

ONDERZOEKSRAPPORT

Peter Silverans, Marilys Drevet en Ward Vanlaar

Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004

ONDERZOEKSRAPPORT

Peter Silverans, Marilys Drevet en Ward Vanlaar
December 2005

Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw
Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel
tel. 02/244.15.11
fax 02/216.43.42

Tel. : + 32.2.244.15.11
Fax : + 32.2.244.43.42
E-mail : info@bivv.be
Internet : www.bivv.be

Afdeling Gedrag en Beleid
Onderzoeksceel



*Peter Silverans, Marilys Drevet en Ward Vanlaar, Afdeling Gedrag en Beleid,
Onderzoeksceel, BIVV*

Attitudemeting verkeersveiligheid 2003-2004

Onderzoeksrapport

-EXECUTIVE SUMMARY-

Eind 2003, begin 2004 voerde het BIVV een grootschalige opiniepeiling uit waarin gepeild werd naar de meningen van de Belgische autobestuurders over de grote verkeersveiligheidsthema's. Om de evolutie van de attitudes van de bestuurders in de loop der tijd op te volgen zal het BIVV deze meting vanaf nu om de drie jaar uitvoeren. In dit rapport worden de belangrijkste resultaten van deze eerste opiniepeiling samengevat.

Voor dit onderzoek werden 1063 bestuurders op hun thuisadres ondervraagd over vier belangrijke verkeersveiligheidsthema's: overdreven en onaangepaste snelheid, rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en het dragen van de veiligheidsgordel. Om aan de enquête te kunnen deelnemen moest men gedurende de laatste 6 maanden minstens 1500 km zelf met de wagen gereden hebben.

Uit de resultaten betreffende overdreven snelheid bleek dat 70 procent van de bestuurders snel rijden sociaal onaanvaardbaar vindt en dat 84 procent akkoord ging met de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet. Hiermee worden de attitudedoelstellingen van de Staten Generaal voor de Verkeersveiligheid ruim gehaald. Uit andere resultaten inzake snelheid blijkt echter dat men deze resultaten echter niet te optimistisch mag interpreteren. Met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol en illegale drugs blijkt dat de subjectieve pakkans in beide gevallen zeer laag liggen en ver onder de doelstellingen van de Staten Generaal blijven. Uit de opinies en het zelfgerapporteerde gedrag betreffende de gordeldracht blijkt tenslotte - onder meer - dat de gordeldracht achterin de wagen wellicht nog niet in de buurt komt van de hiervoor vooropgestelde doelstellingen. In het rapport worden verder voor elk van de vermelde thema's gedetailleerde resultaten voorgesteld over de attitudes van de bestuurders en over hun zelfgerapporteerde gedrag en hun perceptie van de kans om betrapt te worden op overtredingen.

Aangezien de huidige meting slechts de eerste is van een reeks kunnen uit deze resultaten uiteraard nog geen conclusies getrokken worden over de evolutie van de attitudes in de loop der tijd. Uit onze resultaten blijkt echter wel dat om de vooropgestelde halvering van het verkeersdoden tegen 2010 te halen de pakkans voor rijden onder invloed drastisch zal moeten verhogen. Daarnaast roepen de huidige resultaten eveneens op tot voortdurende inspanningen op het vlak van onaangepaste snelheid en het dragen van de veiligheidsgordel.

*Peter Silverans, Marilys Drevet et Ward Vanlaar, Département Comportement des Usagers
et Support Politique, Cellule Recherche, IBSR*

Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2003-2004

Rapport de recherche

-EXECUTIVE SUMMARY-

Entre fin 2003 et début 2004, l'IBSR a réalisé un vaste sondage d'opinion en vue de connaître l'avis des automobilistes belges sur les grands thèmes de sécurité routière. Afin de suivre l'évolution des attitudes des conducteurs au fil du temps, l'IBSR répètera ce type de mesure tous les trois ans. Le présent rapport reprend les principaux résultats de ce premier sondage d'opinion.

Dans le cadre de cette enquête, 1063 conducteurs ont été interrogés, à leur domicile, à propos de quatre grands thèmes de sécurité routière, à savoir la vitesse inadaptée et excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues et le port de la ceinture de sécurité. Les personnes susceptibles de participer à l'enquête devaient avoir parcouru au moins 1500 km au volant d'une voiture au cours des 6 derniers mois.

D'après les résultats en matière de vitesse excessive, 70 % des conducteurs considèrent les excès de vitesse comme socialement inacceptables tandis que 84 % estiment que conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres. Les objectifs des Etats Généraux de la Sécurité Routière en matière d'attitudes sont donc largement atteints. D'autres résultats liés à la vitesse montrent toutefois que ces chiffres ne peuvent être interprétés de façon trop optimiste. Pour ce qui concerne la conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues illicites, il s'avère, dans les deux cas, que le risque subjectif de se faire prendre est très réduit et largement inférieur aux objectifs des Etats Généraux. Enfin, les opinions et le comportement avoué en matière de port de la ceinture révèlent, notamment, que le port de la ceinture à l'arrière est encore loin d'atteindre les objectifs fixés en la matière. Par ailleurs, le rapport contient également, pour chacun des thèmes évoqués, des résultats détaillés sur les attitudes des conducteurs, leur comportement avoué et leur perception du risque de se faire prendre alors qu'ils sont en infraction.

Comme la présente mesure n'est que la première d'une série, nous ne pouvons pas en tirer de conclusions concernant l'évolution des attitudes au fil du temps. Nos résultats montrent néanmoins que, si l'on veut réduire de moitié le nombre de tués sur les routes d'ici 2010, le risque de se faire prendre pour conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues devra augmenter de manière drastique. Les résultats actuels révèlent également la nécessité de fournir des efforts permanents en matière de vitesse inadaptée et de port de la ceinture de sécurité.

*Peter Silverans, Marilys Drevet and Ward Vanlaar, Behaviour and Policy Department,
Research cell, BRSI*

Attitude measurements on road safety 2003-2004

Research report

-EXECUTIVE SUMMARY-

At the end of 2003 and in the beginning of 2004, the Belgian Road Safety Institute conducted a large-scale survey in which Belgian drivers were asked for their opinions on the major road safety themes. From now on, the Belgian Road Safety Institute will conduct such a survey every three years, in order to follow-up the evolution of the drivers' attitudes. This report contains a summary of the main results of this first survey.

In this survey, 1063 drivers were interviewed at their home addresses. The questions dealt with four major road safety themes : exaggerated and unadapted speed, driving under the influence of alcohol and/or drugs and the use of the safety belt. Only drivers that had conducted a car for more than 1500 kilometres over the last 6 months were interviewed.

The results with regard to exaggerated speed have shown that 70 per cent of the drivers are convinced that speeding is socially unacceptable and that 84 per cent agreed on the statement that speeding endangers the own life and the life of others. This means that the attitude objectives of the *General Assembly on Road Safety* (large-scale official consultation on road safety) have been largely achieved. However, other results on speeding behaviour reveal that these results are not to be interpreted too optimistically. With regard to driving under the influence of alcohol and illegal drugs, the subjective likelihood of being caught seems to be very low in both cases and remains far below the objectives set forward by the *General Assembly on Road Safety*. Finally, the opinions and the self-reported behaviour on the seatbelt wearing reveal, among others, that the seatbelt wearing in the back of the car probably does not come close to the objectives set forward. Furthermore, the report gives detailed results for each of the themes, both in terms of the drivers' attitudes and their self-reported behaviour as in terms of their perception of the likelihood to get caught.

As the current measurement is only the first of a whole series, these results cannot be used to draw conclusions about the evolution of the attitudes in time. Our results do show however that the likelihood of being caught for driving under the influence of alcohol or illegal drugs, will have to increase considerably to reach the objective of halving the number of traffic fatalities by the year of 2010. Moreover, the present results prove that continuous efforts should be made in the fields of unadapted speed and the wearing of the safety belt.

Inhoudstafel

1. INLEIDING	1
1.1. Onaangepaste of overdreven snelheid.....	1
1.2. Rijden onder invloed van alcohol.....	2
1.3. Rijden onder invloed van illegale drugs.....	3
1.4. Het dragen van de veiligheidsgordel.....	3
2 METHODE	5
2.1. Onderzoekseenheden.....	5
2.2. Steekproef, dataverzameling en data-analyse.....	5
3 RESULTATEN	6
3.1 Steekproef.....	6
3.2. Onaangepaste of overdreven snelheid.....	7
3.2.1. Doelstellingen van de Staten Generaal : drie attitudes tegenover snelheid 7	
3.2.2. Andere indicatoren: zelfgerapporteerd gedrag, subjectieve pakkans en zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen	8
3.3. Rijden onder invloed van alcohol.....	9
3.3.1. Doelstelling van de Staten Generaal: Subjectieve pakkans	9
3.3.2. Andere indicatoren voor rijden onder invloed van alcohol	9
3.4. Rijden onder invloed van illegale drugs.....	11
3.4.1. Doelstelling van de Staten Generaal: subjectieve pakkans	11
3.4.2. Andere indicatoren inzake rijden onder invloed van illegale drugs	12

3.5.	Het dragen van de veiligheidsgordel	13
------	---	----

4 BESPREKING 16

4.1.	Steekproef	16
------	------------------	----

4.2.	Onaangepaste of overdreven snelheid	16
------	---	----

4.2.1.	Doelstellingen van de Staten Generaal	16
---------------	--	----

4.2.2.	Overige indicatoren inzake snelheid	17
---------------	--	----

4.3.	Rijden onder invloed van alcohol	18
------	--	----

4.4.	Rijden onder invloed van illegale drugs	19
------	---	----

4.5.	Het dragen van de veiligheidsgordel	20
------	---	----

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 22

5.1.	Databank en steekproeftrekking	22
------	--------------------------------------	----

5.2.	Overdreven en onaangepaste snelheid	22
------	---	----

5.3.	Rijden onder invloed van alcohol	23
------	--	----

5.4.	Rijden onder invloed van illegale drugs	23
------	---	----

5.5.	Gordeldracht	24
------	--------------------	----

6 REFERENTIES 25

1. Inleiding

Het voorliggende rapport is het directe gevolg van de Staten Generaal van de Verkeersveiligheid (in wat volgt kortweg Staten Generaal genoemd). In het verslag van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité (Staten Generaal, s.d.) werden namelijk verkeersindicatoren geëxpliciteerd waarmee de verkeersveiligheid in België in de loop der tijd kan geëvalueerd worden. Naast indicatoren op het niveau van het aantal ongevallen en indicatoren op het niveau van objectieve observaties werden er ook een aantal doelstellingen op het niveau van de attitudes ten aanzien van verkeersveiligheid geformuleerd. Zoals bijvoorbeeld dat in 2004 minstens 60 procent van de respondenten in een opiniepeiling moet aangeven dat te snel rijden sociaal onaanvaardbaar is of dat in 2005 ten minste 90 procent van de respondenten de kans om gepakt te worden voor rijden onder invloed van alcohol zeer groot moet vinden. De huidige attitudemeting is in de eerste plaats opgezet om deze expliciete doelstellingen van de Staten Generaal te toetsen. Omdat het aantal expliciete doelstellingen van de Staten Generaal ten aanzien van attitudes beperkt is, hebben we het huidige onderzoek ook aangegrepen om een aantal nauw aan deze doelstellingen verwante attitudes te onderzoeken. De bedoeling hiervan is om uitgebreidere beschrijving te geven van de mening van de Belgische bestuurders ten aanzien van een aantal belangrijke verkeersveiligheidsthema's.

