

KENNISCENTRUM
VERKEERSVEILIGHEID



BIVV

SNELHEID EN TE SNEL RIJDEN

RESULTATEN VAN DE DRIEJAARLIJKSE ATTITUDEMETING OVER
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET BIVV

Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV

Snelheid en te snel rijden

D/2014/0779/1

Auteurs: Sofie Boets en Uta Meesmann

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: maart 2014

Gelieve naar dit document te refereren als:

Boets, S. en Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Inhoudstafel

Inhoudstafel	2
Samenvatting	3
Summary	7
Inleiding	11
Methode	12
1. Snelheid van bestuurders: resultaten	13
1.1 De risico's van overdreven en onaangepaste snelheid	13
1.2 Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden	14
1.3 Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	15
1.3.1 Geslacht	15
1.3.2 Leeftijd.....	17
1.3.3 Gewest.....	18
1.4 Houdingen ten aanzien van snel rijden	18
1.5 Houdingen ten aanzien van snelheid en rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	19
1.5.1 Leeftijd.....	19
1.5.2 Gewest.....	20
1.6 Meningen over (te) snel rijden	21
1.7 Meningen over (te) snel rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	26
1.7.1 Geslacht	26
1.7.2 Leeftijd.....	29
1.7.3 Gewest.....	31
1.8 Aanvaardbaarheid van te snel rijden	34
1.9 Aanvaardbaarheid van te snel rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest	35
1.9.1 Geslacht	35
1.9.2 Leeftijd.....	36
1.9.3 Gewest.....	37
1.10 Subjectieve inschatting van te hoge snelheid als ongevalsoorzaak.....	38
1.11 Subjectieve inschatting van te hoge snelheid als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest	40
1.11.1 Leeftijd.....	40
1.11.2 Gewest.....	40
2. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen.....	42
2.1 Belgische gegevens met betrekking tot overdreven snelheid	42
2.1.1 BIVV-gedragsmeting snelheid 2011 en 2012.....	42
2.1.2 Bijkomend BIVV enquête onderzoek i.v.m. snelheid	45
2.1.3 Overtredingen vastgesteld door de lokale en federale politie.....	49
2.2 Internationale gegevens met betrekking tot snelheid en te snel rijden: SARTRE 4	50
3. Conclusies en aanbevelingen	53
3.1 Snelheid en te snel rijden.....	53
3.2 Aanbevelingen	54
3.3 Nood aan verder onderzoek	54
Overzicht figuren.....	56
Overzicht tabellen.....	57
Overzicht bijlagen.....	57
Referenties	58
Bijlagen	61

Samenvatting

De BIVV-attitudemeting is gebaseerd op 1.540 interviews van bestuurders die in België gedomicilieerd zijn en die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1.500 km afgelegd hebben als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en oktober 2012.

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

De attitudemeting 2012 omvatte verschillende onderdelen. In dit rapport worden enkel de resultaten m.b.t. snelheid weergegeven. Overdreven en onaangepaste snelheid vormen belangrijke risicofactoren in het verkeer. Aangezien onaangepaste snelheid sterk contextafhankelijk is en bijgevolg moeilijker te bevragen is (vooral omdat onvoldoende geweten is over de aangepaste snelheid voor specifieke omstandigheden), peilt het BIVV in de attitudemetingen traditioneel naar ervaringen en meningen omtrent overdreven snelheid.

Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden

De belangrijkste resultaten over snelheid en te snel rijden op basis van zelfgerapporteerd gedrag zijn:

- Belgische bestuurders geven toe de snelheidslimieten frequent te overschrijden. Bijna 9 op 10 geeft toe wel eens tot 10km/u boven de wettelijke limiet gereden te hebben het laatste jaar. 1 op 2 deed dit zelfs vaak tot (bijna) altijd. De hoge frequenties gerapporteerd te snel rijden bevestigen het groot aantal geobserveerde snelheidsovertredingen in de BIVV-gedragsmeting snelheid van 2012.
- Wat specifieke snelheidsregimes betreft, blijkt dat het gerapporteerde te snel rijden in zone 30 het meest problematisch is. 71% van de bestuurders geeft toe er wel eens 50km/u gereden te hebben en 1 op 4 deed dit zelfs vaak. 70km/u rijden in de bebouwde kom waar men 50km/u mag, wordt ook door meer dan de helft van de bestuurders (57%) gerapporteerd. 15% deed dit vaak het laatste jaar. 2 op 3 bestuurders geeft toe wel eens 20km/u te snel op autosnelweg gereden te hebben en 1 op 4 deed dit vaak tot (bijna) altijd als de omstandigheden het toelieten.
- Uit deze bevindingen blijkt opnieuw dat het niet respecteren van de snelheidslimieten een wijdverspreid fenomeen is in België. De meeste Belgische autobestuurders gaan soms of vaak in de fout; het betreft dus niet louter een beperkte risicogroep. Wel rapporteren mannen en jonge bestuurders vaker dat ze te snel te rijden. Hoe jonger men is, hoe vaker men toegeeft te snel te rijden. Vlamingen geven in vergelijking met Walen significant vaker toe 50km/u gereden te hebben op wegen waar je slechts 30km/u mag.
- Deze resultaten komen overeen met de Belgische resultaten van de Europese SARTRE4-enquête (2010). Hier gaf 15% van de Belgische bestuurders de intentie aan om in de komende maand de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom vaak met 20km/u te zullen overschrijden. Het EU-gemiddelde lag op 11%. Belgen uitten deze intentie dus significant vaker dan de gemiddelde Europeaan.

Besef van het ongevalsrisico van (te) snel rijden

- Van 16 voorgestelde mogelijke oorzaken van verkeersongevallen wordt rijden met een te hoge snelheid als de belangrijkste ongevalsoorzaak gepercipieerd. De Belgische bestuurder schat dat iets meer dan 1 op 2 ongevallen (54%) veroorzaakt wordt door een te hoge snelheid. Het verhoogde ongevalsrisico door snelheid wordt in algemene termen dus wel erkend door de Belgen.

- Sinds de eerste attitudemeting in 2003 was er nooit een lager aandeel bestuurders dat akkoord ging met de stelling "snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten" (74%). Vergeleken met dit resultaat in 2009 (80%) zien we een significante achteruitgang van de algemene risicoperceptie van snel rijden. Anno 2012 staan we verder dan ooit af van de doelstelling van de Staten-Generaal voor de VerkeersVeiligheid (SGVV) dat minstens 80% akkoord zou zijn met deze stelling. Mannen, 18-29-jarigen en Vlamingen gaan significant minder vaak dan vrouwen, 30-plussers en Walen en Brusselaars akkoord met deze stelling.
- Uit de verdere differentiatie van achterliggende meningen blijkt dat de grote meerderheid van de Belgische bestuurders (84%) wel akkoord gaat dat te snel rijden het risico op zware ongevallen verhoogt. Een groot aandeel denkt echter niet dat er een verhoogd ongevalsrisico of gevaar is wanneer men 10km/u te snel rijdt (44%) of te snel rijdt op verlaten wegen 's nachts (33%). Het risico van te snel rijden lijkt dus in algemene termen wel ingezien te worden, maar deze perceptie is opvallend beperkter in specifieke situaties. We zien ook een significante achteruitgang in vergelijking met 2009 met betrekking tot de ongevalsrisicoperceptie bij een beperkte snelheidsovertreding (tot 10km/u). Het beperktere risicobesef van Belgische bestuurders werd ook opgemerkt in de Europese SARTRE4-enquête (2010). 26% van de Belgische bestuurders vond dat de ongevalskans niet toeneemt als men 20km/u te snel rijdt binnen de bebouwde kom. Slechts 2 andere Europese landen scoorden hier slechter dan België.
- De risicoperceptie verschilt significant naargelang geslacht, leeftijd en gewest. De oudste bestuurders (63+) denken significant vaker dan 18-62-jarigen dat snel rijden het risico op zware ongevallen verhoogt. Mannen denken vaker dat het risico van te snel rijden op verlaten wegen 's nachts beperkt is dan vrouwen. 18-49-jarige bestuurders en Vlamingen gaan significant minder vaak akkoord dan 50-plussers, Walen en Brusselaars dat een snelheidsverhoging van 10km/u tot een ernstig verhoogd ongevalsrisico leidt. Over de risicostellingen heen houden vrouwen, oudere bestuurders en Brusselaars er in het algemeen de veiligste meningen op na. De algemeen hogere verkeersintensiteit en grotere proportie zwakke weggebruikers (en bijgevolg toegenomen conflictmogelijkheden tussen verschillende weggebruikers) in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de Brusselse respondenten wellicht vaker rijden als de overige respondenten, speelt mogelijk een rol bij dit hogere risicobesef.

Gepercipieerde sociale normen van (te) snel rijden

- De attitudemeting peilde ook naar de invloed van de sociale omgeving op het rijgedrag en de risicoperceptie. Op de stelling dat de eigen kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren (de zogenaamde "subjectieve norm") werd verdeeld gereageerd: bijna 1 op 2 bestuurders ondervindt geen sociale druk om zich aan de limieten te houden. Daarnaast gaat 67% akkoord met de stelling dat autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten uitzonderlijk zijn. Met andere woorden: bij 2 op 3 Belgische bestuurders bestaat er een zogenaamde "descriptieve norm" (d.i. wat men ziet bij anderen) dat bijna alle bestuurders wel eens te snel rijden. Dergelijke overtuigingen maken het moeilijk om gedrag effectief te veranderen omdat men percipieert dat iedereen het doet. Ook uit ander BIVV-onderzoek (enquête in kader van de snelheidscampagne 2013; SARTRE4, 2010) blijkt dat Belgische bestuurders over het algemeen slechts in beperkte mate sociale invloeden ondervinden of percipiëren die correct snelheidsgedrag ondersteunen. Vergeleken met andere Europese landen scoort België wat dit betreft ook heel zwak.
- Mannen, jongeren en Vlamingen denken significant minder dan vrouwen, ouderen en Walen dat hun sociale omgeving vindt dat men de snelheidslimieten moet respecteren. Hoe jonger men is, hoe minder men het hiermee eens is. Verder denken Vlamingen (en vrouwen, maar dit is een tendens) significant vaker dan Walen (en mannen) dat bestuurders die nooit te snel rijden uitzonderingen zijn.
- Belgische bestuurders vinden ook, van allerlei gevaarlijke rijgedragingen, 20km/u te snel rijden (op een verkeersvrije autosnelweg, in de bebouwde kom of in een zone 30) het meest persoonlijk aanvaardbaar. 70km/u rijden in de bebouwde kom wordt als even aanvaardbaar gepercipieerd als

verkeerd parkeren. Veruit op kop staat de aanvaardbaarheid van 140km/u rijden op autosnelweg. 41% vindt dit aanvaardbaar en 1 op 4 vindt dit zelf 'totaal' aanvaardbaar.

- De grote aanvaardbaarheid van te snel rijden in zone 30, in de bebouwde kom (50km/u) en op de autosnelweg weerspiegelt zich zowel in het gedrag als in attitudes ten aanzien van snel rijden. Slechts 56% van de bestuurders vindt snel rijden sociaal onaanvaardbaar (terwijl de SGVV voor 2008 80% vooropstelde). Deze vaststellingen kunnen voor een groot deel het actuele snelheidsprobleem verklaren. Zolang snel rijden sociaal aanvaard wordt, is het heel moeilijk om dit gedrag (blijvend) te veranderen.
- Er dienen bijgevolg nog heel wat extra inspanningen geleverd te worden om bestuurders in België te overtuigen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is.

Draagvlak voor de huidige snelheidsregels en gepercipieerde gedragscontrole

- Eén van de mogelijke achterliggende redenen voor de brede sociale acceptatie van te snel rijden is een beperkt draagvlak voor de huidige snelheidsregels. Slechts 57% van de bestuurders, een lichte daling t.o.v. 2009 (60%), vindt dat de snelheidslimieten op aanvaardbaar niveau opgesteld zijn. Opmerkelijk is dat 1 op 4 bestuurders (26%) het daar helemaal niet mee eens is en waarschijnlijk de huidige snelheidsregels te streng vindt. Dit is een belangrijke vaststelling aangezien bestuurders die de snelheidslimieten op bepaalde locaties niet aanvaardbaar vinden vermoedelijk geneigd zijn om op die locaties sneller te rijden dan toegelaten. Deze bevinding onderstreept het belang van geloofwaardige snelheidslimieten en informatie en sensibilisatie over de redenen achter snelheidslimieten.
- We merken een significant kleiner draagvlak voor de snelheidslimieten op bij mannen, 18-29- en 39-49-jarigen, en Vlamingen in vergelijking met vrouwen, 63-plussers en Brusselaars. 30-38-jarigen vinden de snelheidslimieten vaker wel aanvaardbaar dan de leeftijdsgroepen net ervoor en erna.
- 39% van de bestuurders geeft aan zelf het best te weten wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet. Dit loopt in lijn met de bevinding van de aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten en suggereert dat meer dan 1 op 3 bestuurders meer vertrouwen hebben in de eigen perceptie van veilige snelheidslimieten dan in de wettelijke limieten. Ook blijkt dat het voor bijna de helft van de respondenten (46%) niet altijd duidelijk is wat de geldende snelheidslimiet is. Dit suggereert dat snelheidsovertredingen ook niet altijd bewust plaatsvinden. Alleszins gaan 2 op 3 bestuurders ermee akkoord dat te snel rijden het moeilijker maakt om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.

Subjectieve voordelen van (te) snel rijden

- Het subjectief linken van positieve emoties aan hoge snelheid is ook één van de mogelijke onderliggende factoren bij te snel rijden. 1 op 4 bestuurders blijkt snel rijden prettig te vinden. Bij de jongste bestuurders (18-29) is dit iets meer dan 1 op 3. Het zijn dus vooral de jongste bestuurders die snel rijden aan deze positieve emotie koppelen.
- Toch speelt de perceptie tijd te winnen bij snel rijden maar bij een kleine deel van de Belgische bestuurders een rol. 13% ging akkoord dat men snel moet rijden, omdat men anders de indruk krijgt tijd te verliezen.
- Mannen, de jongste (18-29) en Brusselse bestuurders vinden snel rijden opvallend prettiger dan vrouwen, 30+ en Vlamingen. Hoe jonger de respondent is, hoe vaker hij/zij van mening is snel te moeten rijden om geen tijd te verliezen. De 18-38-jarigen denken daar significant vaker anders over dan 50-plussers.

Conclusie

Te snel rijden is nog steeds wijdverspreid en sociaal geaccepteerd bij de Belgische autobestuurders. Dit gedrag is mede de oorzaak van het nog steeds vrij hoge aantal verkeersslachtoffers in ons land, in vergelijking met andere Europese landen.

Jonge en mannelijke bestuurders zijn de probleemgroepen waar maatregelen zich primair op dienen te richten. Sensibilisering dient gericht te zijn op de problematische sociale normen en persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden. Dit onderstreept het belang van systematische en wijdverspreide acties die de hele maatschappij betrekken (via brede en doelgroepgerichte communicatie, het onderwijs, de rijopleiding...). Een ander aanknopingspunt voor sensibilisatie is het beperkt risicobesef van te snel rijden in specifieke situaties. Gezien het beperkte draagvlak voor de huidige snelheidslimieten is het eveneens van belang om (na bepaling van logische snelheidslimieten in overeenstemming met het wegbeeld) bestuurders te informeren en sensibiliseren over de logica erachter.

Sensibilisatie dient ook steeds hand in hand te gaan met handhaving. Over de jaren heen is de objectieve pakkans voor te snel rijden duidelijk toegenomen, en uit een ander rapport van de BIVV-attitudemeting 2012 (Meesmann & Boets, 2014a) blijkt dat de subjectieve pakkans voor te snel rijden hoger ligt dan voor andere thema's. We zien echter weinig evolutie in subjectieve pakkans t.o.v. 2009 en het niveau van 2006 lag opvallend hoger. Dit benadrukt het belang van verdere inspanningen om de subjectieve pakkans te verhogen. Ook hier speelt communicatie een belangrijke rol. Kortom sensibilisering en handhaving blijven dus ook de komende jaren heel belangrijk.

Nood aan verder onderzoek

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

- Verderzetting van attitudemetingen en gedragsmetingen op het gebied van snelheid.
- Diepergaand onderzoek naar achterliggende gedragsdeterminanten van te snel rijden, met name ook interactie-effecten en effecten van andere variabelen dan de 3 kernvariabelen (leeftijd, geslacht en gewest), bvb. opleidingsniveau, beroepscategorie, sociaal-economische status, etnische achtergrond, voertuigkenmerken, rijfrequentie, blootstelling (km/jaar).
- Diepergaand onderzoek naar achterliggende gedragsdeterminanten van te snel rijden in termen van sociaal-cognitieve variabelen (attitudes, sociale normen, waargenomen gedragscontrole, .
- Analyse van de invloed van de sociale norm op (de aanvaardbaarheid van) te snel rijden.
- Analyse van de internationale verschillen in gedrag en van de factoren die daarvoor verantwoordelijk zijn.
- Verruiming van het onderzoek naar onaangepaste snelheid.
- Onderzoek naar de invloed van weg- en persoonskenmerken op de geloofwaardigheid van snelheidslimieten.
- Evaluatie van de mogelijkheid om snelheidsvariabelen in het verkeersongevallenformulier op te nemen.
- Onderzoek over de effectiviteit van maatregelen/tools ter beïnvloeding van snelheidsgedrag (bvb. voertuigtechnologie: ISA; weginfrastructuur: snelheidsremmers, wegategorisering; educatie, sensibilisatie).

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

Summary

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

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

The attitude survey 2012 comprised several sections. This report only includes results related to speed. Excessive and inappropriate speeds represent major risk factors in road traffic. As inappropriate speed is highly context-dependent and consequently more difficult to investigate (particularly because there is insufficient knowledge about adjusted speeds in specific circumstances), the Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) traditionally measures experiences and opinions related to excessive speeds in the attitude survey.

Self-reported speeding prevalence

The main results related to speed and speeding based on self-reported behaviour are:

- Belgian drivers admit that they frequently exceed speed limits. Almost nine in ten admit to having occasionally driven up to 10km/h faster than the legal speed limit in the past year. One in two even did so frequently to (almost) always. The high frequencies of speeding reported confirm the large number of speeding violations observed in the BIVV/IBSR 2012 road side survey on speed.
- With regard to specific speed patterns it appears that reported speeding in 30 km/h zones is the most problematic. 71% of drivers admit to having occasionally driven 50km/h in these zones and one in four even admitted to doing so often. Driving 70km/h in a built-up area where the speed limit is 50km/h was also reported by over half of the drivers (57%). In the past year, 15% did this frequently. Two in three drivers admit to having occasionally driven 20km/h too fast on a motorway and one in four did so often to (almost) always if the situation allowed.
- Once more these findings reveal that failure to respect speed limits is a widespread phenomenon in Belgium. Most Belgian drivers sometimes or frequently drive over the limit; thus it does not merely involve a limited risk group. Nevertheless, more men and young drivers report that they drive too fast. The younger the driver, the more likely he/she is to admit to speeding. Compared with Walloon drivers, their Flemish counterparts admit significantly more often that they have driven 50km/h on roads with a 30km/h speed limit.
- These results are consistent with Belgian results from the European SARTRE4 survey (2010). In this survey, 15% of Belgian drivers admitted their intention to often exceed the speed limit in a built-up area by 20km/h in the month to come. The EU average was 11%. Therefore Belgians state this intention significantly more often than the average European.

Awareness of the risk of an accident as a result of driving (too) fast

- Driving at an excessive speed is perceived as the main cause of road traffic accidents out of sixteen possible causes. The Belgian driver estimates that a little over one in two accidents (54%)

is caused by excessive speed. Thus, in general terms, Belgians do indeed recognise the increased risk of an accident due to speed.

- Never before, since the first attitude survey in 2003, has there been a lower percentage of drivers who agreed with the premise 'driving fast puts your own life in danger as well as that of others' (74%). In comparison with this result in 2009 (80%), we see a significant decline in the general perception of the risk of driving fast. In 2012, we are further than ever from the General Assembly on Road Safety's (SGVV/EGSR) target that at least 80% would agree with this premise. Men, 18-29 year olds, and Flemish drivers are significantly less likely to agree with this premise than women, people aged 30 and over, and Walloons and residents of Brussels.
- The further differentiation of underlying views reveals that the vast majority of Belgian drivers (84%) do agree that driving too fast increases the risk of serious accidents. Nevertheless, a large percentage does not believe that driving 10km/h too fast (44%) or driving too fast on deserted roads at night (33%) increases the risk of an accident or danger. The risk of driving too fast does appear to be recognised in general terms, but this perception is strikingly more limited to specific situations. We also observe a significant decline compared with 2009 in the risk perception of accidents related to a limited speeding violation (up to 10km/h). The limited risk perception among Belgian drivers was also observed in the European SARTRE4 survey (2010). Among Belgian drivers, 26% believed that the risk of an accident does not increase if one drives 20km/h too fast in a built-up area. Only two other European countries scored lower than Belgium on this point.
- Risk perception varies significantly depending on gender, age and region. The oldest drivers (63 and over) are significantly more likely to believe that driving fast increases the risk of a serious accident than 18-62 year olds. Men are more likely to believe that the risk of driving too fast on deserted roads at night is limited compared with women. Drivers of 18-49 years old and Flemish drivers are far less likely to agree that a speed increase of 10km/h leads to a major increase in the risk of an accident than people aged 50 and over, Walloons and Brussels residents. Women, older drivers and residents of Brussels generally hold the safest views on risk. The overall higher volume of road traffic (and resulting increased potential for conflict between road users) in the Brussels-Capital Region, in which respondents from Brussels perhaps drive more often, possibly plays a role in this increased risk perception.

Perceived social norms related to driving (too) fast

- The attitude survey also examined the impact of the social environment on driving behaviour and risk perception. Views on the statement that one's acquaintances/friends believe that one must respect speed limits (the so-called 'subjective norm') were divided: almost one in two drivers do not experience social pressure to respect speed limits. Moreover 67% agree with the statement that drivers who never exceed applicable speed limits are rare. In other words: two in three Belgian drivers adopt a 'descriptive norm' (i.e. what one observes in others) that almost all drivers occasionally drive too fast. Such beliefs make it difficult to effectively change behaviour because of the perception that everyone does it. Other BIVV/IBSR studies (a survey as part of the 2013 speed campaign; SARTRE4, 2010) also reveal that in general Belgian drivers only experience or perceive social influences that support correct speed behaviour to a limited extent. In comparison with other European countries Belgium scores very poorly in this area.
- Men, young people and the Flemish are significantly less likely to believe that their social environment thinks one must respect the speed limits than women, older drivers and Walloons. The younger the person, the less likely he or she is to agree with this. Furthermore, the Flemish (and women, but this is a trend) are significantly more likely to believe that drivers that never drive too fast are rare, than Walloons (and men).
- Belgian drivers also believe that driving 20km/h too fast (on a deserted motorway, in a built-up area or in a 30 km/h zone), is the most personally acceptable of all kinds of dangerous driving behaviour. Driving 70km/h in a built-up area is perceived to be just as acceptable as a parking violation. By far the most acceptable action is driving 140km/h on a motorway. This is found to be acceptable by 41% and one in four even think it is 'completely' acceptable.

- The high level of acceptability of driving too fast in a 30 zone, in a built-up area (50km/h) and on a motorway is reflected in driving behaviour as well as in attitudes related to speeding. Only 56% of drivers believe that speeding is socially unacceptable (while the General Assembly on Road Safety premised 80% for 2008). This finding largely explains the current speed problem. As long as speeding is believed to be socially acceptable, it is very difficult to (permanently) change this behaviour.
- A large number of additional efforts must thus be made to convince drivers in Belgium that speeding is socially and personally unacceptable.

Support for current speed limits and perceived behavioural control

- One of the possible underlying reasons for the wide social acceptance of speeding is limited support for the existing speed limits. Only 57% of the drivers, a slight decrease compared with 2009 (60%), believe that speed limits are established at an acceptable level. Remarkably, one in four drivers (26%) totally disagrees with this and probably finds existing speed limits to be too strict. This is an important finding given that drivers possibly tend to violate speed limits in certain locations where they feel that the speed limits are unacceptable. This finding highlights the importance of credible speed limits and information and the raising of awareness about the reasons behind the speed limits.
- We observe significantly reduced support for speed limits among men, 18-29 year olds and 39-49 year olds, and among the Flemish, compared with women, people aged 63 and over and residents of Brussels. Those in the 30-38 age group are more likely to believe that speed limits are acceptable than age groups that directly precede and succeed them (there is even a trend difference with those aged between 18 and 29).
- 39% of drivers indicate that they are themselves the best judge of their personal safe driving speed limit, even if this is higher than the legal limit. This is consistent with the findings related to the acceptability level regarding speed limits and suggests that over one in three drivers has more confidence in his/her own perception of safe speed limits than in the legal limits. It also appears that almost half of the respondents (46%) are not always aware of the applicable speed limit. This suggests that speeding violations are not always consciously perpetrated. In all, two in three drivers agree that speeding makes it more difficult to react properly in a dangerous situation.

Subjective advantages of driving (too) fast

- Subjectively linking positive emotions to high speed is also one of the possible underlying factors related to speeding. One in four drivers appears to enjoy driving fast. This figure is slightly more than one in three among the youngest drivers (aged 18-29). It is predominantly the youngest drivers that link speed to this positive emotion.
- Nevertheless the subjective perception of saving time by speeding only plays a role among a small percentage of Belgian drivers. 13% agree that people have to drive fast because if they don't, they have the impression that they are losing time.
- Men, the youngest age group (18-29), and drivers from Brussels find driving fast considerably more enjoyable than women, those aged 30 and over and the Flemish. The younger the respondent, the more likely he or she is to hold the view that he or she must drive fast to avoid losing time. The 18-38 age group is significantly more likely to believe this than those aged 50 and over.

Conclusion

Speeding is still widespread and socially accepted among Belgian drivers. This behaviour is a main cause of the still fairly high number of road traffic victims in our country compared with other European countries.

Young and male drivers represent the primary problem groups and measures should be primarily focused on these groups. Efforts to raise awareness must focus on the problematic social norms and level of personal acceptability of speeding. This underlines the importance of systematic and widespread actions that involve society as a whole (using broad and target group focused communication, education, driver formation, etc.). Another starting point for raising awareness is the limited risk awareness related to driving too fast in specific situations. Given the limited support for existing speed limits, it is also important (after determining logical speed limits consistent with the road layout) to inform drivers and to raise awareness in relation to the logic behind these limits.

Raising awareness must also go consistently hand in hand with enforcement. Over the years, the objective risk of being caught when speeding has clearly increased, and in one of the other BIVV/IBSR 2012 attitude survey reports (Meesmann & Boets, 2014a) it is revealed that the subjective risk of being caught speeding is higher than for other themes. However we see little change in the subjective risk of being caught compared with 2009, and the 2006 level was considerably higher. This underlines the importance of further efforts to increase the subjective risk of being caught. Communication also plays a major role in this respect. In short, raising awareness and enforcement will thus continue to be extremely important in the coming years.

Need for further research

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

- Continuation of attitude surveys and road side surveys related to speed.
- More detailed research into underlying behavioural determinants related to speeding, particularly interaction effects and the effect of other variables besides the three core variables (age, gender and region), such as level of education, professional category, socio-economic status, ethnic origin, vehicle characteristicsbrand, driving frequency and exposure.
- More detailed research into underlying behavioural determinants related to speeding in terms of socio-cognitive variables.
- Analysis of the influence of the social norm related to (the acceptability of) speeding.
- Analysis of the international differences in behaviour and of the responsible factors.
- Broadening research relating to inappropriate speed.
- Research into the influence of road and personal characteristics on the credibility of speed limits.
- Assessment of the possibility of including speed variables in road traffic accident forms. Research into the effectiveness of measures/tools for influencing speed behaviour (such as vehicle technology like ISA; road infrastructure like speed reducers, road categorisation; education and raising awareness).

