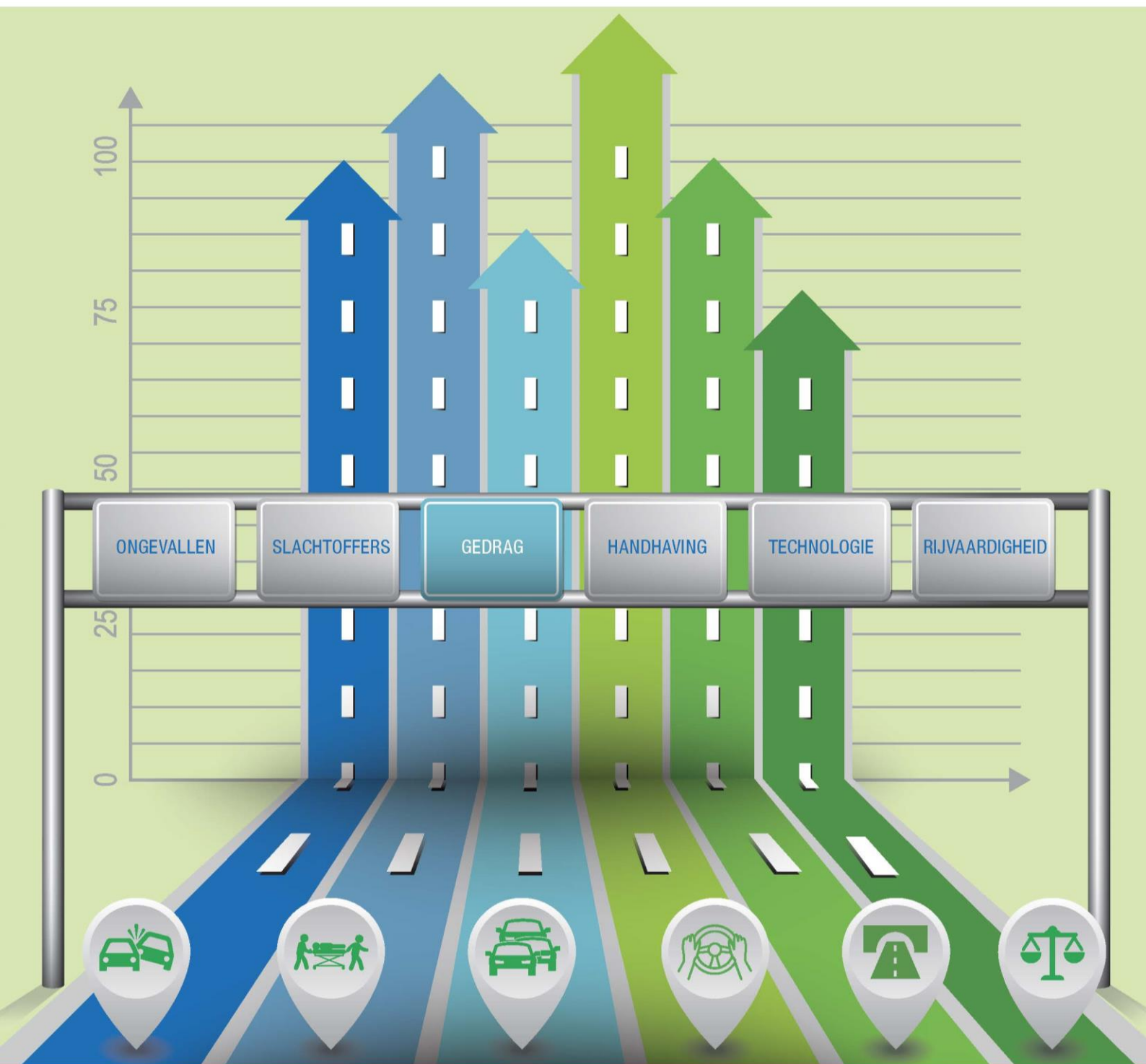


STATISTISCH RAPPORT 2014

GEDRAG IN HET VERKEER



Statistisch Rapport 2014

Gedrag in het verkeer

Statistisch rapport 2014 - 2015-S-01-NL

Auteurs: Annelies Schoeters, Uta Meesmann

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 2/03/2015

Gelieve naar dit document te refereren als: Schoeters, A. & Meesmann, U. (2015) *Statistisch Rapport 2014 Gedrag in het verkeer*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Schoeters, A. & Meesmann, U. (2015) *Rapport Statistique 2014 Comportement dans le trafic*. Bruxelles, Belgique : Institut Belge pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière

Disclaimer

De gegevens in deze publicatie werden verzameld door het BIVV. Het BIVV kan niet aansprakelijk gesteld worden voor eventuele fouten in de gegevens die afkomstig zijn van andere instanties. De gegevens in dit rapport mogen enkel hernomen of verspreid worden, met een duidelijke en expliciete vermelding van dit rapport en de oorspronkelijke bron(nen).

INHOUD

SCOPE.....	1
1. GEDRAG IN HET VERKEER - ALGEMEEN	2
2. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL	4
2.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	4
2.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	6
2.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	6
3. SNELHEID EN TE SNEL RIJDEN	8
3.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	8
3.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	11
3.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	12
4. DRAGEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL.....	13
4.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	13
4.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	15
4.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	16
5. GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN	17
5.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	17
5.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	18
5.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	19
6. SLAPERIGHEID	20
6.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	20
6.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	21
7. AFLEIDING.....	22
7.1. NATIONALE EN GEWESTELIJKE PREVALENTIE.....	22
7.2. KENMERKEN VAN DE WEGGEBRUIKER.....	24
7.3. ANDERE BEPALENDE FACTOREN	25
GEBRUIKTE TERMINOLOGIE.....	26
GEGEVENSBRONNEN	28

SCOPE

Dit rapport maakt deel uit van een reeks statistische rapporten die jaarlijks door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) worden uitgebracht. Elk statistisch rapport bevat een beperkt geheel van cijfers en statistieken, zowel afkomstig van het BIVV als van externe bronnen. Het doel is een zo volledig mogelijk statistisch beeld te geven van de situatie in een welbepaald gebied van de verkeersveiligheid. In dit statistisch rapport worden de meest recent beschikbare gegevens over het gedrag van verkeersdeelnemers in België samengevat.

Dit rapport behandelt voornamelijk het gedrag van autobestuurders. Volgende versies van dit statistisch rapport zullen, als dit mogelijk is, ook risicovolle gedragskenmerken van andere types weggebruikers opnemen. De voorgestelde gegevens zijn hoofdzakelijk afkomstig van onderzoeksprojecten en studies die door het BIVV zijn uitgevoerd. Uiteraard diende een selectie gemaakt te worden uit de beschikbare gegevens. Op het einde van dit rapport wordt verwezen naar de originele bronnen. De gebruikte terminologie wordt zowel in de inleidende teksten als in de terminologielijst achteraan uitgelegd.

De focus in dit rapport ligt op het zogenaamde “risicogedrag”. Daarmee bedoelen we gedrag dat het ongevalsrisico en de ernst ervan voor de verkeersdeelnemers verhoogt. De risicogedragsaspecten die in dit rapport behandeld worden zijn:

- ▶ rijden onder invloed van alcohol;
- ▶ snelheid en te snel rijden;
- ▶ (niet-)dragen van een veiligheidsgordel;
- ▶ (in)correct gebruik van kinderbeveiligingssystemen;
- ▶ slaperigheid en vermoeidheid achter het stuur;
- ▶ afleiding achter het stuur.

Omdat er een causale relatie bestaat tussen dit soort gedrag en verkeersongevallen en hun ernst, kunnen gedragskenmerken in het verkeer beschouwd worden als prestatie-indicatoren van verkeersveiligheid. Met andere woorden, het gedrag van verkeersdeelnemers vormt een goede voorspeller voor verkeersveiligheid:

- ▶ Alcohol doet het risico op een ongeval toenemen omdat het de rijvaardigheid aantast.
- ▶ Snelheid speelt zowel bij het risico op een ongeval als bij de ernst ervan een belangrijke rol. Te snel rijden kan zowel een directe oorzaak zijn van een ongeval of het ongeval in de hand werken omdat snelheid een bepalende invloed heeft op de reactietijd waarover een bestuurder beschikt om op een onverwachte gebeurtenis te reageren. Een hoge snelheid vergroot immers zowel de afstand die wordt afgelegd tijdens de reactietijd van de bestuurder als de remafstand. Daarnaast is de botsingsimpact, en bijgevolg het lichamelijk letsel, groter naargelang de snelheid hoger ligt.
- ▶ Het dragen van de gordel en het correct vastklikken van kinderen in een daarvoor voorzien kinderbeveiligingssysteem hebben ook een grote invloed op de ernst van het ongeval. Uit onderzoek blijkt dat de helft van de verkeersdoden die de veiligheidsgordel niet droegen, gered hadden kunnen worden indien ze deze wel hadden gedragen (ETSC, 2007 in Riguelle, 2013 p.6).
- ▶ Daarnaast zijn ook afleiding en slaperigheid twee belangrijke ongevalsoorzaken. Uit onderzoek blijkt dat onze hersenen zich moeilijk op meerdere dingen tegelijk kunnen concentreren. Visuele, cognitieve of auditieve prikkels die niets met het rijden te maken hebben, zoals bijvoorbeeld telefoneren, kunnen de bestuurder afleiden van zijn primaire rij-taak (Johns Hopkins University, 2005).

Dit rapport vertrekt voornamelijk vanuit geobserveerd gedrag. Waar deze gegevens niet beschikbaar zijn, worden statistische gegevens over zelfgerapporteerd gedrag gegeven. Deze laatste moeten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden omdat sociale wenselijkheid hier een rol kan spelen.

In dit rapport wordt niet ingegaan op de sociaal-cognitieve determinanten van gedrag. Dit zijn bijvoorbeeld achterliggende attitudes, de subjectieve norm of de gepercipieerde gedragscontrole die onderliggende factoren kunnen zijn in het vertonen van een bepaald risicogedrag. Enkel in het eerste deel worden ter illustratie statistieken getoond van de risico-perceptie en aanvaardbaarheid van bepaald risicogedrag in het verkeer.

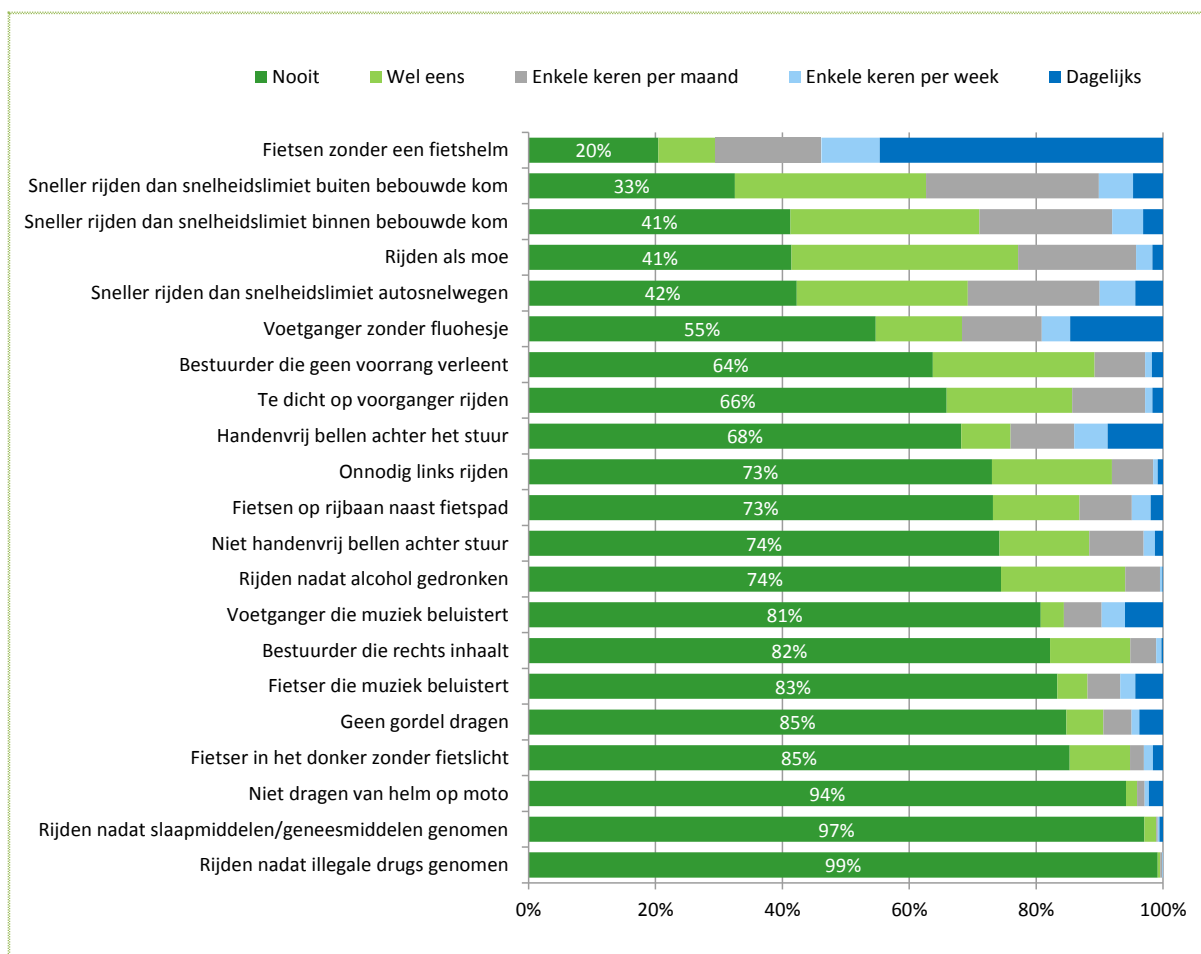
1. GEDRAG IN HET VERKEER - ALGEMEEN

Dit hoofdstuk bevat enkele algemene grafieken die het gedrag van verkeersdeelnemers samenvatten.

- De eerste geeft een overzicht van verschillende soorten verkeersonveilig gedrag dat door alle verkeersdeelnemers, dus niet enkel de autobestuurders, zelf gerapporteerd wordt.
- Vervolgens worden twee figuren weergegeven waarin enkele onderliggende sociaal-cognitieve determinanten van gedrag bij autobestuurders worden voorgesteld: de risico-perceptie en de aanvaardbaarheid van verschillende soorten risicogedrag in het verkeer.