In dit samenvattende rapport worden de belangrijkste resultaten besproken van de opiniepeiling die eind 2003 en begin 2004 uitgevoerd werd. We beperken ons hierbij tot die vragen die rechtstreeks betrekking hebben op de doelstellingen van de Staten Generaal ten aanzien van vier grote thema's; met name overdreven snelheid, rijden onder invloed van alcohol en drugs en het dragen van de gordel. In wat volgt bespreken we per thema telkens eerst de expliciete doelstellingen van de Staten Generaal, en vervolgens aan aantal vragen die toelaten een gedetailleerder beeld te schetsen van deze doelstellingen. Een meer gedetailleerde en genuanceerde bespreking van de huidige attitudemeting kan men vinden in het wetenschappelijk rapport van deze attitudemeting (Silverans, Drevet & Vanlaar, 2005).

1.1. Onaangepaste of overdreven snelheid

De attitudedoelstellingen ten aanzien van overdreven snelheid worden door de Staten Generaal samengevat in de onderstaande tabel (Staten Generaal, dossier 1, p. 15).

Tabel 1: Doelstellingen van de Staten Generaal over attitudes ten aanzien van snelheid

Aantal ja-antwoorden	Data 1999	Objectief 2004	Objectief 2006	Objectief 2008
1) Overdreven snelheid betekent zijn eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52%	60 %	70%	80%
2) Snelheid is een middel om tijd te winnen	26%	20%	15%	8%
3) De snelheidslimieten overschrijden is sociaal onaanvaardbaar	40%	60%	70%	80%

Aangezien de cijfers van 1999 afkomstig zijn van de posttest volgend op de campagne 'snelle jongens, mij niet gezien' (Prigogine, s.d.) kunnen we er vanuit gaan dat deze doelstellingen op dezelfde manier moeten geoperationaliseerd worden als in deze posttest. De vragen die daarin voorgelegd worden, werden ook voorgelegd in de posttest van de

campagne van 2000, en nadien jaarlijks hernomen in het kader van het onderzoeksproject "*Killing Speed, saving lives*" (BIVV, 2001, 2002, 2003a, 2003b). In dit project werden de metingen telkens uitgevoerd buiten de periodes waarin campagnes werden gevoerd over snelheid. Bij het rapporteren van onze resultaten zullen we dan ook niet nalaten om onze resultaten te vergelijken met het vroegere onderzoek. Samenvattend kan men hierover stellen dat de eerste en de derde doelstelling in het killing speed onderzoek telkens percentages rond de zestig procent opleverden, terwijl de attitude tegenover snelheid als een manier om tijd te winnen telkens rond de vijftig procent akkoord antwoorden opleverde. Naast de expliciete doelstellingen hebben we ook gevraagd in welke mate de bestuurders de snelheidsbeperkingen beweren te respecteren. Dit werd gevraagd in het algemeen, en bij elk van de verschillende snelheidsregimes (120 km/u, 90 km/u, 70 km/u, 50 km/u, 30 km/u). Daarnaast vroegen we ook hoe groot men de kans acht te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder de snelheidsbeperkingen naleeft. En hoe groot men de kans acht te worden gestraft als de controle positief blijkt voor overdreven snelheid. Tenslotte vroegen we ook hoe vaak men reeds gecontroleerd en/of beboet werd voor overdreven snelheid.

1.2. Rijden onder invloed van alcohol

De Staten Generaal eisen dat "het niveau van de subjectieve pakkans ten laatste tegen 2005 van die omvang moet zijn dat minstens 90 procent van de Belgische bevolking met rijbewijs vindt dat de kans gepakt te worden wanneer men rijdt onder invloed van alcohol en/of illegale drugs heel groot is" (Staten Generaal, dossier 2, p. 4). In het kader van het SARTRE onderzoek werd de subjectieve pakkans ook al onderzocht door middel van grootschalige enquêtes die in 1996 en 2002 werden uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat bij een keuze tussen de antwoordalternatieven "nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak en altijd" de antwoordalternatieven "vaak, zeer vaak en altijd" samengeteld in beide onderzoeken slechts rond de tien procent lagen. Dit toont aan dat de Staten Generaal de lat voor de subjectieve pakkans zeer hoog hebben gelegd. Om de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed te bevragen werd in onze enquête de vraag gesteld "Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder onder invloed van alcohol rijdt (heel weinig kans, weinig kans, gemiddelde kans, grote kans en zeer grote kans)". Om tegen 2005 aan 90 procent "heel grote kans"-antwoorden te komen, zouden in 2003 op zijn minst een meerderheid van de respondenten "grote kans" of "heel grote kans" moeten antwoorden.

Omdat leken in het algemeen zeer slecht zijn in het beoordelen van probabiliteiten, en het niet onmiddellijk duidelijk is volgens welke criteria de subjectieve pakkans wordt ingeschat, vroegen we de respondenten ook of ze ooit een alcoholcontrole hebben ondergaan. De antwoorden op deze vraag zullen we gebruiken om de resultaten over de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol te interpreteren. Om dezelfde reden vroegen we ook of de bestuurders ooit beboet en/of veroordeeld werden voor rijden onder invloed.

De subjectieve pakkans zal een sterkere impact hebben op het gedrag naarmate de bestuurders overtuigd zijn dat men ook daadwerkelijk bestraft zal worden nadat men betrapt werd op een overtreding. Indien men de kans klein acht dat men na een positieve ademtest ook effectief zal bestraft worden, heeft het strikt genomen immers geen enkel belang of de pakkans nu hoog of laag is. Om deze factor in rekening te brengen bevroegen we ook wat de kans is om te worden bestraft als de controle positief blijkt voor rijden onder invloed.

Ten slotte vroegen we ook hoe frequent men de legale limiet voor rijden onder invloed van alcohol overschreed. Omdat de mate waarin bestuurders aangeven de legale limiet inzake rijden onder invloed te respecteren uiteraard moet bekeken worden in functie van de bestuurders hun begrip van de legale limiet, hebben we de respondenten ook een

meervoudige antwoordkeuze vraag voorgelegd over de wettelijke alcohollimiet in het bloed. De antwoordmogelijkheden waren 0,2 ‰ (de limiet die soms in de media besproken worden n.a.v. de verlaging van de limiet voor specifieke doelgroepen), 0.5‰ (het correcte antwoord), 0,8‰ (de vroegere alcohollimiet), 1,2‰ en 1,5‰.

1.3. Rijden onder invloed van illegale drugs

De Staten Generaal stelden voor rijden onder invloed van drugs dezelfde doelstelling voorop als ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol, namelijk dat 90 procent van de respondenten moet vinden dat de kans om gepakt te worden voor rijden onder invloed van drugs heel groot is. Om deze subjectieve pakkans te bevragen hebben we dezelfde vraag over illegale drugs gesteld als over alcohol. Daarbij werd gespecificeerd dat het hierbij gaat om cannabis en zijn derivaten, opium en zijn derivaten, cocaïne, ecstasy, amfetaminen, LSD en hallucinogene paddestoelen. Rijden onder invloed van geneesmiddelen werd hierbij dus niet in rekening gebracht.

Net zoals voor rijden onder invloed van alcohol, en omwille van dezelfde redenen, onderzochten we ook voor illegale drugs het aantal zelfgerapporteerde controles en boetes en de subjectieve kans op straf indien men gepakt wordt voor rijden onder invloed. Ook het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van illegale drugs werd op dezelfde manier als voor alcohol bevroegd. Aangezien over rijden onder invloed van illegale drugs nog weinig onderzoeksgegevens beschikbaar zijn, achtten we het dan ook des te belangrijker om te peilen naar de mate waarin de respondenten toegaven onder invloed van illegale drugs te rijden.

1.4. Het dragen van de veiligheidsgordel

In dossier 7 "gordel, kinderzitjes, helm" van de Staten Generaal worden geen doelstellingen geformuleerd over attitudes tegenover gordeldracht. Er worden wel doelstellingen geformuleerd op het niveau van de gedragsmetingen, met name dat het percentage gordeldracht zoals vastgesteld tijdens gestandaardiseerde gedragsmetingen moet evolueren volgens onderstaande Tabel 2:

Tabel 2: Doelstellingen van de Staten Generaal inzake gordeldracht (geobserveerd gedrag)

% gordeldracht	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bestuurder	56	58	61	63	66	71	76	81	86
Passagier voorin	58	60	63	65	68	73	78	83	88
Passagier achterin	45	47	50	52	55	60	65	70	75
Beveiligde kinderen	71	75	80	87	95				
Correct beveiligde kinderen	40	55	70	85	95				

Net zoals voor de gedragsdoelstellingen ten aanzien van rijden onder invloed van drugs en alcohol bevroegen we daarom de zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier vooraan en achteraan. Een typische vaststelling binnen enquêteonderzoek die we daarbij als leidraad nemen is dat zelfgerapporteerde gegevens voor sociaal onwenselijke gedragingen vrijwel steeds een overschatting opleveren in vergelijking met geobserveerde gegevens. In het dossier gordeldracht van de Staten Generaal (dossier 7, p. 1) wordt zelfs gewag gemaakt van een afwijking van 20 tot 34 procentpunten tussen zelfgerapporteerd en geobserveerd gedrag in de richting van het sociaal wenselijke antwoord. Indien we hiermee rekening houden, kunnen we er vanuit gaan dat de attitudemetingen voorzichtig kunnen opgevat worden als de bovengrens van wat in gedragsmetingen haalbaar is. Uit de gordeltellingen van het BIVV bleek dat in 2003 60,3 procent van de bestuurders en 61,5

procent van de passagiers vooraan de gordel droeg. In de *Sartre* 3 enquête werd gevraagd hoe vaak men de gordel droeg (nooit, zelden, soms, vaak, zeer vaak, altijd) in functie van verschillende snelheidsregimes. Uit deze resultaten bleek dat het percentage personen dat zegt *altijd* de gordel te dragen op *zichzelf* reeds systematisch hoger lag dan de geobserveerde percentages (het percentage altijd-antwoorden lag rond de 65 à 75 procent, afhankelijk van de het opgegeven snelheidsregime). Deze gegevens bevestigden dus de hypothese dat de zelfgerapporteerde gegevens een overschatting opleveren van de geobserveerde gegevens.

