



Rapport nr. 2022-R-02-NL

Overzicht van het G2W-gebruik in België

Profilering van Belgische bestuurders van gemotoriseerde tweewielers

Overzicht van het G2W-gebruik in België

Profilering van Belgische bestuurders van gemotoriseerde tweewielers

Rapport nr. 2022-R-02-NL

Auteurs: Delhay A. & Vandael Schreurs K.

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 23/02/2022

Wettelijk depot: D/2022/0779/10

Gelieve op de volgende manier naar dit document te verwijzen: Delhay A. & Vandael Schreurs K., Overzicht van het G2W-gebruik in België – Profilerings van Belgische bestuurders van gemotoriseerde tweewielers, Brussel, België: Vias Institute – Kenniscentrum verkeersveiligheid

Dit rapport is eveneens beschikbaar in het Frans onder de titel: Photographie de l'usage du 2RM en Belgique – Profilage des conducteurs belges de deux-roues motorisé

This report includes a summary in English.

Dit onderzoek is mogelijk gemaakt door de financiële steun van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Voorwoord/Dankwoord

De auteurs van het rapport wensen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer te danken voor de financiering van deze studie die een mijlpaal is wat betreft kennis van het gebruik van gemotoriseerde tweewielers in België.

Dit vervoermiddel, dat zich tussen twee grote categorieën weggebruikers bevindt (zwakke weggebruikers en gemotoriseerde weggebruikers) combineert vaak de kenmerken van beide en wordt ofwel totaal uitgesloten, ofwel te generisch in het publieke onderzoek geïntegreerd.

En nochtans bezit dit vervoermiddel talrijke voordelen, te beginnen met het feit dat het vaak vooruitloopt op nieuwe trends. De automobielsector heeft dan ook een goede zaak gedaan door gretig constructeurs van G2Ws op te kopen om hun onderzoeks- en ontwikkelingscapaciteiten te versterken.

Echter, het heeft een slechte reputatie. Het is niet geliefd, vaak door enkelingen; maar vooral door een gebrek aan specifieke kennis die de overheid verhindert om efficiënte maatregelen te nemen.

Het gebrek aan basisgegevens over het gebruik van de G2W is een schrijnende werkelijkheid in de sector. Deze studie draagt op haar niveau bij aan het geleidelijk opvullen van de hiaten die er in vergelijking met de automobielsector en zwakke weggebruikers nog zijn.

Inhoud

Lijst van tabellen en figuren	8
Lexicon	11
Samenvatting	12
Summary	14
1 Inleiding	17
1.1 Studiedoelen en onderzoeksvragen	17
1.2 Methodologie	17
1.2.1 Opbouw van de vragenlijst	17
1.2.2 Verspreiding van de vragenlijst	19
1.2.3 Datacleaning	20
1.2.4 Analyses	20
2 Overzicht 2020	21
2.1 Inleiding	21
2.2 Context	21
2.2.1 Het concept G2W	21
2.2.2 Diversiteit onder de G2Ws en hun bestuurders	21
2.2.3 Evolutie van de mobiliteit	22
2.2.4 Evolutie van de ongevallen	23
2.2.5 De G2W-markt in België	25
2.2.6 Technologische evoluties	26
2.3 Overzicht van de huidige G2W-praktijk in België	28
2.3.1 Sociaaleconomische kenmerken van G2W-bestuurders	28
2.3.2 Kenmerken van het G2W-park en de uitrustingen	30
2.3.3 Kenmerken van G2W-bestuurders	31
2.3.4 Kenmerken van de G2W mobiliteit	33
2.3.5 Gebruik van uitrustingen	38
2.3.6 Ongevallen en risico's van een G2W	42
2.4 Profiel van de Belgische bestuurders in 2020	46
3 Gedetailleerde resultaten	48
3.1 Belgische G2W-bestuurders en hun incidentie	48
3.1.1 Aandeel van bestuurders van gemotoriseerde voertuigen in de nationaal representatieve steekproef	48
3.1.2 Demografische kenmerken	49
3.1.2.1 Geografische informatie	49
3.1.2.2 Geslacht	51
3.1.2.3 Moedertaal	51
3.1.2.4 Leeftijd	51
3.1.2.5 Gezinstoestand	52
3.1.2.6 Gezinsinkomen	53

3.1.2.7	Onderwijsniveau	54
3.1.2.8	Hoofdactiviteit	54
3.1.3	Bezit van G2W(s)	55
3.2	Rijbewijs en rijervaring	56
3.2.1	Rijbewijs	56
3.2.2	Wanneer heeft een bestuurder leren rijden met een G2W?	56
3.2.3	Onderbrekingen in het rijden	57
3.2.4	Rijervaring met een G2W	59
3.2.5	Slagen voor een rijexamen	60
3.2.6	Post-rijbewijs training en nascholing	60
3.3	Informatiebronnen	62
3.4	Kenmerken van de voertuigen	64
3.4.1	Types G2Ws	64
3.4.2	Originele uitrusting die op de G2W is geïnstalleerd	66
3.4.3	Wijzigingen die aan de G2W hoofdzakelijk zijn aangebracht	68
3.5	Mobiliteit en rijgewoonten	69
3.5.1	De G2W als vervoermiddel	69
3.5.2	Afgelegde kilometers	69
3.5.3	Periode en frequentie van het gebruik	72
3.5.4	De momenten dat de respondenten kiezen om te rijden	76
3.5.5	De seizoensgebonden G2W-bestuurders	78
3.5.6	Soort verplaatsingen uitgevoerd door de bestuurders	79
3.5.7	De omgeving waarin gereden wordt	83
3.5.8	De manier waarop G2W-bestuurders zich verplaatsen	86
3.5.9	Drijfveren	88
3.6	Het gebruik van uitrusting	90
3.6.1	Het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen	90
3.6.1.1	Helmen	90
3.6.1.2	Vesten	90
3.6.1.3	Broeken	91
3.6.1.4	Handschoenen	92
3.6.1.5	Schoenen/laarzen	92
3.6.1.6	Andere uitrusting	93
3.6.2	Aankoopcriteria van de respondenten	94
3.6.3	Kennis van de normen voor persoonlijke beschermingsmiddelen	96
3.6.4	Budgetten voor persoonlijke beschermingsmiddelen	98
3.6.5	Volgende aankopen van persoonlijke beschermingsmiddelen	100
3.6.6	Criteria om de uitrusting te vernieuwen	101
3.7	Houding van de bestuurders	102
3.7.1	Algemene houding ten opzichte van het rijden met een G2W	102
3.7.2	Rijgedrag dat <i>motorrijders</i> (>50cc) gevaarlijk vinden	104

	3.7.3 Houding van de bestuurders ten aanzien van de komst van technologieën _____	105
	3.8 Ongevallen met een G2W _____	108
4	Referenties _____	110
5	Bijlagen _____	111
	5.1 Questionnaire en français _____	111

Lijst van tabellen en figuren

Tabel 1: De verschillende voertuigen waaruit de respondent zijn belangrijkste voertuig kon aanwijzen	18
Tabel 2: Inhoud van de vragenlijst	19
Tabel 3: Lijst van de informatiebronnen van G2W-bestuurders	63
Tabel 4: Verschillende types "seizoensgebonden" bestuurders om G2W-bestuurders te klasseren	78
Tabel 5: Overzicht van de types seizoensgebonden bestuurders die men bij G2W-bestuurders kan onderscheiden	79
Tabel 6: Factoranalyse	103

Figuur 1: G2W variëteiten (grootte, motorisatie, rijhouding, enz.) (bron: Riderscan (Delhayé & Marot, Riderscan project - European Scanning Tour for Motorcycle Safety, 2015))	21
Figuur 2: Nieuwe voertuig inschrijvingen in België 2010- 20120 (Data Source: ACEM)	22
Figuur 3: Details van de nieuwe inschrijvingen (e-) bromfietsen (<50cc) en (e-)motorfietsen (>50cc) 2010 – 2020 (2010 – basis 100) in België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Groot-Brittannië 2010 - 2020 (Data Source: ACEM)	22
Figuur 4: Nieuwe inschrijvingen in Europa, (e-)bromfietsen (<50cc) en (e-)motorfietsen (>50cc) 2010 - 2020 (2010 - basis 100) (Data Source: ACEM)	23
Figuur 5: Evolutie van de lichamelijker ongevallen en de slachtoffers met G2Ws (Data Source: Vias)	23
Figuur 6: Evolutie van de overlijdens 30 dagen per gebruikerscategorie (Data Source : Vias)	23
Figuur 7: Evolutie van het aantal doden en gewonden bij G2Ws (Data Source : Vias)	24
Figuur 8: Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de in België overleden motorrijders (Data Source: Vias)	24
Figuur 9: Vergelijking van de overlijdens 30 dagen in de Benelux per 1000 inwoners (Data Source: IRTAD)	24
Figuur 10: De meest voorkomende oorzaken van ongevallen met G2Ws in multilaterale (ongevallen met anderen) en unilaterale ongevallen (verlies van controle) (Source: (Connected Motorcycle Consotium, 2018))	25
Figuur 11: Vergelijking van het aantal afgelegde kilometers met de wagen en G2Ws (Data Source: FOD Mobiliteit en vervoer)	25
Figuur 12: Lijst van de 10 prioritaire coöperatieve systemen die geïdentificeerd zijn door de G2W-industrie (bron: Connected Motorcycle Consortium)	27
Figuur 14: Incidentie van G2W-bestuurders in België	48
Figuur 13: Incidentie van personen die in de toekomst opnieuw met een G2W willen gaan rijden	48
Figuur 15: Motieven van personen die opnieuw met een G2W willen rijden	49
Figuur 16: Woonplaats en locatie van de hoofdactiviteit van de totale steekproef	49
Figuur 17: Woonplaats en locatie van hoofdactiviteit verschillen tussen totale steekproef en G2W rijders	50
Figuur 18: Woonplaats en de plaats van de hoofdactiviteit verschillen tussen <i>motorrijders (>50cc)</i> en <i>bromfietzers (<50cc)</i> .	51
Figuur 19: Leeftijdscategorieën van de totale steekproef, de G2W-steekproef, de <i>bromfietzers (<50cc)</i> en de <i>motorrijders (>50cc)</i>	52
Figuur 20: Gezinstoestand van de totale steekproef en de G2W-steekproef	53
Figuur 21: Verschil tussen de gemiddelde netto jaarinkomens in de totale steekproef (België), G2W-bestuurders, <i>motorrijders (>50cc)</i> en <i>bromfietzers (<50cc)</i>	54
Figuur 22: Onderwijsniveau van de totale steekproef en van den G2W-bestuurders	54
Figuur 23: Hoofdactiviteit – verdeling in België, in de populatie van de G2W-bestuurders, de <i>motorrijders (>50cc)</i> en de <i>bromfietzers (<50cc)</i>	55
Figuur 24: Aantal G2W in het bezit van <i>motorrijders (>50cc)</i> en <i>bromfietzers (<50cc)</i>	55
Figuur 25: Rijbewijsbezit van <i>motorrijders (>50cc)</i> en <i>bromfietzers (<50cc)</i>	56
Figuur 26: Leeftijd waarop geleerd wordt met een G2W te rijden	57
Figuur 27: Duur van de rijonderbreking bij G2W-bestuurders	58
Figuur 28: De redenen waardoor G2W-bestuurders de rijcarrière onderbraken	58
Figuur 29: Rijervaring van G2W-bestuurders	59
Figuur 30: Verschil in rijervaring tussen <i>motorrijders (>50cc)</i> en <i>bromfietzers (<50cc)</i>	59
Figuur 31: Leeftijdscategorieën naargelang het al dan niet uitoefenen van een examen om te mogen rijden	60
Figuur 32: Leeftijdsgroepen die na het behalen van het rijbewijs een post-rijbewijs training volgden	61

Figuur 33: Bestuurders volgens inkomenscategorie die na het behalen van het rijbewijs een post-rijbewijs training volgden	61
Figuur 34: Populariteit van de informatiebronnen van bestuurders van G2Ws	62
Figuur 35: Type voertuig dat het meest gebruikt wordt door G2W-bestuurders	64
Figuur 36: Belangrijkste type voertuig dat naargelang de hoofdactiviteit gekozen wordt	65
Figuur 37: Gemiddelde leeftijd van de G2W-bestuurder naargelang het type gebruikte G2W	65
Figuur 38: Type G2W in bezit in functie van de leeftijd van de bestuurder	66
Figuur 39: Fabrieksuitrusting waarmee de G2W wordt geleverd	67
Figuur 40: Aandeel racing uitlaten die per type G2W van de fabriek af geplaatst zijn	68
Figuur 41: Aantal aftermarket wijzigingen aan de G2W	68
Figuur 42: Gebruik van de verschillende transportmiddelen door G2W-bestuurders	69
Figuur 43: Kilometers die jaarlijks met de wagen en de G2W worden afgelegd	70
Figuur 44: Jaarlijks afgelegde kilometers met een G2W volgens de woonplaats van de bestuurders	70
Figuur 45: Jaarlijks afgelegd aantal kilometers in functie van het type G2W	71
Figuur 46: Jaarlijks afgelegde kilometers in functie van de hoofdactiviteit van de bestuurder	71
Figuur 47: Overzicht van de maanden en seizoenen waarin G2W-bestuurders voorkeur geven te rijden	72
Figuur 48: Frequentie G2W-ritten	72
Figuur 49: Frequentie van wekelijks gebruik van de G2W in functie van het inkomen van de G2W-bestuurder	73
Figuur 50: Verdeling van het aantal G2W-bestuurders per maand volgens de hoofdactiviteit	74
Figuur 51: Verdeling van het aantal G2W-bestuurders per maand volgens het type G2W	75
Figuur 52: Gemiddeld aantal gereden maanden op een jaar per type G2W	75
Figuur 53: Gereden seizoenen per type G2W	75
Figuur 54: Aantal gereden maanden tijdens het jaar in functie van de leeftijd en de rijervaring van G2W-rijders	76
Figuur 55: Ongunstige weersomstandigheden waarin G2W-bestuurders zouden rijden als ze op voorhand de keuze hadden.	76
Figuur 56: Rijden in de regen naargelang het inkomen van G2W-bestuurders	77
Figuur 57: Keuze om in niet-ideale omstandigheden te rijden in functie van de hoofdactiviteit van de gebruiker	77
Figuur 58: Verdeling van G2W-bestuurders volgens het type seizoensgebonden bestuurder	78
Figuur 59: Soorten trajecten uitgevoerd door G2W-bestuurders	80
Figuur 60: Verschil in de reden voor de verplaatsing tussen <i>motorrijders (>50cc)</i> en <i>bromfietzers (<50cc)</i>	80
Figuur 61: Frequentie van de professionele verplaatsingen per provincie	81
Figuur 62: Verschil tussen de trajecten die de verschillende type seizoensgebonden bestuurders uitvoeren	82
Figuur 63: Leeftijd en rijervaring in functie van de verschillende soorten verplaatsingen	82
Figuur 64: Gemiddelde afstand naar de hoofdactiviteit voor pendelaars met een G2W	83
Figuur 65: Verkeerscontext waarin bestuurders verkiezen te rijden	83
Figuur 66: De context waarin gereden wordt naargelang het type G2W	84
Figuur 67: Context van de rit in functie van de woonplaats van de gebruiker	84
Figuur 68: Context waarin de verplaatsing wordt uitgevoerd, in functie van de aard van de verplaatsing	85
Figuur 69: Context waarin gereden wordt in functie van de ongunstige omstandigheden	85
Figuur 70: De manier waarop G2W-bestuurders verkiezen om met hun G2W te rijden	86
Figuur 71: Verplaatsingswijze waaraan G2W-bestuurders de voorkeur geven, naargelang het type G2W	86
Figuur 72: De wijze waarop met de G2W gereden wordt naargelang het type seizoensrijder	87
Figuur 73: De wijze waarop gereden wordt, in functie van het type traject	87
Figuur 74: Motieven voor het rijden met een G2W	88
Figuur 75: Verschil in de motieven volgens het type bestuurder	88
Figuur 76: Verschil in de motieven naargelang het type seizoensrijder	89
Figuur 77: De helm die gedragen wordt door G2W-bestuurders	90
Figuur 78: De verschillende vesten/jassen die gebruikt worden door G2W-bestuurders	91
Figuur 79: De verschillende soorten broeken die gedragen worden naargelang het type traject	91
Figuur 80: De verschillende handschoenen die G2W-bestuurders dragen	92
Figuur 81: De verschillende soorten schoeisel die gedragen worden, naargelang het soort traject	93
Figuur 82: Andere vormen van beschermende uitrusting die naargelang het trajecttype gedragen wordt	93
Figuur 83: Aspecten die G2W-bestuurders belangrijk vinden wanneer uitrusting gekocht wordt	94
Figuur 84: Belang van het "veiligheidsaspect" van de uitrusting volgens het type G2W	94

Figuur 85: Criteria die bestuurders belangrijk vinden bij de aankoop van uitrusting, in functie van het gezinsinkomen _____	95
Figuur 86: Criteria die bestuurders belangrijk vinden bij de aankoop van uitrusting, naargelang het type seizoensrijder _____	96
Figuur 87: Delen van de uitrusting met een CE-markering bij G2W-bestuurders _____	97
Figuur 88: belang van de CE-markering van de helm, naargelang het type seizoensrijder _____	97
Figuur 89: Totale uitgaven voor persoonlijke beschermingsmiddelen _____	98
Figuur 90: Totale uitgaven aan uitrusting per type G2W _____	99
Figuur 91: Totale uitgaven aan uitrusting voor de verschillende types seizoensrijders _____	99
Figuur 92: Volgende aankoop van uitrusting die G2W-bestuurders zouden willen doen _____	100
Figuur 93: Redenen voor de vernieuwing van de helm of uitrusting door G2W-bestuurders _____	101
Figuur 94: De houding van <i>motorrijders (>50cc)</i> ten opzichte van uitspraken over de veiligheid op de motor _____	102
Figuur 95: Rijgedrag dat motorrijders als gevaarlijk beschouwen _____	105
Figuur 96: Algemene houding van <i>motorrijders (>50cc)</i> tegenover de technologie (Enquête 2020) _____	106
Figuur 97: Algemene houding van <i>motorrijders (>50cc)</i> tegenover technologie (Enquête 2013 – Riderscan) _____	106
Figuur 98: De mate waarin bestuurders denken dat de nieuwe technologieën tot minder ongevallen kunnen leiden. _____	106
Figuur 99: Mening van <i>motorrijders (>50cc)</i> over de mate waarin de nieuwe technologieën de veiligheid van het rijden kunnen verbeteren _____	107
Figuur 100: Oorzaken van ongevallen die door bestuurders worden genoemd _____	108
Figuur 101: Oorzaken van ongevallen, onderverdeeld per type ongeval _____	109
Figuur 102: De oorzaken van ongevallen, samengevat per mens/bestuurder, voertuig en omgeving _____	109

Lexicon

G2W: gemotoriseerde tweewieler (met inbegrip van motorfietsen en bromfietsen) / licht bedrijfsvoertuig (met inbegrip van de categorieën L1e, L3e, en L4e).

Unilateraal ongeval: ongeval waarbij alleen de motor is betrokken

Multilateraal ongeval: ongeval waarbij verschillende voertuigen/weggebruikers zijn betrokken

ADAS: Advanced *Driver* Assistance Systems/ Rijkhulpsystemen in voertuigen met 4 wielen (personenwagen, vrachtwagen, bus, enz.)

ARAS: Advanced *Rider* Assistance Systems

ACEM: Europese vereniging van constructeurs van motorfietsen

Bromfiets (<50Cc) / bromfietser: wegvoertuig met twee of drie wielen dat voorzien is van een motor met een cilinderinhoud van minder dan 50 cm³, waarvan de snelheid conform de geldende nationale regelgeving door de constructie beperkt is. Als de beperkingen van de cilinderinhoud van de motor niet van toepassing zijn, kan er een beperking van het motorvermogen gelden. Dat betreft de categorieën L1 en L2 van de algemene resolutie over de constructie van voertuigen (R.E.3) van de Verenigde Naties (bron: EuroStat). Deze categorie omvat eveneens de speed pedelec.

HMI: Human Machine Interface / mens-machine interface

Motorfiets (>50cc)/ motorrijders (>50cc): gemotoriseerd wegvoertuig met twee, drie of vier wielen waarvan het leeggewicht niet meer dan 400 kg bedraagt. Alle voertuigen van deze soort, met een cilinderinhoud van 50 cm³ of meer, en voertuigen met een cilinderinhoud van minder dan 50 cm³ die niet in de categorie van de bromfietsen vallen, zijn inbegrepen. Het betreft de categorieën L3 , L5 , L6 en L7 van de algemene resolutie over de constructie van voertuigen (R.E.3) van de Verenigde Naties (bron: Eurostat).

Totale steekproef: iedereen die op de vragenlijst heeft geantwoord; representatief voor de Belgische sociaal-demografische kenmerken.

G2W steekproef: steekproef van de respondenten die de laatste 2 jaar voor de enquête met een G2W reden.

PBM: persoonlijke beschermingsmiddelen (beschermende kleding die voldoet aan de beschrijving van de Europese Verordening 2016/425. Deze tekst is gestemd in 2016 en werd op 21 april 2018 in alle Lidstaten van kracht.)

R & D: research and development (onderzoek en ontwikkeling)

Scooter (>50cc)/ scooterrijder – wegvoertuig dat volgens de homologatieregels (zie hierboven) tot de categorie van de motorfietsen behoort, maar dat zich van andere motorfietsen onderscheidt door de zittende positie met de benen vooraan. Dat onderscheid wordt in sommige analyses specifiek voor het begrip gebruikt.

ITS: Intelligent Transport Systems

Samenvatting

De studie analyseert in detail de praktijk van het rijden met gemotoriseerde tweewielers (G2Ws) in België op basis van gegevens die verzameld werden via een vragenlijst. Dit gedetailleerde overzicht, werd verkregen aan de hand van de antwoorden van een representatieve steekproef bestaande uit bijna 3000 respondenten. Het doel betreft een beter inzicht te verschaffen in de praktijk om op die manier onderzoek en maatregelen, gericht op hun specifieke risico's, te ondersteunen en te verbeteren.

De studie was vooral gericht op de volgende aspecten:

- Wat zijn de sociaal-demografische kenmerken van de Belgische G2W rijders?
- Waar zijn ze in het land te vinden?
- Wat zijn de meest gebruikte G2Ws?
- Wat zijn de significante trends in het gebruik van G2Ws?
- Wat is het niveau van training van de bestuurders van G2Ws?
- Waar halen ze hun informatie over G2Ws en verkeersveiligheid?
- Hoe zijn deze rijders uitgerust? Wat zijn hun criteria voor de aankoop van uitrusting?
- Welke verschillende profielen van bestuurders kunnen er onderscheiden worden? Welke zijn hun belangrijkste kenmerken?

Terzelfder tijd de studie de **diversiteit van het gebruik** en de **motivaties** bevestigt (er werden **8 verschillende profielen** geïdentificeerd), werden er bepaalde overtuigingen gedeconstrueerd. Onder de vele belangrijke bevindingen van de studie, konden de volgende bevindingen geïdentificeerd worden:

- **Geen enkel rijderprofiel komt in de ene regio meer voor dan in de andere.** De profielen hebben geen geografische of communautaire basis.
- **De geografische verschillen zijn veeleer te vinden bij het gebruik van G2Ws**, zoals in de provincies Waals-Brabant, Luik, Luxemburg of in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar het grootste aantal professionele verplaatsingen wordt geregistreerd, terwijl het in Vlaanderen eerder gaat om korte vrijetijdsverplaatsingen (<500km).
- **De huidige markt toont populariteit onder G2Ws met een kleine cilinderinhoud en de meer stedelijke G2Ws** (bromfietsen <50cc, scooters >50cc) met een groei in de elektrische varianten (zolang er een aankooppremie was). Grote motorfietsen lijken hun aantrekkingskracht te verliezen.
- **Een meerderheid van de bestuurders heeft slechts één G2W**, soms twee; een aanzienlijk deel geeft echter aan helemaal geen voertuig te hebben, wat duidt op een tendens tot gedeeld gebruik.
- **De auto blijft het belangrijkste vervoermiddel om verplaatsingen te doen voor de meerderheid van de G2W bestuurders**; het gebruik van de G2W als hoofdvervoersmiddel blijft hierbij beperkt. De verschillen tussen de rijder profiel betreffen eerder de gebruiksfrequentie, het jaarlijks aantal afgelegde kilometers en het gebruik gedurende het seizoen of het gehele jaar.
- **De meeste G2W verplaatsingen betreffen korte vrijetijdsverplaatsingen (<500 km)**, gevolgd door woon-werkverplaatsingen (pendel). Beroepsmatig gebruik van G2Ws is eerder infrequent.
- **De frequentie van het gebruik van G2Ws is het hoogst tussen de maanden mei en september**, maar kent reeds een toename vanaf maart en een geleidelijke afname tot oktober. Dit leidt tot 4 soorten seizoensrijders (rijdt het hele jaar door, rijdt bijna het hele jaar door, rijdt een verlengd motorseizoen, rijdt alleen in het motorseizoen).
- Hoewel het gebruik afneemt met een stijging van de leeftijd (vanaf de leeftijd van 54 jaar), **begint de Belgische populatie op alle leeftijden met de G2W te rijden**; veel bestuurders rijden echter zonder enige opleiding te hebben genoten (rijbewijs A werd tot en met 1988 automatisch bij het B-rijbewijs verkregen); **het zijn de jongere rijders die het best opgeleid zijn en die de meeste bijscholing volgen.**
- **De helft van de G2W rijders verklaart dat zij hun rijcarrière met de G2W voor een langere tijd hebben onderbroken** (gemiddelde rijonderbreking bedraagt 9 jaar).
- **Bestuurders van G2Ws rijden meestal alleen** en rijden soms met een andere motorrijder of een passagier. Verplaatsingen of ritten in (grote) groepen blijven een minderheid.
- **G2W rijders hebben de neiging om niet-gunstige rijomstandigheden te vermijden** (nacht, slecht weer, winterse omstandigheden).

- **Het aantal aftermarket-aanpassingen blijft laag** in België in vergelijking met andere Europese landen en houdt meer verband met aanpassingen aan het rijcomfort (bv. bagage, lakwerk, verlichting, navigatiesysteem, valbeugels, enz.); de vervanging van de uitlaat maakt ook deel uit van de aanpassingen, maar gebeurt vooral bij bepaalde typen G2Ws (sportief, *Trial/Enduro* en standaard/naked).
- Het inkomen heeft geen invloed op het dragen van beschermende uitrusting of de keuze van kleding, maar de **uitgaven aan uitrusting variëren wel per rijder profiel** (echter, kan wel over het algemeen vastgesteld worden dat des te meer de gebruiker uitgeeft aan uitrusting, des te meer belangstelling hij/zij zal tonen voor CE-gekeurde kleding).
- **De algemene media blijven een bron van informatie voor de meerderheid van de rijders**, maar er moet ook rekening worden gehouden met gerichte campagnes, dealers en G2W specifieke websites.
- **Eenzijdige ongevallen** (vb. verlies van controle over het voertuig) **komen vaker voor dan meerzijdige ongevallen, vastgesteld op basis van zelf gerapporteerde ongevallen**. Deze verhouding is tegengesteld aan wat in politierapporten (en statistieken) wordt aangetroffen en kan worden verklaard door het feit dat veel van deze eenzijdige ongevallen niet noodzakelijk tot een aangifte leiden als de rijder ongedeerd is.
- **Algemeen gezien, zijn motorrijders (>50cc) goed geïnformeerd en zich bewust van de risico's die aan motorrijden zijn verbonden**. Zij keuren risicovol gedrag af.
- **Tot de gedragingen, die door motorrijders als gevaarlijk worden beschouwd**, behoren: stunts uitvoeren (wheelies, slippen, enz.), rijden met een vermoeid gevoel of rijden na het consumeren van alcohol.
- **Tot de gedragingen die door motorrijders als het minst gevaarlijk worden beschouwd**, behoren: filefilteren aan lage snelheid, de motor aanpassen voor een hoger comfort of meer vermogen, rijden met een audiosysteem, rijden zonder een fluorescerend vest.
- **Post-rijbewijs training** (i.e. aanvullende training na het behalen van het rijbewijs) **leidt tot een grotere bewustwording van de kwetsbaarheid van motorrijders** (in vergelijking met het enkel volgen van de verplichte rijlessen om het rijbewijs te behalen).
- **Motorrijders staan nog steeds zeer terughoudend tegenover de komst van in-voertuig technologie** en beschouwen deze als zeer afleidend; ze staan daarentegen **wel iets positiever tegenover M2V-communicatietechnologieën die een betere zichtbaarheid van de motor in het verkeer mogelijk maken** (cf. de door de industrie ontwikkelde functionaliteiten in het kader van V2V-communicatie)

De analyse van alle informatie, verzameld door de vragenlijst, heeft het mogelijk **gemaakt 8 gebruikersprofielen** en hun incidentie in de Belgische (G2W) gebruikerspopulatie te definiëren:

1. **De Time-optimizer:** gebruikt de G2W (scooter/brommer) om de reistijd in het goede seizoen te *optimaliseren* (11,6%)
2. **De "Time-for-me" seeker:** in de piek van het gezin-werk leven/ verplaatst zich voornamelijk met de auto maar neemt de G2W om tijd te winnen in het persoonlijke leven, *De G2W biedt tijd voor hem / haarzelf* (18,8%)
3. **De Unconditional:** gebruikt de auto of G2W in gelijke mate, rijdt voor alle doeleinden, in alle omstandigheden, in alle omgevingen, het hele jaar door, *wanneer hij/zij er "zin" in heeft* (9,5%)
4. **De Good-Vibe Seeker:** gebruikt de G2W wanneer het weer het toelaat om een *goed gevoel te krijgen*/ De G2W wordt even vaak als andere alternatieven gebruikt om verplaatsingen met de wagen te vervangen (14,2%)
5. **De "I want it all"-rider:** wil het beste (inclusief ervaring) van de mobiliteitsopties afhankelijk van *zijn/haar behoeften* (18,2%)
6. **De Multimodal rider:** gebruikt de G2W (scooter) *samen met andere mobiliteitsalternatieven als een alternatief* voor de wagen tijdens het goede seizoen (11%)
7. **De Day-to-Day rider:** gebruikt hoofdzakelijk een G2W, *elke dag*, voor alle soorten behoeften en in alle weersomstandigheden (7,5%)
8. **De Life-long experience rider:** *rijdt al het grootste deel van zijn/haar leven* als bestuurder of wanneer hij/zij het zich kan veroorloven een G2W te bezitten/ reist hoofdzakelijk met de wagen en rijdt wanneer het comfortabel is (9,2%)

Summary

The study analyses in detail the practice of PTW riding in Belgium, based on data retrieved by means of a questionnaire. This detailed image, obtained through the responses of a representative sample of nearly 3000 respondents, aims to provide a better understanding of practices, in order to support and improve research and measures targeted at their specific risks.

The study focused mainly on the following aspects:

- *What are the socio-demographic characteristics of Belgian PTW riders?*
- *Where can they be found in the country?*
- *What are the most commonly used PTWs?*
- *Which are the significant trends in the usage of PTWs?*
- *What is the level of training of PTW riders?*
- *Where do they get their information concerning PTWs and road safety?*
- *How are these riders equipped? What are their criteria for purchasing equipment?*
- *Which different rider profiles can be distinguished? What are their main characteristics?*

While the study confirms the **diversity of uses** and **motivations (8 distinct profiles were identified)**, it also deconstructs certain beliefs. Among the major findings of the study, the following could be identified:

- **No single user profile is more common in one region than in another.** The profiles have no geographical or community basis.
- **Geographical differences can rather be found concerning certain PTW usages**, such as the provinces of Walloon and Flemish Brabant, Liège, Luxembourg, or the Brussels-Capital Region, which record the greatest number of professional trips, whereas for the region of Flanders it will be more short leisure trips (<500km).
- **Today's market shows a popularity for small cylinder capacity PTWs and more urban PTWs** (mopeds <50cc, scooters >50cc) with a growth in electric variants (as long as there was a purchase premium). Large motorcycles seem to lose their appeal.
- **A majority of the users only have one PTW**, sometimes two; a significant proportion, however, indicates that they have none at all, indicating a tendency to share use.
- **The car remains the main mode of transport to perform trips for the majority of PTW users**, with the use of the PTW as a main transport mode remaining an isolated case. The differences between the profiles are the frequency of use, annual kilometres travelled and seasonal or year-round use.
- **The majority of PTW trips are short-distance leisure trips (<500km)**, followed by home-to-work (commute) trips. Professional use of PTWs remains infrequent.
- **The frequency of PTW use is highest between May and September**, but it starts to increase from March and gradually decreases until October, leading to 4 types of seasonal riders ("all year", "almost all year", "extended motorbike season", "motorbike only season").
- Even though the usage decreases with an increase in age (as from the age of 54), **the Belgian population starts using PTWs at all ages**; however, many users ride without having received any training (A licence received automatically with the B license up to and concluding 1988); **the younger riders are trained the best and undergo the most continuous training.**
- **Half of the users declare that they have interrupted their riding for a prolonged time** (average duration of the interruption is 9 years).
- **PTW users tend to ride mainly alone**, and sometimes ride with another motorcyclist or a pillion passenger. Travelling in (large) groups still remains a minority.
- **Users tend to avoid unfavourable riding conditions** (night, bad weather, winter conditions).
- **The number of after-market modifications remains low** in Belgium compared to other European countries and is more related to comfort modifications (e.g. luggage, paintwork, lighting, navigation system, crash bars, etc.); the replacement of the exhaust pipe is also part of the modifications done but mainly concerns certain types of PTWs (*sports*, *Trial/Enduro* and *standard/naked*).
- Income does not influence the wearing of equipment or the choice of clothing, but **expenditures on equipment vary between the profiles** (however, in general it seems that the more the user spends on equipment, the more interest he/she will show towards CE marked clothing).
- **General media remain a source of information for the majority of users**, but targeted campaigns, dealers and dedicated websites are also to be taken into account.

- **Unilateral accidents** (e.g. loss of control of the vehicle) **are more frequent compared to multilateral accidents based on self-reported accidents by the riders**. This proportion is the opposite of what is found in police reports (and statistics) and can be explained by the fact that many of these unilateral accidents do not necessarily lead to an accident report if the rider is unharmed.
- **In general, motorcyclists (>50cc) are informed and aware of the risks associated with motorcycling**. They disapprove risky behaviour.
- **Among the behaviours that are considered to be dangerous by motorcyclists** are found: *doing stunts (wheelies, skids, etc.), driving when feeling tired or after consuming alcohol*.
- **Among the behaviours that are considered to be the least dangerous** are seen: *filtering traffic at low speed, modifying the motorbike for comfort or more power, riding with an audio system, riding without a fluorescent jacket*.
- **Post-licence training seems to lead to a greater awareness of the vulnerability of motorcyclists** (compared to only following the obligatory licence training).
- **Motorcycle users are still very reluctant towards the advent of in-vehicle technology**, and consider it to be extremely distracting; they are however **more positive about M2V communication technologies that allow better visibility of motorbikes in traffic** (cf. the functionalities developed by the industry in the context of V2V communication).

Analysing all the information collected by the questionnaire made it possible to define **8 user profiles** and their incidence in the Belgian (PTW) user population:

1. **The Time optimizer:** uses the PTW (scooter) to *optimize* travel time during the good season (11,6%)
2. **The "Time-for-me" seeker:** in the peak of the family-work life / travels mainly by car and takes the PTW to gain time in his personal life, *PTW offering time for him/herself* (**18,8%**)
3. **The Unconditional:** uses car or PTW equally often, rides for all purposes, in all conditions, in all environments, all year long, *whenever he/she 'feels' like it* (9,5%)
4. **The Good-Vibe seeker:** uses the PTW when the weather allows it in order to get a *good feeling* / the PTW is equally often used as other alternatives to replace car trips (14,2%)
5. **The "I want it all" rider:** *wants the best (including experience)* of mobility options depending on his/her needs (**18,2%**)
6. **The Multimodal rider:** uses the PTW (scooter) *along with other mobility alternatives as an alternative* to cars during the good season (11%)
7. **The Day-to-Day rider:** uses mainly a PTW, *every day* for any kind of needs and in all weather conditions (7,5%)
8. **The Life-long experience rider:** *has been riding most of his/her life* or whenever he/she could afford to have a PTW / travels mainly by car and rides when comfortably acceptable (9,2%)

1 Inleiding

1.1 Studiedoelen en onderzoeksvragen

Het doel van deze studie is om de G2W-bestuurders in België in kaart te brengen en hun kenmerken vast te stellen om zo een profiel van de Belgische G2W-bestuurders te kunnen opstellen. Dat profiel moet toelaten om alle soorten G2W-bestuurders in België in bepaalde mate in te delen om het onderzoek naar verkeersveiligheid en de sensibilisering te verbeteren zodat we deze groep bestuurders beter leren kennen en begrijpen, en dus efficiënte en doelgerichte maatregelen te kunnen nemen.

De volgende onderzoeksvragen werden gesteld.

Hoofdonderzoeksvraag: welk zijn de verschillende profielen van Belgische G2W-bestuurders?

Deelonderzoeksvragen:

- Wat is de incidentie van de Belgische G2W-bestuurder?
- Welke zijn de demografische kenmerken van de Belgische G2W-bestuurders?
- Welke voertuigen gebruiken Belgische G2W-bestuurders?
- Welke trends zijn er in verband met niet-bestuurders die interesse hebben om een G2W te besturen?
- Welke verdeling van het type G2W-rijbewijzen vinden we terug onder de Belgische G2W-bestuurders?
- Hoe staat het met de rijervaring van Belgische G2W-bestuurders?
- Welke aspecten zijn belangrijk voor de profilering in België?
- Welk rijgedrag wordt door motorrijders als gevaarlijk gezien?
- Welke attitudes hebben G2W-bestuurders m.b.t. hun eigen veiligheid?
- Wat zijn de gebruikpercentages van beschermende uitrusting die speciaal ontworpen is voor G2W gebruik?
- Welke aankoopcriteria hanteren de bestuurders?
- Hoe verzamelen Belgische G2W-bestuurders informatie over veiligheid, kleding, enz. van G2Ws?

1.2 Methodologie

In België is er alleen informatie over de ingeschreven voertuigen beschikbaar, wat verschilt van het werkelijke gebruik (een bestuurder heeft bijvoorbeeld verschillende ingeschreven G2W's in zijn garage staan, sommige bestuurders delen misschien een G2W, enz.) Bijgevolg is het niet mogelijk om de incidentie van G2W-bestuurders in België te bepalen.

Om de verspreiding en de kenmerken van Belgische G2W-bestuurders beter te begrijpen, werd een vragenlijststudie ontworpen. Zo kon informatie over verschillende onderwerpen worden verzameld, onder meer: *algemene informatie* over G2W-bestuurders en hun *rijervaring*, de kenmerken van de *voertuigen*, de kenmerken van de *mobilititeit* en hun *rijgewoonten*, *houding t.o.v.* de verkeersveiligheid en de technologie, de *ongevallen*, de gebruikte *uitrusting*, hun *informatiebronnen* en hun *visie op de specifieke G2W-technologieën*

1.2.1 Opbouw van de vragenlijst

De vragenlijst, aangeboden in het Frans en het Nederlands, bestond uit twee delen: het eerste deel filtert de respondenten uit zodat alleen G2W-bestuurders overbleven die ten minste de twee voorgaande jaren gereden hadden. Het tweede deel stelde specifieke vragen over de thema's van de studie, waarbij bepaalde vragen soms alleen aan *motorrijders (>50cc)* – en niet aan *bromfietzers (<50cc)* – gesteld werden, omwille van de specifieke aard van de antwoorden of de voorgestelde keuzes.

Het eerste deel bevatte 15 vragen. De respondenten dienden aan te duiden of ze reeds met een geldig rijbewijs een G2W hadden bestuurd op de openbare weg. Als dat het geval was, diende gepreciseerd te worden of ze de laatste twee jaar hadden gereden. Als de deelnemers niet voldeden aan de selectievoorwaarden van een "G2W-bestuurder" werden ze uitgesloten van de G2W-steekproef maar bleven ze opgenomen in de totale *nationale representatieve steekproef*.

Aan G2W-bestuurders die de laatste twee jaar niet hadden gereden en die dus uitgesloten waren van de enquête, werd toch gevraagd of ze binnenkort opnieuw met een G2W zouden gaan rijden en om welke reden. Die vraag was eveneens het onderwerp van een aparte enquête.

Tot slot werden de bestuurders ingedeeld in bestuurders van brommers/bromfietsen <50cc (hierna "bromfietzers" (<50cc) genoemd) en scooters/moto's van ≥50cc (hierna "motorrijders" (>50cc) genoemd) om het tweede deel van de vragenlijst in te vullen. Deze selectie gebeurde op basis van een vraag waarbij de respondenten van een lijst voertuigen moesten aangeven welk voertuig ze het meeste gebruikten. Dankzij dit selectiecriterium kon de incidentie van de twee gebruikerscategorieën in de totale Belgische bevolking worden bepaald, en ook informatie over de meest gebruikte voertuigen worden verzameld. Voor het technische deel van de enquête en voor bepaalde vragen, waarvoor het onderscheid relevant was, werd er eveneens onderscheid gemaakt tussen motorfietsen en scooters >50cc.

Tabel 1: De verschillende voertuigen waaruit de respondent zijn belangrijkste voertuig kon aanwijzen

		
1. Custom/Cafe Racer	2. Trail/Adventure	3. Touring
		
4. Standaard/Naked	5. Elektrisch	6. Sport
		
7. Scooter ≥50cc	8. Trial/Enduro	9. Bromfiets ≤50cc

Om zo veel mogelijk informatie te krijgen van de G2W-bestuuders werd het grootst mogelijke aantal vragen per onderwerp geformuleerd. Er moest echter een selectie worden gemaakt om de vragenlijst binnen een aanvaardbare invultijd te houden. In totaal werd er een vragenlijst van 54 vragen opgesteld. De gemiddelde invulduur van de vragenlijst bedroeg 30 minuten. De onderdelen van de vragenlijst staan opgesomd in tabel 2

Tabel 2: Inhoud van de vragenlijst

Algemene informatie over de rijder en zijn of haar rijervaring • Bepaling van de incidentie van G2W rijders op basis van selectie criteria. • Algemene demografische informatie (vb. leeftijd, opleidingsniveau, hoofdactiviteit, enz.). • Rijervaring en rijbewijs informatie (vb. type rijbewijs in bezit, het hebben gehad van een rij onderbreking, jaarlijks gereden kilometers (blootstelling), frequentie waarmee men rijdt, enz.).
Karakteristieken van het hoofdvoertuig • Karakteristieken van het meest gebruikte voertuig, de fabrieksuitrusting en aftermarket uitrusting. • Het bezit van andere G2Ws.
Mobiliteitskarakteristieken en rijgewoonten • Mobiliteitskenmerken (motivatie voertuigkeuze, geschat gebruik van verschillende transportmiddelen, schatting van de soorten specifieke verplaatsingen (bijv. woon-werkverkeer, vrije tijd, professionele verplaatsing). • Motivatie voor de keuze om een G2W te gebruiken (bijv. tijdwinst, minder transportkosten, gevoel van rust, enz.) en de omgeving waarin ze rijden (platteland, stad, gemengd).
Attitudes tegenover verkeersveiligheid en technologie • Stellingen voor motorrijders (niet voor scooter/brommer rijders) met betrekking tot attitudes tegenover verkeersveiligheid en de mate waarmee ze zich hieraan relateren. • Aanduiding van gedrag dat motorrijders, uit een lijst opties, als gevaarlijk zien. • Algemene attitude tegenover technologie.
Zelf-gerapporteerde ongevallen • Een korte beschrijving van de zelfgerapporteerde ongevallen met inbegrip van de identificatie van het aantal ongevallen dat ze hadden en de belangrijkste oorzaak.
Zelf-gerapporteerd gebruik van uitrusting • Identificatie van het soort gebruikte uitrusting naargelang de verschillende soorten trajecten (pendelverkeer, korte ritten, lange ritten) uit een vooraf opgestelde lijst van uitrustingen. • Vaststellen van het volgende stuk uitrusting dat men overweegt te kopen. • Raming van het budget dat aan uitrusting is uitgegeven sinds men begon te rijden met een G2W. • Indicatie van wat G2W-bestuurders belangrijk vinden in uitrusting (bijv. zichtbaarheid, comfort, veiligheidsnorm, enz.) en de voornaamste redenen om de uitrusting te kopen (bijv. uiterlijk, technologie, nieuwe behoeften.) • Identificatie van de uitrusting dat een CE-certificaat bezit.
Sectoriale informatiebronnen • Informatiebronnen over G2W-bestuurders over de verkeersveiligheid en meer uitgebreid de G2W-sector.
Perceptie tegenover specifieke voertuigtechnologieën • Presentatie van de C-ITS technologie die ontworpen is om G2Ws beter zichtbaar te maken voor andere weggebruikers en om beslissingen te nemen. De respondenten werden gevraagd naar hun perceptie van deze technologieën.

1.2.2 Verspreiding van de vragenlijst

Om de incidentie van G2W-bestuurders in de totale Belgische bevolking precies te bepalen, werd gekozen voor samenwerking met een enquêtebureau om de vragenlijst te verspreiden. De vragenlijst werd naar een representatieve steekproef op nationaal niveau uitgestuurd, zodat een representatief beeld verkregen werd van de totale Belgische bevolking; de G2W-bestuurders werden hierdoor willekeurig opgenomen. De selectie zorgde uitsluitend voor de nationale representativiteit van de steekproef, zonder de verzameling van G2W-bestuurders te beïnvloeden, wat een willekeurige selectie van G2W-bestuurders garandeerde.

De enquête liep buiten het motorseizoen van 20 november tot 30 november 2020 en duurde 10 dagen. In die periode werden 2963 ingevulde vragenlijsten verzameld. Omdat de vragenlijst buiten het motorseizoen werd gelanceerd, diende er met een enquêtebureau samengewerkt te worden om alle soorten *motorrijders* (>50cc) te kunnen capteren. Ook de gegevensverzameling kon hierbij, door de hoge penetratiegraad, zo kort mogelijk gehouden worden.

Er werd een tweede vragenlijst opgesteld om een antwoord te vinden op de vraag naar de intentie om binnenkort te beginnen rijden met een G2W. Daarvoor werd de OMNIBUS enquête van Vias institute gebruikt. De OMNIBUS is een maandelijkse enquête in verband met mobiliteitskwesties die aan een representatief (leeftijd, geslacht en regio's volgens StatBel) panel van 1000 respondenten wordt voorgelegd. De vragenlijst werd in maart 2021 verstuurd. Als controlevraag werd er een onderscheid gemaakt tussen personen die de laatste twee jaar hadden gereden en die dat niet hadden gedaan. Daaruit bleek dat 10,7% aangaf dat ze de laatste twee jaar hadden gereden. Dat cijfer verschilt niet veel van dat van de profilering vragenlijst, zodat besloten kon worden dat de tweede vragenlijst een goede inschatting kan geven over het aantal personen dat overweegt om in de toekomst een G2W te besturen.

1.2.3 Datacleaning

De dataset met de ontvangen antwoorden bevatte oorspronkelijk een groot aantal G2W-bestuurders: 512 G2W-bestuurders in een nationaal representatieve steekproef van 2963 Belgische respondenten (17,2%), waarvan 414 (13,9%) *motorrijders (>50cc)* en 98 (3,3%) *bromfietzers (<50cc)*.

Dat hoge aantal G2W-bestuurders was verdacht en een gedetailleerde controle van de antwoorden leerde dat bepaalde respondenten de vragenlijst onoprecht hadden ingevuld, vermoedelijk om de vergoeding van het panelbureau te ontvangen. Datacleaning bleek dus noodzakelijk.

Hiervoor werden de selectiecriteria vergeleken (vb. geboortejaar vergeleken met het jaar dat het rijbewijs behaalde werd, merk/model van het voertuig, leeftijd waarop men leerde rijden vergeleken met het geboortejaar enz.) om de verzonnen antwoorden te vinden en aan te duiden.

Deze opschoning leidde tot de identificatie van 151 "vals positieven". Deze respondenten werden verplaatst van de G2W-steekproef naar de steekproef van niet-bestuurders, wat toeliet om de representatieve nationale steekproef intact te laten en toch de representativiteit van de steekproef "G2W-bestuurders" te verbeteren. Dit meer in overeenstemming met de inschrijvingsgegevens van StatBel¹, dat 6,6% van de ingeschreven voertuigen als G2Ws identificeert.

Na de schoonmaak van alle gegevens werden 361 G2W-bestuurders geïdentificeerd (12%), waarvan 248 *motorrijders (>50cc)* (8,3%) en 113 *bromfietzers (<50cc)* (3,7%). Die verhoging van het aantal *bromfietzers (<50cc)* is het resultaat van de datacleaning op de voertuigen, en de her classificering van de bestuurders die zich hadden vergist in de keuze van het *voertuigtype*.

De datacleaning leidde ook tot een betere representativiteit van de *categorieën leeftijd, gezinstoestand en jaarlijks netto-inkomen*.

1.2.4 Analyses

De twee delen van de vragenlijst werden geanalyseerd door een splitsing aan te brengen tussen de *representatieve nationale steekproef* (hierna "totale steekproef" genoemd) en de steekproef *van de G2W* (hierna "G2W steekproef" genoemd). De totale steekproef werd gebruikt om de incidentie van G2W-bestuurders te bepalen en om belangrijke demografische inzichten te verkrijgen. De G2W steekproef werd enerzijds gebruikt om een beter begrip te krijgen van G2W-bestuurders als collectieve groep en anderzijds om de verschillen te vinden tussen de "*motorrijders (>50cc)*" en de "*bromfietzers (<50cc)*".

De gegevens werden met behulp van het softwarepakket IBM SPSS Statistics 25.0 ingevoerd en geanalyseerd. De grafieken werden met Microsoft Excel gemaakt om de leesbaarheid van het rapport te optimaliseren.

Er werden beschrijvende statistische analyses uitgevoerd om de gegevens beter te begrijpen. De statistische verschillen werden daarbij verder bestudeerd met behulp van parametrische en non-parametrische testen. Verder werd er een factoranalyse en een betrouwbaarheidsanalyse uitgevoerd op het deel van de vragenlijst dat de *attitudes behandelt*, terwijl de verkennende correlatieanalyses ons toelieten om de correlaties tussen de betrokken variabelen beter te begrijpen. Tot slot werd er een clusteranalyse uitgevoerd om het best passende profiel van G2W-bestuurders te vinden. De p-waarden werden vastgesteld op $p < 0,05$ (voor de normale hypothesetests) en $p < 0,10$ (voor de marginale hypothesetests).

¹ STATBEL. (2020). Voertuigenpark. Uittreksel uit STATBEL België in cijfers

2 Overzicht 2020

2.1 Inleiding

De enquête van de Belgische G2W-bestuurders vond plaats in november 2020. De lockdowns en de gezondheidscrisis in het algemeen hadden een grote invloed op de sociologische gewoonten van de Belgen en de bestuurders van alle mogelijke transportmiddelen. Deze veranderingen in de gewoonten die verband houden met de verankering van het thuiswerken, de milieuproblematiek in verband met de klimaatopwarming en de politieke beslissingen die eruit voortvloeiden (vb. verbod op verbrandingsmotoren in Brussel tegen 2035, enz.) kunnen het hierboven beschreven beeld in de komende jaren echter veranderen.

2.2 Context

2.2.1 Het concept G2W

De term "gemotoriseerde tweewieler" (G2W) wordt algemeen gebruikt voor gemotoriseerde voertuigen met twee wielen die op de openbare weg rijden en die gemeenzaam moto's, bromfietsen of scooters worden genoemd.

Op het vlak van reglementaire homologatie (en dus van de statistieken) bevat **categorie L**, die de G2Ws omvat die het onderwerp waren van deze studie (d.w.z. de categorieën L1e en L3e), eveneens bromfietsen met drie wielen (categorie L2e), brommers met twee wielen en een zijspan (categorie L4e), gemotoriseerde driewielers (categorie L5e), sommige lichte vierwielers met een leeggewicht van 350 kg of minder (categorie L6e en categorie L7e)². Die laatste categorieën (i.e. L2e, L4e, L5e, L6e en L7e) werden uitgesloten van deze studie.

2.2.2 Diversiteit onder de G2Ws en hun bestuurders

G2Ws onderscheiden zich van andere transportmiddelen door hun diversiteit:

- Van afmetingen en motorisatie (van <50cm³ tot > 1400 cm³);
- van de rijposities;
- van de omgevingen waarin gereden wordt (vb. in de stad, uitjes, adventure, circuit, off-road, enz.);
- van de motivaties van de bestuurders (*pendelaars*, vrije tijd, sensatiezoekers, vakantie, professioneel, enz.), en ook
- van hun specifieke bewegingen in het verkeer (gebruik van de rijstroken, de positie in bochten, filefilteren, enz.).



Figuur 1: G2W variëteiten (grootte, motorisatie, rijhouding, enz.)
(bron: Riderscan (Delhaye & Marot, Riderscan project - European Scanning Tour for Motorcycle Safety, 2015))

Ze hebben dus zowel kenmerken gemeen met **gemotoriseerde** voertuigen (vb. de variatie in motorisatie) als met **niet-gemotoriseerde** voertuigen (vb. de grootte, de vlotheid, de kwetsbaarheid) waardoor een specifieke aanpak van hun mobiliteit en veiligheid noodzakelijk is.

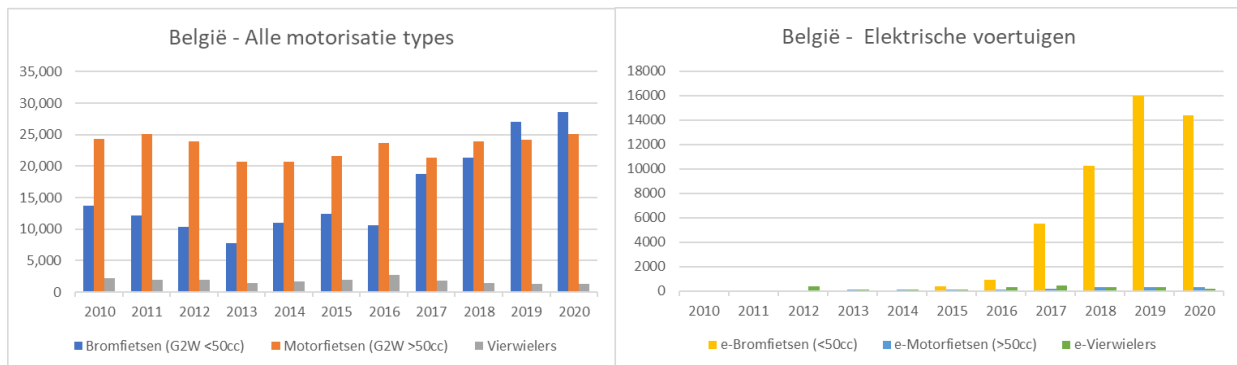
² Europees parlement en de Raad. (2002, maart 18). Richtlijn 2002/24/EG. *De ontvangst van gemotoriseerde voertuigen met twee of drie wielen [tot intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad]*.

2.2.3 Evolutie van de mobiliteit

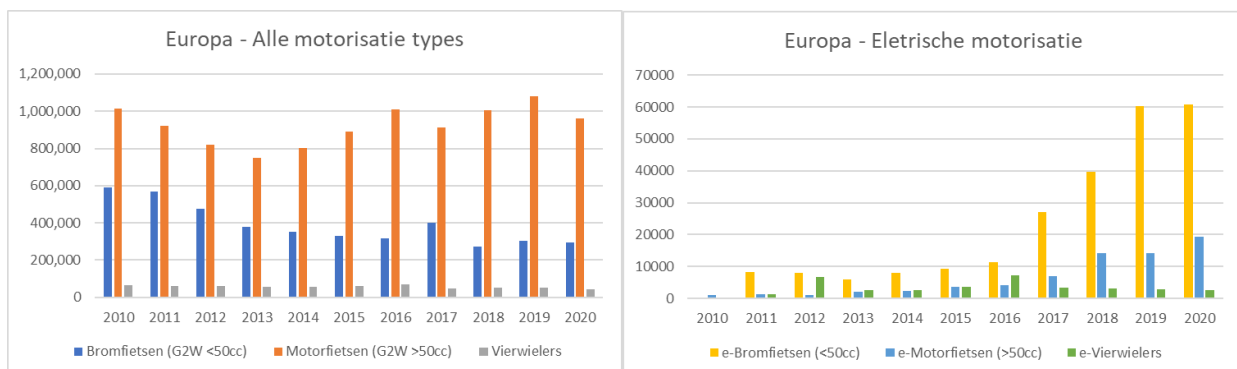
Het aantal gemotoriseerde tweewielers werd door ACEM in 2018 in Europa op 21.792.584 geschat en op 663.769 in België; het vertegenwoordigt dan ook ongeveer 10% van de ingeschreven voertuigen op Belgische bodem (6% in Europa).

Een Europese³ studie toonde aan dat G2Ws hoofdzakelijk gebruikt worden voor plezierrijtjes (49%) en voor het woon-werkverkeer (wat in België "pendelen" wordt genoemd) (30%).

Hoewel de Europese inschrijvingen sinds ongeveer tien jaar verminderen, gaat het gebruik van de G2W in België in stijgende lijn, vooral wat betreft de bromfietsen, met een grote voorliefde voor elektrische bromfietsen, zoals op afbeelding 2 te zien is.

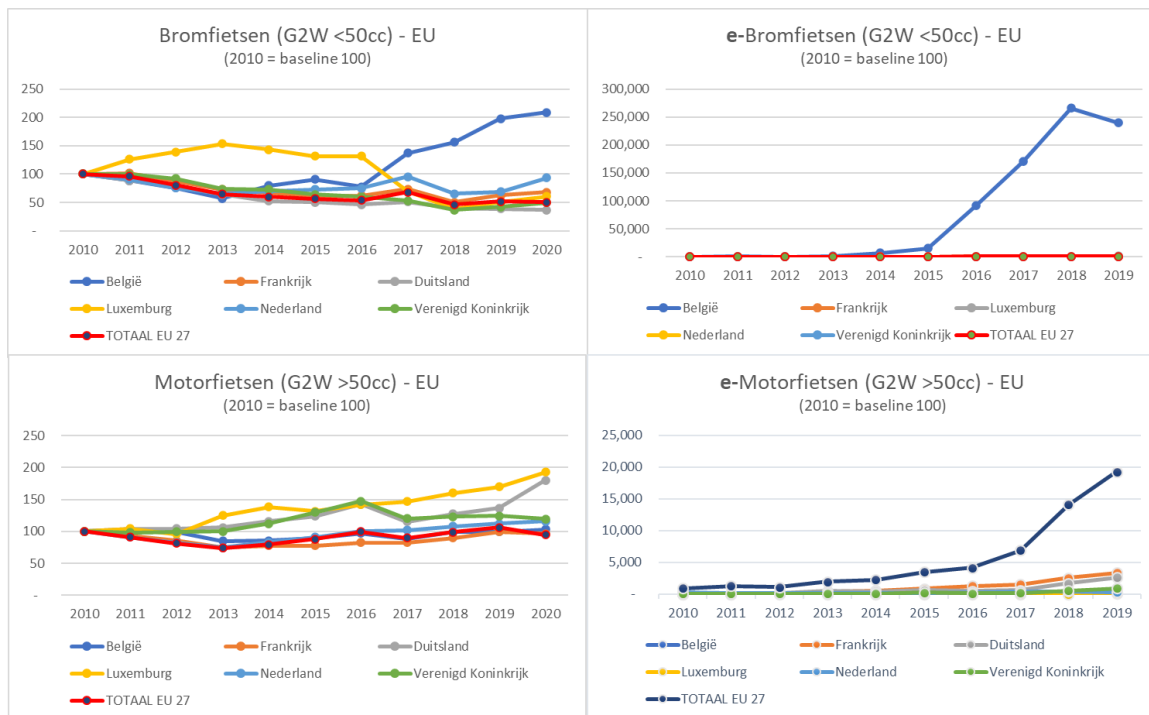


Figuur 2: Nieuwe voertuig inschrijvingen in België 2010- 2020 (Data Source: ACEM)



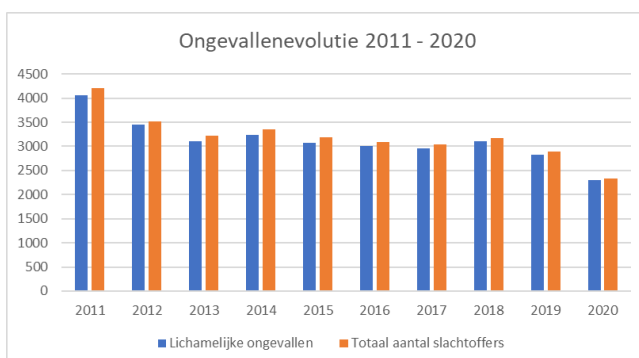
Figuur 3: Details van de nieuwe inschrijvingen (e-) bromfietsen (<50cc) en (e-)motorfietsen (>50cc) 2010 – 2020 (2010 – basis 100) in België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Groot-Brittannië 2010 - 2020 (Data Source: ACEM)

³ Delhaye, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The Motorcycling Community in Europe - Deliverable 9*. Brussel: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations.



Figuur 4: Nieuwe inschrijvingen in Europa, (e-)bromfietsen (<50cc) en (e-)motorfietsen (>50cc) 2010 - 2020 (2010 - basis 100) (Data Source: ACEM)

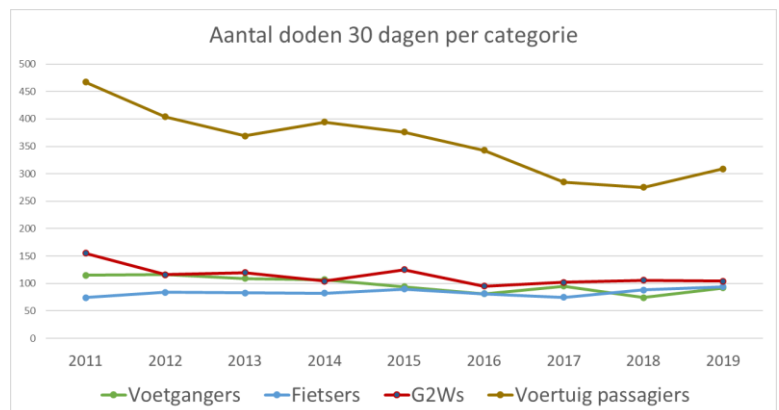
2.2.4 Evolutie van de ongevallen



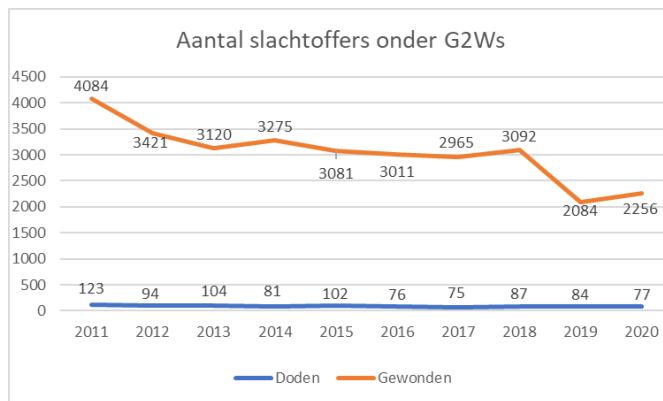
Figuur 5: Evolutie van de lichamelijke ongevallen en de slachtoffers met G2Ws (Data Source: Vias)

Van alle weggebruikers zijn de G2Ws echter bij de meest dodelijke ongevallen betrokken. Zo stierven er bijvoorbeeld meer dan 29 G2W-bestuurders per 1000 lichamelijke ongevallen, tegenover 9 fietsers, 10 autobestuurders en 20 voetgangers. De afwezigheid van een carrosserie (ook wel te zien als veiligheidskooi), in combinatie met de snelheid, verhoogt uiteraard de ernst van deze ongevallen.

