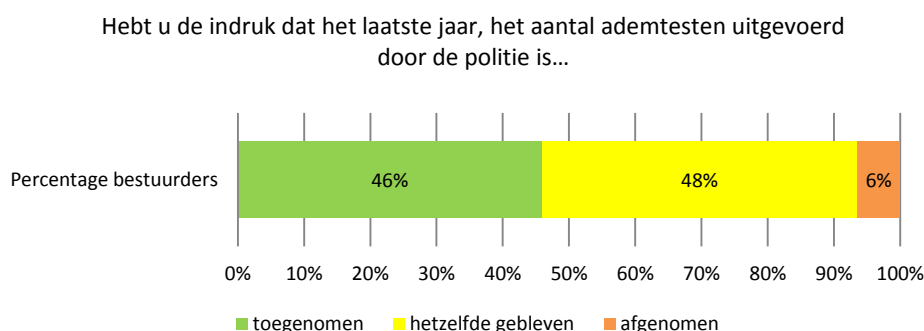
Zeer opvallend is dat veel meer Vlaamse autobestuurders (43%) de kans op een controle op snelheidsovertredingen groot of zeer groot inschatten dan bestuurders uit Wallonië of Brussel (telkens 15%; verschil met: Walen $F(1,126)= 62,23$; $p<0,01$; Brusselaars $F(1,126)= 62,48$; $p<0,01$). Deze bevinding konden wij ook al in de BIVV-attitudemetingen 2006 en 2009 zien.

Een interessante verschuiving in vergelijking met 2009 zien wij in de subjectieve inschatting van de kans op controle op gordeldracht. In 2012 denken significant minder Vlamingen (11%) dan Brusselaars (30%; $F(1,126)= 40,92$; $p<0,01$) en Walen (32%; $F(1,126)= 52,63$; $p<0,01$) dat de kans op op gordeldrachtcontrole groot of zeer groot is. In 2009 waren het omgekeerd meer Vlamingen (18%) dan Brusselaars (12%) en Walen (10%) die deze kans groot of zeer groot achtten. De subjectieve inschatting van de kans op gordelcontrole is dus tussen 2009 en 2012 sterk toegenomen in Wallonië en Brussel. Over dezelfde periode zien wij eveneens een toename van gerapporteerde gordeldracht in Wallonië en Brussel (zie ook Meesmann & Boets, 2014). In Wallonië evolueerde het aandeel respondenten dat aangeeft als bestuurder altijd de gordel te dragen van 72% in 2009 naar 86% in 2012 en in Brussel evolueerde dit van 79% naar 85% - tot (bijna) het niveau in Vlaanderen (2012: 86%; 2009: 83%). Inzake de subjectieve kans op alcohol- en drugscontroles konden wij geen significante verschillen naargelang het gewest van de respondent vaststellen.

1.1.3 Persoonlijke indruk van de evolutie alcoholcontroles in de volledige populatie

Verder vroegen we aan de respondenten welke indruk ze hebben van de evolutie van het aantal afgenomen ademtestes door de politie in vergelijking met het jaar voordien (toegenomen, hetzelfde gebleven of afgenomen; Figuur 5).

Figuur 5: Persoonlijke indruk van de evolutie alcoholcontroles bij bestuurders in België (2012)



Bron: BIVV

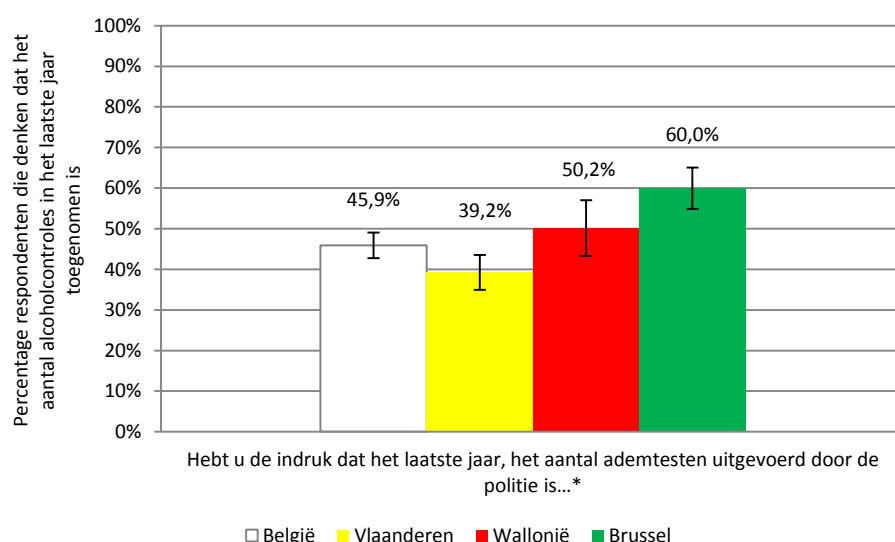
46% van de respondenten is van mening dat het aantal alcoholcontroles het voorbije jaar toegenomen is. 1 op 2 (48%) bestuurders denkt dat de situatie hetzelfde gebleven is en 6% denkt dat het aantal alcoholcontroles het laatste jaar afgenomen is.

1.1.4 Persoonlijke indruk van de evolutie alcoholcontroles naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat de indruk heeft dat het aantal alcoholcontroles door de politie het laatste jaar "toegenomen" is.

De persoonlijke indruk van de evolutie van het aantal alcoholcontroles het laatste jaar verschilt niet significant naargelang het geslacht en de leeftijd van de respondent, maar wel naargelang de woonplaats (gewest; Figuur 6).

Figuur 6: Persoonlijke indruk van de evolutie alcoholcontroles naar gewest van de respondent (2012)



* significant

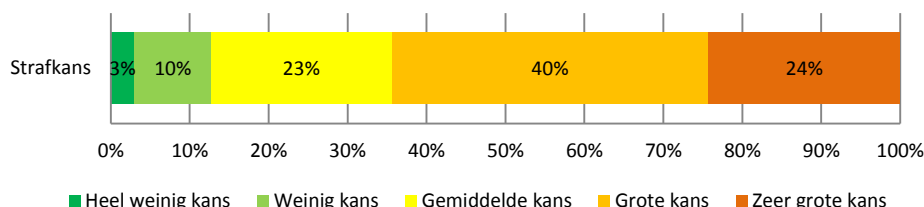
Bron: BIVV

Vooral Brusselaars (60%), gevolgd van Walen (50%) en in laatste instantie Vlamingen (39%) hebben de indruk dat het aantal alcoholtests in het laatste jaar toegenomen is (verschil tussen Vlamingen en Walen $F(1,126)=7,20$; $p<0,01$; verschil tussen Vlamingen en Brusselaars $F(1,126)=38,08$; $p<0,01$; verschil tussen Walen en Brusselaars $F(1,126)=5,15$; $p<0,05$).

1.1.5 Subjectieve straffkans in de volledige populatie

In 2012 vroegen we aan de respondenten: "Hoe groot is volgens u de kans dat een bestuurder die door de politie betrapt is op een verkeersovertreding zoals rijden onder invloed van alcohol of overdreven snelheid nadien ook werkelijk bestraft zal worden (bvb. een boete zal moeten betalen)? Deze vraag staat los van het feit of u zelf al dan niet soms de regels overtreedt en staat ook los van uw indruk over het aantal controles". Figuur 7 toont de antwoorden van de respondenten.

Figuur 7: Subjectieve straffkans na vaststelling van een overtreding in België (2012)



Bron: BIVV

Belgische autobestuurders schatten de straffkans na een vastgestelde verkeersovertreding tamelijk hoog in. 64% van de respondenten is van mening dat de straffkans (zeer) groot is. 13% schat dat er weinig kans of heel weinig kans is om na een verkeersovertreding effectief bestraft te worden. Door de verandering van de vraagstelling m.b.t. de subjectieve pakkans kunnen we de resultaten niet direct met de eerdere edities van de BIVV-attitudemeting vergelijken (voor meer uitleg zie sectie 1.1). In 2009 schatten tussen 46-62% van de bestuurders dat de kans om een proces-verbaal te krijgen indien de controle positief was, groot of zeer groot is (toen opgedeeld voor de vier thema's; alcohol: 57%; drugs: 55%; gordel: 46%; snelheid: 62%) en de kans effectief bestraft te worden nadat er een proces-verbaal werd opgesteld, schatten 51-68% als groot of zeer groot (alcohol: 60%; drugs: 58%; gordel: 51%; snelheid: 68%).

1.1.6 Subjectieve straffkans naargelang geslacht, leeftijd en gewest

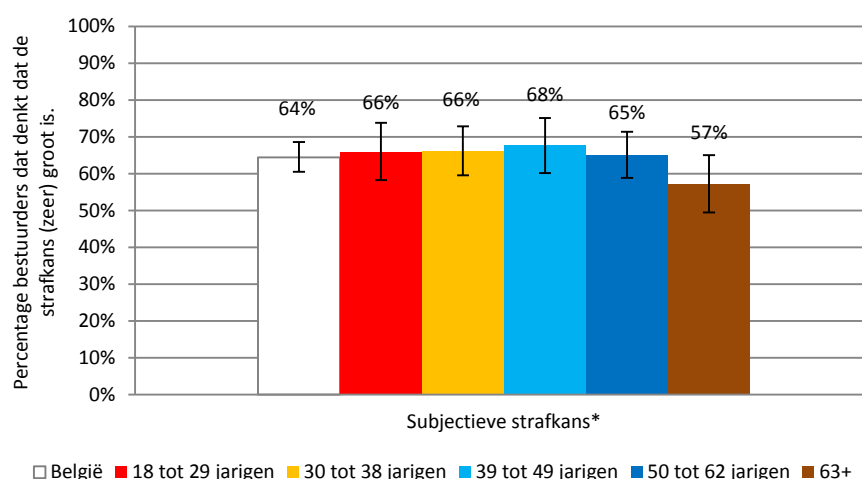
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat denkt dat de straffkans na een vaststelling van een overtreding door de politie groot of zeer groot is.

Net als voor de subjectieve pakkans konden we voor de subjectieve straffkans geen significant verschil naargelang het geslacht van de bestuurder vaststellen maar wel naargelang de leeftijd en het gewest van de respondent.

1.1.6.1 Leeftijd

Voor de meeste leeftijdsgroepen konden we geen significant verschil naar subjectieve straffkans vaststellen. Slechts twee leeftijdsgroepen verschillen significant van mening: 68% van de bestuurders met een middelbare leeftijd (39-49 jaar) is van mening dat de straffkans (zeer) groot is, terwijl dit bij 63-plussers 57% is ($F(1,126) = 4,05$; $p < 0,05$) (Figuur 8).

Figuur 8: Subjectieve straffkans naar leeftijd van de bestuurder (2012)

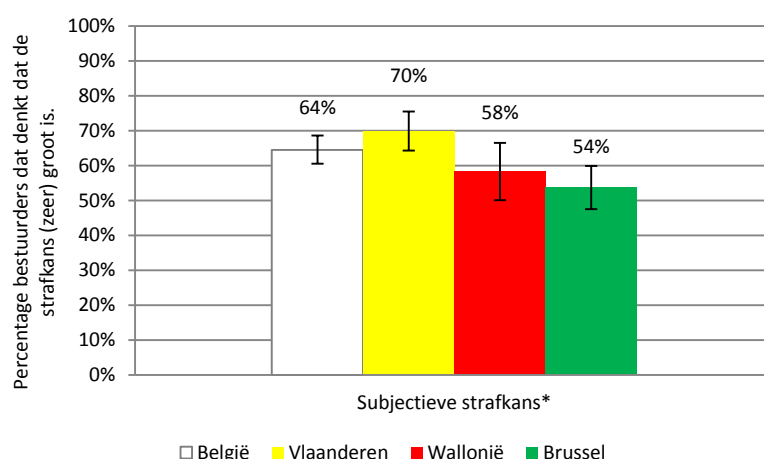


* significant
Bron: BIVV

1.1.6.2 Gewest

De grootste verschillen in de inschatting van de straffkans zien we in een onderverdeling naargelang het gewest van de bestuurder (Figuur 9).

Figuur 9: Subjectieve straffkans naar gewest van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

Significant meer bestuurders uit Vlaanderen (70%) dan uit Wallonië (58%; $F(1,126) = 5,35$; $p < 0,05$) en Brussel (54%; $F(1,126) = 14,78$; $p < 0,01$) schatten de straffkans na een vastgestelde overtreding (zeer) groot in.

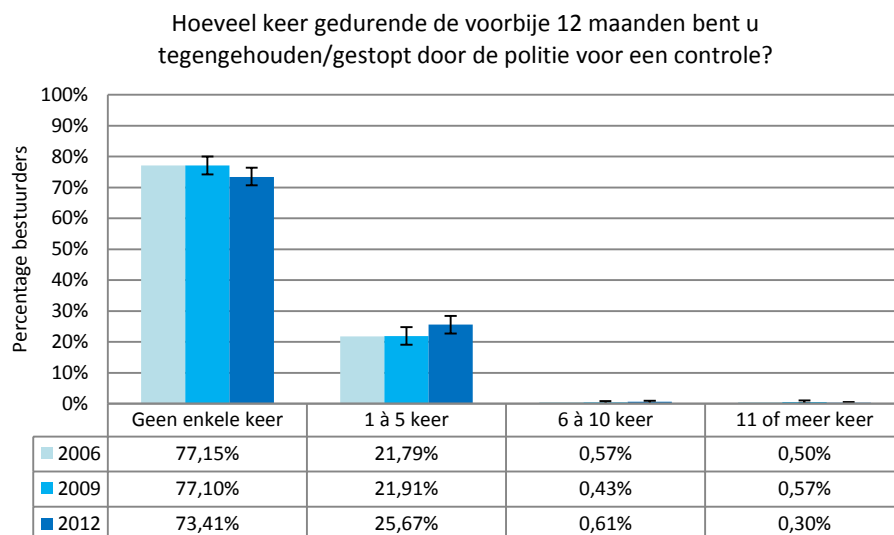
1.2 Objectieve pakkans

1.2.1 Zelfgerapporteerde politiecontroles in de volledige populatie

In 2012 vroegen we de respondenten hoeveel keer ze in de laatste 12 maanden tegengehouden/gestopt zijn geweest door de politie voor een controle. In vergelijking met 2009 en 2006 is dit een specificering van de eerdere vraag "bent u gecontroleerd geweest door de politie". In de eerdere vraag was het onduidelijk of autobestuurders (niet te snel) voorbij een flitscamera rijden als controle aangaven of niet. Uit de toenmalige analyse bleek dat bestuurders dit eerder niet als snelheidscontrole aangaven. Om deze onduidelijkheid weg te filteren, werd beslist in 2012 enkel te vragen naar controles waarbij bestuurders effectief tegengehouden of gestopt werden door de

politie. Bij een vergelijking van de resultaten uit 2012 met die van 2009 en 2006 moet er dus rekening mee gehouden worden dat de vraagstelling in 2012 specifiek is en daarom bij gelijke controle-intensiteit lagere waarden te verwachten zijn (Figuur 10).