Inleiding

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

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

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

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

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

Bijlage Methodologie en Vragenlijst

Het voorliggende rapport bevat de analyses van de antwoorden rond snelheid en te snel rijden (hoger dan de toegestane snelheidslimiet). Onaangepaste snelheid (te snel in verhouding tot de weginfrastructuur of de verkeersomstandigheden) is een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem maar aangezien dit moeilijker in te schatten is en de evaluatie hiervan erg contextafhankelijk is, beperkt de BIVV-attitudemeting zich traditioneel tot vragen m.b.t. overdreven snelheid. In bijlage 1 is een lijst opgenomen van enkele vragen m.b.t. snelheid die niet in het voorliggende rapport behandeld worden. Deze worden in rapport 5 "Handhaving en draagvlak voor maatregelen" opgenomen.

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

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

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

Methode

Voor de attitudemeting van 2012 werd een interview afgenomen van 1.540 in België gedomicilieerde bestuurders die de laatste 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden op het thuisadres van de respondenten afgenomen aan de hand van een gestandaardiseerde vragenlijst. De vragenlijst bevatte vragen over de belangrijkste thema's inzake verkeersveiligheid, met voornamelijk gesloten antwoordmogelijkheden. De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en oktober 2012. Voor meer methodologische aspecten van de attitudemeting 2012 verwijzen we naar "Attitudemeting verkeersveiligheid 2012 - Bijlage Methodologie & vragenlijst" (Meesmann et al, 2014b). De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details van de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven.

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

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

1. Snelheid van bestuurders: resultaten

1.1 De risico's van overdreven en onaangepaste snelheid

Overdreven en onaangepaste snelheid behoren tot de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen. De snelheid van bestuurders wordt direct in verband gebracht met de verhoging van de kans op een ongeval en de verhoging van de ernst van deze ongevallen.

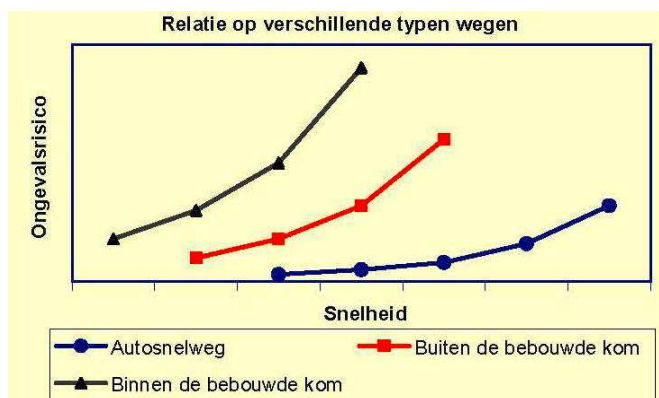
Riguelle (2013) vat de risico's van snelheid als volgt samen:

Over het algemeen wordt geschat dat ongeveer 30% van de dodelijke ongevallen rechtstreeks te wijten is aan een te hoge of onaangepaste snelheid (Transportation Research Board, 1998 en Bowie & Walz, 1994). Het verband tussen snelheid en ongevalsrisico is uitgebreid gedocumenteerd in de literatuur (zie met name Aarts & van Schagen (2006) of Global Road Safety Partnership (2008) voor een overzicht). De logische conclusie van alle onderzoeken is dat een verhoging van de snelheid tot een verhoging van het ongevalsrisico leidt. Men kan stellen dat snelheid bij elk ongeval een zekere rol speelt. Ook wanneer de snelheid niet de hoofdoorzaak van het ongeval is, speelt deze altijd een rol omdat de reactietijd waarover de bestuurder beschikt om op een onverwachte gebeurtenis te reageren erdoor wordt bepaald. Een hoge snelheid vergroot namelijk zowel de afstand die wordt afgelegd tijdens de reactietijd van de bestuurder, als de remafstand. Tevens blijft er voor de andere weggebruikers minder tijd over om te reageren op een snel rijdend voertuig.

Ook speelt snelheid een rol bij de ernst van ongevallen. De hoeveelheid energie die tijdens een ongeval wordt geabsorbeerd, hangt af van de massa van de betrokken voertuigen en het kwadraat van hun snelheid. Ze neemt dus exponentieel toe met de snelheid. Zelfs met de verbeterde passieve voertuigveiligheid wordt een deel van de schokken opgevangen door het menselijk lichaam, wat al gauw ernstige gevolgen kan hebben. In het algemeen neemt het risico op ernstig of fataal letsel voor een inzittende van een voertuig die de gordel om heeft sterk toe vanaf 70km/u bij frontale aanrijdingen en vanaf 50km/u bij de meeste zijdelingse aanrijdingen (Tingvall & Haworth, 1999). Zwakke weggebruikers genieten niet dezelfde bescherming als automobilisten. Recentere onderzoeken (zie Richards, 2010 of het literatuuroverzicht van Rosén et al, 2011) laten zien dat het overlijdensrisico van een voetganger die door een auto wordt aangereden fors toeneemt bij een botssnelheid van ongeveer 50km/u.

Uit Figuur 1 blijkt dat snel rijden niet onder alle omstandigheden even gevaarlijk is. Naarmate de complexiteit van de rijtaak toeneemt, daalt de snelheid waarmee veilig aan het verkeer kan worden deelgenomen. Op autosnelwegen neemt het ongevalsrisico, verhoudingsgewijs minder snel toe bij hogere snelheden, dan binnen de bebouwde kom het geval is.

Figuur 1. Verband tussen snelheid en ongevalsrisico op verschillende types van wegen (bron: SWOV, 2004)



1.2 Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden

Bestuurders werden gevraagd hoe vaak zij het voorbije jaar, in verschillende snelheidsregimes en als de omstandigheden het toelieten, bewust sneller gereden hebben dan de wettelijke snelheidslimiet. Interessant aan deze vraag is dat het een beeld geeft over de frequentie waarmee bestuurders te snel rijden en over de achterliggende determinanten. Dit vormt een interessante aanvulling op de BIVV-gedragsmeting snelheid die de objectieve prevalentie van te snel rijden op verschillende snelheidsregimes weergeeft, zonder informatie over persoonskenmerken. In Tabel 1 worden de resultaten van alle antwoordcategorieën weergegeven. In Figuur 2 worden de valide percentages (zonder weet het niet / niet van toepassing) gevisualiseerd.

Tabel 1: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden in België (2012)

Hoe vaak hebt u het voorbije jaar bewust volgende zaken gedaan, als de omstandigheden het toelieten?		140km/u rijden op een autosnelweg		70km/u rijden in de bebouwde kom		50km/u rijden waar je 30 km/u mag rijden		Tot 10km/u boven de wettelijke limiet rijden	
Categorie	Score	%	Valide %	%	Valide %	%	Valide %	%	Valide %
Nooit	1	36,32%	36,42%	42,51%	42,67%	28,55%	28,60%	12,85%	12,88%
Zelden	2	36,60%	36,70%	42,34%	42,50%	44,12%	44,21%	39,83%	39,91%
Vaak	3	22,58%	22,64%	13,25%	13,30%	24,63%	24,69%	40,39%	40,47%
(Bijna) altijd	4	4,23%	4,24%	1,53%	1,54%	2,49%	2,50%	6,73%	6,75%
WHN/NVT	9	0,28%	-	0,37%	-	0,21%	-	0,20%	-
Totaal		100	100	100	100	100	100	100	100

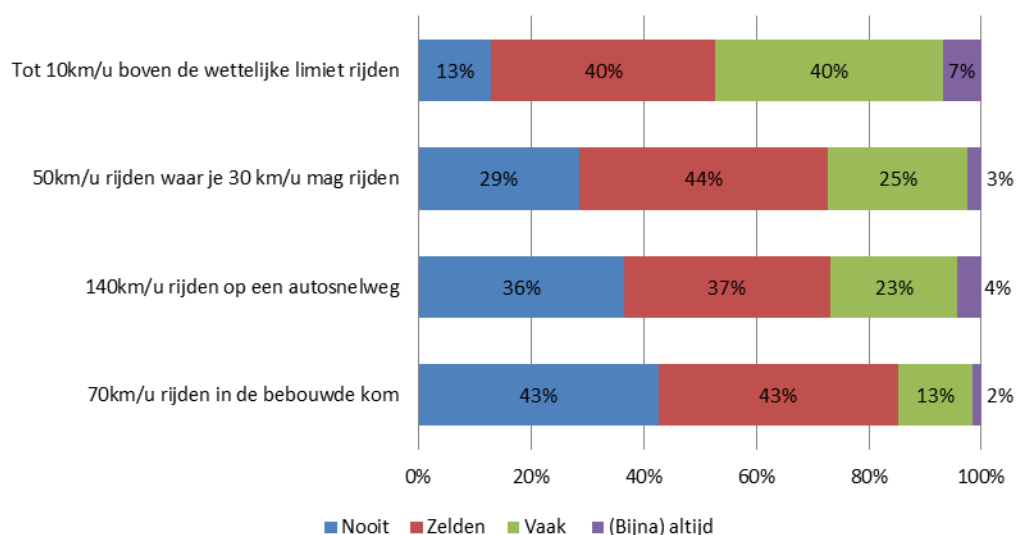
WHN/NVT=Weet het niet/Niet van toepassing

Valide %= % zonder "WHN/NVT"⁴

In vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

Figuur 2: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden in België (2012)



Bron: BIVV

Het valt op dat het percentage bestuurders dat aangeeft het voorbije jaar nooit de limieten overschreden te hebben steeds onder de 50% ligt. Dit betekent dat het merendeel van de bestuurders toegeeft te snel gereden te hebben in de verschillende situaties (tot 10km/u en met 20km/u).

⁴ Het percentage ontbrekende antwoorden (WHN/GA) is steeds kleiner dan 1% - dit heeft dus weinig effect op de resultaten.

Tot 10km/u boven de wettelijke limiet rijden, wordt met hoge frequentie aangegeven. Bijna 9 op 10 Belgische bestuurders (87%) geeft toe dit het laatste jaar gedaan te hebben. 1 op 2 bestuurders (47%) zegt dit zelfs vaak tot (bijna) altijd gedaan te hebben. Tot 10 km/u boven de maximumsnelheid rijden, lijkt op basis hiervan een wijdverspreide gewoonte te zijn. Uit de BIVV-gedragsmeting (2012) blijkt eveneens dat overtredingen tot 10km/u boven de maximumsnelheid heel vaak voorkomen (Riguelle, 2013). In de gedragsmeting wordt verder geopperd dat men bij dergelijke 'lichtere' overtredingen nog kan twijfelen aan de moedwilligheid ervan (i.t.t. ernstige overtredingen met meer dan 10km/u). Uit de zelfgerapporteerde frequentievraag in de attitudemeting blijkt echter dat veel Belgische bestuurders zich wel degelijk bewust zijn van dit gedrag. Het onderscheid tussen overtredingen van meer en minder dan 10km/u komt overeen met de oude omschrijving van een ernstige overtreding, die weliswaar in 2005 is opgeheven, maar waarschijnlijk bij veel Belgische bestuurders in het geheugen gegrift staan.

Wat de specifieke snelheidsregimes betreft, blijkt dat het zich aan de limiet houden in zone 30 het meest problematisch is: 71% van de Belgische bestuurders geeft toe er wel eens 50km/u gereden te hebben en 1 op 4 (27%) deed dit zelfs vaak tot bijna altijd. Over de BIVV-gedragsmetingen heen (2007-2012) blijkt eveneens dat de meeste snelheidsovertredingen plaatsvinden op het laagste snelheidsregime in de meting (zones 30 aan schoolomgevingen, zonder infrastructurele voorzieningen) (Riguelle, 2013). 70km/u rijden in de bebouwde kom waar men 50km/u mag, wordt door 57% gerapporteerd, waarvan 15% dit vaak tot (bijna) altijd deed.

64% van de bestuurders tenslotte geeft toe het voorbije jaar wel eens 20km/u te snel op een autosnelweg gereden te hebben als de omstandigheden het toelieten. 1 op 4 (27%) deed dit zelfs vaak tot (bijna) altijd.

In de attitudemeting van 2009 werd gevraagd naar hoe vaak men als bestuurder 70km/u rijdt in de bebouwde kom 'tijdens een typische autorit' (Boulanger et al, 2011). Omwille van de veranderde vraagstelling ("tijdens een typische autorit" in 2009 werd vervangen door "het voorbije jaar" in 2012) kan deze vraag niet direct vergeleken worden met de variant in de attitudemeting 2012. Een tentatieve vergelijking toont aan dat de resultaten overeenkomen: in 2012 deed 57% dit het voorbije jaar wel eens en 15% vaak tot (bijna) altijd terwijl in 2009 57% dit tijdens een typische autorit wel eens deed en 13% vaak tot (bijna) altijd).

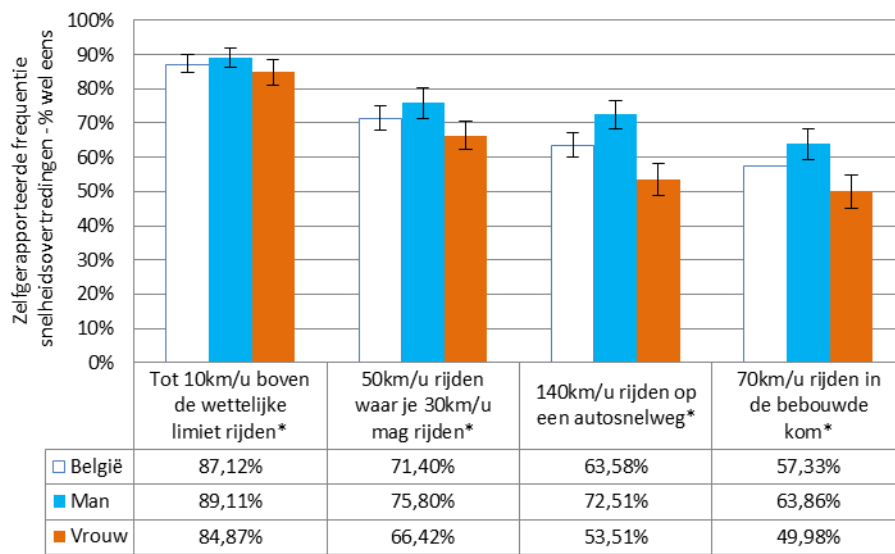
1.3 Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangaf het laatste jaar wel eens tot 10km/u of 20km/u sneller gereden te hebben dan de wettelijke snelheidslimiet binnen verschillende snelheidsregimes (o.b.v. zelden tot (bijna) altijd = scores 2+3+4 in Tabel 1).

1.3.1 Geslacht

Het gerapporteerd te snel rijden verschilt significant naargelang het geslacht van de bestuurder (Figuur 3).

Figuur 3: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Mannen geven significant vaker aan het voorbije jaar te snel gereden te hebben. Dit geldt voor de 4 variabelen.

Bijna 9 op 10 mannen (89%) rapporteren het voorbije jaar wel eens tot 10km/u boven de wettelijke limiet gereden te hebben. Bij de vrouwen ligt dit percentage met 85% significant lager ($F(1,126)=4,18$; $p<0,01$).

De procentuele verschillen tussen zelfgerapporteerd te snel rijden van mannen en vrouwen worden groter naarmate het hogere snelheidsregimes betreft. Daar waar 76% van de mannen zegt wel eens 50km/u gereden te hebben waar men 30km/u mag, geeft 66% van de vrouwen dit aan ($F(1,126)=11,64$; $p<0,01$). Wat betreft 70km/u rijden waar men 50km/u mag, zien we dat 64% van de mannen dit aangeeft tegenover 50% van de vrouwen ($F(1,126)=23,25$; $p<0,01$). Uit een tentatieve vergelijking met het resultaat in 2009 op de vraagvariant blijkt dat er ook toen sprake was van een significant verschil tussen mannen en vrouwen, waarbij 64% van de mannen zei "tijdens een typische autorit" wel eens 70km/u te rijden in de bebouwde kom tegenover 48% van de vrouwen (Boulanger et al, 2011).

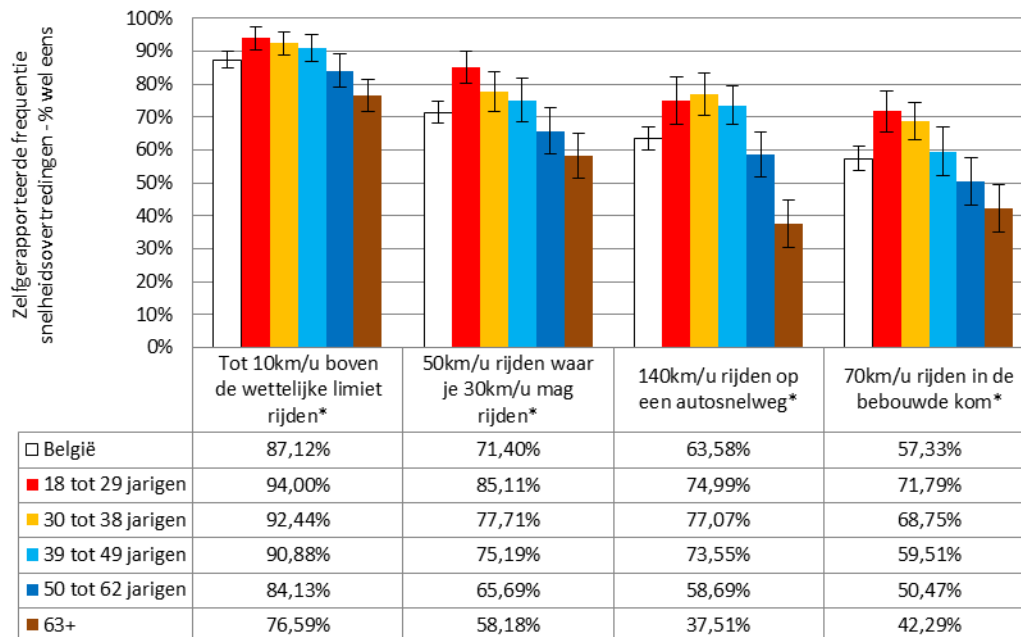
Het meest opvallende verschil tussen beide seksen (19 procentpunten) betreft de rapportering het laatste jaar wel eens 140km/u gereden te hebben op een autosnelweg (73% mannen vs. 54% vrouwen) ($F(1,126)=49,24$; $p<0,01$).

Ondanks deze significante sekseverschillen blijkt dat toch ook een meerderheid van de vrouwen in zone 30 en op autosnelweg aangeeft de limieten te overschrijden.

1.3.2 Leeftijd

Het gerapporteerd te snel rijden verschilt ook significant naargelang de leeftijd (Figuur 4).

Figuur 4: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

We zien een duidelijk trapsgewijs leeftijdseffect op 3 van de 4 vragen. Buiten voor het "140km/u rijden op autosnelweg", geldt dat hoe jonger men is, hoe vaker men toegeeft wel eens sneller gereden te hebben dan de limiet (tot 10km/u, en 20km/u te snel in zone 30 en binnen de bebouwde kom). De specifieke significante verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 2.

Wat "140km/u rijden op een autosnelweg" betreft, zien we dat de 3 jongere groepen (18-49: tussen 74% en 77%) dit significant vaker zeggen gedaan te hebben dan de 50-62-jarigen (59%) en 63-plussers (38%). Het verschil tussen de 2 oudste groepen is ook significant.

Wat het gerapporteerd overtredingsgedrag binnen de bebouwde kom betreft, verschillen quasi alle leeftijdsgroepen, buiten de twee jongste (18-29: 72%; 30-38: 69%), significant van elkaar (39-49: 60%; 50-62: 50%; 63+: 42%). Hoe jonger de bestuurder, hoe vaker deze toegeeft 20km/u te snel gereden te hebben waar je 50km/u mag. Dit is een systematisch trapsgewijs leeftijdseffect, wat ook al opgemerkt werd in de attitudemeting 2009 op de variant van deze vraag ('tijdens een typische autorit').

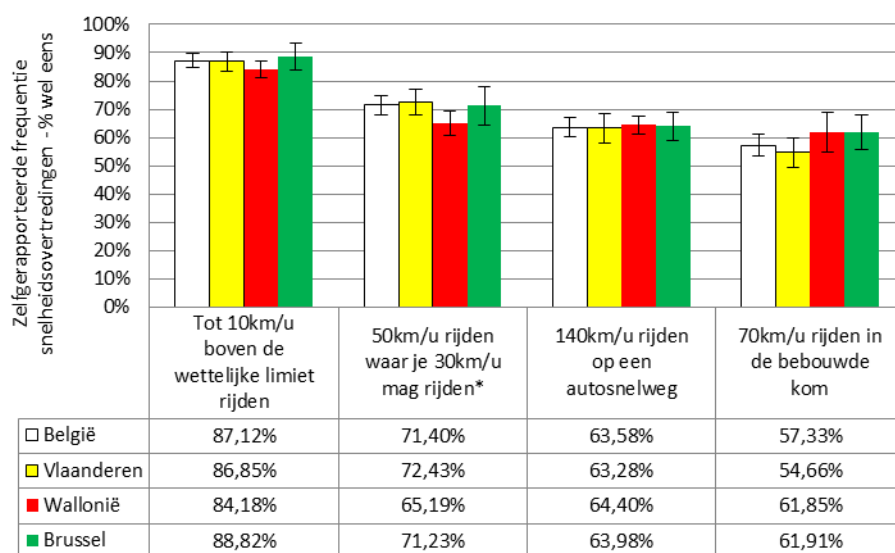
Een gelijkaardig leeftijdseffect zien we m.b.t. "50km/u rijden waar men 30km/u mag". Hier springen de jongste en de 2 oudste groepen eruit t.o.v. elkaar en de andere leeftijdsgroepen. De jongste groep zegt dit significant vaker gedaan te hebben dan alle oudere bestuurders (18-29: 85% vs. 30-63+: 58% tot 78%). De 2 oudste groepen rapporteren dit significant minder vaak als alle jongere groepen (50-63+: 58%-66% vs. 18-49: tussen 75% en 85%).

18- tot 49-jarige bestuurders geven ook significant vaker dan de 50-plussers toe tot 10km/u boven de limiet gereden te hebben (18-49: tussen 91% en 94% vs. 50-63+: 77%-84%). Het verschil tussen de 2 oudste groepen is ook significant.

1.3.3 Gewest

De analyses toonden dat het zelfgerapporteerd te snel rijden ook varieert naargelang het gewest waarin de respondent woont (Figuur 5).

Figuur 5: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Significant meer Vlaamse (72%) dan Waalse (65%) bestuurders geven aan wel eens 50km/u gereden te hebben waar men maar 30km/u mag ($F(1,126) = 5,26$; $p < 0,05$). Bestuurders wonende in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen hiertussen met 71%.

Omgekeerd zien we dat Waalse en Brusselse bestuurders (telkens 62%) vaker dan Vlamingen (55%) rapporteren het voorbij jaar 70km/u gereden te hebben op 50km/u-wegen binnen de bebouwde kom. Dit verschil is niet significant maar een opvallende tendens. In 2009 verschilden de gewesten wel significant op de variant van deze vraag ('tijdens een typische autorit'). Toen zeiden, in dezelfde lijn, meer Brusselaars (22%) dit vaak tot (bijna) altijd te doen tegenover de gemiddelde Belgische bestuurder (13%) en bijna de helft van de Vlamingen beweerde toen dit toen nooit te doen wat significant meer was dan de Walen.

Er werden geen significante gewestverschillen gevonden m.b.t. "tot 10km/u boven de limiet rijden" en "140km/u op autosnelweg rijden".

1.4 Houdingen ten aanzien van snel rijden

Aan alle bestuurders werd gevraagd om een uitspraak te kiezen die het best aansluit bij hun algemene houding t.o.v. rijden en snelheid. Op deze manier krijgen wij een zicht op het gewoontegedrag van de Belgische bestuurders. Men kon kiezen uit 4 stellingen die gradueel varieerden van "ik rijd nooit sneller dan toegelaten" tot "ik rijd (bijna) altijd sneller dan toegelaten" (Tabel 2).

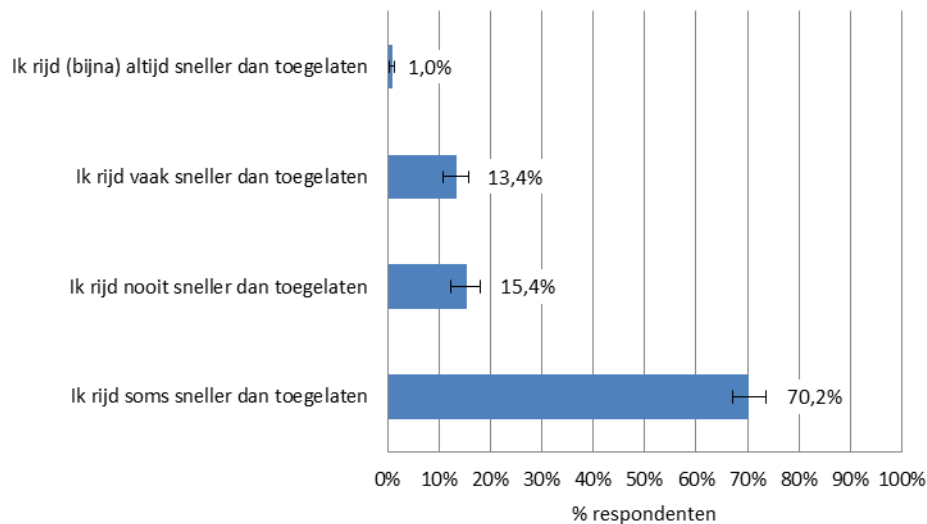
Tabel 2: Houdingen ten aanzien van snel rijden bij Belgische bestuurders (2012)

Categorie	Score	%
Ik rijd nooit sneller dan toegelaten	1	15,38%
Ik rijd soms sneller dan toegelaten	2	70,18%
Ik rijd vaak sneller dan toegelaten	3	13,44%
Ik rijd (bijna) altijd sneller dan toegelaten	4	0,99%
Totaal		100%

In vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest
Bron: BIVV

Uit de antwoorden blijkt dat 85% van de Belgische bestuurders als persoonlijke gedragsnorm soms tot (bijna) altijd sneller rijdt dan toegelaten. Slechts 15% zegt dit nooit te doen. Het merendeel van de bestuurders rijdt 'soms' te snel (70%), 13% zegt dit 'vaak' te doen en 1% doet dit (bijna) altijd (Figuur 6).

Figuur 6: Houdingen ten aanzien van snel rijden bij Belgische bestuurders (2012)



Bron: BIVV

1.5 Houdingen ten aanzien van snelheid en rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

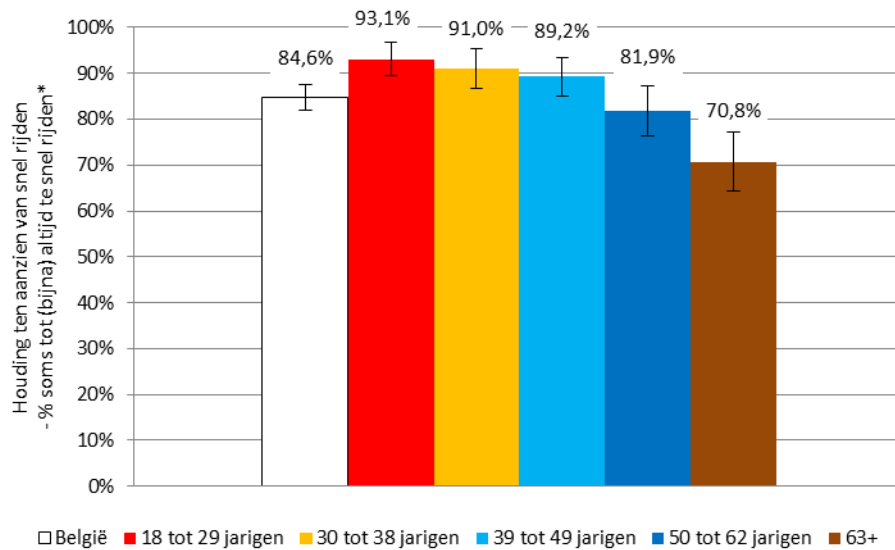
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat een algemene instelling heeft die open staat voor snelheidsovertredingen (Ik rijd soms + vaak + (bijna) altijd sneller dan toegelaten: score 2+3+4 in Tabel 2).

