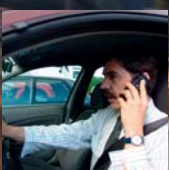
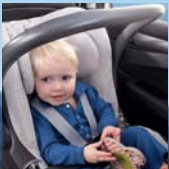


BIVV

OBSERVATORIUM
VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2009
Evoluties sinds 2003 en 2006



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid

ATTITUDEMETING VERKEERSVEILIGHEID 2009
Evoluties sinds 2003 en 2006

D/2010/0779/98

Auteur: Ankatrien Boulanger

Verantwoordelijke uitgever: M. Van Houtte

© BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2010

Attitudemeting Verkeersveiligheid 2009 Evoluties sinds 2003 en 2006

SAMENVATTING

Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werden indicatoren gedefinieerd in verband met een aantal attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid. Deze en andere attitudes worden om de drie jaar gemeten om de evolutie ervan in de loop der tijd op te volgen. Een eerste meting vond plaats in 2003. In het najaar van 2009 voerde het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid de derde opiniepeiling uit met vragen over een aantal grote verkeersveiligheidsthema's (zoals rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, snel rijden en gordeldracht). Dit rapport bespreekt de resultaten van de attitudes waarvoor in één van de vorige edities vergelijkbare stellingen voorkwamen.

Voor het onderzoek werden 1500 bestuurders op hun thuisadres mondeling geïnterviewd. De doelgroep bestond uit in België wonende bestuurders die gedurende de laatste 6 maand minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of een bestelwagen.

Uit de resultaten van 2009 blijkt dat de Belgische bestuurder nog steeds zeer bezorgd is over verkeersveiligheid als maatschappelijk probleem. Daarenboven bestaat er een ruim sociaal draagvlak voor het huidige verkeersveiligheidsbeleid. Meer nog, bepaalde regels en straffen mogen zelfs (nog) strenger zijn en dit in combinatie met een intensiever handhavingsbeleid. Het feit is dat men de kans op een politiecontrole nog steeds klein acht (en dit voor alle type controles). De geïntegreerde aanpak van de overheid waarin zowel infrastructurele verbeteringen, meer politiecontroles en adequate sensibiliseringscampagnes een rol hebben, zou de meeste bestuurders wel helpen om veiliger te rijden. Een ander belangrijk resultaat uit deze studie zijn de zelfgerapporteerde attitudes per thema (alcohol, drugs, snelheid en gordel). Rijden onder invloed van alcohol en drugs is voor het merendeel van de bevolking onaanvaardbaar. Toch geeft 13% van de respondenten toe de afgelopen maand één of meerdere keren dronken achter het stuur te hebben gezeten. Dit gedrag is de laatste 3 jaar dus niet verbeterd. Tegenstrijdige opinies zien we ook op vlak van snel rijden. Enerzijds beseft 80% van de respondenten dat snel rijden risico's inhoudt. Desondanks zijn de meest vastgestelde overtredingen (PV en boetes) te wijten aan het overschrijden van de snelheidslimieten. Verder vindt men de regels en straffen voor snel rijden ook te streng. Qua zelfgerapporteerde gordeldracht draagt een ruime meerderheid de gordel altijd voorin. Achteraan ligt het percentage een stuk lager maar is er licht op vooruit gegaan sinds 2006. De cijfers op vlak van het veilig vervoeren van kinderen kennen een verontrustende daling sinds de vorige meting. Het effect van de gordeldiercampagne lijkt weg te ebben.

Indien we de attitudes inzake de vier thema's vergelijken met de doelstellingen van de Staten-Generaal van 2007 (en 2002), blijkt evenwel dat op verschillende vlakken de resultaten van 2009 nog (ver) onder de doelstellingen blijven. Deze vaststelling roept op tot blijvende inspanningen op vlak van infrastructurele maatregelen, handhaving en sensibilisatie.

INHOUDSTAFEL

INHOUDSTAFEL	3
AFKORTINGEN	4
1. INLEIDING	5
2. METHODE	7
3. RESULTATEN EN BESPREKING	8
3.1. Perceptie van verkeersongevallen	8
3.1.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen in vergelijking met andere maatschappelijke thema's	8
3.1.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen	10
3.2. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen	13
3.2.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen	13
3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen	15
3.3. Subjectieve pakkans en subjectieve straffkans	22
3.3.1. Rijden onder invloed van alcohol	22
3.3.2. Rijden onder invloed van illegale drugs	26
3.3.3. Het dragen van de veiligheidsgordel.....	28
3.3.4. Het respecteren van de snelheidsbeperkingen	31
3.3.5. Vergelijking van subjectieve pakkans en subjectieve straffkans.....	34
3.3.6. Evolutie van de subjectieve pakkans	36
3.4. Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed	38
3.4.1. Kennis van de wetgeving in de praktijk	38
3.4.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol	39
3.4.3. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans: gerapporteerde ademalcoholcontroles in het afgelopen jaar.....	40
3.4.4. Rijden onder invloed van drugs.....	41
3.5. Attitudes ten aanzien van snelheid	42
3.5.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002.....	42
3.5.2. Zelfgerapporteerde indruk aantal snelheidscontroles	44
3.6. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel en kindersitjes	45
3.6.1. Gordeldracht	45
3.6.2. Kindersitjes	47
3.7. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen	49
3.7.1. Ongevallen	49
3.7.2. Zelfgerapporteerde politiecontroles	50
3.7.3. Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen	51
4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	53
5. BIJLAGEN	57
5.1. Methodologie	57
5.1.1. Steekproeftrekking	57
5.1.2. Veldwerk.....	58
5.1.3. Non-respons	59
5.1.4. Steekproef en analyse	61
5.2. Lijst met tabellen	65
5.3. Lijst met figuren	67
5.4. Vragenlijst	68
6. REFERENTIES	84

AFKORTINGEN

BI	95% betrouwbaarheidsinterval
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
Bovengrens	Bovengrens van het 95% betrouwbaarheidsinterval
Ondergrens	Ondergrens van het 95% betrouwbaarheidsinterval
SARTRE	Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe. Cf. SARTRE (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004).
SGVV 2002	Staten-Generaal van de VerkeersVeiligheid van 2002
SGVV 2007	Staten-Generaal van de VerkeersVeiligheid van 2007
St.Err.	Standaardfout (Standard Error)

1. 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 kunnen opgevolgd worden. Deze indicatoren vallen grofweg 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 en indicatoren met betrekking tot de attitudes van de Belgische bestuurders ten aanzien van verkeersveiligheid. De ongevallenstatistieken worden gerapporteerd door de FOD Economie (DG SEI) en in de verkeersveiligheidsbarometer (BIVV Observatorium). Om de gedragsindicatoren te meten organiseert het BIVV regelmatig tellingen (gordel, snelheid en de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol¹). Zo kan worden opgevolgd in welke mate de Belgische bestuurders zich houden aan de verkeersreglementering ter zake. Het meten van de indicatoren in verband met de subjectieve aspecten van verkeersveiligheid (attitudes, opinies...) worden gemeten via een driejaarlijks grootschalig enquêteonderzoek. De eerste attitudemeting vond plaats in 2003, de tweede in 2006. In het voorliggend rapport bespreken we de resultaten van de derde attitudemeting waarvan het veldwerk gebeurde in het najaar van 2009.

In navolging van de SARTRE onderzoeken (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe²) hanteren we een zeer brede definitie van het begrip attitude³. Alle relevante opinies, meningen en voorkeuren ten aanzien van alle mogelijke aspecten van verkeersveiligheid worden beschouwd als attitudes. Ook de inschatting van de subjectieve pakkans en de subjectieve straffkans krijgt in het huidige onderzoek opnieuw veel aandacht aangezien het cruciale determinanten van verkeersgedrag betreft (ERSO, 2010). In deze editie werden er meer stellingen toegevoegd om een idee te krijgen over bepaalde gedragsdeterminanten zoals sociale norm, risico-inschattingen, intenties, gedragscontrole etc. De analyse van de antwoorden op deze stellingen (onder meer het bepalen van verschillende bestuurdersprofielen) zal later afzonderlijk gepubliceerd worden.

In dit verslag rapporteren we de resultaten van de attitudemeting van 2009 voor de totale populatie bestuurders. We vergelijken de resultaten van de totale populatie met de attitudemetingen die binnen het kader van het SARTRE project door het BIVV uitgevoerd werden en de Belgische attitudemetingen van 2003 en 2006. Op die manier schetsen we de evolutie van de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid voor de afgelopen jaren. Deze analyse moet uiteindelijk toelaten om het gevoerde beleid inzake verkeersveiligheid op te volgen en waar nodig bij te sturen. De gedetailleerder analyses om de impact van factoren zoals gewest, leeftijd en geslacht op de (evolutie van de) attitudes van de bestuurders na te gaan, zullen later afzonderlijk gepubliceerd worden.

De in dit document gerapporteerde resultaten betreffen slechts een gedeelte van de attitudes die in de attitudemeting van 2009 onderzocht werden. In het bijzonder die attitudes waarvoor in een van de vorige edities vergelijkbare metingen opgenomen werden. In de attitudemeting van 2009

¹ Cf. Dupont (2009), Riguelle (2009) en Casteels & Nuytens (2010) voor de recentste gedragsmetingen.

² Cf. SARTRE 1 (1994), SARTRE 2 (1998) en SARTRE 3 (2004). Het veldwerk van deze enquêtes werd uitgevoerd in respectievelijk 1991, 1996 en 2002. In 2010 vindt de volgende meting plaats in het kader van SARTRE4.

³ De SARTRE onderzoeken definiëren het begrip "sociale attitude" in geen van hun publicaties. SARTRE specificeert telkens kortweg dat onder attitudes de "opinions and self-reported behaviours" van de bestuurders verstaan wordt.

werden bovendien een aantal thema's opgenomen die in de vorige edities niet aan bod kwamen. In de vragenlijst wordt er relatief meer aandacht besteed aan gedetailleerde aspecten van attitudes dan in de vorige metingen. De volledige vragenlijst is opgenomen in de bijlage. De vragen die in het voorliggend onderzoeksrapport besproken worden zijn er in een gekleurde achtergrond weergegeven.

2. METHODE

Omwille van de leesbaarheid van het voorliggende rapport hebben we alle methodologische aspecten van het onderzoek opgenomen in bijlage. De trekingsprocedure van de steekproef, de precieze samenstelling ervan, de interviewprocedure en de statistische analyse van de resultaten worden gedetailleerd beschreven in Bijlage 5.1. In de onderstaande paragraaf bespreken we enkel zeer kort de methodologische aspecten die onmiddellijk relevant zijn voor de interpretatie van de gerapporteerde resultaten.

Voor de huidige attitudemeting werd een representatieve steekproef geïnterviewd van 1533 in België gedomicilieerde bestuurders die de laatste 6 maand 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, met voornamelijk gesloten antwoordmogelijkheden, over de belangrijkste thema's inzake verkeersveiligheid. In de editie van 2009 werd beslist een aantal open vragen toe te voegen om inzicht te krijgen in de antwoorden omtrent de subjectieve straffkans (zie paragraaf 3.3). De interviews werden mondeling afgenomen door interviewers van het studiebureau Significant GfK in september en in oktober 2009.

De vragenlijst die gebruikt werd voor de attitudemeting van 2009 was gebaseerd op de in 2006 gebruikte vragenlijst. Omwille van de vergelijkbaarheid met het voorgaande onderzoek werd waar mogelijk de vraagformulering van de vorige attitudemetingen en van de SARTRE-onderzoeken letterlijk overgenomen. Het veldwerk en de analyse van de resultaten van 2006 maakten evenwel duidelijk dat een aantal vragen onduidelijke antwoorden gaven op cruciale onderzoeksvragen of moeilijk te interpreteren bleken. Daarom werden een aantal vragen grondig herwerkt. Bovendien werden vragen toegevoegd omtrent verschillende gedetailleerde aspecten van attitudes (sociale norm, gedragscontrole...). Aangezien de woordelijke formulering van de gestelde vragen cruciaal is bij de interpretatie van de onderzoeksresultaten is de volledige vragenlijst opgenomen in Bijlage 5.4. Via een gekleurde achtergrond wordt aangegeven welke vragen in dit rapport besproken worden.

3. RESULTATEN EN BESPREKING

In wat volgt groeperen we de resultaten van de attitudemeting in zeven brede thematische categorieën (cf. inhoudstafel). Eerst komt de perceptie van verkeersongevallen en de oorzaken daarvan aan bod. Vervolgens rapporteren we de attitudes ten aanzien van verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Het derde hoofdstuk bespreekt de subjectieve pakkans en de subjectieve straffkans voor de vier belangrijkste thema's: alcohol, drugs, gordel en snelheid. In de daarna volgende hoofdstukken beschrijven we per thema de gemeten attitudes. Deze hoofdstukken handelen achtereenvolgens over rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van drugs, snelheid en gordeldracht (zowel volwassenen als kinderen). We sluiten af met een kort hoofdstuk over zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen.

Om de recentste onderzoeksresultaten naast vroegere resultaten te plaatsen werden er zoveel mogelijk vragen letterlijk overgenomen uit vorige studies. Het betreffen de resultaten van het SARTRE3 onderzoek (SARTRE 3, 2004) en de cijfers uit de vorige attitudemetingen. De eerste attitudemeting in 2003 (Silverans et al, 2005 – Drevet, 2004) verschilt danig qua vragen van deze in 2006 (Silverans, 2007). Afhankelijk van de vergelijkbaarheid van de vraagstelling tussen de verschillende edities worden de cijfers van 2009 vergeleken met een of meerdere vorige edities.

3.1. Perceptie van verkeersongevallen

3.1.1. Bezorgdheid over verkeersongevallen in vergelijking met andere maatschappelijke thema's

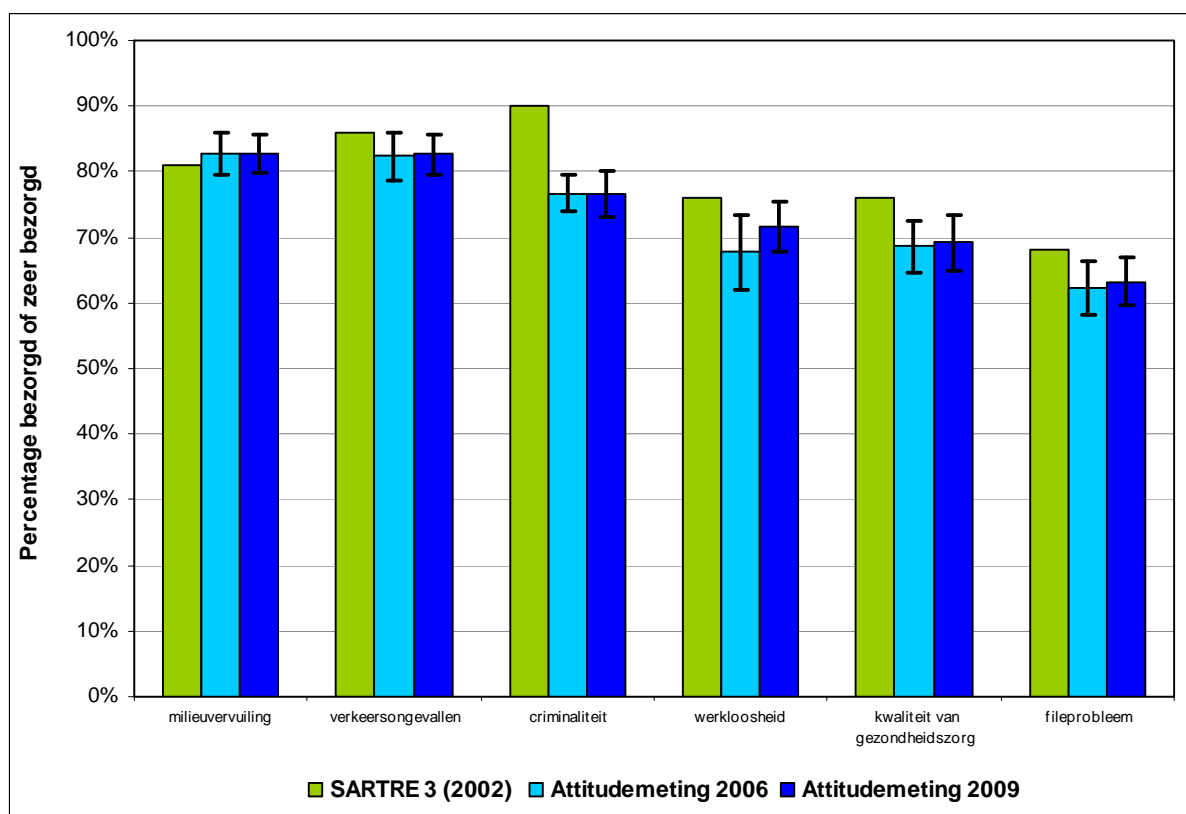
Om na te gaan in hoeverre mensen bezorgd zijn over verkeersongevallen vroegen we om aan te geven hoe bezorgd men is over een aantal actuele maatschappelijke thema's zoals criminaliteit, milieuvervuiling, verkeersongevallen, enzovoort. Daarbij kon men hun bezorgdheid uiten door één van de volgende antwoordmogelijkheden aan te geven: zeer bezorgd, redelijk bezorgd, weinig bezorgd of niet bezorgd. Deze vraag werd net zoals in de attitudemeting van 2006 letterlijk overgenomen uit het SARTRE-onderzoek. Het percentage respondenten dat aangaf bezorgd of zeer bezorgd te zijn voor elk thema wordt gerapporteerd in Tabel 1.

Tabel 1. Percentages bezorgdheid over maatschappelijke problemen van 2002 tot 2009

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent. *Percentage bezorgd en zeer bezorgd	SARTRE 3 (2002)* ⁴	Attitudemeting 2006*	Attitudemeting 2009*	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Criminaliteit	90%	76,73%	76,54%	73,01%	80,07%	1,78%
Milieuvervuiling	81%	82,67%	82,75%	79,94%	85,57%	1,42%
Verkeersongevallen	86%	82,43%	82,68%	79,64%	85,73%	1,54%
Kwaliteit van de gezondheidszorg	76%	68,63%	69,23%	64,95%	73,50%	2,16%
Fileprobleem	68%	62,31%	63,20%	59,53%	66,87%	1,85%
Werkloosheid	76%	67,71%	71,52%	67,73%	75,31%	1,92%

Deze resultaten worden in Figuur 1 samengevat in dalende volgorde van bezorgdheid en vergeleken met de resultaten van de attitudemeting van 2006 en van SARTRE 3 voor België.

Figuur 1. Evolutie bezorgdheid over maatschappelijke problemen (2002-2009)



Uit deze resultaten blijkt duidelijk dat de bestuurders erg bezorgd zijn over verkeersongevallen. Maar liefst 82,7% van de respondenten geeft immers aan bezorgd of zeer bezorgd te zijn over verkeersongevallen. Verkeersongevallen scoren hiermee qua bezorgdheid even hoog als

⁴ Cf. SARTRE 3, Part I Report on principal results (Inrets, 2004), p. 191.

milieuvervuiling (82,8%) en opmerkelijk hoger dan criminaliteit (76,5%). Voor de andere thema's gaven 60 à 70 % van de bestuurders aan redelijk tot zeer bezorgd te zijn.

Een vergelijking met vorig onderzoek laat zien dat de bestuurders zowel in 2006 als in 2009 algemeen minder bezorgd zijn dan de Belgische SARTRE-respondenten in 2002. De relatieve positie van de verschillende thema's blijft op één na behouden. De bezorgdheid over de werkloosheid in 2009 is belangrijker dan deze omtrent de gezondheidszorg en het fileprobleem. Werkloosheid stond in 2006 nog op de voorlaatste plaats qua maatschappelijk probleem. Voor ons onderzoek is de belangrijkste vaststelling uiteraard dat verkeersongevallen onveranderd veel zorgen opwekken.

Dit resultaat loopt opvallend parallel met de resultaten van de veiligheidsmonitor van de federale politie (cf. Van Den Steen et al, 2009). In de periode van 2000 tot 2008 schatten volgens de veiligheidsmonitor telkens tussen de 30 en 45 % van de Belgen de kans om slachtoffer te worden van een verkeersdelict (ongeval, vluchtmisdrijf...) als groot of heel groot in. Het percentage daalt weliswaar met de jaren, maar in vergelijking met de kans om het slachtoffer te worden van andere misdrijven (bvb. diefstal of inbraak) wordt deze kans echter steeds het hoogst ingeschat (ongeveer 10% hoger dan de andere thema's). In de top drie van de buurtproblemen die door de veiligheidsmonitor onderzocht werden neemt verkeersveiligheid net als in 2006 de eerste en de derde plaats in met onaangepaste snelheid (65%) en agressief verkeersgedrag (45%). Vanuit de resultaten van de veiligheidsmonitor is het dan ook niet verbazingwekkend dat een zeer grote meerderheid van de Belgische bestuurders ook in ons onderzoek toegeeft bezorgd of zeer bezorgd te zijn om verkeersongevallen.

3.1.2. Gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen

In de attitudemeting van 2006 stelden we dezelfde vraag als uit het SARTRE-onderzoek om het gepercipieerde belang van de meest genoemde oorzaken van verkeersongevallen te meten. Voor elk van 15 mogelijke oorzaken van ongevallen moesten de respondenten aangeven of ze nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak zijn van een verkeersongeval. Het werd duidelijk dat de vraag op twee verschillende manieren kon geïnterpreteerd worden, met als gevolg een dubbelzinnige interpretatie van de resultaten. Enerzijds kan men zich afvragen in hoeveel procent van alle ongevallen een bepaalde factor (alcohol, snelheid, enz.) een rol speelt. Anderzijds kan men zich ook afvragen hoe groot de kans is om bij aanwezigheid van een bepaalde factor een ongeval te hebben. In de eerste interpretatie zijn bijvoorbeeld technische tekortkomingen zoals slechte remmen statistisch gezien een weinig voorkomende oorzaak van ongevallen. In het Belgische wagenpark zijn immers uitermate weinig wagens met slecht functionerende remmen te vinden. In de tweede interpretatie zouden bijvoorbeeld slechte remmen wel een frequente oorzaak van ongevallen moeten genoemd worden. Indien men rijdt met een wagen met slechte remmen is de kans immers reëel om daardoor een ongeval te hebben. Om deze dubbelzinnigheid te vermijden werd er in 2009 gekozen om de vraag anders te stellen.

In 2009 moesten de respondenten aangeven hoeveel ongevallen op 100 ongevallen een bepaalde factor (vermoeidheid, alcohol...) als oorzaak hebben. Eigenlijk schat men dus het percentage ongevallen dat veroorzaakt wordt door een bepaalde factor. De vraag luidde als volgt:

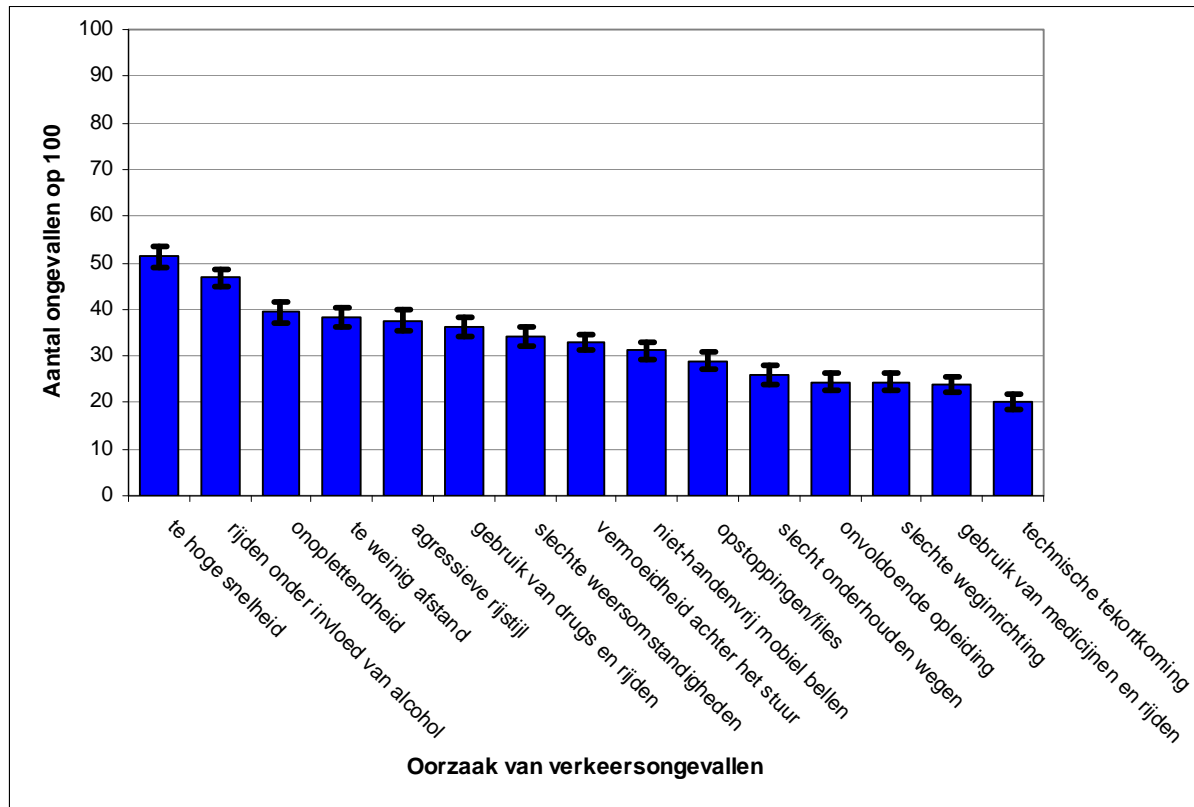
Hoeveel ongevallen op 100 ongevallen hebben een bepaalde factor als oorzaak. Als hulpmiddel werd er het voorbeeld gegeven van 30 op 100 ongevallen. Het totaal moest geen 100 zijn omdat een combinatie van verschillende factoren aan de oorzaak kan liggen van een verkeersongeval. De antwoorden op deze vraag zijn samengevat in Tabel 2. Figuur 2 vat de cijfers grafisch samen in dalende volgorde van gepercipieerd belang als oorzaak van een verkeersongeval.

Het beeld dat we krijgen geeft een indicatie over welke ongevaloorzaken volgens de Belgische autobestuurders het meest voorkomen. De Belgische bestuurder schat dat 1 op 2 ongevallen veroorzaakt worden door te hoge snelheid. Daarenboven zouden bijna de helft van de ongevallen te maken hebben met rijden onder invloed van alcohol. Daarna volgt er een hele reeks oorzaken waarvan men denkt dat meer dan 30 op 100 ongevallen deze factoren als oorzaak hebben: onoplettendheid, te weinig afstand, agressieve rijstijl en rijden onder invloed van drugs.

Tabel 2. Subjectieve schatting aantal verkeersongevallen per oorzaak.

In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen.	Resultaten 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
vermoeidheid achter het stuur	32,95%	31,22	34,67	0,87
rijden onder invloed van alcohol	46,88%	45,01	48,75	0,95
te weinig afstand	38,32%	36,42	40,23	0,96
te hoge snelheid	51,31%	49,16	53,45	1,08
gebruik van medicijnen en rijden	23,94%	22,42	25,47	0,77
gebruik van drugs en rijden	36,13%	34,04	38,22	1,06
slecht onderhouden wegen	25,76%	23,73	27,79	1,02
slechte weginrichting	24,39%	22,45	26,33	0,98
niet-handenvrij mobiel bellen	31,17%	29,27	33,07	0,96
opstoppingen/files	28,96%	27,22	30,70	0,88
slechte weersomstandigheden	34,18%	32,16	36,21	1,02
technische tekortkoming	20,16%	18,41	21,91	0,88
agressieve rijstijl	37,64%	35,44	39,84	1,11
onoplettendheid	39,39%	37,10	41,68	1,16
onvoldoende opleiding	24,47%	22,49	26,45	1,00

Figuur 2. Aantal verkeersongevallen naargelang de oorzaak in volgorde van belangrijkheid (2009)



Door de andere vraagstelling in 2009 is het niet meer mogelijk om de antwoorden te vergelijken met de resultaten van de voorgaande jaren. Onafhankelijk van de scores kunnen we wel de relatieve positie van de verschillende factoren vergelijken. Omwille van de niet direct vergelijkbare cijfers, bekijken we enkel de 5 hoogste scores (Tabel 3).