Gemiddeld worden jaarlijks 3300 ongevallen opgetekend waarbij een bestuurder van een G2W betrokken is, hetzij ongeveer 9 per dag.



Figuur 6: Evolutie van de overlijdens 30 dagen per gebruikerscategorie (Data Source : Vias)



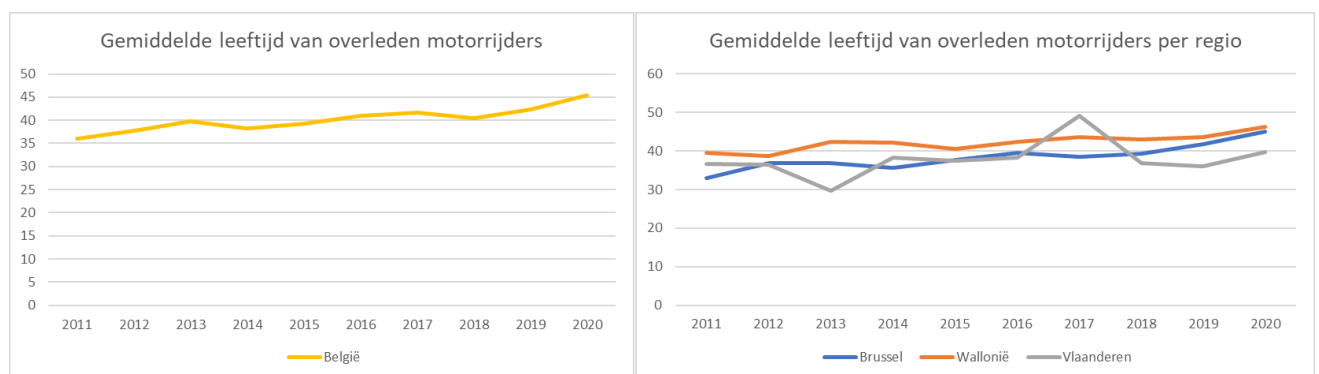
Figuur 7: Evolutie van het aantal doden en gewonden bij G2Ws (Data Source : Vias)

Belangrijke verschillen kunnen opgemerkt worden tussen de gewesten. In Wallonië kunnen 49 overleden motards opgetekend worden per 1000 ongevallen, tegenover 24 in Vlaanderen en 8 in Brussel. In Wallonië vinden er dubbel zo veel motor-ongevallen plaats als in Vlaanderen en 6 keer meer dan in Brussel.

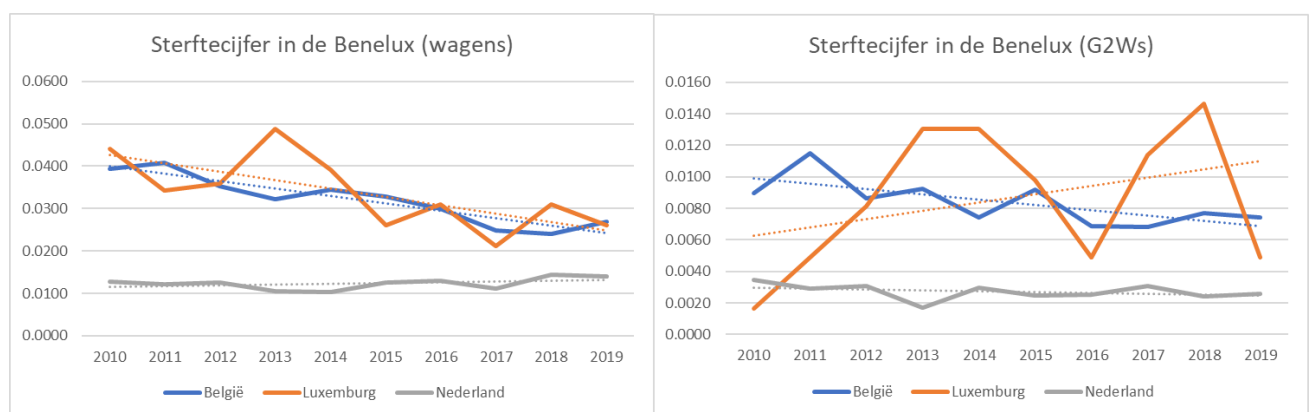
Nochtans moet opgemerkt worden dat heel wat motorrijders uit Vlaanderen en Brussel de bochtige wegen in Wallonië waarderen en zo gedeeltelijk bijdragen aan de ongevallenstatistieken van het gewest.

Tot slot is er nog een opmerkelijke evolutie merkbaar: de geleidelijke veroudering van G2W-bestuurders. Wat verder opgemerkt kan worden, als een van de vele andere aspecten, was dat in 2010 een motorrijder die in België door een ongeval overleed gemiddeld 36 jaar. In 2019, minder dan 10 jaar later, was dat ongeveer 45 jaar. In 2019 was 57% van de overleden motorrijders ouder dan 45. 10 Jaar geleden was dat 21%, bijna 3 keer minder.

In vergelijking met zijn Europese burens doet België het niet zo slecht met jaar na jaar een **mooi afgetekende regelmatige daling** van de mortaliteitscijfers.

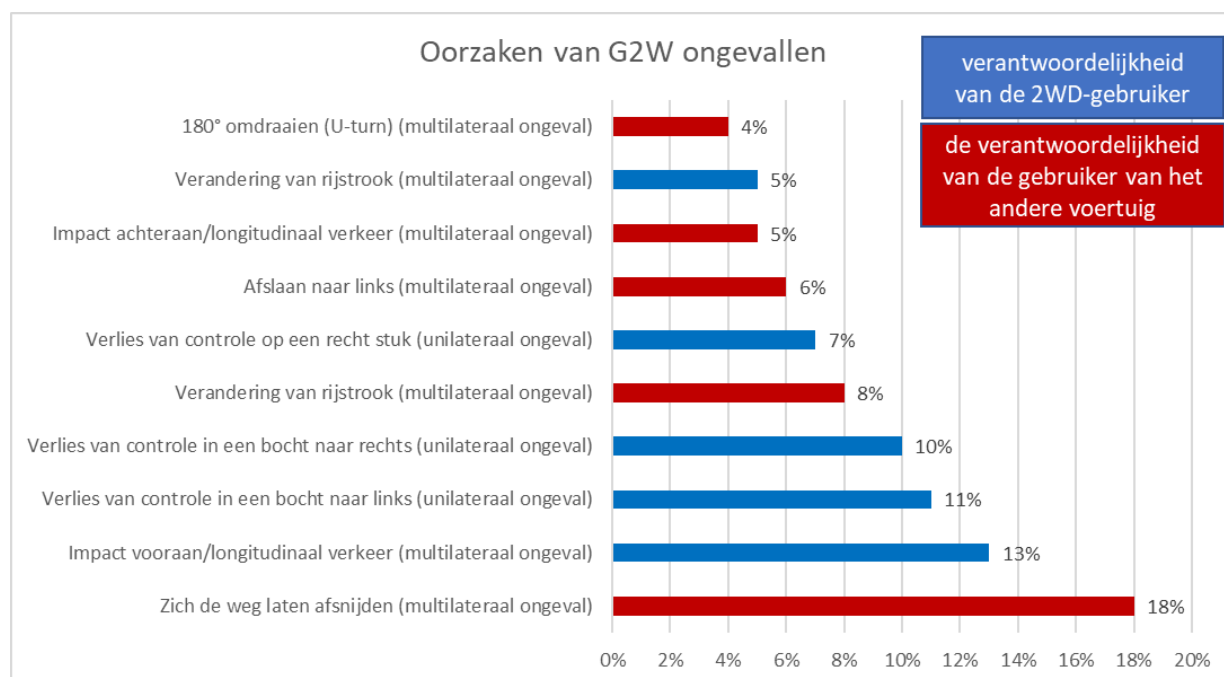


Figuur 8: Evolutie van de gemiddelde leeftijd van de in België overleden motorrijders (Data Source: Vias)



Figuur 9: Vergelijking van de overlijdens 30 dagen in de Benelux per 1000 inwoners (Data Source: IRTAD)

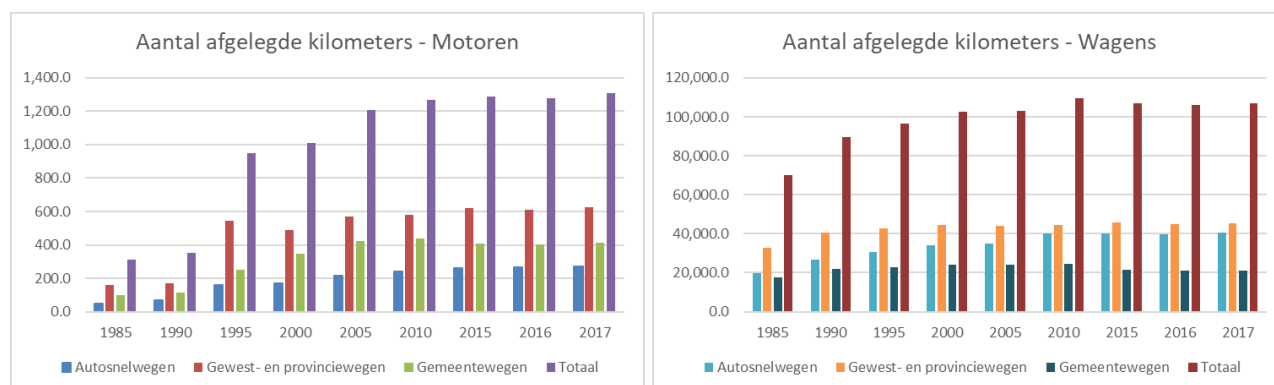
Een grondige studie over de voornaamste oorzaken van ongevallen met G2Ws op basis van de GIDAS ongevallen databank (Duitsland), die werd uitgevoerd in het kader van een sectorale reflectie⁴ over de ontwikkeling van ITS voor G2Ws, vond 10 belangrijke ongevalsoorzaken. Deze zijn opgenomen in afbeelding 10.



Figuur 10: De meest voorkomende oorzaken van ongevallen met G2Ws in multilaterale (ongevallen met anderen) en unilaterale ongevallen (verlies van controle) (Source: (Connected Motorcycle Consotium, 2018))

2.2.5 De G2W-markt in België⁵

In tegenstelling tot de wagen, waar vastgesteld kan worden dat het gebruik lijkt te stagneren (gegevens buiten lockdowns), kan integendeel een voortdurend stijgend gebruik opgemerkt worden van G2Ws in België.



Figuur 11: Vergelijking van het aantal afgelegde kilometers met de wagen en G2Ws (Data Source: FOD Mobiliteit en vervoer)

De Covid-19 pandemie heeft geen invloed gehad op de markt van gemotoriseerde tweewielers. De inschrijvingen bleven stabiel en stegen zelfs lichtjes (1%) in de eerste 11 maanden van 2020, in vergelijking met 2019. Dit ondanks de volledige sluiting van de dealers tijdens de 2 lockdowns. Bovendien leidde een reglementswijziging, die op 1 januari 2021 in werking trad, voor een verplichting van de Euro5 norm voor alle nieuwe inschrijvingen. Hierdoor kon er in december 2020 een aanzienlijke verhoging van de inschrijvingen van Euro4 G2Ws vastgesteld worden (+93% ten opzichte van december 2019). Over het hele jaar 2020 stegen de inschrijvingen van G2Ws met 3,5%.

⁴ Connected Motorcycle Consotium. (2018). Motorcycles on track to connectivity & Evaluation of the potential of C-ITS for motorcycles on the basis of real accidents. 12th International Motorcycle Conference. Cologne

⁵ (FEBIAC, 2021) Ondanks Corona Blijft De Motormarkt Op Peil (+3,5%)

Onafhankelijk van de kunstmatige verhoging door de veranderde regels verklaart de industrie deze stijging door:

- De onvoorziene beschikbaarheid van budgetten (annulering van de vakantie, minder uitgaven, enz.);
- de behoefte aan ontsnapping en vrijheid dat een deel van de bevolking compenseerde door tochtjes waarbij het eigen land (weer) werd ontdekt, en tot slot,
- het zekere en flexibele alternatief voor het openbaar vervoer, dat bovendien 100% aftrekbaar is.

Meer structureel, bevestigt de industrie de groeiende tendens op de markt van de lichte motoren, die vaak ook goedkoper zijn, die beïnvloed wordt door het groeiende aanbod Aziatische merken (of Europese merken die hun productie uitbesteden in Azië).

126 - 250cc	251 - 500cc	751 - 1.000cc	> 1.000cc
+ 47%	+ 8,5%	+13,4%	- 8%

Net zoals in de vorige jaren zijn het nog altijd de 125cc modellen die de boventoon voeren (+29%). De populariteit van dit segment, ten opzichte van de andere segmenten, wordt verklaard door het feit dat deze categorie G2Ws toegankelijk is met een rijbewijs B⁶.

De twee andere grote segmenten zijn de zogenaamde "standaard/naked"-motoren en motoren van het type "Trail/Adventure" met respectievelijk 21,5% en 17,6% meer inschrijvingen.

Het aandeel van motoren met een grote cilinderinhoud daalt.

Ook de tweedehandsmarkt kent meer inschrijvingen (75.191): +10,8% ten opzichte van 2019 met 75.191 inschrijvingen. Het is dus geen verrassing dat ook het voertuigpark zich verder ontwikkelt. Intussen is de kaap van een half miljoen L-categorie voertuigen met twee, drie of vier wielen ruimschoots overschreden.

Die tendens wordt ook bevestigd door het aantal opleidingen in rijsscholen en het aantal rijbewijzen categorie A dat behaald wordt, dat de laatste jaren in stijgende lijn gaat. Bij de nieuwkomers kunnen ook steeds meer vrouwen opgemerkt worden.

De inschrijvingen van elektrische motorfietsen, scooters, 3 en 4 wielen (425 stuks) daalde met 27% ten opzichte van 2019. Die daling is grotendeels te wijten aan de schrapping van de premie voor zero-emissie voertuigen door de Vlaamse regering.

2.2.6 Technologische evoluties

Advanced rider assistance systems voor G2Ws (ARAS⁷) hebben in theorie voordelen op het gebied van verkeersveiligheid. Er zijn echter nog maar weinig specifieke systemen op punt gezet voor G2W-bestuurders.

De enige echte specifieke innovatie voor G2Ws is de airbag die zich opblaast als de bestuurder van zijn voertuig valt, welke de impact verzacht. Deze worden op het voertuig geplaatst en kunnen soms letsels aan het hoofd en de nek verergeren. Bovendien zijn ze omwille van de beperkingen van het technische ontwerp moeilijk aan te passen aan sportieve typen voertuigen⁸.

In de helm geïntegreerde technologieën (telefoon, elektronische tolheffing, navigatie, audiosysteem) worden steeds meer gebruikt. Dit wordt bewezen door de verschijning van speciale producten op de markt die steeds meer geïntegreerd zijn in de navigatieplatformen van de technologie-reuzen.

De automatische melding van een ongeval spoort ongevallen op dankzij snelheids-, helling- en vertragingssensoren van het voertuig, en licht de hulpdiensten automatisch in (automatische eCall). Verschillende studies voorzien dat de automatische melding van ongevallen de incidentie van ongevallen met dodelijke afloop of zwaar letsel met 5% tot 15 % zou kunnen verminderen⁹. Toch laten de huidige experimenten

⁶ Voor rijbewijzen die na 2011 behaald zijn, via een opleiding van 4 uur en 2 jaar rijervaring, voor rijbewijzen tot in 2011 is deze opleiding niet verplicht

⁷ Advanced Rider Assistance Systems (ARAS)

⁸ Project 2BESAFE verwijzing door Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Research - Deliverable 5*. Brussel: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

⁹ (Abele et al., 2005) en (eSafety Forum, 2005) verwijzing door Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Traffic Management & ITS - Deliverable 6*. Brussel: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

in het kader van het Europese SAFE project zien dat er talrijke problemen zijn met “valse oproepen” naar de hulpdiensten, wat vooral te wijten valt aan de scheiding tussen de bestuurder en het voertuig bij een val.

Tot slot, wordt tegenwoordig het potentieel erkend van **communicatie tussen de G2W en andere voertuigen (C-ITS /coöperatieve systemen)** omdat het een deel van de problemen in verband met de perceptie – of het opmerken – van G2Ws oplost¹⁰. De sector heeft dit goed opgevolgd en investeert massaal in de ontwikkeling van geharmoniseerde communicatieprotocollen, zoals te zien is op afbeelding 12.

Top-10 C-ITS safety applications



Figuur 12: Lijst van de 10 prioritaire coöperatieve systemen die geïdentificeerd zijn door de G2W-industrie (bron: Connected Motorcycle Consortium)

Net zoals voor wagens daalt het potentieel van deze systemen deels door de mogelijke interferentie met de prioritaire *rijtaken* van de gebruiker. Ze worden tevens nog maar mondjesmaat aanvaard door G2W-bestuurders. Het gebruik van deze technologieën voor **informatie-entertainment** (SMS, Waze en andere gelijkaardige systemen zoals Coyotte, Youtube, enz.) baart verkeersveiligheidsdeskundigen grote zorgen. Dit aangezien er gevreesd wordt voor een stijging van het aantal ongevallen die te wijten zou kunnen zijn aan de nieuwe bronnen van afleiding in een reeds veeleisende rij-omgeving, samen met een gezichtsveld dat beperkt is door de helm. De impact van deze systemen op de rijtaken en de specifieke risico's van het motorrijden moet grondig bestudeerd worden en vormt een prioriteit voor het onderzoek op gebied van de volksgezondheid.

Wat betreft de rijhulptechnologieën/rijhulpsystemen voor bestuurders van vierwielers (de **ADAS** systemen¹¹) zijn er nog een aantal kritische uitdagingen, waaronder de precisie van de sensoren en de absolute noodzaak om voldoende nauwkeurig rekening te houden met de specifieke verplaatsingen van de G2W. Het bereik van de geavanceerde detectiesystemen die op de voertuigen zijn gemonteerd, is vaak nog beperkt (weersomstandigheden, verkeer, wegooppervlak, enz.). Wat de **V2X communicatie** betreft zijn er niet alleen technische problemen i.v.m. de standaardisering van het uitgewisselde gegevensformaat, maar ook met de selectie van informatie die de bestuurder dient te krijgen, de interface tussen mens en machine (**HMI**¹²) en de homologatie van deze systemen.

¹⁰ (Bayly et al., 2006) référencé par Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Traffic Management & ITS - Deliverable 6*. Brussel: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

¹¹ Advanced Driver Assistance Systems (acroniem dat verwijst naar technologie die rijhulp geeft aan wagens/vrachtwagens/bussen)

¹² Human Machine Interface (acroniem dat verwijst naar de gegevens in verband met de interface tussen de bestuurder en de machine)

2.3 Overzicht van de huidige G2W-praktijk in België

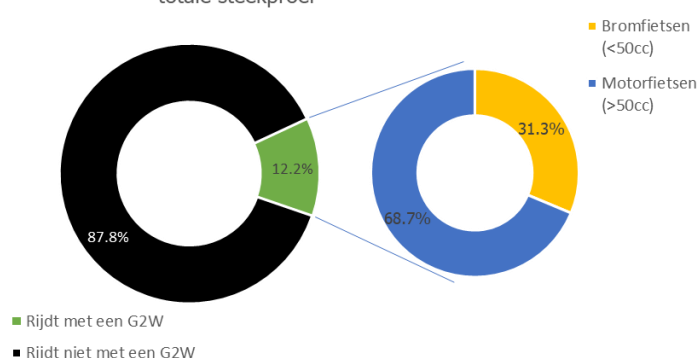
Op basis van een representatieve steekproef van de Belgische bevolking, met een grootte van bijna 3000 personen, werd vastgesteld dat iets meer dan 30% van deze populatie (alle leeftijden boven 16 jaar) rijervaring hadden met een G2W, ongeacht of ze nu nog rijden of niet (12,2% = G2W-steekproef van de studie die de afgelopen 2 jaar wel nog gereden heeft).

Het doel van de enquête was om een momentopname te krijgen van het gebruik van de G2W in België in 2020 en is specifiek gericht op bestuurders die *momenteel* met een G2W rijden. Alle G2W-bestuurders die al 2 jaar niet meer gereden hebben, werden van de analyses uitgesloten.

Uit de steekproef bleek dat de overgrote meerderheid (70%) van de G2W-bestuurders een G2W van minder dan 500 cc gebruikt, en bijna 55% van de bestuurders een G2W van maximaal 125 cc gebruikt.

Van de personen die ooit ervaring gehad hebben met een G2W, maar de laatste 2 jaar niet meer gereden hebben, denkt 28,6% terug te willen beginnen rijden. De OMNIBUS enquête van Vias institute vult deze informatie aan met de vaststelling dat 6,5% van de personen die nog nooit met een G2W hebben gereden, dat zouden willen proberen, vooral omwille van mobiliteitsredenen en als hobby.

Aandeel van de G2W-bestuurders in de totale steekproef

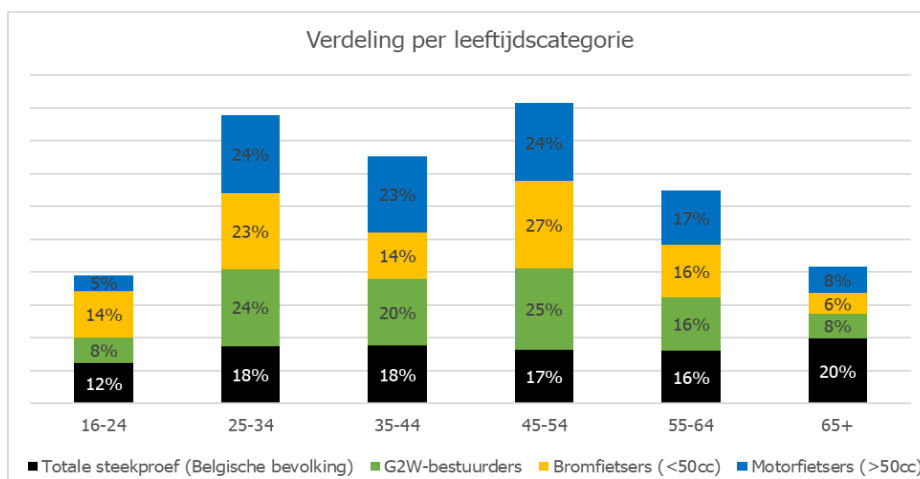


Categorieën		Cc	%	
1	Bromfietsen	< 50cc	31,3%	70,4%
2	Scooters en motoren met kleine cilindercapaciteit	51cc ≤ 125cc	24,1%	
3	Scooters en motoren met middelgrote cilindercapaciteit	126cc ≤ 500cc	14,9%	
4	Scooters en motoren met grote cilindercapaciteit	> 500cc	29,6%	

2.3.1 Sociaaleconomische kenmerken van G2W-bestuurders

Geslacht – Hoewel de trends evolueren en de aantrekkingskracht van de G2W voor vrouwen steeds sterker wordt, blijft het gebruik momenteel toch gedomineerd door mannen. Dat is vooral zo voor de categorie *motorfietsen* (>50cc) met een verdeling van 3 mannen voor 1 vrouw terwijl dat in de categorie van de *bromfietsen* 6 mannen per 4 vrouwen is (<50cc).

Leeftijd – Vergeleken met de evolutie van de leeftijden van de Belgische bevolking stellen we vast dat de leeftijdscategorieën van de meeste G2W-bestuurders zich situeren tussen 25-34 jaar (24%) en 45-54 jaar (25%), vooral bij de *bromfietsers* (<50cc). Het gebruik van G2W neemt significant af vanaf 54 jaar en betreft dan nog slechts 8% voor de leeftijdscategorie van de 65+’ers (de omgekeerde evolutie van de



leeftijd van de bevolking die in stijgende lijn gaat). We vinden ook opvallend minder *motorrijders* (>50cc) in de categorie van de 16-24-jarigen (5%) in tegenstelling tot de *bromfietsers* (<50cc) (14%), wat voor een deel verklaard wordt door de restrictieve toegang tot een A1-rijbewijs (18 jaar) en A-rijbewijs waarvoor België heeft

geopteerd¹³. De toegang tot het rijbewijs verklaart trouwens ook deels het hogere aantal bestuurders in de categorie van de 45-54-jarigen, omdat er tot in 1988 automatisch een rijbewijs A verkregen werd bij het behalen van een B-rijbewijs.

Gezinstoestand – Het aantal G2W-bestuurders met *thuiswonende kinderen* is groot, zowel voor G2W-bestuurders in een *relatie* als *vrijgezellen*. Deze realiteit kan te maken hebben met het aspect van meerdere verplaatsingen (mobiliteit) of de behoefte aan vrije tijd voor zichzelf (hobby) zoals de profielen 1 *Time-Optimizer* (*bromfietzers* (<50cc)) en 2 *Time-for-Me Seeker* (motorrijder) op pagina 46 volgende aantonen. Deze hypothese wint aan kracht bij de correlatie tussen de *gezinstoestand* en de verdeling per *leeftijdscategorie*. De betrokken categorieën zijn te vinden bij de *35-44-jarigen*, gevolgd door de *25-34-jarigen* en de *45-54 jarigen*.

Inkomen – Globaal kan vastgesteld worden dat G2W-bestuurders over een netto jaarlijks inkomen beschikken dat boven het Belgische gemiddelde ligt. Dat in alle netto jaarlijkse inkomensschijven van meer dan € 25.000, met een piek bij de *motofietzen* (>50cc) in de inkomensschijf van € >50.000 *netto jaarlijks inkomen*. Over het algemeen bevinden de Belgische *motorrijders* (>50cc) zich eerder in de *gemiddelde tot hoge* inkomenscategorieën. De *bromfietzers* (<50cc), zitten eerder in de *gemiddelde tot lage* inkomenscategorieën.

Met een G2W rijden is duur en hoewel de toegang tot het rijbewijs duidelijk een rol speelt in de leeftijdscategorieën van G2W-bestuurders, valt ook het inkomen niet te negeren. Dit gezien de kosten van het bezit van een motor, zowel op gebied van de aanschaf van het voertuig als de verzekering en het onderhoud. Deze bijkomende kosten, samen met die van het rijbewijs, verklaren waarschijnlijk de structurele geleidelijke vermindering van het segment van de zware motoren (zie **2.2.5 De G2W-markt in België**), maar ook het lagere gebruikerspercentage in de jongste leeftijdscategorie (*16-24-jarigen*) en bij de *vrijgezellen met of zonder kinderen*.

Onderwijsniveau – De gebruikerspopulatie van G2Ws is gevoelig hoger opgeleid van het nationale gemiddelde. We vinden meer diploma's terug in het *hogere onderwijs van lange duur* (licentiaten, masters, doctoraten) onder de G2W-bestuurders in vergelijking met de hele Belgische bevolking. Dit zonder onderscheid naar het type voertuig (bromfiets/motorfiets).

Hoofdactiviteit – Globaal gezien vinden we onder alle G2W-bestuurders meer *bedienden, bedrijfsleiders*, en *zelfstandigen*, maar minder *gepensioneerden* dan het Belgische gemiddelde. Als we een onderscheid maken tussen *bromfietzers* (<50cc) en *motorrijders* (>50cc) stellen we vast dat er meer *bedrijfsleiders en gepensioneerde motorrijders* (>50cc) zijn. We vinden daarentegen meer *studenten* en bestuurders *zonder beroepsactiviteit*, en in mindere mate *zelfstandigen* onder de *bromfietzers* (<50cc), dat valt waarschijnlijk opnieuw te verklaren door de kosten van een motorfiets in vergelijking met een bromfiets.

¹³ Het rijbewijs categorie A (alle cilinderinhouden) kan op 22 jaar behaald worden (in het kader van een «progressieve aanpak» waarbij een motorrijder 2 jaar een rijbewijs A2 moet hebben en voorafgaandelijk gedurende 2 jaar een rijbewijs A1). Het rijbewijs kan slecht vanaf 24 jaar «rechtstreeks» behaald worden. De progressieve optie die in België slechts vanaf 18 jaar toegankelijk is, blijft echter aantrekkelijk voor een jongere van 18 jaar, in vergelijking met het rijbewijs B (wagen) omdat die aanpak duur is (3 cyclussen opleiding /examen).

2.3.2 Kenmerken van het G2W-park en de uitrustingen

Types G2W – Conform de cijfers van Febiac zijn *bromfietsen (<50cc)* en *scooters (>50cc)* het meest in trek, gevolgd door de *Standaardmodellen of naked bikes*, de *Sportieve motorfietsen*, de *Customs/Café Racers*, de *Touring motorfietsen* en *Trail/Adventure motorfietsen*. Vrouwen kiezen hierbij grosso modo dezelfde modellen als mannen, behalve voor de Sportieve motorfietsen die de 5^e plaats bekleden na de *Standaardmodellen of naked bikes* en de *Customs/Café Racers*.

Deze voorkeuren verschillen niet naargelang het gewest, maar wel naargelang het soort hoofdactiviteit van de bestuurders: *studenten* en *werkzoekenden* zullen veel eerder kiezen voor een *bromfiets (<50cc)*, net zoals de personen *zonder beroepsactiviteit* of de *gepensioneerden*. Die laatsten verkiezen ook *Customs/Café Racers*. Anderzijds kunnen veel meer *Sportieve* modellen bij de *bedrijfsleiders* teruggevonden worden.

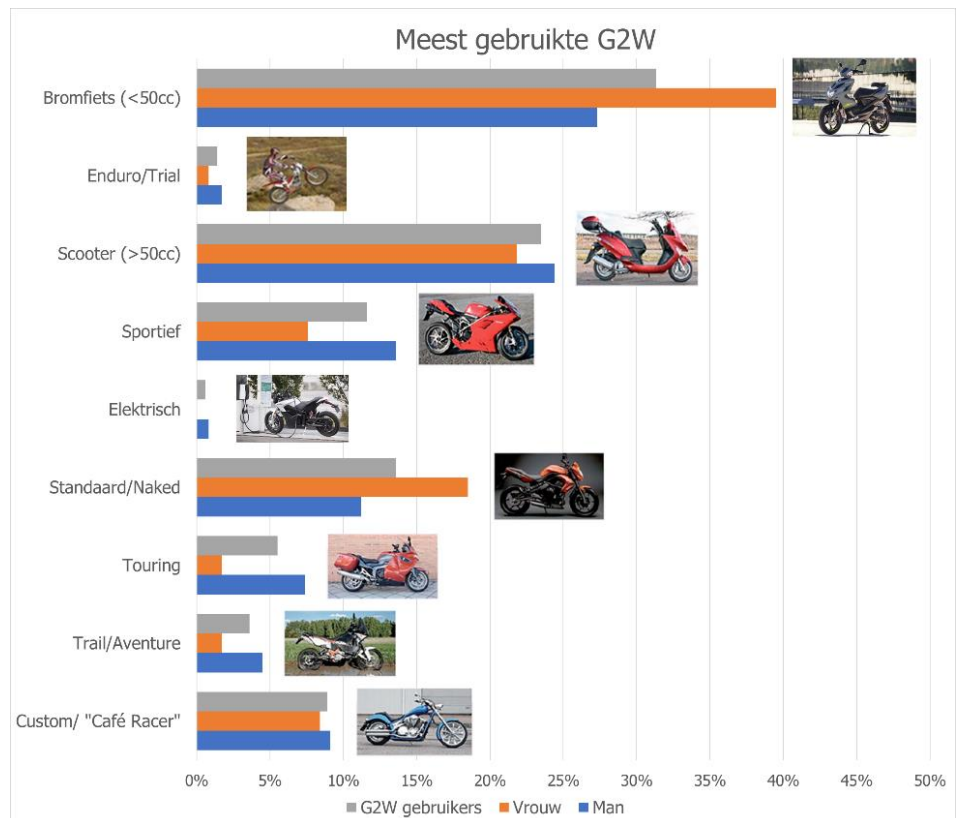
De oudere bestuurders zijn geneigd om de voorkeur te geven aan *Custom/Café Racers* en *Touringmodellen*, terwijl de jongsten eerder voor *bromfietsen (<50cc)*, *scooters (>50cc)* en vooral *Sportieve modellen* kiezen.

Zo zijn *Touringmotoren* eerder te vinden bij bestuurders met de meeste ervaring (gemiddeld 28 jaar ervaring) terwijl er meer *Sportieve motoren* en *bromfietsen (<50cc)* te vinden zijn bij de “minder” ervaren bestuurders (gemiddeld 15 jaar ervaring).

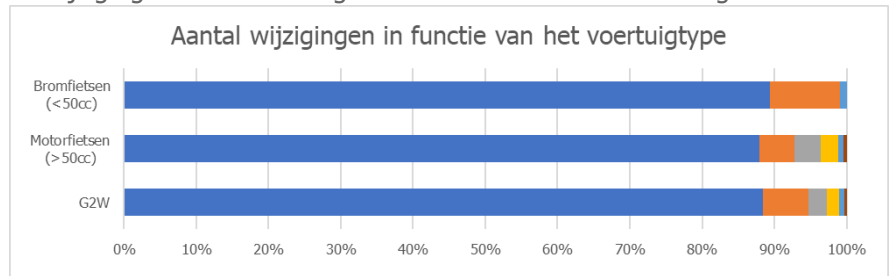
Uitrustingen – Naast ABS, dat sinds 2012 verplicht is voor G2W-modellen van >125cc zijn dit de meest populaire originele uitrustingen: *snelheidsmeter*, *waarschuwinglichten*, *mistlampen*, *aanpasbare koplampen*, *dagrijlichten*, de *snelheidsregulator*, *ingebod antidiefstalsysteem* en het *navigatiesysteem*. Ook *bagagesystemen* en de *afstelbare ophanging* zijn populair.

De studie komt ook tot de volgende bevindingen:

- Mannen beschikken meer over *dagrijlichten* en een “*Racing*” uitlaat dan vrouwen die de voorkeur geven aan een *gecombineerd remsysteem*;
- De jongere leeftijdscategorieën vragen geven de voorkeur aan meer uitrusting in verband met de rijeigenschappen (*tractiecontrolesysteem*, *launch control*, *instelbare koplampen*, *mistkoplampen*), dan de oudere leeftijdscategorieën die meer op comfort gericht zijn.



De studie toont aan dat er na de aankoop nog maar weinig aanpassingen gebeuren. Slechts 13% van de bestuurders geeft aan een of andere wijziging te hebben aangebracht aan hun G2W en dat geldt voor alle modellen. Het gaat dan vooral om *aftermarket* uitlaten, een *bagagesysteem*, *velgen*, de *lak*, *verlichting*, het *navigatiesysteem*, *valstopstangen*, het *zadel*, de *voorvork*, de *ophanging*, of *accessoires* (achteruitkijkspiegels, vleugels, enz.)



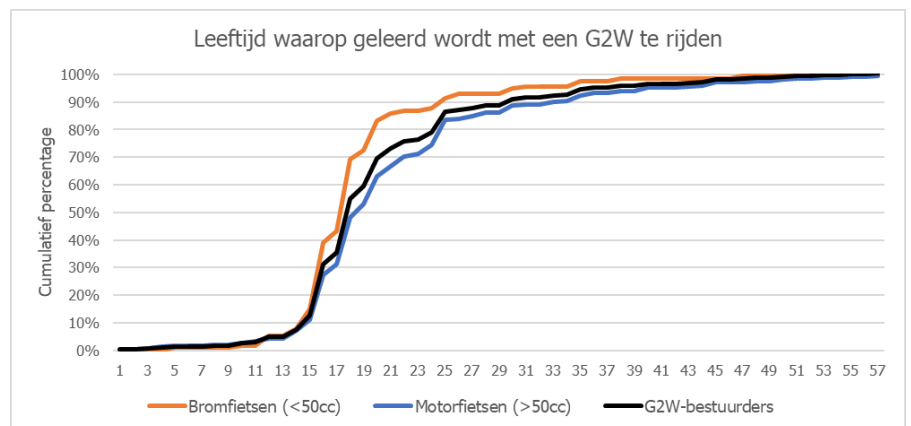
Tot slot vinden we van de *fabriek af geïnstalleerde "Racing" uitlaten* op 13% van de *motorfietsen terug (>50cc)*, vooral op *Sportieve motorfietsen* (31%), *Trial/Enduro's* (20%), en *Standaardmodellen of naked bikes* (18%).

2.3.3 Kenmerken van G2W-bestuurders

Rijbewijs – Alle respondenten beschikken logischerwijs over een rijbewijs AM, dat ofwel via het rijbewijs categorie B (wagen), via een motorrijbewijs of een specifiek examen voor het rijbewijs AM verkregen werd.

De automatische toegang tot het volwaardig motorrijbewijs, dat tot in 1988 van kracht was, vertekende de analyse gedeeltelijk. Hierdoor kan enkel simpelweg vastgesteld worden dat 52% van de motorrijders (>50cc) een rijbewijs A bezit (alle categorieën), wat 35% van de hele G2W-populatie betreft. 78% verklaart eveneens over een rijbewijs B te beschikken. Dat percentage bedraagt 68% in de categorie van de *bromfietzers (<50cc)*.

Leren rijden – Hoewel de eerste kennismaking met het rijden van een G2W op zeer jonge leeftijd kan plaatsvinden (tuin, circuit, enz.) en kan doorgaan tot 55 jaar heeft de grote meerderheid (75%) met een G2W leren rijden tussen de leeftijd van 16 en 22 jaar. Vrouwen beginnen er over het algemeen ook later aan dan mannen, maar dan vooral onder de *motorrijders (>50cc)* (gemiddelde leeftijd: 22 jaar terwijl die van mannen gemiddeld 20 jaar is).



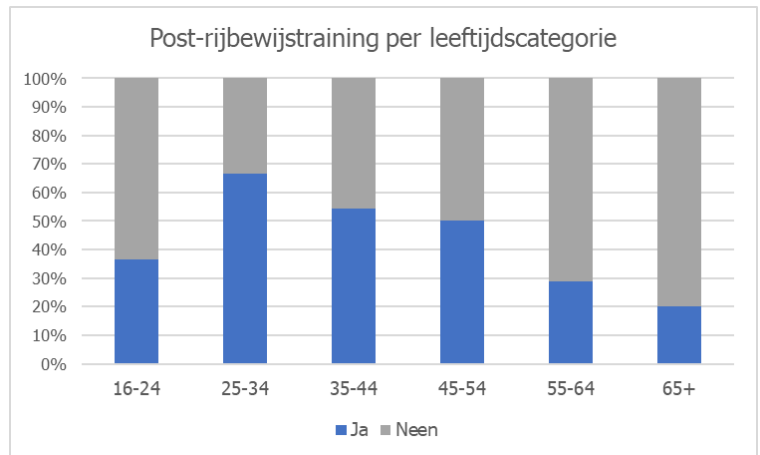
Onderbreking van het rijden – Ongeacht het geslacht of het soort G2W verklaart meer dan 50% van de G2W-bestuurders dat ze op een bepaald moment in hun leven gestopt zijn met rijden om later terug te beginnen met rijden. Gemiddeld duurde deze onderbreking 9 jaar. De duratie van deze onderbreking kent wel een invloed op basis van het geslacht. Onder de mannen, die aangaven een rijonderbreking te hebben gehad, gaf 35% aan meer dan 10 jaar gestopt te zijn. Dat gemiddelde ligt lager bij vrouwelijke bestuurders; waar slechts 15% meer dan 10 jaar stopte met rijden. De oorzaken van de onderbrekingen zijn vooral te vinden in het gezinsleven (30% omwille van familiale redenen zoals de geboorte van een kind of 34% door een verandering in het leven voor 34% zoals een nieuwe job). Dit gaat zeker op voor vrouwelijke bestuurders. De rol van ongevallen (12%) of bijna-ongevallen (6%) die ze zelf, of een vriend, meemaakten werd minder genoemd door G2W-bestuurders.

Rijervaring – De studie toont aan dat *motorrijders (>50cc)* meer rijervaring hebben dan *bromfietzers (<50cc)* (<50cc). Dat verschil bestaat ook tussen mannen en vrouwen. Vrouwen hebben gemiddeld 7 tot 9 jaar minder rijervaring dan mannen, wat gedeeltelijk te verklaren is doordat ze later beginnen rijden.

Slagen voor het rijexamen – De wettelijke complexiteit rond het/de rijbewijs(zen) voor een G2W door de jaren heen maakt een gedetailleerde analyse van de verzamelde gegevens onmogelijk. Het lijkt er echter sterk op dat meer dan 40% van de *motorrijders (>50cc)* geen examen heeft moeten afleggen om een G2W te besturen. Gecorreleerd met de leeftijdscategorieën gaat het vaak om *motorrijders (>50cc)* van 55 jaar en ouder (naast zij die een rijbewijs haalden dankzij de afwijking die toegelaten was door code 372 – zie p.60)

Post-rijbewijs training en nascholingen

– Deze lessen zijn vooral gericht op manoeuvres en geavanceerde competenties, vooral voor *motorrijders (>50cc)*. De studie toont aan dat deze trainingen gevolgd worden door bijna de helft (48,3%) van de *motorrijders (>50cc)*. Het lijkt er echter op dat de jongste leeftijdscategorieën (16-24 jaar) en de oudste (55+) – dezelfde categorieën die het minste vaak een examen hebben afgelegd (zie verder) – het minst vertegenwoordigd zijn bij deze trainingen: 2 *motorrijders (>50cc)* op 3 die geen examen hoefden af te leggen om een G2W-rijbewijs te krijgen, heeft nadien ook geen enkele opleiding gevolgd! Het is dus ook vandaag nog mogelijk om volledig wettelijk met een motorfiets te rijden zonder enige voorafgaande ervaring of opleiding en/of rijexamen af te leggen als de bestuurder in een bepaalde leeftijdscategorie valt (met name voornamelijk de 55+’ers). Van de mensen die wel een examen hebben afgelegd, volgt 2 op 3 ook na het behalen van het rijbewijs nog opleidingen.



Bovendien kon vastgesteld worden dat het aantal personen dat een post-rijbewijs training volgde, met het inkomen mee stijgt. Mensen met een laag inkomen zullen wellicht minder investeren in extra opleidingen, wat met name het geval is voor de leeftijdscategorie van de 16-24-jarigen.

Verder werd ook een regionaal verschil gevonden: in Brussel worden meer post-rijbewijs trainingen gevolgd (72%) dan in Vlaanderen en in Wallonië (elk 45%).

Informatiebronnen – Algemeen gesproken lijkt het erop dat veel G2W-bestuurders informatie verzamelen via de *algemene media* (tv, kranten, radio, enz.). Maar toch worden ook G2W-*dealers*, *websites* die gewijd zijn aan motoren, en *campagnes* over motorfietsen vaak genoemd als informatiebronnen. 16% van de G2W-bestuurders geeft echter aan dat ze zich helemaal niet informeren en dat geen belangstelling hebben voor informatie over motorfietsen of veiligheid. De gedetailleerde analyse geeft enkele specifieke details:

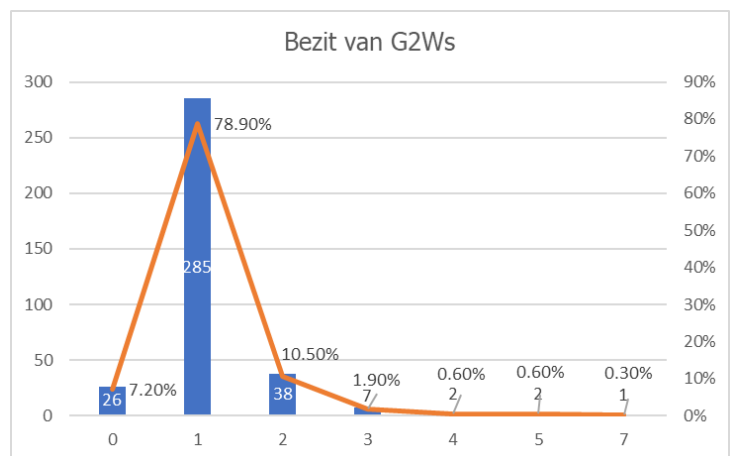
- Mannelijke bestuurders informeren zich eerder bij G2W-*dealers* en via *tijdschriften*, terwijl vrouwelijke bestuurders zich vaker informeren via *rijsscholen*.
- De *motorrijders (>50cc)* halen hun informatie het meest bij *dealers* en *tijdschriften* terwijl *bromfietzers (<50cc)* deze informatie eerder via *rijsscholen* ontvangen.
- Er zijn geen regionale verschillen maar wel een groot verschil naargelang de gesproken taal: Franstalige G2W-bestuurders lijken hun informatie vaker te verkrijgen via *organisaties* (of hun *entourage*) en *tijdschriften* dan Nederlandstalige G2W-bestuurders, die verklaren dat ze zich feitelijk *op geen enkele manier* informeren of geen *belangstelling* hebben. Dat verschil zou er in principe voor kunnen zorgen dat Franstaligen beter geïnformeerd zijn over de motorsport en veiligheid.
- G2W-bestuurders met een hoger onderwijsniveau zijn geneigd om meer informatiebronnen te raadplegen, zoals *rijsscholen*, *YouTube*, *Facebook* en specifieke *websites* voor G2Ws dan bestuurders met een lager onderwijsniveau. Die zijn eerder geneigd om aan te geven dat ze geen interesse hebben voor informatie over de motorsport en veiligheid.
- Tot slot informeren de jongsten zich eerder bij *rijsscholen*, *post-rijbewijs trainingen*, *YouTube* en *Facebook* terwijl oudere G2W-bestuurders zich tot *tijdschriften* en *dealers* wenden.

Een overzicht van de verschillende, specifieke informatiebronnen is te vinden in tabel 3 p.63.

2.3.4 Kenmerken van de G2W mobiliteit

Bezit van voertuigen – De meerderheid van de G2W-bestuurders (79%) beschikt over slechts één enkele G2W. 10,50% verklaart er 2 te hebben. De meeste bezitters van meer dan één G2W zijn *motorrijders* (>50cc). Verder is het interessant om op te merken dat 7% van de G2W-bestuurders verklaart om over geen enkel voertuig te beschikken, wat waarschijnlijk in lijn kan liggen met de huidige trend van het huren en delen van voertuigen.

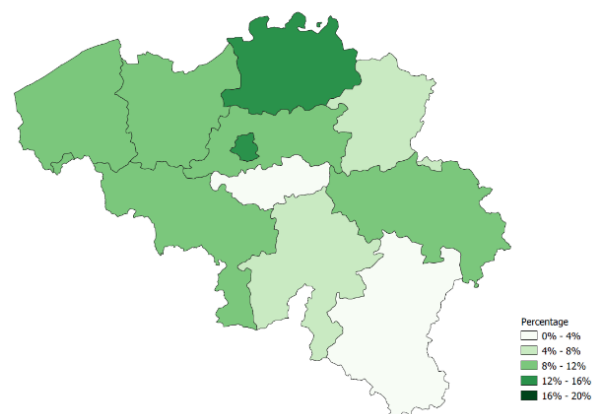
Tevens werd vastgesteld dat bezitters van meerdere voertuigen eerder terug te vinden zijn onder de bestuurders die hun G2W frequent gebruiken (4 tot 7 dagen per week). Verder speelt het inkomen geen enkele rol in de verhouding tot het aantal G2W dat men bezit. De bezitters van meerdere voertuigen zijn veelal terug te vinden in profiel 3 *The Unconditional* (zie pagina 46 en volgende).



Modal split – De wagen blijft het belangrijkste vervoermiddel (55%) voor G2W-bestuurders. Exclusief gebruik van de G2W blijft een alleenstaand geval. Globaal genomen wordt de G2W gebruikt voor 1/5 van de verplaatsingen en het gebruik van alternatieven blijft beperkt: fiets (8%), te voet (10%), openbaar vervoer (6%). Jonge bestuurders gebruiken hun G2W het vaakst als alternatief voor de wagen.

Domicilie en hoofdactiviteit – Op basis van de officiële bevolkingsstatistieken van StatBel uit 2019, kan vastgesteld worden dat de verdeling van de bevolking algemeen gesproken overeenstemt met de verdeling van de G2W-bestuurders over de verschillende Belgische provincies heen. Het procentueel aantal bestuurders dat in Brussel en in de provincie Namen woont, is hierbij wel lichtjes hoger.

Locatie van de woonplaats van G2W rijders



Bromfietzers (<50cc) neigen eerder in de provincie te werken waar ze wonen. Verplaatsingen tussen de verschillende provincies komen vaker voor bij bestuurders die een G2W met een hogere cilinderinhoud bezitten (>50cc/motorfietsen).

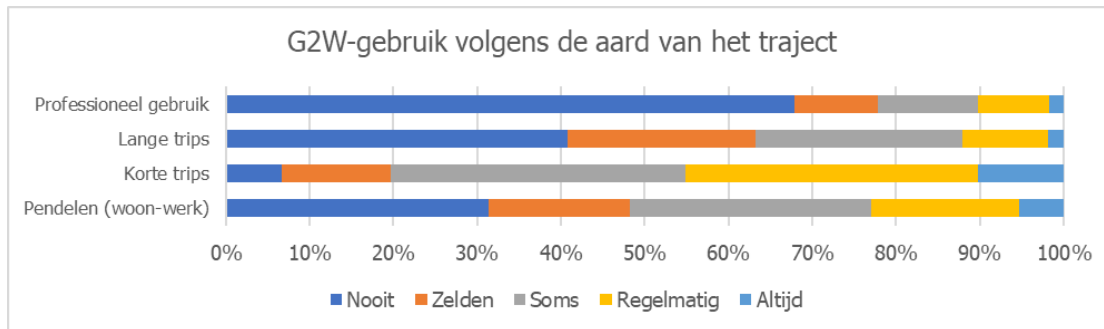
Afgelegde kilometers – In vergelijking met de wagen leggen G2Ws kortere afstanden af, zijn de trajecten minder frequent en worden er dus jaarlijks minder kilometers in totaliteit afgelegd. Dat komt grotendeels door het feit dat de wagen het vervoermiddel bij uitstek blijft van G2W-bestuurders. De studie stelt hierbij bovendien het volgende vast:

- Bestuurders die de meeste kilometers afleggen met de G2W, leggen ook de meeste kilometers af met de wagen.
- Kijkend naar de capaciteit van het voertuig, leggen (tevens logisch gezien) *motorfietsers* (>50cc) meer kilometers af dan *bromfietzers* (<50cc).
- Vrouwelijke bestuurders leggen minder kilometers af en rijden kortere trajecten dan hun mannelijke tegenhangers.
- Mannelijke en vrouwelijke bestuurders die een rijexamen hebben afgelegd, leggen meer kilometers af en doen dat over grotere afstanden, dan degenen die geen examen hoefden af te leggen om hun rijbewijs te behalen.
- Personen die een onderbreking van hun rijcarrière hadden, rijden eveneens minder kilometers op jaarbasis.
- Bestuurders die in de provincies Brussel, Namen, Luxemburg en Vlaams-Brabant gedomicilieerd zijn rijden het vaakst.
- De meest comfortabele G2Ws (*Touring, Trail/Adventure*) leggen de meeste kilometers af, in vergelijking met de minst comfortabele G2Ws (*bromfietsen* (<50cc), *Trial/Enduro, Standaard/Naked, Custom/café*).

racer). Twee uitzonderingen: hoewel de sportieve modellen niet erg comfortabel zijn, leggen ook deze veel kilometers af en hoewel *scooters* (>50cc) wel comfortabel zijn, leggen deze er minder af.

- Hoe hoger het inkomen, hoe meer kilometers er gereden worden.
- Bestuurders die een beroep uitoefenen (*bedienden, directeurs, zelfstandigen, enz.*) leggen meer kilometers af dan bestuurders die geen beroep uitoefenen (*werkzoekenden, studenten, gepensioneerden, enz.*)

Soorten verplaatsingen – In België zijn de grote meerderheid van de verplaatsingen met een G2W pleziertochtjes *over korte afstanden* (<500km), gevolgd door *woon-werk* verplaatsingen (pendelen). *Professioneel gebruik* blijft beperkt. Geen enkel verschil op basis van geslacht kon vastgesteld worden, maar wel op het vlak van de voertuigen: *motorrijders* (>50cc) gebruiken hun G2W namelijk vaker voor *korte en lange plezierritten* dan *bromfietzers* (<50cc).



Het soort traject varieert naargelang de hoofdactiviteit van de respondent: *woon-werkverkeer* komt veel voor bij *bedienden, directeurs en studenten*. De *lange plezierritten* zijn meer iets voor *werkzoekenden, directeurs en bedienden*. Professionele verplaatsingen zijn vaker terug te vinden bij *bromfietzers* (<50cc) en personen met *Sportieve motoren*. Sportieve motoren, *Touring*, en *Standaard/Naked* motorfietsen zijn ook vaker terug te vinden bij *plezierritten over lange afstanden*.

De studie laat eveneens grote verschillen tussen de gewesten zien: de provincies Waals-Brabant en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest laten het grootste aantal *professionele verplaatsingen* optekenen terwijl Vlaanderen de meeste aanhangers van *korte plezierritten* telt.

G2W-bestuurders die *het vaakst* rijden, of de *meeste kilometers afleggen*, voeren ook het vaakst *woon-werk* verplaatsingen, *lange plezierritten*, en *professionele verplaatsingen uit*. G2W-bestuurders die af en toe rijden (<1 dag/week) maken het vaakst *korte plezierritten*.

Leeftijd en rijervaring hebben ook een invloed op het soort traject: hoe ouder de bestuurder en/of hoe meer ervaring, hoe meer de voorkeur uitgaat naar *korte plezierritten*, in vergelijking met de jongeren die andere soorten verplaatsingen maken.

Tot slot bracht de studie een interessant punt aan het licht in verband met de *woon-werk verplaatsingen*. De studie stelde vast dat bestuurders die *regelmatig* pendelen naar het werk met de G2W, gemiddeld op een grotere afstand (>11km) wonen van hun werk. G2W-bestuurders die aangeven *nooit* te pendelen, wonen daarentegen gemiddeld dichterbij hun werk (<8km) en gaan vaker te voet of met de fiets.

Gebruiksperiode en -frequentie van de G2W – De densiteit van G2W-bestuurders op de Belgische wegen bereikt een hoogtepunt tussen mei en september (>70%), maar deze begint al te stijgen vanaf maart en vermindert geleidelijk tot oktober. Slecht 1/5 van de bestuurders rijdt tussen november en februari. Algemeen rijden G2W-bestuurders 6 maanden per jaar en dan vooral tijdens het “motorseizoen” (van 1/3 tot 30/10).

De studie toont ook het volgende aan:

- 1/3 van de G2W-bestuurders rijdt 2 tot 3 dagen per week maar 28% verklaart slechts af en toe te rijden (<1dag/week);
- *Motorfietsers* (>50cc) rijden vaker in de lente (verlengd motorseizoen) dan *bromfietsers* (<50cc), wat in werkelijkheid verklaart waarom er door hun meer kilometers afgelegd worden;
- Vrouwelijke G2W-bestuurders rijden in vergelijking met hun mannelijke tegenhangers occasioneel en vaker in het weekend dan tijdens de week;
- Hoe lager het inkomen, hoe meer de gebruiker geneigd is om frequenter tijdens de week te rijden (met uitzondering van de hoogste inkomenscategorie die ook vaak in de week rijden);
- De professionele activiteit heeft een impact op het G2W-gebruik tijdens bepaalde maanden: *studenten*, mensen zonder beroep en *werkzoekenden* lijken jaarlijks gemiddeld meer maanden te rijden, zonder dat dat een invloed heeft op de frequentie of de afgelegde kilometers;
- Bestuurders met een rijbewijs die geen rijexamen moesten afleggen lijken meer in de zomer- en herfstmaanden te rijden. Daarnaast bleek ook dat bestuurders die hun “G2W-carrière” onderbraken meer in de zomermaanden dan in de andere maanden van het jaar rijden.
- Tot slot worden de *Touring motoren* het meest over het hele jaar terug gevonden. *Enduro motoren*, *bromfietsers* <50cc en *Trail/Adventure motoren* worden het minst vaak gezien.

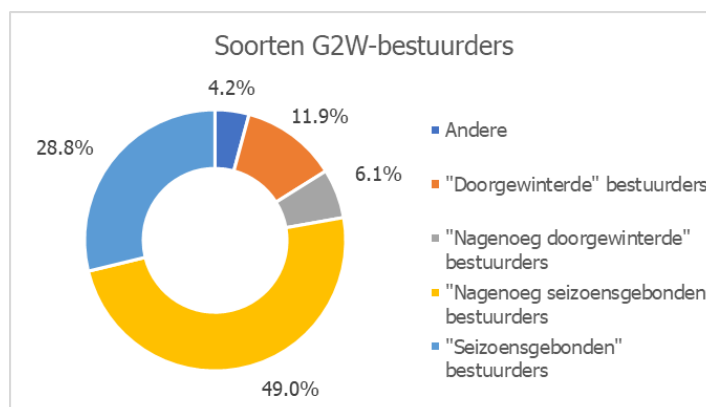
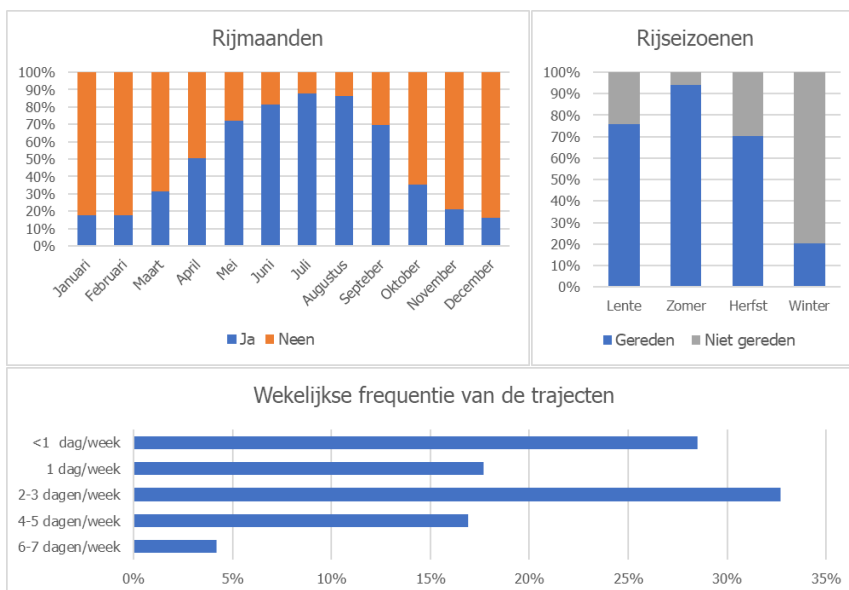
Op basis van de verzamelde mobiliteitsgegevens konden 4 seizoensprofielen, en hun representativiteit onder de populatie van G2W-bestuurders, bepaald worden:

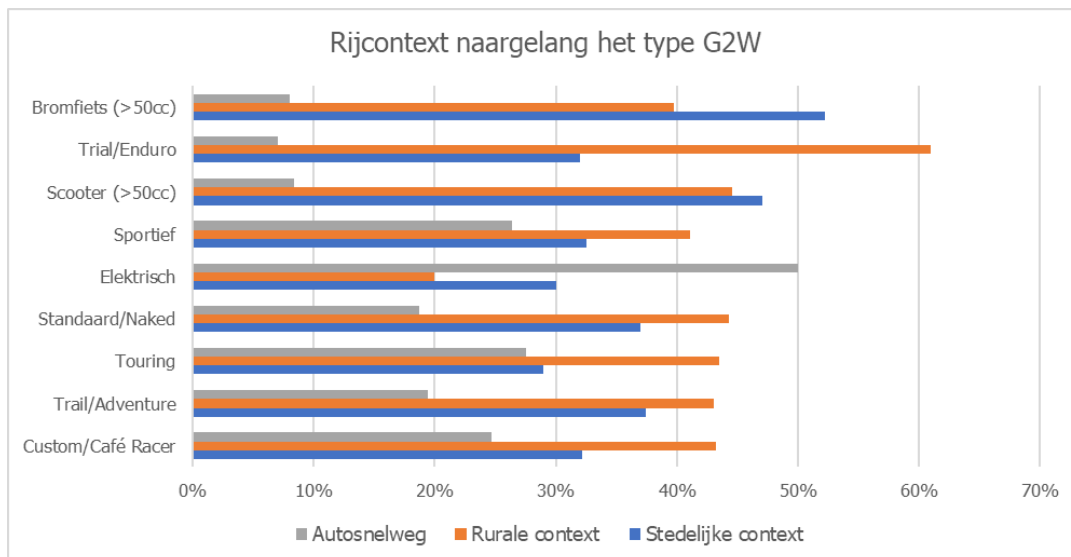
- De “doorgewinterde” bestuurders
⇒ rijden 12 maanden/jaar
- De “nagenoeg doorgewinterde” bestuurders
⇒ rijden 9-11 maanden/jaar
- De “nagenoeg seizoensgebonden” bestuurders
⇒ rijden 5-8 maanden/jaar tijdens de beste seizoenen
- De “seizoensgebonden” bestuurders
⇒ rijden 1-4 maanden/jaar tijdens de beste seizoenen

De kenmerken van deze profielen zijn beschikbaar op pagina 79.

Rijomgeving – Globaal gezien rijden G2W-bestuurders in een *stedelijke* of een *plattelandsomgeving* (gemiddeld respectievelijk 42% van de tijd). De tijd die naar eigen zeggen op de *autosnelweg* doorgebracht wordt bedraagt gemiddeld 15%.

Bromfietsers (<50cc) en *scooters* (>50cc) worden vaker in een *stedelijke* context teruggevonden. *Sportieve*, *Standaard//Naked*, *Custom/Café racer*, *Touring* en *Trail/Adventure* motorfietsen worden daarentegen minder vaak in een *stedelijke* omgeving teruggevonden en meer op de *autosnelweg*.