De houding ten aanzien van snel rijden verschilt niet naargelang het geslacht van de bestuurder. Een gelijkaardig aandeel mannen (86%) als vrouwen (83%) heeft een permissieve houding ten aanzien van te snel rijden.

1.5.1 Leeftijd

Leeftijd blijkt wel een invloed te hebben op de houding ten aanzien van snel rijden (Figuur 7).

Figuur 7: Houding ten aanzien van snelheid en rijden naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

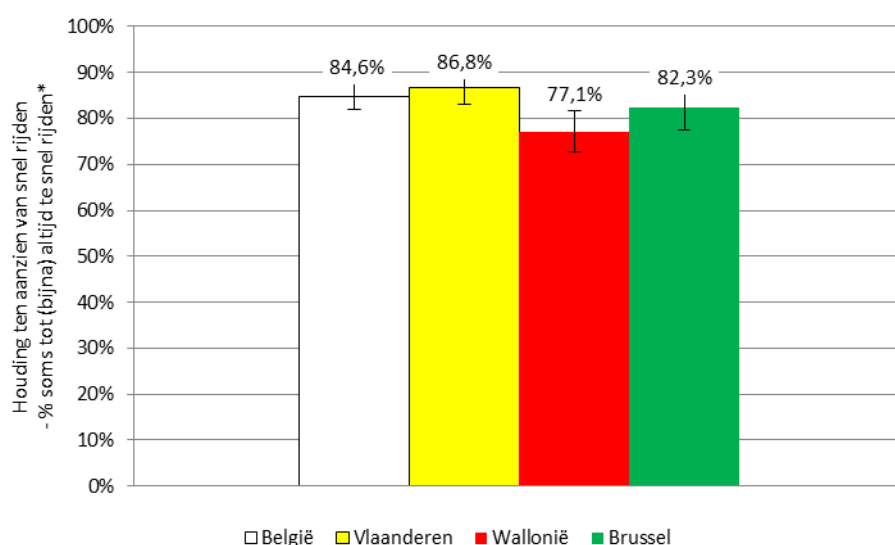
We zien een trapsgewijs leeftijdseffect op de houding ten aanzien van te snel rijden. De specifieke significante verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 3.

De oudste bestuurdersgroepen, 50-62-jarigen (82%) en 63-plussers (71%), hebben significant minder vaak dan de jongere groepen (18-49: tussen 89% en 93%) een houding met risico op te snel rijden. De ouderen geven significant vaker aan "nooit sneller dan toegelaten te rijden", en 63-plussers geven dit nog significant vaker aan dan 50-62-jarigen. De 3 jongere leeftijdsgroepen (18-49) verschillen niet significant van elkaar in houding.

1.5.2 Gewest

Verder blijkt de houding ten aanzien van snel rijden ook te variëren naargelang het gewest waarin de respondent woont (Figuur 8).

Figuur 8: Houding ten aanzien van snelheid en rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Vlamingen (87%) hebben significant vaker dan Walen (77%) een permissieve houding ten aanzien van te snel rijden ($F(1,126) = 10,78; p < 0,01$). Brusselaars nemen een tussenpositie in (82%).

1.6 Meningen over (te) snel rijden

Net als in de vorige attitudemetingen vroegen wij de respondenten in 2012 in welke mate zij het eens zijn met een aantal stellingen over (te) snel rijden. Hier onderscheiden we 2 stellingen die over alle vorige attitudemetingen heen (2003, 2006, 2009) bevestigd werden naast 11 'nieuwe' stellingen met als doel een verder gedifferentieerd beeld te krijgen van achterliggende meningen ten aanzien van (te) snel rijden.

De 2 terugkerende stellingen verwijzen naar de attitudedoelstellingen voor snelheid van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid (SGVV) van 2002 (zie Tabel 3). Een nadeel bij deze stellingen is dat zij refereren naar 'snel rijden' zonder nadere specificatie. De interpretatie hiervan wordt bijgevolg volledig aan de respondenten overgelaten. De resultaten dienen dus met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd te worden. Deze formulering werd gekozen omwille van de vergelijkbaarheid met de resultaten van een enquête van 1999 waarnaar de SGVV van 2002 expliciet verwijst en aangezien deze stellingen in alle voorgaande attitudemetingen aan bod kwamen, werd deze ook in 2012 behouden.

In kader van de SGVV 2002 werden voor beide stellingen doelstellingen geformuleerd voor de jaren 2004, 2006 en 2008 (cf. Staten-Generaal 2002, p. 15). De oorspronkelijke derde SGVV attitudedoelstelling "snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen" werd in 2012 geschrapt omwille van interpretatieproblemen (strikt logisch gezien kan men alleen maar akkoord gaan met deze stelling). Ter vervanging werd reeds in 2009 de stelling "ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen" opgenomen. In Tabel 3 zijn de antwoorden van 2012 weergegeven.

Tabel 3: Instemming met de SGVV stellingen (2012)

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende stellingen?	Helemaal niet akkoord	Niet akkoord	Noch niet akkoord / noch akkoord	Akkoord	Helemaal akkoord	Weet het niet	Valide % (akkoord + helemaal akkoord)
	1	2	3	4	5	7	4+5
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	3,62%	16,93%	23,46%	35,66%	20,27%	0,05%	55,96%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	2,72%	9,76%	13,22%	40,93%	33,33%	0,04%	74,29%

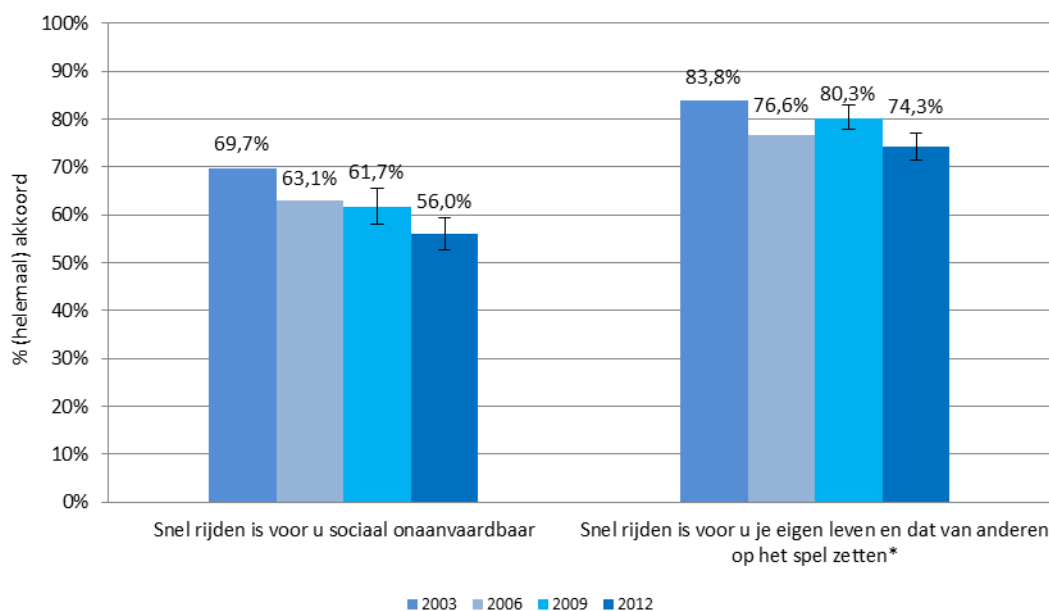
Valide % = % zonder "weet het niet"

In vet: populatie voor verdere stratificatie naar geslacht, leeftijd en gewest

Bron: BIVV

De vraagstelling in 2012 was identiek met die van 2003, 2006 en 2009. De resultaten uit deze vier edities kunnen dus met elkaar vergeleken worden (Figuur 9).

Figuur 9: Instemming met de stellingen van de SGVV in attitudemeting 2003-2012



* significant
Bron: BIVV

Algemeen zien wij over de attitudemetingen heen (2003-2012) een negatieve evolutie van de meningen over snel rijden.

Voor de stelling "snel rijden is voor mij sociaal onaanvaardbaar" geldt dat we in 2012 op het laagste niveau staan sinds de eerste attitudemeting (2003): slechts 56% van de bestuurders ging akkoord met deze stelling (t.o.v. 70% in 2003, 63% in 2006 en 62% in 2009). We zien dus een verdergaande dalende trend m.b.t. de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden.

Sinds 2003 was er ook nooit een kleiner aandeel bestuurders dat akkoord ging met de stelling "snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten" als in 2012 (74%). De meeste bestuurders gingen hiermee akkoord in 2003 (84%). In 2006 was er sprake van een sterke daling (77%), die in 2009 weer omhoog getrokken werd (80%), maar anno 2012 is er opnieuw een significante achteruitgang.

Tabel 4 vergelijkt de percentages akkoord-antwoorden (% akkoord en % helemaal akkoord antwoorden samengeteld) voor de 2 attitudes ten aanzien van snel rijden met de vooropgestelde SGVV doelstellingen.

Tabel 4. Instemming vergeleken met de doelstellingen van de SGVV (2002)

Percentage akkoord antwoorden (akkoord of helemaal akkoord)	Attitudemeting 2003	Doel 2004	Attitudemeting 2006	Doel 2006	Doel 2008	Attitudemeting 2009	Attitudemeting 2012
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	69,7%	min. 60%	63,14%	min. 70%	min. 80%	61,70%	55,96%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	83,8%	min. 60%	76,62%	min. 70%	min. 80%	80,27%	74,29%

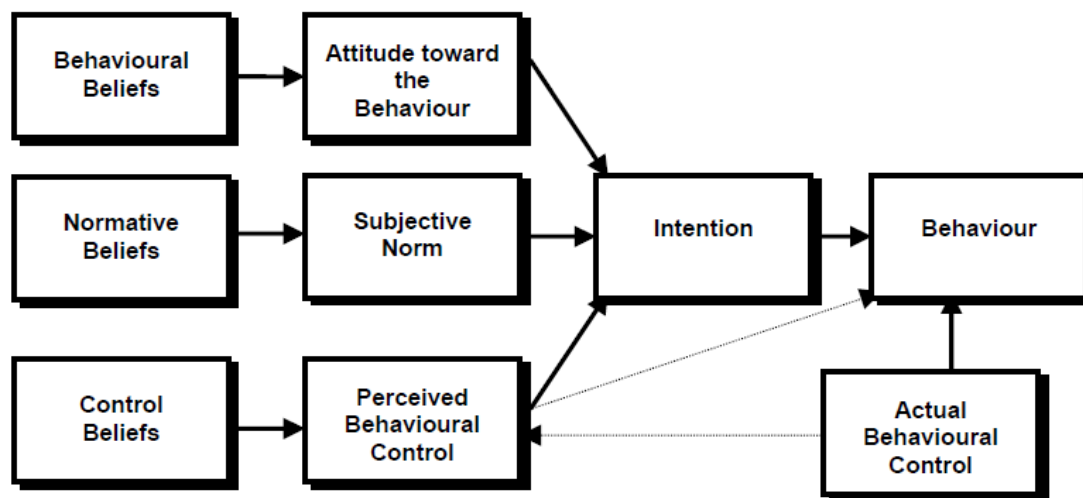
Bron: BIVV

Sinds 2006 worden de doelstellingen in verband met de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden niet gehaald en in 2012 staan we verder dan voordien af van de laatst geformuleerde doelstelling (2008: minstens 80% akkoord). We zien ook dat zowel in 2009 als in 2006 de doelstelling betreffende het risicoaspect van snel rijden gehaald werd (2008: minstens 80% akkoord), maar door de significante daling in 2012 (74%) halen we de laatst vooropgestelde doelstelling echter niet meer.

Om een nog verder gedifferentieerd beeld te krijgen van de achterliggende meningen over (te) snel rijden, werden de respondenten in 2012 nog 11 extra stellingen aangeboden. In 2009 werden ook al bijkomende stellingen opgenomen met dit doel. De analyse van de resultaten maakte toen echter duidelijk dat een aantal stellingen onduidelijke antwoorden opleverden of moeilijk te interpreteren waren. Deze stellingen werden geschrapt of grondig herwerkt. Verschillende nieuwe stellingen werden toegevoegd in 2012. De bijkomende stellingen kunnen opgedeeld worden in een aantal determinanten waarvan aangenomen wordt dat deze het individuele snelheidsgedrag beïnvloeden, m.n. waargenomen ongevalsrisico, sociale norm en gedragscontrole; subjectieve evaluatie van de snelheidsregels; positieve emotie gelinkt aan snelheid; en indruk van tijdverlies (Tabel 5). Bij elke stelling dienden de respondenten aan te geven in welke mate zij er al dan niet mee akkoord gaan.

Als theoretisch kader kan verwezen worden naar de "Theory of Planned Behaviour" (TPB) (Ajzen, 1989, 1991, 2005) (zie Figuur 10). In verkeersonderzoek is de TPB reeds veelvuldig succesvol gebruikt om snelheidsgedrag te verklaren (Connor et al, 2007; Elliot et al, 2003; Godin & Kok, 1996; Haglund & Aberg, 2000; Paris & Van den Broucke, 2008; Parker et al, 1992). Volgens de TPB wordt bewust gedrag (gedrag dat onder invloed staat van de menselijke wil) voor een groot deel bepaald door de intenties om dit gedrag te vertonen. Deze intentie wordt op zijn beurt bepaald door de interactie tussen 3 sociaal-cognitieve variabelen: attitudes ten aanzien van het gedrag, sociale normen ten aanzien van het gedrag, en gepercipieerde gedragscontrole. De attitude ten aanzien van een gedrag wordt gedefinieerd als de positieve of negatieve evaluatie van de verwachte uitkomsten van dit gedrag. Sociale normen ten aanzien van een gedrag verwijzen naar de gepercipieerde sociale aanvaardbaarheid van dit gedrag zoals deze afgeleid kan worden uit het gedrag en/of de directe feedback van anderen. De gepercipieerde gedragscontrole is de mate waarin men gelooft het gedrag zelf onder controle te hebben.

Figuur 10: Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 2005)



In verder uitgebreide versies van dit model worden vaak nog andere factoren toegevoegd, zoals morele normen ten aanzien van het gedrag (persoonlijke aanvaardbaarheid, geanticipeerde schaamte en spijt) (Paris & Van den Broucke, 2008; Parker et al, 1995).

In tabel 5 zien we een overzicht van de 11 extra stellingen in de attitudemeting 2012, gesorteerd volgens het construct (TPB e.a.) waarnaar zij verwijzen.⁵

⁵ Ook andere (snelheids)vragen in de attitudemeting verwijzen naar bepaalde constructen van de TPB. Deze tabel beperkt zich tot de vraag naar achterliggende meningen ten aanzien van (te) snel rijden.

Tabel 5: Meningen over (te) snel rijden bij bestuurders in België (2012)

In welke mate gaat u akkoord met de volgende algemene stellingen betreffende te snel rijden (dus sneller dan de geldende limiet)?	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN/GA	Valide % (eerder akkoord + akkoord)
	1	2	3	4	5	9	4+5
Gepercipieerd ongevalsrisico (attitude)							
Te snel rijden verhoogt het risico op zware ongevallen.	1,60%	4,47%	9,87%	31,18%	52,68%	0,20%	84,03%
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.	25,81%	20,96%	19,28%	21,13%	12,31%	0,51%	33,61%
Indien je uw snelheid met 10km/u verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	15,50%	28,74%	21,21%	20,19%	14,23%	0,13%	34,46%
Gepercipieerde sociale normen⁶							
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.	4,84%	12,68%	24,42%	28,35%	29,28%	0,44%	57,88%
Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.	7,92%	10,92%	11,92%	30,45%	38,60%	0,19%	69,18%
Gepercipieerde gedragscontrole⁷							
Men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet.	19,89%	19,29%	22,15%	22,25%	16,34%	0,07%	38,62%
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.	4,80%	11,48%	16,20%	32,71%	34,61%	0,19%	67,45%
Subjectieve evaluatie van regels							
Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.	17,94%	22,89%	13,51%	24,96%	20,48%	0,23%	45,54%
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.	7,18%	19,18%	16,20%	30,20%	26,83%	0,42%	57,27%
Subjectieve voordelen (attitude)							
Snel rijden is prettig.	31,30%	18,80%	24,12%	14,99%	10,72%	0,06%	25,73%
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	55,74%	21,47%	10,24%	8,35%	4,20%	0,00%	12,55%

WHN/GA = Weet het niet, geen antwoord; Valide % = % (eerder) akkoord (score 4+5) zonder WHN/GA⁸

Bron: BIVV

Een eerste reeks stellingen peilde verder naar het risicobesef van te snel rijden. De grote meerderheid van de respondenten (84%) is ervan overtuigd dat te snel rijden het risico op zware ongevallen verhoogt (6% niet). Anderzijds meent 1 op 3 bestuurders (33%) dat het gevaar beperkt is als men 's nachts op verlaten wegen rijdt. Uit de BIVV-gedragsmeting 2012 (Riguelle, 2013) blijkt dat de hoogste snelheden midden in de nacht gemeten worden (van 2 tot 4 uur 's ochtends) en dat het te snel rijden 's nachts problematischer is dan overdag. Bovendien ging 44% niet akkoord dat de kans op een ongeval serieus toeneemt indien je je snelheid met 10km/u verhoogt. Op basis hiervan kunnen we stellen dat Belgische bestuurders het ongevalsrisico van te snel rijden in algemene termen wel inzien, maar zich anderzijds vrij veilig voelen wanneer ze tot 10km/u te snel rijden of 's nachts met minder verkeer.

De stellingen die peilen naar de sociale invloeden tonen aan dat een slechts kleine meerderheid (57%) akkoord gaat dat de directe sociale omgeving (kennissen, vrienden) vindt dat men de snelheidslimieten moet respecteren (subjectieve norm). Dit betekent dat we bij 43% van de bestuurders geen dergelijke veilige subjectieve norm zien. Daarenboven zien we dat 67% akkoord

⁶ i.e. sociale invloeden en overtuigingen m.b.t. wat men zou moeten doen of wat anderen denken en doen

⁷ i.e. overtuigingen m.b.t. de moeite/het gemak van gedrag en eigen controle erover

⁸ Het percentage ontbrekende antwoorden (WHN/GA) is steeds kleiner dan 1% - dit heeft dus weinig effect op de resultaten.

gaat dat autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende maximumsnelheid uitzonderlijk zijn. Bij 2 op 3 Belgische bestuurders bestaat er dus een descriptieve norm (i.e. wat men ziet bij anderen) dat bijna alle bestuurders wel eens te snel rijden. Dergelijke overtuigingen maken het moeilijk om gedrag effectief te veranderen omdat men percipieert dat iedereen het doet.

In verband met de subjectieve evaluatie van de snelheidsregels vindt slechts 57% van de bestuurders dat de huidige snelheidslimieten op een aanvaardbaar niveau opgesteld zijn. Opmerkelijk is ook dat 1 op 4 bestuurders (26%) daar helemaal anders over denkt en de huidige snelheidsregels te streng vindt. Dit is een belangrijke vaststelling aangezien bestuurders die de snelheidslimieten op bepaalde locaties niet aanvaardbaar vinden vermoedelijk geneigd zijn om op die locaties sneller te rijden dan toegelaten. Dit resultaat wordt bevestigd door de resultaten op de vragen die peilen naar het draagvlak voor maatregelen (rond rijden onder invloed van alcohol en drugs, gordeldracht en snelheid). In vergelijking met de 3 andere thema's staan Belgische bestuurders het minst achter een verstrenging van de regels voor snelheid (slechts 1 op 2). Ook vindt 1 op 3 bestuurders de straffen voor snelheidsovertredingen te zwaar en is het draagvlak voor meer snelheidscontroles in vergelijking met controles voor de andere thema's het kleinst. De subjectieve pakkans is het grootst voor te snel rijden (33% grote tot zeer grote kans) en significant groter voor Vlamingen (43% vs. Walen en Brusselaars: 15%) (zie Meesmann & Boets (2014) voor meer info over deze resultaten).

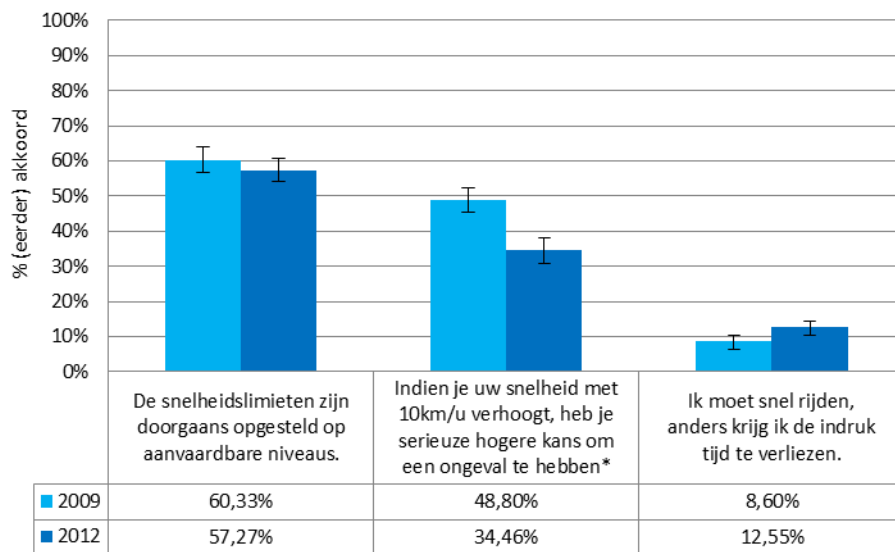
Met betrekking tot de eigen controle over het al dan niet te snel rijden, geeft maar liefst 39% van de bestuurders aan dat men zelf het best weet wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet. Dit loopt in lijn met de bevinding rond de aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten (26% vindt deze op niet-aanvaardbaar niveau opgesteld) en suggereert dat iets meer dan 1 op 3 bestuurders meer vertrouwen hebben in de eigen perceptie van veilige snelheidslimieten dan in de wettelijke limieten. Anderzijds blijkt dat het voor bijna de helft van de respondenten (46%) niet altijd duidelijk is wat de geldende snelheidslimiet is. Dit suggereert dat snelheidsovertredingen ook niet altijd bewust plaatsvinden. Alleszins gaan 2 op 3 bestuurders ermee akkoord dat te snel rijden een invloed heeft op de controle over het voertuig en het moeilijker maakt om correct te reageren in een gevaarlijke situatie. Dit is gerelateerd aan een relatief groot 'algemeen' risicobesef.

Het subjectief linken van positieve emoties aan hoge snelheid kan eveneens een onderliggende factor zijn bij snelheidsovertredingen. 40% van de bestuurders koppelt geen prettige gevoelens aan snel rijden maar 1 op 4 (26%) uit wel degelijk dat snel rijden voor hem/haar prettig is.

Tenslotte gaat 13% van de bestuurders akkoord met de stelling dat "men snel moet rijden, omdat men anders de indruk krijgt tijd te verliezen". 77% gaat hier niet mee akkoord. Wanneer we het antwoord op deze stelling gebruiken als indicator voor de mening ten aanzien van snel rijden als tijdswinst (de stelling "snel rijden is een manier om tijd te winnen" die in editie 2012 geschrapt werd, zie ook uitleg p. 21), dan zien we dat de attitudedoelstelling van de SGVV (2002) hierover voor 2008 (max. 8% instemmende bestuurders) anno 2012 nog steeds niet gehaald wordt, terwijl dit in 2009 wel bijna het geval was).

Door de verandering in de vraagstelling zijn de meeste resultaten niet vergelijkbaar met de vragen naar meningen in de attitudemeting 2009 (in 2003 en 2006 werden geen extra meningen bevestigd). Drie vragen waren identiek in 2009 (zie Figuur 11). De resultaten op deze stellingen kunnen dus vergeleken worden (Figuur 11; % (eerder) akkoord komt hier overeen met het valide % (score 4+5) in Tabel 5).

Figuur 11: Meningen over (te) snel rijden in attitudemeting 2009 en 2012



* significant
Bron: BIVV

We zien een ongewenste evolutie op de 3 meningen over (te) snel rijden. Zo zijn in 2012 significant minder bestuurders van mening dat je een serieuze hogere kans hebt op een ongeval als je je snelheid met 10km/u verhoogt tegenover in 2009 (2012: 34% vs. 2009: 49%). Bovendien zien we een duidelijke tendens waarbij meer bestuurders in 2012 t.o.v. in 2009 denken dat ze snel moeten rijden omdat ze anders de indruk hebben tijd te verliezen (2012: 13% vs. 2009: 9%). Het draagvlak voor de huidige snelheidslimieten tenslotte is licht gedaald (2009: 60% vs. 2012: 57% aanvaardbaar).

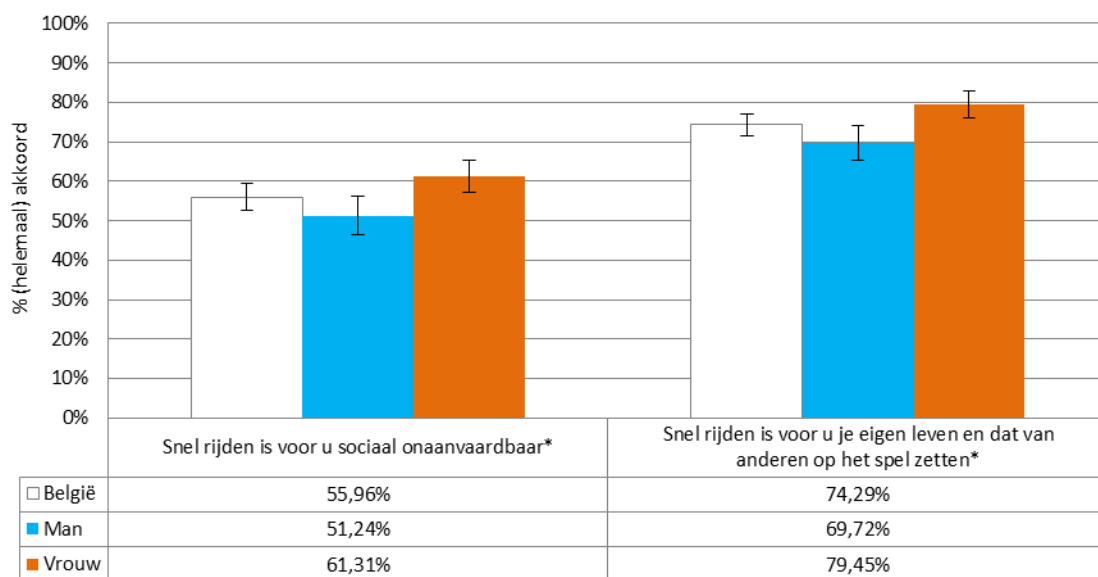
1.7 Meningen over (te) snel rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat akkoord gaat met de stellingen (valide % in Tabellen 3 en 5).

1.7.1 Geslacht

De analyses toonden dat sommige meningen over (te) snel rijden variëren naargelang het geslacht van de respondent (Figuren 12 en 13).