Tabel 3. Vergelijking top 5 belangrijkste verkeersongevallen van 2002 tot 2009

Top 5 belangrijkste ongevallen van verkeersongevallen	SARTRE3 2002	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009
1.	Rijden onder invloed van alcohol	Rijden onder invloed van alcohol	Te hoge snelheid
2.	Te hoge snelheid	Te hoge snelheid	Rijden onder invloed van alcohol
3.	Te weinig afstand	Te weinig afstand	Onoplettendheid
4.	Vermoeidheid achter het stuur	Vermoeidheid achter het stuur	Te weinig afstand
5.	Gebruik van drugs en rijden	Gebruik van drugs en rijden	Agressieve rijstijl

In de vorige onderzoeken (SARTRE 3 en Attitudemeting 2006) analyseerden we telkens het percentage respondenten dat aangeeft dat een welbepaalde factor vaak, zeer vaak of altijd de oorzaak is van verkeersongevallen. Opnieuw lijkt de Belgische bestuurder een goede perceptie te hebben van het belang van de verschillende factoren als oorzaak van een ongeval. De relatieve volgorde van de bevroegde oorzaken bleef toen nagenoeg perfect behouden. Ook in 2009 blijven te hoge snelheid en rijden onder invloed van alcohol de belangrijkste gepercipieerde ongevaloorzaken. Opvallend is dat te hoge snelheid rijden onder invloed van alcohol van de nummer één plaats heeft verdreven. Dit zou deels te wijten kunnen zijn aan het verschil in vraagstelling. De verschillen tussen beide factoren zijn echter procentueel gezien vrij klein en de belangrijkste conclusie is dan ook dat

deze twee factoren afgetekend als de twee belangrijkste ongevalsoorzaken aangewezen worden door de Belgische autobestuurders.

Op de derde plaats treffen we nu onoplettendheid aan, op de voet gevolgd door het onvoldoende afstand houden en een agressieve rijstijl. Rijden onder invloed van drugs is net uit de top 5 gevallen. Vermoeid rijden staat in 2009 pas op de 8^{ste} plaats staat, terwijl vermoeid rijden in 2006 nog op de vierde plaats stond. Dit is hoogstwaarschijnlijk te wijten aan de dubbelzinnigheid van de vraag in de enquête van 2006. De aanpassing van 2009 maakt duidelijk dat de risicoperceptie van vermoeidheid achter het stuur nog redelijk laag ligt. Dit resultaat geeft aan dat er op dat vlak nog werk aan de winkel is. Er is inderdaad nog maar één sensibiliseringscampagne geweest die dit thema onder de aandacht heeft gebracht (de PITSTOP campagne, De Dobbeleer et al, 2009). Ook in 2009 beschouwen de respondenten niet-handenvrij bellen minder belangrijk als algemene onoplettendheid qua ongevalsoorzaak. Nochtans vergroot het risico op een verkeersongeval ook bij niet-handenvrij bellen omdat men de aandacht moet verdelen tussen telefoneren en rijden. Sensibilisatie hieromtrent blijft dan ook onontbeerlijk. Opvallend is ook dat onoplettendheid een prominente plaats in de top vijf van de gepercipieerde ongevalsoorzaken inneemt. Over het belang hiervan zijn zoals genoegzaam bekend geen sluitende wetenschappelijke gegevens beschikbaar⁵, maar de Belgische autobestuurder is in ieder geval overtuigd van het belang van onoplettendheid, alsook van het belang van te weinig afstand houden en een agressieve rijstijl.

3.2. Attitudes ten aanzien van verkeersveiligheidsmaatregelen

3.2.1. Subjectieve evaluatie van verkeersveiligheidsmaatregelen

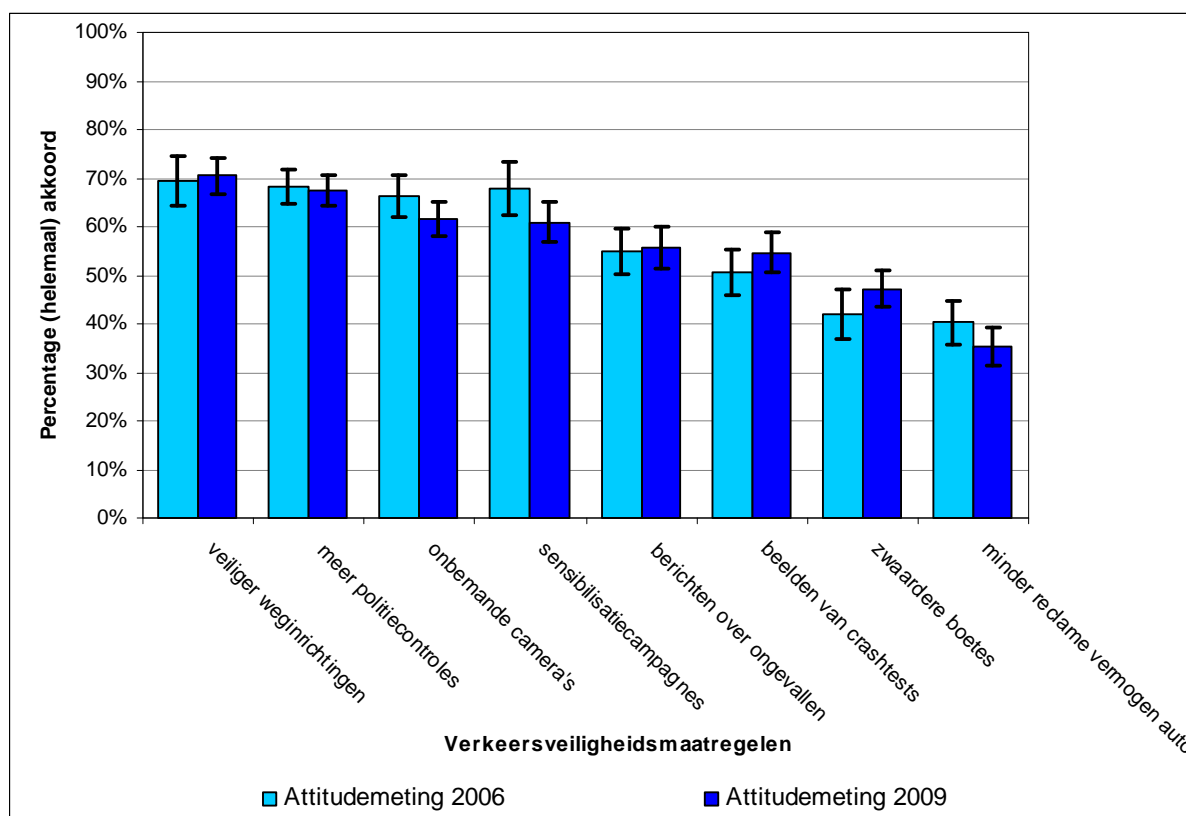
Naast de perceptie van ongevalsoorzaken dient ook de attitude van de autobestuurders ten aanzien van de maatregelen die door de overheid voorzien worden om de verkeersveiligheid te verbeteren in rekening te gebracht worden. In de eerste plaats vroegen we de bestuurders daarom welke maatregelen ze persoonlijk een hulp vinden om veilig te rijden. De bevroegde maatregelen worden opgesomd in Tabel 4 en lopen van boetes en controles over sensibilisatiecampagnes tot infrastructurele maatregelen. In de tabel geven we tevens voor alle bevroegde maatregelen het percentage respondenten dat akkoord (of helemaal) akkoord gaat met de gesuggereerde maatregelen. In Figuur 3 worden deze resultaten voorgesteld in dalende volgorde van subjectieve doeltreffendheid.

⁵ In de conclusies van een recent internationaal congres over distracted driving (cf. <http://www.distracteddriving.ca/english/documents/ENGLISH-DDProceedingsandRecommendations.pdf>) stelt men dat "The convergence of the evidence clearly shows that driver distraction is an important issue for road safety. At the same time, the quality and quantity of the existing evidence is insufficient to state with confidence how risky distracted driving is, and among the many distractions, which pose the greatest risk, and under what circumstances."

Tabel 4. Perceptie van maatregelen die helpen om veilig te rijden

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden? *percentage akkoord en helemaal akkoord	Attitudemeting 2006*	Attitudemeting 2009*	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
zwaardere boetes	41,9%	47,24%	43,56%	50,93%	1,86%
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	55,0%	55,81%	51,47%	60,15%	2,19%
beelden van crashtests	50,4%	54,63%	50,59%	58,67%	2,04%
meer politiecontroles	68,3%	67,53%	64,35%	70,72%	1,61%
minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	40,2%	35,34%	31,46%	39,21%	1,96%
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	68,0%	60,93%	56,89%	64,96%	2,04%
onbemande camera's	66,2%	61,58%	57,93%	65,23%	1,84%
veiliger weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	69,4%	70,41%	66,82%	74,01%	1,81%

Figuur 3. Verkeersveiligheidsmaatregelen in volgorde van subjectieve efficiëntie (2006-2009)



Uit deze resultaten blijkt een duidelijk verschil tussen de voorgestelde maatregelen. 60% à 70% van de respondenten gaan akkoord tot helemaal akkoord met vier maatregelen die hen (zouden) helpen om veiliger te rijden: veiliger infrastructuur, politiecontroles (alsook onbemande camera's) en sensibilisatiecampagnes. Ten opzichte van de meting in 2006 helpen de onbemande camera's en de sensibilisatiecampagnes volgens de respondenten iets minder om veilig te rijden. Bijna de helft van de

respondenten geeft toe dat zwaardere boetes overtuigen om zich aan de wegcode te houden. Dit is een beduidend hoger resultaat dan in 2006. Minder aandacht voor het vermogen van voertuigen wordt met 35% akkoord antwoorden relatief het minst efficiënte hulpmiddel beoordeeld.

Opnieuw wijzen deze resultaten erop dat de meerderheid van de Belgische bestuurders op één lijn staat met de overheid voor wat betreft de prioritaire maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Vanuit de overheid wordt er immers voor een geïntegreerd beleid gekozen dat tegelijkertijd stoelt op infrastructuur, handhaving en sensibilisatie als de oplossing voor het verkeersveiligheidsprobleem. Inzake handhaving wordt de klemtoon vooral gelegd op het vergroten van de pakkans eerder dan op de grootte van de boetes. Ook dit aspect lijkt door het grote publiek beaamd te worden.

3.2.2. Attitudes ten aanzien van wetten en straffen

In een vijftal vragen werd in de vragenlijst gepeild naar het maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen ten aanzien van vier thema's: snelheid, alcohol, drugs en gordel. De aspecten die daarbij geëvalueerd werden zijn de strengheid van de regels, de moeilijkheid om de regels te respecteren, de duidelijkheid van de regels, de intensiteit van de handhaving en de zwaarte van de straffen. Om de invloed van systematiek op de antwoorden te vermijden werden sommige vragen in de affirmatieve en andere in de ontkennende vorm gesteld. Bij de interpretatie van de antwoorden dient men dan ook rekening te houden met de algemene tendens van respondenten om affirmatief te antwoorden bij deelname aan een vragenlijstsonderzoek (cf. e.g. Billiet, 1984, 1996).

Voor elk thema werd er apart gevraagd of men al dan niet akkoord gaat met een stelling. Dit is anders dan in de attitudemeting van 2006. Toen had je als antwoordmogelijkheden de verschillende thema's. Bij een testinterview in 2009 bleek men vaak maar 1 antwoord te geven ondanks dat er meerdere thema's vermeld mochten worden. Om deze reden is de vraagstelling aangepast. De respectievelijke vraag werd herhaald voor elk thema. Dit moeten we in het achterhoofd houden bij het vergelijken met de resultaten van 2006.

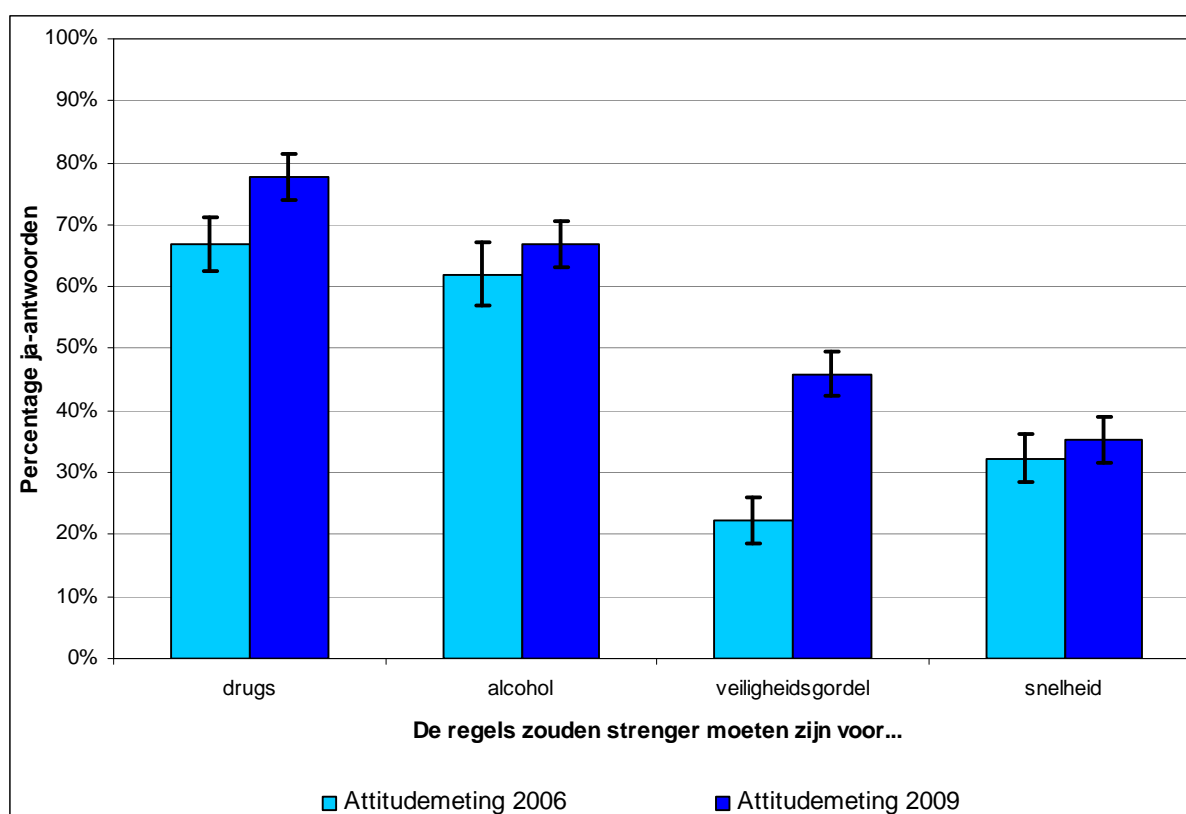
3.2.2.1. Strengheid van de regels

De eerste vraag die aan de respondenten werd voorgelegd was of de regels strenger zouden moeten zijn voor een bepaald thema. Tabel 5 vergelijkt de resultaten van 2006 met die van de bevraging in 2009. Uit de antwoorden bleek dat de respondenten opnieuw vinden dat voornamelijk de regels ten aanzien van alcohol en drugs strenger zouden moeten zijn. De percentages ja-antwoorden liggen in 2009 zelfs hoger. Voor veiligheidsgordel en zeker voor snelheid is het draagvlak voor het verstrengen van de regels heel wat kleiner. De percentages zijn in dalende volgorde weergegeven in Figuur 4.

Tabel 5. Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de regels.

De regels zouden strenger moeten zijn.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	32,26%	35,25%	31,64%	38,86%	1,82%
Alcohol	62,05%	66,80%	63,04%	70,57%	1,90%
Drugs	66,82%	77,75%	74,08%	81,43%	1,85%
Gordel	22,30%	45,91%	42,30%	49,52%	1,82%

Figuur 4. Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de regels in dalende volgorde (2006-2009)



De algemene tendens die uit deze resultaten blijkt is dan ook dat een ruime meerderheid voorstander is van het verstrengen van de regelgeving inzake rijden onder invloed, zowel onder invloed van drugs als van alcohol (respectievelijk 78% en 67% van de respondenten). Dit kan er op wijzen dat er voor een verdere verlaging van de wettelijk toegelaten limieten voor alcohol en drugs een maatschappelijk draagvlak is. Dit zou dan ook in toekomstig onderzoek verder moeten onderzocht worden. In 2009 wil bijna 1 op 2 respondenten de regels voor het dragen van de veiligheidsgordel verstrengen in tegenstelling tot bijna 1 op 4 in 2006. De verklaring hiervoor is tweevoudig: enerzijds de aangepaste vraagstelling en anderzijds de hogere gordeldracht in 2009 ten opzichte van 2006 - respectievelijk 82% ten opzichte van 75% (gordeltellingen BIVV). Hoe meer mensen de gordel dragen, hoe strenger de regels mogen zijn voor het niet dragen van de gordel. Het resultaat voor het verstrengen van de regels voor snelheid daarentegen lijkt er op te wijzen dat de regels voor te snel rijden streng genoeg zijn.

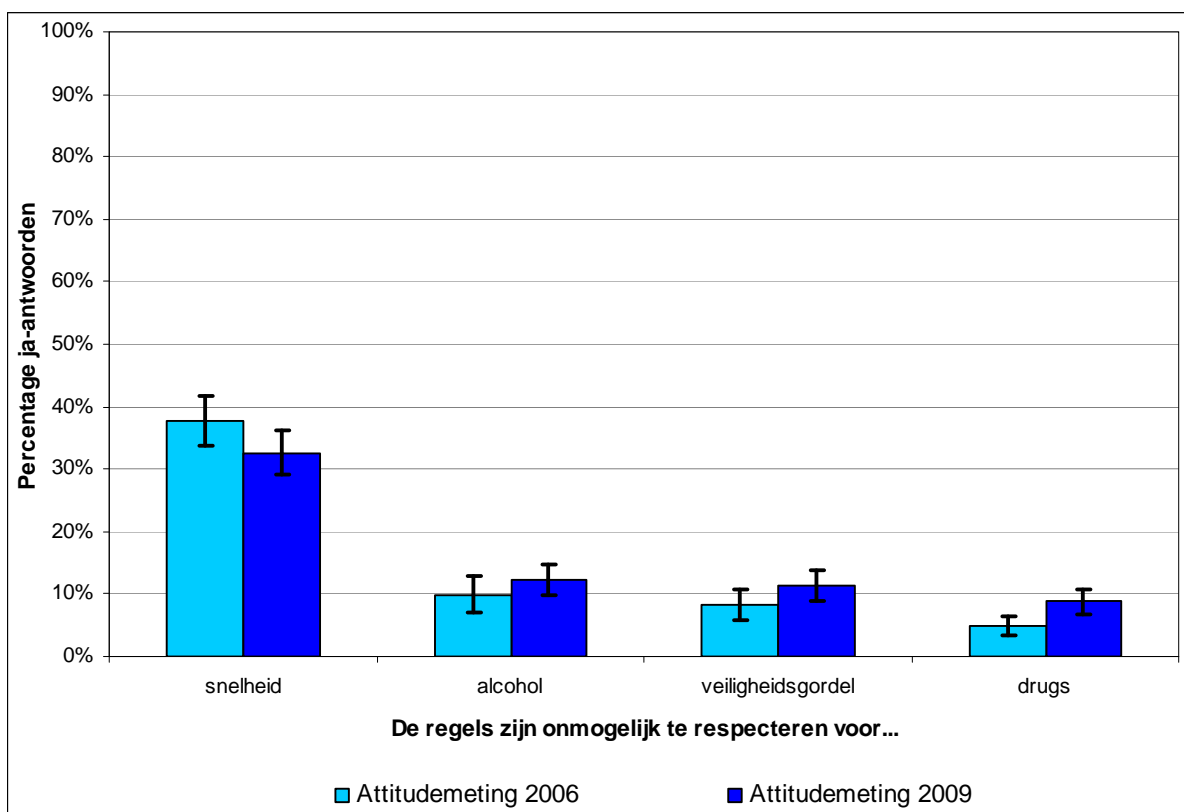
3.2.2.2. Moeilijkheid om regels te respecteren

Om te peilen hoe moeilijk men het vindt om de regels te respecteren vroegen we naar de mening van de respondenten hieromtrent voor elk thema apart. Opnieuw werd deze vraag anders gesteld dan bij de vorige attitudemeting door voor elk thema de vraag te herhalen. Uit de antwoorden afgebeeld in Tabel 6 en Figuur 5 blijkt dat telkens ongeveer 90% van de respondenten geen enkele moeite ondervindt met het respecteren van de regels betreffende alcohol, drugs en/of gordel. Het respecteren van de regels inzake snelheid blijkt voor 1 op 3 respondenten nog steeds moeilijk, hoewel het percentage al iets kleiner is dan in 2006. Opvallend is de verdubbeling van het aantal respondenten dat moeite heeft met de regels omtrent drugs. Deze trend moet in de toekomst in de gaten gehouden worden.

Tabel 6. Gepercipieerde onmogelijkheid de regels te respecteren.

De regels zijn onmogelijk te respecteren.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	37,69%	32,55%	29,05%	36,05%	1,77%
Alcohol	9,91%	12,16%	9,68%	14,64%	1,25%
Drugs	4,82%	8,78%	6,71%	10,85%	1,05%
Gordel	8,25%	11,32%	8,94%	13,71%	1,20%

Figuur 5. Gepercipieerde onmogelijkheid de regels te respecteren in dalende volgorde (2006-2009).



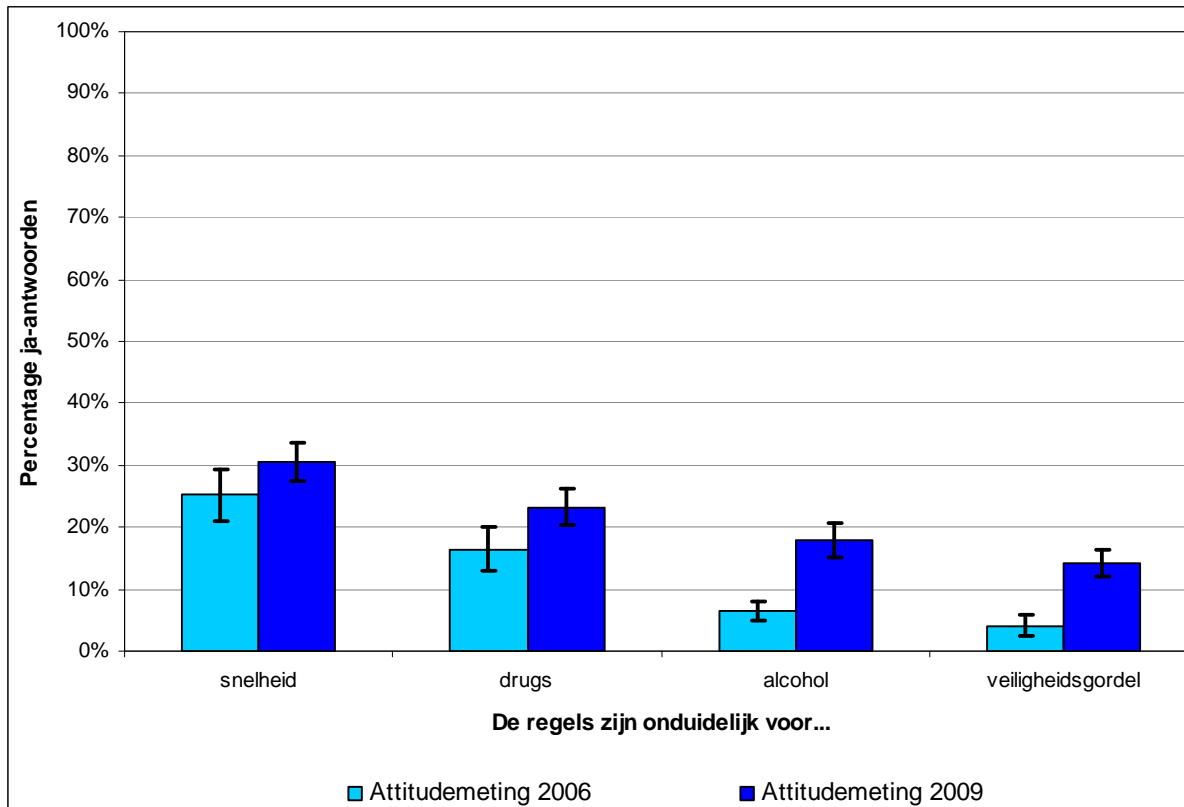
3.2.2.3. Duidelijkheid van de regels

Een derde aspect betreffende het maatschappelijk draagvlak voor de geldende wetten en straffen is de (on)duidelijkheid van de regels. Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 7 en Figuur 6 vinden de meeste respondenten de regels duidelijk. Opmerkelijk is echter de globale stijging van de percentages affirmatieve antwoorden voor de 4 thema's ten opzichte van 2006. De relatieve positie blijft echter onveranderd. Grotendeels speelt de andere vraagstelling een rol. Toch geeft dit resultaat een indicatie dat verschillende respondenten de verkeersregels onduidelijk vinden. Zeker het hoge percentage respondenten (30%) die de regels inzake snelheid onduidelijk achten. De regels inzake het dragen van de veiligheidsgordel blijven het duidelijkste, ondanks dat het percentage met 10 procentpunten is toegenomen.

Tabel 7. Gepercipieerde onduidelijkheid van de regels.

De regels zijn onduidelijk.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	25,21%	30,58%	27,49%	33,66%	1,56%
Alcohol	6,42%	17,80%	15,05%	20,55%	1,39%
Drugs	16,38%	23,21%	20,23%	26,19%	1,51%
Gordel	4,04%	14,25%	11,99%	16,51%	1,14%

Figuur 6. Gepercipieerde onduidelijkheid van de regels in dalende volgorde (2006-2009)



Het is niet verbazingwekkend dat de regelgeving inzake de gordeldracht als duidelijkst wordt ervaren. Hij is immers zeer eenvoudig. De onduidelijkheid zou kunnen te maken hebben met de regels

omtrent de gordel achterin (verplicht of niet?). Men zou de vraag volgende keer kunnen specificeren om een eenzijdige interpretatie te garanderen. De resultaten van 2009 maakt het duidelijk dat er toch nog moeilijkheden bestaan omtrent de interpretatie van de regel over het maximaal toegelaten alcoholgehalte. Dit in tegenstelling tot wat we zagen in 2006. Nu is er sinds 2008 wel al eens sprake geweest over het invoeren van 0,2 promille voor bepaalde doelgroepen. Zulke mediaberichten kunnen uiteraard zorgen voor verwarring bij de burgers of de invoering ervan nu al dan niet van toepassing is (en voor wie). Het toevoegen van een aantal open vragen in toekomstige attitudemetingen zou hierover meer duidelijkheid kunnen creëren.

Een derde van de bestuurders vindt de regels inzake snelheid onduidelijk. Dit zou kunnen wijzen op een probleem met de signalisatie van de snelheidslimieten, maar even goed met het niet logisch vinden van bepaalde snelheidslimieten op bepaalde locaties. Het feit dat een derde van de bestuurders ook vindt dat de regels inzake snelheid onmogelijk te respecteren zijn (cf. resultaten over de moeilijkheid om de regels te respecteren) lijkt daar ook op te wijzen. Aangezien de sociale aanvaarding van snelheidslimieten meer en meer het onderwerp wordt van het publieke debat (cf. Staten-Generaal 2007) zou hierover in toekomstige attitudemetingen nog bijkomende informatie moeten gewonnen worden.

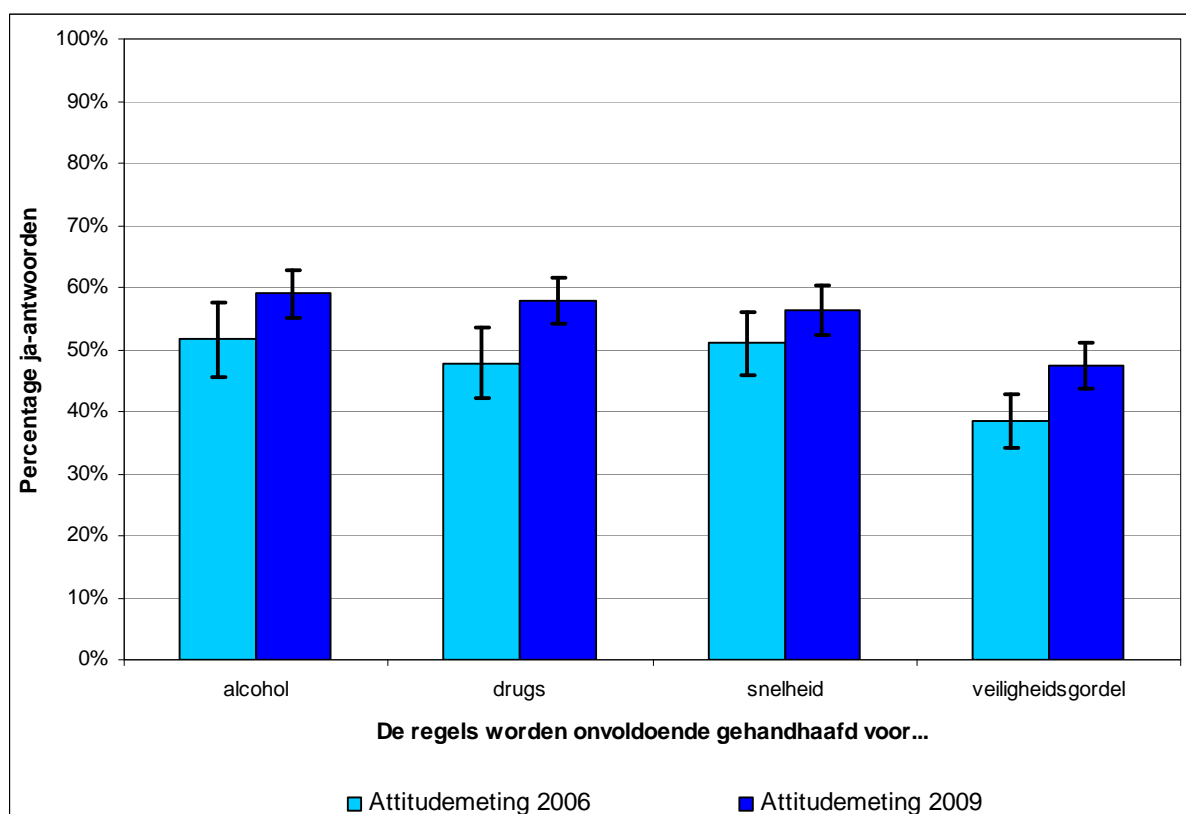
3.2.2.4. Handhaving van verkeersregels

Om naar het maatschappelijk draagvlak voor de huidige handhaving van de verkeersregels te informeren vroegen we aan de respondenten of de respectievelijke regels voldoende of niet voldoende gehandhaafd worden. De resultaten voor de vier bevraagde thema's worden gerapporteerd in Tabel 8 en Figuur 7. Uit deze resultaten blijkt dat er nog steeds een vrij groot maatschappelijk draagvlak bestaat voor een verdere intensivering van de handhaving voor de bekendste thema's.