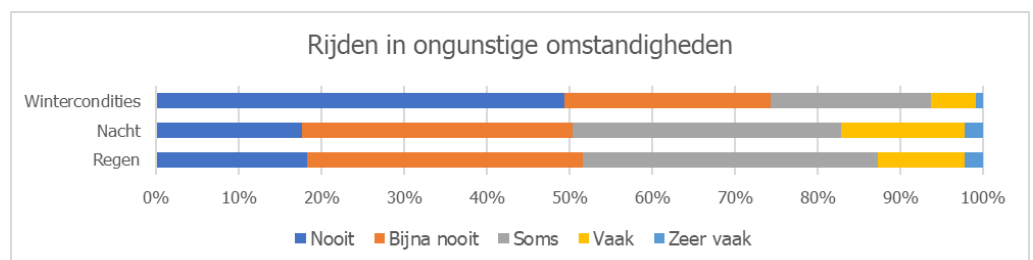


De studie toont eveneens het volgende aan:

- Bestuurders die geen rijexamen hebben afgelegd en die achteraf geen opleiding volgden, zijn beduidend minder in een *stedelijke* context en op de *autosnelweg aanwezig*.
- G2W-bestuurders die in Vlaanderen en Brussel wonen, rijden vaker in een *stedelijke* omgeving, vergeleken met hun Waalse tegenhangers.
- De hoofdactiviteit beïnvloedt het soort omgeving waarin gereden wordt: *studenten, gepensioneerden, en mensen die deeltijds werken* rijden vaker *ruraal*, in tegenstelling tot de *zelfstandigen* en *bedrijfsleiders* die in een *stedelijke* omgeving en op de autosnelweg terug te vinden zijn. Gecorreleerd met de frequentie van het gebruik kan vastgesteld worden dat hoe minder vaak de G2W gebruikt wordt, hoe meer er op het *platteland* en minder in een *stedelijke* omgeving gereden wordt.
- Hoe meer kilometers er per jaar gereden worden, hoe meer die kilometers op de *autosnelweg* worden afgelegd. Gecorreleerd met de informatie over de afstand die met een G2W *van en naar het werk* wordt afgelegd, lijkt het dat de meeste kilometers in deze context op de *autosnelweg* worden gereden.
- De soort verplaatsing speelt duidelijk een rol: de weg van en naar het werk wordt hoofdzakelijk op de *autosnelweg* gereden, en/of in een *stedelijke* context, maar niet op het *platteland*. *Lange pleziertochten* verlopen hoofdzakelijk op de *autosnelweg*, terwijl de *korte plezierritten* op het *platteland* plaatsvinden en dat vaker naarmate de frequentie van de verplaatsingen hoog is. Professionele verplaatsingen gebeuren hoofdzakelijk in een *stedelijke* context;
- Tot slot heeft ook de leeftijd een impact op de rijomgeving: hoe ouder de bestuurder, hoe meer *korte plezierritten* op het *platteland* gekozen worden. De jongeren rijden in meer verschillende soorten omgevinden, met de nadruk op verplaatsingen in een *stedelijke* context. Dezelfde tendensen werden ook teruggevonden bij de rijervaring.

Rijden in ongunstige omstandigheden – Over het algemeen vermijden G2W-bestuurders slechte rijomstandigheden (winterweer, nacht of regen). Dat geldt vooral voor winterweer bij meer dan 70% van de G2W-bestuurders.

Hoewel *motorfietzers algemeen (>50cc)* meer geneigd zijn om in de regen te rijden dan *bromfietzers (<50cc)* vermijden vrouwelijke bestuurders vaker nachtelijke ritten dan mannen, en dat ongeacht het type G2W.



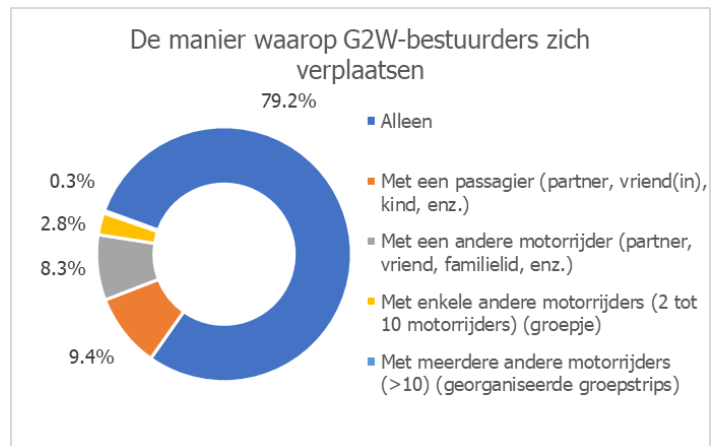
Net zoals bij de frequentie van het gebruik van de G2W, stelt de studie vast dat de bestuurder met een lager inkomen, meer geneigd is om bij regenweer te rijden (met uitzondering van de bestuurders met het hoogste inkomen).

De studie laat ook zien dat *directeurs van kleine en grote ondernemingen*, alsook *bedienden*, meer geneigd zijn om in ongunstige omstandigheden te rijden. Dat geldt vooral voor winter- of regenweer en in iets mindere mate voor nachtelijke omstandigheden.

Verder correleerde de studie het rijden in ongunstige omstandigheden met het aantal afgelegde kilometers en de gebruiksfrequentie, waaruit geconcludeerd werd dat: hoe meer er gereden wordt, hoe vatbaarder de bestuurder is om in deze omstandigheden te rijden. Er werd duidelijk aangetoond dat een gebruiker die minder dan 5000km/jaar aflegt, geneigd is om ongunstige omstandigheden te vermijden als dat mogelijk is. Hetzelfde geldt voor bestuurders die slechts af en toe rijden (<1dag/week).

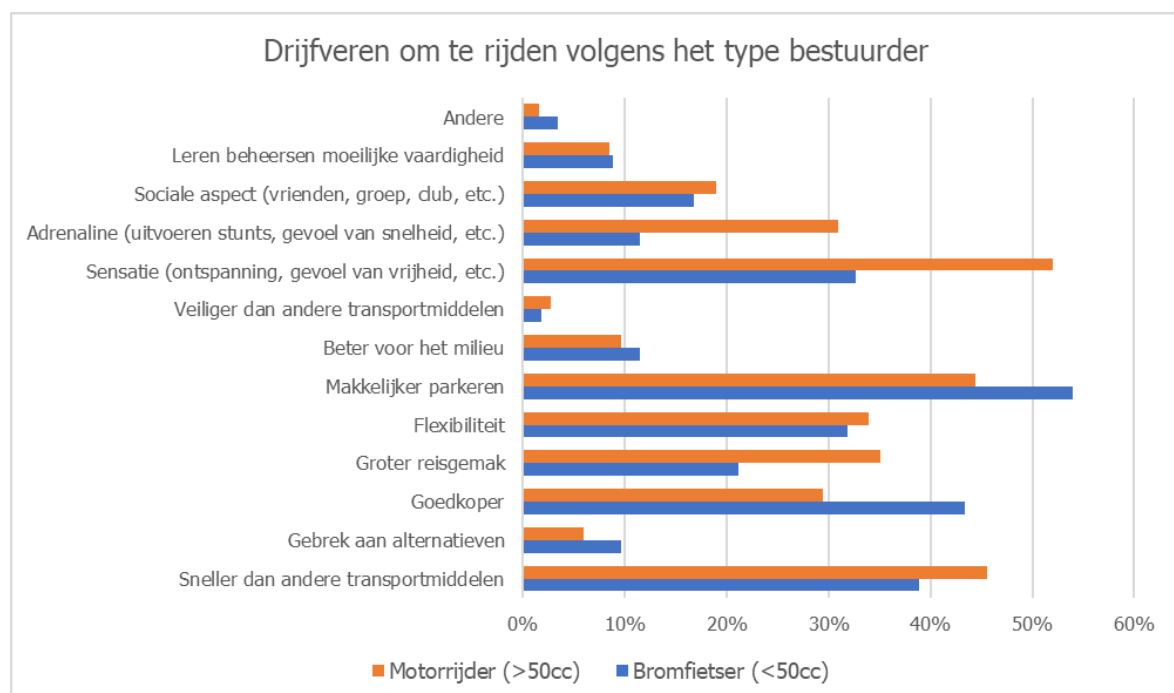
Rijvoorkeuren – Globaal gezien wordt aangetoond dat G2W-bestuurders zich hoofdzakelijk alleen verplaatsen (79%). Dat geldt nog meer voor *bromfietzers* (<50cc) (90%). Sommige bestuurders geven aan zich vaak met een passagier te verplaatsen (9,4%) of samen met een andere vriend/partner/gezinslid als bestuurder (8,3%). Weinig bestuurders verklaren in grote of kleine groepen te rijden (3,1%).

Motoren van het *Standaard/Naked, Sport-, Custom/Café racer* type lijken vaker gebruikt te worden om met een passagier te rijden, of met een andere G2W-gebruiker. Motorfietsen van het *Trail/Adventure, Enduro* type, en *bromfietzers* (<50cc) lijken niet met een passagier gebruikt te worden.



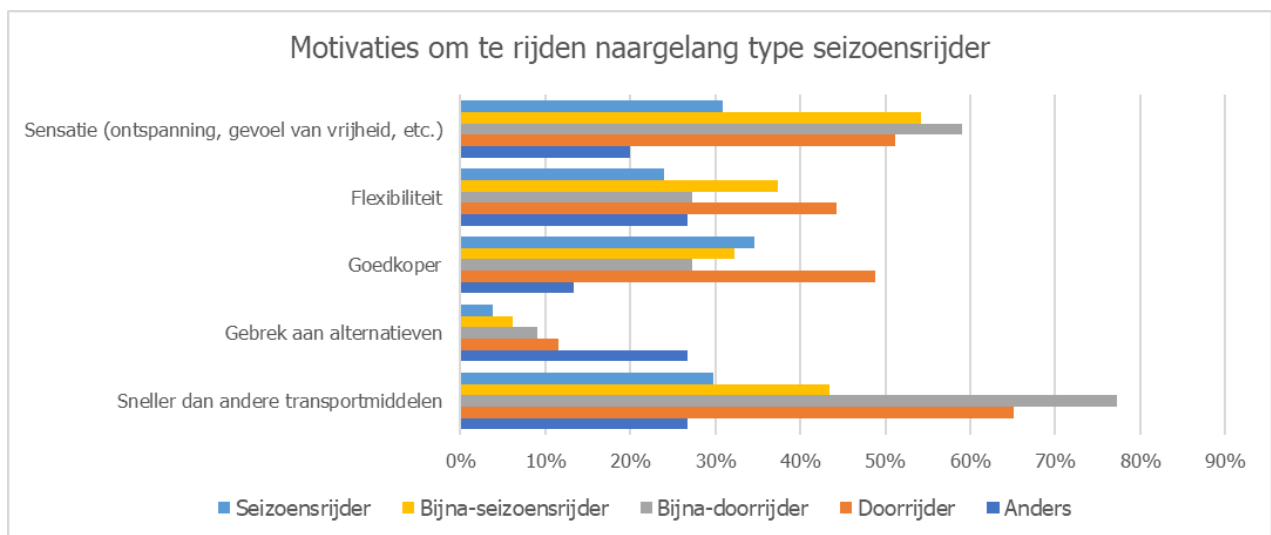
Hoe meer *kilometers* er *jaarlijks* gereden worden en/of hoe *vaker plezierritten* gereden worden, hoe vaker er een passagier aangetroffen kan worden of hoe vaker ritten samen met een andere bestuurder gereden worden. Doorgewinterde bestuurders, rijden vooral alleen.

Drijfveren – Globaal gezien zijn er verschillende drijfveren om een G2W te gebruiken. De praktische kanten (*gemakkelijk parkeren en snelle verplaatsingen*) zijn voor bijna 1 op 2 bestuurders aantrekkelijk. De *flexibiliteit*, het *gemak* van de *verplaatsingen*, de *lagere kosten* worden door bijna 1 op 3 bestuurders belangrijk genoemd. Ook het aspect "plezier" zoals de *sensaties van het rijden* is belangrijk. De *adrenaline* en het *sociale aspect* worden ook genoemd, maar minder. Tot slot worden redenen zoals *de beheersing van het rijden met een G2W*, *het feit dat het veiliger is* en *beter voor het milieu*, of *het gebrek aan alternatieven* het minst vaak genoemd.



Daarnaast toont de studie het volgende aan:

- Enkele verschillen in de motieven tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc). Die laatste worden meer aangetrokken door de 'praktische' kantjes van de G2W, terwijl het aspect 'plezier' meer terug te vinden is bij *motorrijders* (>50cc).
- De keuze voor een bepaald type G2W heeft een impact op de motieven: het motief *sensatie en adrenaline*, is meer onder de motorfietsen van het *Sportieve, Trail/Adventure, Customs/Café Racer, Touring* type terug te vinden en aanmerkelijk minder onder *bromfietzers* (<50cc) en *scooters* (>50cc).
- Ook het inkomensniveau heeft een invloed op de drijfveren. Motivaties die verband houden met het *sociale aspect* van de G2W worden eerder teruggevonden onder de laagste inkomens, terwijl motieven die verband houden met het *milieu* en *parkeergemak* onder de hogere inkomens terug te vinden zijn.
- Hoe meer er gereden wordt, hoe vaker motieven in verband met het *grotere gemak*, de *snelheid van de verplaatsing*, en *adrenaline genoemd* worden als redenen om te rijden. Dat is met name het geval voor bestuurders die het *hele jaar* door rijden.
- Stedelijke verplaatsingen of woon-werkverkeer (pendel) geven meer aanleiding tot 'praktische' motieven (*Gebrek aan alternatieven* en *gemakkelijk parkeren*) terwijl vrijetijdsritten eerder verwijzen naar motieven van emotionele aard. Verder vinden de rurale verplaatsingen eerder te maken met milieuaspecten. Tot slot zijn motieven zoals *tijdswinst*, *comfort*, *adrenaline*, *sensatie*, eerder te vinden bij bestuurders die op de *autosnelweg* rijden.
- Tot slot spelen ook leeftijd en rijervaring een rol: hoe meer deze beide stijgen, hoe vaker motieven zoals het *milieu*, *parkeergemak* en de *kosten* worden genoemd. Anderzijds noemen de jongste en de minst ervaren bestuurders vaker *het gebrek aan alternatieven* en de *adrenaline als gebruiksredenen*.



2.3.5 Gebruik van uitrustingen

Incidentie van het dragen van uitrustingen – Het inkomen heeft geen invloed op de keuze om "gewone kleding" (*gewoon vest, gewone broek, enz.*) te dragen. Het zijn de wettelijke aspecten, die anders zijn voor *bromfietzers* (<50cc) dan voor *motorfietsen* (>50cc), de aard van de verplaatsing en eventueel de sensibilisering die een rol spelen in de keuze om een of ander persoonlijk beschermingsmiddel (PBM) te dragen.

Helmen – 38% van de G2W-bestuurders geeft aan dat een fluorescerende helm te bezitten. Een zeker aantal G2W-bestuurders bezit meerdere helmen. In dat geval lijkt het dat de helm naargelang het type traject wordt gekozen.

Jassen – De 'stadsjas' (d.w.z. eender welke jas met lange mouwen die niet voor de motorfiets ontworpen is met inbegrip van een jeansvest) wordt door 1 op 3 bestuurders gebruikt voor *korte ritten* en door 1 gebruiker op 5 voor lange *plezierritten*. Dat geldt vooral voor *bromfietzers* (<50cc), aangezien de studie toont dat 1 bromfietser op 2 dit type jas draagt voor de rit naar het *werk* of voor *korte ritten* en 1 op 3 voor *lange plezierritten*.

Specifieke motorvesten met bescherming worden door iets meer dan de helft van de G2W-bestuurders gebruikt, maar dit ligt hoger bij *motorrijders (>50cc)*. *Specifieke motorvesten zonder bescherming* worden eveneens gebruikt, maar slechts door 1 bestuurder op 3. De voorkeur wordt eerder gegeven aan alternatieven in textiel dan leder.

Reflecterende vesten en *vesten met airbags* worden door alle soorten bestuurders gedragen. Reflecterende vesten eerder op *korte plezierritten* (32,7%). Vesten met airbag worden hoofdzakelijk zowel op korte (13,6%) als op lange (13,6%) plezierritten gebruikt.

Broeken – *Specifieke motorbroeken met bescherming* worden het meest gedragen op korte/lange plezierritten (45% tot 50%). Alle G2W-bestuurders blijven echter ook courant *gewone broeken* (waaronder jeans) dragen – vooral dan de *bromfietzers (<50cc)* – vooral voor het *woon- werkverkeer* en *korte plezierritten* (35% tot 38 % van alle bestuurders en 46% tot 48% van de *bromfietzers (<50cc)*). *Lederen motorbroeken* zijn eveneens populair bij *motorrijders (>50cc)* voor plezierritten. De studie toont daarnaast aan dat een short voor 2 G2W-bestuurder op 10 eveneens een optie blijft.

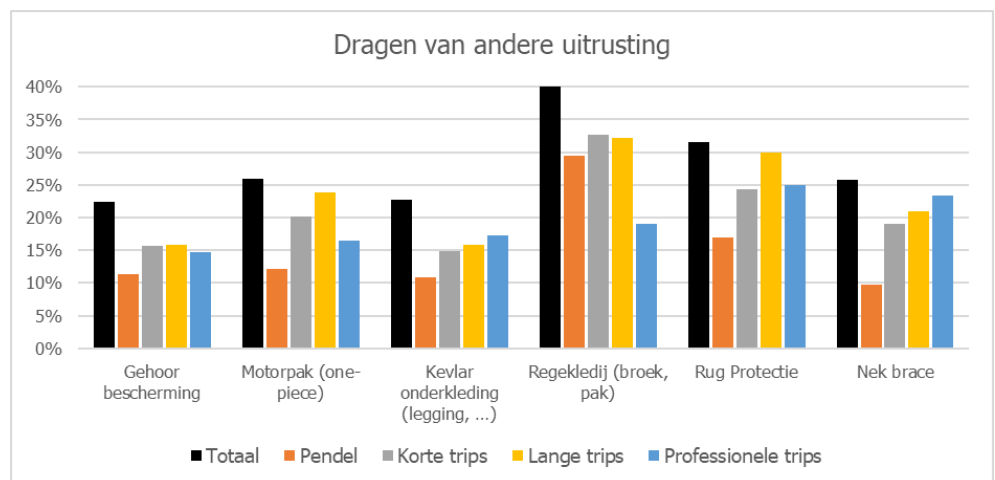
Handschoenen – Motorfiets specifieke handschoenen die versterkt zijn (**met** of **zonder** protectoren) worden het meest gedragen (38% tijdens pendelverplaatsingen en 51% voor vrijetijdsritten). Onder deze worden de *specifieke motorhandschoenen met bescherming* het meest gebruikt door G2W-bestuurders (38% voor *woon-werkverkeer* en 51% voor *plezierritten*). Hierbij dragen hoofdzakelijk *motorrijders (>50cc)* deze handschoenen met protectoren voor *plezierritten* (60%) en *woon-werkverkeer* (46%). *Bromfietzers (<50cc)* dragen ook dit soort handschoenen maar in mindere mate (40% ongeacht het soort rit).

Gewone (niet-motorfiets specifieke) handschoenen zijn ook populair (33% voor *woon-werkverkeer* en 25% tot 35% voor plezierritten). *Bromfietzers (<50cc)* zullen eerder gewone handschoenen dragen (49 % voor *woon-werkverkeer* en 45% tot 52% voor *korte of lange plezierritten*).

Schoenen/Laarzen – 28% tot 46% van de bestuurders draagt *specifieke motorlaarzen* tijdens hun ritten.

Andere uitrustingen –

Gehoorbescherming, *Kevlar ondergoed* en *eendelige motorpakken* zijn zwak vertegenwoordigd, zowel bij de *motorrijders (>50cc)* als bij de *bromfietzers (<50cc)*, en worden eerder gebruikt op *plezierritten* dan voor het pendelen. *Regenkleding* wordt daarentegen vaker gebruikt (2 bestuurders op 5). Tot slot wordt het gebruik van *nek- en rugbescherming* vaker teruggevonden bij *motorrijders (>50cc)* voor *plezierritten*.



Aankoopcriteria - *Veiligheid* en bescherming tegen *weersomstandigheden* worden door G2W-bestuurders vaker genoemd als aankoopcriteria dan de *looks*, *het comfort/functionaliteit* en de *zichtbaarheid in het verkeer*, hoewel deze laatste belangrijke factoren blijven in het beslissingsproces.

Hoe meer geld bestuurders aan uitrusting uitgeven, hoe meer belang gehecht wordt aan *veiligheid*, *comfort/gemak* en *bescherming* tegen *slecht weer*, aangezien deze uitrustingen vaak duurder zijn (bijv. GoreTex voor waterdichtheid, ventilatie, betere bescherming tegen schokken, enz.). De factoren die de aankoop bepalen verschillen niet volgens het geslacht en er valt geen verschil te bespeuren tussen *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)*.

Een klein verschil is te zien tussen bestuurders van *Scooters (>50cc)*, *Sportieve* en *Trail/Adventure* motorfietsen die in vergelijking met bestuurders van andere G2W-types iets minder belang hechten aan het *veiligheidsaspect*. Bestuurders van (*Touring*) motoren besteden bij aankoop van uitrusting dan weer de meeste aandacht aan *veiligheid*.

De studie toont eveneens het volgende aan:

- Bestuurders die een **rijexamen** aflegden of nadien een **nascholing** volgden, geven niet alleen meer uit aan hun uitrustingen maar vinden op het moment van de aankoop ook het *uiterlijk* als criterium belangrijk.
- Hoe hoger het **inkomen**, hoe meer aandacht uitgaat naar criteria als *veiligheid*, *comfort/gemak*, *bescherming tegen slecht weer* en *zichtbaarheid in het verkeer*. Lage inkomens (<€ 10.000) verklaren geen aandacht te besteden aan de criteria *veiligheid* en/of *comfort/gemak* (63,2% van vindt *comfort/gemak* niet belangrijk of heeft geen mening – heel wat minder dan in de categorie met de hoogste inkomens). Dezelfde orde van grootte geldt ook voor criteria als *bescherming tegen slecht weer* of *zichtbaarheid in het verkeer*.
- Bestuurders met het hoogste **onderwijsniveau** (doctoraat, master, licentiaat) besteden meer aandacht aan aspecten zoals *veiligheid*, *comfort/gemak* en *zichtbaarheid in het verkeer*. Bestuurders met een lager onderwijsniveau (lager onderwijs, middelbaar onderwijs) besteden meer aandacht aan *hoe de uitrusting eruit ziet*, terwijl bestuurders met het hoogste onderwijsniveau daar minder aandacht aan besteden.
- Doorgewinterde bestuurders en nagenoeg doorgewinterde bestuurders hechten meer belang aan *veiligheid*, *comfort*, *functionaliteit*, *zichtbaarheid* en de *weersbestendigheid* dan bestuurders die (bijna alleen) tijdens het motorseizoen rijden.
- Over het algemeen zijn bestuurders die het meeste aandacht besteden aan criteria zoals *veiligheid*, *comfort/gemak*, *weersbestendigheid* en *zichtbaarheid in het verkeer* de bestuurders die vaak pendelen. Bestuurders die er het minste aandacht aan besteden zijn bestuurders die hun G2W voor professionele verplaatsingen gebruiken. Tussen deze twee in kunnen de plezierrijders en occasionele *pendelaars teruggevonden worden*.
Hoe meer er gereden wordt, hoe belangrijker de criteria zijn en hoe meer er in uitrusting geïnvesteerd wordt.
- Het *uiterlijk* lijkt belangrijker te worden naarmate dat er meer op de autosnelweg gereden wordt. Criteria zoals *comfort en gemak* zijn daarentegen belangrijker als er *ruraal* gereden wordt.
- Hoe ouder de bestuurder is of hoe meer ervaring deze bezit, hoe meer aandacht er besteed wordt aan criteria zoals *veiligheid*, *weersbestendigheid* en *zichtbaarheid in het verkeer*. Dat in tegenstelling tot jongere bestuurders en minder ervaren bestuurders die meer belang hechten aan *looks*.

Kennis van de normering – De CE-markering blijkt een belangrijk aankoopcriterium voor helmen (43%). Dat percentage daalt gevoelig voor de andere uitrusting: 30% van de bestuurders verklaart vertrouwen te hebben in het merk zonder zich daarbij vragen te stellen. Een kwart van de respondenten verklaart er bij de aankoop niet aan gedacht te hebben. Tot slot verklaart één gebruiker op vijf dat deze geen CE-markering op de uitrustingen heeft, of dat de CE-markering niet belangrijk was.

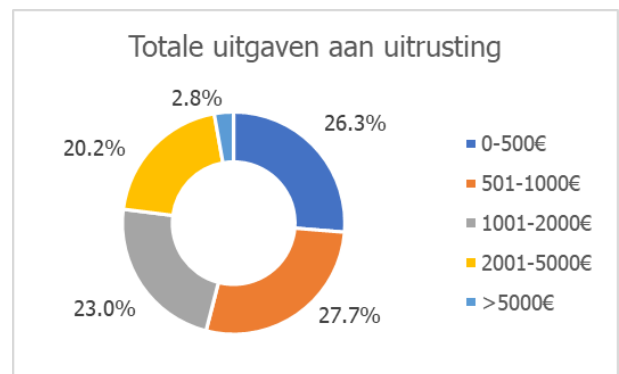


Het **inkomen** heeft als zodanig geen enkele invloed op de aandacht voor de CE-markering. Wel is zichtbaar dat hoe meer een bestuurder uitgeeft voor uitrusting in het algemeen, hoe meer belang gehecht wordt aan de CE-markering van de uitrusting.

De studie toont eveneens het volgende aan:

- Vrouwelijke bestuurders letten minder op de CE-markering, bewust (minder belangrijk aankoopcriterium) of onbewust (wist het niet).
- De uitrustingen van *bromfietzers* (<50cc) en scooterrijders (>50cc) hebben minder vaak een CE-markering, want die laatste zien de markering minder vaak als een belangrijk aankoopcriterium;
- Specifiek zijn het de bestuurders van *Touring* en *Sportieve* motoren die het meeste belang hechten aan de normen van hun uitrusting.
- Hoe meer kilometers een gebruiker jaarlijks aflegt of hoe hoger de wekelijkse gebruiksfrequentie, hoe meer aandacht er actief uitgaat (meer dan het louter vertrouwen in het merk) naar het CE-keurmerk van de uitrusting (vesten, handschoenen en laarzen).
- G2W-bestuurders die in een *stedelijk* gebied rijden, besteden minder aandacht aan de CE-markering dan de bestuurders die *ruraal* rijden. Bestuurders die aangeven vaker op de autosnelwegen te rijden, besteden vaak opvallend vaak gevoeliger meer aandacht aan de CE-markering.
- In vergelijking met de jongere bestuurders besteden oudere bestuurders meer aandacht aan de CE-markering.
- Hoe meer ervaring de bestuurder heeft, hoe meer aandacht voor de CE-markering
- Er kon geen enkel verband vastgesteld worden met de ongevallen.

Toegewezen budgetten – de cijfers laten tot een bedrag van €5000 een evenwichtige verdeling van de uitgaven zien. De studie toont eveneens het volgende aan:



- Mannelijke bestuurders geven over het algemeen meer geld uit aan hun uitrustingen dan vrouwelijke bestuurders (50,8% van de mannelijke bestuurders geeft meer dan €1000 uit aan hun uitrusting, tegen 36,1% van de vrouwen).
- *Bromfietzers* (<50cc) geven ook minder geld uit aan hun uitrusting dan *motorrijders* (>50cc).
- De bezitters van *Touring* motoren, *Sportieve* motoren en *Custom/Café Racers* geven het meeste uit aan uitrusting.
- G2W-bestuurders die een **rijexamen** hebben afgelegd of nadien een **nascholing** hebben gevolgd, geven meer uit aan hun uitrusting dan bestuurders die dat niet gedaan hebben, wat de rol van sensibilisering van deze activiteiten lijkt aan te tonen.
- Bestuurders die een **rijonderbreking** hebben ingelast, geven minder uit aan uitrusting.
- Hoe meer kilometers een bestuurder jaarlijks aflegt, hoe vaker wekelijks gereden wordt, hoe meer de G2W als vervoersmiddel gebruikt wordt of hoe meer maanden per jaar er gereden wordt, hoe meer er uitgegeven wordt aan uitrusting.

Criteria voor vernieuwing – 2 bestuurders op 3 verklaren dat hun uitrustingen of helm vanwege beschadiging of slijtage te vernieuwen. De technische verbetering van het product (i.e. technologisch, veiligheid of comfort) is voor 24% tot 29% van de bestuurders ook een reden om de uitrusting te vernieuwen. De helm is een van de uitrustingen die periodiek vervangen wordt (elke 4 tot 5 jaar).

De studie toont eveneens het volgende aan:

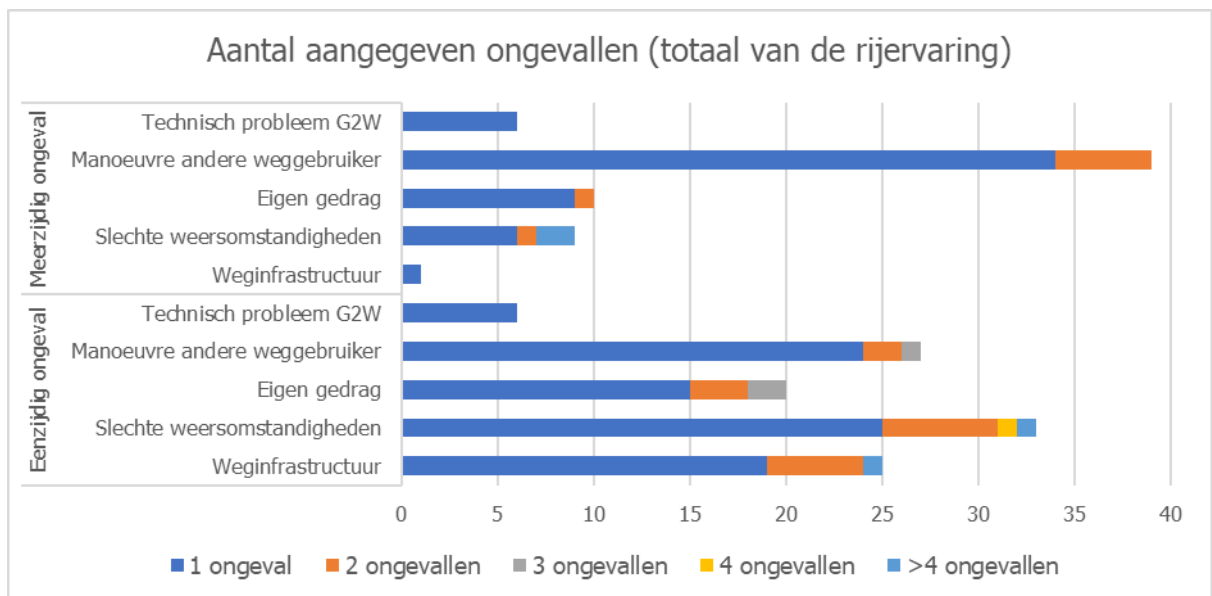
- *Bromfietzers* (<50cc) vervangen hun *helm* vaker vanwege schade, terwijl *motorrijders* (>50cc) dit meer doen vanwege een verbetering van de technologie of de verbeterde bescherming van een nieuwe helm.
- Hoe hoger de frequentie van de verplaatsingen, hoe hoger het vernieuwingspercentage vanwege beschadiging/slijtage of vanwege de komst van een betere technologie. Bij minder frequente bestuurders speelt het uiterlijk een grotere rol.
- *Schade* of *slijtage* van een uitrusting zijn voor *regelmatige pendelaars* de belangrijkste criteria om de uitrusting te vervangen, wat minder het geval is voor bestuurders die de voorkeur geven aan *plezierritten*. Voor deze bestuurders is het *uiterlijk* de belangrijkste reden voor vernieuwing.
- Jonge of minder ervaren bestuurders lijken meer aandacht te besteden aan het *uiterlijk* en aan nieuwe *technologieën* of *bescherming*, en minder aan *slijtage* of *schade*. Ook vervangen deze bestuurders vaker hun helm in functie van *de veranderende mobiliteitsnoden*.

2.3.6 Ongevallen en risico's van een G2W

Ongevallen met een G2W - 1 gebruiker op 4 (28%) verklaart als G2W-bestuurder betrokken geweest te zijn bij een ongeval.

De studie toont ook het volgende aan:

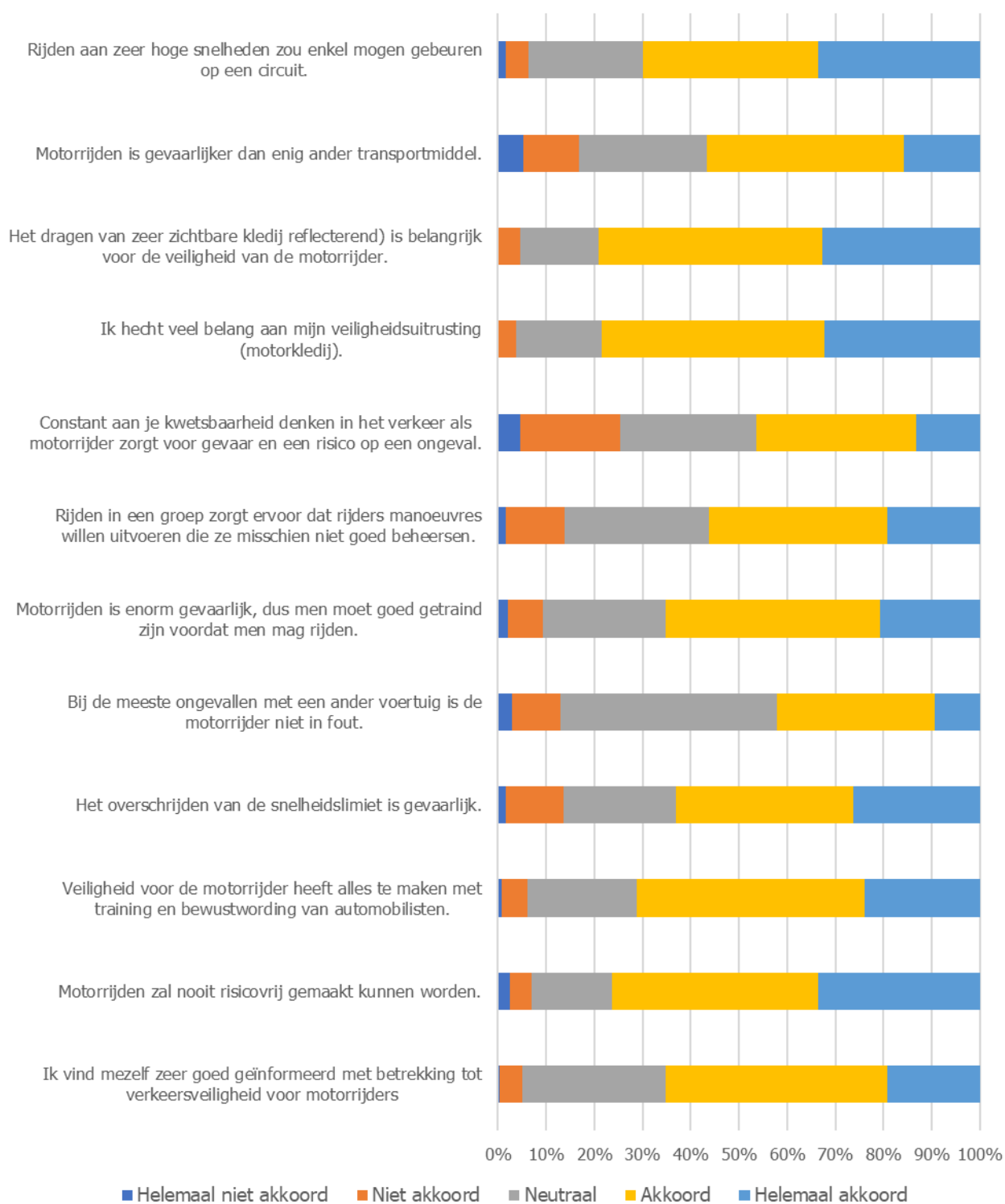
- Unilaterale ongevallen (bijv. Verlies van controle over het voertuig) komen vaker (64,3%) voor dan multilaterale ongevallen (35,7%). Die verhouding toont een tendens die het omgekeerde is van de vaststellingen van de politie¹⁴. Het kan verklaard worden door het feit dat veel unilaterale ongevallen niet noodzakelijk tot een vaststelling door de politie leiden.
- De oorzaken van ongevallen in het algemeen (unilateraal en multilateraal) wijzen in eerste instantie naar het *manoeuvre van een andere weggebruiker* (55%), *slechte weersomstandigheden* (31,9%) en de *toestand van de weg* (23,6%). *Technische oorzaken* worden zeer zelden genoemd. De meest vermelde oorzaak van multilaterale ongevallen is een *manoeuvre door een andere weggebruiker*.
- Unilaterale ongevallen komen het vaakst helemaal alleen voor, zonder passagier.
- Er kon geen enkel verband gevonden worden tussen ongevallen en het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen en/of de aankoopcriteria van deze PBM.



Algemene houding ten opzichte van het rijden met de motor (>50cc) – Over het algemeen toont de studie aan dat *motorrijders (>50cc)* positief staan tegenover persoonlijke beschermingsmiddelen en hun persoonlijke verantwoordelijkheid. Daarnaast wordt vastgesteld dat motorrijders zich zelf verantwoordelijk achten voor hun veiligheid. Risicogedrag wordt afgekeurd en motorrijders zien zichzelf algemeen geïnformeerd en bewust van de risico's die gepaard gaan met motorrijden.

¹⁴ Martensen, H., & Roynard, M. (2013). *MOTAC - Motorcycle accident causation. Diepgaande analyse van ernstige en dodelijke ongevallen met motorrijders*. Brussel België: Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid – Kenniscentrum verkeersveiligheid – NB : de analyse van de belangrijkste oorzaken van ongevallen die uitgevoerd is door de G2W-sector (Bron : CMC – n=28002 ongevallen, Duitsland, 2016) toont gelijkaardige tendensen: 41% unilaterale ongevallen tegen 59% multilaterale ongevallen

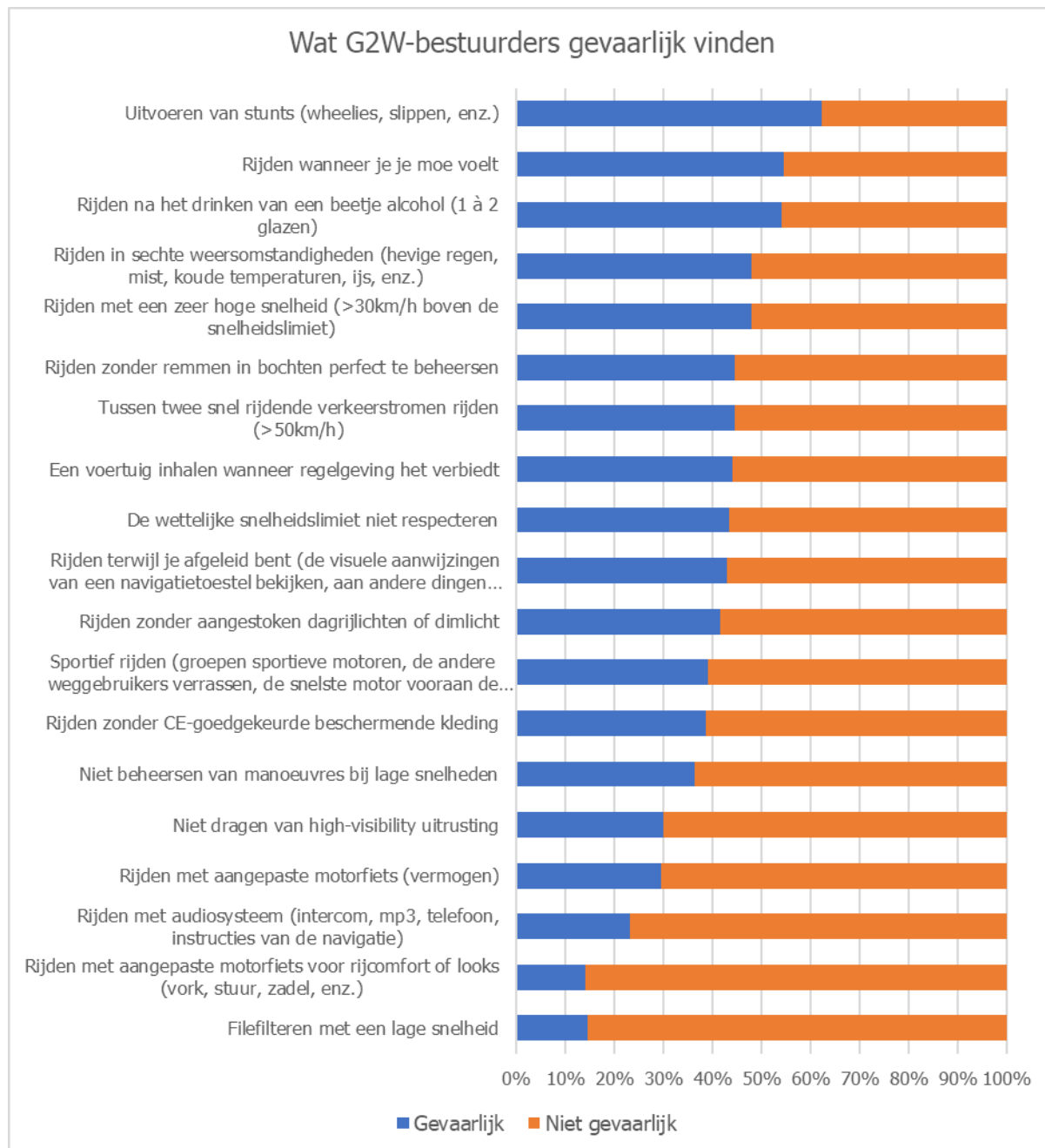
Standpunt van motorrijders (>50cc) inzake veiligheid op de motor



Een gedetailleerdere analyse toont echter aan dat het slagen voor het rijexamen ertoe leidt dat *motorrijders* (>50cc) zich minder akkoord verklaren met de volgende uitspraken: "*Motorrijden zal nooit risicovrij gemaakt kunnen worden*", "*Het overschrijden van de snelheidslimiet is gevaarlijk*", "*Rijden aan zeer hoge snelheden zou enkel mogen gebeuren op een circuit*". Deze vaststelling is onbegrijpelijk en er kunnen zich vragen gesteld worden bij de inhoud van de opleiding voor het rijbewijs. De analyse toont anderzijds aan dat de aanvullende rijbewijs training ertoe leidt dat rijders zich beter bewust zijn van de kwetsbaarheid van *motorrijders* (>50cc).

Rijgedrag dat *motorrijders (>50cc)* als gevaarlijk beschouwen – een meerderheid van de *motorrijders (>50cc)*, zonder verschil tussen de geslachten, rekent het uitvoeren van stunts (wheelies, slippen, enz.), rijden bij *vermoeidheid*, of rijden na het *drinken van een beetje alcohol* tot het gevaarlijkste gedrag.

Onder het minst gevaarlijke gedrag wordt onder meer *filefilteren tegen lage snelheid*, *rijden met een audiosysteem*, *rijden zonder zeer goed zichtbare kleding (fluohesjes, enz.)*, of de motor *aanpassen voor het comfort*, het *uiterlijk* en *meer vermogen aangegeven*.

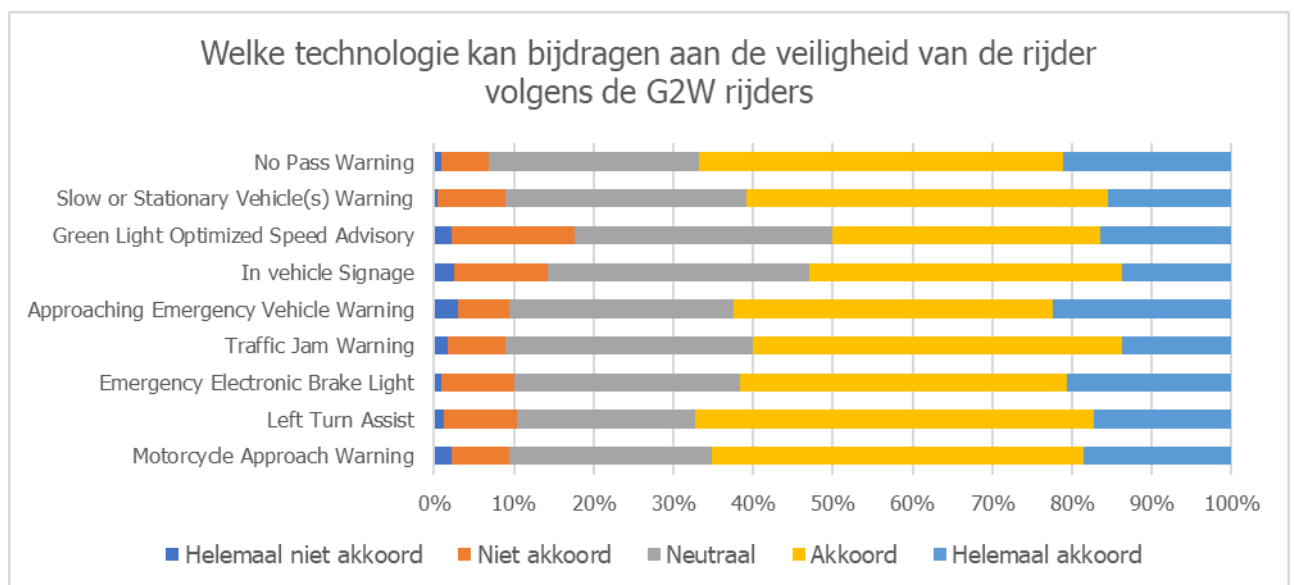


Houding ten opzichte van technologieën (>50cc) - In 2020 stond slechts 1 motorrijder op 5 in het algemeen positief ten opzichte van technologie op de weg. De meerderheid (3 op 5) vindt dat deze technologieën bronnen van afleiding zijn en ongevallen veroorzaken. Dat gevoel heerst nu meer dan in 2013 (Baldanzini & Delhay, 2015).

Dat wantrouwen werd anderzijds gespiegeld met het gevoel dat rijders hebben over technologieën die speciaal voor de G2W zijn ontwikkeld. In die gevallen geeft 62% van de *motorrijders (>50cc)* aan *in sommige gevallen te* geloven dat de technologie ongevallen kan verminderen. Terwijl 15 fundamenteel blijft twijfelen. Dezelfde verhouding kan ook ongeveer teruggevonden worden bij de *bromfietzers (<50cc)*.

Opvallend is het feit dat degenen die sterk tegen technologie in het algemeen gekant zijn, daarom niet sterk tegen motorfiets specifieke technologie gekant zijn. De studie stelt vast dat *motorrijders (>50cc)* die over het algemeen positief staan tegenover technologie in het algemeen, ook meer vertrouwen hebben in technologieën specifiek ontworpen voor de G2W. Verrassender is echter dat bestuurders die denken dat de technologie een grote rol speelt bij ongevallen, ook eerder overtuigd zijn van de voorgestelde G2W-technologieën. Alleen *motorrijders (>50cc)* die denken geen keuze te hebben inzake de aanwezigheid van technologie, laten zich negatiever uit over deze technologieën.

Sommige functionaliteiten zoals 'left turn assist' (hulp bij het links afslaan waarbij het voertuig na gaat of de motorrijder gezien werd of de snelheid correct werd ingeschat) en 'Traffic jam warning' (filewaarschuwing) lijken meer interesse op te wekken.



2.4 Profiel van de Belgische bestuurders in 2020

De analyse van de gegevens maakte het mogelijk om 8 aparte profielen van G2W-bestuurders in België op te stellen. De profielen 1 en 6 zijn enkel terug te vinden bij *bromfietzers* (<50cc).

- Profiel 1 - De *Time optimizer* - 11,6% - gebruikt de bromfiets om zijn/haar verplaatsingstijden te optimaliseren tijdens het goede motorseizoen – Gebruikt hoofdzakelijk de wagen, maar geeft de voorkeur aan de G2W als alternatief boven de fiets, het openbaar vervoer of te voet.
- Profiel 2 – De *"Time-for-me" seeker* - **18,8%** - zoekt het meest naar een evenwicht tussen werk en privéleven – verplaatst zich hoofdzakelijk met de wagen en neemt de motor (>50cc) om in het privéleven tijd te besparen, de G2W geeft hem/haar meer tijd voor zichzelf.
- Profiel 3 - De *Unconditional* - 9,5% - gebruikt evenwaardig de wagen of de G2W (hoofdzakelijk de motor >50cc), rijdt voor alle redenen, in alle omstandigheden, in alle omgevingen, het hele jaar door, als hij/zij er zin in heeft.
- Profiel 4 - De *Good-Vibe seeker* - 14,2% - gebruikt de G2W (hoofdzakelijk de motor >50cc) of andere alternatieven voor de wagen (fiets, openbaar vervoer, stappen) als het weer het toelaat, om *sensaties* na te streven.
- Profiel 5 – De *"I want it all" rider* - **18,2%** - deze rijder wil alles: het beste van de mobiliteit maar ook 'de ervaring, het gebruik van de zintuigen, volgens de behoeften van het moment (vooral motorrijders >50cc)
- Profiel 6 - De *Multimodal rider*- 11% - gebruikt de bromfiets (<50cc) en andere alternatieven voor de wagen (fiets, openbaar vervoer, stappen) in het mooie seizoen.
- Profiel 7 – De *Day-to-Day rider* - **7,5%** - gebruikt zijn/haar G2W in principe (hoofdzakelijk de bromfiets <50cc) elke dag, voor alle soorten behoeften en in alle weersomstandigheden.
- Profiel 8 – De *Life-long experience rider* – 9,2% - heeft met de motor (>50cc) gereden sinds deze zich er een kon veroorloven/ verplaatst zich in principe met de wagen en rijdt met de motor (>50cc) als dat een comfortabele ervaring is

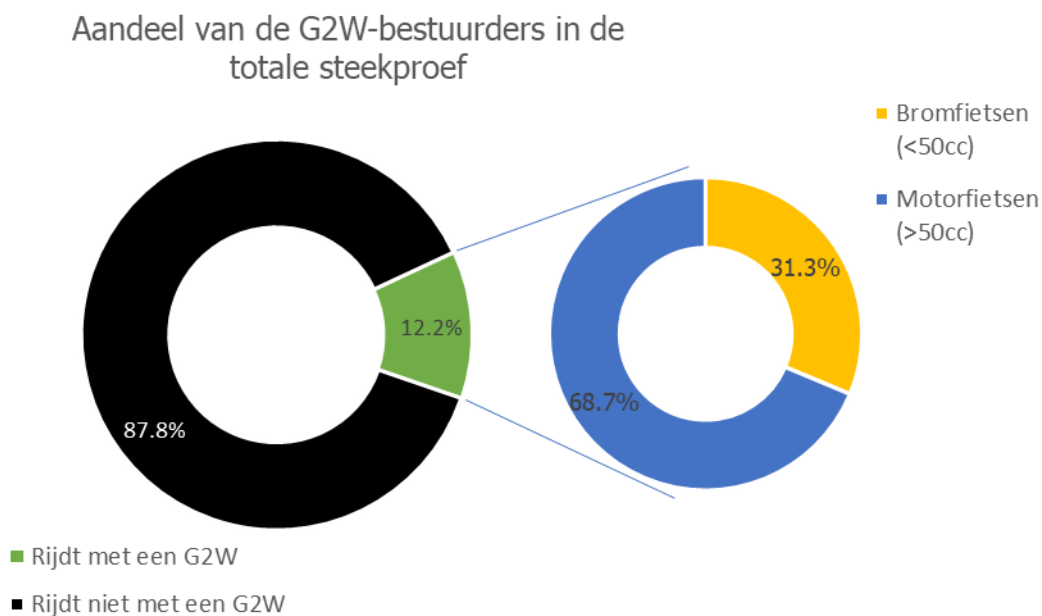
	Profiel 1 Time Optimizer 11,6%	Profiel 2 "Time-For-Me" Seeker 18,8%	Profiel 3 Unconditional 9,5%	Profiel 4 Good-Vibe Seeker 14,2%	Profiel 5 "I Want It All" Rider 18,2%	Profiel 6 Multimodal Rider 11,0%	Profiel 7 Day-To-Day Rider 7,5%	Profiel 8 Life-long Experience Rider 9,2%
Type gebruiker	Bromfietzers	Motorrijders	Motorrijders (90,9%) Bromfietzers (9,1%)	Motorrijders (91,8%) Bromfietzers (8,2%)	Motorrijders (87,3%) Bromfietzers (12,7%)	Bromfietzers	Bromfietzers (61,5%) Motorrijders (38,5%)	Motorrijders
Leeftijdscategorie	Alle leeftijden	35-54	16-35	45-64	16-44	45-54	45+	55+
Onderbreking rijcarrière	47,5%	64,6%	24,2%	49,0%	52,4%	68,4%	57,7%	56,3%
<5 jaar ervaring	27,5%	10,8%	18,2%	8,2%	19,0%	13,2%	23,1%	9,4%
≥1 ongeval (uni-/multi-lateraal)	17,5%	32,3%	42,4%	10,2%	30,2%	31,6%	38,5%	18,8%
Motieven	Voordelen op gebied van mobiliteit	Voordelen op gebied van mobiliteit	Voordelen op gebied van mobiliteit / Sensaties	Sensaties	Voordelen op gebied van mobiliteit / Adrenaline	Voordelen op gebied van mobiliteit / Lagere kosten / Sensaties	Voordelen op gebied van mobiliteit / Lagere kosten	Voordelen op gebied van mobiliteit / Lagere kosten
Modale keuze	Gebruikt hoofdzakelijk de wagen/ Voorkeur voor de G2W als alternatief	Gebruikt hoofdzakelijk de wagen/ Voorkeur voor de G2W als alternatief	Gebruikt de wagen of de G2W op gelijke wijze	Gebruikt hoofdzakelijk de wagen /de G2W is een van de mogelijke alternatieven	Gebruikt hoofdzakelijk de wagen/ Voorkeur voor de G2W als alternatief	Gebruikt hoofdzakelijk de wagen /de G2W is een van de mogelijke alternatieven	Gebruikt hoofdzakelijk de G2W/ Voorkeur voor de wagen als alternatief	Gebruikt hoofdzakelijk de wagen /Voorkeur voor de wagen als alternatief
Frequentie van het rijden	Af en toe (≤1x/week) Vaak (2-3 dagen/week) Zeer frequent (4-5d/w)	Af en toe (1x/week of minder)	Zeer frequent (4-5 dagen/week of meer)	Af en toe (1x/week of minder)	Frequent (2-3 dagen/week of meer)	Af en toe (1x/week of minder)	Zeer frequent (4-5 dagen/week of meer)	Frequent (2-3 dagen/week of meer)
Gebruik	Pendelen hoofdzakelijk van en naar het werk	Korte plezierritten & Pendelverkeer woon-werkverkeer	Korte plezierritten & Pendelverkeer woon-werkverkeer	Korte plezierritten	Korte plezierritten & Pendelverkeer woon-werkverkeer	Korte plezierritten & Pendelverkeer woon-werkverkeer	Korte plezierritten & Pendelverkeer woon-werkverkeer	Hoofdzakelijk korte plezierritten
Moment van rijden	Motorseizoen	Motorseizoen	Het hele jaar	Motorseizoen	Motorseizoen	Motorseizoen	Het hele jaar	Motorseizoen
Rijomgeving	Stedelijk/ Platteland (ruraal)	Stedelijk/ Platteland (ruraal)	Alle omgevingen (incl. autosnelwegen)	Platteland (ruraal)	Alle omgevingen (incl. autosnelwegen)	Stedelijk/ Platteland (ruraal)	Stedelijk/ Platteland (ruraal)	Stedelijk/ Platteland (ruraal)
Uitgaven/uitrusting	€0-500	€501-2000	€>5000	€501-2000	€2001-5000	€0-500	€501-2000	€501-2000

3 Gedetailleerde resultaten

3.1 Belgische G2W-bestuurders en hun incidentie

3.1.1 Aandeel van bestuurders van gemotoriseerde voertuigen in de nationaal representatieve steekproef

De nationaal representatieve steekproef (hierna "totale steekproef" genoemd) bestond in totaal uit 2963 inwoners van België. Daarvan konden 361 G2W-bestuurders onderscheiden worden, ofwel 12,2% van de totale steekproef. Onder deze 361 bestuurders konden 248 *motorrijders* (>50cc) (i.e. 8,4% van de totale steekproef) en 113 *bromfietzers* (<50cc) (i.e. 3,8% van de totale steekproef) teruggevonden worden.



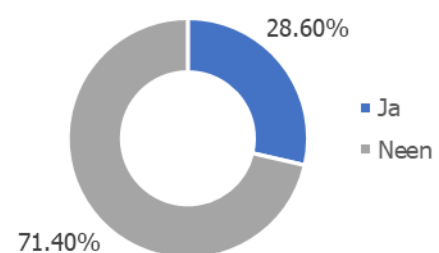
Figuur 14: Incidentie van G2W-bestuurders in België

Op het totaal van de volledige steekproef (2963 antwoorden) gaven 927 respondenten (31,3%) aan in het verleden reeds met een G2W gereden te hebben. Van hen gaven 567 personen (19,1% van de totale steekproef) aan in de laatste twee jaar niet gereden te hebben en 361 respondenten (12,2% van de totale steekproef) wel gereden te hebben (=G2W-steekproef). Van de 567 respondenten die de laatste twee jaar niet gereden hadden, gaven 162 personen (28,6%) aan binnenkort opnieuw te willen gaan rijden. De resterende 405 personen (71,4%) voorzagen niet om in de toekomst opnieuw te gaan rijden.

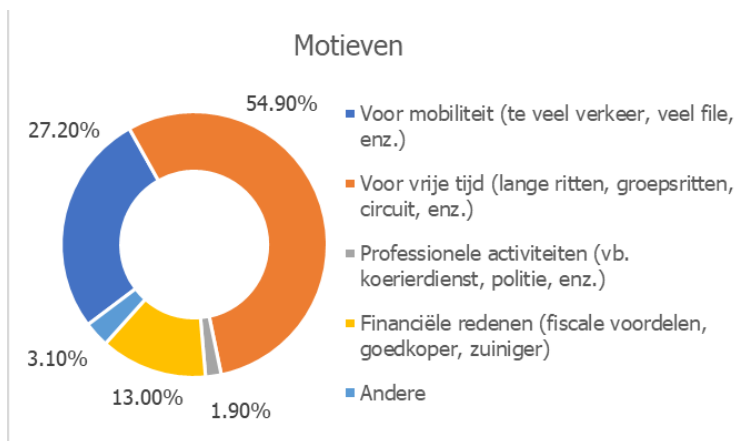
Om verder een idee te krijgen over de tendens inzake toekomstig gebruik, werd aan de respondenten, die al twee jaar niet meer reden en binnenkort opnieuw zouden willen beginnen rijden met een G2W, de motieven achter die bedoeling gevraagd.

Er konden hierbij diverse redenen gevonden worden om terug te beginnen rijden. Een groot aandeel gaf aan in de toekomst opnieuw te willen rijden voor *plezier*, als *hobby*. Daarnaast gaven veel respondenten aan in de toekomst opnieuw te willen rijden omwille van de *voordelen* van een G2W op mobiliteitsvlak. Ook het *financiële aspect* speelt een rol in de bedoeling om terug met een G2W te gaan rijden, maar omwille van een beroepsactiviteit met een G2W rijden, is dan weer een verwaarloosbare reden.

Wens om opnieuw met een G2W te gaan rijden



Figuur 13: Incidentie van personen die in de toekomst opnieuw met een G2W willen gaan rijden



Figuur 15: Motieven van personen die opnieuw met een G2W willen rijden

Omdat deze antwoorden enkel een idee gaven over bestuurders die *in het verleden al gereden hebben* en niets zeggen over het totaal aantal personen dat in de toekomst graag met een G2W zou willen rijden, werd besloten om de momentopname aan te vullen met de OMNIBUS-enquête van het Vias institute¹⁵. In maart 2021 werd vastgesteld dat 6,5% van *de personen die momenteel niet met een G2W rijdt*, de bedoeling heeft om er de volgende jaren mee te beginnen. Dit hoofdzakelijk omwille van de *mobiliteit* (56,9%), maar eveneens als *hobby* (46,6%), of omwille van *financiële* redenen (29,3%). 5,2% vermeldt *professionele* redenen (koeriers, politie, enz.).

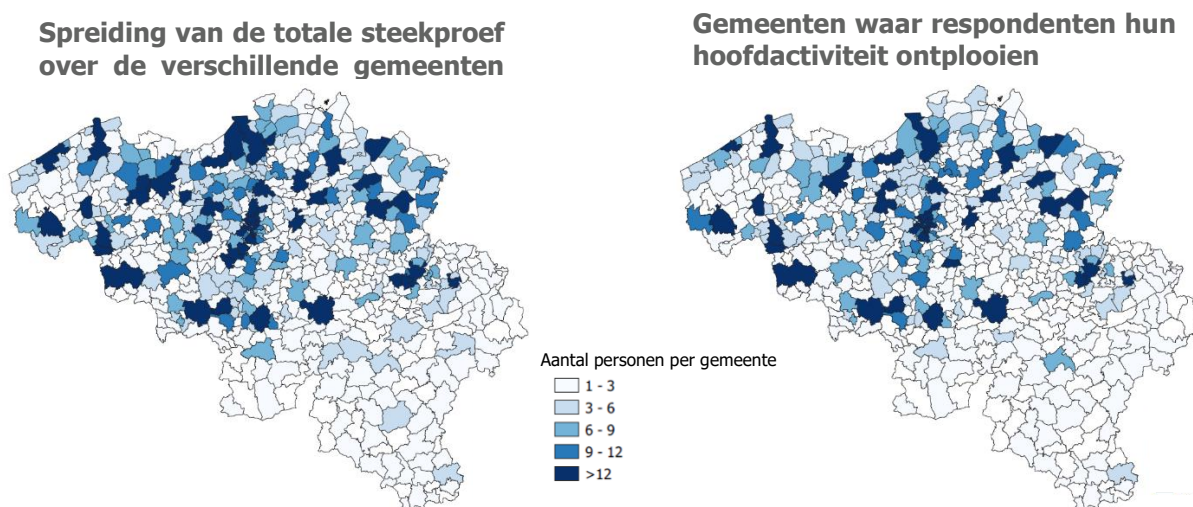
3.1.2 Demografische kenmerken

3.1.2.1 Geografische informatie

De geografische informatie op gemeentelijk en provinciaal niveau geeft een indicatie van het gewest waar de respondenten wonen of hun voornaamste beroepsactiviteit uitoefenen. De totale steekproef werd hierbij geanalyseerd, alsook specifiek de G2W-bestuurders.

Volgens officiële demografische gegevens woont de meerderheid van de inwoners in Vlaanderen (57,6%), tegen 31,8% in Wallonië, en 10,6% in Brussel¹⁶. Omdat 58,9% van de respondenten uit Vlaanderen komt, 30,6% uit Wallonië en 10,40% uit Brussel is de totale steekproef dus representatief.

De hoofdactiviteit van de meeste respondenten blijkt zich ook hoofdzakelijk in Vlaanderen af te spelen. Brussel en de grote steden van Wallonië zijn ook goed vertegenwoordigd.