Figuur 12: Instemming met de SGVV stellingen naar geslacht van de respondent (2012)

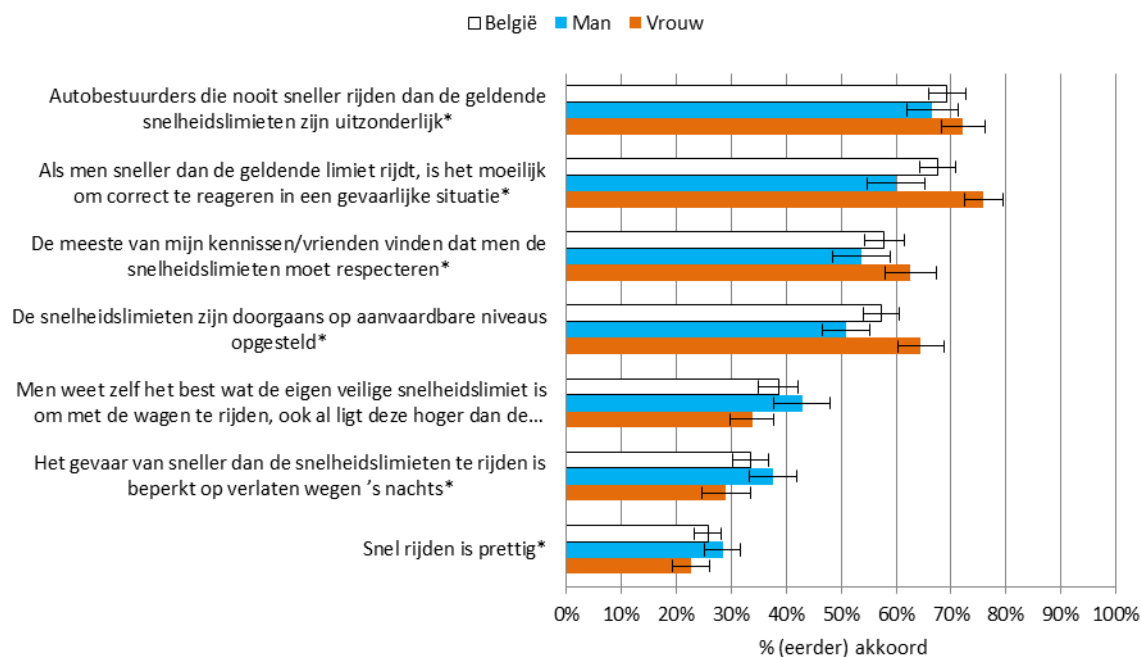


* significant
Bron: BIVV

Mannen gaan significant minder akkoord met de SGVV-stellingen over snel rijden. Significant meer vrouwen dan mannen vinden snel rijden sociaal onaanvaardbaar (61% vrouwen vs. 51% mannen; $F(1,126)=10,43$; $p<0,01$) en je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten (79% vrouwen vs.: 70% mannen; $F(1,126)=13,47$; $p<0,01$). In 2009 ging 86% van de vrouwen akkoord met de SGVV-risicostelling tegenover 76% van de mannen. 64% van de vrouwen vond snel rijden sociaal onaanvaardbaar, tegenover 60% van de mannen.

Ook de overige meningen over (te) snel rijden verschillen naargelang het geslacht van de respondent (Figuur 13 en Tabel 6).

Figuur 13: Meningen over (te) snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Tabel 6: Meningen over (te) snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)

Variabele	% (eerder) akkoord		
	België	Man	Vrouw
Te snel rijden verhoogt het risico op zware ongevallen.	84,03%	82,25%	86,04%
Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.	69,18%	66,57%	72,14%
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.*	67,45%	60,03%	75,88%
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.*	57,88%	53,74%	62,57%
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.*	57,27%	50,95%	64,45%
Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.	45,54%	46,57%	44,38%
Men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet.*	38,62%	42,86%	33,82%
Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	34,46%	32,96%	36,17%
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.*	33,61%	37,62%	29,07%
Snel rijden is prettig.*	25,73%	28,42%	22,68%
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	12,55%	13,75%	11,20%

* significant

Bron: BIVV

Uit de analyses blijkt dat mannen er op 6 van de 11 stellingen een significant minder veilige of minder gewenste opinie op na houden als vrouwen. Dit geldt voor stellingen m.b.t. zowel het risico van snel rijden als de sociale normen en gedragscontrole, de aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten en de positieve emotie gelinkt aan snel rijden.

Met betrekking tot de risicostellingen, zien we dat 38% van de mannen vindt dat het risico van te snel rijden beperkt is op verlaten wegen 's nachts, terwijl bij de vrouwen 29% dit vindt ($F(1,126) = 8,37$; $p < 0,01$). We zien geen significante verschillen naar geslacht op de 2 overige meningen. In 2009 ging 20% van de mannen tegenover 11% van de vrouwen niet akkoord dat met de stelling "Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben". Daarbij werd gesteld dat de lagere risico-inschatting van te snel rijden niet op zichzelf stond, maar deel uitmaakte van een algemeen lagere risico-perceptie bij mannen dan bij vrouwen ten aanzien van gedragsgerelateerde factoren waar men als bestuurder controle over heeft (Dewil et al, 2011, p.16).

Met betrekking tot de sociale normen denken significant minder mannen (54%) dan vrouwen (63%) dat hun sociale omgeving vindt dat men de snelheidslimieten moet respecteren ($F(1,126) = 6,31$; $p < 0,05$). Dit suggereert dat mannen minder sociale 'druk' ondervinden om zich aan de limieten te houden. Wat betreft de perceptie dat bestuurders die nooit te snel rijden uitzonderingen zijn, zien we dat vrouwen (72%) hier vaker mee akkoord gaan dan mannen (67%). Meer vrouwen dan mannen denken dus dat te snel rijden een algemeen wijdverspreid fenomeen van zo goed als alle bestuurders is. Dit is geen significant verschil maar een tendens.

3 op 4 vrouwen (76%) zijn ervan overtuigd dat men minder controle over het rijgedrag heeft indien men sneller rijdt dan toegelaten. Dit is significant meer dan bij de mannen (60%) ($F(1,126) = 24,87$; $p < 0,01$). Mannen lijken dus meer vertrouwen te hebben in de vaardigheid om wel nog correct te reageren in een gevaarlijke situatie als men te snel rijdt. Ook blijkt dat mannen (43%) significant vaker dan vrouwen (34%) aangeven dat zij zelf het best weten wat de voor hen veiligste snelheidslimieten zijn, zelfs al liggen deze hoger dan de wettelijke limiet ($F(1,126) = 10,47$; $p < 0,01$).

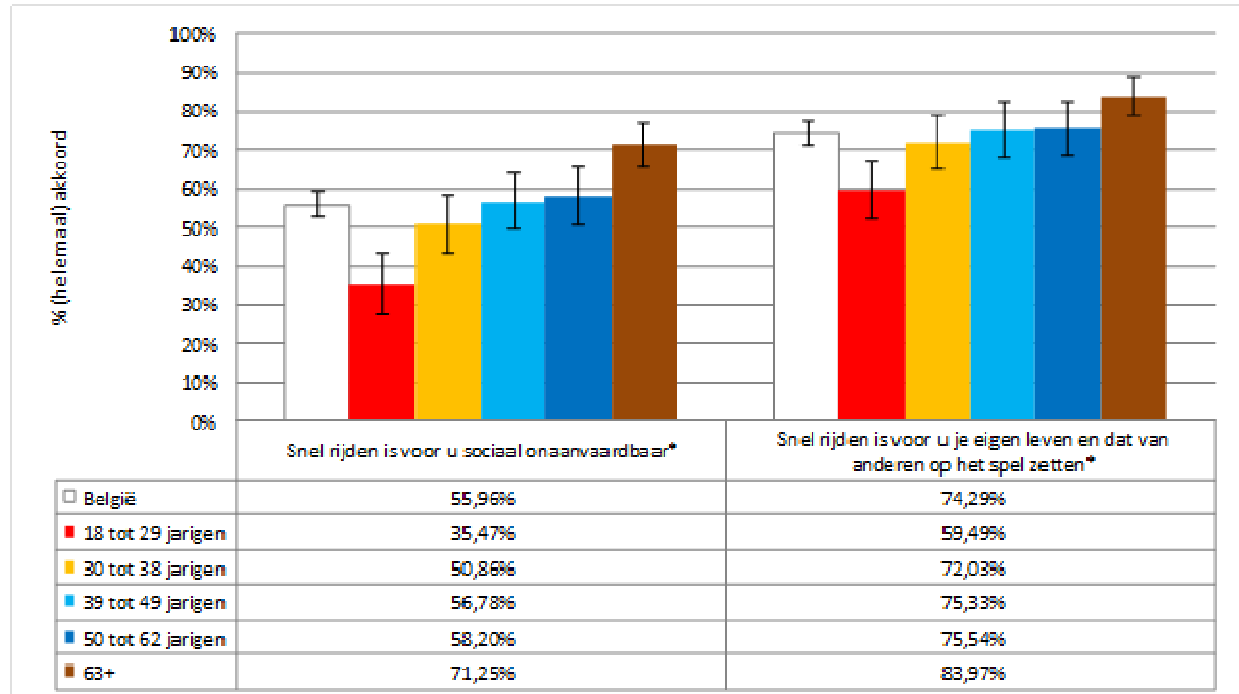
Significant meer vrouwen dan mannen (64% vs. 51%) vinden dat de snelheidslimieten doorgaans opgesteld zijn op een aanvaardbaar niveau ($F(1,126) = 22,53$; $p < 0,01$). In 2009 vond 13% van de mannen tegenover 8% van de vrouwen dat de snelheidslimieten niet altijd opgesteld zijn op een aanvaardbaar niveau.

Tenslotte zien we dat significant meer mannen dan vrouwen (28% vs. 23%) een prettig gevoel koppelen aan snel rijden ($F(1,126) = 6,08$; $p < 0,05$).

1.7.2 Leeftijd

De meningen over (te) snel rijden verschillen ook significant naargelang de leeftijd van de respondent (Figuren 14 en 15).

Figuur 14: Instemming met de SGVV stellingen naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

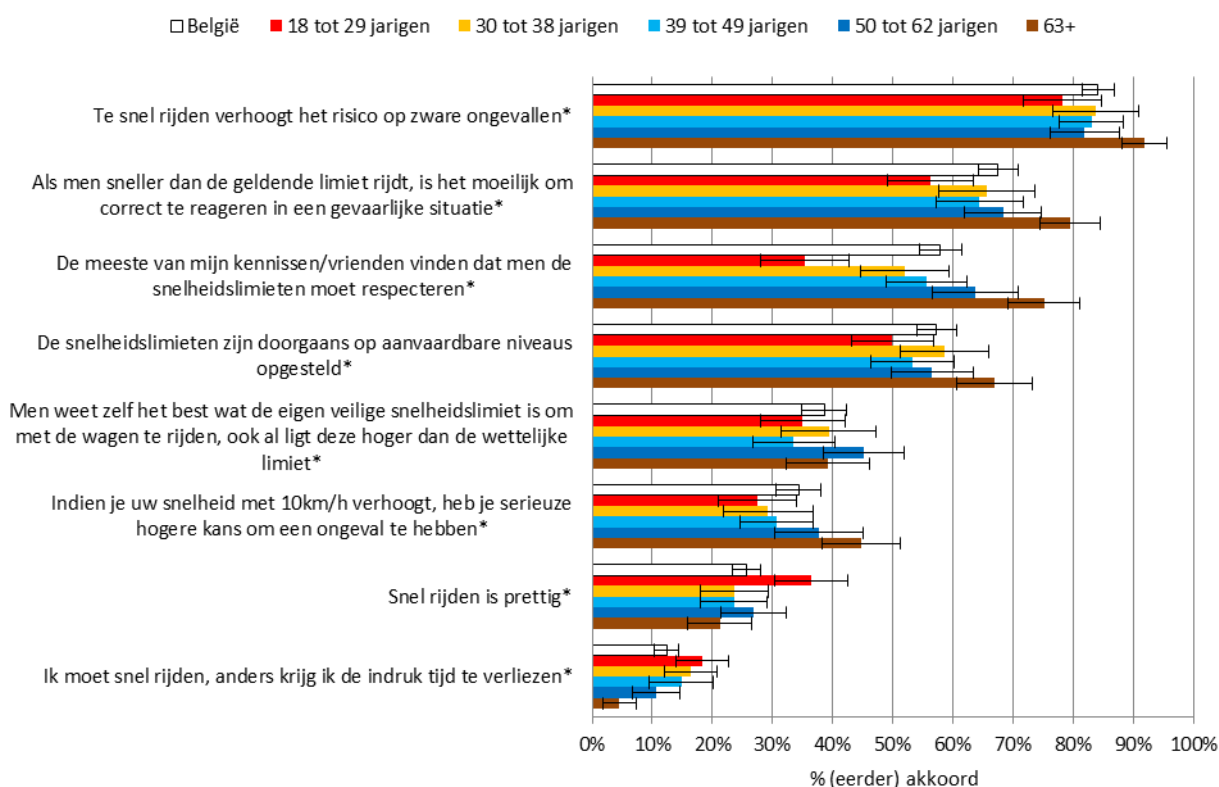
Zoals in de attitudemeting van 2006 en 2009 blijken deze meningen ten aanzien van snelheid sterk samen te hangen met de leeftijd. We zien een algemeen trapsgewijs leeftijdseffect waarbij de oudste leeftijdsgroep (63+) de beste attitude tegenover snel rijden heeft en de jongste leeftijdsgroep (18-29) de slechtste houding aanneemt. De specifieke significante verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 4.

In vergelijking met alle andere leeftijdsgroepen gaan 18-29-jarigen (35%) significant minder vaak akkoord dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is (30-63+: 51%-71%). De oudste bestuurders (63+: 71%) vinden snel rijden significant meer onaanvaardbaar dan alle jongere bestuurders (18-62: 35%-58%), doch ook deze groep haalt de laatste SGVV doelstelling (2008: min. 80% akkoord) niet. De middelste leeftijdsgroepen (30-62) vallen hiertussen en hun standpunten verschillen niet significant van elkaar (tussen 51% en 58% akkoord).

Een gelijkaardig leeftijdseffect wordt geobserveerd bij de risicostelling. De jongste groep (18-29; 59%) gaat hier significant minder vaak akkoord dan de oudere bestuurders (30-63+: 72%-84%), en 63-plussers (84%) gaan significant vaker akkoord dan de andere bestuurders (18-62: 59%-76%). Ten opzichte van in 2009 zien we voor elke leeftijdsgroep een daling van het percentage akkoordantwoorden omtrent het risicoaspect van snel rijden. In 2009 scoorden de drie oudste leeftijdsgroepen boven de SGVV doelstelling voor 2008 (min. 80% akkoord). Dit is voor 2012 nog enkel het geval voor de alleroudste groep bestuurders (63+). De jongste leeftijdsgroep blijft in 2012 zelfs ruim 20 procentpunten onder de laatst vooropgestelde doelstelling.

Bijna alle overige meningen m.b.t. (te) snel rijden vertonen eveneens een verband met de leeftijd van de bestuurders. De antwoorden op 8 van de 11 stellingen hangen samen met de leeftijd (Figuur 15 en Tabel 7).

Figuur 15: Meningen over (te) snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Tabel 7: Meningen over (te) snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012)

Variabele	% (eerder) akkoord					
	België	18-29	30-38	39-49	50-62	63+
Te snel rijden verhoogt het risico op zware ongevallen.*	84,03%	78,19%	83,79%	83,01%	81,92%	91,86%
Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.	69,18%	65,97%	67,71%	68,97%	71,40%	70,46%
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.*	67,45%	56,26%	65,56%	64,45%	68,32%	79,47%
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.*	57,88%	35,36%	51,93%	55,60%	63,70%	75,13%
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.*	57,27%	49,89%	58,61%	53,27%	56,57%	66,82%
Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.	45,54%	45,25%	41,25%	43,98%	47,70%	48,91%
Men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet.*	38,62%	35,05%	39,41%	33,55%	45,12%	39,17%
Indien je uw snelheid met 10km/u verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.*	34,46%	27,51%	29,24%	30,68%	37,70%	44,71%
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.	33,61%	38,85%	33,92%	35,20%	30,43%	31,32%
Snel rijden is prettig.*	25,73%	36,38%	23,69%	23,61%	26,83%	21,27%
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.*	12,55%	18,31%	16,38%	14,88%	10,71%	4,52%

* significant
Bron: BIVV

Algemeen zien we dat de jongere bestuurders, en voornamelijk de jongste groep, er de minst veilige opinies rond snelheid en (te) snel rijden op na houden. De specifieke significante verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 5.

Wat de risico-inschatting van (te) snel rijden betreft, zien we dat de oudste groep er significant uitspringt t.o.v. alle jongere groepen met 92% akkoordantwoorden op "snel rijden verhoogt het risico

op zware ongevallen" (18-62: tussen 78% en 84%). Ten aanzien van de ongevalsrisicoverhoging bij 10km/u te snel rijden, zien we significante groepsverschillen tussen de 3 jongere en 2 oudste groepen. De jongere groepen (18-49: 28%-31%) schatten deze kans significant minder vaak hoog in als oudere bestuurders (50-63+: 38%-45%). Bij de 63-plussers schat bijna 1 op 2 dit risico hoog in. Tenslotte zien we dat de jongste bestuurders (18-29: 39%) vaker dan de twee oudste groepen (50-63+: 30%-31%) denken dat het gevaar van te snel rijden beperkt is op verlaten wegen 's nachts, maar dit is slechts een tendens.

We observeren een duidelijk trapsgewijs leeftijdseffect op de subjectieve norm van overdreven snel rijden (of wat men denkt dat de sociale omgeving verwacht). Hoe jonger de respondent is, hoe minder deze akkoord gaat dat de meeste van zijn kennissen of vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren. We zien significante verschillen tussen alle groepen, behalve tussen de 30-38-jarigen (52%) en 39-49-jarigen (56%). Deze subjectieve norm is absoluut het minst veilig gestemd bij de 18-29-jarigen: slechts 35% gaat hiermee akkoord, significant minder dan bij de oudere groepen waar we akkoordpercentages van 50% tot 75% (63+) zien.

Wat de waargenomen gedragscontrole betreft, springen de jongste en de oudste groep bestuurders eruit wat betreft het percentage akkoord-antwoorden op de stelling dat als je sneller dan toegelaten rijdt, je moeilijker correct reageert in gevaarlijke situaties. De mening van 18-29-jarigen (56%) en van 63-plussers (79%) verschilt significant ten aanzien elkaar en ten aanzien van de middelste leeftijdsgroepen (38-62: 66%-68%). Dit resultaat suggereert dat jongere bestuurders, en 18-29-jarige bestuurders voorop, een grotere perceptie hebben gecontroleerd met overdreven snel rijgedrag te kunnen omgaan. Een minder systematisch leeftijdseffect treffen we op de stelling "men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet". Bijna de helft van de 50-62-jarige respondenten (45%) is het daarmee eens. Bij zowel de oudere als jongere leeftijdsgroepen is dit minder, zelfs significant minder bij 18-29- (35%) en 39-49-jarigen (34%).

Wat het draagvlak voor de snelheidsregels betreft, zien we dat de oudste bestuurdersgroep significant vaker dan verschillende jongere leeftijdsgroepen akkoord gaat dat de snelheidslimieten op aanvaardbare niveaus liggen (63+: 67% vs. 18-29: 50% en 39-49: 53% en tendens verschil met 30-38: 59%). Opvallend is dat de groep 30-38-jarigen het hier vaker meer eens is dan de leeftijdsgroepen net eronder en erboven (tendens verschil met 18- tot 29-jarigen die het hier het minst mee eens zijn, slechts 1 op 2). In 2009 zagen we een meer systematisch leeftijdseffect op deze stelling. Toen ging ook slechts de helft (54%) van de jonge bestuurders hiermee akkoord. Dit aandeel nam toe tot 76% bij de bestuurders ouder dan 63 jaar, een hoger percentage dan in 2012 (67%). We zien geen leeftijdseffect m.b.t. de mening over de duidelijkheid van de geldende snelheidslimieten.

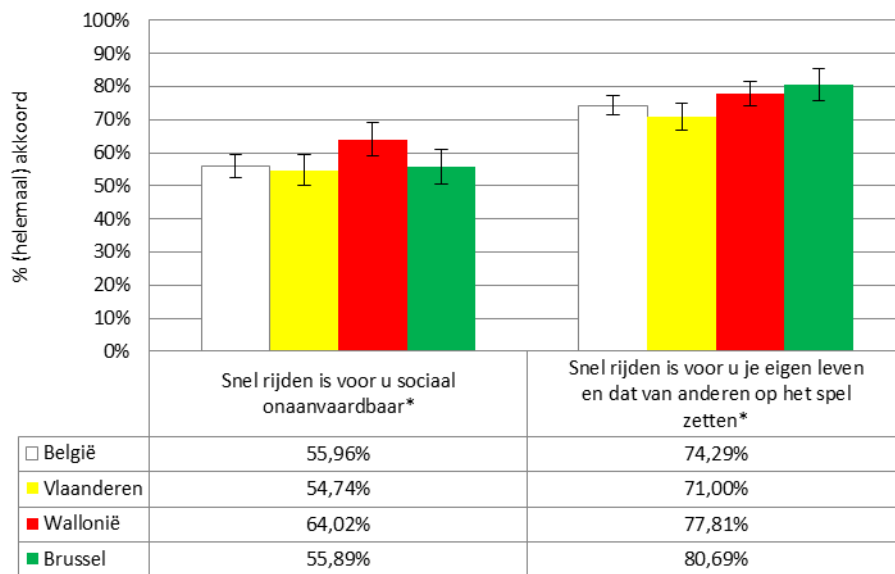
Het prettige gevoel bij snel rijden is een uitgesproken fenomeen bij de allerjongste bestuurders: iets meer dan 1 op 3 18- tot 29-jarigen (36%) geeft snel rijden deze positieve connotatie. In de andere leeftijdsgroepen gaf ongeveer 1 op 4 (21% tot 27%) dit aan, wat significant minder is.

Hoewel de grote meerderheid in elke leeftijdsgroep het er niet eens mee is, zien we tenslotte ook nog dat hoe ouder de respondent is, hoe minder hij/zij van mening is snel te moeten rijden om geen tijd te verliezen. Dit is een quasi systematisch trapsgewijs leeftijdseffect. De twee jongste groepen denken daar significant vaker anders over dan de twee oudste groepen (18-29: 18%, 30-38: 16% vs. 50-62: 11% en 63+: 5%). De 63-plussers denken absoluut het minst vaak dat ze door snel te rijden minder tijd verliezen (significant verschil met alle jongere groepen). In 2009 zagen we eveneens (omgekeerd uitgedrukt) een graduele stijging met de leeftijd van het percentage bestuurders dat met deze stelling *niet* akkoord ging: ongeveer de helft (49%) van de 18- tot 29-jarigen ging niet akkoord en dit steeg gradueel tot 78% bij de +63 jarigen.

1.7.3 Gewest

De meningen over (te) snel rijden verschillen ook significant naargelang het de woonplaats (gewest) van de respondent (Figuren 16 en 17).

Figuur 16: Instemming met de SGVV stellingen naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)



* significant

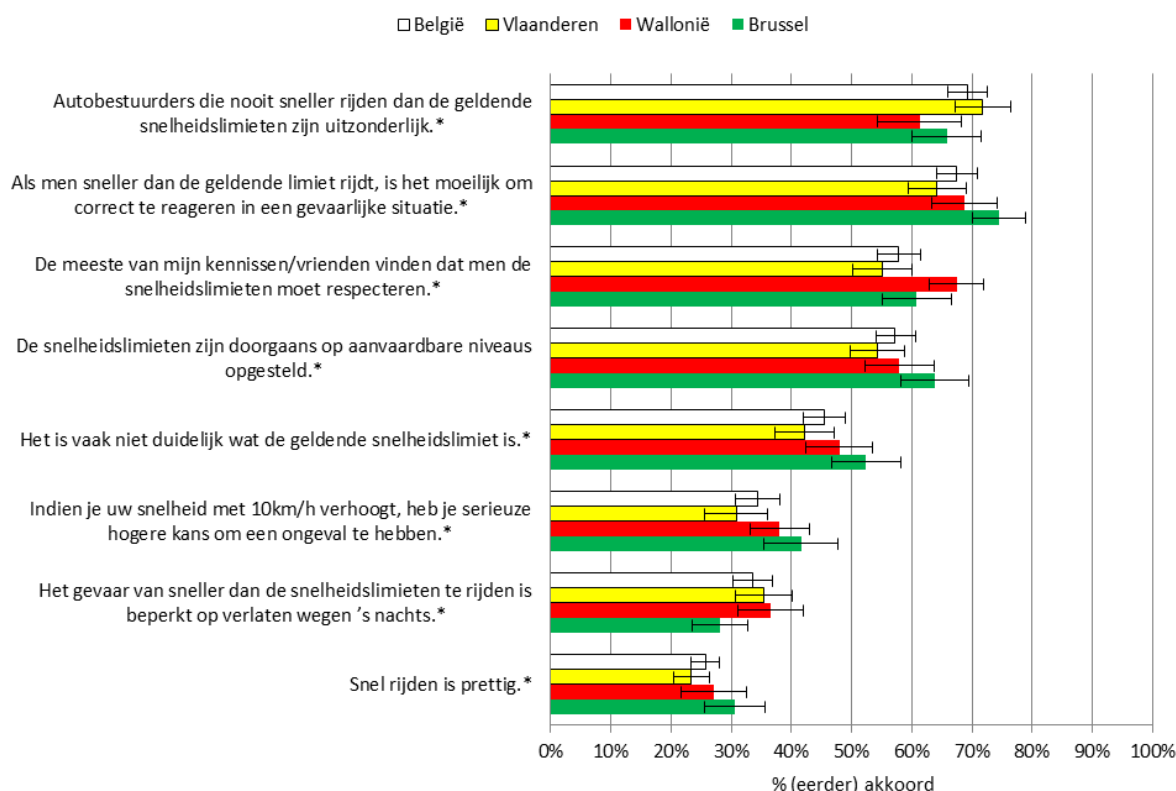
Bron: BIVV

Significant meer Walen (64%) dan Vlamingen (55%) en Brusselaars (56%) zijn van mening dat snel rijden voor hen sociaal onaanvaardbaar is (verschil met: Vlamingen $F(1,126)=7,19$; $p<0,01$; Brusselaars $F(1,126)=4,93$; $p<0,05$). Reeds in 2009 lag het percentage instemmende respondenten bijna 10 procentpunten hoger in Wallonië (65%) dan in Brussel (56%). Vlaanderen nam toen met 61% een tussenpositie in. T.o.v. 2009 suggereert dit dat Vlaanderen erop achteruitgegaan is. Elk van de drie gewesten ligt onder de laatst vooropgestelde doelstelling van de SGVV (2008: minstens 80% akkoord). Er dienen bijgevolg nog heel wat extra inspanningen geleverd te worden om bestuurders over heel België heen te overtuigen dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is.

Vlamingen (71%) gingen het minst akkoord met de stelling dat snel rijden je eigen en andermans leven op het spel zetten is (significant verschil met: Walen (78%) $F(1,126)=6,18$; $p<0,05$; Brusselaars (81%) $F(1,126)=9,32$; $p<0,01$). Bij de Brusselaars wordt de SGVV doelstelling voor 2008 (min. 80% akkoord) bereikt, bij de Walen bijna. In 2009 was er sprake van een redelijk sterke stijging t.o.v. 2006 van het percentage Vlamingen dat (helemaal) akkoord ging met deze risico-stelling (van 74% in 2006 naar 80% in 2009). Dit suggereert dat deze risico-perceptie er in Vlaanderen in 2012 opnieuw op achteruitgegaan is t.o.v. in 2009.

