



BIVV

**Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering
van de wet van 9 maart 2014**

Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post
enquête

Dankwoord

De auteur en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid bedanken volgende personen en organisaties voor hun gewaardeerde bijdrage aan dit onderzoek:

- ▶ Peter Silverans (KCC) en Emmanuelle Dupont (KCC) van het BIVV, die het rapport kritisch nalazen. De enige eindverantwoordelijke van het rapport is uiteraard de auteur.
- ▶ Vertaalbureau 'To the Point Translations' die het rapport naar het Frans vertaalde, en Nathalie Focant van het BIVV voor het nalezen en corrigeren van de vertaling.
- ▶ Het studiebureau 'iVOX' voor de organisatie van het veldwerk.

Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014

Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête

Onderzoeksrapport nr. 2017-R-01-NL

D/2017/0779/12

Auteur: Pelssers Brecht

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 28/02/2017

Gelieve naar dit document te refereren als: Pelssers, B. (2017) Kennis over de nieuwe recidiveregeling na invoering van de wet van 9 maart 2014. Meting van de kennis bij de bevolking via een pre-post enquête. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Ce rapport est également disponible en français sous le titre: Connaissance de la nouvelle réglementation en matière de récidive après l'adoption de la loi du 9 mars 2014. Mesure de la connaissance auprès de la population via une enquête pré-post.

SAMENVATTING

Wet van 9 maart 2014

Op 9 maart 2014 werd een wet goedgekeurd die vanaf 1 januari 2015 een heel aantal ingrijpende veranderingen aan het verkeersrecht aanbracht. Concreet komt het er op neer dat de verkeersregels werden verstrengd en dat verkeersrecidivisten harder zullen worden aangepakt. De belangrijkste wijzigingen hielden in dat...:

- het toegelaten alcoholpromillage werd verlaagd van 0,5 naar 0,2 promille voor professionele bestuurders (vb. buschauffeur, vrachtwagenbestuurder, taxibestuurder);
- er een wettelijke basis werd gelegd voor het opsporen van alcohol gebruikmakend van een samplingtoestel. Dit is een toestel om op een zeer snelle en gebruiksvriendelijke manier alcohollicht in een voertuig op te sporen;
- het toepassingsgebied van de onmiddellijke inning (OI) werd uitgebreid. Het is vanaf nu mogelijk met een OI te werken voor overtredingen van de Wegverkeerswet zelf. Zo kan bijvoorbeeld een OI worden uitgeschreven voor het rijden onder invloed van alcohol.
- heden een OI kan worden geïnd van buitenlandse overtreeders tot een bedrag van €1 200. Indien ze niet meteen kunnen betalen, kan de auto in beslag genomen worden, totdat de OI wordt betaald;
- recidivisme anders zal worden gedefinieerd. Vroeger werd iemand als recidivist aanzien als hij/zij een identieke verkeersovertreding beging binnen een bepaalde periode (vb. één jaar voor extreme snelheidsovertredingen, drie jaar voor alcoholintoxicatie). In de nieuwe wetgeving wordt iemand als recidivist beschouwd indien die een combinatie van de zwaarste overtredingen (vb. overtredingen van de 4^{de} graad, vluchtmisdrijf) heeft begaan binnen een periode van drie jaar;
- iemand die recidiveert strenger zal worden bestraft. Iemand die binnen de drie jaar 1 nieuw misdrijf begaat, gevolgd op een eerdere veroordeling, zal een minimum rijverbod krijgen van 3 maanden, 2 misdrijven binnen 3 jaar betekent minimum 6 maanden rijverbod en 3 misdrijven tot slot betekent dat iemand 9 maanden niet mag rijden. Telkens gaat het herstellen van het recht tot sturen gecombineerd met vier herstelexamens: theoretisch en praktisch rijexamen, alsook een medisch en psychologisch onderzoek. Legt de recidivist deze examens niet af, dan kan hij niet hersteld worden in zijn recht tot sturen;
- de modaliteiten inzake het rijverbod werden veranderd. Met de oude wet was het mogelijk om bepaalde modaliteiten toe te passen wanneer een rijverbod was opgelegd, zoals onder meer het beperken van het rijverbod tot het weekend of tot bepaalde categorieën van motorvoertuigen. In de toekomst zal het toekennen van modaliteiten bovendien niet langer mogelijk zal zijn wanneer het herstel van het recht tot sturen afhankelijk wordt gemaakt van de 4 hogergenoemde herstelexamens. Voornamelijk voor professionele bestuurders zal de impact groot zijn, daar de modaliteiten gebruikt werden om er voor te zorgen dat deze groep hun activiteiten kon verderzetten;
- een herroeping van een rechterlijke beslissing steeds mogelijk zal zijn voor iemand die in de proefperiode, dewelke het gevolg is van een verkeersovertreding, opnieuw een verkeersovertreding begaat;
- de politie zelf direct kan overgaan tot de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Doelstelling en methodologie

Om na te gaan of de nieuwe recidiveregeling bekend is bij het grote publiek, werd tweemaal een enquête afgenomen bij een representatieve (onafhankelijke) steekproef van de Belgische bevolking (18+). Dit werd gecombineerd met een beperkte informatiecampagne van de FOD Mobiliteit & Vervoer (publiekscommunicatie) rond de nieuwe recidiveregeling. Concreet werd er een enquête afgenomen voor de publiekscommunicatie (premeting; november 2015; n = 855) en na de publiekscommunicatie (postmeting; juni 2016; n = 996). Telkens werd er gepolst naar de kennis over de nieuwe recidiveregeling, alsook naar het zelf-gerapporteerde effect van de nieuwe recidiveregeling op het rijgedrag. Eveneens werd de publiekscommunicatie zelf geëvalueerd.

Belangrijkste resultaten

Kennis & zelf-gerapporteerd effect

Uit de pre- en postmeting blijkt dat de bevolking op basis van de ongeholpen¹ herinnering amper op de hoogte is van de nieuwe recidiveregeling. Slechts een weinig benijdenswaardige 1% gaf zonder een aanwijzing/tip aan dat de recidiveregeling werd verstrengd. Wanneer een respondent werd gevraagd of hij/zij op de hoogte was van de nieuwe recidiveregeling met behulp van het laten zien van de nieuwe wetgeving (geholpen herinnering²) dan gaf ongeveer 65 à 70% aan op de hoogte te zijn. De overgrote meerderheid (>50%) geeft echter aan “vaag” op de hoogte te zijn.

Wat het zelf-gerapporteerd effect betreft, gaf het overgrote deel aan dat de hardere aanpak geen invloed zal hebben op het al dan niet respecteren van de verkeersregels. Ongeveer 38 à 39% zegt zowel in de pre- als postmeting de verkeersregels meer tot veel meer te zullen respecteren ten gevolge van de nieuwe wetgeving. Dit kan een positieve invloed hebben op de algemene verkeersveiligheid.

Bij een opsplitsing van de data naar gewest, geslacht en leeftijd blijken er enkel voor wat betreft leeftijd duidelijke significante verschillen te bestaan. Zo werd in zowel de pre- als de postmeting vastgesteld dat er een significant verschil bestaat tussen de oudste (65+) en jongste leeftijdsgroep (18-34 jaar) betreffende het op de hoogte zijn van de nieuwe recidiveregeling. Bij de oudere generatie lag de kennis hoger. Ook kon afgeleid worden dat 65+'ers aangaven (veel) meer de verkeersregels te zullen respecteren in vergelijking met de jongere generaties. Het verschil was echter enkel in de premeting significant.

Publiekscommunicatie

In de postmeting werd er gevraagd of respondenten een banner hadden opgemerkt. Slecht 2,41% gaf aan een banner in verband met zware verkeersovertredingen/nieuwe recidiveregeling te hebben gezien. Van deze 2,41% kon hoegenaamd niemand een juiste beschrijving van de banner geven. Wanneer de banner getoond werd, steeg het aantal dat de banner had gezien tot ongeveer 6%.

Qua aantrekkelijkheid/ begrijpbaarheid gaf de meerderheid van de respondenten aan dat zowel de banner als de slogan duidelijk en makkelijk te begrijpen waren. Ook vindt een meerderheid dat de banner en bijbehorende slogan de aandacht trekken en origineel zijn. Desondanks wordt de banner door de meeste respondenten als weinig humoristisch beschouwd en zal deze volgens hen niet aanzetten tot een verandering van het gedrag.

¹ Ongeholpen herinnering: een respondent wordt gevraagd naar zijn/haar kennis over een item zonder enige aanwijzing/tip.

² Geholpen herinnering: een respondent wordt gevraagd naar zijn/haar kennis over een item met een aanwijzing/tip. In dit geval kregen respondenten de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisme te zien.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting.....	2
Inhoudsopgave.....	4
Lijst van figuren en tabellen.....	6
1 Inleiding.....	7
1.1 Algemeen.....	7
1.2 Wet van 9 maart 2014.....	7
2 Doelstelling.....	10
3 Methodologie.....	11
3.1 Simulated pre-test post-test design.....	11
3.2 Publiekscommunicatie.....	11
3.3 Pre - en postmeting.....	12
3.3.1 Algemeen.....	12
3.3.2 Preparatie van de datasets.....	13
3.3.3 Analyse van de dataset	14
3.3.4 Sociodemografische karakteristieken van de steekproeven	15
3.4 Enquête-items.....	16
3.4.1 Premeting	16
3.4.2 Postmeting	16
4 Resultaten	17
4.1 Algemeen.....	17
4.1.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling.....	17
4.1.1.1 Ongeholpen herinnering	17
4.1.1.2 Geholpen herinnering.....	18
4.1.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling	18
4.2 Gewest	19
4.2.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling.....	19
4.2.1.1 Ongeholpen herinnering	19
4.2.1.2 Geholpen herinnering.....	19
4.2.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling	19
4.3 Leeftijd	20
4.3.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling.....	20
4.3.1.1 Ongeholpen herinnering	20
4.3.1.2 Geholpen herinnering.....	20
4.3.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling	20
4.4 Geslacht	21
4.4.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling.....	21

4.4.1.1	Ongeholpen herinnering	21
4.4.1.2	Geholpen herinnering.....	21
4.4.2	Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling	21
4.5	Informatiekanalen	22
4.6	Opleidingsniveau + mobiliteitsgegevens van de steekproef (Gewogen)	23
5	Resultaten publiekscommunicatie	24
5.1	Zichtbaarheid van de banner/slogan.....	24
5.1.1	Ongeholpen herinnering	24
5.1.2	Geholpen herinnering.....	25
5.2	Aantrekkelijkheid/begrijpbaarheid van de banner/slogan.....	25
6	Bespreking	27
7	Conclusie	29
	Referenties	30
	Bijlage 1: Enquête Premeting	31
	Bijlage 2: Enquête Postmeting.....	34
	Bijlage 3: Resultaattabellen.....	38

LIJST MET FIGUREN EN TABELLEN

FIGUREN

Figuur 1: Banner tijdens de publiekscommunicatie over de nieuwe recidiveregeling	12
--	----

TABELLEN³

Tabel 1: Alcoholconcentratie.....	7
Tabel 2: Zwaarste overtredingen in de Belgische verkeerswetgeving	8
Tabel 3: Doelstellingen premeting & postmeting	10
Tabel 4: Simulated pre-test post-test design.....	11
Tabel 5: Stratificatietabel steekproef	12
Tabel 6: Wegingsfactoren pre-postmeting.....	13
Tabel 7: Sociodemografische karakteristieken van de steekproeven.....	15
Tabel 8: Informatiekanaal	22
Tabel 9: Opleidingsniveau + mobiliteitsgegevens van de steekproef (Gewogen)	23
Tabel 10: Evaluatie banner/slogan - Zichtbaarheid (Ongeholpen herinnering).....	24
Tabel 11: Evaluatie banner/slogan - Zichtbaarheid (Geholpen herinnering)	25
Tabel 12: Evaluatie banner/slogan - Aantrekkelijkheid/begrijpbaarheid	26

³ Tabellen met resultaten over de kennis en het zelf-gerapporteerd effect zijn terug te vinden in bijlage 3: Resultaattabellen (p.38).

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

“Wet van 9 maart 2014 tot wijziging van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, van de wet van 29 juni 1964 betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie, van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen”

Bron: Belgisch Staatsblad, 2014

Op 9 maart 2014 werd een nieuwe wet aangenomen, die vanaf 1 januari 2015 een heel aantal ingrijpende wijzigingen aan het verkeersrecht aanbracht (De Roy, 2014). De wet heeft als titel degene die hierboven is weergegeven in het kader. Concreet komt het er op neer dat de verkeerswetgeving verstrengd werd. Inhoudelijk heeft de nieuwe wet voornamelijk de strengere beteugeling van verkeersdelinquenten voor ogen. De verstrenging van de wet heeft tot doel om het aantal verkeersdoden in België verder naar omlaag te krijgen. Tegen 2020 is bijvoorbeeld het streefdoel van de wetgever om nog maar maximum 420 verkeersdoden te registreren waar dit aantal nu nog 727 bedraagt (FOD Economie, 2015). Hieronder werden de belangrijkste wijzigingen binnen het verkeersrecht kort beschreven. De uiteenzetting is sterk gebaseerd op een artikel van De Roy (2014) verschenen in het *Rechtskundig Weekblad 2014-2015 (No.1)*.

1.2 Wet van 9 maart 2014

Een eerste wijziging is de verstrenging van het toegestane alcoholgehalte voor professionele bestuurders. De maximale Bloed Alcohol Concentratie (BAC) werd voor bestuurders van vrachtwagens, autobussen en autocars verlaagd van 0,5 tot 0,2 promille (Tabel 1). Dit geldt ook voor bestuurders van voertuigen met een andere rijbewijscategorie die onder dezelfde medische voorschriften vallen als de bovengenoemde bestuurders. Het gaat hier dus om met name taxibestuurders, bestuurders van limousines, bestuurders van minibussen, leerlingenvervoer, ambulances, enz. Voor alle andere bestuurders blijft het toegestane alcoholgehalte op 0,5 promille gehandhaafd (De Roy, 2014).

Tabel 1: Alcoholconcentratie

Bron: Belgisch Staatsblad, 2014

<i>Alcoholconcentratie per liter uitgeademde alveolaire lucht</i>	<i>Alcoholconcentratie per liter bloed (promille)</i>
0,09 milligram/liter	0,20 gram/liter
0,22 milligram/liter	0,50 gram/liter

Het opsporen van alcohol gebruikmakend van een samplingtoestel werd ook wettelijk voorzien op basis van de wet van 9 maart 2014. Een samplingtoestel is een toestel dat de mogelijkheid biedt om op een zeer snelle en eveneens gebruiksvriendelijke manier alcohol in een voertuig op te sporen. Doormiddel van deze toestellen is het voor de politie mogelijk om snel dronken bestuurders uit het verkeer te halen en deze te onderwerpen aan de ademtesten en/of -analyses die gehomologeerd zijn. De samplingtoestellen hebben in vergelijking met de ademtesten en -analyses geen enkele wettelijke bewijswaarde om te kunnen verbaliseren voor rijden onder invloed van alcohol (De Roy, 2014).

