



BIVV

VERMOEIDHEID EN AFLEIDING DOOR GSM-GEBRUIK

RESULTATEN VAN DE DRIEJAARLIJKSE ATTITUDEMETING OVER
VERKEERSVEILIGHEID VAN HET BIVV

Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV

Vermoeidheid en afleiding door GSM-gebruik

D/2014/0779/9

Auteurs: Uta Meesmann en Sofie Boets

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: januari 2014

Gelieve als volgt naar dit document te verwijzen:

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

Inhoudstafel

Samenvatting.....	3
Summary	7
Inleiding	11
Methode	12
1. Afleiding tijdens het rijden door het gebruik van de gsm.....	13
1.1 Het risico van afleiding (gsm) tijdens het rijden.....	13
1.2 Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden	14
1.3 Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	15
1.4 Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden	16
1.5 Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest	17
1.6 Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden.....	19
1.7 Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest	20
1.8 Subjectieve schatting van gsm-gebruik als ongevalsoorzaak.....	21
1.9 Subjectieve schatting van gsm-gebruik als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest	22
2. Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	25
2.1 Het risico van vermoeidheid en slaperigheid tijdens het rijden.....	25
2.2 Zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid.....	25
2.3 Zelfgerapporteerde vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	25
2.4 Meningen over slaperigheid tijdens het rijden.....	27
2.5 Meningen over slaperigheid tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	28
2.6 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden	30
2.7 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest	31
2.8 Subjectieve schatting van vermoeidheid als ongevalsoorzaak	31
2.9 Subjectieve schatting van vermoeidheid als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest.....	32
3. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen	34
3.1 Belgische gegevens m.b.t afleiding door gsm en vermoeidheid.....	34
3.2 Internationale gegevens m.b.t afleiding (gsm) en vermoeidheid	36
4. Conclusies en aanbevelingen.....	39
4.1 Afleiding (gsm-gebruik) tijdens het rijden	39
4.2 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur	39
4.3 Nood aan verder onderzoek	39
Overzicht figuren.....	41
Overzicht tabellen.....	41
Overzicht bijlagen.....	41
Referenties	42
Bijlagen	45

Samenvatting

De BIVV attitudemeting 2012 is gebaseerd op 1.540 interviews van bestuurders die in België gedomicilieerd zijn en die de 6 maanden voorafgaand aan het interview minstens 1500 km afgelegd hebben als bestuurder van een auto of bestelwagen. De interviews werden (face to face) afgenomen in september en oktober 2012.

De attitudemeting omvat 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 (geslacht, leeftijd, gewest). Telkens werden de percentages voor de verschillende antwoordcategorieën berekend; waar mogelijk werden de cijfers vergeleken met deze uit eerdere attitudemetingen van het BIVV en met resultaten uit andere bronnen. Er werd getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent.

De attitudemeting 2012 omvatte verschillende onderdelen. In dit rapport worden enkel de resultaten weergegeven m.b.t. vermoeidheid en afleiding, meer specifiek gebruik van de gsm tijdens het rijden. Afleiding wordt gezien als één van de belangrijkste risicofactoren in het verkeer, net als vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur. Daarom peilt het BIVV sinds 2009 specifiek naar ervaringen en meningen omtrent deze thema's.

AFLEIDING (GSM-GEBRUIK) TIJDENS HET RIJDEN

Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden

De belangrijkste bevindingen in verband met gsm-gebruik tijdens het rijden (op basis van zelfgerapporteerd gedrag) zijn:

- In 2012 geeft 45% van de Belgische autobestuurders aan het laatste jaar tijdens het rijden¹ ooit niet-handenvrij gebeld te hebben, 34% geeft dit aan voor het versturen van een sms en 50% voor het lezen van een sms. Het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden is dus een sterk verspreid fenomeen. Bovendien is het in 2012 gerapporteerde bellen met de gsm in de hand en sms'en tijdens het rijden significant toegenomen ten opzichte van 2009.
- Hoe jonger, hoe significant vaker men aangeeft de gsm te gebruiken tijdens het rijden. Dit geldt zowel voor bellen met een gsm in de hand als voor het versturen en lezen van sms. Er bleek geen significant verschil in het gerapporteerde gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht en gewest van de respondenten.
- Complementaire informatie vinden we in de NVOV²-enquête van 2013. Inzake zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden, geeft 26% van de Belgische bevolking (16+) aan tenminste "wel eens" met een niet-handenvrije telefoon te bellen tijdens het rijden. Let wel, in deze vraagstelling was, in tegenstelling tot de BIVV-attitudemeting, niet benadrukt dat hier ook het gsm-gebruik tijdens het stilstaan voor een rood licht of in een file bedoeld was. Dit verschil zou ten dele de lagere resultaten in vergelijking met de BIVV-attitudemeting (hier: 45%) kunnen verklaren. Daarnaast geeft 1 op 3 (32%) aan wel eens handenvrij te bellen achter het stuur. Dit resultaat wijst in dezelfde richting als de WHO-literatuurstudie (2011) die concludeert dat het gebruik van handenvrije gsm-kits tijdens het rijden in hoge inkomenslanden vermoedelijk hoger ligt dan het gebruik van niet-handenvrije gsm-kits tijdens het rijden.
- Uit een Europese vergelijking blijkt dat Belgische autobestuurders minder vaak bellen met een gsm in de hand dan de gemiddelde Europese autobestuurder (BE: 55%; EU gemiddelde: 42%; SARTRE4).

¹ inclusief het stilstaan voor het rood licht of in de file

² Nationale verkeersonveiligheidsenquête

Risicoperceptie

- De ruime meerderheid van de bestuurders (82%) weet dat de aandacht voor het verkeer vermindert (cognitieve afleiding) wanneer je al dan niet-handenvrij telefoneert tijdens het rijden. 92% van de bestuurders weet dat mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden meer risico lopen om in een ongeval betrokken te geraken. Algemeen kunnen we stellen dat jongere bestuurders het risico van gsm-gebruik tijdens het rijden significant lager inschatten dan oudere bestuurders.
- Vlamingen (85%) zijn significant (eerder) akkoord met de stelling dat je aandacht voor het verkeer vermindert wanneer je al dan niet-handenvrij telefoneert tijdens het rijden, in vergelijking met Walen (75%) en Brusselaars (75%). Bij de stelling naar de ongevalsrisicoperceptie konden we geen significant verschil naargelang de woonplaats van respondenten vaststellen.

Gepercipieerde sociale norm³

- 75% van de respondenten heeft de indruk dat bijna alle automobilisten af en toe niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. Ten opzichte van 2009 (79%) is dit percentage licht maar niet significant gedaald. Brusselaars (82%) hebben vaker dan Vlamingen (72%) en Walen (71%) de indruk dat het de sociale norm is om wel eens te telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden.

Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden

- Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (90%). In vergelijking met de 12 andere omschrijvingen van gevaarlijk rijgedrag staat het sms'en tijdens het rijden op plaats 5, na rijden onder invloed van drugs, rijden zonder verzekering, kinderen niet vastmaken tijdens het rijden (allen >97%) en geen gordel dragen vooraan in de auto (iets meer dan 90%).
- Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden vinden de meeste Belgische bestuurders eveneens onaanvaardbaar (85%), maar net iets aanvaardbaarder dan sms'en (plaats 6 in de lijst van 13 gevaarlijke rijgedragingen). Deze bevindingen rond de aanvaardbaarheid van bellen en sms'en tijdens het rijden zijn ten opzichte van 2009 nauwelijks veranderd. We zien een duidelijk trapsgewijs leeftijdseffect: jongere bestuurders vinden gsm-gebruik tijdens het rijden aanvaardbaarder dan oudere bestuurders en dit geldt zowel voor sms'en als voor niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. Wij konden geen significante verschillen naargelang geslacht en woonplaats van de respondent vaststellen voor de aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden.

Onoplettendheid en gsm-gebruik als ongevalsoorzaak – subjectieve inschatting door de respondenten

- Onoplettendheid werd door de Belgische autobestuurders steeds als een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen gezien (in 2012 plaats 4 van 16 oorzaken voor ongevallen). Niet-handenvrij bellen tijdens het rijden werd als oorzaak gezien in 39% van de ongevallen (plaats 7 van 16), gevolgd door sms'en tijdens het rijden (38%; plaats 8 van 16).
- Het aandeel ongevallen veroorzaakt door onoplettendheid werd door 63-plussers met 39% significant lager ingeschat dan door 30-38-jarigen (45%). Het ongevalsrisico door gsm-gebruik werd echter door 18-29-jarigen lager ingeschat dan door de andere leeftijdsgroepen. Vlamingen schatten het aandeel verkeersongevallen veroorzaakt door onoplettendheid met 44% significant hoger in dan Walen (42%). I.v.m. de risico-inschatting van gsm-gebruik schatten Brusselaars het aandeel ongevallen het hoogst in, Walen het laagst en Vlamingen nemen hier een tussenpositie in. Wij konden geen significant verschil vaststellen in de

³ het gedrag van anderen

risicoperceptie van onoplettendheid en gsm-gebruik naargelang het geslacht van de respondent.

VERMOEIDHEID EN SLAPERIGHEID ACHTER HET STUUR

Zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid tijdens het rijden

De belangrijkste resultaten over vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur (op basis van zelfgerapporteerd gedrag) zijn:

- Meer dan de helft van de Belgische bestuurders (58%) geeft aan zich in het afgelopen jaar ooit vermoeid en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden.
- Mannen (64%) geven dit significant vaker aan dan vrouwen (51%). Bestuurders tussen 18 en 49 jaar (67%-70%) rapporteren significant vaker vermoeid of slaperig gereden te hebben dan 50-plussers (34%-53%). Verder verschillen ook de 2 oudste groepen nog significant van elkaar: 50-62-jarige (53%) bestuurders geven dit vaker aan dan 63-plussers (34%). Met andere woorden, de oudste leeftijdscategorie 63+ geeft in vergelijking met alle andere leeftijdsgroepen het minst aan vermoeid of slaperig gereden te hebben.
- De attitudemetersresultaten m.b.t. vermoeid rijden komen overeen met de NVOV-enquêteresultaten uit 2013. Hier geeft 59% van de respondenten aan wel eens te rijden als ze moe zijn (attitudemeting: 58%). Een eerdere BIVV-enquête in het kader van een campagnevoorbereiding m.b.t. vermoeid rijden (PITSTOP, 2008) bevestigde de bevinding uit de attitudemeting dat vermoeid rijden bij mannen en jongere bestuurders vaker voorkomt. Bovendien toonde deze studie aan dat vermoeid rijden onder bestuurders uit hogere sociale klasse en ook onder professionele bestuurders vaker voorkomt dan bij andere groepen.

Risicoperceptie

- 93% van de bestuurders beseft dat het ongevalsrisico groter is als men zich slaperig voelt achter het stuur. Dit risicobesef is bij de jongste leeftijdscategorie (18-38; 80%) significant lager dan bij bestuurders die 39 jaar en ouder zijn (marge 89%-95%).

Neiging slaperig te rijden

- Belgische autobestuurders blijken algemeen goed op de hoogte te zijn van de risico's van vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur. 88% weet dat men beter niet met de auto rijdt als men zich slaperig voelt. Desondanks geeft 19% toe toch te zullen blijven rijden als men zich slaperig voelt achter het stuur⁴. Mannen lijken iets meer geneigd dan vrouwen om slaperig te rijden. Verder zien wij dat de neiging slaperig te rijden met toenemende leeftijd afneemt. Vlamingen (92%) geven vaker aan dan Walen (84%) en Brusselaars (81%) dat zij beter niet met de auto rijden als zij zich slaperig voelen. Brusselaars (20%) hebben het hoogste percentage bestuurders dat aangeeft dat zij, ook al voelen zij zich slaperig tijdens het rijden, toch zullen blijven rijden (Walen 16% en Vlamingen 19%).

Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden

- Verder rijden wanneer men te moe is, is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (85%). In vergelijking met de 13 andere omschrijvingen van gevaarlijk rijgedrag staat het vermoeid rijden op plaats 9 in de rangorde. Ten opzichte van 2009 is de aanvaardbaarheid van vermoeid rijden nauwelijks veranderd.

⁴ In 2009 werden dezelfde vragen gesteld maar enkel aan bestuurders die eerder aangegeven hadden dat zij zich tenminste één keer in de laatste maand slaperig voelden tijdens het rijden (293 respondenten). Door deze selectie zijn de resultaten van 2009 niet met die van 2012 te vergelijken.

Remedies tegen vermoeid/slaperig rijden

- Uit een BIVV-enquête n.a.v. de voorbereiding van de PITSTOP-campagne (2008) bleek dat 1 op 3 bestuurders niet weet wat men kan doen om vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden te verminderen, zoals bijvoorbeeld een 'powernap' van 15 minuten. "Informatie-/bewustmakingscampagnes" worden in deze bevraging als de meest geschikte maatregel gezien om bestuurders te overtuigen niet te rijden wanneer men vermoeid is.
- Volgens de resultaten uit de Europese SARTRE4-enquête (2010) is de Belgische autobestuurder i.v.m. de gemiddelde Europese autobestuurder de helft minder geneigd om te stoppen en een pauze te nemen of om een energiedrankje te nuttigen wanneer hij of zij zich vermoeid voelt. Ook op andere gebieden blijkt dat Belgische bestuurders minder dan de gemiddelde Europeaan hun verantwoordelijkheid opnemen m.b.t. vermoeidheid en slaperigheid bij het rijden.

Vermoeidheid als ongevalsoorzaak – subjectieve inschatting door de respondenten

- Belgische bestuurders schatten dat 36% van de verkeersongevallen veroorzaakt wordt door vermoeidheid (plaats 10 van 16 oorzaken voor ongevallen). De inschatting van het ongevalsrisico door vermoeidheid blijkt over de jaren heen afgenomen te zijn.
- Jonge bestuurders (18-29 jaar) schatten het percentage ongevallen (32%) dat veroorzaakt werd door vermoeidheid significant lager in dan 39-49-jarigen en 50-62-jarigen (telkens 37%). Wij konden geen significant verschil vaststellen in de risicoperceptie van vermoeidheid naargelang het geslacht en de woonplaats van de respondent.

SENSIBILISATIE EN HANDHAVING I.V.M. VERMOEIDHEID EN AFLEIDING DOOR GSM-GEBRUIK TIJDENS HET RIJDEN

Afleiding en vermoeidheid zijn in België nog altijd vaak onderschatte problemen voor de verkeersveiligheid. Er is dus nog werk aan de winkel. Sensibiliseringscampagnes zouden gericht moeten zijn op een bewustmaking van de risico's, de sociale norm en de algemene onaanvaardbaarheid van dergelijk risicogedrag (ook het risico van handenvrij bellen moet zeker aandacht krijgen). Verder blijkt i.v.m. vermoeidheid informatie over effectieve remedies (korte "powernap") noodzakelijk te zijn. Sensibilisering blijft dus ook de komende jaren heel belangrijk, net als systematische handhaving in het geval van niet-handenvrij bellen en sms'en.

NOOD AAN VERDER ONDERZOEK

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

- Verderzetten van attitudemetingen op gebied van vermoeidheid en afleiding
- Uitvoeren van gedragsmetingen op deze gebieden
- Onderzoeken van de haalbaarheid, draagvlak van eventuele bijkomende regelgeving rond handenvrij bellen
- Verruimen van het onderzoek naar andere vormen van afleiding door infotainment in wagens (bijvoorbeeld: internet, mail, etc.)
- Analyseren van de invloed van de sociale norm op de aanvaardbaarheid van vermoeid en afgeleid rijden.

FATIGUE AND DISTRACTION THROUGH MOBILE PHONE USE

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 in September and October 2012.

In the attitude survey, respondents were asked to provide their opinion on a number of statements. For each attitude statement it was examined whether or not there was a relation between the answers on the statement and certain driver characteristics (gender, age and region). The analysis tested the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region. Where possible the figures were compared with those from previous attitude surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources.

The attitude survey 2012 comprises several sections. This report gives the results for fatigue and distraction only, more specifically the use of the mobile phone while driving. Distraction is seen as one of the main risk factors on the road, as are fatigue and drowsiness behind the wheel. For this reason, the BIVV/IBSR has been specifically measuring experiences and opinions related to these themes since 2009.

DISTRACTION (MOBILE PHONE USE) WHILE DRIVING

Self-reported mobile phone usage while driving

The main findings in relation to mobile phone usage when driving (based on self-reported behaviour) are:

- In 2012, 45% of Belgian car drivers reported that in the last year, while driving⁵, they had made a non-hands-free call, 34% that they had sent a text message and 50% that they had read a text message. Use of the mobile phone while driving is therefore a widespread phenomenon. The analysis also showed that holding a mobile phone to make a call or text while driving had risen significantly in comparison with 2009.
- The younger the drivers are the more they report the use of a mobile phone while driving ($p < 0,01$). This is true for making a call while holding a mobile phone and for sending and reading texts. There appeared to be no significant difference in reported mobile phone usage while driving based on respondents' gender or region.
- Information complementing this is found in the 2013 NVOV⁶ survey. As regards self-reported mobile phone usage while driving, 26% of the Belgian population (16+) reports calling at least "sometimes" with a non-hands-free phone while driving. Note, however, that, as opposed to the BIVV attitude survey, this question did not stress that it also meant mobile phone use while stationary at a red light or in traffic. This difference might partly explain the lower result compared with the BIVV attitude survey (here: 45%). In addition, 1 in 3 (32%) report calling hands-free behind the wheel at times. This result points in the same direction as the WHO literature study (2011), which concludes that in high income countries, usage of hands-free mobile phone kits while driving is presumably greater than usage of non-hands-free mobile phone kits while driving.

⁵ including when at rest at a red light or in traffic

⁶ national traffic safety survey

- A European comparison shows that the Belgian car driver makes a call while holding a mobile phone less frequently than the average European car driver (BE: 55%; EU average: 42%; SARTRE4).

Perception of risk

- The vast majority of drivers (82%) know that awareness of the road traffic situation diminishes (cognitive distraction) when you make a call, hands-free or non-hands-free, while driving. 92% of drivers know that people who make calls with the mobile phone in their hand while driving are at greater risk of involvement in an accident. We can generally say that younger drivers estimate the risk of mobile phone use significantly lower than do older drivers.
- Flemings (85%) significantly (tend to) agree with the statement that awareness of the road traffic situation diminishes when you make a call, hands-free or non-hands-free, while driving, compared with Walloons (75%) and people living in Brussels (75%). As regards the statement on the perceived risk of accident, we found no significant difference based on respondents' place of residence.

Perceived social norm⁷

- 75% of respondents are under the impression that almost all car drivers make a non-hands-free call now and then while driving. Compared with 2009 (79%), this percentage has fallen slightly but not significantly. People living in Brussels (82%) are more frequently under the impression than are Flemings (72%) and Walloons (71%) that the social norm is to make a call with phone in hand at times while driving.

Acceptability of mobile phone use while driving

- Sending a text message from your mobile phone while driving is unacceptable to most Belgian drivers (90%). Compared with the 12 other descriptions of dangerous driving, sending text messages while driving takes 5th place, after driving under the influence of drugs, driving without insurance, not securing children for the journey (all >97%) and not wearing a seatbelt in the front of the car (a little over 90%).
- Making a call with your mobile phone in hand while driving is also unacceptable to most drivers (85%), but a little more acceptable than text messaging (6th place in the list of 13 dangerous driving behaviours). These findings on the acceptability of phoning and texting while driving have hardly changed compared to 2009. We note a clear and gradual age effect: younger drivers find the use of the mobile phone while driving more acceptable than do older drivers, and this is true for both text messages and non-hands free calls while driving. We found no significant differences based on respondents' gender and place of residence in respect of the acceptability of mobile phone use while driving.

Inattentiveness and mobile phone use as a cause of accidents - subjective estimation by the respondents

- Inattentiveness has, over the years, been seen by Belgian car drivers as a major cause of road accidents (in 2012 it was 4th out of 16 accident causes). Non-hands-free calls while driving were seen as a cause in 39% of all accidents (7th out of 16), followed by texting while driving (38%; 8th out of 16).
- The number of accidents to which inattentiveness contributed was estimated significantly lower by the 63+ group (39%) than by the 30 to 38-year-olds (45%). However, the risk of

⁷ By this we mean the descriptive social norm

accident through mobile phone use was estimated lower by 18 to 29-year-olds than by the other age groups. Flemings estimate the number of road accidents caused by inattentiveness (44%) significantly higher than Walloons (42%). As regards risk-estimation for mobile phone use, people living in Brussels estimate the number of accidents highest, Walloons lowest and Flemings somewhere in between. We found no significant difference in the perceived risk of inattentiveness and mobile phone use based on respondents' gender.

FATIGUE AND DROWSINESS BEHIND THE WHEEL

Self-reported fatigue and drowsiness while driving

The main results for fatigue and drowsiness behind the wheel (based on self-reported behaviour) are:

- More than half of Belgian drivers (58%) report that in the last year they have at some time felt tired and drowsy while driving.
- Men (64%) report this significant more frequently than women (51%). Drivers between the ages of 18 and 49 (67%-70% margin) report significant more frequently that they have driven while tired or drowsy than do the 50+ age group (34%-53% margin). Furthermore, the 2 oldest groups differ significantly from each other: 50 to 62-year-old (53%) drivers report this more often than the 63+ group (34%). In other words, compared to the other age groups, the oldest age category, 63+, least often reports having driven while tired or drowsy.
- The attitude survey results for tired driving correspond with the NVOV survey results for 2013. Here, 59% of respondents report having driven at times when they were tired (attitude survey: 58%). A previous BIVV/IBSR survey in the run up to a campaign on tired driving (PITSTOP, 2008) confirmed the finding in the attitude survey that tired driving is more frequent among men and young drivers. This study also showed that tired driving is more frequent among drivers from a higher social class and among professional drivers than among drivers in other groups.

Perception of risk

- 93% of drivers are aware that the risk of accident is greater when the driver feels drowsy behind the wheel. This risk awareness is significantly lower among the youngest age category (18-38; 80%) than among drivers of 39 and over (89%-95% margin).

Tendency to drive while drowsy

- Belgian car drivers appear to be well aware of the risks associated with fatigue and drowsiness behind the wheel. 88% know it is best not to drive when feeling drowsy. Nonetheless, 19% report that they would continue to drive if they felt drowsy behind the wheel⁸. Men appear more inclined than women to drive while drowsy. We also see that the tendency to drive while drowsy decreases with age. Flemings (92%) report less frequently than Walloons (84%) and people living in Brussels (81%) that they ought not to drive when feeling drowsy. People living in Brussels (20%) have the highest percentage of drivers that report they would continue to drive even if they felt drowsy while driving (Walloons 16% and Flemings 19%).

Acceptability of tired driving

- Continuing to drive when tired is unacceptable for most Belgian drivers (85%). Compared with the 13 other descriptions of dangerous driving, tired driving takes 9th place. Compared to 2009, the acceptability of tired driving has hardly changed.

⁸ In 2009, the same questions were asked, but only to drivers who had previously reported that they had felt drowsy while driving at least once in the last month (293 respondents). As a result of this selection, the results for 2009 are not comparable with those of 2012.

Remedies against driving when tired/drowsy

- A BIVV/IBSR survey in the run up to the PITSTOP campaign (2008) showed that 1 in 3 drivers do not know what to do to prevent fatigue/drowsiness while driving, such as taking a 15-minute "powernap". In this survey, "Information/awareness raising campaigns" are seen as the most appropriate measure to persuade drivers not to drive when tired.
- According to the results of the European SARTE4 survey (2010), the Belgian driver, compared with the average European driver, is 50% less inclined to stop and take a break or drink an energy drink when he/she feels tired. In other areas too, it seems that Belgian drivers are less inclined than the average European driver to act responsibly in respect of fatigue and drowsiness while driving.

Fatigue as a cause of accidents - subjective estimation by respondents

- Belgian drivers estimate that 36% of road accidents are caused by fatigue (10th out of 16 accident causes). The estimation of the risk of accident due to fatigue would appear to have fallen over the years.
- Young drivers (18 to 29-year-olds) estimate the percentage of accidents (32%) caused by fatigue significantly lower than 39 to 49-year-olds and 50 to 62-year-olds (each 37%). We found no significant difference in the perceived risk of fatigue based on respondents' gender and place of residence.

AWARENESS RAISING AND ENFORCEMENT IN RELATION TO FATIGUE AND DISTRACTION THROUGH MOBILE PHONE USAGE WHEN DRIVING

In Belgium, distraction and fatigue are still frequently underestimated as road safety problems. Awareness-raising campaigns should be designed to generate awareness of the risks, the social norm and the general unacceptability of this type of driving behaviour (the risk of hands free calling should also be emphasised).

It would also appear that there is a need to provide information on effective remedies for fatigue (short "powernap"). Awareness raising will continue to be very important in the years to come, as will systematic enforcement in cases of non-hands-free calls and text messages.

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 in the area of fatigue and distraction;
- Road side surveys in these areas;
- Study of the feasibility, support of potential legislation on hands-free calls;
- Widening of the research to other forms of distraction through in-car infotainment;
- Analysis of the influence of the social norm on the acceptability of tired and distracted driving.

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 invloed⁹). 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 Europe¹⁰) hanteren we een zeer brede definitie van het begrip "attitude"¹¹. 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 over vermoeidheid en afleiding (gsm) tijdens het rijden. In bijlage 1 is een lijst opgenomen van enkele vragen m.b.t. vermoeidheid en afleiding (gsm) die niet in het voorliggende rapport behandeld worden. Deze worden in het rapport 5 behandeld.

⁹ Cf. Riguelle, F. (2013), Roynard, M. (2012), Riguelle, F. (2012), Riguelle, F. & Dupont, E. (2012).

¹⁰ 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.

¹¹ De SARTRE-onderzoeken definiëren het begrip "sociale attitude" niet maar stellen kortweg dat onder attitudes "opinies 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., 2013). De steekproeftrekkingsprocedure, het veldwerk, de non-respons, de exacte samenstelling van de steekproef en de statistische details van de uitgevoerde analyses worden daar gedetailleerd beschreven.

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

Voor elke attitudestelling werd aansluitend onderzocht of er al dan niet een verband bestond tussen de stelling 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 gecodeerd¹² en vervolgens via de "adjusted Wald"-test getoetst of er significante verschillen waren naargelang geslacht, leeftijd of gewest van de respondent. Opmerkingen omtrent niet significante verschillen worden in het rapport systematisch als 'tendens' aangeduid. Alle analyses werden uitgevoerd in STATA 13.0.

¹² De categorieën "weet het niet (WHN)" en "niet van toepassing (NVT)" werden hier gedefinieerd als ontbrekende waarden.

1. Afleiding tijdens het rijden door het gebruik van de gsm

1.1 Het risico van afleiding (gsm) tijdens het rijden

Afleiding is één van de belangrijkste risicofactoren in het verkeer. ETSC (2010) schat dat afleiding bij 20-30% van alle verkeersongevallen een cruciale rol speelt. De bevindingen over de relatieve impact van verschillende vormen van afleiding zijn echter niet eenduidig.

“Afgeleid rijden” is een zeer complex fenomeen dat op verschillende manieren gedefinieerd en geoperationaliseerd kan worden. Een gebruikelijke definitie is bijvoorbeeld: een verschuiving van de aandacht naar een andere activiteit dan die handelingen die kritisch zijn voor een veilige uitoefening van de rijtaak¹³ (bijvoorbeeld WHO, 2011; CTBSSP, 2011; Ranney, 2008; Stelling & Hagenzieker, 2012). In de wetenschappelijke literatuur worden verschillende types van afleiding onderscheiden zoals visuele, cognitieve, fysieke en auditieve afleiding. Deze vormen van afleiding beïnvloeden een aantal essentiële aspecten van de rijvaardigheid in het verkeer zoals een verminderde controle over het voertuig, een trager reactievermogen, verminderde snelheid of zaken over het hoofd zien door met zijn gedachten niet bij het rijden te zijn.

Onderzoek toont aan dat een groot deel van de verkeersdeelnemers bezig is met activiteiten die hen kunnen afleiden. In onze snel bewegende en technisch ontwikkelde maatschappij wordt de vaardigheid “multitasking” zeer hoog gewaardeerd. Neuropsychologische studies hebben echter uitgewezen dat mensen nauwelijks in staat zijn met de optimale focus meerdere taken tegelijk uit te voeren. In feite wisselt onze focus van een taak naar de andere en wij lopen gevaar belangrijke informatie te missen zonder dit op te merken (Johns Hopkins University, 2005). In experimenteel onderzoek aan de Johns Hopkins Universiteit (2005) kon aangetoond worden dat bij deelnemers tijdens de betrokkenheid in visuele taken de auditieve delen van hun hersenen verminderde activiteit toonden en vice versa. De onderzoekers concludeerden dat de hersenen niet tegelijkertijd de volle aandacht kunnen geven aan zowel de auditieve taak van het luisteren als de visuele taken van het rijden. Eén van deze taken lijdt wanneer beide op hetzelfde moment worden uitgevoerd (Johns Hopkins University, 2005).

Studies schatten dat een bestuurder ongeveer 30% van zijn of haar rijtijd besteedt aan afleidende activiteiten (Ranney, 2008). Maar door het gebrek aan een duidelijke en consistent gebruikte definitie en het feit dat afgeleid rijden in de praktijk vaak moeilijk te meten is, blijkt het moeilijk om de precieze mate van afleiding bij bestuurders te bepalen. Bovendien blijkt door de zeer snelle toename en technische ontwikkeling van communicatiesystemen in voertuigen dat schattingen soms voor de publicatie van data al achterhaald zijn (Regan et al., 2008; WHO, 2011).

In België is het gebruik van een niet-handenvrije telefoon tijdens het besturen van een motorvoertuig verboden (Artikel 8.4 van de Wegcode). Wat andere bronnen van afleiding betreft, kunnen deze in België – zoals in de meeste andere landen – ook worden bestraft op basis van een algemene regelgeving met betrekking tot gedragsregels van bestuurders: bestuurders moeten ten allen tijden in staat zijn te sturen en de nodige rijbewegingen uit te voeren (Artikel 8.3 van de Wegcode).

Het gebruik van mobiele telefoons kan leiden tot visuele, cognitieve, fysieke en auditieve afleiding. Zo is de reactietijd wanneer men telefoneert tijdens het rijden 50% langer dan onder normale omstandigheden (Breen, 2009). Volgens de WHO (2011) zou vooral de cognitieve afleiding, en dus het feit dat de concentratie door andere gedachten van de primaire rijtaak afgeleid is, de grootste invloed op het rijgedrag hebben. De complexiteit van de rij situatie – maar ook de complexiteit van het gesprek zelf – spelen een belangrijke rol in het bepalen van het gevaar van de afleiding (Breen, 2009; meer informatie rond afleiding en gsm-gebruik tijdens het rijden is te vinden in de BIVV-publicatie: Meesmann & Opdenakker, 2013).

¹³ In verkeersveiligheidsonderzoek wordt eerder een meer operationele definitie gebruikt. Zo is er bijvoorbeeld sprake van afleiding wanneer een verkeersdeelnemer zich bezighoudt met een extra taak die niet noodzakelijk is voor de uitvoering van de eigenlijke rijtaak. Een eenduidige, breed geaccepteerde definitie is wenselijk om de interpretatie en vergelijking van onderzoeksresultaten mogelijk te maken maar dergelijke consensus blijft moeilijk (Stelling & Hagenzieker 2012).

In de attitudemeting van 2009 peilde het BIVV voor het eerst naar het belgedrag tijdens het rijden en naar de attitudes ten aanzien van bellen en rijden. Deze vragen werden, deels aangepast of uitgebreid, in 2012 herhaald. De resultaten hiervan worden in dit hoofdstuk besproken.

1.2 Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden

In de attitudemeting van 2012 werden enkele vragen opgenomen betreffende de frequentie van bellen en het lezen of versturen van een sms tijdens het rijden¹⁴, het voorbije jaar (Tabel 1). 65% van de Belgische bestuurders beweert nooit een sms verstuurd te hebben, 9% zegt dit vaak gedaan te hebben, en 2% (bijna) altijd. 50% van de bestuurders beweert nooit een sms gelezen te hebben tijdens het rijden, 15% zegt dit vaak gedaan te hebben en 2% (bijna) altijd. Met betrekking tot bellen, stelden wij vast dat 55% van de respondenten beweert het voorbije jaar nooit gebeld te hebben met de gsm in de hand tijdens het rijden, 10% zegt dit vaak gedaan te hebben en 2% (bijna) altijd.

Het aandeel bestuurders die aangaven geen mobiele telefoon te gebruiken is verwaarloosbaar klein (0,7%). Nagenoeg de hele bevraagde bestuurdersgroep heeft/gebruikt dus een mobiele telefoon.

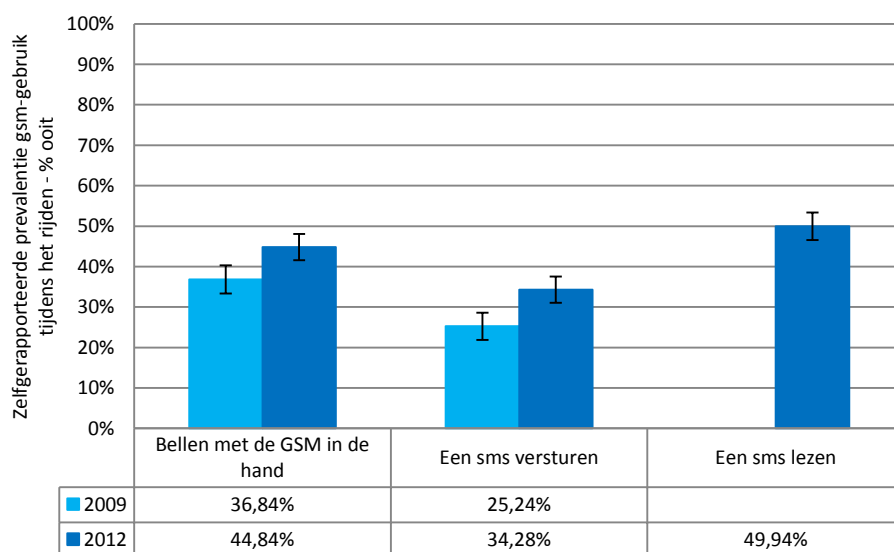
Tabel 1: Zelfgerapporteerde frequentie van gsm-gebruik tijdens het rijden bij bestuurders in België (voorbije jaar) (2012)

	nooit	zelden	vaak	(bijna) altijd	WHN	Ik heb/gebruik geen mobiele telefoon
	1	2	3	4		
Bellen met de gsm in de hand	54,73%	32,47%	10,36%	1,66%	0,07%	0,71%
Een sms versturen	65,27%	23,79%	8,98%	1,27%	0,70%	
Een sms lezen	49,68%	32,39%	15,07%	2,09%	0,07%	0,70%

Bron: BIVV

Figuur 1 toont de evolutie van het zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden tussen 2009 en 2012. De Figuur beschrijft het percentage bestuurders dat een bepaald gedrag "zelden", "vaak" of "(bijna) altijd" toont (score 2+3+4). De categorieën "weet het niet" en "Ik heb/gebruik geen mobiele telefoon" werden als ontbrekende waarden beschouwd.

Figuur 1: Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden (voorbije jaar) - % ooit antwoorden (2009, 2012)



Bron: BIVV

Het gerapporteerde bellen met de gsm in de hand en sms'en tijdens het sturen is in 2012 significant toegenomen ten opzichte van 2009. In 2012 geeft 45% van de Belgische autobestuurders aan het

¹⁴ inclusief het staan voor het rood licht of in de file

laatste jaar ooit tijdens het rijden niet-handenvrij gebeld te hebben, 34% geeft dit aan voor het versturen van een sms en 50% voor het lezen van een sms.

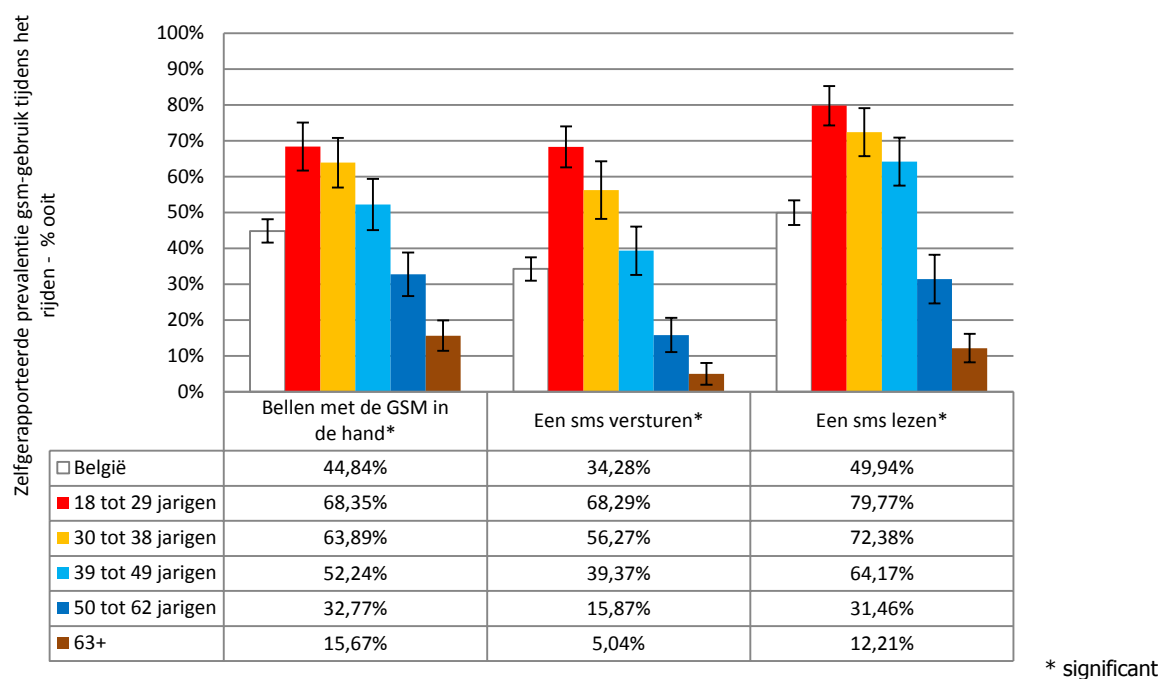
1.3 Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders die aangeven ooit de gsm gebruikt te hebben tijdens het rijden (zelden, vaak, (bijna) altijd (score 2+3+4)). De categorieën "weet het niet" en "Ik heb/gebruik geen mobiele telefoon" werden als ontbrekende waarden beschouwd.

Wij konden geen significant verschil in het gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht vaststellen. Er waren evenmin significante verschillen tussen de gewesten.

Daarentegen verschilt het gsm-gebruik tijdens het rijden duidelijk naargelang de leeftijd (Figuur 2).

Figuur 2: Zelfgerapporteerde frequentie van gsm-gebruik tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)



Bron: BIVV

Het gerapporteerde gebruik van een gsm tijdens het rijden (bellen met de gsm in de hand, versturen en lezen van een sms) neemt, trapsgewijs, met toenemende leeftijd af. Met andere woorden: hoe jonger, hoe significant vaker men aangeeft de gsm te gebruiken tijdens het rijden:

- Wat betreft het bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden, verschilt elke leeftijdscategorie significant van elkaar, buiten de 2 jongste groepen (18-29: 68%; 30-38: 64%; 39-49: 52%; 50-62: 33%; 63+: 16%; zie Bijlage 2 voor de significante verschillen).
- Wat betreft het versturen van een sms verschillen alle leeftijdsgroepen significant van elkaar (18-29: 68%; 30-38: 56%; 39-49: 39%; 50-62: 16%; 63+: 5%; zie Bijlage 2 voor de significante verschillen).
- Ook wat betreft het lezen van een sms verschillen de meeste groepen significant van elkaar, buiten de 2 jongste groepen en de tweede en derde leeftijdscategorie (18-29: 80%; 30-38: 72%; 39-49: 64%; 50-62: 31%; 63+: 12%; zie Bijlage 2 voor de significante verschillen).

1.4 Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden

Aan alle bestuurders werd gevraagd in welke mate zij al dan niet akkoord gaan met 3 stellingen betreffende telefoneren tijdens het rijden (Tabel 2).

Tabel 2: Attitudes ten aanzien van gsm-gebruik tijdens het rijden bij bestuurders in België (2012)

Stelling	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN (niet lezen)
	1	2	3	4	5	6
1. Je aandacht voor het verkeer vermindert wanneer je al dan niet-handenvrij telefoneert tijdens het rijden (cognitieve afleiding).	4,70%	4,13%	9,54%	26,76%	54,16%	0,72%
2. Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.	3,26%	8,83%	13,13%	36,57%	37,83%	0,39%
3. Mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om in een ongeval betrokken te geraken (fysieke afleiding).	0,84%	1,84%	5,76%	24,13%	67,22%	0,22%

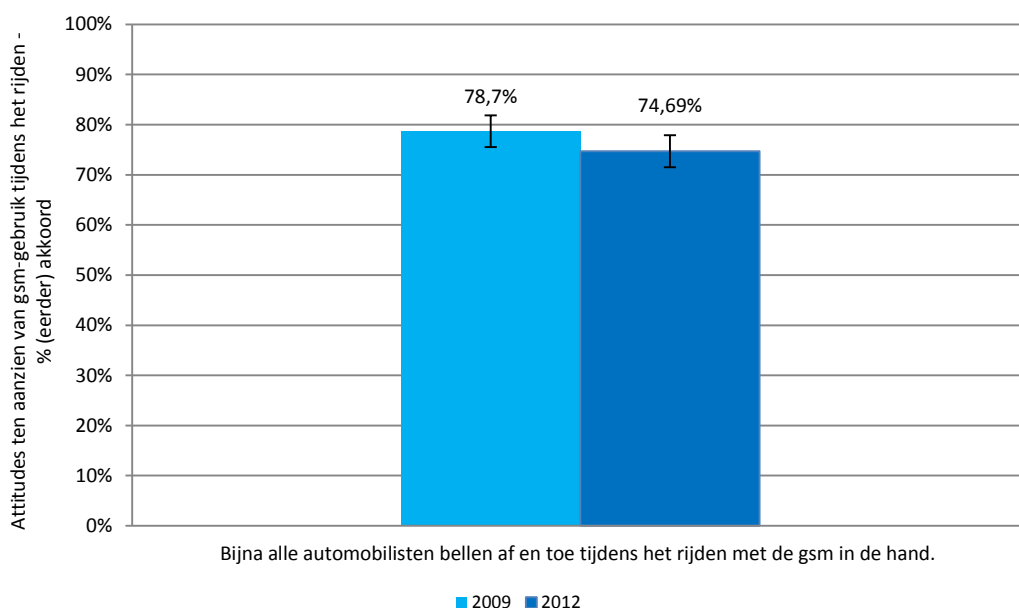
Bron: BIVV

De stellingen 1 en 3 peilen naar de risicoperceptie van de bestuurder. De ruime meerderheid van de bestuurders weet dat de aandacht voor het verkeer vermindert (cognitieve afleiding) wanneer je al dan niet-handenvrij telefoneert tijdens het rijden (82% (eerder) akkoord; stelling 1) en 92% van de bestuurders weet dat mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden (fysieke afleiding), meer risico lopen om in een ongeval betrokken te geraken (stelling 3). De formulering van stellingen 1 en 3 zijn ten opzichte van 2009 veranderd. De resultaten zijn dus niet vergelijkbaar.

In de reeks stellingen met betrekking tot bellen achter het stuur is in 2012 een stelling opgenomen die de gepercipieerde sociale norm (wat denkt men dat andere bestuurders doen¹⁵) weergeeft (stelling 2). In dit kader werd aan de respondenten gevraagd in welke mate ze al dan niet akkoord gaan met de perceptie dat dat bijna alle automobilisten af en toe niet-handenvrij bellen tijdens het rijden. 75% van de respondenten heeft de indruk dat bijna alle automobilisten dit wel eens doen. Drie vierde van de bestuurders heeft dus de indruk dat het de sociale norm is om af en toe eens te telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden. Ten opzichte van 2009 is het percentage bestuurders dat denkt dat bijna alle bestuurders af en toe bellen tijdens het rijden licht gedaald, zij het niet significant (2009: 79%). Figuur 3 geeft de evolutie van de gepercipieerde sociale norm ten opzichte van 2009 weer. De figuur beschrijft het percentage bestuurders dat met een bepaalde stelling "eerder akkoord" of "akkoord" ging (score 4+5).

¹⁵ Deze definitie komt overeen met de term "descriptieve norm¹⁵" uit de literatuur (bijvoorbeeld Delhomme et al., 2009; Moan & Rise, 2011; Cialdini et al., 1990)

Figuur 3: Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden - % (eerder) akkoord (2009, 2012)



Bron: BIVV

1.5 Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

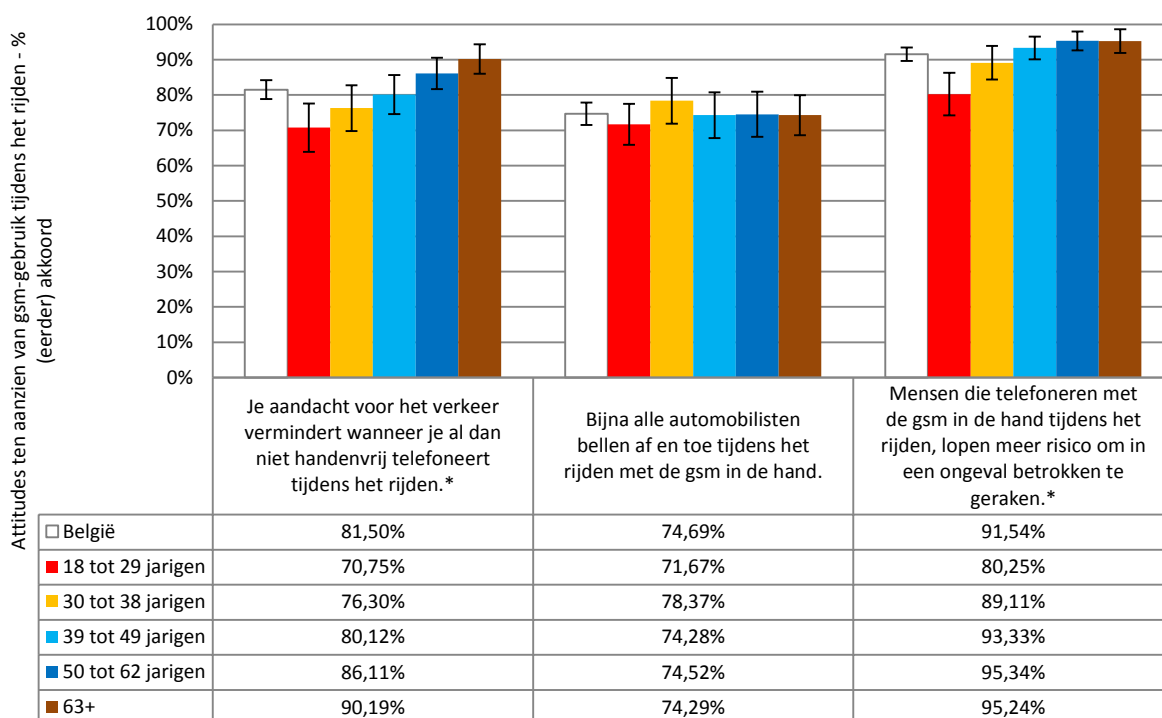
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders die met bepaalde stellingen (eerder) akkoord gaan (%(eerder) akkoord=eerder akkoord, akkoord (score 4+5)). De categorie "weet het niet" werd hier als ontbrekende waarde beschouwd.

Wij konden geen significante verschillen voor de meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang het geslacht vaststellen.

1.5.1 Leeftijd

De meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden verschillen duidelijk naargelang de leeftijd (Figuur 4).

Figuur 4: Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)



* significant

Bron: BIVV

De grafiek illustreert duidelijk het trapsgewijs leeftijdseffect met betrekking tot de risicoperceptie van bellen en rijden. Algemeen kunnen we stellen dat jongere bestuurders het risico van gsm-gebruik tijdens het rijden significant lager inschatten dan oudere bestuurders:

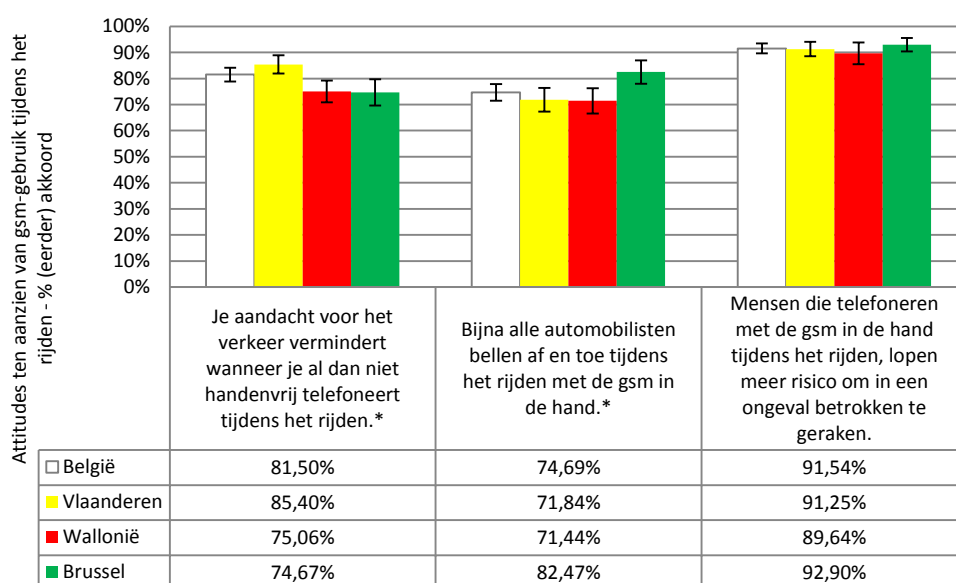
- Dit is zelfs een bijna lineair effect met betrekking tot de erkenning van de cognitieve afleiding bij bellen en rijden (hoe ouder, hoe meer men akkoord gaat dat je aandacht vermindert als je belt en rijdt; 18-29: 71%; 30-38: 76%; 39-49: 80%; 50-62: 86%; 63+: 90%; zie Bijlage 2 voor significante verschillen).
- Wat betreft het hoger ongevalsrisico bij niet-handenvrij bellen tijdens het rijden (fysieke afleiding), zien we eveneens dit effect, maar hier springt vooral de jongste leeftijdsgroep eruit (significante verschillen: 18-29 (80% (eerder) akkoord)) met alle oudere groepen (van 89% tot 95%), en 30-38 (89%) met de 2 oudste groepen (beide 95%); zie Bijlage 2 voor significante verschillen).

De gepercipieerde sociale (descriptieve) norm van wat men denkt dat anderen doen, verschilt daarentegen niet naargelang de leeftijd (stelling 2: Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand).

1.5.2 Gewest

Uit de resultaten blijkt dat sommige meningen over gsm-gebruik significant verschillen naargelang het gewest waarin de respondent woont (Figuur 5).

Figuur 5: Meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden naar gewest van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

De bevindingen rond risicoperceptie tonen voor een deel een significant verschil naargelang de woonplaats:

- Vlamingen (85%) zijn significant (eerder) akkoord met de stelling dat je aandacht voor het verkeer vermindert wanneer je al dan niet-handenvrij telefoneert tijdens het rijden, in vergelijking met Walen (75%) en Brusselaars (75%; verschil met Walen $F(1,126)= 14,04$; $p<0,01$); Brusselaars $F(1,126)= 11,97$; $p<0,01$).
- Voor de tweede stelling, die naar de ongevalsrisicoperceptie peilt (mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om in een ongeval betrokken te geraken) konden we geen significant verschil naargelang de woonplaats vaststellen.

De gepercipieerde sociale norm rond bellen en rijden blijkt ook te verschillen naargelang de woonplaats: Brusselaars (82%) hebben vaker dan Vlamingen (72%) en Walen (71%) de indruk dat bijna alle bestuurders wel eens niet-handenvrij telefoneren tijdens het rijden (verschil met: Vlamingen $F(1,126)= 10,90$; $p<0,01$); Walen $F(1,126)= 11,03$; $p<0,01$).

1.6 Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden

De respondenten kregen een lijst voorgeschoteld met 13 omschrijvingen van een bepaald gevaarlijk rijgedrag (Tabel 3). 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).

Tabel 3: 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 (onaanvaardbaar)

Bron: BIVV

De risicogedragingen zijn gesorteerd op basis van score 1 (onaanvaardbaar). Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (90%; score 1+2). In vergelijking met de 12 andere omschrijvingen van gevaarlijk rijgedrag staat het sms'en tijdens het rijden op plaats 5, na rijden onder invloed van drugs, rijden zonder verzekering, kinderen niet vastmaken tijdens het rijden (allen >97%) en geen gordel dragen vooraan in de auto (iets meer dan 90%).

Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden is eveneens voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (85%; score 1+2). Maar niet-handenvrij bellen is toch iets aanvaardbaarder dan sms'en (plaats 6 in de lijst van 13 gevaarlijke rijgedragingen; gemeten op basis van score 1).

De bevindingen rond de aanvaardbaarheid van bellen en sms'en tijdens het rijden zijn ten opzichte van 2009 nauwelijks veranderd.

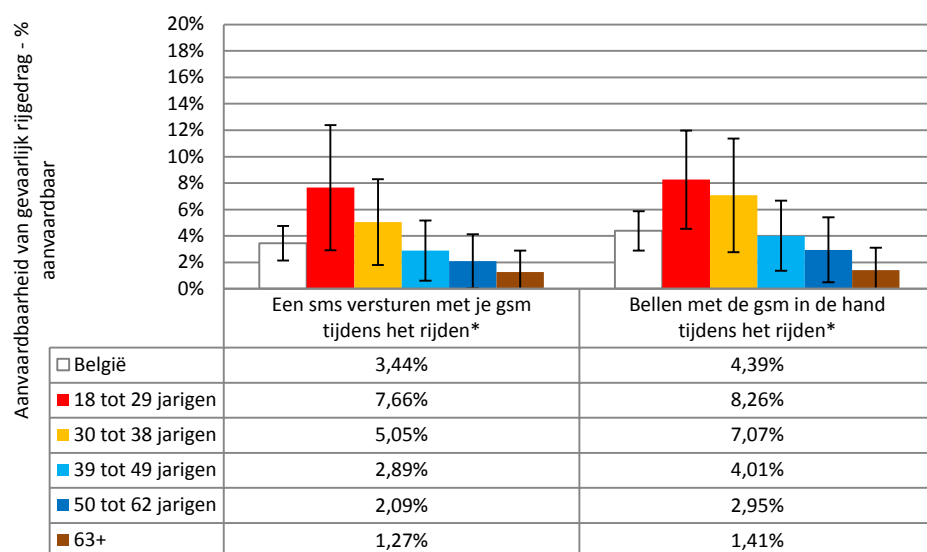
1.7 Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders die een bepaald gevaarlijk rijgedrag aanvaardbaar vinden. "Aanvaardbaar" is hier gedefinieerd als de som van score 4+5 antwoorden.

Wij konden geen significante verschillen naargelang geslacht of gewest vaststellen voor de aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden.

De aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden verschilt echter duidelijk naargelang de leeftijd (Figuur 6).

Figuur 6: Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

We zien een duidelijk trapsgewijs leeftijdseffect: jongere bestuurders vinden gsm-gebruik tijdens het rijden aanvaardbaarder dan oudere bestuurders. Dit geldt zowel voor sms'en als voor niet-handenvrij bellen tijdens het rijden:

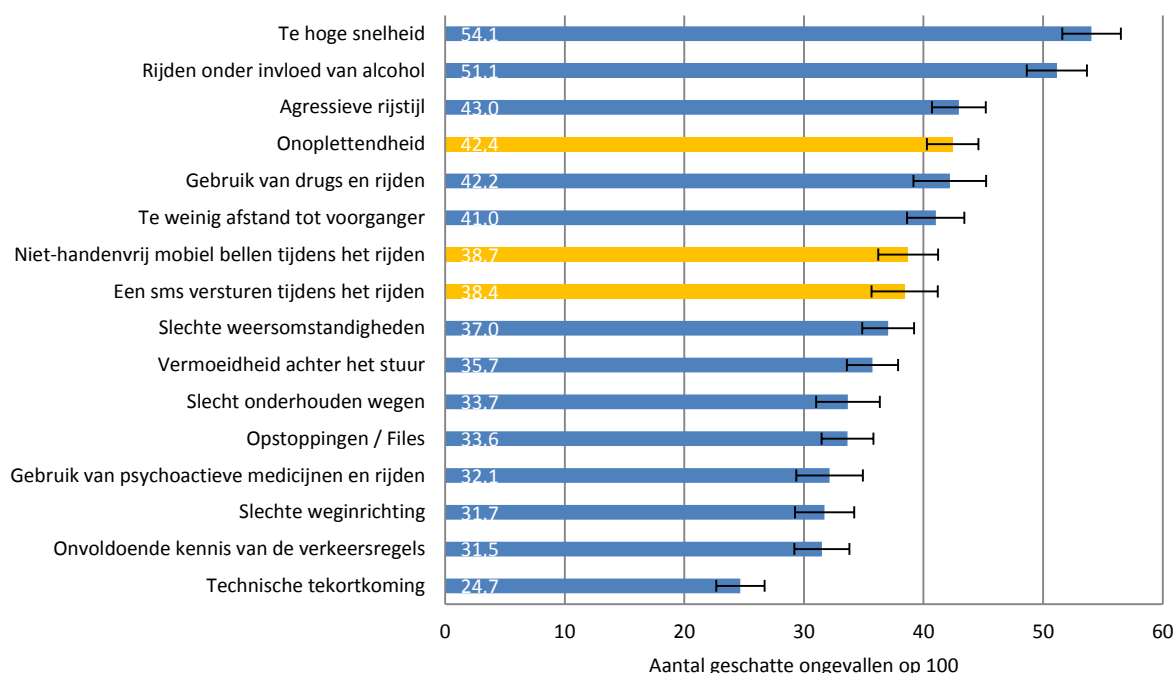
- Wat betreft de aanvaardbaarheid van sms'en tijdens het rijden zien wij de volgende significante verschillen: 18-29-jarigen (8% aanvaardbaar) met de twee oudste groepen (van 1 tot 2%), en 30-38-jarigen (5%) met de oudste groep (1%) (zie Bijlage 2 voor significante verschillen).
- M.b.t. de aanvaardbaarheid van bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden onderscheiden de volgende leeftijdsgroepen zich significant van elkaar: 18-29-jarigen (8% aanvaardbaar) met de drie oudste groepen (van 1 tot 4%), en 30-38-jarigen (7%) met de oudste groep (1%) (zie Bijlage 2 voor significante verschillen).

1.8 Subjectieve schatting van gsm-gebruik als ongevalsoorzaak

Om zicht te krijgen op de risicoperceptie van Belgische bestuurders m.b.t bepaalde typen van omstandigheden van gevaarlijk rijgedrag, vroegen wij de respondenten aan te geven in hoeveel verkeersongevallen volgens hen, elk van de volgende factoren een oorzaak is. Zij kregen de opdracht voor elke factor (in totaal 16 types van omstandigheden van gevaarlijk rijgedrag) het percentage ongevallen te schatten¹⁶ (Figuur 7). De eerdere vraag in 2009 bleek onduidelijk gesteld te zijn en daarom werd de vraagstelling in 2012 veranderd. De instructie voor de schatting werd verduidelijkt in de vraagstelling van 2012 t.o.v. 2009. Hierdoor zijn de resultaten niet helemaal vergelijkbaar.

¹⁶ Met andere woorden, hoeveel ongevallen op 100 hebben volgende factoren als oorzaak. Bv. 30 ongevallen = 30 op 100 ongevallen. 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.

Figuur 7: Subjectieve schatting van het aandeel verkeersongevallen per oorzaak (2012)



Bron: BIVV

Onoplettendheid werd door de Belgische autobestuurders als een belangrijke oorzaak van verkeersongevallen gezien. Belgische autobestuurders schatten dat in 42% van de verkeersongevallen onoplettendheid een oorzaak is (plaats 4 van 16 oorzaken van verkeersongevallen). Niet-handenvrij bellen tijdens het rijden werd als oorzaak gezien in 39% van de ongevallen (plaats 7 van 16), gevolgd door sms'en tijdens het rijden (38%; plaats 8 van 16).

Ook al zijn de cijfers met eerdere edities van de BIVV-attitudemeting niet rechtstreeks vergelijkbaar, toch kunnen wij de relatieve positie over de jaren heen van de verschillende factoren vergelijken. Wij stellen vast dat het ongevalsrisico door onoplettendheid hoog ingeschat wordt (Tabel 4).

Tabel 4: Vergelijking top 5 belangrijkste 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 2009 en 2012 stond "onoplettendheid" op plaats 3 en 4. In 2006 bereikte deze factor net niet de top 5 van de voorgeschotelde oorzaken van verkeersongevallen. Gsm-gebruik (bellen en sms'en) bereikte in de inschatting van de Belgische bestuurders in geen van de BIVV-attitudemetingssedities de top 5 van de gevaarlijkste ongevalsoorzaken.

1.9 Subjectieve schatting van gsm-gebruik als ongevalsoorzaak naargelang geslacht, leeftijd en gewest

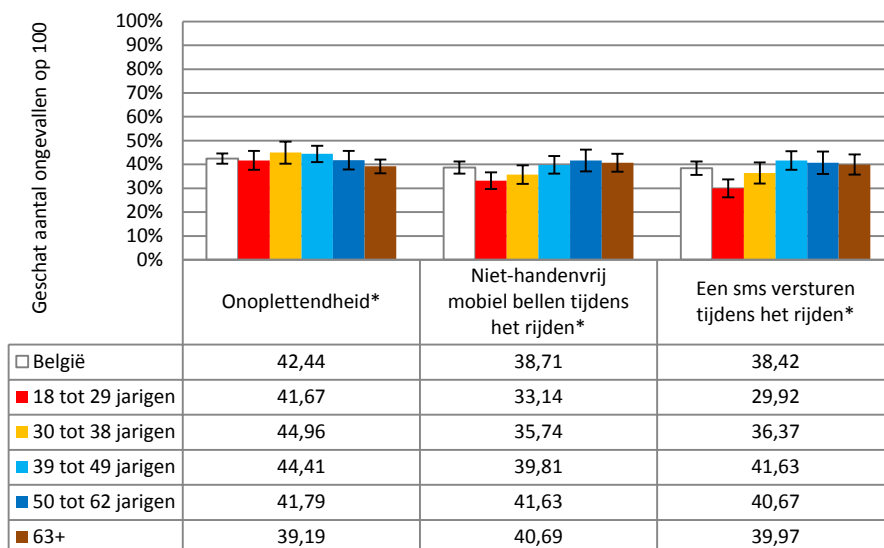
In de volgende analyses werd op basis van het gemiddelde percentage geschatte oorzaken van ongevallen getoetst of er verschillen zijn naargelang geslacht, leeftijd en gewest.

I.v.m. de risicoperceptie van onoplettendheid en gsm-gebruik konden we geen significant verschil naargelang geslacht vaststellen.

1.9.1 Leeftijd

De inschattingen van de gevaarlijkheid van onoplettendheid en gsm-gebruik variëren significant naargelang de leeftijd (Figuur 8).

Figuur 8: Subjectieve schatting van het aandeel verkeersongevallen door onoplettendheid en gsm-gebruik naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Het aandeel ongevallen veroorzaakt door onoplettendheid werd door 63-plussers met 39% significant lager ingeschat dan door 30-38-jarigen (45%; $F(1,126) = 4,40$; $p < 0,05$) en 39-49-jarigen (44%; $F(1,126) = 5,12$; $p < 0,05$).

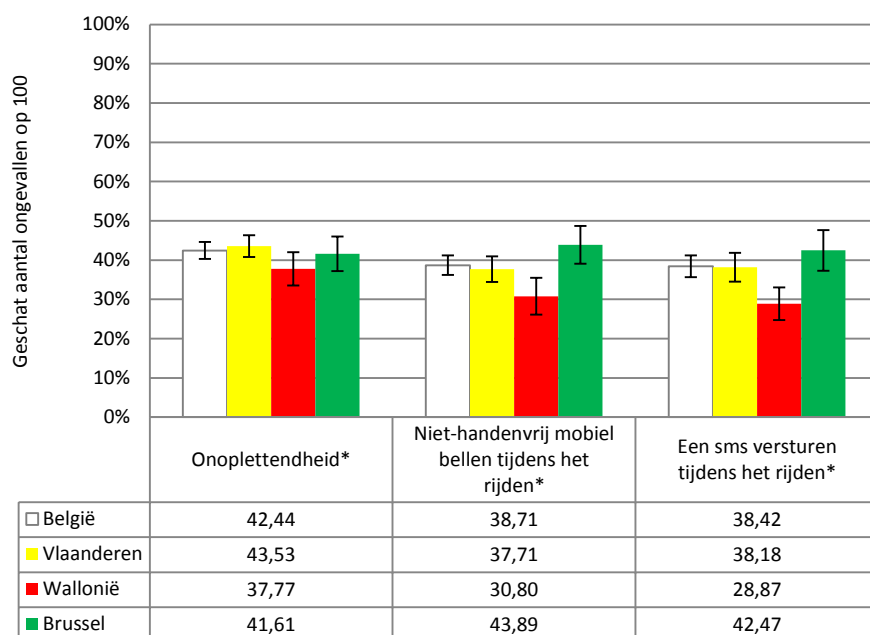
M.b.t. subjectieve inschatting van het aandeel ongevallen veroorzaakt door gsm-gebruik zien wij een omgekeerde tendens:

- 18-29-jarigen schatten met 33% het aandeel ongevallen veroorzaakt door niet-handenvrij bellen tijdens het rijden significant lager in dan 39-plussers (39-49: 40%; 50-62: 42%; 63+: 41; zie Bijlage 2 voor de significante verschillen). Verder ligt de inschatting van 30-38-jarigen met 36% ongevallen veroorzaakt door niet-handenvrij bellen significant lager dan die van 50-62-jarigen (42%; $F(1,126) = 4,35$; $p < 0,05$).
- I.v.m. de inschatting van ongevallen veroorzaakt door sms'en tijdens het rijden zien wij hetzelfde patroon: 18-29-jarigen schatten met 30% het aandeel ongevallen veroorzaakt door sms'en tijdens het rijden significant lager in dan alle andere leeftijdsgroepen (30-38: 36%; 39-49: 42%; 50-62: 41%; 63+: 40%; zie Bijlage 2 voor de significante verschillen), en ook 30-38-jarigen schatten met 36% dit ongevalsrisico significant lager in dan 39-49-jarigen (42%; $F(1,126) = 4,74$; $p < 0,05$).

1.9.2 Gewest

De risicoperceptie van onoplettendheid en gsm-gebruik verschilt ook naar gewest (woonplaats) van de respondent (Figuur 9).

Figuur 9: Subjectieve schatting van het aandeel verkeersongevallen door onoplettendheid en gsm-gebruik naar gewest van de respondent (2012)



* significant

Bron: BIVV

Vlamingen schatten het aandeel verkeersongevallen veroorzaakt door onoplettendheid met 44% significant hoger in dan Walen (42%; $F(1,126) = 5,11$; $p < 0,05$).

I.v.m. de risicoinschatting van gsm-gebruik schatten Brusselaars het aandeel ongevallen het hoogst in, Walen het laagst en Vlamingen nemen hier een tussenpositie in. Deze verdelingen vinden wij zowel voor niet-handenvrij bellen als voor sms'en tijdens het rijden: Brusselaars schatten dat 44% van de ongevallen veroorzaakt wordt door niet-handenvrij bellen en 42% door sms'en tijdens het rijden (Vlamingen respectievelijk 38% en 38%, en Walen 31% en 30%; zie Bijlage 2 voor de significante verschillen).

2. Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

2.1 Het risico van vermoeidheid en slaperigheid tijdens het rijden

Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur is een belangrijk verkeersveiligheidsprobleem (SWOV, 2012). In de literatuur worden beide concepten vaak door elkaar gebruikt. "Slaperigheid" kan gedefinieerd worden als de neurobiologische nood aan slaap, resulterend uit de fysiologische waak- en slaapcyclus. Vermoeidheid wordt eerder geassocieerd met fysieke arbeid of, in moderne termen, taakprestaties. Hoewel beide verschillende oorzaken hebben, komen de effecten van slaperigheid en vermoeidheid wel sterk overeen, namelijk een vermindering van het mentaal en fysiek presteervermogen" (SafetyNet, 2009 p. 4).

Europees onderzoek toont aan dat heel wat bestuurders vermoeid/slaperig rijden (European Commission Road Safety, 2010). Risicostudies zijn het erover eens dat vermoeidheid een belangrijke factor is in een groot deel van de verkeersongevallen (range 10-20%) en dat vermoeidheid gerelateerde ongevallen vaak gepaard gaan met zware verwondingen. Men schat dat het ongevalsrisico bij rijden na 17u wakker zijn vergelijkbaar is met het ongevalsrisico bij een BAC van 0,05g/l (tweemaal hoger dan het normale risico; SafetyNet, 2009). Gezien de verhoogde kans op een ongeval door vermoeid rijden werden in de attitudemeting 2009 voor het eerst vragen opgenomen, die pielen naar ervaringen en attitudes m.b.t vermoeidheid en slaperigheid tijdens het rijden. In 2012 werden deze vragen in licht aangepaste vorm herhaald.

2.2 Zelfgerapporteerde vermoeidheid en slaperigheid

Om een idee te krijgen van de prevalentie van slaperigheid en vermoeidheid vroegen we aan alle respondenten hoe vaak zij zich het afgelopen jaar vermoeid en slaperig gevoeld hebben bij het rijden. Tabel 5 toont de antwoorden van de respondenten in 2012.

Tabel 5: Zelfgerapporteerde frequentie van vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden bij bestuurders in België (2012)

	nooit	zelden	vaak	(bijna) altijd	Weet het niet
	1	2	3	4	9
Hoe vaak hebt u zich het afgelopen jaar vermoeid en slaperig gevoeld bij het rijden?	41,89%	50,17%	7,32%	0,52%	0,10%

Bron: BIVV

42% van de bestuurders geeft aan zich het afgelopen jaar nooit vermoeid en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden, 50% zelden, 7% vaak en 1% (bijna) altijd. Met andere woorden, 58% van de Belgische bestuurders geeft aan zich in het afgelopen jaar ooit vermoeid en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden.

Omdat de vraagstelling veranderd is ten opzichte van 2009 zijn de resultaten niet exact vergelijkbaar. In 2009 luidde de vraag als volgt: "Hoeveel dagen heeft u zich de afgelopen dertig dagen slaperig gevoeld bij het rijden?". Toen verklaarden 8 op 10 Belgische bestuurders zich de afgelopen maand geen enkele keer vermoed en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden. Bijna 2 op 10 bestuurders beweert zich dus wel eens vermoeid gevoeld te hebben bij het rijden in de afgelopen maand. Een grote meerderheid daarvan voelde zich 1 tot 5 keer slaperig achter het stuur.

2.3 Zelfgerapporteerde vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

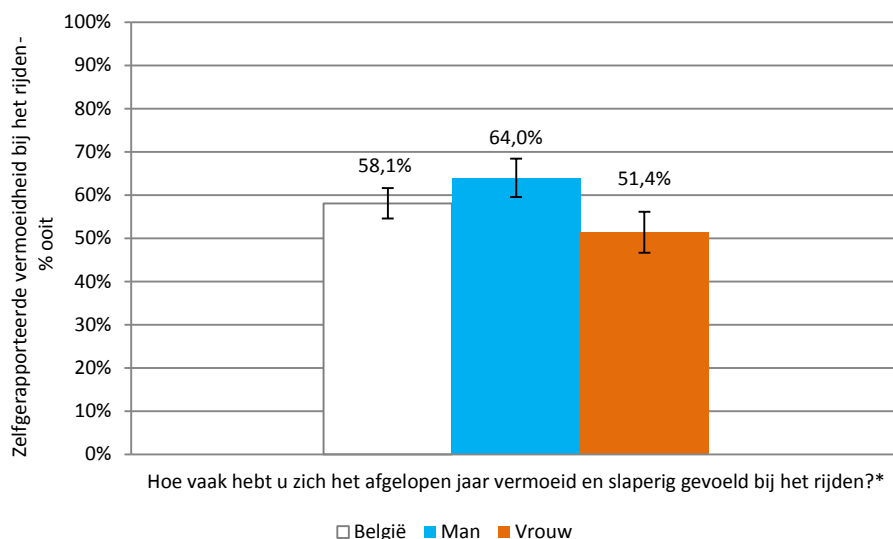
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders dat aangeeft zich in het afgelopen jaar ooit vermoeid en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden. Zij beschrijven het percentage bestuurders dat een bepaald gedrag "zelden", "vaak" of "(bijna) altijd" toont (score 2+3+4).

Tussen de gewesten werden geen significante verschillen teruggevonden i.v.m. de frequentie van vermoeidheid of slaperigheid achter het stuur.

2.3.1 Geslacht

De zelfgerapporteerde frequentie van vermoeid/slaperig rijden verschilt duidelijk naargelang het geslacht (Figuur 10).

Figuur 10: Zelfgerapporteerde frequentie van vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naar geslacht van de bestuurder (2012)



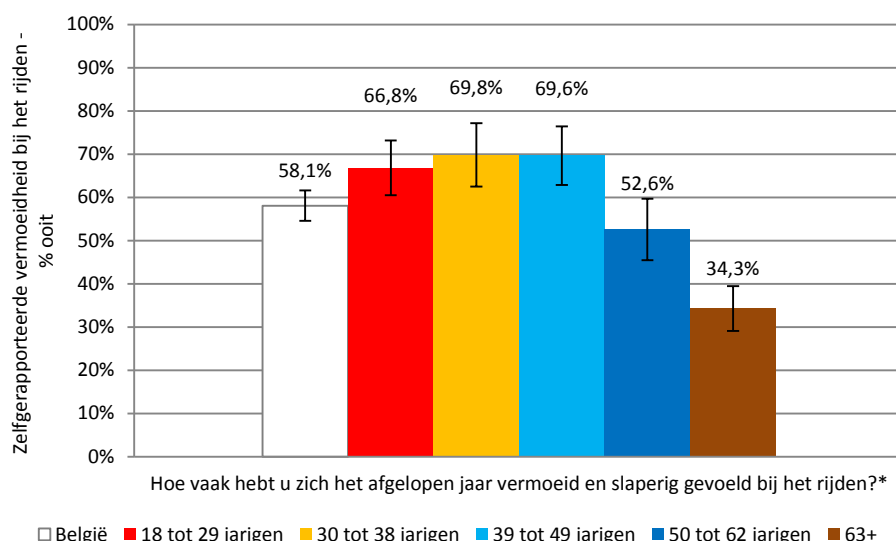
* significant
Bron: BIVV

Mannen (64%) zeggen significant vaker vermoeid/slaperig gereden te hebben dan vrouwen (51%; $F(1,126) = 17,46$; $p < 0,01$). Dankzij de BIVV gedragsmetingen weten wij dat mannen in alle periodes van de week en dus ook 's nachts vaker rijden dan vrouwen. Dit kan een verklaring zijn voor de hogere prevalentie van vermoeid rijden bij mannen (Riguelle, 2013; Riguelle, 2014).

2.3.2 Leeftijd

Verder verschilt de zelfgerapporteerde frequentie van vermoeid/slaperig rijden ook naargelang de leeftijd (Figuur 11).

Figuur 11: Zelfgerapporteerde frequentie van vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

Bestuurders tussen 18 en 49 jaar (3 jongste leeftijdsgroepen; van 67% tot 70%) rapporteren significant vaker vermoeid/slaperig gereden te hebben dan 50-plussers (2 oudste groepen). Verder verschillen ook de 2 oudste groepen significant van elkaar: 50-62-jarige (53%) bestuurders geven vaker aan vermoeid/slaperig te rijden dan 63-plussers (34%). Met andere woorden, de oudste leeftijdscategorie 63+ geeft in vergelijking met alle andere leeftijdsgroepen het minst aan vermoeid/slaperig te rijden (zie Bijlage 5 voor significante verschillen). Deze leeftijdsgroep rijdt volgens de BIVV gedragmetingen ook het minder s 'nachts (Riguelle, 2013; Riguelle, 2014).

2.4 Meningen over slaperigheid tijdens het rijden

Aan alle bestuurders werd gevraagd in welke mate zij al dan niet akkoord gaan met 3 stellingen betreffende slaperigheid tijdens het rijden (Tabel 6).

Tabel 6: Meningen over slaperigheid tijdens het rijden bij bestuurders in België (2012)

	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	Weet het niet
	1	2	3	4	5	9
Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto.	2,16%	3,76%	5,96%	23,38%	64,31%	0,43%
Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden.	47,18%	19,70%	13,72%	13,67%	5,24%	0,49%
Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik in een ongeval betrokken geraak.	0,71%	1,26%	4,69%	27,56%	65,49%	0,30%

Bron: BIVV

93% van de bestuurders beseft dat het ongevalsrisico groter is als men zich slaperig voelt achter het stuur (score 3+4). 88% weet zelfs dat men in dat geval beter niet met de auto rijdt. Algemeen lijkt men dus goed op de hoogte te zijn van de risico's van vermoeidheid/slaperigheid achter het stuur. Desondanks geeft 19% toe toch te zullen blijven rijden als men zich slaperig voelt achter het stuur.

In 2009 werden dezelfde vragen gesteld maar enkel aan bestuurders die eerder aangegeven hadden dat zij zich tenminste één keer in de laatste maand slaperig voelden tijdens het rijden (293 respondenten). Door deze selectie zijn de resultaten van 2009 niet met die van 2012 te vergelijken.

2.5 Meningen over slaperigheid tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

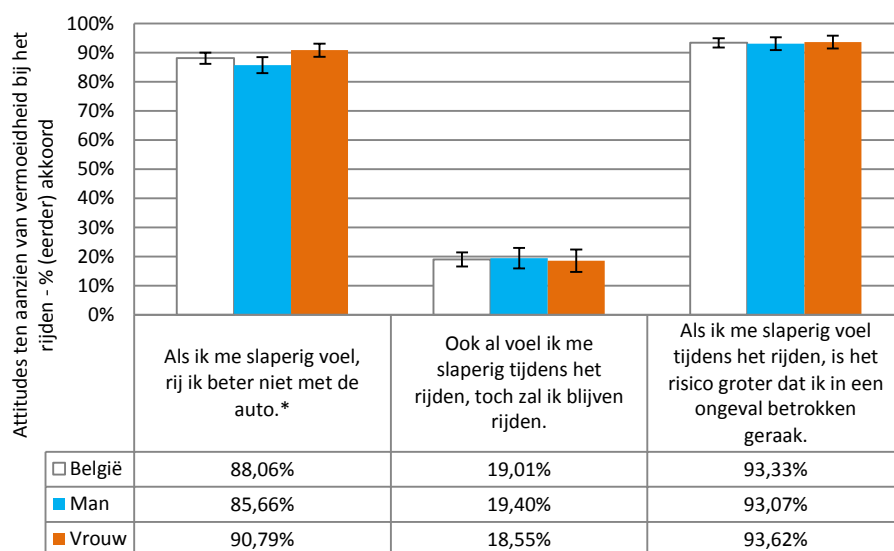
De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders die met bepaalde stellingen (eerder) akkoord gaan (%(eerder) akkoord=eerder akkoord, akkoord (score 4+5)). De categorie "weet het niet" werd als ontbrekende waarde beschouwd.

De resultaten met betrekking tot significante verschillen zijn door de selectieve vraagstelling in 2009 (vraag enkel aan bestuurders die eerder aangegeven hadden dat zij zich tenminste één keer in de laatste maand slaperig voelden tijdens het rijden; in 2012 vraag aan alle respondenten) niet met deze resultaten vergelijkbaar.

2.5.1 Geslacht

Figuur 12 toont verschillende meningen over slaperig rijden opgesplitst naar geslacht.

Figuur 12: Meningen over slaperigheid tijdens het rijden naar geslacht van de bestuurder (2012)



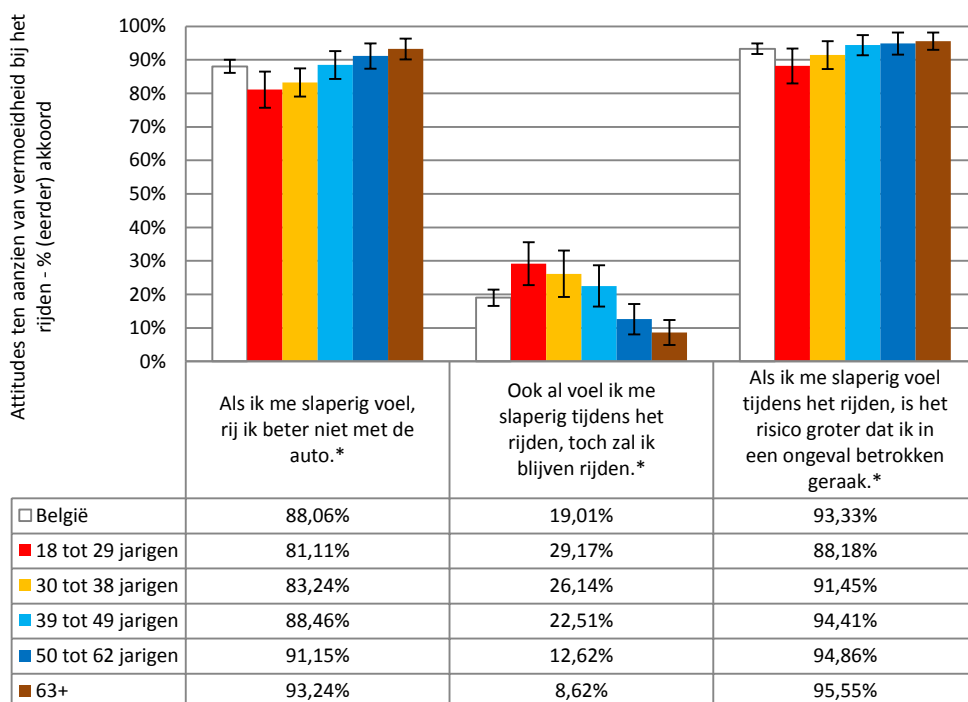
* significant
Bron: BIVV

Enkel bij de stelling "Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto" konden wij een significant verschil tussen de geslachten vaststellen. Vrouwen geven vaker aan dan mannen dat als zij zich slaperig voelen, ze beter niet met de auto zouden rijden (vrouwen: 91%; mannen: 86%; $F(1,126)=9,69$; $p<0,01$). Mannen lijken iets meer geneigd dan vrouwen om m.b.t. slaperig rijden een risico te nemen (zie ook stelling 2 (intentie): licht, maar niet significant verschil). Het risicobesef (kans om in een ongeval betrokken te geraken) blijkt voor mannen en vrouwen gelijk te zijn en ligt voor beiden op een tamelijk hoog niveau (mannen: 93,1%; vrouwen: 93,6%).

2.5.2 Leeftijd

De meningen over slaperig rijden verschillen duidelijk naargelang de leeftijd (Figuur 13).

Figuur 13: Meningen over slaperigheid tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

De neiging slaperig te rijden (stellingen 1 en 2) neemt met toenemende leeftijd af. Met andere woorden, jonge bestuurders zijn eerder geneigd dan oudere om te rijden ook al voelen zij zich slaperig:

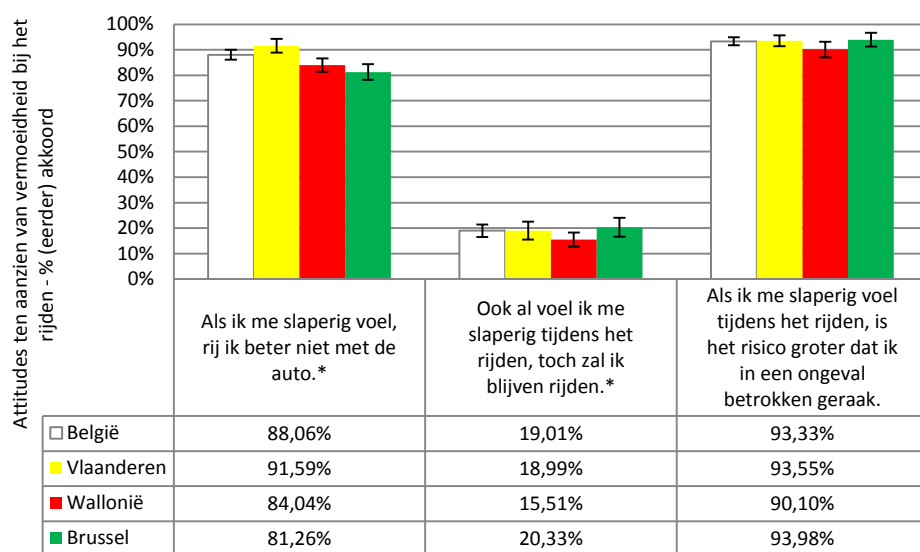
- De 2 jongste groepen geven significant minder vaker dan de oudere groepen aan beter niet te rijden als men zich slaperig voelt (zie Bijlage 2 voor de significante verschillen).
- De 2 oudste groepen geven significant minder vaak dan de jongere groepen aan te zullen blijven rijden ook al voelen ze zich slaperig (zie Bijlage 2 voor significante verschillen).

Het risicobesef van slaperig rijden ligt bij de jongste leeftijdscategorie significant lager dan bij bestuurders die 39 en ouder zijn (zie Bijlage 2 voor de significante verschillen).

2.5.3 Gewest

De analyses toonden dat sommige meningen over slaperig rijden ook variëren naargelang het gewest waarin de respondent woont (Figuur 14).

Figuur 14: Meningen over slaperigheid tijdens het rijden naar gewest van de bestuurder (2012)



* significant
Bron: BIVV

Vlamingen (92%) geven significant vaker dan Walen (84%) en Brusselaars (81%) aan dat zij beter niet met de auto rijden als zij zich slaperig voelen (verschil met: Walen $F(1,126) = 15,77$; $p < 0,01$; Brusselaars $F(1,126) = 24,99$; $p < 0,01$). Brusselaars hebben het hoogste percentage bestuurders dat aangeeft dat zij, ook al voelen zij zich slaperig tijdens het rijden, toch zullen blijven rijden (20%). Hier was het verschil met Walen (16%) significant ($F(1,126) = 4,27$; $p < 0,05$) maar met Vlamingen (19%) niet. Voor stelling 3 rond het risicobesef van slaperig rijden, konden wij geen significante verschillen naargelang de woonplaats van de bestuurder vaststellen.

2.6 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden

Tabel 7 geeft de meningen van de respondenten weer over de (on)aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag. De respondenten 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).

Tabel 7: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)

		Onaanvaardbaar			Aanvaardbaar			
Rang*	Rijgedrag	1	2	3	4	5	Weet het niet	
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/h 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

Verder rijden wanneer men te moe is, is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (85%; score 1+2). In vergelijking met de 12 andere omschrijvingen van gevaarlijk rijgedrag staat het vermoeid rijden op plaats 9 in de rangorde (gemeten op basis van score 1).

Ten opzichte van 2009 is de aanvaardbaarheid van vermoeid rijden nauwelijks veranderd (2009: 2,8%; 2012: 3,1).

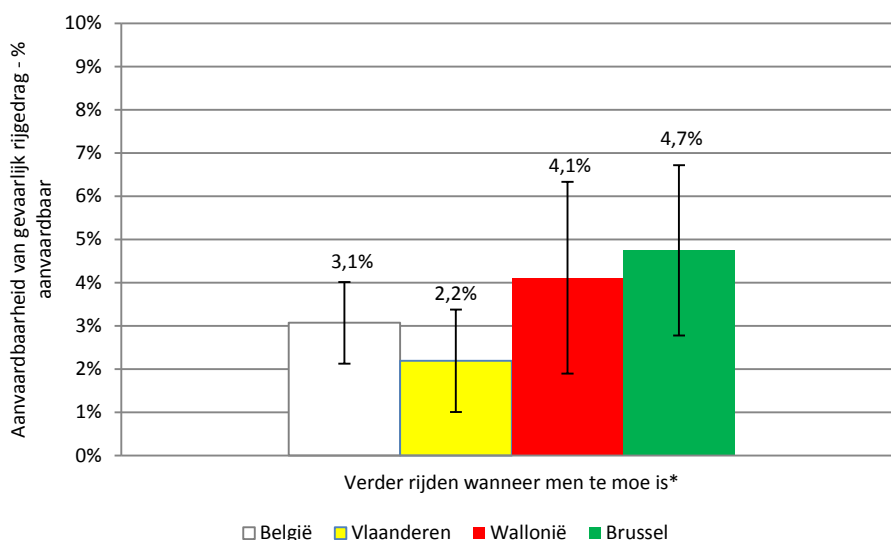
2.7 Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden naargelang geslacht, leeftijd en gewest

De volgende analyses hebben betrekking op het percentage bestuurders die "het verder rijden wanneer men te moe is" aanvaardbaar vinden (63 personen). "Aanvaardbaar" is hier gedefinieerd als score 4 plus 5.

Wij konden geen significante verschillen vaststellen naargelang geslacht of leeftijd m.b.t. de aanvaardbaarheid van rijden wanneer men te moe is.

Er zijn echter wel significante verschillen naargelang de woonplaats van de respondent (Figuur 15).

Figuur 15: Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden naar gewest van de bestuurder (2012)



* significant

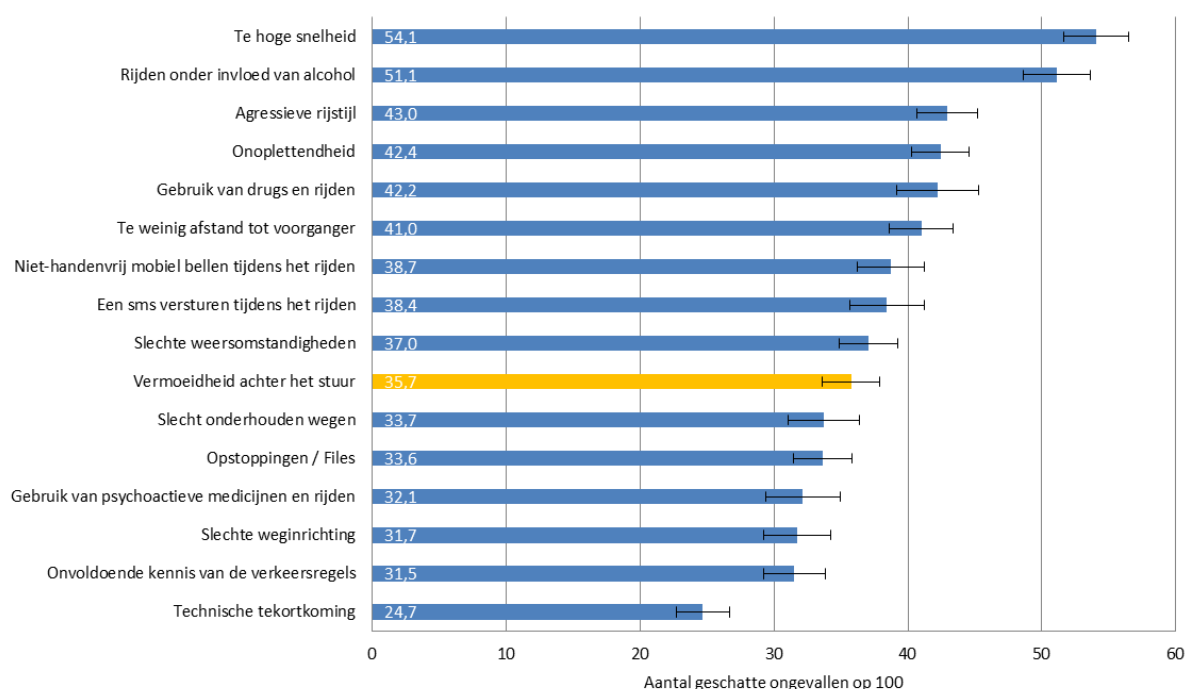
Bron: BIVV

Vlamingen (2%) vinden rijden wanneer men te moe is significant minder aanvaardbaar dan Brusselaars (5%; $F(1,126) = 4,83$; $p < 0,05$).

2.8 Subjectieve schatting van vermoeidheid als ongevalsoorzaak

Figuur 16 toont de schatting van het aandeel ongevallen dat door een bepaald verkeersrisico veroorzaakt werd. Bij deze vraag konden meerdere oorzaken van een ongeval aangegeven worden.

Figuur 16: Subjectieve schatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012)



Bron: BIVV

Belgische bestuurders schatten dat 36% van de verkeersongevallen veroorzaakt wordt door vermoeidheid achter het stuur, waardoor vermoeidheid op plaats 10 van 16 gepresenteerde oorzaken van verkeersongevallen staat.

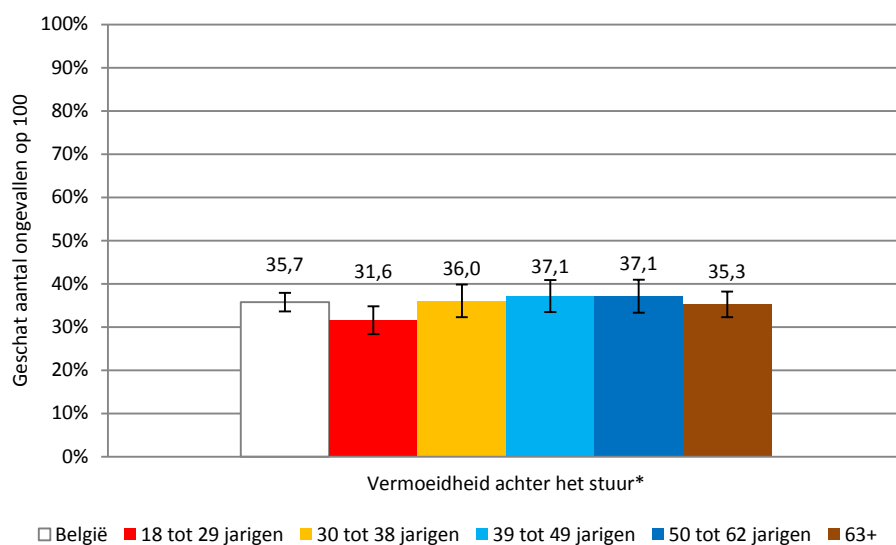
In vergelijking met de top 5 van oorzaken van verkeersongevallen uit eerdere edities van de BIVV-attitudemeting zien wij dat vermoeidheid in 2006 nog op plaats 4 belandde maar intussen in 2012 naar plaats 10 gezakt is. Ook al kunnen wij de cijfers door de verandering in vraagstelling niet direct met elkaar vergelijken, wijst dit resultaat toch in de richting dat de inschatting van het ongevalsrisico door vermoeidheid over de jaren heen afgenomen is (zie tabel 4).

2.9 Subjectieve schatting van vermoeidheid 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.

I.v.m. de subjectieve inschatting van vermoeidheid als oorzaak voor verkeersongevallen konden wij geen significant verschil naargelang het geslacht en de woonplaats van de respondent vaststellen. Maar deze inschatting verschilt echter significant naargelang de leeftijd van de respondent (Figuur 17).

Figuur 17: Subjectieve schatting van het aantal verkeersongevallen door vermoeidheid naar leeftijd van de respondent (2012)



* significant
Bron: BIVV

Jonge bestuurders (18-29 jaar) schatten het percentage ongevallen (32%) dat veroorzaakt werd door vermoeidheid significant lager in dan 39-49-jarigen en 50-62-jarigen (telkens 37%; verschil met 39-49: $F(1,126) = 6,06$; $p < 0,05$; verschil met 50-62: $F(1,126) = 5,89$; $p < 0,05$).

3. Vergelijking met resultaten uit andere bronnen

3.1 Belgische gegevens m.b.t. afleiding door gsm en vermoeidheid

Er bestaat heel weinig informatie over afleiding en vermoeidheid tijdens het rijden bij Belgische bestuurders. Eerdere cijfers m.b.t. gsm-gebruik zijn de BIVV-evaluatiestudies van de campagnes "mobiel bellen en rijden" in 2010 en "rijden en bellen" in 2009, en m.b.t. vermoeid rijden, de BIVV evaluatiestudie van de campagne "Pitstop" in 2008 en de voorafgaande survey rond vermoeidheid in hetzelfde jaar. Verder waren in de NVOV (Nationale verkeersonveiligheids-) enquête (2013) enkele vragen rond afleiding (gsm-gebruik) en vermoeidheid opgenomen (BIVV, niet-gepubliceerde resultaten).

Deze referenties illustreren dat de tot nu beschikbare Belgische cijfers over gsm-gebruik tijdens het rijden louter gebaseerd zijn op zelfdeclaratie. Cijfers op basis van geobserveerd gsm-gebruik achter het stuur ontbreken. Daarom heeft het BIVV in het najaar van 2013 een gedragsmeting rond gsm-gebruik tijdens het rijden gelanceerd. De observatiefase is op dit moment afgesloten. De analyses van de gegevens lopen en zullen gepubliceerd worden in 2014 (Riguelle, F & Roynard, M. (manuscript in voorbereiding).

3.1.1 GSM-gebruik tijdens het rijden (BIVV-onderzoek)

In de NVOV-enquête (2013) geeft 26% van de Belgische bevolking (16+) aan tenminste "wel eens" met een niet-handenvrije telefoon te bellen tijdens het rijden. Let wel, in deze vraagstelling was, in tegenstelling tot de BIVV-attitudemeting, niet benadrukt dat hier ook het gsm-gebruik tijdens het stilstaan voor een rood licht of in de file bedoeld was. Dit verschil zou voor een deel de lagere resultaten in vergelijking met de BIVV-attitudemeting (hier: 45%) kunnen verklaren. Daarnaast geeft 1 op 3 (32%) aan wel eens handenvrij te bellen achter het stuur. Dit resultaat wijst in dezelfde richting als de WHO-literatuurstudie (2011) die concludeert dat het gebruik van handenvrije gsm-kits tijdens het rijden vermoedelijk hoger ligt dan het gebruik van niet-handenvrije gsm-kits.

Op de NVOV-vraag naar de frequentie waarmee men in het verkeer met verschillende onveilige gedragingen van weggebruikers geconfronteerd wordt, staat "automobilisten die met iets anders bezig zijn (bellen, radio afstemmen)" op plaats 3 van 10 onveilige gedragingen na "automobilisten die veel te hard rijden" en "slordig rijgedrag van weggebruikers (b.v. geen richting aangeven)".

Bijkomende informatie rond gsm-gebruik achter het stuur is afkomstig van een BIVV-bevraging (bij een representatieve steekproef van Belgische bestuurders die een gsm gebruiken) in het kader van de campagne "Rijden + GSM = dodelijk" in 2011. Doel van dit onderzoek was de probleemsituatie in kaart te brengen: frequentie van mobiel bellen tijdens het rijden, het gebruik van handenvrije gsm-kit, gedragspatronen bij mobiel bellen tijdens het rijden en vastgestelde overtredingen (iVOX-Indigov, 2010¹⁷). De hoofddata uit deze studie kunnen als volgt samengevat worden:

Mobiel bellen tijdens het rijden (incl. handenvrije gsm-kit¹⁸):

- 53% van de Belgische rijbewijsbezitters (18+) die een gsm gebruiken, geeft aan de gsm in de auto te gebruiken, voornamelijk om gebeld te worden (44%)
- Een kwart zegt zelf ook te bellen als hij of zij in de wagen achter het stuur zit
- Eveneens een kwart van de bestuurders leest al wel eens een sms tijdens het rijden

Bezit en gebruik van handenvrije gsm-kit:

- 30% van de bevroegden beschikt over een handenvrije gsm-kit
- 60% van deze kit-bezitters gebruikt de handenvrije gsm-kit altijd

Mobiel bellen tijdens het rijden (excl. handenvrije gsm-kit):

- 39% van de bevroegden belt niet-(altijd) handenvrij of sms't in de auto¹⁹

¹⁷ Online onderzoek bij representatief staal van Belgische bevolking (18+) in het bezit van rijbewijs en GSM (N=1218); basis: iVOX online research panel; periode: 4-9 mei 2011.

¹⁸ Dus niet vergelijkbaar met de cijfers van de attitudemeting 2012 (hier enkel niet-handenvrij bellen) en NVOV (hier twee aparte vragen, die elkaar niet uitsluiten)

¹⁹ Door de koppeling van de vraagstelling (niet-handenvrij bellen EN sms'en) zijn de cijfers niet vergelijkbaar met BIVV attitudemeting 2012 (hier twee vragen apart). Verder werd er in de

- Ongeveer 1 op 3 belt zelf of neemt op als hij/zij wordt gebeld in de auto, en dit niet (altijd) handenvrij
- Significante verschillen tussen taalgroepen en regio's zijn er niet (idem BIVV attitudemeting 2012), maar vrouwen in het algemeen en 50-plussers gebruiken de gsm minder achter het stuur. In de BIVV-attitudemeting 2012 werd geen significant verschil naargelang geslacht vastgesteld en ook hier neemt het gsm-gebruik met toenemende leeftijd af.

Gedrag patronen:

- Wie zonder handenvrije kit de gsm in de wagen gebruikt, tracht dit gebruik in hoeveelheid en in tijd te beperken
- 3% van de bevroegden kreeg al eens een boete omwille van het rijden met de gsm in de hand.

Deze enquête biedt dus bijkomende informatie over aspecten die niet in de attitudemeting bevroegd werden. De resultaten i.v.m. zelfgerapporteerd gsm-gebruik zijn niet vergelijkbaar met die van de attitudemeting omdat de vragen verschillen (zie voetnoten in voorafgaande tekst).

3.1.2 Vermoeidheid tijdens het rijden (BIVV onderzoek)

Ook over vermoeidheid en slaperigheid tijdens het rijden biedt de NVOV-enquête (2013)²⁰ enkele recente gegevens. 59% van de respondenten geeft aan wel eens te rijden als zij moe zijn. Dit cijfer komt dus overeen met de resultaten uit de attitudemeting 2012.

Voor meer gedetailleerde Belgische informatie over vermoeidheid achter het stuur moet men teruggaan naar een BIVV-enquête van 2008. Toen lanceerde het BIVV, in het kader van het Europese CAST-project, de eerste Belgische campagne tegen vermoeidheid achter het stuur. De campagne liep onder de naam PITSTOP en wilde jonge bestuurders van 18 tot 25 jaar overtuigen om de auto op een veilige plek te parkeren en een kwartiertje te 'pitten' als ze zich slaperig voelen. Ter voorbereiding van deze campagne organiseerde het BIVV een enquête bij Belgische autobestuurders rond vermoeid rijden²¹ (Ipsos België, 2008). Deze enquêteresultaten rond vermoeidheid vormen een nuttige aanvulling op de BIVV-attitudemetersresultaten. Dobbeleer et al. (2009, p. 14) vatten de hoofdresultaten van deze bevraging als volgt samen:

- "Uit een lijst van 11 mogelijke ongevalsbeïnvloedende factoren, schatten Belgische bestuurders de invloed van rijden onder invloed van alcohol op ongevallen het hoogst in, gevolgd door rijden onder invloed van drugs en overtredingen naar voorrang/rood licht (negatie). Op de 4^{de} plaats staat 'vermoeidheid', en 'afleiding' staat op plaats 8 (in attitudemeting 2012: 'vermoeidheid' op plaats 10 van 16 en 'onoplettendheid' op plaats 4 van 16; wij kunnen niet uitsluiten dat de term 'onoplettendheid' door de respondenten anders begrepen en dus ook anders beoordeeld wordt dan 'afleiding'. De verschillende relatieve posities in de rangorde suggereren dat er een daling was van de risicoinschatting van 'vermoeidheid' tijdens het rijden' in 2012 t.o.v. 2008. Dit blijkt ook uit de bevindingen van de verschillende edities van de BIVV-attitudemeting: in 2006 stond 'vermoeidheid' nog op plaats 4, en in 2012 op plaats 10 van 16 mogelijke ongevalsoorzaken).
- 1 op 3 bestuurders reed gedurende het voorbije jaar, hoewel hij/zij zich eigenlijk te vermoeid voelde om te rijden. Dit werd significant vaker gemeld door: mannen (idem attitudemeting 2012), 15-34-jarigen, de hogere sociale klasse, Brusselaars en professionele bestuurders (in de attitudemeting 2012 gaf meer dan de helft van de bestuurders (58%) aan zich in het afgelopen jaar ooit vermoeid en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden, wat een minder uitgesproken stelling is als die in de CAST bevraging. Hier waren het ook vooral de mannen

vraagstelling van de attitudemeting expliciet op gewezen dat het rijden hier ook het stilstaan voor het rood licht of in de file omvat.

²⁰ Telefonische interviews in opdracht van het BIVV; representatief staal van Belgische bevolking (+16-jarigen; N=2102); periode: 01-31 augustus 2013

²¹ Face-to-face interview door Ipsos België; representatief staal van Belgische bevolking die in het bezit van rijbewijs zijn en tenminste een keer per maand een auto gebruiken (N=615); periode: 14-25 maart 2008.

en de jongere leeftijdscategorieën (18-49-jarigen) die dit meldden. Naargelang de woonplaats van de respondent konden wij in deze studie geen significante verschillen vaststellen).

- De top 3 van 'remedies' die zij spontaan aangeven om vermoeidheid tijdens het rijden te vermijden of te verminderen, zijn: 'laat veel frisse lucht binnen door de ramen te openen, luister naar muziek (extra voor 15-34-jarigen) en parkeer de wagen en rust' – 'Het drinken van koffie of energydranken komt op de 4^{de} plaats (extra bij mannen).
- Langs de andere kant, weet 1 op 3 niet wat te doen om vermoeidheid tijdens het rijden te vermijden of verminderen.
- 'Informatie- en bewustmakingscampagnes' worden als de meest geschikte maatregel beschouwd om mensen te overtuigen niet te rijden als de bestuurder moe is, gevolgd door: 'bepaalde technologieën in de wagen', en 'meer politiecontrole' op de derde plaats".

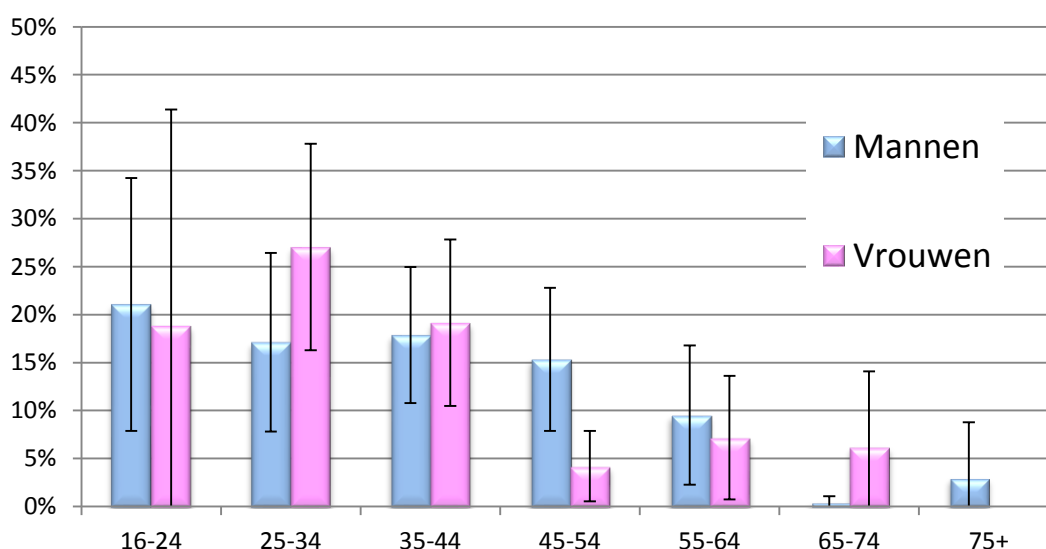
Na afloop van de campagne was een significante stijging merkbaar van het percentage jongeren dat de correcte remedie tegen slaperigheid kent, nl. een korte pitstop (stijging van 22% naar 30%). Daarnaast bleek uit de evaluatiestudie dat het percentage jongeren dat onterecht meent dat het raampje openen een goede remedie is, gedaald was (van 24% naar 18%), alsook dat het gevoel van persoonlijke onkwetsbaarheid gedaald was na de campagne (van 32% naar 27%). Meer resultaten kunnen teruggevonden worden in het evaluatierapport van de campagne (De Dobbeleer et al., 2009).

3.2 Internationale gegevens m.b.t afleiding (gsm) en vermoeidheid

3.2.1 Gsm-gebruik tijdens het rijden (WHO, SARTRE4)

Uit internationale bevindingen betreffende het gebruik van een mobiele telefoon tijdens het rijden kan vastgesteld worden dat 1 tot 10 percent van de bestuurders 'steeds' een gsm gebruikt achter het stuur en dat maar liefst 60 tot 70% dit 'soms' doet. Het handsfree gebruik ligt in hoge inkomenslanden wellicht nog hoger. Meerdere studies wijzen erop dat voornamelijk mannelijke bestuurders jonger dan 30 jaar dergelijk aandachtsafleidend gedrag vaker stellen dan andere leeftijdsgroepen of vrouwen. Niettemin blijkt uit de recentste resultaten van de NVOV-enquête dat in België vooral jonge vrouwen (25-34 jaar) vaker bellen dan mannen, maar dit verschil is niet significant (Figuur 18).

Figuur 18: Autobestuurders (hoofdverplaatsingswijze) die meerdere keren per maand handheld bellen achter het stuur (België)



Bron: BIVV

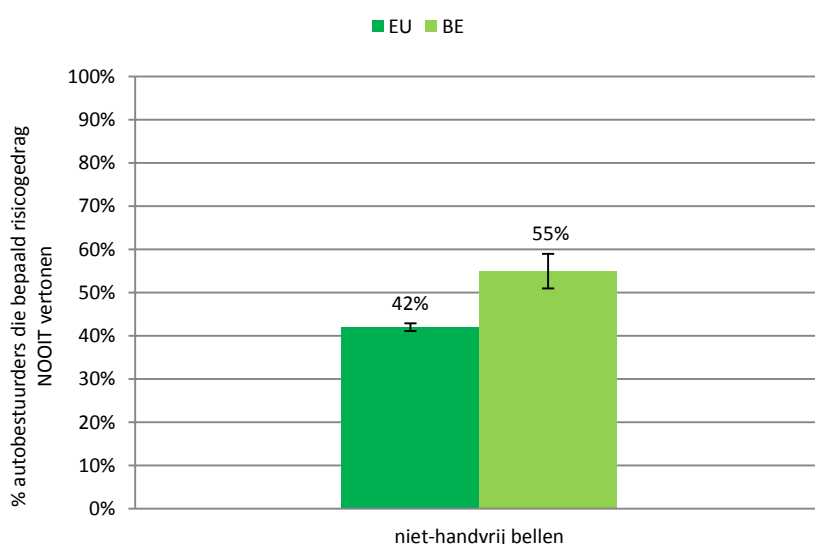
Over de omvang van het versturen van tekstberichten is weinig informatie beschikbaar. Geschat wordt dat 27 tot 60% van de bestuurders sms'en achter het stuur. Dit zijn voornamelijk jonge bestuurders. 58% van de bestuurders tussen 17 en 29 jaar leest regelmatig tekstberichten en 37% verstuurt

tekstberichten tijdens het rijden (meer informatie te vinden in Meesmann & Opdenakker, 2013 en WHO, 2011).

In het Europese onderzoeksproject SARTRE4²² werd onder meer informatie verzameld over bellen tijdens het rijden met een niet-handenvrij toestel (op basis van zelfdeclaratie). In het 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 1000 verkeersdeelnemers ondervraagd, waaronder 600 autobestuurders.

Uit de SARTRE4-resultaten blijkt dat het procentueel aantal Belgische autobestuurders die verklaren tijdens het rijden nooit met een gsm in de hand te bellen, significant hoger ligt dan het Europese gemiddelde (Figuur 19).

Figuur 19: Procentueel aantal autobestuurders die nooit met een gsm niet-handenvrij bellen



Bron: BIVV

55% van de Belgische autobestuurders verklaart niet met een gsm in de hand te bellen achter het stuur; in Europa bedraagt dit percentage 42%. Dit verschil is significant ($F(654) = 5,80$; $p < 0,001$). Een verdere uitsplitsing per land, de overeenkomstige betrouwbaarheidsintervallen en de waarden van de significantietest zijn terug te vinden in het rapport "Belgische resultaten van het project SARTRE 4" (BIVV, manuscript in voorbereiding).

3.2.2 Vermoeidheid tijdens het rijden (SafetyNet, DoCoTA, SARTRE4)

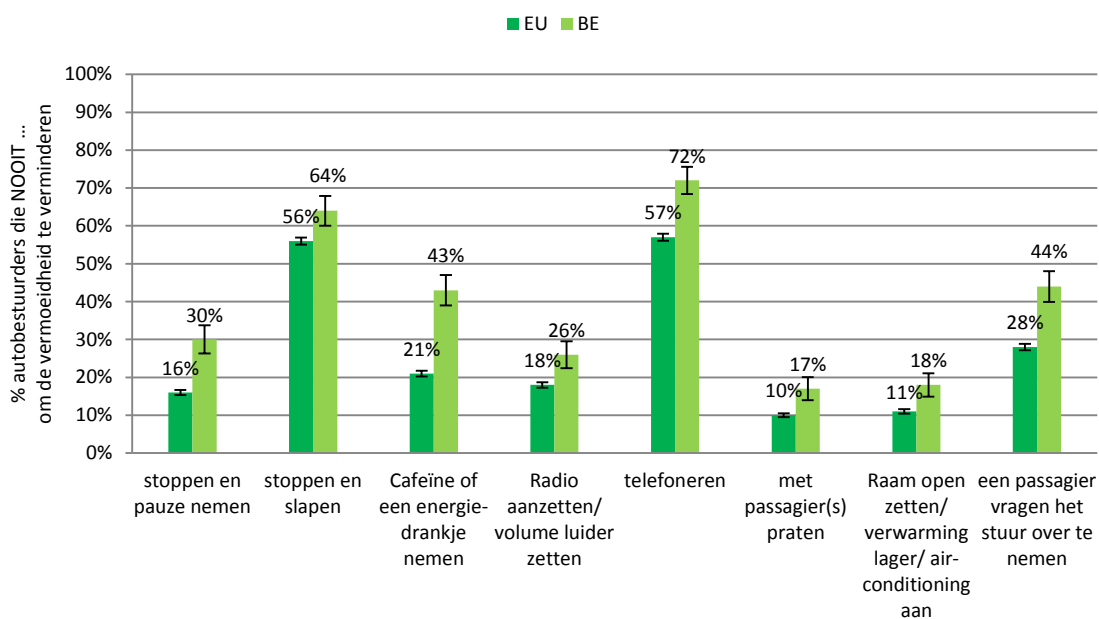
In de internationale literatuur vindt men zowel verwijzingen naar vermoeidheid (gerelateerd aan een inspanning) als naar slaperigheid (nood om te slapen op basis slaap-waak ritme) tijdens het rijden. Beide hebben echter gelijkaardige gevolgen voor mentale en fysieke prestaties. Specifiek voor het rijden zijn mogelijke gevolgen onder meer: hogere reactietijd, minder stuurvermogen, minder capaciteit om afstand te houden ten opzichte van voorliggers, en een verhoogde kans om mentaal afgeleid te worden van de rijtaak.

²² 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>

Wereldwijde populatiebevragingen suggereren dat meer dan de helft van alle privé-bestuurders minstens éénmaal per jaar vermoeid rijdt. Specifiek bij jonge bestuurders komt dit wel vaker voor, in relatie tot bepaalde levensstijlfactoren (SafetyNet, 2009).

In de SARTRE4-enquête (meer informatie zie sectie 3.2.1) was een vraag opgenomen die peilt naar de remedies van bestuurders om vermoeidheid tijdens het rijden te verminderen. Baets & Silverans (BIVV; manuscript in voorbereiding, p. 18) vatten de Belgische SARTRE4-resultaten met betrekking tot vermoeid rijden als volgt samen (zie ook Figuur 20): Vermoeidheid is een probleem waar veel autobestuurders mee kampen. Rijden terwijl men hiervoor te moe is, vormt een probleem voor de verkeersveiligheid. Toch kan dit heel moeilijk gecontroleerd worden. De autobestuurder dient zelf de verantwoordelijkheid te nemen om aan te voelen wanneer hij/zij niet meer optimaal in staat is een voertuig te besturen. Deze verantwoordelijkheid wordt minder genomen door de Belgische automobilisten ten opzichte van de gemiddelde Europeaan. Zo zijn de Belgische bestuurders minder geneigd te stoppen om een pauze te nemen of om te slapen. Ook zal de Belg minder snel een energiedrankje nuttigen of extra prikkels zoeken om wakker te blijven zoals: het luider zetten van de radio, raam open zetten, telefoneren of met passagiers praten. Belgen zijn eveneens minder snel geneigd om de passagier het stuur te laten overnemen. 66% van de Belgen gaf aan in de afgelopen 12 maanden 'nooit' een pauze genomen te hebben wanneer hij/zij te vermoeid was tijdens het autorijden. In Europa (gemiddeld) was dit het geval voor 48% van de autobestuurders.

Figuur 20: Procentueel aantal autobestuurders die NOOIT bepaalde maatregelen nemen om de vermoeidheid te verminderen tijdens het autorijden



Bron: BIVV

Uit de Figuur 20 blijkt dat de Belgische autobestuurder t.o.v. de gemiddelde Europese autobestuurder maar liefst de helft minder geneigd is om te stoppen en een pauze te nemen of om een energiedrankje te benutten wanneer hij/zij zich vermoeid voelt. Alle verschillen tussen de Belgische resultaten en de gewogen Europese gemiddelden zijn significant. Een verdere uitsplitsing per land, de overeenkomstige betrouwbaarheidsintervallen en de waarden van de significantietest zijn terug te vinden in het rapport "Belgische resultaten van het project SARTRE 4" (BIVV, manuscript in voorbereiding).

4. Conclusies en aanbevelingen

4.1 Afleiding (gsm-gebruik) tijdens het rijden

Gsm-gebruik tijdens het rijden is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar: sms'en tijdens het rijden is voor 90% van de bestuurders onaanvaardbaar en bellen met een gsm in de hand voor 85% van de bestuurders. Dit is telkens aanvaardbaarder voor jongere bestuurders dan voor oudere.

Toch geeft 1 op 3 toe wel eens een sms te versturen tijdens het rijden. Maar liefst 1 op 2 zegt zelfs af en toe een sms te lezen, en 45% beweert het laatste jaar gebeld te hebben met de gsm in de hand tijdens het sturen. Ondanks deze hoge zelfgerapporteerde prevalentiecijfers, doet België het in de internationale vergelijking iets beter dan veel andere Europese landen m.b.t. bellen met een gsm in de hand tijdens het rijden.

Vooraf jonge bestuurders geven aan de gsm te gebruiken tijdens het rijden. Over het algemeen geldt: hoe jonger, hoe vaker men dit aangeeft, en dit geldt zowel voor bellen met een gsm in de hand, als een sms versturen of lezen. Hetzelfde trapsgewijze leeftijdseffect is te zien bij de aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden: hoe jonger, hoe aanvaardbaarder men dit vindt. In tegenstelling tot veel ander risicovol verkeersgedrag konden wij hier geen significant verschil naargelang het geslacht van de respondent vaststellen.

Belgische bestuurders blijken zich bewust te zijn van de aandachtsvermindering bij het al dan niet handenvrij bellen tijdens het rijden en van de risico's verbonden aan bellen met de gsm in de hand. Bestuurders van hogere leeftijd en Vlamingen zijn zich meer bewust van de cognitieve afleiding dan jongere bestuurders, Walen en Brusselaars. Zowel dit bewustzijn als de ongevalsrisicoperceptie nemen trapsgewijs toe met de leeftijd: hoe ouder, hoe beter men de risico's van bellen en rijden begrijpt.

Ook al is het risico op afleiding en ongevallen van gsm-gebruik tijdens het rijden ruim bekend, toch leeft de perceptie dat bijna iedereen dit wel eens doet. Drie op vier bestuurders menen dat bijna alle bestuurders wel eens bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden. Dat geldt voor Brusselaars meer dan voor Vlamingen en Walen. Deze gepercipieerde sociale norm maakt het moeilijk om dit gevaarlijk rijgedrag te veranderen.

4.2 Vermoeidheid en slaperigheid achter het stuur

Ook vermoeid/slaperig rijden is voor de meeste Belgische bestuurders onaanvaardbaar (85%). Bij Brusselaars is dit aanvaardbaarder dan bij Vlamingen. Toch moesten wij vaststellen dat meer dan de helft van de Belgische bestuurders verklaart zich in het afgelopen jaar ooit vermoeid en slaperig gevoeld te hebben bij het rijden. Dit is vaker het geval bij mannen en bij de jonge en gemiddelde leeftijdsgroep (18-49 jaar).

9 op 10 bestuurders zijn op de hoogte van het verhoogde risico op een ongeval als men zich slaperig voelt tijdens het rijden. Bij de jongste leeftijdsgroep (18-29 jaar) is dit minder het geval. 9 op 10 beseffen ook dat men dan beter niet zou rijden. Deze overtuiging leeft het sterkst bij vrouwen, oudere bestuurders en Vlamingen. Ondanks deze goede risicoperceptie, zegt 1 op 5 bestuurders toch verder te zullen blijven rijden wanneer men zich vermoeid voelt achter het stuur. Deze neiging slaperig te rijden komt vooral voor bij jongere bestuurders.

4.3 Nood aan verder onderzoek

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

- Verderzetten van attitudemetingen op gebied van vermoeidheid en afleiding
- Uitvoeren van gedragsmetingen op deze gebieden
- Onderzoeken van de haalbaarheid, draagvlak en handhaving van eventuele bijkomende regelgeving rond handenvrij bellen

- Verruimen van het onderzoek naar andere vormen van afleiding door infotainment in wagens
- Analyseren van de invloed van de sociale norm op de aanvaardbaarheid van vermoeid en afgeleid rijden.

Elk van deze onderzoeksactiviteiten wordt hierna kort toegelicht.

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

De gedragsmeting "gsm-gebruik tijdens het rijden" die het BIVV in het najaar van 2013 uitvoerde zal eerste objectieve cijfers opleveren over het voorkomen van gsm-gebruik tijdens het rijden in de Belgische populatie. Het zou eveneens wenselijk zijn om op dezelfde schaal en met dezelfde statistische betrouwbaarheid gedragsmetingen uit te voeren over vermoeidheid en slaperigheid. Dit kan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door zogenoemde "naturalistic driving studies". Gezien de hoge kosten die momenteel nog aan dit soort metingen verbonden zijn, is de uitvoering ervan momenteel niet realistisch. Door de technologische evolutie zou dit in de toekomst wel een haalbare kaart kunnen worden.

De internationale literatuur en ook eerder BIVV-onderzoek (bijvoorbeeld WHO, 2011; NVOV 2013) wijzen erop dat het handenvrij gsm-bellen in hoge inkomenslanden hoger ligt dan het bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden. Gezien het feit dat het ongevalsrisico m.b.t. bellen tijdens het rijden vooral door de cognitieve afleiding veroorzaakt wordt, rijst hier de vraag of er geen verdergaande maatregelen genomen zouden moeten worden ten aanzien van het gsm-gebruik tijdens het rijden in het algemeen (al dan niet handenvrij). Meer onderzoek hieromtrent blijkt daarom aangewezen (haalbaarheid, maatschappelijk draagvlak,...).

Verder stellen wij vast dat door de zeer snelle technische ontwikkeling in de "infotainment sector" onderzoek best niet alleen tot de manuele bediening van niet-handenvrije gsm-kits beperkt zou mogen zijn. Onderzoek zou best ook andere afleidingsbronnen zoals bijvoorbeeld handenvrije gsm-kits, smartphone, tablets en in het bijzonder internetactiviteiten tijdens het rijden in rekening brengen.

M.b.t. de analyses van de Belgische attitudedata stellen wij vast dat eerder BIVV-onderzoek aangetoond heeft dat het aantal kilometers dat een bestuurder per maand op de baan aflegt en het aantal jaren rijervaring een impact hebben op de gepercipieerde sociale (descriptieve) norm m.b.t. gsm-gebruik tijdens het rijden. M.a.w, hoe frequenter men rijdt en hoe langer men al rijdt, hoe meer men vindt dat bijna alle bestuurders wel eens bellen en rijden. Ook de sociale status bleek toen een invloed te hebben op het voorkomen van vermoeid/slaperig rijden (hoge sociale klasse meer vermoeid/slaperig rijden). Bijkomende analyses zouden hier meer inzicht in kunnen bieden. Het is ook nodig om diepere analyses uit te voeren naar de beweegredenen van specifieke risicogroepen die een gsm gebruiken tijdens het rijden of die vermoeid/slaperig rijden. Verder zou er nagegaan moeten worden hoe hun gedrag het meest effectief kan beïnvloed worden. Deze informatie kan helpen in de plannings van sensibiliserings- en handhavingsmaatregelen.

Overzicht figuren

Figuur 1: Zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden (voorbij jaar) - % ooit antwoorden (2009, 2012)	14
Figuur 2: Zelfgerapporteerd e frequentie van gsm-gebruik tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)	15
Figuur 3: Meningingen over gsm-gebruik tijdens het rijden - % (eerder) akkoord (2009, 2012)	17
Figuur 4: Meningingen over gsm-gebruik tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)	18
Figuur 5: Meningingen over gsm-gebruik tijdens het rijden naar gewest van de bestuurder (2012)	19
Figuur 6: Aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)	21
Figuur 7: Subjectieve schatting van het aandeel verkeersongevallen per oorzaak (2012)	22
Figuur 8: Subjectieve schatting van het aandeel verkeersongevallen door onoplettendheid en gsm-gebruik naar leeftijd van de respondent (2012)	23
Figuur 9: Subjectieve schatting van het aandeel verkeersongevallen door onoplettendheid en gsm-gebruik naar gewest van de respondent (2012)	24
Figuur 10: Zelfgerapporteerde frequentie van vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naar geslacht van de bestuurder (2012)	26
Figuur 11: Zelfgerapporteerd e frequentie van vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)	27
Figuur 12: Meningingen over slaperigheid tijdens het rijden naar geslacht van de bestuurder (2012)	28
Figuur 13: Meningingen over slaperigheid tijdens het rijden naar leeftijd van de bestuurder (2012)	29
Figuur 14: Meningingen over slaperigheid tijdens het rijden naar gewest van de bestuurder (2012)	30
Figuur 15: Aanvaardbaarheid van vermoeidheid tijdens het rijden naar gewest van de bestuurder (2012)	31
Figuur 16: : Subjectieve schatting van het aantal verkeersongevallen per oorzaak (2012)	32
Figuur 17: Subjectieve schatting van het aantal verkeersongevallen door vermoeidheid naar leeftijd van de respondent (2012)	33
Figuur 18: Autobestuurders (hoofdverpl.) die meerdere keren per maand handheld bellen achter het stuur (België)	36
Figuur 19: Procentueel aantal autobestuurders die nooit met een gsm niet-handenvrij bellen	37
Figuur 20: Procentueel aantal autobestuurders die NOOIT bepaalde maatregelen nemen om de vermoeidheid te verminderen tijdens het autorijden	38

Overzicht tabellen

Tabel 1: Zelfgerapporteerde frequentie van gsm-gebruik tijdens het rijden bij bestuurders in België (voorbij jaar) (2012)	14
Tabel 2: Attitudes ten aanzien van gsm-gebruik tijdens het rijden bij bestuurders in België (2012)	16
Tabel 3: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)	19
Tabel 4: Vergelijking top 5 belangrijkste verkeersongevallen van 2006 tot 2012	22
Tabel 5: Zelfgerapporteerde frequentie van vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden bij bestuurders in België (2012)	25
Tabel 6: Meningingen over slaperigheid tijdens het rijden bij bestuurders in België (2012)	27
Tabel 7: Aanvaardbaarheid van gevaarlijk rijgedrag bij bestuurders in België (2012)	30

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Niet opgenomen vragen rond afleiding en vermoeidheid	45
Bijlage 2: Overzicht van bepaalde significante verschillen i.v.m. afleiding door gsm-gebruik en vermoeidheid tijdens het rijden	46

Referenties

- 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.
- Boets, S. & Meesmann, U. (2014) *Snelheid en te snel rijden. Resultaten van de driejaarlijkse attitudemeting over verkeersveiligheid van het BIVV*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Boulanger, A. (2010) *Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009: evoluties sinds 2003 en 2006*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-vv-2009-evolutie.pdf> [23.09.13].
- Boulanger, A., Dewil, N. Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 3: sociale normen, risicoperceptie en nieuwe thema's*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part3.pdf> [23.09.13].
- Breen, J. (2009) *Car telephone use and Road Safety: final report*. Geraadpleegd: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/mobile/car_telephone_use_and_road_safety.pdf [18.10.13].
- Cialdini, R.B., Reno, R.R., Kallgren, C.A. (1990) *A focus theory on normative conduct: recycling the concept of norms to reduce littering in public places*. J. Pers. Soc. Psychol. 58 (6), 1015–1026.
- CTBSSP (2011) *CTBSSP Synthesis 24: Distracted Driving Countermeasures for Commercial Vehicles. A Synthesis of Safety Practice*. Geraadpleegd: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/ctbssp/ctbssp_syn_24.pdf [18.10.13].
- De Dobbeleer, W., Nathanail, T., Adamos, G. (2009) *CAST Deliverable 5.2. PAN-EUROPEAN ROAD SAFETY CAMPAIGN: campaign design. CAMPAIGNS AND AWARENESS RAISING STRATEGIES IN TRAFFIC SAFETY*. Geraadpleegd: http://www.cast-eu.org/docs/CAST_WP5_Deliverable%205.2.pdf [24.09.13].
- Delhomme, P., De Dobbeleer, W., Forward, S., Simões, A., Adamos, G., Areal, A., Chappé, J., Eyssartier, C., Loukopoulos, P., Nathanail, T., Nordbakke, S., Peters, H., Phillips, R., Pinto, M., Ranucci, M-F., Sardi, GM., Trigosso, J., Vaa, T., Veisten, K., Walter, E. (2009) *Manual for Designing, Implementing and Evaluating Road Safety Communication Campaigns*. Geraadpleegd: http://www.cast-eu.org/docs/Manual_final.pdf [02.02.12].
- Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Attitudemeting verkeersveiligheid 2009 - Deel 2: Determinanten van attitudes*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Observatorium voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Attitudemeting-2009-part2.pdf> [23.09.13].
- ETSC (2010). *Minimising in-vehicle distraction (PRAISE Thematic Report 5)*. Brussel, België: ETSC. Geraadpleegd: http://www.etsc.eu/documents/PRAISE_Thematic_Report_Moving%20In%20Vehicle%20Distraction_2_1_December%202010.pdf [18.10.13].
- European Commission (2009) *Car telephone use and road safety. Final report. An overview preparation for the European Commission*. Geraadpleegd: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/car_telephone_use_and_road_safety.pdf [18.10.13].
- European Commission Road Safety (2010) *EC information on the effects of fatigue on driving behaviour*. Geraadpleegd: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/fatigue/effects_of_fatigue_on_driving/driving_behaviour.htm [18.10.13].

Focant, N. (2013) *Statistische analyse van de in 2012 geregistreeerde verkeersongevallen met doden of gewonden*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum voor de Verkeersveiligheid. Geraadpleegd:

<http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/Stat%202012%20NL%20-%20Statistische%20analyse%20van%20de%20in%202012%20geregistreeerde%20verkeersongevallen%20met%20doden%20of%20gewonden.pdf> [22.04.14].

Ipsos Belgie (2008) *Vermoeid/slaperig rijden – Campagne pretest*. In opdracht van het BIVV/IBSR, maart 2008. Intern document (ppt).

iVOX – Indigov (2011) *Mobiel bellen en rijden - Campagne pretest*. In opdracht van het BIVV/IBSR, mei 2011. Intern document (ppt).

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].

Meesmann U., Boets S., Tant M. (2009) *MP3 players and traffic safety "State of the Art"*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: http://bivvweb.ipower.be/Observ/NL/mp3study_final.pdf [17.09.13].

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.

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

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

Meesmann, U. & Opdenakker, E. (2013) *Aandachtsafleidend gedrag bij professionele bestuurders*. 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.

Moan, I.S & Rise, J. (2011) *Predicting intentions not to "drink and drive" using an extended version of the theory of planned behaviour*, Accident Analysis and Prevention 43, Issue 4, July 2011, Pages 1378-1384.

Ranney, T.A. (2008) *Driver Distraction: A Review of the Current State-of-Knowledge*. Washington D.C., Verenigde Staten: NHTSA. Geraadpleegd: <http://www.scribd.com/doc/12073978/Driver-Distraction-A-Review-of-the-Current-StateofKnowledge> [18.10.13].

Regan, M.A., Lee, J.D., Young, K.L. (2008) *Driver Distraction: Theory, Effects and Mitigation*. Boca Raton, Verenigde Staten: CRC Press.

Riguelle, F & Roynard, M. (manuscript in voorbereiding) *Rijden zonder handen. Het gebruik van gsm-toestellen en andere objecten tijdens het rijden op het Belgisch wegennet*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

Riguelle, F. (2013) *Nationale gedragsmeting gordeldracht – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid. Geraadpleegd: <http://bivv.be/frontend/files/userfiles/files/rapport-nationale-gedragsmeting-gordeldracht-2012.pdf> [30.09.13].

Riguelle, F. (2014). *Nationale gedragsmeting rijden onder invloed van alcohol – 2012*. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.

SafetyNet (2009) *Fatigue* Web text. Geraadpleegd: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/fatigue.pdf [15.10.2013].

SARTRE4 (2012) *European road users' risk perception and mobility. The SARTRE 4 survey*. Geraadpleegd: <http://www.attitudes->

roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b [18.10.13].

Stelling, M.Sc. & Hagenzieker, M.P. (2012) *Afleiding in het verkeer*. Leidschendam, Nederland: SWOV. Geraadpleegd: <http://www.swov.nl/rapport/R-2012-04.pdf> [18.10.13].

SWOV (2012) *Vermoeidheid in het verkeer: oorzaken en gevolgen*. SWOV-Factsheet. . Leidschendam, Nederland: SWOV. Geraadpleegd: http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_vermoeidheid.pdf [12.11.13].

World Health Organization (2011) *Mobile phone use: a growing problem of driver distraction*. Geneva, Zwitserland: WHO. Geraadpleegd: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving_en.pdf [18.010.13].

Bijlagen

Bijlage 1: Niet opgenomen vragen rond afleiding en vermoeidheid

De volgende vragen zijn niet in dit rapport opgenomen, omdat het de bedoeling is in een afzonderlijk deelrapport op handhaving en draagvlak voor maatregelen in te gaan.

Vraag 31

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden ...

	AANTAL KEER	97 Weet het niet	99 Weigert te antwoorden
• (per lijn 1 antwoord) Vaste volgorde			
• 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 32

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

Meerdere antwoorden mogelijk!

		1 Ja	0 Neen
Om welke reden ...?			
... bent u gecontroleerd (al dan niet tegengehouden) door de politie? (ENQ. TOON KAART 23)	Snelheid	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Gordeldracht	☐	☐
	Andere reden	☐	☐
... heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk? (ENQ. TOON KAART 24)	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? (ENQ. TOON KAART 25)	Overtreden van snelheidsbeperkingen	☐	☐
	Rijden onder invloed van alcohol	☐	☐
	Rijden onder invloed van drugs	☐	☐
	Niet-dragen van de gordel	☐	☐
	Andere reden	☐	☐

Bijlage 2: Overzicht van bepaalde significante verschillen i.v.m. afleiding door gsm-gebruik en vermoeidheid tijdens het rijden

Significante verschillen van zelfgerapporteerd gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden (% ooit)	18-29 en 39-49	F(1,126)= 11,15	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 54,21	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 162,43	p<0,01
	30-38 en 39-49	F(1,126)= 5,36	p<0,05
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 50,98	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 135,35	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 20,46	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 74,39	p<0,01
Een sms versturen tijdens het rijden (% ooit)	50-62 en 63+	F(1,126)= 24,09	p<0,01
	18-29 en 30-38	F(1,126)= 7,34	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 42,63	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 207,33	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 350,53	p<0,01
	30-38 en 39-49	F(1,126)= 8,70	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 78,29	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 133,70	p<0,01
Een sms lezen tijdens het rijden (% ooit)	39-49 en 50-62	F(1,126)= 30,65	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 82,91	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 17,00	p<0,01
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 14,74	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 113,32	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 358,71	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 73,48	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 237,72	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 49,29	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 158,64	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 25,93	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van meningen over gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Je aandacht voor het verkeer vermindert wanneer je al dan niet-handenvrij telefoneert tijdens het rijden (% (eerder) akkoord).	18-29 en 39-49	F(1,126)= 4,71	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 12,95	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 25,77	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 7,60	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 14,42	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 7,98	p<0,01
Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand (% (eerder) akkoord).	Geen significante verschillen		
Mensen die telefoneren met de gsm in de hand tijdens het rijden, lopen meer risico om in een ongeval betrokken te geraken (% (eerder) akkoord).	18-29 en 30-38	F(1,126)= 5.19	p<0,05
	18-29 en 39-49	F(1,126)= 15.04	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 21.28	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 19.69	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 4.97	p<0,05
	30-38 en 63+	F(1,126)= 5.85	p<0,05

Bron: BIVV

Significante verschillen van aanvaardbaarheid van gsm-gebruik tijdens het rijden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Aanvaardbaarheid van een sms versturen met je gsm tijdens het rijden (% aanvaardbaar)	18-29 en 50-62	F(1,126)= 4,53	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 6,19	p<0,05
	30-38 en 63+	F(1,126)= 4,14	p<0,05
Aanvaardbaarheid van bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden (% aanvaardbaar)	18-29 en 39-49	F(1,126)= 3,95	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 5,87	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 11,41	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 6,54	p<0,05

Bron: BIVV

Significante verschillen van de inschatting van het aandeel ongevallen veroorzaakt door onoplettendheid en gsm-gebruik naargelang de leeftijd van de bestuurder

Geschat aantal ongevallen op 100 door....	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
... onoplettendheid	30-38 en 63+	F(1,126)= 4,40	p<0,05
	39-49 en 63+	F(1,126)= 5,12	p<0,05
... niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	18-29 en 39-49	F(1,126)= 8,87	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 10,76	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 11,02	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 4,35	p<0,05
	18-29 en 30-38	F(1,126)= 7,38	p<0,01
... een sms versturen tijdens het rijden	18-29 en 39-49	F(1,126)= 25,44	p<0,01
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 18,11	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 15,48	p<0,01
	30-38 en 39-49	F(1,126)= 4,74	p<0,05

Bron: BIVV

Significante verschillen van de inschatting van het aandeel ongevallen veroorzaakt door onoplettendheid en gsm-gebruik naargelang het gewest van de bestuurder

Geschat aantal ongevallen op 100 door....	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
... onoplettendheid	Vlaanderen en Wallonië	F(1,126)= 5,11	p<0,05
... niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	Vlaanderen en Wallonië	F(1,126)= 5,74	p<0,05
	Vlaanderen en Brusselaars	F(1,126)= 4,42	p<0,05
	Wallonië en Brusselaars	F(1,126)= 14,81	p<0,01
	Vlaanderen en Wallonië	F(1,126)= 11,08	p<0,01
... een sms versturen tijdens het rijden	Wallonië en Brusselaars	F(1,126)= 16,39	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van frequentie vermoeidheid/slaperigheid tijdens het rijden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Hoe vaak hebt u zich het afgelopen jaar vermoeid en slaperig gevoeld bij het rijden? (% ooit)	18-29 en 50-62	F(1,126)= 8,22	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 61,94	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 10,67	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 55,48	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 14,39	p<0,01
	39-49 en 63+	F(1,126)= 68,12	p<0,01
	50-62 en 63+	F(1,126)= 20,69	p<0,01

Bron: BIVV

Significante verschillen van meningen over slaperigheid tijdens het rijden naargelang de leeftijd van de bestuurder

Variabele	Significant verschil tussen...	F-waarde	p-waarde
Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto (% (eerder) akkoord).	18-29 en 39-49	F(1,126)= 4,22	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 9,64	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 14,97	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 8,33	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 18,48	p<0,01
Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden (% (eerder) akkoord).	18-29 en 50-62	F(1,126)= 17,02	p<0,01
	18-29 en 63+	F(1,126)= 32,51	p<0,01
	30-38 en 50-62	F(1,126)= 12,72	p<0,01
	30-38 en 63+	F(1,126)= 18,18	p<0,01
	39-49 en 50-62	F(1,126)= 5,38	p<0,05;
Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik in een ongeval betrokken geraak (% (eerder) akkoord).	18-29 en 39-49	F(1,126)= 4,24	p<0,05
	18-29 en 50-62	F(1,126)= 4,86	p<0,05
	18-29 en 63+	F(1,126)= 6,25	p<0,05

Bron: BIVV