We onderzochten eveneens de zelfgerapporteerde frequentie waarmee men kinderen onder de 12 jaar zegt de gordel om te doen, omdat dit een idee kan geven over de haalbaarheid van de gedragsdoelstellingen inzake de beveiliging van kinderen. Daarnaast onderzochten we net zoals voor de andere thema's de subjectieve pakkans, de subjectieve kans op straf indien men gepakt wordt en het zelfgerapporteerde aantal politiecontroles en boetes.

2 Methode

2.1. Onderzoekseenheden

Aangezien de Staten Generaal zijn attitudedoelstellingen formuleerde ten aanzien van de Belgische bevolking met rijbewijs hebben we ons voor de selectie van de steekproef gebaseerd op het rijbewijsbestand van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit. We hebben ons daarbij beperkt tot de personen in het bezit van een rijbewijs B die op het moment van de ondervraging een geldig rijbewijs konden voorleggen én die gedurende de laatste zes maanden zelf een voertuig bestuurd hebben. Op basis van dit rijbewijsbestand hebben we een gestratificeerde steekproef getrokken.

2.2 Steekproef, dataverzameling en data-analyse

De theoretische steekproef bestond in totaal uit 1500 respondenten, die in drie gelijke delen over de gewesten verdeeld werden. Om het enquêteren te vergemakkelijken werden er in Vlaanderen en Wallonië per provincie tien gemeenten geselecteerd (*primary sampling units*). Ook voor het Brussels gewest werden tien gemeenten geselecteerd. De gemeentes werden proportioneel met hun inwonersaantal geselecteerd. Voor Vlaanderen en Wallonië werden vervolgens per provincie honderd onderzoekseenheden gekozen uit tien gemeenten. Voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn uit tien gemeenten elk vijftig onderzoekseenheden geselecteerd. De inwoners werden gestratificeerd volgens geslacht en vijf leeftijdsklassen. Voor elke geselecteerde respondent per gemeente werden tevens drie reserverespondenten van hetzelfde geslacht en dezelfde leeftijdscategorie geselecteerd in diezelfde gemeente. Voor de grote steden Antwerpen, Brussel en Gent (waar extra problemen te verwachten waren), hebben we voor elke geselecteerde respondent tien reserverespondenten uit dezelfde leeftijds- en geslachtscategorie voorzien. Door een welomschreven procedure te volgen bij het uitnodigen van respondenten, en meer bepaald door de reserverespondenten in een vooraf bepaalde (toevallige) volgorde te verzoeken om aan de enquête mee te werken, vermeden we dat systematisch alleen gemotiveerde personen zouden uitgenodigd worden.

De interviews werden in een face-to-face interview afgenomen tussen oktober 2003 en februari 2004. Uitgezonderd de Bobcampagne liepen in de periode geen specifieke sensibilisatiecampagnes ten aanzien van de vier onderzochte thema's. De volledige vragenlijst is als bijlage opgenomen in het wetenschappelijk rapport van de attitudemeting. Bij het analyseren van de resultaten werd rekening gehouden met de stratificatie naar leeftijd en geslacht, met de primary sampling units en met de weging van de data in functie van de grootte van de gemeente waaruit de respondenten werden gekozen. Waar in de onderstaande tekst en tabellen sprake is van ondergrenzen en bovengrenzen worden steeds de grenzen van een 95% betrouwbaarheidsinterval (BI) bedoeld.

3 Resultaten

3.1 Steekproef

In de onderstaande tabel rapporteren we de respons van alle geselecteerde adressen.

Tabel 3: Non-respons voor alle gecontacteerde adressen

Resultaten alle adressen

	VLA	WAL	BRU	Totaal
Bereid om deel te nemen, volledige enquête	476	358	129	963
%	12,40%	14,92%	2,35%	8,20%
Bereid om deel te nemen, maar buiten kwota	14	43	45	102
%	0,36%	1,79%	0,82%	0,87%
Niet te contacteren persoon na 2 contactnames	123	233	111	467
%	3,20%	9,71%	2,02%	3,98%
Persoon woont niet meer op opgegeven adres, onbekend (*)	186	177	732	1095
%	4,84%	7,38%	13,31%	9,33%
Weigering deelname	232	349	274	855
%	6,04%	14,54%	4,98%	7,28%
Niet gebruikt adres	1110	627	711	2448
%	28,91%	26,13%	12,93%	20,85%
Praat geen Nederlands/Frans	29	25	9	63
%	0,76%	1,04%	0,16%	0,54%
Overleden persoon	3	19	21	43
%	0,08%	0,79%	0,38%	0,37%
Niet gebruikt Brussel / Lux / Waals-Brabant (*)	0	100	252	352
%	0,00%	4,17%	4,58%	3,00%
Geen info gekregen	1667	469	3216	5352
%	43,41%	19,54%	58,47%	45,59%
Totaal	3840	2400	5500	11740
Totaal %	100	100	100	100

Uit deze tabel blijkt dat men alles bij elkaar 8.932 personen heeft proberen te contacteren (het totale aantal vermindert met de niet gebruikte adressen), om uiteindelijk 963 personen te vinden die aan de enquête deelnamen. Dit betekent evenwel niet dat deze 8.932 personen allemaal weigerden om aan de enquête deel te nemen. Zo was een aantal geselecteerde personen bijvoorbeeld reeds overleden, en bleken heel wat personen niet op het geselecteerde adres te wonen of daar niet te contacteren. Voor de overgrote meerderheid van de non-respons (45,59 procent) verkreeg het enquêtebureau geen informatie over de redenen waarom de betreffende persoon niet kon gecontacteerd worden. Op basis van deze gegevens is het dan ook onmogelijk om de non-respons adequaat te evalueren. Wel is het zo dat het aantal personen dat bereid bleek om aan de enquête mee te werken (963) ongeveer even groot is als het aantal personen dat weigerde om aan de enquête mee te werken (855). Op basis van deze gegevens kan een zekere mate van zelfselectie van de uiteindelijk ondervraagde doelgroep dan ook niet uitgesloten worden.

De enquêteurs zijn er slechts in geslaagd om 129 Brusselse respondenten te ondervragen via de vooropgestelde methode. Omdat dit aantal sterk afweek van de theoretische doelstelling om 500 Brusselaars te enquêteren, werd de Brusselse steekproef verder uitgebreid door 100 personen die via een zogenaamde *quotasampling* procedure geselecteerd werden. Met *quotasampling* bedoelt het enquêtebureau dat de interviewers die in Brussel werkten bepaalde profielen opgelegd kregen wat betreft de leeftijd, het geslacht

en de gemeente waarin de interviews dienden plaats te vinden. De interviewers zochten dan op verschillende manieren naar personen die aan deze parameters beantwoorden, bijvoorbeeld via hun netwerk, via "deur-tot-deur" methoden, via verwijzingen door andere respondenten enzoverder.

In heel België werden er in totaal 388 interviews afgenomen van de eerst geselecteerde personen. De overige 575 interviews werden afgenomen van reserverespondenten, en aangevuld met de 100 respondenten die via *quotasampling* geselecteerd werden. Voor meer details over de samenstelling van de geselecteerde steekproef van respondenten verwijzen we naar het wetenschappelijk rapport.

3.2. Onaangepaste of overdreven snelheid

3.2.1. Doelstellingen van de Staten Generaal : drie attitudes tegenover snelheid

In de onderstaande tabel hebben we de huidige resultaten naast de resultaten van de vorige enquêtes en naast de doelstellingen van de Staten Generaal geplaatst.

Tabel 4: attitudes over snelheid van 1999 tot 2004 vergeleken met de doelstellingen voor 2004-2008

Percentage ja-antwoorden (1999 en 2000) en akkoord-antwoorden (2001 e.v.) (*)	DATA 1999 post-test	DATA 2001	DATA 2002	DATA 2003	DATA 2004	Doel 2004	Doel 2005	Doel 2008
Snel rijden is voor u je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten	52	52	60	60	83,8	60	70	80
Snel rijden is voor u een manier om tijd te winnen	26	59	54	53	38,2	20	15	8
Snel rijden is voor u sociaal onaanvaardbaar	40	56	61	58	69,7	60	70	80

() De resultaten van 1999 en 2000 werden verzameld in het kader van een posttest van campagnes over snelheid. De resultaten van alle enquêtes in deze tabel werden verkregen door ondervraging van een representatieve steekproef (zie wetenschappelijk rapport). Voor de enquêtes van 2001 tot 2003 werden alleen de resultaten voor de bestuurders in deze tabel opgenomen.*

Met betrekking tot de stelling dat snel rijden het eigen leven en dat van anderen op het spel zet, stellen we vast dat 83,8 procent van de respondenten akkoord gaat met deze stelling (BI van 79,9 tot 87,7 procent). Daarmee maakt het percentage akkoord antwoorden (akkoord en helemaal akkoord samengenomen) een sprong van plus meer dan twintig procentpunten ten opzichte van de voorbije twee jaren. Hiermee wordt de attitudedoelstelling van 2004 ruim gehaald, en haalt men zelfs de attitudedoelstelling van 2008.

Ook de sociale onaanvaardbaarheid van snel rijden maakt met 69,7 procent akkoord-antwoorden (BI van 65,1 tot 74,4 procent) een sprong van ongeveer tien procentpunten voorwaarts ten opzicht van de laatste twee metingen. Hiermee wordt de doelstelling voor 2004 eveneens ruim gehaald, en kan men zelfs stellen dat de doelstelling voor 2005 ook reeds bereikt wordt.

Met de stelling dat snelheid een manier is om tijd te winnen gaat 38,2 procent van onze respondenten akkoord (BI van 33,4 tot 42,9). Aangezien de doelstelling voor 2004 op

maximaal 20 procent akkoordantwoorden lag wordt deze dan ook duidelijk niet gehaald. Dit percentage ligt ook duidelijk boven de percentages die in het kader van de posttests van campagnes over snelheid gehaald werden, wat niet echt verbazingwekkend is. Ten opzichte van de percentages die tussen 2001 en 2003 vastgesteld werden bekomt men wel een duidelijke daling.

3.2.2. Andere indicatoren: zelfgerapporteerd gedrag, subjectieve pakkans en zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen

In de onderstaande tabel rapporteren we voor elk van de snelheidsregimes het percentage respondenten dat beweert de snelheidslimieten tot op 5 km/u na te respecteren (antwoordcategorieën tot op de km/u na en tot op 5 km/u na samen genomen).