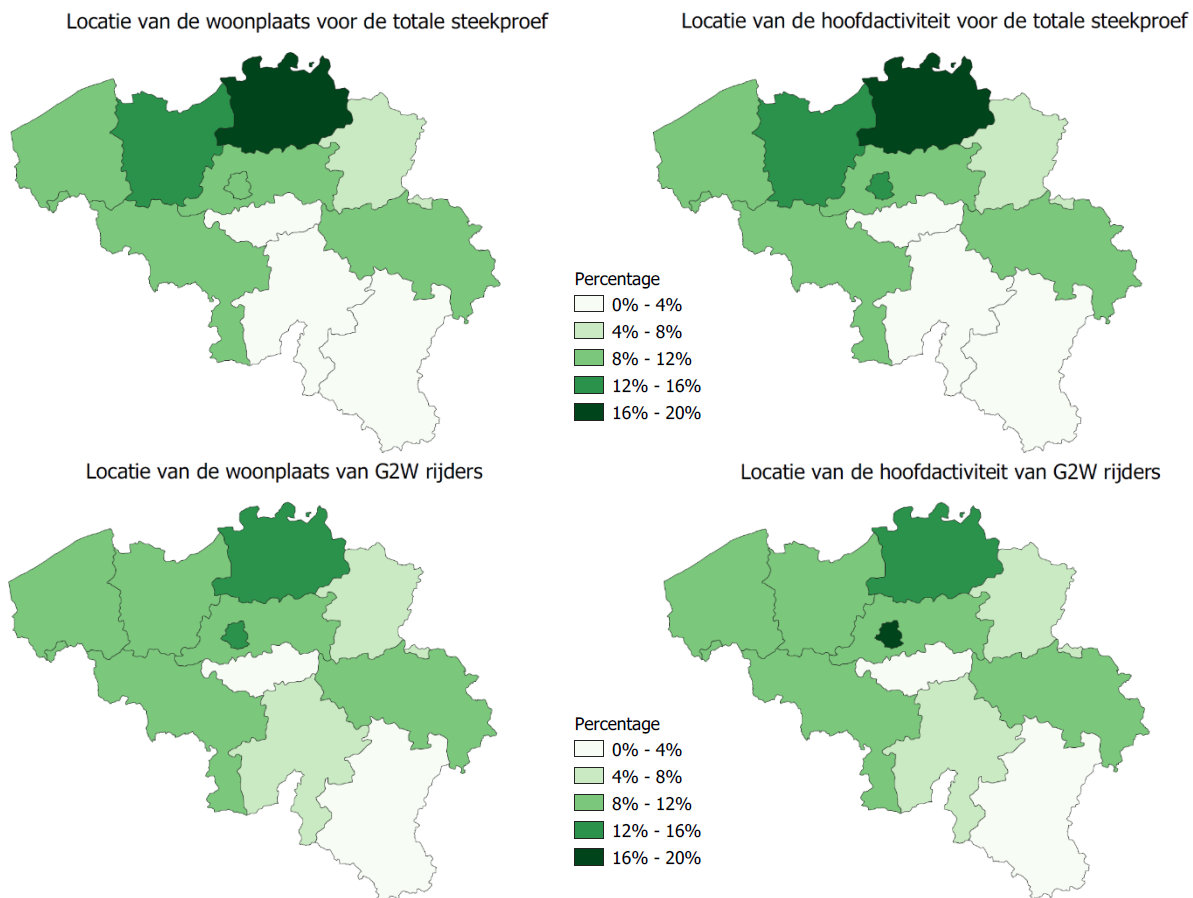


Figuur 16: Woonplaats en locatie van de hoofdactiviteit van de totale steekproef

¹⁵ Maandelijkse enquête inzake mobiliteitsproblemen die ingevuld werd door een representatief nationaal staal van 1000 respondenten.

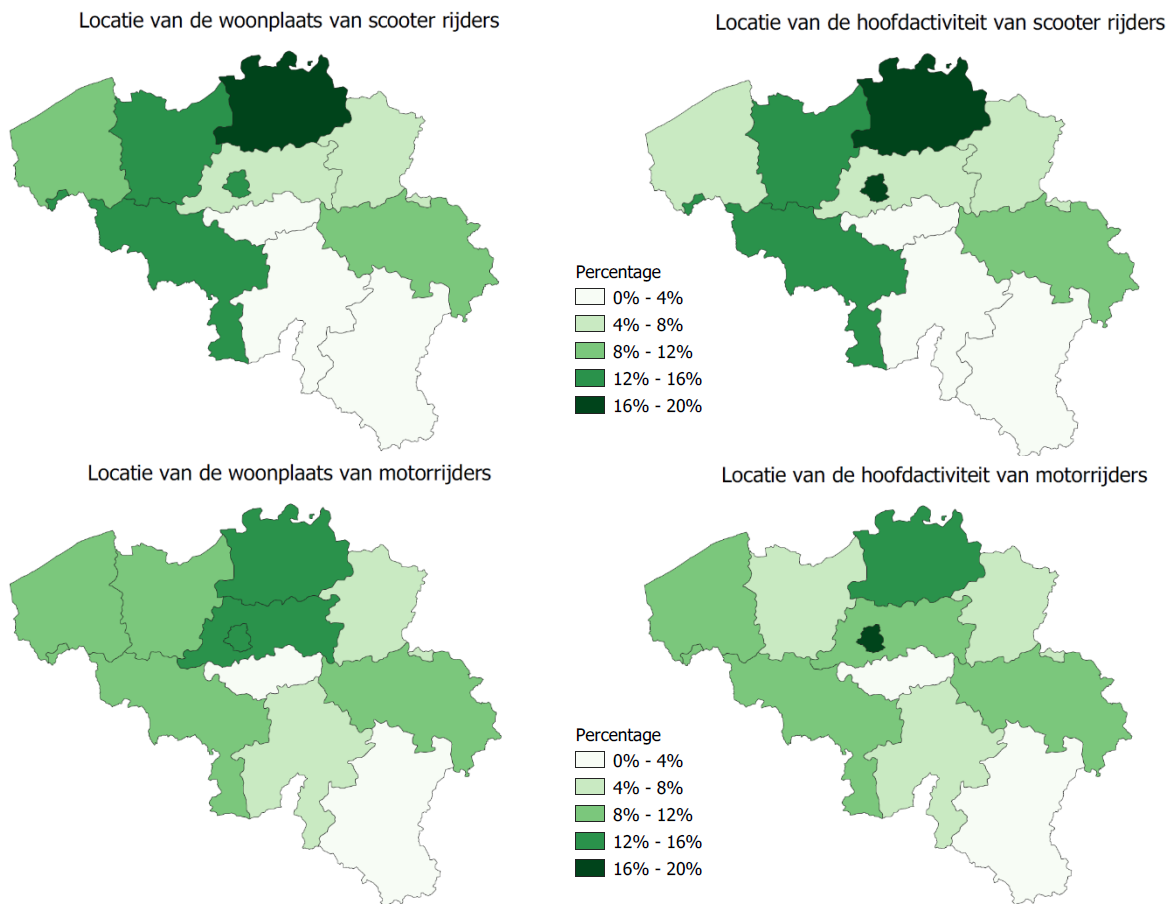
¹⁶ STATBEL. (2020, januari 01). *Structuur van de bevolking*. (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De bestuurders van G2Ws zijn specifiek gelijk verdeeld over de provincies, wat betreft de *woonplaats* en de plaats van hun hoofdactiviteit dan de totale steekproef, waar sommige provincies meer vertegenwoordigd zijn dan andere. G2W-bestuurders oefenen hun hoofdactiviteit vaker in Brussel uit dan de totale steekproef. Deze verschillen zijn echter niet significant.



Figuur 17: Woonplaats en locatie van hoofdactiviteit verschillen tussen totale steekproef en G2W rijders

Tevens kunnen bepaalde, niet significante verschillen opgemerkt worden tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc). Bij de *bromfietzers* (<50cc) verschilt de kaart van de hoofdactiviteiten weinig van de kaart met hun woonplaats. Hieruit wordt besloten dat mensen geneigd zijn om te werken in de provincie waar ze wonen. Echter lijkt het dat heel wat *motorrijders* (>50cc) geneigd zijn om door het land te pendelen, met name tussen twee aangrenzende provincies.



Figuur 18: Woonplaats en de plaats van de hoofdactiviteit verschillen tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc).

3.1.2.2 Geslacht

Hoewel de geslachten in de totale steekproef bijna gelijk verdeeld zijn, met 52,7% mannen en 47,2% vrouwen, kon vastgesteld worden dat de mannen een groot deel van de G2W populatie vertegenwoordigen (67,0% tegen 33,0% vrouwen). Die verdeling is nog duidelijker bij de *motorrijders* (>50cc) waar 71% man is tegen 29% vrouw. Bij de *bromfietzers* (<50cc) kan hetzelfde verschil vastgesteld worden, maar daar is het minder afgetekend (58,4% mannen tegen 41,6% vrouwen). Er kan hierdoor gesteld worden dat de populatie *motorrijders* (>50cc) gedomineerd wordt door mannen, maar dat de populatie *bromfietzers* (<50cc) minder verschillen vertoont. De G2W-populatie telt dus over het algemeen meer mannen.

3.1.2.3 Moedertaal

In de totale steekproef ligt het aandeel Nederlandstaligen hoger (56,20%) dan dat van de Franstaligen (40,60%), Duitstaligen of anderstaligen (in totaal 3,10%). Onder de G2W-bestuurders is de verdeling evenwichtiger (51,8% Nederlandstaligen, 46,5% Franstaligen en 1,70% Duits- of anderstaligen). Er kon hierbij geen verschil vastgesteld worden tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc).

Omdat de taalkundige verdeling geen duidelijk beeld opleverde over de geografische verdeling werd besloten om voor de verdere analyses hoofdzakelijk met de geografische verdeling te werken. Met de moedertaal werd alleen rekening gehouden voor de *communicatiekanalen* en het *verzamelen van informatie*.

3.1.2.4 Leeftijd

In deze studie werden alleen respondenten van 16 jaar of ouder opgenomen (i.e. de wettelijke leeftijd om een G2W te mogen besturen).

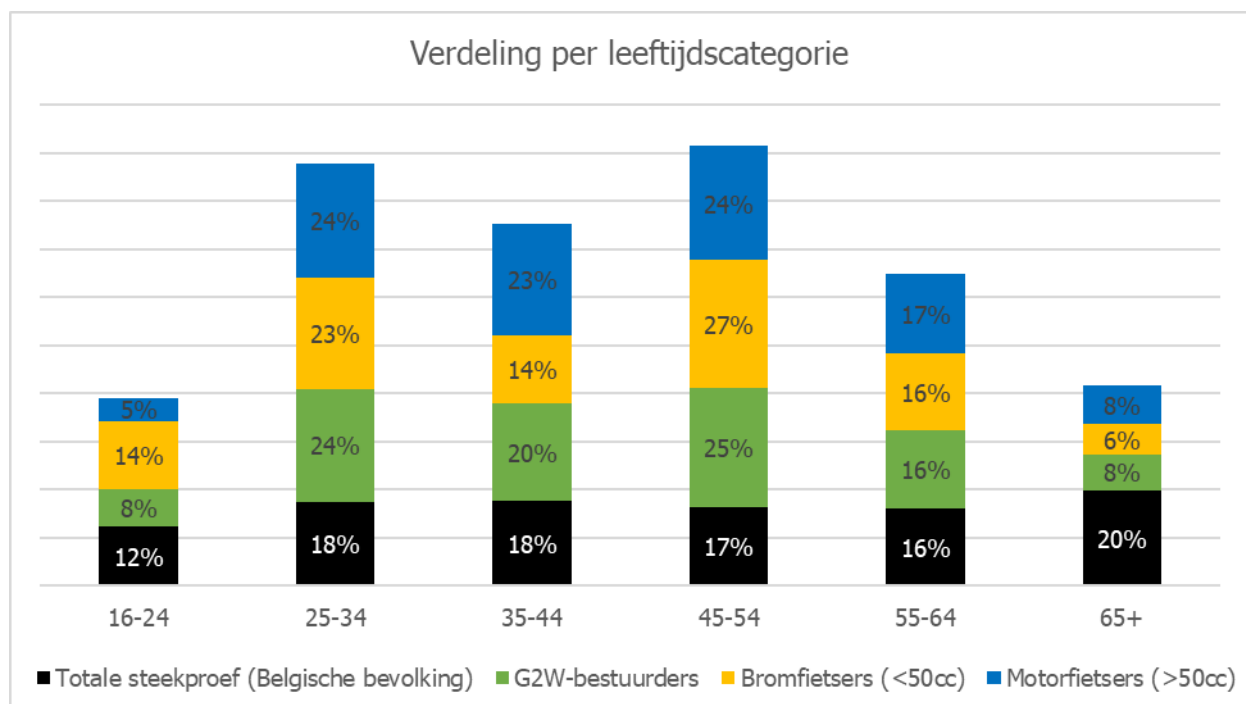
Hoewel de totale steekproef een grote verscheidenheid aan leeftijden laat zien, toont een vergelijking van de gegevens tussen de totale steekproef en het G2W-steekproef dat de leeftijden niet op dezelfde manier zijn verdeeld.

Er kan vastgesteld worden dat de *gemiddelde leeftijd* van G2W-bestuurders lager is dan die van de totale steekproef, met het grootste deel van de G2W-bestuurders dat zich in de leeftijdscategorieën 25-34, 35-44 en 45-54 bevindt.

Vanaf 45 jaar worden de leeftijdscategorieën kleiner, met een sterke daling in de categorie 65+'ers en de jonge bestuurders (<25 jaar) die slechts 7,8% van het totale aantal G2W-bestuurders vertegenwoordigen.

Eveneens kon vastgesteld worden dat de *leeftijdscategorieën* verschillen tussen de *motorrijders* (>50cc) en de *bromfietzers* (<50cc). Het grootste verschil kon teruggevonden worden in de vertegenwoordiging van de categorieën 16-24-jarigen, waar meer *bromfietzers* (<50cc) teruggevonden worden (i.e. 14,20% > 4,80%), en 35 tot 44-jarigen waar meer *motorrijders* (>50cc) aanwezig zijn (i.e. 23% > 14,20%).

De categorie *motorrijders* (>50cc) van 16-24-jarigen (4,8%) is aanzienlijk kleiner dan die van de *bromfietzers* (<50cc) (14,2%), het kleine aandeel jonge G2W-bestuurders wordt dus hoofdzakelijk veroorzaakt door het lage aantal jonge *motorrijders* (>50cc).



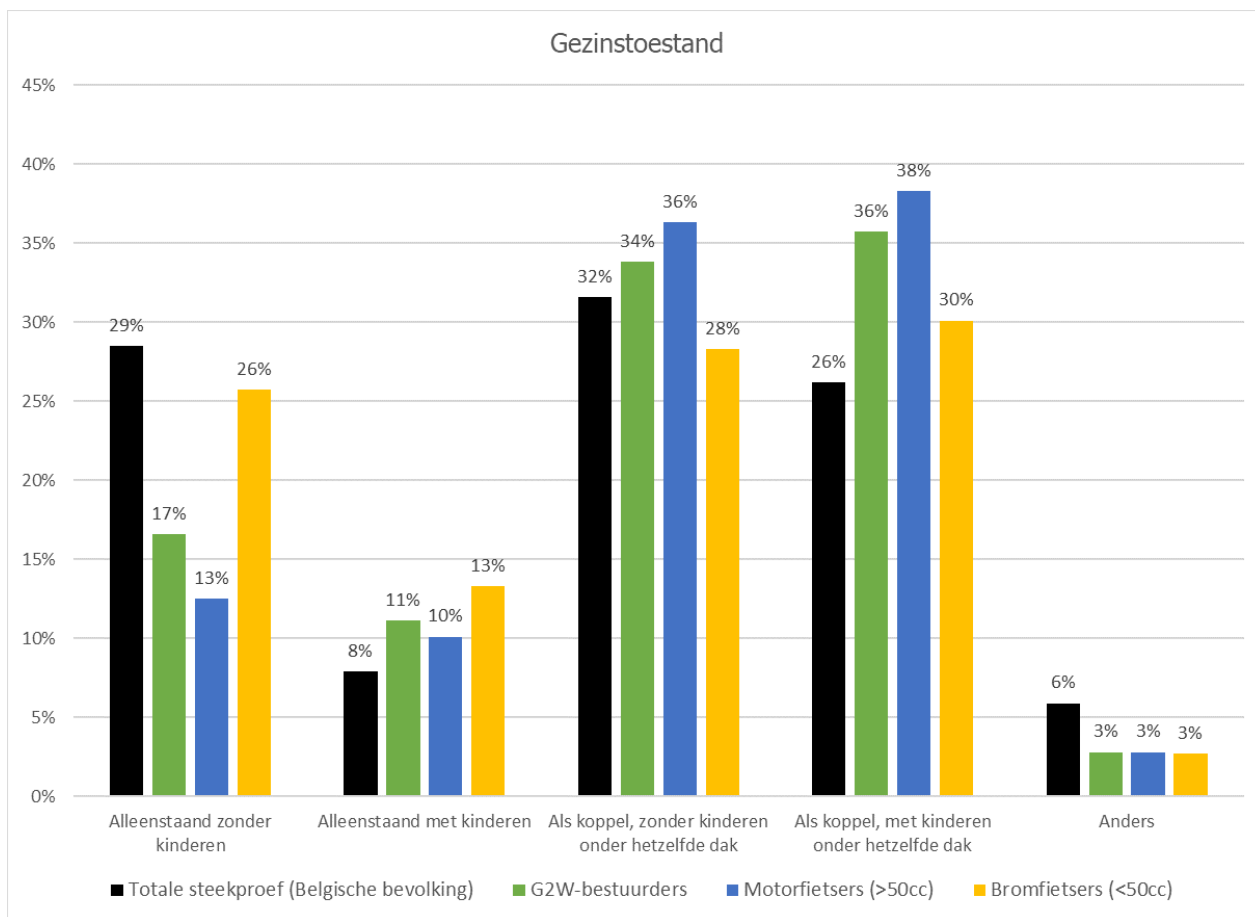
Figuur 19: Leeftijdscategorieën van de totale steekproef, de G2W-steekproef, de *bromfietzers* (<50cc) en de *motorrijders* (>50cc)

3.1.2.5 Gezinstoestand

Wat de gezinstoestand betreft, kunnen drie grote categorieën uit de totale steekproef afgeleid worden: de *alleenstaanden zonder kinderen*, de *koppels zonder thuiswonende kinderen* en de *koppels met thuiswonende kinderen*. De kleinste categorie van deze drie is die van de *alleenstaanden met kinderen*. Die verdeling stemt qua grootte in bepaalde mate overeen met de nationale cijfers (STATBEL, 2020)¹⁷.

Daarentegen kunnen meer G2W-bestuurders in de categorie *koppels (met of zonder thuiswonende kinderen)* teruggevonden worden en een lager aantal *alleenstaanden zonder kinderen* (16,6%) in vergelijking met de totale steekproef (28,5%). De populatie *bromfietzers* (<50cc) stemt meer overeen met de totale steekproef.

¹⁷ Doordat in België alleen cijfers over huishoudens beschikbaar zijn, is het mogelijk dat bepaalde gezinstoestanden niet op dezelfde manier opgenomen zijn als die hier bestudeerd worden (de vrijgezellen in deze vragenlijst kunnen bijvoorbeeld jongeren zijn die bij hun ouders wonen en dus vrijgezellen zonder kinderen zijn, terwijl dit in de nationale statistieken wordt opgenomen als een gezin met thuiswonende kinderen, omdat de persoon bij zijn ouders woont)



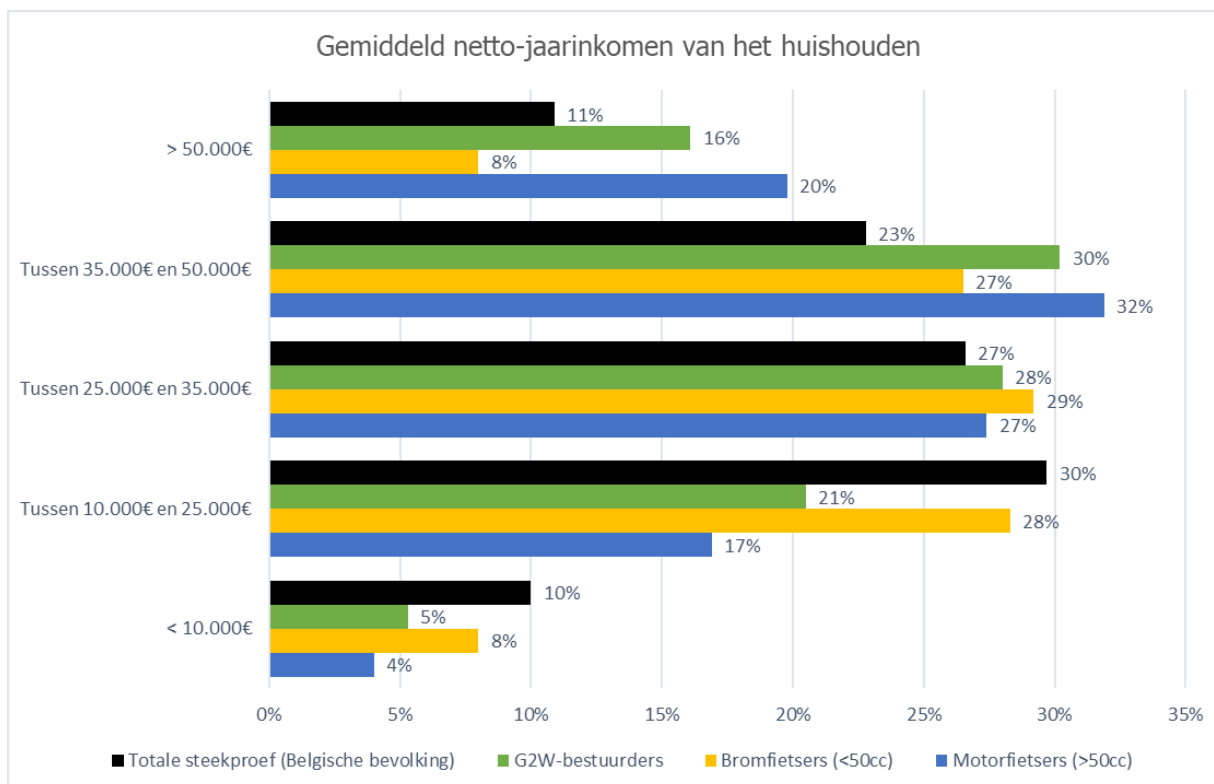
Figuur 20: Gezinstoestand van de totale steekproef en de G2W-steekproef

3.1.2.6 Gezinsinkomen

Wat het *gemiddelde netto-jaarinkomen* per gezin betreft, heeft de grote meerderheid van de huishoudens in de totale steekproef een inkomen tussen €10.000 (*laag*) en € 50.000€ (*hoog*). Het aantal personen van de totale steekproef met een *zeer hoog* inkomen (>€ 50.000) ligt bijna even laag als het aantal personen met een *zeer laag* inkomen (<€ 10.000).

In vergelijking zijn de inkomens van G2W-bestuurders hoger dan die van de totale steekproef, het aantal G2W-bestuurders met een inkomen van minder dan €10.000 ligt bijna met de helft lager.

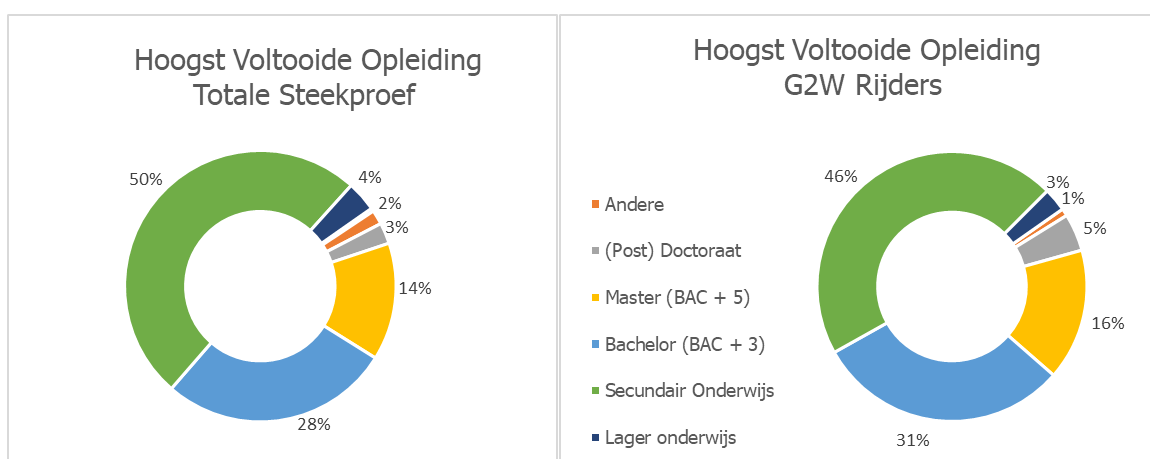
Uit een vergelijking tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc), blijkt dat de motorrijders over een gevoelig hoger inkomen beschikken, terwijl het profiel van de *bromfietzers* (<50cc) dichter bij dat van de totale steekproef ligt. Hoewel *motorrijders* (>50cc) eerder te vinden zijn in de categorie van de *gemiddelde* tot *hoge* inkomens, kunnen er meer *bromfietzers* (<50cc) in de categorieën van de *gemiddelde* en *lage* inkomens teruggevonden worden. Het aantal *motorrijders* (>50cc) in de lage inkomenscategorieën (*laag*, *zeer laag*) ligt aanzienlijk lager.



Figuur 21: Verschil tussen de gemiddelde netto jaarinkomens in de totale steekproef (België), G2W-bestuurders, motorrijders (>50cc) en bromfietzers (<50cc)

3.1.2.7 Onderwijsniveau

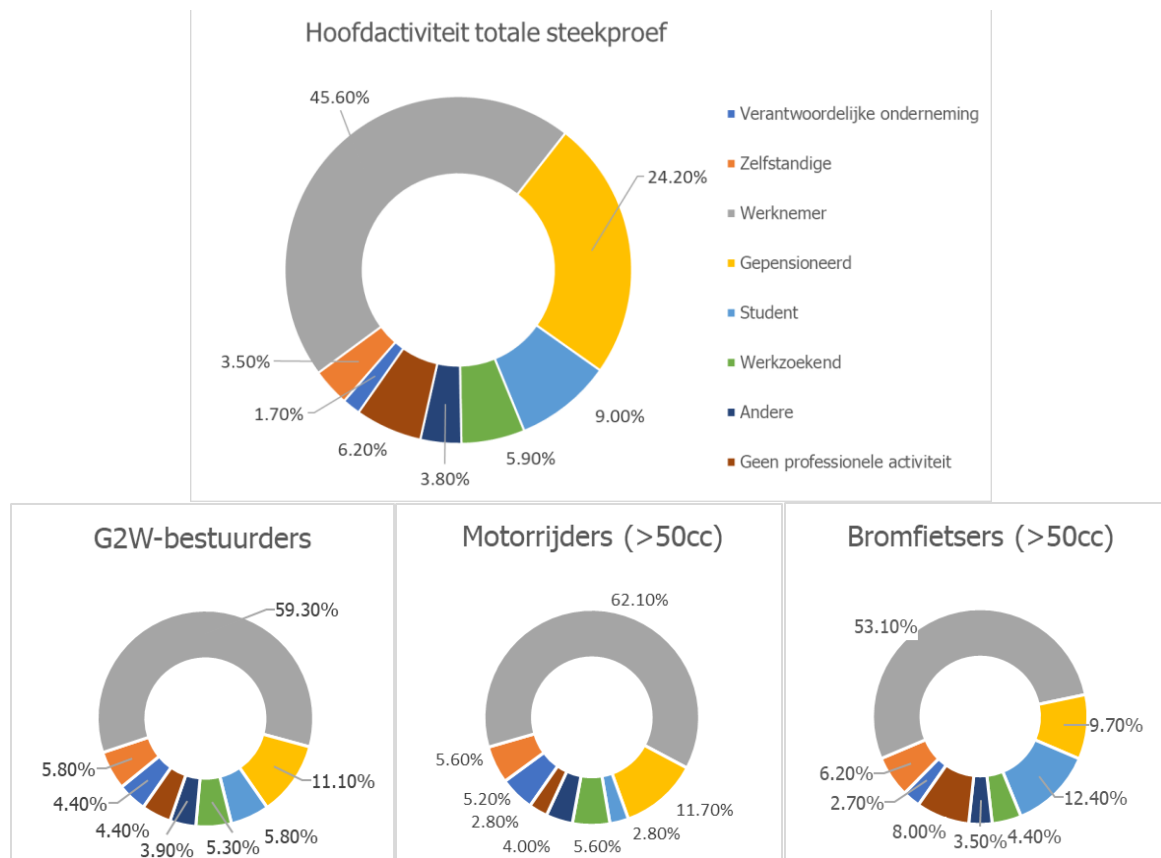
Ook het onderwijsniveau werd in kaart gebracht, zowel voor de totale steekproef als voor de G2W-steekproef. Om een beter zicht op het geheel te krijgen, werden sommige onderwijsniveaus samengenomen (buitengewoon middelbaar onderwijs, technisch middelbaar en algemeen secundair onderwijs; doctoraat en post-doctoraat; volwassenenonderwijs en andere). Op basis van deze onderwijsniveaus kan vastgesteld worden dat het middelbaar onderwijs het vaakst voorkomende niveau is, zowel in de totale steekproef als in de G2W-steekproef. Het aandeel van de *licentiaten*, *masters* en *doctoraten* is hoger in de groep van de G2W-bestuurders dan in de totale steekproef, wat doet besluiten dat hun onderwijsniveau hoger ligt dan in de totale steekproef.



Figuur 22: Onderwijsniveau van de totale steekproef en van den G2W-bestuurders

3.1.2.8 Hoofdactiviteit

Wat betreft de hoofdactiviteit bevat de G2W-steekproef meer *werknemers* en minder *gepensioneerden* dan de totale steekproef. Meer specifiek kon vastgesteld worden dat de steekproef "motorrijders (>50cc)" uit de G2W-steekproef meer *werknemers* bevatte, terwijl de steekproef "bromfietzers (<50cc)" een hoger aandeel *studenten* en *werklozen* bevatte. De categorie *bedienden* is de grootste in alle groepen.

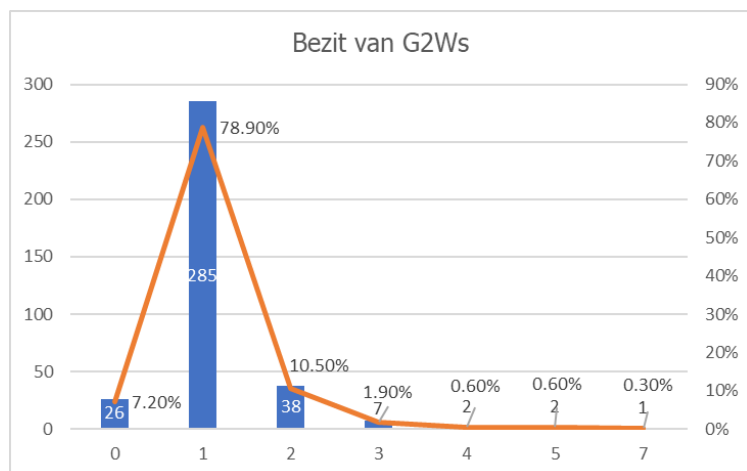


Figuur 23: Hoofdactiviteit – verdeling in België, in de populatie van de G2W-bestuurders, de *motorrijders (>50cc)* en de *bromfietzers (<50cc)*

3.1.3 Bezit van G2W(s)

De studie heeft ook onderzocht of er een verschil is tussen het aantal ingeschreven G2Ws en het aantal G2Ws dat iemand bezit. Kunnen, anders gezegd, G2W-bestuurders vaak meerdere G2Ws bezitten (voor verschillend gebruik, enz.)¹⁸. Hiervoor werd een onderscheid gemaakt tussen *bromfietzers (<50cc)* en *motorrijders (>50cc)*.

De analyses toonde aan dat de meerderheid van de G2W-bestuurders slechts één voertuig bezit. Wel lijken *Motorrijders (>50cc)* vaker eigenaar te zijn van meerdere voertuigen, in vergelijking met *bromfietzers (<50cc)*. Daarnaast werd ook opgemerkt dat sommige bestuurders helemaal geen G2W bezitten (gehuurd? Geleend?).



Figuur 24: Aantal G2W in het bezit van *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)*

¹⁸ Inzake verzekeringen dient u te weten dat het eenvoudig is om de inschrijving van een voertuig voor korte tijd te ruilen voor die van een ander voertuig.

Het bezit van een zware motor (>1001cc), en vooral van meerdere zware motoren, is zeer beperkt.

De antwoorden tonen aan dat de bestuurders die hun voertuig vaker gebruiken (4 tot 7 dagen per week) vaker over verschillende voertuigen lijken te beschikken. Deze trend wordt meer aangetroffen bij bestuurders van *Profiel 3 - The Unconditional*.

Zowel het inkomen als het geslacht lijken geen rol te spelen in het aantal G2Ws dat een bestuurder bezit. Er is ook geen verschil aanwezig tussen de gewesten/provincies.

3.2 Rijbewijs en rijervaring

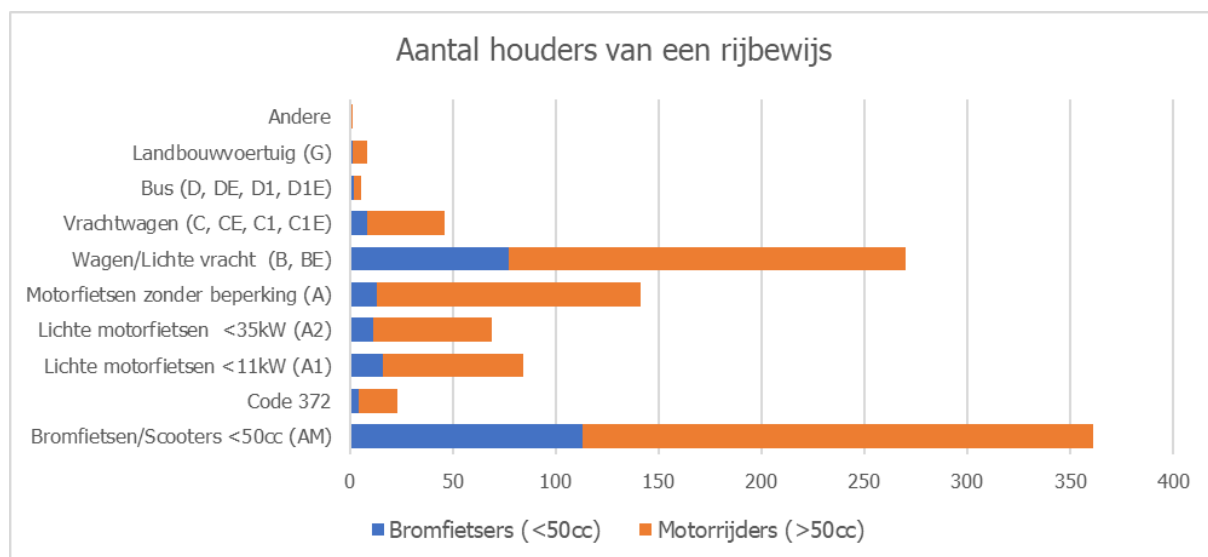
3.2.1 Rijbewijs

Logischerwijze, hebben alle respondenten van de G2W-steekproef een *rijbewijs AM*.

De meeste bromfietzers hebben hun rijbewijs behaald via het B-rijbewijs voor de wagen¹⁹. Anderen hebben hun rijbewijs AM behaald via hun motorrijbewijs of een specifiek examen voor het rijbewijs AM.

Bij *motorrijders (>50cc)* is een *rijbewijs A* (alle cilinderinhouden) het meest courant, hoewel de *rijbewijzen A2* en *A1* ook goed vertegenwoordigd zijn. *Code 372*²⁰ is ook aanwezig voor sommige bestuurders.

De meeste *motorrijders (>50cc)* (78%) en *bromfietzers (<50cc)* (68%) beschikken eveneens over een rijbewijs voor een *wagen*, wat lijkt te betekenen dat de G2W in combinatie met andere vervoersmiddelen wordt gebruikt.



Figuur 25: Rijbewijsbezit van *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)*

3.2.2 Wanneer heeft een bestuurder leren rijden met een G2W?

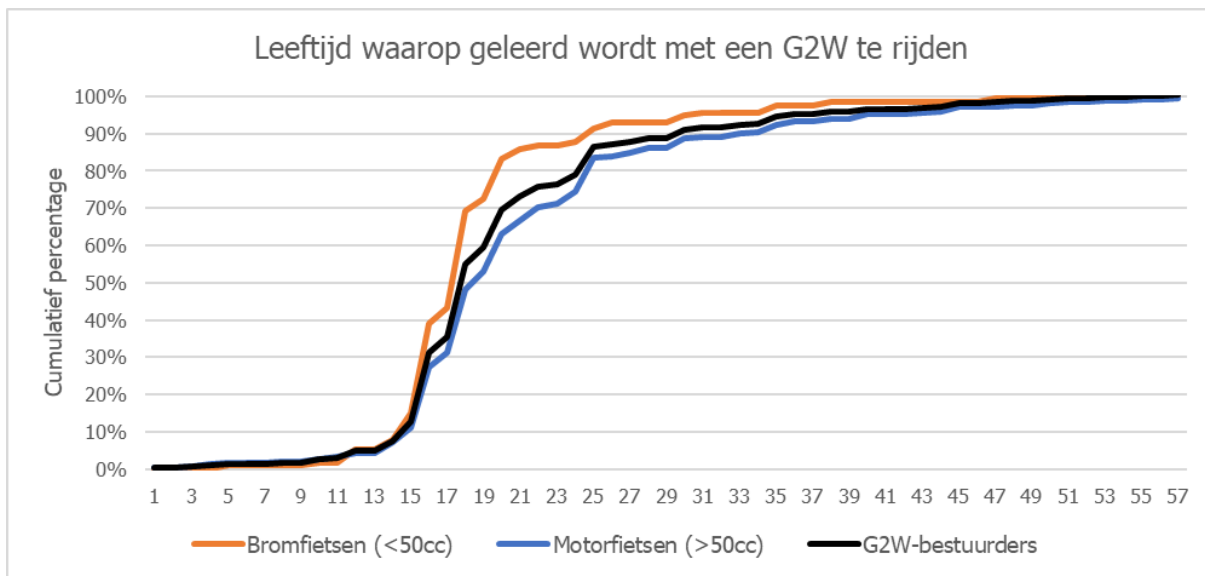
De leeftijd waarop een bestuurder voor het eerst met een G2W leerde rijden varieert. Sommigen beginnen op zeer jonge leeftijd (bijvoorbeeld in de tuin, op een circuit, enz.), anderen ontdekken de G2W pas veel later.

De onderstaande figuur geeft een overzicht van de leeftijd waarop bestuurders met een G2W hebben leren rijden. Er wordt aangetoond dat G2W-bestuurders over het algemeen (75% van de G2W-steekproef) vóór de leeftijd van 22 jaar hebben leren rijden (87% van de *bromfietzers (<50cc)* en 70% van de *motorrijders (>50cc)*). Dat lijkt logisch omdat een rijbewijs AM eerder behaald kan worden dan een motorrijbewijs.

¹⁹ Omdat een rijbewijs AM automatisch uitgereikt wordt als men slaagt voor het examen van rijbewijs B

²⁰ Wat sommigen toelaat om met een motor tot 125cc te rijden als ze een verplichte rijopleiding van 4 uur volgen met een lichte motor 2 jaar nadat ze hun rijbewijs hebben behaald

Het is belangrijk om op te merken dat de vraag een inzicht geeft op de leeftijd waarop een bestuurder met een G2W heeft leren rijden en niet over het type voertuig (moto of scooter). *Motorrijders (>50cc)* kunnen ook op jongere leeftijd beginnen rijden met een scooter, wat ook gebeurd is op basis van de waargenomen leeftijden. Maar het lijkt er toch op dat *motorrijders (>50cc)* langer wachten om met een G2W te leren rijden.



Figuur 26: Leeftijd waarop geleerd wordt met een G2W te rijden

Verder, werd in dit aspect een verschil tussen de geslachten vastgesteld (zelfs met een beperkter aantal vrouwen in de steekproef). Vrouwen beginnen later met motor rijden (gemiddelde leeftijd: 22 jaar) dan mannen (gemiddelde leeftijd: 20 jaar). Deze vaststelling gaat vooral op voor *motorrijders (>50cc)* waar de gemiddelde leeftijd van vrouwen zelfs 24 is, tegen 21 bij mannen. Bovendien stoppen vrouwen eveneens op jongere leeftijd met rijden dan mannen.

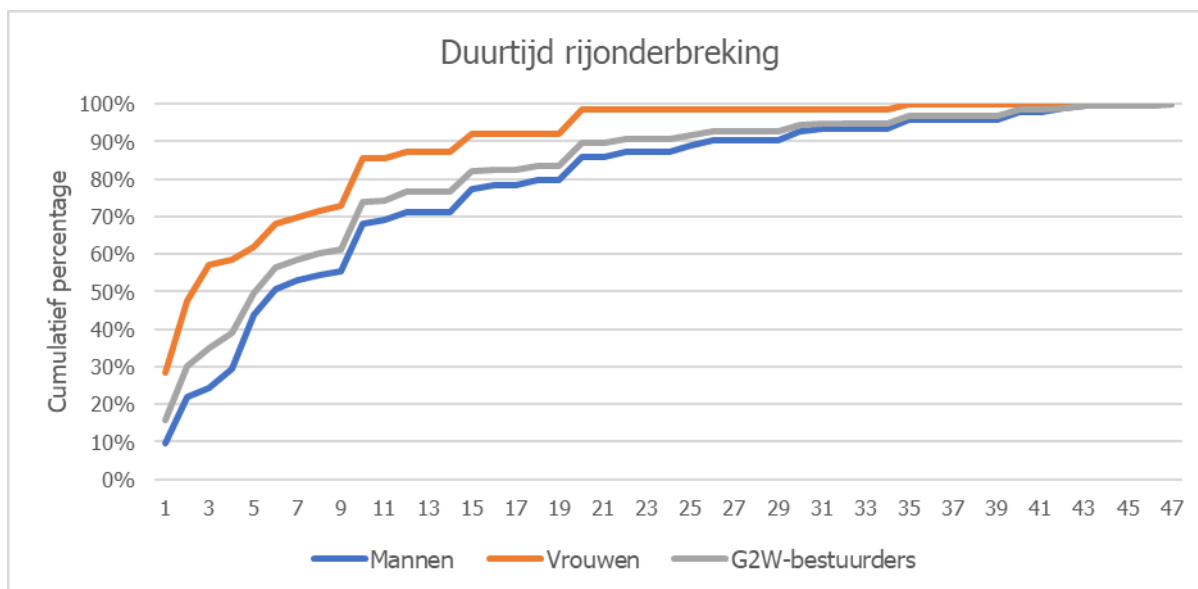
De geografische herkomst speelt geen rol bij deze vaststellingen.

3.2.3 Onderbrekingen in het rijden

Het gebeurt dat G2W-bestuurders een bepaalde tijd stoppen met rijden. Deze "pauze" kan van korte duur zijn, maar kan soms ook meerdere jaren duren. 54% van de G2W-bestuurders verklaarden op een bepaald moment in hun leven gestopt te zijn met rijden en dat ongeacht het geslacht of het type gebruikte G2W.

Als er naar de duur van deze onderbreking gekeken wordt, duurde 60% van deze "pauzes" 1 tot 10 jaar. Sommige bestuurders stoppen soms nog langer, hoewel dat maar een beperkt aantal betreft. Gemiddeld duurt de onderbreking van een G2W-bestuurder 9 jaar.

Met betrekking tot deze duurtijd werd tevens een verschil vastgesteld tussen de geslachten. Vrouwelijke G2W-bestuurders stoppen minder lang met rijden dan mannelijke G2W-bestuurders. Slechts 15% van de vrouwelijke bestuurders stopt meer dan 10 jaar, terwijl dat cijfer ongeveer 35% bedraagt bij mannelijke G2W-bestuurders. 70% van de vrouwelijke bestuurders, van degenen die hun rijcarrière onderbraken, onderbreken de rijcarrière voor maximaal 10 jaar (68% bij de mannen) en 60% voor maximaal 5 jaar (slechts 44% bij de mannen). De onderbreking duurt bij de mannen gemiddeld 7 tot 9 jaar langer dan die van de vrouwen.

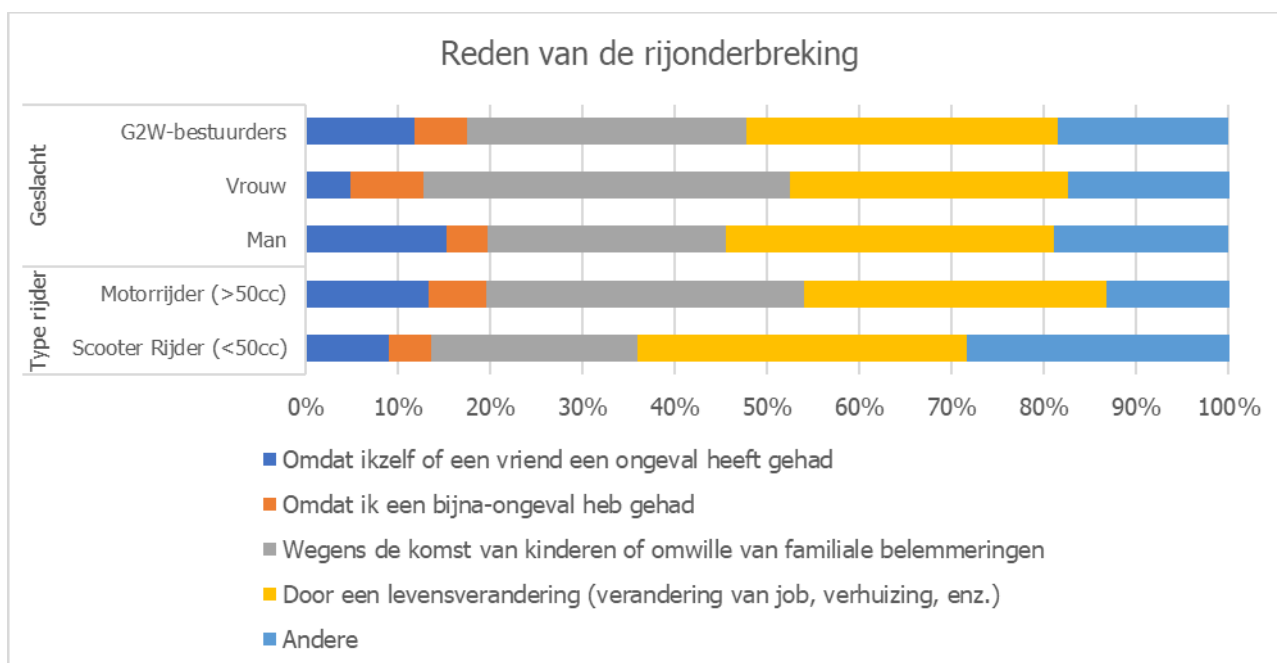


Figuur 27: Duur van de rijonderbreking bij G2W-bestuurders

Naast de duur van het rijden, werd ook naar de redenen van deze "pauzes" gevraagd. Hoewel de meeste G2W-bestuurders omwille van *familiale redenen* (geboorte van een kind, enz. – 30%) of vanwege een *verandering in hun leven* (nieuw werk, enz.-34%) stoppen met rijden, spelen *ongevallen* (12%) of *bijna-ongevallen* (6%), van henzelf of een dierbare, ook een rol. Ook andere oorzaken spelen een rol, hoewel deze redenen niet altijd genoemd worden door de bestuurders. Dat kan verlies van interesse zijn, of een frequenter gebruik van de wagen, de kosten van het voertuig, gezondheidsproblemen, enz.

Ook hier is de kwestie van het geslacht van belang. Vrouwelijke G2W-bestuurders zijn meer geneigd om te stoppen vanwege *familiale redenen* dan mannelijke G2W-bestuurders. Mannelijke bestuurders stoppen echter vaker vanwege een *ongeval* of een *bijna ongeval* (van henzelf of een dierbare) of een *verandering in hun leven*, dan vrouwelijke bestuurders.

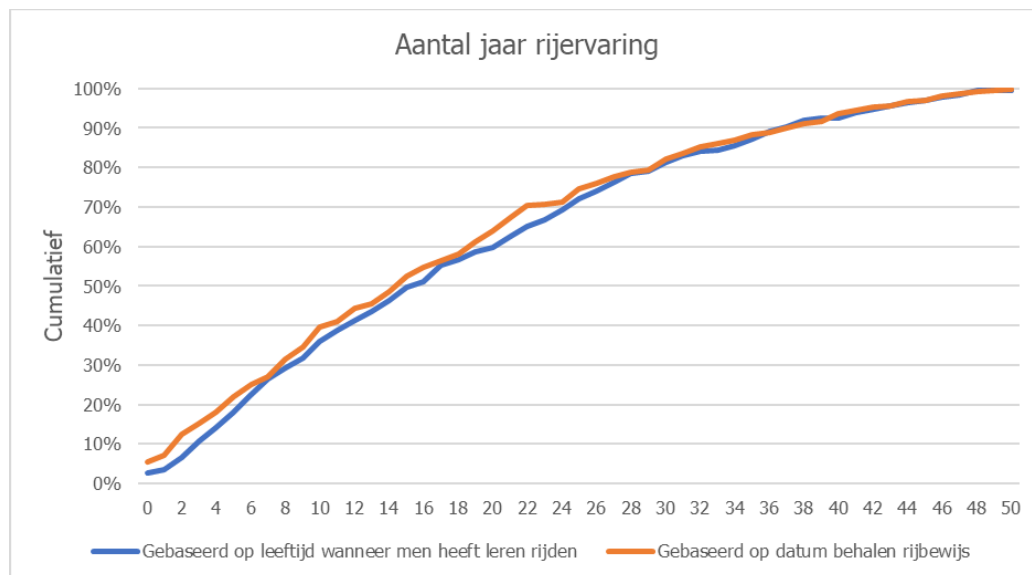
Vergeleken met *bromfietzers* (<50cc), zullen *motorrijders* (>50cc) eerder stoppen door een *ongeval* of een *bijna-ongeval*, of omwille van *familiale redenen*.



Figuur 28: De redenen waardoor G2W-bestuurders de rijcarrière onderbraken

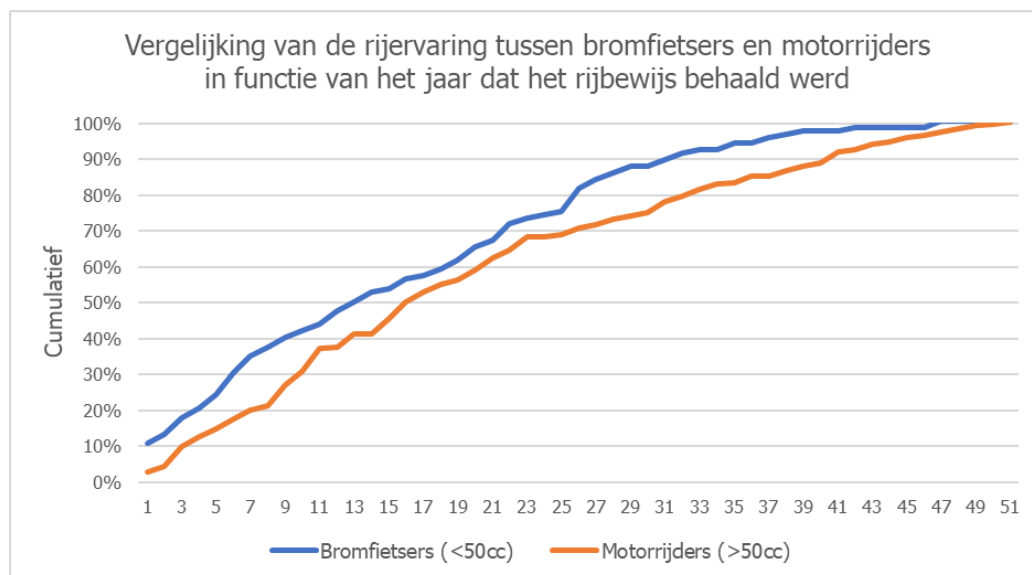
3.2.4 Rijervaring met een G2W

Het aantal jaren dat de respondenten effectief met een G2W reden kan als "rijervaring" worden beschouwd. Hierbij werden twee berekeningsmethoden gebruikt: de rijervaring berekend vanaf de *leeftijd dat de bestuurder leerde rijden*, en de rijervaring berekend in functie van het *jaar dat het rijbewijs werd behaald*. De "pauzes" werden afgetrokken van de totale rijervaring zodat er alleen rekening werd gehouden met het werkelijke aantal gereden jaren. Hoewel er een groot verschil is tussen de bepaling van de twee verschillende soorten rijervaring (het logische gevolg van het feit dat iemand op een jongere kan leren rijden dan deze een rijbewijs kan behalen), kon dezelfde trend worden waargenomen.



Figuur 29: Rijervaring van G2W-bestuurders

De analyse toont wel een verschil in rijervaring tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc), zowel voor het algemeen aantal jaren dat gereden wordt, als het aantal bestuurders die een groot aantal jaren ervaring hebben. De bromfietzers hebben hierbij minder rijervaring dan de *motorrijders* (>50cc).



Figuur 30: Verschil in rijervaring tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc)

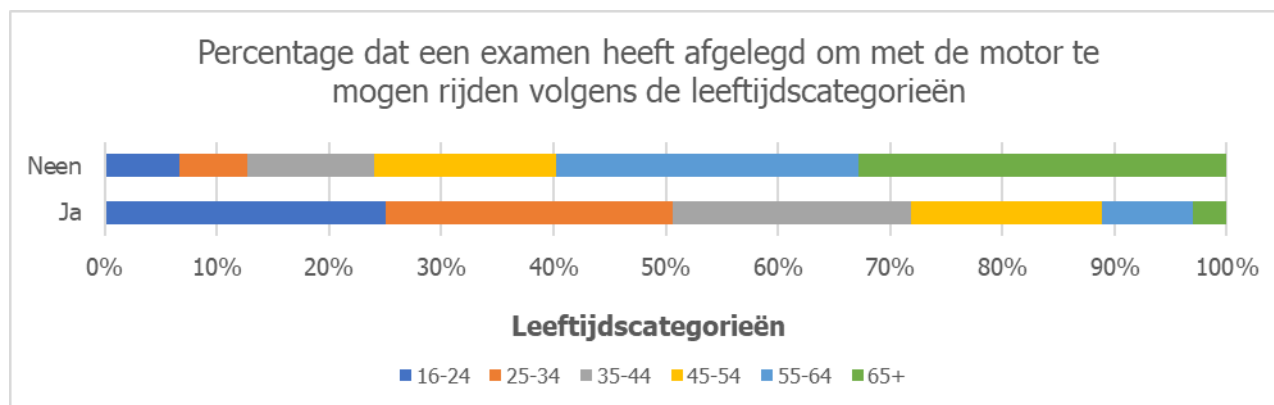
Dat verschil in rijervaring is ook terug te vinden tussen mannen en vrouwen, waarbij vrouwen minder rijervaring hebben dan mannen. Gemiddeld heeft een vrouwelijke G2W-bestuurder 7 tot 9 jaar minder rijervaring dan een mannelijke G2W bestuurder. Vermits er reeds werd vastgesteld dat vrouwen gemiddeld een kortere onderbreking hebben dan mannen, maar dat vrouwen ook later beginnen rijden en eerder stoppen met rijden dan mannen, kan bevestigd worden dat het verschil in rijervaring grotendeels daaraan te wijten is.

3.2.5 Slagen voor een rijexamen

Vóór 1989 was het mogelijk om een rijbewijs voor een G2W voor alle cilinderinhouden, zonder beperkingen, te ontvangen zonder een specifiek rijexamen te moeten afleggen. Indien iemand een B-rijbewijs voor de wagen had behaald voor 1989, werd automatisch een volledig rijbewijs A verkregen (zonder beperkingen van cilinderinhouden). Daaropvolgend, kon van 1989 tot 2011 automatisch een rijbewijs A1 (lichte motoren <11kW) verkregen worden bij het behalen van een B-rijbewijs voor de wagen. Na 2011 diende altijd een rijexamen afgelegd te worden om een A-rijbewijs (i.e. A1, A2 of A) te verkrijgen. Echter bestaat er momenteel nog steeds een uitzondering op die regel, namelijk code 372. Deze laat toe om een rijbewijs A1 te behalen als de bestuurder reeds twee jaar in het bezit is van een geldig rijbewijs categorie B, na een specifieke praktische opleiding van 4 uur, zonder examen. Deze code 372 geldt echter alleen op het Belgisch grondgebied.

Gezien de complexiteit van deze wetgeving, heeft de vragenlijst zich geconcentreerd op het al dan niet slagen voor een rijexamen, om het rijbewijs te behalen, om het oorspronkelijke opleidingsniveau van G2W-bestuurders te evalueren. *Bromfietzers (<50cc)* werden hier niet opgenomen omdat dat rijbewijs vaak automatisch werd behaald, bij het behalen van eender welk ander rijbewijs. Er zijn heel wat *bromfietzers (<50cc)* die een specifiek examen hebben moeten afleggen om met een bromfiets (<50cc) te mogen rijden, maar dit aandeel wordt klein geschat.

De analyse laat zien dat bijna de helft van de *motorrijders (>50cc)* (42,2%) geen examen heeft moeten afleggen om met een motor te mogen rijden. Gecorreleerd met de leeftijdscategorieën lijkt het erop dat vooral de oudste (55+'ers) motorrijders geen rijexamen hebben afgelegd. De gegevens tonen echter dat bepaalde jonge *motorrijders (>50cc)* ook geen rijexamen hoefden af te leggen om een rijbewijs te behalen, grotendeels dankzij code 372.



Figuur 31: Leeftijdscategorieën naargelang het al dan niet uitoefenen van een examen om te mogen rijden

3.2.6 Post-rijbewijs training en nascholing

Tot slot werd de post-rijbewijs training onderzocht in het kader van het rijbewijs en de rijervaring van de G2W-bestuurder. Ook hier werd alleen rekening gehouden met *motorrijders (>50cc)* omdat de post-rijbewijs training hoofdzakelijk voor *motorrijders (>50cc)* wordt georganiseerd en deze minder van toepassing is op *bromfietzers (<50cc)*. Deze post-rijbewijs trainingen bestaan uit lessen als aanvulling op de lessen die eerder gevolgd werden om het rijbewijs te kunnen behalen. Tijdens deze cursus ligt de nadruk hoofdzakelijk op de competenties en moeilijkere manoeuvres. De resultaten tonen dat 48,30% van de *motorrijders (>50cc)* een post-rijbewijs training heeft gevolgd.

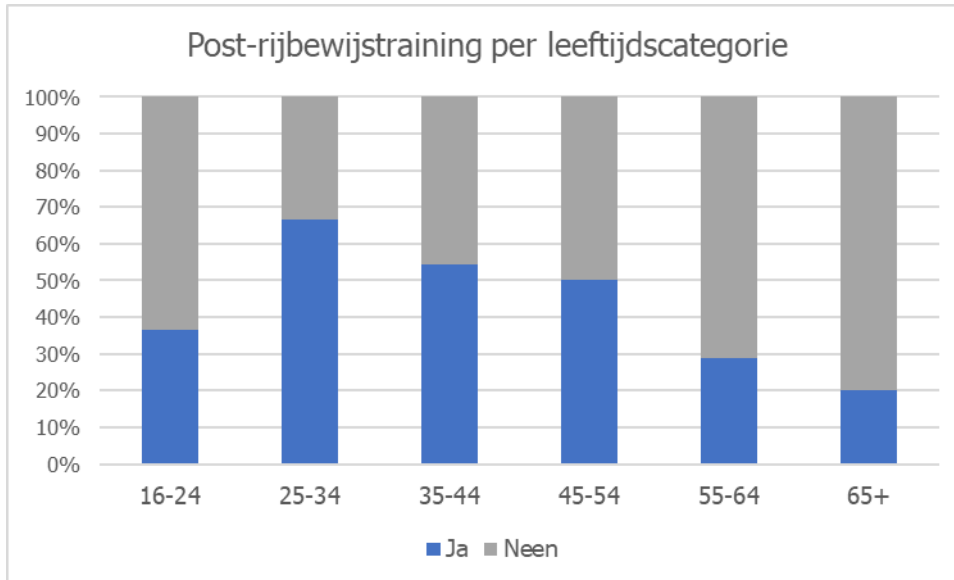
Wat betreft de leeftijd van *motorrijders (>50cc)* werd vastgesteld dat de jongste categorie *motorrijders (>50cc)* (i.e. 16-24 jaar) en de oudere categorieën *motorrijders (>50cc)* (i.e. 55-64 jaar en 65 jaar en ouder) deze post-rijbewijs trainingen niet hebben gevolgd. De leeftijdscategorieën 35-44 et 45-54 jaar hebben vaak een post-rijbewijs training gevolgd, maar het is de leeftijdscategorie van 24-34 jaar die de post-rijbewijs training het meest volgde.

Er wordt hierbij opgemerkt dat de oudste leeftijdscategorieën ook overeenstemmen met de groep *motorrijders (>50cc)* die geen examen heeft afgelegd om hun rijbewijs te behalen. Ongeveer 2 *motorrijders (>50cc)* op 3 die geen rijexamen hebben afgelegd, heeft evenmin een post-rijbewijs training gevolgd. Het is dus perfect mogelijk dat *motorrijders (>50cc)* beslissen om zonder enige ervaring of opleiding te gaan rijden en dat zonder rijexamen of een post-rijbewijs training.

Anderzijds kon vastgesteld worden dat, van de *motorrijders (>50cc)* die een examen hebben moeten afleggen, 2 *motorrijders (>50cc)* op 3 nadien een post-rijbewijs training heeft gevolgd.

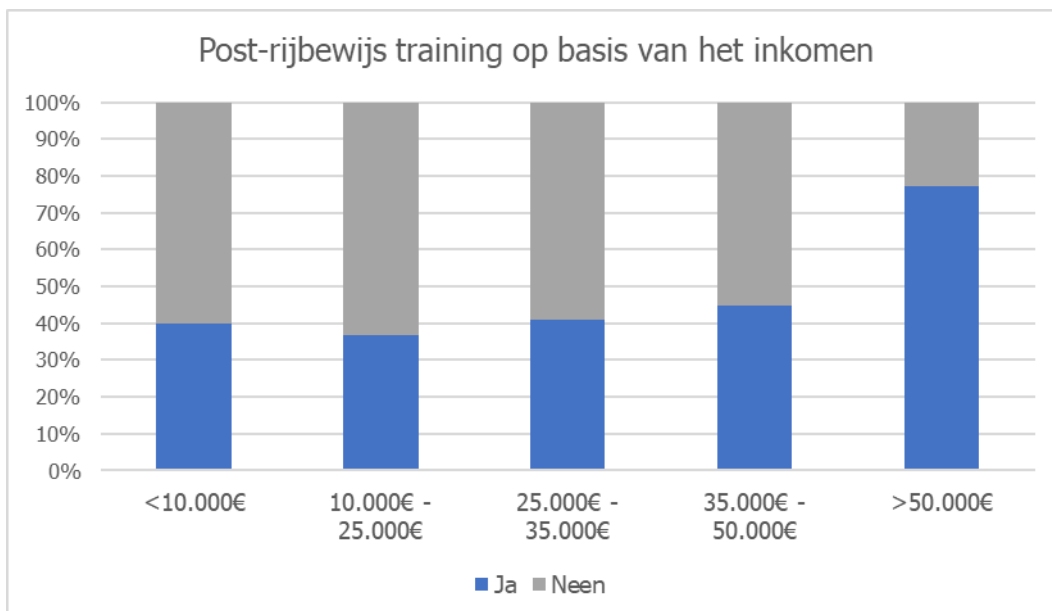
In de categorie 16-24 jaar kan de kostprijs voor het behalen van een rijbewijs duidelijk een van de redenen zijn waarom er na het rijbewijs (nog) geen post-rijbewijs training gevolgd werd. Het gebrek aan ervaring en/of de overschatting van de eigen competenties kan hierbij ook een verklarende factor zijn.

Op basis van geslacht werd er geen verschil vastgesteld.