De nieuwe wet bepaalt eveneens dat het toepassingsgebied van de onmiddellijke inning (OI) wordt uitgebreid. Daar waar vroeger enkel een OI kon worden uitgevaardigd ten aanzien van speciaal door de koning aangewezen overtredingen van de reglementen uitgevaardigd op grond van de Wegverkeerswet wordt nu de mogelijkheid gegeven om met een OI te werken voor overtredingen van de Wegverkeerswet zelf. Zo kan nu dus een OI worden uitgeschreven voor het rijden onder invloed, waar dit vroeger enkel via een minnelijke schikking of door een vervolging voor de rechtbank kon gebeuren. Let wel op: een OI kan enkel gebeuren indien er geen schade aan een derde is berokkend (De Roy, 2014).

Met betrekking tot de OI is ook nieuw dat tot een bedrag van € 1 200 kan worden geïnd van buitenlandse overtreeders. Indien deze niet meteen kunnen betalen, kan de auto in beslag genomen worden, totdat de OI wordt betaald. Deze werkwijze toepassen kon vroeger niet waardoor er tal van OI's niet werden betaald. Ook maakt de nieuwe wet het mogelijk om de openstaande rekeningen van buitenlanders te innen. Tot slot moet ook gewezen worden op het feit dat de nieuwe wet voorziet dat de OI in bepaalde gevallen kan vervangen worden door een opleiding. Dergelijke opleiding kan bijvoorbeeld betrekking hebben op voertuigbeheersing of maatschappelijk verantwoord weggebruik.

Met betrekking tot dit onderzoek is het belangrijkste gedeelte in de nieuwe wet de verstrengde aanpak van de verkeersrecidivisten. Vroeger werd iemand als recidivist aanzien als hij/zij een identieke verkeersovertreding beging binnen een bepaalde periode (vb. één jaar voor extreme snelheidsovertredingen, drie jaar voor alcoholintoxicatie) (Wegcode, 2012). In de nieuwe wetgeving wordt iemand als recidivist beschouwd indien die een combinatie van de zwaarste overtredingen (Tabel 2) heeft begaan binnen een periode van drie jaar. Op te merken is het feit dat reeds in 2011 een eerste wijziging optrad ten aanzien van de oorspronkelijke wet. Toen werd namelijk besloten om bestuurders onder invloed harder aan te pakken. Meer bepaald werd vanaf dan iemand eveneens als recidivist beschouwd indien hij/zij in een periode van drie jaar twee overtredingen van dezelfde aard maakte. Een voorbeeld betreft hier het rijden onder invloed van alcohol en het rijden onder invloed van drugs.

Tabel 2: Zwaarste overtredingen in de Belgische verkeerswetgeving

Bron: De Roy, 2014; Belgisch Staatsblad, 2014

<i>Zwaarste overtredingen in de Belgische verkeerswetgeving</i>
Overtredingen van het Wegverkeersreglement van de vierde graad
Zware snelheidsovertredingen met een verplicht rijverbod
Rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs, zonder medisch geschikt te zijn of na onmiddellijke intrekking van het rijbewijs
Vluchtmisdrijf met enkel stoffelijke schade en vluchtmisdrijf met gewonden of doden
Zware intoxicatie
Dronkenschap of soortgelijke toestand
Toevertouwen van een voertuig aan een dronken persoon of een dronken persoon uitdagen of aanzetten tot het besturen van een voertuig
Drugs in het verkeer
Rijden spijs verval of rijden zonder geslaagd te zijn in eerdere herstelonderzoeken
Gebruik van de radardetector of enig middel dat kan dienen om de vaststelling van overtredingen te verhinderen of te bemoeilijken

Naast het feit dat de nieuwe wetgeving de kans verhoogd dat iemand als recidivist aanschouwd kan worden, gaat ook de strafmaat omhoog. Iemand die binnen de drie jaar 1 nieuw misdrijf begaat, gevolgd op een eerdere veroordeling, zal een minimum rijverbod krijgen van 3 maanden, 2 nieuwe misdrijven binnen drie jaar betekent minimum 6 maanden rijverbod en 3 nieuwe misdrijven tot slot betekent dat iemand 9 maanden niet mag rijden met een voertuig. Telkens gaat het herstellen van het recht tot sturen gecombineerd met vier herstelexamens: theoretisch en praktisch rijexamen, alsook een medisch en psychologisch onderzoek. Legt de recidivist deze examens niet af, dan kan hij niet hersteld worden in zijn recht tot sturen (De Roy, 2014).

Behalve het verscherpen van de recidiveregeling, werd er ook een verandering doorgevoerd met betrekking tot de modaliteiten inzake het rijverbod. Met de oude wet was het mogelijk om bepaalde modaliteiten toe te passen wanneer een rijverbod was opgelegd, zoals onder meer het beperken van het rijverbod tot het weekend of tot een bepaalde categorie motorvoertuigen (Fransis, z.d.). In de toekomst zal het toekennen van modaliteiten echter niet langer mogelijk zijn aangezien het herstel van het recht tot sturen afhankelijk wordt gemaakt van het slagen in de 4 hogergenoemde herstelexamens. Voornamelijk voor professionele bestuurders zal de impact groot zijn, daar de modaliteiten voornamelijk gebruikt werden om er voor te zorgen dat deze groep hun activiteiten kon verderzetten. In vele gevallen zal dit echter niet langer mogelijk zijn (Fransis, z.d.).

Het gebeurt wel eens dat rechters de rijbevoegdheid van een bestuurder beperken tot motorvoertuigen die uitgerust zijn met een alcoholslot. Hiernaast kunnen eveneens bijkomende rijverboden worden opgelegd. Echter moet bij het opleggen van een alcoholslot rekening worden gehouden met het feit dat de overtredders in staat van bijzondere herhaling (vb. 2 x rijden onder invloed van alcohol) hier ontsnappen aan het nieuwe herhalingsregime van het opnieuw maken van verkeersovertredingen binnen een bepaalde termijn. Anders gezegd, ontsnappen de geïntoxiceerde overtredders in staat van bijzondere herhaling hier aan het minimum rijverbod en de verplichte herstelexamens (De Roy, 2014).

De wet van 9 maart 2014 zorgde ook voor een verstrenging op het gebied van het bestraffen van verkeersovertreders. In verkeerszaken werden namelijk vaak straffen uitgesproken met uitstel, wat betekent dat een veroordeelde zijn straf ontloopt indien hij zich aan de opgelegde voorwaarden houdt. Daarnaast werden ook geregeld straffen opgeschort, wat betekent dat de overtredder geen straf krijgt ondanks dat het misdrijf bewezen was. Aan deze gunstmaatregelen zat er een proefperiode gekoppeld, waardoor deze maatregelen herroepen konden worden, indien de overtredders zich niet hielden aan de opgelegde voorwaarden. In de praktijk ging het er echter vaak anders aan toe omdat een herroeping slechts kon wanneer de overtredder in de proefperiode definitief werd veroordeeld tot een criminele straf of tot een effectieve gevangenisstraf van ten minste 1 maand. Vaak leidde een nieuwe verkeersovertreding dan ook niet tot de herroeping van het uitstel of de opschorting. Met de nieuwe wet van 9 maart 2014 zal een herroeping echter steeds mogelijk zijn voor iemand die in de proefperiode, dewelke het gevolg is van een verkeersovertreding, opnieuw een verkeersovertreding begaat (De Roy, 2014; Fransis, z.d.). Hij/zij moet dus niet meer definitief veroordeeld worden binnen de proefperiode.

Een van de laatste grotere wijzigingen binnen de verkeerswetgeving is de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs door de officier van de gerechtelijke politie. Dit zal leiden tot een efficiëntere manier van werken, daar er vroeger steeds contact opgenomen moest worden met de substituut-procureur des Konings voor het innemen van het rijbewijs. Nu kan de politie dus zelf overgaan tot de intrekking van het rijbewijs wanneer ze vaststellen dat iemand veel te hard gereden heeft, dronken achter het stuur zat of geïntoxiceerd was met drugs (De Roy, 2014).

Na deze uiteenzetting kan besloten worden dat de wet van 9 maart 2014 duidelijk tot doel heeft om het aantal verkeerslachtoffers en het aantal verkeersdoden in het bijzonder terug te dringen. De nadruk van de nieuwe wet ligt voornamelijk op het opentrekken van het rijverbod alsook het slagen voor de herstelexamens. Voor veel verkeersrecidivisten zal de nieuwe wet hard aankomen, daar de verzwaring van het herhalingsregime gecombineerd met de onmogelijkheid om modaliteiten te koppelen aan het rijverbod, een duidelijke verstrenging van de sancties met zich meebrengt (Adlex, 2015).

2 DOELSTELLING

Zoals aangegeven is het doel van de wet van 9 maart 2014 om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Om die doelstelling te behalen moet de verkeersveiligheid verbeteren en moet het aantal verkeersovertredingen omlaag. In de literatuur is immers aangegeven dat er een relatie bestaat tussen het aantal overtredingen en de ongevalsbetrokkenheid (Zaidel, 2001). Met het verstrengen van de sancties met betrekking tot begane verkeersovertredingen tracht de wetgevende overheid nu dus de mensen aan te sporen tot meer verkeersveilig gedrag.

Dit onderzoek heeft tot doel om na te gaan in welke mate de nieuwe recidiveregeling bekend is bij het grote Belgische publiek. Ook is er de intentie vanuit het BIVV om na te gaan wat het zelf-gerapporteerde effect is van de verstrengde regels op het rijgedrag van de bestuurders op het Belgische wegennet.

Tabel 3: Doelstellingen premeting & postmeting

Specifieke doelstelling	Evaluatiecriterium
Premeting	
1) Nagaan of mensen op de hoogte zijn van de nieuwe recidiveregeling (= Kennis)	Hoeveel procent (%) van de Belgische bevolking is op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?
2) Nagaan wat het zelf-gerapporteerd effect is van de nieuwe recidiveregeling (= Gedragswijziging)	Hoeveel procent (%) van de Belgische bevolking geeft aan de verkeersregels beter na te leven?
3) Nagaan van contextuele variabelen die van invloed kunnen zijn op de kennis en/of het zelf-gerapporteerd effect met betrekking tot de nieuwe recidiveregeling	Welk deel van de Belgische bevolking is het meest op de hoogte over de nieuwe recidiveregeling? Welke socio -demografische eigenschappen karakteriseert deze groep?
Postmeting	
4) Nagaan of mensen op de hoogte zijn van de nieuwe recidiveregeling (= Kennis)	Hoeveel procent (%) van de Belgische bevolking is op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?
5) Nagaan wat het zelf-gerapporteerd effect is van de nieuwe recidiveregeling (= Gedragswijziging)	Hoeveel procent (%) van de Belgische bevolking geeft aan de verkeersregels beter na te leven?
6) Nagaan van contextuele variabelen die van invloed kunnen zijn op de kennis en/of het zelf-gerapporteerd effect met betrekking tot de nieuwe recidiveregeling	Welk deel van de Belgische bevolking is het meest op de hoogte over de nieuwe recidiveregeling? Welke socio -demografische eigenschappen karakteriseert deze groep?
7) Nagaan van het bereik/de impact van de infocampagne	Zijn er meer mensen op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling? ➔ Significant hoger (%) aandeel van de bevolking dat weet dat recidivisten in het verkeer harder zullen worden aangepakt (<i>Premeting vs. Postmeting</i>) Zijn meer mensen van plan om hun gedrag te wijzigen naar aanleiding van de nieuwe recidiveregeling? ➔ Significant hoger (%) aandeel van de bevolking dat aangeeft zijn gedrag te zullen wijzigen (<i>Premeting vs. Postmeting</i>)

3 METHODOLOGIE

Om na te gaan of de nieuwe recidiveregeling bekend is bij het grote publiek, werd er tweemaal een enquête afgenomen bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking (18+). Tussen beide enquêtes werd er een beperkte informatiecampaagne van de FOD Mobiliteit & Vervoer opgezet, die tot doel had te communiceren rond de nieuwe recidiveregeling. Concreet werd er dus een enquête afgenomen voor (premeting) en na (postmeting) de publiekscommunicatie. Telkens werd gepolst naar de kennis over de nieuwe recidiveregeling, alsook naar het zelf-gerapporteerde effect ervan op het rijgedrag.

3.1 Simulated pre-test post-test design

De hele onderzoeksmethodologie als één geheel bekeken, kan dus gesteld worden dat er gebruik gemaakt wordt van een *simulated pre-test post-test design*. Bij dit soort onderzoeksdesign worden twee gelijke steekproeven uit een populatie getrokken. Eén van de steekproeven wordt gebruikt als controlegroep en bij deze elementen gebeurt de premeting. De tweede steekproef wordt als de experimentele groep beschouwd en wordt onderworpen aan de postmeting (De Pourcq, z.d.). In het betreffende onderzoek van De Pourcq, z.d. wordt aangegeven dat dit onderzoeksopzet uiterst geschikt is voor de evaluatie van informatiecampaagnes. Het is immers zo dat wanneer de resultaten (vb. mate van kennis) bekomen in de premeting worden afgetrokken van de resultaten bekomen uit de postmeting, het effect van de informatiecampaagne kan worden afgeleid. Hieronder volgt een schematische weergave van deze onderzoeksopzet:

Tabel 4: Simulated pre-test post-test design

Bron: Campbell & Stanley, 1963

	Premeting	Campagne	Postmeting
Randomisatie steekproef 1	X	X	
Randomisatie steekproef 2		X	X

Binnen dit onderzoek met betrekking tot de kennis over de recidiveregeling is het ook helemaal niet mogelijk om de impact van de campagne te meten door gebruik te maken van dezelfde groep respondenten. Er wordt immers naar de kennis gepolst van de respondenten. Indien dezelfde groep respondenten zou worden bevraagd, betekende dit normaal gezien dat het aandeel dat aangaf de recidiveregeling te kennen op 100% zou moeten uitkomen. Het enige nadeel van deze onderzoeksopzet is dat niet alle randfactoren kunnen worden uitgesloten die eveneens van invloed kunnen zijn op de kennis over de nieuwe recidiveregeling. Buitenexperimentele gebeurtenissen kunnen de postmeting dus beïnvloeden (Campbell & Stanley, 1963). Anders verwoord is het niet zomaar mogelijk om de te verwachten stijging aangaande de kennis zomaar uitsluitend toe te schrijven aan de campagne.

3.2 Publiekscommunicatie

De publiekscommunicatie van de FOD Mobiliteit & Vervoer over de nieuwe recidiveregeling startte op 3 mei 2016 met het naar buiten brengen van een persbericht “1+1=3 in het verkeer!”. Tegelijkertijd verscheen op de website van de [FOD Mobiliteit & Vervoer](#) een banner en informatie over de nieuwe recidiveregeling. De banner werd ook via sociale media zoals Twitter en Facebook gedeeld. De publiekscommunicatie was primair gericht op de recidivisten en de potentiële recidivisten, en secundair op alle weggebruikers. Mensen die zich immers aan de reglementering houden moeten ervan op de hoogte zijn dat de overheid iets onderneemt om de verkeersveiligheid te verhogen.