Figuur 10: Zelfgerapporteerd politiecontroles bij bestuurders in België in de voorbije 12 maanden (2006, 2009; 2012)



Bron: BIVV

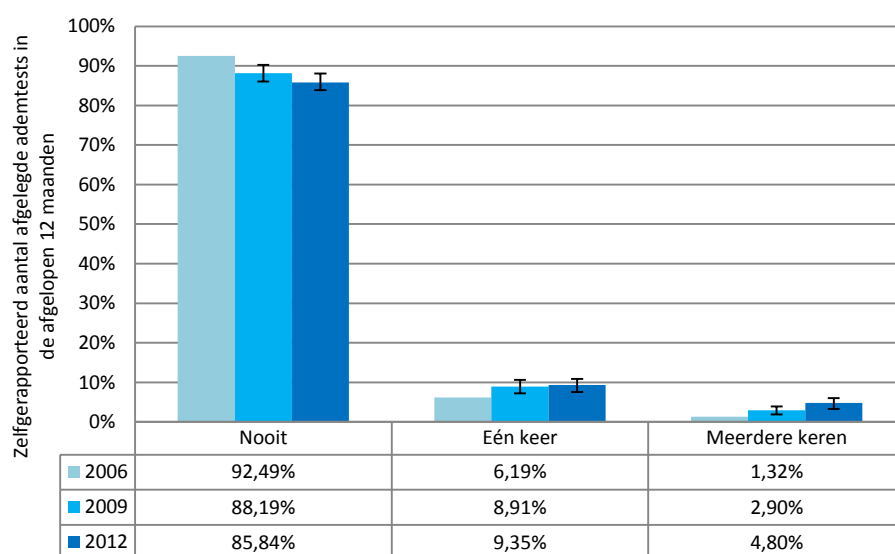
Desalniettemin observeren we ondanks de specificatie in de vraagstelling een lichte maar niet significante toename van het aandeel tegengehouden/gestopte bestuurders in 2012 tegenover 2009 en 2006. In 2012 rapporteert 27% van de bestuurders door de politie tenminste één keer tegengehouden of gestopt te zijn geweest. In 2009 en 2006 rapporteerde 23% gecontroleerd te zijn. Dit suggereert een toename van objectieve pakkans in 2012 ten opzichte van 2009. Absoluut werden 408 respondenten (van de totale steekproef: 1.540) tenminste één keer tegengehouden of gestopt door de politie gedurende de voorbije 12 maanden (2012). Waarvoor deze bestuurders gecontroleerd zijn geweest konden we op grond van methodologische problemen niet verder analyseren.

1.2.2 Zelfgerapporteerde alcoholtests in de volledige populatie

In een andere vraag vroegen we de respondenten specifiek hoe vaak zij gedurende het afgelopen jaar aan een ademtest werden onderworpen (idem 2006 en 2009).

Figuur 11 toont de evolutie van het percentage bestuurders dat in de afgelopen 12 maanden door de politie gecontroleerd is geweest op alcohol. In 2012 bericht 14% van de respondenten één of meerdere keren aan een alcoholtest onderworpen geweest te zijn.

Figuur 11: Zelfgerapporteerde alcoholtests in de afgelopen 12 maanden 2006-2012



Bron: BIVV

In vergelijking met 2006 en 2009 zien wij een lichte, maar niet significante toename het aantal afgelegde ademtests in 2012. Met andere woorden, het percentage bestuurders dat in het afgelopen jaar moest blazen is blijven toenemen sinds 2006 en 2009 (tendens; 2006: 7%; 2009: 12%; 2012: 14%).

Met 14% op alcohol gecontroleerde bestuurders zitten we echter nog zeer ver van de door de SGVV van 2007 geformuleerde doelstelling om jaarlijks één bestuurder op drie op rijden onder invloed van alcohol te controleren. Dat 14% van de bestuurders het afgelopen jaar gecontroleerd werd op rijden onder invloed van alcohol komt erop neer dat men gemiddeld één keer om de 7 jaar op alcohol gecontroleerd wordt. Dit is vanzelfsprekend te weinig om 90% van de bestuurders ervan te overtuigen dat de pakkans "zeer groot" is (doelstelling SGVV).

1.2.3 Zelfgerapporteerde alcoholtests naargelang geslacht, leeftijd en gewest

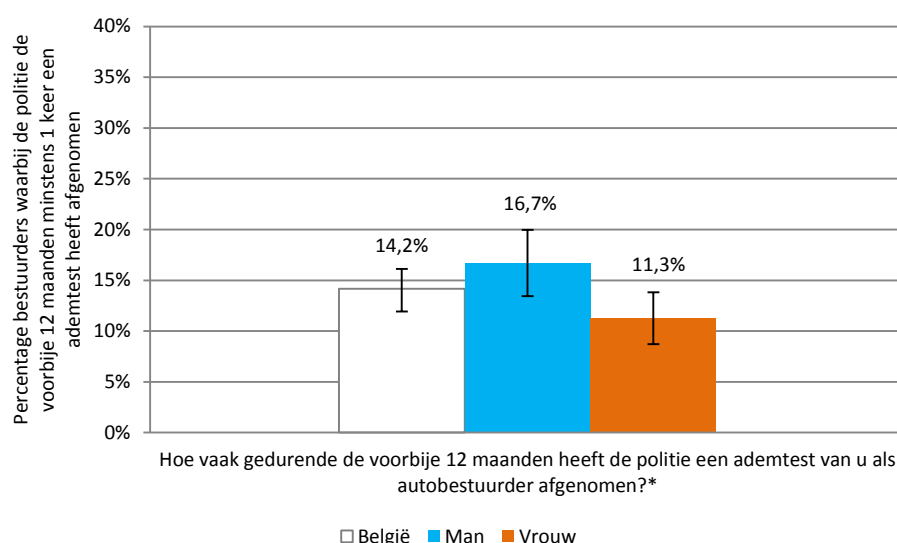
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders die in de voorbije 12 maanden onderworpen werden aan een ademtest ("één keer" en "meerdere keren").

Wij konden geen significante verschillen naargelang het gewest vaststellen (net zoals in 2009).

1.2.3.1 Geslacht

De frequentie van de zelfgerapporteerde alcoholtest in het laatste jaar varieert naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 12).

Figuur 12: Zelfgerapporteerde alcoholtests in de afgelopen 12 maanden naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

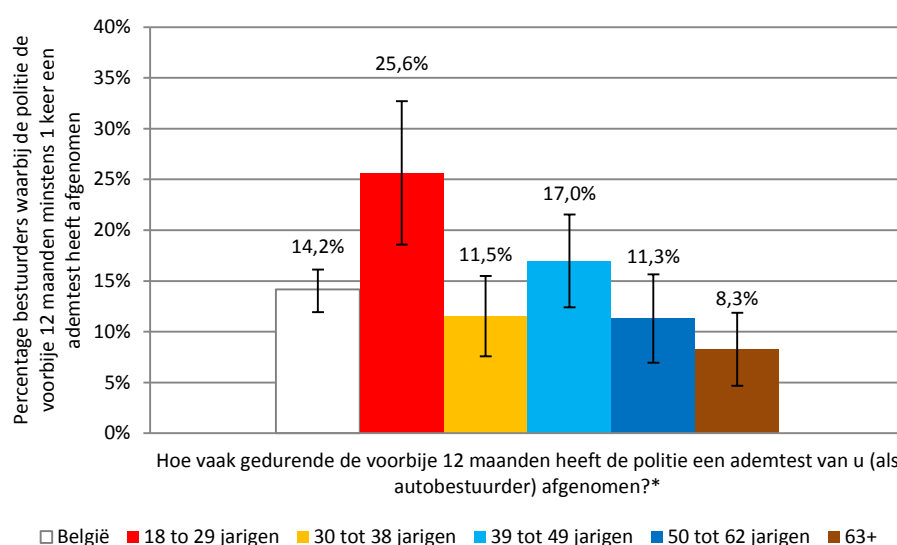
Bron: BIVV

Mannen (17%) werden in het afgelopen jaar significant vaker gecontroleerd op alcohol dan vrouwen (11%; ($F(1,126) = 6.60$; $p < 0,05$) (net zoals in 2009).

1.2.3.2 Leeftijd

Verder varieert de frequentie van alcoholtests in het laatste jaar naargelang de leeftijd (Figuur 13).

Figuur 13: Zelfgerapporteerde alcoholtests in de afgelopen 12 maanden naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

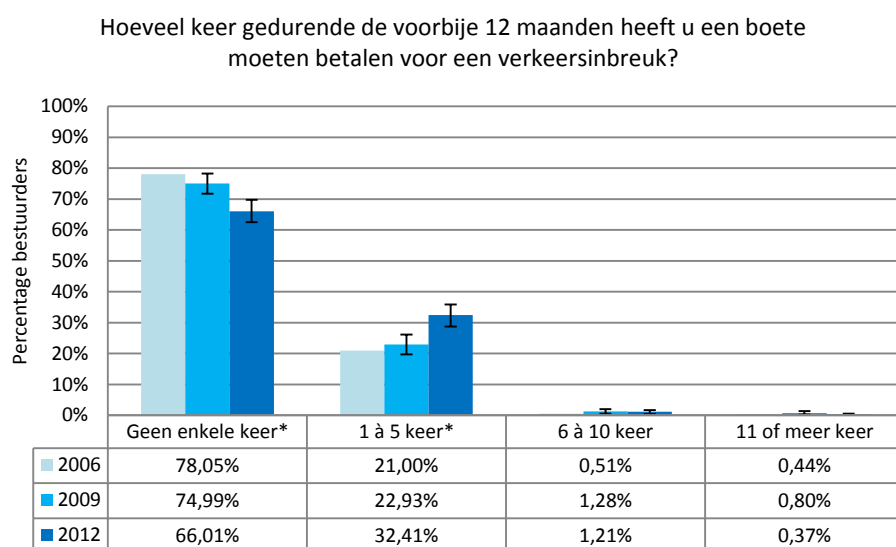
Jonge bestuurders tussen 18 en 29 jaar (26%) werden significant vaker gecontroleerd dan alle andere leeftijdsgroepen (30-38: 12%; 39-49: 17%; 50-62: 11%; 63+: 8%; zie Bijlage 1 voor de significante verschillen; net zoals in 2009, maar het verschil was toen enkel significant in vergelijking met de 50-62-jarigen en de 63-plussers). Verder gaven ook bestuurders tussen 39 en 49 jaar (17%) significant vaker aan geblazen te hebben dan de oudste bestuurders (63+: 8%; zie Bijlage 1 voor de significante verschillen; net zoals in 2009).

In 2009 werd een duidelijke trapsgewijze afname van het aantal alcoholtests bij toenemende leeftijd vastgesteld. Het feit dat in 2012 meer 39-49-jarigen zeggen gecontroleerd te zijn geweest dan 30-38-jarige, lijkt dus een nieuw fenomeen te zijn.

1.3 Zelfgerapporteerde boetes voor een verkeersinbreuk in de volledige populatie

Net zoals in 2006 en 2009 vroegen wij aan de bestuurders hoeveel keer zij gedurende voorbije 12 maanden een boete moesten betalen voor een verkeersinbreuk (Figuur 14).

Figuur 14: Zelfgerapporteerde boetes voor een verkeersinbreuk bij bestuurders in België in de voorbije 12 maanden (2006, 2009; 2012)

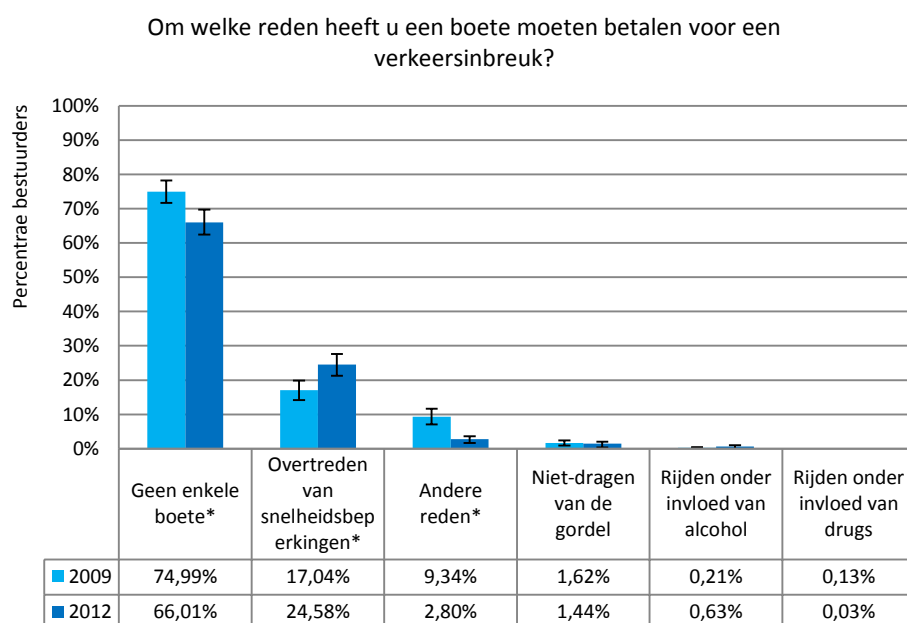


Bron: BIVV

In vergelijking met 2009 en 2006 observeren we een significante toename van het aandeel bestuurders die een boete voor verkeersovertredingen moesten betalen. In 2012 rapporteert 34% van de bestuurders dat ze tenminste één keer een boete voor een verkeersinbreuk moesten betalen. In 2009 was dit 25% en in 2006 22%. Absoluut gaven 495 respondenten (van de totale steekproef: 1.540) aan in de voorbije 12 maanden tenminste één boete te hebben moeten betalen. Aan hen vroegen we wat de redenen waren van de boete(s). Figuur 15 geeft een overzicht van de resultaten. Sommige respondenten werden meerdere keren beboet waardoor de som hier niet gelijk is aan 100%.

Het overwegende deel van de boetes had betrekking op snelheidsovertredingen gevolgd door verkeerd/hinderlijk parkeren. 25% van de bestuurders rapporteert boetes voor snelheidsovertredingen en 11% boetes voor verkeerd/hinderlijk parkeren. Amper 1% van de respondenten berichten over boetes voor het niet dragen van de gordel en telkens minder dan 1% voor alle andere gepresenteerde redenen zoals rijden onder invloed van alcohol of drugs, handmatig telefoneren achter het stuur of niet correct beveiligen van kinderen.