Figuur 32: Leeftijdsgroepen die na het behalen van het rijbewijs een post-rijbewijs training volgden

Gecorreleerd met de gegevens over het inkomen werd vastgesteld dat het aantal *motorrijders (>50cc)* dat een post-rijbewijs training volgde met het inkomen mee steeg. *Motorrijders (>50cc)* met een laag inkomen waren minder geneigd om een post-rijbewijs training te volgen, wat het geval is voor de jongste leeftijdscategorie (16-24), te meer wanneer de hoge kosten voor een rijbewijs in overweging genomen worden.



Figuur 33: Bestuurders volgens inkomenscategorie die na het behalen van het rijbewijs een post-rijbewijs training volgden

Eveneens, werd aangetoond dat G2W-bestuurders in Brussel vaker (71,9%) een post-rijbewijs training volgden dan die in Vlaanderen (44,6%) en in Wallonië (44,9%).

Tot slot volgen *motorrijders (>50cc)* met minder rijervaring vaker een post-rijbewijs training dan *motorrijders (>50cc)* met meer rijervaring.

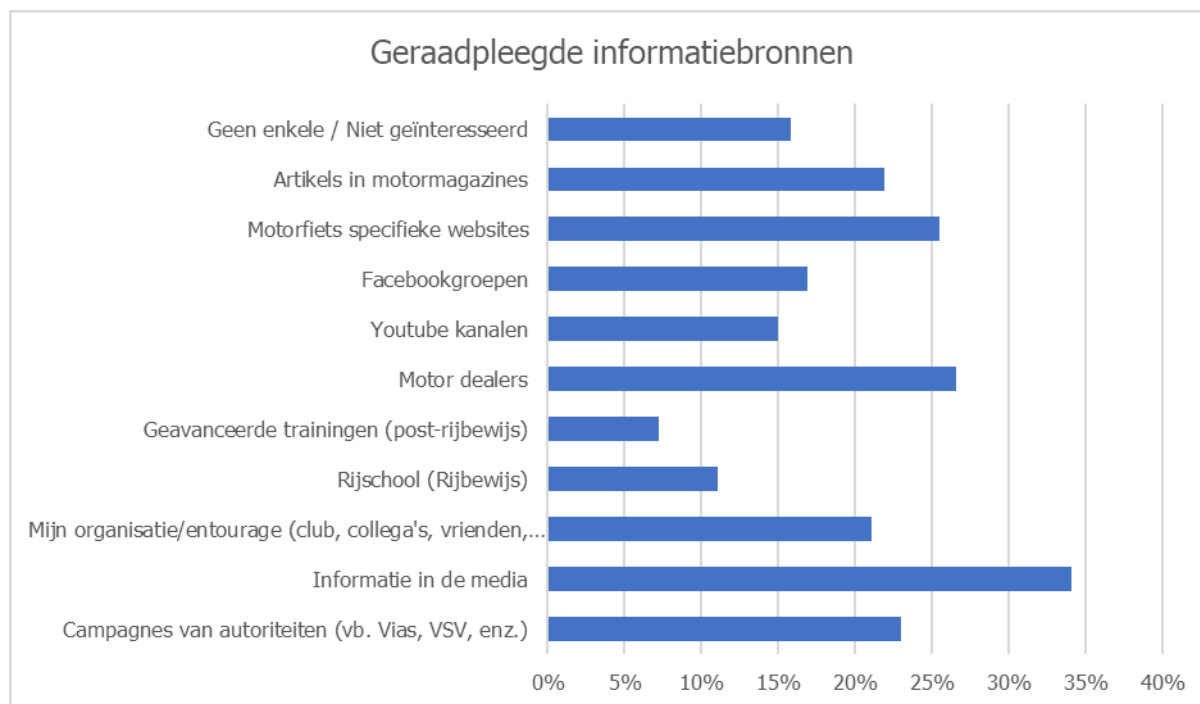
3.3 Informatiebronnen

Er bestaan heel wat middelen voor bestuurders van een G2W om informatie te vergaren over veiligheid, de technologie, het voertuig, enz. De vragenlijst identificeerde meerdere mogelijke informatiebronnen. Wanneer de meest efficiënte communicatiekanalen gekend zijn van elk profiel, kunnen sensibiliseringscampagnes doelgerichter worden gemaakt.

Over het algemeen lijkt het dat veel G2W-bestuurders informatie verzamelen via de *algemene media* (televisie, kranten, radio, enz.). Daarnaast worden ook *dealers*, *websites* (die aan motoren gewijd zijn), *tijdschriften* en *campagnes* over motoren als informatiebron genoemd

De informatiebronnen die G2W-bestuurders het minste noemen, zijn de *post-rijbewijs training* en de *rijscholen*.

Andere veel voorkomende informatiebronnen zijn *YouTube*, *Facebookgroepen* en *specifieke organisaties/entourage* (vrienden, familie, collega's, enz.). In totaal geeft 15,8% van de G2W-bestuurders aan geen specifieke informatiebron te hebben of geen belangstelling te hebben voor informatie over rijden en veiligheid.



Figuur 34: Populariteit van de informatiebronnen van bestuurders van G2Ws

Verder werden enkele verschillen gevonden op basis van het geslacht. Mannelijke bestuurders informeerden zich vaker bij dealers en via tijdschriften dan vrouwelijke bestuurders. Vrouwelijke bestuurders informeren zich vaker bij *rijscholen*. Er werd geen verschil vastgesteld wat betreft de overige informatiebronnen.

Daarnaast verschilt het informatieverzamelingsproces van *motorrijders (>50cc)* van dat van *bromfietzers (<50cc)*: *Motorrijders (>50cc)* halen hun informatie vaker bij dealers en tijdschriften, terwijl *bromfietzers (<50cc)* eerder geneigd zijn om deze informatie via de *rijschool* te verkrijgen.

Er kon geen verschil vastgesteld worden op basis van de woonplaats van de G2W- bestuurders, maar wel op vlak van de *gesproken moedertaal*. Dat wordt verklaard door het feit dat de communicatietaal en de communicatievoorkeuren op basis van de gesproken taal sterk kunnen verschillen. Franstalige G2W- bestuurders lijken zich vaker te informeren bij *organisaties* (of hun *entourage*) en *tijdschriften* dan Nederlandstalige G2W- bestuurders. Nederlandstalige bestuurders gaven dan weer vaker aan zich *op geen enkele wijze* te informeren of *geen belangstelling* te hebben, vergeleken met Franstalige bestuurders. Franstalige G2W- bestuurders zouden dus als beter ingelicht kunnen worden gezien, omdat deze minder aangaven geen informatie te zoeken.

Wat betreft het *opleidingsniveau* van de G2W- bestuurders kon vastgesteld worden dat er andere informatiebronnen worden geraadpleegd naargelang het niveau. G2W- bestuurders met een hoger onderwijsniveau zijn vaker geneigd om meer informatiebronnen te raadplegen, zoals *autorijsscholen*, *YouTube*,

Facebook en specifieke websites voor motoren, dan bestuurders met een lager onderwijsniveau. G2W-bestuurders met het laagste onderwijsniveau zijn eerder geneigd om aan te geven geen interesse te hebben voor informatie over motorrijden en veiligheid.

Gekruist met de leeftijd van de bestuurders van een G2W wordt vastgesteld dat de jongsten geneigd zijn om informatie te zoeken bij *rijscholen*, de *post-rijbewijs training*, *YouTube* en *Facebook*. Oudere G2W-bestuurders zullen zich eerder wenden tot *tijdschriften en motordealers*. De andere informatiebronnen gaven geen verschil en dezelfde populariteit te kennen.

Om een overzicht te krijgen van de verschillende specifieke informatiebronnen van G2W-bestuurders werd gevraagd om bepaalde informatiekkanalen bij naam te noemen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze verschillende bronnen.

Tabel 3: Lijst van de informatiebronnen van G2W-bestuurders

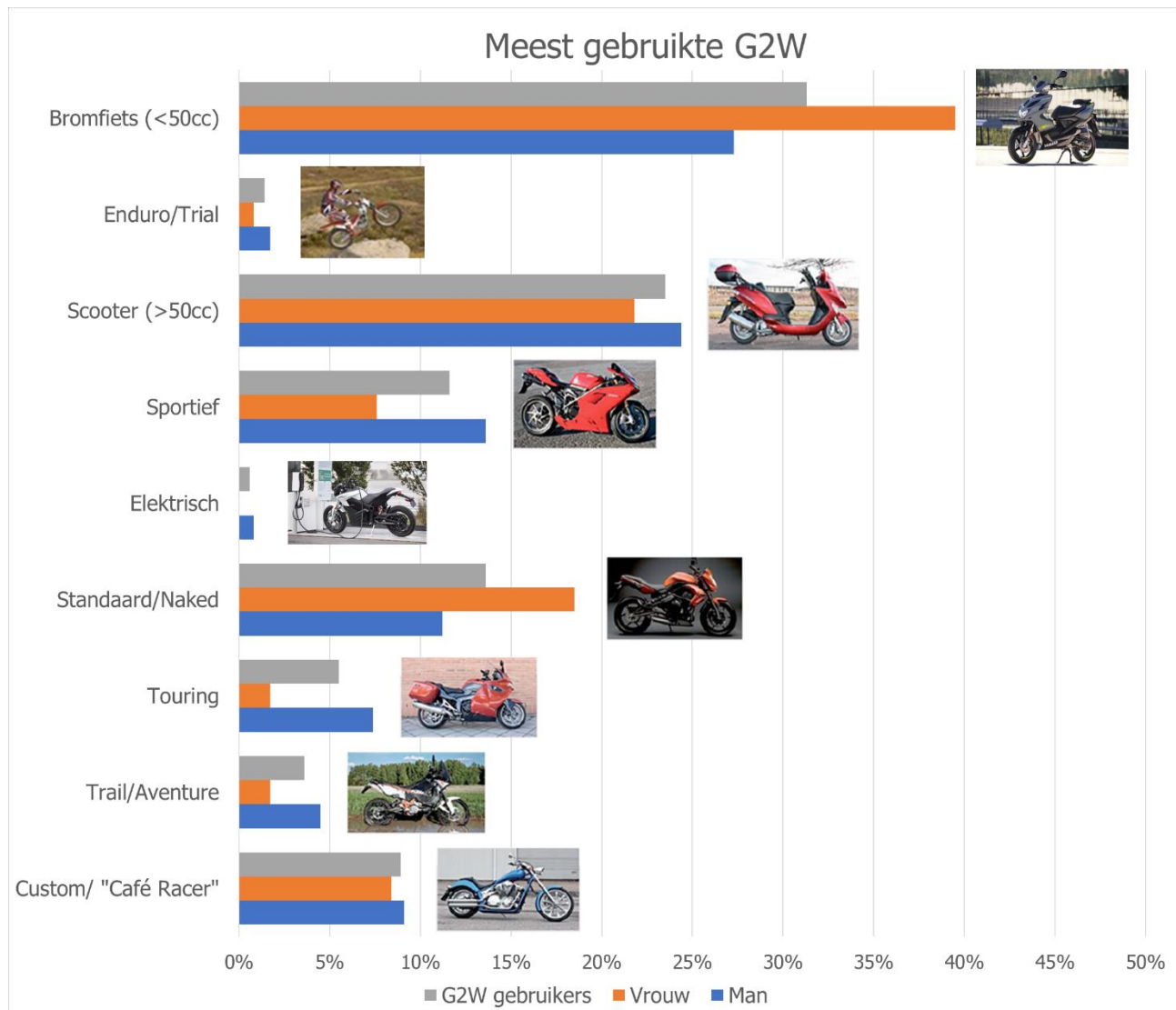
Dealerships	Verzekering	Motorclubs
Google	Folder verzekeraar	MTRiders
Motorfiets training	Axa.be	Hells Angels
MC Rider	Magazines (papier of online)	Motorforum.nl
Motorrijdenexpert.nl	MotoPlus	Daxboards (Forum)
Motortraining.be	Auto-moto	Vespa forum
Autoriteiten	Motorrijder	Motor races
Touring	Motomag.com	Fan Clubs
Vias	Motoren & Toerisme	MotoGP
VAB	H.O.G.	
VSV	Motor.nl	Social Media
securite-routiere.gouv.fr	Moto Magazine	YouTube kanalen
wegcode.be	Motormagazine	
Organisaties/Media	Moto et motards	Motocamel
Motorcycle Action Group	Moto80	Moto Mike
VRT Nieuws	Moniteur automobile	WALTERRIFIC
Le Soir	Honda Magazine	MOTO Stars
Test aankoop	Koopjesgids	100% motos
HLN	Motor Specifieke Websites	DanDanTheFireMan
Bright	Autolive.be	Lord Puma
Fysieke winkels	TagMag	Cap moto
2Wheels	lerepairedesmotards.com	KIRICROSS
Huis Lippens	Highside-Moto.com	Lerequin92
RAD	Motor & Co	Everz
Online winkels	Motornieuws.be	RideMyDream
Access-k	moto.be	Facebook pagina's / groepen
Motocard	moto-station	Motards de Belgique
French Monkeys	motobalade.be	Motards et Motardes de Beligiques
Motopro.com	Motortrend	Motorrijders voor Motorrijders
xlmoto.be	Backpackermoto	Le coin de motards
Bikersdesign.be	Redneck Engineering	
Motoblouz.com		Instagram

3.4 Kenmerken van de voertuigen

3.4.1 Types G2Ws

De geanalyseerde gegevens tonen dat "*bromfietsen <50cc*" en "*scooters >50cc*" het meest in trek zijn. "*Standaard/Naked*", "*Sport*" en "*Custom/cafe racer*" modellen zijn daarna populaire categorieën voor de *Trail/Adventure* en *Touring* motoren. De categorieën *Trial/Enduro* en *elektrische motoren* komen het minst voor. Bij de interpretatie van eventuele verschillen werd geen rekening gehouden met *elektrische motoren* wegens het zeer beperkte gebruik ervan.

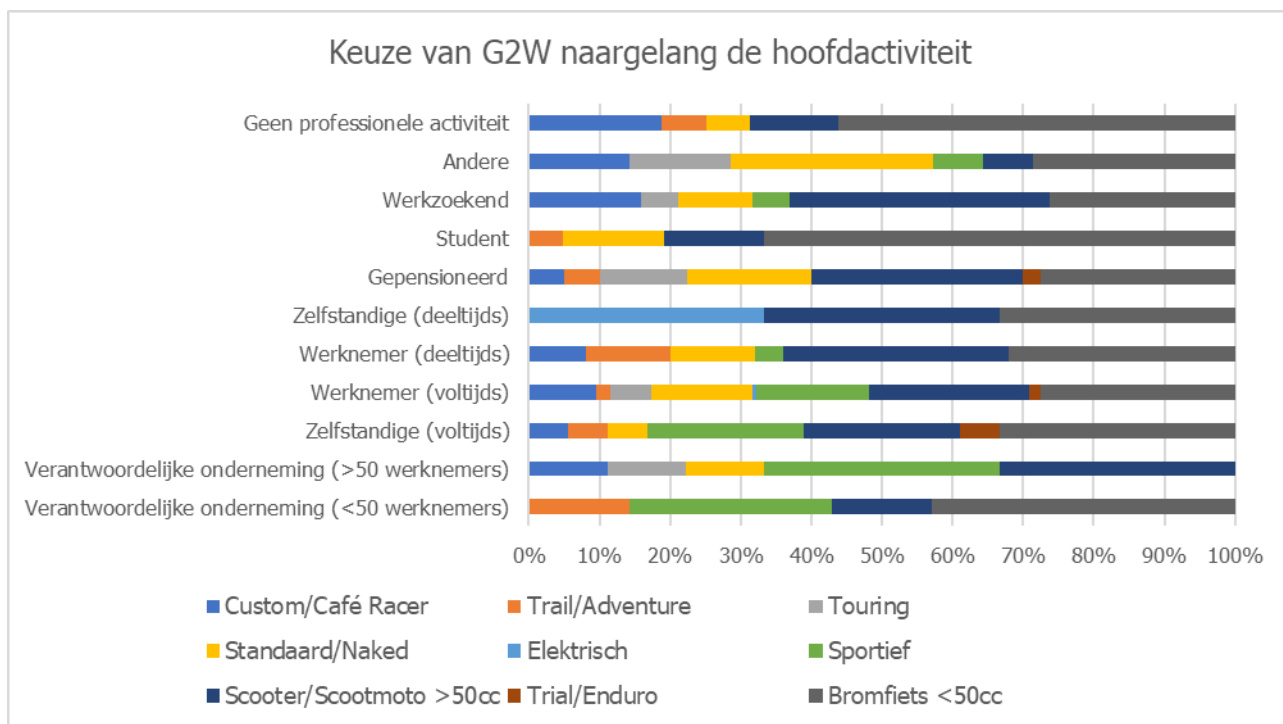
Verschillen konden vastgesteld worden tussen mannen en vrouwen. *Bromfietsen <50cc* en *standaard/naked motorfietsen* zijn duidelijk populairder bij vrouwen dan bij mannen. Mannen voelen zich meer aangetrokken door *Sport*, *Touring* en *Trail/Adventure* motoren.



Figuur 35: Type voertuig dat het meest gebruikt wordt door G2W-bestuurders

Er werd geen geografisch verschil vastgesteld in de resultaten, dat in tegenstelling tot de **hoofdactiviteit** van de G2W-bestuurder die een invloed heeft op het gekozen type G2W. *Studenten* en mensen *zonder beroepsactiviteit* zijn veel eerder geneigd om een bromfiets te kiezen dan andere types *beroepsactiviteit*. *Werkzoekenden* lijken zich meer aangetrokken te voelen tot *bromfietsen (<50cc)* en *scooters (>50cc)*, net zoals de *gepensioneerden*, maar eveneens tot de *Custom/Café Racers* modellen.

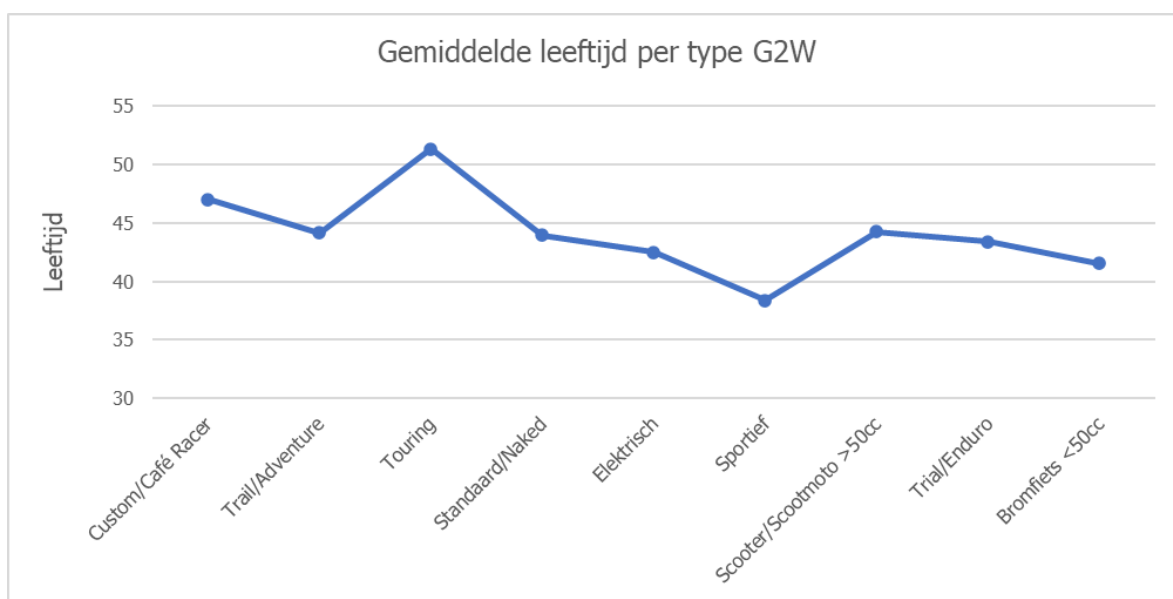
Werknemers en *zelfstandigen* hebben geen uitgesproken voorkeur voor een bepaald type voertuig, in tegenstelling tot de *bedrijfsleiders* die, naast *bromfietsen <50cc* en *scooters >50cc*, duidelijk een voorkeur hebben voor *Sportieve motoren*.



Figuur 36: Belangrijkste type voertuig dat naargelang de hoofdactiviteit gekozen wordt

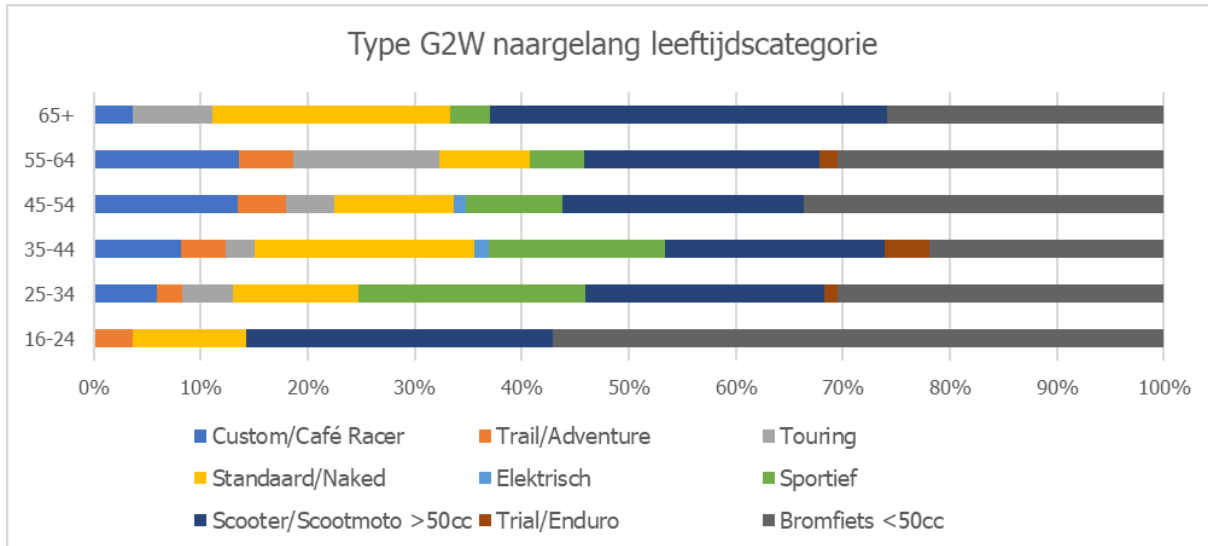
De leeftijd lijkt ook een rol te spelen in de keuze van een bepaald type G2W. *Custom/café racer* motoren en vooral *Touring* motoren worden vaker gebruikt door *oudere* G2W-bestuurders dan de andere categorieën. *Scooters (>50cc)* en *bromfietsen (<50cc)*, en vooral *Sport* motoren worden door jongeren het vaakst gekozen.

Het lijkt erop dat het comfort van de motorfiets die hogere leeftijd kan verklaren, omdat *Touring* motoren zeer comfortabel zijn en ook oudere bestuurders lijken te hebben. *Sport* motoren zijn daarentegen vaak oncomfortabel, wat ook de lagere leeftijd kan verklaren. *Custom* en *Café Racers* zijn ook minder comfortabel, maar de leeftijd ligt daar ook hoger. Dat is misschien te danken aan het vintage uiterlijk van deze motoren. *Bromfietsen <50cc* worden door jongere bestuurders gebruikt. Dat kan verklaard worden door het feit dat deze categorie populair was bij *studenten* maar ook doordat de G2W-bestuurders nog niet op een leeftijd waren dat om een motorrijbewijs te behalen. Een laag inkomen kan ook een rol spelen aangezien eerder werd vastgesteld dat bromfietsen vaker dan motorfietsen gebruikt worden in de laagste inkomenscategorieën, waarbij er veel jonge bestuurders in deze categorieën vervat zaten.



Figuur 37: Gemiddelde leeftijd van de G2W-bestuurder naargelang het type gebruikte G2W

Wanneer het bezit van een G2W met de leeftijdscategorieën vergeleken wordt, blijkt dat de *bromfietsen* (<50cc) en *scooters* (>50cc) duidelijk meer gebruikt worden door de jongste (16-24) en de oudste (65+'ers) leeftijdscategorie. *Standaard/Naked motorfietsen* zijn eveneens populair bij de 65+'ers. De voorkeur voor *Custom/Café Racers* stijgt met de leeftijd vanaf 25 en tot 64 jaar, in tegenstelling tot *Sportieve modellen*. *Standaard/Naked motoren* en *Sportieve modellen* zijn populairder in de leeftijdscategorieën 25-34 jaar en 35-44 jaar, wat de hypothese bevestigt dat comfort te maken heeft met leeftijd; maar dat voor de jongste leeftijdscategorieën het budget, gecorreleerd met de hoofdactiviteit (student) een rol speelt.



Figuur 38: Type G2W in bezit in functie van de leeftijd van de bestuurder

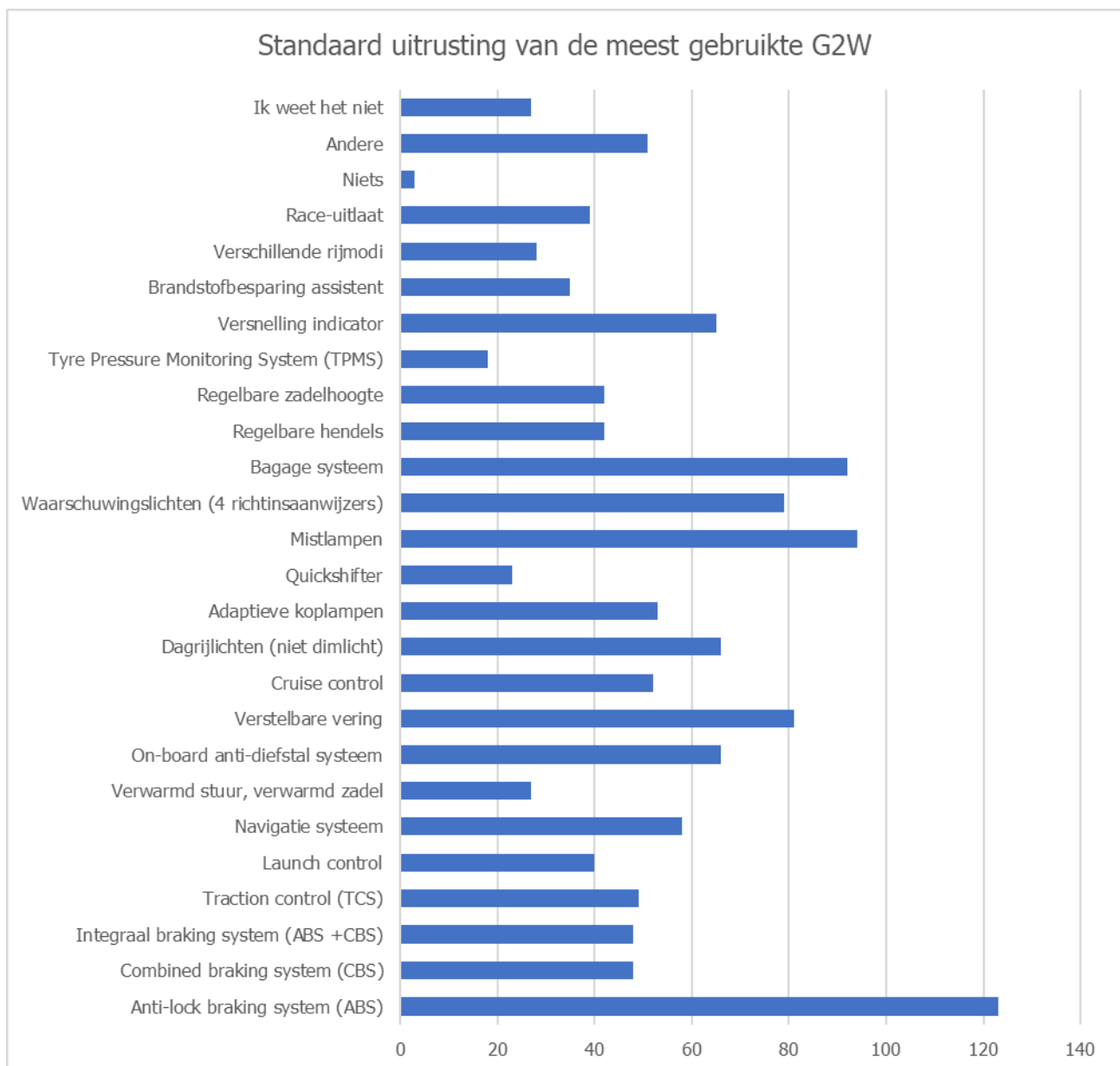
Tot slot speelt ook de **rijervaring** een rol. Zo worden *Touringmotoren* meer teruggevonden bij bestuurders met *meer rijervaring* (gemiddeld 28 jaar ervaring) terwijl *Sportieve motoren* en *bromfietsen* (<50cc) eerder terug te vinden zijn bij *minder ervaren* bestuurders (gemiddeld 15 jaar ervaring). Dat verschil in rijervaring kan verklaard worden door de leeftijd van de bestuurders van deze types G2W, omdat bestuurders van *Sportieve motoren* en *scooters* (>50cc) jonger zijn, hebben deze ook minder rijervaring. Hetzelfde geldt voor *Touringmotoren* die gekozen worden door oudere bestuurders die vanzelfsprekend meer ervaren zijn.

3.4.2 Originele uitrusting die op de G2W is geïnstalleerd

Het onderzoek heeft ook gekeken naar de oorspronkelijke uitrusting die op de geïdentificeerde G2Ws van de fabriek af aanwezig was.

Hoewel bepaalde systemen of technologische apparatuur, zoals *ABS*, vaak te vinden is op G2Ws (Europese verplichting op nieuwe motoren >125cc sinds 2012), zijn ook *snelheidsindicatoren*, *waarschuwinglampjes*, *mistlampen*, *adaptieve koplampen*, *dagrijlichten*, *cruise control*, *ingebouwde antidiefstalsystemen* en *navigatiesystemen* populaire accessoires.

Als fysieke uitrusting zijn *bagagesystemen* en *regelbare ophangingen* populair.

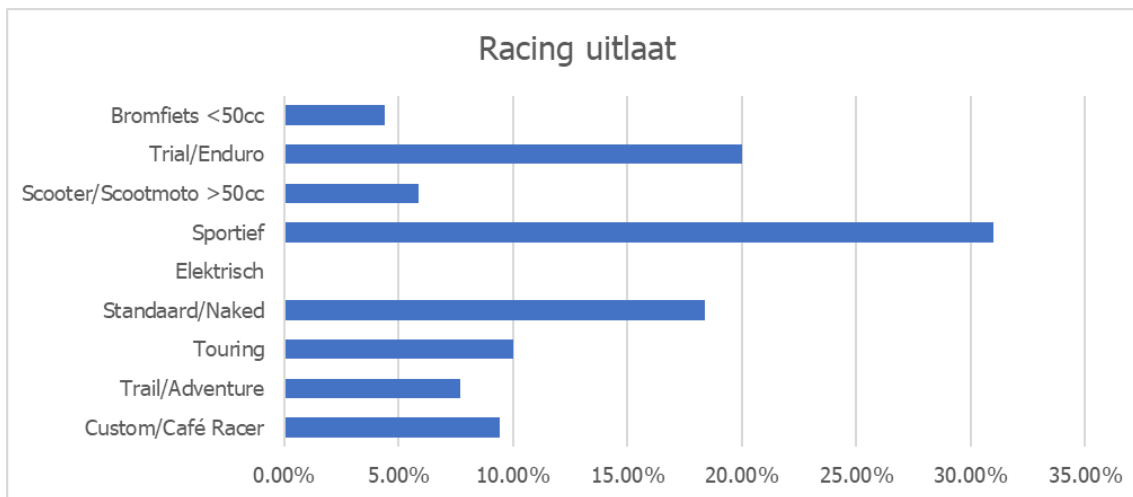


Figuur 39: Fabrieksuitrusting waarmee de G2W wordt geleverd

Hierbij werden ook verschillen in functie van het **geslacht** vastgesteld. Mannen kiezen vaker *dagrijlichten* (20,7% tegen 13,4%) en een *Racing uitlaat* (12,8% tegen 6,7%) dan vrouwen, terwijl vrouwen vaker *gecombineerde remsystemen* lijken te kiezen (17,6% tegen 11,2%). Voor de andere systemen werden geen verschillen gevonden tussen mannen en vrouwen.

Tot slot werden enkele verschillen vastgesteld in functie van de **leeftijd** van de G2W-bestuurder, voor wat betreft de fabrieksuitrusting. Oudere bestuurders geven de voorkeur aan *bagagesystemen* en *waarschuwingssystemen*, terwijl jonge bestuurders vaker kiezen voor *tractiecontrole* (TCS), *launch control*, *aanpasbare koplampen* en *mistlampen*. Het lijkt dus dat oudere G2W-bestuurders eerder een praktische uitrusting zullen kiezen dan jongere bestuurders.

Racing uitlaten die bij levering van de motorfiets geïnstalleerd zijn vertegenwoordigen 10,8% van de totale G2W-steekproef en tot 13,7% van de *motorfietsen (>50cc)*. Er werd vastgesteld dat voornamelijk *Sportmotoren* (31%), *Trial/Enduromodellen* (20%) en *standaard/naked motoren* (18,4%) op de openbare weg rijden met een racing uitlaat.

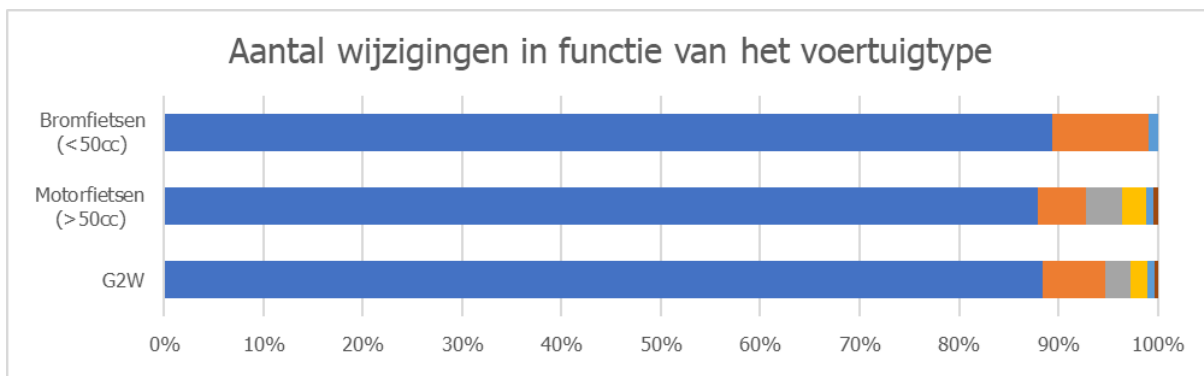


Figuur 40: Aandeel racing uitlaten die per type G2W van de fabriek af geplaatst zijn

3.4.3 Wijzigingen die aan de G2W hoofdzakelijk zijn aangebracht

Naast de fabrieksuitrusting kan de bestuurder ook zelf wijzigingen aanbrengen aan de G2W of kan het achteraf afstellen of wijzigen eventueel gebeuren door de G2W-dealer. Deze "aftermarket installatie" genoemde aanpassingen laten bestuurders toe om hun voertuig aan hun eigen behoeften (i.e. omvang, rijpositie, passagierszit, enz.) aan te passen. De vragenlijst heeft hierbij eveneens geprobeerd om daar een helder zicht op te krijgen.

De resultaten tonen aan dat het aantal aftermarket wijzigingen klein blijft. Van de G2W-bestuurders gaf 13,2% aan na de aankoop een of andere wijziging te hebben aangebracht. Verder tonen de resultaten aan dat er geen verschil is tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc). Wel werd opgemerkt dat *motorrijders* (>50cc) vaak meerdere onderdelen aanpassen terwijl *bromfietzers* (<50cc) er over het algemeen maar één wijzigen.



Figuur 41: Aantal aftermarket wijzigingen aan de G2W

Bij de aftermarket wijzigingen kunnen onder meer de volgende aanpassingen teruggevonden worden: *aftermarket uitlaten*, *bagagesystemen*, de *velgen*, *nieuwe lak*, *verlichting*, *navigatiesysteem*, *antivalbescherming*, het *zadel*, de *voorvork* of de *ophanging*, en *accessoires* (achteruitkijkspiegels, vleugels, enz.). Op basis van dit lijstje is het echter niet mogelijk om de meest populaire aftermarket wijzigingen te bepalen. Een gedetailleerde analyse was niet mogelijk vanwege het beperkte aantal gegevens en de gevarieerde open antwoorden. Er zou een specifieke studie over de voertuigen moeten worden uitgevoerd om deze vragen te kunnen beantwoorden.

3.5 Mobiliteit en rijgewoonten

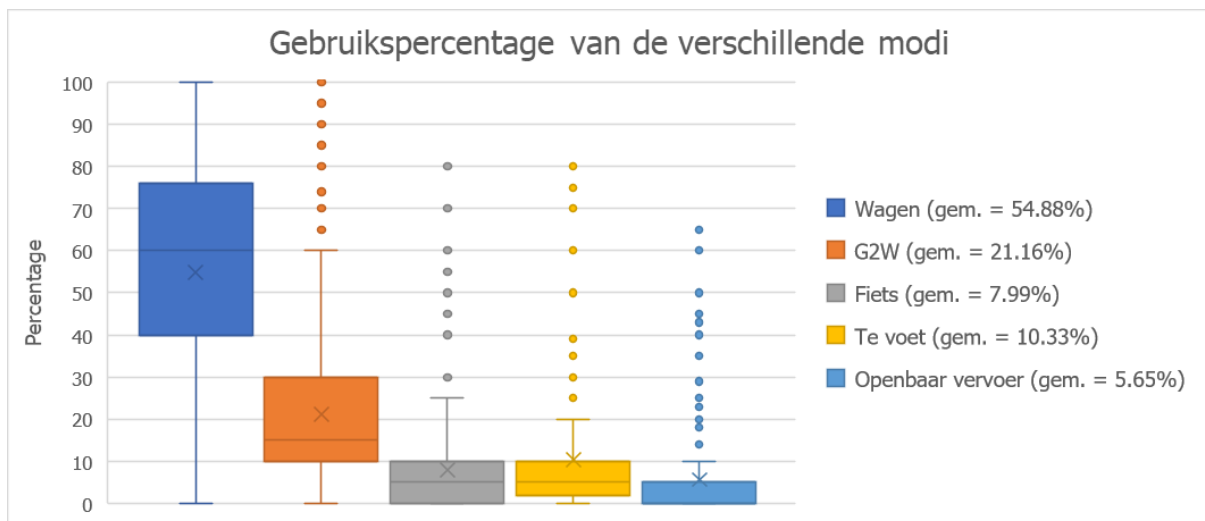
3.5.1 De G2W als vervoermiddel

Kijkend naar de mobiliteit en rijgewoonten van G2W-bestuurders, wordt er eerst een algemeen overzicht geven van het gebruik van de G2W in vergelijking met andere transportmiddelen. De onderstaande figuur geeft hierbij een eerste algemeen overzicht van 5 transportmiddelen (i.e. wagen, G2W, openbaar vervoer, fiets en te voet).

De figuur toont dat de wagen, zonder onderscheid naar geslacht, het belangrijkste vervoermiddel blijft (54,9% van de verplaatsingen) van G2W-bestuurders. De G2W wordt na de wagen het meeste gebruikt, maar aanzienlijk minder.

Sommigen gebruiken alleen de G2W om verplaatsingen te maken, maar dit blijven alleenstaande gevallen. Globaal gesproken wordt de G2W voor een vijfde van de verplaatsingen (21,2%) gebruikt, alternatieven zoals de fiets (8%), te voet (10,3%) en openbaar vervoer (5,7%) blijven zeer beperkt.

Er werd hierbij geen verschil gevonden tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc) inzake het gebruikpercentage. Evenmin in het gebruikpercentage indien al dan niet een post-rijbewijs training gevolgd werd..



Figuur 42: Gebruik van de verschillende transportmiddelen door G2W-bestuurders

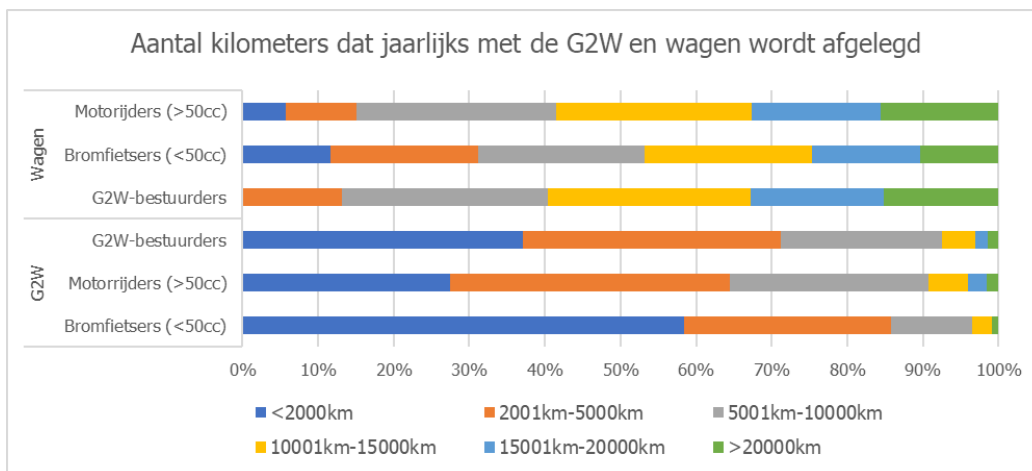
Echter werd wel opgemerkt dat bestuurders die geen examen hadden afgelegd om hun rijbewijs te behalen, de G2W minder als vervoermiddel gebruiken. Die factor houdt verband met de leeftijd (i.e. het was slechts tot en met 1988 mogelijk om een A-rijbewijs automatisch te verkrijgen bij een B-rijbewijs en tot 2011 enkel een A1-rijbewijs samen met het behalen van een B-rijbewijs). Hieruit kan besloten worden dat jonge bestuurders de G2W vaker als alternatief vervoermiddel voor de wagen nemen, wat bevestigd werd na de correlatie met de leeftijd. Daarnaast werd ook vastgesteld dat bestuurders die op een bepaald moment stopten met rijden, de G2W minder als vervoermiddel gebruiken (i.e. 17,4 % van de verplaatsingen tegen 24,5 % voor niet-gepauzeerde G2W-bestuurders).

Geografisch gezien zijn er geen significante verschillen. Evenmin op het vlak van de hoofdactiviteit, het inkomensniveau of het type voertuig. Geen van deze aspecten heeft een invloed op het feit of de G2W al dan niet frequenter, of minder frequent, als vervoermiddel wordt gebruikt.

3.5.2 Afgelegde kilometers

Vergeleken met wagens leggen G2Ws op jaarbasis minder lange afstanden af. Zoals eerder vastgesteld worden G2Ws ook minder gebruikt dan wagens, wat grotendeels verklaart waarom de afgelegde afstanden korter zijn. Bepaalde bestuurders gebruiken de G2W voor lange afstanden, maar die extremen gebruiken de G2W eveneens veel vaker als alternatief vervoermiddel voor de wagen. Globaal gezien kon vastgesteld worden dat bestuurders die meer kilometers afleggen met de G2W, ook meer kilometers aflegden met de wagen.

Verder werd geconstateerd dat *motorrijders (>50cc)* jaarlijks grotere afstanden afleggen met de wagen en G2W dan *bromfietzers (<50cc)*. Omdat er geen verschil is tussen *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)* op basis van het gebruikspercentage van een G2W als vervoermiddel, kan daaruit besloten worden dat *motorrijders (>50cc)* grotere afstanden afleggen doordat de trip langer is dan *bromfietzers (<50cc)*, die minder lange afstanden afleggen doordat hoofdzakelijk een korte trip wordt afgelegd.



Figuur 43: Kilometers die jaarlijks met de wagen en de G2W worden afgelegd

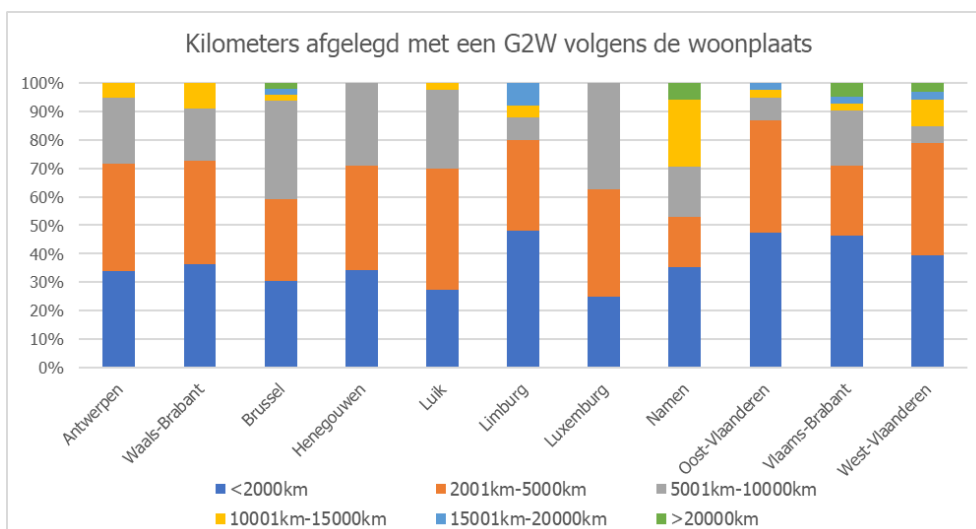
Vrouwelijke bestuurders leggen kortere jaarlijkse afstanden af dan mannelijke bestuurders (i.e. 52,1% van de vrouwen rijdt minder dan 2 000 km per jaar, tegen 29,8% van de mannen). Dat verschil kan tevens verklaard worden door het feit dat vrouwen kortere trips afleggen dan mannen, omdat reeds werd vastgesteld dat het geslacht geen invloed heeft op het gebruikspercentage van de G2W als transportmiddel.

Verder leggen bestuurders die een rijexamen hebben afgelegd jaarlijks grotere afstanden af met de G2W dan bestuurders die geen examen hebben afgelegd. Aangezien reeds werd vastgesteld dat deze de G2W ook meer gebruikten als transportmiddel, kan dit het grotere aantal afgelegde kilometers verklaren en is dit niet louter het effect van het afleggen van een langere trip.

Eveneens werd vastgesteld dat bestuurders die een pauze inlasten jaarlijks minder kilometers aflegden met de G2W dan bestuurders zonder rijonderbreking.

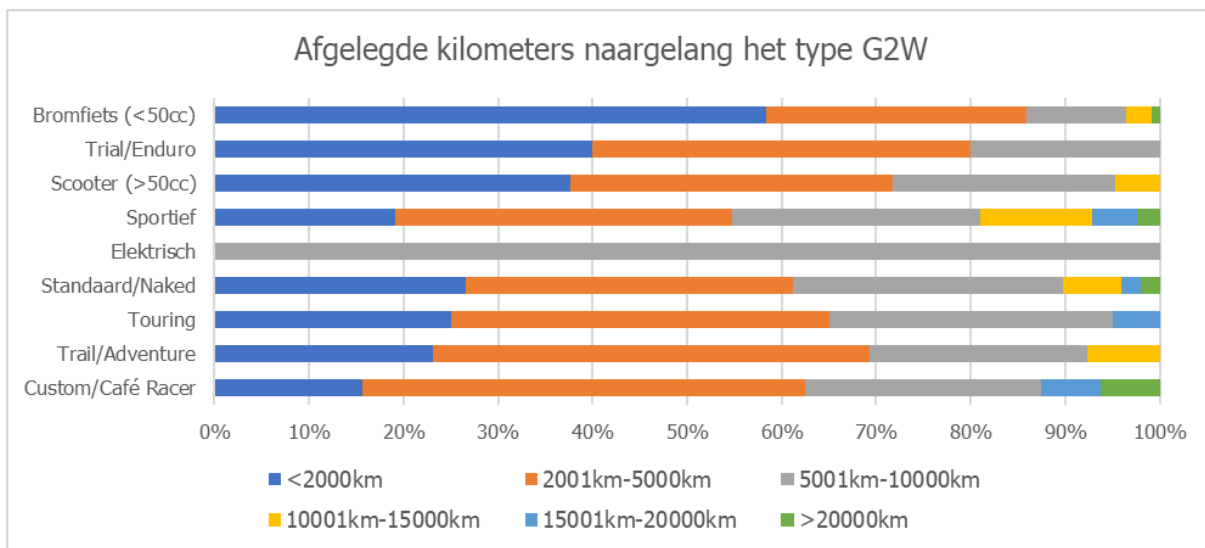
Er werd geen verschil gevonden inzake het al dan niet volgen van een post-rijbewijs training.

Hoewel er geen verschil aanwezig was tussen de gewesten, kon wel vastgesteld worden dat bestuurders uit de provincies Brussel, Namen, Luxemburg en Vlaams-Brabant de meeste kilometers afleggen. Bestuurders uit Oost-Vlaanderen leggen het minste aantal kilometers af en de andere provincies laten gelijkaardige afstanden optekenen. Dat verschil is uitsluitend te wijten aan de triplengte, omdat reeds aangetoond werd dat er geen verschil was tussen de gewesten en provincies was met betrekking tot het gebruikspercentage van de G2W.



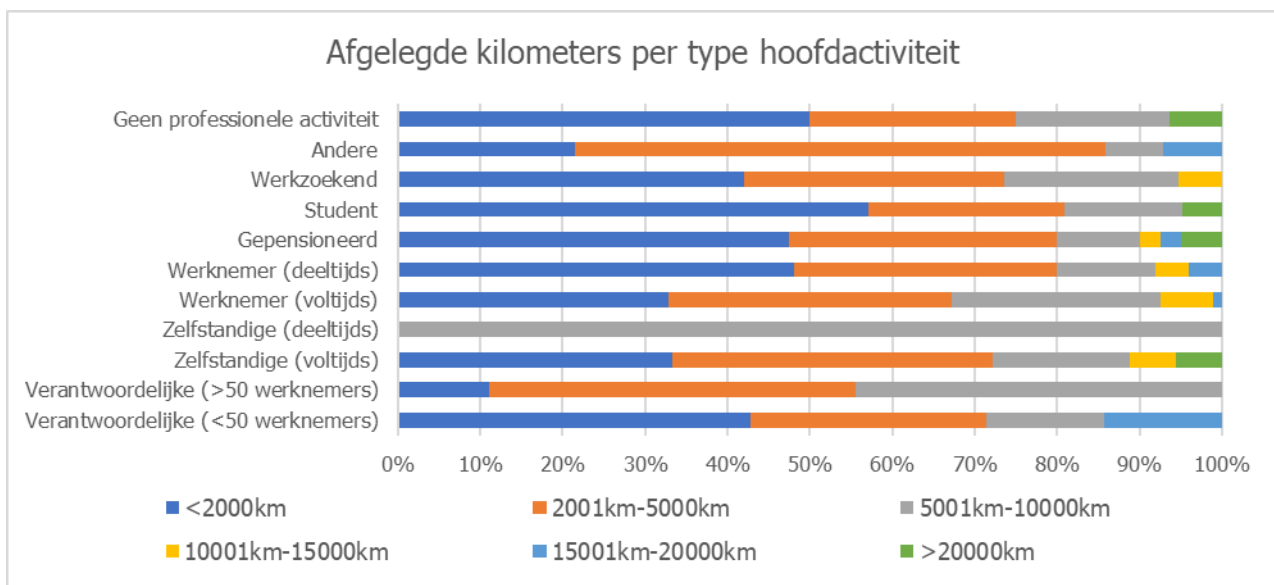
Figuur 44: Jaarlijks afgelegde kilometers met een G2W volgens de woonplaats van de bestuurders

Op basis van het type G2W kon een logisch verband vastgesteld worden, aangezien er werd aangetoond dat de minder comfortabele G2Ws (bromfietsen, *Trial/Enduro*, standaard/*naked*, *Custom*/café racers) jaarlijks minder kilometers afleggen dan de meer comfortabele G2Ws (*Touring*, *Trail/Adventure*). Dit met uitzondering van de *Sportmodellen* die ook eerder oncomfortabel zijn maar toch lange afstanden afleggen, of de scooter die eerder comfortabel is (>50cc), maar slechts korte afstanden aflegt. Ook hier is dat verschil uitsluitend te wijten aan de lengte van de trip en niet aan het gebruikspercentage, zoals eerder aangetoond.



Figuur 45: Jaarlijks afgelegd aantal kilometers in functie van het type G2W

Daarnaast werd vastgesteld dat **actieve** bestuurders (met een beroep) meer kilometers aflegden dan *werkzoekende*, *studenten*, *bestuurders zonder beroepsactiviteit* en *gepensioneerde* bestuurders. *Directeurs van grote en kleine bedrijven* en *bedienden* in het bijzonder leggen jaarlijks de grootste afstanden af. Verder bleek ook dat het aantal afgelegde kilometers mee stijgt met het **inkomen** van de bestuurder.



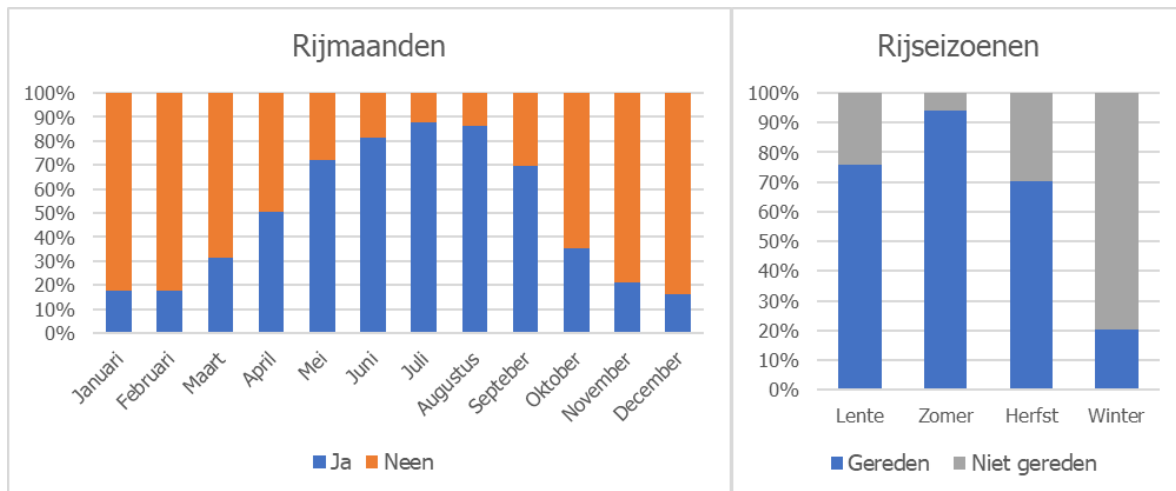
Figuur 46: Jaarlijks afgelegde kilometers in functie van de hoofdactiviteit van de bestuurder

Tot slot kon aangetoond worden dat de **leeftijd** en de **rijervaring** geen invloed hebben op het aantal kilometers dat jaarlijks wordt afgelegd, en dat ondanks het feit dat werd vastgesteld dat oudere G2W-bestuurders de G2W minder vaak als transportmiddel gebruiken. Oudere bestuurders rijden dus vooral lange ritten, nemen minder vaak de G2W, terwijl jonge bestuurders vaker kortere ritten maken en vaker de G2W nemen.

3.5.3 Periode en frequentie van het gebruik

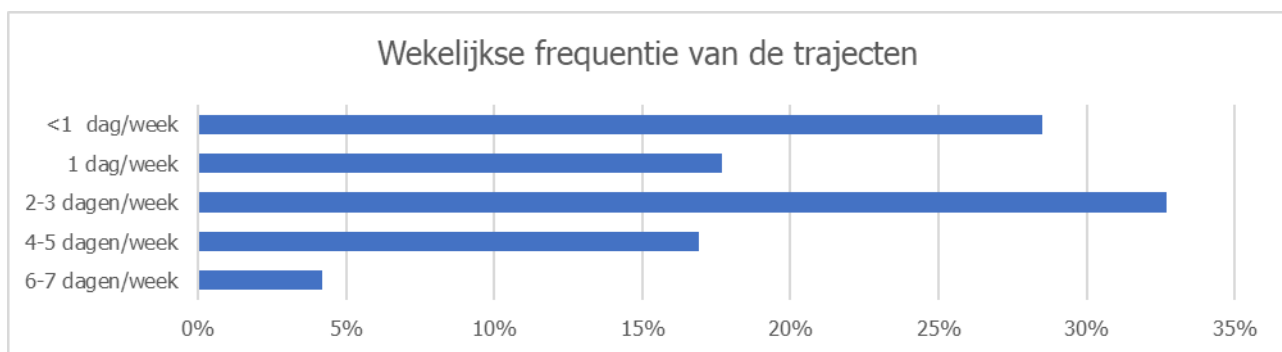
Een stijging van het aantal G2W-bestuurders kan opgemerkt worden tijdens het "motorseizoen", dat algemeen beschouwd van maart tot oktober loopt. De grootste dichtheid van G2W-bestuurders werd waargenomen tussen mei en september (>70%), welke als de beste maanden van de zomer (en om te rijden) kunnen worden beschouwd van het hele motorseizoen in België. Tijdens de koudste maanden (november tot februari) kiest slechts een fractie van de G2W-bestuurders (20%) om te blijven rijden.

Gemiddeld rijden G2W-bestuurders 6 maanden per jaar, hoofdzakelijk in het motorseizoen (maart tot oktober). Als de meteorologische seizoenen in beschouwing worden genomen, is de winter (van 1 december tot 28 februari) het minst populaire seizoen om te rijden, terwijl de zomer (van 1 juni tot 31 augustus) het meest populair is. De lente (van 1 maart tot 31 mei) en de herfst (van 1 september tot 30 november) kennen eveneens een hoog aantal bestuurders.



Figuur 47: Overzicht van de maanden en seizoenen waarin G2W-bestuurders voorkeur geven te rijden

Uit de enquête blijkt tevens dat een derde van de G2W-bestuurders *2 tot 3 dagen per week* rijdt, maar dat ook *occasioneel rijden (<1 dag/week)* zeer verspreid is (bijna 1 bestuurder op 4). Ook *één dag per week* of *4 tot 5 dagen per week* rijden komt vaak voor (1 bestuurder op 6), maar zeer frequent rijden, *meer dan 5 dagen per week*, slechts weinig.



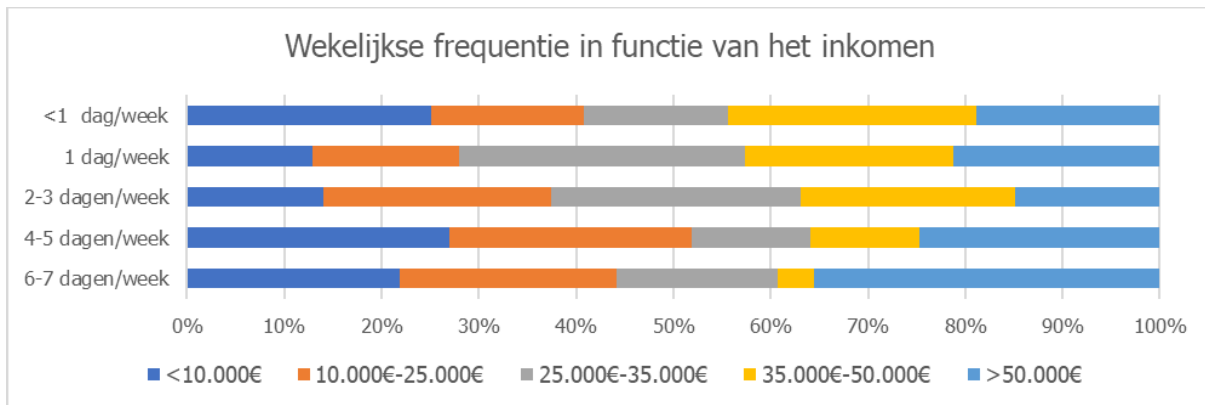
Figuur 48: Frequentie G2W-ritten

Er werd op basis van de verschillende maanden van het jaar geen verschil vastgesteld tussen *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)*. Het aantal *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)* is dus proportioneel verdeeld voor de verschillende maanden van het jaar.

Er werd wel een verschil vastgesteld op basis van het aantal *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers* in de lente, waarbij er iets meer *motorrijders (>50cc)* op de wegen zijn dan *bromfietzers (<50cc)* (79,0% tegen 69,0%). Een verschil wat betreft de wekelijkse frequentie was afwezig. *Bromfietzers (<50cc)* rijden niet vaker of minder vaak dan *motorrijders (>50cc)*. Eerder werd ook al vastgesteld dat *bromfietzers (<50cc)* jaarlijks minder kilometers afleggen dan *motorrijders (>50cc)*, wat verklaard kon worden door de kortere trips. Op basis van de seizoenen waarin gereden wordt en de wekelijkse frequentie kan nu verder gesteld worden dat dat verschil in afgelegde kilometers tevens verklaard kan worden door het feit dat *motorrijders (>50cc)* talrijker in de lente rijden dan *bromfietzers (<50cc)*.

Wat het geslacht betreft, kon vastgesteld worden dat vrouwen in de zomer de G2W naar verhouding meer gebruiken dan mannen (98% tegen 91%), maar wel minder door de week. Vrouwelijke bestuurders rijden ook vaker 'occasioneel' (i.e. <1 dag/week) dan mannen (38,7 % tegen 23,6 %). Mannelijke bestuurders rijden daarentegen in de week frequenter dan vrouwelijke bestuurders.

Verder kon er geen invloed vastgesteld worden op basis van het inkomen op de maanden of de seizoenen waarin gereden wordt. Wel werd opgemerkt dat naarmate het inkomen daalt, de bestuurders van een G2W eerder geneigd zijn om vaker tijdens de week te rijden. Dit terwijl bestuurders met een hoger inkomen minder frequent rijden (met uitzondering van de categorie met het hoogste inkomen die wekelijks ook zeer frequent rijdt). Dit lijkt erop te wijzen dat de G2W voor sommigen een " noodzakelijk " vervoermiddel is vanwege de lagere kostprijs. Het hogere aantal afgelegde kilometers kan ook door deze factoren worden verklaard.