Tabel 8. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels.

De regels worden onvoldoende gehandhaafd.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Snelheid	50,96%	56,44%	52,45%	60,43%	2,01%
Alcohol	51,61%	58,96%	55,08%	62,84%	1,96%
Drugs	47,79%	57,82%	54,15%	61,49%	1,85%
Gordel	38,30%	47,35%	43,55%	51,14%	1,92%

Figuur 7. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels in dalende volgorde (2006-2009)



Ten opzichte van 2006 zijn de affirmatieve percentages over de hele lijn toegenomen (wat mogelijk te wijten is aan de aangepaste vraagstelling). Bijna 60% van alle respondenten gaat akkoord dat er meer mag gehandhaafd worden voor zowel snelheid als rijden onder invloed van alcohol en drugs. Alleen het percentage ja-antwoorden aangaande handhaving van de gordeldracht ligt significant lager dan de andere percentages. Dit betekent dat nog bijna de helft van de respondenten vindt dat gordeldracht meer gehandhaafd mag worden. Slechts 22,5% (BI van 19,4% tot 25,6%) van de respondenten vindt de handhaving voor alle voorgelegde thema's voldoende. Dit cijfer is beduidend toegenomen sinds 2006, toen nog 18,3%. De antwoorden getuigen op deze vragen wederom van een vrij algemene oproep tot meer politiecontroles.

3.2.2.5. Evaluatie van de zwaarte van de straffen

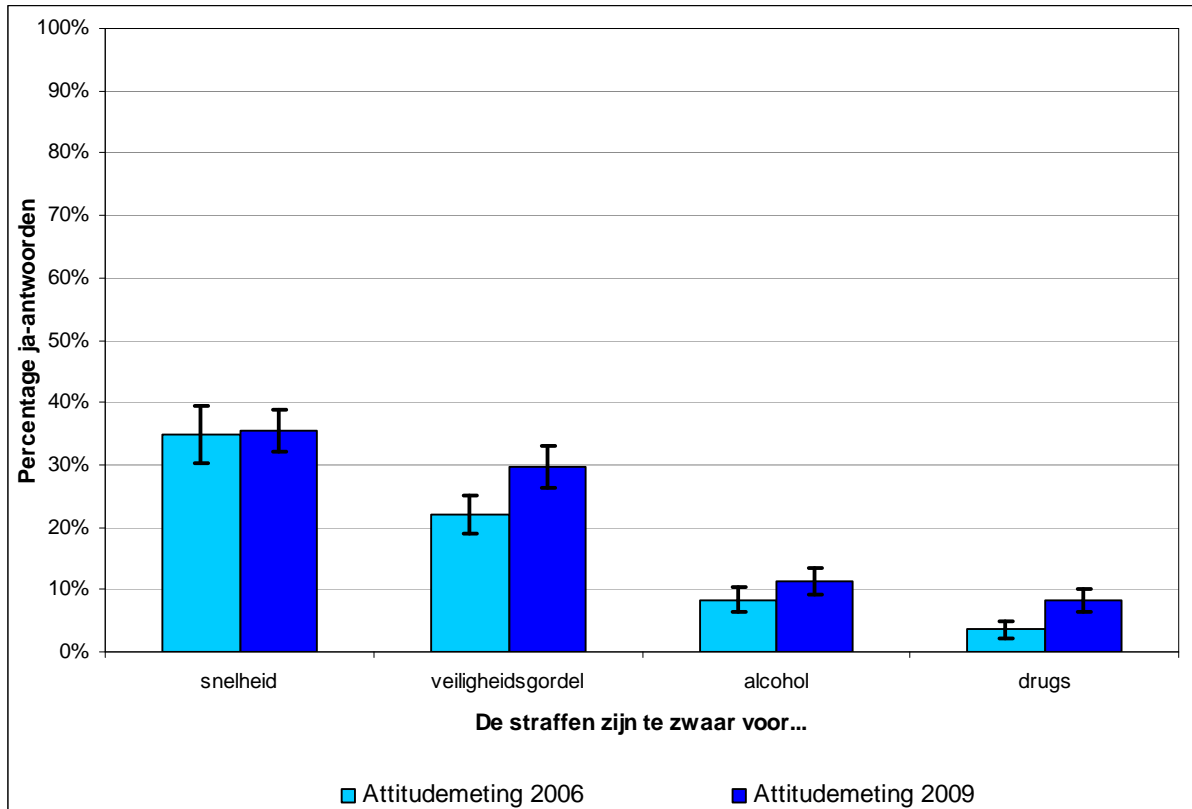
De laatste vraag die gesteld werd betreffende de geldende regels en straffen was of men al dan niet vond of de straffen te zwaar waren. De affirmatieve antwoorden op deze vraag worden voorgesteld in Tabel 8 en Figuur 8.

Tabel 9. Gepercipieerde zwaarte van de straffen.

De straffen zijn te zwaar.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.

Snelheid	34,80%	35,37%	32,02%	38,73%	1,69%
Alcohol	8,35%	11,29%	9,22%	13,36%	1,05%
Drugs	3,52%	8,16%	6,31%	10,00%	0,93%
Gordel	21,99%	29,61%	26,26%	32,96%	1,69%

Figuur 8: Gepercipieerde zwaarte van de straffen in dalende volgorde (2006-2009)



Net zoals in 2006 vonden 35% van de respondenten de straffen voor te snel rijden te zwaar. De andere percentages ja-antwoorden zijn beduidend toegenomen. Eén op drie bestuurders vindt de straffen voor het niet dragen van de veiligheidsgordel te zwaar.

Uit de antwoorden op deze vraag bleek dat 44,3% (BI van 40,8% tot 47,8%) de straffen niet te zwaar vond voor geen enkel thema. In 2006 was dit nog 1 op 2 respondenten. Ondanks de kleine afname merken we toch dat nog steeds dat de meerderheid van de autobestuurders de huidige straffen niet te zwaar vindt (zeker voor rijden onder invloed van alcohol en drugs).

3.2.2.6. Besluit

Als we alle attitudes tegenover de regels en straffen naast elkaar leggen komt het algemene beeld naar voor dat er een groot maatschappelijk draagvlak is voor een uitbreiding van het handhavingsbeleid. De autobestuurders zijn voor een strikte en frequente controle van de verkeersregels. De straffen voor het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs zouden zelfs strenger mogen zijn. Alleen inzake snelheid vindt een groep (35% van de respondenten) de straffen te zwaar en één derde van de bestuurders heeft moeite om de regels te respecteren. Verder is er een

globale toename onder de respondenten dat de regels onduidelijk zijn, voor alle thema's. Kennisverhogende campagnes kunnen hier een oplossing bieden.

3.3. Subjectieve pakkans en subjectieve straffkans

Voor elk onderzocht thema (snelheid, drugs, alcohol en gordel) vroegen we telkens om te beoordelen hoe groot de kans was (heel weinig kans tot heel veel kans) om tijdens een typische autorit⁶ gecontroleerd te worden (subjectieve pakkans), hoe groot de kans was om een proces-verbaal te krijgen indien de controle positief was (subjectieve kans op proces-verbaal) en hoe groot de kans was om effectief bestraft te worden nadat er een proces-verbaal werd opgesteld (subjectieve kans op straf). Deze opsplitsing van de subjectieve pakkans in drie deelcomponenten vond plaats na de attitudemeting van 2003. Door de tussenliggende stappen die nodig zijn om de kans om uiteindelijk effectief bestraft te worden expliciet te bevragen, hoopten we in 2006 meer te weten te komen over de argumenten van respondenten die de kans op straf als klein of zeer klein schatten. Ondanks de aanpassing van de vraag, werd de subjectieve straffkans ook in 2006 nog onverklaarbaar laag geschat. Het idee dat de respondenten de vraag verkeerd opvatten, deed ons beslissen om in 2009 een open vraag toe te voegen aan de vragenlijst. Respondenten die één van beide aspecten van de subjectieve straffkans klein schatten kregen daarover een bijkomende (open) vraag. Zo kregen we inzicht in de reden waarom men de straffkans zo laag schat. De vraag werd pas helemaal op het einde gesteld. Alle vragen omtrent subjectieve straffkans konden op deze manier op eenzelfde manier opgevat worden door de respondenten, zodat de antwoorden nog steeds vergelijkbaar zijn met de resultaten van 2006. Er dient wel in rekening gebracht te worden dat er aan de vraag extra uitleg toegevoegd werd zoals bvb. wat onder een proces-verbaal verstaan wordt en dat de woordkeuze aangepast werd: in plaats van een positieve controle (2006) is er in de meting van 2009 expliciet sprake van het overtreden van de snelheidsbeperkingen of het vaststellen dat men rijdt onder invloed etc. Theoretisch gezien zou deze herformulering kleine verschillen kunnen genereren, maar de vergelijkbaarheid van de resultaten wordt door de aparte analyse van de bijkomende open vraag toch gegarandeerd.

In wat volgt beschrijven we achtereenvolgens in detail de subjectieve pakkans, de subjectieve kans op een proces-verbaal en de subjectieve straffkans eenmaal er een PV is opgesteld voor rijden onder invloed (alcohol en drugs), gordeldracht en snelheid. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk zetten we alle kansen op een rij en vergelijken we deze met de resultaten van de attitudemetingen van 2003 en 2006. Aangezien de subjectieve kans op straf in de attitudemeting van 2003 op een andere manier bevraagd werd kunnen deze resultaten niet direct vergeleken worden.

3.3.1. Rijden onder invloed van alcohol

⁶ De vraag werd op dezelfde manier gesteld als in de attitudemeting van 2006. De antwoordmogelijkheden in het SARTRE-onderzoek waren anders (nooit tot altijd).

De subjectieve pakkans werd gemeten door de bestuurders de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie te laten beoordelen. De antwoordschaal bestond uit met 5 antwoordmogelijkheden: heel weinig kans, weinig kans, gemiddelde kans, grote kans en zeer grote kans. De resultaten worden samengevat in Tabel 10.

Tabel 10. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	32,42%	37,02%	32,76%	41,28%	2,15%
Weinig kans	33,22%	28,15%	25,29%	31,00%	1,44%
Gemiddelde kans	25,52%	26,19%	23,11%	29,27%	1,56%
Grote kans	7,12%	6,37%	4,13%	8,60%	1,13%
Zeer grote kans	1,13%	1,85%	0,98%	2,72%	0,44%
Weet niet	0,60%	0,43%	-0,06%	0,91%	0,25%

Uit deze tabel blijkt net zoals bij de vorige attitudemeting dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol opnieuw zeer laag ligt. Een meerderheid van 65% schat de kans klein in, en slechts een zeer kleine minderheid van 8% schat de kans groot in. De zeer grote kans antwoorden blijven daarbij beperkt tot bijna 2% van de respondenten. Net zoals in de attitudemetingen van 2003 en 2006 staan deze resultaten in schril contrast met de doelstelling van de SGVV om ten laatste tegen 2005 minstens 90% zeer grote kans antwoorden vast te stellen. Deze doelstelling was misschien wat hoog gegrepen maar in ieder geval is de subjectieve pakkans ook niet echt toegenomen sinds 2003. Onder meer het opdrijven van de objectieve pakkans in combinatie met aangepaste communicatie hierover zal nodig zijn om deze subjectieve pakkans te verhogen.

Beter is het gesteld met de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve alcoholcontrole. De woordkeuze in de vraag werd in de attitudemeting van 2009 aangepast (zie eerste paragraaf). Daarenboven werd er naar de reden gevraagd indien men "heel weinig kans" of "weinig kans" antwoordde. Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 11 is de meerderheid van de respondenten overtuigd dat de kans groot is om een proces-verbaal te krijgen na een positieve controle voor rijden onder invloed van alcohol.

Tabel 11. Subjectieve kans op proces-verbaal bij rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt uit de ademtest dat u te veel gedronken hebt?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	10,71%	18,22%	13,43%	23,01%	2,42%
Weinig kans	11,27%	10,90%	8,24%	13,55%	1,34%
Gemiddelde kans	15,69%	12,46%	9,69%	15,24%	1,40%
Grote kans	32,98%	25,41%	21,14%	29,67%	2,15%
Zeer grote kans	27,89%	31,63%	26,41%	36,85%	2,63%
Weet niet	1,46%	1,39%	0,41%	2,36%	0,49%

Bijna 60% van de ondervraagden denkt dat de kans op een proces-verbaal groot is waaronder 32% de kans zeer groot acht. Het meest verbazingwekkende blijft dat bijna één op drie respondenten denkt dat er heel weinig of weinig kans is om een proces-verbaal te krijgen nadat blijkt uit de ademtest dat men te veel gedronken heeft. Het lijkt er op dat deze respondenten vanuit gaan dat de politie regelmatig positieve alcoholcontroles tussen de vingers kijkt. Daarom is het interessant dat we naar de resultaten van de open vraag kunnen kijken (zie Tabel 13).

De derde vraag gaat over hoe groot men de kans schat dat men ook effectief bestraft zal worden (ongeacht van de aard van de straf) nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor rijden onder invloed van alcohol. Zoals blijkt uit de resultaten in Tabel 12 was de inschatting van deze kans van dezelfde grootteorde als deze voor de kans op een proces-verbaal. 60% de kans groot in, waaronder 37% de kans zelfs zeer groot schat. Anderzijds ligt het percentage 'kleine kans'-antwoorden rond de 27%, een stuk hoger dan in 2006. Dit hoofdzakelijk door een opmerkelijke toename in 'heel weinig kans'-antwoorden.

Tabel 12. Subjectieve straffkans na proces-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol

Hoe groot is de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van alcohol?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	10,78%	17,47%	12,58%	22,37%	2,47%
Weinig kans	9,38%	9,76%	7,18%	12,34%	1,30%
Gemiddelde kans	15,99%	11,64%	9,04%	14,24%	1,31%
Grote kans	32,89%	23,39%	18,94%	27,85%	2,25%
Zeer grote kans	28,98%	36,54%	31,06%	42,03%	2,77%
Weet niet	1,97%	1,19%	0,24%	2,14%	0,48%

De resultaten over de subjectieve kans op een proces-verbaal en over de subjectieve straffkans bevestigen opnieuw de lage subjectieve straffkans op vlak van rijden onder invloed van alcohol die in

de attitudemetingen van 2003 en 2006 reeds vastgesteld werden. Bijna 1 op 3 respondenten (457 respondenten van de 1533 respondenten) schijnt ofwel de kans dat er een proces verbaal opgesteld na het vaststellen van een overtreding ofwel de kans dat het proces-verbaal effectief door een straf gevolgd wordt klein te vinden. In de meting van 2009 werd er echter een open vraag opgenomen die uitsluitend werd gesteld aan deze 457 respondenten om de verklaring voor hun kleine kans antwoorden te achterhalen. De resultaten van deze open vraag werden gecategoriseerd in 10 klassen. Tabel 13 geeft een overzicht van deze categorieën. 10% onder hen is er echt van overtuigd dat de straffkans laag is. 80% van hen interpreteert de vraag verkeerd. Omdat men nog nooit zelf gestraft is, acht men de straffkans laag. Dit komt omdat men geen alcohol drinkt ofwel omdat men nog nooit gecontroleerd werd voor rijden onder invloed. Het is dus duidelijk dat deze vraag niet juist wordt begrepen. In de toekomstige attitudemetingen is het dan ook aangewezen om de vraagstelling volledig aan te passen.

Tabel 13: Redenen kleine subjectieve straffkans voor rijden onder invloed van alcohol

U vertelde zonet dat de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt dat u te veel gedronken hebt en/of de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld klein is. Waarom vindt u dit?	Attitudemeting 2009 (457 respondenten)
1. De straffkans is echt laag!	10,19%
2. Ik drink niet/nooit, ik rij nooit als ik gedronken heb.	57,78%
3. Er zijn geen controles, er zijn te weinig controles.	19,89%
4. Er zijn geen controles en ik drink niet.	1,54%
5. De straf zelf is te laag.	0,41%
6. Ik had het verkeerd geïnterpreteerd.	0,31%
7. Oei, mijn antwoord moet "grote kans" zijn.	1,11%
8. Oei, mijn antwoord moet "zeer grote kans" zijn.	0,00%
9. Ik weet het niet.	4,54%
10. Onduidelijk antwoord.	4,25%

Redenen 2 tot en met 6 (Tabel 13) geven aan dat men de vraag op één of andere manier verkeerd opvat. In eerste instantie beschouwen we deze groep als een aparte categorie in plaats van ze te tellen bij de kleine kansantwoorden. De antwoorden van de respondenten die expliciet te kennen geven dat ze grote kans bedoelde werden aangepast (categorie 7 en 8). Deze hercodering gaf volgend resultaat: in totaal begreep 24,6% (of 391 van de 1533 respondenten) van de respondenten de vraag over de kans op een proces-verbaal na vaststelling verkeerd en 366 respondenten of 23,3% vatte de effectieve straffkansvraag na het opmaken van een PV foutief op. In tweede instantie hebben we de groep 'verkeerde interpretatie' uit de steekproef weggelaten om een idee te krijgen van de 'echte' inschatting van de straffkans. Het resultaat op basis van de respondenten die de vraag juist interpretererden wordt weergegeven in Tabel 14. 78,1% zegt dat de kans om een PV te ontvangen na vaststelling van de overtreding groot tot zeer groot is. 80,4% van de respondenten acht de effectieve straffkans na ontvangst van een PV voor rijden onder invloed (zeer) groot.

Tabel 14. Schatting effectieve straffkansen voor rijden onder invloed van alcohol (juiste interpretatie vraag).

Kans om een PV te krijgen voor rijden onder invloed van alcohol?	Attitudemeting 2009 (1142 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	5,01%	3,12%	6,90%	0,96%
gemiddelde kans	16,91%	12,89%	20,93%	2,03%
(zeer) grote kans	78,08%	73,55%	82,60%	2,28%

Kans om een boete en/of andere straf na een PV te krijgen voor rijden onder invloed van alcohol?	Attitudemeting 2009 (1167 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	4,55%	2,73%	6,37%	0,92%
gemiddelde kans	15,09%	11,32%	18,86%	1,90%
(zeer) grote kans	80,36%	75,94%	84,78%	2,23%

3.3.2. Rijden onder invloed van illegale drugs

Dezelfde 3 vragen werden gesteld voor het thema rijden onder invloed van drugs. Uit de resultaten in Tabel 15 blijkt dat de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs nagenoeg op hetzelfde lage niveau ligt dan in 2006. 70% vindt de pakkans voor rijden onder invloed van drugs immers klein (heel weinig of weinig kans) en slechts 8% vindt de subjectieve pakkans groot (grote of zeer grote kans). Deze cijfers liggen ongeveer op hetzelfde (lage) niveau dan voor rijden onder invloed van alcohol. Dit is opmerkelijk aangezien de objectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs aanzienlijk kleiner is dan voor rijden onder invloed van alcohol.

Tabel 15. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van drugs

Hoe groot is de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op druggebruik?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	44,75%	42,96%	38,61%	47,30%	2,19%
Weinig kans	29,86%	27,51%	23,75%	31,27%	1,90%
Gemiddelde kans	15,99%	19,05%	16,06%	22,04%	1,51%
Grote kans	6,65%	6,87%	4,60%	9,15%	1,15%
Zeer grote kans	1,24%	1,24%	0,50%	1,98%	0,37%
Weet niet	1,51%	2,10%	1,12%	3,08%	0,49%

Aangezien de Staten-Generaal van 2002 zich hetzelfde doel stelden voor de subjectieve pakkans voor het rijden onder invloed van drugs als voor alcohol (minimum 90% heel grote kans antwoorden tegen 2005) moeten we net zoals bij alcohol concluderen dat de subjectieve pakkans net zoals in 2003 en 2006 ver onder de beoogde doelstellingen ligt.

De subjectieve kans dat er een proces-verbaal wordt opgesteld na een positieve controle voor rijden onder invloed van illegale drugs wordt weergegeven in Tabel 16.

Tabel 16. Subjectieve kans op proces-verbaal bij rijden onder invloed van drugs

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt dat u rijdt onder invloed van drugs?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	16,08%	21,95%	16,07%	27,84%	2,97%
Weinig kans	11,59%	8,01%	5,82%	10,20%	1,11%
Gemiddelde kans	14,00%	11,10%	8,14%	14,06%	1,50%
Grote kans	31,71%	26,02%	21,34%	30,70%	2,36%
Zeer grote kans	24,07%	29,39%	24,17%	34,62%	2,64%
Weet niet	2,56%	2,66%	1,37%	3,95%	0,65%

Deze kans ligt op hetzelfde niveau als in 2006. 30% schat de kans klein dat er effectief een proces-verbaal zal opgesteld worden na een positieve controle. Meer dan de helft van de respondenten acht de kans groot tot zeer groot. Deze cijfers zijn gelijkaardig aan de voorgaande cijfers omtrent kans op een proces-verbaal na vaststelling van rijden onder invloed van alcohol. Ook voor dit thema werd er gepolst naar de beweegredenen voor de "kleine kans"-antwoorden (zie Tabel 18).

De subjectieve straffkans na een proces-verbaal voor rijden onder invloed van drugs is volledig vergelijkbaar met de subjectieve straffkans voor rijden onder invloed van alcohol. De resultaten worden weergegeven in Tabel 17.

Tabel 17. Subjectieve straffkans na proces-verbaal voor rijden onder invloed van drugs

Hoe groot is de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van drugs?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	14,68%	21,44%	15,58%	27,30%	2,96%
Weinig kans	10,80%	7,10%	5,04%	9,16%	1,04%
Gemiddelde kans	15,22%	10,19%	7,47%	12,92%	1,38%
Grote kans	30,72%	25,32%	20,52%	30,12%	2,42%
Zeer grote kans	25,77%	32,40%	26,81%	38,00%	2,82%
Weet niet	2,80%	2,69%	1,40%	3,98%	0,65%

In totaal vindt 58% van de respondenten dat de straffkans na vaststelling voor rijden onder invloed van drugs groot is. Eén op drie is er zelfs van overtuigd dat de kans zeer groot is. Toch schat nog bijna 30% van de respondenten de kans klein of zeer klein in.

Aan de respondenten die de straffkans (kans op PV en/of kans op boete/straf) klein achtten, werd in de meting van 2009 gevraagd naar hun verklaring hiervoor. In totaal beoordelen 463 respondenten (in totaal 1533 respondenten) de kans op een proces-verbaal en/of de straffkans klein.

De resultaten waarom men dit antwoordde vind men terug in Tabel 18. Opnieuw merken we dat een kleine 80% van deze respondenten de vraag verkeerd opvatten. Omdat men zelf geen drugs neemt, is de kans ook zeer klein dat men hiervoor gestraft zal worden. Desalniettemin is 8% onder hen overtuigd dat de kans echt klein is dat je gestraft wordt na vaststelling.

Tabel 18. Redenen kleine subjectieve straffkans voor rijden onder invloed van drugs

U vertelde zonet dat de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt dat u rijdt onder invloed van drugs en/of de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld klein is. Waarom vindt u dit?	Attitudemeting 2009 (463 respondenten)
1. De straffkans is echt laag!	7,97%
2. Ik neem geen drugs.	62,13%
3. Er zijn geen/te weinig controles	18,16%
4. Er zijn geen controles en ik neem geen drugs.	2,12%
5. De straf zelf is te laag.	0,00%
6. Ik heb de vraag verkeerd geïnterpreteerd.	0,20%
7. Oei, mijn antwoord moet "grote kans" zijn.	1,21%
8. Ik weet het niet	5,34%
9. Onduidelijk antwoord	2,88%

Indien we rekening houden met een juiste interpretatie van de vraag laten we de respondenten die de vraag op een of andere manier verkeerd begrepen hebben weg. Als gevolg komen we tot de vaststelling (Tabel 19) dat 80,6% de kans op een proces-verbaal na vaststelling van de overtreding (zeer) groot is (1064 respondenten). 82,3% van de respondenten (totaal 1077) schat de effectieve straffkans na het opstellen van een PV groot tot zeer groot.

Tabel 19. Schatting effectieve straffkansen voor rijden onder invloed van drugs (juiste interpretatie vraag).

Kans op een PV na vaststelling rijden onder invloed van drugs?	Attitudemeting 2009 (1064 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	3,44%	1,98%	4,91%	0,74%
gemiddelde kans	15,98%	11,47%	20,49%	2,27%
(zeer) grote kans	80,58%	75,74%	85,41%	2,44%

Kans om een boete en/of andere straf na een PV te krijgen voor rijden onder invloed van drugs?	Attitudemeting 2009 (1077 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	3,31%	1,91%	4,71%	0,71%
gemiddelde kans	14,43%	10,34%	18,53%	2,07%
(zeer) grote kans	82,26%	77,82%	86,70%	2,24%

3.3.3. Het dragen van de veiligheidsgordel

Met 60% kleine kans antwoorden (heel weinig of weinig kans) en 15% grote (of zeer grote) kans antwoorden ligt de subjectieve pakkans voor het dragen van de veiligheidsgordel door de bestuurder en zijn/haar passagiers iets hoger dan voor rijden onder invloed (alcohol en drugs). Deze resultaten

worden samengevat in Tabel 20. Een vergelijking van de subjectieve pakkans voor alle thema's is opgenomen in Figuur 9 (paragraaf 3.3.5).

Tabel 20. Subjectieve kans op controle voor het dragen van de gordel

Hoe groot is de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurder en de passagiers?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	22,38%	29,50%	25,32%	33,68%	2,11%
Weinig kans	29,82%	29,55%	26,17%	32,94%	1,71%
Gemiddelde kans	30,15%	25,44%	22,13%	28,75%	1,67%
Grote kans	13,73%	11,10%	8,15%	14,06%	1,49%
Zeer grote kans	3,21%	3,96%	2,72%	5,19%	0,62%
Weet niet	0,72%	0,41%	-0,02%	0,84%	0,22%

De subjectieve kans dat er een proces-verbaal wordt opgesteld na een positieve controle voor het niet dragen van de veiligheidsgordel wordt gerapporteerd in Tabel 21. De kans op een proces-verbaal voor het niet dragen van de gordel ligt zoals verwacht merkbaar lager dan voor alcohol en drugs. Waar bij alcohol nog 57% grote kans antwoorden werden vastgesteld ligt dit met ongeveer 46% voor de gordeldracht duidelijk lager. De resultaten van 2009 zijn iets beter dan in 2006 (46% ten opzichte van 40%). De kleine kans antwoorden liggen dan weer wel in dezelfde lijn als bij de thema's alcohol en drugs. Ook hier evalueerden een derde van de respondenten dat de kans op een proces-verbaal ook in dit geval klein is. Deze resultaten bevestigen ook de hypothese uit de attitudemeting van 2003 dat sommige respondenten er van uitgaan dat de politie soms een oogje toekijpt bij het vaststellen van overtredingen tegen de gordeldraagplicht en de overtreder er soms vanaf komt met een waarschuwing.

Tabel 21. Subjectieve kans op proces-verbaal bij rijden zonder gordel

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt dat de gordel niet gedragen werd?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	12,53%	16,40%	11,99%	20,82%	2,23%
Weinig kans	19,30%	15,21%	12,65%	17,77%	1,29%
Gemiddelde kans	26,10%	20,90%	17,62%	24,18%	1,65%
Grote kans	27,64%	27,23%	23,14%	31,32%	2,06%
Zeer grote kans	13,02%	18,87%	15,06%	22,68%	1,92%
Weet niet	1,41%	1,35%	0,55%	2,16%	0,41%

De subjectieve kans op straf na een proces-verbaal voor het niet dragen van de veiligheidsgordel wordt gerapporteerd in Tabel 22. In 2009 is de helft van de respondenten er van overtuigd dat de kans groot is dat een proces-verbaal effectief zal leiden tot een straf. Bijna dertig procent van de respondenten schat deze kans klein of zeer klein in. Dit is een stuk minder dan in

2006, voornamelijk door het percentage 'weinig kans'-antwoorden. Anderzijds ligt dit percentage in dezelfde grootteorde als bij de thema's alcohol en drugs.