Figuur 15: Evolutie van de redenen voor verkeersboetes (2009, 2012)

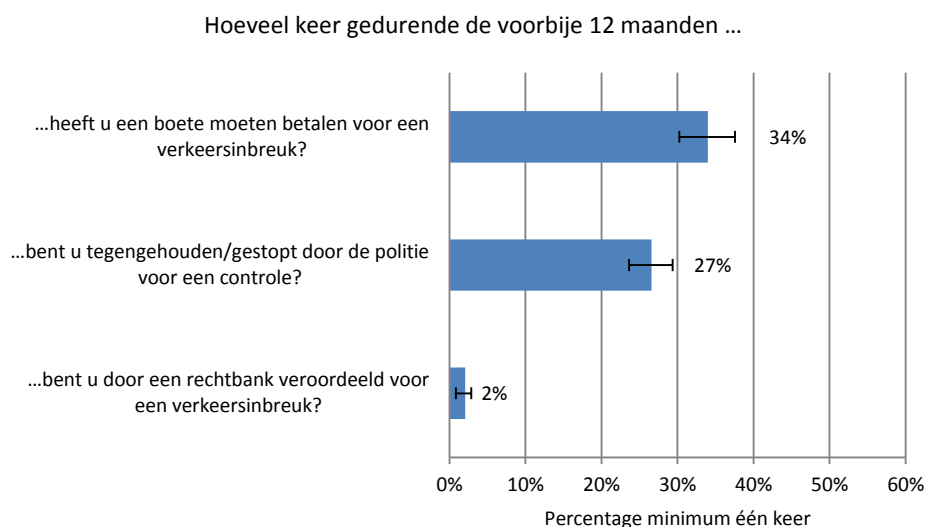


* significant
Bron: BIVV

In vergelijking met 2009 (Figuur 15) stellen we vast dat in 2012 significant minder bestuurders rapporteren geen boete(s) te hebben moeten betalen (66%) dan in 2009 (75%). Verder blijken boetes voor snelheidsovertredingen significant toegenomen te zijn (2012: 25%; 2009: 17%). Voor alle andere redenen van boetes konden we geen significant verschil vaststellen. De significante daling van de boetes voor "andere reden" kan verklaard worden door een verandering in de vraagstelling. In 2009 werd nog niet expliciet gevraagd naar: "verkeerd/hinderlijk parkeren", handmatig telefoneren achter het stuur" en "niet correct beveiligen van kinderen". Deze antwoordcategorieën maakten toen dus nog deel uit van de categorie "andere reden".

Figuur 16 geeft een overzicht van het aandeel bestuurders dat in de laatste 12 maanden tenminste één keer een boete moest betalen voor een verkeersinbreuk, door de politie tegengehouden/gestopt is geweest voor een controle of veroordeeld is geweest voor een verkeersinbreuk. Let wel, deze cijfers berusten uiteraard op zelfgerapporteerde gegevens en kunnen dus enkel een indicatie geven over de effectieve situatie.

Figuur 16: Zelfgerapporteerde boetes, controles en veroordelingen van bestuurders in België in de voorbije 12 maanden (2012)



Bron: BIVV

In 2012 geeft 34% van de respondenten aan dat ze in de voorbije 12 maanden een boete voor een verkeersinbreuk moesten betalen, 27% rapporteert tegengehouden of gestopt geweest te zijn voor een controle en 2,1% geeft aan door de rechtbank veroordeeld geweest te zijn voor een verkeersinbreuk (1,0% hiervan voor snelheidsovertreding, 0,1% voor alcohol, 0 voor drugs, 0 voor gordel en 0,6% voor andere reden; 2009: 2,3% respondenten veroordeeld).

2. Draagvlak voor maatregelen

Naast de eigen ervaring en perceptie van de pak- en strafbans dient ook de attitude van de autobestuurders ten aanzien van de maatregelen die door de overheid voorzien worden om de verkeersveiligheid te verbeteren in rekening gebracht te worden. In de eerste plaats peilden we daarom naar de meningen van de bestuurders over huidige regels en straffen. We vroegen naar de strengheid en controle-intensiteit van de huidige regels en naar de zwaarte van de vastgelegde straffen. Aansluitend vroegen we naar hun mening over potentiële maatregelen. Deze informatie helpt ons om het draagvlak voor mogelijke nieuwe maatregelen in te schatten. Afsluitend vroegen we de respondenten welke maatregelen hen momenteel persoonlijk helpen om veilig te rijden.

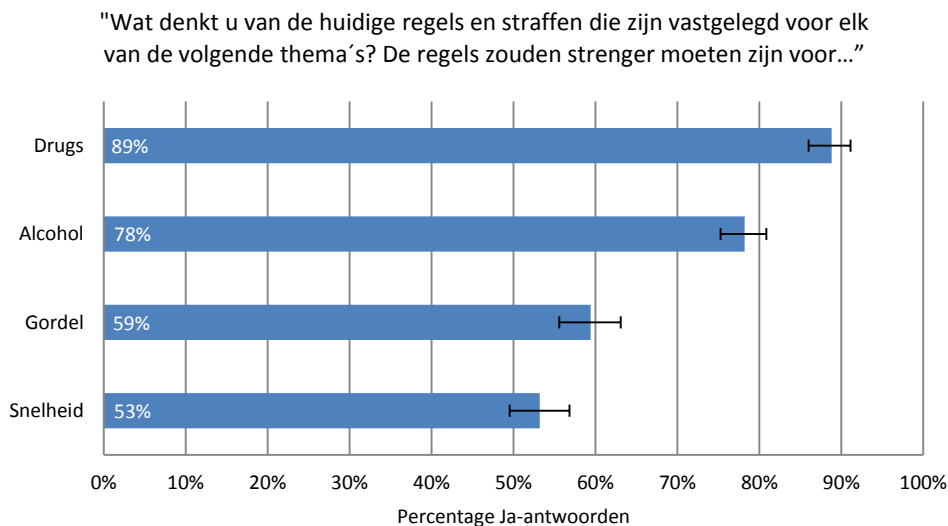
2.1 Meningingen over de huidige regels en straffen

Wij vroegen net als in de jaren voordien (2003-2012) aan de respondenten wat zij over de huidige regels en straffen rond bepaalde thema's denken. Zij moesten aangeven op welke thema's (één of meerdere) de volgende zinnen van toepassing zijn. De resultaten worden in de volgende secties weergegeven.

2.1.1 Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels in de volledige populatie

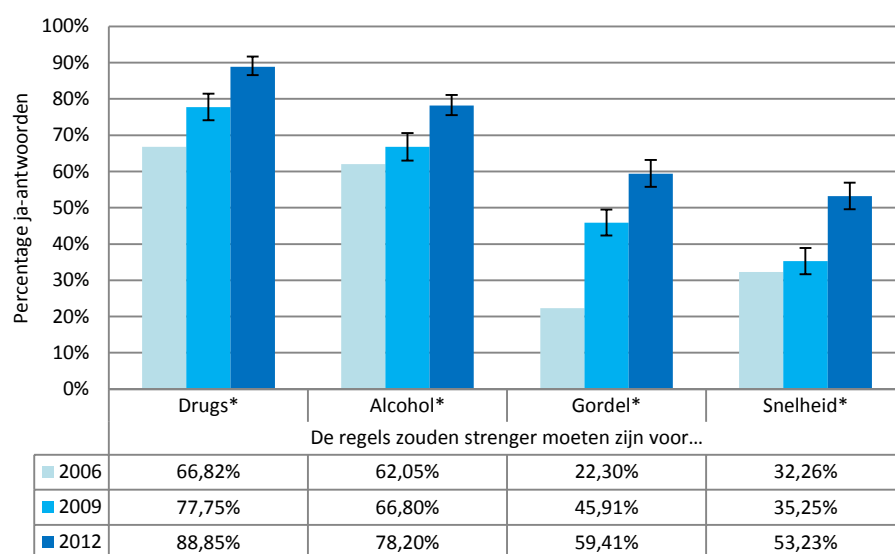
De eerste vraag die aan de respondenten werd voorgelegd was of de huidige regels strenger zouden moeten zijn voor een bepaald thema. Figuur 17 toont het percentage bestuurders dat in 2012 van mening is dat de straffen strenger zouden moeten zijn voor één of meerdere thema's. Figuur 18 vergelijkt de resultaten van 2009 met die van de bevraging in 2012.

Figuur 17: Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels in België (2012)



Bron: BIVV

Figuur 18: Evolutie van het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels (2006, 2009; 2012)



* significant
Bron: BIVV

Belgische bestuurders vinden dat voornamelijk de regels rond drugs (89% van de respondenten) en alcohol (78% van de respondenten) in het verkeer strenger zouden moeten zijn. De percentages ja-antwoorden liggen voor de 4 thema's in 2012 zelfs hoger dan in 2009 en in 2006⁷. De resultaten wijzen erop dat er een maatschappelijk draagvlak is voor een verdere verlaging van de wettelijk toegelaten limieten voor alcohol en drugs.

Het draagvlak voor strengere regels rond gordeldracht en overdreven snelheid is heel wat kleiner (gordel: 59% van de respondenten; snelheid: 53% van de respondenten). Maar ook hier is het percentage ja-antwoorden ten opzichte van 2009 en 2006 significant toegenomen.

2.1.2 Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangeeft te vinden dat de regels strenger zouden moeten zijn voor bepaalde thema's.

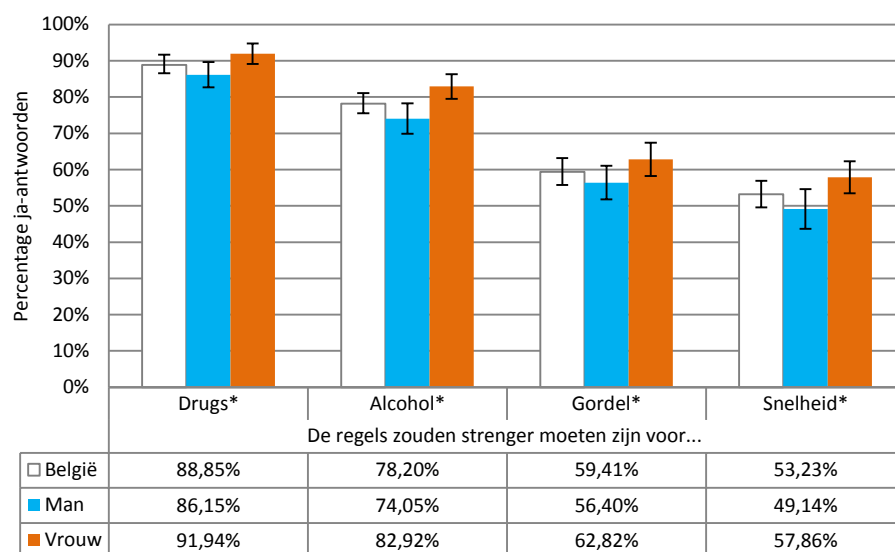
Het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels verschilt niet significant naargelang het gewest van de respondent (net zoals in 2009).

2.1.2.1 Geslacht

Het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels verschilt wel naargelang het geslacht (Figuur 19).

⁷ In 2006 werden bij iedere stelling de vier thema's als antwoordmogelijkheden gegeven en moesten de respondenten aanduiden voor welke thema's zij met de stelling akkoord gingen. Ondanks de expliciete vermelding dat bij iedere stelling meerdere thema's vermeld mochten worden, bleek tijdens een testinterview in 2009 dat een aantal respondenten telkens slechts één thema aanduidden. Daarom werd besloten de vraagstelling aan te passen door de stellingen te herhalen voor elk van de vier thema's. Door dit verschil in vraagstelling lag het percentage ja-antwoorden overheen alle stellingen en voor de verschillende thema's in 2009 gemiddeld 5 à 10 procentpunten hoger dan in 2006.

Figuur 19: Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

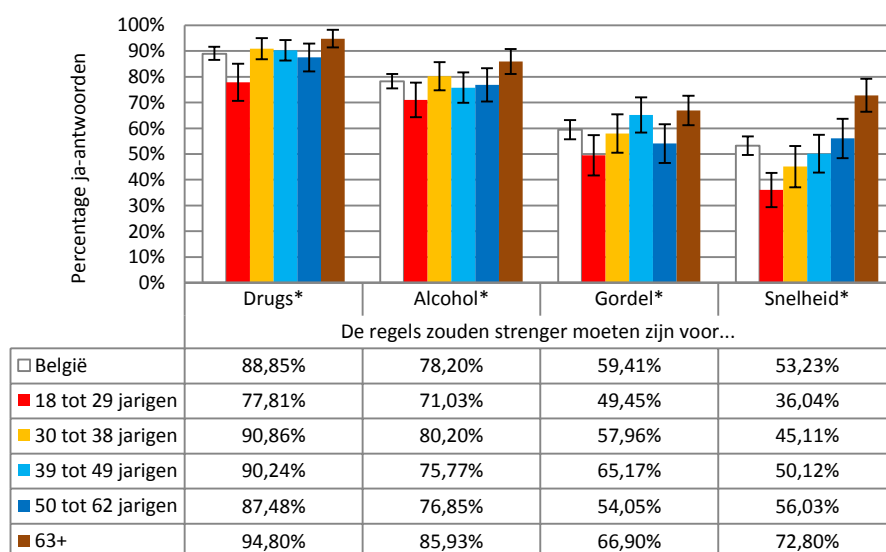
Bron: BIVV

Algemeen zien wij dat vrouwen significant vaker vinden dat de regels rond drugs, alcohol, gordel en snelheid strenger zouden moeten zijn dan mannen (drugs: vrouwen (92%) vs. mannen (86%; $F(1,126)= 9,41$; $p<0,01$); alcohol: vrouwen (83%) vs. mannen (74%; $F(1,126)= 11,07$; $p<0,01$); gordel: vrouwen (63%) vs. mannen (56%; $F(1,126)= 5,55$; $p<0,05$); snelheid: vrouwen (58%) vs. mannen (49%; $F(1,126)= 6,35$; $p<0,05$). Ook in 2009 waren vrouwen voor elk thema eerder van mening dat de regels strenger zouden moeten zijn dan mannen, maar de verschillen waren toen enkel significant in het geval van alcohol en snelheid.

2.1.2.2 Leeftijd

Het maatschappelijk draagvlak voor verstrenging van de regels verschilt ook naargelang de leeftijd (Figuur 20).