Figuur 1: Banner tijdens de publiekscommunicatie over de nieuwe recidiveregeling

Bron: FOD Mobiliteit & Vervoer, 2016

3.3 Pre - en postmeting

3.3.1 Algemeen

Het veldwerk van de premeting werd uitgevoerd tussen 16 en 29 november 2015 en van de postmeting tussen 27 juni en 10 juli. Zowel het opstellen als de programmatie van de pre- en postmeting met behulp van het softwareprogramma Question Pro gebeurde volledig in eigen beheer van het Kenniscentrum van het BIVV. Voor het verspreiden van de online-enquêtes die een gemiddelde invultijd hadden van 4 minuten, werd er een beroep gedaan op het marktonderzoeksbureau iVOX. Er werd gevraagd om de enquêtes af te nemen bij 1000 respondenten, die een representatieve steekproef van de Belgische bevolking (18+) vertegenwoordigden. De verdeling aangegeven door IVOX is weergegeven in Tabel 5. Uiteindelijk werden er bij de stopzetting van de premeting op 29 november 2015 1071 completes⁴ geregistreerd. Voor de postmeting werden in totaal 1076 completes aangeleverd.

Tabel 5: Stratificatietabel steekproef

Bron: iVOX

<i>Geslacht</i>	<i>Leeftijd</i>	<i>Brussel</i>	<i>Vlaanderen</i>	<i>Wallonië</i>
Man	18-34	19	81	46
Vrouw	18-34	19	79	46
Man	35-49	17	80	44
Vrouw	35-49	15	78	44
Man	50-64	11	79	42
Vrouw	50-64	11	78	44
Man	65+	5	49	23
Vrouw	65+	7	55	28

⁴ Completes: het aantal respondenten dat de online-enquête volledig heeft ingevuld.

3.3.2 Preparatie van de datasets

De **eerste stap** die na ontvangst van de datagegevens werd uitgevoerd, betrof het cleanen van de datagegevens. Dit gebeurde op basis van de volgende criteria:

1. Verwijderen van identieke IP-adressen/identieke respondenten (*Enkel premeting*).⁵
2. Verwijderen van respondenten met een responstijd van minder dan 90 seconden.
3. Verwijderen van respondenten met een leeftijd jonger dan 18 jaar.
4. Verwijderen van respondenten die zowel aan de premeting als aan de postmeting deelnamen.

Als gevolg van deze data cleaning werd voor de pre- en postmeting respectievelijk een database overgehouden met een steekproefgrootte van 855 en 996 respondenten. Verder in dit rapport zullen de socio-demografische karakteristieken van deze steekproeven worden weergegeven (Tabel 7).

Na het cleanen van de datagegevens werden als **tweede stap** wegingsfactoren gedefinieerd op basis van gegevens van de FOD Economie (2014) om de representativiteit van de steekproeven te verbeteren. De weging gebeurde op basis van het gewest, de leeftijd en het geslacht. Een respondent behorende tot een groep die ondervertegenwoordigd was, kreeg een gewicht groter dan 1 en een respondent behorende tot een groep die oververtegenwoordigd was kreeg een gewicht kleiner dan 1. In Tabel 6 worden de wegingsfactoren per groep weergegeven voor zowel de pre- als de postmeting.

Tabel 6: Wegingsfactoren pre - postmeting

Bron: FOD Economie, 2014

	<i>Gewest</i>	<i>Geslacht</i>	<i>Leeftijd</i>	<i>Aantal in steekproef</i>	<i>% in dataset</i>	<i>% in populatie</i>	<i>Gewicht</i>	<i>Respondenten na weging</i>
Premeting	Brussel	Man	18-34	13	1,52%	1,66%	1,091589	14,19065
		Vrouw	18-34	10	1,17%	1,77%	1,515763	15,15763
		Man	35-49	11	1,29%	1,52%	1,178139	12,95952
		Vrouw	35-49	11	1,29%	1,40%	1,085418	11,9396
		Man	50-64	10	1,17%	0,99%	0,845145	8,45145
		Vrouw	50-64	7	0,82%	1,05%	1,280649	8,964543
		Man	65+	6	0,70%	0,69%	0,985637	5,913822
		Vrouw	65+	9	1,05%	1,05%	0,995750	8,96175
Postmeting	Brussel	Man	18-34	12	1,20%	1,66%	1,37757	16,53086
		Vrouw	18-34	18	1,81%	1,77%	0,98096	17,65731
		Man	35-49	18	1,81%	1,52%	0,83871	15,09671
		Vrouw	35-49	13	1,31%	1,40%	1,06989	13,90859
		Man	50-64	9	0,90%	0,99%	1,09391	9,84520
		Vrouw	50-64	13	1,31%	1,05%	0,80330	10,44291
		Man	65+	6	0,60%	0,69%	1,14818	6,88908
		Vrouw	65+	7	0,70%	1,05%	1,49138	10,43965

⁵ Het verwijderen van identieke IP-adressen/identieke respondenten was in de postmeting niet nodig, daar dit verschijnsel in de postmeting niet voorkwam

Premeting	Vlaanderen	Man	18-34	54	6,32%	7,51%	1,188634	64,18624
		Vrouw	18-34	71	8,30%	7,37%	0,887195	62,99083
		Man	35-49	65	7,60%	7,48%	0,983574	63,93230
		Vrouw	35-49	63	7,37%	7,31%	0,992198	62,50845
		Man	50-64	77	9,01%	7,40%	0,821996	63,29368
		Vrouw	50-64	73	8,54%	7,30%	0,855394	62,44376
		Man	65+	50	5,85%	6,07%	1,038820	51,94100
		Vrouw	65+	47	5,50%	7,69%	1,398475	65,72830
Postmeting		Man	18-34	74	7,43%	7,51%	1,01042	74,77134
		Vrouw	18-34	81	8,13%	7,37%	0,90591	73,37879
		Man	35-49	77	7,73%	7,48%	0,96721	74,47552
		Vrouw	35-49	86	8,63%	7,31%	0,84671	72,81686
		Man	50-64	93	9,34%	7,40%	0,79281	73,73158
		Vrouw	50-64	84	8,43%	7,30%	0,86597	72,74150
		Man	65+	46	4,62%	6,07%	1,31536	60,50671
		Vrouw	65+	53	5,32%	7,69%	1,44467	76,56771
Premeting	Wallonië	Man	18-34	44	5,15%	4,32%	0,839346	36,93123
		Vrouw	18-34	46	5,38%	4,24%	0,788470	36,26961
		Man	35-49	33	3,86%	4,11%	1,064298	35,12185
		Vrouw	35-49	37	4,33%	4,10%	0,946296	35,01297
		Man	50-64	41	4,80%	3,95%	0,823104	33,74728
		Vrouw	50-64	35	4,09%	4,09%	0,998927	34,96243
		Man	65+	22	2,57%	2,89%	1,122034	24,68474
		Vrouw	65+	20	2,34%	4,06%	1,735318	34,70637
Postmeting		Man	18-34	34	3,41%	4,32%	1,26534	43,02165
		Vrouw	18-34	54	5,42%	4,24%	0,78242	42,25091
		Man	35-49	42	4,22%	4,11%	0,97414	40,91387
		Vrouw	35-49	46	4,62%	4,10%	0,88667	40,78704
		Man	50-64	36	3,61%	3,95%	1,09202	39,31262
		Vrouw	50-64	47	4,72%	4,09%	0,86656	40,72817
		Man	65+	23	2,31%	2,89%	1,25024	28,75556
		Vrouw	65+	24	2,41%	4,06%	1,68458	40,42987
Premeting	Totaal			855	100,00%	100,00%	855	
Postmeting	Totaal			996	100,00%	100,00%	996	

3.3.3 Analyse van de dataset

Voor de analyses werd er gebruik gemaakt van het statistisch softwareprogramma SPSS22 (IBM). Concreet werden de datagegevens in eerste instantie in zijn geheel geanalyseerd. Daarna werd achtereenvolgens onderzocht of er verschillen waren betreffende de kennis over de nieuwe recidiveregeling tussen de gewesten onderling; tussen verschillende leeftijdsgroepen en tot slot tussen mannen en vrouwen. Om te verifiëren of er significante verschillen waren tussen voornoemde variabelen werd gebruik gemaakt van de Bonferroni correctie. Er werd getest op een significantieniveau van $\alpha = 0,05$. De Bonferroni correctie wordt gebruikt om de mogelijkheid een significant verschil te vinden te limiteren.

Het is namelijk zo dat de kans om een significant verschil te vinden groter wordt naarmate er meerdere vergelijkingen worden gemaakt. Bij de Bonferroni correctie wordt het significantieniveau ($\alpha = 0,05$) gedeeld door het aantal hypothesen (Vergelijkingen). Indien er dan als p-waarde een waarde wordt bekomen die kleiner is dan voorgaande verhouding, dan is er sprake van een significant verschil.

Na de postmeting werden er ook analyses uitgevoerd met betrekking tot de publiekscommunicatie. Enerzijds werd er nagegaan of de banner (Figuur 1) werd opgemerkt door het publiek. Anderzijds werd onderzocht of de banner en de slogan ("1+1=3 in het verkeer!") in de smaak vielen. Tot slot werd ook het bereik/de impact van de publiekscommunicatie nagegaan. Hierbij werden er twee vragen gesteld:

- Zijn er meer mensen op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?
 - Significant hoger (%) aandeel van de bevolking dat weet dat recidivisten in het verkeer harder zullen worden aangepakt (*Premeting vs. Postmeting*)
- Zijn meer mensen van plan om hun gedrag te wijzigen naar aanleiding van de nieuwe recidiveregeling?
 - Significant hoger (%) aandeel van de bevolking dat aangeeft zijn gedrag te zullen wijzigen (*Premeting vs. Postmeting*)

3.3.4 Sociodemografische karakteristieken van de steekproeven

In Tabel 7 hieronder worden de gegevens van de steekproeven weergegeven (Ongewogen) alsook deze van de Belgische bevolking (18+). Het is duidelijk dat de cijfers in sterke mate overeenkomen. Het grootste verschil is terug te vinden bij de variabele leeftijd en meer bepaald bij de oudere leeftijdsgroepen. Het meest in het opvallend was de ondervertegenwoordiging van 65+'ers. De ongewogen cijfers werden echter gecorrigeerd aan de hand van wegingsfactoren (Tabel 6).

Tabel 7: Sociodemografische karakteristieken van de steekproeven

Bron: FOD Economie, 2014

	<i>Steekproef (Ongewogen) Premeting</i>	<i>Steekproef (Ongewogen) Postmeting</i>	<i>Belgische bevolking (18+)</i>
<i>Geslacht</i>			
Man	49,8%	47,2%	48,6%
Vrouw	50,2%	52,8%	51,4%
<i>Leeftijd</i>			
18-34 jaar	27,8%	27,4%	26,9%
35-49 jaar	25,7%	28,3%	25,9%
50-64 jaar	28,4%	28,3%	24,8%
65+ jaar	18,0%	16,0%	22,4%
<i>Regio</i>			
Brussel	9,0%	9,6%	10,1%
Vlaanderen	58,5%	59,6%	58,1%
Wallonië	32,5%	30,7%	31,7%

3.4 Enquête-items

3.4.1 Premeting

- Kennis
 - Is de Belgische bevolking op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?
 - Ongeholpen herinnering: de respondent moet zelf aangeven wat veranderd is binnen de verkeerswetgeving in relatie tot verkeersovertredingen.
 - Geholpen herinnering: de respondent krijgt de verandering binnen de verkeerswetgeving en moet aangeven of hij op de hoogte was hiervan.
- Socio-demografische variabelen
 - Is er een relatie tussen de socio-demografische karakteristieken van de bevolking (gewest, leeftijd en geslacht) en de mate waarin de respondenten op de hoogte zijn van de nieuwe wetgeving?
- Zelf-gerapporteerd effect (= Gedragswijziging)
 - Gaat de Belgische bevolking zijn verkeersgedrag/rijgedrag aanpassen ten gevolge van de verstrengde aanpak van verkeersrecidivisten?
 - 5-punts Likertschaal: Veel meer - meer - geen invloed - minder - veel minder

3.4.2 Postmeting

- Kennis
 - Is de Belgische bevolking op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?
 - Ongeholpen herinnering: de respondent moet zelf aangeven wat veranderd is binnen de verkeerswetgeving in relatie tot verkeersovertredingen.
 - Geholpen herinnering: de respondent krijgt de verandering binnen de verkeerswetgeving en moet aangeven of hij op de hoogte was hiervan.
- Socio-demografische variabelen
 - Is er een relatie tussen de socio-demografische karakteristieken van de bevolking (gewest, leeftijd en geslacht) en de mate waarin de respondenten op de hoogte zijn van de nieuwe wetgeving?
- Zelf-gerapporteerd effect (= Gedragswijziging)
 - Gaat de Belgische bevolking zijn verkeersgedrag aanpassen ten gevolge van de verstrengde aanpak van verkeersrecidivisten?
 - 5-punts Likertschaal: Veel meer - meer - geen invloed - minder - veel minder
- Evaluatie publiekscommunicatie
 - Viel de banner op?
 - Viel de banner/de slogan ("1+1=3 in het verkeer!") in de smaak?
 - Zijn er na de publiekscommunicatie (significant) meer mensen op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?
 - Zijn er na de publiekscommunicatie (significant) meer mensen van plan om hun gedrag aan te passen?

4 RESULTATEN

Hieronder zullen de resultaten van de pre- en postmeting worden beschreven alsook de resultaten met betrekking tot de impact van de publiekscommunicatie op de kennis over de nieuwe recidiveregeling en het zelf-gerapporteerd gedrag. Betreffende de publiekscommunicatie werd getracht een antwoord te vinden op de volgende vragen:

- Zijn er na de publiekscommunicatie (significant) meer mensen op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling? (*Premeting t.o.v. Postmeting*)
- Zijn er na de publiekscommunicatie (significant) meer mensen van plan om hun gedrag aan te passen? (*Premeting t.o.v. Postmeting*)

Ter vergelijking van de pre-postmeting werden de resultaten van beide metingen in SPSS 22 (IBM) samengevoegd. Zodoende konden de gemiddelden voor de verschillende variabelen (vb. kennis) met elkaar worden vergeleken gebruikmakend van een “Independent-Samples T-test”. Dit is een statistische test die wordt gebruikt om 2 groepen met elkaar te vergelijken. In dit geval dus de pre- en postmeting (Borden, z.d.). Er werd tijdens de analyses getest op een significantieniveau van $\alpha = 0,05$.

Om het rapport overzichtelijk en leesbaar te houden, werden de uitgebreide tabellen met resultaten op het einde toegevoegd in bijlage 3 (“Resultaattabellen”). De tabellen waarnaar in de tekst hieronder wordt verwezen, kunnen daar dus worden geraadpleegd. In de bespreking hieronder zal enkel worden gefocust op de belangrijkste resultaten.

4.1 Algemeen

4.1.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling

4.1.1.1 Ongeholpen herinnering⁶

Q1. Is er volgens u de voorbije 12 (PRE)/18 (POST) maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen? (Resultaattabel 1)

Op de vraag of er iets veranderd is aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen antwoordde in de premeting 58,04% bevestigend. Dit percentage kende een significante daling tot 50,78% in de postmeting.

Q2. U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is? (Resultaattabel 2)

Op basis van de antwoorden werden er enkele categorieën opgesteld. Deze zijn:

1. Meerdere antwoorden⁷;
2. De boetes werden verhoogd;
3. De verkeerswetgeving werd verstrengd;
4. **Hardere aanpak van verkeersrecidivisten;**
5. Stijging van het aantal controles/ Meer handhaving;
6. Restcategorie (vb. fietsers mogen door rood licht, ritsen ingevoerd, nultolerantie...);
7. Geeft aan dat er iets veranderd is, maar weet niet wat;
8. Geeft aan dat er niets veranderd is.

Uit resultaattabel 2 kan opgemaakt worden dat de overgrote meerderheid van de respondenten in zowel de premeting (13,90%) als postmeting (9,60%) meenden dat de boetes werden verhoogd. Het aandeel dat aangaf dat de recidiveregeling werd verstrengd, bedroeg tijdens de premeting minder dan één procent (0,91%). Tijdens de postmeting steeg dit slechts met 0,30% tot 1,21%. Deze stijging is niet significant.

⁶ Ongeholpen herinnering: een respondent wordt gevraagd naar zijn/haar kennis over een item zonder enige aanwijzing/tip.

⁷ Meerdere antwoorden: in deze categorie zitten geen antwoorden met betrekking tot de hardere aanpak van verkeersrecidivisten vervat.

Bovenstaande betekent dus dat een duidelijke meerderheid van de Belgische bevolking (18+) niet op de hoogte is van de nieuwe recidiveregeling. Bovendien heeft de publiekscommunicatie ook niet voor een significante verbetering kunnen zorgen.

4.1.1.2 Geholpen herinnering⁸

Q3. Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte? (Resultaattabel 3)

Wanneer de nieuwe recidiveregeling werd getoond (*Geholpen herinnering*), gaf in de premeting 59,13% van de respondenten aan dat ze vaag op de hoogte waren van de nieuwe recidiveregeling. 13,63% zei wel duidelijk op de hoogte te zijn. Beide percentages daalden in de postmeting naar respectievelijk 53,29% en 11,98%. Enkel de daling van 59% naar 53% was significant. Er kan dus na de postmeting nog steeds gesteld worden dat mensen overwegend op de hoogte zijn. Wel dient rekening te worden gehouden met responsbias, een fenomeen waarbij mensen bevestigend antwoorden. Hier werd immers de nieuwe recidiveregeling getoond.

Door middel van de geholpen herinnering blijkt de meerderheid van de Belgische bevolking (18+) dus wel op de hoogte te zijn of op zijn minst iets af te weten van de nieuwe recidiveregeling. Echter kan ook worden afgeleid dat de publiekscommunicatie geen effect heeft gehad daar er nu minder mensen aangeven de nieuwe wetgeving te kennen. Het percentage dat “neen” antwoordde ligt in de postmeting (34,73%) met andere woorden hoger dan in de premeting (27,24%).

4.1.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling

Q5. Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels? (Resultaattabel 4)

Om het gedrag van de respondenten na te gaan ten gevolge van de hardere aanpak van verkeersrecidivisten werd de vraag gesteld of ze nu de verkeersregels meer of minder zouden gaan respecteren of dat er geen invloed zou zijn. De meerderheid gaf in zowel de pre- als de postmeting aan dat de wijziging geen invloed zal hebben op hun gedrag in het verkeer. Bijna 40% van de bevolking zal hun gedrag in de goede zin aanpassen wat een positieve invloed kan hebben op de algemene verkeersveiligheid. De publiekscommunicatie heeft echter wel geen positieve bijdrage kunnen leveren. In vergelijking met de premeting was er in de postmeting immers geen significante stijging van het procentueel aandeel dat zijn gedrag in positieve zin zou aanpassen.

⁸ Geholpen herinnering: een respondent wordt gevraagd naar zijn/haar kennis over een item met een aanwijzing/tip. In dit geval kregen respondenten de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisme te zien.

4.2 Gewest

4.2.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling

4.2.1.1 Ongeholpen herinnering

Q1. Is er volgens u de voorbije 12 (PRE)/18 (POST) maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen? (Resultaattabel 5)

Wanneer op de gewesten wordt ingezoomd, wordt duidelijk dat de Walen met ongeveer 70% het meeste aangeven dat er iets veranderd is aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bij de Brusselaars ligt dit percentage rond de 60%. Betreffende de cijfers voor Vlaanderen is er geen standvastigheid. Ten opzichte van de premetering was er een significante daling van 10% van het aandeel dat aangaf dat er iets veranderd was aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen.

Indien de gewesten onderling worden vergeleken dan blijkt in de premetering Vlaanderen significant te verschillen van Wallonië. In de postmetering verschilt Vlaanderen significant van Wallonië én Brussel.

Q2. U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is? (Resultaattabel 6)

Uit Resultaattabel 6 kan opgemaakt worden dat er geen significante verschillen zijn tussen de gewesten betreffende het, via de ongeholpen herinnering, op de hoogte zijn van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten. Het kennen of niet kennen van de nieuwe regeling kan dan ook niet worden toegeschreven aan een specifiek gewest. Ook is duidelijk uit Resultaattabel 6 dat de publiekscommunicatie in geen enkel gewest voor een significante verbetering van de kennis over de nieuwe recidiveregeling heeft gezorgd.

4.2.1.2 Geholpen herinnering

Q3. Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte? (Resultaattabel 7)

Uit Resultaattabel 7 blijkt dat er zowel in de pre- als de postmetering geen significante verschillen zijn tussen de gewesten betreffende het, via de geholpen herinnering, op de hoogte zijn van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten. Het kennen of niet kennen van de nieuwe regeling kan dus opnieuw niet worden toegeschreven aan een specifiek gewest. Wel is het zo dat wanneer op elk gewest afzonderlijk wordt ingezoomd, dat er voor Vlaanderen significante verschillen zijn tussen de premetering (26,40%) en postmetering (36,73%). Een groter deel van de Vlamingen gaf in de postmetering aan dat ze niet op de hoogte zijn.

Voor wat de kennis over de nieuwe recidiveregeling betreft, laten de vragen Q1, Q2 en Q3 dus zien dat er tussen de gewesten onderling geen significante verschillen zijn vast te stellen. Ook kan geconcludeerd worden dat de publiekscommunicatie zijn effect gemist heeft. In geen enkel gewest was er een significante verbetering van de kennis aangaande de nieuwe recidiveregeling.

4.2.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling

Q5. Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels? (Resultaattabel 8)

Resultaattabel 8 laat toont aan dat er geen significante verschillen zijn tussen de gewesten betreffende het zelf-gerapporteerd gedrag ten gevolge van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten.

4.3 Leeftijd

4.3.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling

4.3.1.1 Ongeholpen herinnering

Q1. Is er volgens u de voorbije 12 (PRE)/18 (POST) maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen? (Resultaattabel 9)

Waar in de premeting 57,67% van de jongste leeftijdsgroep (18-34 jaar) aangeeft dat er iets aan de wetgeving veranderd is met betrekking tot verkeersovertredingen daalt dit in de postmeting met bijna 15% tot 43,60%. Dezelfde trend stelt zich bij de 65+'ers. Hier daalde het aandeel dat aangaf dat er iets veranderd was aan de verkeerswetgeving van 66,20% tot 49,99%.

In de premeting bleek er een significant verschil te bestaan tussen de leeftijdsgroepen 35-49 jaar en 65+. Dit verschil vervalt in de postmeting. Hier kan nu een significant verschil worden opgetekend tussen leeftijdsgroep van 18-34 jaar en 50-64 jaar. Met andere woorden bestaan er met betrekking tot de leeftijdsgroepen geen consistente verschillen.

Q2. U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is? (Resultaattabel 10)

Uit Resultaattabel 10 blijkt dat er opnieuw geen significante verschillen bestaan tussen de verschillende leeftijdsgroepen betreffende het, via de ongeholpen herinnering, op de hoogte zijn van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten. Het kennen of niet kennen van de nieuwe regeling kan dan ook niet worden toegeschreven aan een specifieke leeftijdsgroep. geweest. De publiekscommunicatie zorgde bovendien bij geen enkele leeftijdsgroep voor een significante verbetering van de kennis over de nieuwe recidiveregeling.

4.3.1.2 Geholpen herinnering

Q3. Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte? (Resultaattabel 11)

Op basis van de premeting werd duidelijk dat de 2 oudere leeftijdsgroepen (50-64 jaar en 65+) via de geholpen herinnering meer op de hoogte zijn van de wijziging binnen de verkeerswetgeving dan de 2 jongere leeftijdsgroepen (18-34 jaar en 35-49 jaar). In de postmeting bleef enkel het verschil tussen de jongste en oudste leeftijdsgroep overeind.

In tegenstelling tot bij de variabele geweest kan er op basis van de vragen Q1, Q2 en Q3 voor wat betreft de variabele leeftijd wel een significant verschil gevonden worden. Zo zijn 65+'ers duidelijk meer op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling dan de jongeren tussen 18 en 34 jaar.

4.3.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling

Q5. Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels? (Resultaattabel 12)

Waar bij de jongste leeftijdsgroep in de premeting wordt gemeten dat de nieuwe recidiveregeling voornamelijk "geen invloed" (72,21%) zal hebben op het respecteren van de verkeersregels, neemt dit deel af in de postmeting. Uit de resultaten kan worden afgeleid dat er een verschuiving plaatsvindt naar "meer". Bij de oudste leeftijdsgroep is de verschuiving tegengesteld, wat een negatieve evolutie is. Echter blijft het aandeel van de 65+'ers dat de verkeersregels (veel) meer zal respecteren nog steeds groter dan bij de jongere leeftijdsgroepen.

4.4 Geslacht

4.4.1 Kennis over de nieuwe recidiveregeling

4.4.1.1 Ongeholpen herinnering

Q1. Is er volgens u de voorbije 12 (PRE)/18 (POST) maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen? (Resultaattabel 13)

Zowel in de pre- als postmeting liggen de resultaten van de mannen en vrouwen in elkaars buurt en is er geen significant verschil tussen beiden. Wel is vastgesteld dat in de postmeting zowel meer mannen als vrouwen aangeven dat er niets is veranderd aan de wetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Er is hier sprake van een significant verschil.

Q2. U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerwetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is? (Resultaattabel 14)

Over het resultaat weergegeven in Resultaattabel 14 kan kort worden gesteld dat er geen significante verschillen zijn tussen het geslacht betreffende het, via de ongeholpen herinnering, op de hoogte zijn van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten. Het kennen of niet kennen van de nieuwe regeling kan dan ook niet worden toegeschreven aan het man of vrouw zijn.

4.4.1.2 Geholpen herinnering

Q3. Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte? (Resultaattabel 15)

Uit Resultaattabel 15 kan opgemaakt worden dat tussen het geslacht geen significante verschillen zijn voor wat betreft het, via de geholpen herinnering, op de hoogte zijn van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten. Wel blijken beide geslachten in de postmeting minder op de hoogte te zijn van de verstrenging van de recidiveregeling ondanks de publiekscommunicatie.

Op basis van Q1, Q2 en Q3 kan dus worden aangenomen dat er tussen mannen en vrouwen onderling geen significante verschillen zijn betreffende de kennis over de nieuwe recidiveregeling.

4.4.2 Zelf-gerapporteerd effect in verband met de nieuwe recidiveregeling

Q5. Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels? (Resultaattabel 16)

Resultaattabel 16 geeft weer dat er in de premeting geen significante verschillen zijn tussen mannen en vrouwen. In de postmeting stijgt echter het aandeel vrouwen dat aangeeft de verkeersregels meer te zullen respecteren. Hierbij verschillen ze ook significant van de mannen. Vrouwen zullen dus eerder geneigd zijn de verkeersregels te gaan respecteren.

4.5 Informatiekanalen

Q4. Via welk informatiekanaal heeft u iets vernomen over deze wijziging binnen de verkeerswetgeving?

In de enquête werd er naast de vraag met betrekking tot de kennis en het zelf-gerapporteerd gedrag over de nieuwe recidiveregeling ook gepolst naar de wijze waarop mensen iets vernamen van de nieuwe recidiveregeling. In tabel 8 wordt per informatiekanaal het aandeel (%) aangegeven dat zegt via deze weg informatie te hebben ontvangen. De respondenten konden voor deze vraag meerdere antwoorden aanvinken. Duidelijk dient gemaakt te worden dat deze vraag enkel gesteld werd aan de mensen die aangaven (vaag) op de hoogte te zijn van de nieuwe recidiveregeling (Q3). In de postmeting werd ten opzichte van de premeting ook de optie “De website van de FOD Mobiliteit & Vervoer” toegevoegd. Hierop werd namelijk de publiekscommunicatie gepubliceerd.

Tabel 8: Informatiekanaal

<i>Informatiekanaal</i>	<i>% PRE</i>	<i>BBI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BBI (95%)</i>
Grote affiches langs de autosnelwegen	1,97%	1,04% - 2,91%	3,51%	2,36% - 4,65%
Affiches/afbeeldingen op vrachtwagens	0,66%	0,12% - 1,20%	0,38%	0,00% - 0,76%
Tv (nieuwsuitzendingen, actualiteit,...)	43,48%	40,15% - 46,81%	39,13%	36,09% - 42,17%
Radio (nieuwsuitzendingen, actualiteit,...)	27,08%	24,10% - 30,06%	23,17%	20,54% - 25,79%
Geschreven pers (kranten, magazines, tijdschriften,...)	32,10%	28,96% - 35,24%	26,21%	23,48% - 28,95%
De website www.goforzero.be/ campagnewebsite	3,30%%	2,10% - 4,49%	0,81%	0,25% - 1,37%
De website van de FOD Mobiliteit & Vervoer	-	-	0,98%	0,36% - 1,59%
Sociale media (facebook, twitter)	3,84%	2,55% - 5,13%	5,21%	3,83% - 6,59%
Online filmpje	0,32%	0,00% - 0,71%	0,24%	0,00%* - 0,55%
Poster/flyer (kleine affiches in openbare gebouwen, rijsscholen,...)	1,64%	0,78% - 2,49%	0,64%	0,15% - 1,14%
Artikel/advertentie in een tijdschrift	2,46%	1,42% - 3,50%	3,94%	2,73% - 5,15%
Van horen zeggen (vrienden, familie, collega's,...)	15,41%	12,98% - 17,83%	11,63%	9,64% - 13,63%
Andere	2,74%	1,64% - 3,83%	1,77%	0,95% - 2,59%

Uit tabel 8 komt duidelijk naar voor dat de Belgische bevolking op de hoogte werd gesteld van de nieuwe recidiveregeling via de gebruikelijke informatiekanalen: Tv, radio en kranten/tijdschriften. Ook geeft nog een behoorlijk percentage aan dat ze op de hoogte werden gesteld door het te horen van vrienden, familie of collega's,...

4.6 Opleidingsniveau + mobiliteitsgegevens van de steekproef (Gewogen)

Op basis van de gegevens uit tabel 9 blijkt dat 1/3^{de} van de steekproef hoog opgeleid is. Dit betekent dat ze na het secundair onderwijs een diploma hebben behaald aan hetzij de hogeschool, hetzij aan de universiteit. Een laag opleidingsniveau betekent dat iemand ten hoogste het secundair onderwijs heeft voltooid.

Wat de mobiliteitsgegevens van de steekproef betreft, is duidelijk waarneembaar dat bijna 60% van de Belgen dagelijks de auto bestuurt. Aangaande de jaarlijks afgelegde afstand blijkt het grootste aandeel met ongeveer 78% tussen de 0 en 20 000 kilometer af te leggen. Wat ten slotte de verkeersboetes of - veroordelingen betreft, geeft in de pre- en postmeting respectievelijk 11,5% en 8,3% aan tegen de lamp te zijn gelopen.

Tabel 9: Opleidingsniveau + mobiliteitsgegevens van de steekproef (Gewogen)

<i>Opleidingsniveau</i>	<i>% PRE</i>	<i>% POST</i>
Laag	63,9%	63,4%
Hoog	34,7%	34,8%
Geen/Geen antwoord	1,4%	1,8%
<i>Dagelijkse bestuurders</i>		
Rijd u elke dag met de wagen?	58,5%	59,8%
<i>Aantal afgelegde km/jaar</i>		
<10 000 km	40,9%	42,1%
10 000 - 20 000 km	37,4%	36,2%
20 001 - 30 000 km	12,7%	10,1%
> 30 000 km	6,1%	6,5%
Weet het niet	2,9%	5,1%
<i>Rijbewijsbezit</i>		
	92,1%	92,2%
<i>Rijervaring</i>		
> 10 jaar	79,39%	80,57%
≤ 10 jaar	20,61%	19,43%
<i>Verkeersboete/- veroordeling</i>		
	11,5%	8,3%

5 RESULTATEN PUBLIEKSCOMMUNICATIE

Hieronder zullen de resultaten van de publiekscommunicatie worden beschreven met betrekking tot de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van de banner/slogan. Concreet wordt getracht een antwoord te vinden op de volgende vragen:

- Viel de banner op?
- Viel de banner/de slogan (“1+1=3 in het verkeer!”) in de smaak?

5.1 Zichtbaarheid van de banner/slogan

5.1.1 Ongeholpen herinnering

Q6. Heeft u gedurende de voorbije 2 maanden een banner op een website of sociale media gezien met betrekking tot zware verkeersovertradingen/de nieuwe recidiveregeling?

Wanneer gevraagd werd aan de respondenten of ze de voorbije 2 maanden een banner op een website of sociale media gezien hadden met betrekking tot zware verkeersovertradingen/de nieuwe recidiveregeling, antwoordde maar liefst 81,50% negatief. Slechts een kleine 2,41% gaf aan dergelijke banner te hebben gezien. De rest weet niet of ze de banner hebben gezien.

Tabel 10: Evaluatie banner/slogan - Zichtbaarheid (Ongeholpen herinnering)

<i>Heeft u gedurende de voorbije 2 maanden een banner op een website of sociale media gezien...?</i>	<i>%</i>	<i>BBI (95%)</i>
Ja	2,41%	1,45% - 3,36%
Neen	81,50%	79,09% - 83,92%
Ik weet het niet	16,09%	13,80% - 18,38%
Totaal	100%	

Q7. Kan u de banner die u gezien heeft, beschrijven?

Van de 2,41% van de respondenten die zeiden dat ze een banner met betrekking tot zware verkeersovertradingen/de nieuwe recidiveregeling hadden opgemerkt, gaf 40,46% aan de banner te kunnen beschrijven.

Q8. Gelieve een beschrijving te geven van de banner in het kadertje hieronder.

Bij het verifiëren van de antwoorden werd vastgesteld dat geen enkele respondent die aangaf de banner te kunnen beschrijven, een juiste beschrijving gaf. Antwoorden die gegeven werden, hadden onder andere betrekking op de verkeersveiligheidscampagnes van de Vlaamse Overheid (“Niet te snel is dik okay”; “Nul op? Bedankt BOB”).

5.1.2 Geholpen herinnering

Q9.



Dit was de banner die op de website van de FOD Mobiliteit & Vervoer en sociale media verscheen. De banner had de bedoeling om weggebruikers eraan te herinneren dat herhaaldelijk zware verkeersovertredingen maken zwaarder bestraft wordt.

Heeft u deze banner gezien alvorens we ze u getoond hebben in deze vragenlijst?

Door het laten zien van de banner stijgt het aandeel dat zegt de banner te hebben gezien van 2,41% in Q6 naar 5,96% in Q9. Dit percentage blijft echter aan de lage kant. Slechts een zeer beperkt aandeel van de Belgische populatie is bijgevolg in aanraking gekomen met de publiekscommunicatie.

Tabel 11: Evaluatie banner/slogan - Zichtbaarheid (Geholpen herinnering)

<i>Heeft u deze banner gezien alvorens we ze u getoond hebben in deze vragenlijst?</i>	<i>%</i>	<i>BBI (95%)</i>
Ja	5,96%	4,49% - 7,43%
Neen	88,13%	86,12% - 90,15%
Ik weet het niet	5,90%	4,44% - 7,37%
Totaal	100%	

5.2 Aantrekkelijkheid/begrijpbaarheid van de banner/slogan

Q10. In welke mate gaat u akkoord met volgende uitspraken?

De instructies verbonden aan deze vraag waren dat de respondent voor elke uitspraak een score moest geven van 1 tot 7. Hierbij stond 1 voor “helemaal niet akkoord” en 7 voor “helemaal akkoord”. In de analyses werden de scores 1, 2 en 3 beschouwd als zijnde “Niet akkoord”; 4 betekent “Geen mening” en 5, 6 en 7 ten slotte wilt zeggen “Akkoord”.

De meerderheid van de respondenten heeft aangegeven dat zowel de banner als de slogan duidelijk en makkelijk te begrijpen zijn. Ook vindt een meerderheid dat de banner en bijbehorende slogan de aandacht trekken en origineel zijn. Desondanks wordt de banner als weinig humoristisch beschouwd en zal deze niet aanzetten tot een verandering van het gedrag.

Tabel 12: Evaluatie banner/slogan – Aantrekkelijkheid/begrijpbaarheid

	<i>Niet akkoord</i>		<i>Geen mening</i>		<i>Akkoord</i>	
	<i>%</i>	<i>BBI (95%)</i>	<i>%</i>	<i>BBI (95%)</i>	<i>%</i>	<i>BBI (95%)</i>
De banner is duidelijk/makkelijk te begrijpen	23,28%	20,65% - 25,91%	20,12%	17,63% - 22,62%	56,60%	53,51% - 59,68%
De banner is opvallend/trekt de aandacht	33,47%	30,53% - 36,40%	23,21%	20,58% - 25,84%	43,33%	40,24% - 46,41%
De banner is overtuigend	32,92%	29,99% - 35,84%	25,48%	22,77% - 28,19%	41,60%	38,53% - 44,67%
De banner is origineel	29,15%	26,33% - 31,98%	22,55%	19,95% - 25,15%	48,30%	45,19% - 51,41%
De banner is humoristisch	47,24%	44,14% - 50,35%	24,60%	21,92% - 27,28%	28,15%	25,36% - 30,95%
De banner zet mij aan om mijn gedrag te veranderen	44,52%	41,43% - 47,61%	24,48%	21,80% - 27,16%	31,00%	28,12% - 33,88%
De slogan is overtuigend	33,67%	30,73% - 36,62%	23,99%	21,34% - 26,65%	42,33%	39,26% - 45,41%
De slogan is duidelijk/makkelijk te begrijpen.	22,73%	20,12% - 25,34%	20,15%	17,65% - 22,64%	57,12%	54,04% - 60,20%
De slogan is opvallend/trekt de aandacht	34,57%	31,61% - 37,53%	23,36%	20,73% - 25,99%	42,07%	39,00% - 45,15%
De slogan is origineel	30,16%	27,30% - 33,01%	23,74%	21,09% - 26,39%	46,11%	43,00% - 49,21 %

6 BESPREKING

In dit rapport werd aan de hand van een pre- en postmeting gepeild naar de kennis over de nieuwe recidiveregeling. De pre- en postmeting bestonden, na het cleanen van de data, uit respectievelijk 855 en 996 respondenten die een representatieve steekproef van de Belgische bevolking vormen. Beide steekproeven werden onafhankelijk van elkaar getrokken. Er kon met andere woorden niemand zowel aan de premeting als aan de postmeting deelnemen. Deze methodiek werd toegepast omdat anders geen zicht kon worden gekregen op de mate van kennis na de publiekscommunicatie. De steekproeven werden eerst in zijn geheel geanalyseerd, waarna er vervolgens gekeken werd of er significante verschillen bestaan tussen de verschillende gewesten, de verschillende leeftijdsgroepen en het geslacht aangaande de kennis over de nieuwe recidiveregeling. Telkens werden de vergelijkingen gemaakt op basis van de volgende vier vragen:

- Q1. Is er volgens u de voorbije 12 (PRE)/18 (POST) maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen? (*Ongeholpen herinnering*)
- Q2. U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is?
- Q3. Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte? (*Geholpen herinnering*)
- Q5./Q10. Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels?

Deze bespreking zal bestaan uit 4 blokken (Algemeen, gewest, leeftijd en geslacht) waar telkens kort de belangrijkste resultaten van de pre- en postmeting worden besproken die werden bekomen met behulp van de voornoemde vragen. In deze bespreking worden ook de aspecten betreffende de zichtbaarheid en het bereik/de impact van de banner besproken (Publiekscommunicatie).

Algemeen

Op de vraag of er iets veranderd is aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen antwoordde in de premeting 58,04% bevestigend. Dit percentage kende een significante daling tot 50,78% in de postmeting. De overgrote meerderheid van de respondenten meenden in zowel de pre- als postmeting dat de boetes werden verhoogd (Respectievelijk 13,90% en 9,60%). Daar waar tijdens de premeting minder dan een procent van de Belgische bevolking aangaf dat de recidiveregeling werd verstrengd, steeg dit percentage slechts met 0,30% tot 1,21%. Deze stijging is niet significant. Wanneer vervolgens de nieuwe recidiveregeling werd getoond (*Geholpen herinnering*), gaf in de premeting 59,13% van de respondenten aan dat ze vaag op de hoogte waren van de nieuwe recidiveregeling. 13,63% zei wel duidelijk op de hoogte te zijn. Beide percentages daalden in de postmeting naar respectievelijk 53,29% en 11,98%. Enkel de daling van 59% naar 53% was significant. Er kan dus na de postmeting nog steeds gesteld worden dat mensen overwegend op de hoogte zijn. Wel dient rekening te worden gehouden met responsbias, een fenomeen waarbij mensen bevestigend antwoorden. Hier werd immers de nieuwe recidiveregeling getoond.

Wat betreft het zelf-gerapporteerd effect gaf het overgrote deel aan dat de hardere aanpak geen invloed zal hebben op het al dan niet respecteren van de verkeersregels. Ongeveer 38 à 39% zegt zowel in de pre- als postmeting de verkeersregels meer tot veel meer te zullen respecteren ten gevolge van de nieuwe wetgeving. Dit kan een positieve invloed hebben op de algemene verkeersveiligheid.

Gewest

Tussen de gewesten bleek er in zowel de pre- als postmeting onderling een significant verschil te bestaan in het aandeel dat aangeeft dat er al dan niet iets veranderd is aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. De Vlamingen bleken het minst overtuigd van het feit dat er iets veranderd was aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bij de vraag waar men de recidiveregeling te zien kreeg en deze waar aangegeven diende te worden of er een invloed op het gedrag gaat zijn ten gevolge van de nieuwe recidiveregeling waren geen verschillen tussen de gewesten vast te stellen. Er mag dan tot besluit met betrekking tot de gewesten worden aangenomen dat Vlaanderen, Wallonië en Brussel onderling niet verschillen aangaande de kennis en het zelf-gerapporteerd effect.

Leeftijd

Anders dan bij de vergelijking tussen de gewesten zijn er wel voor wat de leeftijd betreft significante verschillen gevonden. Echter is er hier een verschil tussen de pre en postmeting. Tijdens de premeting kon immers worden afgeleid dat de 2 oudere leeftijdsgroepen (50-64 jaar en 65+) meer op de hoogte zijn van de wijziging binnen de verkeerswetgeving dan de 2 jongere leeftijdsgroepen (18-34 jaar en 35-49 jaar). Ook kon afgeleid worden dat 65+'ers aangeven veel meer de verkeersregels te zullen respecteren in vergelijking met de jongere generaties. In de postmeting waren er eveneens duidelijke significante verschillen tussen de verschillende leeftijdsgroepen betreffende het, via de geholpen herinnering, op de hoogte zijn van de wetswijziging met betrekking tot verkeersrecidivisten. Hier was echter geen onderscheid meer tussen de 2 jongste en 2 oudste leeftijdsgroepen, maar enkel tussen de leeftijdsgroep 65+ en 18-34 jaar. 65+'ers zijn meer op de hoogte van de wijziging binnen de verkeerswetgeving dan de jongste leeftijdsgroep.

Ondanks het significant verschil tussen beide leeftijdsgroepen is wel vastgesteld dat er in de postmeting een verschuiving plaatsvindt bij enerzijds de jongste leeftijdsgroep en anderzijds de oudste leeftijdsgroep. Waar bij de jongste leeftijdsgroep in de premeting wordt gemeten dat de nieuwe recidiveregeling voornamelijk geen invloed zal hebben op het respecteren van de verkeersregels, verschuift dit naar "meer" in de postmeting. Bij de oudste leeftijdsgroep is de verschuiving tegengesteld, wat een negatieve evolutie is.

Geslacht

Tussen mannen en vrouwen bleek onderling voor zowel de pre - als postmeting geen significant verschil te bestaan in het aandeel dat aangeeft dat er al dan niet iets veranderd is aan de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Dit was ook het geval bij de vraag waar men de recidiveregeling te zien kreeg. Wel was er een verschil voor wat betreft het zelf - gerapporteerd effect. In vergelijking met de premeting gaven in de postmeting significant meer vrouwen aan de verkeersregels "meer" te zullen respecteren.

Publiekscommunicatie

Met betrekking tot de vraag over het informatiekanaal, waarlangs de mensen die aangaven op de hoogte te zijn van de nieuwe recidiveregeling informatie hebben gekregen, blijkt dat ze voornamelijk op de hoogte werden gesteld van de nieuwe recidiveregeling via de traditionele informatiekanalen: Tv, radio en kranten. Dit gold zowel voor de pre - als postmeting.

In de postmeting werd er ook gevraagd of respondenten de banner hadden opgemerkt. Slecht 2,41% meende een banner in verband met zware verkeersovertredingen/nieuwe recidiveregeling te hebben gezien. Van deze 2,41% kon hoegenaamd niemand een juiste beschrijving van de banner geven. Wanneer de banner getoond werd, steeg het aantal dat de banner had gezien tot ongeveer 6%.