Tabel 22. Subjectieve straffkans na proces-verbaal voor rijden zonder gordel

Hoe groot is de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het niet dragen van de gordel?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	18,19%	16,18%	11,50%	20,86%	2,36%
Weinig kans	19,20%	12,41%	9,97%	14,85%	1,23%
Gemiddelde kans	20,64%	19,30%	16,23%	22,37%	1,55%
Grote kans	24,57%	27,21%	23,02%	31,39%	2,11%
Zeer grote kans	16,03%	23,32%	19,06%	27,58%	2,15%
Weet niet	1,37%	1,54%	0,72%	2,37%	0,42%

Om te weten waarom deze subjectieve straffkans voor het niet dragen van de gordel zo laag ligt, vroegen we aan deze groep respondenten naar hun argumenten. Tabel 23 geeft het overzicht van de antwoorden. De antwoorden van de 539 respondenten die de straffkans klein vinden werden in 8 klassen ingedeeld. Na analyse blijkt dat 6% de straffkans echt laag vindt. 85% begreep echter de vraag verkeerd (redenen 2 tot en 6). Doordat men altijd de gordel draagt, is de kans op een straf omwille van het niet dragen van de gordel voor hen onbestaand. Dit is echter niet de correcte interpretatie van de vraag. Tabel 24 geeft de mening weer van de respondenten die de vraag juist hebben opgevat (respectievelijk 1113 (75%)) en 1136 respondenten (77,4%). Na deze correctie blijkt dat 63% van de Belgische bestuurders de kans op een proces-verbaal voor het niet dragen van de gordel groot vindt. 67,2% denkt dat de effectieve straffkans groot tot zeer groot na het ontvangen van dergelijk PV.

Tabel 23. Redenen kleine subjectieve straffkans voor rijden zonder gordel?

U vertelde zonet dat de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt de gordel niet gedragen werd en/of de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld klein is. Waarom vindt u dit?	Attitudemeting 2009 (539 respondenten)
1. De straffkans is echt laag!	6,11%
2. Ik draag (bijna) altijd de gordel.	61,24%
3. Er zijn geen/te weinig controles.	22,76%
4. Ik draag altijd de gordel en er zijn geen controles.	0,39%
5. Ik weet het niet.	4,46%
6. Ik heb de vraag verkeerd geïnterpreteerd.	0,20%
7. Oei, mijn antwoord moet "grote kans" zijn.	0,10%
8. Onduidelijk antwoord	4,73%

Tabel 24. Schatting effectieve straffkansen voor rijden zonder gordel (juiste interpretatie vraag).

Kans om een PV te krijgen voor het niet dragen van de gordel?	Attitudemeting 2009 (1113 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	8,52%	6,41%	10,63%	1,06%
gemiddelde kans	28,53%	23,89%	33,17%	2,34%
(zeer) grote kans	62,95%	58,24%	67,67%	2,38%

Kans om een boete en/of andere straf na een PV te krijgen voor het niet dragen van de gordel?	Attitudemeting 2009 (1136 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	7,22%	5,41%	9,02%	0,91%
gemiddelde kans	25,60%	21,41%	29,79%	2,11%
(zeer) grote kans	67,18%	62,84%	71,52%	2,19%

3.3.4. Het respecteren van de snelheidsbeperkingen

Tot slot vroegen we dezelfde reeks vragen aan de bestuurders met betrekking tot het thema snelheid. De resultaten worden samengevat in deze paragraaf. Uit Tabel 25 lezen we af dat 30% van de respondenten de subjectieve pakkans groot tot zeer groot vindt. In vergelijking met 2006 is dit percentage beduidend gedaald. Relatief gezien blijft de subjectieve pakkans voor het niet respecteren van de snelheidsbeperkingen het hoogst liggen van alle vier thema's. Dit was ook zo in 2003. Gegeven de inspanningen om snelheidscontroles verder op te drijven en te automatiseren is dit niet verwonderlijk. Anderzijds betekent deze terugval misschien wel dat men minder geflitst wordt omdat men nu goed weet (waar) dat men moet opletten. Gegeven de alomtegenwoordigheid van flitscamera's, aankondigingen van snelheidscontroles op de radio en controles met radars op het terrein ligt het percentage kleine kans antwoorden van meer dan 30% toch aan de hoge kant. Samen met het feit dat 56% van de respondenten vindt dan snelheid onvoldoende wordt gehandhaafd (cf. hoofdstuk 3.2.2.4), blijkt er nog ruimte voor meer snelheidscontroles om de subjectieve pakkans te verhogen. Het is geweten dat het effect van snelheidscamera's beperkt is in tijd en afstand (SWOV, 2009). Het lijkt alsof het effect van de flitscamera's een verzadigingspunt heeft bereikt op vlak van subjectieve pakkans.

Tabel 25. Subjectieve kans op controle voor het naleven van de snelheidslimieten

Hoe groot is de kans om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen (inclusief cameracontrole)?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	7,24%	13,74%	10,80%	16,67%	1,48%
Weinig kans	12,22%	19,25%	16,80%	21,70%	1,24%
Gemiddelde kans	34,24%	36,31%	33,02%	39,59%	1,66%
Grote kans	33,05%	22,28%	18,92%	25,64%	1,70%
Zeer grote kans	12,74%	7,77%	5,92%	9,62%	0,93%
Weet niet	0,52%	0,64%	0,01%	1,28%	0,32%

De subjectieve kans dat er een proces-verbaal wordt opgesteld na een positieve snelheidscontrole wordt weergegeven in Tabel 26. In vergelijking met de andere drie thema's ligt deze subjectieve kans op een proces-verbaal iets hoger dan de kans voor alcohol en drugs en aanzienlijk hoger dan voor het niet dragen van de veiligheidsgordel. Met slechts 18% "heel weinig kans" of "weinig kans" antwoorden is dit het laagste cijfer van de 4 thema's. De doorgedreven automatisering van de vaststelling van snelheidsovertredingen zou hiervoor een mogelijke verklaring kunnen zijn. Jammer genoeg stellen we een kleine verschuiving vast ten opzichte van 2006: iets meer kleine kans antwoorden, en iets minder grote kans antwoorden.

Tabel 26. Subjectieve kans op proces-verbaal bij een snelheidsovertreding

Hoe groot is de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt dat de snelheidsbeperkingen overtreden werden?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	4,77%	8,63%	5,45%	11,82%	1,61%
Weinig kans	5,95%	9,33%	7,15%	11,51%	1,10%
Gemiddelde kans	18,31%	19,15%	15,83%	22,47%	1,68%
Grote kans	37,99%	31,73%	27,58%	35,87%	2,09%
Zeer grote kans	32,09%	29,98%	24,92%	35,04%	2,55%
Weet niet	0,89%	1,17%	0,40%	1,93%	0,39%

De subjectieve kans op straf na een proces-verbaal voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen wordt weergegeven in Tabel 27. Ten opzichte van 2006 is er weinig veranderd. De strafkans na een proces-verbaal wordt door 67% van de respondenten als hoog geschat. Dit is nog steeds de hoogste score van alle thema's. Qua kleine kansantwoorden ligt het percentage ook hier behoorlijk lager dan bij de andere thema's.

Tabel 27. Subjectieve strafkans na proces-verbaal voor een snelheidsovertreding

Hoe groot is de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Heel weinig kans	6,60%	9,48%	5,88%	13,07%	1,81%
Weinig kans	7,75%	7,50%	5,28%	9,72%	1,12%
Gemiddelde kans	16,18%	15,46%	12,27%	18,66%	1,61%
Grote kans	32,46%	31,15%	26,99%	35,32%	2,10%
Zeer grote kans	35,82%	35,33%	30,23%	40,43%	2,58%
Weet niet	1,20%	1,06%	0,36%	1,77%	0,36%

Ondanks het laagste percentage kleine kans antwoorden (17% in vergelijking met ongeveer 30% bij de andere thema's), is het toch interessant om te weten waarom men de strafkans zo klein beoordeelt (Tabel 28). Bijna 10% vindt echt dat de kans op een proces-verbaal, geldboete en/of andere straf zeer klein is na het ontvangen van een PV. Bijna 80% van de kleine kans antwoorden zijn gegeven omwille van verkeerde interpretatie (redenen 2 -6). Het is niet omdat je zelf niet snel rijdt dat je geen PV of straf ontvangt na vaststelling van het overschrijden van de snelheidslimieten. Wederom is het aangewezen om ook deze vraag in toekomstige metingen drastisch te wijzigen.

Tabel 28. Redenen kleine subjectieve strafkans voor een snelheidsovertreding

U vertelde zonet dat de kans om een proces-verbaal te krijgen als blijkt dat de snelheidsbeperkingen overtreden werden en/of de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld klein is. Waarom vindt u dit?	Attitudemeting 2009 (321 respondenten)
1. De strafkans is echt laag.	9,52%
2. Ik rijd nooit te snel.	60,42%
3. Er zijn geen/amper controles.	15,33%
4. Er zijn geen controles en ik rijd niet te snel.	1,28%
5. De straf zelf is te laag.	0,41%
6. Ik weet het niet.	6,80%
7. Ik heb de vraag verkeerd geïnterpreteerd.	1,90%
8. Oei, mijn antwoord moet "grote kans" zijn.	1,61%
9. Onduidelijk antwoord.	2,73%

Indien we de respondenten die de vraag fout interpreteerden uit de analyse verwijderen (14,2% van alle respondenten) zien we dat 79,3% van de respondenten (zeer) grote kans antwoordden. Tabel 29 geeft een overzicht van de gecorrigeerde cijfers en dus een realistischer antwoord dan voorheen.

Tabel 29. Schatting effectieve straffkansen voor een snelheidsovertreding (juiste interpretatie vraag).

Kans om een proces-verbaal, boete en/of andere straf te krijgen voor het overtreden van snelheidsbeperkingen?	Attitudemeting 2009 (1258 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	2,73%	1,55%	3,90%	0,59%
gemiddelde kans	22,93%	18,58%	27,29%	2,20%
(zeer) grote kans	74,34%	69,88%	78,80%	2,25%

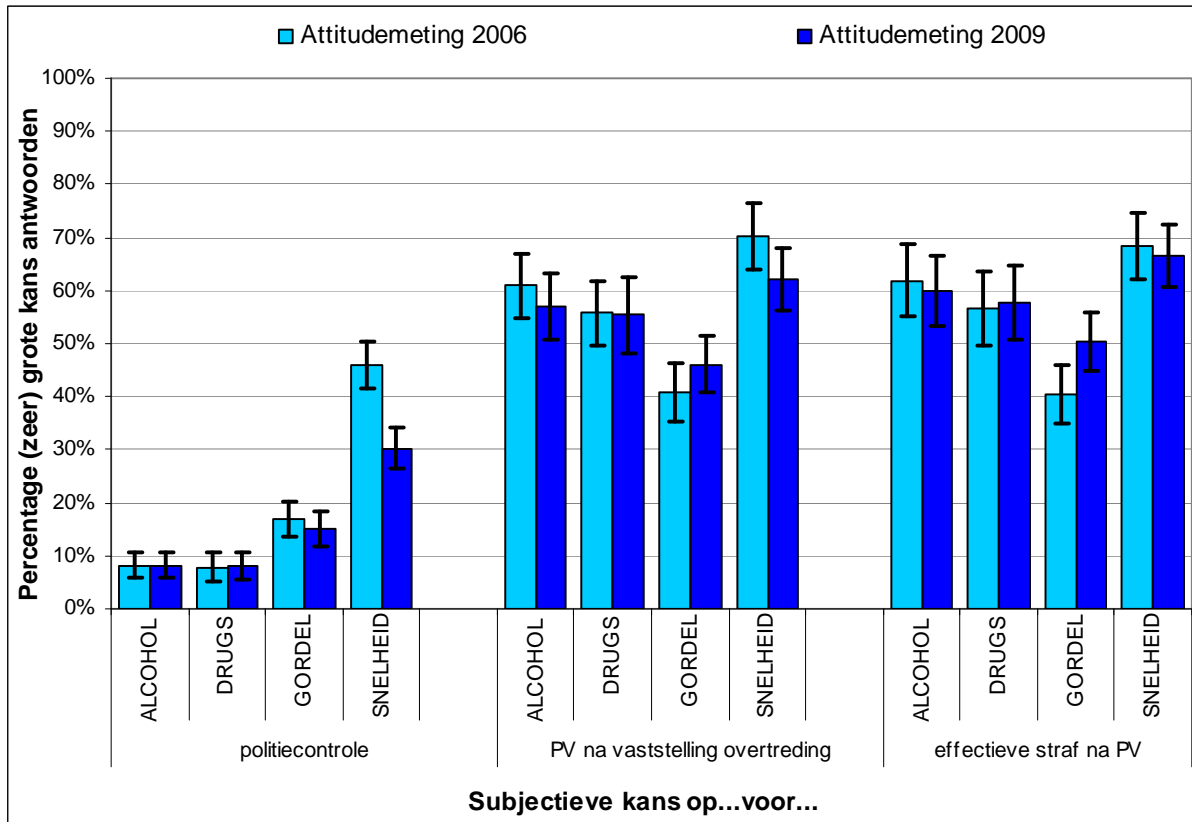
Kans om een proces-verbaal, boete en/of andere straf te krijgen voor het overtreden van snelheidsbeperkingen?	Attitudemeting 2009 (1273 respondenten die vraag juist interpreteerden)	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
(heel) weinig kans	2,28%	1,26%	3,31%	0,52%
gemiddelde kans	18,37%	14,33%	22,41%	2,04%
(zeer) grote kans	79,34%	75,18%	83,50%	2,10%

3.3.5. Vergelijking van subjectieve pakkans en subjectieve straffkansen.

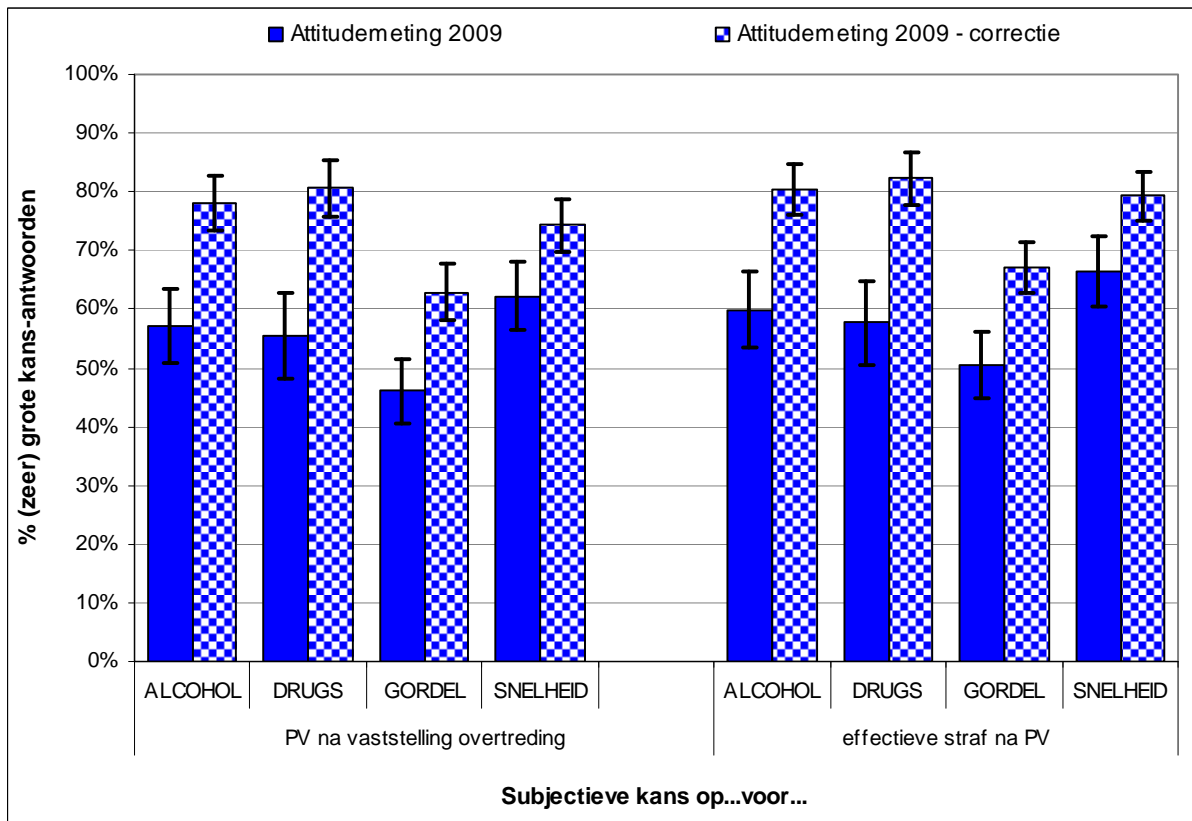
Alhoewel het moeilijk is om antwoorden met meervoudige antwoordcategorieën direct met elkaar te vergelijken hebben we de subjectieve kansen voor elk van de vier thema's samengevat in Figuur 9 op basis van het percentage grote kans antwoorden voor alle thema's. De in deze figuur opgenomen betrouwbaarheidsintervallen geven een goed beeld van de onderlinge verhoudingen van de verschillende subjectieve pak- en straffkansen. Bovendien hebben we de oorspronkelijke cijfers (inclusief de respondenten die de vraag verkeerd begrepen hebben) genomen om te kunnen vergelijken met de resultaten van 2006. Het algemeen beeld en evolutie sinds 2006 kunnen we als volgt samenvatten:

- de subjectieve pakkans is voor alle thema's net als in 2006 klein. Respondenten achten de pakkans voor snelheid het grootst maar toch wordt deze kleiner geschat dan in 2006. De bestuurders beschouwen de kans zeer klein dat men voor rijden onder invloed of het niet dragen van de gordel zal gecontroleerd worden.
- zowel in 2006 als in 2009 liggen de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle en de subjectieve kans op straf nadat er een proces-verbaal werd opgesteld voor elk van de thema's op bijna exact hetzelfde niveau. Het lijkt erop dat de bestuurders onvoldoende onderscheid kunnen maken tussen deze twee vragen. Uit de extra open vraag in 2009 bleek dat de vraag door een ongeveer 1 op 4 respondenten verkeerd wordt opgevat, ondanks de expliciete en duidelijke vraagstelling (cf. vragenlijst in bijlage). Daarom dat in Figuur 10 de resultaten worden voorgesteld waarbij de rechtzetting (zie Tabellen 14, 19, 24 en 29) werd doorgevoerd. Respondenten die de straffkans klein achtten en die aangaven de vraag verkeerd geïnterpreteerd te hebben werden uit de database verwijderd.

Figuur 9. Subjectieve pakkans, subjectieve kans op een proces-verbaal na een overtreding en subjectieve straffkans na een proces-verbaal



Figuur 10. Vergelijking oorspronkelijke cijfers met gecorrigeerde cijfers voor subjectieve kans op een proces-verbaal na een overtreding en subjectieve straffkans na een proces-verbaal:



De analyse van de gecorrigeerde data levert een realistischere schatting op van de subjectieve straffkans (Figuur 10). Opvallend is dat de straffkans voor drugs nu het hoogst is in plaats van de straffkans voor snelheid. Dit resultaat is geruststellender. Ongeveer 80% van de respondenten denkt dat de kans groot is op een proces-verbaal na een positieve controle op het rijden onder invloed van alcohol en drugs. Belangrijk is dat nog maar 3% à 5% denkt dat deze kans klein is. Net zoals voor de kans op een proces-verbaal schat ongeveer 80% van de respondenten de kans op een effectieve straf groot tot zeer groot. Zoals verwacht ligt de subjectieve kans op een proces-verbaal voor het niet dragen van de gordel merkbaar lager, ook nog na de doorgevoerde correctie. Bijna 1 op 10 respondenten meldden dat de kans op een PV klein is. Men gaat er dus van uit dat men voor het niet dragen van de gordel er soms vanaf komt met een waarschuwing⁷. Het percentage respondenten dat de kans dat een proces-verbaal zal leiden tot een effectieve straf (bvb. boete) groot tot zeer groot acht stijgt van 51% naar 67% na de correctie. We kunnen wederom concluderen dat dit aspect van de subjectieve straffkans voor het niet dragen van de gordel onverklaarbaar laag ligt. Bij het niet respecteren van de snelheidsbeperkingen is 74% (in plaats van 62%) overtuigd dat de kans op een proces-verbaal groot is na vaststelling. Daarenboven zegt 79% effectief een straf te zullen ontvangen na een positieve snelheidscontrole. Als we kijken naar de kleine kans antwoorden, ligt het percentage nu voor beide deel vragen onder de 3%. Dit is opnieuw goed nieuws.

Niettemin moeten we kritisch blijven en beseffen dat onze resultaten er op wijzen dat een deel van de autobestuurders (kleine kans en gemiddelde kans antwoorden) er niet van overtuigd zijn dat alle vastgestelde overtredingen ook effectief zullen bestraft worden. Een effectieve handhaving is alleen mogelijk indien de vastgestelde overtredingen ook systematisch bestraft worden. De subjectieve indruk van de straffkans is dan ook een belangrijk resultaat. Bovendien is het garanderen van uniformiteit in de handhaving een belangrijk aandachtspunt. Omdat de reglementering en de richtlijnen regelmatig wijzigen is ook een goede interne communicatie binnen de politiediensten en met de parketten essentieel. Dit werd opgemerkt door de Federale Commissie tijdens de Staten Generaal van 2007.

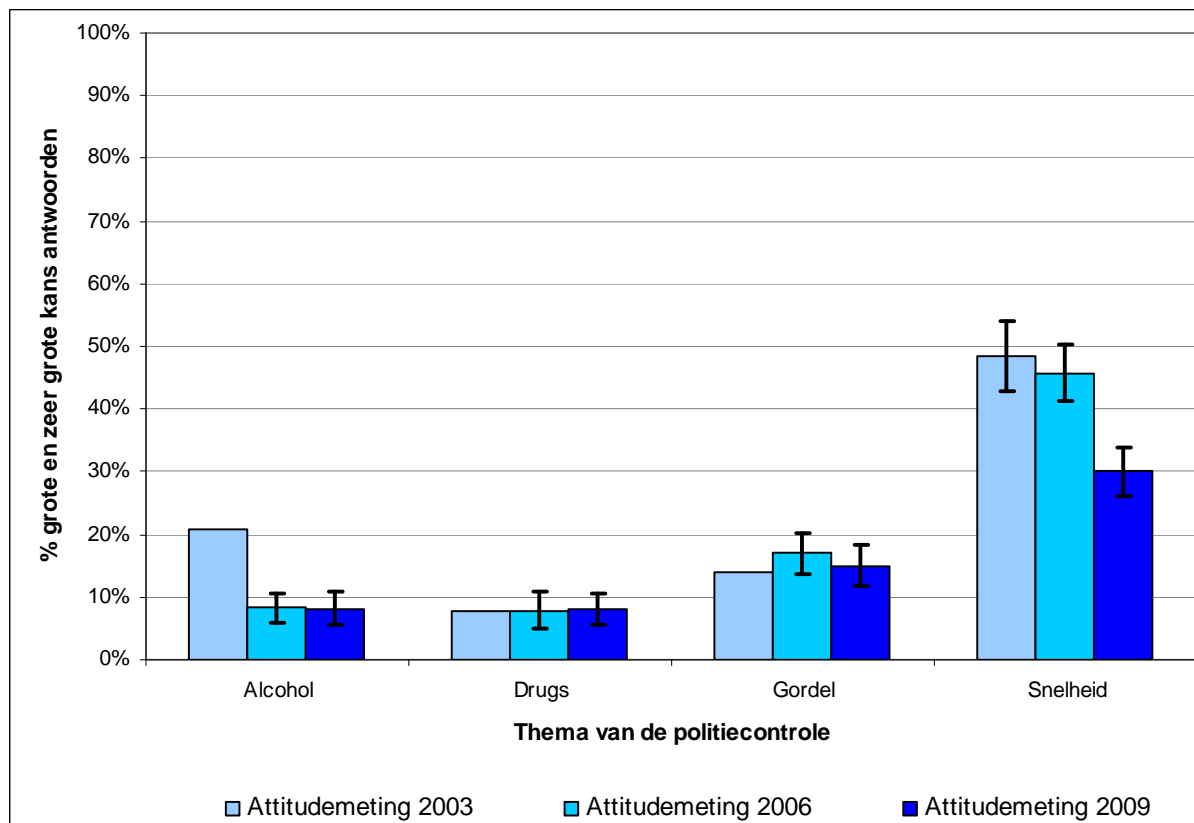
3.3.6. Evolutie van de subjectieve pakkans

Aangezien de subjectieve pakkans op dezelfde manier werd bevraagd in 2003 en 2006 kunnen we deze resultaten naast elkaar zetten en zo een beeld vormen van de evolutie van de subjectieve pakkans in de loop van de voorbije 6 jaar⁸. In Figuur 11 wordt voor de drie metingen voor elk thema het percentage grote en zeer grote kans antwoorden samen weergegeven.

⁷ Naar aanleiding van bepaalde sensibiliseringscampagnes is dit effectief ook het geval, zoals bijvoorbeeld wanneer een team met een tuimelwagen op de plaats van de politiecontrole aanwezig is.

⁸ Zoals vermeld in de inleiding van hoofdstuk 3.3 was dit niet mogelijk voor de subjectieve straffkans omwille van een aangepaste vraagstelling in de meting van 2006.

Figuur 11. Evolutie van de subjectieve pakkans van 2003 tot 2009



Uit Figuur 11 valt duidelijk op te maken dat de subjectieve pakkans voor alle thema's in 2009 ongeveer op hetzelfde niveau ligt als in 2006, met uitzondering van de subjectieve kans om gecontroleerd te worden op te snel rijden, die zelfs 15 procentpunten gezakt is tegenover drie jaar geleden. Een gelijkaardige terugval kon vastgesteld worden in 2006 op vlak van de subjectieve kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol.

Een mogelijke verklaring voor de terugval qua controles op het naleven van de snelheidsbeperkingen is dat sommige bestuurders onbemande camera's niet als een politiecontrole beschouwen. Zoals vermeld in het dossier "overdreven en onaangepaste snelheid" van de Staten-Generaal van 2007 tracht men zowel bij de federale als bij de lokale politie via communicatie in de media melding te maken van snelheidscontroles met als doel de subjectieve pakkans te verhogen. Er is echter ook sprake van een mogelijk contraproductief effect door berichten in de pers over de slechte of onjuiste werking van radars die door de politiediensten worden gebruikt. In de Staten-Generaal van 2002 was er echter al sprake van een nood aan systematische communicatie over de resultaten van de snelheidscontroles teneinde de subjectieve pakkans in geval van overtreding te doen toenemen. In de Staten Generaal van 2007 is er sprake van nood aan snelheidshandhaving in de strikte zin (controle en vervolging). De ervaring in Vlaanderen en in ons omringende landen leert echter dat de grootschalige introductie van onbemande camera's kan leiden tot een duurzame gedragsverandering en zelfs een zekere mentaliteitswijziging, mits één en ander gepaard gaat met uitgebreide communicatie en sensibilisatie. Daarenboven is de combinatie met bemande controles voor de

bewuste overtreder (degene die rekening houdt met onbemande controles op vaste locaties) aangewezen.

Er werden inspanningen geleverd om de objectieve pakkans inzake snelheidsovertredingen te verhogen. Maar het is duidelijk dat het aantal controles nog zouden moeten toenemen om over gans het land het gewenste niveau bereiken. Om de resultaten waartoe de investeringen geleid hebben systematisch te kunnen meten zijn gedetailleerde statistieken over de controleactiviteiten noodzakelijk. De dataverzameling door de politie is in ontwikkeling.

Door het gebrek aan feitelijke gegevens over de objectieve pakkans voor het overschrijden van de snelheidsbeperkingen kunnen we de (licht dalende) evolutie van de subjectieve pakkans niet vergelijken met de evolutie van de objectieve pakkans. Wellicht is de objectieve pakkans voor snelheid in de periode 2006-2009 toegenomen. Dit resultaat maakt duidelijk dat de subjectieve pakkans niet zomaar een weerspiegeling is van de objectieve pakkans, maar een geheel eigen perceptie van de weggebruikers. Die perceptie is afhankelijk van veel factoren, zoals het belang dat de weggebruiker hecht aan voldoende controles, de perceptie van het risico van overdreven snelheid, en andere elementen die niet gekend zijn. Daarenboven worden beide pakkansen (objectieve en subjectieve) op een andere schaal uitgedrukt. De subjectieve pakkans wordt doorgaans weergegeven in het percentage respondenten met kleine of grote kansantwoorden (schaal is ook subjectief). De objectieve pakkans wordt in termen van het werkelijk aantal controles uitgevoerd door de politie. Verder onderzoek naar de determinanten van de subjectieve pakkans zou hierover meer duidelijkheid kunnen geven en is dan ook aan te bevelen. Bijvoorbeeld de mate waarin het gedrag van de bestuurders beïnvloedt wordt door de pakkans dient daarbij onderzocht te worden.