Tabel 5. Percentage respondenten dat zicht tot op 5 km/u na (tot op de km/u na of met een marge van 5 km/u) aan de snelheidsbeperkingen zegt te houden

Respect snelheidsbeperkingen (procent)	Gemiddelde	Ondergrens	Bovengrens	Standaard fout
Algemeen	43,7	38,7	48,7	2,5
120 km/u	38,4	33,8	43,0	2,3
90 km/u	47,8	43,1	52,6	2,4
70 km/u	49,7	44,6	54,7	2,5
50 km/u	54,7	49,6	59,7	2,6
30 km/u	66,7	61,7	71,6	2,5

In het algemeen beweert 43,7 procent van de respondenten zich tot op 5 km/u na aan de snelheidsbeperkingen te houden. Indien we kijken naar de percentages per snelheidsregime zien we zoals verwacht dat hoe lager het snelheidsregime is, hoe meer respondenten zeggen zich tot op 5 km/u na aan de snelheidsbeperkingen te houden.

Als we de heel kleine kans en kleine kans antwoorden samen tellen zien we dat 21,0% van de respondenten (BI van 17,1 tot 25,0 procent) de kans klein achten dat ze zullen gecontroleerd worden op het naleven van de snelheidsovertredingen. Een relatieve meerderheid van 48,4 procent van de respondenten (BI van 42,8 tot 54,0 procent) vindt evenwel dat de kans om gecontroleerd te worden groot is (grote en zeer grote kans antwoorden samen genomen).

De grootte van de kans om te worden gestraft indien de controle positief blijkt voor snelheidsovertredingen wordt slechts door 11,1 procent van de respondenten klein (weinig kans of zeer weinig kans samen genomen) genoemd (BI van 7,0 tot 15,2 procent). De meerderheid van 70,9 procent der respondenten vindt de kans op straf groot of zeer groot (BI van 64,1 tot 77,7 procent).

34,7% (BI van 30,2 tot 39,1 procent) van de respondenten zegt ooit beboet geweest te zijn voor te snel rijden. 3,2% zegt ooit door de rechtbank veroordeeld geweest te zijn voor te snel rijden (BI van 1,9 tot 4,5 procent). Uitgezonderd drie personen (0,4 %) die beweren door de rechtbank veroordeeld te zijn maar geen boete betaald te hebben, maken de 3,2% respondenten die veroordeeld werden door de rechtbank deel uit van de 34,7% respondenten die een boete betaald hebben voor te snel rijden.

3.3. Rijden onder invloed van alcohol

3.3.1. Doelstelling van de Staten Generaal: Subjectieve pakkans

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag "Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder onder invloed van alcohol rijdt?" is weergegeven in Tabel 6.

Tabel 6. Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed.

Kans op controle rijden onder invloed (%)	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
heel weinig kans	12,8	9,6	16,1	1,6
weinig kans	31,4	27,1	35,9	2,2
gemiddelde kans	34,8	30,9	38,8	2,0
grote kans	18,3	16,7	21,9	1,8
zeer grote kans	2,5	1,0	4,1	0,8

De gerapporteerde betrouwbaarheidsintervallen tonen aan dat de doelstelling van de Staten Generaal zelfs nog niet enigszins wordt benaderd. Met 18,3 procent grote kans antwoorden en 2,5 procent zeer grote kans antwoorden komen we zelfs maar in de buurt van twintig procent "grote kans" antwoorden, wat fel contrasteert met de door de Staten Generaal vooropgestelde negentig procent "zeer grote kans" antwoorden. Indien men zoals door de Staten Generaal aanbevolen rekening houdt met de ondergrens van een 95% betrouwbaarheidsinterval, moet men stellen dat men er maar zeker van kan zijn dat 1 procent van de bestuurders de kans "zeer groot" vindt en dat 16,7 procent de kans "groot" vindt.

Aangezien de Staten Generaal betreffende de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed duidelijke doelstellingen formuleerden, hebben we de antwoorden op deze vraag geanalyseerd per gewest. Voor de onderlinge paarsgewijze vergelijkingen van elk van de afzonderlijke antwoordcategorieën verwijzen we naar het wetenschappelijk rapport. In deze samenvatting volstaan we met het rapporteren van de analyse van het percentage respondenten dat de pakkans heel groot vindt. Uit deze analyse bleek dat geen van de onderlinge verschillen tussen de drie gewesten m.b.t. het percentage zeer grote kans antwoorden significant was. In Brussel werden 4,1 procent zeer grote kans antwoorden geregistreerd (BI van 0 tot 10,2 procent), in Vlaanderen 2,6 procent (BI van 0 tot 4,5 procent) en in Wallonië 1,5 procent (BI van 0 tot 3,2 procent).

3.3.2. Andere indicatoren voor rijden onder invloed van alcohol

24,1 procent van de respondenten beweert ooit op rijden onder invloed te zijn gecontroleerd geweest (BI van 21,0 tot 27,3 procent). 75,9 procent van de respondenten beweert met andere woorden nog nooit in zijn leven op rijden onder invloed gecontroleerd geweest te zijn. Vanuit dit gegeven zijn de resultaten inzake de subjectieve pakkans niet echt verbazingwekkend. Dit wordt nog verder bevestigd door het aantal keren dat men om eender welke reden (snelheidscontroles en controles door onbemande camera's inbegrepen) door de politie zegt gecontroleerd geweest te zijn. Uit de resultaten die samengevat zijn in de onderstaande tabel blijkt namelijk dat bijna één respondent op drie beweert nog nooit gecontroleerd geweest te zijn, zelfs niet door een flitscamera, dat één op twee respondenten in heel zijn leven niet meer dan twee keer is gecontroleerd geweest en dat slechts één op vijf respondenten beweert in de loop van zijn leven meer dan 4 keer gecontroleerd geweest te zijn (23,2 procent)

Tabel 7. Zelfgerapporteerd aantal politiecontroles

Aantal keren gecontroleerd door politie	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
nooit gecontroleerd	29,8	25,6	34,0	2,1
1 keer	18,6	15,2	22,1	1,8
2 keer	11,1	8,7	13,4	1,2
3 keer	13,1	10,4	15,9	1,4
4 keer	4,2	2,4	6,0	0,9
5 à 9 keer	12,2	9,0	15,4	1,6
meer dan 10 keer	11,0	7,9	14,1	1,6

2,3 procent van de respondenten beweert ooit beboet en/of veroordeeld geweest te zijn voor rijden onder invloed van alcohol (19 op 1063 respondenten; van deze negentien werden er tien beboet en veroordeeld, vier respondenten werden veroordeeld maar zegden geen boete betaald te hebben en vijf werden beboet maar niet veroordeeld).

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag naar de kans om te worden bestraft als de controle positief blijkt voor rijden onder invloed is weergegeven in Tabel 8.

Tabel 8: Subjectieve kans op straf na positieve controle voor rijden onder invloed.

Kans op straf na positieve controle alcohol	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
heel weinig kans	9,1	4,8	13,4	2,2
weinig kans	12,6	8,9	16,2	1,9
gemiddelde kans	17,1	12,6	21,5	2,3
grote kans	36,0	30,5	41,4	2,8
zeer grote kans	25,3	20,7	29,9	2,4

De antwoorden situeren zich met 25,3 procent "zeer grote kans" en 36 procent "grote kans"-antwoorden aan de grote kans zijde van het spectrum. Een aanzienlijke groep van ongeveer één vijfde van de respondenten bevindt zich evenwel nog steeds aan de kleine kans zijde van het spectrum van mogelijke antwoorden. Zij schijnen er van uit te gaan dat zelfs indien men positief testte voor rijden onder invloed er toch nog een grote kans bestaat dat men uiteindelijk niet bestraft zal worden.

De zelfgerapporteerde frequentie waarmee men zegt de legale limiet inzake rijden onder invloed te respecteren is weergegeven in Tabel 9:

Tabel 9: Zelfgerapporteerd respect voor de legale limiet voor rijden onder invloed

Frequentie waarmee men de legale limiet respecteert	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
nooit	1,0	0,2	1,7	0,4
zelden	1,2	0,2	2,2	0,5
soms	4,8	2,3	7,2	1,3
vaak	11,6	8,7	14,5	1,5
zeer vaak	19,0	16,4	21,6	1,3
altijd	62,4	58,3	66,5	2,1

Tweeënzestig procent van de bestuurders beweert dus altijd de legale limiet te respecteren, wat er op neerkomt dat achtendertig procent van de bestuurders aangeeft minstens een enkele keer de wettelijke limiet te overtreden. Eén procent van de bestuurders beweert nooit de legale limiet te respecteren, en 1,2 procent zelden. Uit bijkomende analyses die het bestek van dit rapport te buiten gaan, maar die wel in het wetenschappelijk rapport

gepubliceerd worden, bleek dat een groot aantal van deze respondenten de vraag verkeerd begrepen hebben. Daarom houden we verder geen rekening met deze resultaten.

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag hoeveel de wettelijke alcohollimiet in het bloed bedraagt (in gram per liter bloed), die in onderstaande tabel is samengevat, geeft wat meer inzicht in hoe de respondenten de wettelijke limiet opvatten:

Tabel 10: Kennis van de wettelijke limiet inzake rijden onder invloed

Kennis wettelijke limiet	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
1,5 (mg/liter)	0,5	0,1	0,8	0,2
0,5 (mg/liter)	67,8	63,5	72,0	2,2
0,8 (mg/liter)	15,2	11,6	18,9	1,9
0,2 (mg/liter)	7,6	5,2	10,1	1,2
1,2 (mg/liter)	0,4	0	0,8	0,2
weet het niet	8,5	5,8	11,3	1,4

Twee respondenten op drie (67,8 procent) van de respondenten gaven het correcte meerkeuze-antwoord op onze vraag naar het maximaal toegelaten bloedalcoholgehalte. De vroegere limiet van 0,8 ‰ werd gekozen door 15,2 procent van de respondenten. Ongeveer één tiende (8,5 procent) van de respondenten gaf het antwoord niet te weten. De twee hoogste meervoudige antwoordkeuzen (1,5 and 1,2 mg/liter) werden slecht door een kleine minderheid (respectievelijk 0,5 procent and 0,4 procent) van de respondenten gekozen, terwijl de laagste meervoudige antwoordkeuze gekozen werd door een relatief groot aandeel van 7,6 procent van de respondenten.