De analyses toonden ook meerdere significante gewest-gerelateerde verschillen aan m.b.t. de overige meningen over (te) snel rijden (Figuur 17 en Tabel 8). De specifieke significante verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 6.

Figuur 17: Meningen over (te) snel rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Tabel 8: Meningen over (te) snel rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)

Variabele	% (eerder) akkoord			
	België	Vlaanderen	Wallonië	Brussel
Te snel rijden verhoogt het risico op zware ongevallen.	84,03%	84,67%	79,76%	84,06%
Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.*	69,18%	71,83%	61,28%	65,82%
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.*	67,45%	64,20%	68,79%	74,54%
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.*	57,88%	55,16%	67,44%	60,85%
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.*	57,27%	54,30%	57,90%	63,92%
Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.*	45,54%	42,24%	47,98%	52,36%
Men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet.	38,62%	40,79%	33,74%	35,33%
Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.*	34,46%	30,84%	38,07%	41,64%
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.*	33,61%	35,48%	36,63%	28,13%
Snel rijden is prettig.*	25,73%	23,39%	27,09%	30,68%
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	12,55%	12,08%	12,94%	13,50%

* significant
Bron: BIVV

Waalse bestuurders blijken er de veiligste subjectieve norm voor te snel rijden op na te houden. Zij menen significant vaker dan Vlamingen (en Brusselaars, maar dit is een tendens) dat hun sociale omgeving vindt dat men de snelheidslimieten moet respecteren (67% Walen vs. 55% Vlamingen en 61% Brusselaars). Walen vinden ook significant minder vaak dan Vlamingen dat bestuurders die nooit te snel rijden uitzonderlijk zijn (61% Walen vs. 72% Vlamingen). Vlamingen vinden met andere

woorden vaker dat te snel rijden een wijdverspreid fenomeen is. De mening van Brusselaars valt hiertussen (66%).

Met betrekking tot het risico zien we dat Vlaamse bestuurders significant minder dan Waalse en Brusselse bestuurders akkoord gaan dat een snelheidsverhoging met 10km/u gepaard gaat met een serieus verhoogd ongevalsrisico (31% Vlamingen vs. 38% Walen en 42% Brusselaars). De Brusselaars hebben van alle Belgische bestuurders het grootste risicobesef van 10km/u te snel rijden. Brusselaars gaan ook significant minder akkoord dat de risico's van te snel rijden beperkt zijn op verlaten wegen 's nachts (28% Brusselaars vs. 35% Vlamingen en 37% Walen). De algemeen hogere verkeersintensiteit en grotere proportie zwakke weggebruikers in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar de Brusselse respondenten wellicht vaker rijden als de overige respondenten, speelt hier waarschijnlijk een rol. Op de algemene stelling dat te snel rijden het risico op zware ongevallen verhoogt, zien we geen opvallende gewestverschillen. Dit wordt algemeen en gelijkmatig erkend door alle Belgen.

Verder blijken Vlaamse en Brusselse bestuurders significant verschillende opinies te hebben m.b.t. de bestuurderscontrole over moeilijke verkeerssituaties als men te snel rijdt, de snelheidsregels en het prettige gevoel bij snel rijden. Walen nemen op deze stellingen telkens een tussenpositie in. Zo gaf 75% van de Brusselaars aan dat het moeilijk reageren is in gevaarlijke verkeerssituaties als men te snel rijdt. Bij de Vlamingen vond ook een meerderheid dit, doch significant minder (64%). Significant meer Brusselaars (64%) dan Vlamingen (54%) vinden ook dat de snelheidslimieten doorgaans op aanvaardbare niveaus bepaald zijn, maar anderzijds zien we ook dat significant meer Brusselaars (52%) dan Vlamingen (42%) het niet altijd duidelijk vinden wat de geldende snelheidslimiet is. Tenslotte zien we dat 31% van de Brusselse bestuurders akkoord gaat dat snel rijden prettig is, wat significant meer is dan de Vlaamse bestuurders (23%).

1.8 Aanvaardbaarheid van te snel rijden

De respondenten kregen een lijst met 13 omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag voorgeschoteld (zie Tabel 9). Zij werden gevraagd om voor elk rijgedrag aan te geven in welke mate zij dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vinden. Men kon antwoorden met behulp van een 5-punten schaal (1 is onaanvaardbaar en 5 is aanvaardbaar). Te hoge snelheid, met name 20km/u boven de wettelijke maximumsnelheid, werd in 3 verschillende wegsituaties aangegeven: in de bebouwde kom (50km/u), op 30km/u-weg en op autosnelweg.

Tabel 9: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)

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

* op basis van score 1

Bron: BIVV

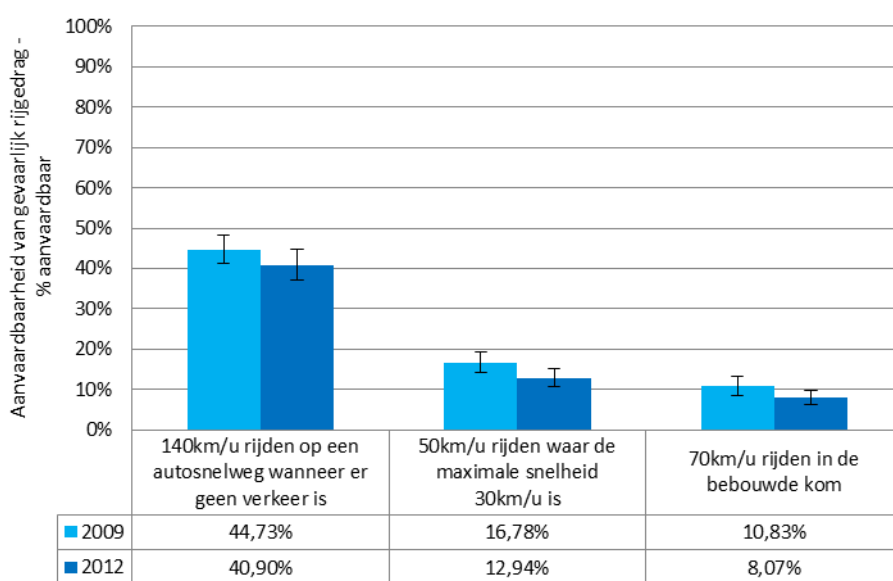
In deze tabel werden de risicogedragingen gesorteerd volgens score 1 (onaanvaardbaar). Bovenaan de tabel staan dus de meest onaanvaardbare gedragingen. We zien dat de snelheidsovertredingen

binnen de 3 wegsituaties helemaal onderaan de tabel voorkomen (plaatsen 10, 12 en 13 van 13). Te snel rijden behoort dus tot de meest aanvaarde gevaarlijke rijgedragingen.

Daar waar bvb. rijden onder invloed van drugs, geen gordel dragen vooraan en sms'en achter het stuur voor telkens meer dan 90% van de bestuurders onaanvaardbaar is, blijkt dat duidelijk minder bestuurders (76%) 70km/u rijden in de bebouwde kom onaanvaardbaar vinden (score 1+2). Nog minder bestuurders (65%) vinden 50km/u rijden waar men 30km/u mag onaanvaardbaar. Dit is even aanvaardbaar als verkeerd parkeren. Het minst persoonlijk onaanvaardbare gedrag is 140 km/u rijden op autosnelweg wanneer er geen verkeer is. Meer zelfs, dit is aanvaardbaar voor 41% van de bestuurders (score 4+5) en 1 op 4 vindt dit zelfs 'helemaal' aanvaardbaar (score 5). Slechts een minderheid van 39% vindt dit onaanvaardbaar. Dit gedrag lijkt door de Belgische bestuurders als vrij normaal beschouwd te worden.

Figuur 18 toont de evolutie van de aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen op de 3 wegtypes (aanvaardbaarheid o.b.v. score 4+5 in Tabel 9).

Figuur 18: Aanvaardbaarheid van te snel rijden in attitudemeting 2009 en 2012



Bron: BIVV

We zien een niet significante gewenste evolutie in 2012 t.o.v. 2009 wat betreft de aanvaardbaarheid van overdreven snel rijden op de 3 wegtypes. Het percentage respondenten dat 140km/u rijden op autosnelweg aanvaardbaar vindt, zakte van 45% in 2009 naar 41%. De aanvaardbaarheid van te snel rijden binnen de lagere snelheidsregimes zakte ook licht (30km/u: van 17% naar 13%; 50km/u: van 11% naar 8%).

Naast deze proportiegerelateerde evoluties zien we dat de respectievelijke plaatsen van de drie overdreven snelheidsgedragingen in de rangorde naar totale onaanvaardbaarheid volledig overeenstemmen met de rangorde in 2009.

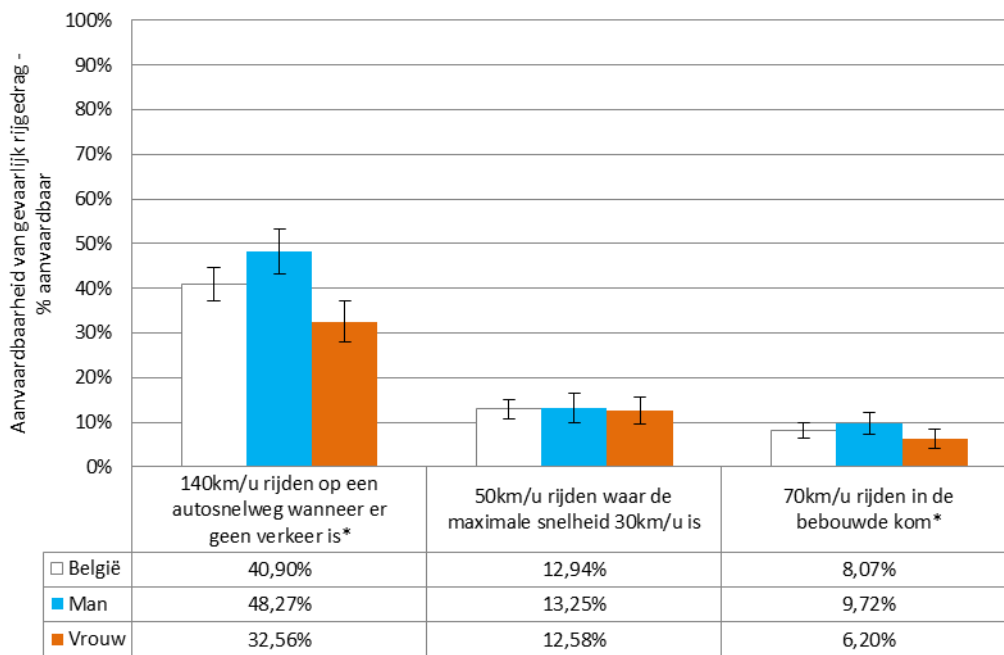
1.9 Aanvaardbaarheid van te snel rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat een bepaald gevaarlijk rijgedrag aanvaardbaar vindt (score 4+5 in Tabel 9).

1.9.1 Geslacht

De aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen verschilt naargelang het geslacht van de respondent (Figuur 19).

Figuur 19: Aanvaardbaarheid van te snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Mannen en vrouwen verschillen significant op aanvaardbaarheid van te snel rijden op autosnelweg en binnen de bebouwde kom.

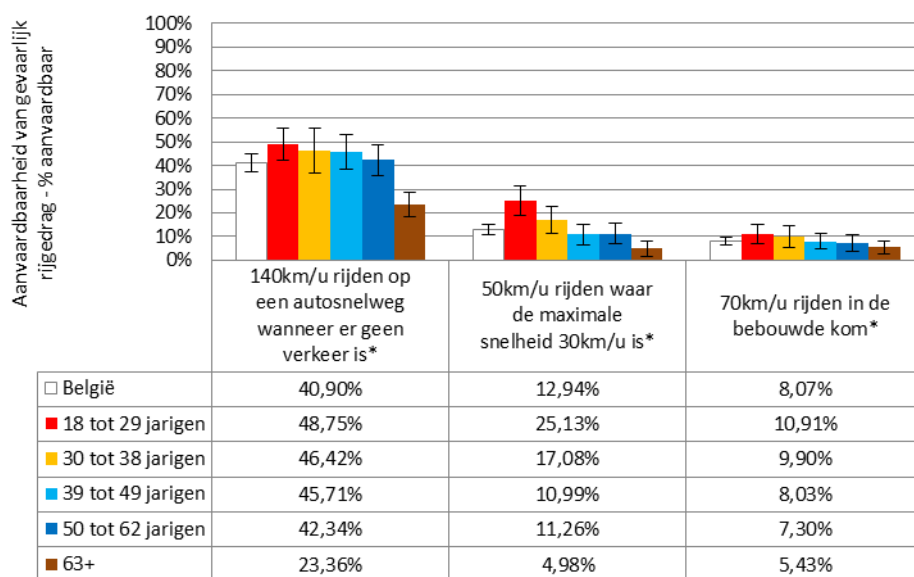
Zo blijkt bijna 1 op 2 mannen (48%) 140km/u rijden op een verkeersvrije autosnelweg aanvaardbaar te vinden in vergelijking met 1 op 3 vrouwen (33%) ($F(1,126)=28,06$; $p<0,01$). Significant meer mannen (10%) aanvaarden ook 70km/u rijden in de bebouwde kom (vrouwen: 6%) ($F(1,126)=4,83$; $p<0,05$).

Anderzijds is de verschil tussen mannen en vrouwen klein m.b.t. het aanvaardbaar vinden van te snel rijden in zone 30 (telkens 13%).

1.9.2 Leeftijd

De aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen verschilt eveneens naargelang de leeftijd van de respondent (Figuur 20).

Figuur 20: Aanvaardbaarheid van te snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Op basis van de aanvaardbaarheidsscores per leeftijdscategorie blijken er voor de 3 snelheidsovertredingen significante verschillen te bestaan tussen de leeftijdsgroepen. De jongste (18-29) en/of oudste (63+) groepen springen eruit. Over het algemeen geldt dat de aanvaardbaarheid van te snel rijden bijna systematisch daalt met stijgende leeftijd, m.a.w. hoe jonger de bestuurder is, hoe meer hij/zij snelheidsovertredingen tolereert. De specifieke significante verschillen zijn terug te vinden in Bijlage 7.

140km/u rijden op verkeersvrije autosnelweg wordt veruit het minst aanvaard door de oudste groep bestuurders (63+: 23%). Dit is significant minder dan de rest van de bestuurders (18-62: tussen de 42% en 49%). Bijna 1 op 2 18- tot 29-jarigen (49%) vindt dit gedrag aanvaardbaar. Dit wijkt echter niet significant af van de bestuurders tot en met 62 jaar.

Zowel de jongste als de oudste groep bestuurders springen eruit wat betreft de aanvaardbaarheid van 50km/u rijden waar de maximale limiet 30km/u is. De 18-29-jarigen (25%) tolereren dit significant meer dan oudere bestuurders (30-65+: tussen 5% en 17%), en anderzijds geven de 63-plussers (5%) significant minder vaak aan dit aanvaardbaar te vinden t.o.v. alle jongere groepen (18-62: tussen 11% en 25%).

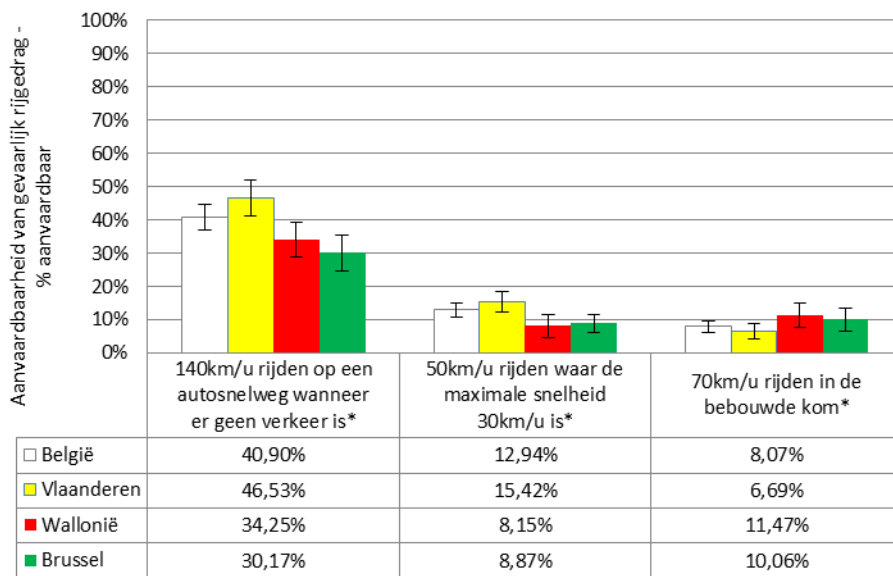
Wat de persoonlijke aanvaardbaarheid van 70km/u rijden binnen de bebouwde kom betreft, verschillen enkel de jongste (18-29: 11%) en de oudste (63+: 5%) groep bestuurders significant van elkaar. Van de 18- tot 29-jarige bestuurders vindt 1 op 10 (11%) dit aanvaardbaar tegenover 1 op 20 (5%) 63-plussers.

Leeftijd blijkt een cruciale factor te zijn in de persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden. De invloed hiervan blijkt groter te zijn dan die van geslacht (grotere percentuele verschillen tussen leeftijdsgroepen dan tussen mannen en vrouwen).

1.9.3 Gewest

De aanvaardbaarheid van snelheidsovertredingen verschilt ook naargelang het gewest waar de respondent woont (Figuur 21).

Figuur 21: Aanvaardbaarheid van te snel rijden naar gewest (woonplaats) van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Bijna de helft van de Vlamingen (47%) vindt 140km/u rijden op een verkeersvrije autosnelweg aanvaardbaar, wat significant meer is dan bij de Walen (34%) ($F(1,126) = 10,30$; $p < 0,05$) en Brusselaars (30%) ($F(1,126) = 17,90$; $p < 0,01$). In 2009 vond een evenredig aandeel Vlamingen (48%) dit gedrag aanvaardbaar tegenover 40% van de Walen en Brusselaars. De Waalse en Brusselse bestuurders zijn er m.a.w. op achteruitgegaan in 2012 tegenover 2009.

Ook 50km/u rijden waar de limiet 30km/u is, wordt door significant meer Vlamingen (13%) dan Walen (8%) ($F(1,126) = 10,09$; $p < 0,05$) en Brusselaars (9%) ($F(1,126) = 9,89$; $p < 0,01$) geaccepteerd.

Anderzijds zijn het de Walen die te snel rijden in de bebouwde kom het meest aanvaardbaar vinden (11%). Dit is significant meer dan bij de Vlamingen (7%) ($F(1,126) = 4,91$; $p < 0,05$). Brusselaars vallen hiertussen (10%). In 2009 vond 19% van de Walen dit aanvaardbaar. Dit aandeel is m.a.w. wel gedaald in 2012. Toen vond 10% van de Vlamingen en 11% van de Walen dit aanvaardbaar.

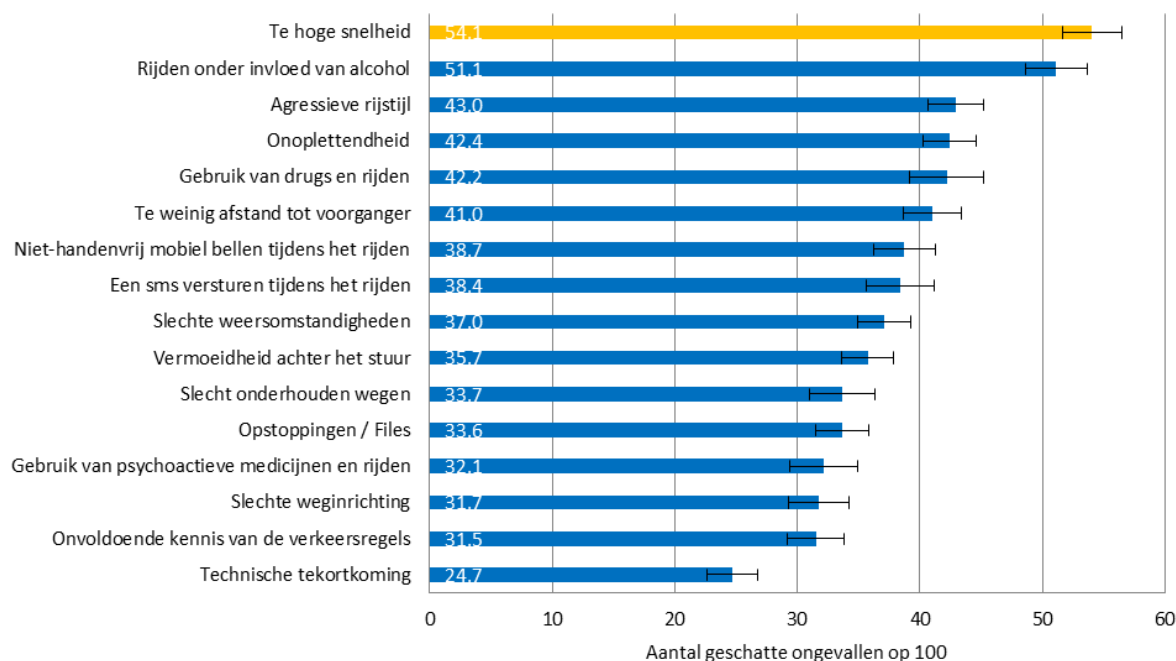
Gelijkaardige gewestverschillen kwamen ook al tot uiting in het zelfgerapporteerd te snel rijden (het voorbijje jaar) in zone 30 en binnen de bebouwde kom (zie paragraaf 1.3.3).

1.10 Subjectieve inschatting van te hoge snelheid als ongevalsoorzaak

Reeds in de attitudemeting van 2006 werd het gepercipieerde belang van de meest genoemde oorzaken van verkeersongevallen gemeten. Toen moesten de respondenten voor elk van 15 mogelijke oorzaken van ongevallen aangeven of ze nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak zijn van een verkeersongeval. Omwille van interpretatiemoeilijkheden werd in 2009 gekozen om de vraag anders te stellen. Respondenten moesten aangeven hoeveel ongevallen op 100 ongevallen een bepaalde factor (vermoeidheid, alcohol...) als oorzaak hebben. Eigenlijk diende men dus het percentage ongevallen dat veroorzaakt wordt door een bepaalde factor te schatten. De vraag luidde als volgt: Hoeveel ongevallen op 100 ongevallen hebben een bepaalde factor als oorzaak. Als hulpmiddel werd er het voorbeeld gegeven van 30 op 100 ongevallen. Het totaal moest geen 100 zijn omdat een combinatie van verschillende factoren aan de oorzaak kan liggen van een verkeersongeval. In 2012 werd dit laatste nog expliciet aan de vraag toegevoegd: "Maak een schatting voor elke factor apart. Antwoord telkens met een getal van 0 tot 100. Het totaal van alle factoren samen mag meer dan 100 zijn." Ook werd nog 1 mogelijke ongevalsfactor toegevoegd (een sms versturen tijdens het rijden).

Figuur 22 vat de cijfers grafisch samen in dalende volgorde van gepercipieerd belang als oorzaak van een verkeersongeval.

Figuur 22: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012)



Bron: BIVV

Het beeld dat we krijgen, geeft een indicatie van het gepercipieerde belang van de meest genoemde oorzaken van verkeersongevallen. Overdreven snelheid staat op kop: de Belgische bestuurder schat dat iets meer dan 1 op 2 ongevallen (54%) veroorzaakt wordt door te hoge snelheid. We kunnen concluderen dat het algemeen verhoogde ongevalsrisico door snelheid door de meeste Belgische bestuurders erkend wordt. Hierbij kan opgemerkt worden dat snelheid ook logischerwijze een rol speelt bij de meeste verkeersongevallen. Zonder snelheid is er namelijk geen beweging. Ook daar waar andere factoren betrokken zijn, is het vaak mede omdat er (te) snel gereden wordt dat een ongeval plaatsvindt.

We zien in 2012 algemeen hogere inschattingspercentages als in 2009. De extra verduidelijking van de schattingsinstructie in 2012 kan een invloed gehad hebben op de schattingen. Hierdoor zijn de resultaten uit beide metingen enkel bij benadering vergelijkbaar.

Onafhankelijk van de scores kunnen we alleszins de relatieve posities van de verschillende factoren sinds de attitudemeting van 2006 vergelijken. Omwille van de niet direct vergelijkbare cijfers, bekijken we enkel de 5 hoogste scores (Tabel 10).

Tabel 10: Vergelijking top 5 gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen van 2006 tot 2012

Top 5	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Attitudemeting 2012
1.	Rijden onder invloed van alcohol	Te hoge snelheid	Te hoge snelheid
2.	Te hoge snelheid	Rijden onder invloed van alcohol	Rijden onder invloed van alcohol
3.	Te weinig afstand	Onoplettendheid	Agressieve rijstijl
4.	Vermoeidheid achter het stuur	Te weinig afstand	Onoplettendheid
5.	Gebruik van drugs en rijden	Agressieve rijstijl	Gebruik van drugs en rijden

Bron: BIVV

In de drie opeenvolgende attitudemetingen (2006, 2009 en 2012) worden te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol telkens als de belangrijkste oorzaken van verkeersongevallen aangeduid door de Belgische bestuurders. Daar waar rijden onder invloed van alcohol in 2006 op de eerste plaats stond, gaat de eerste plaats in de laatste twee metingen naar te hoge snelheid. Op de plaatsen 3, 4

en 5 zien we meer variatie van oorzakelijke factoren over de metingen heen. Uit deze analyse blijkt dat Belgische bestuurders een goede perceptie hebben van het belang van de verschillende factoren als oorzaak van een ongeval. Te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol blijken immers net zoals in de objectieve ongevalldata bovenaan de lijst van gepercipieerde ongevalsoorzaken te staan.

1.11 Subjectieve inschatting van te hoge snelheid als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest

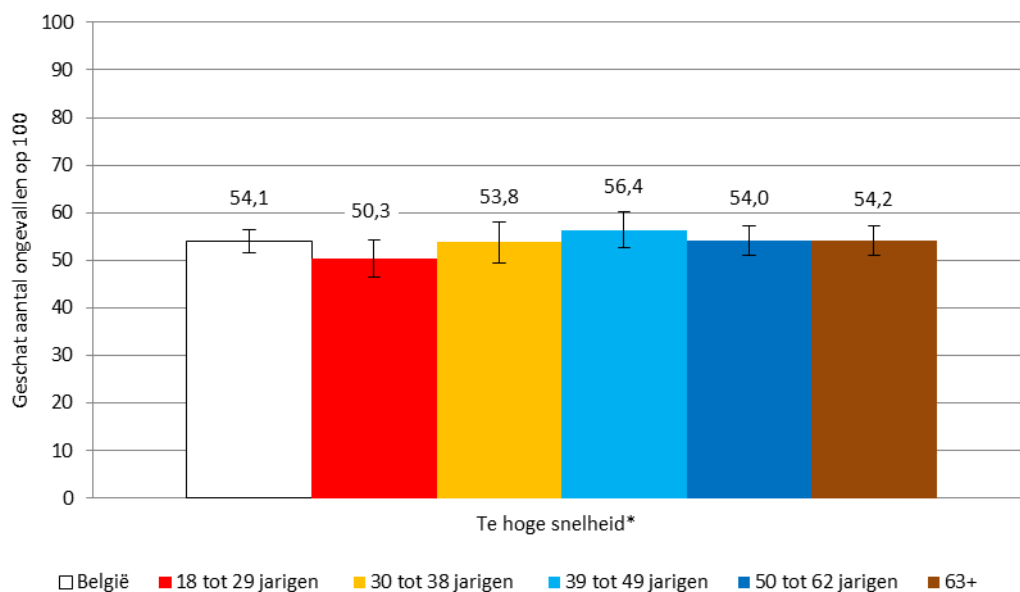
In de volgende analyses werd op basis van het gemiddelde percentage geschatte oorzaken van ongevallen getoetst of er verschillen zijn naargelang geslacht, leeftijd en gewest. Door de verduidelijking van de schattingsinstructie in 2012 zijn de resultaten enkel bij benadering vergelijkbaar met die van 2009.

Met betrekking tot de schatting van te hoge snelheid als ongevalsoorzaak konden geen significante verschillen naargelang het geslacht van de respondent vastgesteld worden (mannen: 53%, vrouwen: 55%). In 2009 zagen we wel significant hogere schattingen bij vrouwen dan bij mannen ten aanzien van te hoge snelheid (vrouwen: 54% vs. mannen: 49%).

1.11.1 Leeftijd

We merken wel een effect van leeftijd op de perceptie van te hoge snelheid als ongevalsoorzaak (Figuur 23).

Figuur 23: Risicoperceptie van te hoge snelheid naar leeftijd van de respondent (2012)



Bron: BIVV

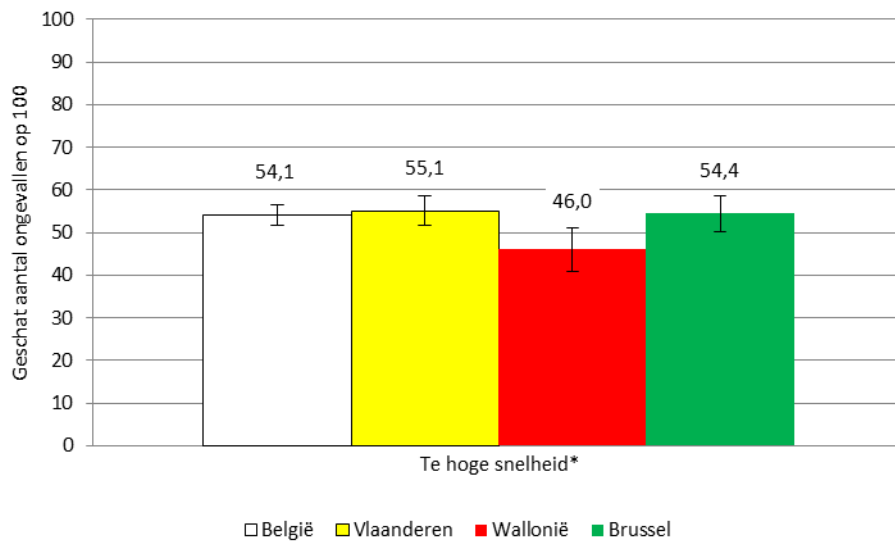
Net als in 2009 schat de jongste groep bestuurders te hoge snelheid als ongevalsrisicofactor het laagst in (18-29: 50%). Dit is een significant lagere inschatting als bij de 39-49-jarigen (56%) ($F(1,126) = 5,80$; $p < 0,05$). In 2009 verschilden de jongste groep significant met 3 oudere leeftijdsgroepen.

Het valt op dat de jongste groep bestuurders het oorzakelijk aandeel van alle mogelijke ongevalsfactoren lager inschat dan de gemiddelde Belgische bestuurder. Dit is dus niet enkel zo bij te hoge snelheid. Bij de jongste groep bestuurders springt het gepercipieerde belang van rijden onder invloed van alcohol (51%) overigens net boven dat van te hoge snelheid.

1.11.2 Gewest

De risicoperceptie van te hoge snelheid verschilt ook naar gewest (woonplaats) van de respondent (Figuur 24).

Figuur 24: Risicoperceptie van te hoge snelheid naar gewest (woonplaats) van de respondent (2012)



Bron: BIVV

Waalse bestuurders (46%) schatten het percentage ongevallen door te hoge snelheid significant lager in dan Vlamingen (55%) ($F(1,126) = 9,01$; $p < 0,01$) en Brusselaars (54%) ($F(1,126) = 6,42$; $p < 0,05$). In 2009 waren er geen significant verschillende schattingen tussen de gewesten.

Bij de Waalse en Brusselse bestuurders springt het gepercipieerde belang van rijden onder invloed van alcohol (47% en 55%) net boven dat van te hoge snelheid.

2. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen

2.1 Belgische gegevens met betrekking tot overdreven snelheid

2.1.1 BIVV-gedragsmeting snelheid 2011 en 2012

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

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

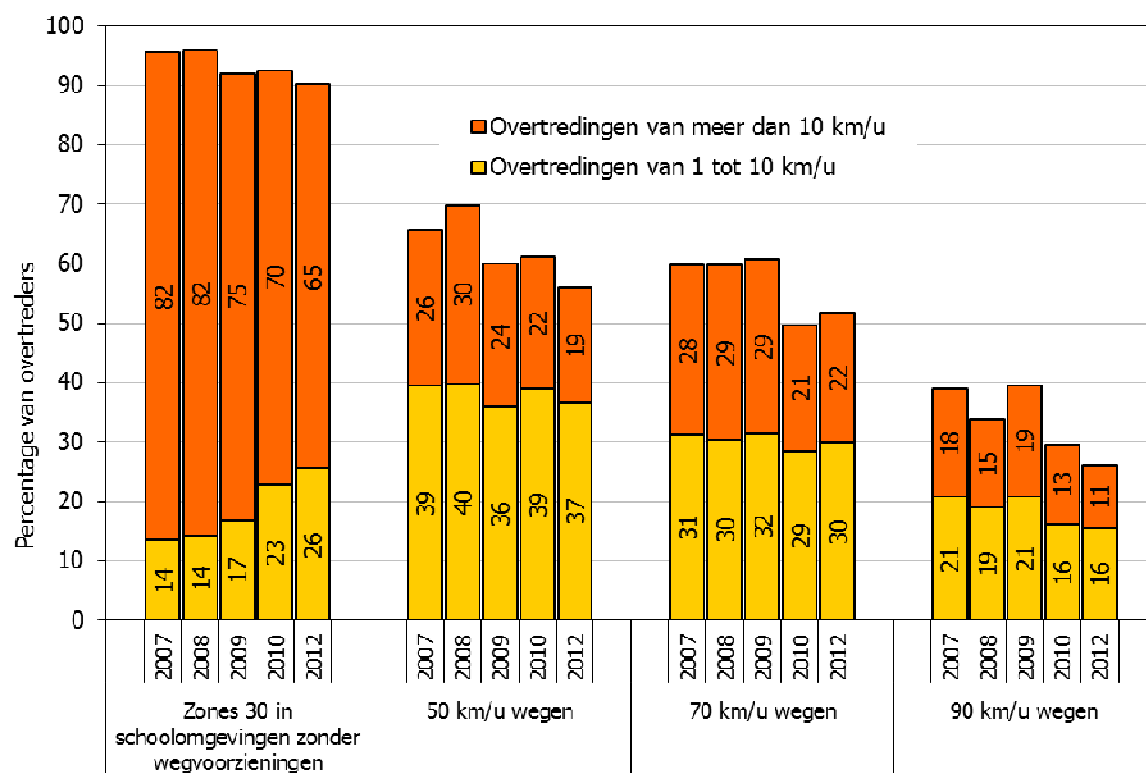
In België biedt de jaarlijkse BIVV-gedragsmeting snelheid (2003-2012) interessante informatie waarmee de resultaten van de attitudemetingen vergeleken kunnen worden.

Sinds 2003 voert het BIVV op verzoek van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) jaarlijkse gedragsmetingen snelheid uit. Dit kadert in de opdracht nationale snelheidsindicatoren te verzamelen om de bereikte vooruitgang en doelmatigheid van het gehanteerde beleid te kunnen beoordelen. De gedragsmeting snelheid werd sinds 2003 jaarlijks gehouden tot en met 2010. In 2011 werd een specifieke meting uitgevoerd op autosnelwegen. De laatste beschikbare data dateert van 2012.

De standaard snelheidsmetingen worden uitgevoerd op 150 willekeurig gekozen locaties verspreid over het Belgische wegennet, en dit voor 4 snelheidsregimes (30, 50, 70 en 90km/u). Op al deze plaatsen wordt de snelheid gedurende 1 week, 24 uur per dag, in de maand oktober gemeten. De metingen van het snelheidsgedrag worden uitgevoerd op rechte gedeelten van de rijbaan zonder belemmerende weginrichting. Ze hebben betrekking op voertuigen met een 'vrije snelheid' (enkel voertuigen waarvan de afstand tot hun voorligger ten minste gelijk was aan de afstand die met de op die weg geldende maximumsnelheid in 5 seconden wordt afgelegd). De metingen worden telkens uitgevoerd met behulp van automatische radars langs de weg (zie ook Riguelle, 2013). Voor de specifieke meting op autosnelwegen in 2011 werden 30 evenredig over Vlaanderen en Wallonië verspreide locaties geselecteerd. Op elk van deze locaties werd de snelheid in oktober eveneens een week lang in één verkeersrichting gemeten (zie ook Riguelle, 2012a).

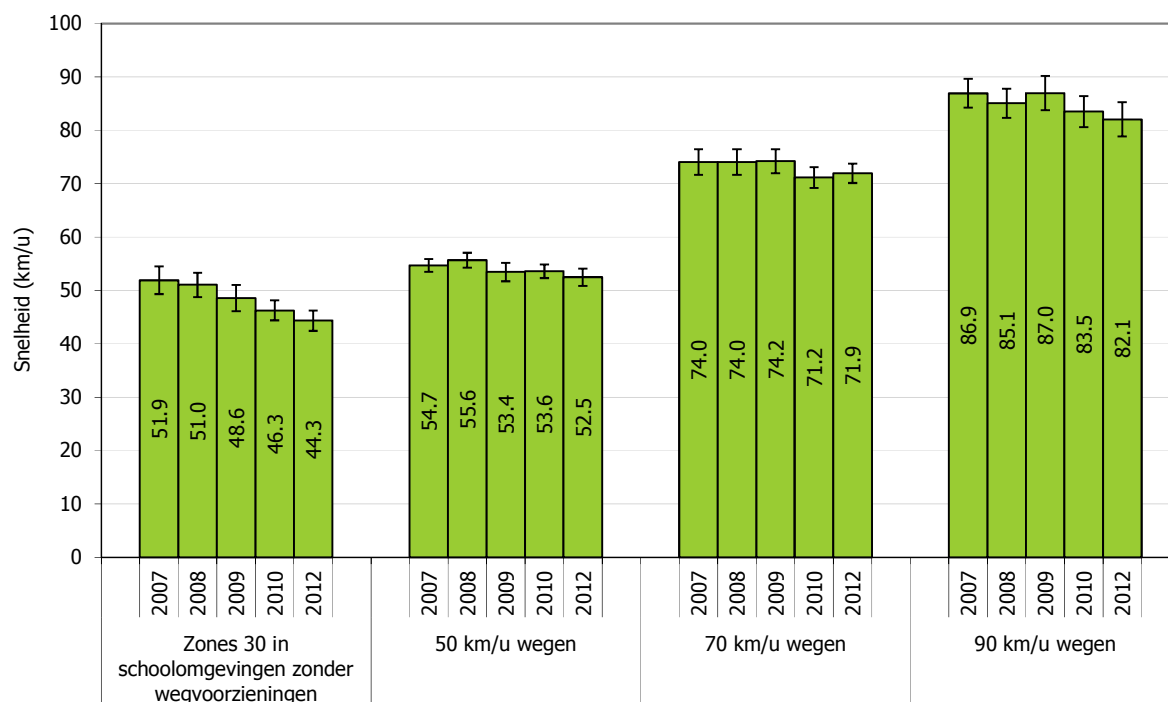
Figuren 25 en 26 geven de evoluties weer van het percentage overtredingen van 1 tot 10 km/u en van meer dan 10 km/u boven de wettelijke maximumsnelheid, en van de gemiddelde snelheid.

Figuur 25: Evolutie van het percentage snelheidsovertredingen (BIVV-gedragsmeting, 2007-2012)



Bron : BIVV

Figuur 26: Evolutie van de gemiddelde snelheid (BIVV-gedragsmeting, 2007-2012)



Bron : BIVV

Over de metingen heen ligt het percentage overtredingen in alle snelheidsregimes zeer hoog. Riguelle (2012) vat de resultaten als volgt samen:

In 2012 is 56% van de voertuigen waarvan bestuurders vrij hun snelheid kunnen kiezen (dus bij goede verkeersdoorstroming, zonder opgelegde vertragingen door bvb. files) in overtreding op 50km/u-wegen. Deze percentages bedroegen 52% op 70km/u-wegen en 27% op 90km/u-wegen. Ook het aandeel overtredingen met meer dan 10km/u was aanzienlijk: 42% en 41% van het totale aantal overtredingen op 70 en 90km/u-wegen. Op 50km/u-wegen was het aandeel overtredingen van 1 tot 10km/u tamelijk groot in verhouding tot zwaardere overtredingen, maar toch reed 19% van de bestuurders ook daar nog sneller dan 60km/u bij een vlotte doorstroming. In 30km/u schoolomgevingen tenslotte bleek slechts 9% van de automobilisten die vrij hun snelheid kunnen kiezen (dus ongehinderd door files) zich te houden aan de maximumsnelheid. Op deze wegen daalde het globale overtredingspercentage, terwijl we niettemin zien dat steeds meer automobilisten de maximumsnelheid tot 10km/u overschreden.

Uit de gedragsmeting snelheid op autosnelwegen (2011) bleek daarnaast dat 25% van de auto's er in overtreding was tussen de 1 en 10km/u en dat 15% er sneller dan 130km/u reed.

Anno 2012 staan we dus nog ver af van de vooropgestelde SGVV-doelstelling van max. 5% zware (>10km/u) snelheidsovertredingen.

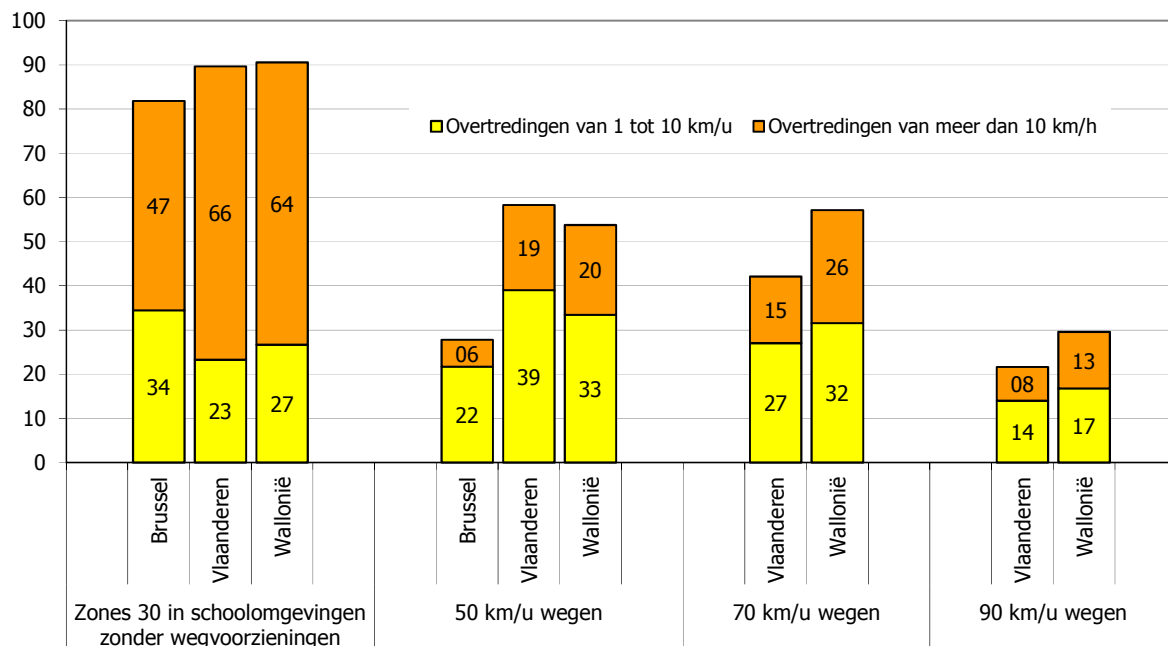
De wijdverspreidheid van snelheidsovertredingen wordt bevestigd in de resultaten van de BIVV-attitudemeting 2012. Bij deze vergelijking dienen we er rekening mee te houden dat de resultaten van beide metingen door de sterk verschillende methodologie (puntmetingen in tijd en ruimte vs. gerapporteerde frequentie van specifieke overtredingen het voorbije jaar) slechts bij benadering vergeleken kunnen worden. Het voordeel van de zelfgerapporteerd gedrag vragen in de attitudemeting ligt in het feit dat we een zicht krijgen op de frequentie van bewust overtredingsgedrag in functie van persoonsvariabelen (zie paragrafen 1.2-1.3).

Over de 3 bevraagde snelheidsregimes (30, 50 en 120km/u) heen geeft de meerderheid van de bestuurders in de attitudemeting toe het voorbije jaar de limieten overschreden te hebben met 20km/u. Eén op 4 geeft zelfs toe vaak tot bijna altijd te snel gereden te hebben in zone 30 en op autosnelweg. In de realiteit zien we eveneens dat overtredingen tot 10km/u het vaakst voorkomen (met uitzondering van de 30km/u schoolomgevingen waar vaker meer dan 10km/u te snel gereden wordt). Dit wordt eveneens gereflecteerd in het attitudemetingsresultaat dat 87% van de Belgische bestuurders rapporteert bewust tot 10km/u te snel rijden. Bijna de helft (47%) geeft zelfs toe dit vaak tot bijna altijd gedaan te hebben het voorbije jaar. Net als in de attitudemeting geeft de gedragsmeting aan dat het percentage snelheidsovertredingen met meer dan 10km/u in zone 30 het meest problematisch is (gedragsmeting: 65% van de automobilisten in overtreding met meer dan 10km/u; attitudemeting: 71% zegt er wel eens 50km/u gereden te hebben).

De evoluties in de gedrags- en attitudemeting vergeleken, merken we op dat de resultaten redelijk goed overeenkomen wanneer we de persoonlijke aanvaardbaarheid van te snel rijden bekijken. Tussen 2009 en 2012 is het percentage bestuurders dat 50km/u rijden in een 30km/u-zone onaanvaardbaar vindt, licht gestegen. Dit stemt overeen met de waargenomen lagere gemiddelde snelheden in zones 30. Meerdere andere meningen zijn erop achteruitgegaan in de attitudemeting 2012 t.o.v. 2009 (o.a. sociale onaanvaardbaarheid en risicoperceptie). Deze worden m.a.w. niet weerspiegeld in de gedragsmeting. Eén van de mogelijke verklaringen hiervoor kan in de evolutie van de objectieve en subjectieve pakkans voor overdreven snel rijden gevonden worden. Uit de evolutie van de geconstateerde snelheidsovertredingen van de federale en lokale politie (zie paragraaf 2.2.3) blijkt dat de objectieve pakkans toegenomen is. De subjectieve pakkans is echter slechts heel licht verhoogd in 2012 t.o.v. 2009, en ligt nog steeds ver onder het niveau van 2006 (meer info in Meesmann & Boets, 2014a).

Zoals eerder vermeld, worden in de gedragsmeting snelheid geen bestuurdersgegevens verzameld. De gedragsmeting levert wel snelheidsindicatoren op voor de afzonderlijke gewesten (zie Figuur 27).

Figuur 27: Percentage overtredingen per gewest (BIVV-gedragsmeting, 2012)



Bron : BIVV

Riguelle (2012) vat de resultaten als volgt samen:

Net als in 2010 wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gekenmerkt door minder hoge snelheden als in Vlaanderen en Wallonië. Dit is deels te verklaren door de specifieke infrastructuur, aangezien Brussel in tegenstelling tot de twee andere gewesten vrijwel geheel uit stedelijk gebied bestaat. Verder komt uit de vergelijking tussen Vlaanderen en Wallonië naar voren dat de snelheid buiten de bebouwde kom in Vlaanderen lager ligt dan in Wallonië. Dit kan zowel te wijten zijn aan gedragsverschillen als aan een andere weginrichting.

Dat er in Brussel minder hoge snelheden worden gemeten dan in de andere gewesten strookt niet helemaal met het zelfgerapporteerde overtredingsgedrag en de meningen die de respondenten gaven in de attitudemeting. Het percentage Brusselse bestuurders dat rapporteert 50km/u te rijden in een zone 30 ligt namelijk tussen de percentages van Vlaanderen en Wallonië in. Verder geven Brusselse samen met Waalse bestuurders vaker dan Vlamingen aan het voorbij jaar 70km/u gereden te hebben waar ze maximum 50km/u mochten rijden.

Bij deze vergelijking dient echter opgemerkt te worden dat bestuurders tijdens attitudemetingen per gewest worden ingedeeld op basis van hun woonplaats. Bij gedragsmetingen weten we daarentegen niets over de herkomst van de bestuurders die langs de meetlocaties rijden. Waarschijnlijk bestaat een groot deel van de bestuurders waarvan de snelheid in Brussel is gemeten uit Vlaamse en Waalse pendelaars.

2.1.2 Bijkomend BIVV enquête onderzoek i.v.m. snelheid

Interne BIVV-enquête in kader van de snelheidscampagne 2013

Nadere informatie rond snelheid en te snel rijden kan ook gevonden worden in kader van de BIVV snelheidscampagne-evaluatiestudies waarin eveneens diepte-informatie verzameld wordt over dit thema. Naar aanleiding van de snelheidscampagne "Waarom rij je zo snel?" (april 2013) werd een online (panel) bevraging uitgevoerd bij een representatieve steekproef (N: 1000) van de Belgische bevolking naar geslacht, leeftijd, opleidingsniveau en gewest (regelmatige autobestuurders) (iVOX, 2013).

Naast een aantal overeenkomstige vragen als in de BIVV-attitudemeting 2012 ging deze bevraging nog dieper in op mogelijke achterliggende gedragsdeterminanten. De resultaten op dezelfde vragen

zijn desalniettemin niet volledig vergelijkbaar (variëties in antwoordcategorieën, verschillende bevragingsmethode: face-to-face vs. online; verschillen naar steekproef en steekproeftrekking: rijksregister vs. online panel; en verschillende analysemethode waardoor de verschillen naar leeftijd, geslacht en gewest enkel bij benadering vergelijkbaar zijn). Verschillende resultaten op identieke vragen suggereren evoluties in de tijd, maar gezien de hierboven vermelde methodologische verschillen, kunnen we daar geen betrouwbare uitspraken over doen.

De voornaamste resultaten uit de bevraging in kader van de snelheidscampagne 2013 worden hieronder weergegeven.

De resultaten m.b.t. de ongevalsrisicoperceptie ("te snel rijden is je leven en dat van anderen op het spel zetten" en "indien je uw snelheid met 10km/u verhoogt, heb je een serieuze hogere kans om een ongeval te hebben") komen redelijk overeen met de meningen in de attitudemeting. We merken een verschil op van 4-5 procentpunten akkoord-antwoorden in het voordeel van de campagne gerelateerde bevraging. Daar waar 1 op 3 respondenten meent dat de kans op een ongeval niet toeneemt indien je je snelheid verhoogt met 10km/u, blijkt uit de specifiekere gestelde vraag dat ongeveer 2 op 3 respondenten wel denken dat een ongeval aan 80km/u veel ernstiger zal zijn dan een ongeval aan 70 km/u. Vrouwen en oudere bestuurders hebben over het algemeen een groter risicobesef (cfr. resultaten attitudemeting).

De 2 onveilige overtuigingen waar de meeste bestuurders toch mee akkoord gaan, hebben betrekking op de sociale norm. Zo gaat 67% van de bestuurders akkoord dat de meeste autobestuurders in België de maximum toegelaten snelheden niet respecteren (i.e. descriptieve norm m.b.t. algemene bestuurderspopulatie). In de attitudemeting zagen we een gelijkaardig resultaat met 69% akkoordantwoorden op de omgekeerd geformuleerde stelling dat autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten uitzonderlijk zijn. Daarnaast gaat 52% akkoord met de stelling "te snel rijden is voor mij sociaal onaanvaardbaar" (mannen en jongere groepen vaker niet akkoord; idem attitudemeting). Ook in de attitudemeting 2012 ging 56% hiermee akkoord. De descriptieve norm in termen van het gepercipieerde gedrag van de eigen sociale kring is algemeen veiliger gestemd (dan de descriptieve norm m.b.t. de algemene populatie), maar toch denkt nog 1 op 3 bestuurders (37%) dat de meeste mensen uit hun vrienden- en kennissenkring zich niet aan de maximum toegelaten snelheden houden (50-plussers en Vlamingen significant vaker niet akkoord dan 17-49-jarigen en Walen). Op de stelling "mijn vrienden vinden dat ik de snelheidslimieten moet respecteren" antwoordde slechts 26% affirmatief (65-plussers significant vaker akkoord dan 17-49-jarigen, Vlamingen significant vaker niet akkoord dan Walen). In de attitudemeting ging 58% wel akkoord met de meer algemeen geformuleerde subjectieve norm stelling "de meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren".

De meerderheid van de Belgische bestuurders meent directe controle over (de keuze van) het eigen snelheidsgedrag te hebben. De meesten (83%) gaan akkoord dat als ze ervoor kiezen om zich aan de maximumsnelheid te houden, dat ook lukt. Hoe ouder, hoe minder men akkoord gaat. Bij verdere nuancering blijkt dat deze waargenomen gedragscontrole niet constant is (2 op 3 zeggen dat ze 'meestal' zelf hun snelheid kiezen) en bvb. beperkter is wanneer andere bestuurders op de baan wel sneller dan de limiet rijden (2 op 3 zeggen zich ook dan nog aan de snelheidsbeperking te kunnen houden). 1 op 3 bestuurders meent dat men niet zelf over zijn/haar snelheid beslist maar dat men zich moet aanpassen aan de anderen, en dat het onmogelijk is zich steeds aan de geldende snelheidslimieten te houden. Opmerkelijk is dat 1 op 10 bestuurders akkoord gaat met de stelling "Ik heb al vaak geprobeerd om minder snel te rijden, maar het lukt mij niet" (vooral jongere bestuurders: 17-39).

Slechts 47% van de bestuurders acht de huidige snelheidslimieten op aanvaardbaar niveau vastgelegd (attitudemeting: 57%). Net als in de attitudemeting, zien we een hoger draagvlak bij vrouwen en oudere bestuurders. In de attitudemeting gaf 46% van de bestuurders aan dat het vaak niet duidelijk is wat de geldende snelheidslimiet is. Uit de campagne gerelateerde bevraging blijkt dat 13% van de bestuurders vaak niet weet wat de geldende snelheidslimiet is.

De online enquête vragen die peilen naar emoties gerelateerd aan snelheid tonen aan dat Belgische bestuurders snel rijden eerder als stresserend (60%) dan als prettig (27%; attitudemeting: 26%) of opwindend (20%) ervaren. Jongeren (17-34), mannen en hoger opgeleiden linken snel rijden vaker

aan positieve emoties. Maar liefst 1 op 2 bestuurders (48%) gaat akkoord dat het zich houden aan de snelheidslimieten hinderlijk is voor andere autobestuurders.

72% zegt zijn/haar snelheid aan te passen omwille van het risico geflitst te worden, maar "slechts" 57% acht de kans om gecontroleerd te worden groot (hogere subjectieve pakkans bij vrouwen en lager opgeleiden).

Ongeveer een gelijkaardig percentage bestuurders in de campagne gerelateerde bevraging (11%) als in de attitudemeting (13%) gaat akkoord met de stelling "Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen" (jongste groep meest akkoord, idem attitudemeting).

1 op 2 gaat akkoord dat de "meeste andere bestuurders gevaarlijker dan ik rijden" en 1 op 3 vindt zijn eigen rijvaardigheid beter dan die van anderen (mannen en hoger opgeleiden meer).

Conform de attitudemeting 2012 uiten jongere leeftijdsgroepen en mannen significant meer overdreven snelheidsgedrag en intenties dan oudere en vrouwelijke bestuurders. We zien een lineaire trend: hoe jonger, hoe meer gerapporteerde overtredingen. Zo zegt 61% van 18-34-jarigen en 47% van 35-49-jarigen soms tot altijd 50km/u gereden te hebben waar men 30km/u mag. Ook op vlak van de stellingen zien we dat jongere en mannelijke bestuurders er quasi systematisch de meest onveilige opinies op na houden (idem attitudemeting), terwijl de gevonden verschillen naar opleidingsniveau en gewest (woonplaats) variëren in functie van specifieke stellingen.

De belangrijkste redenen om zich te houden aan de snelheidslimieten op lage snelheidswegen (30 en 50km/u) zijn, in de eerste plaats 'uit veiligheid', gevolgd door: het is wettelijk verplicht en het risico om gecontroleerd/geflitst te worden. Op hogere snelheidswegen (70 en 120km/u) staat het risico om gecontroleerd/geflitst te worden op de eerste plaats, gevolgd door: het is wettelijk verplicht, en uit veiligheid. Risico op controle wordt vaker aangegeven door de jongste leeftijdsgroep (17-34) dan door oudere bestuurders. De top 3 redenen om zich *niet* te houden aan de snelheidslimieten zijn: geen echte reden (ik let er niet zo op); uit haast (toenemend met stijgend snelheidsregime), en om me aan te passen aan de andere bestuurders (toenemen met stijgend snelheidsregime).

Tabel 11 geeft een overzicht van de meningen over (te) snel rijden in de online enquête, aangevuld met de beschikbare overeenkomstige attitudemeteringsresultaten. Pas op, gezien bovenvermelde methodologische verschillen is deze vergelijking slechts tentatief.

Tabel 11: Meningen over (te) snel rijden: BIVV-campagne enquête 2013 – BIVV-attitudemeting 2012

	Enquête 2013 (% eerder en helemaal akkoord)	Attitude- meting 2012 (% eerder akkoord en akkoord)
Waargenomen ongevalsrisico		
Te snel rijden is je leven en dat van anderen op het spel zetten.	79%	74%
Een ongeval aan 80 km/u zal veel ernstiger zijn dan een ongeval aan 70 km/u.	65%	
Indien je uw snelheid met 10 km/u verhoogt, heb je een serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	38%	34%
Waargenomen sociale norm		
De meeste autobestuurders in België respecteren de maximum toegelaten snelheden niet.	67%	
<i>Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.</i>		69%
Te snel rijden is voor mij sociaal onaanvaardbaar.	52%	56%
De meeste Belgen vinden het wenselijk dat autobestuurders de snelheidsbeperkingen respecteren.	48%	
De meeste mensen uit mijn vrienden- en kennissenkring houden zich niet aan de maximum toegelaten snelheden.	37%	
Mijn vrienden vinden dat ik de snelheidslimieten moet respecteren.	26%	
<i>De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.</i>		58%
Waargenomen gedragscontrole		
Als ik ervoor kies om mij aan de maximum toegelaten snelheid te houden, dan lukt mij dat ook.	83%	

Te snel rijden leidt ertoe dat je moeilijker correct reageert in een gevaarlijke situatie.	72%	
<i>Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.</i>		67%
Ik kan mij aan de snelheidsbeperking houden, ook als alle andere chauffeurs sneller rijden dan toegelaten is.	68%	
Ik bepaal meestal zelf of ik mij aan de snelheidslimiet houd.	66%	
In het huidige verkeer beslist men niet zelf of men zich aan de snelheidsbeperkingen kan houden, maar moet men zich aanpassen aan de anderen.	36%	
Me steeds aan de geldende snelheidslimieten houden als ik rij, is onmogelijk.	32%	
Ik heb al vaak geprobeerd om minder snel te rijden, maar het lukt mij niet.	10%	
Subjectieve evaluatie van regels		
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.	45%	57%
Ik weet vaak niet wat de geldende snelheidslimiet is.	13%	
<i>Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.</i>		46%
Emoties		
Snel rijden is prettig.	27%	26%
Snel rijden is opwindend.	20%	
Snel rijden is stresserend.	60%	
De maximum toegelaten snelheid respecteren zorgt ervoor dat je meer ontspannen rijdt.	26%	
De maximum toegelaten snelheid respecteren is hinderlijk voor andere autobestuurders.	48%	
Tijdverlies		
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	11%	13%
Snelheidscontroles		
De kans om als bestuurder gecontroleerd te worden op snelheid is groot.	57%	
Ik pas mijn snelheid aan omdat ik riskeer gecontroleerd/geflitsd te worden door de politie.	72%	
Evaluatie zelf vs. ander		
De meeste andere bestuurders rijden gevaarlijker dan ik.	48%	
Mijn rijvaardigheid is beter dan die van de gemiddelde andere bestuurders.	33%	

Schuingedrukt: variant van de enquête 2013 vraagstelling in de attitudemeting 2012.

Bron: BIVV

Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2013

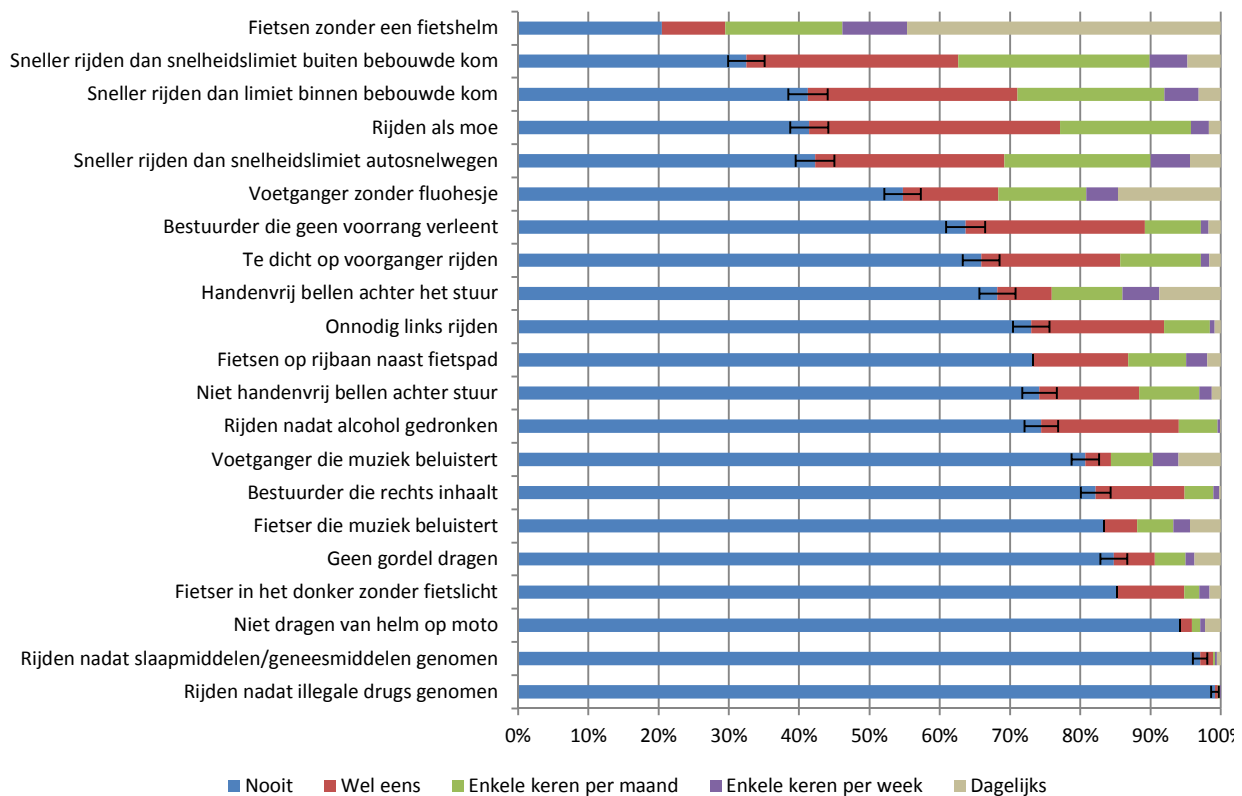
In 2013 organiseerde het BIVV een telefonische nationale verkeersonveiligheidsenquête (NVOV) bij een representatieve steekproef van de Belgische bevolking 16+ (n: 2.100) (BIVV, 2013). De resultaten hiervan met betrekking tot snelheid bevestigen de attitudemeteringsresultaten van 2012.

De belangrijkste resultaten i.v.m. snelheid kunnen als volgt samengevat worden:

Net als in de attitudemeting geeft het merendeel van de autobestuurders aan wel eens sneller dan de wettelijke limiet te rijden, en dit zowel binnen (59%) als buiten (68%) de bebouwde kom, als op autosnelweg (58%). De exacte percentages zijn niet vergelijkbaar aangezien de vraagstelling in beide metingen verschilt.

Figuur 28 toont de frequentie van zelfgerapporteerd onveilig gedrag van Belgische weggebruikers.

Figuur 28: Zelfgerapporteerd gedrag (NVOV, 2013)



Bron: BIVV

De 21 onveilige gedragingen op de weg zijn gerangschikt naar frequentie van gerapporteerd voorkomen. De 3 stellingen rond overdreven snel rijden staan helemaal bovenaan. Dit geeft nogmaals aan dat sneller dan de wettelijke limiet rijden één van de meest voorkomende probleemgedragingen is.

Daarnaast blijkt uit de NVOV (2013) dat overdreven snelheid ook op de eerste plaats als oorzaak van verkeersonveiligheid staat bij de respondenten (idem attitudemeting).

Evenals in de attitudemeting blijkt dat mannen zich minder aan de snelheidslimiet houden vergeleken met vrouwelijke bestuurders. 26,5% van de mannen die zich in hoofdzaak met de auto verplaatsen, zegt verschillende keren per week over de snelheidslimiet te gaan, terwijl dat bij vrouwen 12,4% is. Toch blijkt uit deze bevraging ook dat de jonge vrouwen (25-34) regelmatig de snelheidslimieten overtreden. In de attitudemeting werden tot op heden geen verdere opsplitsingen naar geslacht en leeftijd berekend. Verder onderzoek zal uitwijzen of gelijkaardige verschillen ook in de BIVV-attitudemeting te vinden zijn.

2.1.3 Overtredingen vastgesteld door de lokale en federale politie

Tabel 12 toont het aantal door de lokale en federale politie vastgestelde verkeersinbreuken in België voor de jaren 2007 tot 2010 (het laatste jaar waarvoor gegevens van de verschillende thema's beschikbaar zijn). Het merendeel van de vastgestelde overtredingen betreffen inbreuken op snelheid (90% van de vastgestelde overtredingen in 2010). Het aantal snelheidsovertredingen is toegenomen tussen 2007 en 2010 en ook het relatieve aandeel hiervan binnen alle vastgestelde overtredingen is in die periode steeds licht blijven toenemen.

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

Tabel 12: Evolutie aantal vaststellingen voor bepaalde overtredingen door de Belgische lokale en federale politie (OI en PV samen)

	2007		2008		2009		2010	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Snelheid	2.068.183	88,3	2.318.378	89,1	2.637.184	90,0	2.805.118	90,3
Gordel/kinderzitjes	115.611	4,9	112.970	4,3	116.886	4,0	121.730	3,9
GSM	111.994	4,8	115.984	4,5	120.626	4,1	124.386	4,0
Alcohol	45.541	1,9	50.990	2,0	52.214	1,8	53.772	1,7
Drugs	2.167	0,1	2.595	0,1	2.588	0,1	2236	0,1
Totaal	2.343.496	100	2.600.917	100	2.929.498	100	3.107.242	100

OI: onmiddellijke inningen, PV: processen-verbaal

Bron: Federale Politie - CGO/CGOP/B IN: Vlamincx, 2012⁹

Uit de meest recente gegevens m.b.t. vastgestelde snelheidsovertredingen (onmiddellijke inningen en processen-verbaal) (2011: 3.046.150 en 2012: 3.007.740)¹⁰ blijkt het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen in 2011 sterk toegenomen te zijn t.o.v. 2010. In 2012 was er sprake van een lichte daling t.o.v. 2011. Deze cijfers zijn afkomstig van de statistische gegevensbank verkeersinbreuken. Enkel de dossiers die volledig zijn afgewerkt en overgemaakt aan overtreder en parket zijn opgenomen in deze databank.

De sterke toename van het aantal vastgestelde snelheidsovertredingen sinds 2008 is gerelateerd aan een stijging van het aantal controles door flitspalen. Op basis van gegevens van de federale Wegpolitie stellen we vast dat er sinds 2008 dubbel zoveel bestuurders op overdreven snelheid betrapt zijn (op autosnelwegen en enkele gewestwegen) (zie Tabel 13). Deze stijging is vooral te verklaren door de oprichting in 2009 van 3 regionale verwerkingscentra die belast zijn met het verwerken van de inbreuken vastgesteld door de automatische radars op de autosnelwegen.

Tabel 13: Evolutie aantal mobiele en vaste radar vaststellingen voor snelheidsinbreuken door de Belgische federale politie (OI en PV samen) (2008-2012)

	2008	2009	2010	2011
Aantal PV of OI vastgesteld door <i>mobiele</i> radars	557.818	574.442	594.088	574.496
Aantal PV of OI vastgesteld door <i>vaste</i> radars (flitspalen)	Bestond nog niet	199.264	230.493	480.390
TOTAAL	557.818	773.706	824.581	1.054.886

Bron: Federale Politie/CGOP

2.2 Internationale gegevens met betrekking tot snelheid en te snel rijden: SARTRE 4

Voor een globale inschatting van de problematiek van te snel rijden in Europa kan verwezen worden naar het ETSC PIN (2010) rapport met data van beschikbare gedragsmetingen in Europa (10 landen maar geen data van België; data van 2008 en/of 2009). Op basis hiervan blijkt dat in de meeste Europese landen (8 van de 10) 15 tot 35% van de bestuurders van wagens/bestelwagens de limiet overschrijden op autosnelwegen (ter vergelijking: BIVV-gedragsmeting 2011: 40%)¹¹. Tussen de 30 en 72% rijdt te snel buiten de bebouwde kom en tot 80% in stedelijk gebied. Volgens dit rapport vond over de jaren heen de beste evolutie van snelheidsgedrag plaats op autosnelwegen. Dit wordt vooral toegeschreven aan de introductie van snelheidscamera's gekoppeld aan striktere sancties (e.g. strafpunten systemen voor snelheidsovertredingen en zwaardere boetes).

⁹ Op basis van de databank samengesteld uit 2 bronnen: flux justitie (i.e. stroom van inbreuken die elektronisch verzonden worden naar het parket) en een toevoeging van inbreuken van de wegpolitie die niet via de standaardprocedure gevat werden (slechts een kleine fractie van de inbreuken).

¹⁰ Bron: Federale Politie/CGOP/Beleidsgegevens (2014). Deze cijfers zijn enkel gebaseerd op de flux justitie; de toevoeging van de wegpolitie is slechts beschikbaar tot 2011.

¹¹ We dienen op te merken dat vergelijkingen van het respecteren van de snelheidslimieten in verschillende landen niet eenvoudig is omwille van verschillen in methodologie.

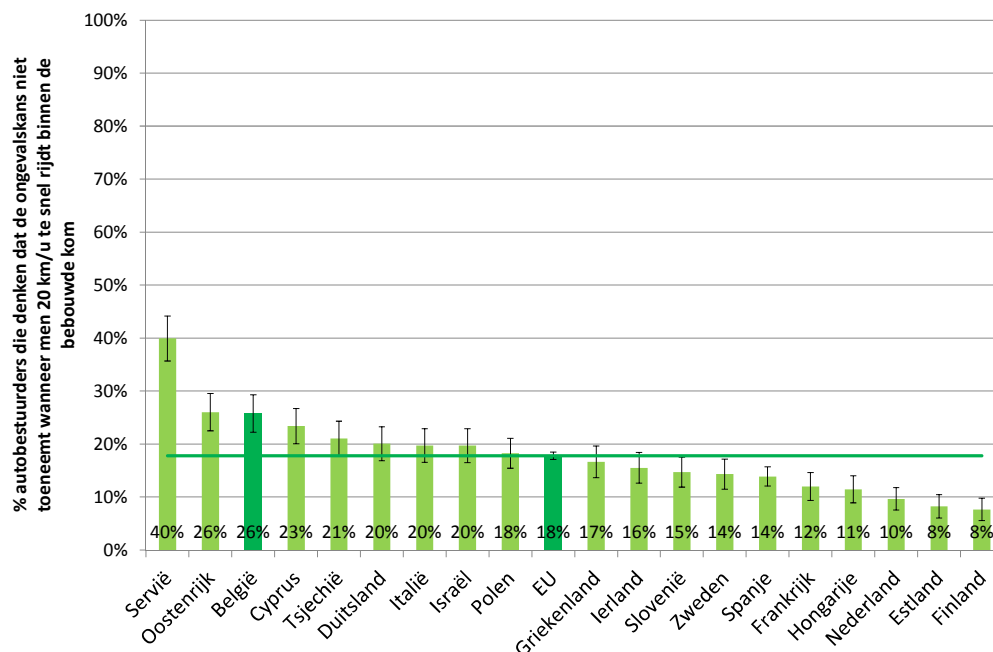
De meest recente internationale gegevens rond zelfgerapporteerd gedrag en meningen over snelheid komen van het Europees onderzoeksproject SARTRE4 (2010).¹²

In kader van dit project werden in 2010 in totaal 21.280 respondenten (waaronder 12.507 autobestuurders) uit 19 Europese landen bevestigd over hun opinies, gedrag en attitudes ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsthema's (face-to-face interviews). De deelnemende landen waren: België, Cyprus, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Hongarije, Ierland, Israël, Italië, Nederland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Servië, Slovenië, Spanje, Tsjechië en Zweden. In België coördineerde het BIVV, net zoals bij de vorige edities, het veldwerk. Daarbij werden in België in totaal 1.000 verkeersdeelnemers ondervraagd, waaronder 600 autobestuurders.

De belangrijkste Belgische SARTRE4 resultaten met betrekking tot snelheid worden hieronder besproken (BIVV; manuscript in voorbereiding; Forward et al., 2010).

1 op 4 Belgische autobestuurders (26%) denkt dat de kans op een ongeval met een andere weggebruiker niet toeneemt indien men de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom met 20km/u overschrijdt. Slechts 1 Europese lidstaat scoort hier slechter (Servië: 40%; Oostenrijk: eveneens 26%). Het Europese gemiddelde voor deze stelling ligt significant lager (18%) ($t(642) = 4,88$; $p < 0,001$). De Belgen blijken er dus een significant laksere attitude t.o.v. snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom op na te houden dan de gemiddelde Europeaan. Vergeleken met de directe buurlanden hebben Belgen een significant lagere risicoperceptie dan Franse en Nederlandse bestuurders. Het verschil met Duitsland is niet significant. Uit de BIVV-attitudemeting 2012 blijkt dat Belgische bestuurders 20km/u te snel rijden binnen de bebouwde kom niet alleen als één van de meest aanvaardbare risicogedragingen beschouwen, maar ook dat maar liefst 57% toegeeft dit het voorbije jaar gedaan te hebben. De risicoperceptie van te snel rijden binnen de bebouwde kom werd niet expliciet bevestigd. Uit de attitudemeting blijkt wel dat 44% niet akkoord gaat dat de kans op een ongeval sterk toeneemt als je uw snelheid met 10km/u verhoogt. Daartegenover staat dat de Belgen snelheid in het algemeen wel erkennen als belangrijkste ongevalsoorzaak en dat 84% akkoord gaat dat te snel rijden het risico op zware ongevallen verhoogt.

Figuur 29: Procentueel aantal autobestuurders die denken dat de ongevalskans niet toeneemt als men 20km/u te snel rijdt binnen de bebouwde kom (SARTRE4, 2010)



Niet enkel heeft de Belg een mildere attitude ten opzichte van snelheid, ook beweert hij vaker de snelheidslimiet te overschrijden. Zo geeft 15% van de Belgische bestuurders aan de snelheidslimiet

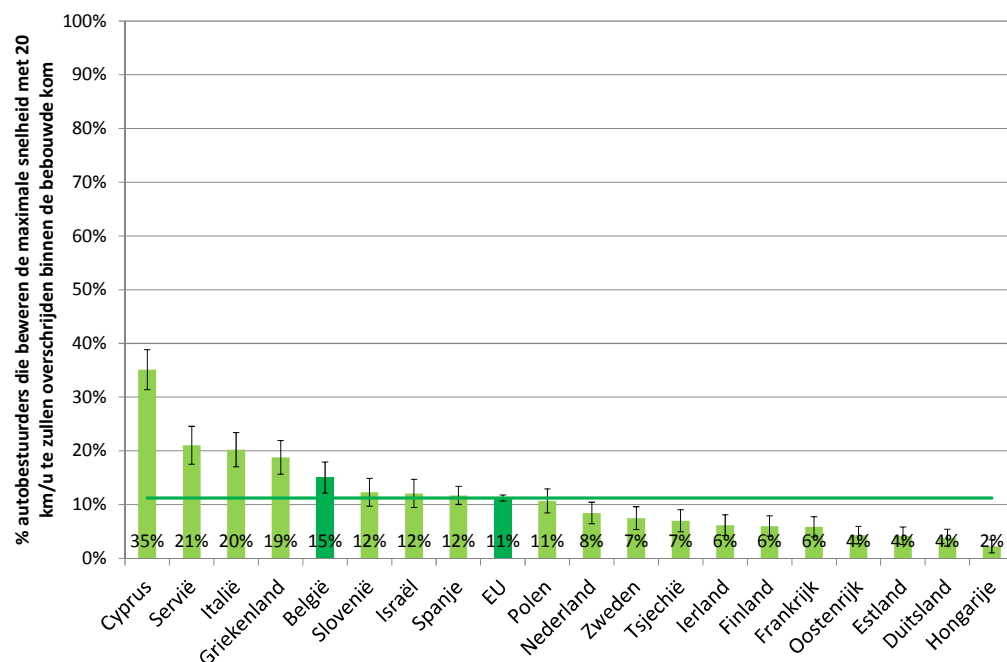
¹² SARTRE4 is de vierde editie van het door de Europese Commissie ondersteunde onderzoeksproject "Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe"; Homepage: <http://www.attitudes-roadsafety.eu>

binnen de bebouwde kom vaak met 20km/u te zullen overschrijden in de komende maand. Ook dit verschil is significant ten opzichte van het resultaat van de gemiddelde Europeaan (11%). In onze buurlanden beweren de automobilisten deze overtreding significant minder te zullen begaan ($t(637) = 2,69$; $p < 0,01$). Wanneer we in de attitudemeting eveneens de 'vaak' antwoorden extraheren uit de zelfgerapporteerd gedrag vraag (in het voorbije jaar), zien we dat 13% van de Belgische bestuurders toegaf vaak 70km/u gereden te hebben in de bebouwde kom. Met betrekking tot zone 30 gaf 25% zelfs toe vaak 20km/u te snel gereden te hebben.

Het hoge zelfgerapporteerde en geobserveerde overtredingspercentage in zone 30 (in attitude- en gedragsmeting) strookt eveneens met het SARTRE4 resultaat dat 50% van de Belgische bestuurders tegen meer "zones 30" in de bebouwde kom is.

In vergelijking met de vorige editie van het SARTRE onderzoek (2002) bleken in België ook significant meer bestuurders een boete voor overdreven snelheid opgelopen te hebben. In 2010 werd 35% beboet in de afgelopen 3 jaar terwijl dit percentage in 2002 nog op ongeveer 15% lag. Dit resultaat reflecteert ongetwijfeld de sterk toename van de handavingsinspanningen op dit gebied in het laatste decennium.

Figuur 30: Procentueel aantal autobestuurders die beweren dat ze de maximale snelheid komende maand met 20 km/u te zullen overschrijden binnen de bebouwde kom (SARTRE4, 2010)



Uit de SARTRE4 analyse blijkt eveneens dat maar liefst 51% van de Belgen akkoord gaat met de stelling "De meeste van uw vrienden rijden 20km/uur sneller dan de limiet in de bebouwde kom" (Europees gemiddelde: 38%). België behoort daarmee tot de 5 Europese landen (van 19) met de onveiligste sociale norm en staat tussen Italië (53%) en Griekenland (45%) in. De sociale norm gerelateerde meningen in de attitudemeting zijn even verdeeld en dus even verontrustend. Zo gaat slechts 58% akkoord dat "De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren" en slechts 56% vindt snel rijden sociaal onaanvaardbaar. Emotionele en rationele gevolgen van snelheid werden eveneens bevraagd in SARTRE4. Belgische bestuurders zijn minder dan het gemiddelde Europese bestuurder van mening dat 20km/u sneller rijden dan de limiet binnen de bebouwde kom het rijden plezieriger maakt (BE: 22%; EU: 26%). Ongeveer een even groot aandeel Belgen als het Europese gemiddelde meent dat dit hen sneller naar hun bestemming brengt (BE: 43%; EU: 44%). In de attitudemeting gaf ook 26% aan snel rijden prettig te vinden, dit bevestigt het resultaat in SARTRE4. Anderzijds ging 13% akkoord met de stelling "Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen". Beide vragen peilen wel naar de perceptie van tijdswinst bij (te) snel rijden maar zijn niet vergelijkbaar.

3. Conclusies en aanbevelingen

3.1 Snelheid en te snel rijden

Overdreven en onaangepaste snelheid behoren tot de belangrijkste verkeersveiligheidsproblemen. Desondanks geven Belgische bestuurders toe de snelheidslimieten frequent te overschrijden. Bijna 9 op 10 Belgische bestuurders (87%) geeft toe wel eens tot 10km/u boven de wettelijke snelheidslimiet gereden te hebben het laatste jaar. 47% zegt dit zelfs vaak tot (bijna) altijd gedaan te hebben. 71% geeft toe 50km/u gereden te hebben in zone 30 en 64% geeft toe 140km/u gereden te hebben op autosnelweg. Voor deze beide snelheidsregimes geldt dat 1 op 4 (27%) dit zelfs vaak tot bijna altijd deed. 70km/u rijden in de bebouwde kom waar men 50km/u mag, wordt minder gerapporteerd, maar toch nog door meer dan de helft van de bestuurders (57%). De hoge frequenties gerapporteerd te snel rijden confirmeren het groot aantal geobserveerde snelheidsovertredingen in de BIVV-gedragsmeting snelheid 2012.

Heel wat Belgische bestuurders blijken er nog steeds onveilige opinies ten aanzien snelheid en te snel rijden op na te houden. Verschillende overtuigingen zijn er zelfs op achteruitgegaan in vergelijking met de resultaten van vorige attitudemetingen, en verontrustend is ook dat de snelheidsgerelateerde SGVV-attitudedoelstellingen (voor 2008) anno 2012 niet gehaald worden.

Zo vinden in 2012 minder Belgische bestuurders dan in alle vorige metingen dat snel rijden voor hen sociaal onaanvaardbaar is. Nog slechts 56% ging hiermee akkoord en dit bestendigt een achteruitgang die ook al eerder opgemerkt werd m.b.t. de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden. Van verschillende gevaarlijke rijgedragingen wordt te snel rijden ook nog steeds als het meest persoonlijk aanvaardbaar gezien. Verder gaat slechts een kleine meerderheid (57%) akkoord dat de eigen sociale omgeving (kennissen, vrienden) vindt dat men de snelheidslimieten moet respecteren. Bijna 1 op 2 bestuurders ondervindt dus geen dergelijke sociale druk. Daarenboven zien we dat 67% van de bestuurders akkoord gaat dat autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten uitzonderlijk zijn. Bij 2 op 3 Belgische bestuurders bestaat er dus een descriptieve norm dat bijna alle bestuurders wel eens te snel rijden. Deze resultaten wijzen op onveilige gepercipieerde sociale normen en invloeden ten aanzien van snelheid en te snel rijden.

Over de attitudemetingen heen was er ook nooit een lager aandeel bestuurders dat akkoord ging met de stelling "snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten" (74%). De grote meerderheid van de Belgische bestuurders (84%) gaat wel akkoord met de algemene stelling dat te snel rijden het risico op zware ongevallen verhoogt, maar heel wat bestuurders lijken zich toch vrij veilig te voelen wanneer ze 10km/u te snel rijden (44%) of wanneer ze te snel rijden op verlaten wegen 's nachts (33%). Het risico van te snel rijden wordt in algemene termen wel ingezien, zoals ook blijkt uit het resultaat dat 'hoge snelheid' de belangrijkste gepercipieerde ongevalsoorzaak is (in 54% van de ongevallen). Anderzijds blijkt het risicobesef van specifieke snelheidsoverschrijdingen in specifieke wegsituaties beperkter te zijn.

Eén van de mogelijke achterliggende redenen voor de wijdverspreidheid en brede sociale acceptatie van te snel rijden is een beperkt draagvlak voor de huidige snelheidsregels. Slechts 57% van de bestuurders vindt dat de snelheidslimieten op aanvaardbaar niveau opgesteld zijn. 1 op 4 bestuurders (26%) is het daar helemaal niet mee eens. Dit is een belangrijke vaststelling aangezien bestuurders die de snelheidslimieten op bepaalde locaties niet aanvaardbaar vinden vermoedelijk geneigd zijn om op die locaties sneller te rijden dan toegelaten.

Met betrekking tot de eigen controle over het al dan niet te snel rijden, geeft maar liefst 39% van de bestuurders aan dat men zelf het best weet wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet. Dit loopt in lijn met de bevinding van de aanvaardbaarheid van de snelheidslimieten en suggereert dat iets meer dan 1 op 3 bestuurders meer vertrouwen hebben in de eigen perceptie van veilige snelheidslimieten dan in de wettelijke limieten. Anderzijds blijkt dat het voor bijna de helft van de respondenten (46%) niet altijd duidelijk is wat de geldende snelheidslimiet is. Dit suggereert dat snelheidsovertredingen ook niet altijd bewust plaatsvinden. Alleszins gaan 2 op 3 bestuurders ermee akkoord dat te snel rijden een invloed heeft op

de controle over het voertuig en het moeilijker maakt om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.

Het subjectief linken van positieve gevolgen aan hoge snelheid kan eveneens een onderliggende factor zijn bij te snel rijden. Eén op 4 Belgische bestuurders (26%) uit dat snel rijden voor hem/haar prettig is. Bij de jongste bestuurders is dit 1 op 3. De subjectieve perceptie tijd te winnen bij snel rijden speelt bij een klein deel van de bestuurders een rol. 13% ging akkoord met de stelling dat men snel moet rijden, omdat men anders de indruk krijgt tijd te verliezen.

Uit zowel de attitudemeting als de gedragsmeting 2012 blijkt dat te snel rijden een wijdverspreid fenomeen is onder de Belgische bestuurders. Maatregelen voor gedragsverandering dienen m.a.w. op heel wat bestuurders gericht te zijn. Desalniettemin houden mannen en jongere bestuurders er toch nog significant vaker en meer ongewenste of onveilige meningen op na (o.a. risicoperceptie, sociale norm, controle over snelheidsgedrag, aanvaardbaarheid van snelheidslimieten, prettige uitkomst van snel rijden). Het leeftijdseffect verloopt vaak systematisch trapsgewijs (o.a. risicoperceptie, sociale norm, tijdverlies): de jongste leeftijdsgroep (18-29) heeft vanuit verkeersveiligheidsstandpunt de slechtste attitude ten aanzien van (te) snel rijden, de oudste leeftijdsgroep (63+) de beste. Wat het effect van het gewest betreft (woonplaats van de respondent), zien we meer variërende meningen.

België scoort ook slechts in vergelijking met andere Europese landen. Belgische bestuurders houden er vaker een al te positieve houding ten aanzien van te snel rijden op na (o.a. risicoperceptie en gepercipieerde sociale norm).

3.2 Aanbevelingen

Op basis van deze resultaten blijkt dat er nog heel wat vooruitgang te boeken valt. Dit vergt een geïntegreerd snelheidsbeleid. ETSC (2010) stelt dat om de gereden snelheid van bestuurders te verlagen, gewerkt dient te worden met een combinatie van maatregelen, zoals geloofwaardige snelheidslimieten, handhaving, sanctionering, sensibilisatie, educatie, gecombineerd met 'self-explaining' wegen en voertuigtechnologie (vb. ISA).

Op basis van de BIVV-attitudemeteringsresultaten van 2012 kunnen volgende aanbevelingen geformuleerd worden:

- Maatregelen ter promotie van de sociale onaanvaardbaarheid en ter bewustmaking van de specifieke risico's van te snel rijden (in specifieke omstandigheden) zijn absoluut noodzakelijk (educatie, sensibilisatie).
- Maatregelen dienen op de algemene bestuurderspopulatie gericht te worden, maar primair op overtuigings- en gedragsverandering bij jongere bestuurders (mannen en vrouwen) en mannelijke bestuurders.
- Gezien het beperkt maatschappelijk draagvlak voor de huidige snelheidslimieten wordt het belang van het vastleggen van geloofwaardige limieten (in lijn met de weginfrastructuur) alsook van sensibilisatie en communicatie hierrond (het 'hoe' en 'waarom') naar de bestuurderspopulatie toe onderstreept.
- Het is essentieel dat weggebruikers zich op elk moment bewust zijn van de reglementaire snelheidslimiet op elke locatie (o.a. uniforme wegkenmerken, verkeersborden, wegmarkeringen).
- ETSC (2010) stelt dat volgehouden intensieve controles die duidelijk uitgelegd worden en waarover naar het brede publiek toe gecommuniceerd wordt tot lange termijn gedragseffecten kunnen leiden. Uit de politiegegevens blijkt dat de laatste jaren reeds een sterke intensivering (onbemande camera's) van het snelheidscontrolebeleid in België plaatsvond. Belangrijk is dat dit gepaard gaat met uitgebreide communicatie en sensibilisering.

3.3 Nood aan verder onderzoek

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

- Verderzetting van attitudemetingen en gedragsmetingen op het gebied van snelheid.
- Diepergaand onderzoek naar achterliggende gedragsdeterminanten van te snel rijden, met name ook interactie-effecten en effecten van andere variabelen dan de 3 kernvariabelen (leeftijd, geslacht en gewest), bvb. opleidingsniveau, beroepscategorie, sociaal-economische status, etnische achtergrond, voertuigkenmerken, rijfrequentie, blootstelling.
- Diepergaand onderzoek naar achterliggende gedragsdeterminanten van te snel rijden in termen van sociaal-cognitieve variabelen.
- Analyse van de invloed van de sociale norm op (de aanvaardbaarheid van) te snel rijden.
- Analyse van de internationale verschillen in gedrag en van de factoren die daarvoor verantwoordelijk zijn.
- Verruiming van het onderzoek naar onaangepaste snelheid.
- Onderzoek naar de invloed van weg- en persoonskenmerken op de geloofwaardigheid van snelheidslimieten.
- Evaluatie van de mogelijkheid om snelheidsvariabelen in het verkeersongevallenformulier op te nemen.
- Onderzoek over de effectiviteit van maatregelen/tools ter beïnvloeding van snelheidsgedrag (bvb. voertuigtechnologie: ISA; weginfrastructuur: snelheidsremmers, wegcategorisering; educatie, sensibilisatie).

Deze onderzoeksactiviteiten worden hierna kort toegelicht.

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

De BIVV-gedragsmetingen snelheid werden jaarlijks uitgevoerd tussen 2003 en 2010. In de verdere toekomst zullen op de gedragsmetingen snelheid elke 3 jaar uitgevoerd worden.

Eerder en ander BIVV-onderzoek heeft interactie-effecten aangetoond van leeftijd, geslacht en gewest op de meningen rond te snel rijden, alsook effecten van andere variabelen zoals blootstelling aan het verkeer en opleidingsniveau. Bijkomende analyses op basis van de attitudedata 2012 en andere bronnen zouden hier meer inzicht in kunnen bieden. Het is ook nodig om diepere analyses uit te voeren naar de beweegredenen van specifieke risicogroepen die te snel rijden en om na te gaan hoe hun gedrag het meest effectief kan beïnvloed worden. Dit kan op basis van studies die gebaseerd zijn op theoretische gedrags(verklarings)modellen. Dit levert de nodige informatie op voor sensibilisatie- en handhavingsmaatregelen.

Zowel de attitudemeting als de gedragsmeting richten zich op overdreven snelheid (sneller dan de geldende maximumsnelheid). Onaangepaste snelheid is moeilijker objectief te meten. Toch vormt onaangepaste snelheid net als overdreven snelheid een belangrijke risicofactor in het verkeer. Mogelijke manieren om hier meer over te weten te komen zijn: retrospectief linken van ongevallendata/gedragsobservatiedata aan weers- of weg-omstandigheden, bevraging van intenties en meningen ten aanzien van voorgestelde wegsituaties.

Overzicht figuren

Figuur 1. Verband tussen snelheid en ongevalsrisico op verschillende types van wegen (bron: SWOV, 2004)	13
Figuur 2: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden in België (2012).....	14
Figuur 3: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)	16
Figuur 4: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012)	17
Figuur 5: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)	18
Figuur 6: Houdingen ten aanzien van snel rijden bij Belgische bestuurders (2012)	19
Figuur 7: Houding ten aanzien van snelheid en rijden naar leeftijd van de respondent (2012).....	20
Figuur 8: Houding ten aanzien van snelheid en rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)	20
Figuur 9: Instemming met de stellingen van de SGVV in attitudemeting 2003-2012.....	22
Figuur 10: Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 2005)	23
Figuur 11: Mening over (te) snel rijden in attitudemeting 2009 en 2012.....	26
Figuur 12: Instemming met de SGVV stellingen naar geslacht van de respondent (2012).....	27
Figuur 13: Mening over (te) snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)	27
Figuur 14: Instemming met de SGVV stellingen naar leeftijd van de respondent (2012).....	29
Figuur 15: Mening over (te) snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012)	30
Figuur 16: Instemming met de SGVV stellingen naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)	32
Figuur 17: Mening over (te) snel rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012)	33
Figuur 18: Aanvaardbaarheid van te snel rijden in attitudemeting 2009 en 2012	35
Figuur 19: Aanvaardbaarheid van te snel rijden naar geslacht van de respondent (2012)	36
Figuur 20: Aanvaardbaarheid van te snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012).....	37
Figuur 21: Aanvaardbaarheid van te snel rijden naar gewest (woonplaats) van de respondent (2012)	38
Figuur 22: Subjectieve inschatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012)	39
Figuur 23: Risicoperceptie van te hoge snelheid naar leeftijd van de respondent (2012)	40
Figuur 24: Risicoperceptie van te hoge snelheid naar gewest (woonplaats) van de respondent (2012)	41
Figuur 25: Evolutie van het percentage snelheidsovertredingen (BIVV-gedragsmeting, 2007-2012)...	43
Figuur 26: Evolutie van de gemiddelde snelheid (BIVV-gedragsmeting, 2007-2012)	43
Figuur 27: Percentage overtredingen per gewest (BIVV-gedragsmeting, 2012)	45
Figuur 28: Zelfgerapporteerd gedrag (NVOV, 2013).....	49
Figuur 29: Procentueel aantal autobestuurders die denken dat de ongevalskans niet toeneemt als men 20km/u te snel rijdt binnen de bebouwde kom (SARTRE4, 2010).....	51
Figuur 30: Procentueel aantal autobestuurders die beweren dat ze de maximale snelheid komende maand met 20 km/u te zullen overschrijden binnen de bebouwde kom (SARTRE4, 2010).....	52

Overzicht tabellen

Tabel 1: Zelfverklaarde prevalentie van te snel rijden in België (2012).....	14
Tabel 2: Houdingen ten aanzien van snel rijden bij Belgische bestuurders (2012).....	18
Tabel 3: Instemming met de SGVV stellingen (2012).....	21
Tabel 4: Instemming vergeleken met de doelstellingen van de SGVV (2002).....	22
Tabel 5: Meningingen over (te) snel rijden bij bestuurders in België (2012).....	24
Tabel 6: Meningingen over (te) snel rijden naar geslacht van de respondent (2012).....	28
Tabel 7: Meningingen over (te) snel rijden naar leeftijd van de respondent (2012).....	30
Tabel 8: Meningingen over (te) snel rijden naar woonplaats (gewest) van de respondent (2012).....	33
Tabel 9: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012).....	34
Tabel 10: Vergelijking top 5 gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen van 2006 tot 2012	39
Tabel 11: Meningingen over (te) snel rijden: BIVV-campagne enquête 2013 – BIVV-attitudemeting 2012.....	47
Tabel 12: Evolutie aantal vaststellingen voor bepaalde overtredingen door de Belgische lokale en federale politie (OI en PV samen).....	50
Tabel 13: Evolutie aantal mobiele en vaste radar vaststellingen voor snelheidsinbreuken door de Belgische federale politie (OI en PV samen) (2008-2012).....	50

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Niet opgenomen vragen met betrekking tot snelheid	61
Bijlage 2: Significante verschillen van zelfgerapporteerde frequentie van snelheidsovertredingen naargelang de leeftijd van de respondent	63
Bijlage 3: Significante verschillen van houding ten aanzien van snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent.....	63
Bijlage 4: Significante verschillen van mening ten aanzien van snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent.....	63
Bijlage 5: Significante verschillen van mening ten aanzien van (te) snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent	64
Bijlage 6: Significante verschillen van mening ten aanzien van (te) snel rijden naargelang de woonplaats (gewest) van de respondent.....	64
Bijlage 7: Significante verschillen van aanvaardbaarheid ten aanzien van (te) snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent	65

Referenties

- Aarts, L., & van Schagen, I. (2006). *Driving speed and the risk of road crashes: a review*. Accident Analysis and Prevention, vol. 38, issue 2, 215-224.
- Ajzen, I. (1989). *Attitude structure and behaviour*. In A. R. Pratkanis, S. J. Breckler and A. G. Greenwald (Eds.), *Attitude structure and function* (pp. 241-274). Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behaviour*. Organizational Behaviour and Human Decision Processes, 50, pp. 179-211.
- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality, and behavior (2nd. Edition)*. Milton-Keynes, England: Open University Press / McGraw- Hill.
- BIVV (manuscript in voorbereiding) *Belgische resultaten van het project SARTRE 4*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- BIVV (niet-gepubliceerde resultaten) *Resultaten NVOV editie 2013*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Boulanger A. (2010). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Beschikbaar: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf>
- Boulanger, A., Dewil, N. Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Beschikbaar: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf>
- Bowie, N.N., & Waltz, M. (1994). *Data Analysis of the Speed-Related Crash Issue*. Auto and Traffic Safety, Vol. 1, No. 2, 31-38.
- Connor, M., Lawton, R., Parker, D., Chorlton, K., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. (2007). *Application of the theory of planned behaviour to the prediction of objectively assessed breaking of posted speed limits*. British Journal of Psychology, 98, pp. 429-453.
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Beschikbaar: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf>
- Elliot, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2003). *Drivers' compliance with speed limits: An application of the theory of planned behaviour*. Journal of Applied Psychology, 88, pp. 964-972.
- ETSC (2010) PIN Flash n.16. *Tackling the three main killers on the roads; A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme*. Beschikbaar: <http://www.etsc.eu/documents/05.05%20-%20PIN%20Flash%2016.pdf>
- Federale Politie/CGOP (2012). *Federale Wegpolitie stelt meer dan 1 miljoen snelheidsovertredingen vast. Verhoogde inspanningen dragen bij tot meer veiligheid op de weg in 2011*. Persbericht. Beschikbaar: http://www.polfed-fedpol.be/presse/presse_detail_nl.php?recordID=2433
- Global Road Safety Partnership (2008). *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva, Switzerland: Global Road Safety Partnership.
- Godin, G., & Kok, G. (1996). *The theory of planned behaviour: A review of its applications to health related behaviours*. American Journal of Health Promotion, 11, pp. 87-98.
- Haglund, M., & Aberg, L. (2000). *Speed choice in relation to speed limit and influences from other drivers*. Transportation Research Part F, 3, pp. 39-51.
- iVOX (niet-gepubliceerde resultaten). *Snelheidscampagne 2013: campagne pre- en post-evaluatie*. In opdracht van het Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014a) *Handhaving en draagvlak voor maatregelen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014b) *Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014c) *Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

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

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

Paris, H., & Van den Broucke, S. (2008). *Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behaviour*. Transportation Research Part F, 11, pp. 168-180.

Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). *Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour*. Journal of Applied Psychology, 77, pp. 94-101.

Police Fédérale – CGO (Ed.) (2011). *Note méthodologique. Enquête Locale de Sécurité 2011*. Beschikbaar:

http://www.policelocale.be/sites/lvb/images/reports_ELS_LVB/note_methodologique_els2011.pdf

Richards, D.C. (2010). *Relationship between speed and risk of fatal injury: pedestrians and car occupants*. Road safety web publication No.16. London, UK: Department for Transport.

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

http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale_gedragsmeting_snelheid_op_autosnelwegen_2011.pdf

Riguelle, F. (2012b). *Nationale gedragsmeting snelheid – 2010*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar:

http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale_gedragsmeting_snelheid_2010.pdf

Riguelle, F. (2013). *Nationale gedragsmeting snelheid - 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Beschikbaar:

<http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Nationale%20gedragsmeting%20snelheid%202012.pdf>

Rosén, E., Stigson, H., & Sander, U. (2011). *Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*. Accident Analysis and Prevention, Vol. 43, 25-33.

Forward, S., Henriksson, P. & Bimpeh, Y. (2012). *The SARTRE 4 survey. European road users' risk perception and mobility: Chapter 1.3: Car drivers' perceptions of speeding and speed enforcement*. Beschikbaar:

http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecured1&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b

Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002) Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. *Dossier 1: onaangepaste en overdreven snelheid*. Beschikbaar:

<http://www.fcvv.be/Docs/2002/Dossier%201%20Snelheid.pdf>

SWOV (2004). *De relatie tussen snelheid en ongevallen*. SWOV-factsheet. Leidschendam, 2004.

Tingvall, C., & Howarth, N. (1999). *Vision Zero: an ethical approach to safety and mobility*. The 6th Institute of Transport Engineers International Conference on Road Safety and Traffic Enforcement: Beyond 2000. Melbourne, Australia.

Transportation Research Board (1998). *Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits*. TRB Special report 254. Washington DC, USA: National Academy Press.

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

Bijlagen

Bijlage 1: Niet opgenomen vragen met betrekking tot snelheid

De volgende vragen met betrekking tot snelheid werden niet in dit rapport opgenomen omdat een ander rapport specifiek ingaat op de handhaving gerelateerde vragen over meerdere thema's heen.

Vraag QC15

Hebt u de indruk dat het laatste jaar, het aantal snelheidscontroles uitgevoerd door de politie en door snelheidscamera's is...

- ☐ toegenomen
- ☐ hetzelfde gebleven
- ☐ afgenomen

Vraag QA5:

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

(in toevallige volgorde)		Ja	Neen	Weet het niet	Weigert te antwoorden
De regels zouden strenger moeten zijn	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐
De regels zijn onmogelijk te respecteren	Snelheid op autosnelweg	☐	☐	☐	☐
	Snelheid binnen de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐
	Snelheid buiten de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel vooraan	☐	☐	☐	☐
De regels zijn onduidelijk	Snelheid op autosnelweg	☐	☐	☐	☐
	Snelheid binnen de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐
	Snelheid buiten de bebouwde kom	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel vooraan	☐	☐	☐	☐
De regels worden onvoldoende gecontroleerd	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐
De straffen zijn te zwaar	Snelheid	☐	☐	☐	☐
	Alcohol	☐	☐	☐	☐
	Drugs	☐	☐	☐	☐
	Veiligheidsgordel	☐	☐	☐	☐

Vraag QA6:

Hoe groot is volgens u de kans...?

	1	2	3	4	5	7	9
(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	Weet het niet	Weigert te antwoorden
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen door de bestuurder (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbemande flitscamera's)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Vraag QA7:

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

- ☐ Heel weinig kans
- ☐ Weinig kans
- ☐ Gemiddelde kans
- ☐ Grote kans
- ☐ Zeer grote kans
- ☐ Weet het niet

Vraag QH31

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ...

(per lijn 1 antwoord) Vaste volgorde	AANTAL KEER	Weet het niet	Weigert te antwoorden
a)...bent u tegengehouden/gestopt door de politie voor een controle?			
b)...heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?			
c)...bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?			

Indien overal 0 keer → ga naar vraag 33

Vraag QH32

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

Meerdere antwoorden mogelijk!

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

Bijlage 2: Significante verschillen van zelfgerapporteerde frequentie van snelheidsovertredingen naargelang de leeftijd van de respondent

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
140km/u rijden op een autosnelweg (% wel eens)	18-29 en 50-62	F(1,126)= 12.84	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 54.25	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 15.43	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 67.67	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 13.68	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 62.52	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 18.85	p<0,01
70km/u rijden in de bebouwde kom (% wel eens)	18-29 en 39-49	F(1,126)= 6.02	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 24.47	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 41.71	p<0,01
	30-38 en 39-49	F(1,126)= 3.99	p<0,05
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 15.78	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 35.11	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 3.40	tendens
50km/u rijden waar je 30km/u mag rijden (% wel eens)	39-49 en 63+	F(1,126)= 11.34	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 3.44	tendens
	18-29 en 30-38	F(1,126)= 3.85	tendens
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 7.05	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 18.77	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 46.05	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 6.65	p<0,05
Tot 10km/u boven de wettelijke limiet rijden (% wel eens)	30-38 en 63+	F(1,126)= 20.05	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 4.15	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 12.68	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 9.88	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 31.51	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 8.94	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 28.97	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 7.09	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 22.57	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 5.61	p<0,05

Bron: BIVV

Bijlage 3: Significante verschillen van houding ten aanzien van snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Permissieve houding ten aanzien van sneller rijden dan toegelaten	18-29 en 50-62	F(1,126)= 13.42	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 37.84	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 6.60	p<0,05
	30-38 en 63+	F(1,126)= 29.23	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 6.76	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 24.24	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 8.12	p<0,01

Bron: BIVV

Bijlage 4: Significante verschillen van meningen ten aanzien van snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	18-29 en 30-38	F(1,126)= 7,40	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 14,74	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 18,28	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 53,11	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 18,11	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 9,48	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 7,73	p<0,01
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	18-29 en 30-38	F(1,126)= 5,05	p<0,05
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 10,26	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 10,23	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 25,75	p<0,01

	30-38 en 63+	F(1,126)= 7,34	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 5,95	p<0,05
	50-62 en 63+	F(1,126)= 3,97	p<0,05

Bron: BIVV

Bijlage 5: Significante verschillen van meningen ten aanzien van (te) snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Te snel rijden verhoogt het risico op zware ongevallen.	18-29 en 63+	F(1,126)= 15,68	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 3,98	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 7,03	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 7,87	p<0,01
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.	18-29 en 30-38	F(1,126)= 3,12	tendens
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 6,21	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 25,93	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 8,81	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 11,67	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 7,02	p<0,01
De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.	18-29 en 30-38	F(1,126)= 10,24	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 18,85	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 30,91	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 73,22	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 5,46	p<0,05
	30-38 en 63+	F(1,126)= 30,26	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 2,98	tendens
	39-49 en 63+	F(1,126)= 21,02	p<0,01
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.	50-62 en 63+	F(1,126)= 7,32	p<0,01
	18-29 en 30-38	F(1,126)= 3,45	tendens
	18-29 en 63+	F(1,126)= 13,27	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 3,33	tendens
	39-49 en 63+	F(1,126)= 6,90	p<0,01
Men weet zelf het best wat de eigen veilige snelheidslimiet is om met de wagen te rijden, ook al ligt deze hoger dan de wettelijke limiet.	50-62 en 63+	F(1,126)= 5,25	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 5,00	p<0,05
Indien je uw snelheid met 10km/u verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	39-49 en 50-62	F(1,126)= 6,26	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 5,29	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 17,36	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 2,95	tendens
	30-38 en 63+	F(1,126)= 9,88	p<0,01
Snel rijden is prettig.	39-49 en 63+	F(1,126)= 11,43	p<0,01
	18-29 en 30-38	F(1,126)= 9,13	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 8,47	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 4,99	p<0,01
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	18-29 en 63+	F(1,126)= 13,92	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 6,11	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 27,95	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 3,32	tendens
	30-38 en 63+	F(1,126)= 21,72	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 12,66	p<0,01
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.	50-62 en 63+	F(1,126)= 5,71	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 3,61	tendens
	18-29 en 63+	F(1,126)= 2,93	tendens

Bron: BIVV

Bijlage 6: Significante verschillen van meningen ten aanzien van (te) snel rijden naargelang de woonplaats (gewest) van de respondent

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Autobestuurders die nooit sneller rijden dan de geldende snelheidslimieten zijn uitzonderlijk.	Vlaanderen-Wallonië	F(1,126)= 6.28	p<0,05
Als men sneller dan de geldende limiet rijdt, is het moeilijk om correct te reageren in een gevaarlijke situatie.	Vlaanderen-Brussel	F(1,126)= 9.89	p<0,01

De meeste van mijn kennissen/vrienden vinden dat men de snelheidslimieten moet respecteren.	Vlaanderen-Wallonië	F(1,126)= 12.88	p<0,01
	Wallonië-Brussel	F(1,126)= 3.14	tendens
De snelheidslimieten zijn doorgaans op aanvaardbare niveaus opgesteld.	Vlaanderen-Brussel	F(1,126)= 6.88	p<0,01
Het is vaak niet duidelijk wat de geldende snelheidslimiet is.	Vlaanderen-Brussel	F(1,126)= 6.98	p<0,05
Indien je uw snelheid met 10km/u verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	Vlaanderen-Wallonië	F(1,126)= 4.02	p<0,05
	Vlaanderen-Brussel	F(1,126)= 6.98	p<0,01
Het gevaar van sneller dan de snelheidslimieten te rijden is beperkt op verlaten wegen 's nachts.	Vlaanderen-Brussel	F(1,126)= 4.88	p<0,01
	Wallonië-Brussel	F(1,126)= 5.55	p<0,05
Snel rijden is prettig.	Vlaanderen-Brussel	F(1,126)= 6.06	p<0,05

Bron: BIVV

Bijlage 7: Significante verschillen van aanvaardbaarheid ten aanzien van (te) snel rijden naargelang de leeftijd van de respondent

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
140km/u rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is.	18-29 en 63+	F(1,126)= 32,14	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 19,38	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 31,04	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 23,04	p<0,01
50km/u rijden waar de maximale snelheid 30km/u is.	18-29 en 30-38	F(1,126)= 4,24;	p<0,05
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 13,24	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 11,88	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 32,38	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 12,28	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 4,34	p<0,05
	50-62 en 63+	F(1,126)= 5,12	p<0,05
70km/u rijden in de bebouwde kom.	18-29 en 63+	F(1,126)= 5,43	p<0,05

Bron: BIVV