3.4. Attitudes ten aanzien van rijden onder invloed

3.4.1. Kennis van de wetgeving in de praktijk

In 2009 werd er een nieuwe vraag gesteld in verband met de kennis van de wettelijke limiet in de praktijk. In deze meting werd gepolst naar het aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken zonder de wettelijk toegestane grens te overschrijden. Tabel 30 geeft een overzicht van de antwoorden. Slechts 15% van de Belgische bestuurders denkt dat je meer dan 2 glazen mag drinken. Uiteraard hangt het aantal glazen dat je mag drinken af van heel veel factoren, onder meer lichaamsgewicht en geslacht. De gemiddelde inschatting van de respondenten is niet slecht. In 2006 bleek 60% van de Belgische bestuurders de wettelijke bloedalcohollimiet van 0,5 promille te kennen. Deze theoretische kennis van het juiste toegelaten alcoholpercentage zei niets over het aantal glazen dat men denkt dat daarmee correspondeert. Daarom dat deze vraag in de meting van 2009 werd opgenomen. Als ze de theorie in de praktijk omzetten blijkt 85% te weten dat men 2 glazen of minder mag drinken.

Tabel 30. Perceptie aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken

Hoeveel standaardglazen alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkel glas	2,92%	1,88%	3,97%	0,53%

1 glas	23,16%	19,77%	26,54%	1,71%
2 glazen	59,11%	55,85%	62,37%	1,65%
3 glazen	8,72%	6,89%	10,56%	0,93%
4 of meer glazen	6,09%	4,17%	8,00%	0,97%

3.4.2. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol

Door te vragen hoeveel dagen men de afgelopen maand met een wettelijk te hoog alcoholpromillage gereden heeft, peilden we naar het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol. In Tabel 31 splitsten we, net zoals in 2006, het aantal gerapporteerde dagen op in een vijftal brede categorieën:

Tabel 31. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele dag	87.77%	86,80%	84,53%	89,08%	1,15%
1 à 5 dagen	10.78%	12,44%	10,31%	14,57%	1,07%
6 à 10 dagen	1.23%	0,65%	0,18%	1,11%	0,23%
11 of meer dagen	0.23%	0,11%	-0,04%	0,26%	0,08%

In 2009 verklaarde 87% van de respondenten geen enkele keer onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. Dit wil zeggen dat maar liefst 13% van de respondenten toegaf wel één of meerdere keren onder invloed gereden te hebben in de loop van de afgelopen maand. De overgrote meerderheid zat één à vijf keer dronken achter het stuur. Jammer genoeg is dit resultaat exact hetzelfde dan in 2006. Op 3 jaar tijd is het gedrag dus niet echt veranderd.

Het gemiddelde aantal dagen waarop men onder invloed heeft gereden bedroeg in 2009 0,29 dagen voor de totale groep respondenten (dus inclusief de nul-antwoorden, BI van 0,22 tot 0,37 dagen). Het verschil met 2006 (gemiddeld 0,33 dagen) is ook hier verwaarloosbaar. Het feit dat meer dan 12% van de bestuurders aangeeft in de afgelopen maand onder invloed gereden te hebben wijst erop dat het rijden onder invloed eerder een vrij verbreide slechte gewoonte lijkt te zijn. Rekening houdend met het feit dat respondenten sociaal wenselijk antwoorden op dergelijke vragen geeft dit resultaat toch een idee geven van het voorkomen en de spreiding van rijden onder invloed binnen de totale populatie bestuurders⁹.

⁹ Over het voorkomen (de prevalentie) van rijden onder invloed in de populatie hebben we een goed idee via de gedragsmetingen. Gemiddeld over alle dagen van de week en over alle momenten van de dag blijkt ongeveer 2% van de bestuurder onder invloed te rijden. Gezien het hier gaat om de puntprevalentie laat de gedragsmeting niet toe om te bepalen of deze dronken bestuurders een harde kern betreft, dan wel of grote delen van de bevolking af en toe eens onder invloed rijden. Het feit dat 13% van de bestuurders toegeeft zich hieraan in de loop van de afgelopen maand bezondigd te hebben maakt duidelijk dat het in België nog steeds gaat om een zeer ruime groep overtreders, en niet alleen om een zogenaamde harde kern.

Om de doelstelling van de Staten-Generaal van 2002 dat op geen enkel moment van de week meer dan 3% van de bestuurders de legale alcohollimiet overschrijden te evalueren, volstaan zelfgerapporteerde gegevens alleen niet. Deze doelstelling kan enkel geëvalueerd worden door een adequate gedragsmeting. Uit de resultaten van de gedragsmeting van 2007 blijkt dat de doelstelling niet gehaald wordt op weekendnachten. Op weekendnachten reed 10% van de bestuurders onder invloed, op weeknachten 3%, op weekenddagen 2,2% en op weekdays ongeveer 1%. Hoewel de geobserveerde percentages op andere tijdstippen van de week lijken te beantwoorden aan de doelstellingen voor 2008 van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, zijn de resultaten voor weekendnachten in 2007 nog een heel eind van deze doelstellingen verwijderd.

3.4.3. Zelfgerapporteerde objectieve pakkans: gerapporteerde ademalcoholcontroles in het afgelopen jaar

Net als in 2006 vroegen we aan de respondenten hoe vaak ze gedurende het afgelopen jaar aan een ademtest werden onderworpen. Tabel 32 rapporteert hoeveel ademtesten de respondenten hebben ondergaan in het afgelopen jaar. Uit deze resultaten bleek dat bijna 12% van de respondenten één of meerdere keren had moeten blazen (gecombineerd BI van 9,7% tot 13,9%). Dit cijfer is danig toegenomen sinds 2006. Het percentage was in 2006 al bijzonder hoog in vergelijking met de resultaten van de attitudemetingen van 2003.

Tabel 32. Zelfgerapporteerde aantal afgelegde ademtests in de afgelopen 12 maanden

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Nooit	92,49%	88,19%	86,08%	90,30%	1,07%
Eén keer	6,19%	8,91%	7,21%	10,61%	0,86%
Meerdere keren	1,32%	2,90%	1,92%	3,88%	0,49%

Uit de attitudemeting van 2003 bleek dat op dat moment 76% van de autobestuurders nog nooit in hun leven op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd werd. Slechts 24% van de respondenten bleek met andere woorden wel al ooit in zijn leven gecontroleerd te zijn voor het rijden onder invloed van alcohol. Dat nu in 2009 de afgelopen 12 maanden bijna de helft van dit aantal gecontroleerd werd wijst op het resultaat van de substantiële verhoging van het aantal politiecontroles voor rijden onder invloed van alcohol. De aanbeveling van de SGVV van 2002 om jaarlijks 625000 alcoholcontroles te verrichten (jaarlijks 1 op 10 autobestuurders), werd dus gehaald volgens deze zelfgerapporteerde cijfers. Nu bestaat er geen garantie dat het begrip “de afgelopen 12 maanden” correct bepaald wordt door de respondent. Daarenboven bestaan er geen volledige statistieken over het aantal uitgevoerde politiecontroles. Op deze manier blijft het moeilijk om de inspanningen op het vlak van de handhaving van rijden onder invloed te evalueren. Toch is de toename van het percentage een stap in de goede richting. Met 12% op alcohol gecontroleerde bestuurders zitten we echter nog zeer ver van de door de SGVV van 2007 geformuleerde doelstelling om jaarlijks één bestuurder op drie op rijden onder invloed van alcohol te controleren. Dat 12% van de bestuurders het

afgelopen jaar gecontroleerd werd op rijden onder invloed van alcohol komt erop neer dan men gemiddeld één keer om de 8,5 jaar op alcohol gecontroleerd wordt. Dit is vanzelfsprekend te weinig om 90% van de bestuurders ervan te overtuigen dat de pakkans groot is.

3.4.4. Rijden onder invloed van drugs

Naast onze bevraging van de subjectieve pakkans en strafkans voor rijden onder invloed van illegale drugs onderzochten we ook het zelfgerapporteerde rijden onder invloed van drugs. Hiertoe vroegen we de respondenten hoeveel dagen men de voorbije maand (30 dagen) ze onder invloed van drugs had gereden. De antwoorden (een getal van nul tot en met dertig) op deze vraag worden voorgesteld in Tabel 33.

Tabel 33. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs gedurende de afgelopen maand

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden onder invloed van drugs?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele dag	99,25%	99,24%	98,79%	99,69%	0,23%
1 à 5 dagen	0,28%	0,34%	0,06%	0,63%	0,14%
6 à 10 dagen	0,27%	0,10%	-0,03%	0,22%	0,06%
11 of meer dagen	0,20%	0,32%	-0,02%	0,66%	0,17%

Net zoals voor alcohol hebben we deze resultaten opgedeeld in 4 categorieën. Slechts 21 respondenten (0,76%) geven toe onder invloed van drugs gereden te hebben. Nog meer dan voor rijden onder invloed van alcohol dient er evenwel op gewezen te worden dat deze zelfgerapporteerde cijfers bijzonder onderhevig zijn aan sociale wenselijkheid. Het consumeren en rijden onder invloed van alcohol wordt immers nog steeds maatschappelijk meer aanvaard dat het consumeren en rijden onder invloed van drugs. Dat desondanks toch nog 0,76% van de respondenten toegeeft af en toe onder invloed van drugs te rijden wijst erop dat ook op het vlak van de handhaving en sensibilisatie van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen inspanningen nodig blijven. In 2011 zullen we beschikken over de resultaten van het Belgische luik van het Europese onderzoeksproject DRUID¹⁰ (Driving under the influence of alcohol, drugs and medicins). Het Observatorium voor de verkeersveiligheid controleerde voor dit project in samenwerking met de politie en de Universiteit van Gent een representatieve steekproef van ongeveer 3000 autobestuurders op de aanwezigheid van 30 psychoactieve stoffen in hun bloed en/of speeksel. Dit zal ons voor het eerst een idee geven over de daadwerkelijke prevalentie van rijden onder invloed van psychoactieve stoffen in de algemene populatie van Belgische autobestuurders¹¹. Aangezien dezelfde analyses parallel uitgevoerd werden in vijf ziekenhuizen zullen we daarenboven een analyse kunnen maken van het voorkomen van illegale drugs bij verkeersslachtoffers en van het relatieve risico van rijden onder invloed van drugs.

¹⁰ cf. www.druid.eu voor meer informatie

¹¹ De Belgian Toxicology and Trauma study uit 1996 gaf weliswaar een idee van het voorkomen van rijden onder invloed van drugs bij in ongevallen betrokken bestuurders (28%), maar bevatte geen resultaten over rijden onder invloed in de populatie bestuurders die niet in ongevallen betrokken waren.

Wat de inspanningen inzake handhaving betreft wordt verwacht dat de vereenvoudiging van de vaststellingsprocedure door het invoeren van de speekseltests vanaf 1 oktober 2010 tot een (aanzienlijke) verhoging zal leiden van het aantal controles.

3.5. Attitudes ten aanzien van snelheid

3.5.1. Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002

Om de attitude van de Belgische bestuurders inzake snelheid te peilen, hebben we in eerste instantie de attitudedoelstellingen van de Staten-Generaal geëvalueerd. Deze doelstellingen betroffen een drietal specifieke stellingen ten aanzien van snel rijden. In 2002 werd er voor elk van deze attitudes doelstellingen geformuleerd voor de jaren 2004, 2006 en 2008 (cf. Staten-Generaal 2002b, p. 15) op basis van de resultaten van een enquête afgenomen in 1999. Deze doelstellingen worden samen met de resultaten van 1999 voorgesteld in Tabel 34.

Tabel 34. Attitudedoelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 ten aanzien van snelheid

Percentage akkoord antwoorden (akkoord of helemaal akkoord)	Enquête 1999	Doel 2004	Doel 2006	Doel 2008
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	26%	max. 20%	max. 15%	max. 8%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	40%	min. 60%	min. 70%	min. 80%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52%	min. 60%	min. 70%	min. 80%

Tabellen 35 tot en met 38 rapporteren de resultaten van de recentste attitudemeting (2009) voor elke stelling apart naast de resultaten van 2006. Tabel 38 vergelijkt de percentages akkoord antwoorden (het percentage akkoord en helemaal akkoord antwoorden samengeteld) voor de drie attitudes ten aanzien van snel rijden met de vooropgestelde doelstellingen.

Tabel 35. Attitude ten aanzien van snel rijden als een manier om tijd te winnen

Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Helemaal niet akkoord	26,40%	32,30%	28,45%	36,15%	1,94%
Niet akkoord	40,19%	30,61%	27,34%	33,89%	1,65%
Noch akkoord noch niet akkoord	11,77%	13,25%	11,25%	15,24%	1,01%
Akkoord	17,74%	18,10%	15,47%	20,73%	1,33%
Helemaal Akkoord	3,89%	5,75%	3,60%	7,90%	1,09%

Tabel 36. Attitude ten aanzien van de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden

Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Helemaal niet akkoord	3,83%	3,25%	2,09%	4,41%	0,59%
Niet akkoord	15,78%	15,14%	13,12%	17,15%	1,02%
Noch akkoord noch niet akkoord	17,25%	19,84%	16,88%	22,81%	1,50%
Akkoord	33,26%	32,77%	29,13%	36,41%	1,84%
Helemaal Akkoord	29,88%	29,01%	25,21%	32,80%	1,92%

Tabel 37. Attitude ten aanzien van de risico's van snel rijden

Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten.	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Helemaal niet akkoord	3,83%	2,97%	2,00%	3,95%	0,49%
Niet akkoord	15,78%	8,32%	6,53%	10,12%	0,91%
Noch akkoord noch niet akkoord	17,25%	8,38%	6,62%	10,15%	0,89%
Akkoord	33,26%	36,20%	32,94%	39,47%	1,65%
Helemaal Akkoord	29,88%	44,12%	40,27%	47,97%	1,94%

Tabel 38. Attitudes ten aanzien van snel rijden vergeleken met doelstellingen Staten-Generaal

Percentage akkoord antwoorden (akkoord of helemaal akkoord)	Attitudemeting 2003	Doel 2004	Attitudemeting 2006	Doel 2006	Doel 2008	Attitudemeting 2009
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	38,2%	max. 20%	21,64%	max. 15%	max. 8%	23,84%
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	69,7%	min. 60%	63,14%	min. 70%	min. 80%	61,77%
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	83,8%	min. 60%	76,62%	min. 70%	min. 80%	80,32%

Uit Tabel 38 kunnen we besluiten dat zowel in 2009 als in 2006 de doelstelling uitsluitend werd behaald voor de derde stelling betreffende het risicoaspect van snel rijden (gevaar voor het eigen leven en dat van anderen).

In 2003 vond 38,2% van de bestuurders snel rijden¹² een manier om tijd te winnen. Dit lag ruim boven de doelstelling van 20% akkoord antwoorden voor 2004. In 2006 is dit nog slechts 22%, wat al in de richting ging van de doelstelling om maximaal 15% akkoord antwoorden te halen. In 2009 stijgt het aantal akkoordantwoorden zelfs terug naar 24%. Je zou kunnen opmerken dat de sprong van 15% naar 8% op 2 jaar tijd misschien wat hoog gegrepen was, maar op dit moment evolueren de antwoorden echter terug in de verkeerde richting. Reeds in de attitudemeting van 2003 is er op gewezen dat deze attitude omwille van de logische contradictie die erin vervat ligt als minder cruciaal

¹² De formulering van de doelstellingen in termen van "snel rijden", zonder verdere specificaties, werd gekozen omwille van de vergelijkbaarheid met de resultaten van een enquête van 1999 waarnaar de Staten-Generaal van 2002 expliciet verwijzen. Aangezien de interpretatie van "snel rijden" volledig aan de respondent wordt overgelaten zijn deze resultaten moeilijk te interpreteren.

moet beschouwd worden. De kleine stijging kan dan ook door deze logische tegenstrijdigheid verklaard worden.

Het percentage akkoordantwoorden in verband met de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden, lag met 69,7% ruim boven de doelstelling voor 2004 (60% akkoord antwoorden) en op het niveau van de doelstelling voor 2006. Uit de meting van 2006 bleek echter dat het percentage opnieuw daalde (tot 63%). Deze trend zette zich lichtjes verder in 2009: 62% van de respondenten gaat akkoord met het feit dat snel rijden sociaal onaanvaardbaar is. Dit is echter niet voldoende om de doelstelling voor 2009 (minimaal 80%) te halen. De vereiste inspanningen hebben blijkbaar niet plaatsgevonden of hebben geen effect gehad. Het moet duidelijk worden dat snel rijden echt onaanvaardbaar is.

De enige doelstelling die wel werd gehaald in 2009 is diegene met betrekking tot het risico van snel rijden. In 2003 overtrof de vastgestelde 83,8% akkoordantwoorden voor deze vraag reeds ruim de doelstelling om tegen 2008 minstens 80% akkoordantwoorden vast te stellen. In 2006 echter daalde dit percentage naar 77%. De resultaten van de attitudemeting in 2009 toonden aan dat de doelstelling van 80% voor 2008 net bereikt is.

3.5.2. Zelfgerapporteerde indruk aantal snelheidscontroles

In 2009 werd er gepolst naar de indruk van de Belgische bestuurders of het aantal snelheidscontroles (bemande en onbemande) toegenomen of gedaald is. Tabel 39 geeft de resultaten weer. 80% van de Belgische bestuurders heeft de indruk dat er meer snelheidscontroles plaatsvinden het laatste jaar. Paragraaf 3.2.2.5 concludeert dat men de straffen voor te snel te rijden het zwaarst vindt (35% van de respondenten). Dit zou wel eens kunnen samenhangen met het feit dat men het gevoel heeft meer 'gepakt' te kunnen worden op het overtreden van de snelheidslimieten. Indien we de evolutie van de pakkans voor snel rijden bekijken (Figuur 11) staat de daling in contrast met het feit dat 80% van de respondenten aangeeft dat men het gevoel heeft dat het aantal controles gestegen is. Opnieuw noopt deze vaststelling tot verder onderzoek naar de determinanten van de subjectieve pakkans.

Tabel 39. Evolutie snelheidscontroles gedurende het laatste jaar

Hebt u de indruk dat het laatste jaar, het aantal snelheidscontroles uitgevoerd door de politie en door snelheidscamera's is...	Attitudemeting 2009	ondergrens	bovengrens	Std.err.
...toegenomen.	79,84%	76,93%	82,76%	1,47%
...hetzelfde gebleven.	18,63%	15,88%	21,39%	1,39%
...afgenomen.	1,52%	0,82%	2,22%	0,35%

Het zelfgerapporteerde respect voor de snelheidsbeperkingen werd bevraagd door de respondenten een aantal stellingen voor te leggen over snel rijden. We vroegen in welke mate men met een bepaalde stelling akkoord gaat. De resultaten hiervan worden in een afzonderlijke publicatie van het rapport voorgesteld.

3.6. Attitudes ten aanzien van de veiligheidsgordel en kinderzitjes

3.6.1. Gordeldracht

We vroegen aan de respondenten hoe vaak men de gordel draagt. In Tabel 40 worden de antwoorden weergegeven en vergeleken met de resultaten van 2003 en 2006.

Tabel 40. Zelfgerapporteerde gordeldracht in 2003, 2006 en 2009

Bestuurder	Attitudemeting 2003	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Nooit	5,5	4,10	3,07%	2,04%	4,09%	0,52%
Zelden	8,0	4,35	3,91%	2,63%	5,19%	0,65%
Vaak	23,9	12,13	13,38%	11,06%	15,69%	1,17%
Altijd	62,7	79,42	79,65%	76,79%	82,51%	1,44%

Passagier vooraan	Attitudemeting 2003	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Nooit	5,5	4,71	2,99%	2,02%	3,96%	0,49%
Zelden	6,6	3,90	3,75%	2,51%	5,00%	0,63%
Vaak	20,1	12,06	12,35%	9,99%	14,71%	1,19%
Altijd	67,8	79,34	80,91%	77,96%	83,86%	1,49%

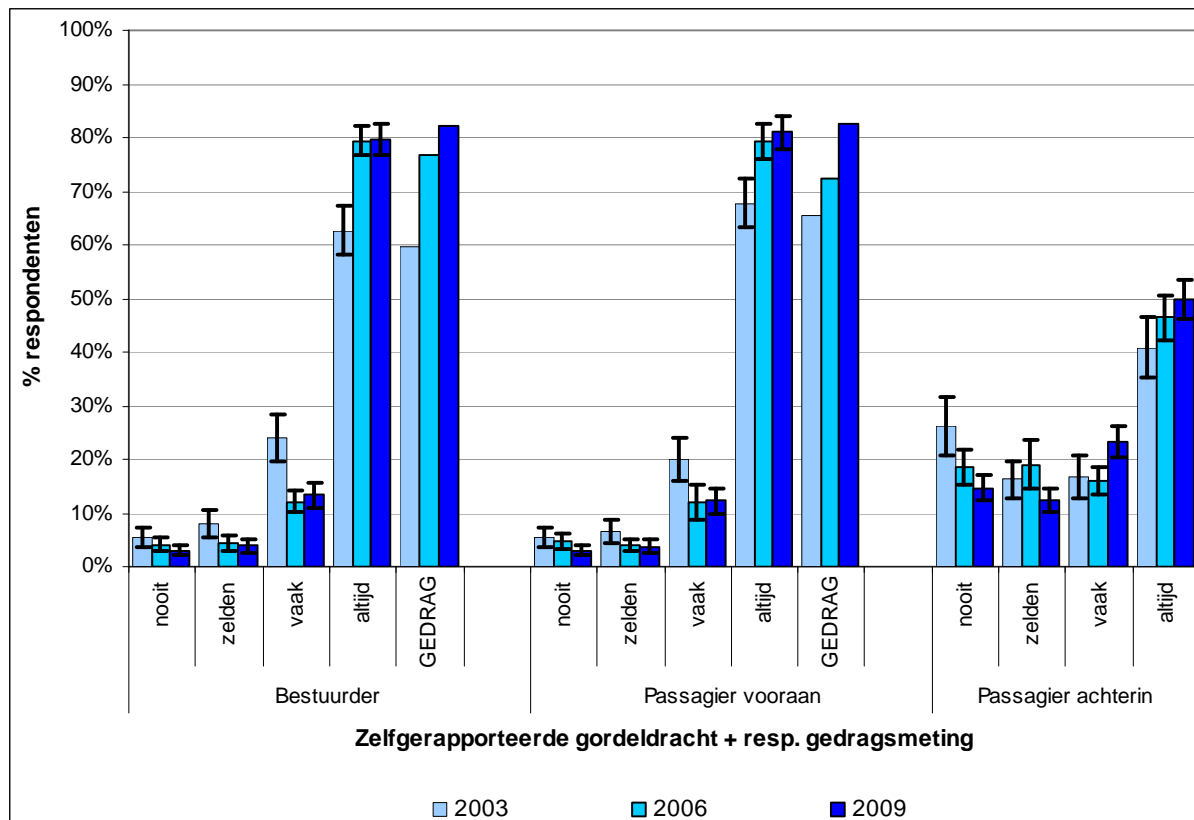
Passagier achterin	Attitudemeting 2003	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Nooit	26,3	18,50	14,65%	12,23%	17,07%	1,22%
Zelden	16,2	19,07	12,40%	10,25%	14,56%	1,09%
Vaak	16,7	16,05	23,21%	20,29%	26,13%	1,48%
Altijd	40,9	46,38	49,73%	46,06%	53,41%	1,85%

Bij het bekijken van de resultaten over de jaren heen, zien we een positieve evolutie. Zeker de gordeldracht achter in de wagen is er op vooruit gegaan, ook de laatste 3 jaar. 1 op 2 bestuurders draagt achterin altijd de gordel. Daarenboven is het percentage respondenten dat nooit of slechts zelden de gordel achteraan draagt, gedaald met 11 procentpunten. Zowel in 2008 als in 2009 organiseerde het BIVV een sensibilisatiecampagne omtrent het dragen van de gordel achteraan. In 2008 luidde de slagzin zelfs expliciet: de gordel achterin redt ook levens voorin. Verder hebben we eerder te maken met een stagnatie. De zelfgerapporteerde gordeldracht vooraan in de wagen er sinds 2006 niet echt op vooruit is gegaan. 80% van de Belgische bestuurders draagt altijd zijn gordel als chauffeur en 81% draagt altijd zijn gordel als passagier vooraan.

Figuur 12 geeft ook de geobserveerde percentages gordeldracht weer voor 2003, 2006 (cf. Staten-Generaal 2007b, p. 14) en 2009. Aangezien de attitudemeting van 2003 deels in 2003 en deels in 2004 is uitgevoerd hebben we omwille van de vergelijkbaarheid het wiskundig gemiddelde van de geobserveerde percentages voor 2003 en 2004 genomen. Bij de bestuurders bedroeg dit percentage 52,6% in 2003 en 66,7% in 2004, bij de passagiers voorin 65,2% in 2003 en 65,7% in 2004. In 2006

stegen deze geobserveerde percentages tot respectievelijk 76,9% bij de bestuurders en 72,5% bij de passagiers voorin. In 2009 werd er door het BIVV geobserveerd dat 82,2% van de Belgen hun gordel droegen als bestuurder en 82,4% als passagier voorin. Voor passagiers achterin werden tot nu toe nog geen gedragsmetingen uitgevoerd (moeilijkheden bij de praktische uitvoering – slechte zichtbaarheid gordel achterin), dus hiervoor is geen vergelijkingsbasis beschikbaar.

Figuur 12. Vergelijking zelfgerapporteerde en geobserveerde gordeldracht (2003 – 2009)



Indien we de resultaten van de gedragsmetingen vergelijken met de resultaten van de attitudemeting zien we een consistent patroon: het percentage bestuurders dat beweert altijd de gordel te dragen ligt systematisch op het niveau van de gedragsmeting. Het percentage geobserveerde gordeldracht komt ongeveer overeen met het percentage zelfgerapporteerde gordeldracht zowel in 2003, 2006 als in 2009. Ook voor de gordeldracht bij de passagiers vooraan kunnen de overeenkomst vaststellen (Figuur 12).

De doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 zijn aangepast in 2007. De Federale Commissie beveelt aan om de doelstellingen inzake gordeldracht (Tabel 41) verhogen zodat het draagpercentage tegen 2010 dat van de best presterende landen haalt (Nederland, UK, Zweden, Finland...). De doelstellingen voor de gordeldracht achterin zijn niet veranderd.

In België wordt de gordeldracht voorin (bestuurder en passagier) jaarlijks geëvalueerd door middel van gedragsmetingen. De doelstelling van de Staten-Generaal van 2007 inzake gordeldracht achter in de wagen ligt voor 2009 op 75%. De relatie tussen de gedrags- en attitudemetingen laat ons toe de gordeldracht achteraan in de wagen af te leiden. Het percentage dat beweert altijd zijn gordel achterin te dragen is in 2009 49,7%. Met enige voorzichtigheid kunnen we ervan uitgaan dat de

effectieve gordeldracht dit percentage zou benaderen. We kunnen dan ook concluderen dat de doelstelling niet behaald werd. Er moet wederom aandacht komen voor het belang van het dragen van de gordel ook achterin.