3.4. Rijden onder invloed van illegale drugs

3.4.1. Doelstelling van de Staten Generaal: subjectieve pakkans

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag "Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder onder invloed van illegale drugs rijdt?" zijn weergegeven in de onderstaande tabel:

Tabel 11: Subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs

Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurders onder invloed van illegale drugs rijdt?	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
Heel weinig kans	31,9	26,5	37,4	2,8
Weinig kans	38,6	33,8	43,5	2,5
Gemiddelde kans	21,8	18,2	25,3	1,8
Grote kans	6,6	4,8	8,4	0,9
Heel grote kans	1,1	0,4	1,8	0,3

Samengevat geformuleerd komen deze resultaten er dus op neer dat 70,6 procent van de respondenten de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van drugs *klein* vindt en dat slechts 7,7 procent deze pakkans *groot* vindt (grote kans of zeer grote kans). Aangezien de doelstelling van de Staten Generaal was om minstens 90 procent zeer grote kans antwoorden te bekomen hebben we het percentage respondenten dat de pakkans *zeer groot* vindt net zoals voor rijden onder invloed van alcohol ook per gewest geanalyseerd. Uit deze

analyse bleek dat in Brussel 1,6 procent van de respondenten de pakkans zeer groot vindt, in Vlaanderen 1,3 procent en in Wallonië 0,2 procent. Het verschil tussen Vlaanderen en Wallonië blijkt significant ($F(1, 97) = 5,15, p = .025$). Het in absolute getallen grotere verschil tussen Brussel en Wallonië blijkt echter niet significant ($F(1, 97) = 1,91, p = .17$). Ook het verschil van 0,3 procentpunten tussen Brussel en Vlaanderen ($F(1, 97) = 0,09, p = .76$) blijkt zoals verwacht niet significant. Het enige dat we dus kunnen besluiten is dat in Vlaanderen meer respondenten de pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs zeer groot vinden dan in Wallonië. De belangrijkste vaststelling inzake subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs is echter dat over alle gewesten heen slechts 1,1 procent van de respondenten de pakkans als zeer groot inschat. Dit resultaat bevindt zich hiermee helemaal aan het andere uiteinde van het spectrum dan de vooropgestelde doelstelling (90 procent).

3.4.2. Andere indicatoren inzake rijden onder invloed van illegale drugs

Slechts 2,3 procent van de respondenten beweert ooit gecontroleerd geweest te zijn op rijden onder invloed van illegale drugs (25 van de 1063 respondenten, BI van 1,1 tot 3,4 procent). Slechts twee respondenten (0,34 procent) werden ooit beboet voor rijden onder invloed van illegale drugs. Eén enkele respondent geeft tenslotte aan ooit veroordeeld geweest te zijn voor rijden onder invloed van illegale drugs.

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag naar de kans om te worden bestraft als de controle positief blijkt voor rijden onder invloed (of met andere woorden de subjectieve kans op straf) is weergegeven in de onderstaande tabel.

Tabel 12: Subjectieve kans op straf indien de controle voor rijden onder invloed van illegale drugs positief is

Kans op straf na positieve controle alcohol	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
heel weinig kans	17,6	10,7	24,4	3,5
weinig kans	15,9	12,1	19,6	1,9
gemiddelde kans	18,3	14,6	21,9	1,9
grote kans	27,6	22,8	32,5	2,5
zeer grote kans	20,7	16,1	25,3	2,3

Met 48,3 procent grote kans antwoorden (grote kans of zeer grote kans) en 33,4 procent kleine kans antwoorden (weinig kans of heel weinig kans) liggen deze resultaten meer naar het kleine kans uiteinde van het spectrum dan voor rijden onder invloed van alcohol.

Aangezien 7,5 procent van de respondenten antwoordden dat ze nooit het verbod om te rijden onder invloed van illegale drugs respecteerden, en hiermee dus aangeven altijd onder invloed te rijden, moeten we besluiten dat een relatief grote groep deze vraag heeft misverstaan. Deze conclusie wordt bevestigd door een kruising van deze resultaten met de antwoorden op de vraag hoe vaak men illegale drugs neemt. Een grote subgroep van deze 7,5 procent geeft aan nooit drugs te nemen, wat de interne tegenspraak van deze antwoorden genoegzaam aantoont (voor meer details verwijzen we naar het wetenschappelijke rapport). Daarom kunnen we op basis van de huidige gegevens onmogelijk een inschatting maken van het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van illegale drugs.

3.5. Het dragen van de veiligheidsgordel

De frequentiedistributies van de mate waarin men in het algemeen beweert de gordel te dragen worden in de tabel hieronder weergegeven (Tabel 13).

Tabel 13: Zelfgerapporteerde gordeldracht

Bestuurder	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
nooit	5,5	3,5	7,4	1,0
zelden	8,0	5,6	10,4	1,2
vaak	23,9	19,5	28,2	2,2
altijd	62,7	58,2	67,2	2,3

Passagier voorin	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
nooit	5,5	3,6	7,4	1,0
zelden	6,6	4,5	8,7	1,1
vaak	20,1	16,1	24,0	2,0
altijd	67,8	63,3	72,3	2,3

Passagier achterin	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
nooit	26,3	20,7	31,8	2,8
zelden	16,2	12,8	19,5	1,7
vaak	16,7	12,6	20,7	2,1
altijd	40,9	35,2	46,6	2,9

62,7 procent van de respondenten beweert als bestuurder altijd de gordel te dragen, en nog eens 23,9 procent van de respondenten beweert als bestuurder vaak de gordel te dragen. Aan de onderkant van de antwoordschaal beweert 5,5 procent van de bestuurders nooit de gordel te dragen, en een bijkomende 8,0 procent slechts zelden.

Bij de vraag naar de zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier vooraan bekomen we bijna dezelfde percentages: 67,8 procent beweert als passagier de gordel altijd te dragen, 20,1 procent meestal. 5,5 procent van de respondenten beweert als passagier de gordel nooit te dragen, terwijl een bijkomende 6,6 procent als passagier de gordel slechts zelden draagt.

De zelfgerapporteerde gordeldracht als passagier achterin ligt duidelijk lager dan de zelfgerapporteerde gordeldracht voorin; slechts 40,9 procent beweert als passagier achterin altijd de gordel te dragen (tegenover respectievelijk 62,7 en 67,8 procent als bestuurder of als passagier voorin). Aan de onderkant van de antwoordschaal zien we een zelfde tendens: 26,3 procent beweert als passagier achterin de gordel nooit te dragen, en een bijkomende 16,2 procent slechts zelden.

Van alle respondenten beweert 48,9 procent (BI van 44,2 tot 53,7 procent) nooit kinderen onder de twaalf jaar te vervoeren. De zelfgerapporteerde frequentie waarmee respondenten die wel kinderen vervoeren beweren kinderen onder de 12 jaar de gordel om te doen is weergegeven in onderstaande Tabel 14:

Tabel 14: Frequentie waarmee respondenten die ooit kinderen vervoeren die kinderen beveiligen

Frequentie waarmee men rapporteert kinderen de gordel om te doen	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
nooit	3,4	1,4	5,4	1,0
zelden	6,0	3,5	8,5	1,3
vaak	14,9	10,5	19,4	2,3
altijd	75,7	70,0	81,4	2,9

Drie op de vier respondenten beweert dus altijd de kinderen onder de twaalf jaar de gordel om te doen. Het antwoord zelden of nooit komt voor bij 9,4 procent van de respondenten die soms kinderen onder de twaalf jaar te vervoeren.

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag "Wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder en de passagiers hun veiligheidsgordel dragen?" is weergegeven in Tabel 15.

Tabel 15: Subjectieve pakkans gordeldracht

Pakkans gordeldracht	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
heel weinig kans	20,8	17,3	24,3	1,8
weinig kans	36,9	33,1	40,8	2,0
gemiddelde kans	27,1	23,0	31,3	2,1
grote kans	13,1	10,3	16,0	1,4
zeer grote kans	2,0	0,9	3,2	0,6

Net zoals bij overdreven snelheid en rijden onder invloed neigen deze resultaten naar de heel weinig kans zijde van het spectrum. 20,8 procent vindt dat er heel weinig kans is om gepakt te worden voor het niet dragen van de gordel en 36,9 procent vindt dat er weinig kans is om gepakt te worden. Dit komt er met andere woorden op neer dat 57,7 procent van de respondenten de subjectieve pakkans voor gordeldracht *klein* vindt.

De frequentiedistributie van de antwoorden op de vraag "Wat is de kans te worden gestraft als de controle positief blijkt voor het niet dragen van de gordel?" is weergegeven in Tabel 16.

Tabel 16: Subjectieve kans op straf indien gepakt voor niet dragen van gordel

Kans straf gepakt gordel	Proportie	Ondergrens	Bovengrens	Standaardfout
heel weinig kans	12,5	8,3	16,8	2,2
weinig kans	21,6	17,8	25,4	1,9
gemiddelde kans	31,5	26,7	36,4	2,5
grote kans	24,3	20,3	28,4	2,1
zeer grote kans	10,0	6,6	13,3	1,7

In vergelijking met de subjectieve pakkans liggen de inschattingen van de kans om bestraft te worden nadat men gepakt is voor het niet dragen van de gordel iets hoger: slechts 12,5 procent van de respondenten vindt dat er heel weinig kans is om gestraft te worden, 21,6 procent vindt dat er weinig kans is, maar 31,5 procent vindt de kans gemiddeld en nog eens 24,3 procent vindt de kans om bestraft te worden groot. Het blijft wel zo dat slechts een

kleine minderheid van 10 procent van de respondenten vindt dat de kans om gestraft te worden zeer groot is.

Van alle respondenten beweert slechts 12,5 procent ooit op gordeldracht gecontroleerd geweest te zijn (BI van 9,9 tot 15,0 procent). Ten slotte geeft 5,8 procent (BI van 3,9 procent tot 7,9 procent) van de respondenten aan ooit in hun leven (minstens één keer) beboet te zijn geweest voor het niet dragen van de gordel.

4 Bespreking

4.1. Steekproef

We hebben de representativiteit van onze steekproef proberen te maximaliseren door bij het contacteren van respondenten uit het rijbewijzenbestand rigoureuus een welomschreven procedure te volgen. Hierdoor werd uitgesloten dat systematisch alleen gemotiveerde respondenten werden geënquêteerd. De distributie van de respondenten over provincie, leeftijdsgroep en geslacht (cf. wetenschappelijk rapport) toont aan dat deze procedure in alle provincies goed werd gevolgd, behalve in Brussel, waar we uiteindelijk onze toevlucht hebben moeten nemen tot een quota-sampling procedure. Globaal genomen kunnen we toch besluiten dat we erin geslaagd zijn een steekproef te selecteren die representatief is qua leeftijd, geslacht en woonplaats.

Het aantal personen dat expliciet aangaf niet aan de enquête te willen meewerken bleek even groot als het aantal personen dat uiteindelijk geënquêteerd werd. Een zekere mate van zelfselectie van de ondervraagde proefgroep kan dan ook niet uitgesloten worden. Hierdoor kunnen we de representativiteit van de steekproef inzake attitudes tegenover verkeersveiligheid niet garanderen, en is voorzichtigheid geboden bij het generaliseren van de resultaten naar de totale populatie. Het is dan ook aanbevolen om in de toekomst verder onderzoek te verrichten naar de mate waarin de bereidheid om aan de enquête mee te werken correleert met de onderzochte attitudes.