Qua aantrekkelijkheid/ begrijpbaarheid gaf de meerderheid van de respondenten aan dat zowel de banner als de slogan duidelijk en makkelijk te begrijpen waren. Ook vindt een meerderheid dat de banner en bijbehorende slogan de aandacht trekken en origineel zijn. Desondanks wordt de banner als weinig humoristisch beschouwd en zal deze niet aanzetten tot een verandering van het gedrag.

7 CONCLUSIE

Na het uitvoeren van dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat slechts een zeer klein aandeel ($\pm 1\%$) van de Belgische bevolking op de hoogte is van de nieuwe recidiveregeling wanneer ze geen aanwijzing/tip krijgen (*Ongeholpen herinnering*). Een beperkte publiekscommunicatie via de website van de FOD Mobiliteit & Vervoer en sociale media zorgde bovendien ook niet voor een noemenswaardige verbetering (premeting = 0,91% vs. postmeting = 1,21%).

Wanneer de nieuwe recidiveregeling werd getoond (*Geholpen herinnering*), gaf de meerderheid van de respondenten in zowel de premeting (59,13%) als de postmeting (53,29%) aan dat ze vaak op de hoogte waren van de nieuwe recidiveregeling. Op basis hiervan zou wel besloten kunnen worden dat mensen overwegend op de hoogte zijn. Echter dient rekening te worden gehouden met responsbias, een fenomeen waarbij mensen bevestigend antwoorden. Hier werd immers de nieuwe recidiveregeling getoond.

Wat betreft het zelf-gerapporteerd effect gaf het overgrote deel aan dat de hardere aanpak geen invloed zal hebben op het al dan niet respecteren van de verkeersregels. Ongeveer 40% zegt zowel in de pre- als postmeting de verkeersregels meer tot veel meer te zullen respecteren ten gevolge van de nieuwe wetgeving. Dit kan een positieve invloed hebben op de algemene verkeersveiligheid.

REFERENTIES

- Adlex. (2015). *Strengere aanpak van verkeersrecidivisten*. Opgehaald van www.adlex.be
- Belgisch Staatsblad. (2014). *De wet van 9 maart 2014*. Brussel, België: Federale Overheidsdienst Justitie.
- Borden, L. (z.d.). *A How-To Guide*. Arizona: The Arizona Center for Research and Outreach
- Campbell, D., & Stanley, J. (1963). *Experimental and quasi-experimental designs for research*. Boston: Houghton Mifflin Company.
- De Pourcq, L. (z.d.). *Methodologie-Samenvatting*.
- De Roy, C. (2014). Een volgende stap in de strengere aanpak van verkeersovertreders: kritische analyse van de wet van 9 maart 2014. *Rechtskundig Weekblad 2014-15, no. 1*, pp 3-19.
- FOD Economie - Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie. (2014). *Totale bevolking naar leeftijd en geslacht per gewest*. Brussel, België: Belgian Federal Government.
- FOD Economie. (2015). *Statistieken van de verkeersongevallen 2014*. Brussel: FOD Economie.
- FOD Mobiliteit & Vervoer (2016). *Hou je aan de wegcode en vermijd een rode kaart!*
- Fransis, G. (z.d.). *Info & FAQ*. Opgehaald van www.advocaat-fransis.be
- Stark, P. (2013). *Chapter 26: Confidence Intervals*. Opgehaald van <http://www.stat.berkeley.edu/~stark/SticiGui>
- Wegcode. (2012). *Actualiteit: Recidivetermijn 3 jaar voor alle verkeersovertredingen*. Opgehaald van www.wegcode.be
- Zaidel, D. (2001). *Non-compliance and accidents*. Espoo, Finland: Technical Research Centre of Finland VTT.

BIJLAGE 1: ENQUÊTE PREMETING**Q1.**

Is er volgens u de voorbije 12 maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen?

- ☐ Ja → Verder naar Q2
☐ Neen → Verder naar Q3

Q2.

U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is?

(Gelieve uw antwoord zo volledig mogelijk te noteren)

- ☐ Weet het niet

Q3.

Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte?

Wetswijziging: Hardere aanpak van verkeersrecidivisten	
Sinds 1 januari 2015 wordt er harder opgetreden tegen hardnekkige verkeersovertreders. Een bestuurder die werd veroordeeld voor een zware verkeersovertreding zoals bijvoorbeeld vluchtmisdrijf, rijden zonder (geldig) rijbewijs, rijden onder invloed van alcohol... en binnen een termijn van drie jaar...	
• 1 nieuwe zware verkeersovertreding* begaat, krijgt minimaal 3 maanden rijverbod; • 2 nieuwe zware verkeersovertredingen begaat, krijgt minimaal 6 maanden rijverbod; • 3 nieuwe zware verkeersovertredingen begaat, krijgt minimaal 9 maanden rijverbod.	
Bovendien wordt het herstel van het recht tot sturen afhankelijk gemaakt van het slagen voor het theoretisch en praktisch rijexamen alsook medische en psychologische proeven.	
*Zware verkeersovertredingen	
- o Overtredingen van het Wegverkeersreglement van de vierde graad: ✓ De bevelen van een bevoegd persoon negeren. ✓ Een bestuurder aansporen of uitdagen om overdreven snel te rijden. ✓ Links inhalen van een voertuig met meer dan twee wielen bij het naderen van de top van een helling en in bochten, als de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve als kan ingehaald worden zonder de doorlopende witte streep te overschrijden die het voor de tegenliggers bestemde deel van de rijbaan aflijnt. ✓ Zich op de overweg begeven als de slagbomen naar beneden zijn of als de rode knipperlichten of het geluidsssein werkt. ✓ Een voertuig laten stilstaan of parkeren op overwegen. ✓ Op autosnelwegen en autowegen de dwarsverbindingen gebruiken, keren of achteruit rijden of rijden in tegenovergestelde richting. ✓ Het houden van snelheids- of sportwedstrijden op de openbare weg zonder speciale toelating van de wettelijk gemachtigde overheid.	
- o Zware snelheidsovertredingen ✓ Meer dan 30 km/u te snel binnen de bebouwde kom ✓ Meer dan 40 km/u te snel buiten de bebouwde kom	
o Rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs, zonder medisch geschikt te zijn of na onmiddellijke intrekking van het rijbewijs	
o Vluchtmisdrijf	
o Dronkenschap of soortgelijke toestand	
o Drugs in het verkeer	
o Rijden ondanks het verval van het recht tot sturen	

- ☐ Ja → Verder naar Q4
☐ Ja, maar eerder vaag → Verder naar Q4
☐ Neen → Verder naar Q5

Q4.

Via welk informatiekanaal heeft u iets vernomen over deze wijziging binnen de verkeerswetgeving?

Randomisatie van antwoordmogelijkheden

- ☐ Grote affiches langs de autosnelwegen
- ☐ Affiches/afbeeldingen op vrachtwagens
- ☐ Tv (nieuwsuitzendingen, actualiteit,...)
- ☐ Radio (nieuwsuitzendingen, actualiteit,...)
- ☐ Geschreven pers (kranten, magazines, tijdschriften,...)
- ☐ De website www.goforzero.be / campagnewebsite
- ☐ Sociale media (facebook, twitter)
- ☐ Online filmpje
- ☐ Poster/flyer (kleine affiches in openbare gebouwen, rijscholen,...)
- ☐ Artikel/advertentie in een tijdschrift
- ☐ Van horen zeggen (vrienden, familie, collega's,...)
- ☐ Andere

Q5.

Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels?

- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels veel meer te respecteren
- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels meer te respecteren
- ☐ De verandering zal geen invloed hebben op hoe sterk ik de verkeersregels zal respecteren
- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels minder te respecteren
- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels veel minder te respecteren

Q6.

Werd u de voorbije 12 maanden beboet door de politie of veroordeeld door een rechter voor een verkeersovertreding?

- ☐ Ja → Verder naar Q7
- ☐ Neen → Verder naar Q8
- ☐ Ik antwoord liever niet op deze vraag → Verder naar Q8

Q7.

Hoe vaak werd u de voorbije 12 maanden beboet of veroordeeld voor een verkeersovertreding?

Invulveld → numerieke waarde

- ☐ Weet het niet

Q8.

U bent een...

Randomisatie van antwoordmogelijkheden

- ☐ man
- ☐ vrouw

Q9.

Hoe oud bent u?

Drop down menu (17 t.e.m. 99+)

Indien 17 wordt geselecteerd → EINDE: Dank u - pagina (Doelgroep → 18+)

Q10.

Heeft u een autorijbewijs (Rijbewijs B)?

- ☐ Ja → Verder naar Q11
- ☐ Ja, een voorlopig rijbewijs → Verder naar Q11
- ☐ Ja, maar mijn rijbewijs is momenteel ingetrokken → Verder naar Q11
- ☐ Neen → Verder naar Q14

Q11.

In welk jaar behaalde u uw rijbewijs B?

Drop down menu (1930 t.e.m. 2015 + Weet het niet)

Q12.

Hoe vaak bestuurt u een wagen?

- ☐ (bijna) dagelijks → Verder naar Q13
- ☐ Verschillende keren per week → Verder naar Q13
- ☐ 1 keer per week → Verder naar Q13
- ☐ Minder dan 1 keer per week → Verder naar Q13
- ☐ Nooit → Verder naar Q14

Q13.

Hoeveel kilometer rijdt u zelf als bestuurder per jaar met de auto?

- ☐ Minder dan 10.000 km
- ☐ Tussen 10.000 en 20.000 km
- ☐ Tussen 20.001 en 30.000 km
- ☐ Meer dan 30.000 km
- ☐ Weet het niet

Q14.

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

- ☐ Geen
- ☐ Lager onderwijs
- ☐ Lager secundair onderwijs
- ☐ Hoger secundair onderwijs
- ☐ Bachelor (i.e., hoger niet-universitair onderwijs/ kandidaturen / A1)
- ☐ Master (i.e., (post) universitair onderwijs / licentiaat / manama / doctoraat)
- ☐ Geen antwoord

Q15.

Wat is de postcode van de gemeente waar u woont?

Invulveld → numerieke waarde

BIJLAGE 2: ENQUÊTE POSTMETING**Q1.**

Is er volgens u de voorbije 18 maanden iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen?

- ☐ Ja → Verder naar Q2
☐ Neen → Verder naar Q3

Q2.

U gaf aan dat er iets veranderd is in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Kan u ook aangeven wat concreet veranderd is?

(Gelieve uw antwoord zo volledig mogelijk te noteren)

- ☐ Weet het niet

Q3.

Hieronder vindt u de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen. Bent u hiervan op de hoogte?

Wetswijziging: Hardere aanpak van verkeersrecidivisten	
Sinds 1 januari 2015 wordt er harder opgetreden tegen hardnekkige verkeersovertreders. Een bestuurder die werd veroordeeld voor een zware verkeersovertreding zoals bijvoorbeeld vluchtmisdrijf, rijden zonder (geldig) rijbewijs, rijden onder invloed van alcohol... en binnen een termijn van drie jaar...	
•1 nieuwe zware verkeersovertreding* begaat, krijgt minimaal 3 maanden rijverbod; •2 nieuwe zware verkeersovertredingen begaat, krijgt minimaal 6 maanden rijverbod; •3 nieuwe zware verkeersovertredingen begaat, krijgt minimaal 9 maanden rijverbod.	
Bovendien wordt het herstel van het recht tot sturen afhankelijk gemaakt van het slagen voor het theoretisch en praktisch rijexamen alsook medische en psychologische proeven.	
*Zware verkeersovertredingen	
- o Overtredingen van het Wegverkeersreglement van de vierde graad: ✓ De bevelen van een bevoegd persoon negeren. ✓ Een bestuurder aansporen of uitdagen om overdreven snel te rijden. ✓ Links inhalen van een voertuig met meer dan twee wielen bij het naderen van de top van een helling en in bochten, als de zichtbaarheid onvoldoende is, behalve als kan ingehaald worden zonder de doorlopende witte streep te overschrijden die het voor de tegenliggers bestemde deel van de rijbaan aflijnt. ✓ Zich op de overweg begeven als de slagbomen naar beneden zijn of als de rode knipperlichten of het geluidsssein werkt. ✓ Een voertuig laten stilstaan of parkeren op overwegen. ✓ Op autosnelwegen en autowegen de dwarsverbindingen gebruiken, keren of achteruit rijden of rijden in tegenovergestelde richting. ✓ Het houden van snelheids- of sportwedstrijden op de openbare weg zonder speciale toelating van de wettelijk gemachtigde overheid.	
- o Zware snelheidsovertredingen ✓ Meer dan 30 km/u te snel binnen de bebouwde kom ✓ Meer dan 40 km/u te snel buiten de bebouwde kom	
o Rijden zonder houder te zijn van een rijbewijs, zonder medisch geschikt te zijn of na onmiddellijke intrekking van het rijbewijs	
o Vluchtmisdrijf	
o Dronkenschap of soortgelijke toestand	
o Drugs in het verkeer	
o Rijden ondanks het verval van het recht tot sturen	

- ☐ Ja → Verder naar Q4
☐ Ja, maar eerder vaag → Verder naar Q4
☐ Neen → Verder naar Q5

Q4.

Via welk informatiekanaal heeft u iets vernomen over deze wijziging binnen de verkeerswetgeving?

Randomisatie van antwoordmogelijkheden

- ☐ Grote affiches langs de autosnelwegen
- ☐ Affiches/afbeeldingen op vrachtwagens
- ☐ Tv (nieuwsuitzendingen, actualiteit,...)
- ☐ Radio (nieuwsuitzendingen, actualiteit,...)
- ☐ Geschreven pers (kranten, magazines, tijdschriften,...)
- ☐ De website www.goforzero.be / campagnewebsite
- ☐ De website van de FOD Mobiliteit & Vervoer
- ☐ Sociale media (facebook, twitter)
- ☐ Online filmpje
- ☐ Poster/flyer (kleine affiches in openbare gebouwen, rijsscholen,...)
- ☐ Artikel/advertentie in een tijdschrift
- ☐ Van horen zeggen (vrienden, familie, collega's,...)
- ☐ Andere

Q5.

Heeft u gedurende de voorbije 2 maanden een banner op een website of sociale media gezien met betrekking tot zware verkeersovertredingen/de nieuwe recidiveregeling?

- ☐ Ja → Verder naar Q6
- ☐ Neen → Verder naar Q8
- ☐ Ik weet het niet → Verder naar Q8

Q6.

Kan u de banner die u gezien heeft, beschrijven?

- ☐ Ja
- ☐ Neen, dat kan ik me niet herinneren

Q7.

Gelieve een beschrijving te geven van de banner in het kadertje hieronder.

Q8.



Dit was de banner die op de website van de FOD Mobiliteit & Vervoer en sociale media verscheen. De banner had de bedoeling om weggebruikers eraan te herinneren dat herhaaldelijk zware verkeersovertredingen maken zwaarder bestraft wordt.

Heeft u deze banner gezien alvorens we ze u getoond hebben in deze vragenlijst?