Figuur 20: Maatschappelijk draagvlak voor strengere regels naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant

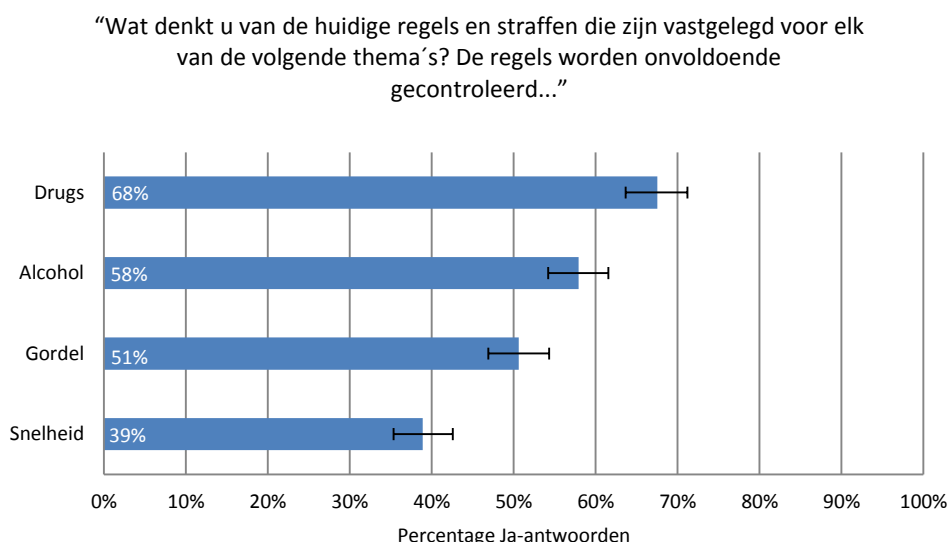
Bron: BIVV

Opvallend is dat het maatschappelijk draagvlak voor strengere regels voor zowel drugs, alcohol, gordel als snelheid bij de jongste leeftijdscategorie (18-29 jarigen) het laagst is en bij de oudste leeftijdscategorie (63+) het hoogst (drugs: 18-19 jarigen (78%) vs. 63-plussers (95%); alcohol: 18-19 jarigen (71%) vs. 63-plussers (86%); gordel: 18-19 jarigen (49%) vs. 63-plussers (67%); snelheid: 18-19 jarigen (36%) vs. 63-plussers (73%); zie Bijlage 1 voor de significante verschillen). Deze observatie deden we ook al in 2009. Enkel in het geval van gordel vonden we toen het laagste draagvlak voor een verstrenging van de regels bij de 39-49-jarigen en niet bij de jongste bestuurders. De meest systematische stijging van het draagvlak voor een verstrenging van de regels bij toenemende leeftijd zien we voor snelheidsovertredingen (net zoals in 2009).

2.1.3 Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles in de volledige populatie

Vervolgens vroegen wij aan de bestuurders of zij van mening zijn dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden. In 2009 werd gevraagd of de bestuurders vinden dat de regels onvoldoende gehandhaafd werden. Deze term bleek onduidelijk te zijn voor sommige respondenten en werd daarom vervangen door "gecontroleerd". Figuur 21 toont het percentage bestuurders dat in 2012 van mening was dat de controles geïntensiveerd zouden moeten worden.

Figuur 21: Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles in België (2012)



Bron: BIVV

Belgische autobestuurders zijn vooral van mening dat rijden onder invloed van drugs (68%) en alcohol (58%) onvoldoende gecontroleerd worden. 51% van respondenten denkt dat het gebruik van de gordel meer gecontroleerd zou moeten worden. Het percentage bestuurders dat denkt dat snelheidsovertredingen onvoldoende gecontroleerd worden, ligt met 39% duidelijk lager dan de andere thema's en ook lager dan in de jaren voordien (2009: 56%; 2006: 51%). Dit suggereert een afname van het draagvlak voor meer snelheidscontroles. Dit is hoogst waarschijnlijk gerelateerd aan het feit dat de effectieve objectieve pakkans voor overdreven snelheid de laatste jaren sterk toegenomen is (meer info: zie Boets & Meesmann, 2014).

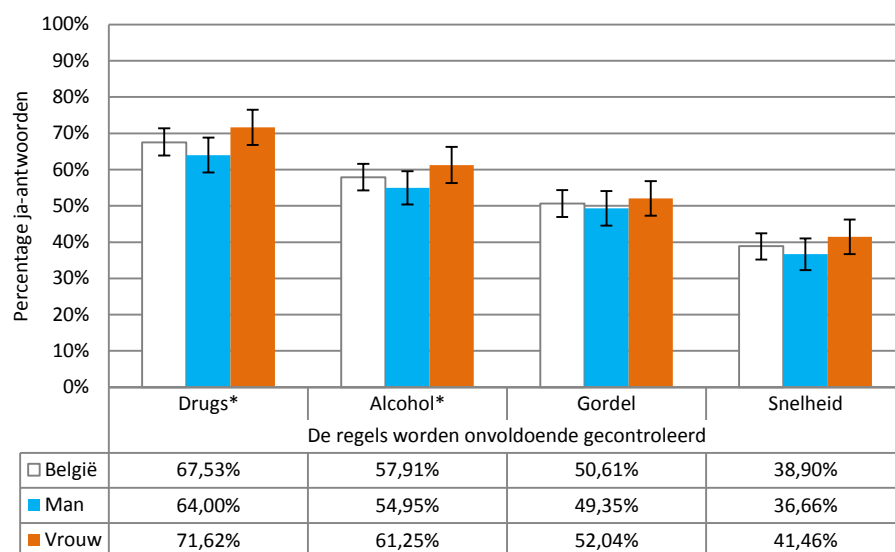
2.1.4 Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat denkt dat de regels onvoldoende gecontroleerd worden.

2.1.4.1 Geslacht

Sommige meningen over de noodzaak aan een intensivering van politiecontroles variëren significant naar het geslacht van de bestuurder (Figuur 22).

Figuur 22: Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles naar geslacht van de respondent (2012)



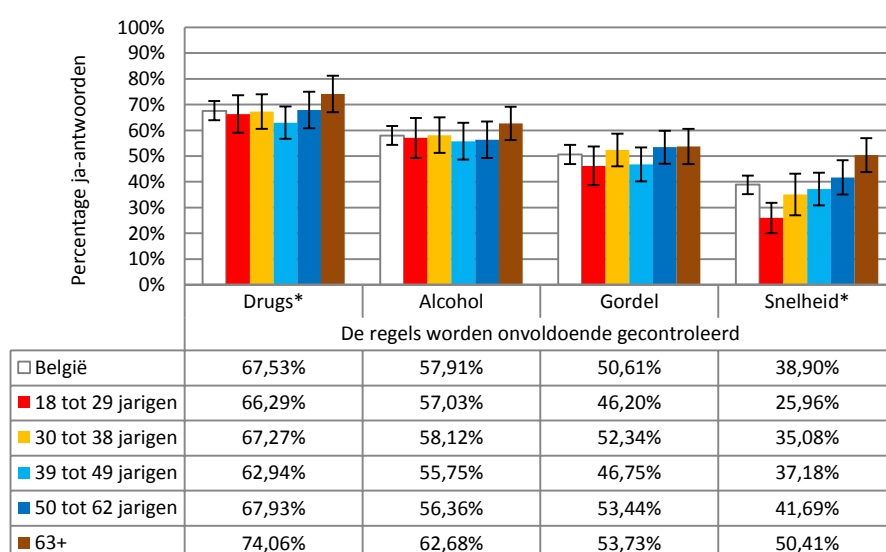
* significant
Bron: BIVV

Mannen zijn significant minder vaak van mening dan vrouwen dat de politiecontroles voor rijden onder invloed geïntensiveerd zouden moeten worden en dit geldt zowel voor alcohol als voor drugs (alcohol: mannen 55% - vrouwen 61% ($F(1,126)= 4,00$; $p<0,05$; drugs: mannen 64% - vrouwen 72% ($F(1,126)= 6,05$; $p<0,05$)). Ook het draagvlak voor een intensivering van de controles voor gordeldracht en overdreven snelheid is bij mannen kleiner dan bij vrouwen, maar dit verschil is niet significant.

2.1.4.2 Leeftijd

De analyses tonen aan dat het draagvlak voor een intensivering van de drugs- en snelheidscontroles significant varieert naar de leeftijd van de respondent (Figuur 23).

Figuur 23: Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

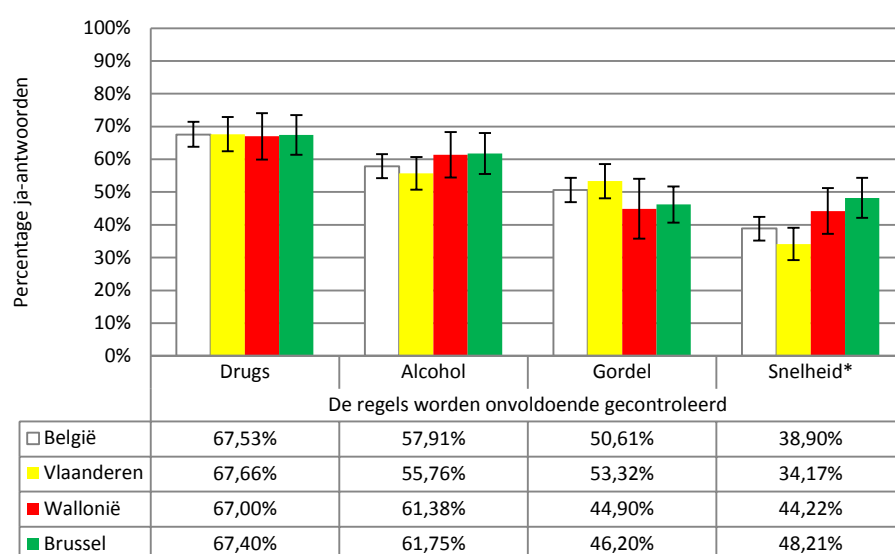
Algemeen stellen wij vast dat de oudste bestuurders (63+) voor de vier overtredingstypes het vaakst van mening zijn dat er meer controles zouden moeten zijn. In het geval van alcohol en gordel is dit verschil echter niet significant. In het geval van het draagvlak voor meer snelheidscontroles zien wij een trapsgewijze toename met toenemende leeftijd (18-29: 26%; 30-38: 35%; 39-49: 37%; 50-62: 42%; 63+: 50%; zie Bijlage 1 voor significante verschillen).

Verder zijn 63-plussers significant vaker van mening dan 39-49 jarige bestuurders dat de controles voor rijden onder invloed van drugs zouden moeten geïntensiveerd worden ($F(1,126) = 6,38$; $p < 0,05$). Een eerdere bevinding was ook al dat 39-49 jarige bestuurders significant vaker aangaven onderworpen geweest te zijn aan een ademtest dan de oudste bestuurders (63+).

2.1.4.3 Gewest

Wij konden slechts één significant verschil naar het gewest van de bestuurder vaststellen, met name naar draagvlak voor meer snelheidscontroles (Figuur 24).

Figuur 24: Maatschappelijk draagvlak voor intensivering van de controles naar gewest van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

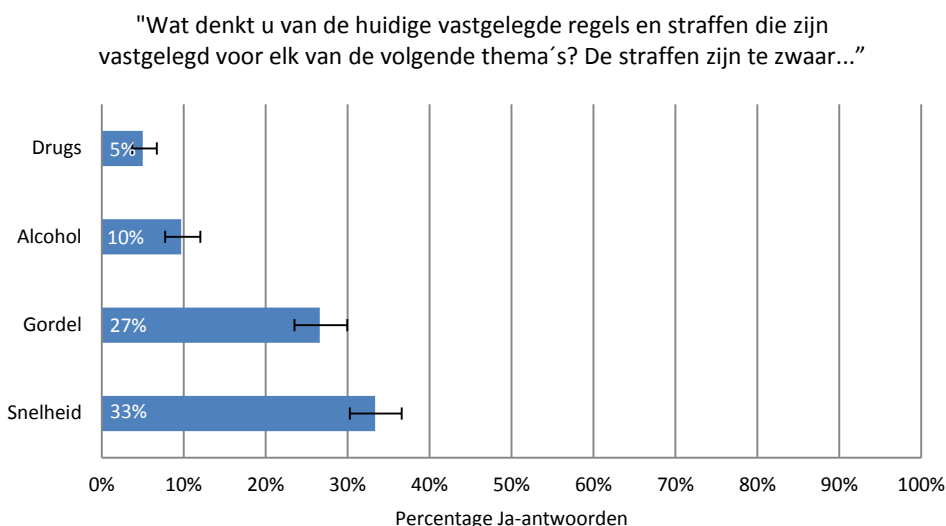
Vlaamse bestuurders (34%) zijn minder vaak van mening dat snelheid onvoldoende gecontroleerd wordt dan Waalse (44%; $F(1,126) = 5,47$; $p < 0,05$) en Brusselse bestuurders (48%; $F(1,126) = 12,58$; $p < 0,01$). Ook al zijn de resultaten door de verandering in vraagstelling enkel onder voorbehoud vergelijkbaar met 2009 stellen we hier toch een duidelijke verschuiving van het maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles naargelang het gewest vast.

In 2009 waren Vlaamse bestuurders het meest van oordeel dat de regels (4 thema's) onvoldoende gehandhaafd worden. De Brusselse bestuurders kwamen steeds op de tweede plaats, terwijl de Waalse bestuurders dit telkens nog minder frequent vonden. De enige significante verschillen die vastgesteld werden, waren die tussen Vlaanderen aan de ene kant en Brussel en Wallonië aan de andere kant (toen significant verschil voor snelheid en alcohol). Als we de cijfers van 2009 onder voorbehoud met die van 2012 vergelijken, zien we dat het draagvlak voor meer alcohol-handhaving/-controles in Wallonië en Brussel sterk toegenomen is en in Vlaanderen gedaald is. Voor snelheid is het draagvlak voor meer handhaving/controles in Wallonië en Brussel licht gestegen en in Vlaanderen opvallend gedaald. In 2009 was nog 66% van de Vlamingen van mening dat de regels rond snelheid onvoldoende gehandhaafd worden, terwijl dit in 2012 nog amper 34% was.

2.1.5 Mening over de strengheid van de huidige straffen in de volledige populatie

Terwijl de eerste twee stellingen peilen naar de attitudes van de bestuurders ten aanzien van de regels voor snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs, en gordeldracht, is de laatste stelling specifiek gericht op de attitudes ten aanzien van de straffen voor mensen die deze regels overtreden hebben. We vroegen aan de respondenten of zij van mening zijn dat de huidige straffen voor deze overtredingen te zwaar zijn (Figuur 25).