4.2. Onaangepaste of overdreven snelheid

4.2.1. Doelstellingen van de Staten Generaal

Met 83,8 procent van de bestuurders dat akkoord gaat met de stelling "*snel rijden is je eigen leven en dat van anderen op het spel zetten*" wordt de doelstelling voor 2004 ruim gehaald (60 procent akkoord) en wordt zelfs de doelstelling van 2008 gehaald (80 procent akkoord). Dit percentage ligt bovendien ruim boven de percentages die in het *killing speed, saving lives* onderzoek opgetekend werden. De omkadering van de vraag in het huidige onderzoek zou echter geheel of gedeeltelijk verantwoordelijk kunnen zijn voor het geobserveerde verschil met de voorgaande jaren. De drie cruciale attitudevragen over snelheid waren in het huidig onderzoek namelijk opgenomen in een tabel waarvan de eerste achttien items handelen over "te snel rijden is (boven de toegestane limieten)...". Net voor de drie laatste cruciale vragen gesteld werden, werd de tussenliggende stelling "snel rijden is voor u..." (dus zonder het tussenwerpsel "te") geformuleerd op de plaats waar normaal een item zou moeten staan. We kunnen dan ook niet uitsluiten dat de relatief sterker uitgedrukte stelling "te snel rijden" invloed uitoefende op de drie cruciale items, die woordelijk gesproken slechts handelen over "snel rijden". Het is daarom ook aanbevolen om in volgende attitudemetingen strikter de woordelijke formulering van het *killing speed, saving lives* project te volgen.

Met 69,7 procent van de respondenten dat akkoord gaat met de stelling "*snel rijden is sociaal onaanvaardbaar*" wordt ook deze doelstelling voor 2004 gehaald (60 procent akkoord). Dit percentage ligt boven het percentage akkoord antwoorden van 2001, 2002 en 2003, dat op

respectievelijk 60, 61 en 62 procent lag. De vraag of dit een daadwerkelijke vooruitgang van de attitudes, dan wel een effect van de vraagstelling betreft, zullen we pas kunnen beantwoorden na een replicatie van de woordelijke formulering in toekomstig onderzoek.

Met 38,2 procent akkoord-antwoorden ligt het percentage respondenten dat akkoord gaat met de stelling "*snel rijden is een manier om tijd te winnen*" nog ongeveer 20 procent boven de door de Staten Generaal vooropgestelde doelstelling voor 2004 (20 procent akkoord). Aangezien men strikt logisch gezien alleen maar akkoord kan gaan met deze stelling is het aangewezen om in de volgende attitudemetingen een vraag toe te voegen die directer peilt naar de verwachte tijdswinst bij een overschrijding van de snelheidslimieten met een bepaalde marge.

4.2.2. Overige indicatoren inzake snelheid

Bij de snelheidsregimes 30 en 50 km/h beweert respectievelijk 66,7 procent en 54,7 procent van de respondenten zich in het algemeen binnen de 5 km/h aan de snelheidsbeperkingen te houden. Bij snelheidsregimes van 70 km/h en 90 km/h daalt dit percentage tot respectievelijk 47,8 procent en 49,7 procent. Het kleinste percentage respondenten dat zich binnen de 5 km/h aan de snelheidsbeperkingen houdt, ligt bij 120 km/h op 43,7 procent. De algemene tendens is dus dat naarmate de maximum toegelaten snelheid toeneemt, het percentage respondenten dat zegt zich binnen de 5 km/u aan de snelheidsregimes te houden afneemt. De mate waarin dit zelfgerapporteerd gedrag ook overeenstemt met de gedragsmetingen zal geëvalueerd worden zodra de overeenkomstige gedragsmetingen - die pas in 2003 voor de eerste keer uitgevoerd werden - gepubliceerd zijn.

De vraag die werd gesteld om de subjectieve pakkans voor te snel rijden te evalueren was "wat is de kans te worden gecontroleerd door de politie om na te gaan of de bestuurder de snelheidsbeperkingen naleeft (inclusief controle door politiewagen met camera en/of onbewaakte flitscamera's)". 21 procent van de bestuurders vindt deze pakkans klein, terwijl 48,4 procent van de respondenten de pakkans groot noemt. Aangezien er de laatste jaren heel wat aandacht is geweest in de media voor het toenemend aantal flitscamera's en controles, is het niet verbazingwekkend dat de antwoorden in de richting liggen van een grote pakkans. De resultaten over de subjectieve kans op straf liggen nog meer in de richting van het "grote kans" uiterste van de antwoordschaal: 71 procent vindt de kans op straf na een positieve controle groot of zeer groot. Gegeven dat elke door de politie genoteerde snelheidsovertreding in principe zou moeten bestraft worden, is dit niet verbazingwekkend. Het zijn vooral de antwoorden aan het andere uiterste van de antwoordschaal die onze aandacht trekken: de 11,1 procent bestuurders die stelt dat er weinig kans is om beboet te worden na het betrapt geweest te zijn op een snelheidsovertreding. Dit resultaat noopt tot een diepgaandere ondervraging van deze respondenten over hun redenen om een dergelijke inschatting te maken. In toekomstige attitudemetingen zou hieraan dan ook meer aandacht moeten besteed worden.

34,7 procent heeft al ooit een boete gekregen voor overdreven snelheid. 3,2 procent geeft toe ooit door de politierechtbank of het parket veroordeeld geweest te zijn voor te snel rijden. Het zou interessant zijn om deze zelfgerapporteerde gegevens te vergelijken met de objectieve statistieken inzake snelheidsovertredingen. Het uitpluizen van de ter zake relevante statistieken gaat echter het bestek van deze attitudemeting te buiten.

4.3. Rijden onder invloed van alcohol

De belangrijkste vaststelling inzake de attitudes ten aanzien van rijden onder invloed van alcohol is dat de doelstelling van de Staten Generaal voor de subjectieve pakkans zoals verwacht niet gehaald wordt. Met slechts 2,5 procent zeer grote kans antwoorden liggen onze resultaten wel volledig in de lijn van de metingen van de subjectieve pakkans in het kader van de Sartre-onderzoeken. Gevraagd naar de kans op controle tijdens een typische autorit antwoordden in 1996 immers slechts 3 procent "zeer vaak" of "altijd", en in 2002 zelfs maar 2 procent. Op basis van het geheel van deze resultaten achten we het aanbevolen om meer realistische doelstellingen te formuleren inzake de subjectieve pakkans en tevens om een actieplan uit te werken waardoor deze doelstellingen kunnen behaald worden. Op methodologisch vlak lijkt het ons aangewezen om de vergelijkbaarheid met het vroegere onderzoek te optimaliseren door de woordelijke formulering van Sartre te gebruiken.

Het lage niveau van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol wordt enigszins verduidelijkt door de zelfgerapporteerde controles voor rijden onder invloed van alcohol. Uit onze enquête bleek namelijk dat maar liefst 75,9 procent van de respondenten zegt nog nooit gecontroleerd geweest te zijn voor rijden onder invloed van alcohol. Met een dermate lage "objectieve pakkans" hoeft het dan ook geen verbazing te wekken dat de subjectieve pakkans eveneens laag ligt. Het zou interessant zijn om deze zelfgerapporteerde gegevens te vergelijken met de beschikbare statistieken over het aantal jaarlijkse alcoholcontroles dat door de politie uitgevoerd wordt. Onze resultaten suggereren namelijk dat de doelstelling van de Staten Generaal om ten laatste in 2005 jaarlijks minstens één op tien personen die in België een rijbewijs hebben op alcohol te controleren evenmin gehaald wordt. Met het oog op deze doelstelling zouden we tevens aanbevelen om in de volgende attitudemetingen bijkomend de vraag te stellen hoe vaak men in het afgelopen jaar gecontroleerd werd voor rijden onder invloed van alcohol.

Uit de resultaten over de subjectieve kans op straf indien men gepakt werd voor rijden onder invloed van alcohol bleek dat ruwweg één vijfde van de respondenten deze kans klein noemt. Over de objectieve grootte van de kans om gestraft te worden na een positieve ademtest bestaan voor zover wij weten geen officiële gegevens. Op basis van onze resultaten moeten we in ieder geval beklemtonen dat men er niet vanzelfsprekend vanuit mag gaan dat de bestuurders ervan overtuigd zouden zijn dat elke positieve ademtest ook daadwerkelijk bestraft zal worden. Het zou tevens de moeite lonen om door diepte-interviews meer informatie in te winnen over de argumentatie van de bestuurders die de kans op straf als klein of als zeer klein inschatten.

62,4 procent van de respondenten beweert nooit onder invloed van alcohol te rijden. Dit wil zeggen dat een relatief groot aantal respondenten in een face-to-face interview toegeeft slechts zeer vaak (19 procent), vaak (11,6 procent) of soms (4,8 procent) de legale limiet te respecteren. Aangezien voor deze vraag zeer breed interpreteerbare antwoordcategorieën gebruikt werden, kunnen deze gegevens niet vergeleken worden met de gedragsmetingen, maar dat was ook nooit de bedoeling. We kunnen wel zeggen dat deze gegevens op zijn minst niet in strijd zijn met de 3,31 procent positieve testen die bij de laatste gedragsmetingen vastgesteld werden. Verder wijzen deze gegevens er ons inziens op dat rijden onder invloed een relatief wijd verbreid gegeven blijft. Op methodologisch vlak lijkt het ons bij nader toezien aangewezen om de vraag te stellen in termen van het aantal ritten op honderd dat men gedurende het laatste jaar onder invloed van alcohol heeft gereden. Dergelijke vraag geeft immers een gedetailleerder beeld van de zelfgerapporteerde frequentie van rijden onder invloed. Daarnaast hopen we via deze vraag minder fout geïnterpreteerde antwoorden te krijgen. Een aantal personen beweerde immers "nooit" de wettelijke limiet voor rijden onder invloed van alcohol te respecteren, maar uit de andere

antwoorden van deze respondenten bleek dan weer dat ze eigenlijk bedoelden dat ze altijd de limiet respecteerden.

Slechts 2,3 procent van de bestuurders geeft toe ooit in zijn leven beboet of bestraft geweest te zijn voor rijden onder invloed van alcohol. Om een idee te krijgen van de mate waarin deze gegevens door sociale wenselijkheid beïnvloed zijn, zouden deze gegevens moeten vergeleken worden met de statistieken over het aantal veroordeelde bestuurders. Daarnaast zouden we aanbevelen om in de toekomst te vragen of men gedurende het laatste jaar is veroordeeld geweest voor rijden onder invloed. Op die manier zouden de attitudegegevens beter toelaten om het gevoerde beleid op te volgen dan wanneer de gegevens het beleid gedurende de volledige levensloop van de bestuurders weerspiegelen.

Uit de vraag naar de wettelijke alcohollimiet bleek ten slotte dat 67,8 procent van de bestuurders het correcte meervoudige antwoordkeuze alternatief aanduiden. Maar liefst 15,2 procent van de bestuurders gaf de vroegere alcohollimiet van 0,8 promille als "juiste" antwoord. Dit zou erop kunnen wijzen dat een subgroep van de bestuurders nog niet goed geïnformeerd is over de nieuwe wetgeving. Het valt aan te bevelen om door middel van verder onderzoek te proberen uitzuiveren welke de karakteristieken van deze subgroep zijn, om op die manier eventueel meer gerichte informatiecampagnes te ontwerpen.