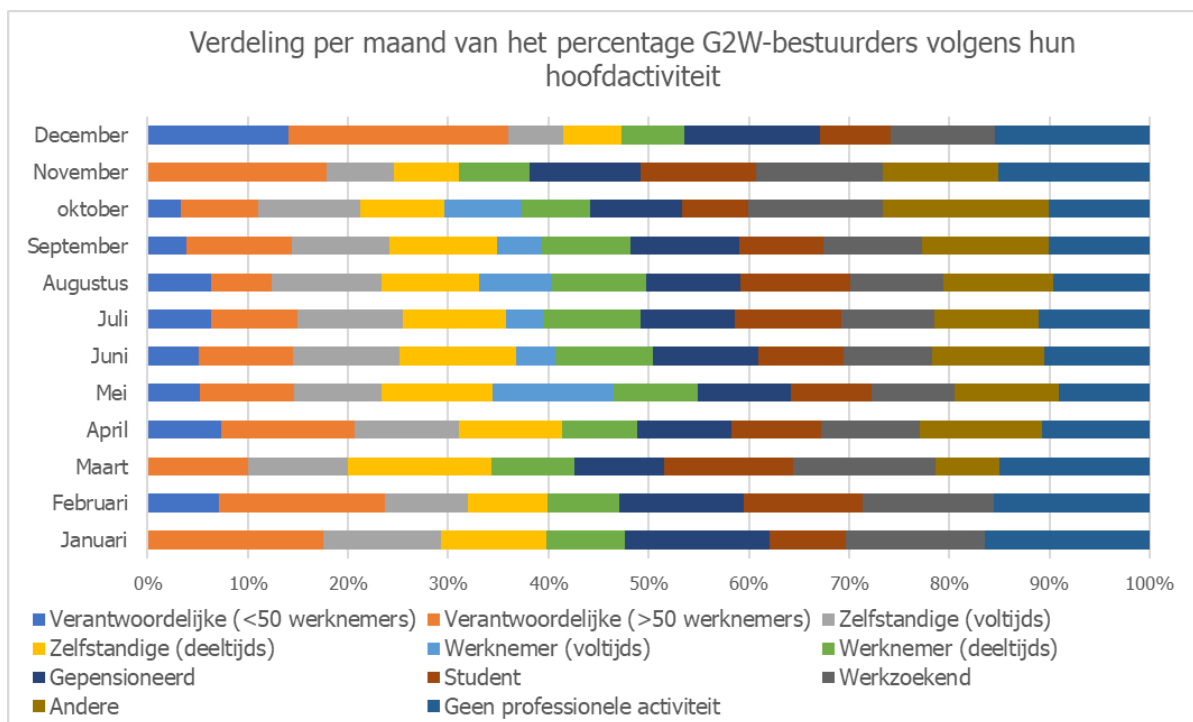


Figuur 49: Frequentie van wekelijks gebruik van de G2W in functie van het inkomen van de G2W-bestuurder

Daarnaast werd zichtbaar dat de hoofdactiviteit van de bestuurders verschilt naargelang *de maanden dat er gereden wordt*. *Studenten* en niet-actieve personen (d.w.z. zonder werk of op zoek naar werk) rijden vaker in juni, juli, augustus, september, oktober en december in vergelijking met andere hoofdactiviteiten. Maar het verschil is niet groot en de talrijke actieve bestuurders (d.w.z. met werk) zijn ook in die maanden aanwezig. In de andere maanden werden geen verschillen vastgesteld.

Eveneens werd aangetoond dat het *gemiddelde aantal maanden dat gereden wordt* hoger ligt bij niet-actieve G2W-bestuurders. De andere hoofdactiviteiten lijken gemiddeld even veel maanden te rijden, hoewel mensen met een deeltijdse baan het minst vaak lijken te rijden.

Hoewel er verwacht zou kunnen worden dat de hoofdactiviteit van de bestuurder een invloed heeft op de *frequentie waarmee wekelijks gereden wordt* (vb. een bediende die elke dag moet gaan werken in vergelijking met een student die af en toe naar de les moet, of een Brusselaar die sneller door de files geraakt met een G2W en die hem dus vaker gebruikt dan een Limburger) werd dat verschil niet aangetroffen. Niet-actieve G2W-bestuurders legden minder kilometers af en rijden meer maanden per jaar, hoofdzakelijk in de beste motorseizoenen terwijl actieve G2W- bestuurders meer kilometers rijden in een kortere periode.



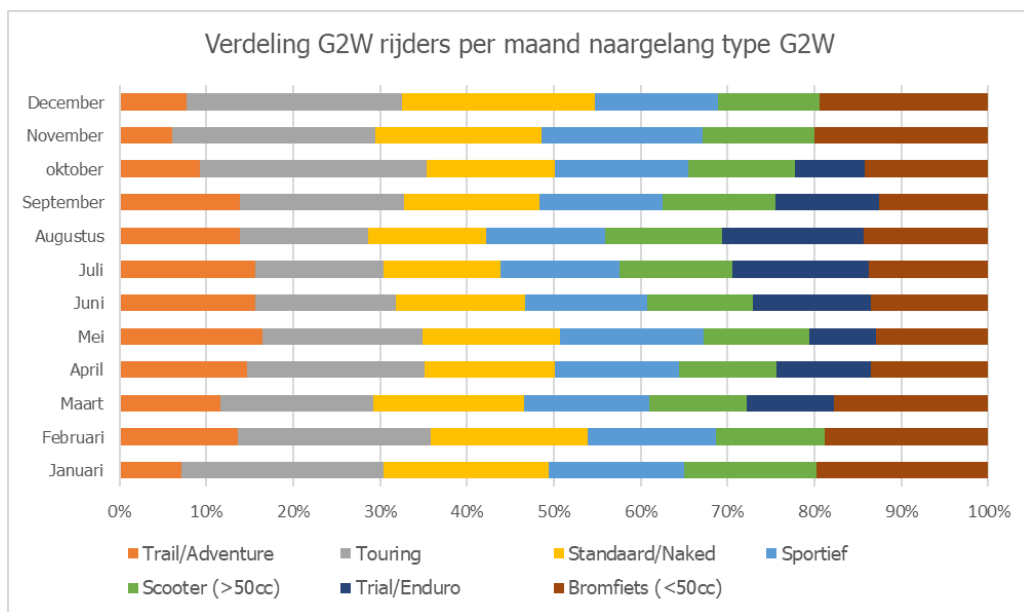
Figuur 50: Verdeling van het aantal G2W-bestuurders per maand volgens de hoofdactiviteit

Bestuurders die geen examen aflegden om het rijbewijs te behalen zijn meer aanwezig in de zomer- en herfstmaanden (juni, juli, augustus, september en oktober) dan *bestuurders die een examen aflegden* (ongeveer 10 % meer bestuurders). Daarentegen werd vastgesteld dat bestuurders die een examen aflegden minder maanden per jaar rijden en meer op wekelijkse basis rijden. Bestuurders die een examen hebben afgelegd rijden meer kilometers op een jaar omdat de G2W vaker als vervoermiddel gebruikt wordt en rijden frequenter op wekelijkse basis, hoewel minder maanden op een jaar gereden worden. Er worden hierbij even veel korte als lange ritten gereden.

Wat de post-rijbewijs training betreft kon geen verschil worden geconstateerd wat betreft de maanden waarin gereden wordt. Er werd echter wel aangetoond dat zij die een post-rijbewijs training volgden vaker in de week reden. Gezien het feit dat bestuurders die een nascholing volgden niet meer kilometers afleggen en de G2W niet vaker nemen dan zij die geen nascholing volgden, kan alleen bevestigd worden dat de ritten die gemaakt worden korter zijn, aangezien er frequenter doorheen de week wordt gereden.

Bestuurders die een pauze inlasten, zijn daarentegen minder frequent in bepaalde maanden van het jaar aanwezig (januari, februari, maart, april, mei, september, oktober, november en december), terwijl er geen verschil gevonden werd tijdens de zomermaanden. Dat toont aan dat bestuurders die een pauze inlasten eerder geneigd zijn om tijdens de beste maanden van het seizoen te rijden en de andere seizoenen te vermijden. Bovendien rijden mensen die een pauze inlasten minder door de week. Dat, en het mindere gebruik van de G2W als transportmiddel verklaren waarom G2W-bestuurders die hun rijcarrière onderbraken, jaarlijks minder kilometers afleggen.

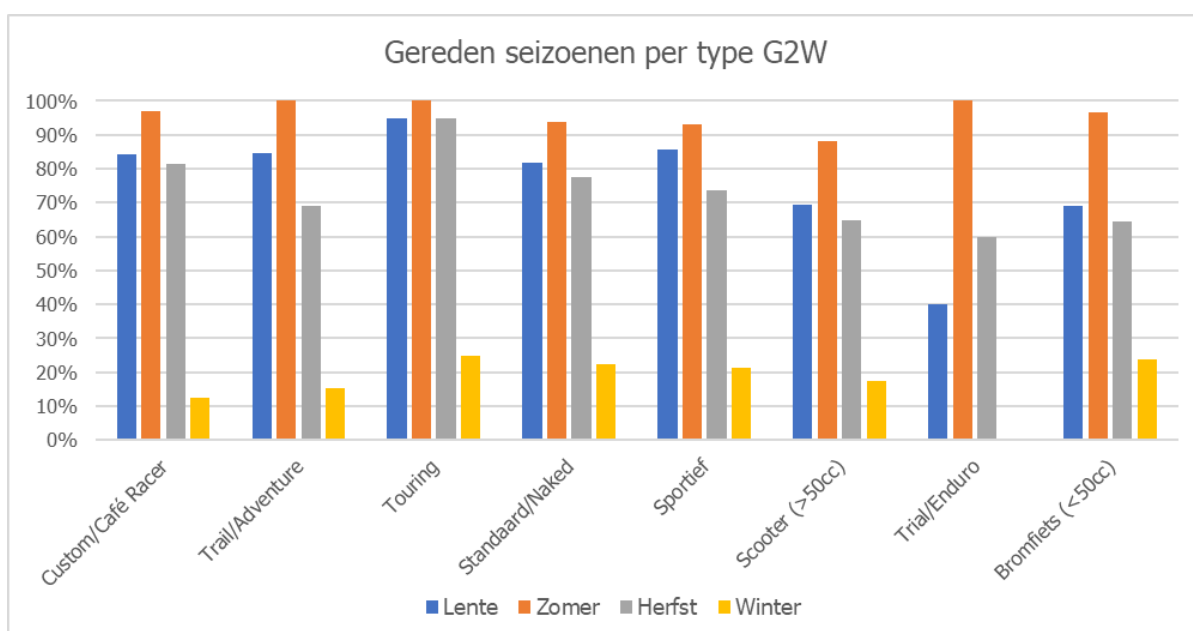
Met betrekking tot het type G2W, zijn *Custom/café racers*, *Touringmotoren*, *Sportmodellen*, *standaard/naked modellen* en *Trail/Adventuremotoren* sommige maanden van het jaar (mei, juni, juli, september) meer aanwezig dan *bromfietsen (<50cc)*, *enduromotoren* en *scooters (>50cc)*. Deze motoren zijn vaker op straat te zien tijdens het motorseizoen in vergelijking met andere maanden van het jaar. Voor de andere maanden werd geen verschil gevonden, wat op een evenredige aanwezigheid wijst. Bovendien rijden bestuurders van *Touringmotoren* het grootste aantal maanden van het jaar en *enduro*, *bromfietsen (<50cc)* en *Trail/Adventuremotoren* het minst. *Standaard/naked modellen*, *Custom/café racer* en *Sportieve motorfietsen* rijden gemiddeld 6 maanden per jaar. Dat sijpelt door in de verschillen tussen de seizoenen. In de lente, de zomer en de herfst worden vaak *Touringmotoren* gebruikt. *Custom/Café Racers*, *Trail/Adventuremotoren*, *standaard/naked* en *Sportmotoren* zijn tevens aanwezig, maar het aantal *bromfietsen (<50cc)*, *scooters (>50cc)* en *enduromotoren* ligt aanmerkelijk lager. Comfortabele motoren (d.w.z. *Touring* en *Trail/Adventure motoren*) leggen grotere afstanden af dan minder comfortabele motoren (d.w.z. *standaard/naked*, *trial*, *Custom/café racer motoren*). Dat kan eveneens verklaren waarom deze G2Ws jaarlijks meer of minder maanden rijden. Er is geen verschil in het gebruik en de frequentie tussen de verschillende types G2Ws.



Figuur 51: Verdeling van het aantal G2W-bestuurders per maand volgens het type G2W



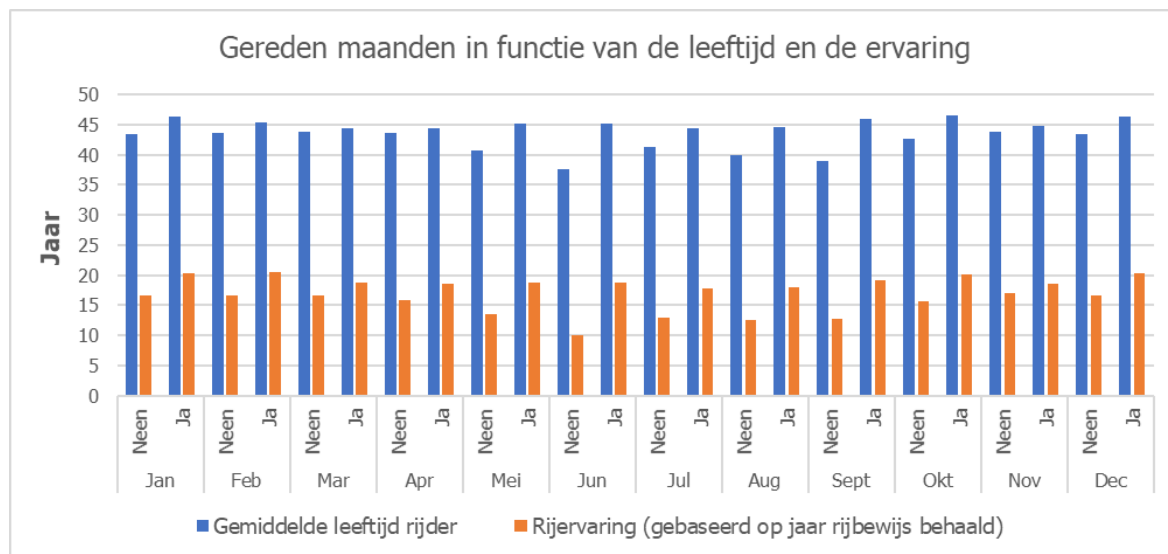
Figuur 52: Gemiddeld aantal gereden maanden op een jaar per type G2W



Figuur 53: Gereden seizoenen per type G2W

Er kon geen invloed vastgesteld worden met betrekking tot de woonplaats van de bestuurder op de momenten dat G2W-bestuurders willen rijden. Noch in de maanden dat gereden wordt, noch in de wekelijkse frequentie waarmee gereden wordt. Alleen voor het aantal afgelegde kilometers werd een verschil gevonden, wat alleen verklaard kan worden door de lengte van de rit.

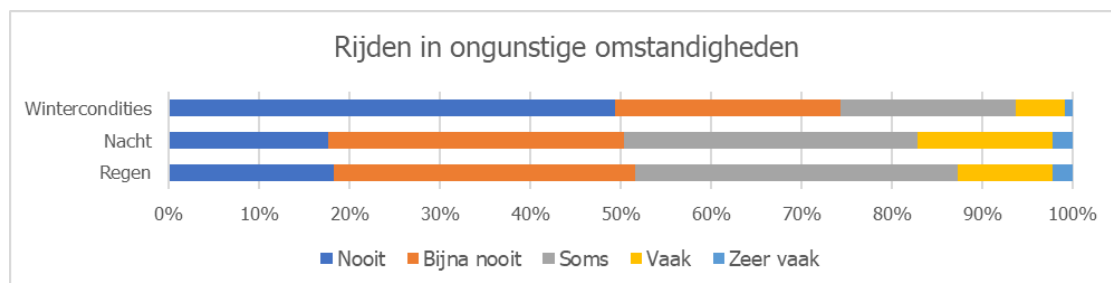
Wat leeftijd en ervaring betreft kan tijdens het motorseizoen (i.e. mei, juni, juli, augustus, september en oktober) een hogere leeftijd en een hoger ervaringsniveau gevonden worden bij bestuurders die reden t.o.v. degenen die niet reden. Er kon geen verschil in de andere maanden vastgesteld worden. De oudste motorrijders zijn talrijker tijdens het motorseizoen, terwijl de jongsten geneigd zijn om het hele jaar te rijden. De leeftijd en de rijervaring hebben daarentegen geen invloed op de wekelijkse frequentie van motorrijden. Vermits de leeftijd en de ervaring geen invloed vertonen op het aantal afgelegde kilometers, de frequentie waarmee de G2W genomen wordt als transportmiddel, en de frequentie van de wekelijkse ritten, toont dat aan dat oudere, meer ervaren, G2W-bestuurders eerder geneigd zijn om deze ritten af te leggen tijdens motorseizoen terwijl de jonge bestuurders meer geneigd zijn om het hele jaar door kilometers af te leggen.



Figuur 54: Aantal gereden maanden tijdens het jaar in functie van de leeftijd en de rijervaring van G2W-rijders

3.5.4 De momenten dat de respondenten kiezen om te rijden

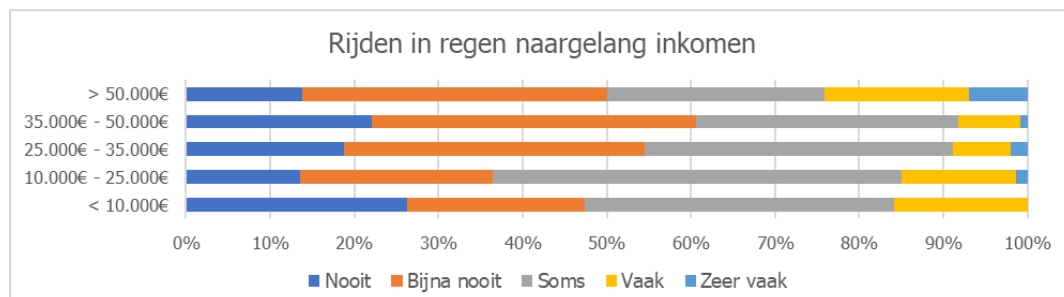
Winterweer wordt meer vermeden door G2W-bestuurders dan regenweer of 's nachts rijden. Bijna 50 % van de G2W-bestuurders geeft aan dat niet te willen rijden in winterweer, en 25 % kiest ervoor om bijna nooit in die omstandigheden te rijden. Dat toont aan dat ongeveer 75 % van de G2W-bestuurders kiest om niet te rijden in winterweer als dat mogelijk is. Voor regen en nacht bedraagt dat aandeel ongeveer 50 %. G2W-bestuurders geven aan dat vaker 's nachts dan in de regen rijden. Over het algemeen kan gesteld worden dat bestuurders de voorkeur geven aan mooi en droog weer. Regen en het donker worden niet uit de weg gegaan als de bestuurders vooraf de keuze hebben.



Figuur 55: Ongunstige weersomstandigheden waarin G2W-bestuurders zouden rijden als ze op voorhand de keuze hadden.

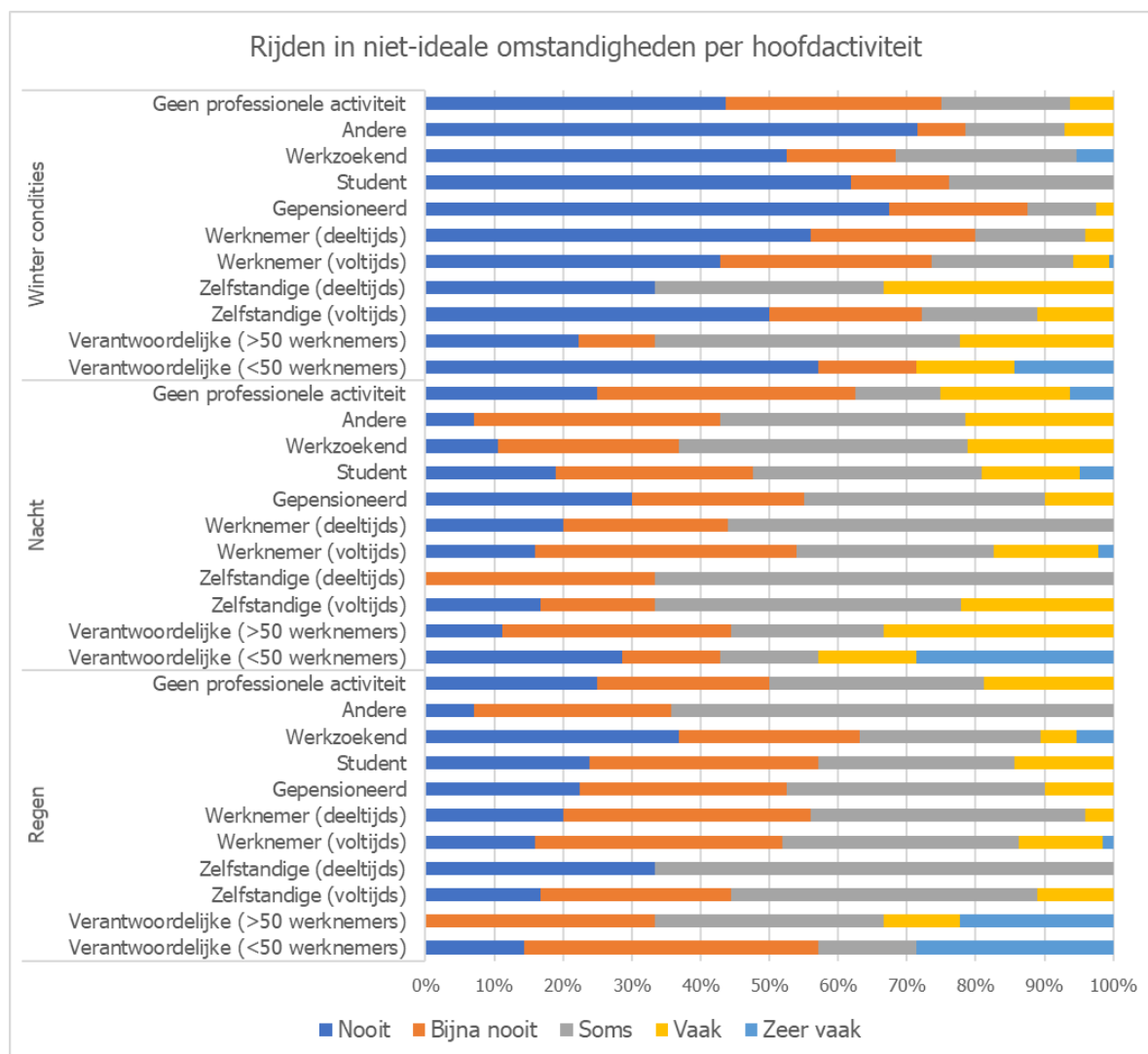
Verschillen werden vastgesteld tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc). Deze twee types bestuurders vermijden liever winterweer, maar *motorrijders* (>50cc) zijn meer bereid om in de regen te rijden dan *bromfietzers* (<50cc) (51,6 % tegen 41,6 %). Er is geen verschil voor 's nachts rijden. Het geslacht heeft ook een invloed. Vrouwelijke G2W-bestuurders zijn minder geneigd om 's nachts te rijden dan mannen (61,4 % tegen 45 %). Voor rijden in de regen of in winterweer werd geen verschil gevonden.

Het type G2W blijkt geen invloed te hebben op het feit dat al dan niet in slecht weer gereden wordt. Een bestuurder van een sportmotor rijdt niet minder vaak in de regen dan een bestuurder van een touringmotor of bromfiets. De woonplaats heeft evenmin belang. Echter werd wel gevonden dat bestuurders met een laag gezinsinkomen (<10.000 tot 25.000 euro) vaker in de regen rijden dan bestuurders met een hoger inkomen (25.000 tot 50.000 euro). Alleen bestuurders met het hoogste inkomen lijken regen het meest het hoofd te bieden. Voor de andere situaties (d.w.z. nacht en winter) werd geen verschil vastgesteld.



Figuur 56: Rijden in de regen naargelang het inkomen van G2W-bestuurders

Ook de *hoofdactiviteit* van de bestuurder speelt een rol bij het rijden in **ongunstige omstandigheden**. Bestuurders die in de regen en in de winter rijden, zijn vaker *directeurs van grote of kleine ondernemingen of zelfstandigen*, en *bedienden*. Het lijkt dus dat mensen met een job vaker geneigd zijn om in die omstandigheden te rijden, terwijl *studenten*, *gepensioneerden*, *werkzoekenden* en mensen zonder beroep er eerder voor kiezen om niet in de regen of in de winter te rijden. Wat betreft het rijden in het donker, is dat verschil minder uitgesproken.



Figuur 57: Keuze om in niet-ideale omstandigheden te rijden in functie van de hoofdactiviteit van de gebruiker

Verder werd logischerwijze vastgesteld dat het rijden in verschillende weersomstandigheden ook verband houdt met de frequentie van het gebruik en de afgelegde afstanden. Bestuurders die jaarlijks meer kilometers afleggen met hun G2W zullen eerder in regenweer, 's nachts en in de winter rijden dan bestuurders die minder kilometers rijden. De meeste G2W-bestuurders die minder dan 5.000 kilometer per jaar rijden, proberen om regen, winterweer en rijden in het donker te vermijden. Hetzelfde was zichtbaar bij G2W-bestuurders die vaker in de week rijden, aangezien deze meer in ongunstige omstandigheden zullen rijden. Zo proberen occasionele G2W-bestuurders (<1 dag/week) ongunstige omstandigheden te vermijden en vooral bij mooi weer te rijden.

Er kon geen verschil aangetoond worden in verband met de leeftijd of de rijervaring.

3.5.5 De seizoensgebonden G2W-bestuurders

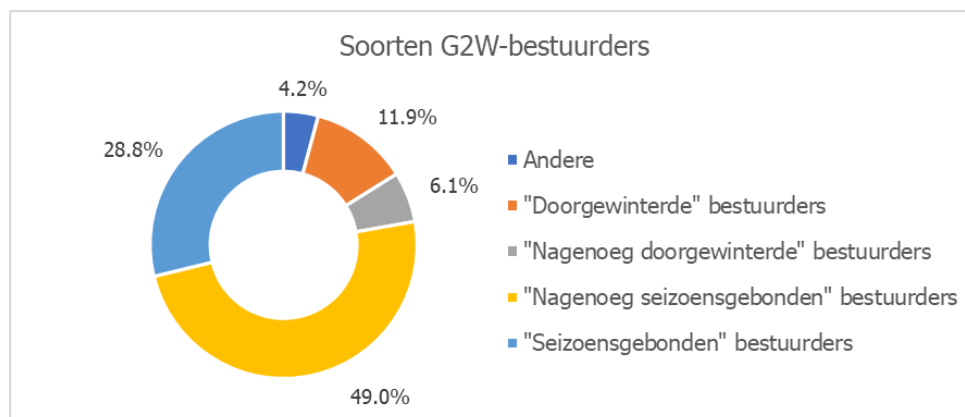
Op basis van de reeds verzamelde mobiliteitsgegevens werden de bestuurders ingedeeld volgens een type seizoensrijder. Deze indeling betreft *G2W-bestuurders* die het hele jaar door rijden ("doorgewinterd") of die verkiezen om alleen tijdens het motorseizoen te rijden (seizoensgebonden *rijders*). Om deze indeling zo nauwkeurig mogelijk vorm te geven, werden 5 types gebruikt. De verschillende types staan opgesomd in onderstaande tabel.

Tabel 4: Verschillende types "seizoensgebonden" bestuurders om G2W-bestuurders te klasseren

"Doorgewinterde" bestuurders	rijden 12 maanden/jaar	Dit type bestuurder verkiest om alle maanden van het jaar te rijden. Dit type bestuurder is bekend met alle wegen, alle omgevingen en alle mogelijke weersomstandigheden
"Nagenoeg doorgewinterde" bestuurders	rijden 9 tot 11 maanden/jaar	Dit type bestuurder rijdt bijna het hele jaar. Dit type bestuurder is bekend met bijna alle wegen, alle omgevingen en alle mogelijke weersomstandigheden.
"Nagenoeg seizoensgebonden" bestuurders	rijden 5 tot 8 maanden/jaar	Dit type bestuurder rijdt het hele motorseizoen. Deze rijdt van maart tot oktober en is dus beter bekend met de omstandigheden op de weg, de omgeving en de weersomstandigheden dan seizoensgebonden <i>motorrijders</i> (>50cc), maar minder goed dan de motorrijder die (bijna) het hele jaar rijdt.
"Seizoensgebonden" bestuurders	rijden 1 tot 4 maanden/jaar	Dit type bestuurder rijdt alleen tijdens de beste maanden van het motorseizoen. Deze rijdt van mei tot augustus en is dus in mindere mate bekend met de omstandigheden op de weg, de omgeving en het weer
Andere		Dit type bestuurders valt niet in bovenvermelde categorieën.

Deze indeling van bestuurders toont dat de meeste bestuurders (49%) te vinden zijn in de categorie van de "Nagenoeg seizoensgebonden bestuurders". Een ander groot deel van de G2W-bestuurders (28,8 %) zit in de categorie van de "seizoensgebonden bestuurders" die alleen tijdens de beste maanden van het motorseizoen rijden. 11,9% van de bestuurders is "doorgewinterd" en rijdt het hele jaar, 6,1% is "bijna doorgewinterd" en rijdt bijna het hele jaar. Sommige bestuurders (4,2%) konden niet in deze groepen worden ondergebracht.

Concreet betekent dit dat de meeste G2W-bestuurders in België (3 op 4) hoofdzakelijk enkel tijdens het motorseizoen rijden (tussen maart en oktober). Enkel 25% rijdt ook buiten het motorseizoen.



Figuur 58: Verdeling van G2W-bestuurders volgens het type seizoensgebonden bestuurder

Alle gegevens waarvoor verschillen tussen de seizoensgebonden bestuurders konden worden vastgesteld, konden worden verzameld om een globaal profiel van het type van de seizoensgebonden gebruiker samen te stellen. Een overzicht van die profielen staat in onderstaande tabel. Er waren hierbij geen geografische verschillen.

Tabel 5: Overzicht van de types seizoensgebonden bestuurders die men bij G2W-bestuurders kan onderscheiden

"Doorgewinterde" bestuurders (11,9%)	- Hebben meestal geen rijexamen moeten afleggen; - Hebben niet de neiging om een rijonderbreking in te lassen; - Zijn gemiddeld ouder; - Beschikken over meer rijervaring; - Rijden vaker tijdens de week; - Gebruiken de G2W het vaakst als transportmiddel; - Rijden meer kilometers per jaar; - Gaan slechte omstandigheden niet uit de weg (rijden in de regen, in het donker en in de winter).
"Nagenoeg doorgewinterde" bestuurders (6,1%)	- Hebben vaker een rijexamen moeten afleggen om een G2W-rijbewijs te halen maar ook bestuurders die geen examen hoefden af te leggen zitten hier in vervat; - Bijna niet geneigd om een onderbreking in te lassen; - Gemiddeld jonger; - Beschikken over de laagste rijervaring; - Rijden frequenter tijdens de week; - Gebruiken de G2W vaak als transportmiddel; - Rijden eveneens meer kilometers per jaar; - Gaan slechte omstandigheden niet uit de weg (rijden in de regen, in het donker of in de winter), maar toch meer dan bestuurder die het hele jaar door rijden.
"Nagenoeg seizoensgebonden" bestuurders (49%)	- De meesten hebben geen rijexamen afgelegd; - Het rijden wordt frequent onderbroken; - Gemiddelde leeftijd – met een grote waaier leeftijden; - Gemiddelde rijervaring – met een grote waaier rijervaring; - Rijden minder vaak in de week; - Gebruiken de G2W niet zo vaak als transportmiddel; - Rijden minder kilometers per jaar; - Proberen bepaalde ongunstige omstandigheden te vermijden (rijden in de regen, of in het donker – rijdt niet in de winter, winterweer wordt vermeden)
"Seizoensgebonden" bestuurders (28,8%)	- Hebben vaker een rijexamen afgelegd; - Zijn eerder geneigd om een onderbreking in te lassen; - Gemiddelde leeftijd – met een grote waaier leeftijden; - Gemiddelde rijervaring – met een grote waaier rijervaring; - Rijden minder vaak in de week en vaak occasioneel; - Gebruiken de G2W het minst vaak als transportmiddel; - Leggen per jaar minder kilometers af; - Proberen actief om alleen in de beste omstandigheden te rijden.

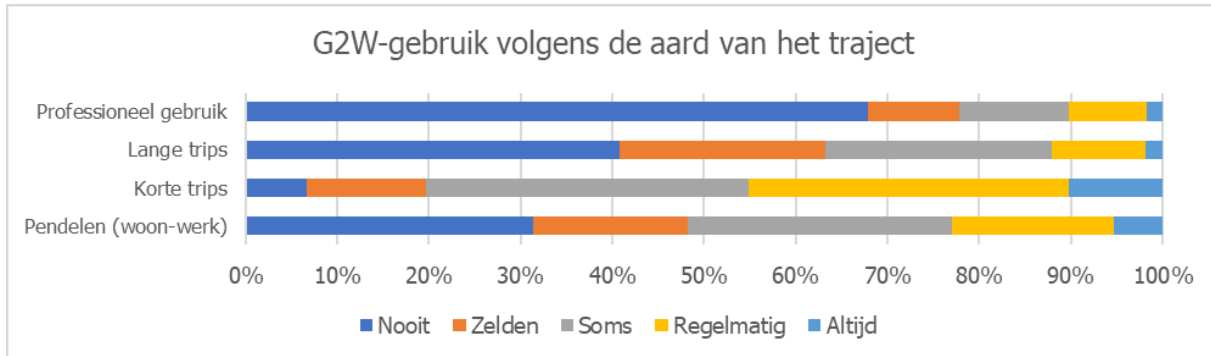
3.5.6 Soort verplaatsingen uitgevoerd door de bestuurders

Volgens een Europese enquête²¹ worden G2Ws hoofdzakelijk in de vrije tijd gebruikt (49%), gevolgd door *woon-werkverkeer* (30%). Om deze tendensen in België te analyseren werd de aard van de verplaatsingen onderverdeeld in "*woon-werkverkeer*" (pendelverkeer), "korte plezierritten" ($\leq 500\text{km}$ – bijv. weekend-uitstappen), "lange plezierritten" ($> 500\text{km}$ – bijv. motorvakantie) en "professioneel gebruik" van de G2W.

²¹ Delhaye, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The Motorcycling Community in Europe - Deliverable 9*. Brussel: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations

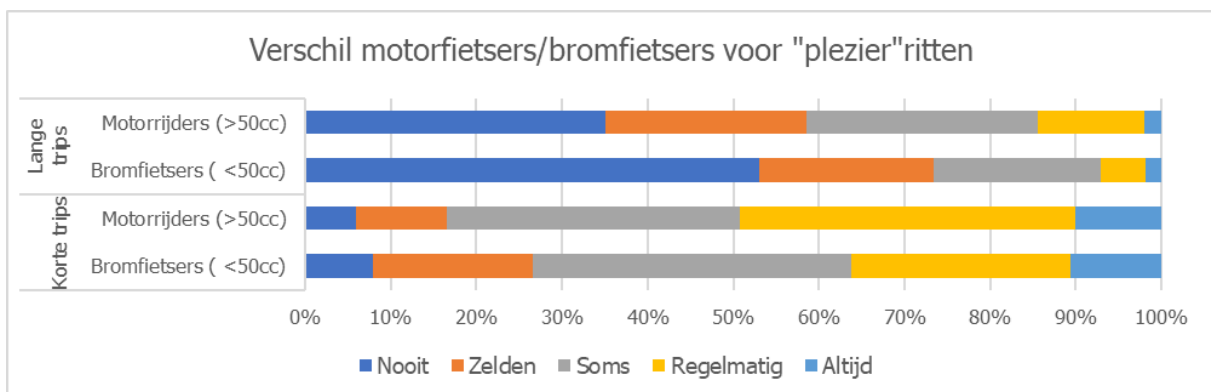
Duidelijke verschillen worden aangetoond, in functie van het soort traject:

- De G2W wordt zeer vaak voor plezierritten gebruikt, maar hoofdzakelijk korte plezierritten (<500km).
- Pendelverkeer van en naar het werk is ook een frequent gebruik: de helft van de G2W-bestuurders geeft aan soms tot altijd te pendelen (+/- 52%). De andere helft verplaatst zich zelden of nooit voor dit doel.
- Professioneel gebruik komt nog steeds weinig voor: iets meer dan een vijfde van de bestuurders verklaart de G2W soms, regelmatig of altijd voor professionele doeleinden te gebruiken (+/- 22%).



Figuur 59: Soorten trajecten uitgevoerd door G2W-bestuurders

Er werden geen verschillen tussen vrouwen en mannen vastgesteld, maar wel tussen *bromfietzers* (<50cc) en *motorrijders* (>50cc). *Motorrijders* (>50cc) rijden vaker voor hun plezier (korte of lange ritten) dan *bromfietzers* (<50cc). Er is geen verschil wat betreft gebruik voor *woon-werkverkeer* of professioneel gebruik.



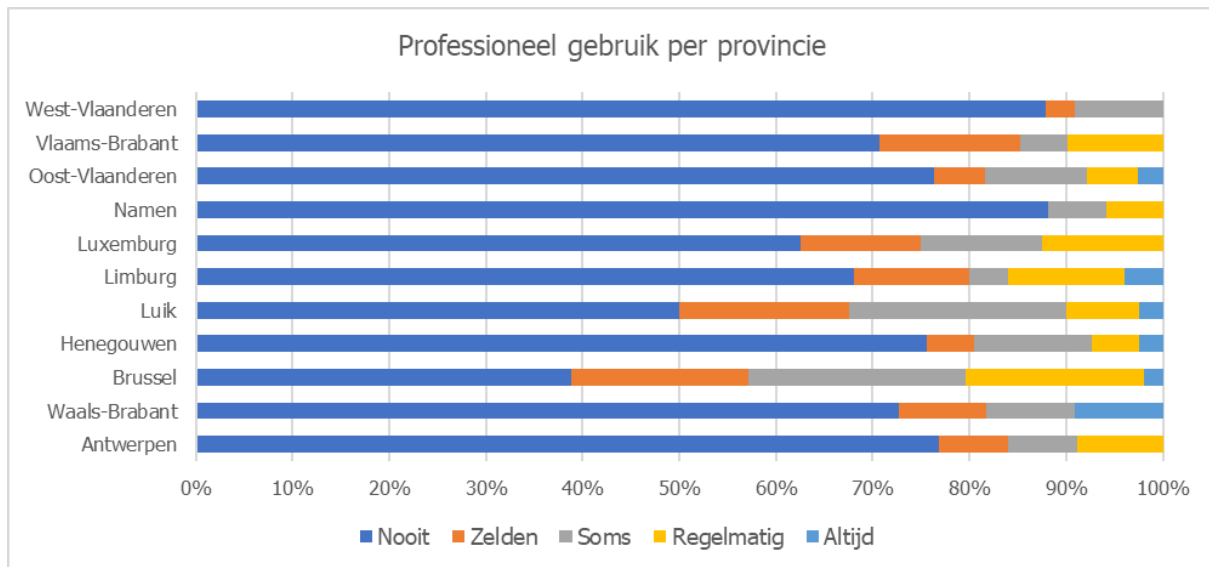
Figuur 60: Verschil in de reden voor de verplaatsing tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc)

Hoewel het **inkomen** geen invloed heeft op de aard van de verplaatsing, heeft de **hoofdactiviteit** van de bestuurder wel een impact op de uitgevoerde verplaatsingen. *Verplaatsingen van en naar het werk* gebeuren vaker door actieve bestuurders (*bedienden, directeurs van kleine en grote ondernemingen, studenten*) en minder door "niet-actieve" bestuurders (*gepensioneerden, werkloze bestuurders*). *Lange plezierritten* worden vaker uitgevoerd door *bedienden, directeurs van grote en kleine ondernemingen* en door werkloze bestuurders, terwijl *studenten, werkzoekenden* en *gepensioneerden* minder lange plezierreisjes maken. In de categorie "professioneel gebruik" kan bevestigd worden dat *directeurs van grote of kleine ondernemingen, zelfstandigen, bedienden en studenten* (eventueel met een studentenjob) vaker een G2W gebruiken. Er werd geen verschil aangetroffen voor "korte plezierritten" die alle soorten bestuurders vaak uitvoeren.

Verder werd ook vastgesteld dat het **type G2W** een rol speelt in de aard van het traject, met name voor lange plezierritten en professioneel gebruik. Lange plezierritten worden minder vaak uitgevoerd door bromfietzers <50cc en scooters >50cc, terwijl *Sportmotoren, Touringmotoren* en *standaard/naked modellen* het meest gebruikt worden voor lange plezierritten. Professionele verplaatsingen gebeuren het meest met een bromfiets <50cc en *Sportieve motoren*.

Daarnaast speelt ook de **woonplaats** een belangrijke rol:

- De provincie Brussel tekent het hoogste aantal professionele verplaatsingen op, voorafgaand aan de provincies Luik, Limburg, Luxemburg en Waals-Brabant.
- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest tekent het hoogste aantal professionele verplaatsingen op (42,8% in de categorie "soms" of "altijd"), gevolgd door Wallonië (23,1%) en Vlaanderen (15,6 %). Vlaanderen telt de meeste voorstanders van korte plezierritten (<500km) (51,9% in de categorie "regelmatig" tot "altijd"), gevolgd door Brussel (49,0% van "regelmatig" tot "altijd") en Wallonië (32,4% van "regelmatig" tot "altijd").



Figuur 61: Frequentie van de professionele verplaatsingen per provincie

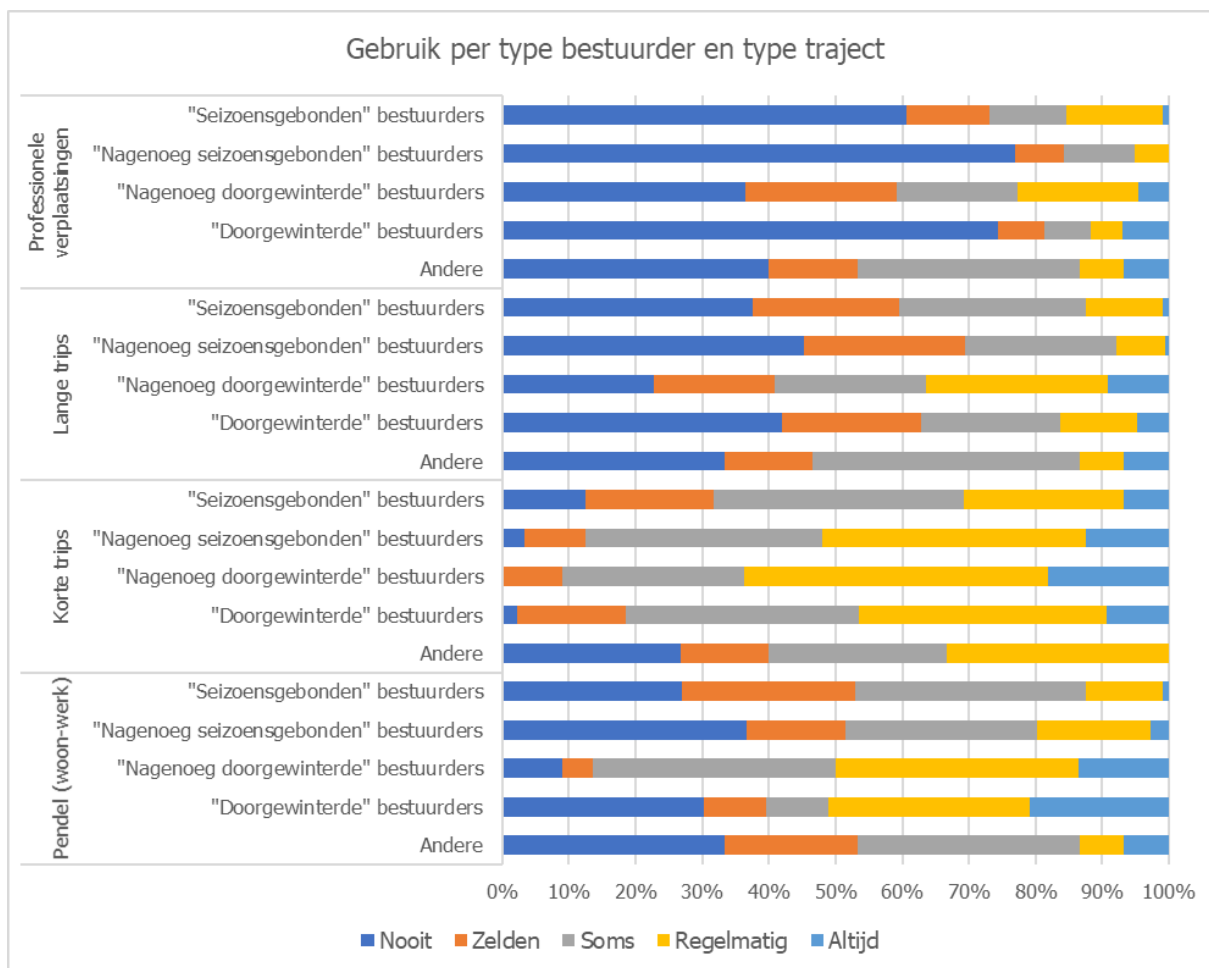
Er kan een expliciet verband worden vastgesteld tussen de jaarlijks afgelegde kilometers en de mate waarin bepaalde verplaatsingen worden gerealiseerd. Hoe meer een bepaald traject wordt gereden, hoe meer het aantal jaarlijks afgelegde kilometers stijgt, en niet alleen voor een specifiek traject.

Eveneens werd vastgesteld dat het aantal afgelegde kilometers en de frequentie waarmee bestuurders op een week rijden naargelang het soort verplaatsing verschilt. G2W-bestuurders die vaker in de week rijden of die meer kilometers rijden, rijden vaker *van en naar het werk*, lange *plezierritten* en professionele trajecten.

Wat betreft korte *plezierritten* (<500km) tonen de resultaten dat bestuurders die minder dan een dag/week rijden (occasionele ritten) eveneens het vaakst korte plezierritten rijden.

Hoe meer een motorrijder bepaalde trajecten doet, hoe meer deze over het algemeen geneigd is om in ongunstige weersomstandigheden te rijden. Een bestuurder die slechts occasioneel rijdt, zal ervoor kiezen om ongunstige weersomstandigheden te mijden. Bestuurders die verschillende soorten trajecten rijden, zijn bereid om het hoofd te bieden aan ongunstige weersomstandigheden.

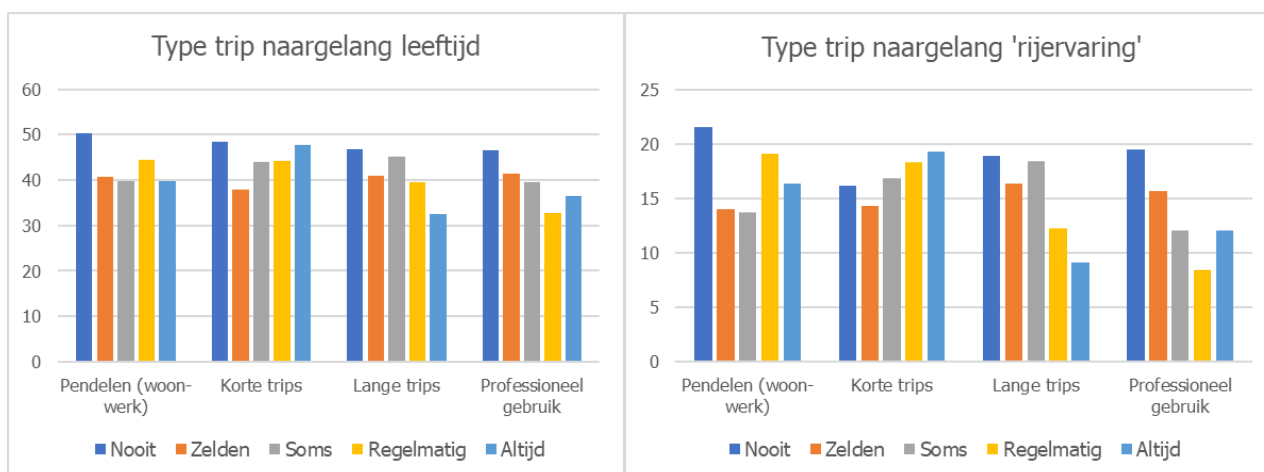
Deze verschillen werden ook teruggevonden in het **type seizoensrijders**. "Doorgewinterde" bestuurders en "nagenoeg doorgewinterde" bestuurders doen de meeste trajecten. De verschillen zijn minder tastbaar tussen "seizoensgebonden" bestuurders "nagenoeg seizoensgebonden" bestuurder voor wat betreft de plezierritten. "Seizoensgebonden" bestuurders concentreren zich hoofdzakelijk op verplaatsingen voor het plezier, terwijl "(nagenoeg) doorgewinterde" alle soorten verplaatsingen doen.



Figuur 62: Verschil tussen de trajecten die de verschillende type seizoensgebonden bestuurders uitvoeren

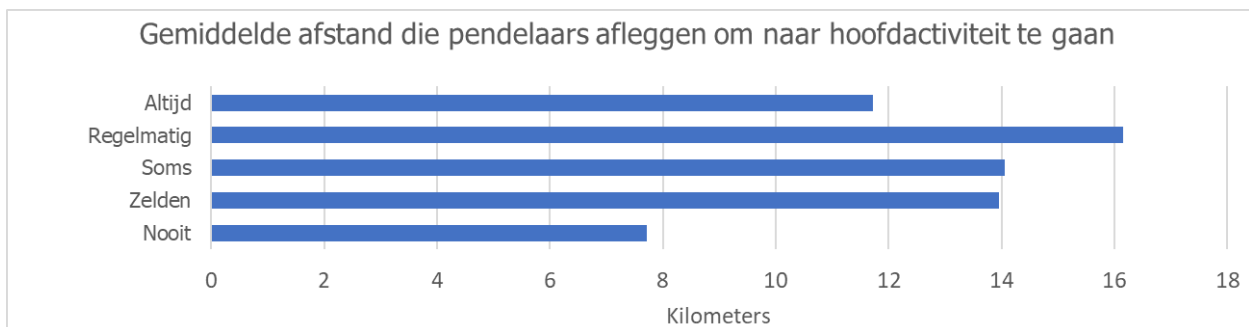
Een ander element dat aan het licht kwam, betreft de **leeftijd** op het type traject. Hoe ouder G2W-bestuurders zijn, hoe meer er geconcentreerd wordt op korte plezierritten. Jongere G2W-bestuurders richten zich ook op andere soorten verplaatsingen.

M.b.t. de **rijervaring** kunnen ongeveer dezelfde tendensen opgemerkt worden als bij de leeftijd. Namelijk dat de rijervaring lijkt te stijgen naarmate er vaker korte *plezierritten* worden uitgevoerd, maar lijkt te verminderen voor de andere trajecten. Alleen bij frequente pendelaars is opnieuw meer rijervaring zichtbaar.



Figuur 63: Leeftijd en rijervaring in functie van de verschillende soorten verplaatsingen

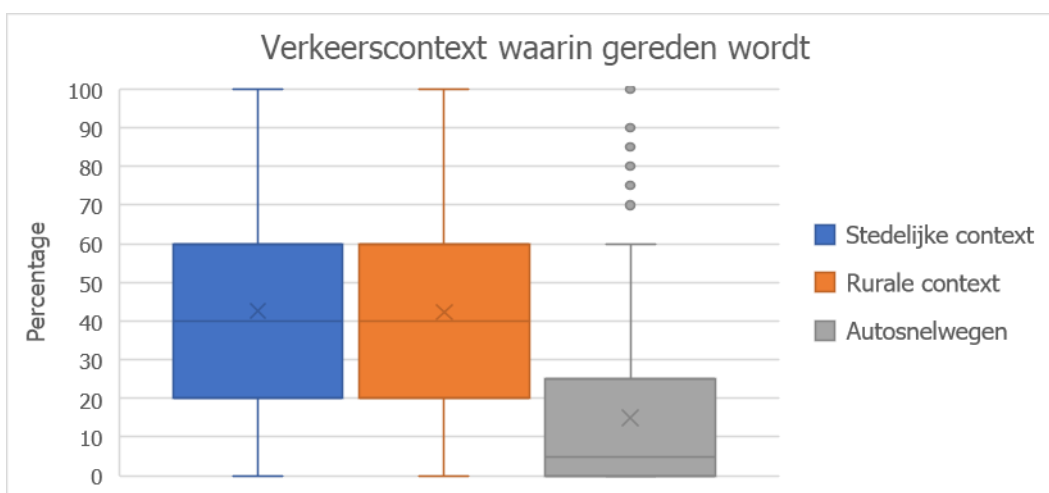
Tot slot kon worden vastgesteld dat voor het traject *woon-werkverkeer* (**aard van het traject**) een verschil kon worden afgebakend in functie van de afstand van het traject naar de hoofdactiviteit. De resultaten onthullen dat de afstand van en naar het werk van bestuurders die nooit met een G2W naar het werk gaan, korter is dan die van de personen die dat wel doen. De bestuurders met de langste afstand van en naar het werk zijn de personen die zich "regelmatig" met de G2W naar hun hoofdactiviteit verplaatsen.



Figuur 64: Gemiddelde afstand naar de hoofdactiviteit voor pendelaars met een G2W

3.5.7 De omgeving waarin gereden wordt

Naast de aard van het traject werd ook de **verkeerscontext** bestudeerd waarin G2W-bestuurders graag rijden (*autosnelweg, stad, platteland*). De bestuurders moesten inschatten hoe vaak er procentueel van de totale tijd achter het stuur in elke verkeerscontext gereden wordt. Over het algemeen kiezen bestuurders van gemotoriseerde tweewielers vooral voor rijden *in de stad en ruraal* (gemiddeld elk 42% van de tijd dat die op een G2W wordt doorgebracht) en minder vaak voor rijden op de autosnelweg (gemiddeld 15% van de tijd).

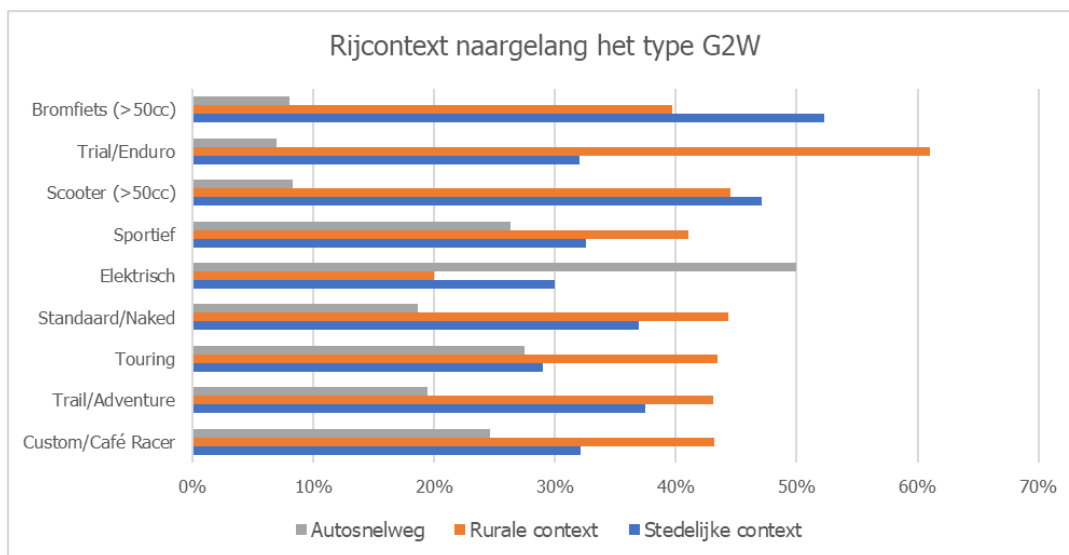


Figuur 65: Verkeerscontext waarin bestuurders verkiezen te rijden

Mannen rijden meer op de autosnelweg dan vrouwen (+7%), terwijl vrouwelijke G2W-bestuurders vaker voor een *stedelijke context* kiezen (+7%). Er werd geen verschil aangetroffen voor de rurale context.

Bromfietzers (<50cc) rijden vaker in een *stedelijke* omgeving dan *motorrijders (>50cc)* (+14%). *Motorrijders (>50cc)* rijden vaker op het *platteland* (+4%) of op de autosnelweg (+10%). Omdat *bromfietzers (<50cc)* niet op de autosnelweg mogen rijden, is dit een logisch verschil.

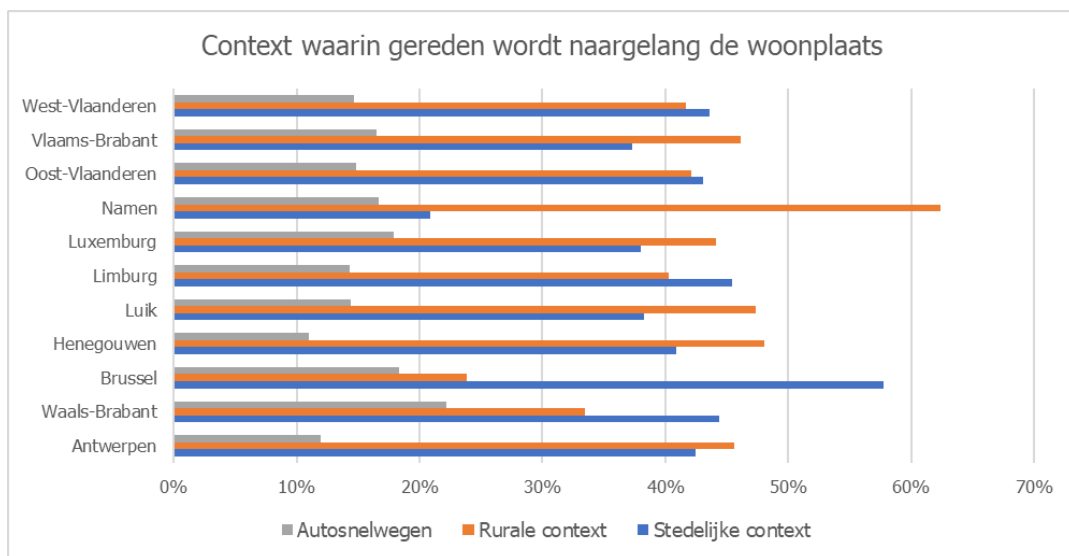
Bovendien wordt er naargelang het type **G2W** ook in een andere context gereden. *Bromfietzers (<50cc)* en *scooters (>50cc)* rijden meer in een *stedelijke* context, en zeer zelden op de autosnelweg. *Sportieve motoren, standaard/naked modellen, Touringmotoren, Trail/Adventure* en *Custom/Café Racers* zijn dan weer minder in een *stedelijke* context terug te vinden, maar eerder op de autosnelweg.



Figuur 66: De context waarin gereden wordt naargelang het type G2W

Bestuurders die geen **examen** aflegden en die geen **post-rijbewijs training** volgden, rijden significant minder in een *stedelijke* omgeving en op de *autosnelweg* (-6%) en significant meer in een *rurale context* (+12%) dan bestuurders die een examen aflegden en/of een nascholing volgden.

Brusselse, maar ook Vlaamse G2W-bestuurders rijden vaker in een *stedelijke context* dan Waalse bestuurders. Rurale verplaatsingen en stedelijke verplaatsingen zijn evenwichtiger verdeeld in Vlaanderen dan in Wallonië, waar bestuurders meer in een *rurale omgeving* rijden. Bestuurders met Brussel als **woonplaats** rijden meer op de autosnelweg. Dat valt hoofdzakelijk te verklaren door de verschillende manier waarop het grondgebied in Wallonië en Vlaanderen is ingedeeld, en door de geografische verschillen tussen de beide regio's.



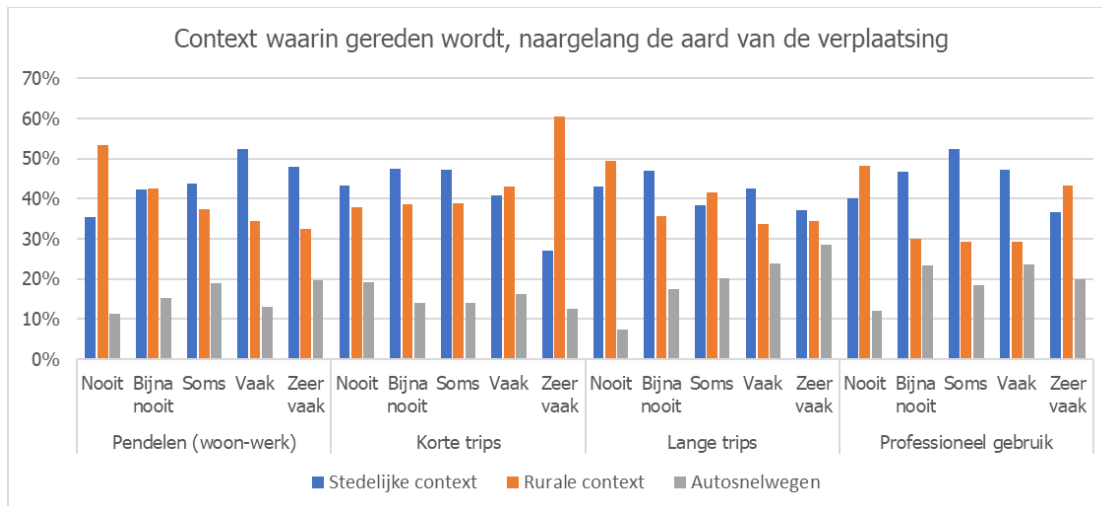
Figuur 67: Context van de rit in functie van de woonplaats van de gebruiker

Ook de **hoofdactiviteit** heeft een invloed op de omgeving waarin gereden wordt. In een *rurale* context wordt het meest gereden door *studenten*, *gepensioneerde* bestuurders en *deeltijdse werknemers*. *Zelfstandigen* en *directeurs van grote en kleine ondernemingen* zijn minder geneigd om *ruraal* te rijden. Het tijdsgebrek (misschien meer voor de *directeurs van grote en kleine ondernemingen* en *zelfstandigen*) zou tot minder *rurale* verplaatsingen kunnen leiden, waardoor er meer geconcentreerd wordt op het rijden in de stad en op de autosnelweg, terwijl mensen met meer vrije tijd (*studenten*, *gepensioneerden*, *deeltijds werkenden*) vaker in *rurale gebieden* zullen rijden.

Er werd eveneens vastgesteld dat de **jaarlijks afgelegde kilometers** grotendeels bepaald worden door het rijden op de autosnelweg. Hoe meer kilometers er in de loop van een jaar worden afgelegd, hoe meer dat op de *autosnelweg* gebeurt. Doordat *woon-werkverkeer* een impact heeft op het aantal afgelegde kilometers, is het mogelijk dat deze via het *woon-werk* traject worden geaccumuleerd, op de *autosnelweg*.

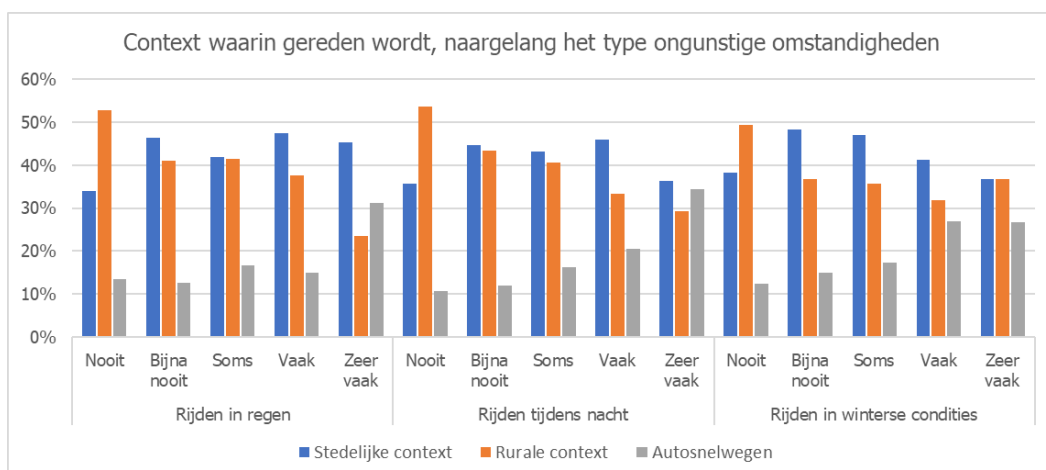
Daarnaast werd ook zichtbaar dat hoe minder frequent er in de week gereden wordt, hoe meer er in een *rurale* context gereden wordt en hoe minder in een *stedelijke* omgeving. Er wordt daarentegen meer in een *stedelijke* omgeving gereden als de **frequentie van de verplaatsingen** in de loop van een week toeneemt.