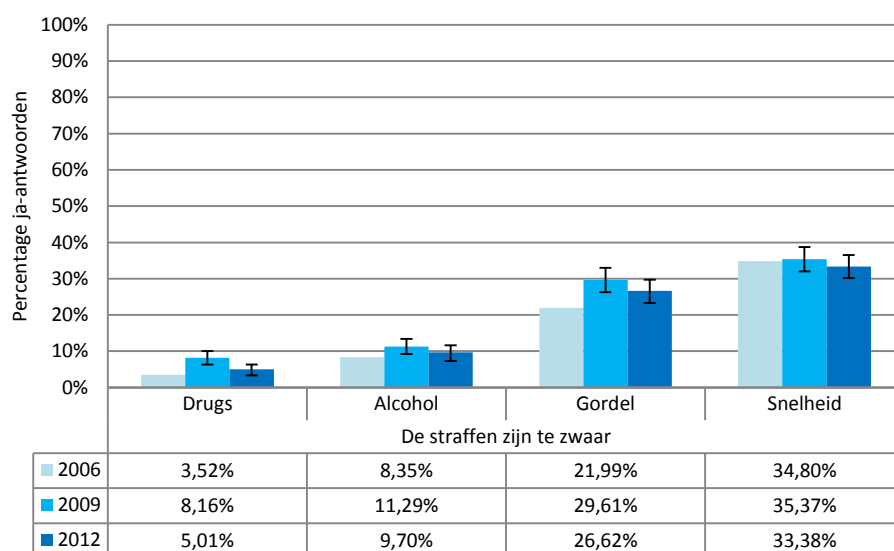
Figuur 25: Mening over de strengheid van de huidige straffen in België (2012)



Bron: BIVV

Slechts 5% van de respondenten is van mening dat de huidige straffen voor rijden onder invloed van drugs te zwaar zijn en 10% denkt dit over de straffen i.v.m. alcohol. Het aandeel bestuurders dat de straffen voor het niet dragen van de gordel en voor snelheidsovertredingen te zwaar vindt, ligt al duidelijk hoger (gordel: 27%; snelheid: 33%).

Figuur 26: Evolutie van de mening over de strengheid van de huidige straffen(2006, 2009; 2012)



Bron: BIVV

In vergelijking met 2009 (Figuur 26) zien wij dat het aandeel bestuurders dat denkt dat de straffen te zwaar zijn voor elk van de vier overtredingstypes licht gedaald is, maar dit verschil is niet significant. In 2006 lag het aandeel bestuurders die denken dat de straffen voor drugs, alcohol en gordel te zwaar zijn zelfs nog onder dat van 2012 (opgelet, de vraag werd in 2009 grondig aangepast in vergelijking met 2006; zie eerder opmerking in sectie 2.1.1).

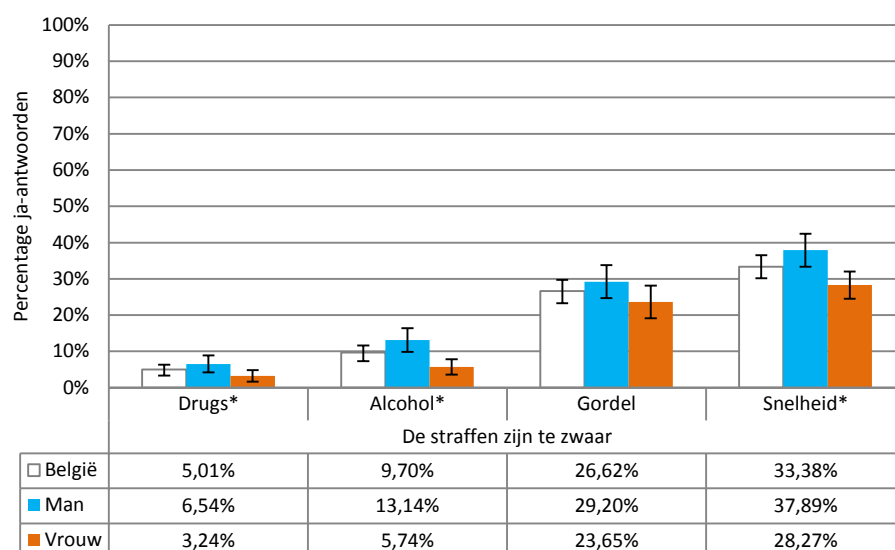
2.1.6 Mening over de strengheid van de huidige straffen naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangeeft te vinden dat de straffen strenger zouden moeten zijn voor bepaalde overtredingen.

2.1.6.1 Geslacht

De meningen over de zwaarte van de straffen variëren naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 27).

Figuur 27: Mening over de strengheid van de huidige straffen naar geslacht van de respondent (2012)



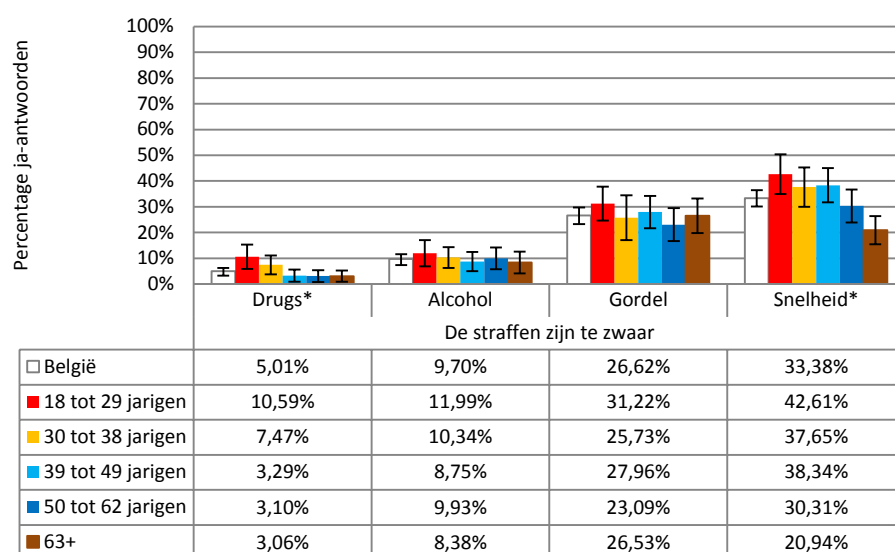
* significant
Bron: BIVV

Mannen zijn vaker van mening dan vrouwen dat de huidige straffen i.v.m. drugs, alcohol en snelheid te zwaar zijn (drugs: mannen 7% - vrouwen 3% ($F(1,126) = 5,68$; $p < 0,05$); alcohol: mannen 13% - vrouwen 6% ($F(1,126) = 15,34$; $p < 0,01$); snelheid: mannen 38% - vrouwen 28% ($F(1,126) = 11,87$; $p < 0,01$). M.b.t. de straffen voor het niet dragen van de gordel konden wij geen significant verschil naargelang het geslacht van de bestuurder vaststellen. In 2009 gaven significant meer mannen dan vrouwen voor elk thema aan dat ze de straffen te zwaar vinden.

2.1.6.2 Leeftijd

De mening over de zwaarte van straffen voor rijden onder invloed van drugs en snelheid verschilt significant naargelang de leeftijd van de bestuurder (Figuur 28).

Figuur 28: Mening over de strengheid van de huidige straffen naar leeftijd van de respondent (2012)



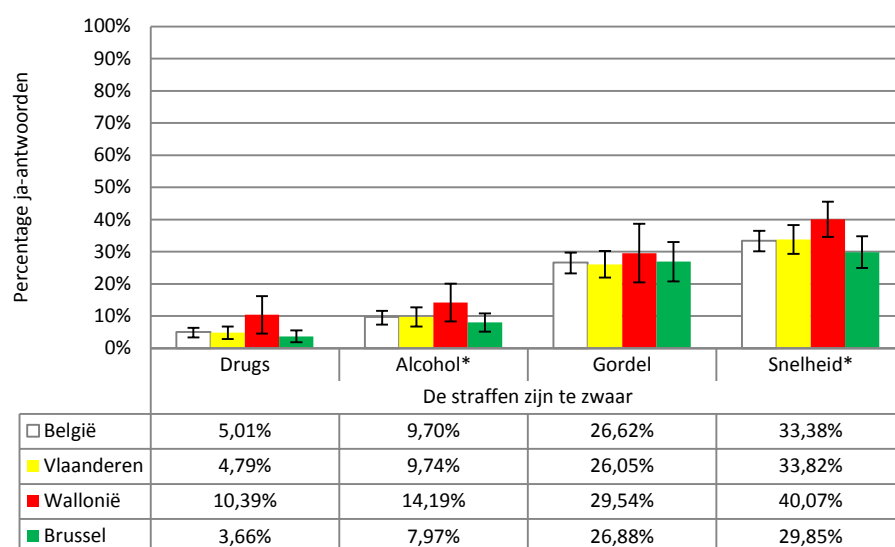
* significant
Bron: BIVV

Net zoals bij de mening over de verstrenging van de regels zien wij ook hier dat het draagvlak voor zwaardere straffen zowel voor drugs, alcohol, gordel als snelheid bij de jongste leeftijdscategorie (18-29-jarigen) het laagst is. In Figuur 29 zien wij dat deze jongste leeftijdsgroep telkens het hoogste percentage bestuurders bevat die van mening zijn dat de straffen te zwaar zijn. In het geval van alcohol en gordel is dit verschil echter niet significant. We zien met stijgende leeftijd een bijna trapsgewijze afname van het percentage bestuurders dat van mening is dat de straffen voor snelheid te zwaar zijn (18-29: 43%; 30-38: 38%; 39-49: 38%; 50-62: 30%; 63+: 21%; zie Bijlage 1 voor significante verschillen). En ook in het geval van rijden onder invloed van drugs zien wij een trapsgewijze afname van het percentage bestuurders dat denkt dat de straffen te zwaar zijn (18-29: 11%; 30-38: 38%; 39-49: 3%; 50-62: 3%; 63+: 3%; zie Bijlage 1 voor significante verschillen). Er werden geen significante leeftijdsverschillen gevonden naar de mening over de zwaarte van de straffen voor rijden onder invloed van alcohol en het niet dragen van de gordel. In 2009 werden enkel voor snelheid significante verschillen naargelang de leeftijd vastgesteld. Toen vonden de jongste leeftijdsgroep en de 39-49-jarigen significant vaker dan 63-plussers de straffen voor snelheidsovertredingen te zwaar.

2.1.6.3 Gewest

De meningen over de zwaarte van de straffen voor rijden onder invloed van alcohol en voor snelheidsovertredingen variëren significant naargelang het gewest van de bestuurder (Figuur 29).

Figuur 29: Mening over de strengheid van de huidige straffen naar gewest van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Walen zijn significant vaker van mening dan Brusselaars dat de straffen voor rijden onder invloed van alcohol en snelheidsovertredingen te zwaar zijn (alcohol: Walen 14% - Brusselaars 8% ($F(1,126) = 3,57$; $p < 0,05$); snelheid: Walen 40% - Brusselaars 30% ($F(1,126) = 7,55$; $p < 0,01$)). Vlamingen nemen in deze vergelijking een tussenpositie in (alcohol: 10%; snelheid 34%).

I.v.m. de meningen over de zwaarte van de straffen rond drugs en gordel konden wij geen significante verschillen naargelang het gewest van de bestuurder vaststellen.

Deze cijfers tonen een duidelijke verandering aan sinds 2009. In 2009 werden de straffen voor het rijden onder invloed van alcohol en drugs significant vaker te zwaar bevonden in Vlaanderen dan in Wallonië. Voor beide overtredingen is het percentage bestuurders die van mening zijn dat de straffen te zwaar zijn in Wallonië duidelijk toegenomen en in de andere twee gewesten afgenomen.

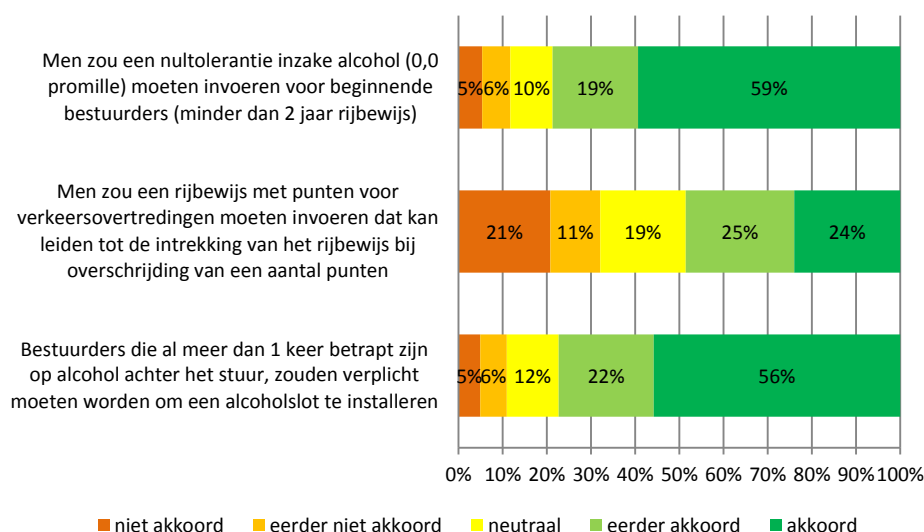
2.2 Draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen

Naast controles en bestraffingen bestaan er verschillende andere maatregelen om het verkeer veiliger te maken. Het is van belang dat verkeersveiligheidsmaatregelen een draagvlak hebben bij de bevolking. In de voorafgaande sectie werd de mening van bestuurders rond *bestaande* maatregelen beschreven. In dit rapportgedeelte presenteren we het draagvlak voor *potentiële* maatregelen. Hiermee worden verkeersveiligheidsmaatregelen bedoeld die in België nog niet bestaan, maar in de toekomst wel ingevoerd zouden kunnen worden.

2.2.1 Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in de volledige populatie

De resultaten voor de gehele bestuurderspopulatie worden weergegeven in Figuur 30. De grootste instemming is er met de maatregel dat men een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) zou moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs). Bijna 8 op 10 respondenten gaan hiermee (eerder) akkoord (79%). Daarenboven vindt 77% dat bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, verplicht zouden moeten worden om een alcoholslot te installeren. Iets minder dan de helft van de respondenten is te vinden voor het invoeren van een rijbewijs met punten (49%).

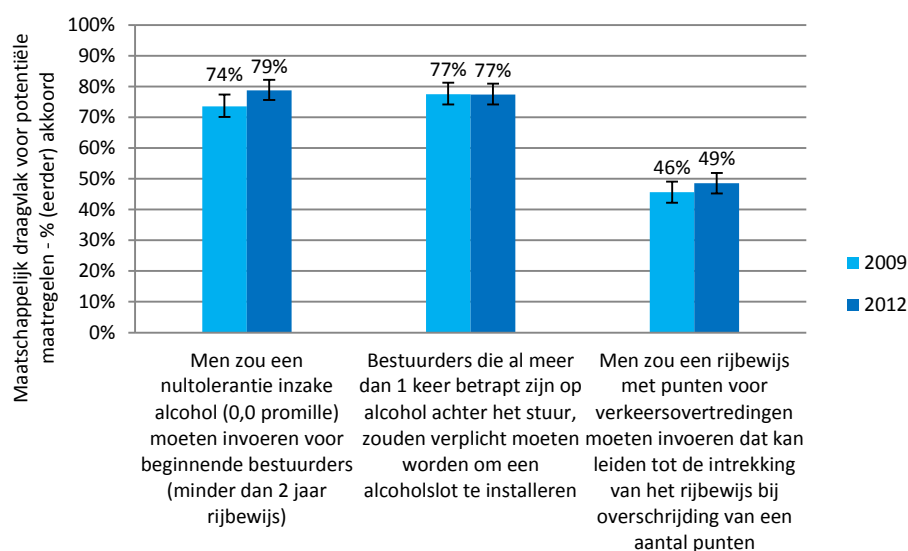
Figuur 30: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in België (2012)



Bron: BIVV

In vergelijking met 2009 (Figuur 31) zien wij dat het draagvlak voor de nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders toegenomen is (2009: 74%; 2012: 79%; maar dit verschil is niet significant). Het draagvlak voor deze maatregel ligt in 2012 iets hoger dan het draagvlak voor een alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur (ten opzichte van 2009 nauwelijks veranderd; telkens rond de 77%). Het draagvlak voor een rijbewijs met punten is in 2012 licht maar niet significant gestegen (2009: 46%; 2012: 49%).

Figuur 31: Evolutie van de maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen (2009; 2012)



Bron: BIVV

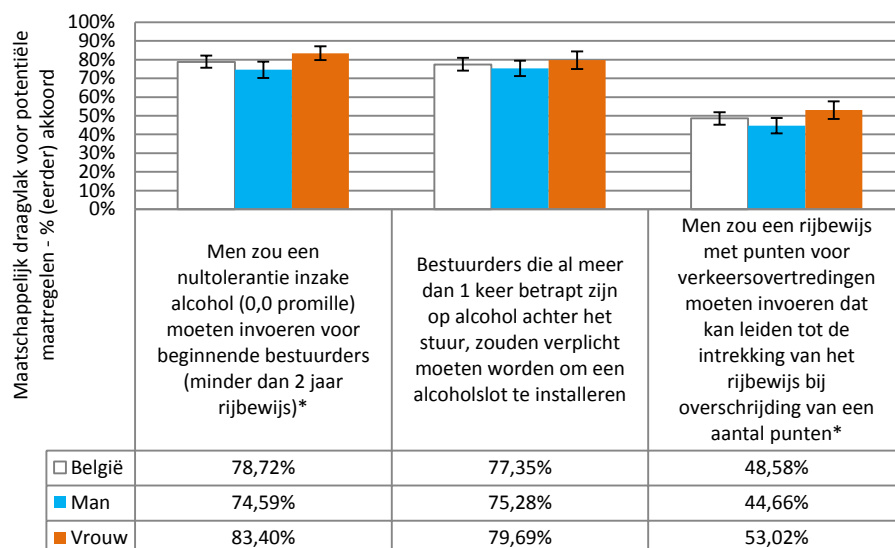
2.2.2 Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat met bepaalde potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen (eerder) akkoord gaat.

2.2.2.1 Geslacht

Voor de drie potentiële maatregelen geldt dat vrouwen eerder voorstander zijn dan mannen (Figuur 32).

Figuur 32: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

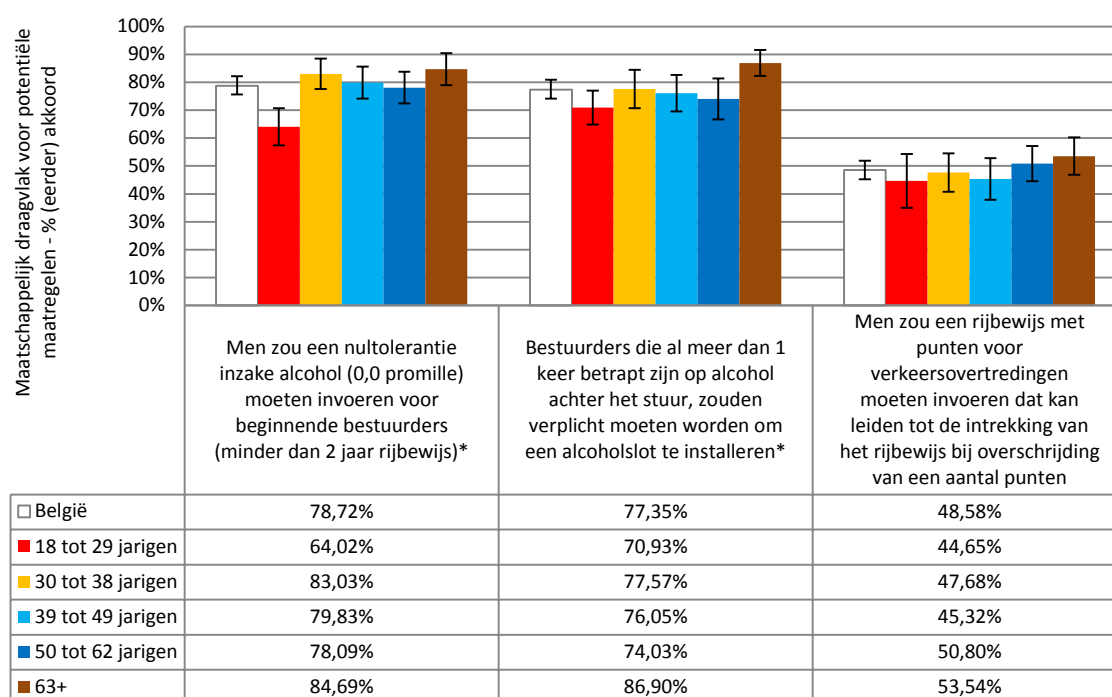
Bron: BIVV

Meer vrouwen (83%) dan mannen (75%) gaan akkoord met een nultolerantie voor alcohol voor beginnende bestuurders ($F(1,126) = 12,73$; $p < 0,01$) en eveneens meer vrouwen (53%) dan mannen (45%) zijn voorstander van een rijbewijs met punten ($F(1,126) = 8,33$; $p < 0,01$). Het verschil tussen de geslachten i.v.m. met het draagvlak van een alcoholslot was niet significant.

2.2.2.2 Leeftijd

Er werden enkele significante verschillen naargelang de leeftijd gevonden voor het draagvlak voor potentiële maatregelen (Figuur 33).

Figuur 33: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant

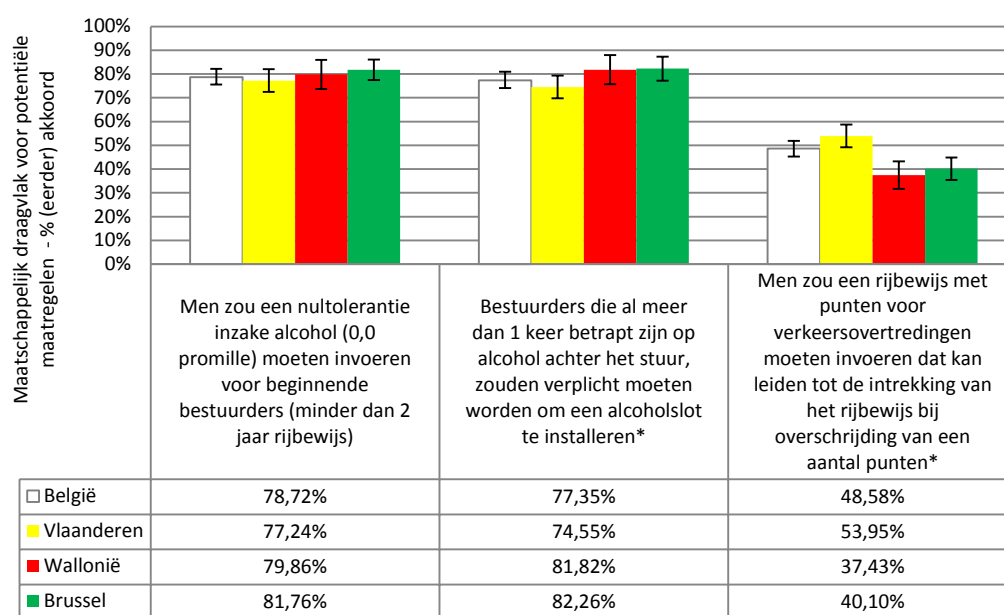
Bron: BIVV

Uiteraard heeft de jongste leeftijdsgroep (18-29-jarigen) een significant lager draagvlak voor een nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders dan alle andere leeftijdsgroepen. Deze groep wordt ook in eerste instantie door deze maatregel getroffen (18-29: 64%; 30-38: 83%; 39-49: 80%; 50-62: 78%; 63+: 85%; zie Bijlage 1 voor significante verschillen). Opmerkelijk is toch dat ook in deze jongste leeftijdsgroep meer dan de helft van de bestuurders akkoord gaat met deze potentiële maatregel. Oudere respondenten (63+) gaan significant vaker akkoord met een alcoholslot voor bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur dan alle andere leeftijdsgroepen (18-29: 71%; 30-38: 78%; 39-49: 76%; 50-62: 74%; 63+: 87%; zie Bijlage 1 voor significante verschillen).

2.2.2.3 Gewest

Het draagvlak voor een alcoholslotregeling en een rijbewijs met punten varieert naargelang het gewest van de bestuurder (Figuur 34).

Figuur 34: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naar gewest van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Vlaamse bestuurders (75%) gaan significant minder akkoord met een alcoholslotregeling dan Brusselaars (82%; $F(1,126) = 4,76$; $p < 0,05$). Het draagvlak voor een rijbewijs met punten is echter in Vlaanderen (54%) significant groter dan in Brussel (37%; $F(1,126) = 16,61$; $p < 0,01$) en Wallonië (40%; $F(1,126) = 18,94$; $p < 0,01$).

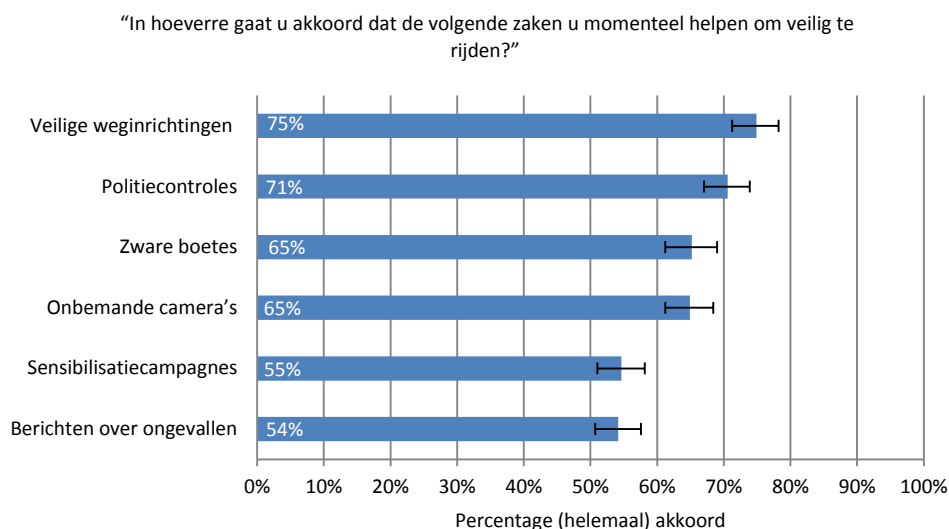
2.3 Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden

2.3.1 Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden in de volledige populatie

Naast het draagvlak voor bestaande en potentiële maatregelen vroegen we de respondenten ook welke maatregelen hen momenteel persoonlijk helpen om veilig te rijden. De bevroegde maatregelen gaan van boetes en controles over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele maatregelen. Ten opzichte van 2009 werd de vraagstelling veranderd. In 2012 werd er consistent op gelet dat de vraagstelling betrekking had op de *huidige* maatregelen. Er werd gevraagd: "In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u *momenteel* helpen om veilig te rijden?". Verder werd niet meer, zoals in 2009, naar het meer of minder van bepaalde maatregelen gevraagd: "meer politiecontroles", "zwaardere boetes" en "veiliger weginrichtingen", maar naar de maatregel op zich: "politiecontroles", "zware boetes" en "veilige weginrichtingen". Tenslotte werd in 2012 de vraag ingekort en niet meer naar de maatregelen "beelden van crashtests" en "weinig aandacht voor het vermogen van auto's in reclame" gevraagd. Door de inhoudelijke verandering zijn de resultaten niet meer met die van de eerdere edities vergelijkbaar.

Figuur 35 toont het percentage bestuurders dat in 2012 (eerder) akkoord gaat met de subjectieve doeltreffendheid van een maatregel, in dalende volgorde.

Figuur 35: Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden in de volledige populatie in België (2012)



Bron: BIVV

Belgische autobestuurders (75%) zijn vooral van mening dat veilige weginrichtingen hen helpen om veilig te rijden gevolgd door politiecontroles (71%), zware boetes (65%), onbemande camera's (65%), sensibilisatiecampagnes (55%) en berichten over ongevallen (54%). In 2009 gaf 70% van de respondenten aan dat hun een veiligere weginrichting helpt om veilig te rijden, 68% dacht dit van meer politiecontroles, 47% van zwaardere boetes, 62% van onbemande camera's, 61% van sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio en 56% van berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval.

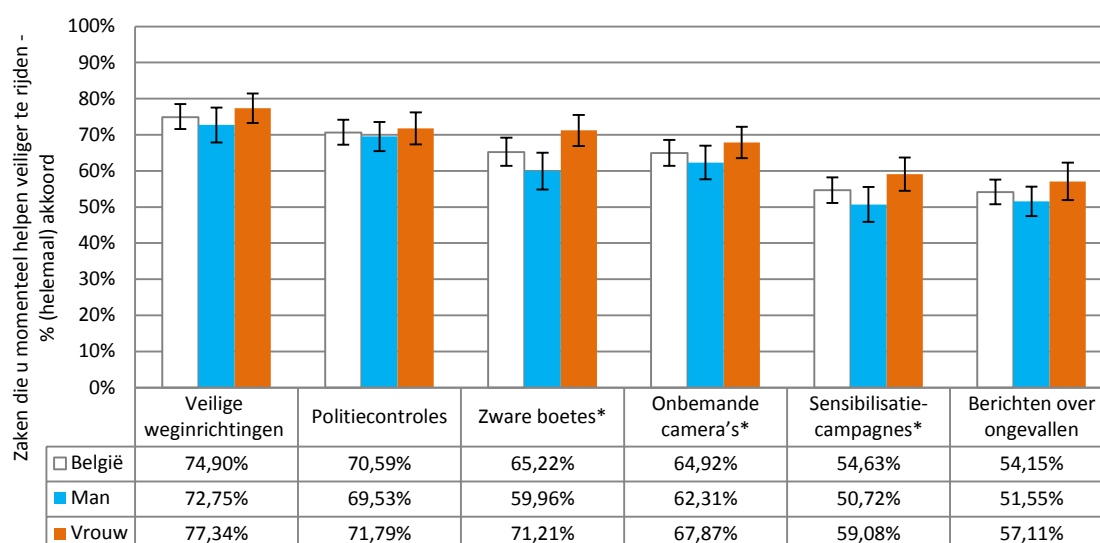
2.3.2 Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden in de volledige populatie naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat (eerder) akkoord gaat dat de volgende zaken hen momenteel helpen om veiliger te rijden.