4.4. Rijden onder invloed van illegale drugs

Net zoals voor rijden onder invloed van alcohol wordt de doelstelling voor de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs niet gehaald. Slechts 1,1 procent van de respondenten vindt de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs immers heel groot, terwijl de Staten Generaal 90 procent heel grote kans antwoorden vooropstelden. In vergelijking met rijden onder invloed van alcohol wordt de pakkans voor rijden onder invloed van drugs zelfs nog kleiner ingeschat: waar alles bij mekaar 44,2 procent van de respondenten de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol klein vinden (heel kleine en kleine kans antwoorden samengenomen), loopt dit percentage klein antwoorden voor rijden onder invloed van drugs op tot 70,5 procent.

Dit resultaat loopt parallel met de verhouding inzake het aantal zelfgerapporteerde controles. Waar 24,1 procent ooit op rijden onder invloed van alcohol gecontroleerd werd, rapporteerde slechts 2,3 procent ooit gecontroleerd geweest te zijn voor rijden onder invloed van illegale drugs. Net zoals voor rijden onder invloed van alcohol stellen we voor om in toekomstige attitudemetingen de vraag naar de zelfgerapporteerde controles tot het laatste jaar te beperken. Op die manier kunnen recente evoluties beter op de voet gevolgd worden. Met een dergelijk laag percentage zelfgerapporteerde controles is het evenmin onverwacht dat slechts 0,34 procent van de respondenten (2 personen) aangeeft ooit bestraft geweest te zijn voor rijden onder invloed van illegale drugs. Al is dit laatste percentage wellicht in nog grotere mate gevoelig voor sociale wenselijkheid dan dezelfde vraag voor rijden onder invloed van alcohol.

Met 33,4 procent die de kans op straf indien gepakt klein (heel klein of klein) vinden en 48,3 procent die de kans op straf groot (groot of heel groot) vinden, ligt de subjectieve kans op straf indien gepakt voor rijden onder invloed van illegale drugs iets lager dan voor alcohol, waar dezelfde percentages op respectievelijk 21,7 en 61,3 lagen. Aangezien iemand die door de politie geverbaliseerd werd voor rijden onder invloed van drugs in principe zijn straf niet zou mogen ontlopen vinden we de 33,4 procent die deze kans op straf toch klein noemt aan de hoge kant. Het lijkt aangewezen om in eerste instantie door diepte-interviews met een beperkt aantal respondenten uit te klaren hoe deze groep respondenten zijn inschatting verantwoordt. Een mogelijke hypothese die hierbij moet onderzocht worden is dat een aantal

respondenten zich onvoldoende het verschil in betekenis realiseren tussen de pakkans en de kans op straf.

Zoals in de resultaten reeds werd aangegeven is het onmogelijk om op basis van de huidige resultaten een evaluatie te maken van het zelfgerapporteerd rijden onder invloed van illegale drugs. Bij de volgende attitudemetingen zullen we dan ook de begripsverwarring over de huidige vraag vermijden door eenvoudigweg te vragen in hoeveel autoritten op honderd men onder invloed van illegale drugs rijdt (in de huidige attitudemeting werd gevraagd hoe vaak men het verbod respecteerde om te rijden onder invloed van illegale drugs, waarop ongeveer zeven procent nooit antwoordde en daarmee eigenlijk bedoelde nooit onder invloed van drugs te rijden).

4.5. Het dragen van de veiligheidsgordel

De zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier vooraan ligt ongeveer op hetzelfde niveau: 62,7 procent beweert als bestuurders altijd de gordel te dragen en 23,9 procent vaak. Als passagier vooraan beweert 67,8 procent altijd de gordel te dragen en 20,1 procent vaak. Deze percentages liggen zoals verwacht in de buurt van de zelfgerapporteerde gordeldracht volgens de laatste Sartre-enquête (2002). Net zoals in de Sartre-enquête liggen de percentages "altijd"-antwoorden op zichzelf reeds hoger dan de geobserveerde percentages (60,3 procent geobserveerde gordeldracht als bestuurder en de 61,5 procent geobserveerde gordeldracht als passagier vooraan in de recentste gedragsmeting). Waar de zelfgerapporteerde percentages vooraan in de wagen nog aanvaardbaar leken, liggen de zelfgerapporteerde percentages gordeldracht achterin de wagen echter op een zeer laag niveau: maar liefst 26,3 procent beweert achterin nooit de gordel te dragen en een bijkomende 16,2 procent zelden. Bovendien ligt de som van de altijd antwoorden en de vaak antwoorden voor de gordeldracht achteraan (57,6 procent) maar nauwelijks op het niveau van de doelstellingen van de Staten Generaal voor 2004 (52 procent geobserveerde gordeldracht achteraan). Met het oog op de gedragsdoelstellingen voor de komende jaren (e.g. 60 procent geobserveerde gordeldracht achteraan in 2006) ligt dit percentage te laag. Aangezien de zelfgerapporteerde metingen op dit domein vrij systematisch een overschatting van de geobserveerde gegevens laten zien, valt immers te verwachten dat ook achterin de geobserveerde gordeldracht een stuk onder de zelfgerapporteerde gordeldracht zal uitvallen. Maar uiteraard kan deze hypothese pas finaal getoetst worden zodra de gedragsmetingen achteraan uitgevoerd zijn.

Onze resultaten inzake de zelfgerapporteerde beveiliging van kinderen achterin de wagen tonen dat 75,7 procent van de respondenten beweert altijd kinderen onder de twaalf jaar achterin te beveiligen. Dit resultaat ligt in de lijn van de verwachting dat we een percentage altijd-antwoorden in de buurt van de 80 procent zouden bekomen, zoals in de recentste Sartre-enquête. Een bijkomende 14,9 procent beweert kinderen achterin "vaak" de gordel om te doen. Eveneens uitgaande van de bovenvermelde redenering dat de zelfgerapporteerde metingen op dit domein vrij systematisch een overschatting van de geobserveerde gegevens laten zien, valt het op basis van de huidige gegevens te vrezen dat de gedragsdoelstelling van 87 procent beveiligde kinderen tegen 2004, en 95 procent tegen 2005 niet zal behaald worden. Daarom valt het ook aan te bevelen om in toekomstig attitudeonderzoek gedetailleerder na te gaan omwille van welke redenen sommige bestuurders hun kinderen zelden of nooit zegt te beveiligen achterin de wagen (3,4 procent nooit antwoorden en 6 procent zelden antwoorden in de huidige attitudemeting).

Met 20,8 procent van de bestuurders dat schat dat er heel weinig kans is om gepakt te worden voor het niet dragen van de gordel, en 36,9 procent dat schat dat er weinig kans is om gepakt te worden liggen deze resultaten iets onder de pakkans voor rijden onder invloed

van alcohol, waar slechts 12,8 procent vond dat er heel weinig pakkans was, en 31,4 procent dat er weinig kans is om gepakt te worden op rijden onder invloed van alcohol. Waar 24,1 procent van de bestuurders ooit gecontroleerd werd voor rijden onder invloed van alcohol, beweert slechts 10,6 procent ooit gecontroleerd geweest te zijn voor het niet dragen van de gordel. Bij het interpreteren van dit cijfer dient men wel rekening te houden met het feit dat een controle voor gordeldracht niet zo gemakkelijk door de bestuurder kan vastgesteld worden als bijvoorbeeld controles voor rijden onder invloed. Zo worden bestuurders die wel hun gordel dragen naar aanleiding van routinecontroles soms ook op gordeldracht gecontroleerd, maar die bestuurders worden daarover meestal niet ingelicht. Men zou zelfs kunnen redeneren dat men meestal slechts kan weten of men op gordeldracht is gecontroleerd geweest indien de controle negatief was, of indien men met andere woorden door een agent opmerzaam is gemaakt op het feit dat men de gordel niet droeg. Omwille van de slechte zichtbaarheid van controles op gordeldracht achten we het daarom dan ook voorzichtiger om uit de zelfgerapporteerde gegevens over de controles voor gordeldracht geen verdere conclusies te trekken.

Slechts 34,3 procent van de respondenten vindt de kans op straf na het gepakt worden voor het niet dragen van de gordel groot of zeer groot. De respondenten lijken dus van mening dat de autoriteiten vrij mild optreden bij het niet dragen van de gordel. Bij het interpreteren van de subjectieve kans op straf na betrappt geweest te zijn op het niet dragen van de gordel dient men echter in rekening te brengen dat respondenten die de kans op straf klein vinden, daarmee niet per definitie willen zeggen dat de meerderheid van de processen verbaal zonder gevolg geklasseerd zouden worden. Mogelijks houden respondenten er rekening mee dat de politie bepaalde overtredingen door de vingers ziet. In sommige gevallen komt men er vanaf met een waarschuwing van de controlerende agent en krijgt men daarom nog geen boete. Bij het interpreteren van de subjectieve kans op straf voor het niet respecteren van de gordeldracht stelt dit probleem zich het scherpst. Indien men een positieve ademtest heeft afgelegd of geflitst werd door een camera kan men zich immers moeilijk voorstellen dat deze overtredingen alsnog als waarschuwing behandeld worden. Het valt dan ook aan te bevelen in de volgende attitudemeting een vraag op te nemen die toelaat om de argumenten waarom respondenten kiezen voor een hoge of lage kans op straf wat beter te differentiëren. Op die manier zou tevens meer licht kunnen geworpen worden op de relatief hoge percentages respondenten die zowel bij snelheid, bij rijden onder invloed als bij gordeldracht de kans klein achten dat men daadwerkelijk zal bestraft worden na een positieve controle. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door naast de huidige vraag naar de kans op straf ook de vraag te stellen hoe groot de kans is dat er een proces verbaal zal opgesteld worden nadat een politieagent een overtreding vaststelt.

5 Conclusies en aanbevelingen

In dit slot hoofdstuk vatten we de belangrijkste conclusies van het huidige onderzoek samen. De conclusies met betrekking tot de steekproef vermelden we in een korte inleidende paragraaf. Vervolgens vatten we de belangrijkste conclusies voor elk van de vier onderzochte thema's samen. Aangezien de methodologische aanbevelingen voor de toekomstige attitudemetingen in de loop van dit rapport reeds op verschillende plaatsen vermeld werden, verwijzen we voor een gedetailleerd overzicht van de methodologische aanbevelingen naar het wetenschappelijk rapport.

5.1. Databank en steekproeftrekking

Aangezien de Staten Generaal zijn doelstellingen expliciet beperkten tot de houders van een rijbewijs is het ons inziens aanbevolen om bij voorkeur voor de volgende attitudemetingen gebruik te maken van hetzelfde rijbewijsbestand dat gebruikt werd voor de huidige attitudemeting. Om de vergelijkbaarheid van een volgende attitudemeting met de huidige te maximaliseren pleiten we er bovendien voor om dezelfde procedure te hanteren bij het selecteren van te contacteren steekproefeenheden.