- ☐ Ja
- ☐ Neen
- ☐ Ik weet het niet

Q9.

In welke mate gaat u akkoord met volgende uitspraken?

Instructies: Voor elke uitspraak, moet u een score van 1 tot 7 geven. 1 betekent dat u helemaal niet akkoord gaat en 7 betekent dat u helemaal akkoord gaat. U kan uw antwoord nuanceren aan de hand van de tussenliggende cijfers.

U mag maar één antwoord geven per lijn.

	1: Helemaal niet akkoord	2	3	4	5	6	7: Helemaal akkoord
De banner is overtuigend	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De banner zet mij aan om mijn gedrag te veranderen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De banner is humoristisch	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De banner is opvallend/trekt de aandacht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De banner is duidelijk/makkelijk te begrijpen	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De banner is origineel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De slogan is overtuigend	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De slogan is origineel	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De slogan is opvallend/trekt de aandacht	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
De slogan is duidelijk/makkelijk te begrijpen.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Q10.

Zal de verandering binnen de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen u aanzetten tot het respecteren van de verkeersregels?

- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels veel meer te respecteren
- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels meer te respecteren
- ☐ De verandering zal geen invloed hebben op hoe sterk ik de verkeersregels zal respecteren
- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels minder te respecteren
- ☐ De verandering zal me aanzetten om de verkeersregels veel minder te respecteren

Q11.

Werd u de voorbije 12 maanden beboet door de politie of veroordeeld door een rechter voor een verkeersovertreding?

- ☐ Ja → Verder naar Q12
- ☐ Neen → Verder naar Q13
- ☐ Ik antwoord liever niet op deze vraag → Verder naar Q13

Q12.

Hoe vaak werd u de voorbije 12 maanden beboet of veroordeeld voor een verkeersovertreding?

Invulveld → numerieke waarde

- ☐ Weet het niet

Q13.**U bent een...**

Randomisatie van antwoordmogelijkheden

- ☐ man
- ☐ vrouw

Q14.**Hoe oud bent u?**

Drop down menu (17 t.e.m. 99+)

Indien 17 wordt geselecteerd → EINDE: Dank u - pagina (Doelgroep → 18+)

Q15.**Heeft u een autorijbewijs (Rijbewijs B)?**

- ☐ Ja → Verder naar Q16
- ☐ Ja, een voorlopig rijbewijs → Verder naar Q16
- ☐ Ja, maar mijn rijbewijs is momenteel ingetrokken → Verder naar Q16
- ☐ Neen → Verder naar Q19

Q16.**In welk jaar behaalde u uw rijbewijs B?**

Drop down menu (1930 t.e.m. 2015 + Weet het niet)

Q17.**Hoe vaak bestuurt u een wagen?**

- ☐ (bijna) dagelijks → Verder naar Q18
- ☐ Verschillende keren per week → Verder naar Q18
- ☐ 1 keer per week → Verder naar Q18
- ☐ Minder dan 1 keer per week → Verder naar Q18
- ☐ Nooit → Verder naar Q19

Q18.**Hoeveel kilometer rijdt u zelf als bestuurder per jaar met de auto?**

- ☐ Minder dan 10.000 km
- ☐ Tussen 10.000 en 20.000 km
- ☐ Tussen 20.001 en 30.000 km
- ☐ Meer dan 30.000 km
- ☐ Weet het niet

Q19.**Wat is het hoogste diploma of getuigschrift dat u behaald heeft?**

- ☐ Geen
- ☐ Lager onderwijs
- ☐ Lager secundair onderwijs
- ☐ Hoger secundair onderwijs
- ☐ Bachelor (i.e., hoger niet-universitair onderwijs/ kandidaturen / A1)
- ☐ Master (i.e., (post) universitair onderwijs / licentiaat / manama / doctoraat)
- ☐ Geen antwoord

Q20.**Wat is de postcode van de gemeente waar u woont?**

Invulveld → numerieke waarde

BIJLAGE 3: RESULTAATTABELLEN* *Significant resultaat*** *Negatieve ondergrens BBI afgerond naar 0,00% (Stark, 2013)**a, b en c Onderlinge significante verschillen tussen de gewesten, leeftijden of het geslacht worden aangegeven door verschillende letters.***Resultaattabel 1 - Algemeen - Kennis (Ongeholpen herinnering): Verandering?**

<i>Is er iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertradingen?</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre- en postmeting?</i>
Ja, er is iets veranderd	58,04%	54,72% - 61,35%	50,78%	47,67% - 53,89%	p = 0,002*
Neen, er is niets veranderd	41,96%	38,65% - 45,28%	49,22%	46,11% - 52,33%	
Totaal	100%		100%		

Resultaattabel 2 - Algemeen - Kennis (Ongeholpen herinnering): Wat is er veranderd?

<i>Wat is er veranderd?</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre- en postmeting?</i>
Meerdere antwoorden	5,35%	3,83% - 6,68%	4,67%	3,36% - 5,98%	p = 0,504
De boetes werden verhoogd	13,90%	11,58% - 16,22%	9,60%	7,77% - 11,43%	p = 0,004
De verkeerswetgeving werd verstrengd	1,81%	0,92% - 2,71%	0,96%	0,35% - 1,56%	p = 0,120
Hardere aanpak van verkeersrecidivisten	0,91%	0,27% - 1,54%	1,21%	0,53% - 1,89%	p = 0,525
Stijging van het aantal controles/ Meer handhaving	1,67%	0,81% - 2,54%	1,43%	0,69% - 2,17%	p = 0,669
Restcategorie	6,95%	5,24% - 8,66%	7,08%	5,48% - 8,68%	p = 0,912

Geeft aan dat er iets veranderd is, maar weet niet wat	27,45%	24,45% - 30,45%	25,84%	23,12% - 28,56%	p = 0,434
Totaal	100%		100%		

Resultaattabel 3 - Algemeen - Kennis (Geholpen herinnering)

<i>Bent u op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja	13,63%	11,32% - 15,94%	11,98%	9,96% - 14,00%	p = 0,290
Ja, maar eerder vaag	59,13%	55,83% - 62,43%	53,29%	50,19% - 56,40%	p = 0,012*
Neen	27,24%	24,25% - 30,23%	34,73%	31,77% - 37,69%	p = 0,000*
Totaal	100%		100%		

Resultaattabel 4 - Algemeen - Zelf-gerapporteerd effect

<i>Respecteren van de verkeersregels</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Veel meer	12,39%	10,17% - 14,60%	9,67%	7,83% - 11,50%	p = 0,063
Meer	25,71%	22,77% - 28,64%	29,45%	26,61% - 32,28%	p = 0,072
Geen invloed	61,64%	58,37% - 64,91%	60,53%	57,49% - 63,58%	p = 0,627
Minder	0,14%	0,00%** - 0,39%	0,10%	0,00%** - 0,29%	p = 0,796
Veel minder	0,12%	0,00%** - 0,36%	0,25%	0,00%** - 0,57%	p = 0,530
Totaal	100%		100%		

Resultaattabel 5 - Gewest - Kennis (Ongeholpen herinnering): Verandering?

<i>Is er iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen?</i>	<i>Gewest</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja, er is iets veranderd	Vlaanderen	50,76% ^a	46,35% - 55,17%	40,53% ^a	36,52% - 44,54%	p = 0,001*
	Wallonië	71,27% ^b	65,85% - 76,69%	67,20% ^b	61,99% - 72,40%	p = 0,286
	Brussel	58,30% ^{a,b}	47,70% - 68,90%	58,18% ^b	48,38% - 67,97%	p = 0,986
Nee, er is niets veranderd	Vlaanderen	49,24% ^a	44,83% - 53,65%	59,47% ^a	55,46% - 63,48%	p = 0,001*
	Wallonië	28,73% ^b	23,31% - 34,15%	32,80% ^b	27,60% - 38,01%	p = 0,286
	Brussel	41,70% ^{a,b}	31,10% - 52,30%	41,82% ^b	32,03% - 51,62%	p = 0,986

Resultaattabel 6 - Gewest - Kennis (Ongeholpen herinnering): Wat is er veranderd?

<i>Wat is er veranderd?</i>	<i>Gewest</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Meerdere antwoorden	Vlaanderen	4,44% ^a	2,62% - 6,26%	4,79% ^a	3,05% - 6,54%	p = 0,785
	Wallonië	6,53% ^a	3,58% - 9,49%	5,32% ^a	2,83% - 7,81%	p = 0,533
	Brussel	6,82% ^a	1,40% - 12,23%	1,92% ^a	0,00%** - 4,64%	p = 0,111
De boetes werden verhoogd	Vlaanderen	15,22% ^a	12,05% - 18,38%	9,83% ^a	7,40% - 12,27%	p = 0,008*
	Wallonië	12,67% ^a	8,69% - 16,65%	8,44% ^a	5,36% - 11,52%	p = 0,098
	Brussel	10,20% ^a	3,70% - 16,71%	11,92% ^a	5,48% - 18,35%	p = 0,711

De verkeerswetgeving werd verstrengd	Vlaanderen	2,65% ^a	1,23% - 4,06%	0,98% ^a	0,18% - 1,78%	p = 0,045*
	Wallonië	0,00% ^b	-	0,88% ^a	0,00%** - 1,91%	p = 0,096
	Brussel	2,73% ^a	0,00%** - 6,23%	1,06% ^a	0,00%** - 3,10%	p = 0,399
Hardere aanpak van verkeersrecidivisten	Vlaanderen	1,39% ^a	0,36% - 2,43%	1,31% ^a	0,38% - 2,23%	p = 0,902
	Wallonië	0,30% ^a	0,00%** - 0,96%	1,08% ^a	0,00%** - 2,22%	p = 0,249
	Brussel	0,00% ^a	-	1,09% ^a	0,00%** - 3,14%	p = 0,334
Stijging van het aantal controles/ Meer handhaving	Vlaanderen	1,66% ^a	0,53% - 2,79%	2,01% ^a	0,86% - 3,16%	p = 0,672
	Wallonië	1,36% ^a	0,00% - 2,74%	0,81% ^a	0,00%* - 1,81%	p = 0,523
	Brussel	2,73% ^a	0,00%** - 6,24%	0,00% ^a	-	p = 0,125
Restcategorie	Vlaanderen	5,37% ^a	3,38% - 7,36%	5,31% ^a	3,48% - 7,14%	p = 0,964
	Wallonië	9,16% ^a	5,70% - 12,61%	10,90% ^b	7,45% - 14,35%	p = 0,485
	Brussel	9,07% ^a	2,90% - 15,24%	5,26% ^{a,b}	0,83% - 9,69%	p = 0,321
Geeft aan dat er iets veranderd is, maar weet niet wat	Vlaanderen	20,03% ^a	16,50% - 23,56%	16,30% ^a	13,28% - 19,31%	p = 0,112
	Wallonië	41,25% ^b	35,36% - 47,14%	39,77% ^b	34,35% - 45,20%	p = 0,717
	Brussel	26,75% ^a	17,24% - 36,27%	36,94% ^b	27,35% - 46,52%	p = 0,136
Geeft aan dat er niets veranderd is (Q1)	Vlaanderen	49,24% ^a	44,83% - 53,65%	59,47% ^a	55,46% - 63,48%	p = 0,001*
	Wallonië	28,73% ^b	23,31% - 34,15%	32,80% ^b	27,80% - 38,01%	p = 0,286
	Brussel	41,70% ^{a,b}	31,10% - 52,30%	41,82% ^b	32,03% - 51,62%	p = 0,986

Resultaattabel 7 - Gewest - Kennis (Geholpen herinnering)

<i>Bent u op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?</i>	<i>Gewest</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja	Vlaanderen	13,73% ^a	10,69% - 16,77%	12,09% ^a	9,42% - 14,75%	p = 0,423
	Wallonië	14,58% ^a	10,35% - 18,80%	12,73% ^a	9,04% - 16,43%	p = 0,516
	Brussel	10,08% ^a	3,61% - 16,56%	8,97% ^a	3,29% - 14,64%	p = 0,796
Ja, maar eerder vaag	Vlaanderen	59,87% ^a	55,54% - 64,20%	51,19% ^a	47,10% - 55,27%	p = 0,004*
	Wallonië	59,62% ^a	53,74% - 65,49%	57,21% ^a	51,72% - 62,69%	p = 0,253
	Brussel	53,35% ^a	42,63% - 64,08%	53,12% ^a	43,21% - 63,04%	p = 0,850
Neen	Vlaanderen	26,40% ^a	22,50% - 30,29%	36,73% ^a	32,79% - 40,66%	p = 0,000*
	Wallonië	25,81% ^a	20,57% - 31,05%	30,06% ^a	24,98% - 35,15%	p = 0,253
	Brussel	36,56% ^a	26,21% - 46,91%	37,91% ^a	28,27% - 47,54%	p = 0,850

Resultaattabel 8 - Gewest - Zelf-gerapporteerd effect

<i>Respecteren van de verkeersregels</i>	<i>Gewest</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Veel meer	Vlaanderen	13,24% ^a	10,25% - 16,23%	10,68% ^a	8,16% - 13,21%	p = 0,199
	Wallonië	11,62% ^a	7,79% - 15,46%	7,30% ^a	4,42% - 10,18%	p = 0,077
	Brussel	9,88% ^a	3,46% - 16,29%	11,24% ^a	4,96% - 17,51%	p = 0,765

Meer	Vlaanderen	27,91% ^a	23,95% - 31,87%	30,82% ^a	27,05% - 34,59%	p = 0,296
	Wallonië	23,44% ^a	18,37% - 28,52%	29,88% ^a	24,81% - 34,95%	p = 0,078
	Brussel	20,18% ^a	11,55% - 28,81%	20,22% ^a	12,25% - 28,20%	p = 0,994
Geen invloed	Vlaanderen	58,61% ^a	54,26% - 62,95%	58,50% ^a	54,47% - 62,52%	p = 0,970
	Wallonië	64,54% ^a	58,81% - 70,27%	61,98% ^a	56,60% - 67,36%	p = 0,522
	Brussel	69,94% ^a	60,08% - 79,80%	67,71% ^a	58,42% - 76,99%	p = 0,744
Minder	Vlaanderen	0,24% ^a	0,00%** - 0,67%	0,00% ^a	-	p = 0,276
	Wallonië	0,00% ^a	-	0,31% ^a	0,00%** - 0,92%	p = 0,361
	Brussel	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
Veel minder	Vlaanderen	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	Wallonië	0,39% ^a	0,00%** - 1,14%	0,53% ^{a,b}	0,00%** - 1,34%	p = 0,804
	Brussel	0,00% ^a	-	0,83% ^b	0,00%** - 2,64%	p = 0,398

Resultaattabel 9 - Leeftijd - Kennis (Ongeholpen herinnering): Verandering?