2.3.2.1 Geslacht

Algemeen geven vrouwen vaker dan mannen aan dat bepaalde maatregelen hen momenteel helpen om veilig te rijden (Figuur 36).

Figuur 36: Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden naar geslacht van de respondent "wat helpt u om veilig te rijden..." (2012)



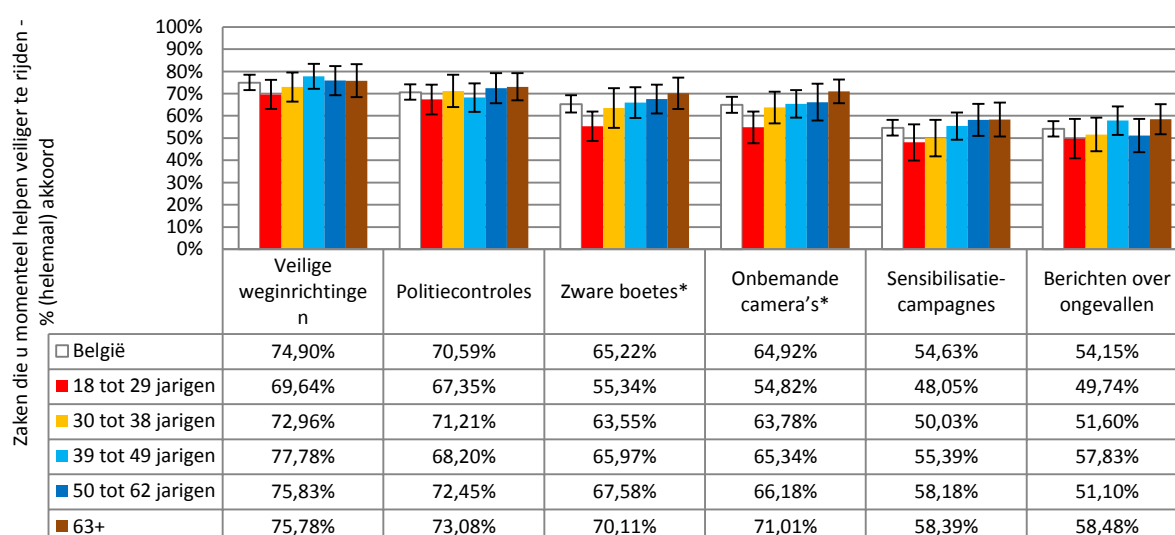
* significant
Bron: BIVV

Dit verschil is significant in het geval van meningen over het effect van zware boetes (vrouwen 71% - mannen 60%; $F(1,126) = 16,52$; $p < 0,01$), onbemande camera's (vrouwen 68% - mannen 62%; $F(1,126) = 4,09$; $p < 0,05$) en sensibilisatiecampagnes (vrouwen 59% - mannen 51%; $F(1,126) = 7,06$; $p < 0,01$).

2.3.2.2 Leeftijd

I.v.m. de subjectieve doeltreffendheid van verkeersveiligheidsmaatregelen konden we enkele significante verschillen naargelang de leeftijd van de respondent vaststellen (Figuur 37).

Figuur 37: Meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden naar leeftijd van de respondent "wat helpt u om veilig te rijden..." (2012)



* significant
Bron: BIVV

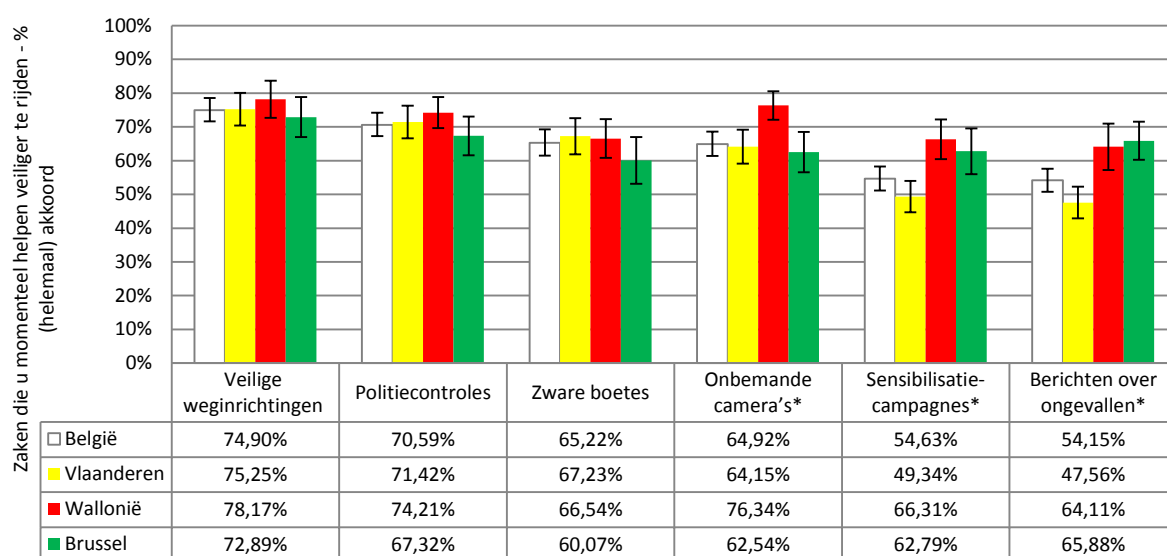
De jongste leeftijdsgroep (18-29 jaar; 55%) is significant minder vaak van mening dan 39-plussers dat zware boetes hen helpen om veilig te rijden (verschil met: 39-49-jarigen (66%) $F(1,126) = 5,26$; $p < 0,05$; 50-62-jarigen (68%) $F(1,126) = 7,06$; $p < 0,01$; 63-plussers (70%) $F(1,126) = 10,15$; $p < 0,01$). Hetzelfde patroon zien we voor de inschatting van het effect van onbemande camera's.

Jonge bestuurders (18-29 jaar; 55%) zijn significant minder vaak van mening dan 39-plussers dat deze maatregel hen helpt om veilig te rijden (verschil met: 39-49-jarigen (65%) $F(1,126)= 5,06$; $p<0,05$; 50-62-jarigen (66%) $F(1,126)= 4,37$; $p<0,05$; 63-plussers (71%) $F(1,126)= 14,11$; $p<0,01$). Over alle maatregelen heen zien we overigens dat de jongste bestuurders het minst vaak van mening zijn erdoor geholpen te worden.

2.3.2.3 Gewest

De subjectieve inschatting van het effect op het eigen veilig rijgedrag van onbemande camera's, sensibilisatiecampagnes en berichten over ongevallen verschilt significant naargelang het gewest van de bestuurder (Figuur 38).

Figuur 38: Mening over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden naar gewest van de respondent "wat helpt u om veilig te rijden..." (2012)



* significant

Bron: BIVV

Significant meer Walen (76%) dan Brusselaars (63%; $F(1,126)= 13,90$; $p<0,01$) en Vlamingen (64%; $F(1,126)= 13,48$; $p<0,01$) zijn van mening dat onbemande camera's hen helpen om veilig te rijden. Vlaamse bestuurders (49%) schatten de doeltreffendheid van sensibilisatiecampagnes significant lager in dan bestuurders uit Brussel (63%; $F(1,126)= 10,51$; $p<0,01$) en uit Wallonië (66%; $F(1,126)= 20,15$; $p<0,01$). En ook i.v.m. berichten over ongevallen zijn significant minder Vlamingen (48%) dan Walen (64%; $F(1,126)= 15,53$; $p<0,01$) en Brusselaars (66%; $F(1,126)= 24,51$; $p<0,01$) van mening dat deze hen helpen veilig te rijden.

3. Algemene conclusies

De algemene conclusie van de BIVV-attitudemeting is dat er nog heel veel inspanningen nodig zijn om een aantal doelstellingen van de Staten-Generaal van 2007 te halen. Uit de algemene attitudes van de Belgische bestuurder blijkt er een ruim maatschappelijk draagvlak te bestaan om het verkeersveiligheidsprobleem aan te pakken. De gecombineerde aanpak met handhaving, sensibilisatiecampagnes en infrastructurele maatregelen moet verdergezet worden, weliswaar ondersteund door uitgebreid onderzoek om de specifieke doelgroepen met hun specifieke probleempunten (qua gedrag en attitudes) te bepalen. Gerichte acties op het terrein (zowel op gebied van handhaving als sensibilisatie/educatie) zullen dan ook bijdragen tot een betere verkeersveiligheid.

3.1 Handhaving

Belgische autobestuurders denken dat, tijdens een typische autorit, de kans het grootst is om gecontroleerd te worden op een snelheidsovertreding, gevolgd door gordeldracht en rijden onder invloed van alcohol en drugs ((zeer) grote subjectieve pakkans: snelheid (33%), gordel (18%), alcohol (7%) en drugs (6%).

Uit de zelfgerapporteerde ervaringen met controles (in de laatste 12 maanden) blijkt dat 27% van de bestuurders wel eens door de politie tegengehouden/gestopt geweest is voor een verkeerscontrole. 14% van de respondenten moest in de laatste 12 maanden een ademtest in het kader van een alcoholcontrole afleggen (vooral mannen en jonge bestuurders maar in vergelijking met 2009 observeren we ook een duidelijk toename hiervan bij 39-49-jarigen). De doelstelling van de SGVV om jaarlijks één bestuurder op drie op rijden onder invloed van alcohol te controleren, is dus duidelijk nog niet gehaald. Bovendien is dit vanzelfsprekend te weinig om 90% van de bestuurders ervan te overtuigen dat de pakkans "zeer groot" is (doelstelling SGVV m.b.t. de subjectieve pakkans vanaf 2003). Verhoging van de subjectieve pakkans vereist onder meer het opdrijven van de objectieve pakkans, gecombineerd met aangepaste communicatie hierover.

Uit een diepergaande analyse in 2009 werd duidelijk dat de subjectieve pakkans niet zomaar een weerspiegeling is van de objectieve pakkans, maar een geheel eigen perceptie van de weggebruikers is. "Die perceptie is afhankelijk van veel factoren, zoals het belang dat de weggebruiker hecht aan voldoende controles, de perceptie van het risico van overdreven snelheid, en andere elementen die niet gekend zijn. Daarenboven worden beide pakkansen (objectieve en subjectieve) op een andere schaal uitgedrukt. De subjectieve pakkans wordt doorgaans weergegeven in het percentage respondenten met kleine of grote kans-antwoorden (schaal is ook subjectief). De objectieve pakkans wordt in termen van het werkelijke aantal controles uitgevoerd door de politie uitgedrukt. Verder onderzoek naar de determinanten van de subjectieve pakkans zou hier meer duidelijkheid over kunnen geven en is dan ook aan te bevelen. Bijvoorbeeld de mate waarin het gedrag van de bestuurders beïnvloedt wordt door de pakkans dient daarbij onderzocht te worden" (Boulanger, 2010 p. 38).

64% van de Belgische autobestuurders schat de straffkans na een vastgestelde verkeersovertreding groot of zeer groot in. 13% schat dat er in dit geval weinig tot heel weinig kans bestaat om effectief bestraft te worden. Desondanks zien we uit cijfers van het rechtsgebied van het hof van beroep te Gent bijvoorbeeld dat de seponeringsgraad voor verkeerszaken, na het in rekening brengen van de onmiddellijke inningen en waarschuwingen en de uitzuivering van de bijzondere wetgeving en de technische seponering slechts 3 à 6% bedraagt (evaluatie 2005-2011 percentage seponering). Met andere woorden: de effectieve straffkans voor verkeerszaken ligt, in vergelijking met de subjectieve schatting van de straffkans, toch zeer hoog (Kenis, 2014).

In vergelijking met de eerdere metingen zien we een duidelijke toename van het aandeel bestuurders dat een boete voor verkeersovertredingen moest betalen (2012: 34%; 2009: 25%; 2006: 22%). Als we naar de redenen voor gerapporteerde boetes voor verkeersovertredingen (gedurende het laatste 12 maanden) kijken, zien we dat respondenten vooral beboet geweest zijn op snelheid en verkeerd/hinderlijk parkeren (25% en 11%). Slechts 1% of minder gaf aan beboet geweest te zijn voor het niet dragen van de gordel, handmatig telefoneren achter het stuur, niet

correct beveiligen van kinderen, rijden onder invloed van alcohol of drugs. Gezien het frequent voorkomen van bv. handmatig bellen tijdens het rijden en het niet correct beveiligen van kinderen (zie ook Meesmann & Boets, 2014) gaan wij ervan uit dat deze overtredingen slechts in beperkte mate gecontroleerd worden.

3.2 Draagvlak voor maatregelen

Op basis van de resultaten kunnen we concluderen dat er een duidelijk draagvlak bestaat voor een verstrenging van de huidige regels voor rijden onder invloed van alcohol en drugs. Meer dan 3 op 4 Belgische bestuurders is van mening dat deze regels strenger zouden moeten zijn, meer dan de helft is voorstander van een intensivering van de controles hierop en amper 1 op 10 vindt dat de huidige straffen rond rijden onder invloed van alcohol te streng zijn.

Algemeen stellen we vast dat vrouwen en oudere bestuurders eerder voorstander zijn van een strengere handhaving van rijden onder invloed dan mannen en jonge bestuurders. Het draagvlak voor een intensivering van de controles en de meningen over de strengheid van de straffen variëren enkel naargelang het gewest van de bestuurders. Vlaamse bestuurders zijn minder vaak van mening dat snelheid onvoldoende gecontroleerd wordt dan Waalse en Brusselse bestuurders. Walen zijn significant vaker van mening dan Brusselaars dat de straffen voor rijden onder invloed van alcohol en snelheidsovertredingen te zwaar zijn.