Aangezien we in de huidige attitudemeting onvoldoende informatie konden verwerven over de redenen waarom bepaalde respondenten niet konden of wilden meewerken, zouden we in toekomstige attitudemetingen hierover meer informatie willen inwinnen. Zoals eigen is aan elk enquêteonderzoek werden we geconfronteerd met een non-respons probleem. Dit uitte zich onder meer in een ongeveer even groot aantal weigeringen om aan de enquête mee te werken als er uiteindelijk respondenten waren. Aangezien de mogelijke vertekening van de onderzoeksresultaten door non-respons volledig afhankelijk is van de correlatie tussen het onderzochte gedrag en de non-respons, achten we het tevens aanbevolen om in toekomstig onderzoek meer informatie in te winnen omtrent de grootte van die correlatie. Dit kan bijvoorbeeld door te onderzoeken in hoeverre de mate waarin men heeft moeten aandringen om uiteindelijk de medewerking van een respondent te verkrijgen samenhangt met de antwoorden op de vragenlijst, of door middel van aanverwante onderzoekstechnieken. Hierbij moeten we desalniettemin beklemtonen dat ons onderzoek zowel wat betreft de selectie van de respondenten als wat betreft de analyse van de resultaten maximaal rekening hield met het complexe sampling design. Ondanks zijn inherente beperkingen kunnen we dan ook besluiten dat ons attitudeonderzoek voldoet aan de kwaliteitseisen die aan dergelijk onderzoek gesteld worden. Mits enige reserve kunnen onze resultaten dan ook gebruikt worden om de evolutie van de attitudes inzake verkeersveiligheid in de loop der jaren op te volgen.

5.2. Overdreven en onaangepaste snelheid

Zoals verwacht op basis van het voorgaande onderzoek werden de doelstellingen voor 2004 betreffende de sociale onaanvaardbaarheid van te snel rijden, en betreffende te snel rijden als een manier om zijn eigen en andermans leven op het spel te zetten ruim gehaald. De geobserveerde percentages lopen de attitudedoelstellingen zelfs één of meerdere jaren

vooruit. De rol van specifieke vraagstellingseffecten hierin zou evenwel nog verder moeten uitgezuiverd worden. Zoals eveneens verwacht op basis van het vroegere onderzoek werd de doelstelling betreffende snelheid als een manier om tijd te winnen niet gehaald. Aangezien er een logisch probleem vervat zit in de doelstelling zelf, achten we het aanbevolen dat de Staten Generaal de formulering van deze doelstelling gedetailleerder zouden specificeren.

De resultaten betreffende de sociale onaanvaardbaarheid van te snel rijden worden enigszins genuanceerd door de zelfgerapporteerde snelheidsovertredingen. Dit komt het duidelijkst tot uiting in het feit dat bij 120 km/h nog niet de helft van de bestuurders beweert zich binnen de 5 km/u aan de snelheidsbeperingen te houden. Daarnaast stelden we vast dat in vergelijking met de drie overige onderzochte thema's de subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen met 48,4 procent grote kans antwoorden relatief hoog ligt. De subjectieve kans op straf na gepakt geweest te zijn voor snelheidsovertredingen ligt met 71 procent grote kans antwoorden eveneens relatief hoog. Dat tien procent van de respondenten de kans op straf klein blijft noemen, vergt verder onderzoek.

5.3. Rijden onder invloed van alcohol

Met slechts 2,5 procent zeer grote kans antwoorden op de vraag hoe groot de kans is om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol kan de kloof met de doelstelling van 90 procent heel grote kans antwoorden nauwelijks groter zijn. Vanuit het voorgaande onderzoek hierover kon dit resultaat evenwel worden verwacht. Daarom bevelen we aan om deze doelstelling op basis van het vroegere en het huidige onderzoek te herformuleren in termen van een realistisch actieplan voor de komende jaren. Het zeer lage niveau van de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van alcohol wordt verder verduidelijkt door het feit dat 76 procent van de respondenten zeggen nog nooit in hun leven gecontroleerd geweest te zijn op rijden onder invloed van alcohol. Dit suggereert dat er niet alleen een probleem is op het niveau van de subjectieve pakkans, maar ook op het niveau van de objectieve pakkans.

Dat ongeveer één vijfde van de respondenten aangeeft dat de kans klein of zeer klein is dat men ook effectief bestraft zal worden nadat men betrapt werd op rijden onder invloed behoeft eveneens verder onderzoek. Dit schijnt er namelijk op te wijzen dat men er niet zomaar vanuit kan gaan dat de Belgische bestuurders overtuigd zijn van het feit dat vastgestelde overtredingen ook effectief zullen bestraft worden. Vooraleer deze conclusie aan te nemen zou echter onderzocht moeten worden in welke mate de respondenten het verschil tussen *de kans om gepakt te worden* en *de kans op straf indien men gepakt werd* correct onderscheiden. Net zoals bij snelheid zou het interessant zijn om door middel van bijkomende open vragen meer informatie in te winnen omtrent de argumenten van de bestuurders die deze inschatting maken.

67,8 procent van de bestuurders gaf het correcte meerkeuze antwoord op de vraag naar de legale bloedalcohollimiet. Dat de vroegere alcohollimiet van 0,8 ‰ nog door 15 procent van de respondenten werd gekozen, zou erop kunnen wijzen dat bij bepaalde subgroepen de huidige alcohollimiet nog onvoldoende bekend is. De evolutie van dit percentage dient bij de volgende attitudemetingen dan ook nauwlettend opgevolgd te worden.

5.4. Rijden onder invloed van illegale drugs

Alhoewel de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs nog niet eerder is onderzocht, verbaasde het ons op basis van de resultaten inzake rijden onder invloed van

alcohol niet dat ook de doelstelling voor de subjectieve pakkans voor rijden onder invloed van illegale drugs niet gehaald werd. Met slechts 1,1 procent zeer grote kans antwoorden bleven we voor illegale drugs nog verder van de doelstelling verwijderd dan voor alcohol. Ook hier zien we dat de zelfgerapporteerde controles voor rijden onder invloed van illegale drugs volledig in de lijn liggen van dit resultaat. Slechts 2,3 procent van de respondenten dat beweert ooit gecontroleerd geweest te zijn op rijden onder invloed van illegale drugs. Daarnaast stelden we met betrekking tot de subjectieve kans op straf na gepakt geweest te zijn het opvallende resultaat vast dat maar liefst 33,4 procent van de respondenten die kans klein noemt (ter vergelijking: bij snelheid lag dit cijfer op 11 procent, bij alcohol op 21,7 en bij gordeldracht op 34,1 procent). Het lijkt ons dan ook, net zoals bij de andere thema's, aangewezen om verder onderzoek te verrichten naar de argumentatie van deze respondenten.

5.5. Gordeldracht

Inzake gordeldracht viel enerzijds op dat de zelfgerapporteerde gordeldracht als bestuurder en als passagier voorin met respectievelijk 86,6 en 87,1 procent "altijd" of "vaak" antwoorden hoog ligt. Gegeven dat de gordeltellingen slechts 60,3 procent gordeldracht bij de bestuurders en slechts 61,5 procent gordeldracht bij de passagiers voorin aantonden, ligt dit resultaat duidelijk in de lijn van de verwachting dat zelfrapporteringen meestal een overschatting van de geobserveerde gegevens opleveren. Vanuit dit oogpunt bekeken is de zelfgerapporteerde gordeldracht achterin de wagen zorgwekkend te noemen. Hier geeft immers slecht 57,6 procent van de respondenten aan de gordel achterin altijd of vaak te dragen. Gegeven de tendens tot zelfoverschatting die de gegevens voorin de wagen bevestigden, laat dit vermoeden dat het moeilijk zal worden om de gedragsdoelstelling inzake gordeldracht achterin de wagen van 52 procent gordeldracht te halen. Maar uiteraard kan alleen een gedragsmeting hier uitsluitend over geven. Voor de zelfgerapporteerde beveiliging van jonge kinderen achterin de wagen geven de zelfgerapporteerde gegevens een minder pessimistisch beeld, gezien 75,7 procent van de respondenten beweert altijd hun kinderen achterin de wagen te beveiligen, en 14,9 procent vaak. Gezien de gedragsdoelstelling voor 2005 ligt op 95 procent beveiligde kinderen achterin de wagen, baren de percentages respondenten die nooit of zelden antwoorden op deze vraag echter wel enige zorgen. Met 3,4 procent van de respondenten die beweren nooit hun kinderen achterin de wagen te beveiligen, en 6 procent die beweren dat zelden te doen, zit men wellicht immers nog maar aan een onderschatting van het reële percentage respondenten dat zijn kinderen niet beveiligt. Dit maakt het behalen van de beoogde doelstelling onwaarschijnlijk. Maar ook hier moet een gedragsmeting uiteindelijk uitsluitend geven. Inzake subjectieve pakkans viel vooral op dat de subjectieve kans op straf na gepakt geweest te zijn op het niet dragen van de gordel aan de lage kant ligt met slechts 34,3 procent van de respondenten dat de kans op straf groot of heel groot inschat. In verder onderzoek zou moeten nagegaan worden of de respondenten veronderstellen dat men er soms met een verwittiging vanaf komt, dan wel dat de processen verbaal inzake gordeldracht slecht zouden opgevolgd worden.

6 Referenties

- BIVV (2001). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2001). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2002). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2002). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2003a). La perception de la vitesse en Belgique (Enquête, 2003). BIVV: intern rapport. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/enquetes.shtml?language=fr>
- BIVV (2003b). Beeld over snelheid in België. Intern rapport JP/KB 17/11/03 <http://www.bivv.be/dispatch.wcs?uri=707269540&action=viewStream&language=nl>.
- Drevet, M. (2004). Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe - SARTRE: Résultats belges. BIVV: intern document. www.ibsr.be/dispatch.wcs?uri=710739442&action=viewStream&language=fr
- Prigogine, J. & Godart, B. (1997). Les conducteurs belges et l'alcool. Via Secure, n° 41. <http://www.ibsr.be/main/PublicatieMateriaal/ViaSecura/catalogDetail.shtml?detail=666967713&language=fr>.
- Prigogine, J. (s.d.). Les campagnes de sécurité routière de 1990 à 2000. BIVV, intern rapport.
- 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. BIVV, intern rapport.
- Staten Generaal van de Verkeersveiligheid. Verslag van het begeleidingscomité van de Staten - Generaal van de verkeersveiligheid aan het bestuurscomité. s.d. s.l.
- Vanlaar, W. (2005). Drink driving in Belgium: Results from the third and improved roadside survey. Accident Analysis and Prevention, 37, 391-397.
- Verbeke, T., Vanlaar, W., & Silverans, P. (ter perse). De gordeldracht in België: resultaten van de gedragsmetingen 2003-2004. BIVV, intern rapport.