<i>Is er iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen?</i>	<i>Leeftijd</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja, er is iets veranderd	18-34	57,67% ^{a,b}	51,24% - 64,11%	43,60% ^a	37,62% - 49,58%	p = 0,002*
	35-49	48,49% ^a	41,86% - 55,13%	53,14% ^{a,b}	47,01% - 59,27%	p = 0,312
	50-64	61,01% ^{a,b}	54,39% - 67,63%	56,83% ^b	50,60% - 63,05%	p = 0,365
	65+	66,20% ^b	59,45% - 72,95%	49,99% ^{a,b}	43,38% - 56,59%	p = 0,001*

Nee, er is niets veranderd	18-34	42,33% ^a	35,89% - 48,76%	56,40% ^a	50,42% - 62,38%	p = 0,002*
	35-49	51,51% ^{a,b}	44,87% - 58,14%	46,86% ^{a,b}	40,73% - 52,99%	p = 0,312
	50-64	38,99% ^{a,b}	32,37% - 45,61%	43,17% ^b	36,95% - 49,40%	p = 0,365
	65+	33,80% ^a	27,05% - 40,55%	50,01% ^{a,b}	43,41% - 56,62%	p = 0,001*

Resultaattabel 10 - Leeftijd - Kennis (Ongeholpen herinnering): Wat is er veranderd?

<i>Wat is er veranderd?</i>	<i>Leeftijd</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Meerdere antwoorden	18-34	2,91% ^a	0,72% - 5,09%	3,17% ^a	1,06% - 5,29%	p = 0,863)
	35-49	4,08% ^a	1,46% - 6,71%	5,72% ^a	2,87% - 8,57%	p = 0,413
	50-64	6,95% ^a	3,50% - 10,41%	4,81% ^a	2,12% - 7,50%	p = 0,335
	65+	7,95% ^a	4,09% - 11,81%	5,09% ^a	2,19% - 8,00%	p = 0,245
De boetes werden verhoogd	18-34	10,99% ^a	6,92% - 15,07%	7,30% ^a	4,16% - 10,44%	p = 0,158
	35-49	16,22% ^a	11,32% - 21,11%	9,37% ^a	5,79% - 12,95%	p = 0,027*
	50-64	13,23% ^a	8,63% - 17,83%	11,71% ^a	7,67% - 15,75%	p = 0,623
	65+	15,45% ^a	10,29% - 20,60%	10,29% ^a	6,28% - 14,30%	p = 0,121
De verkeerswetgeving werd verstrengd	18-34	1,69% ^a	0,01% - 3,38%	0,34% ^a	0,00%** - 1,04%	p = 0,143
	35-49	1,34% ^a	0,00%** - 2,87%	1,45% ^a	0,00%** - 2,91%	p = 0,922
	50-64	1,95% ^a	0,07% - 3,83%	0,76% ^a	0,00%** - 1,86%	p = 0,282
	65+	2,35% ^a	0,19% - 4,52%	1,34% ^a	0,00%** - 2,86%	p = 0,442

Hardere aanpak van verkeersrecidivisten	18-34	0,00% ^a	-	0,96% ^a	0,00%** - 2,14%	p = 0,109
	35-49	0,90% ^a	0,00%** - 2,15%	1,46% ^a	0,00%** - 2,93%	p = 0,575
	50-64	1,57% ^a	0,00%** - 3,25%	1,79% ^a	0,12% - 3,45%	p = 0,856
	65+	1,27% ^a	0,00%** - 2,87%	0,59% ^a	0,00%** - 1,60%	p = 0,465
Stijging van het aantal controles/ Meer handhaving	18-34	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	35-49	0,92% ^{a,b}	0,00%** - 2,18%	0,72% ^{a,b}	0,00%** - 1,76%	p = 0,809
	50-64	2,68% ^{a,b}	0,48% - 4,87%	1,99% ^{a,b}	0,23% - 3,74%	p = 0,625
	65+	3,44% ^b	0,84% - 6,05%	3,34% ^b	0,97% - 5,71%	p = 0,953
Restcategorie	18-34	5,70% ^a	2,68% - 8,72%	5,51% ^a	2,76% - 8,26%	p = 0,926
	35-49	6,30% ^a	3,07% - 9,52%	8,54% ^a	5,11% - 11,97%	p = 0,354
	50-64	7,87% ^a	4,21% - 11,53%	7,84% ^a	4,46% - 11,21%	p = 0,990
	65+	8,18% ^a	4,27% - 12,09%	6,44% ^a	3,20% - 9,69%	p = 0,498
Geeft aan dat er iets veranderd is, maar weet niet wat	18-34	36,38% ^a	30,11% - 42,65%	26,32% ^a	21,01% - 31,63%	p = 0,016*
	35-49	18,74% ^b	13,56% - 23,92%	25,89% ^a	20,51% - 31,27%	p = 0,060
	50-64	26,76% ^{a,b}	20,75% - 32,77%	27,93% ^a	22,30% - 33,57%	p = 0,780
	65+	27,56% ^{a,b}	21,18% - 33,94%	22,89% ^a	17,34% - 28,44%	p = 0,274
Geeft aan dat er niets veranderd is (Q1)	18-34	42,33% ^{a,b}	35,89% - 48,76%	56,40% ^a	50,42% - 62,38%	p = 0,002*
	35-49	51,51% ^a	44,87% - 58,14%	46,86% ^{a,b}	40,73% - 52,99%	p = 0,312
	50-64	38,99% ^{a,b}	32,37% - 45,61%	43,17% ^b	36,95% - 49,40%	p = 0,365
	65+	33,80% ^b	27,05% - 40,55%	50,01% ^{a,b}	43,41% - 56,62%	p = 0,001*

Resultaattabel 11 - Leeftijd - Kennis (Geholpen herinnering)

<i>Bent u op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?</i>	<i>Leeftijd</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja	18-34	8,73% ^a	5,06% - 12,41%	6,58% ^a	3,59% - 9,57%	p = 0,368
	35-49	11,76% ^{a,b}	7,48% - 16,03%	10,84% ^{a,b}	7,03% - 14,66%	p = 0,753
	50-64	15,65% ^{a,b}	10,72% - 20,59%	12,66% ^{a,b}	8,48% - 16,83%	p = 0,358
	65+	19,45% ^b	13,78% - 25,13%	18,98% ^b	13,80% - 24,16%	p = 0,904
Ja, maar eerder vaag	18-34	52,61% ^a	46,11% - 59,12%	45,04% ^a	39,04% - 51,04%	p = 0,092
	35-49	51,28% ^a	44,65% - 57,92%	50,84% ^{a,b}	44,70% - 56,98%	p = 0,924
	50-64	65,20% ^b	58,73% - 71,67%	56,56% ^{a,b}	50,34% - 62,79%	p = 0,059
	65+	69,36% ^b	62,75% - 75,96%	62,39% ^b	56,00% - 68,79%	p = 0,136
Nee	18-34	38,65% ^a	32,31% - 45,00%	48,38% ^a	42,35% - 54,41%	p = 0,029*
	35-49	36,96% ^a	30,55% - 43,36%	38,31% ^{a,b}	32,34% - 44,28%	p = 0,761
	50-64	19,15% ^b	13,80% - 24,49%	30,78% ^b	24,98% - 36,58%	p = 0,004*
	65+	11,19% ^b	6,67% - 15,70%	18,62% ^c	13,48% - 23,76%	p = 0,033*

Resultaattabel 12 - Leeftijd - Zelf-gerapporteerd effect

<i>Respecteren van de verkeersregels</i>	<i>Leeftijd</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Veel meer	18-34	8,17% ^a	4,60% - 11,74%	6,53% ^a	3,55% - 9,51%	p = 0,485
	35-49	9,73% ^a	5,80% - 13,67%	10,34% ^a	6,60% - 14,08%	p = 0,828
	50-64	11,18% ^a	6,90% - 15,46%	11,18% ^a	7,22% - 15,14%	p = 1,000
	65+	21,83% ^b	15,93% - 27,73%	10,97% ^a	6,84% - 15,10%	p = 0,003*
Meer	18-34	19,11% ^a	13,98% - 24,23%	27,43% ^a	22,05% - 32,81%	p = 0,028*
	35-49	21,26% ^{a,b}	15,38% - 26,69%	26,78% ^a	21,34% - 32,22%	p = 0,158
	50-64	30,30% ^{b,c}	24,06% - 36,54%	30,94% ^a	25,13% - 36,75%	p = 0,882
	65+	33,68% ^c	26,93% - 40,42%	33,30% ^a	27,08% - 39,53%	p = 0,936
Geen invloed	18-34	72,21% ^a	66,37% - 78,05%	66,04% ^a	60,33% - 71,76%	p = 0,138
	35-49	68,52% ^{a,b}	62,36% - 74,69%	62,18% ^a	56,23% - 68,14%	p = 0,146
	50-64	58,52% ^b	51,83% - 65,21%	57,87% ^a	51,67% - 64,08%	p = 0,890
	65+	44,49% ^c	37,40% - 51,59%	54,97% ^a	48,40% - 61,54%	p = 0,033*
Minder	18-34	0,52% ^a	0,00%* - 1,45%	0,00% ^a	-	p = 0,277
	35-49	0,00% ^a	-	0,38% ^a	0,00%** - 1,13%-	p = 0,361
	50-64	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	65+	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-

Veel minder	18-34	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	35-49	0,48% ^a	0,00%** - 1,40%	0,33% ^a	0,00%** - 1,02%	p = 0,788)
	50-64	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
	65+	0,00% ^a	-	0,75% ^a	0,00%** - 1,90%	p = 0,195)

Resultaattabel 13 - Geslacht - Kennis (Ongeholpen herinnering): Verandering?

<i>Is er iets veranderd in de verkeerswetgeving met betrekking tot verkeersovertredingen?</i>	<i>Geslacht</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja, er is iets veranderd	Man	59,67% ^a	54,93% - 64,41%	52,84% ^a	48,37% - 57,30%	p = 0,039*
	Vrouw	56,49% ^a	51,84% - 61,15%	48,84% ^a	44,50% - 53,18%	p = 0,018*
Nee, er is niets veranderd	Man	40,33% ^a	35,59% - 45,07%	47,16% ^a	42,70% - 51,63%	p = 0,039*
	Vrouw	43,51% ^a	38,85% - 48,16%	51,16% ^a	46,82% - 55,50%	p = 0,018*

Resultaattabel 14 - Geslacht - Kennis (Ongeholpen herinnering): Wat is er veranderd?

<i>Wat is er veranderd?</i>	<i>Geslacht</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Meerdere antwoorden	Man	5,40% ^a	3,22% - 7,58%	5,44% ^a	3,41% - 7,47%	p = 0,976
	Vrouw	5,30% ^a	3,19% - 7,40%	3,94% ^a	2,25% - 5,63%	p = 0,322
De boetes werden verhoogd	Man	15,92% ^a	12,38% - 19,45%	9,94% ^a	7,26% - 12,61%	p = 0,008*
	Vrouw	12,00% ^a	8,95% - 15,05%	9,28% ^a	6,76% - 11,80%	p = 0,178

De verkeerswetgeving werd verstrengd	Man	2,55% ^a	1,03% - 4,08%	0,86% ^a	0,04% - 1,69%	p = 0,055
	Vrouw	1,11% ^a	0,13% - 2,10%	1,05% ^a	0,16% - 1,93%	p = 0,919
Hardere aanpak van verkeersrecidivisten	Man	0,84% ^a	0,00%* - 1,73%	1,64% ^a	0,50% - 2,77%	p = 0,280
	Vrouw	0,96% ^a	0,05% - 1,88%	0,81% ^a	0,03% - 1,59%	p = 0,799
Stijging van het aantal controles/ Meer handhaving	Man	0,70% ^a	0,00%** - 1,50%	0,86% ^a	0,03% - 1,68%	p = 0,790
	Vrouw	2,60% ^b	1,10% - 4,09%	1,97% ^a	0,76% - 3,18%	p = 0,517
Restcategorie	Man	7,16% ^a	4,67% - 9,65%	6,75% ^a	4,51% - 8,99%	p = 0,808
	Vrouw	6,74% ^a	4,39% - 9,10%	7,39% ^a	5,12% - 9,67%	p = 0,698
Geeft aan dat er iets veranderd is, maar weet niet wat	Man	27,10% ^a	22,80% - 31,39%	27,36% ^a	22,80% - 31,39%	p = 0,931
	Vrouw	27,78% ^a	23,58% - 31,99%	24,41% ^a	20,67% - 28,14%	p = 0,238
Geeft aan dat er niets veranderd is (Q1)	Man	40,33% ^a	35,59% - 45,07%	47,16% ^a	42,70% - 51,63%	p = 0,039*
	Vrouw	43,51% ^a	38,85% - 48,16%	51,16% ^a	46,82% - 55,50%	p = 0,018*

Resultaattabel 15 - Geslacht - Kennis (Geholpen herinnering)

<i>Bent u op de hoogte van de nieuwe recidiveregeling?</i>	<i>Geslacht</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Ja	Man	15,96% ^a	12,42% - 19,49%	12,70% ^a	9,73% - 15,68%	p = 0,167
	Vrouw	11,42% ^a	8,43% - 14,41%	11,29% ^a	8,54% - 14,04%	p = 0,948
Ja, maar eerder vaag	Man	56,95% ^a	52,17% - 61,73%	52,75% ^a	48,28% - 57,21%	p = 0,207
	Vrouw	61,19% ^a	56,61% - 65,77%	53,81% ^a	49,48% - 58,14%	p = 0,022*

Neen	Man	27,09% ^a	22,80% - 31,38%	34,55%	30,30% - 38,80%	p = 0,015*
	Vrouw	27,38% ^a	23,19% - 31,57%	34,90%	30,76% - 39,05%	p = 0,012*

Resultaattabel 16 - Geslacht - Zelf-gerapporteerd effect

<i>Respecteren van de verkeersregels</i>	<i>Geslacht</i>	<i>% PRE</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>% POST</i>	<i>BI (95%)</i>	<i>Significant verschil tussen pre - en postmeting?</i>
Veel meer	Man	10,49% ^a	7,53% - 13,45%	8,42% ^a	5,94% - 10,91%	p = 0,293
	Vrouw	14,18% ^a	10,90% - 17,45%	10,84% ^a	8,14% - 13,54%	p = 0,123
Meer	Man	25,16% ^a	20,97% - 29,36%	26,31% ^a	22,37% - 30,24%	p = 0,697
	Vrouw	26,22% ^a	22,10% - 30,35%	32,42% ^b	28,35% - 36,48%	p = 0,036*
Geen invloed	Man	63,80% ^a	59,16% - 68,44%	64,90% ^a	60,63% - 69,16%	p = 0,732
	Vrouw	59,60% ^a	54,99% - 64,20%	56,41% ^b	52,10% - 60,72%	p = 0,321
Minder	Man	0,29% ^a	0,00%** - 0,80%	0,20% ^a	0,00%** - 0,60%	p = 0,796
	Vrouw	0,00% ^a	-	0,00% ^a	-	-
Veel minder	Man	0,26% ^a	0,00%** - 0,74%	0,17% ^a	0,00%** - 0,55%	p = 0,788
	Vrouw	0,00% ^a	-	0,33% ^a	0,00%** - 0,83%	p = 0,195



Belgisch Instituut Voor de Verkeersveiligheid
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
info@bivv.be

Tel.: 02 244 15 11
Fax: 02 216 43 42