Figuur 1: Zelfgerapporteerd gedrag van weggebruikers (2013)

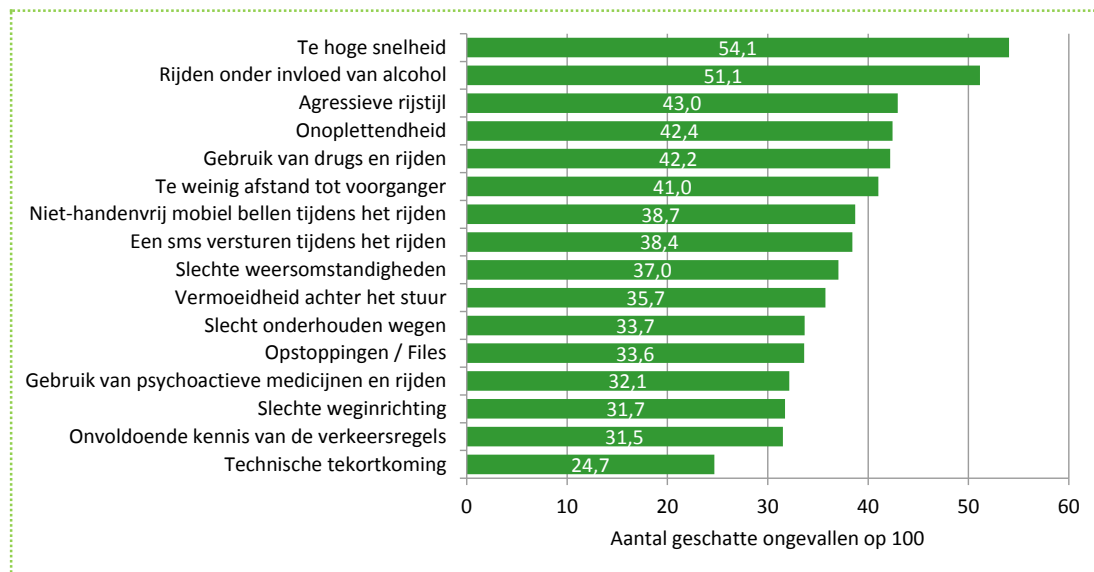
Deze figuur bevat de antwoorden van de Verkeersonveiligheidsenquête uit 2013 waarin de respondenten (alle weggebruikers) werden gevraagd hoe vaak ze een bepaald verkeersonveilig gedrag stellen.



Bron: BIVV, Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2013

Figuur 2: Gepercipieerde oorzaken van ongevallen door autobestuurders (2012)

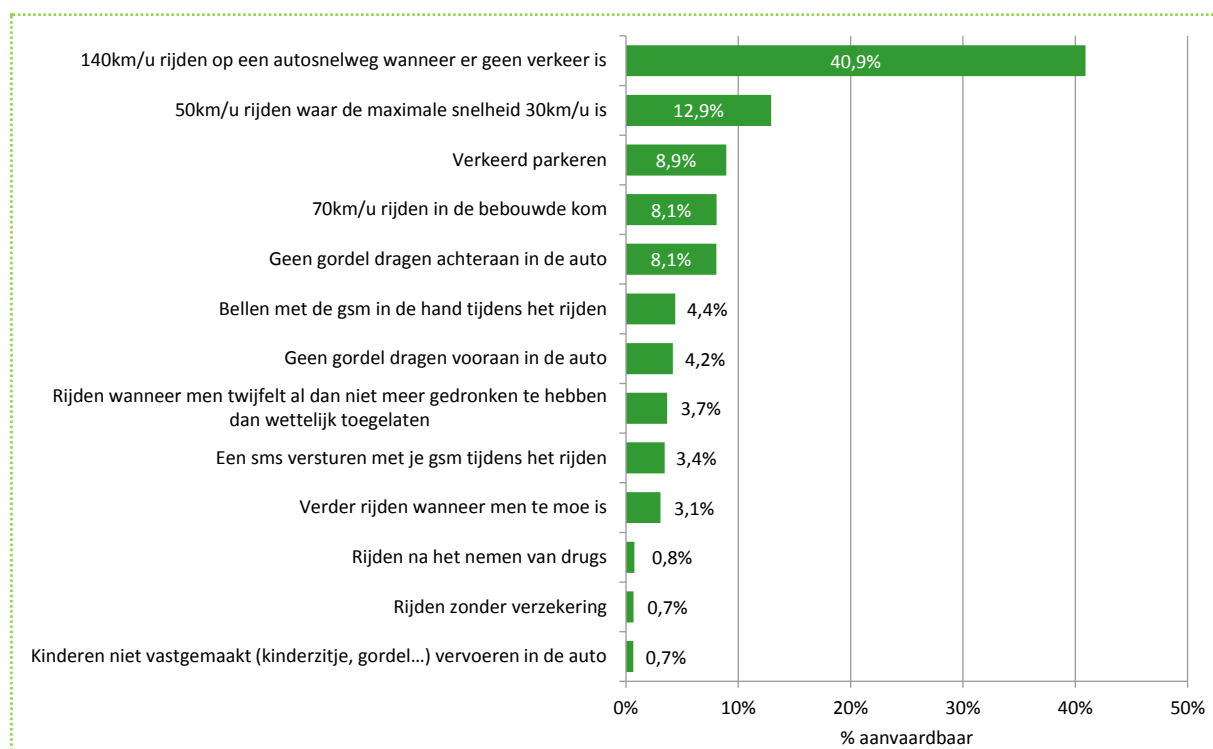
Deze figuur bevat het antwoord op de volgende vraag (aan autobestuurders) uit de attitudemeting van het BIVV in 2012: “Hoeveel ongevallen op 100 hebben een bepaalde factor als oorzaak?”. Omdat verschillende factoren aan de oorzaak kunnen liggen van een verkeersongeval is het totaal meer dan 100.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2012

Figuur 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij autobestuurders (2012)

Tijdens de attitudemeting van het BIVV in 2012 kregen de respondenten (autobestuurders) een lijst met 13 omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag en moesten ze aan de hand van een vijfpunten-schaal aangeven in welke mate ze dat gedrag persoonlijk aanvaardbaar of onaanvaardbaar vonden. In deze figuur wordt het percentage van de respondenten weergegeven dat dit gedrag ‘aanvaardbaar’ vindt.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting 2012

2. RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de prevalentie van het rijden onder invloed van alcohol op de Belgische wegen. Alcoholgehalten worden uitgedrukt in milligram per liter Uitgeademde Alveolaire Lucht (mg/l UAL). De wettelijke limiet in België is 0,22 mg/l en wanneer een bestuurder een alcoholgehalte heeft dat gelijk of hoger is dan deze wettelijke limiet, wordt er gesproken over 'rijden onder invloed'. In de gedragsmetingen van het BIVV worden bestuurders onder invloed opgesplitst in twee categorieën: enerzijds zijn er de bestuurders met een alcoholgehalte tussen de 0,22 mg/l UAL en 0,35 mg/l UAL. Anderzijds zijn er de bestuurders met een alcoholgehalte van meer dan 0,35 mg/l UAL. De alcoholgehalten van 0,22 mg/l UAL en 0,35 mg/l UAL komen respectievelijk overeen met een hoeveelheid alcohol in het bloed van 0,5 en 0,8 promille (g/l).

Dit hoofdstuk vangt aan met een grafiek die de evolutie weergeeft van het aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed. Verder kon er voor dit hoofdstuk gebruik gemaakt worden van de uitgebreide gedragsmeting die het BIVV sinds 2003 tweejaarlijks bij autobestuurders uitvoert. Deze gedragsmeting werd uitgevoerd met behulp van de politie. Deze voerden aselechte controles uit bij bestuurders van personenwagens en bestelwagens op willekeurige plaatsen. De bestuurders moesten een ademtest afleggen en een vragenlijst invullen.

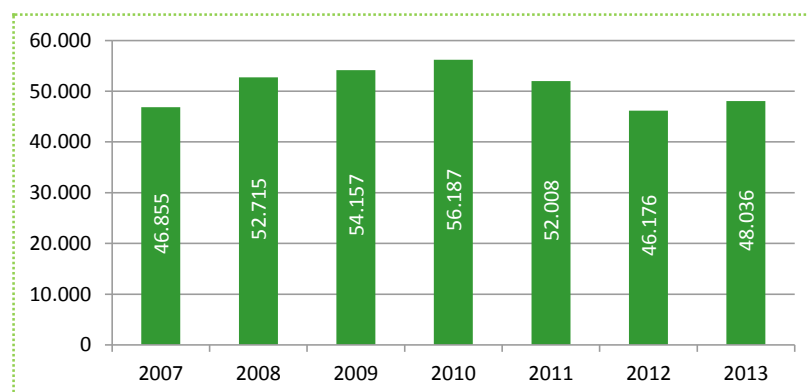
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol;
- ▶ de evolutie van het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt;
- ▶ het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang het geslacht en de leeftijd van de bestuurder;
- ▶ het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang het moment van de week met zowel het totale percentage als een verdere opdeling naar de leeftijd;
- ▶ het geobserveerde percentage autobestuurders dat onder invloed rijdt, naargelang de plaats van herkomst.

2.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 4: Aantal vastgestelde overtredingen voor rijden onder invloed van alcohol (2007-2013)

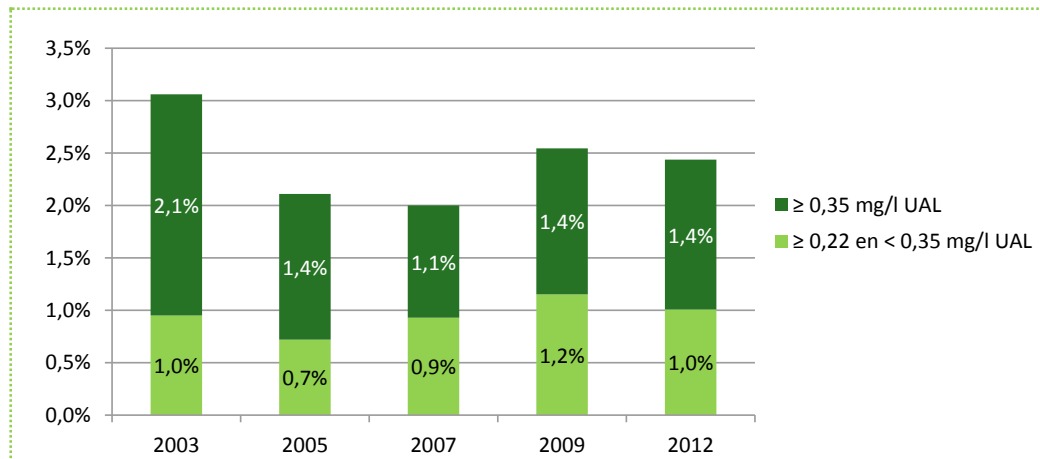
Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor rijden onder invloed van alcohol voor alle weggebruikers.



Bron: Federale Politie - CGO/CGOP/B

Figuur 5: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders (2003-2012)

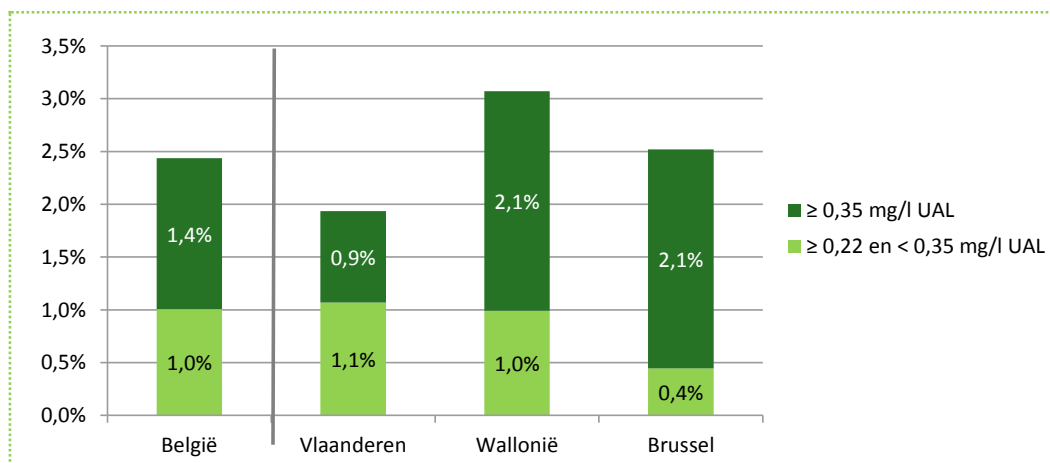
Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage autobestuurders dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012

Figuur 6: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het gewest (2012)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Naast het percentage voor België worden de percentages voor de gewesten weergegeven.

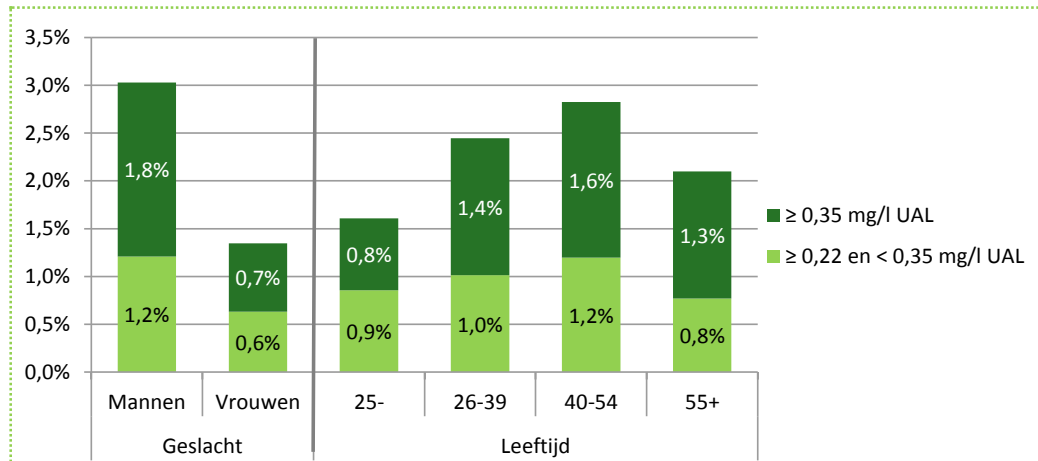


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012

2.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 7: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd (2012)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Er is een opdeling gemaakt naar het geslacht en naar de leeftijdscategorie van de bestuurder.

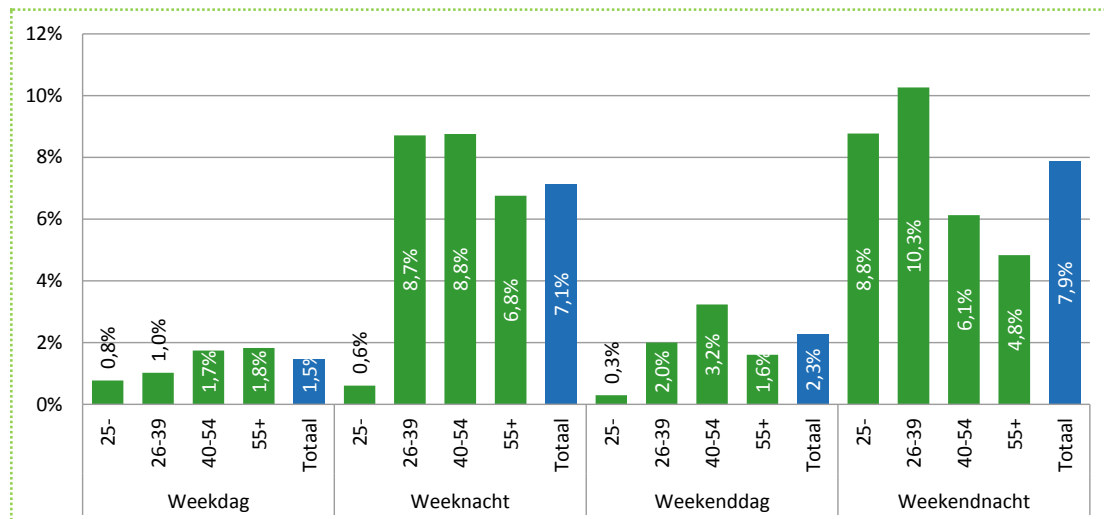


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012

2.3. Andere bepalende factoren

Figuur 8: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang het tijdstip en de leeftijd (2012)

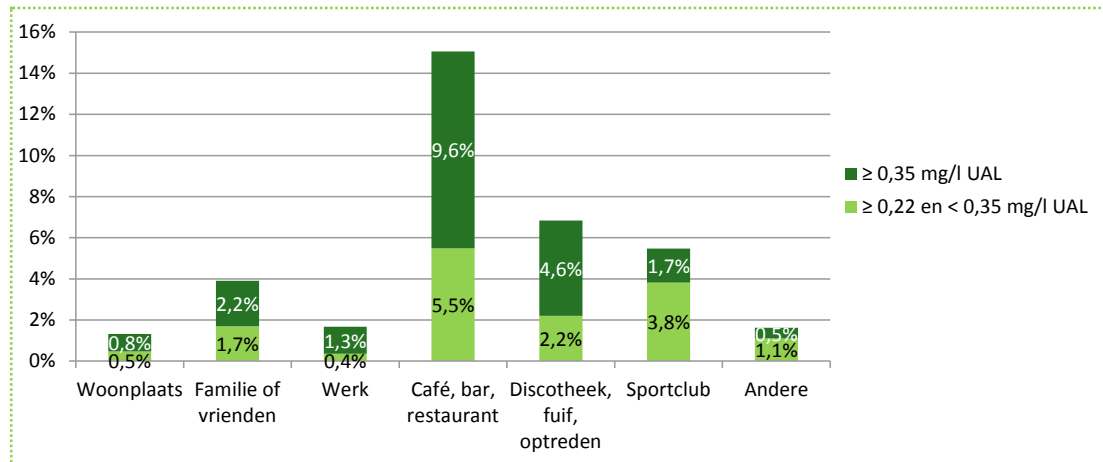
Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012, per moment van de week en verder opgedeeld naar de leeftijdscategorie.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012

Figuur 9: Rijden onder invloed van alcohol door autobestuurders, naargelang de herkomst (2012)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer dat onder invloed reed en geobserveerd werd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012, opgedeeld naar het vastgestelde alcoholgehalte. Er is een opdeling gemaakt naargelang de plaats waar ze vandaan komen.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Rijden onder invloed van alcohol" 2012

3. SNELHEID EN TE SNEL RIJDEN

Dit hoofdstuk behandelt de snelheid en de prevalentie van te snel rijden op de Belgische wegen. Naast het aantal overtredingen dat vastgesteld werd door de politie, vormen de gedragsmetingen die het BIVV sinds 2003 jaarlijks (behalve in 2011) uitvoert een grote bron van informatie. Tijdens deze gedragsmetingen zijn meetlocaties gekozen waar de bestuurder zijn snelheid vrij kon kiezen. Dit zijn plaatsen waar de snelheid niet door de infrastructuur of door een voorligger beperkt wordt. Zo wordt de focus gelegd op het keuzegedrag van de bestuurders. De metingen zijn gebeurd in vier snelheidsregimes: wegen met een snelheidsbeperking van 30 km/u in schoolomgevingen zonder wegvoorzieningen, wegen met een snelheidsbeperking van 50 km/u, wegen met een snelheidsbeperking van 70 km/u en wegen met een snelheidsbeperking van 90 km/u. In 2011 is er ook een meting gebeurd op de autosnelwegen.

De metingen gebeurden ofwel via automatische radars ofwel via persoonlijk bediende laserguns vanuit een personenwagen. Omdat deze gedragsmetingen geen informatie kunnen geven over de kenmerken van de bestuurder, worden deze gegevens aangevuld met het zelfgerapporteerd gedrag uit de attitudemetingen van het BIVV.

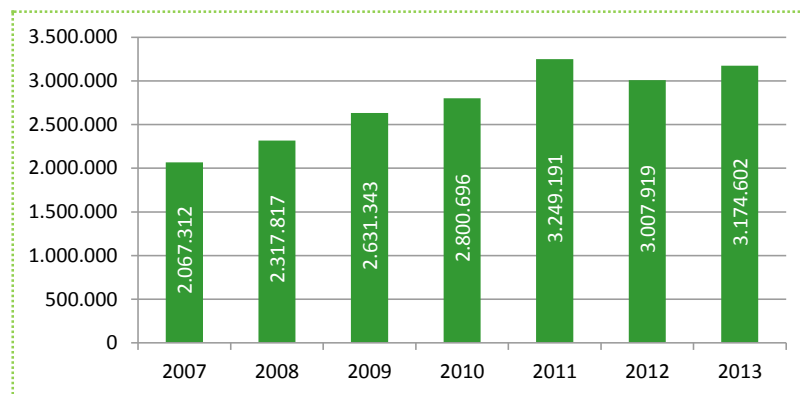
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal vastgestelde overtredingen voor te snel rijden;
- ▶ de evolutie van de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ het geobserveerd percentage van de personenwagens dat de snelheidslimiet overschrijdt;
- ▶ het zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. te snel rijden, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid van personenwagens, voertuigen voor gemengd gebruik en bestelwagens;
- ▶ het zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. te snel rijden, naargelang de leeftijd;
- ▶ het zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. te snel rijden, naargelang het geslacht;
- ▶ de geobserveerde gemiddelde snelheid, naargelang de dag van de week en het uur van de dag, in een zone 30 in schoolomgevingen.

3.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 10: Aantal vastgestelde overtredingen voor te snel rijden (2007-2013)

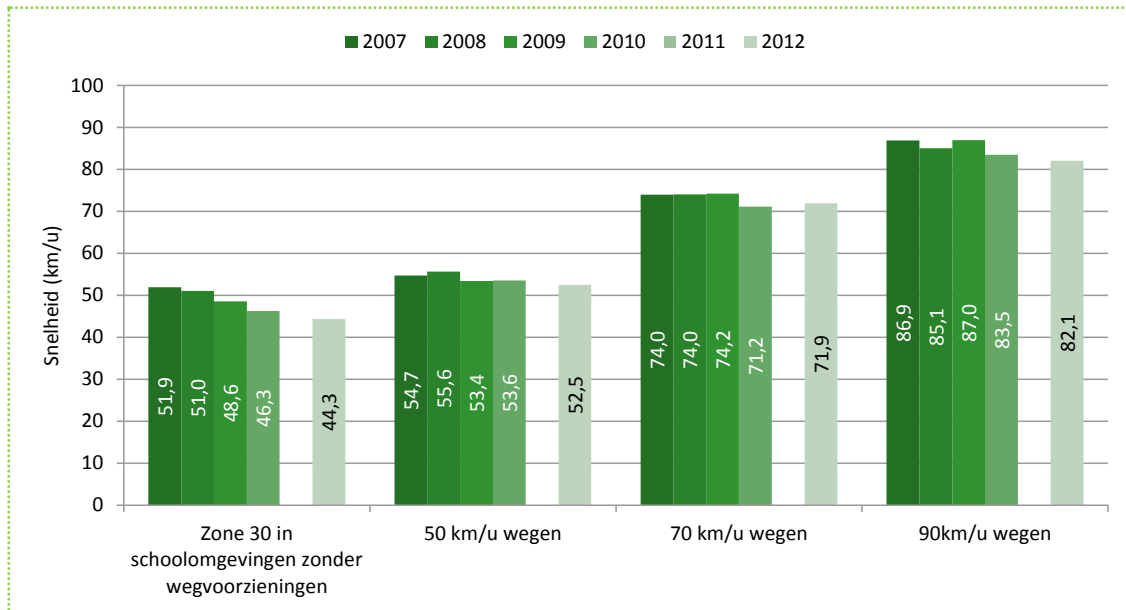
Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor te snel rijden voor alle weggebruikers.



Bron: Federale Politie - CGO/CGOP/B

Figuur 11: Gemiddelde snelheid van personenwagens, naargelang het snelheidsregime (2007-2012)

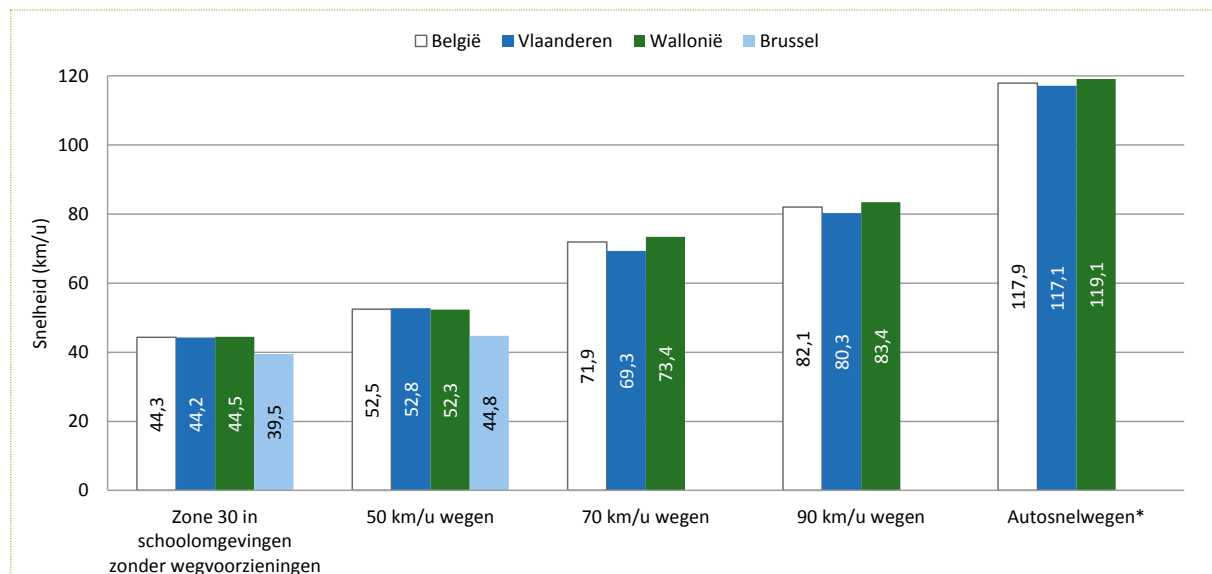
Deze figuur geeft, per snelheidsregime, de evolutie van de gemiddelde snelheid van personenwagens weer, zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid" 2012

Figuur 12: Gemiddelde snelheid van personenwagens, naargelang het snelheidsregime en het gewest (2012)

Deze figuur geeft, per snelheidsregime, de gemiddelde snelheid van personenwagens weer, zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012 (en in 2011 voor autosnelwegen). Er is een opdeling gemaakt naar het gewest waar de snelheid gemeten werd.

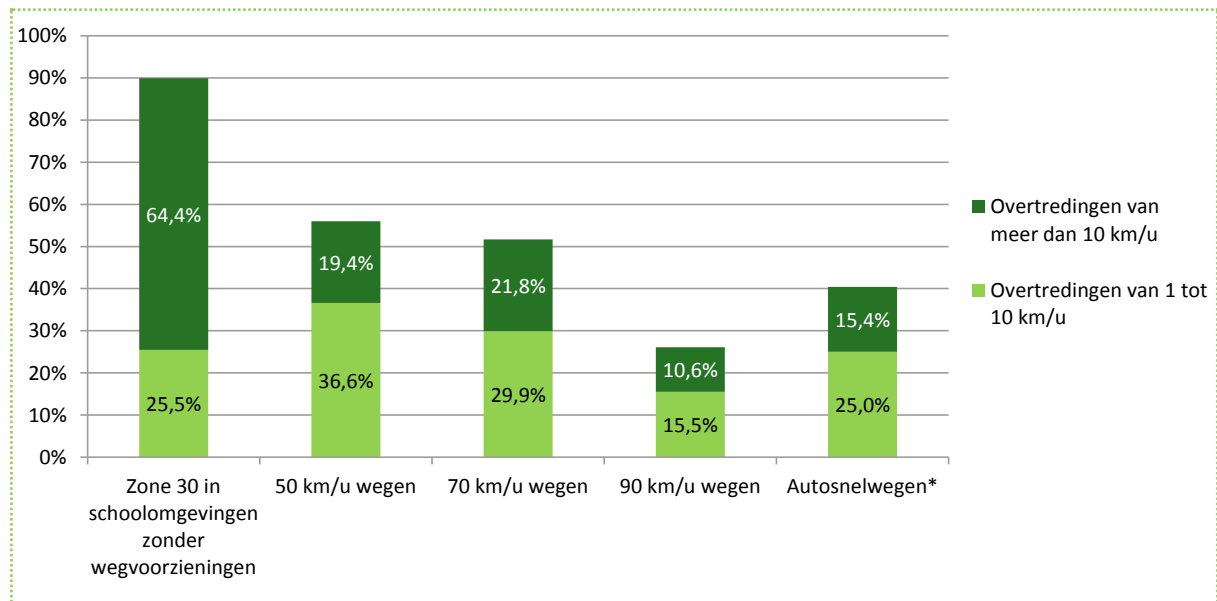


* 2011 voor autosnelwegen

Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid" 2012 & Nationale gedragsmeting "Snelheid op autosnelwegen" 2011

Figuur 13: Snelheidsovertredingen van personenwagens, naargelang het snelheidsregime (2012)

Deze figuur geeft, o.b.v. de gemeten snelheid tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2011 en 2012, een overzicht van het percentage personenwagens dat de snelheidsbeperkingen overschrijdt. Er wordt een opdeling gemaakt tussen de kleine overtredingen (1 tot 10km/u) en de grote overtredingen (meer dan 10km/u).

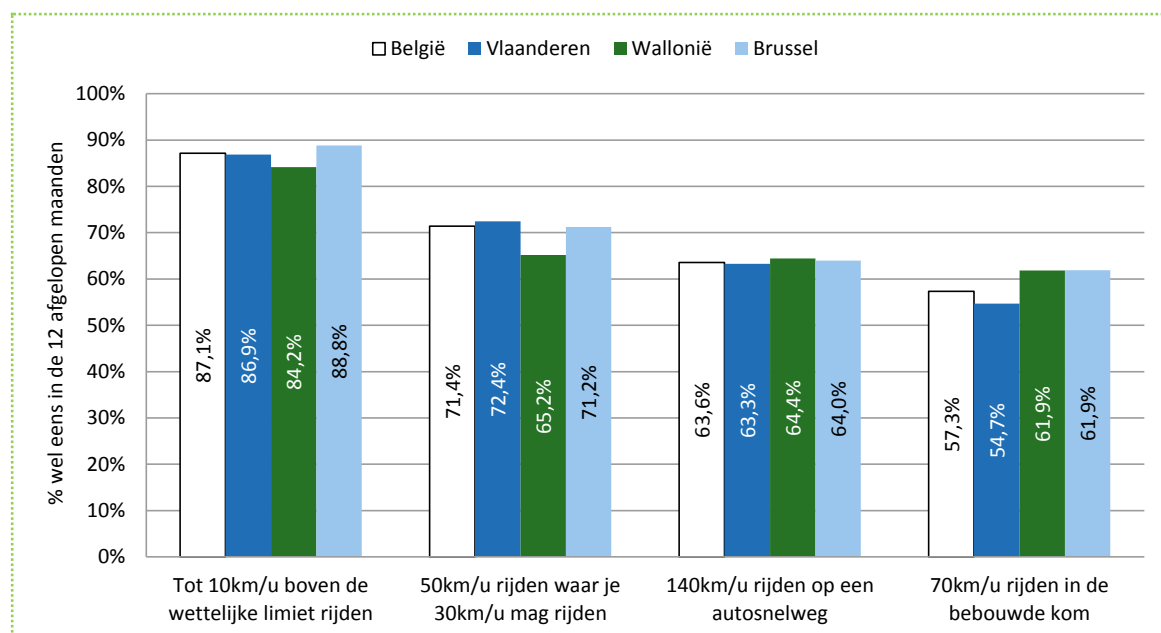


* 2011 voor autosnelwegen

Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid" 2012 & Nationale gedragsmeting "Snelheid op autosnelwegen" 2011

Figuur 14: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2012)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer die zeggen in de afgelopen 12 maanden wel eens te snel te hebben gereden, opgedeeld naar het snelheidsregime. De grafiek geeft zowel de resultaten voor België als de gewesten (wat verwijst naar de woonplaats van de respondent) weer.

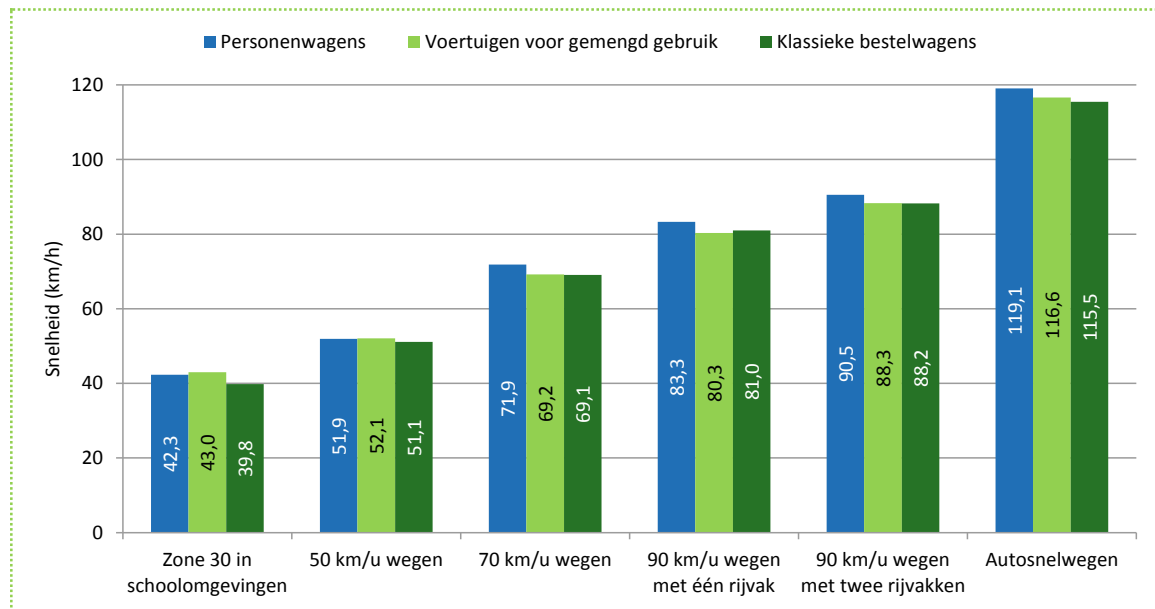


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting "Snelheid en te snel rijden" 2012

3.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 15: Gemiddelde snelheid, naargelang het snelheidsregime en het type voertuig (2013)

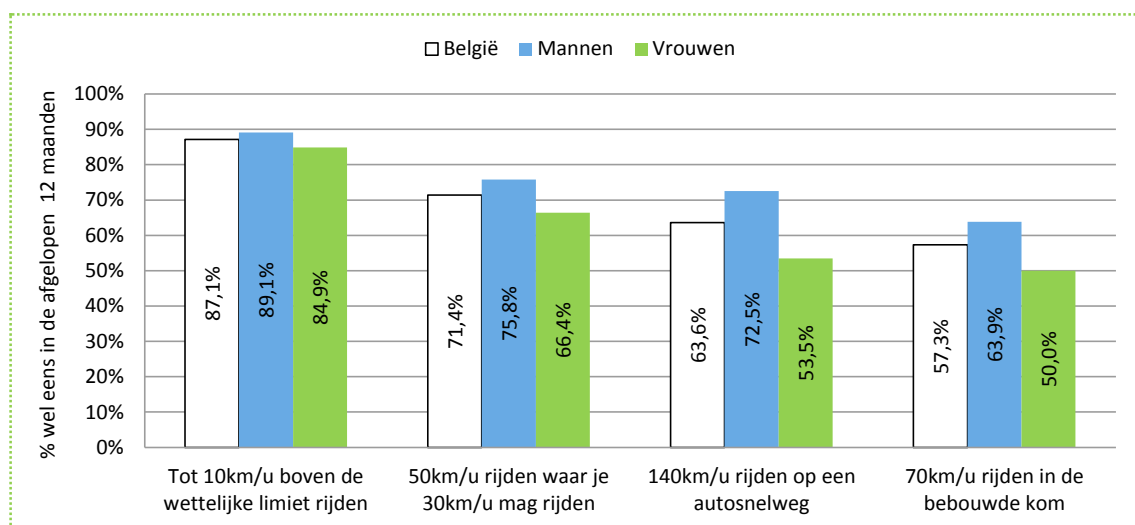
Deze figuur geeft, per snelheidsregime en wegtype, de gemiddelde snelheid weer, zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Er is een opdeling gemaakt tussen drie soorten voertuigen: personenwagens, voertuigen voor gemengd gebruik en klassieke bestelwagens. Voertuigen voor gemengd gebruik zijn voertuigen die zowel voor het vervoer van personen als voor het vervoer van uitsluitend goederen kunnen gebruikt worden. De klassieke bestelwagens zijn wagens die uitsluitend voor het vervoer van goederen gebruikt kunnen worden en dus geen achterbank of ruiten achterin de wagen hebben.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid van bestelwagens" 2013

Figuur 16: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang het geslacht (2012)

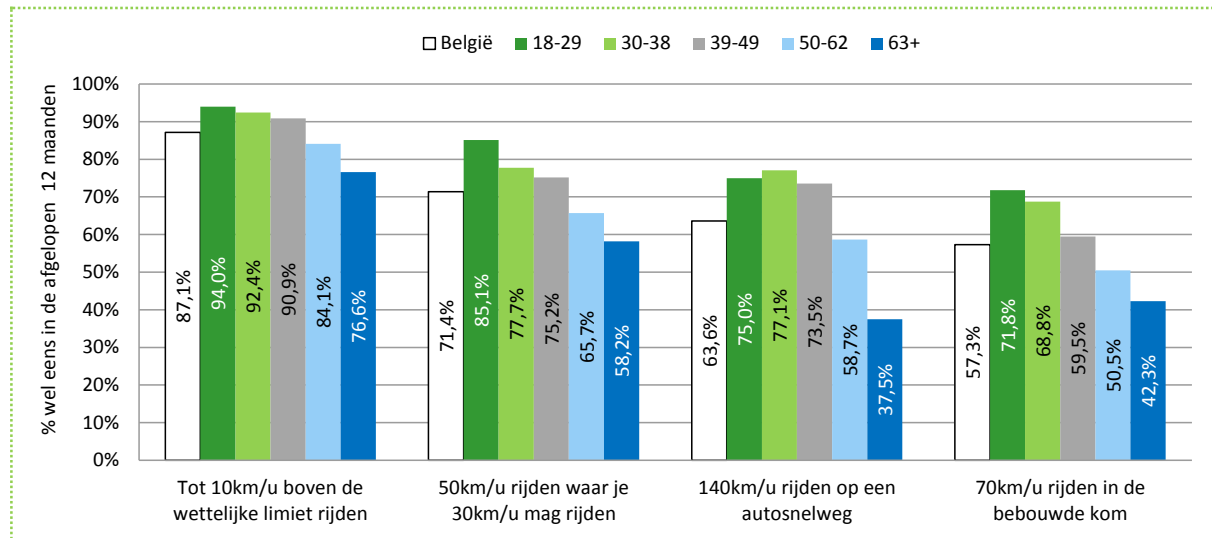
Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer die zeggen in de afgelopen 12 maanden wel eens te snel te hebben gereden, opgedeeld naar het snelheidsregime. De grafiek geeft zowel de resultaten voor België als het geslacht van de respondent weer.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting "Snelheid en te snel rijden" 2012

Figuur 17: Te snel rijden door autobestuurders, naargelang de leeftijd (2012)

Deze figuur geeft het percentage autobestuurders weer die zeggen in de afgelopen 12 maanden wel eens te snel te hebben gereden, opgedeeld naar het snelheidsregime. De grafiek geeft zowel de resultaten voor België als per leeftijdscategorie van de respondent weer.

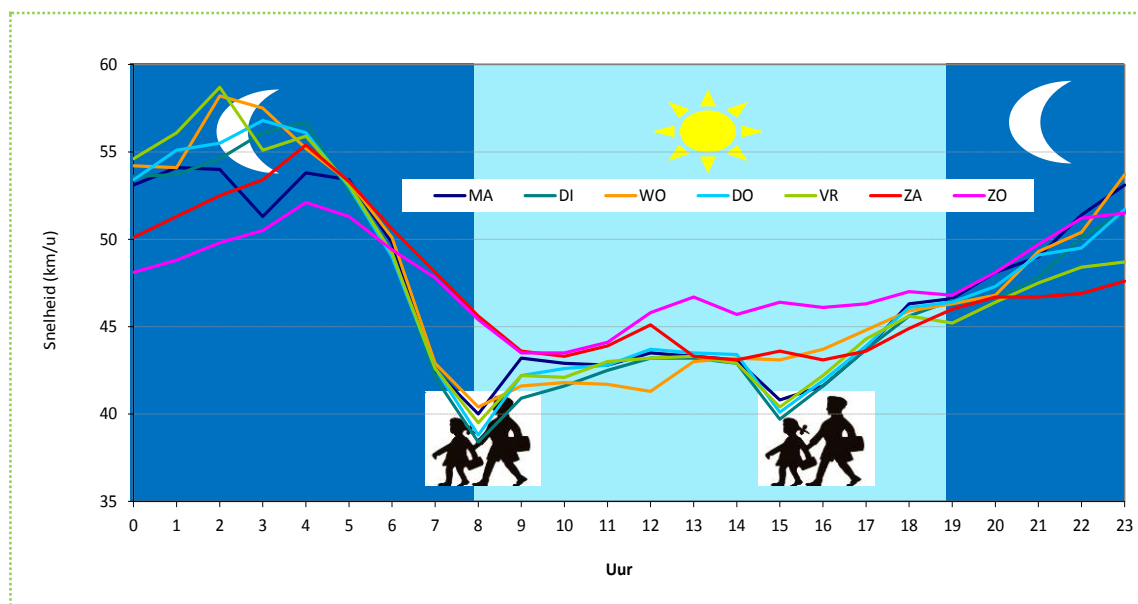


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting "Snelheid en te snel rijden" 2012

3.3. Andere bepalende factoren

Figuur 18: Gemiddelde snelheid van personenwagens in 30km/u-zone in een schoolomgeving, naargelang de dag van de week en het tijdstip van de dag (2012)

Deze figuur geeft de evolutie van de gemiddelde snelheid van personenwagens weer, per dag van de week en per uur van de dag, in een zone 30 in een schoolomgeving, zoals die gemeten is tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Snelheid" 2012

4. DRAGEN VAN DE VEILIGHEIDSGORDEL

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van het dragen van een veiligheidsgordel bij inzittenden van een personenwagen in België. Naast het aantal overtredingen vastgesteld door de politie, wordt er gebruik gemaakt van de gedragsmetingen die het BIVV sinds 2003 jaarlijks (behalve in 2011) uitvoert en de attitudemetingen die sinds 2003 om de drie jaar worden gedaan. De gedragsmetingen bevatten enkel informatie over de gordeldracht vooraan in de wagen, terwijl de attitudemetingen ook informatie geven over de gordeldracht achteraan.

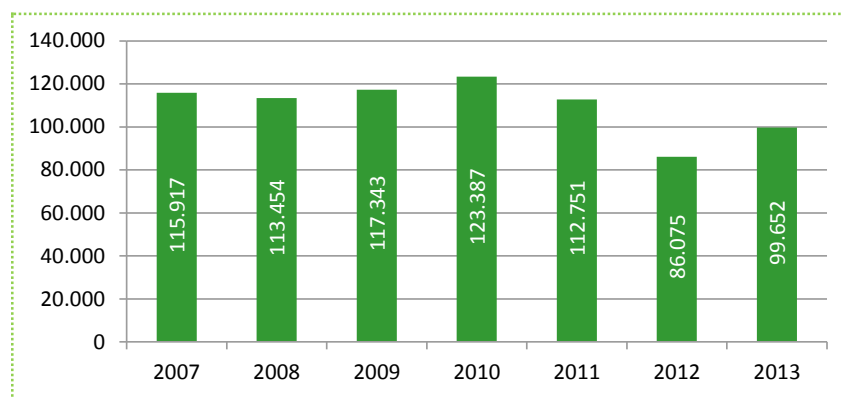
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal overtredingen voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem;
- ▶ de evolutie van de geobserveerde gordeldracht vooraan in personenwagens;
- ▶ de geobserveerde gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang de plaats in het voertuig, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de evolutie van de zelfgerapporteerde gordeldracht, naargelang de plaats in het voertuig;
- ▶ de geobserveerde gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het geslacht en naargelang de plaats in het voertuig;
- ▶ de zelfgerapporteerde gordeldracht, naargelang de leeftijdscategorie en de plaats in het voertuig;
- ▶ de geobserveerde gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het snelheidsregime.

4.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 19: Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem (2007-2013)

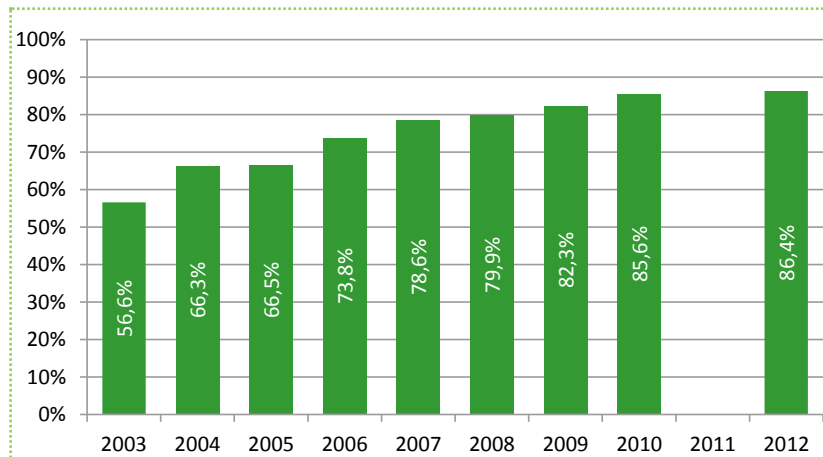
Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel of het niet of verkeerd gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem voor alle weggebruikers.



Bron: Federale Politie - CGO/CGOP/B

Figuur 20: Gordeldracht vooraan in personenwagens (2003-2012)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage van de inzittenden vooraan in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmetingen van het BIVV.

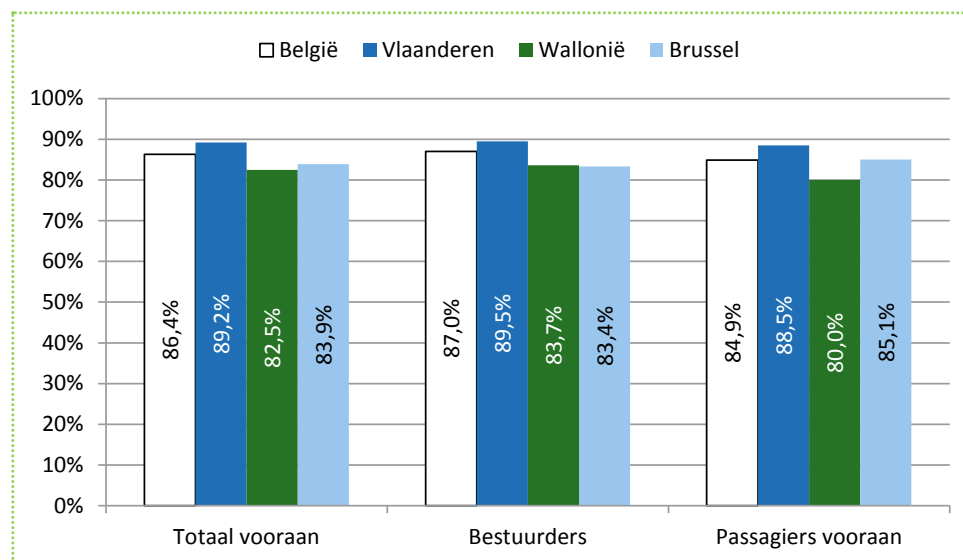


In 2011 werd er geen gedragsmeting m.b.t. gordeldracht gedaan.

Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2012

Figuur 21: Gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het gewest en de plaats in het voertuig (2012)

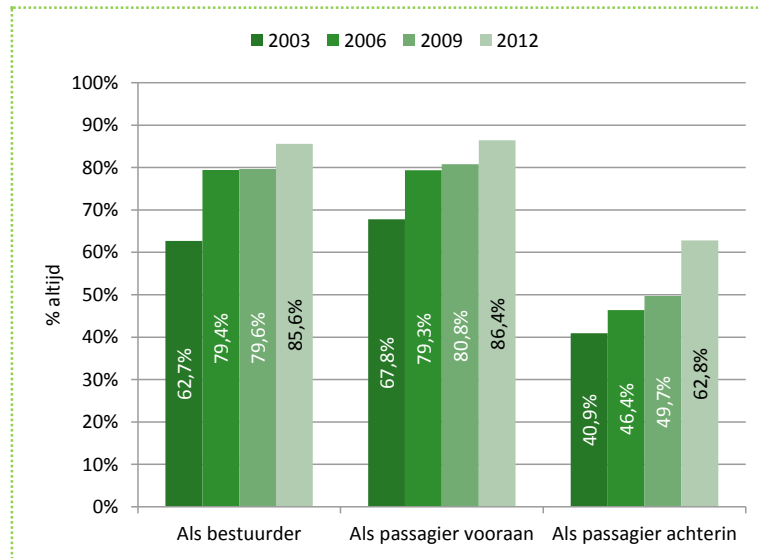
Deze figuur geeft het percentage weer van de inzittenden vooraan in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012, afhankelijk van de plaats in het voertuig. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per gewest vermeld.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2012

Figuur 22: Gordeldracht in personenwagens, naargelang de plaats in het voertuig (2003-2012)

Deze figuur geeft de evolutie weer van het percentage van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting in 2012 'altijd' hebben geantwoord op de vraag "Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel...?". Er is een opdeling gemaakt naargelang de plaats in het voertuig.

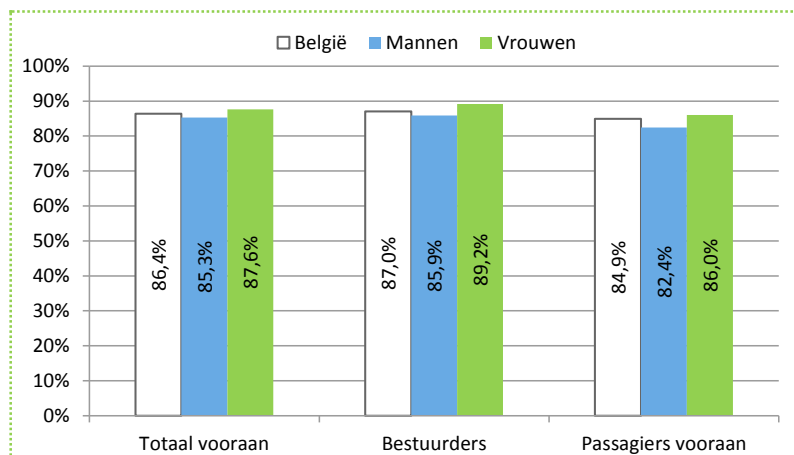


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting "Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen" 2012

4.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 23: Gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het geslacht en de plaats in het voertuig (2012)

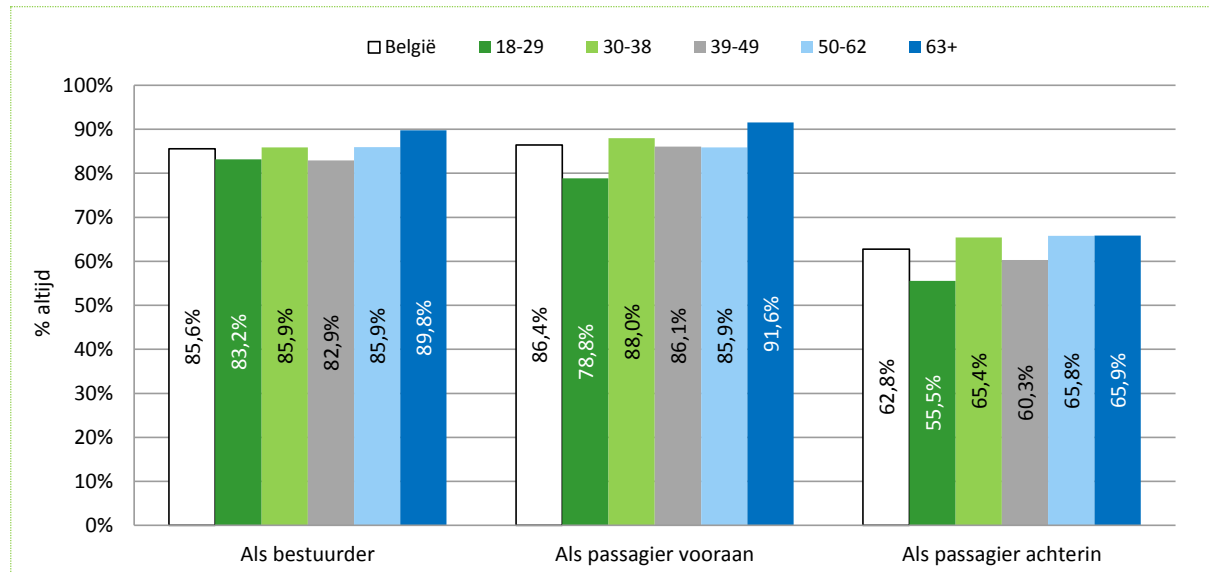
Deze figuur geeft het percentage weer van de inzittenden vooraan in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2012, afhankelijk van de plaats in het voertuig en opgedeeld naar het geslacht.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gordeldracht" 2012

Figuur 24: Gordeldracht in personenwagens, naargelang de leeftijd en de plaats in het voertuig (2012)

Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting in 2012 ‘altijd’ hebben geantwoord op de vraag “Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel...?”. Er is een opdeling gemaakt naargelang de plaats in het voertuig. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per leeftijdscategorie weergegeven.

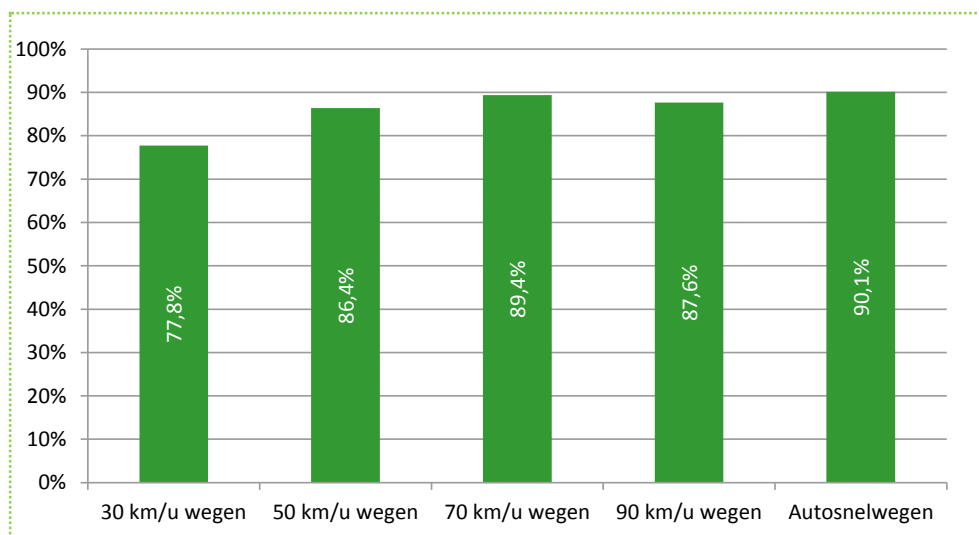


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting “Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingsystemen” 2012

4.3. Andere bepalende factoren

Figuur 25: Gordeldracht vooraan in personenwagens, naargelang het snelheidsregime (2012)

Deze figuur geeft het percentage weer van de inzittenden vooraan in personenwagens die een veiligheidsgordel dragen, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmetingen van het BIVV in 2012, afhankelijk van de plaats in het voertuig en opgedeeld naar het snelheidsregime dat van toepassing is op de plaats van observatie.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting “Gordeldracht” 2012

5. GEBRUIK VAN KINDERBEVEILIGINGSSYSTEMEN

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie en de kwaliteit van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in een personenwagen. Een kinderbeveiligingssysteem (of kinderzitje) bestaat uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelbare en bevestigingselementen en is soms voorzien van aanvullende componenten zoals een reiswieg, draagmand, stoeltje of botsingsscherm. Het is zo ontworpen dat de kans op verwondingen van het kind bij een botsing worden vermindert omdat het de bewegingsvrijheid beperkt. Een kinderbeveiligingssysteem moet echter ook aangepast zijn aan het gewicht, de lengte en de leeftijd van het kind. Voor kinderen kleiner dan 135cm is een (aangepast en correct gebruikt) kinderbeveiligingssysteem verplicht. Naast een onaangepast gebruik kan een kinderbeveiligingssysteem ook verkeerd gebruikt worden. Dit kan verschillende vormen aannemen: een verkeerde bevestiging van het systeem in het voertuig, een niet toegelaten positie in het voertuig of een foutieve bevestiging van het kind in het kinderbeveiligingssysteem.

Voor dit hoofdstuk is er gebruik gemaakt van de gedragsmeting die het BIVV in 2011 heeft uitgevoerd. Bij deze gedragsmeting werd het gebruik van kinderzitjes en de kwaliteit ervan rechtstreeks geobserveerd door personenwagens te laten stoppen. Vervolgens werd er om meer informatie over de weggebruikers te verkrijgen een vragenlijst ingevuld. Het aantal overtredingen vastgesteld door de politie is terug te vinden in het vorige hoofdstuk.

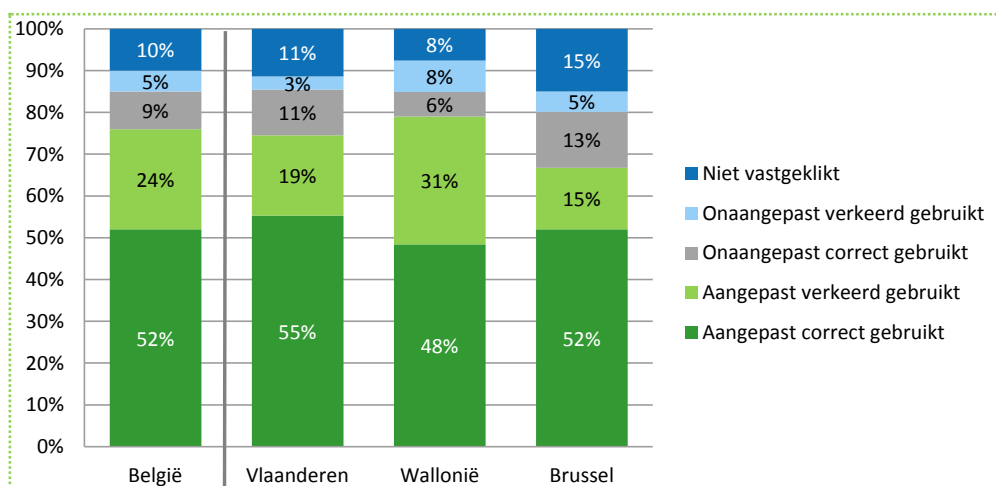
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit in personenwagens, naargelang het verwantschap van de bestuurder met het kind;
- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang de gordeldracht van de bestuurder;
- ▶ het geobserveerde gebruik en de geobserveerde gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang wie het kind vastklikt.