Tabel 41. Doelstellingen Staten Generaal van de Verkeersveiligheid 2007 voor gordeldracht

GORDELDRACHT	Doelstelling 2007	Doelstelling 2008	Doelstelling 2009	Doelstelling 2010
Bestuurder	78%	84%	90%	95%
Passagier vooraan	78%	84%	90%	95%
Passagier achterin	65%	70%	75%	80%

3.6.2. Kinderzitjes

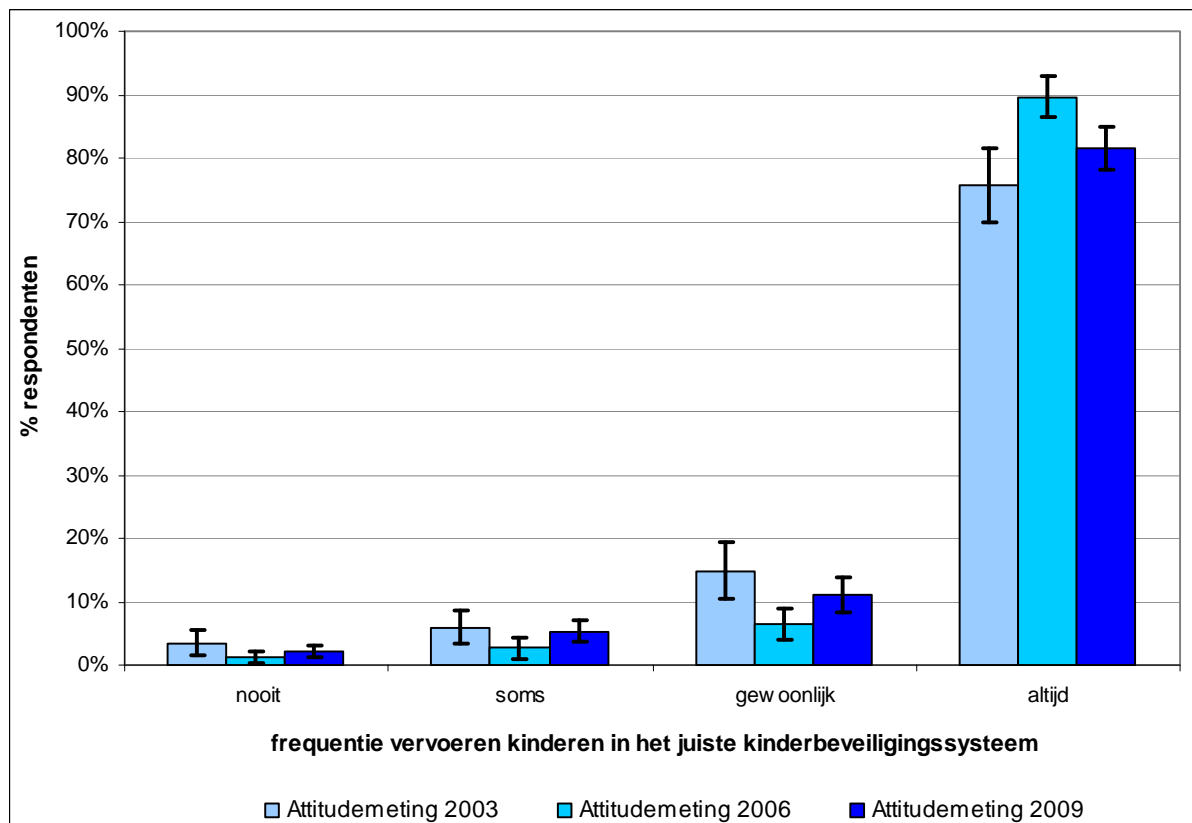
Van alle respondenten beweert 40,2% nooit kinderen kleiner dan 1m35 te vervoeren (BI van 35,99% tot 44,51%, St.Err. = 2.15%). Dit percentage is ongeveer gelijk aan het percentage dat in 2006 werd gerapporteerd (42,9%, BI van 38,78% tot 47,12% - St.Err.=2.13). In 2006 werd er nog gevraagd naar het vervoeren van kinderen onder de 12 jaar. De vraagstelling is aangepast omdat de wetgeving sinds 1/9/2006 veranderd is. Waar voorheen sprake was van kinderen onder de 12 jaar, klinkt de algemene regel nu als volgt: kinderen (onder de 18 jaar) kleiner dan 1,35m moeten in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd in de wagen.

De frequentie waarmee de respondenten, die kinderen kleiner dan 1,35m vervoeren, beweren hen vast te maken met een gordel en/of een kinderzitje wordt in Tabel 42 en Figuur 13 weergegeven. Ook de resultaten van de vorige attitudemetingen werden hierin opgenomen.

Tabel 42. Zelfgerapporteerde beveiliging van kinderen kleiner dan 1,35m.

	Attitudemeting 2003	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
nooit	3,4%	1,17%	2,16%	1,12%	3,19%	0,52%
soms	6,0%	2,69%	5,37%	3,57%	7,17%	0,91%
gewoonlijk	14,9%	6,48%	10,99%	8,26%	13,73%	1,38%
altijd	75,7%	89,66%	81,48%	78,12%	84,84%	1,70%

Figuur 13. Evolutie van de beveiliging van kinderen kleiner dan 1,35m (2003 – 2009)



In 2009 stellen we een significante achteruitgang vast van het beveiligen van kinderen. Het percentage respondenten dat beweert kinderen altijd veilig te vervoeren daalde met ongeveer 8 procentpunten van 89,7% in 2006 tot 81,5% in 2009. Ook het percentage, dat nooit of zelden hun kinderen beveiligen stijgt terug van 3,8% (nooit en soms samen) in 2006 naar een verontrustende 7,5% in 2009. Deze daling zou deels te wijten kunnen zijn aan de wetsverandering. Het is immers mogelijk dat een aantal respondenten twijfelden over de lengte van de kinderen die ze (al dan niet veilig) vervoerden. Het zou ook mogelijk zijn dat de effecten van de gordeldiercampagne stilaan aan het wegebben zijn. De resultaten over het beveiligen van kinderen zullen we in de volgende attitudemeting dan ook nauwlettend in de gaten houden.

De Staten-Generaal van 2002 streefden naar 95% (correct) beveiligde kinderen tegen 2005. Op basis van de equivalentie tussen het percentage respondenten dat zegt zijn gordel altijd te dragen en het geobserveerde percentage gordeldracht, lijkt het zelfgerapporteerde resultaat voor het bevestigen van kinderen aan te geven dat de doelstelling in 2009 nog steeds niet gehaald wordt. Er is zelfs geen evolutie in de goede richting, in tegendeel. Indien we afgaan op een interpolatie op basis van het percentage zelfgerapporteerde 'altijd'-antwoorden bedraagt het verschil opnieuw 13 procentpunten (in vergelijking met 5 procentpunten in 2006). Er zullen extra inspanningen moeten geleverd worden om deze doelstelling te bereiken. Door middel van handhaving in combinatie met communicatie en educatie moet het (correcte) gebruik van de juiste kinderbeveiligingsystemen (verder) gestimuleerd worden (SGVV 2007, dossier: veiligheidsgordel en kinderbeveiliging).

3.7. Zelfgerapporteerde ongevallen, controles en straffen

3.7.1. Ongevallen

11,3% van de respondenten beweert in de laatste 12 maanden een ongeval gehad te hebben met alleen materiële schade (BI van 9,3% tot 13,2%, St.Err. = 1.00%). 10,2% had één ongeval met materiële schade, 0,8% had twee ongevallen en 0,1% van de respondenten had 3 (of meer) ongevallen met alleen materiële schade (Tabel 43). De cijfers in 2009 zijn nagenoeg hetzelfde als in 2006. Bij gebrek aan volledige statistieken over het jaarlijkse aantal ongevallen met alleen materiële schade kunnen deze resultaten niet met objectieve statistieken vergeleken worden. Maar er bestaat wel cijfermateriaal van Assuralia die ongevallengegevens op een andere manier bekijken (Casteels & Nuyttens, 2010, p218). In 2008 bedraagt de schadefrequentie burgerlijke aansprakelijkheid 7%. Dit betekent dat in 2008, gemiddeld gezien, door 100 verzekerde wagens 7 schadegevallen veroorzaakt werden (of nog: quasi 1 op 14 verzekerde wagens veroorzaakt een schadegeval). Dit zijn dus enkel ongevallen waarbij er schade aan derde was en de verzekering is tussengekomen. Het is dus niet onlogisch dat het zelfgerapporteerde percentage iets hoger ligt.

De hoofdreden waarom we deze vraag in de vragenlijst hebben opgenomen is om nadien te kunnen nagaan of er significante verschillen in attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid kunnen vastgesteld worden voor bestuurders die een ongeluk hebben gehad in vergelijking met bestuurders die het laatste jaar geen ongeluk gehad hebben. Deze analyse zal in het later te verschijnen deel van dit rapport beschreven worden.

Tabel 43. Zelfgerapporteerd aantal ongevallen met materiële schade

Ongevallen met materiële schade in de laatste 12 maanden	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
geen ongeval	90,1%	88,9%	86,9%	90,8%	1,0%
1 ongeval	8,3%	10,2%	8,4%	12,0%	0,9%
2 ongevallen	1,6%	0,8%	0,3%	1,2%	0,2%
3 of meer ongevallen	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,1%

0,8% van de respondenten (0,7% in 2006) had in de voorbije 12 maanden een ongeval met gewonden of doden (BI van 0,3% tot 1,4%, St.Err. = 1,2%). Niemand had meer dan één ongeval met gewonden. Volgens de gegevens van de algemene directie statistiek en economische informatie van de FOD economie (2010) vielen er 65 382 gewonden of doden in het verkeer in 2008. Als we uitgaan van een populatie van 6 131 432 rijbewijsbezitters (cf. rijbewijsbestand samengevat in Tabel 54) komt dit neer op 1,1% van de rijbewijsbezitters die een ongeval gehad zouden hebben met (zwaar of licht) gewonden in 2008. Dit ligt binnen het betrouwbaarheidsinterval van de zelfgerapporteerde data. Net zoals de ongevallen met alleen materiële schade is het hoofddoel van deze vraag echter om na te gaan of er in functie van de antwoorden op deze vraag verschillen in attitudes kunnen vastgesteld worden.

3.7.2. Zelfgerapporteerde politiecontroles

In een drietal vragen peilden we naar het aantal controles, boetes en veroordelingen door de politierechtbank in de voorbije 12 maanden. In 2006 bleek dat de antwoorden op de bijkomende vragen naar de redenen van deze controles, boetes en veroordelingen niet analyseerbaar waren omwille van een programmeerfout. Bij de studie van 2009 werden de bijkomende vragen aangepast en de programmering nauwlettend in het oog gehouden, beide om een gelijkaardige fout te voorkomen. Er is dus gedetailleerdere informatie ter beschikking dan in 2006.

22,9 % van de respondenten beweert in de laatste 12 maanden één of meerdere keren door de politie gecontroleerd te zijn (BI van 20,1% tot 25,8%, St.Err. = 1.5%). In de vraag werd niet gespecificeerd of geautomatiseerde controles daar al dan niet dienden bij inbegrepen te worden, maar aangezien in de vraag naar de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen automatische controles expliciet mee inbegrepen werden hebben een aantal respondenten dit bij het beantwoorden van deze vraag hoogst waarschijnlijk ook gedaan. Het aantal zelfgerapporteerde politiecontroles voor alle thema's samen wordt in Tabel 44 samengevat.

Tabel 44. Zelfgerapporteerd aantal politiecontroles in de laatste 12 maanden

Hoeveel keer gedurende de voorbij 12 maanden bent u gecontroleerd door de politie?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele keer	77,15%	77,10%	74,20%	79,99%	1,46%
1 à 5 keer	21,79%	21,91%	19,07%	24,74%	1,43%
6 à 10 keer	0,57%	0,43%	0,04%	0,81%	0,19%
11 of meer keer	0,50%	0,57%	0,08%	1,07%	0,25%

We zien niet echt vooruitgang ten opzichte van 2006. Gemiddeld werden de respondenten tijdens de voorbije 12 maanden 0,48 keer gecontroleerd (BI van 0,36 keer tot 0,60 keer, St.Err. = 0,06). Deze resultaten bevestigen nogmaals de resultaten van de subjectieve pakkans. Aangezien slechts 23% van de bestuurders zegt gedurende het laatste jaar 'effectief' gecontroleerd te zijn is het niet verbazend dat de subjectieve pakkans voor alle thema's bijzonder laag ligt. Door middel van aangepaste campagnes en communicatiestrategieën kan men weliswaar de impact van de controles op de pakkans vergroten, maar daardoor kan men onmogelijk een kleine objectieve pakkans ombuigen in een grote subjectieve pakkans. Alleen een sterke en intensivering van de handhaving kan uiteindelijk leiden tot het behalen van de doelstellingen voor de subjectieve pakkans.

Absoluut werden 365 respondenten (totaal 1533) gecontroleerd door de politie gedurende de voorbije 12 maanden. Aan hen vroegen we wat de redenen waren van de controle(s). Tabel 45 geeft een overzicht van de resultaten. Sommigen werden meerdere keren gecontroleerd waardoor de som hier niet gelijk is aan 100%. Van al de controles die de respondenten ondergingen werd bijna 8% gecontroleerd op (mogelijks) rijden onder invloed van alcohol. Amper 3% van de respondenten zegt gecontroleerd te zijn voor snelheid. Dit maakt het duidelijk dat (niet te snel) rijden langs een snelheidscamera niet wordt opgevat als een 'echte' snelheidscontrole. Enkel indien men geflitst wordt, beschouwd men dat als een controle.

Tabel 45. Reden zelfgerapporteerde controle(s) in de laatste 12 maanden.

Om welke reden bent u bent gecontroleerd door de politie?	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
geen enkele controle in de voorbije 12 maanden	77,10%	74,20%	79,99%	1,46%
snelheidscontrole	3,13%	1,92%	4,35%	0,62%
alcoholcontrole	7,65%	5,63%	9,68%	1,02%
drugscontrole	0,68%	0,04%	1,31%	0,32%
gordelcontrole	2,98%	1,94%	4,03%	0,53%
andere controle	12,19%	10,14%	14,24%	1,03%

3.7.3. Zelfgerapporteerde boetes en veroordelingen

In een ander nog te publiceren deel van dit rapport zullen we analyseren in hoeverre bepaalde attitudes met elkaar samenhangen en in hoeverre de attitudes van de bestuurders samenhangen met demografische gegevens en hun ervaringen op vlak van controles, ongevallen en boetes. Daarom namen we in de vragenlijst opnieuw enkele vragen op die polsten naar het boeteverleden van de Belgische bestuurders. In dit rapport vermelden we louter hoeveel respondenten het afgelopen jaar beboet of veroordeeld werden.

1 op 4 respondenten heeft in de afgelopen 12 maanden een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk (BI van 21,7% tot 28,2%, St.Err. = 1.6%). De antwoorden op deze vraag waren verdeeld over de respondenten zoals aangegeven in Tabel 46.

Tabel 46. Zelfgerapporteerd aantal boetes voor verkeersovertredingen in de laatste 12 maanden

Hoeveel keer gedurende de voorbij 12 maanden heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	Attitudemeting 2006	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele keer	78,05%	74,99%	71,73%	78,25%	1,65%
1 à 5 keer	21,00%	22,93%	19,75%	26,11%	1,61%
6 à 10 keer	0,51%	1,28%	0,56%	2,00%	0,36%
11 of meer keer	0,44%	0,80%	0,24%	1,36%	0,28%

Gemiddeld moesten de respondenten de voorbije 12 maanden 0,66 keer een boete betalen voor een verkeersinbreuk (BI van 0,47% tot 0,86%, St.Err. = 0,10). Bij de interpretatie van deze gegevens dient er wel mee rekening gehouden te worden dat het niet duidelijk is of de respondenten parkeerboetes al dan niet als verkeersinbreuken hebben opgevat. Dit kan een deel opgelost worden door de analyse van de 'waarom'-antwoorden (Tabel 47). Zo zien we dat het 17% van de bestuurders een boete heeft gehad omwille van een snelheidsovertreding. Bijna 1 op 10 bestuurders zegt om een andere reden een boete betaald te hebben, hoogstwaarschijnlijk gaat dit over de parkeerboetes.

Tabel 47. Reden zelfgerapporteerde boete(s) in de laatste 12 maanden.

Om welke reden heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	Attitudemeting 2009	Ondergrens	Bovengrens	St.Err.
Geen enkele boete in de voorbije 12 maanden	74,99%	71,73%	78,25%	1,65%

sneldheidsboete	17,04%	14,19%	19,89%	1,44%
boete wegens rijden onder invloed van alcohol	0,21%	-0,01%	0,43%	0,11%
boete wegens rijden onder invloed van drugs	0,13%	-0,08%	0,34%	0,11%
gordelboete	1,62%	0,88%	2,36%	0,37%
boete wegens andere overtreding	9,34%	7,05%	11,63%	1,16%

2,26% van de respondenten is in de voorbije 12 maanden door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk (BI van 1,34% tot 3,17%, St.Err. = 0,5%). 7 respondenten zeggen meer dan één keer veroordeeld te zijn door een rechtbank gedurende de laatste 12 maanden. Aangezien het hier gaat om uitermate kleine percentages is het onmogelijk om een specifieke analyse uit te voeren van het profiel van deze respondenten in termen van attitudes tegenover verkeersveiligheid.

4. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Uit de attitudemeting van 2009 blijkt dat de Belgische bestuurder nog steeds sterk bezorgd is over verkeersveiligheid. Dit blijkt uit het feit dat 82% bezorgd of zeer bezorgd zegt te zijn over verkeersongevallen. In vergelijking met andere maatschappelijke thema's baart alleen het milieu de bestuurder even veel zorgen. Uit een analyse van de gepercipieerde oorzaken van verkeersongevallen is het duidelijk dat de bestuurders een goede perceptie hebben van het belang van de verschillende factoren als oorzaak van een ongeval. Te hoge snelheid, rijden onder invloed van alcohol (in mindere mate ook drugs) en onoplettendheid blijken immers net zoals in de objectieve ongevallendata bovenaan de lijst van gepercipieerde ongevalsoorzaken te staan.

De bezorgdheid van de bestuurders en hun perceptie van de belangrijkste oorzaken van ongevallen reflecteert zich bovendien vrij goed in hun attitudes ten aanzien van de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Uit onze peiling naar het maatschappelijk draagvlak voor het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid bleek immers dat de regels voor rijden onder invloed van drugs en alcohol volgens de Belgische autobestuurders strenger mogen zijn. De combinatie van het besef dat dit een veel voorkomende oorzaak is van verkeersongevallen in combinatie met de mening dat de regels strenger mogen zijn, maakt dat er een maatschappelijk draagvlak is voor een strenge aanpak van het rijden onder invloed (zowel drugs als alcohol). Hoewel snel rijden ook een belangrijk gepercipieerde oorzaak is, vindt de Belgische bestuurder de regels en straffen betreffende snelheid al streng genoeg. Eén derde van de bestuurders vindt de regels moeilijk te respecteren zijn en onduidelijk. Anderzijds heeft 1 op 4 bestuurders in de afgelopen 12 maanden een boete betaald voor een verkeersinbreuk waarvan het merendeel omwille van snelheidsovertredingen. Verder is er een globale toename onder de respondenten dat de regels onduidelijk zijn, voor alle thema's. Kennisverhogende campagnes kunnen hier een oplossing bieden. Een beleid gericht op het feit dat de weginfrastructuur zelf moet aangeven hoe snel je kan/mag rijden (de zogenaamde self-explaining road) zou hiervoor een oplossing kunnen zijn. Als we alle attitudes tegenover de regels en straffen naast elkaar leggen komt het algemene beeld naar voor dat er bij de bestuurders een groot maatschappelijk draagvlak is voor een uitbreiding van het handhavingsbeleid. De bestuurders zijn voor een strikte en frequente controle van de verkeersregels. Meer dan de helft van de Belgische bestuurders vindt dat de handhaving voor alcohol, drugs en snelheid mag of moet geïntensiveerd worden.

Ter preventie van verkeersongevallen zien de meeste bestuurders voornamelijk baat in een veiligere weginfrastructuur en in meer politiecontroles. Ook de campagneboodschappen via de sensibilisatieactiviteiten helpen gemiddeld 60% van de Belgische bestuurders om veiliger te rijden. Algemeen beschouwd kunnen we dus stellen dat de Belgische autobestuurders op dezelfde lijn staan als de overheid met betrekking tot het belang van een geïntegreerde aanpak waarin zowel infrastructurele verbeteringen, meer politiecontroles en adequate sensibiliseringscampagnes een noodzakelijke rol hebben.

Een groot probleem betreffende de attitudes van de gemiddelde Belgische bestuurder situeert zich op vlak van de subjectieve pakkans (de gepercipieerde kans dat men gecontroleerd zal worden door de politie). Ook in 2009 is deze opnieuw klein voor alle thema's. De percentages voor het rijden onder invloed (alcohol en drugs) zijn zelfs praktisch onveranderd gebleven ten opzichte van 2006. De pakkans voor te snel rijden wordt zelfs door beduidend minder Belgische bestuurders dan in 2006 groot tot zeer groot geschat (30% in plaats van 45% van de respondenten). Toch beoordeelt men de pakkans voor snelheid nog steeds als het grootst. De bestuurders beseffen dat de kans zeer klein is dat ze voor rijden onder invloed of het niet dragen van de gordel zullen gecontroleerd worden.

Uit de zelfgerapporteerde gegevens blijkt dat bijna 1 op 4 bestuurders in het laatste jaar één of meerdere keren door de politie gecontroleerd te zijn. Dat aantal is niet anders dan in 2006. De reden van de controle was in de eerste plaats om een andere reden dan de 4 bevraagde thema's (alcohol, drugs, snelheid of gordel). In tweede instantie werd men tegengehouden voor een alcoholcontrole. Bijna 12% van de respondenten onderging één of meerdere ademalcoholtests in het afgelopen jaar. Dit cijfer stijgt wel sinds 2003 maar de doelstelling van de Staten Generaal van 2007 om jaarlijks één bestuurder op drie te controleren op rijden onder invloed van alcohol is nog lang niet gehaald. Drugscontroles is men amper tegengekomen

De subjectieve pakkans voor alle thema's in 2009 liggen ongeveer op hetzelfde niveau als in 2006, met uitzondering van de subjectieve kans om gecontroleerd te worden op te snel rijden, die zelfs 15 procentpunten gezakt is ten opzichte van drie jaar geleden. Een gelijkaardige terugval kon vastgesteld worden in 2006 op vlak van de subjectieve kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol. De enige manier om de subjectieve pakkans te verhogen bestaat uit het verder intensifiëren van de politiecontroles in combinatie met een aangepaste handavingscommunicatie die erop gericht is om de nodige ruchtbaarheid te geven aan de uitgevoerde controles. Aangezien de Belgische autobestuurder op dit moment gemiddeld slechts om de 8 jaar op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd wordt dient echter in de eerste plaats het aantal controles opgedreven te worden.

Een tweede probleem situeert zich op vlak van de attitude ten aanzien van de subjectieve straffkans (de kans dat bij controle vastgestelde overtredingen ook effectief zullen bestraft worden). Zowel in 2006 als in 2009 liggen de subjectieve kans op een proces-verbaal na een positieve controle en de subjectieve kans op straf nadat er een proces-verbaal werd opgesteld voor elk van de thema's op hetzelfde lage niveau. De bijkomende open vraag uit de meting van 2009 laat echter toe dit probleem te nuanceren. Uit de resultaten bleek immers dat ongeveer 1 op 4 respondenten de vraag verkeerd opvatte. De analyse van de gecorrigeerde data levert een realistischere schatting op van de subjectieve straffkans. De kleine kansantwoorden dalen tot percentages onder de 5% (behalve voor het thema gordel). Ongeveer 80% van de respondenten denkt dat de kans op een proces-verbaal en een effectieve straf na vaststelling van rijden onder invloed van alcohol groot tot zeer groot is. Gelijkaardige cijfers treffen we aan voor het rijden onder invloed van drugs. Zoals verwacht blijft de subjectieve straffkans voor het niet dragen van de gordel merkkelijk lager. 1 op 10 Belgische bestuurders meent dat de werkelijke straffkans klein is en acht dus de kans op een waarschuwing

reëel. Voor het thema snelheid liggen de percentages grote kansantwoorden rond 75%. Bij het kritisch analyseren van de cijfers wijzen de resultaten van 2009 er toch nog op dat een deel van de autobestuurders niet overtuigd is dat alle vastgestelde overtredingen met betrekking tot de thema's alcohol, drugs, snelheid en gordel, ook werkelijk bestraft zullen worden. Een effectieve handhaving is alleen mogelijk indien de vastgestelde overtredingen ook systematisch bestraft worden. Enkel op deze manier zal ook de subjectieve indruk van de straffkans kunnen toenemen.

Naast de attitudes van de bestuurders ten aanzien van het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid onderzochten we in onze attitudemeting ook een aantal specifieke attitudes ten aanzien van rijden onder invloed, overdreven en onaangepaste snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel. Dit in combinatie met een aantal zelfverklaarde gedragingen ten aanzien van de 4 thema's.

De toepassing in de praktijk van de wettelijke limiet is redelijk goed gekend. 85% drinkt maximum 2 glazen indien men nog moet rijden. Zeer opmerkelijk is dat 1 op 6 meer dan 2 glazen drinkt en dan toch nog achter het stuur kruipt. Bovendien zegt 13% van de respondenten de laatste maand één of meerdere keren onder invloed van alcohol gereden te hebben. Het zelfgerapporteerde gedrag is op 3 jaar tijd niet veranderd. Dit ligt in de lijn van de resultaten van de gedragsmetingen rijden onder invloed van 2003, 2005 en 2007, waarin eveneens werd vastgesteld dat er zich "geen enkele opmerkelijke evolutie" heeft voorgedaan in het percentage geobserveerde bestuurders onder invloed. Het is dan ook aangewezen om geïntegreerde sensibilisatieacties te blijven organiseren.

Minder dan 1% van de Belgische bestuurders zegt onder invloed van drugs gereden te hebben in de laatste maand. De kans op sociaal wenselijk antwoorden is bij dit onderwerp groot waardoor het cijfer wel eens een onderschatting kan van de werkelijke prevalentie van rijden onder invloed van drugs. Een krachtig preventiebeleid blijft een noodzaak.

Bij de evaluatie van de attitudedoelstelling van de SGVV ten aanzien van snel rijden stellen we vast dat er geen spectaculaire vooruitgangen werden geboekt. De enige doelstelling die in 2009 werd gehaald is deze over het risico van snel rijden. 80% van de respondenten beseft dat snel rijden je eigen leven en dat van anderen op het spel zet. Een gelijkaardig resultaat was ook voorop gesteld voor sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden. Hier blijft het percentage akkoordantwoorden rond 60% hangen. Specifieke snelheidscampagnes en een duidelijke infrastructuur in overeenstemming met het snelheidsregime zouden als aanpak verder nagegaan moeten worden.

Op vlak van zelfgerapporteerde gordeldracht merken we een matig positieve evolutie vooral qua gordeldracht achter in de wagen. Toch draagt 6% van de Belgische bestuurders de gordel nooit of zelden zowel als bestuurder dan als passagier voorin. Omdat er nog geen gedragsmeting voor het dragen van de gordel achterin werd uitgevoerd (moeilijk zichtbaar) zijn de zelfgerapporteerde gegevens belangrijk. 1 op 4 respondenten draagt de gordel achteraan in de wagen nooit of zelden. Dankzij de nodige sensibilisatie is dit aantal er echter op achteruitgegaan sinds 2006 (toen nog 1 op 3). Indien we de resultaten van de gedragsmetingen vergelijken met de resultaten van de attitudemeting zien we een consistent patroon: het percentage bestuurders dat beweert altijd de gordel te dragen ligt systematisch op het niveau van de gedragsmeting dit zowel in 2003, 2006 als in 2009 (zowel voor bestuurders als passagiers voorin). Met enige voorzichtigheid kunnen we ervan

uitgaan dat het zelfgerapporteerde percentage gordeldracht de effectieve gordeldracht zou benaderen. Het percentage dat beweert altijd zijn gordel achterin te dragen is in 2009 49,7%. We kunnen dan ook concluderen dat de doelstelling niet behaald werd. Bewustmaking van de risico's indien men geen gordel draagt is een ware noodzaak.

Omwille van een verandering in de wegcode sinds september 2006, werd ook de vraag aangaande kinderzitjes aangepast in de meting van 2009. Kinderen kleiner dan 1,35m moeten in een voor hen geschikt kinderbeveiligingssysteem worden vervoerd in de wagen. Voor het (al dan niet correct) beveiligen van kinderen bestaat er nog geen gedragsmeting. De zelfgerapporteerde gegevens leveren al een eerste inzicht in het gedrag. In 2009 stellen we een significante achteruitgang vast van het beveiligen van kinderen kleiner dan 1,35m. Het percentage respondenten dat beweert altijd kinderen kleiner dan 1,35m veilig te vervoeren daalde met ongeveer 8 procentpunten van 89,7% in 2006 tot 81,5% in 2009. Dit is zeer verontrustend. Bovendien weten we dan ook niet met zekerheid of het juiste kinderbeveiligingssysteem wordt gebruikt (aangepast aan gewicht en lengte) laat staan dat het kinderstoeltje juist wordt gebruikt (bevestiging gordels). In ieder geval werd de doelstelling van de SGVV (95% correct beveiligde kinderen) niet gehaald.

De algemene conclusie is dat er ver doorgedreven inspanningen nodig zijn om een aantal doelstellingen van de Staten-Generaal van 2007 te halen. Uit de algemene attitudes van de Belgische bestuurder blijkt er een ruim maatschappelijk draagvlak te bestaan om het verkeersveiligheidsprobleem aan te pakken. De gecombineerde aanpak met handhaving, sensibilisatiecampagnes en infrastructurele maatregelen moet verder gezet worden. Weliswaar ondersteund door uitgebreid onderzoek om de specifieke doelgroepen met hun specifieke probleempunten (qua gedrag en attitudes) te bepalen. Gerichte acties op het terrein (zowel op vlak van handhaving als sensibilisatie) zullen dan ook bijdragen tot een betere verkeersveiligheid.

Om te analyseren bij welke doelgroepen zich specifieke problemen voordoen inzake hun attitudes zullen we in een volgende publicatie analyseren in welke mate de door ons onderzochte attitudes samenhangen met het geslacht, de leeftijd en de woonplaats van de respondenten. Daarnaast zullen we analyseren in welke mate attitudes en zelfgerapporteerde gedrag samenhangen, en of er welbepaalde verbanden zijn tussen specifieke attitudes. De vragen uit de vragenlijst die niet werden besproken in dit rapport zullen in een apart gepubliceerd worden. Het betreft specifieke vragen naar attitudes, intenties, sociale normen en gedragscontrole waarnaar in de huidige vragenlijst ook gepeild werd. Deze resultaten zullen in het najaar van 2010 gepubliceerd worden.