Verder tonen de resultaten aan dat er een duidelijk draagvlak is voor twee van de drie bevroegde potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen. Meer dan 3 op 4 bestuurders zijn van mening dat men een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) zou moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs) en dat bestuurders die al meer dan één keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, verplicht zouden moeten worden om een alcoholslot te installeren. Let wel, dit zijn maatregelen waarmee slechts een klein percentage bestuurders te maken zullen of zouden krijgen. De derde potentiële maatregel die betrekking heeft op een groter deel van de bestuurderpopulatie vindt minder toestemming (rijbewijs met punten). Algemeen zien we ook hier dat vrouwen eerder open staan voor strengere regels dan mannen. Het draagvlak voor een nultolerantie inzake alcohol voor beginnende bestuurders is bij jonge bestuurders kleiner dan bij alle andere leeftijdsgroepen. Dit is begrijpelijk aangezien deze groep in eerste instantie door deze maatregel getroffen wordt. Significanter meer 63-plussers zijn voorstander van een alcoholslotregeling dan alle andere leeftijdsgroepen. Het draagvlak voor een alcoholslotregeling is in Vlaanderen kleiner dan in Brussel en Wallonië. Het draagvlak voor een rijbewijs met punten is daarentegen in Vlaanderen duidelijk groter dan in Brussel en Wallonië.

Belgische bestuurders zijn vooral van mening dat infrastructurele maatregelen (veilige weginrichtingen) hen momenteel helpen om veilig te rijden, gevolgd door repressieve maatregelen (politiecontroles, zware boetes, onbemande camera's). Pas op de derde plaats volgen preventieve maatregelen (sensibilisatiecampagnes en berichten over ongevallen). Om het in de terminologie van de 3-E's aanpak van verkeersveiligheid uit te drukken betekent dit dat volgens de Belgische bestuurders "Engineering" de grootste impact heeft op het eigen verkeersveiligheidsgedrag, gevolgd door "Enforcement" en "Education". Of dit strookt met de realiteit zou in bijkomend onderzoek geanalyseerd moeten worden. Algemeen geven vrouwen en oudere bestuurders vaker dan mannen en jonge bestuurders aan dat bepaalde maatregelen hen momenteel helpen om veilig te rijden. Vlamingen zijn minder overtuigd van de doeltreffendheid van onbemande camera's, sensibilisatiecampagnes en berichten van ongevallen dan Brusselaars en Walen. Vooral Walen zijn overtuigd van de doeltreffendheid van onbemande camera's.

3.3 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 in het algemeen, en meer specifiek ook op het gebied van handhaving en draagvlak van maatregelen
- Verruimen van bijkomende objectieve gegevens m.b.t. tot de objectieve pakkans op basis van politiedata.

- Diepergaand onderzoek naar de relatie tussen subjectieve en objectieve pakkans en hun relatieve invloed op verkeersveiligheidsgedrag.
- Nadere analyse van de objectieve pakkans: link tussen kenmerken van bestuurders en controlespecificaties (bv. plaats en tijdstype van de controle).
- Verruimen van de kennis rond de effecten van bepaalde maatregelen zoals bijvoorbeeld het effect van de strafmaat of het effect van verschillende types van controles (bv. flitspalen, trajectcontroles, mobiele controles politie).

Elk van deze onderzoeksactiviteiten wordt hierna kort toegelicht.

Het blijft nuttig om de attitudemetingen op geregelde tijdstippen te 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 attitudemeting in 2015 te herhalen.

De voorgestelde resultaten m.b.t. de objectieve pakkans zijn gebaseerd op zelfgerapporteerde gegevens en betreffen dus enkel een schatting van de effectieve objectieve pakkans. Bijkomende informatie op basis van politiegegevens m.b.t. het aantal controles, afgenomen ademtests of drugs-screening-tests, etc. kunnen belangrijke informatie bieden om de zelfgerapporteerde gegevens te valideren.

Diepergaand onderzoek naar de relatie tussen subjectieve en objectieve pakkans op basis van de gegevens uit de attitudemeting 2009 toonde aan dat beide concepten niet zomaar een weerspiegeling van elkaar zijn, maar gebaseerd zijn op een geheel eigen perceptie van de respondent die van veel factoren afhankelijk is. Ook de resultaten van 2012 maken duidelijk dat deze concepten niet zomaar overeenkomen en dat er bijkomende factoren moeten bestaan die de verschillen bepalen.

Verder onderzoek naar de relatie tussen subjectieve en objectieve pakkans en ook naar hun relatieve invloed op verkeersveiligheidsgedrag zou belangrijke informatie kunnen bieden voor de planning van maatregelen.

Uit de resultaten blijkt dat jonge bestuurders tussen 18 en 29 jaar van alle leeftijdscategorieën het vaakst rapporteren aan een ademtest onderworpen te zijn en dat dit niet verklaard kan worden door hun blootstelling aan het verkeer, aangezien zij van alle leeftijdsgroepen gemiddeld niet het meeste kilometers per maand afleggen. Deze vaststelling kan niet zomaar gewijd worden aan een grote selectiviteit in het optreden van de politie (i.c. een focus op jonge bestuurders). Het is immers goed mogelijk dat de jongste groep bestuurders precies dan op de baan is wanneer er door de politie het meest op alcohol gecontroleerd wordt, bijvoorbeeld in weekendnachten. Hierover werden in de attitudemeting echter geen gegevens verzameld, zodat hierover geen uitspraak gedaan kon worden. Om hier wel enigszins voor te controleren, zou men in een volgende bevraging bijkomend kunnen nagaan op welke moment(en) deze ademtest(en) afgenomen werd(en) (week – weekend, overdag – 's nachts).

De BIVV-attitudemeting biedt een algemeen beeld van de situatie en evoluties van zelfgerapporteerd gedrag en attitudes van Belgische autobestuurders. De meting laat niet toe om rechtstreeks conclusies te trekken over het specifieke effect van bepaalde maatregelen. Hiervoor zijn bijkomende studies noodzakelijk. Het zou interessant zijn om bijvoorbeeld het effect van de strafmaat of de effecten van verschillende types van controles zoals flitspalen, trajectcontroles, mobiele controles politie te evalueren.

Overzicht figuren

Figuur 1: Subjectieve inschatting van de pakkans in België (2012)	17
Figuur 2: Subjectieve inschatting van de pakkans in België (2003, 2006, 2009, 2012)	18
Figuur 3: Subjectieve kans op controle(s) naar leeftijd van de bestuurder (2012)	19
Figuur 4: Subjectieve kans op controle(s) naar gewest van de bestuurder (2012)	20
Figuur 5: Mening over de evolutie van alcoholcontroles bij bestuurders in België (2012)	21
Figuur 6: Percentage respondenten dat denkt dat het aantal alcoholcontroles het laatste jaar toegenomen is naar gewest van de respondent (2012)	21
Figuur 7: Subjectieve inschatting van de straffkans na vaststelling van een overtreding in België (2012)	22
Figuur 8: Subjectieve straffkans naar leeftijd van de bestuurder (2012)	23
Figuur 9: Subjectieve straffkans naar gewest van de bestuurder (2012)	23
Figuur 10: Zelfgerapporteerd aantal politiecontroles bij bestuurders in België in de voorbije 12 maanden (2006, 2009; 2012)	24
Figuur 11: Zelfgerapporteerde alcoholtests in de afgelopen 12 maanden 2006-2012	25
Figuur 12: Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft naar geslacht van de respondent (2012)	26
Figuur 13: Percentage respondenten waarbij de politie de voorbije 12 maanden minstens 1 keer een ademtest afgenomen heeft naar leeftijd van de respondent (2012)	26
Figuur 14: Zelfgerapporteerd aantal boetes voor verkeersinbreuken bij bestuurders in België in de voorbije 12 maanden (2006, 2009; 2012)	27
Figuur 15: Evolutie van de redenen voor verkeersboetes (2009, 2012)	28
Figuur 16: Zelfgerapporteerde boetes, controles en veroordelingen van bestuurders in België in de voorbije 12 maanden (2012)	29
Figuur 17: Maatschappelijk draagvlak voor verstrenging van de regels in België (2012)	30
Figuur 18: Evolutie van het maatschappelijk draagvlak voor verstrenging van de regels (2006, 2009; 2012)	31
Figuur 19: Maatschappelijk draagvlak voor verstrenging van de regels naar geslacht van de respondent (2012)	32
Figuur 20: Maatschappelijk draagvlak voor verstrenging van de regels naar leeftijd van de respondent (2012)	32
Figuur 21: Maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles in België (2012)	33
Figuur 22: Maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles naar geslacht van de respondent (2012)	34
Figuur 23: Maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles naar leeftijd van de respondent (2012)	34
Figuur 24: Maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles naar gewest van de respondent (2012)	35
Figuur 25: Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de straffen in België (2012)	36
Figuur 26: Evolutie van het maatschappelijk draagvlak voor zwaarte van de straffen (2006, 2009; 2012)	36
Figuur 27: Maatschappelijk draagvlak voor zwaarte van de straffen naar geslacht van de respondent (2012)	37
Figuur 28: Maatschappelijk draagvlak voor zwaarte van de straffen naar leeftijd van de respondent (2012)	38
Figuur 29: Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de straffen naar gewest van de respondent (2012)	39
Figuur 30: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen in België (2012)	40
Figuur 31: Evolutie van de maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen (2009; 2012)	40
Figuur 32: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naar geslacht van de respondent (2012)	41
Figuur 33: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naar leeftijd van de respondent (2012)	42
Figuur 34: Maatschappelijk draagvlak voor potentiële verkeersveiligheidsmaatregelen naar gewest van de respondent (2012)	43

Figuur 35: Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen in België (2012)	44
Figuur 36: Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen naar geslacht van de respondent "wat helpt u om veilig te rijden..." (2012)	45
Figuur 37: Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen naar leeftijd van de respondent "wat helpt u om veilig te rijden..." (2012).....	45
Figuur 38: Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen naar gewest van de respondent "wat helpt u om veilig te rijden..." (2012).....	46

Overzicht tabellen

Tabel 1: Overzicht vraagstelling i.v.m. subjectieve pakkans 2006/2009 en 2012	17
---	----

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Overzicht van bepaalde significante verschillen i.v.m. handhaving en draagvlak voor maatregelen.....	54
---	----

Referenties

- Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- 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].
- 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].
- Goldenbeld, Ch. (2005) *Verkeershandhaving in Nederland. R-2004-15*. SWOV, Leidschendam. Geraadpleegd: <http://www.swov.nl/rapport/r-2004-15.pdf> [04.04.14].
- Kenis, P. (2014) *Persoonlijke communicatie met Paul Kenis - parket van Gent op 02.05.14*.
- 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.
- 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-gedragsmeting-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-gedragsmeting-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-gedragsmeting-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=1403191256&hash=e70e669db885400981de6471ed2c8b56 [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].

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht van bepaalde significante verschillen i.v.m. handhaving en draagvlak voor maatregelen

Significante verschillen van subjectieve inschatting van de pakkans naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele "Hoe groot is volgens u de kans...?"	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
om te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers	18-29 en 39-49	F(1,126)= 4,91	p<0,05
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 5,27	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 7,86	p<0,01
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbemande flitscamera's)	18-29 en 50-62	F(1,126)= 4,18	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 5,13	p<0,05
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 5,58	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 8,10	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van zelfgerapporteerde alcoholtest in de afgelopen 12 maanden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele	Significante verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u als autobestuurder afgenomen?*(% gecontroleerde bestuurders)	18-29 en 30-38	F(1,126)= 12,03	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 4,73	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 11,58	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 16,76	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 9,16	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van de maatschappelijk draagvlak voor verstrenging van de regels naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele "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? De regels zouden strenger moeten zijn ..."	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Snelheid	18-29 en 39-49	F(1,126)= 8,13	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 18,81	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 73,98	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 29,59	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 20,85	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 15,12	p<0,01
Alcohol	18-29 en 30-39	F(1,126)= 4,76	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 16,34	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 7,69	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 5,84	p<0,05
Drugs	18-29 en 30-39	F(1,126)= 12,23	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 9,24	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 5,17	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 23,56	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 7,69	p<0,01
Veiligheidsgordel	18-29 en 39-49	F(1,126)= 9,44	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 15,38	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 5,00	p<0,05
	50-62 en 63+	F(1,126)= 9,22	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van de maatschappelijk draagvlak voor een intensivering van de controles naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele "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? De regels worden onvoldoende gecontroleerd ..."	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Snelheid	18-29 en 39-49	F(1,126)= 6,22	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 16,36	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 32,23	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 8,84	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 9,04	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 4,13	p<0,05
Drugs	39-49 en 63+	F(1,126)= 6,38	p<0,05

Bron: BIVV

Significante verschillen van de maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de straffen naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele "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? De straffen zijn te zwaar ..."	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Snelheid	18-29 en 50-62	F(1,126)= 5,61	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 26,09	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 13,16	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 16,50	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 5,58	p<0,05
Drugs	18-29 en 39-49	F(1,126)= 7,08	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 8,34	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 8,09	p<0,01
	30-38 en 39-49	F(1,126)= 4,17	p<0,05
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 3,99	p<0,05
	30-38 en 63+	F(1,126)= 4,28	p<0,05

Bron: BIVV

Significante verschillen van de maatschappelijk draagvlak voor potentiële maatregelen naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele "De volgende stellingen gaan over potentiële maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In welke mate gaat u akkoord met volgende stellingen?"	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Bestuurders die al meer dan 1 keer betrapt zijn op alcohol achter het stuur, zouden verplicht moeten worden om een alcoholslot te installeren	18-29 en 63+	F(1,126)= 19,84	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 4,91	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 7,70	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 8,74	p<0,01
Men zou een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) moeten invoeren voor beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs)	18-29 en 30-39	F(1,126)= 22,32	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 15,19	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 9,93	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 22,37	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele "In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u momenteel helpen om veiliger te rijden?"	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
zware boetes	18-29 en 39-49	$F(1,126) = 5,26$	$p < 0,05$
	18-29 en 50-62	$F(1,126) = 7,06$	$p < 0,01$
	18-29 en 63+	$F(1,126) = 10,15$	$p < 0,01$
onbemande camera's	18-29 en 39-49	$F(1,126) = 5,06$	$p < 0,05$
	18-29 en 50-62	$F(1,126) = 4,37$	$p < 0,05$
	18-29 en 63+	$F(1,126) = 14,11$	$p < 0,01$

Bron: BIVV

Significante verschillen van meningen over wat persoonlijk helpt om veilig te rijden naargelang de gewest van de bestuurder

Variabele "In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u momenteel helpen om veiliger te rijden?"	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	Vlaanderen en Wallonië	$F(1,126) = 15,53$	$p < 0,01$
	Vlaanderen en Brusselaars	$F(1,126) = 24,51$	$p < 0,01$
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	Vlaanderen en Wallonië	$F(1,126) = 20,15$	$p < 0,01$
	Vlaanderen en Brusselaars	$F(1,126) = 10,51$	$p < 0,01$
onbemande camera's	Vlaanderen en Wallonië	$F(1,126) = 13,48$	$p < 0,01$
	Wallonië en Brusselaars	$F(1,126) = 13,90$	$p < 0,01$

Bron: BIVV