5.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 26: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens naargelang het gewest (2011)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2011. Naast het percentage voor België, worden ook de percentages voor de verschillende gewesten weergegeven.

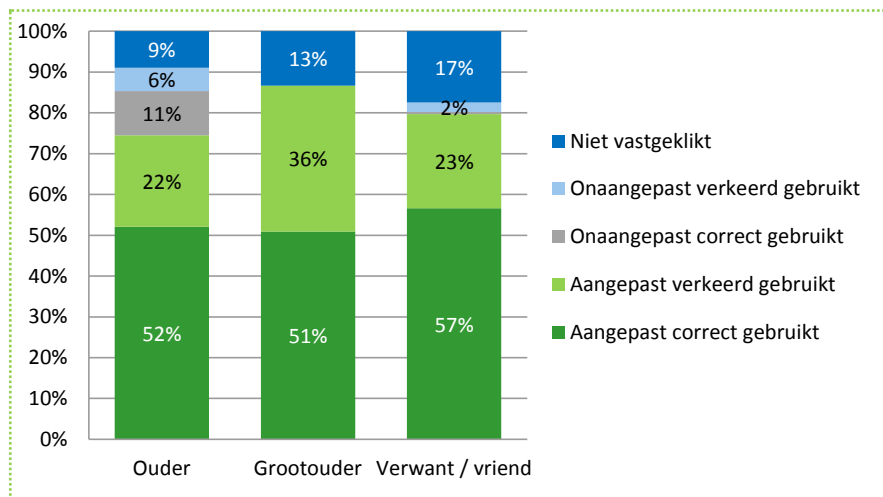


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2011

5.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 27: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang het verwantschap van de bestuurder met het kind (2011)

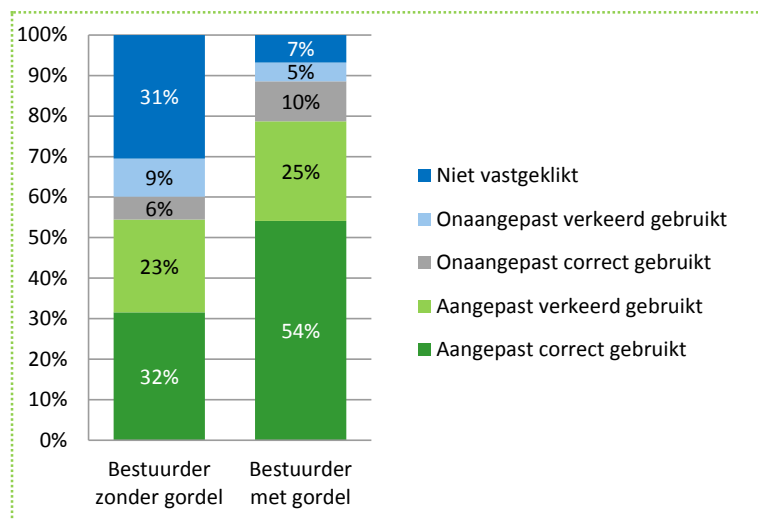
Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2011. Er is een opdeling gemaakt naargelang het verwantschap van de bestuurder met het kind, informatie die verkregen werd via een aanvullende enquête die afgenomen werd tijdens de gedragsmeting.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2011

Figuur 28: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang de gordeldracht van de bestuurder (2011)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2011. Er is een opdeling gemaakt naargelang de bestuurder zelf een gordel draagt.

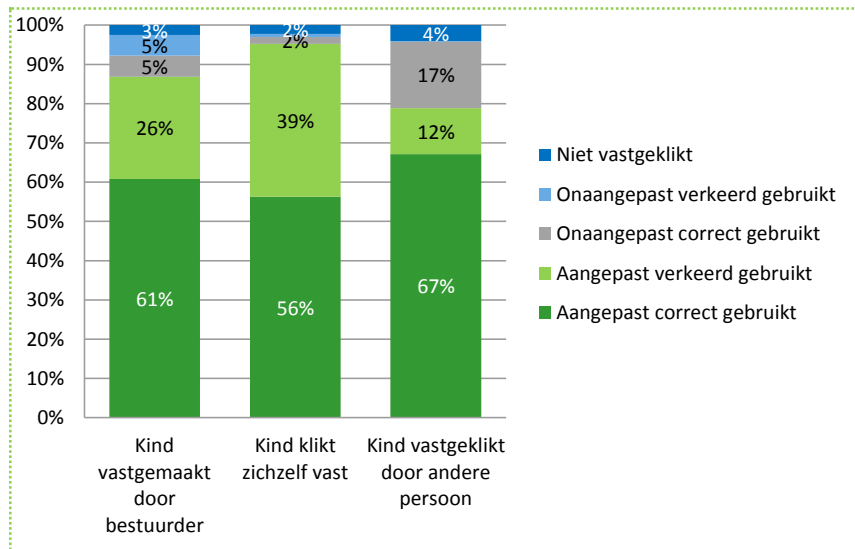


Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2011

5.3. Andere bepalende factoren

Figuur 29: Het gebruik en de gebruikskwaliteit van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens, naargelang wie het beveiligingssysteem vastmaakt (2011)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van kinderbeveiligingssystemen in personenwagens en de kwaliteit (aangepast/onaangepast en correct/verkeerd gebruik) waarmee deze worden vastgemaakt, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2011. Er is een opdeling gemaakt naargelang de persoon die het kind heeft vastgeklemd. Deze informatie werd verkregen via een aanvullende enquête die afgenomen werd tijdens de gedragsmeting.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Gebruik van kinderbeveiligingssystemen" 2011

6. SLAPERIGHEID

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van rijden wanneer men zich slaperig of vermoeid voelt. De gegevens zijn o.a. afkomstig uit de attitudemeting van het BIVV waarin sinds 2009 vragen zijn opgenomen over vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur. Daarnaast worden er ook gegevens gepresenteerd uit een recente enquête (2014) die specifiek peilt naar slaperigheid (en niet vermoeidheid) achter het stuur. Slaperigheid is het gevoel dat men in slaap kan vallen en wijst op een afgenomen alertheid, terwijl vermoeidheid eerder wijst op een gebrek aan energie maar niet noodzakelijk op een afgenomen alertheid. Terwijl de attitudemeting de slaperigheid tijdens het afgelopen jaar bevroeg, werd er in deze enquête gevraagd naar de slaperigheid tijdens een rit die de voorbije 24 uur plaatsvond. Op die manier kan een schatting gemaakt worden van de prevalentie van slaperigheid bij werkelijk afgelegde kilometers.

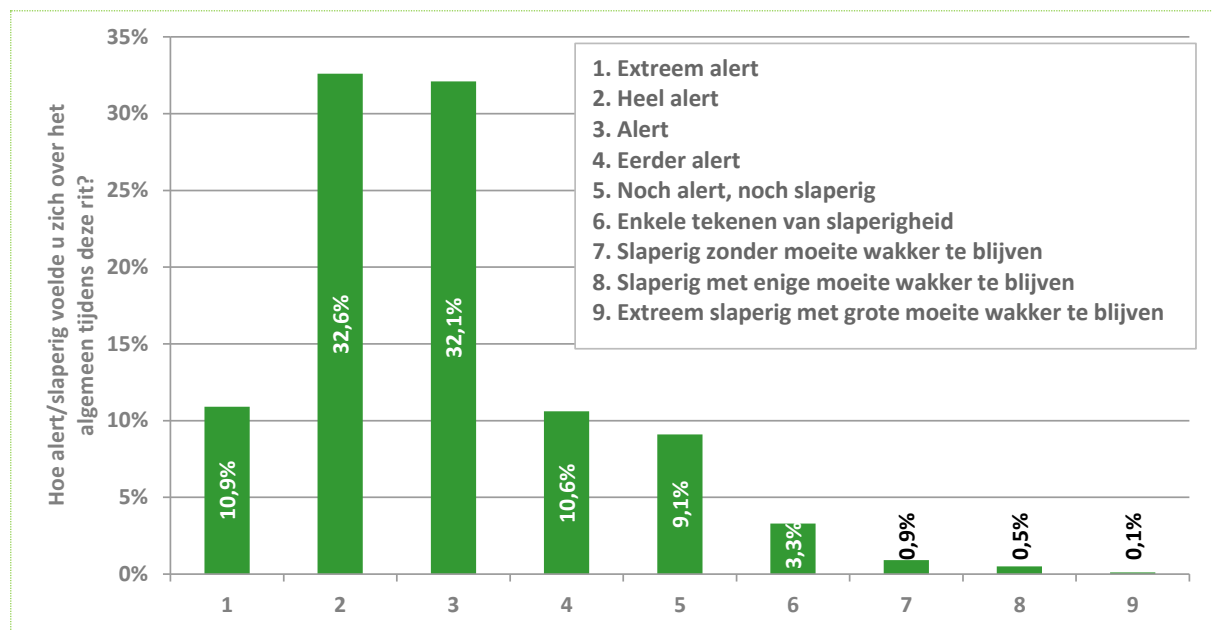
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders, op nationaal niveau;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van vermoeidheid of slaperigheid tijdens het rijden bij autobestuurders, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van vermoeidheid of slaperigheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd.

6.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 30: Slaperigheid tijdens het rijden bij auto- en bestelwagenbestuurders (2014)

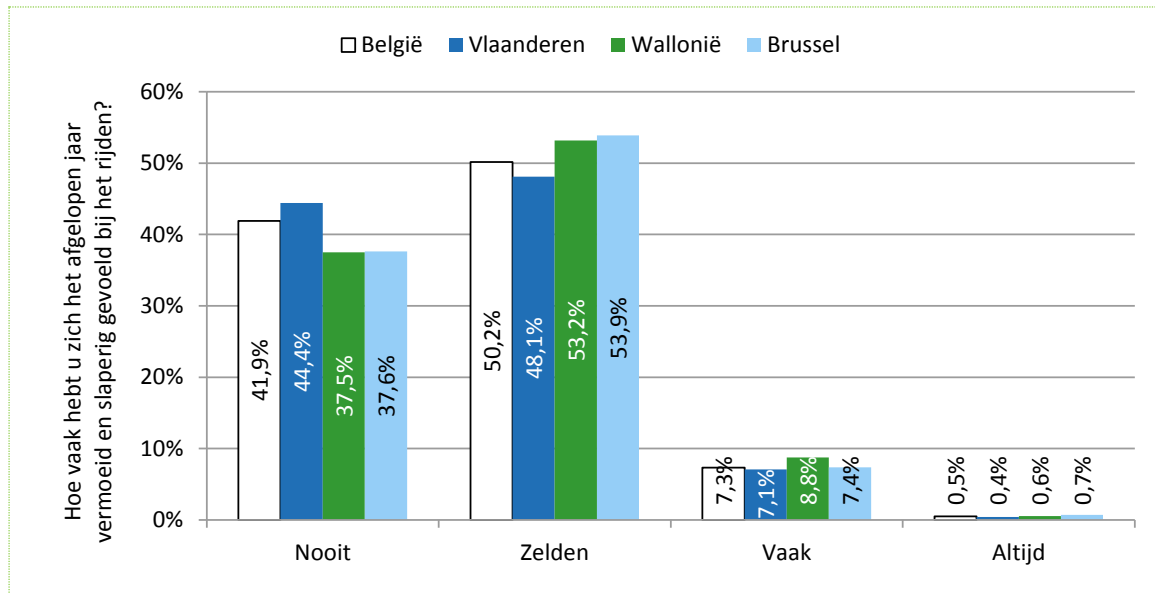
Deze figuur geeft het percentage weer van de antwoorden van auto- en bestelwagenbestuurders op volgende vraag over een rit die de voorbije 24 uur plaatsvond: “Hoe alert/slaperig voelde u zich over het algemeen tijdens deze rit? (definitie slaperig: ‘neiging tot slapen’)” uit de enquête naar slaperigheid achter het stuur van 2014. Vanaf een score van 6 (‘enkele tekenen van slaperigheid’) kan er gesproken worden van slaperigheid.



Bron: BIVV, Enquête, “Sleepy at the wheel” 2014

Figuur 31: Vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het gewest waar men woont (2012)

Deze figuur geeft de percentages weer van de antwoorden van autobestuurders op de vraag “Hoe vaak hebt u zich het afgelopen jaar vermoeid en slaperig gevoeld bij het rijden?” uit de attitudemeting van 2012. Naast de percentages voor België, worden ook de percentages voor de verschillende gewesten (woonplaats) weergegeven.

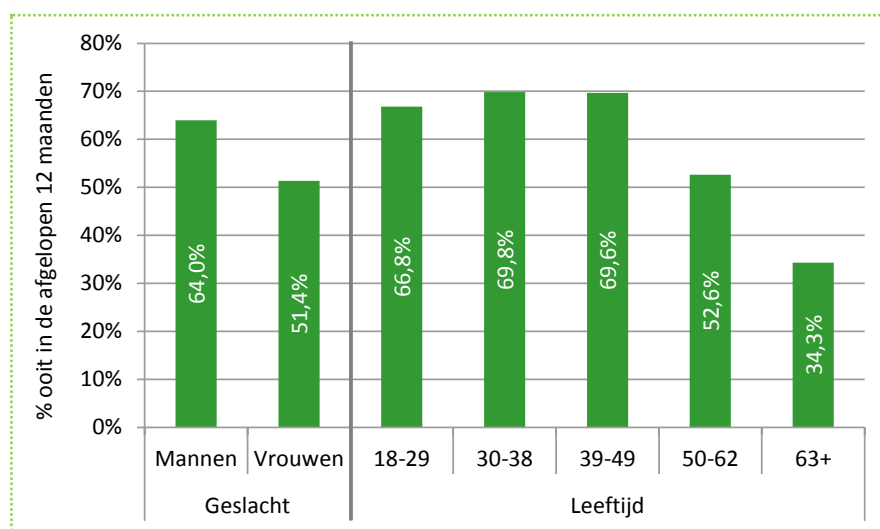


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting “Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik” 2012

6.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 32: Vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden bij autobestuurders, naargelang het geslacht en de leeftijd (2012)

Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting van 2012 ‘ooit’ hebben geantwoord op de vraag “Hoe vaak hebt u zich het afgelopen jaar vermoeid en slaperig gevoeld bij het rijden?”. Er is een opdeling gemaakt naar het geslacht en naar de leeftijdscategorie van de respondent.



Bron: BIVV, Nationale attitudemeting “Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik” 2012

7. AFLEIDING

Dit hoofdstuk bevat gegevens over de prevalentie van het illegaal gebruik van de gsm achter het stuur bij bestuurders van alle voertuigen. Dat wil zeggen: bellen zonder handsfree kit of sms'en. Daarnaast wordt ook de prevalentie van andere potentiële afleidingen bij bestuurders weergegeven, zoals het hanteren van voorwerpen/voedsel, het bedienen van het instrumentenbord en roken tijdens het rijden.

Naast het aantal overtredingen voor het illegaal gebruik van een gsm achter het stuur vastgesteld door de politie, is er in dit hoofdstuk gebruik gemaakt van de gedragsmeting van het BIVV die in 2013 werd uitgevoerd en de attitudemeting uit 2012. Bij de gedragsmeting werd via rechtstreekse observatie op een aantal representatieve locaties de frequentie waargenomen waarmee bestuurders een mobiele telefoon zonder handsfreekit of een activiteit ontplooiden die niet met autorijden te verenigen was. De locaties waren zo gekozen dat de voertuigen rijdend konden worden geobserveerd, dus niet bij stoplichten of op kruispunten.

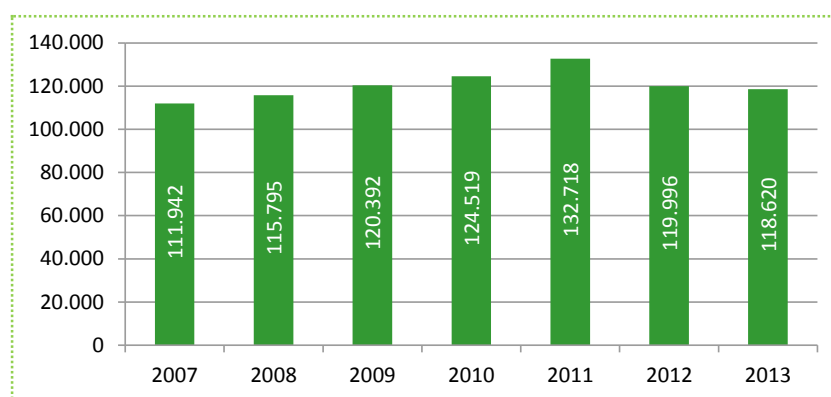
Er worden grafieken gepresenteerd over:

- ▶ de evolutie van het aantal overtredingen voor het niet-handenvrij bellen achter het stuur door de politie;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de zelfgerapporteerde prevalentie van het gebruik van de gsm achter het stuur, op nationaal en gewestelijk niveau;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, naargelang het geslacht;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, naargelang de leeftijd;
- ▶ de geobserveerde prevalentie van verschillende bronnen van afleiding achter het stuur, naargelang het snelheidsregime.

7.1. Nationale en gewestelijke prevalentie

Figuur 33: Aantal vastgestelde overtredingen voor het niet-handenvrij bellen achter het stuur (2007-2013)

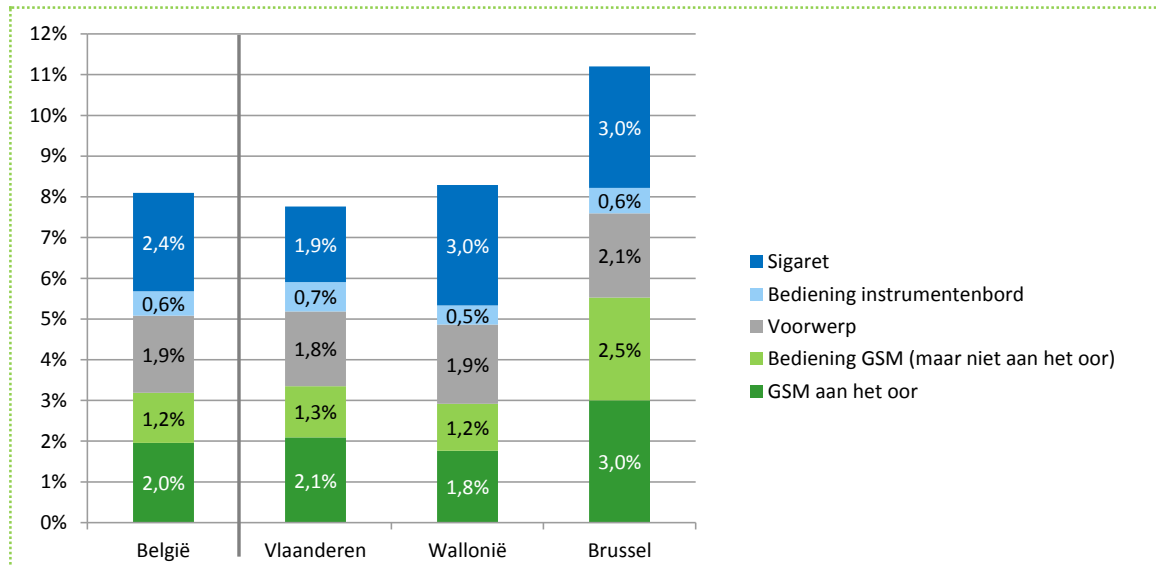
Deze figuur geeft de evolutie weer van het aantal overtredingen voor het niet-handenvrij bellen achter het stuur dat werd vastgesteld door de federale en lokale politie voor alle weggebruikers.



Bron: Federale Politie - CGO/CGOP/B

Figuur 34: Bronnen van afleiding voor bestuurders van alle voertuigen, naargelang het gewest (2013)

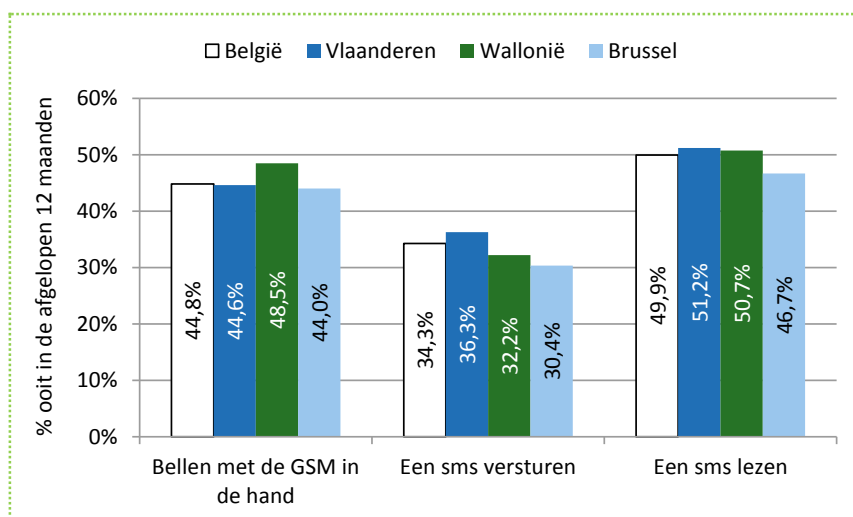
Deze figuur geeft de prevalentie weer van verschillende bronnen van afleiding tijdens het rijden, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per gewest vermeld. De verschillende bronnen van afleiding zijn: het gebruik van de gsm aan het oor (bellen), het gebruik van de gsm (maar niet aan het oor: bijvoorbeeld sms'en), het gebruik van een voorwerp, de bediening van het instrumentenbord of het vasthouden van een sigaret.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding" 2014

Figuur 35: Toegegeven GSM-gebruik door autobestuurders, naargelang het gewest (2012)

Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting in 2012 'ooit' hebben geantwoord op de vraag "Hoe vaak hebt u het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond:...". Er is een opdeling gemaakt naargelang drie soorten gebruik van de GSM: bellen, een sms schrijven en een sms lezen. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per gewest weergegeven.

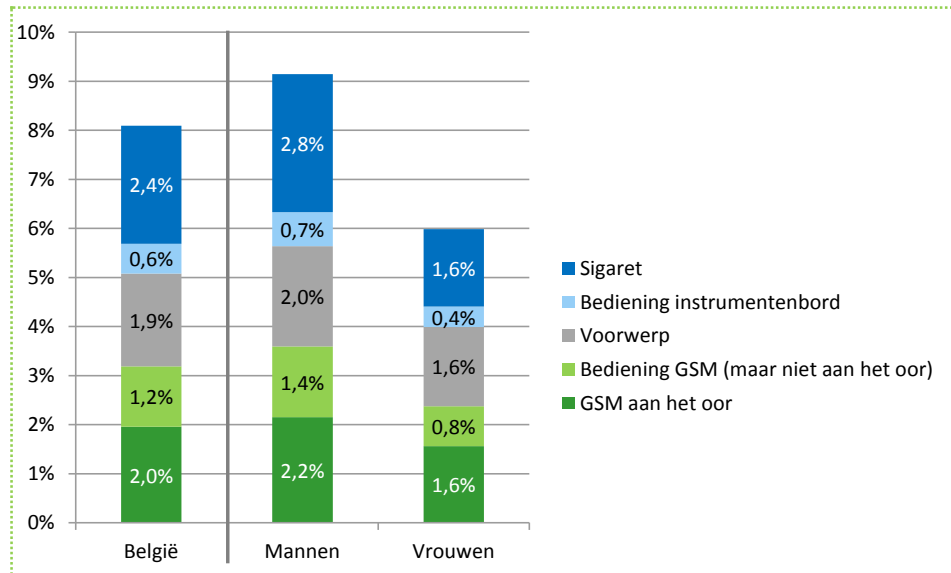


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting "Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik" 2012

7.2. Kenmerken van de weggebruiker

Figuur 36: Bronnen van afleiding voor bestuurders van alle voertuigen, naargelang het geslacht (2013)

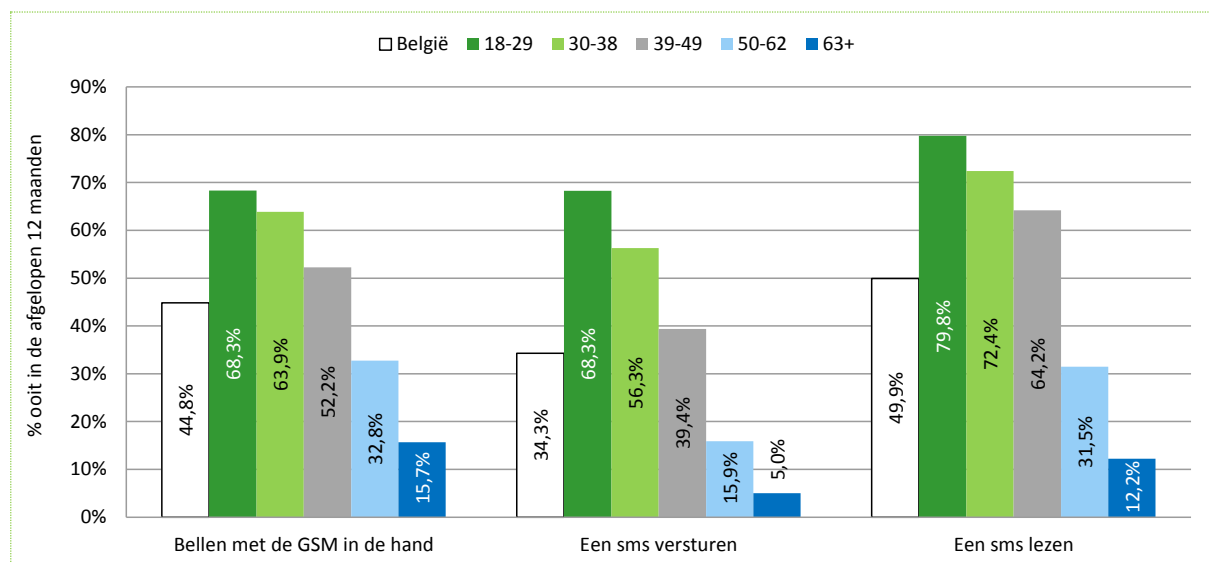
Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van een bron van afleiding tijdens het rijden, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per geslacht vermeld.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afleiding" 2014

Figuur 37: Toegegeven GSM-gebruik door autobestuurders, naargelang de leeftijd (2012)

Deze figuur geeft het percentage weer van de autobestuurders die tijdens de attitudemeting in 2012 'ooit' hebben geantwoord op de vraag "Hoe vaak hebt u het voorbije jaar als autobestuurder tijdens het rijden volgende zaken gedaan, inclusief als u voor het rood licht of in de file stond:...". Er is een opdeling gemaakt naargelang drie soorten gebruik van de GSM: bellen, een sms schrijven en een sms lezen. Naast de percentages voor België, zijn ook de percentages per leeftijdscategorie weergegeven.

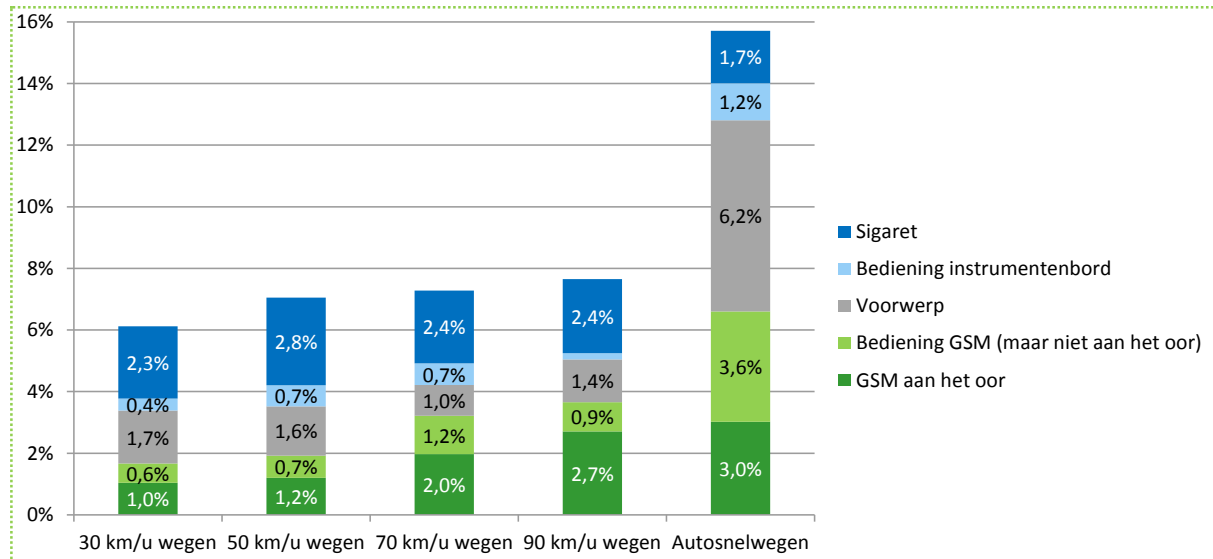


Bron: BIVV, Nationale attitudemeting "Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik" 2012

7.3. Andere bepalende factoren

Figuur 38: Bronnen van afleiding voor autobestuurders, naargelang het snelheidsregime (2013)

Deze figuur geeft het percentage weer van het gebruik van een bron van afleiding tijdens het rijden, zoals geobserveerd tijdens de gedragsmeting van het BIVV in 2013. Er is een opdeling gemaakt naargelang het snelheidsregime dat van toepassing is op de plaats van observatie.



Bron: BIVV, Nationale gedragsmeting "Afname" 2014

GEBRUIKTE TERMINOLOGIE

BAC

Bloedalcoholconcentratie

Bestelwagen

Voertuigen die uitsluitend voor het vervoer van goederen gebruikt kunnen worden en dus geen achterbank of ruiten achteraan hebben.

CGOP/B

Directie van de operationele politionele informatie, Dienst steun aan het politiebeleid/ Beleidsgegevens

Geobserveerd gedrag vs. Zelfgerapporteerd gedrag

Geobserveerd gedrag wordt verkregen door gedragsmetingen waarbij de frequentie van het bestudeerde gedrag direct wordt waargenomen. Zelfgerapporteerd gedrag is afkomstig van enquêtes waarbij een representatieve steekproef van de bestudeerde populatie bevraagd wordt over de frequentie van een bepaald gedrag. Het voordeel van directe waarneming is dat het objectieve informatie geeft die niet afhankelijk is van antwoordpatronen (bijvoorbeeld: sociale wenselijkheid) en dus niet aan twijfel onderhevig is. Het nadeel is dan weer dat bepaalde gegevens zoals socio-demografische kenmerken en achterliggende motieven niet kunnen achterhaald worden via directe waarneming. Deze gegevens kunnen via enquêtes dan weer wel verkregen worden.

Gedragsmeting vs. Attitudemeting

Als antwoord op de verwachtingen van de federale commissie verkeersveiligheid, organiseert het BIVV sinds 2003 elk jaar metingen van bepaalde gedragingen bij weggebruikers. Dit geobserveerd gedrag geeft een goede indicatie van het algemene gedrag van Belgische weggebruikers. Daarnaast organiseert het BIVV ook attitudemetingen waarin het toegeven of zelfgerapporteerd gedrag van weggebruikers en hun achterliggende opinies over verkeersveiligheidsaspecten worden bevraagd.

Gewesten

Vlaanderen

Het Vlaams Gewest

Wallonië

Het Waals Gewest

Brussel

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Kinderbeveiligingssysteem

Een geheel van onderdelen, bestaande uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelbare en bevestigingselementen, soms tevens voorzien van een aanvullend component zoals een reisiwg, draagmand, stoeltje en/of botsingsscherm, dat aan een motorvoertuig kan worden bevestigd. Het is zo ontworpen dat de kans op verwonding van de gebruiker bij een botsing of bij een abrupte vertraging van het voertuig wordt verminderd doordat het de bewegingsvrijheid van de gebruiker beperkt.

Het gebruik van een onaangepast kinderbeveiligingssysteem

Het gebruik van een onaangepast beveiligingssysteem betreft het vastmaken van kinderen in een systeem dat niet overeenstemt met hun morfologie (gewicht en/ of lengte) of hun leeftijd. Het kan gaan om een kind dat enkel wordt beveiligd door de veiligheidsgordel in plaats van door een KBS. Het onaangepaste gebruik omvat eveneens het gebruik van een KBS dat niet voldoet aan de Europese norm ECE R44.

Het verkeerde gebruik van een kinderbeveiligingssysteem

Het verkeerde gebruik van een beveiligingssysteem (misuse) wijst op een onjuist gebruik van het beveiligingssysteem ten aanzien van de aanbevelingen die beschreven staan in de handleiding. Dit kan verschillende vormen aannemen: een verkeerde montage/ bevestiging van het systeem in het voertuig

(bijv.: het foutief aanbrengen van de veiligheidsgordel, het niet gebruiken van een antirotatiesysteem voor de ISOFIX-zitjes), een niet toegelaten positie in het voertuig (bijv.: babyzitje tegen de rijrichting in dat met de rijrichting mee is geïnstalleerd, een babyzitje tegen de rijrichting in dat geïnstalleerd is op de passagierszitplaats voorin zonder dat de voorairbag is uitgeschakeld) of een foutieve bevestiging van het kind in het KBS (bijv.: speling op de riemen of de veiligheidsgordel, de veiligheidsgordel onder de arm of achter de rug).

Prevalentie

De frequentie waarmee een bepaald gedrag wordt gesteld in de bestudeerde populatie.

Rijden onder invloed

We spreken van ‘rijden onder invloed’ wanneer de alcoholconcentratie van de bestuurder gelijk of groter is dan de wettelijke grens van 0,22 mg/l UAL. Dit komt overeen met 0,5mg/l BAC. Een alcoholconcentratie van 0,35 mg/l UAL komt overeen met 0,8 g/l BAC.

Te snel rijden

We spreken van ‘te snel rijden’ wanneer een gemotoriseerd voertuig de wettelijke snelheidslimiet overschrijdt.

Tijdstip**Dag**

De dag duurt van 6.00u tot 21.59u.

Nacht

De nacht duurt van 22.00u tot 5.59u.

Week

De week duurt van maandag 6.00u tot vrijdag 21.59u

Weekend

Het weekend duurt van vrijdag 22.00u tot maandag 5.59u

UAL

Uitgeademde alveolaire lucht

Voertuig voor gemengd gebruik

Voertuigen die zowel voor het vervoer van personen als voor het vervoer van uitsluitend goederen kunnen gebruikt worden.

GEGEVENSBRONNEN

De onderstaande tabel bevat informatie over de bronnen en de methodologie van de gegevensverzameling van de verschillende gegevens die in deze publicatie voorgesteld werden. Wanneer de gegevens uit een publicatie komen, worden de referenties vermeld. Een link verwijst, indien van toepassing, naar de webpagina met de publicatie of de eventuele ruwe data. Tot slot wordt ook de naam van de organisatie gespecificeerd zodat het mogelijk is met hen contact op te nemen voor eventuele vragen of verzoeken om aanvullende gegevens. Indien er vragen zijn over de methodologie of de manier van interpretatie van de voorgestelde gegevens, is het raadzaam om de verschillende vermelde referenties te consulteren of contact op te nemen met de instantie die de gegevens opgesteld heeft.

Referenties die geciteerd werden in de scope :

- ▶ ETSC. (2007). Road Safety Performance Index Flash 4. Increasing seat belt use. Brussel, België : European Transport Safety Council.
- ▶ Johns Hopkins Universiteit (2005) Multitasking: You can't pay full attention to both sights and sounds. Geraadpleegd: http://www.eurekalert.org/pub_releases/2005-06/jhu-myc062105.php [18.10.13].

Tabel 1: Gegevensbronnen gebruikt in dit rapport

Bron	Type van gegevens	Beschrijving	Verzamelmethode	Periode en reikwijdte	Organisatie en meest recente referentie
BIVV, Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2013	Zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer	Zelfgerapporteerd gedrag en risicoperceptie van verschillend risicogedrag door alle weggebruikers, op basis van het gewest en de leeftijd	2100 (minimum) telefonische interviews	- Vanaf 2012 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2014	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (2014). Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid http://enquetebivv.be/nl/resultaten-2013 Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (2015). Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2014. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid http://enquetebivv.be/nl/resultaten-2014
BIVV, Nationale attitudemeting 2012	Zelfgerapporteerd gedrag en attitudes m.b.t. - rijden onder invloed van alcohol en drugs - snelheid en te snel rijden - gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen - vermoeidheid en afleiding door gsm-gebruik	Zelfgerapporteerd gedrag, mening en attitudes m.b.t. verschillend risicogedrag in het verkeer door bestuurders van personenwagens en bestelwagens die in België zijn gedomicilieerd en in de laatste 6 maanden minstens 1500 km hebben afgelegd, op basis van de leeftijd, het geslacht en het gewest	1540 persoonlijke interviews	- Vanaf 2003 - België - Driejaarlijks - Meest recente: 2012	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Rijden onder invloed van alcohol en drugs. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC-2014_Rijden_onder_invloed_van_alcohol_en_drugs.pdf 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 http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC2014-Snelheid-en-te-snel-rijden.pdf Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Gebruik van de veiligheidsgordel en kinderbevestigingssystemen. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Kenniscentrum Verkeersveiligheid http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC2014_Gebruik_van_de_veiligheidsgordel_en_kinderbevestigingssytemen.pdf Meesmann, U. & Boets, S. (2014) Vermoeidheid en aflei-

					ding door GSM-gebruik. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/KCC2014-Vermoeidheid-en-afleiding-door-GSM-gebruik.pdf
Federale Politie - CGO/CGOP/B	Vaststellingen van bepaalde overtredingen	Het aantal verkeersovertredingen m.b.t. snelheid, alcohol, drugs, gordeldracht en illegaal gsm-gebruik geregistreerd door de lokale en federale politie	Geobserveerde verkeersovertredingen	- Vanaf 2007 - België - Jaarlijks - Meest recente: 2013	Federale Politie - CGO/CGOP/B
BIVV, Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2012	Geobserveerd gedrag m.b.t. rijden onder invloed van alcohol	De prevalentie van rijden onder invloed door auto- en bestelwagenbestuurders, op basis van verschillende kenmerken van de bestuurder (de leeftijd, het geslacht, het opleidingsniveau,...) en de verplaatsing (het gewest, de herkomst, het moment van de week,...)	Aselecte controles door de politie op willekeurige plaatsen waarbij een ademtest gebeurde en men een vragenlijst moest invullen	- Vanaf 2003 - België - Tweejaarlijks (behalve in 2011) - Meest recente: 2012	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Riguelle, F. (2014). Drinken we te veel als we rijden ? Nationale gedragsmeting “Rijden onder invloed van alcohol” 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R07NL_Drinken_we_te_veel_als_we_rijden.pdf
BIVV, Nationale gedragsmeting “Snelheid” 2012	Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid en te snel rijden (buiten autosnelwegen)	De gemiddelde snelheid, het percentage snelheidsovertredingen, de V85-snelheid van personenwagens per snelheidsregime, op basis van het gewest en het tijdstip van de week	Automatische radars langs rechte stukken baan, zonder belemmering door een voorligger (“vrije snelheid”)	- Vanaf 2003 - België - Jaarlijks (behalve in 2011) - Meest recente: 2012	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting snelheid - 2012. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Nationale%20gedragsmeting%20snelheid%202012.pdf
BIVV, Nationale gedragsmeting “Snelheid op autosnelwegen” 2011	Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid en te snel rijden op autosnelwegen	De gemiddelde snelheid, het percentage snelheidsovertredingen, de V85-snelheid van personenwagens en vrachtwagens, op basis van het gewest, de rijstrook en het tijdstip van de week	Automatische radars op plaatsen zonder belemmering (“vrije snelheid”)	2011 - België 1^e editie	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Riguelle, F. (2012). Nationale gedragsmeting “snelheid op autosnelwegen” - 2011 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale_gedragsmeting_snelheid_op_autosnelwegen_2011.pdf

BIVV, Nationale gedragsmeting “Snelheid van bestelwagens” 2013	Geobserveerd gedrag m.b.t. snelheid van bestelwagens	De gemiddelde snelheid van klassieke bestelwagens, wagens voor gemengd gebruik en personenwagens, per snelheidsregime.	Persoonlijk bediende laserguns vanuit een personenwagen op plaatsen zonder belemmering (“vrije snelheid”)	► 2013 ► België ► 1^e editie	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Riguelle, F., Roynard, M. & Silverans, P. (2014). Rijden bestelwagens te snel? Resultaten van de eerste meting van de snelheid van bestelwagens in België. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R12NL_Rijden_bestelwagens_te_snel.pdf
BIVV, Nationale gedragsmeting “Gordeldracht” 2012	Geobserveerd gedrag m.b.t. gordeldracht	De prevalentie van gordeldracht vooraan in personenwagens, op basis van verschillende kenmerken van de inzittenden (het geslacht, de plaats in het voertuig) en de verplaatsing (het snelheidsregime, het gewest, de provincie, de periode van de week)	Rechtstreekse observatie van de gordeldracht van de inzittenden vooraan in een personenwagen	► Vanaf 2003 ► België ► Jaarlijks (behalve in 2011) ► Meest recente: 2012	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-nationale-gedragsmeting-gordeldracht-2012.pdf
BIVV, Nationale gedragsmeting “Gebruik van kinderbeveiligings-systemen” 2011	Geobserveerd gedrag m.b.t. het gebruik van kinderbeveiligings-systemen	De prevalentie en kwaliteit van het (aangepast of verkeerd) gebruik van kinderbeveiligingsystemen bij het vervoeren van kinderen kleiner dan 135cm in personenwagens, op basis van kenmerken van de verplaatsing (het gewest, de observatielocatie, het traject), kenmerken van het beveiligingssysteem (het type, de plaats van aankoop, het verkrijgen van advies,...) en kenmerken van de bestuurder en het kind (de leeftijd, het verwantschap, de gordeldracht,...)	Rechtstreekse observatie en het invullen van een vragenlijst o.b.v. een persoonlijk interview	► 2011 ► België ► 1^e editie	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Roynard, M. (2012). Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingsystemen 2011. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/nationale-gedragsmeting-kinderbeveiligingsystemen-2011.pdf
BIVV, Enquête “Slaperigheid achter het stuur” 2014	Zelfgerapporteerd gedrag m.b.t. slaperigheid achter het stuur	De prevalentie van slaperigheid tijdens het rijden bij werkelijk afgelegde kilometers, aangevuld met een uitgebreide regressieanalyse waarin verschillende risicofactoren worden geïdentificeerd.	Online enquête met 2638 respondenten	► 2014 ► België ► 1^e editie	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Diependaele, K. (2015). Sleepy at the wheel. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid [In press]

BIVV, Nationale gedragsmeting "Aflleiding" 2013	Geobserveerd gedrag m.b.t. het gebruik van gsm-toestellen en andere voorwerpen achter het stuur	De prevalentie van afleidend gedrag (gsm in de hand, sms'en, hanteren van een voorwerp, bediening van het instrumentenbord, roken) bij bestuurders van een personenwagen, bestelwagen, vrachtwagen, bus of touringcar, op basis van het voertuigtype, het wegtype, het gewest, het geslacht, de aanwezigheid van passagiers en de periode van de week	Rechtstreekse observatie op de weg van rijdende voertuigen	► 2013 ► België ► 1^e editie	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid Riguelle, F., & Roynard, M. (2014). Rijden zonder handen. Gebruik van gsm-toestellen en andere voorwerpen tijdens het rijden op het Belgische wegennet. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid http://www.bivv.be/frontend/files/userfiles/files/2014R08NL_Rijden_zonder_handen.pdf
---	--	---	--	--	---

Als belangrijke speler in het verzamelen en analyseren van gegevens over verkeersveiligheid, publiceert het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid jaarlijks (vanaf 2015) een geheel aan statistische rapporten die een kwantitatief beeld geven van de verkeersveiligheid in België. De reeks bevat zes rapporten die ieder een specifiek domein van de verkeersveiligheid behandelen: verkeersongevallen, slachtoffers, gedrag, rijvaardigheid, technologie en handhaving. Door de recentste en meest relevante gegevens te verzamelen uit verschillende bronnen, geven deze rapporten een overzicht van de fenomenen binnen de verkeersveiligheid in België. Deze statistische rapporten zijn een aanvulling bij de verschillende andere publicaties van het BIVV zoals de brochures “Kernindicatoren verkeersveiligheid”, de trimestriële Verkeersveiligheidsbarometers, de themadossiers en meer specifieke onderzoeksrapporten.