5. BIJLAGEN

5.1. Methodologie

5.1.1. Steekproeftrekking

De doelgroep van de attitudemeting bestond uit in België wonende bestuurders die gedurende de laatste 6 maand minstens 1500 km afgelegd hadden als bestuurder van een auto of bestelwagen. Bovendien moesten ze voldoende Frans of Nederlands beheersen om de vragenlijst te kunnen beantwoorden. Om de attitudes inzake verkeersveiligheid van deze doelgroep te bestuderen werd vooropgesteld om een representatieve toevalssteekproef van 1500 respondenten aan een face-to-face interview te onderwerpen. Dit zijn 500 respondenten meer dan in 2006. Om statistisch zinvolle vergelijkingen te kunnen maken tussen subgroepen binnen elk van de drie gewesten (Vlaanderen, Wallonië en Brussel Hoofdstedelijk Gewest) werd beslist om deze 1500 respondenten niet proportioneel aan de bevolkingsomvang van de gewesten te selecteren. Om te vermijden dat het aantal geïnterviewden in het Brusselse gewest te klein zou zijn om vergelijkingen te kunnen maken tussen bepaalde subgroepen (bvb. mannen versus vrouwen, ouderen versus jongeren...), werd gekozen voor een disproportionele steekproef waarbij telkens 500 respondenten bevraagd moesten worden in Vlaanderen, Wallonië en het Brussel Hoofdstedelijk Gewest. Om tot deze steekproef te komen, maakten we gebruik van een (disproportionele) gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef. (cf. bv. Thompson, 2002). Deze steekproef werd getrokken uit een door het studie bureau beheerd bestand met alle adressen in België. Van elk adres is gekend: het aantal personen dat daar woont, de leeftijd(en) en het geslacht.

In een eerste fase werden er 150 gemeenten getrokken waarbinnen telkens 10 respondenten moesten geïnterviewd worden (1500/150). Dit gebeurde om het veldwerk praktisch uitvoerbaar te maken. De trekking gebeurde in drie delen, namelijk per gewest. Overeenkomstig de verdeling tussen de drie gewesten (500-500-500) respectievelijk Vlaanderen, Wallonië en Brussel werden er 50 gemeenten in Vlaanderen getrokken en 50 gemeenten in Wallonië. In het Brussel Hoofdstedelijk Gewest zijn er slechts 19 gemeenten. Daarom werden 12 Brusselse gemeenten 3 maal geselecteerd en de overige 7 gemeente 2 keer. De selectie van de gemeenten is gebeurd op basis van de intervalmethode¹³. Per gewest werden de respondenten gesorteerd volgens gemeente (niet volgens profiel). Met behulp van de intervalmethode zijn er zo 50 personen geselecteerd. De gemeenten waar deze personen wonen, vormen de 50 geselecteerde gemeenten. Grotere gemeenten (qua bevolkingsaantal) hebben dus meer kans om getrokken te worden dan kleinere gemeenten. Deze werkwijze (trekking per interval per gewest) garandeert ook dat elke provincie vertegenwoordigd is in de steekproeftrekking.

In een tweede fase werden binnen elke gemeente 9 andere respondenten getrokken op louter willekeurige wijze (en dus representatief) maar wel rekening houdend met de opgegeven quota qua leeftijd en geslacht. De quota op leeftijd en gewest zijn ingevuld op gewestniveau en niet per

¹³ De intervalmethode houdt in dat men om de x- aantal adressen iemand selecteert. Om bijvoorbeeld 50 adressen te selecteren uit een bestand met 10.000 adressen, beslist om elke 200^{ste} adres op te nemen in de steekproef.

gemeente (Tabel 48). De opdeling van de steekproef in 5 leeftijdsgroepen geschiedde in overeenstemming met de attitudemeting van 2003 (en dus ook die van 2006), waarvoor dezelfde leeftijdsgroepen gebruikt werden¹⁴ (Silverans et al., 2005, p. 20). Het uitvoerend studie bureau wou er zeker van zijn 1500 interviews te realiseren en voorzagen daarom een oversampling van bij de start van het veldwerk. Men koos om 520 mensen per gewest te trekken, verdeeld in groepen van 10 zodanig, wat neerkomt op het trekken van 52 gemeenten (dus 2 extra gemeenten per gewest). Na deze tweede fase bekomen we een (oversampling) verdeling van respondenten volgens regio, geslacht en leeftijdsgroep zoals afgebeeld wordt in Tabel 49.

Tabel 48. Theoretische verdeling van de steekproef over geslacht, leeftijd en regio

	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Vlaanderen	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
Wallonië	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
Brussel	50	50	50	50	38	12	50	50	50	50	38	12	500
	150	150	150	150	114	36	150	150	150	150	114	36	1500

Tabel 49. Verdeling oversampling steekproef over geslacht, leeftijd en regio

	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Vlaanderen	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
Wallonië	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
Brussel	52	52	52	52	40	12	52	52	52	52	40	12	520
	156	156	156	156	120	36	156	156	156	156	120	36	1560

De derde en laatste fase omvat het trekken van de benodigde reserveadressen omwille van de gekende lage responsgraad. Om non-respons te ondervangen werden er om 1 interview af te werken, 8 adressen (in BHG zelfs 12) voorzien. Ook voor de oudste leeftijdsgroep (77+) werden 11 vervangadressen voorzien om 1 interview af te nemen van een bepaalde respondent. De vervangadressen waren adressen van mensen met hetzelfde geslacht binnen dezelfde leeftijdsklasse als de respondent van het oorspronkelijke adres. Eerst werden de reserveadressen gezocht in dezelfde straat, daarna in dezelfde gemeente omwille van de praktische uitvoerbaarheid.

5.1.2. Veldwerk

Het veldwerk werd uitgevoerd tussen 1 september 2009 en 31 oktober 2009. Elke interviewer diende een cluster van 10 of 20 interviews af te werken (dus in 1 of 2 gemeenten) en ontving hiervoor 80 of 160 adressen (of zelfs meer reserveadressen in geval van Brussel Hoofdstedelijk Gewest of

¹⁴ De leeftijdsgroepen werden in 2003 zo afgebakend dat de totale populatie (rijbewijsbezitters van toen) opgesplitst werd in 5 even grote leeftijdsgroepen.

77+). Hij was hierbij verplicht om telkens naar dezelfde 8 of 12 adressen terug te keren totdat hij effectief een interview kon afnemen.

Vooraleer de interviewer aan het eigenlijke interview kon beginnen diende de interviewer na te gaan of de geselecteerde respondent binnen de quota van de studie viel. Respondenten die niet in het bezit waren van een rijbewijs of geen 1500 km hadden afgelegd als bestuurder in de laatste 6 maanden konden niet deelnemen. De respondenten die aan het interview meewerkten kregen als beloning een kraslot van de nationale loterij ter waarde van 3€.

Gemiddeld duurde het afnemen van een interview ongeveer 33 minuten. Het kortste interview duurde 10min, het langste interview 116min. Het gemiddeld aantal adressen om 1 interview te realiseren per contactblad (set van 8 of 12 adressen) lag rond de 3. Het studiebureau liet weten dat er gemiddeld meer adressen nodig waren om een interview te realiseren bij: vrouwelijke respondenten, respondenten tussen 30 en 38 jaar oud en in Brussel wonende respondenten.

5.1.3. Non-respons

Door het systeem van vervangadressen voor 1 respondent (set van 8 adressen voor Vlaanderen en Wallonië, of 12 adressen voor Brussel en 77+) werd er een databestand opgemaakt met $(992 \times 8) + (568 \times 12) = 14752$ adressen. Om de uiteindelijke steekproef van 1500 respondenten te bekomen werden niet alle adressen gebruikt. Zodra een respondent binnen een set adressen bereid was om aan de enquête deel te nemen, werden de overige adressen niet meer gebruikt. Van de 14752 adressen werden slechts 4719 adressen effectief gebruikt. Er werden 1533 interviews afgenomen wat ons brengt op een eerste inschatting van de non-respons van 67,51%. 32,5% van het initieel geselecteerde adressenbestand werd wel geïnterviewd.

Tabel 50. Redenen non-respons

Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Adres onbruikbaar (verhuisd, overleden, onbekend)	201	4,26
Geen contact	1504	31,87
Contact maar onmogelijke deelname (taal, mentaal, vakantie...)	107	2,27
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	591	12,52
Contact maar weigering (verschillende redenen)	783	16,59
Interview afgenomen	1533	32,49
Totaal	4719	100,00

In Tabel 50 wordt de non-respons verder opgesplitst naar de verschillende oorzaken van non-respons. Zoals bij elke enquête bleken een aantal adressen onbruikbaar omdat de respondenten verhuisd of overleden waren, of omwille van administratieve fouten. In totaal was dit het geval voor 201 adressen. Met als gevolg dat om de 1533 effectieve respondenten te selecteren, er $4719 - 201 = 4518$ werkelijke contacten plaatsvonden. Men kan de non-respons op verschillende wijzen interpreteren. De mogelijkheden zijn: in functie van het aantal respondenten dat men effectief heeft kunnen contacteren, in functie van het aantal respondenten dat uiteindelijk in staat bleek om een interview toe te staan, of in functie van degenen binnen die laatste groep die ook aan de

selectiecriteria voldeden enzovoort. In Tabel 51 worden de respectieve percentages voor deze verschillende berekeningswijzen samengevat.

Tabel 51. Verschillende opvattingen non-respons

Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Geen contact	1504	33,29
Contact maar onmogelijke deelname (taal, mentaal, vakantie...)	107	2,37
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	591	13,08
Contact maar weigering (verschillende redenen)	783	17,33
Interview afgenomen	1533	33,93
Totaal	4518	100,00
Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Contact maar onmogelijke deelname (taal, mentaal, vakantie...)	107	3,55
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	591	19,61
Contact maar weigering (verschillende redenen)	783	25,98
Interview afgenomen	1533	50,86
Totaal	3014	100,00
Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Contact maar voldoet niet aan de selectiecriteria	591	20,33
Contact maar weigering (verschillende redenen)	783	26,93
Interview afgenomen	1533	52,73
Totaal	2907	100,00
Resultaat per adres	Absoluut aantal	%
Contact maar weigering (verschillende redenen)	783	33,81
Interview afgenomen	1533	66,19
Totaal	2316	100,00

De procedure voor het contacteren van de respondenten beruiste in Vlaanderen en Wallonië op de toevallige aanwezigheid van de respondenten bij hun thuis. De interviewers begaven zich zonder afspraak naar het adres van een potentiële respondent en hadden een introductiebrief bij zich waarin het doel en de inhoud van de enquête omschreven werden. Deze kon getoond worden als extra overtuigingsmiddel (logo BIVV, contactpersoon BIVV, gratis nummer studiebureau...) of in de brievenbus achtergelaten worden wanneer er niemand thuis was. Deze werkwijze brengt met zich mee dat een groot gedeelte van de non-respons te wijten is aan het feit dat de respondent niet thuis was. In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bevatte de adressenlijst van de potentiële respondenten ook telefoonnummers. In Brussel was het toegelaten om op voorhand te bellen en telefonisch een afspraak te maken. Uit Tabel 51 blijkt dan ook dat op 1504 adressen (1 op 3) er geen (telefonisch of persoonlijk) contact was met de mogelijke respondent. Indien we de non-respons analyse beperken tot de personen met wie de interviewers effectief contact hebben gehad (3014 in totaal), valt deze terug 49,1% (100%-50,86%). Onder hen bleek 3,6% niet in staat om aan het interview deel te nemen omwille van taalproblemen of andere fysieke of mentale beletsels.

Als we deze laatste groep uit de analyse weglaten zien we dat van de 2907 potentiële respondenten, 26,9% weigerden deel te nemen en maar liefst 20,3% niet voldeden aan de selectiecriteria. Dit wil dus zeggen dat 1 op 5 respondenten niet in het bezit waren van een rijbewijs B en/of niet voldoende (minstens 1500km) hebben gereden als bestuurder in de afgelopen 6 maanden. Tabel 52 toont een overzicht van de kenmerken van de respondenten die niet voldeden aan de selectiecriteria. Blijkbaar is het merendeel vooral vrouwelijk van geslacht en ouder dan 63 jaar. Verder komen er iets meer 'niet-bestuurders' uit Vlaanderen. Een aantal potentiële respondenten weigerde onmiddellijk om aan de enquête mee te werken (zonder duidelijk reden). Enkel deze specifieke groep weigeraars werd door het studie bureau verder geanalyseerd. Een directe vergelijking geeft het volgende resultaat (Tabel 52): evenveel mannen als vrouwen weigeren en voornamelijk Belgen tussen de 30 en 60 jaar oud zeggen nee tegen een interview. De directe weigeraars zijn bij benadering gelijk verdeeld over de drie gewesten.

Tabel 52. Analyse respondenten die niet aan de selectiecriteria voldoen of direct weigerden

Geslacht	Contact maar weigering zonder reden (545 respondenten)		Contact maar voldeden niet aan de selectiecriteria (591 respondenten)	
	absoluut	%	absoluut	%
man	245	44,95	200	33,84
vrouw	300	55,05	391	66,16
Leeftijd	absoluut	%	absoluut	%
18-29j	83	15,23	122	20,64
30-38j	113	20,73	86	14,55
39-49j	111	20,37	56	9,48
50-62j	126	23,12	104	17,60
63-74j	90	16,51	141	23,86
75+j	22	4,04	82	13,87
Gewest	absoluut	%	absoluut	%
Vlaanderen	194	35,60	237	40,10
Wallonië	164	30,09	181	30,63
Brussel	187	34,31	173	29,27

Uit de laatste subtabel van Tabel 51 blijkt dat van de effectief gecontacteerde respondenten die aan de selectiecriteria voldeden er 66,2% geïnterviewd werd en 33,8% weigerde (om verschillende redenen) mee te werken. Aangezien de meest gangbare maat van responsgraad bij interviewonderzoek het aantal effectieve interviews is gedeeld door de som van de weigeringen en de effectieve interviews (cf. Van Den Steen & Van Den Bogaerde, 2006), kunnen we dus besluiten dat we een responsgraad van 66,2% bekwamen (exact hetzelfde cijfer als in 2006). In vergelijking met ander onderzoek mogen we dit cijfer als een hoge graad van respons evalueren.

5.1.4. Steekproef en analyse

De opdracht bestond er in om 1500 Belgische bestuurders te interviewen rekening houdend met de opgegeven quota volgens regio, geslacht en leeftijd (Tabel 48). Het studie bureau besliste om

een oversampling te voorzien (Tabel 49). Gezien de verwachte lagere responsgraad bij bepaalde doelgroepen werden er definitief 1533 interviews gerealiseerd. Uiteindelijk zag de effectieve verdeling van de respondenten volgens regio, geslacht en leeftijd er uit zoals in Tabel 53.

Tabel 53. Effectieve verdeling van respondenten volgens regio, geslacht en leeftijd

	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	18-29	30-38	39-49	50-62	63-76	77+	
Vlaanderen	48	47	56	56	46	9	51	49	54	53	42	9	520
Wallonië	49	48	50	53	47	9	47	54	50	53	40	9	509
Brussel	53	54	50	50	38	9	52	51	50	49	37	11	504
	150	149	156	159	131	27	150	154	154	155	119	29	1533

Een overeenkomstige opsplitsing van het rijbewijsbestand dat al voor elke attitudemeting gebruikt werd¹⁵ leverde de distributie op zoals in Tabel 54.

Tabel 54. Opsplitsing rijbewijsbestand volgens regio, geslacht en leeftijd

	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	
Vlaanderen	311 864	355 319	489 341	460 311	397 401	2 014 236	273 710	327 540	460 045	421 711	372 591	1 855 597	3 869 833
Wallonië	134 519	165 480	213 606	209 709	173 452	896 766	104 085	139 420	185 091	174 103	158 410	761 109	1 657 875
Brussel	36 695	58 939	79 779	80 323	88 789	344 525	22 593	41 639	61 081	63 169	70 717	259 199	603 724
Totaal	483 078	579 738	782 726	750 343	659 642	3 255 527	400 388	508 599	706 217	658 983	601 718	2 875 905	6 131 432

De vergelijking van de subtabellen in Tabel 55, waarin respectievelijk het theoretisch (en empirisch) aantal respondenten en een benadering van de populatie worden uitgedrukt als een proportie van het totaal, maakt duidelijk dat de theoretische steekproef en de populatie in een aantal opzichten van elkaar verschillen. Een verdere opsplitsing van deze verschillen maakt duidelijk dat de vastgestelde disproportionaliteit grotendeels te wijten was aan de vastgelegde quota voor wat betreft de regio's (zie Tabel 48). De bedoeling hiervan was om voldoende interviews te realiseren in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opdat er statistisch zinvolle vergelijkingen kunnen gemaakt worden tussen verschillende subgroepen binnen dit relatief kleine gewest (zoals leeftijdsgroepen).

Tabel 55. Vergelijking proporties in de theoretische steekproef, empirische steekproef en populatie in functie van gewest, leeftijd en geslacht

Theoretisch	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63	subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	subtotaal	

¹⁵ Het rijbewijsbestand werd in 2003 ter beschikking gesteld door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit voor dit onderzoek ter beschikking gesteld van het BIVV.

Vlaanderen	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Wallonië	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
Brussel	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	3,33	3,33	3,33	3,33	3,33	16,67	33,33
	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	50,00	100,00

Empirisch	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	subtotaal	
Vlaanderen	3,13	3,07	3,65	3,65	3,59	17,09	3,33	3,20	3,52	3,46	3,33	16,83	33,92
Wallonië	3,20	3,13	3,26	3,46	3,65	16,70	3,07	3,52	3,26	3,46	3,20	16,50	33,20
Brussel	3,46	3,52	3,26	3,26	3,07	16,57	3,39	3,33	3,26	3,20	3,13	16,31	32,88
	9,78	9,72	10,18	10,37	10,31	50,36	9,78	10,05	10,05	10,11	7,76	49,64	100,00

Populatie	mannen						vrouwen						Totaal
	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	18-29	30-38	39-49	50-62	63+	Subtotaal	
Vlaanderen	5,09	5,80	7,98	7,51	6,48	32,85	4,46	5,34	7,50	6,88	6,08	30,26	63,11
Wallonië	2,19	2,70	3,48	3,42	2,83	14,63	1,70	2,27	3,02	2,84	2,58	12,41	27,04
Brussel	0,60	0,96	1,30	1,31	1,45	5,62	0,37	0,68	1,00	1,03	1,15	4,23	9,85
Totaal	7,88	9,46	12,77	12,24	10,76	53,10	6,53	8,29	11,52	10,75	9,81	46,90	100

Vaak is een steekproef geen goede afspiegeling van de populatie waaruit hij is getrokken. De belangrijkste oorzaak is het optreden van non-respons. In de attitudemeting 2009 werd er ook nog eens gewerkt met quota voor gewest, leeftijd en geslacht. Dankzij het rijbewijsbestand volgens gewest, leeftijd en geslacht kennen we de procentuele verdeling in de populatie over de groepen. Bijvoorbeeld voor de Vlaamse mannen tussen de 18 en 29 jaar: de steekproef bestaat uit 3,13% jonge Vlaamse mannen, in de populatie is echter 5,09% van rijbewijsbezitters jong Vlaams en mannelijk (Tabel 55). We kunnen dus concluderen dat het onderzoek niet representatief is met betrekking tot gewest, leeftijd en geslacht. Om deze discrepantie te ondervangen moeten we voor elke groep een gewicht bepalen.

De verhouding tussen de gewesten is in realiteit dus bij benadering 63-27-10 voor respectievelijk Vlaanderen, Wallonië en Brussel Hoofdstedelijk Gewest. Dit is uiteraard sterk disproportioneel is ten opzicht van de overeenkomstige 50-50-50 verhouding binnen de steekproef. Voor wat betreft de verdeling volgens geslacht kunnen we globaal genomen vaststellen dat men met een 50-50 verhouding tussen mannen en vrouwen binnen de steekproef de verhoudingen binnen de populatie 53-47 nog vrij goed reflecteert.

De discrepanties tussen de populatie (op basis van het rijbewijsbestand) en de steekproef van effectieve respondenten werden bij de analyse van de gegevens ondervangen door de antwoorden omgekeerd evenredig te wegen met de trekkingskans van respondenten in een bepaalde cel van de opsplitsing van de populatie en de steekproef naar gewest, leeftijdsgroep en geslacht. Dit kan best geïllustreerd worden aan de hand van een voorbeeld. Bijvoorbeeld in de groep Vlaamse mannen tussen 18 en 29 jaar werden er bijvoorbeeld 48 respondenten ondervraagd. Aangezien deze groep bestaat uit een totaal van 311864 rijbewijsbezitters werden de antwoorden van deze groep dan ook gewogen met een coëfficiënt van $1 / (48 / 311864) = 6497,2$. Deze coëfficiënten werden berekend

voor elke groep. Door het disproportioneel grote aandeel van respondenten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest worden hun antwoorden minder sterk doorgewogen in het eindresultaat.

Verder hebben we in de analyse ook het *sampling design* in rekening gebracht door rekening te houden met de stratificatie van de steekproef en het feit dat de steekproef getrokken werd op basis van een selectie van *primary sampling units* (de proportioneel aan hun omvang geselecteerde gemeenten) waaruit de elementen op zuiver toevallige wijze getrokken werden (met dien verstande dat daarbij wel aparte trekkingen gehouden werden per leeftijdscategorie en geslacht). De analyses werden uitgevoerd met het programma STATA 9.0.

5.2. Lijst met tabellen

Tabel 1. Percentages bezorgdheid over maatschappelijke problemen van 2002 tot 2009	9
Tabel 2. Subjectieve schatting aantal verkeersongevallen per oorzaak.....	11
Tabel 3. Vergelijking top 5 belangrijkste verkeersongevallen van 2002 tot 2009.....	12
Tabel 4. Perceptie van maatregelen die helpen om veilig te rijden	14
Tabel 5. Maatschappelijk draagvlak voor strengheid van de regels.....	16
Tabel 6. Gepercipieerde onmogelijkheid de regels te respecteren.	17
Tabel 7. Gepercipieerde onduidelijkheid van de regels.	18
Tabel 8. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels.	19
Tabel 9. Gepercipieerde zwaarte van de straffen.	20
Tabel 10. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van alcohol.....	23
Tabel 11. Subjectieve kans op proces-verbaal bij rijden onder invloed van alcohol.....	24
Tabel 12. Subjectieve strafkans na proces-verbaal voor rijden onder invloed van alcohol	24
Tabel 13: Redenen kleine subjectieve strafkans voor rijden onder invloed van alcohol.....	25
Tabel 14. Schatting effectieve strafkansen voor rijden onder invloed van alcohol (juiste interpretatie vraag).....	26
Tabel 15. Subjectieve kans op controle voor rijden onder invloed van drugs	26
Tabel 16. Subjectieve kans op proces-verbaal bij rijden onder invloed van drugs.....	27
Tabel 17. Subjectieve strafkans na proces-verbaal voor rijden onder invloed van drugs.....	27
Tabel 18. Redenen kleine subjectieve strafkans voor rijden onder invloed van drugs	28
Tabel 19. Schatting effectieve strafkansen voor rijden onder invloed van drugs (juiste interpretatie vraag).	28
Tabel 20. Subjectieve kans op controle voor het dragen van de gordel.....	29
Tabel 21. Subjectieve kans op proces-verbaal bij rijden zonder gordel	29
Tabel 22. Subjectieve strafkans na proces-verbaal voor rijden zonder gordel.....	30
Tabel 23. Redenen kleine subjectieve strafkans voor rijden zonder gordel?	30
Tabel 24. Schatting effectieve strafkansen voor rijden zonder gordel (juiste interpretatie vraag).	31
Tabel 25. Subjectieve kans op controle voor het naleven van de snelheidslimieten.....	32
Tabel 26. Subjectieve kans op proces-verbaal bij een snelheidsovertreding.....	32
Tabel 27. Subjectieve strafkans na proces-verbaal voor een snelheidsovertreding	33
Tabel 28. Redenen kleine subjectieve strafkans voor een snelheidsovertreding.....	33
Tabel 29. Schatting effectieve strafkansen voor een snelheidsovertreding (juiste interpretatie vraag).	34
Tabel 30. Perceptie aantal standaardglazen dat men maximaal mag drinken.....	38
Tabel 31. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van alcohol gedurende de afgelopen maand.....	39
Tabel 32. Zelfgerapporteerde aantal afgelegde ademtests in de afgelopen 12 maanden	40
Tabel 33. Zelfgerapporteerd rijden onder invloed van drugs gedurende de afgelopen maand.....	41
Tabel 34. Attitudedoelstellingen van de Staten-Generaal van 2002 ten aanzien van snelheid.....	42
Tabel 35. Attitude ten aanzien van snel rijden als een manier om tijd te winnen	42
Tabel 36. Attitude ten aanzien van de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden.....	43
Tabel 37. Attitude ten aanzien van de risico's van snel rijden.....	43
Tabel 38. Attitudes ten aanzien van snel rijden vergeleken met doelstellingen Staten-Generaal	43
Tabel 39. Evolutie snelheidscontroles gedurende het laatste jaar	44
Tabel 40. Zelfgerapporteerde gordeldracht in 2003, 2006 en 2009	45
Tabel 41. Doelstellingen Staten Generaal van de Verkeersveiligheid 2007 voor gordeldracht.....	47
Tabel 42. Zelfgerapporteerde beveiliging van kinderen kleiner dan 1,35m.....	47

Tabel 43. Zelfgerapporteerd aantal ongevallen met materiële schade	49
Tabel 44. Zelfgerapporteerd aantal politiecontroles in de laatste 12 maanden.....	50
Tabel 45. Reden zelfgerapporteerde controle(s) in de laatste 12 maanden.	51
Tabel 46. Zelfgerapporteerd aantal boetes voor verkeersovertredingen in de laatste 12 maanden	51
Tabel 47. Reden zelfgerapporteerde boete(s) in de laatste 12 maanden.	51
Tabel 48. Theoretische verdeling van de steekproef over geslacht, leeftijd en regio	58
Tabel 49. Verdeling oversampling steekproef over geslacht, leeftijd en regio	58
Tabel 50. Redenen non-respons.....	59
Tabel 51. Verschillende opvattingen non-respons	60
Tabel 52. Analyse respondenten die niet aan de selectiecriteria voldoen of direct weigerden	61
Tabel 53. Effectieve verdeling van respondenten volgens regio, geslacht en leeftijd	62
Tabel 54. Opsplitsing rijbewijsbestand volgens regio, geslacht en leeftijd	62
Tabel 55. Vergelijking proporties in de theoretische steekproef, empirische steekproef en populatie in functie van gewest, leeftijd en geslacht.....	62

5.3. Lijst met figuren

Figuur 1. Evolutie bezorgdheid over maatschappelijke problemen (2002-2009)	9
Figuur 2. Aantal verkeersongevallen naargelang de oorzaak in volgorde van belangrijkheid (2009).....	12
Figuur 3. Verkeersveiligheidsmaatregelen in volgorde van subjectieve efficiëntie (2006-2009)	14
Figuur 4. Maatschappelijk draagvlak voor de strengheid van de regels in dalende volgorde (2006-2009)	16
Figuur 5. Gepercipieerde onmogelijkheid de regels te respecteren in dalende volgorde (2006-2009).	17
Figuur 6. Gepercipieerde onduidelijkheid van de regels in dalende volgorde (2006-2009).....	18
Figuur 7. Maatschappelijk draagvlak voor de handhaving van verkeersregels in dalende volgorde (2006-2009) .	20
Figuur 8: Gepercipieerde zwaarte van de straffen in dalende volgorde (2006-2009).....	21
Figuur 9. Subjectieve pakkans, subjectieve kans op een proces-verbaal na een overtreding en subjectieve straffkans na een proces-verbaal	35
Figuur 10. Vergelijking oorspronkelijke cijfers met gecorrigeerde cijfers voor subjectieve kans op een proces-verbaal na een overtreding en subjectieve straffkans na een proces-verbaal:	35
Figuur 11. Evolutie van de subjectieve pakkans van 2003 tot 2009.....	37
Figuur 12. Vergelijking zelfgerapporteerde en geobserveerde gordeldracht (2003 – 2009)	46
Figuur 13. Evolutie van de beveiliging van kinderen kleiner dan 1,35m (2003 – 2009)	48

5.4. Vragenlijst

INLEIDING

Wij contacteren u op vraag van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid om een enquête uit te voeren over verkeersveiligheid. Met deze enquête vraagt het BIVV elke drie jaar de Belgische bestuurders van wagens over verschillende aspecten van verkeersveiligheid. Zo kan men met de mening van de bestuurders rekening houden bij het bepalen van het beleid inzake verkeersveiligheid.