De **aard van het traject** speelt ook een rol wat betreft de context waarin de bestuurders verkiezen te rijden. Er wordt bijvoorbeeld minder in een *rurale* context gereden als er regelmatig gependeld wordt. Pendelaars kiezen er namelijk voor om hoofdzakelijk op de autosnelwegen en in een *stedelijke* omgeving te rijden. Voor lange plezierritten kiezen de bestuurders er voor om hoofdzakelijk de autosnelwegen te gebruiken terwijl *korte plezierritten* eerder in een rurale omgeving worden gereden. Voor korte plezierritten wordt er significant meer *ruraal* gereden als de frequentie van deze verplaatsingen hoog is. Professionele ritten (koerier, leverancier van voeding, enz.) gebeuren meer in de *stad* .



Figuur 68: Context waarin de verplaatsing wordt uitgevoerd, in functie van de aard van de verplaatsing

Bestuurders die verkiezen om in alle mogelijke omstandigheden te rijden, rijden vaker in een *stedelijke* omgeving en op de autosnelwegen. Er werd vastgesteld dat bestuurders die ongunstige rijomstandigheden proberen te vermijden meer in een *rurale* omgeving rijden. Omdat *ruraal* rijden vaak een recreatieve activiteit is, verklaart dat waarom *rurale* ritten vaak vermeden worden als de omstandigheden niet gunstig zijn. Het aandeel *rurale* verplaatsingen vermindert naarmate er vaker in ongunstige omstandigheden gereden wordt. Bestuurders van een G2W die in een *stedelijke* context en op de autosnelwegen rijden, rijden wel vaker in ongunstige omstandigheden.

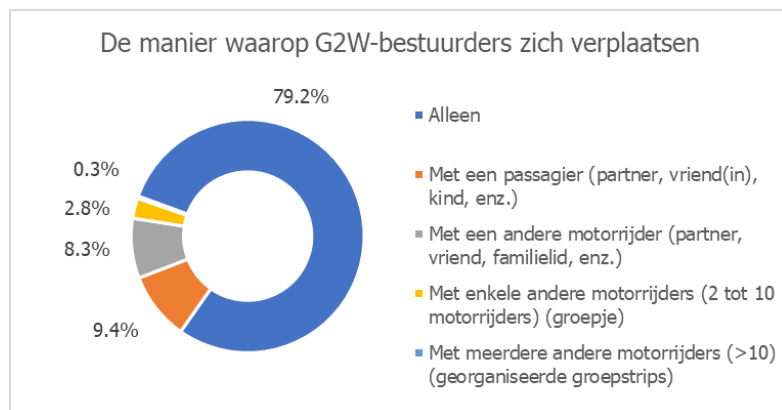


Figuur 69: Context waarin gereden wordt in functie van de ongunstige omstandigheden

Tot slot kon aangetoond worden dat naarmate de **leeftijd** van de G2W-bestuurders stijgt, de voorkeur gegeven wordt aan *korte plezierritten in een rurale omgeving* . Dat in tegenstelling tot jonge bestuurders die verschillende soorten trajecten afleggen, waarbij de nadruk meer ligt op het rijden in een *stedelijke* context. Wat de **rijervaring** betreft, werden dezelfde tendensen zichtbaar als bij de leeftijd, namelijk een daling van de rijervaring bij bestuurders die vaker lange trajecten of professionele verplaatsingen doen. Rijden in een *rurale* context stijgt daarentegen met de rijervaring.

3.5.8 De manier waarop G2W-bestuurders zich verplaatsen

G2W-bestuurders rijden over het algemeen alleen (79,2%). Sommigen verplaatsen zich vaak met een passagier (9,4%) of rijden samen met een vriend, een partner, een familielid (8,3%) op een andere G2W. Een zeer klein deel verkiest om in groep te rijden (3,1%).

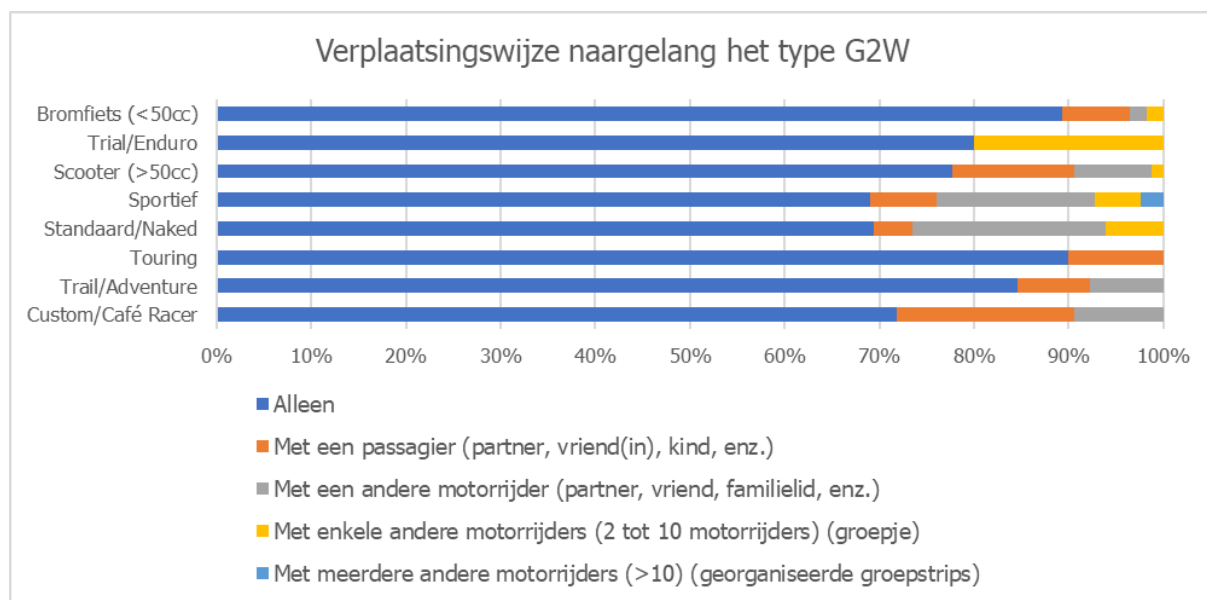


Figuur 70: De manier waarop G2W-bestuurders verkiezen om met hun G2W te rijden

Er werd geen verschil vastgesteld in functie van het **geslacht**, de **gezinstoestand**, het **inkomen**, de **woonplaats**, de **leeftijd**, de **rijervaring** en de **gebruiksfrequentie**, het feit of een **rijexamen** werd afgelegd, een **nascholing** gevolgd werd of een **pauze** ingelast werd.

De studie toont wel dat *bromfietzers* (<50cc) vaker alleen rijden (90%) dan *motorrijders* (>50cc) (75%). *Motorrijders* (>50cc) verkiezen vaker om met een andere motorrijder te rijden. Met een passagier rijden komt in beide categorieën even veel voor.

Standaard/naked motoren, *Sportieve motoren* en *Custom/Café Racers* lijken de voorkeur te krijgen om met passagier te rijden of met een andere gebruiker op een andere G2W. *Touringmotoren*, *Trail/Adventuremotoren*, *scooters* (>50cc), *enduromotoren* en *bromfietsen* (<50cc) rijden het vaakst zonder passagiers, hoewel *scooters* (>50cc) ook vaker met een passagier kunnen rijden.

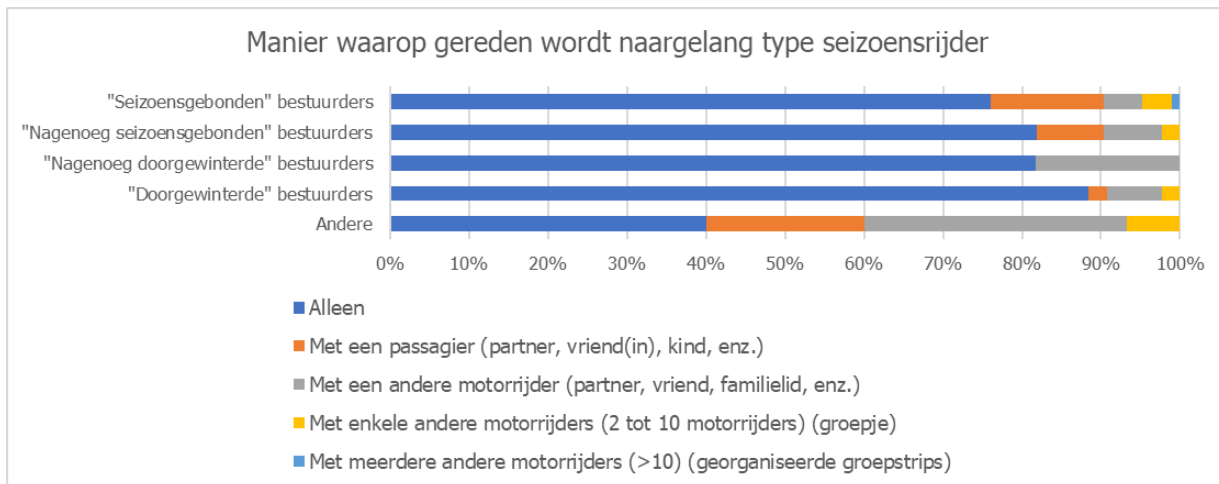


Figuur 71: Verplaatsingswijze waaraan G2W-bestuurders de voorkeur geven, naargelang het type G2W

Wat betreft de **hoofdactiviteit** van de bestuurder tonen de gegevens dat bepaalde bestuurders zonder beroepsactiviteit (i.e. *studenten*, *gepensioneerden* en *bedienden*) vaker alleen rijden dan *directeurs van grote en kleine ondernemingen*, *werkzoekenden* en *zelfstandigen*. *Directeurs van grote en kleine ondernemingen* rijden het vaakst in groep. Het is echter belangrijk om voorzichtig te zijn met die laatste gegevens want hun aantal is beperkt in de studie.

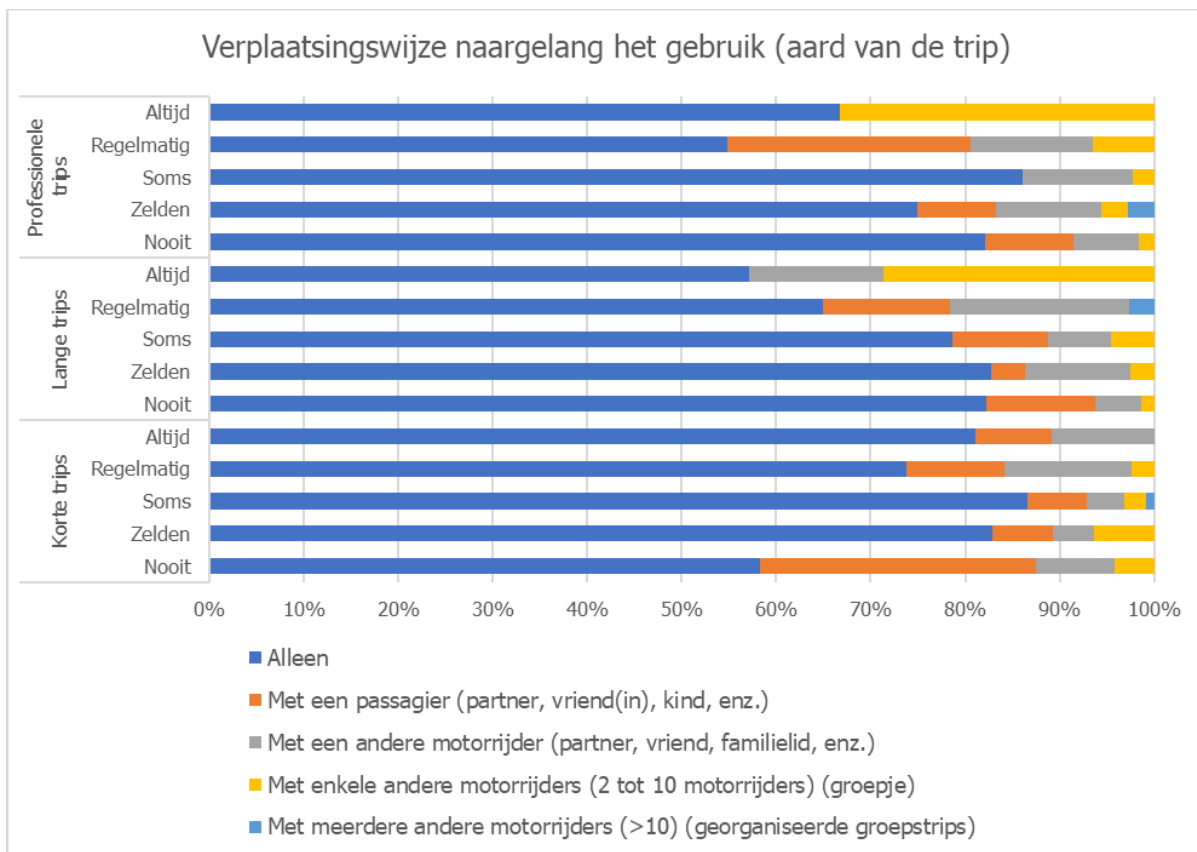
De resultaten wijzen er eveneens op dat ook het **aantal** afgelegde **kilometers** een invloed heeft. Hoe meer kilometers er jaarlijks worden afgelegd, hoe meer bestuurders geneigd zijn om met een passagier of een andere G2W-bestuurder te rijden.

Wat het **seizoen** waarin gereden wordt betreft, tonen de gegevens dat "doorgewinterde" bestuurders de voorkeur geven aan alleen rijden, in tegenstelling tot de "seizoenrijders" die liever met een passagier, een andere gebruiker of in groep rijden. "Nagenoeg doorgewinterde" bestuurders "nagenoeg seizoensgebonden" bestuurders, onderscheiden zich onderling niet echt. Behalve voor "nagenoeg doorgewinterde" bestuurders die eerder met een andere G2W-bestuurder rijden dan met een passagier, indien er niet alleen gereden wordt.



Figuur 72: De wijze waarop met de G2W gereden wordt naargelang het type seizoensrijder

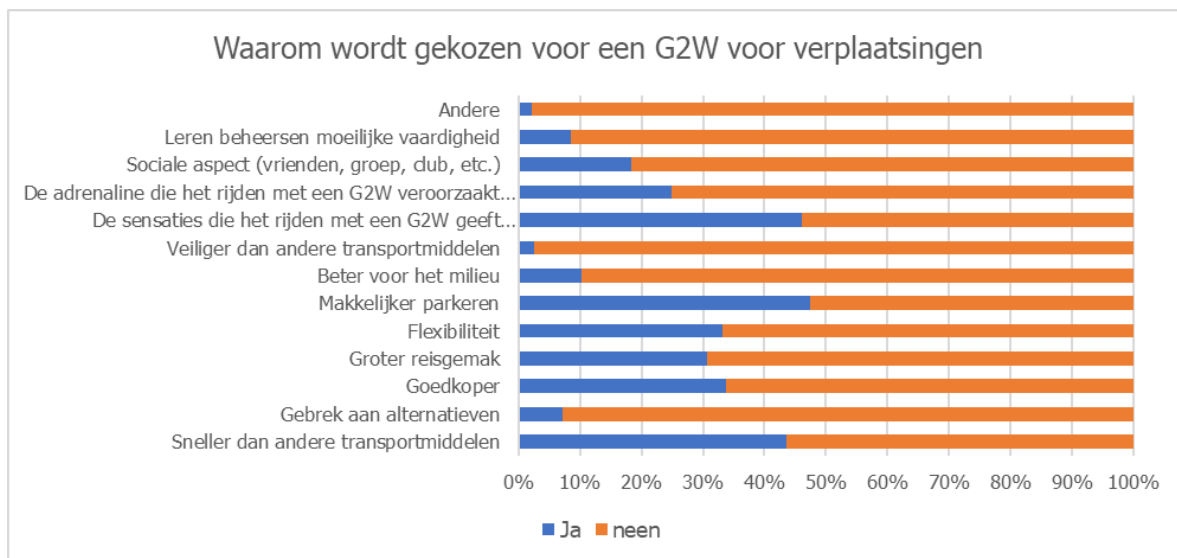
Wanneer het **type verplaatsing** en de **frequentie** nader bekeken worden, blijkt dat hoe meer de bestuurder plezierritten uitvoert, hoe minder deze geneigd is om dat alleen te doen. Er wordt echter verkozen om met een passagier of een andere bestuurder te rijden. Er is eveneens een verschil merkbaar voor professionele trajecten in vergelijking met woon-werkverkeer, maar er is geen duidelijke trend zichtbaar.



Figuur 73: De wijze waarop gereden wordt, in functie van het type traject

3.5.9 Drijfveren

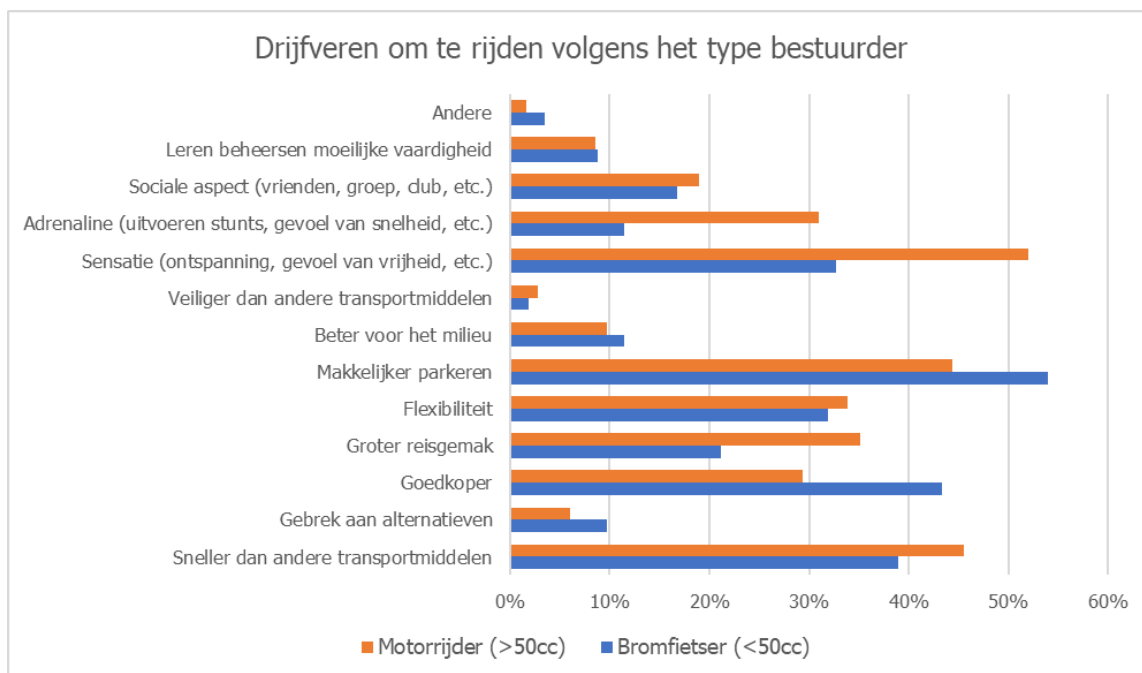
De redenen om een G2W te gebruiken, verschillen sterk van de ene tot de andere gebruiker. Deze schommelen, voor bijna 1 bestuurder op 2, van praktische redenen (vb. *makkelijker parkeren*, *snelle verplaatsingen*) tot plezier (vb. Het *gevoel* dat het geeft). Andere praktische redenen zoals *flexibiliteit*, *het groter reisgemak* en *lagere kosten* zijn eveneens belangrijk voor 1 gebruiker op 3. Ook de *adrenaline* en het *sociale aspect* worden genoemd, maar minder. Tot slot zijn aspecten zoals: *het leren beheersen van een moeilijke vaardigheid*, het feit dat een G2W *veiliger* zou zijn, het feit dat het beter zou zijn voor het *milieu*, of het gebrek aan *alternatieven*, redenen die het minst vaak worden genoemd om met een G2W te rijden. De categorie "andere" is zeer beperkt en verwijst naar aspecten zoals het gevoel van ontspanning, het feit dat het om een hobby gaat, het gebruik op korte afstanden of als tweede transportmiddel.



Figuur 74: Motieven voor het rijden met een G2W

Er waren amper verschillen te bemerken tussen **mannen** en **vrouwen**. Alleen gaven mannen vaker dan vrouwen aan dat de G2W sneller is dan alternatieve transportmiddelen.

Een vergelijking tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc) brengt enkele verschillen aan het licht. *Motorrijders* (>50cc) zijn vatbaarder voor gevoelsaspecten (sensatie, adrenaline, het groter reisgemak) dan *bromfietzers* (<50cc), die meer gemotiveerd zijn door praktische aspecten (kosten, parkeergemak).

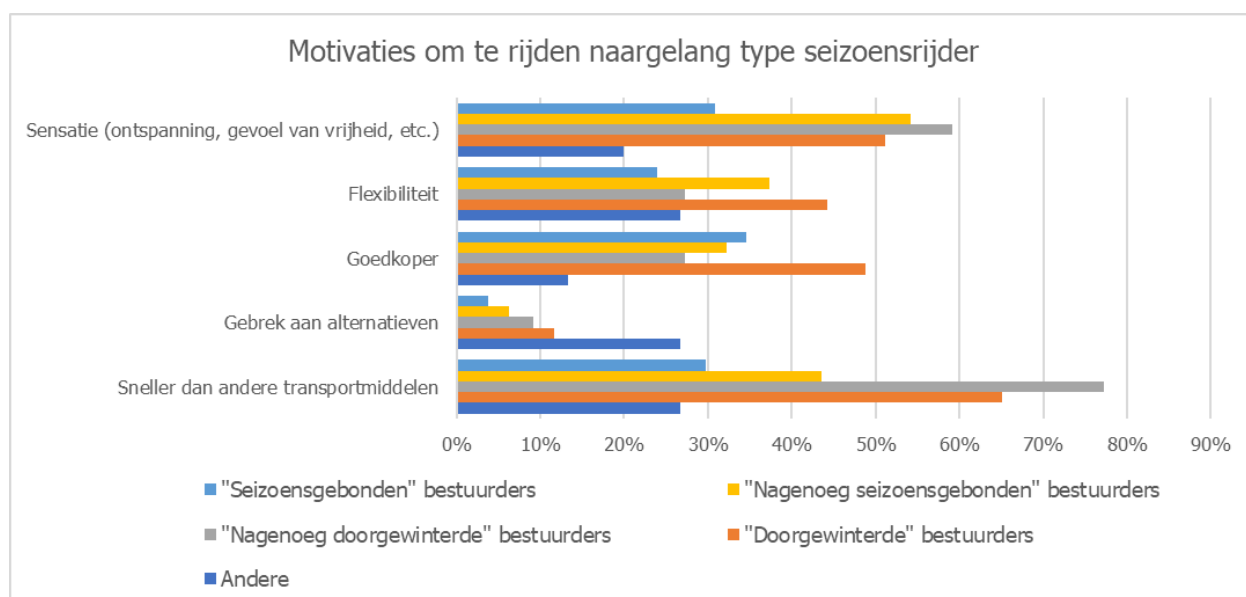


Figuur 75: Verschil in de motieven volgens het type bestuurder

Het **type G2W** lijkt ook een bepaalde invloed uit te oefenen op de motieven. G2W-bestuurders die met een *sportieve motor* (sport, adventure) of met een zware motor (*Custom/café racer* en *Touring*) rijden, lijken meer gemotiveerd door de *adrenaline* en *het gebruik van de zintuigen* dan *bromfietzers (<50cc)* en *scooters (>50cc)*, voor wie het *economische* aspect primeert. Wat betreft de andere redenen om een G2W te gebruiken konden geen verschillen vastgesteld worden in functie van het type G2W.

Zowel voor het **onderwijsniveau** van de bestuurder als het feit dat de bestuurder al dan niet een **pauze** heeft genomen, werd geen verschil gevonden. Evenmin voor de **hoofdactiviteit** van de bestuurders. De gegevens toonden echter wel aan dat bestuurders met een hoger **inkomen** vaker aangeven omwille van een *milieuredenen* en het *parkeergemak* te rijden, terwijl bestuurders met een lager inkomen vaker omwille van het *sociale aspect* rijden.

Verder kon eveneens aangetoond worden dat aspecten zoals *het reisgemak*, *adrenaline* en het feit dat het *sneller* is dan de andere vervoersmiddelen, vaak geïdentificeerd worden naarmate de G2W meer gebruikt wordt. Maar ook aspecten zoals flexibiliteit, de goedkopere kost, het parkeergemak, het gebrek aan alternatieven en het gevoel van sensatie worden dan belangrijker gevonden. Het is niet verwonderlijk dat "nagenoeg doorgewinterde" deze motieven meer noemen dan "nagenoeg seizoensgebonden" bestuurders, aangezien deze de G2W meer gebruiken.



Figuur 76: Verschil in de motieven naargelang het type seizoensrijder

De **aard van het traject** beïnvloedt tevens lichtjes de motieven om te rijden. Over het algemeen lijkt het dat de praktische aspecten (vb. hoger comfort, sneller dan de alternatieven, of gebrek aan alternatieven) belangrijk zijn voor het *woon-werkverkeer*, wat zich vaker in een *stedelijke* context afspeelt. Dit terwijl er bij plezierritten in een *rurale* omgeving de *emotionele* aspecten voorrang hebben (bijv. het sociale aspect, *het gebruik van de zintuigen*, de *adrenaline*).

Motieven zoals het gebrek aan alternatieven en het parkeergemak zijn belangrijker als criterium dan de milieu- en sociale aspecten voor wie meer in een *stedelijke omgeving* rijdt. De milieuaspecten zijn dan weer van belang voor bestuurders die meer *ruraal* rijden. Tot slot zijn aspecten zoals tijdsbesparing, comfort, gevoel, adrenaline en het sociale aspect belangrijker voor bestuurders die meer op de *autosnelweg* rijden.

Het lijkt eveneens dat G2W-bestuurders die liever **alleen** rijden minder belang hechten aan sociale en milieuaspecten dan zij die liever **in groep** rijden.

Er wordt eveneens aangetoond dat **oudere** bestuurders met meer **rijervaring** gevoeliger zijn voor aspecten zoals de *kosten* en de *impact op het milieu*, alsook het *parkeergemak* en het *gebruik van de zintuigen*. De jongste en/of minst ervaren bestuurders geven daarentegen aan dat hun keuze eerder bepaald wordt door een gebrek aan alternatieven en de adrenaline.

Tot slot werd opgemerkt dat bestuurders met minder ervaring het vaakst aangeven te rijden omdat ze de G2W veiliger vinden, wat mogelijk op een geïdealiseerd beeld van motorrijden wijst.

3.6 Het gebruik van uitrusting

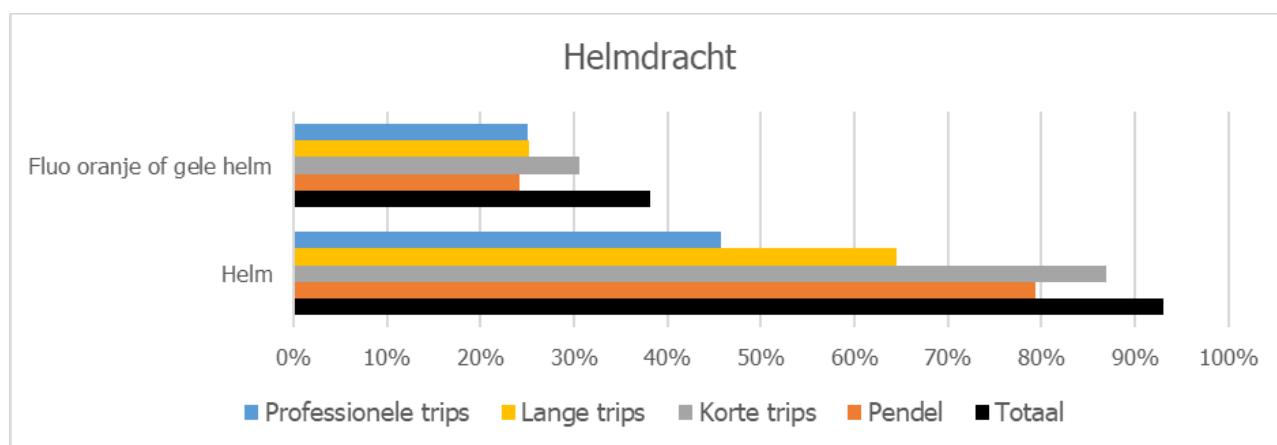
3.6.1 Het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen

Hoewel PBM voor de twee categorieën belangrijk zijn, is het begrip uitrusting meer van toepassing op bestuurders van motorfietsen en *scooters* (>50cc) dan op *bromfietzers* (<50cc). Het gebruik hangt sterk samen met de mobiliteit van de bestuurders.

Hoewel er werd vastgesteld dat het inkomen geen invloed heeft op de keuze om “gewone kleding” (*gewoon vest, gewone broek* enz.) te dragen, lijkt het dat de rol van de **wettelijke aspecten** (die verschillend zijn voor *bromfietzers* (<50cc) en voor *motorrijders* (>50cc)), het **type reis** en eventueel de **sensibilisering** belangrijker is bij de keuze van persoonlijke beschermingsmiddelen.

3.6.1.1 Helmen

Omdat een helm een verplichte uitrusting is, beperkt de studie zich tot het percentage en de context van het gebruik van een recente trend van fluo helmen. De antwoorden tonen aan dat 1 bestuurder op 3 er een bezit en dat een bepaald aantal bestuurders meerdere helmen bezit. Het lijkt ook dat de keuze om een helm te dragen van het soort traject afhangt.

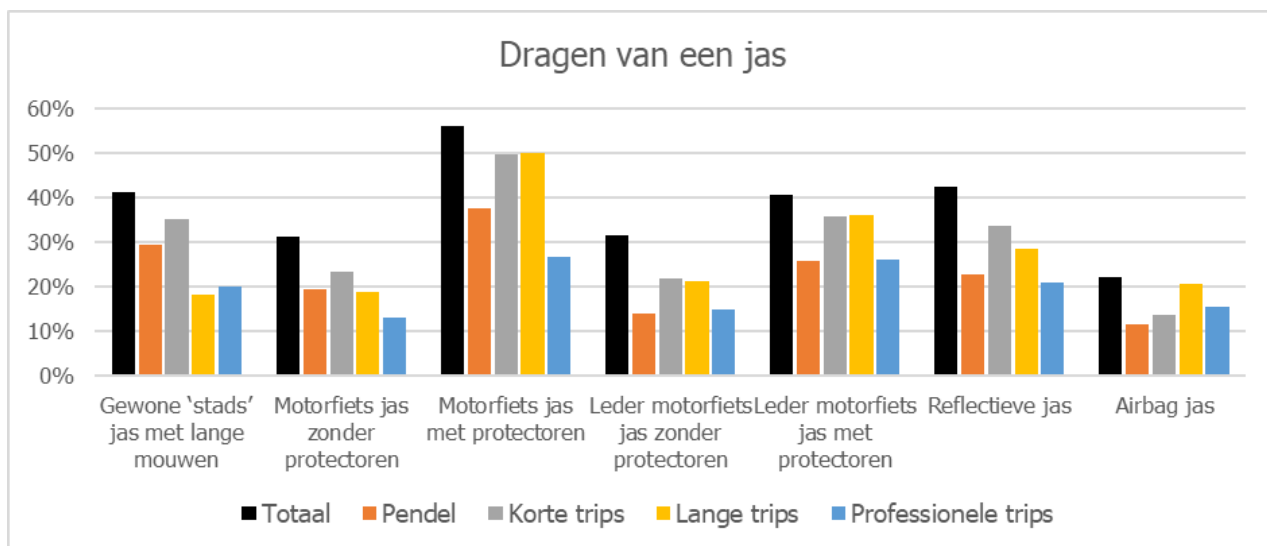


Figuur 77: De helm die gedragen wordt door G2W-bestuurders

3.6.1.2 Vesten

Over het algemeen, gebruikt 1 bestuurder op 3 een (*gewoon*) 'vest' (i.e. eender welke jas met lange mouwen welke niet ontworpen is voor de motorfiets, inclusief 'jeans') voor korte ritten en voor pendelverplaatsingen. Voor lange ritten of professioneel gebruik is dat nog 1 op 5. *Bromfietzers* (<50cc) dragen het vaakst een gewone jas, aangezien 1 bromfietser op 2 een *gewone jas* draagt om te pendelen of voor korte ritten, en 1 op 3 voor lange plezierritten.

Motorjassen met bescherming worden door iets meer dan de helft van de G2W-bestuurders gedragen. Dat ligt natuurlijk hoger bij de *motorrijders* (>50cc) en lager bij *bromfietzers* (<50cc). *Motorjassen zonder bescherming* worden door bijna 1 bestuurder op 3 gebruikt, zonder onderscheid tussen *motorrijders* (>50cc) en *bromfietzers* (<50cc). Bij deze jassen gaat de voorkeur meer uit naar alternatieven in stof dan in leder. *Reflecterende jassen* worden veel gebruikt door de twee types G2W-bestuurders, en *jassen met een airbag* worden eveneens door alle bestuurders gedragen. Die laatsten worden meer gebruikt op *plezierritten* dan voor dagelijkse verplaatsingen.



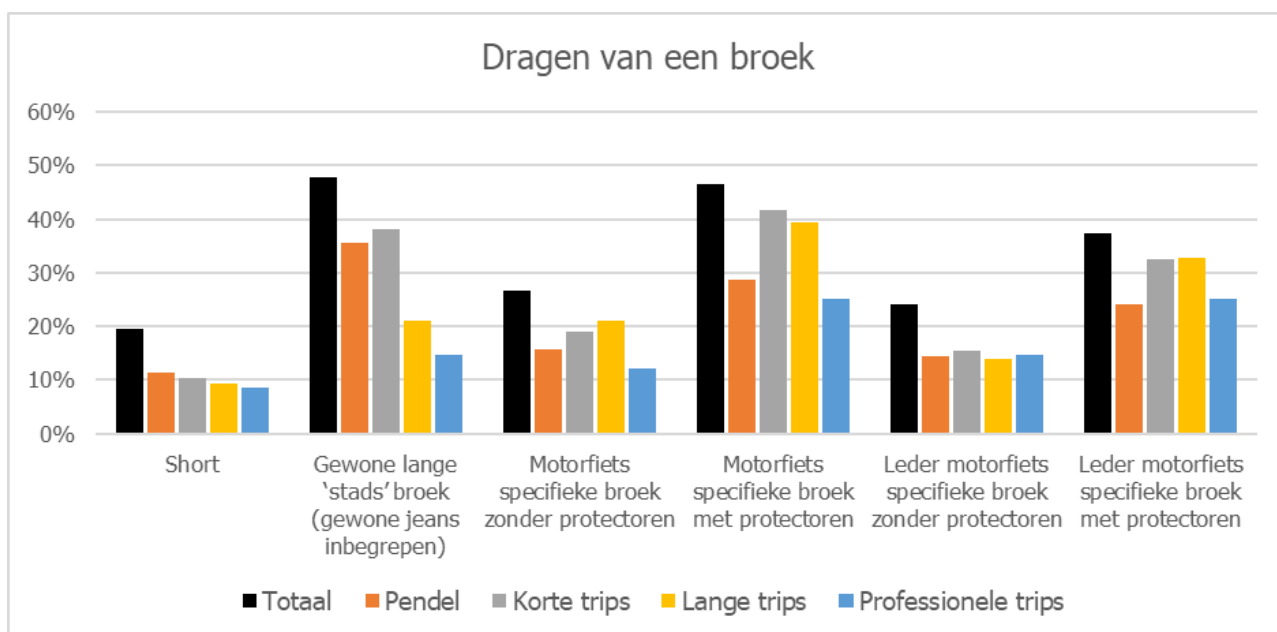
Figuur 78: De verschillende vesten/jassen die gebruikt worden door G2W-bestuurders

3.6.1.3 Broeken

Met betrekking tot broeken wordt aangetoond dat *specifieke motorbroeken met bescherming* het meeste gedragen worden op korte/lange plezierritten (45% tot 50%). Het gebeurt dat *bromfietzers (<50cc)* een specifieke motorbroek dragen maar in mindere mate (1 op 3). Dit hoofdzakelijk voor plezierritten of professionele verplaatsingen en minder voor woon-werk trajecten. *Lederen motorbroeken* zijn eveneens populair, maar dan eerder bij *motorrijders (>50cc)* voor plezierritten.

Een gewone broek (waaronder jeans) blijft echter courant voor alle G2W-bestuurders (nagenoeg 1 bestuurder op 2). Dit vooral bij *bromfietzers (<50cc)*, met name voor *woon-werkverkeer* en voor korte *plezierritten* (respectievelijk 35% tot 38 % van alle bestuurders en 46% tot 48% van de *bromfietzers (<50cc)*).

Verder werd ook vastgesteld dat een short voor 2 op de 10 bestuurders als een optie wordt gezien, dit zowel voor *motorrijders (>50cc)* als *bromfietzers (<50cc)*.



Figuur 79: De verschillende soorten broeken die gedragen worden naargelang het type traject

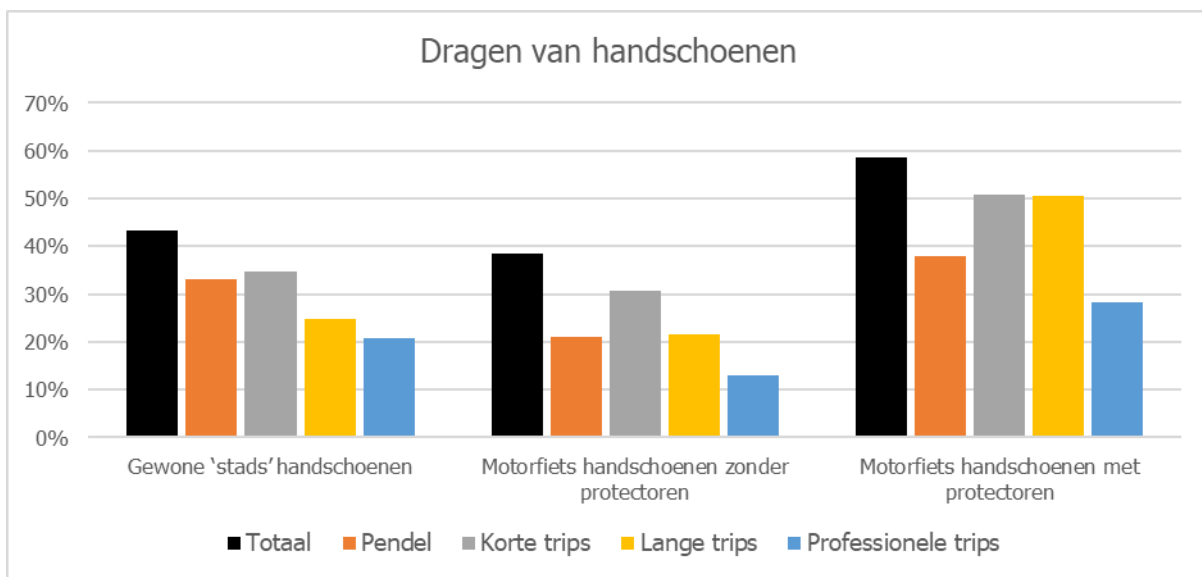
3.6.1.4 Handschoenen

Verstevigde handschoenen (met of zonder protectoren) worden het meest gebruikt (38% voor woon-werkverkeer en 51% voor plezierritten). *Gewone handschoenen* zijn ook populair (33% voor woon-werk verplaatsingen en 25 tot 35% voor plezierritten).

Bromfietzers (<50cc) zijn meer geneigd om gewone handschoenen te dragen (49% voor woon-werk verplaatsingen en 45% tot 52 % voor lange of korte *plezierritten*), maar gewone handschoenen zijn ook populair bij *motorrijders (>50cc)* (26% voor woon-werk verplaatsingen en 27 % voor korte plezierritten).

Motorhandschoenen met protectoren worden hoofdzakelijk gebruikt door *motorrijders (>50cc)* (67%) voor vrijetijdsritten (60%) en pendelen (46%). *Bromfietzers (<50cc)* gebruiken eveneens dit soort handschoenen maar in mindere mate (40% ongeacht het type traject).

Er worden ook veel *motorhandschoenen zonder bescherming* gedragen. Dit even veel door *motorrijders (>50cc)* als door *bromfietzers (<50cc)* (1 op 3 voor korte *plezierritten* en 1 op 5 voor woon-werk verplaatsingen en lange plezierritten).



Figuur 80: De verschillende handschoenen die G2W-bestuurders dragen

3.6.1.5 Schoenen/laarzen

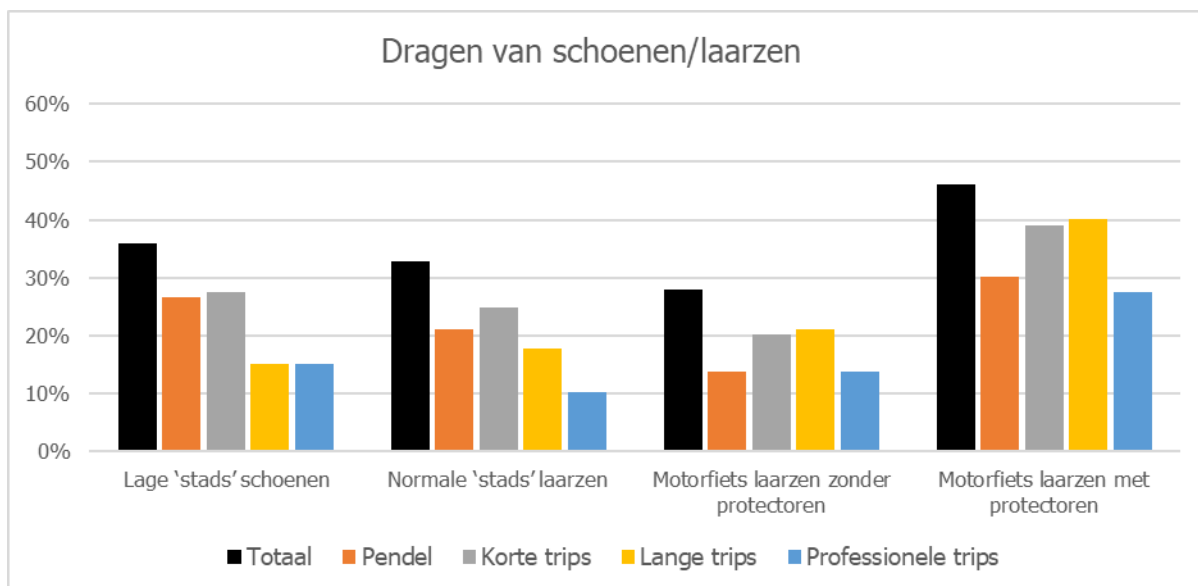
Verder werd aangetoond dat een meerderheid van de bestuurders *specifieke motorlaarzen* draagt (30 % van de bestuurders voor pendelverplaatsingen en 40 % voor de vrije tijd), maar ook *gewone lage schoenen en gewone laarzen* zijn populair.

Gewone lage schoenen worden hoofdzakelijk door G2W-bestuurders gedragen voor *woon-werk* trajecten of voor korte *plezierritten* (27%). Deze worden minder gebruikt voor lange *plezierritten* en professionele verplaatsingen. De studie toont aan dat *bromfietzers (<50cc)* deze het meeste dragen voor *woon-werk* verplaatsingen (35%) of korte plezierritten (44%). 20% van de *motorrijders (>50cc)* draagt eveneens dit type schoenen om *van en naar het werk* te rijden of op korte plezierritten.

Gewone laarzen worden even veel gedragen door *bromfietzers (<50cc)* als door *motorrijders (>50cc)* (over het algemeen 1 gebruiker op 3, ongeacht het trajecttype)

Tot slot geven *motorrijders (>50cc)* meer de voorkeur aan *motorlaarzen met protectoren* voor *woon-werkverkeer* (39%) en voor de vrije tijd (45% tot 48%). Ook *bromfietzers (<50cc)* gebruiken deze in de vrije tijd voor korte (19%) en voor lange (25%) *plezierritten*.

Motorlaarzen zonder protectoren worden ook gedragen, maar minder frequent.



Figuur 81: De verschillende soorten schoeisel die gedragen worden, naargelang het soort traject

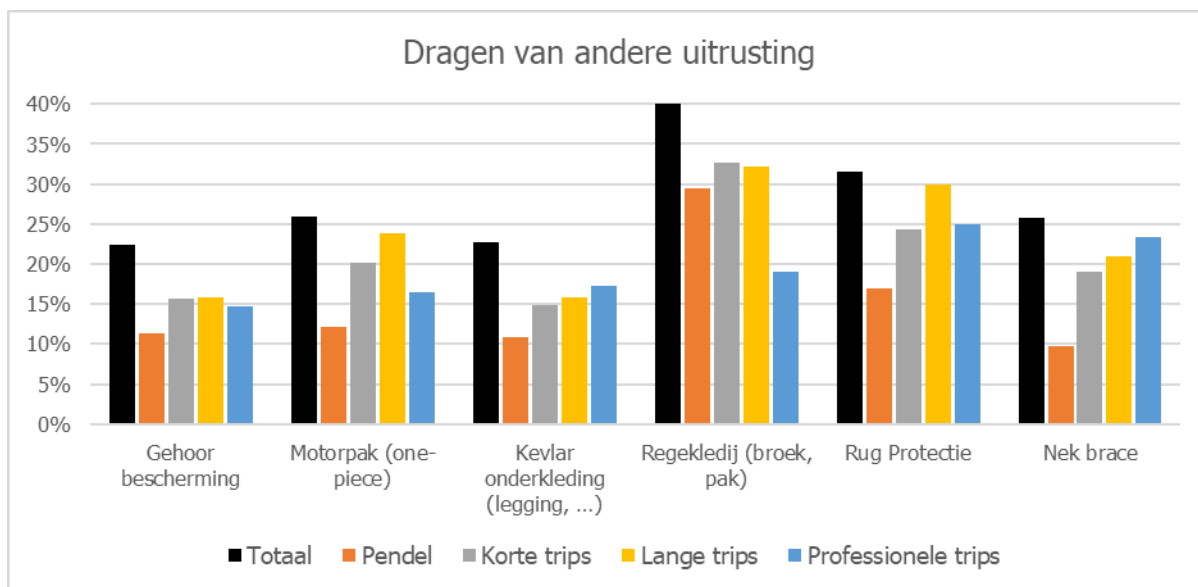
3.6.1.6 Andere uitrusting

Er bestaan eveneens andere soorten uitrustingen: gehoorbescherming (oordopjes), (eendelige) motorpakken, kevlar onderkleding, regenbescherming (volledig pak of alleen een broek), rugprotectoren, nekbescherming.

Er kan aangetoond worden dat *gehoorbescherming*, *kevlar onderkleding* en een *eendelig motorpak* even weinig gedragen worden door *motorrijders* (>50cc) als door *bromfietzers* (<50cc) en als het gebruikt wordt, meer voor *plezierritten* dan voor *pendelverplaatsingen*.

Regenkleding wordt daarentegen veel gebruikt (2 gebruikers op 5), en dat voor verschillende soorten reizen.

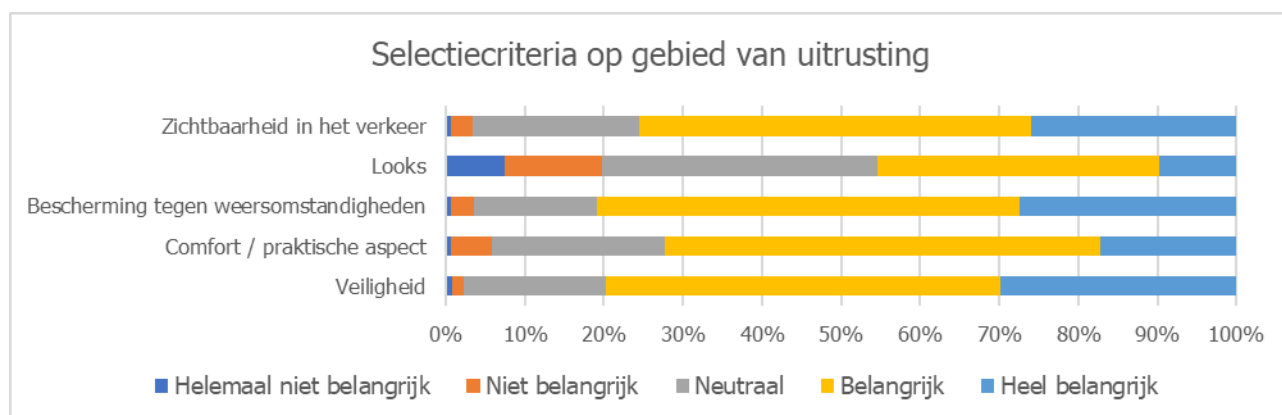
Tot slot gebruiken motorrijders (>50cc) *rug- en nekbescherming* meer voor plezierritten.



Figuur 82: Andere vormen van beschermende uitrusting die naargelang het trajecttype gedragen wordt

3.6.2 Aankoopcriteria van de respondenten

De verzamelde gegevens tonen aan dat *veiligheid* en *bescherming tegen weersomstandigheden* bepalende aankoopcriteria zijn die het meeste genoemd worden door G2W-bestuurders. Dit tegenover het *uiterlijk/looks*, het *comfort/gemak* en *zichtbaarheid in het verkeer*, hoewel dat ook belangrijke factoren blijven in het beslissingsproces.

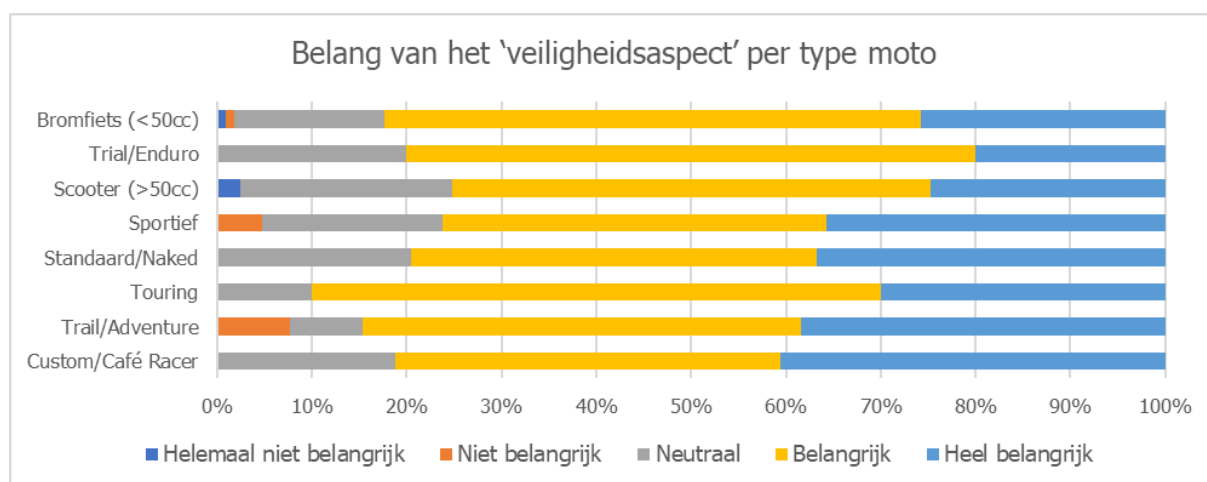


Figuur 83: Aspecten die G2W-bestuurders belangrijk vinden wanneer uitrusting gekocht wordt

Hoe meer geld de bestuurders uitgeven aan uitrusting, hoe meer belang er gehecht wordt aan *veiligheid*, *comfort/gemak* en *bescherming tegen slecht weer*. Omdat uitrusting vaak duurder wordt als deze aspecten inbegrepen zijn (bijv. GoreTex voor waterdichtheid, ventilatie, grotere schokbestendigheid, enz.), kan dat verklaren waarom de uitgaven hoger zijn.

Voor de andere aspecten (de looks en zichtbaarheid) werden geen verschillen gevonden, wat betekent dat de bestuurders niet meer willen betalen voor deze aspecten, of dat de kleding niet duurder is in functie van deze aspecten.

De bepalende factoren voor de aankoop verschillen niet naargelang het geslacht en er zijn geen verschillen tussen *motorrijders (>50cc)* en *bromfietzers (<50cc)*. De gegevens wijzen er wel op dat bestuurders van *Sportieve motoren* en *motoren van het Trail/Adventure type* het "veiligheidsaspect" iets minder belangrijk vinden dan de bestuurders van andere voertuigen. Bestuurders van *Touringmotoren* besteden de meeste aandacht aan de veiligheid. In de andere categorieën zijn de verschillen minder uitgesproken.



Figuur 84: Belang van het "veiligheidsaspect" van de uitrusting volgens het type G2W

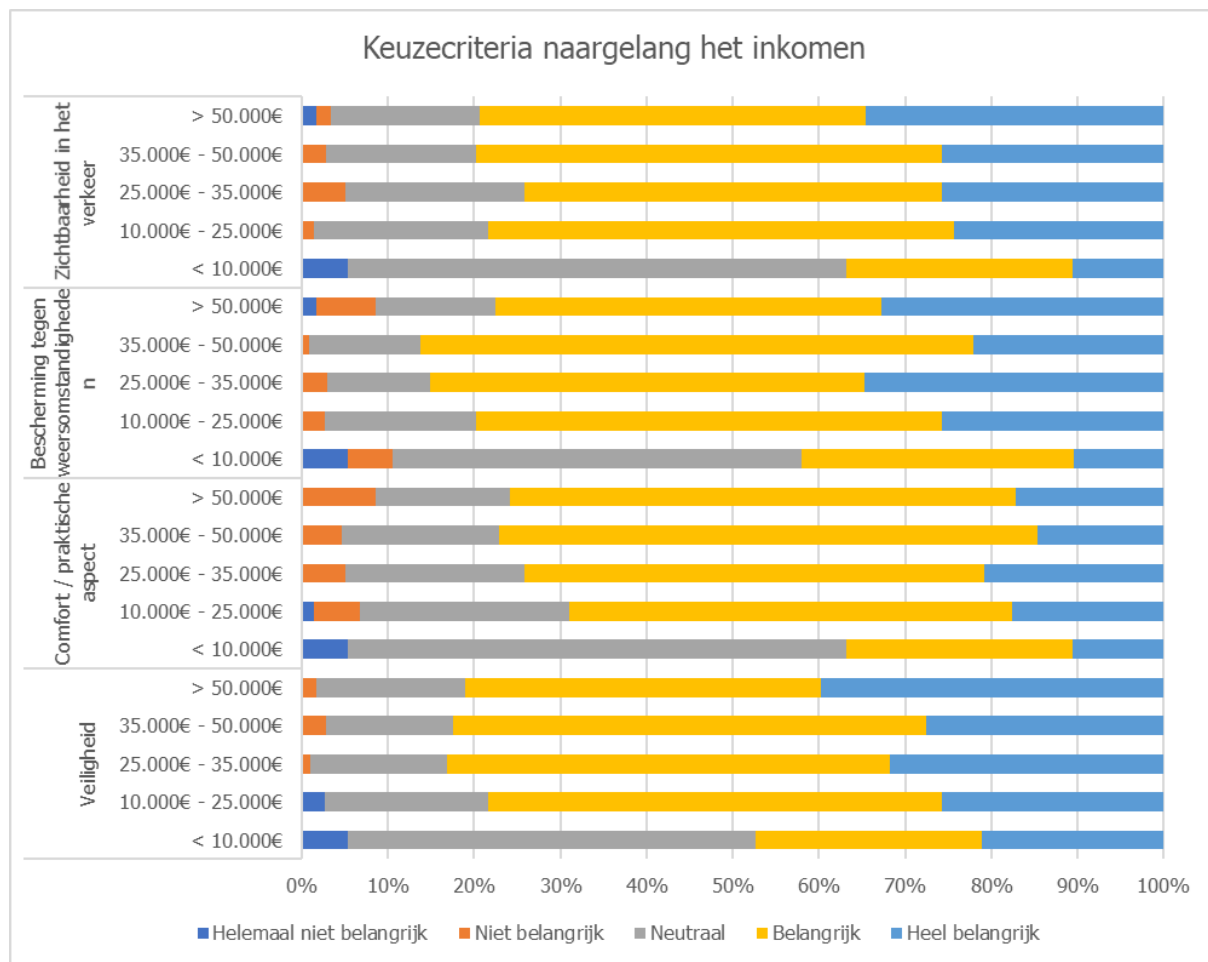
Verder werd eveneens aangetoond dat bestuurders die een **examen** hebben afgelegd, of een **nascholing** hebben gevolgd, niet alleen meer uitgeven aan hun uitrusting (zie hoger) maar op het moment van de aankoop eveneens het criterium *uiterlijk* als belangrijker zien. Het criterium van het uiterlijk lijkt dus bepalend voor bestuurders die meer uitgeven aan uitrusting, hoewel dit criterium de minst belangrijke keuzefactor blijft.

Een analyse van het **inkomen** toont de verschillende prioriteiten op gebied van uitrusting aan. Over het algemeen is het zo dat hoe hoger het inkomen is, hoe meer aandacht er uitgaat naar *veiligheid*, *comfort/gemak*, *bescherming tegen weersomstandigheden* en *de zichtbaarheid in het verkeer*.

De studie stelt vast dat het criterium *veiligheid* geen prioriteit is voor bestuurders met een laag inkomen (<10.000€). Hetzelfde geldt voor *comfort/gemak* (63,2% verklaart dat comfort/gemak niet belangrijk is of hebben geen mening – dit aandeel ligt veel lager in de categorie met hogere inkomens).

Dezelfde trend wordt waargenomen bij *bescherming tegen slecht weer*, hoewel het daar de personen met een gemiddeld inkomen (€25 000 tot € 35 000) zijn die het meeste aandacht besteden aan *weersbestendigheid* (85,2%).

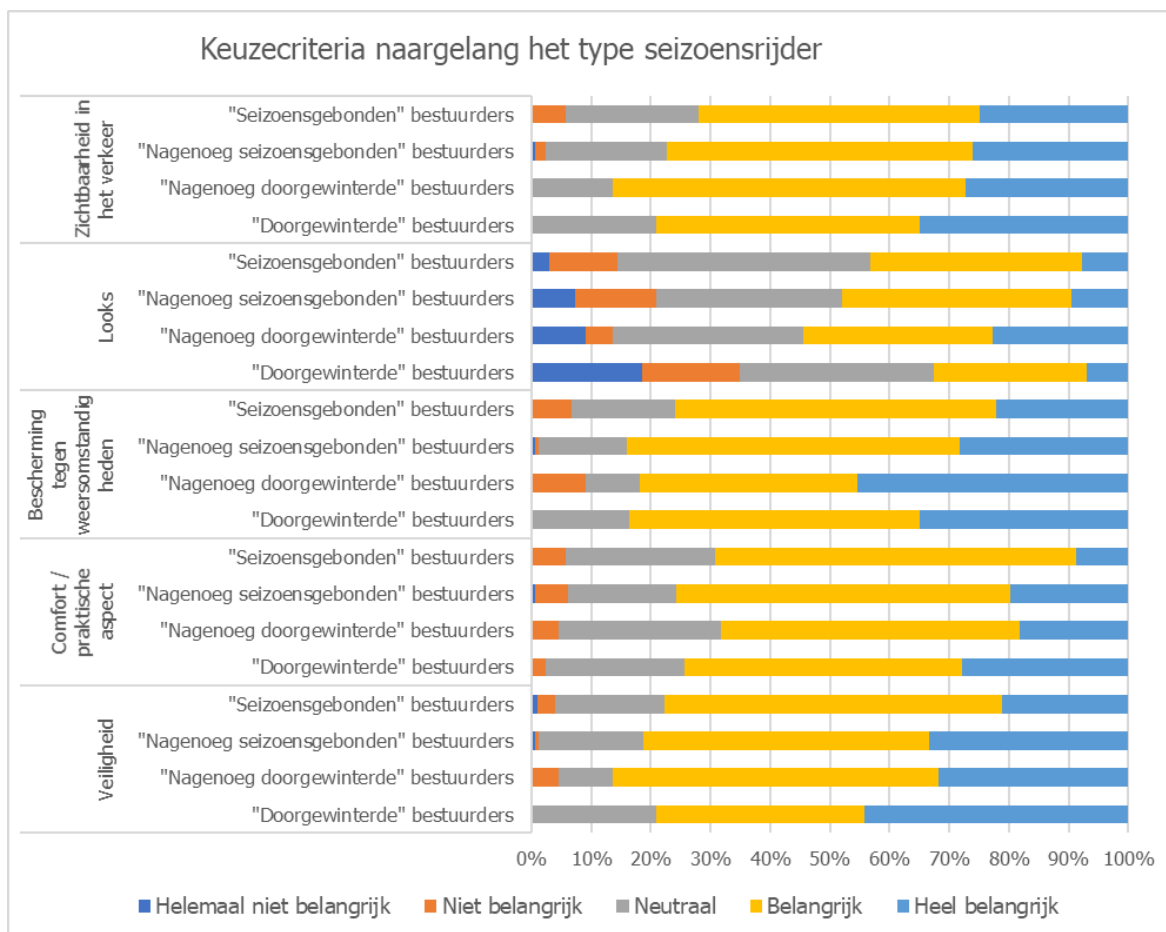
Tot slot ligt de aandacht voor de *zichtbaarheid in het verkeer* hoger bij bestuurders met de hoogste inkomens (fluctueert rond de 78%) terwijl deze slechts 36,8% is in de categorie van de laagste inkomens.



Figuur 85: Criteria die bestuurders belangrijk vinden bij de aankoop van uitrusting, in functie van het gezinsinkomen

Het **onderwijsniveau** speelt ook een rol in het belang dat gehecht wordt aan bepaalde keuzecriteria van uitrusting. Bestuurders met een hoger onderwijsniveau (doctoraat, master, licentiaat) besteden meer aandacht aan de aspecten *veiligheid*, *comfort/gemak* en *zichtbaarheid in het verkeer*. Bestuurders met een lager onderwijsniveau (lager onderwijs, middelbaar onderwijs) besteden meer aandacht aan het *uiterlijk van de uitrusting*, terwijl de bestuurders van een hoger onderwijsniveau er minder aandacht aan besteden.

De prioriteit die gegeven wordt aan bepaalde keuzecriteria voor uitrusting verschilt eveneens naargelang het **seizoen** waarin gereden wordt. Bestuurders die het (bijna) het hele jaar rijden, hechten meer belang aan *veiligheid*, *comfort/gemak*, *zichtbaarheid in het verkeer* en *weersbestendigheid* dan bestuurders die (bijna) alleen in het seizoen rijden.



Figuur 86: Criteria die bestuurders belangrijk vinden bij de aankoop van uitrusting, naargelang het type seizoensrijder

Er werd ook een verschil waargenomen in het **type verplaatsing** en de **frequentie**.

Over het algemeen besteden bestuurders die vaak van en naar het werk rijden de meeste aandacht aan criteria zoals *veiligheid*, *comfort/gemak*, *weersbestendigheid*, *uiterlijk*, en de *zichtbaarheid in het verkeer*. Bestuurders die hun G2W gebruiken voor professionele verplaatsingen hechten daar het minste belang aan. Tussen deze twee vinden kunnen de recreatieve bestuurders en de occasionele *pendelaars* teruggevonden worden

De **verkeerscontext** (autosnelweg, platteland, stad) oefent een beperkte invloed uit op deze criteria. De resultaten onthullen slechts dat het criterium *uiterlijk* aan belang wint naargelang er meer op de autosnelweg gereden wordt. Criteria zoals *comfort/gemak* zijn dan weer belangrijker als er op het *platteland* gereden wordt.

Tot slot spelen ook de **leeftijd** en de **rijervaring** een rol. Hoe ouder de bestuurder, of hoe meer ervaring deze heeft, hoe meer aandacht er besteed wordt aan *veiligheid*, *weersbestendigheid* en *zichtbaarheid in het verkeer*. Dat tegengesteld tot jongere bestuurders, met minder ervaring, die meer belang hechten aan *uiterlijk*.

3.6.3 Kennis van de normen voor persoonlijke beschermingsmiddelen

De studie heeft vervolgens de kennis van de CE-markering van bestuurders onderzocht om te achterhalen of er rekening mee wordt gehouden als bepaalde uitrusting gekocht wordt.

De antwoorden geven duidelijk aan dat de CE-markering een belangrijk aankoopcriterium is voor helmen (43%). Dat cijfer daalt gevoelig voor de andere uitrusting (van 22% tot 25%). 30% van de bestuurders verklaart vertrouwen te hebben in het merk zonder zich daarbij vragen te stellen. Een kwart van bestuurders (25%) er niet aan gedacht hebben bij de aankoop. Tot slot geeft 1 gebruiker op 5 aan dat er geen CE-markering aanwezig is in de uitrusting of dat de CE-markering niet belangrijk was.

Er werden beperkte verschillen vastgesteld tussen de verschillende soorten uitrusting, met uitzondering van de helm waarvoor de CE-markering belangrijker lijkt. Het is paradoxaal dat een bestuurder veel aandacht besteed aan de CE-markering van een helm, aangezien een helm in principe enkel verkocht mag worden in België als deze een CE-markering heeft.



Figuur 87: Delen van de uitrusting met een CE-markering bij G2W-bestuurders

Hoewel het **inkomen** als dusdanig geen invloed heeft op de aandacht die aan de CE-markering wordt besteed, werd het echter zichtbaar dat hoe meer een gebruiker uitgeeft aan uitrusting in het algemeen, hoe meer belang er gehecht wordt aan de CE-markering van de uitrusting. Bestuurders die meer uitgeven, vermelden vaak dat het een belangrijke voorwaarde was of dat ze het merk vertrouwden. Bestuurders die minder uitgeven, zijn meer geneigd om geen CE-markering te hebben of er geen prioriteit aan te geven.

De resultaten laten enkele verschillen zien:

- **Geslacht:** vrouwen letten minder bewust op de CE-markering (minder belangrijk aankoopcriterium) of zijn er zich niet bewust van (weten het niet).
- Het **type G2W:** in tegenstelling tot *motorrijders* (>50cc) heeft de uitrusting van *bromfietzers* (<50cc) minder vaak een CE-markering. Bromfietzers beschouwen de CE-markering minder vaak als een belangrijk aankoopcriterium. Die vaststelling geldt ook voor scooterrijders (>50cc). Motorrijders hechten meer belang aan de CE-markering maar geven niet noodzakelijk aan er rekening mee gehouden te hebben bij het kopen van uitrusting. In feite zijn het specifiek de bestuurders van *Touringmotoren* en *Sportmotoren* die het meeste belang hechten aan de normering van hun uitrusting.
- Het **seizoen:** specifiek voor helmen verlenen bestuurders die *bijna het hele jaar* rijden ("nagenoeg doorgewinterd"), veel belang aan de certificering van de helm. Het gaat hierbij verder dan louter vertrouwen hebben in het merk. Dit terwijl bestuurders die (bijna) *alleen in het seizoen* rijden ("seizoensgebonden rijders" of "bijna-seizoensgebonden rijders"), eerder geneigd zijn om gewoon het merk te vertrouwen, of er zelfs niet aan gedacht hebben ("geen idee, heb er nog niet over nagedacht") en ze vermelden dat het geen prioritair criterium was voor hen.



Figuur 88: belang van de CE-markering van de helm, naargelang het type sezoensrijder

- Het **aantal afgelegde kilometers** en de **gebruiksfrequentie**: hoe meer kilometers een bestuurder jaarlijks aflegt of hoe meer er wekelijks gereden wordt, hoe meer er actief aandacht besteed (meer dan louter vertrouwen in het merk) wordt aan de certificering van uitrusting (jassen, handschoenen en laarzen).
- Het **type verplaatsing**: er werd geen verschil waargenomen tussen *pendelverkeer* en korte *plezierritten*. Er daaruit besloten worden dat de frequentie van dit soort trajecten geen belang heeft voor de CE-norm. Bij *lange plezierritten* en professionele trajecten werd wel vastgesteld dat de frequentie van dit soort trajecten belang heeft voor de CE-norm of het vertrouwen in het merk. Een gebruiker die minder rijdt geeft vaker aan geen interesse te hebben in de CE-markering of er geen prioriteit van te maken.
- De **context waarin gereden wordt** (*stedelijk, platteland of autosnelweg*): G2W-bestuurders die in *stedelijk* gebied rijden, besteden minder aandacht aan de CE-markering in vergelijking met bestuurders die *ruraal* rijden. Bestuurders die daarentegen melden vaker op de autosnelwegen te rijden, besteden gevoeliger meer aandacht aan de CE-markering.
- **Leeftijd en ervaring**: de leeftijd speelt alleen een rol voor de helm. De resultaten tonen dat oudere bestuurders bij de aankoop meer belang hechten aan de CE-markering dan jongere bestuurders. Rijervaring speelt een rol, zowel bij de helm als bij handschoenen en vesten. Deze resultaten tonen dat hoe meer ervaring iemand heeft, hoe meer aandacht er wordt besteed aan de CE-certificering.

Er kon geen verband worden vastgesteld met ongevallen. De antwoorden tonen integendeel aan dat *motorrijders (>50cc)* die zich akkoord verklaren met de uitspraken over de uitrusting en risicogedrag (houding/factor 1²²) meer aandacht besteedden aan de CE-markering. Bestuurders die zich akkoord verklaarden met de uitspraken over informatie en bewustwording (houding/factor2) waren ook eerder geneigd om aandacht te besteden aan de CE-markering. Er moet echter wel opgemerkt worden dat bestuurders waarvan de uitrusting geen CE-markering heeft, het niet noodzakelijk oneens waren met de uitspraken over risicogedrag, wat erop wijst dat er mogelijk andere factoren zijn die verklaren waarom deze bestuurders geen CE-markering op hun uitrusting wensen te hebben.

Motorrijders (>50cc) die in mindere mate akkoord gingen met de uitspraken over uitrusting en risicogedrag (factor 1) en/of over informatie en kennisopname (factor 2) hechten evenmin veel waarde aan de CE-markering.

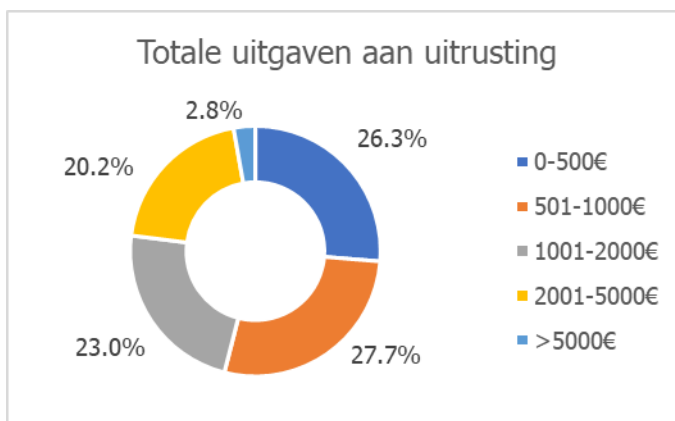
3.6.4 Budgetten voor persoonlijke beschermingsmiddelen

De studie analyseerde eveneens de budgetten die sinds het begin van de rijervaring van de bestuurders besteed werden aan persoonlijke beschermingsmiddelen.

De cijfers tonen een evenwichtige verdeling van de uitgaven tot €5000. Slechts een heel klein deel van de G2W-bestuurders (2,8%) verklaart in totaal meer dan €5000 uit te geven aan uitrusting.

Er moet echter rekening gehouden worden met het feit dat de uitgaven berekend zijn op de hele rijcarrière en dat het dus mogelijk is dat bestuurder die al lang met een G2W rijden, meer geld hebben uitgegeven, gewoon omdat ze al langer rijden. De uitgaven voor uitrusting stijgen namelijk met de **rijervaring**.

Het **geslacht** lijkt een impact te hebben op de uitgaven voor uitrusting, aangezien mannelijke bestuurders over het algemeen meer uitgeven aan uitrusting dan vrouwen. 50,8% van de mannen geeft meer dan €1000 uit aan uitrusting terwijl dat slechts voor 36,1% van de vrouwen geldt. Aangezien vrouwen ook minder rijervaring en een kortere rijcarrière kennen, kan dit verband hierdoor ook voor een deel verklaard worden.

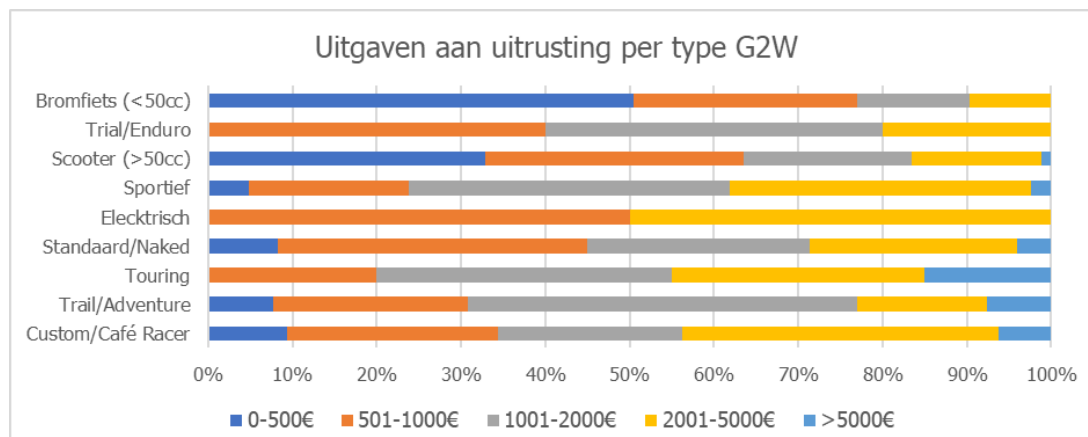


Figuur 89: Totale uitgaven voor persoonlijke beschermingsmiddelen

²² Zie 3.7.1 Algemene houding ten opzichte van het rijden met een G2W

Bromfietzers (<50cc) geven ook minder uit aan uitrusting dan *motorrijders (>50cc)*. 56,4% van de *motorrijders (>50cc)* besteedt meer dan €1000 aan uitrusting terwijl dat slechts 23% is voor de *bromfietzers (<50cc)*. 50,4% van de *bromfietzers (<50cc)* geeft zelfs minder dan € 500 uit, terwijl dat slechts voor 15,3% van de *motorrijders (>50cc)* opgaat. De belangrijkste verklaring is waarschijnlijk dat specifieke motoruitrusting meer gedragen wordt door *motorrijders (>50cc)*, en vaak ook duurder is.

De resultaten tonen hierbij aan dat eigenaren van *Touring-, Sportieve* motoren en *Custom/Café Racer* motoren het meeste uitgeven aan uitrusting in vergelijking *bromfietzers* en *scooter bestuurders (>50cc)*.



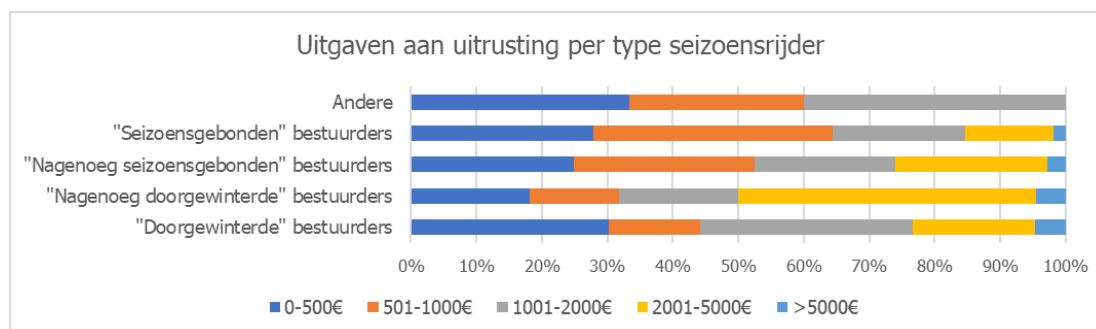
Figuur 90: Totale uitgaven aan uitrusting per type G2W

Verder werd ook zichtbaar dat *motorrijders (>50cc)* die een **examen** hebben afgelegd of een **nascholing** hebben gevolgd, meer uitgeven aan uitrusting dan *motorrijders (>50cc)* die dat niet deden; wat de rol van sensibilisering van deze activiteiten lijkt aan te tonen.

Bestuurders die een **pauze** inlasten, geven daarentegen minder uit aan uitrusting.

Ook de **gezinstoestand** van de bestuurders speelt een rol. De gegevens tonen aan dat vrijgezelle bestuurders zonder kinderen minder uitgeven aan persoonlijke beschermingsmiddelen dan bestuurders met thuiswonende kinderen (met of zonder partner) die het meeste uitgeven. Deze vaststellingen kunnen echter in twijfel worden getrokken want de uitgaven werden bestudeerd over de hele carrière van de gebruiker, waarbinnen de gezinstoestand kan evolueren.

Rijervaring betreft tevens een bepalende factor. Hoe meer kilometers een bestuurder jaarlijks aflegt, hoe frequenter deze in een week rijdt, hoe meer de G2W als transportmiddel gebruikt of hoe meer maanden per jaar er gereden worden, hoe meer er uitgegeven wordt aan uitrusting. Dat wordt ook weerspiegeld in de **seizoen gebondenheid** van bestuurders. (*Nagenoeg*) *doorgewinterde* bestuurders besteden meer aan uitrusting dan (*bijna*) *seizoensgebonden* bestuurders. Aangezien deze bestuurders vaker rijden en meer te maken krijgen met verschillende weersomstandigheden, worden er andere en hogere eisen aan kleding gesteld (vb. weersbestendigheid, zichtbaarheid, enz.) dan personen die minder frequent rijden of die bepaalde weersomstandigheden mijden. Vooral *seizoensgebonden rijders* geven het minste uit aan uitrusting.



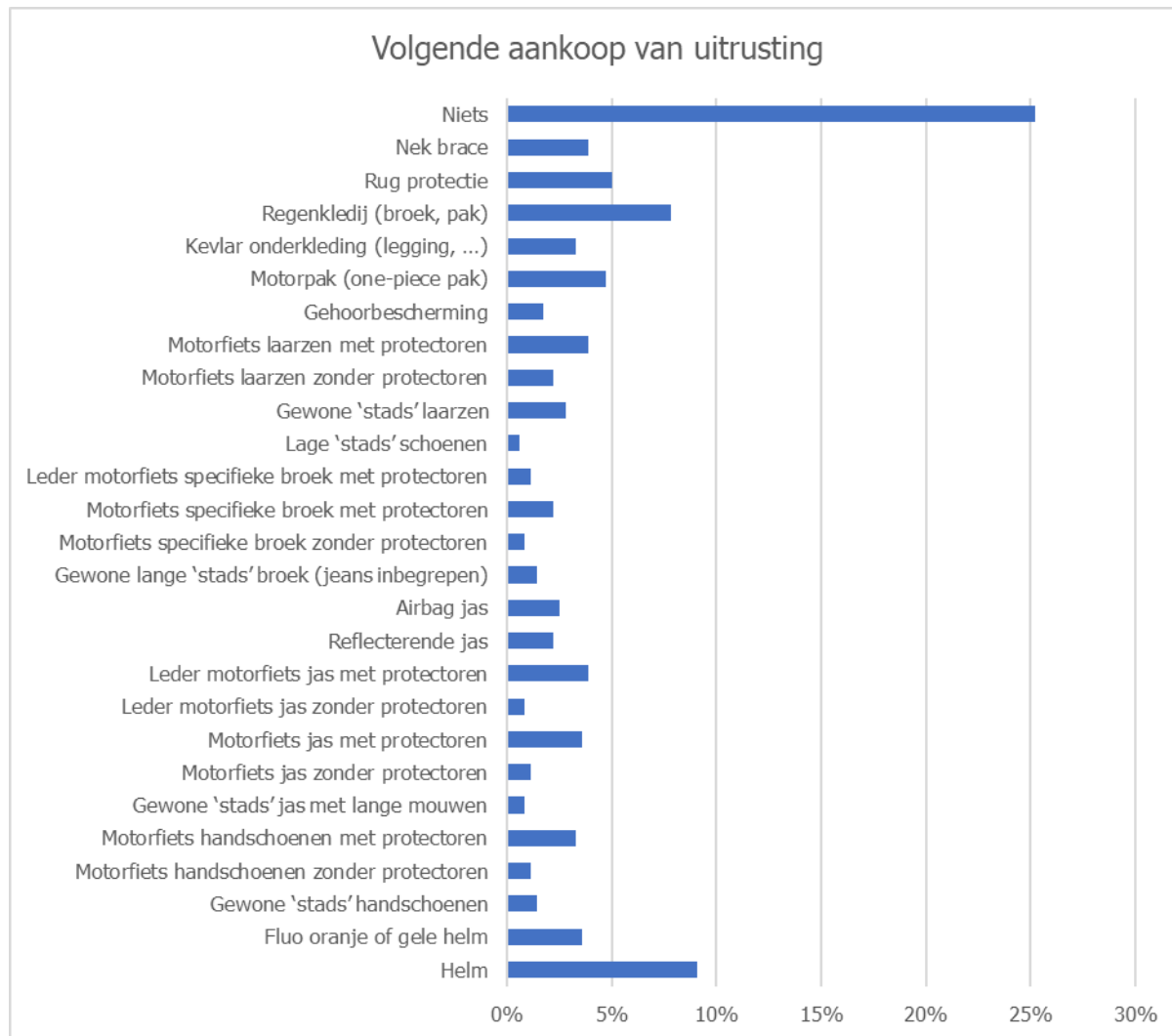
Figuur 91: Totale uitgaven aan uitrusting voor de verschillende types seizoensrijders

Tot slot kon ook aangetoond worden dat uitgaven voor uitrusting afhangen van de **context waarin gereden wordt**. Er wordt namelijk meer uitgegeven aan uitrusting wanneer er meer op de *autosnelweg* gereden wordt, maar minder als er meer in een *stedelijke omgeving* gereden wordt.

3.6.5 Volgende aankoop van persoonlijke beschermingsmiddelen

Vervolgens werd getracht een inzicht te krijgen in de volgende uitrusting die bestuurders zouden kopen.

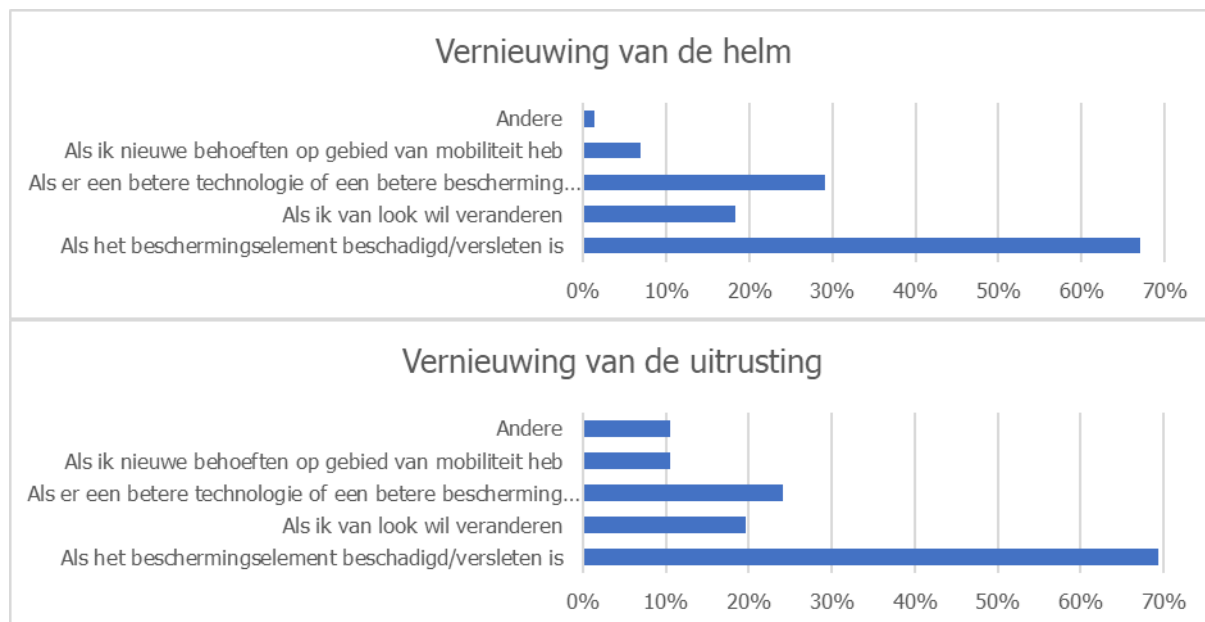
Hoewel 1 bestuurder op 4 verklaart op de korte termijn geen nieuwe uitrusting te willen kopen, geven de antwoorden van de overige 75% aan bepaalde volgende aankopen te willen doen. Een *helm* (fluo of niet) en *regenkleding* komen het meeste terug, gevolgd door een *rugprotector* en een *eendelig motorpak*. Ook *nekbescherming*, *onderkleding in kevlar*, *motorlaarzen met protectoren*, *lederen motorvesten met protectoren* en *motorhandschoenen met protectoren* worden ook regelmatig genoemd.



Figuur 92: Volgende aankoop van uitrusting die G2W-bestuurders zouden willen doen

3.6.6 Criteria om de uitrusting te vernieuwen

Over het algemeen vervangen G2W-bestuurders (2 bestuurders op 3) de uitrusting of helm als die beschadigd geraakt of verslijt. De verbetering van het product (technologisch, veiligheid of comfort) is ook een reden om de uitrusting of de helm (24% tot 29% van de bestuurders) te vervangen. Eén bestuurder op 5 hernieuwt de uitrusting uitsluitend vanwege het uiterlijk. De helm is een van de uitrustingsstukken die periodiek (alle 4 tot 5 jaar) vervangen wordt.



Figuur 93: Redenen voor de vernieuwing van de helm of uitrusting door G2W-bestuurders

Verder kon ook aangetoond worden dat bestuurders die meer hebben uitgegeven aan uitrusting over het algemeen meer geneigd zullen zijn om deze te vernieuwen omwille van het uiterlijk of omdat de bescherming of de technologie van het product verbeterd is. Bestuurders die daarentegen het minst hadden uitgegeven aan uitrusting zullen ook wachten tot hun uitrusting beschadigd is om deze te vervangen.

De studie toont aan dat **bromfietzers (<50cc)** hun *helm* vaker vervangen vanwege geleden schade, terwijl **motorrijders (>50cc)** dat meer doen omdat de helm technologisch verbeterd is, of beter beschermt. Dat gaat ook op voor bestuurders met een **hoger inkomen**. Voor de andere uitrustingen werd geen verschil gevonden.

De **frequentie** van de verplaatsingen heeft ook een invloed op de vervanging van uitrustingen. Hoe frequenter de bestuurder zich verplaatst, hoe vaker de uitrusting vervangen wordt vanwege schade of de komst van een nieuwe technologie. Bij bestuurders die zich minder frequent verplaatsen speelt het uiterlijk een grotere rol.

Hetzelfde verschil werd teruggevonden in het **type seizoensrijder**. Een (nagenoeg) doorgewinterde bestuurder zal vaker de uitrusting vervangen vanwege schade of een betere bescherming/technologie. (Nagenoeg) seizoensgebonden rijders hechten daarentegen meer belang aan het *uiterlijk*.

Het **type traject** speelt ook een rol in de vernieuwing van uitrustingen. Over het algemeen kan gesteld worden dat *schade* of *slijtage* van uitrusting de belangrijkste reden is voor frequente pendelaars. Dat is minder het geval voor plezierrijders. Voor hen is het *uiterlijk* de belangrijkste factor voor vernieuwing.

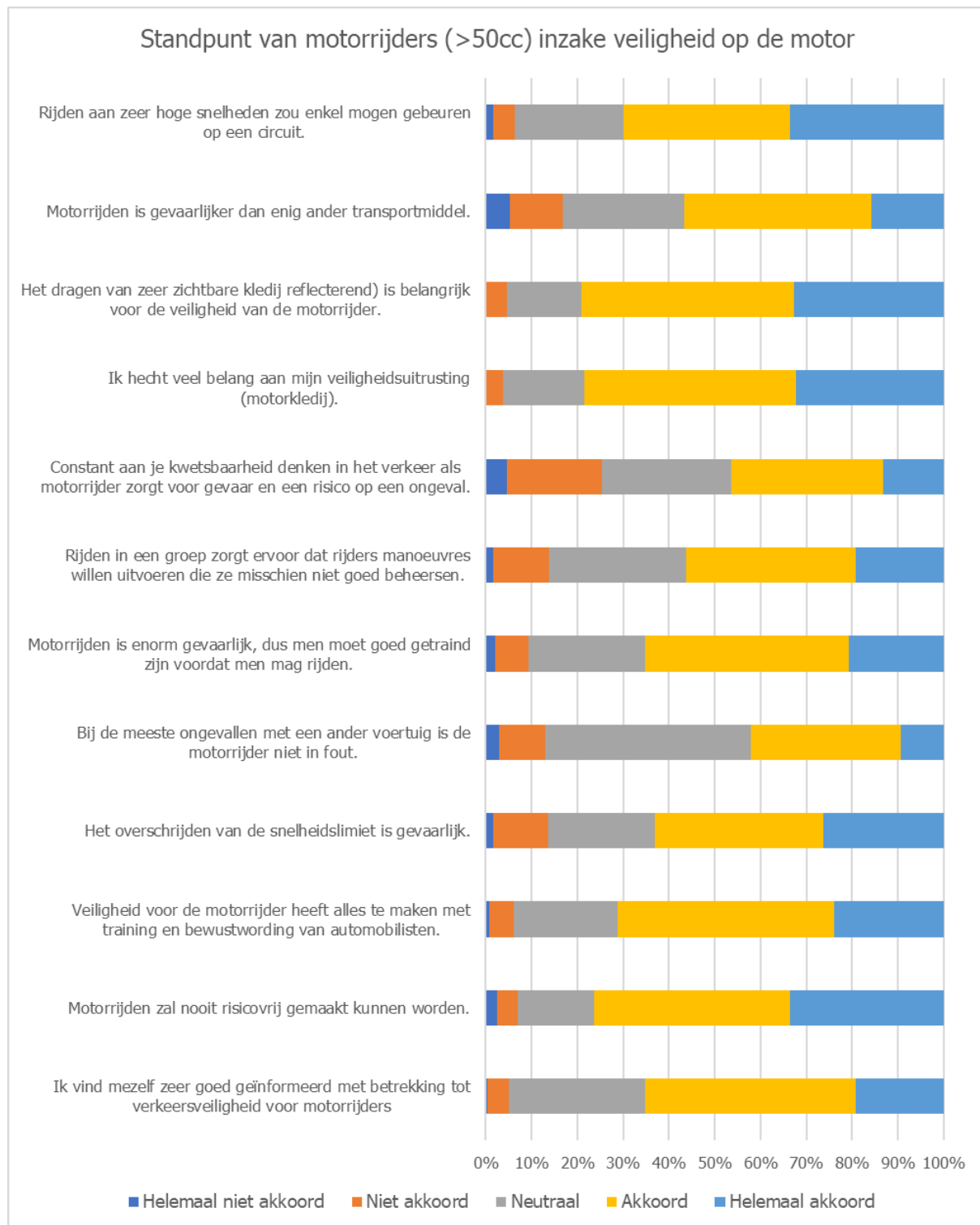
De frequente pendelaars vervangen hun uitrusting eerder op basis van *slijtage* en *beschadiging*. Occasionele pendelaars vinden nogmaals het uiterlijk belangrijker. Bestuurders die vaak lange plezierritten maken, vernieuwen hun uitrusting meer op basis van *uiterlijk*, *schade* of een *verbeterde technologie*. Bestuurders die veel professionele verplaatsingen maken lijken hun uitrusting te vernieuwen vanwege *slijtage* of het *uiterlijk*.

Tot slot zijn jonge of minder ervaren bestuurders meer geneigd om aandacht te besteden aan het *uiterlijk* en nieuwe *technologieën* of *bescherming*, en minder aan *slijtage* of *schade*. Er kon ook opgemerkt worden dat deze bestuurders het meest hun helm vernieuwen in functie van de *evolutie van hun mobiliteitsbehoeften*.

3.7 Houding van de bestuurders

3.7.1 Algemene houding ten opzichte van het rijden met een G2W

De vragenlijst diende tevens om bij *motorrijders (>50cc)* een inzicht te verschaffen over hun houding ten opzichte van de veiligheid op de motorfiets. Verschillende items handelden specifiek over het rijden met voertuigen >50cc. *Bromfietzers (<50cc)* werden niet bevraagd over deze aspecten. In totaal werden 12 stellingen opgemaakt en dienden de *motorrijders (>50cc)* hun mate van akkoordheid aan te geven.



Figuur 94: De houding van *motorrijders (>50cc)* ten opzichte van uitspraken over de veiligheid op de motor

Over het algemeen kan opgemerkt worden dat *motorrijders (>50cc)* akkoord gaan met de verschillende uitspraken. Twee uitspraken zijn meer genuanceerd, waarbij zichtbaar wordt dat een groter aantal *motorrijders (>50cc)* zich niet uitspreken.

De resultaten tonen in het algemeen dat *motorrijders (>50cc)* positief staan tegenover de uitspraken van factor 1 (*uitrusting en risicogedrag*), omdat de motorrijders er van uit gaan dat die de veiligheid kunnen verhogen. Verder keuren ze risicogedrag af. De studie toont ook aan dat *motorrijders (>50cc)* geïnformeerd en bewust zijn van de risico's van het rijden met een motorfiets.

Tabel 6: Factoranalyse

Factor 1: uitrusting en risicogedrag
- "Motorrijden zal nooit risicovrij gemaakt kunnen worden." - "Het overschrijden van de snelheidslimiet is gevaarlijk." - "Ik hecht veel belang aan mijn veiligheidsuitrusting (motorkledij)." - "Het dragen van zeer zichtbare kledij (reflecterend) is belangrijk voor de veiligheid van de motorrijder. (>50cc)" - "Rijden aan zeer hoge snelheden zou enkel mogen gebeuren op een circuit."
Factor 2: informatie en kennisopname
- "Ik vind mezelf zeer goed geïnformeerd met betrekking tot verkeersveiligheid voor motorrijders (>50cc)" - "Veiligheid voor de motorrijder (>50cc) heeft alles te maken met training en bewustwording van automobilisten." - "Bij de meeste ongevallen met een ander voertuig is de motorrijder niet in fout."
Factor 3: zelfbewustheid van de kwetsbaarheid
- "Motorrijden is enorm gevaarlijk, dus men moet goed getraind zijn voordat men mag rijden." - "Rijden in een groep zorgt ervoor dat rijders (>50cc) manoeuvres willen uitvoeren die ze misschien niet goed beheersen." - "Constant aan je kwetsbaarheid denken in het verkeer als motorrijder zorgt voor gevaar en een risico op een ongeval." - "Motorrijden is gevaarlijker dan enig ander transportmiddel."

Er kon hierbij geen verschil opgemerkt worden naargelang het geslacht, het type voertuig, het type seizoensrijder, de gezinstoestand en de woonplaats.

Uit de resultaten kon wel vastgesteld worden dat *motorrijders (>50cc)* die een **examen** hebben afgelegd (en lessen volgden ter voorbereiding op het behalen van een rijbewijs) iets minder akkoord gaan met de volgende stellingen: "*Ik hecht veel belang aan mijn veiligheidsuitrusting (motorkledij)*" en "*Het dragen van zeer zichtbare kledij (reflecterend) is belangrijk voor de veiligheid van de motorrijder (>50cc)*" vergeleken met bestuurders die **geen examen** hebben afgelegd.

Het slagen in een examen leidt er ook toe dat *motorrijders (>50cc)* anders denken over risicogedrag. De studie stelt namelijk vast dat *motorrijders (>50cc)* die een examen deden minder akkoord gaan met de volgende stellingen: "*Motorrijden zal nooit risicovrij gemaakt kunnen worden*", "*Het overschrijden van de snelheidslimiet is gevaarlijk*", "*Rijden aan zeer hoge snelheden zou enkel mogen gebeuren op een circuit*"

Deze 2 resultaten doen vragen rijzen over de inhoud van het rijbewijs.

De gegevens tonen anderzijds aan dat de **post-rijbewijs training** tot een beter besef van de kwetsbaarheid van *motorrijders (>50cc)* leidt.

Het **onderwijsniveau** speelt ook een rol. Hoe hoger dit is, hoe meer een motorrijder akkoord gaat met de uitspraken over uitrusting en gedrag ("*Motorrijden zal nooit risicovrij gemaakt kunnen worden*", "*Het overschrijden van de snelheidslimiet is gevaarlijk*", "*Ik hecht veel belang aan mijn veiligheidsuitrusting (motorkledij)*", "*Het dragen van zeer zichtbare kledij (reflecterend) is belangrijk voor de veiligheid van de motorrijder(>50cc)*", "*Rijden aan zeer hoge snelheden zou enkel mogen gebeuren op een circuit.*") maar ook met kwesties zoals informatie en bewustwording ("*Ik vind mezelf zeer goed geïnformeerd met betrekking tot verkeersveiligheid voor motorrijders (>50cc)*", "*Veiligheid voor de motorrijder (>50cc) heeft alles te maken met training en bewustwording van automobilisten*", "*Bij de meeste ongevallen met een ander voertuig is de motorrijder niet in fout*").

Inzake de **frequentie** en de **aard van het traject** toont de analyse dat

- *motorrijders (>50cc)* die *zeer frequent* rijden (d.w.z. 6-7 dagen/week) meer akkoord gaan met uitspraken over de risico's (factoren 1,2,3) dan motorrijders die slechts een dag/week rijden. Hetzelfde geldt eveneens voor degenen die hun motor professioneel gebruiken.
- *motorrijders (>50cc)* die het vaakste *pendelen*, gaan ook meer akkoord met de stellingen over de uitrusting en risicogedrag (factor 1).
- *motorrijders (>50cc)* die vaker *lange plezierritten* uitvoeren, gaan eveneens meer akkoord met de uitspraken over uitrusting en risicogedrag (factor 1) maar ook met de uitspraken over informatie en kennisopname (factor 2).

De **leeftijd** en de **ervaring** spelen ook een rol. *Oudere motorrijders (>50cc)* of motorrijders met *meer rijervaring* verklaren zich meer akkoord met de stellingen over beschermende kleding en risicogedrag (factor 1). De analyse toont aan dat *jonge motorrijders (>50cc)* of motorrijders met *minder ervaring* zich meer bewust zijn van de risico's en de kwetsbaarheid die het rijden met een G2W met zich meebrengt (factor 3) dan hun oudere, of meer ervaren collega's.

Tot slot onthult de studie op het vlak van **uitrusting** dat

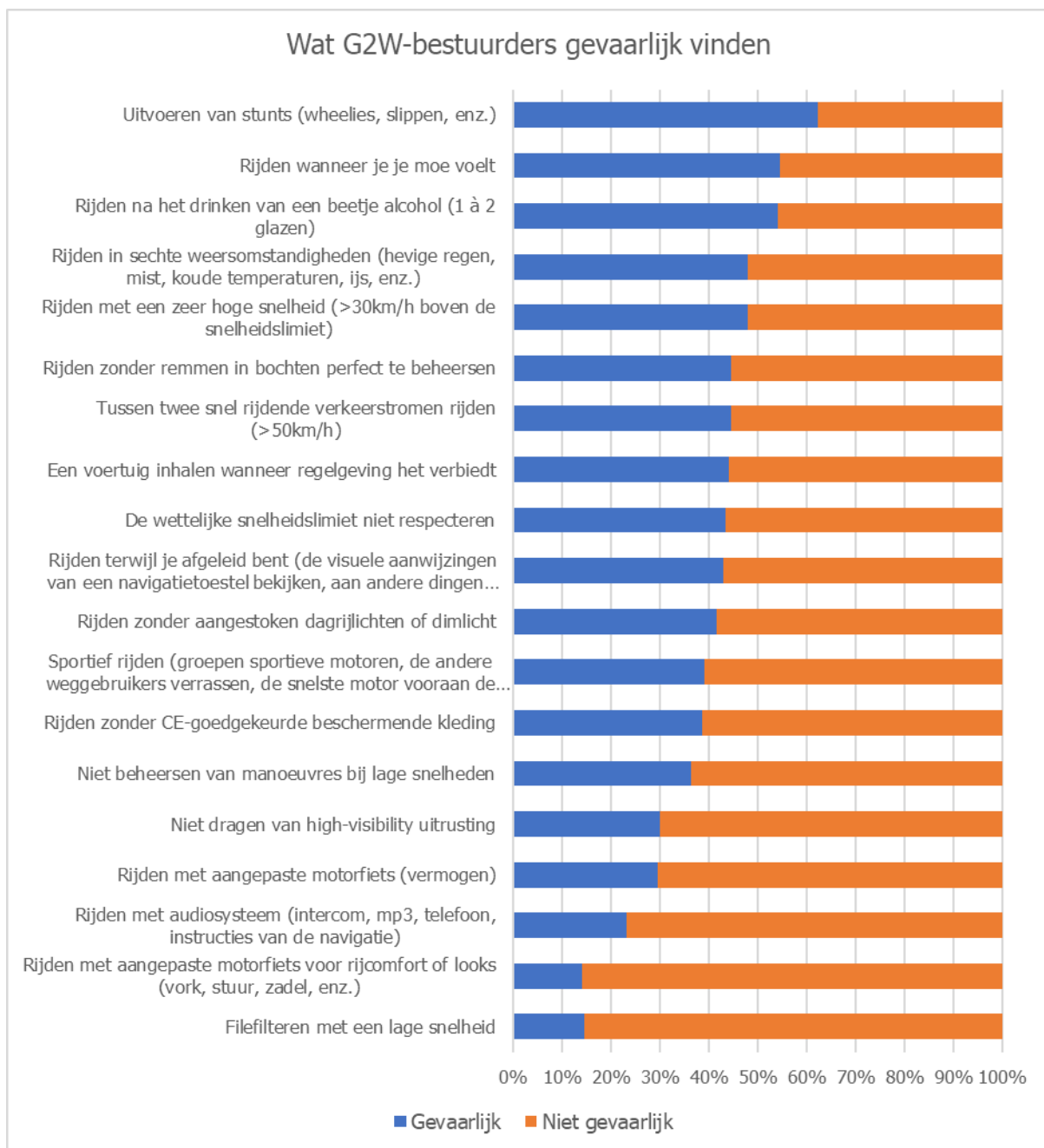
- *Motorrijders (>50cc)* die akkoord gaan met de uitspraken over informatie/kennisopname (factor 2) hechten meer belang aan het uiterlijk/looks en geven eveneens meer uit aan uitrusting.
- *Motorrijders (>50cc)* die meer akkoord gaan met de uitspraken over uitrusting en risicogedrag (factor 1)
 - o hechten minder belang aan het uiterlijk/looks en meer belang aan de aspecten *veiligheid, comfort/gemak, weersbestendigheid* en *zichtbaarheid in het verkeer* als ze uitrusting kopen;
 - o hernieuwen hun uitrusting als deze versleten is.
- Wanneer *motorrijders (>50cc)* meer akkoord gaan met de uitspraken over het gebruik van uitrusting en op gebied van risicogedrag (factor 1), dan vernieuwen *motorrijders (>50cc)* hun uitrusting eerder wanneer deze versleten is.
- *Motorrijders (>50cc)* die niet akkoord gaan met de stellingen over uitrusting of over risicogedrag (factor 1), en niet akkoord gaan met de stellingen in verband met informatie en kennisopname (factor 2), vernieuwen de uitrusting eerder op basis van het uiterlijk.
- *Motorrijders (>50cc)* die zich akkoord verklaren met de uitspraken over informatie en kennisopname (factor 2) maar ook met de uitspraken in verband met bewustwording van de kwetsbaarheid (factor 3), vernieuwen de uitrusting eerder op basis van nieuwe technologieën en/of verbeterde bescherming.
- Bestuurders die het eens zijn met de uitspraken over informatie en kennisopname (factor 2) zijn minder geneigd om de uitrusting op basis van nieuwe mobiliteitsbehoeften te vernieuwen.

3.7.2 Rijgedrag dat *motorrijders (>50cc)* gevaarlijk vinden

Verder peilde de vragenlijst naar de kwestie van gevaarlijk gedrag om het standpunt van de *motorrijders (>50cc)* te kennen. De resultaten tonen dat bepaald gedrag als gevaarlijker wordt gezien dan ander gedrag.

Een meerderheid van de *motorrijders (>50cc)* vindt stunts (wheelies, slippen, enz), rijden bij *vermoeidheid* of nadat *een beetje alcohol gedronken* werd, het gevaarlijkste gedrag. Gedrag dat als het minst gevaarlijk wordt beschouwd is: *filefilteren tegen lage snelheid, de motor aanpassen voor het comfort/uiterlijk en voor meer vermogen, met een audiosysteem rijden, of zonder zeer goed zichtbare kleding rijden (fluo hesjes, enz.)*.

Er werd geen verschil gevonden tussen de geslachten. Wel werd opgemerkt dat, hoewel maar weinig Belgische *motorrijders (>50cc)* hun voertuig aanpassen (13,2%), bestuurders die geen aanpassingen hebben gemaakt (het grootste aandeel dus) deze veranderingen daarom nog niet als gevaarlijk beschouwen. Er is dus wel degelijk een meerderheid van de *motorrijders (>50cc)* die veranderingen aan het voertuig niet als een factor van onveiligheid beschouwd.



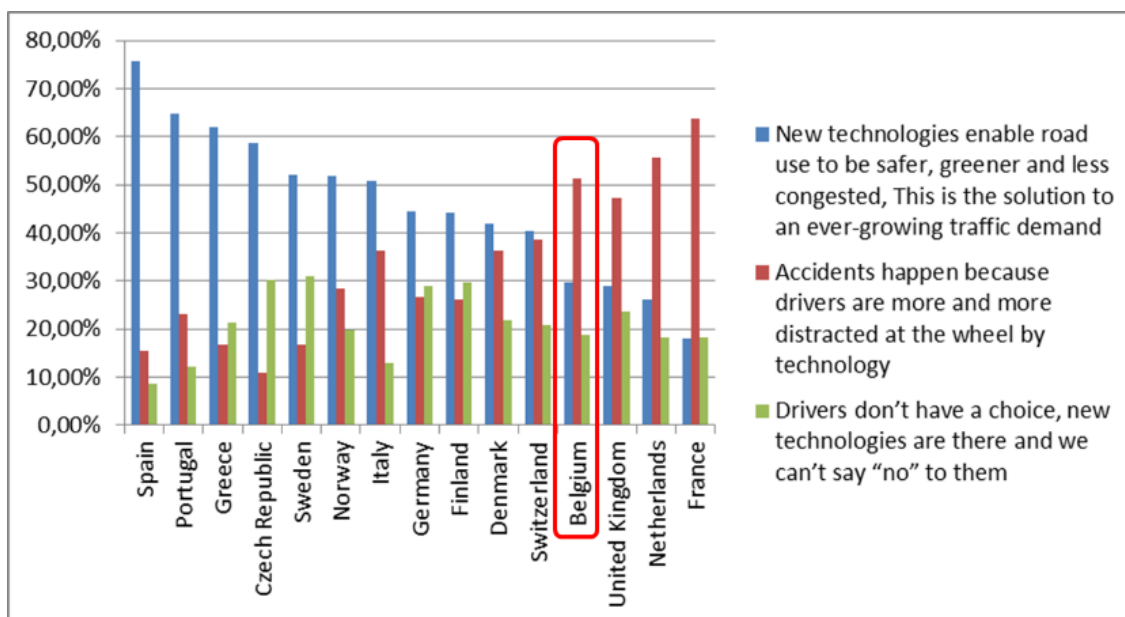
Figuur 95: Rijgedrag dat motorrijders als gevaarlijk beschouwen

3.7.3 Houding van de bestuurders ten aanzien van de komst van technologieën

Wanneer gevraagd werd naar het algemene gevoel over de nieuwe technologieën in voertuigen (alle types door mekaar) toont de studie dat slechts 1 motorrijder op 5 positief staat tegenover de komst van deze technologieën (*de nieuwe technologieën maken verplaatsingen vlotter, veiliger en milieuvriendelijker*). Een meerderheid (3 op 5) vindt nog altijd dat deze technologieën bronnen van afleiding zijn die ongevallen veroorzaken) en dat ongeacht de algemene houding van *motorrijders* (>50cc). Dat aandeel is zelfs gestegen in vergelijking met de resultaten van een vragenlijst uit 2013¹⁵ toen slechts 1 motorrijder op 2 zich openlijk terughoudend betoonde ten opzichte van technologieën in het algemeen (*Er gebeuren ongevallen omdat bestuurders tijdens het rijden steeds meer afgeleid zijn door de technologie*). Dit terwijl het aandeel van de technologiefans gelijk bleef.

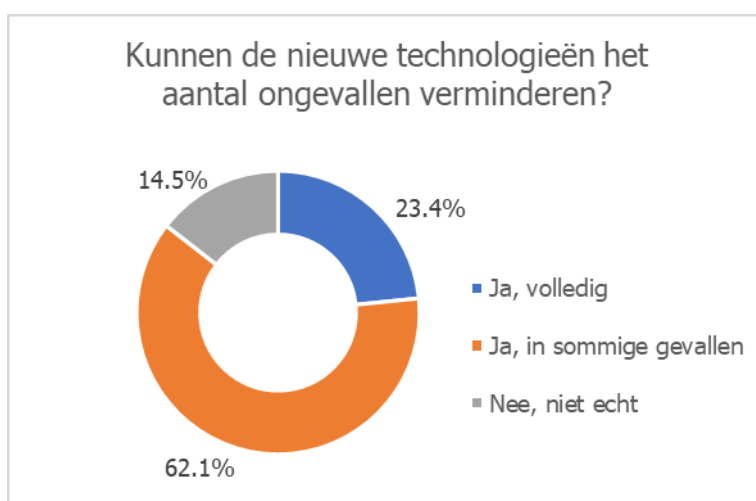


Figuur 96: Algemene houding van *motorrijders (>50cc)* tegenover de technologie (Enquête 2020)



Figuur 97: Algemene houding van *motorrijders (>50cc)* tegenover technologie (Enquête 2013 – Riderscan²³)

Deze informatie werd gerelateerd met het gevoel dat G2W-bestuurders hebben over technologieën die speciaal voor de G2W ontworpen zijn. Meer dan 80% van de G2W-bestuurders geeft in dat geval aan dat de technologie (in sommige gevallen) ongevallen kan helpen verminderen. Nagenoeg 25% is zelfs volledig overtuigd. Slechts een kleine 15% blijft twijfelen aan de meerwaarde van de technologieën op gebied van verkeersveiligheid.



Figuur 98: De mate waarin bestuurders denken dat de nieuwe technologieën tot minder ongevallen kunnen leiden.

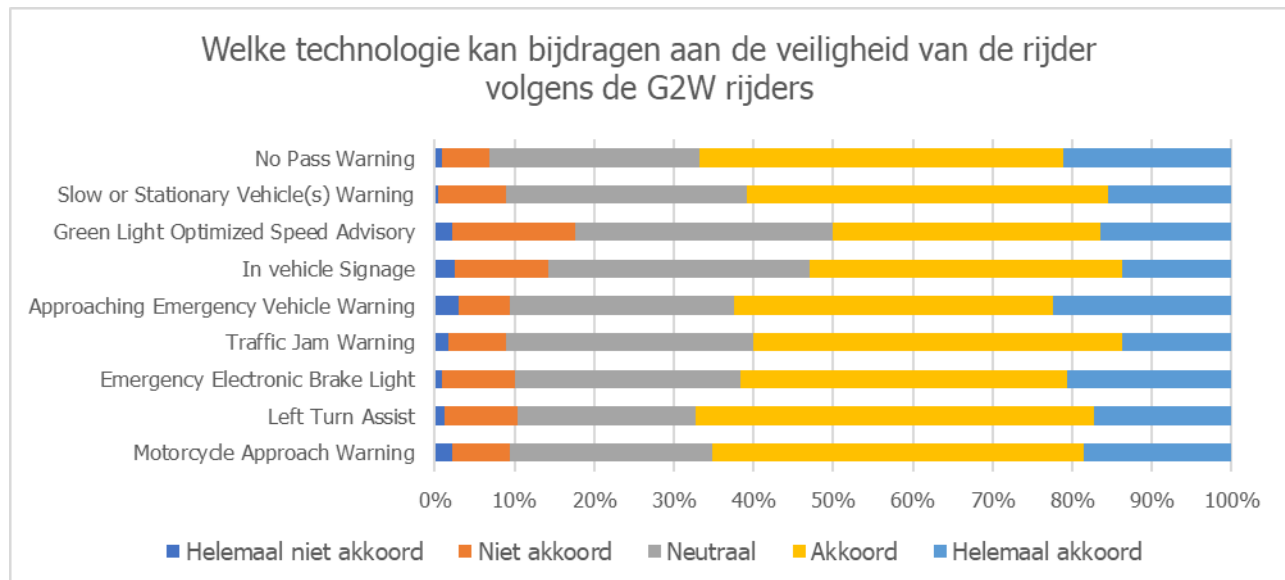
²³ Delhaye, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The European Motorcyclists Survey - A picture of Motorcycling in Europe - Annex 1*

Opvallend is het feit dat degenen die sterk tegen technologie in het algemeen gekant zijn, daarom niet sterk tegen motorfiets specifieke technologie gekant zijn. De studie stelt vast dat *motorrijders (>50cc)* die over het algemeen positief staan tegenover technologie in het algemeen, ook meer vertrouwen hebben in technologieën specifiek ontworpen voor de G2W. Verrassender is echter dat bestuurders die denken dat de technologie een grote rol speelt bij ongevallen, ook eerder overtuigd zijn van de voorgestelde G2W-technologieën. Alleen *motorrijders (>50cc)* die denken geen keuze te hebben inzake de aanwezigheid van technologie, laten zich negatiever uit over deze technologieën.

De verdeling tussen 'volledig overtuigden', 'overtuigden in sommige gevallen' en 'niet-overtuigden' kan ook teruggevonden worden wanneer de bestuurders bevraagd werden over individuele G2W technologieën en het daarbij horende potentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Er werd weinig verschil gevonden tussen de verschillende voorgestelde systemen, met uitzondering van systemen voor *left turn assist* (i.e. *het voertuig gaat na of de motorrijder gezien werd en of de snelheid juist werd ingeschat*) en *traffic jam warning* (filewaarschuwing). Bij deze 2 systemen werd vastgesteld dat *motorrijders (>50cc)*, die over het algemeen positief staan tegenover de technologie, logischerwijs ook meer vertrouwen hebben in de voorgestelde technologieën voor G2Ws. Bestuurders die, in tegenstelling daarmee, denken dat de technologie een grote rol speelt bij ongevallen, zijn tevens verrassend meer overtuigd van de voorgestelde technologieën. Enkel *motorrijders (>50cc)* die denken geen keuze te hebben inzake de aanwezigheid van de technologie, staan negatiever tegenover deze technologieën.

Globaal genomen verklaart 20% à 30 % van de G2W-bestuurders zich neutraal ten aanzien van technologieën voor G2Ws.



Figuur 99: Meningen van *motorrijders (>50cc)* over de mate waarin de nieuwe technologieën de veiligheid van het rijden kunnen verbeteren

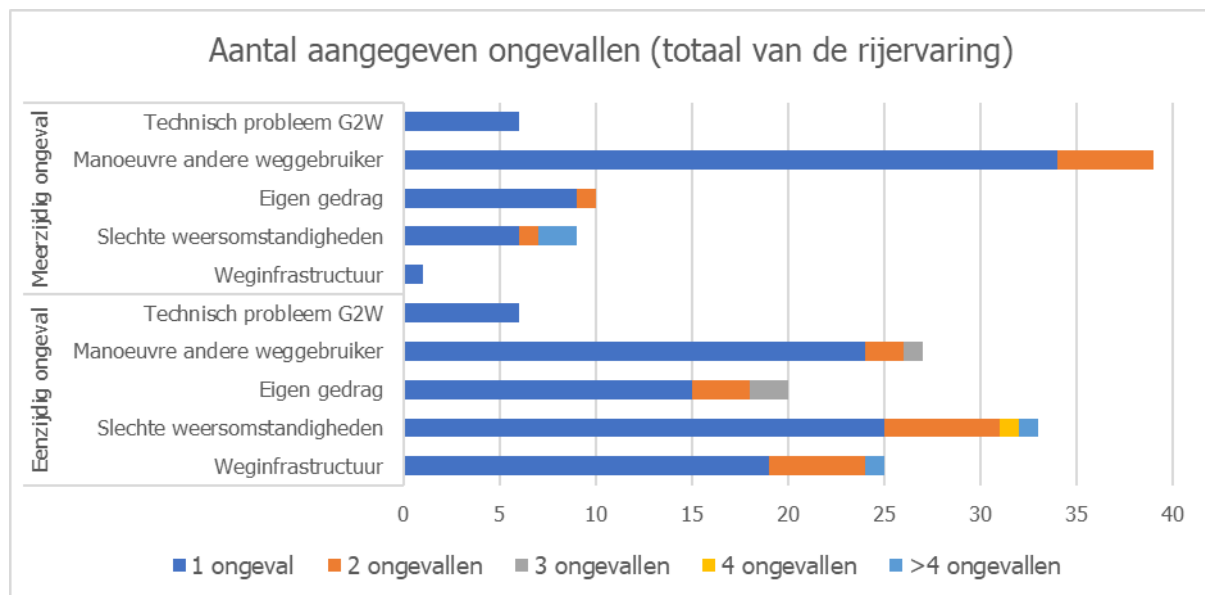
3.8 Ongevallen met een G2W

Verder heeft deze studie ook het thema van de ongevallen oppervlakkig onderzocht, door zelf-gerapporteerde ongevallen te bevragen welke bestuurders tijdens hun G2W-ervaring mogelijks hebben gehad.

De antwoorden, gebaseerd op een voor-gedefinieerde tabel, geven aan dat slechts 1 gebruiker op 4 (28%) tijdens het rijden met een G2W betrokken is geweest bij een ongeval. Hoewel dat weinig lijkt en aan onderschatting doet denken, heeft de studie toch aangetoond dat het aantal sociaal wenselijke antwoorden zeer beperkt bleef en dat de antwoorden dus betrouwbaar waren. Het is mogelijk dat de tabel verkeerd werd begrepen, wat ertoe zou kunnen leiden dat bepaalde ongevallen (vb. indien de bestuurder stopt en valt of tegen lage snelheid iets aanrijdt, wat zonder gevolg bleef) niet werden opgenomen. De resultaten moeten voorzichtig worden geïnterpreteerd.

De analyse van de antwoorden stelt het volgende vast:

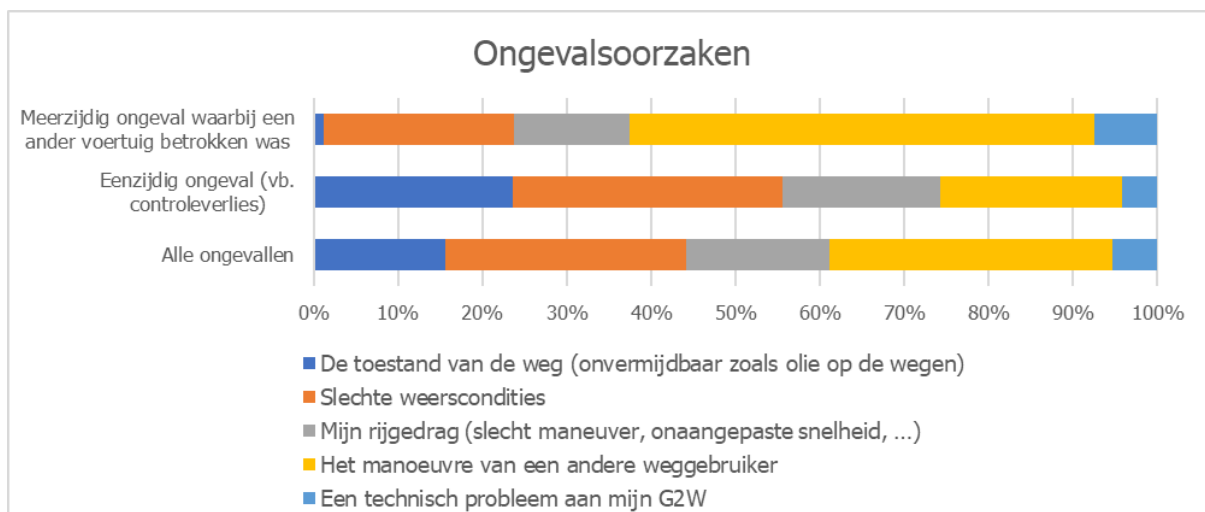
- Bestuurders die in de loop van hun G2W-carrière betrokken waren bij een (of meer) ongeval(len) zouden eerder op vroegere basis hebben leren rijden. Namelijk 18 jaar in plaats van 20 jaar, voor zij die nooit betrokken waren bij een verkeersongeval.
- Unilaterale ongevallen (vb. verlies van controle over het voertuig) die de bestuurders noemden, komen meer voor (64,3%) dan multilaterale ongevallen (35,7%). Die verhouding toont een omgekeerde trend dan de vaststellingen van de politie²⁴. Dat kan verklaard worden door het feit dat veel unilaterale ongevallen niet noodzakelijk tot een vaststelling door de politie leiden (i.e. onder rapportering)
- Unilaterale ongevallen komen ook meer voor indien alleen gereden wordt, zonder passagier.
- Bij de veel voorkomende oorzaken van ongevallen kunnen in eerste instantie een manoeuvre van een andere weggebruiker (55%), slechte weersomstandigheden (31,9%) en de toestand van de weg (23,6%) teruggevonden worden. Technische problemen worden zeer zelden genoemd.



Figuur 100: Oorzaken van ongevallen die door bestuurders worden genoemd

- Bij multilaterale ongevallen is de meest genoemde oorzaak een *manoeuvre door een andere weggebruiker*. De andere oorzaken komen minder vaak voor.
- De oorzaken van ongevallen kunnen in drie categorieën worden onderverdeeld: de menselijke factor (50,4%), de omgeving (44,2%) en het voertuig (technische problemen zeer weinig genoemd).
- Bij multilaterale ongevallen speelt de menselijke factor een grotere rol, terwijl bij unilaterale ongevallen bestuurders aangeven dat de omgeving meer bepalend is.
- Het geslacht, het type gebruiker (*bromfietzers (<50cc)* / *motorrijders (>50cc)*), opleiding voor het rijbewijs of post-rijbewijs training hebben geen invloed op deze verklaringen.

²⁴ Martensen, H., & Roynard, M. (2013). *MOTAC - Motorcycle accident causation. Grondige analyse van ernstige of dodelijke ongevallen met motorrijders*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid – Kenniscentrum verkeersveiligheid – We merken op dat de analyse van de belangrijkste oorzaken van ongevallen, uitgevoerd door de G2W-sector (Bron: CMC – n=28002 ongevallen, Duitsland, 2016) gelijkaardige trends toont: 41% unilaterale ongevallen tegen 59% multilaterale ongevallen



Figuur 101: Oorzaken van ongevallen, onderverdeeld per type ongeval



Figuur 102: De oorzaken van ongevallen, samengevat per mens/bestuurder, voertuig en omgeving

Aangezien ongevallen niet tot de belangrijkste scope van het onderzoek hoorden., werd er geen doorgedreven analyse gemaakt door een gebrek aan details in dit deel.

De enige correlatie die gemaakt werd, betrof een correlatie met **beschermende kleding**. De resultaten tonen geen enkel verband aan tussen ongevallen en het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen. Een bestuurder geeft niet meer uit aan PBM omdat deze al dan niet een ongeval gehad heeft in het verleden. Evenmin is er een verschil tussen de aankoopcriteria. Een gebruiker die een ongeval had, heeft geen andere aankoopcriteria dan een gebruiker die geen ongeval had.

4 Referenties

- Baldanzini, N., & Delhay, A. (2015). *Intelligent Transport System for PTWs User Survey – A user priority rating of ITS for motorcycling - Annex 3 of the EC/MOVE/C4 project RIDERSCAN*.
- Connected Motorcycle Consortium. (2018). Motorcycles on track to connectivity & Evaluation of the potential of C-ITS for motorcyclists on the basis of real accidents. *12th International Motorcycle Conference*. Cologne. Opgehaald van https://www.cmc-info.net/uploads/1/2/1/4/121453783/2018_ifz_presentation_cmc-roadmap_final.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - European Scanning Tour for Motorcycle Safety*. Brussels: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Opgehaald van https://www.femamotorcycling.eu/wp-content/uploads/documents_library/riderscan_report_layout.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Research - Deliverable 5*. Brussels: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Opgehaald van https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/riderscan_d5.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The European Motorcyclists Survey - A picture of Motorcycling in Europe - Annex 1*. Brussels: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations.
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - The Motorcycling Community in Europe - Deliverable 9*. Brussels: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Opgehaald van https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/riderscan_d9.pdf
- Delhay, A., & Marot, L. (2015). *Riderscan project - Traffic Management & ITS - Deliverable 6*. Brussels: FEMA - Federation of European Motorcyclists' Associations. Opgehaald van https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/projects_sources/riderscan_d6.pdf
- Europees Parlement en de Raad. (2002, maart 18). Directive 2002/24/CE. *Typegoedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen [tot intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad]*.
- FEBIAC. (2021, januari 14). *Ondanks Corona Blijft De Motormarkt Op Peil (+3,5%)*. Opgehaald van Belgische en Luxemburgse Automobielen- en Tweewielersfederatie: <https://www.febiac.be/public/pressreleases.aspx?ID=1326&lang=NL>
- Martensen, H., & Roynard, M. (2013). *MOTAC - Motorcycle accident causation. Diepteanalyse van zware en dodelijke ongevallen waarin motorfietzers betrokken waren*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Opgehaald van [https://www.vias.be/publications/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20\(2\)/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20-%20Diepteanalyse%20van%20zware%20en%20dodelijke%20ongevallen%20waarin%20motorfietzers%20betrokken%20waren](https://www.vias.be/publications/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20(2)/MOTAC%20%E2%80%93%20Motorcycle%20accident%20causation%20-%20Diepteanalyse%20van%20zware%20en%20dodelijke%20ongevallen%20waarin%20motorfietzers%20betrokken%20waren)
- STATBEL. (2020, januari 01). *Structuur van de bevolking*. Opgehaald van Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium): <https://statbel.fgov.be/nl/themas/bevolking/structuur-van-de-bevolking#panel-15>
- STATBEL. (2020). *Wagenpark*. Opgehaald van STATBEL België in cijfers: <https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#panel-12>

5 Bijlagen

5.1 Questionnaire en français