Het is hierbij niet onze bedoeling om u te beoordelen. We willen louter uw meningen registreren. U bent uiteraard niet verplicht aan het onderzoek deel te nemen. En u hoeft niet alle vragen te beantwoorden als u dat niet wenst. Om u voor uw medewerking te bedanken krijgt u een kraslot van 3€ indien u aan de enquête wil meewerken. Het afnemen van de vragenlijst duurt ongeveer 25 minuten.

De antwoorden op de vragenlijst worden alleen in groep bekeken en blijven dus strikt vertrouwelijk en anoniem. De enige personen die toegang hebben tot de gegevens zijn de medewerkers van Significant GfK en van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid.

RECRUTERINGSVRAGEN

Vraag A

Hebt u een rijbewijs B?

- ja
- neen
- weet het niet (niet lezen)

Vraag B

Hebt u de afgelopen 6 maanden een wagen bestuurd?

- ja
- neen
- weet het niet (niet lezen)

Vraag C

Hoeveel kilometers legde u de afgelopen 6 maanden af als bestuurder van een wagen ?
(afgerond op hondertallen)

_____ km (afgerond op hondertallen)

OF

_____ km per week + _____ km per weekend x 4 weken x 6 maanden =
_____ km

Als het aantal km < 1500 km => STOP
Dit is ongeveer 8 km per dag gemiddeld

Vraag D

U bent een:

- man
- vrouw

Vraag E

Wat is uw leeftijd in jaren? _ _

Vraag F

Wat is uw postcode? _ _ _ _ _

Let op! In de onderstaande vragenlijst is sprake van verschillende verkeerssituaties en uw reacties daarop. We zouden willen vragen om u bij uw antwoorden te laten leiden door uw meningen over de verkeersveiligheid in België, en dus om uw eventuele ervaring met verkeersveiligheid in het buitenland niet mee in rekening te brengen.

A. Verkeersveiligheid in het algemeen

Vraag 1:

Kunt u me voor elk probleem aanduiden in welke mate u er bezorgd over bent.

(items in vaste volgorde aanbieden)	Ze er bezorgd	Rede lijk bezorgd	Weinig bezorgd	Hele maal niet bezorgd	WHN/GA (niet lezen)
Criminaliteit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Milieuvervuiling	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkeersongevallen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kwaliteit van gezondheidszorg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fileprobleem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Werkloosheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 2

Hoe aanvaardbaar of niet aanvaardbaar vindt u persoonlijk het volgende gedrag van mensen? U kan antwoorden met een cijfer van 1 tot 5, waarbij 1 betekent "Onaanvaardbaar" en 5 betekent "Aanvaardbaar". De tussenliggende cijfers kan u gebruiken om uw antwoord te nuanceren.

(Rotatie van de items)	Onaan vaard baar				Aanva ardbaa r	WHN (niet lezen)
Rijden wanneer men twijfelt al dan niet, meer gedronken te hebben dan wettelijk toegelaten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
140km/h rijden op een autosnelweg wanneer er geen verkeer is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rijden onder invloed van cannabis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
70km/h rijden in de bebouwde kom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bellen met de gsm in de hand tijdens het rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verderrijden wanneer men te moe is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rijden na het nemen van drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50km/h rijden waar de maximale snelheid 30km/h is	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rijden zonder verzekering	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkeerd parkeren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geen gordel dragen achteraan in de auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Geen gordel dragen vooraan in de auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderen niet vastgemaakt (kinderzitje, gordel...) vervoeren in de auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 3

In welke mate gaat u akkoord met volgende stellingen?

(Rotatie van de items)	Niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN (niet lezen)
Bestuurders die (al meer dan 1 keer) betrapt zijn op alcohol achter het stuur, worden verplicht om een alcoholslot (F6) te installeren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Snelheidsovertredingen zouden strenger moeten bestraft worden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Straffen voor rijden onder invloed (alcohol en/of drugs) zouden veel strenger moeten zijn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Men zou een puntensysteem voor verkeersovertredingen moeten invoeren dat kan leiden tot de intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een aantal punten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een nultolerantie inzake alcohol (0,0 promille) invoeren bij beginnende bestuurders (minder dan 2 jaar rijbewijs).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een 10-jaarlijkse medische keuring voor mensen met een rijbewijs.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F6 : Een alcoholslot is een toestel dat de startmotor van de wagen uitschakelt totdat de bestuurder een alcoholvrije ademtest heeft afgelegd. Men kan met andere woorden niet starten zonder eerst een geslaagde blaasproef te doen.

Vraag 4:

Als u denkt aan uw ervaringen als passagier in een wagen, heeft u één van volgende zaken gedaan in de laatste 3 jaar?

(Rotatie van de items)	Ja	Nee	WHN/NV T (niet lezen)
Aan de chauffeur gevraagd om wat trager te rijden.			
De chauffeur aangemoedigd om sneller te rijden.			
U onveilig gevoeld omwille van de snelheid waarmee de chauffeur reed.			
Geweigerd om met een chauffeur mee te rijden omdat je dacht dat hij onder invloed van alcohol en/of drugs was.			
Meerijden met een chauffeur die vermoedelijk onder invloed van alcohol en/of drugs was.			

U onveilig gevoeld omdat de bestuurder aan het telefoneren was met zijn gsm.			
U onveilig gevoeld omdat de bestuurder vermoeid was.			

Vraag 5:

Denk aan uw ervaringen als bestuurder van een voertuig tijdens een typische autorit. Hoe vaak doet u elk van volgende zaken?

(Rotatie van de items)	nooit	zelden	vaak	altijd	WHN/NVT (niet lezen)
Een sms versturen met je gsm tijdens het rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
70km/h rijden in de bebouwde kom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkeerd parkeren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 6:

In hoeveel verkeersongevallen is, volgens u, elk van de volgende factoren een oorzaak? Schat voor elke factor het percentage ongevallen. Met andere woorden, hoeveel ongevallen op 100 ongevallen hebben volgende factoren als oorzaak. Bv. 30 ongevallen = 30 op 100 ongevallen.

Factoren:	Aantal ongevallen op 100	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)
GEEN ROTATIE			
Vermoeidheid achter het stuur			
Rijden onder invloed van alcohol			
Te weinig afstand tot voorganger			
Te hoge snelheid			
Gebruik van medicijnen en rijden			
Gebruik van drugs en rijden			
Slecht onderhouden wegen			
Slechte weginrichting			
Niet-handenvrij mobiel bellen tijdens het rijden			
Opstoppingen / Files			
Slechte weersomstandigheden			
Technische tekortkoming			
Agressieve rijstijl			
Onoplettendheid			
Onvoldoende opleiding			

Vraag 7:

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

(in toevallige volgorde)		Ja	Neen	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)
De regels zouden strenger moeten zijn	Snelheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Veiligheidsgordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De regels zijn onmogelijk te respecteren	Snelheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Veiligheidsgordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

De regels zijn onduidelijk	Snelheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Veiligheidsgordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De regels worden onvoldoende gehandhaafd	Snelheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Veiligheidsgordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De straffen zijn te zwaar	Snelheid	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Veiligheidsgordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B. Rijden onder invloed van alcohol

Vraag 8

Hebt u de indruk dat het laatste jaar, het aantal ademtesten uitgevoerd door de politie is...

- toegenomen
- hetzelfde gebleven
- afgenomen

Vraag 9

Hoeveel standaardglazen (F8) alcohol mag men volgens u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijke toegestane grens blijft?

___ standaardglazen

F8: een standaardglas bevat ongeveer 10 gram pure alcohol, bijvoorbeeld: 25 cl bier = 10cl wijn = 3,5cl sterke drank = 10gr pure alcohol

Vraag 10

Hoe vaak gedurende de voorbije 12 maanden heeft de politie een ademtest van u afgenomen?

Antwoord met een getal van nul tot oneindig:

Vraag 11:

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen 30 dagen auto gereden met een wettelijk te hoog alcoholpromillage?

Antwoord met een getal van nul tot en met dertig:

Vraag 12

Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw instelling over rijden en drinken (1 antwoord)?

- ik drink geen alcohol. → ga naar vraag 14
- Wanneer ik rijd, drink ik geen alcohol.
- Wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn alcoholconsumptie tot de wettelijke limiet.
- Wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn alcoholconsumptie.
- Wanneer ik met de auto rijd, let ik niet op mijn alcoholconsumptie.

Vraag 13

In welke mate gaat u akkoord met de volgende stellingen betreffende rijden onder invloed van alcohol?

Betreffende rijden onder invloed van alcohol...	niet akkoord	eerder niet	neutraal	eerder akkoord	akkoord	NVT (niet)
---	--------------	-------------	----------	----------------	---------	------------

(Rotatie van de items)		akkoord				(lezen)
Ik ken mijn limieten en weet wanneer ik niet in staat ben te rijden als ik onder invloed ben van alcohol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik rij onder invloed van alcohol ben ik bang voor een ongeval.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik pas mijn drinkgedrag aan omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wanneer ik gedronken heb, rij ik zeer traag en voorzichtig naar huis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik heb altijd al gedronken en heb nog nooit een ongeval gehad.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik drink en rij zonder erbij na te denken, het is een gewoonte.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 14

Hoe groot is volgens u de kans...?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet rijden onder invloed van alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt uit de ademtest dat u te veel gedronken hebt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
een geldboete en/of andere straf (zoals rijverbod, veroordeling...) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

C. Snelheid

Vraag 15:

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

- toegenomen
- hetzelfde gebleven
- afgenomen

Vraag 16:

Kunt u me zeggen in welke mate u akkoord gaat met de volgende zinnen?

Snel rijden is voor u... (in toevallige volgorde)	helemaal niet akkoord	niet akkoord	noch akkoord noch niet akkoord	akkoord	helemaal akkoord	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)
...een manier om tijd te winnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
... sociaal onaanvaardbaar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 17

In welke mate gaat u akkoord met de volgende uitspraken over snel rijden?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN (niet lezen)
Als ik te snel rij, ben ik bang een ongeval te hebben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik kan me gemakkelijk aan de snelheidsbeperking houden in de bebouwde kom.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik moet snel rijden, anders krijg ik de indruk tijd te verliezen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik beheers de dingen zelf: ik pas mijn snelheid aan, aan de verschillende omstandigheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik heb steeds snel gereden en heb nooit een ongeval gehad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik pas mijn snelheid aan, omdat ik riskeer gecontroleerd/geflitst te worden door de politie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De snelheidslimieten zijn doorgaans opgesteld op aanvaardbare niveaus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Indien je uw snelheid met 10km/h verhoogt, heb je serieuze hogere kans om een ongeval te hebben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Een ongeval aan 80km/h zal niet veel ernstiger zijn dan een ongeval aan 70km/h.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 18

Hoe groot is volgens u de kans...?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)

om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het naleven van de snelheidsbeperkingen (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbewaakte flitscamera's)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt dat de snelheidsbeperkingen overtreden werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
een geldboete en/of andere straf (zoals intrekking rijbewijs, veroordeling...) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

D. Gordeldracht

Vraag 19

Wanneer u zich verplaatst met een auto, hoe vaak draagt u dan uw gordel...?

	nooit	soms	in de meeste gevallen	bijna altijd	altijd	W/N/V/T (niet lezen)
...als bestuurder?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...als passagier vooraan?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...als passagier achterin?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 20

In welke mate bent u het eens met de volgende stellingen over gordeldracht.

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	W/N (niet lezen)
Als bestuurder van een auto doe ik de gordel om zonder erbij na te denken, het is een gewoonte geworden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het is niet nodig de gordel achteraan te dragen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bij de meeste ongevallen vermindert de gordel het risico op een ernstig letsel voor bestuurders en andere inzittenden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik mijn gordel achteraan niet draag, voel ik mij niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Er is het risico dat je in een	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.						
De gordel dragen irriteert me.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik vraag altijd aan mijn passagiers om hun gordel om te doen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De gordel achterin reidt ook levens voorin	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het is niet nodig de gordel te dragen bij 50 km/u	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 21

Hoe groot is volgens u de kans...?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op het al dan niet dragen van de gordel door de bestuurders en de passagiers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt dat de gordel niet gedragen werd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
een geldboete en/of andere straf (zoals openbare dienstverlening, veroordeling...) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het niet dragen van de gordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 22

Wanneer u een kind (of kinderen) kleiner dan 1,35m vervoert in uw auto, hoe vaak vervoert u ze dan in het juiste kinderbeveiligingssysteem (kinderzitje, verhogingskussen)?

- altijd
- gewoonlijk
- soms
- nooit
- ik vervoer nooit kinderen kleiner dan 1,35m → ga naar E

Vraag 23

In welke mate bent u akkoord of niet akkoord met de volgende stellingen.

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN/NVT (niet lezen)
De gebruiksaanwijzingen van de kinderzitjes zijn onduidelijk.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Voor elk vertrek controleer ik of de kinderen goed zijn vastgemaakt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mijn kinderen zijn het gewoon om 'vastgeklikt' in de auto te zitten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het is gevaarlijk om een kind te vervoeren dat niet op de correcte manier is vastgemaakt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voor korte trips is het niet echt nodig om het juiste kinderbeveiligingssysteem te gebruiken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

E. VERMOEIDHEID ACHTER HET STUUR

Vraag 24

Hoeveel dagen heeft u zich de afgelopen dertig dagen slaperig gevoeld bij het rijden?
Antwoord met een getal van nul tot en met dertig: (indien 0 ga naar F)

Vraag 25

In welke mate gaat u akkoord met onderstaande beweringen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN (niet lezen)
Als ik me slaperig voel, rij ik beter niet met de auto.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ook al voel ik me slaperig tijdens het rijden, toch zal ik blijven rijden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik me slaperig voel tijdens het rijden, is het risico groter dat ik in een ongeval betrokken geraak.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

F. Rijden onder invloed van drugs

F8: drugs (illegale): Cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddenstoelen

Vraag 26:

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen dertig dagen auto gereden onder invloed van drugs (F8)?

Antwoord met een getal van nul tot en met dertig:

Vraag 27

Welke van de volgende uitspraken beschrijft het best uw instelling over rijden onder invloed van drugs (F8)?

- ik gebruik nooit drugs → ga naar vraag 29
- wanneer ik met de auto rijd, gebruik ik nooit drugs
- wanneer ik met de auto rijd, beperk ik mijn drugsgebruik
- wanneer ik met de auto rijd, let ik niet op mijn drugsgebruik

Vraag 28

Nog steeds over rijden onder invloed van drugs (F8): in welke mate gaat u akkoord met de volgende stellingen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	NVT (niet lezen)
Ik ken mijn grenzen als ik drugs gebruik en weet wanneer ik niet meer in staat ben te rijden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik drugs gebruik ben ik bang een ongeval te hebben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik gebruik geen drugs wanneer ik met de auto rij, omdat ik riskeer gecontroleerd te worden door de politie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik iets genomen heb, is mijn rijgedrag daarom nog niet gevaarlijker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik heb steeds gereden onder invloed van drugs en er is me nog nooit iets overkomen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ik rij na drugs gebruikt te hebben zonder erbij na te denken, het is een gewoonte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 29

Hoe groot is volgens u de kans...?

(items in vaste volgorde aanbieden)	Heel weinig kans	Weinig kans	Gemiddelde kans	Grote kans	Zeer grote kans	WHN (niet lezen)	Weigert te antwoorden (niet lezen)
om tijdens een typische autorit te worden gecontroleerd door de politie op druggebruik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
om een proces-verbaal (officieel schriftelijk verslag van de feiten) te krijgen als blijkt dat u rijdt onder invloed van drugs (F8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
een geldboete en/of andere straf (zoals rijverbod, veroordeling...) te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van drugs (F8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

G. MOBIEL BELLEN TIJDENS HET RIJDEN

Vraag 30

In welke mate gaat u akkoord met volgende beweringen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN/NVT (niet lezen)
Als ik bel tijdens het rijden, ben ik er mij van bewust dat mijn aandacht voor het verkeer vermindert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bijna alle automobilisten bellen af en toe tijdens het rijden met de gsm in de hand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik telefoneer met de gsm in de hand tijdens het rijden, loop ik meer risico om in een ongeval betrokken te geraken.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Als ik met de auto rij, valt het mij direct op dat een andere autobestuurder aan het bellen is.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

H. VERKEERSONGEVALLLEN EN CONTROLES

Vraag 31:

Hoeveel keer gedurende de voorbije 12 maanden...

(per lijn 1 antwoord) Vaste volgorde	AANTAL KEER	WHN (niet lezen)	WTA (niet lezen)
a) heeft u een ongeval gehad met alleen materiële schade			
b) heeft u een ongeval gehad met doden of gewonden?			
c) bent u gecontroleerd door de politie?			
d) heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?			
e) bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?			

Indien overal 0 keer → ga naar vraag 33

Indien voor c, d of e 0 keer → overeenkomstige bijvraag in vraag 32 negeren

Vraag 32:

Om welke redenen ...? Was dat voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen, het rijden onder invloed van alcohol, onder invloed van drugs, het niet dragen van de gordel of om een andere reden? **Meerdere antwoorden mogelijk!**

Om welke reden ...?		Ja	Neen
bent u gecontroleerd door de politie?	Overtreden van Snelheidsbeperkingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rijden onder invloed van alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rijden onder invloed van drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Niet-dragen van de gordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

heeft u een boete moeten betalen voor een verkeersinbreuk?	Andere reden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Overtreden van Snelheidsbeperkingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rijden onder invloed van alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rijden onder invloed van drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Niet-dragen van de gordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bent u door een rechtbank veroordeeld voor een verkeersinbreuk?	Andere reden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Overtreden van Snelheidsbeperkingen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rijden onder invloed van alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Rijden onder invloed van drugs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Niet-dragen van de gordel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Andere reden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 33:

In hoeverre gaat u akkoord dat de volgende zaken u helpen om veilig te rijden?

(in toevallige volgorde, rotatie)	helemaal niet akkoord	niet akkoord	noch akkoord/niet akkoord	akkoord	helemaal akkoord	WHN/GA (niet lezen)
zwaardere boetes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
berichten over personen die gewond of gedood werden bij een auto-ongeval	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
beelden van crashtests	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
meer politiecontroles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
minder aandacht voor het vermogen van auto's in reclame	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sensibilisatiecampagnes via affiches, op TV en op radio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
onbemande camera's	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Veiliger weginrichtingen (verkeersplateaus, rotondes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 34:

In welke mate gaat u al dan niet akkoord met volgende stellingen?

(Rotatie van de items)	niet akkoord	eerder niet akkoord	neutraal	eerder akkoord	akkoord	WHN (niet lezen)
Het betrappen en straffen van de meeste overtredingen functioneert goed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
De mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de verkeersovertreding is over het algemeen goed.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkeersovertredingen worden snel afgehandeld.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Het systeem van opsporen en bestraffen van verkeersovertredingen maakt het verkeer veiliger.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vraag 35

Indien u 'heel weinig kans' of 'weinig kans' heeft geantwoord bij minstens 1 van de laatste 2 stellingen bij de pakkansvragen over rijden onder invloed (alcohol en/of drugs), snelheid of gordel (vragen 14, 18, 21 en 29), leg uit waarom.

Lage pakkans voor:

- Rijden onder invloed van alcohol:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt uit de ademtest dat u te veel gedronken hebt en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van alcohol klein is. Waarom vindt u dit?

.....

- Snelheid:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt dat de snelheidsbeperkingen overtreden werden en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het overtreden van de snelheidsbeperkingen klein is. Waarom vindt u dit?

.....

- Gordeldracht:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt dat de gordel niet gedragen werd en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het niet dragen van de gordel klein is. Waarom vindt u dit?

.....

- Rijden onder invloed van drugs:

U vertelde zonet dat de kans om een procesverbaal te krijgen als blijkt dat u rijdt onder invloed van drugs (F6) en de kans om een geldboete/andere straf te krijgen nadat er een proces-verbaal is opgesteld voor het rijden onder invloed van drugs klein is. Waarom vindt u dit?

.....

I. SOCIO-DEMOGRAFISCHE INLICHTINGEN

Vraag I:

Wat is uw beroep?

- zelfstandige
 - o landbouw, visser
 - o vrij beroep zoals advocaat, accountant, consultant
 - o winkelier, ambachtsman, ondernemer
- werknemer
 - o handarbeider
 - o ambtenaar
 - o bediende
 - o middenkader
 - o leidinggevende, topmanager, directeur
- niet tewerkgesteld
 - o gepensioneerd
 - o huisvrouw zonder betaalde werkzaamheden
 - o student, stagiair
 - o werkloos

Vraag II:

Welk is uw hoogst behaalde diploma?

- Lager onderwijs
- Lager middelbaar
- Hoger middelbaar
- Hoger niet-universitair onderwijs
- Universitair onderwijs
- Geen

Vraag III:

Hoe oud was u ongeveer toen u uw rijbewijs B haalde? ___ jaar oud

Vraag IV:

Wie is de eigenaar van het voertuig waarvan u het meest gebruik maakt?

- Uzelf
- Een ander familielid
- Uw werkgever
- Een vriend
- Een leasing- of verhuurbedrijf
- Geen van bovenstaande mogelijkheden

Vraag V:

Hoe vaak bestuur je een wagen?

- dagelijks
- verschillende keren per week
- 1 keer per week
- minder vaak
- nooit

Vraag VI

Bent u op dit moment

- Getrouwd, samenwonend
- Gescheiden, niet meer samenwonend
- Weduwe/weduwnaar
- Ongehuwd en woont bij ouders / familie
- Ongehuwd en woont alleen

Vraag VII

Hebt u kinderen?

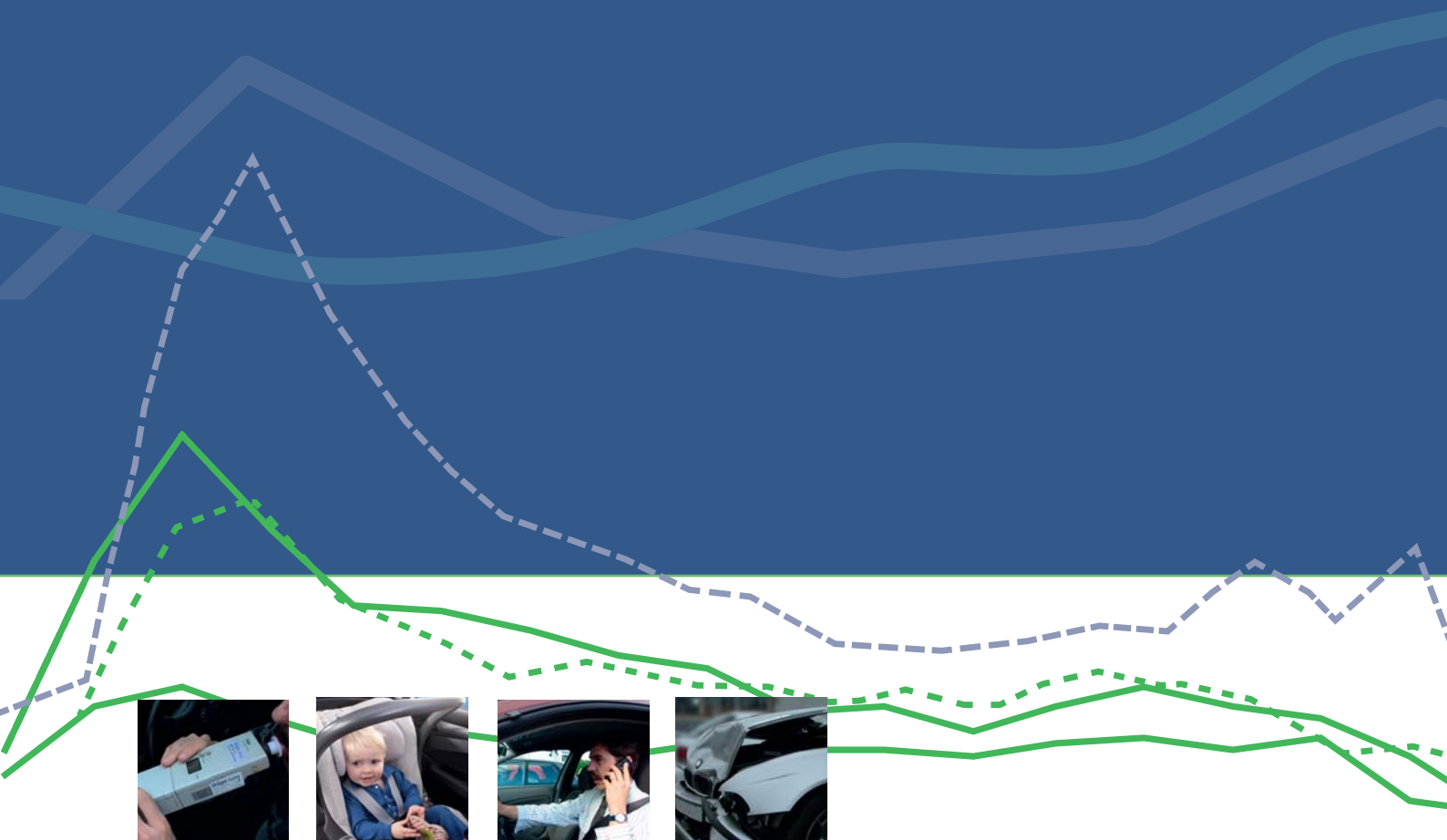
- ja, aantal:
- neen

Hartelijk dank voor uw medewerking!

6. REFERENTIES

- FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie - Algemene Directie Statistiek en Economische (2007). *Verkeersongevallen 1997-2005*. Retrieved April 4 2007 from http://statbel.fgov.be/figures/d364_nl.asp#3, website Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.
- Billiet, J. B. (1996) *Methoden van Sociaal-Wetenschappelijk Onderzoek: Ontwerp en dataverzameling*. Acco, Leuven.
- Billiet, J., Loosveldt, G. & Waterplas, L. (1984). *Het survey-interview onderzocht. Effecten van het ontwerp en gebruik van vragenlijsten op de kwaliteit van de antwoorden*. Leuven, SOI/Dept. Sociologie.
- Casteels, Y. & Nuyttens, N. (2010) *Statistieken verkeersveiligheid 2008*. BIVV, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel.
- De Dobbeleer, W. (Ed.), Nathanail, T. & Adamos, G. (2009) *Pan-european road safety campaign: campaign evaluation*. Belgian Road Safety Report, Brussels. Geraadpleegd 20 mei 2010 op <http://www.cast-eu.org/pages/results%20and%20deliverables.html>.
- Drevet, M. (2004). *Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges*. BIVV: intern document. <http://www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr>
- Dupont, E. (2009) *Nationale gedragsmeting – rijden onder invloed van alcohol 2007*. BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel.
- ERSO (2010). *General deterrence versus specific deterrence*. Retrieved 2 July 2010 from http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed_enforcement/general_introduction_t_o_traffic_law_enforcement/general_deterrence_vs_specific_deterrence.htm
- Riguelle, F. (2009) *Nationale gedragsmeting snelheid 2003 – 2007*. BIVV, Observatorium voor de verkeersveiligheid, Brussel.
- SARTRE (1994). *European drivers and traffic safety. Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*. Paris: Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
- SARTRE 2 (1998). *The attitude and behaviour of European car drivers to road safety. Part 1: Report on principal results*. Leidschendam, SWOV.
- SARTRE 3 (2004). *European drivers and road risk. SARTRE 3 reports Part 1 Report on principal analyses*.
- Silverans, P., Vanlaar, W., & Drevet, M. (2005). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004. Deel 1: Doelstellingen van de Staten-Generaal van 2002*. BIVV Observatorium, Brussels.
- Silverans, P. (2007). *Attitudemeting verkeersveiligheid 2006 – Deel 1: Attitudes van de totale populatie*. BIVV Observatorium, Brussels.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002). *Verslag van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het bestuurscomité*. Retrieved 4 April 2007 van <http://www.bivv.be/main/PublicatieMateriaal/Staten-Generaalvan2002%20Verkeersveiligheid.shtml?language=nl>
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2002b). *Dossier 1: Overdreven en onaangepaste snelheid*. Retrieved 4 April 2007 van <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=666965394&action=viewStream&language=nl> website van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007). *Verslagen van de werkgroepen*. Retrieved 2 April 2007 from <http://www.fcvv.be/>, website of the Federale Commissie van de Verkeersveiligheid.
- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (2007b). *Verslag van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid*. Retrieved 4 April 2007 from <http://www.fcvv.be/Docs/FCVV2007.pdf>, website van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid.
- SWOV (2009). *De werking en effecten van snelheidscamera's*. SWOV Factsheet, Leidschendam.
- Thompson, Steven K. (2002). *Sampling Second Edition*. Wiley series in probability and statistics. New York: John Wiley and Sons. p. 133.

Van Den Steen, I., Van Den Bogaerde, E. & De Bie A. (2009). *Veiligheidsmonitor 2008-2009: analyse van de federale enquête*. Federale Politie - Directie van de operationele politionele informatie. Geraadpleegd op 8 juni 2010 op http://www.polfed-fedpol.be/pub/veiligheidsMonitor/2008_2009/monitor2008_2009_nl.php.



Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid