



De gordeldracht in de provincie Vlaams-Brabant:
Gedragsmetingen mei 2006-2008

BIVV, Brussel, Oktober 2008



Boulangier Ankatrien, Casteels Yvan

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Afdeling Gedrag en Beleid

In opdracht van de Directie Infrastructuur
Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Mobiliteit en wegen

Inhoudstafel

1.	Inleiding	3
2.	Sensibilisatie- en handhavingscampagne "Bij mij ben je veilig"	4
3.	Methodologie.....	6
3.1.	Vergelijking tussen de studie voor Vlaams-Brabant en de nationale studie	6
3.2.	Vergelijking tussen de studie voor Vlaams-Brabant in 2006 en 2008.....	6
3.3.	De onderzoekseenheden	6
3.4.	Observatiefase.....	7
3.5.	Observatieproblemen	7
3.6.	Steekproefplan	8
3.7.	Beschikbare variabelen	10
4.	Resultaten	11
4.1.	Inleiding.....	11
4.2.	Bestuurders/Passagiers	14
4.3.	Mannen/Vrouwen	15
4.4.	Per snelheidsregime	17
4.5.	Binnen of buiten de bebouwde kom	19
4.6.	Per tijdspanne.....	20
5.	Besluit	21
	Bijlagen.....	23
5.1.	Voorbeeldplan van een locatie.....	23
5.2.	Lijst locaties.....	24

1. Inleiding

De hiernavolgende studie werd uitgevoerd door het BIVV, in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant. Deze provincie heeft onder impuls van het Strategisch Overleg Verkeersveiligheid een project rond de veiligheidsgordel opgezet in samenwerking met het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid (VSV), de scholengemeenschap, de politie, het parket en het BIVV. Dit project is bedoeld om de gordeldracht te bevorderen in Vlaams-Brabant. In eerste instantie werd er een onderzoek uitgevoerd naar de gordeldracht in Vlaams-Brabant in mei 2006 voor de aanvang van de campagne. In 2007 startte de campagne *Bij mij ben je veilig* die bestaat uit verschillende doelgroepgerichte sensibilisatiecampagnes telkens gecombineerd met handhavingsacties en educatie. Het onderhavige document geeft het resultaat weer van de tweede gordeltelling in mei 2008, om de geboekte vooruitgang in kaart te brengen.

In dit document geven we allereerst een globale evaluatie van de gordeldracht in Vlaams-Brabant, voorts gaan we dieper in op bepaalde eigenschappen (tijdstip, plaats, persoon) die de gordeldracht kunnen beïnvloeden. We komen ook terug op de aandachtspunten die naar voor kwamen in de studie van mei 2006, meer bepaald het gordelgebruik bij mannen en de gordeldracht in zones 30 en zones 50 km/u.

Voor de uitvoering van deze gedragsmeting werd dezelfde methodologie gehanteerd als voor de nationale gedragsmetingen gordeldracht die sinds 2003 jaarlijks worden uitgevoerd door het BIVV. Deze metingen laten toe om de evolutie op het vlak van de gordeldracht te monitoren en na te gaan of de vooropgestelde maatregelen voldoende effect sorteren.

2. Sensibilisatie- en handhavingscampagne "Bij mij ben je veilig"

Naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2001 en de doelstellingen die er werden vastgelegd (onder meer de vermindering van het aantal verkeersdoden met 50% tegen 2010, maar ook de doelstelling van 95% gordeldracht tegen 2010), besloot de provincie Vlaams-Brabant om eveneens haar steentje bij te dragen om de federale doelstelling te bereiken. Daarenboven bleek immers uit de gordeltellingen door het Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid in 2006 dat men in Vlaams Brabant iets minder de gordel droeg dan in de rest van België. Deze telling maakte duidelijk dat er ook provinciale acties aangewezen zijn om de situatie te verbeteren. Vlaams-Brabant investeerde dan ook tijd, energie en financiële middelen om de gordeldracht te stimuleren.

Uit deze terreinstudie in 2006 kwamen een aantal conclusies naar voor: de gordeldracht in Vlaams-Brabant lag lager dan in Vlaanderen en België, en mannen (als bestuurder én als passagier) en wegen met lage snelheden (zones 30 en 50) vormden bijzondere aandachtspunten.

De "Bij mij ben je veilig"-campagne was bedoeld om de bevolking te overtuigen dat de veiligheidsgordel onder alle omstandigheden nuttig is, zodat zich vastklikken uitgroeit tot een heuse reflex. De campagne probeerde daarom enkele hardnekkige mythes over de veiligheidsgordel de wereld uit te helpen, en trachtte het maatschappelijk draagvlak voor de veiligheidsgordel te vergroten. Het uiteindelijke doel van de campagne is dan ook een significante gedragsverandering in Vlaams-Brabant op het vlak van gordeldracht.

De belangrijkste doelgroepen waren: jonge bestuurders (van 18 tot 29 jaar), jonge passagiers (van 15 tot 29 jaar), bestuurders die korte verplaatsingen afleggen, personeel van bedrijven, jongeren die op het punt staan hun rijbewijs te behalen, en bestuurders met een airbag. De campagne is dan ook doelgericht uitgewerkt. Afhankelijk van de situatie en de risicodoelgroep werden er verschillende campagnematerialen ontwikkeld.

Naast een algemene affiche (Maak de klik. Gordel altijd) werd er een gans productengamma samengesteld waaruit de meewerkende instanties konden kiezen: advertentie, artikel, affiche voor jongeren (Maak de klik. Bevestig je vriendschap), affiche voor korte verplaatsingen

De gordeldracht in Vlaams-Brabant

(Maak de klik. Ook voor even), nekkoorden, folders, spiegelhangers, spandoeken, vorming, website, enz.

Op 29 januari 2007 werd de campagne op alle fronten gelanceerd in aanwezigheid van Vlaams Minister van Mobiliteit, de andere Vlaamse provincies, gemeenten en politiezones. Gedurende 7 maanden werden verschillende acties gevoerd naar 6 verschillende doelgroepen in samenwerking met gemeentebesturen, politiediensten, scholen, bedrijven enz. Hier vind je een aantal voorbeelden van ondernomen sensibilisatie acties: .

tolwagen in juli en augustus

Sensibilisatiedag voor bedrijven

Opleiding voor studenten uit het middelbaar

Affiche in winkels en supermarkten

Informatie op de website van de provincie

Sensibilisatie voor bestuurders van een airbag in de wagen d.m.v. spiegelhangers voor 40 000 klanten van garages die aangesloten zijn bij Federauto

Gordelquiz op de website van de provincie

Fotowedstrijd

enz.

In 2007 besteedde Vlaams-Brabant 20.000 euro aan de campagne en werden er 23.000 nekkoorden, 65.000 folders en 9000 affiches verspreid.

De campagne maakt deel uit van een communicatiestrategie op lange termijn. In 2008 werd de campagne *Bij mij ben je veilig* herhaald. Opnieuw werden doelgroepgerichte acties ondernomen in Vlaams Brabant. Ook in 2009 worden er nieuwe acties gepland.

De sensibilisatie-inspanningen gingen gepaard met handhavingscampagnes in april en oktober. Hierbij werden vastgeklikte inzittenden beloond met nekkoorden en werden niet-gordel dragers d.m.v. folders gesensibiliseerd. De politiediensten hielden in april en oktober 2007 provinciale controles op de gordeldracht. In totaal hebben zij in 2007 aan de provinciale gordelcontroles 305 controle-uren besteed, schreven zij 862 onmiddellijke inningen en 25 PV's gordel uit.

Om de vooruitgang qua gordeldracht in Vlaams-Brabant te evalueren werd een tweede gordeltelling georganiseerd in mei 2008 door het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. De beoogde gedragsverandering qua gordeldracht kan nagegaan worden door de cijfers te vergelijken van mei 2006 en mei 2008. De voornaamste conclusies bevinden zich in dit rapport.

3. Methodologie

3.1. Vergelijking tussen de studie voor Vlaams-Brabant en de nationale studie

De studie voor Vlaams-Brabant werd parallel uitgevoerd met de nationale gedragsmeting gordeldracht die sinds mei 2003 elk jaar wordt uitgevoerd door het BIVV. Dit onderzoek werd dus uitgevoerd tijdens dezelfde periode en met dezelfde methodologie als de nationale studie. Het voordeel hiervan is dat beide analyses gemakkelijk met elkaar kunnen worden vergeleken.

3.2. Vergelijking tussen de studie voor Vlaams-Brabant in 2006 en 2008

De methodologie bleef dezelfde, ook de meetlocaties zijn grotendeels ongewijzigd gebleven en er is geen enkele systematische vertekening te bespeuren die erop zou kunnen wijzen dat de verkregen resultaten geen goede maatstaf zouden zijn voor de evolutie van de gordeldracht in Vlaams-Brabant tussen 2006 en 2008.

3.3. De onderzoekseenheden

De onderzoekseenheden zijn de bestuurders van personenwagens op Belgische wegen en de passagiers voorin. Over de passagiers achterin hebben we geen informatie omdat we onder de huidige observatieomstandigheden niet kunnen zien of ze de gordel al dan niet dragen¹. We verzamelen evenmin informatie over andere voertuigen dan personenwagens. Vrachtwagens, bussen, autocars, bestelwagens, taxi's en bedrijfswagens hebben we dus buiten beschouwing gelaten. Deze beslissing werd genomen om een scheefftrekking van de steekproef te vermijden, die hiervan het gevolg zou kunnen zijn. Sommige buitenlandse studies² beweren immers dat de gordeldracht in bedrijfsvoertuigen beduidend lager ligt dan in privé-voertuigen.

¹ De enige informatie die we hebben over de gordeldracht achterin, is afkomstig van de attitudemetingen in 2006. Deze metingen zijn gebaseerd op het zelfgerapporteerde gedrag (opgepast voor overschatting te wijten aan sociale wenselijkheid!). 62,4 % van de bevroegden beweren dat ze zich achteraan in de auto vaak of altijd vastklikken.

² Zie D. W EBY., T. A. FORDYCE., J. M. VIVODA, "A comparison of safety belt use between commercial and non commercial light-vehicle occupants", Accident analysis & prevention, 2002 n°34, pp.285-291.

3.4. Observatiefase

Sinds 2003 hebben we er voor gekozen de gordeldracht visueel te observeren in plaats van personen te ondervragen over hun gedrag. Door deze werkwijze komt het door ons gerapporteerde gordeldrachtpercentage dichterbij de werkelijkheid. Het is immers bekend dat zelfrapportages dichterbij de maatschappelijke norm (in dit geval: de gordel dragen) liggen dan het daadwerkelijk gedrag. Het gordeldrachtpercentage wordt daardoor in zelfgerapporteerde gegevens overschat. Dankzij rechtstreekse observatie kunnen we echter het vertekende effect van "sociale wenselijkheid" uitschakelen. Daar staat tegenover dat het onmogelijk is om informatie zoals leeftijd, lengte van het traject, socio-economische status, of de gordeldracht bij passagiers achterin (te moeilijk waar te nemen) in kaart te brengen. Ondanks deze nadelen zijn zowel deze studie als de nationale studie gebaseerd op het geobserveerde gedrag, waardoor de betrouwbaarheid toeneemt.

De observatie zelf wordt uitgevoerd door medewerkers van een marktstudiebureau. Het BIVV selecteert en zoekt geschikte tellocaties, organiseert een briefing om de medewerkers toelichting te geven bij het doel van de studie en de observatiemethode. Parallel met de interne controles binnen het studiebureau, controleert het BIVV de observatiefase op het terrein.

Concreet betekent dit dat er twee onderzoekers gedurende 1.15 u ter plaatse komen op elke controlelocatie. De medewerkers ontvangen een plan van de locatie, met de exacte plaats van de telling (cf. voorbeeld in bijlage 5.1). Deze plaats wordt gekozen in functie van de maximum toegelaten snelheid en de zichtbaarheid. Tijdens het eerste halfuur observeert medewerker 1 de autobestuurders en noteert hij of de bestuurder de gordel draagt, evenals het geslacht (mannelijk/vrouwelijk). Terzelfdertijd telt observator 2 het aantal langskomende auto's (in één richting), het maakt hierbij niet uit of onderzoeker 1 de gordeldracht en het geslacht van de bestuurder kon vaststellen. Na een kwartier pauze observeert medewerker 2 de gordeldracht en het geslacht van de passagier voorin, terwijl observator 1 het aantal voorbijrijdende auto's telt met een passagier voorin.

3.5. Observatieproblemen

Het was onmogelijk om voor elke passerende auto uit te maken of de bestuurder of de passagier een veiligheidsgordel droeg. In 13,4 % van de gevallen voor de bestuurders en 4,0 % van de gevallen voor de passagiers kon niet bepaald worden of men al dan niet de gordel droeg. Als er niks te zien valt voor de observatoren (als de geobserveerde persoon geen gordel droeg), dan zijn ze ook vaker onzeker en komen ze sneller tot de conclusie dat

ze niet konden uitmaken of de inzittende al dan niet vastgeklikt was. We vrezen daarom dat van de personen wiens gordeldracht niet kon worden vastgesteld, meer personen de gordel niet dan wel droegen. Moest dit inderdaad zo zijn (dit kunnen we niet achterhalen), dan zouden onze resultaten een lichte overschatting van de gordeldracht opleveren.

3.6. Steekproefplan

De selectie van de onderzoekseenheden gebeurde aan de hand van een gestratificeerde tweetraps-clustersteekproef.

De eerste trap betreft 35 toevallig gekozen locaties op provinciewegen van Vlaams-Brabant. 14 van deze 35 locaties werden geselecteerd in de nationale studie en 21 werden specifiek geselecteerd voor deze studie. In de praktijk waren er op de kaart van de provincie 35³ toevallig geselecteerde locaties. Om een gestratificeerde steekproef te vormen, waarin 5 snelheidsregimes en 5 tijdspannes in even grote mate vertegenwoordigd zijn (cf. Tabel 1), werd aan elke locatie willekeurig een snelheidsregime en een tijdspanne toegekend. De volgende stap bestond erin om op het terrein zo dicht mogelijk bij de door lottrekking gekozen plaats een locatie te vinden voor het snelheidsregime in kwestie. De voorwaarden waren: de locatie moest zich op het terrein van de provincie bevinden, het gewenste snelheidsregime moet er van kracht zijn, de auto's moesten er met gematigde snelheid langsrijden (rood licht, verkeersdrempel, stopbord, oversteekplaats voor voetgangers, kruispunt, op- of afrit van een autosnelweg), en de plaats moest voldoende verlicht zijn (voor nachtelijke observatie). De resulterende verdeling van de sites over de verschillende tijdstippen en snelheidsregimes is in Tabel 1 weergegeven.

³ 14 locaties in april 2003 en 21 in april 2006.

Tabel 1 : Indeling van de locaties naargelang van snelheidsregime en tijdstip

		<i>Snelheidsregime</i>					
		30	50	70	90	120	Totaal
Tijdspanne	Week tijdens spitsuren	1	1	1	1	1	5
	Week buiten spitsuren	1	1	1	1	1	5
	Weeknacht	2	2	2	2	2	10
	Weekend overdag	1	1	1	1	1	5
	Weekendnacht	2	2	2	2	2	10
	Totaal	7	7	7	7	7	35

Bron : BIVV, 2008

Om bij nachtelijke tellingen uiteindelijk evenveel gegevens te verzamelen als overdag, hebben we besloten om 's nachts dubbel zoveel tellingen uit te voeren als overdag. Het is immers moeilijker om 's nachts gegevens te verzamelen dan overdag. Allereerst is het verkeer 's nachts minder druk. Bovendien leveren de nachtelijke tellingen problemen op qua zichtbaarheid, waardoor er meer gegevens ontbreken. Het aantal auto's per stratum wordt weergegeven in Tabel 2.

Tabel 2 : Aantal geobserveerde auto's naargelang van snelheidsregime en tijdstip

		<i>Snelheidsregime</i>					
		30	50	70	90	120	Totaal
Tijdspanne	Week tijdens spitsuren	39	227	27	368	25	686
	Week buiten spitsuren	22	15	155	187	28	407
	Weeknacht	32	4	81	402	80	599
	Weekend overdag	84	89	75	38	69	355
	Weekendnacht	9	24	44	55	121	253
	Totaal	186	359	382	1050	323	2300

Bron: BIVV, 2006

De tweede trap bestaat uit de observatie van de gordeldracht en het geslacht van zoveel mogelijk bestuurders gedurende een halfuur, en van de gordeldracht van de passagiers voorin gedurende het daarop volgende halfuur. In totaal is van 2300 geobserveerde individuen de gordeldracht bekend. 497 van hen waren passagier, 1803 waren bestuurder.

3.7. Beschikbare variabelen

De beschikbare variabelen zijn dus:

- gordeldracht (ja/nee)
- geslacht (mannelijk/vrouwelijk)
- plaats vooraan in de wagen (bestuurder/passagier)
- verkeersdichtheid (aantal personenauto's die langsreden tijdens het eerste halfuur/
aantal personenauto's met passagier vooraan die langsreden tijdens het tweede
halfuur)
- snelheidsregime (30, 50, 70, 90 of 120 km/u)
- binnen of buiten de bebouwde kom
- tijdspanne (week tijdens spitsuren: 7-9u en 16-18u, week buiten spitsuren: 10-12u en
14-16u, weeknacht: 22-6u, weekend overdag: 9-16u, weekendnacht: 22-6u).

4. Resultaten

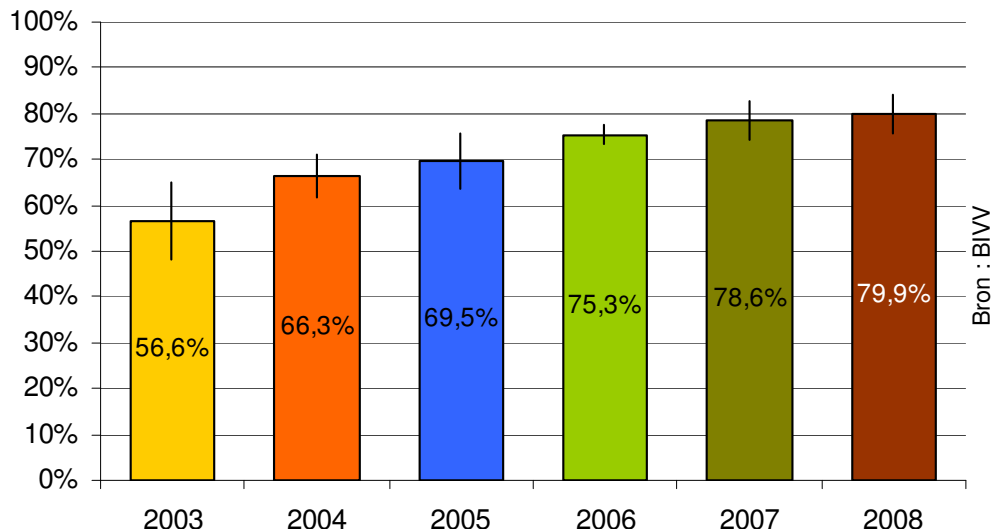
4.1. Inleiding

De hierna volgende resultaten moeten opgevat worden als antwoord op de vraag: "hoe hoog is de kans dat de bestuurder de veiligheidsgordel draagt als men op een willekeurig tijdstip van de week, op een willekeurige weg een willekeurige wagen naar de kant haalt?" Om een dergelijke vraag te beantwoorden moet ofwel de gordeldracht gemeten worden van een staal bestuurders, dat representatief is voor de algemene populatie van de bestuurders, ofwel moeten de onevenwichten achteraf in het staal weggewerkt worden bij het berekenen van de indicatoren. Enerzijds moet men rekening houden met de verkeersdichtheid in functie van het uur en in functie van het snelheidsregime, anderzijds moet men rekening houden met het aandeel van elk snelheidsregime in het wegennet (percentage 30 km/u-wegen, 50 km/u-wegen, enz.).

Het is overigens niet moeilijk om rekening te houden met de verkeersdensiteit, vermits de observatietijd voor elke locatie dezelfde is (1 uur): dit brengt logischerwijs met zich mee dat drukere wegen en drukere tijdstippen gekenmerkt worden door een groter aantal observaties in het staal, zodat ze ook meteen een grotere invloed hebben op de berekening van de indicatoren.

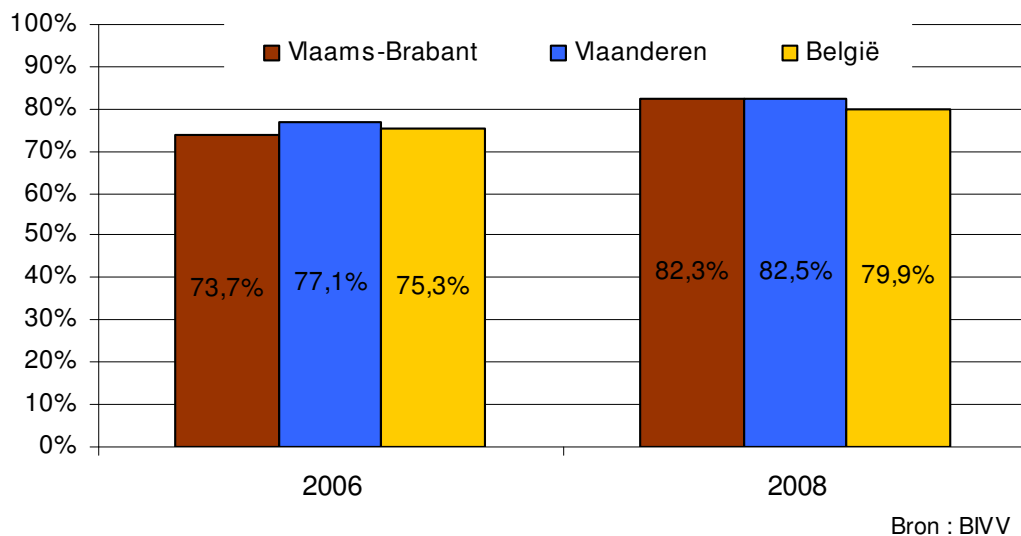
Rekening houden met de spreiding van de snelheidsregimes over het ganse grondgebied is echter een probleem: zo hebben we voor zones 30, 50, 70, 90 en 120 telkens een zelfde aantal meetlocaties, terwijl dit geen getrouwe weergave is van het aandeel van elk snelheidsregime in het ganse wegennet. Naargelang het snelheidsregime waartoe ze behoren, moesten we dus een andere wegingcoëfficiënt toekennen aan de meetlocaties. Dit gebeurde op basis van een schatting van het aandeel van elk snelheidsregime in elk gewest.

Grafiek 1 : Evolutie van de gordeldracht in België



Deze grafiek komt uit de nationale studie en geeft de algemene evolutie weer van de gordeldracht in België. De evolutie is uitermate positief: in 2003 bedroeg de gordeldracht 56,6%, in 2008 bedraagt dit cijfer bijna 80%.

Grafiek 2 : Vergelijking van de gordeldracht in Vlaams-Brabant, Vlaanderen en België, 2006-2008



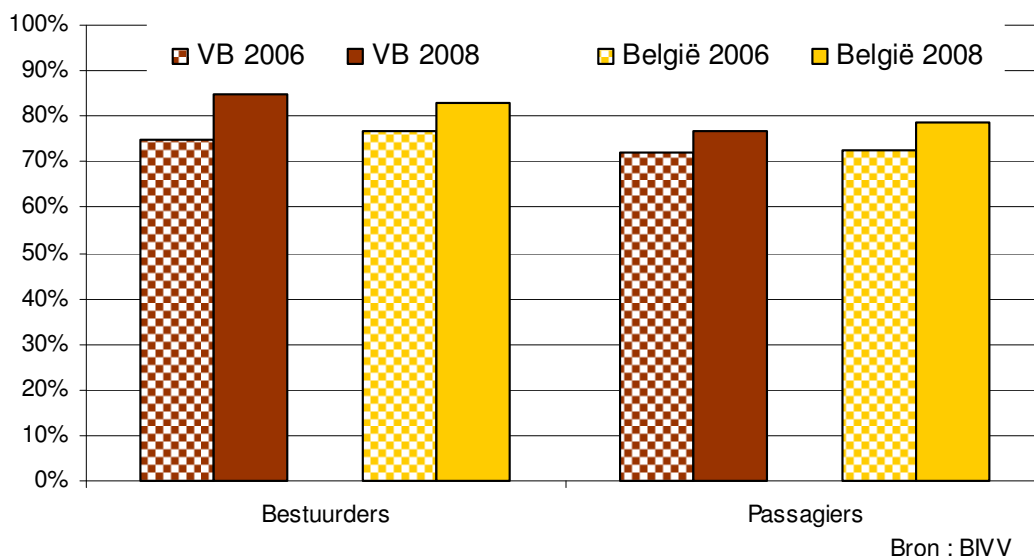
De gordeldracht in Vlaams-Brabant lag in 2006 nog iets lager dan in België en in Vlaanderen. Dankzij een snellere toename van de gordeldracht in Vlaams-Brabant, ligt de gordeldracht er vandaag hoger dan op nationaal niveau en presteert de provincie thans even goed als Vlaanderen.

De gordeldracht in Vlaams-Brabant

In de volgende grafieken hebben we de nationale resultaten naast de resultaten van Vlaams-Brabant gezet. Het is echter niet de bedoeling om een formele vergelijking te maken van de gordeldracht in Vlaams-Brabant met die in België. De significantie van eventuele verschillen werd dan ook niet getest. De data van België dienen louter als referentiepunt.

4.2. Bestuurders/Passagiers

Grafiek 3 : Gordeldracht bestuurders / passagiers voorin – Vlaams-Brabant/België – 2006 en 2008



Net als in 2006 maken iets meer bestuurders dan passagiers gebruik van de veiligheidsgordel, hoewel de cijfers beter zijn dan in 2006 is dit verschil nog steeds niet significant. In 2006 lag de gordeldracht bij bestuurders en passagiers lager in Vlaams-Brabant dan in gans België. De gordeldracht is er in deze provincie echter aanzienlijk op vooruitgegaan (een stijging van 75 tot 85%), zodat het gordeldrachtpercentage bij Vlaams-Brabantse bestuurders vandaag hoger ligt dan het gordeldrachtpercentage op nationaal niveau.

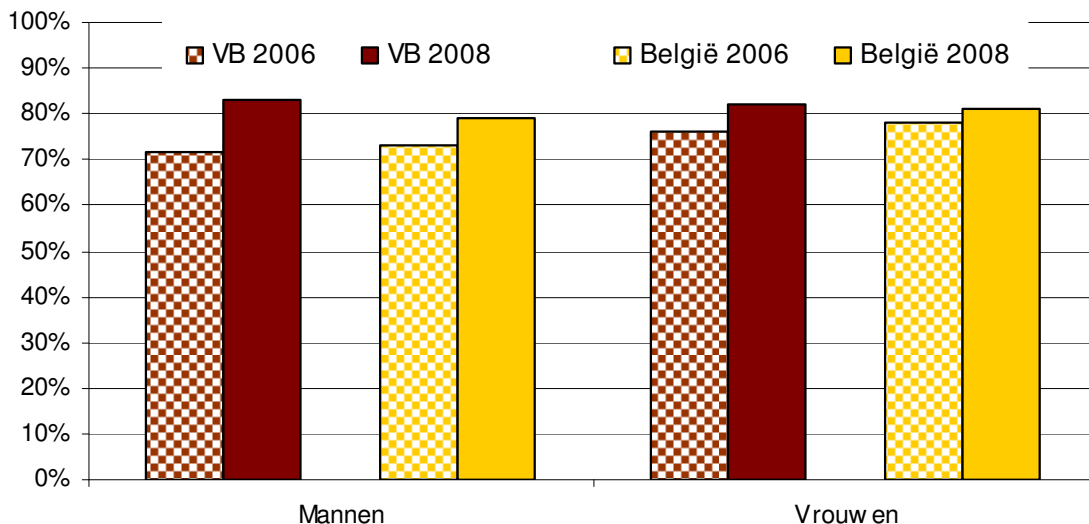
Tabel 3 : Gordeldracht bestuurders / passagiers voorin – Vlaams-Brabant - 2008

	<i>Gemiddeld</i>	Betrouwbaarheidsinterval (95%)
<i>Bestuurders</i>	84.7 %	[75.8%,93.5%]
<i>Passagiers</i>	77.0 %	[68.4%,85.7%]

Bron : BIVV, 2008

4.3. Mannen/Vrouwen

Grafiek 4 : Gordeldracht per geslacht – Vlaams-Brabant/België – 2006 en 2008



Bron : BIVV

In 2006 scoorden vrouwen qua gordeldracht nog beduidend beter dan mannen. Vandaag is er geen significant verschil meer, Vlaams-Brabant telt momenteel zelfs meer mannelijke dan vrouwelijke gordeldragers. De mannen, die in 2006 nog een aandachtspunt vormden, hebben hun achterstand dus ruimschoots ingehaald.

Tabel 4 : Gordeldracht per geslacht – Vlaams-Brabant 2008

	Gemiddeld	Betrouwbaarheidsinterval (95%)
Mannen	83.2 %	[73.5%,92.9%]
Vrouwen	81,9 %	[73.2%,90.5%]

Bron : BIVV, 2008

Een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid⁴ over het effect van de gordelcampagnes in Antwerpen verschaft interessante informatie over het effect van de combinatie “geslacht bestuurder / geslacht passagier vooraan” op de gordeldracht. Samenvattend kunnen we stellen dat vrouwen een positief effect hebben op de gordeldracht. De combinatie die de slechtste resultaten oplevert is die van een bestuurder én een passagier van het mannelijke geslacht. In dit geval is de gordeldracht heel laag, zowel voor bestuurder als passagier

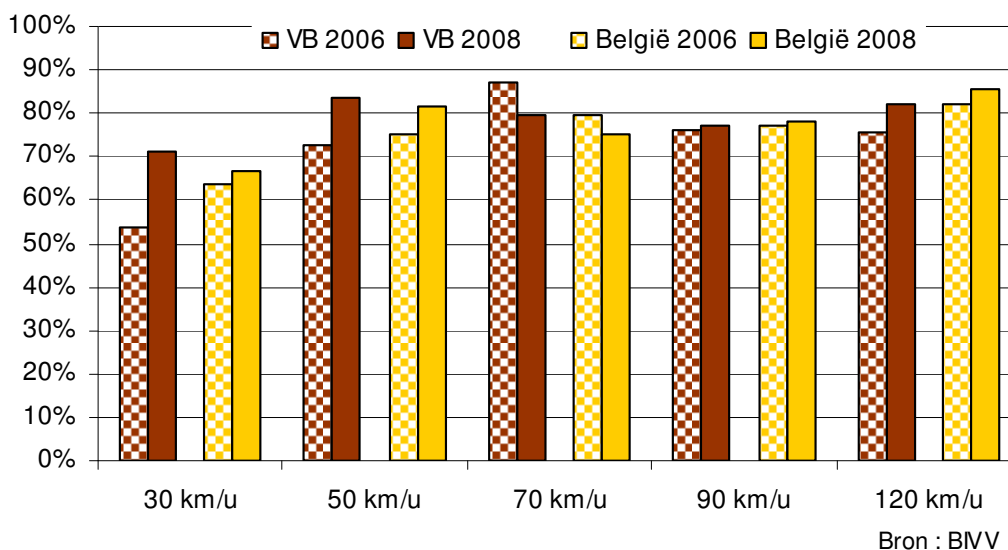
⁴ E. NUYTS et L. VESENTINI, *Effect van een gordelcampagne in Antwerpen*, Diepenbeek, Steunpunt Verkeersveiligheid, 2006, 15 p.

De gordeldracht in Vlaams-Brabant

voarin. De beste combinaties zijn die waar er ten minste één vrouw in de auto aanwezig is. De gebruikte methodologie laat jammer genoeg niet toe om dit te bevestigen.

4.4. Per snelheidsregime

Grafiek 5 : Gordeldracht per snelheidsregime – Vlaams-Brabant/België – 2006 en 2008



Voor alle snelheidsregimes (uitgezonderd zones 70) kende Vlaams-Brabant in 2006 lagere gordeldrachtpercentages dan België. Ook in zones 30 lag de gordeldracht bijzonder laag. Zones 30 werden trouwens al als aandachtspunt vermeld bij de eerste uitgave van deze studie. In twee jaar tijd is de gordeldracht in Vlaams-Brabant drastisch gestegen op wegen met relatief lage snelheden (zones 30 en 50), zodat Vlaams-Brabant nu beter presteert dan de resultaten op nationaal niveau. Net als in gans België daalt de gordeldracht in Vlaams-Brabant in zones 70, terwijl we in zones 90 een stagnatie merken, en er zich op autosnelwegen een fikse stijging voordoet.

Er zijn twee mogelijke verklaringen waarom auto-inzittenden minder geneigd zijn om hun gordel om te doen in een zone 30. De eerste houdt verband met de lage gereden snelheid: het risico (op een ongeval, een verwonding of een overlijden) wordt heel klein of zelfs onbestaande geacht, daarom vindt men de gordel overbodig. De tweede verklaring houdt verband met de afgelegde afstand⁵: voor een kort en/of bekend traject wordt het risico (op een ongeval, een verwonding of een overlijden) heel klein geacht, daarom denkt men dat de gordel geen nut heeft. Deze twee redeneringen zijn gebaseerd op een verkeerde inschatting

⁵ Uit de evaluatie van de sensibilisatiecampagne 2007 van het BIVV blijkt dat 25% van de bestuurders aangeeft dat zij de gordel niet dragen als het om korte trajecten gaat. Het gaat hier om de derde reden die wordt aangegeven na luiheid en onverschilligheid.

De gordeldracht in Vlaams-Brabant

van zowel het risico als van de betrouwbaarheid van de veiligheidsgordel. Enerzijds lopen de inzittenden van een wagen reeds bij botsingen vanaf 20 km/u het risico om te overlijden en doen de meeste ongevallen zich voor in de buurt van de woning. Anderzijds loop je met de gordel om meer kans om het er bij een ongeval levend van af te brengen (dan iemand die niet vastgeklikt is), vooral dan bij lage snelheden (rond 80 km/u is het verschil qua overlijdenskans tussen wel- en niet-gordeldragers het grootst). Vanaf 100 km/u is de kans om het er levend van af te brengen zo goed als onbestaande. De veiligheidsgordel is dus het nuttigst bij lage en gemiddelde snelheden.

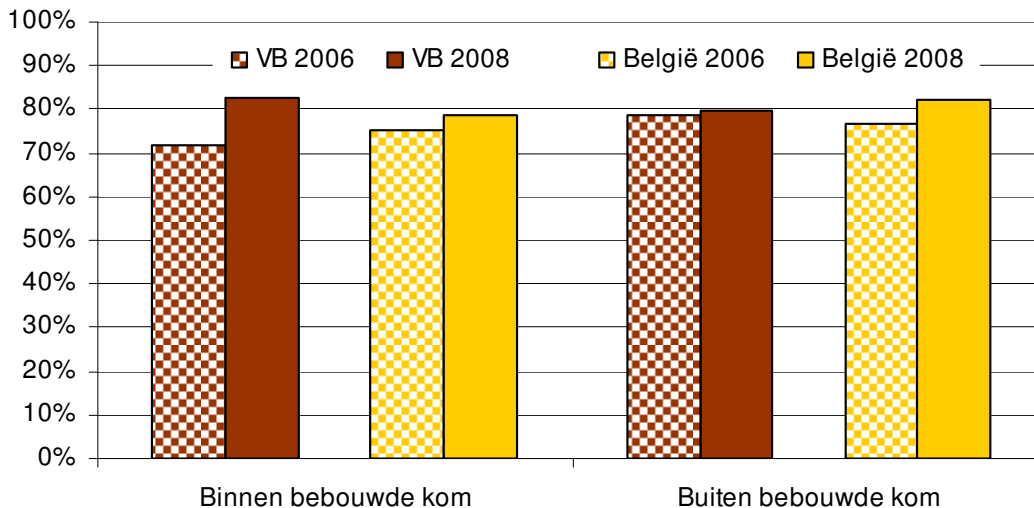
Tabel 5 : Gordeldracht per snelheidsregime – Vlaams-Brabant 2008

	<i>Gemiddeld</i>	<i>Betrouwbaarheidsinterval (95%)</i>
30 km/u	71.2 %	[62.4%,80.0%]
50 km/u	83.5 %	[72.8%,94.2%]
70 km/u	79.5 %	[73.3%,85.7%]
90 km/u	77.1 %	[66.9%,87.3%]
120 km/u	82.2 %	[71.1%,93.4%]

Bron: BIVV, 2008

4.5. Binnen of buiten de bebouwde kom

Grafiek 6 : Gordeldracht binnen en buiten de bebouwde kom – Vlaams-Brabant/ België – 2006-2008



Bron : BIVV

Bron: BIVV, 2006

De variabele “binnen of buiten de bebouwde kom” houdt rechtstreeks verband met de maximaal toegelaten snelheid (cf. vorige analyses). Het is dus niet verbazend dat de gordeldracht in Vlaams-Brabantse bebouwde kommen fors toegenomen is, zodat de gordeldracht vandaag hoger ligt binnen de bebouwde kom dan erbuiten (niet-significant verschil). De gordeldracht binnen de bebouwde kom is in Vlaams-Brabant sterker toegenomen dan op nationaal niveau, maar buiten de bebouwde kom kende Vlaams-Brabant dan weer een minder sterke groei dan België.

Tabel 6 : Gordeldracht binnen en buiten de bebouwde kom – Vlaams-Brabant

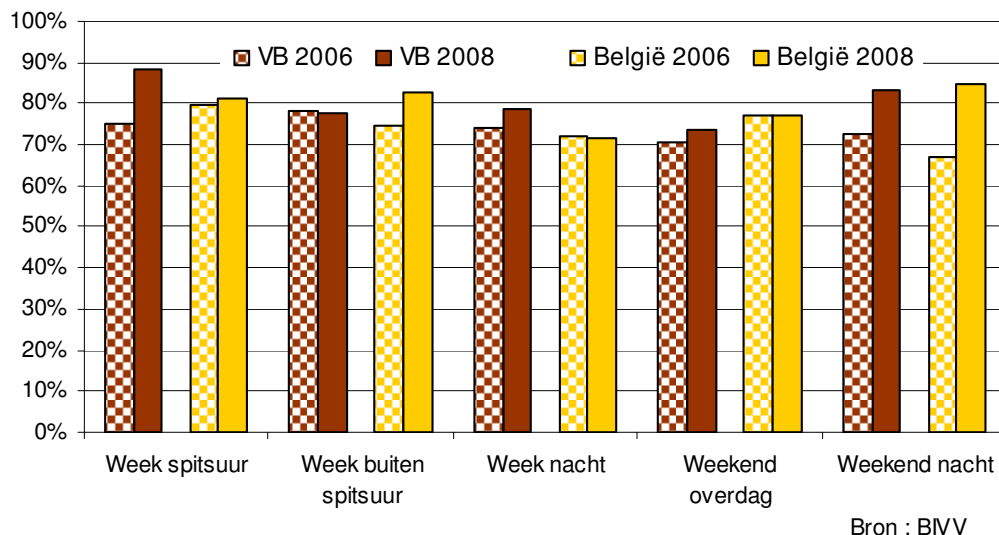
2008

	<i>Gemiddeld</i>	<i>Betrouwbaarheidsinterval (95%)</i>
<i>Binnen de bebouwde kom</i>	82.9 %	[72.2%,93.5%]
<i>Buiten de bebouwde kom</i>	79.6 %	[74.1%,84.1%]

Bron: BIVV, 2008

4.6. Per tijdspanne

Grafiek 7 : Gordeldracht per tijdstip – Vlaams-Brabant/België – 2006-2008



Op basis van zes jaar onderzoek naar de gordeldracht in België kunnen we besluiten dat het tijdstip van de week geen invloed heeft op de gordeldracht. Voor één afzonderlijk jaar steekt één tijdstip van de week er bovenuit, maar het jaar erna is de gordeldracht op dat tijdstip niet meer merkbaar verschillend van de rest van de week, enz. Over een periode van 6 jaar komt er absoluut geen duidelijk patroon naar voor. Het gaat hier dus zo goed als zeker om toevallige effecten die toe te schrijven zijn aan de steekproeftrekking. Deze conclusies gelden ook voor Vlaams-Brabant.

Tabel 7 : Gordeldracht per tijdstip – Vlaams-Brabant 2008

	Gemiddeld	Betrouwbaarheidsinterval (95%)
<i>Week tijdens spitsuren</i>	88.4 %	[86.7%,90.2%]
<i>Week buiten spitsuren</i>	77.8 %	[73.1%,82.5%]
<i>Weeknacht</i>	78.5 %	[66.3%,90.7%]
<i>Weekend overdag</i>	73.5 %	[70.1%,77.0%]
<i>Weekendnacht</i>	83.1 %	[75.8%,90.3%]

Bron: BIVV, 2008

5. Besluit

Deze studie werd uitgevoerd in opdracht van de provincie Vlaams-Brabant en maakt deel uit van een grootscheeps project over de gordeldracht in de provincie. Dit project is bedoeld om de gordeldracht te bevorderen aan de hand van verscheidene doelgroepgerichte sensibilisatiecampagnes in combinatie met handhavingsacties en educatie. Dit document maakt een balans op van de gordeldracht vóór (mei 2006) en tijdens (mei 2008) de campagneperiode om de resultaten van de acties tussentijds te evalueren.

De methodologie van de metingen is dezelfde als die van de nationale studie, die sinds 6 jaar wordt toegepast. Hierdoor wordt het makkelijker om vergelijkingen te maken. Concreet gezien gebeuren de metingen aan de hand van observatie, waarbij men op een aantal willekeurig gekozen plaatsen het aantal personen telt die de veiligheidsgordel dragen. Het voordeel van rechtstreekse observatie is dat ze heel betrouwbare informatie oplevert.

Bij de eerste editie van deze studie werd de gordeldracht voor bestuurders en passagiers voorin in Vlaams-Brabant op 73,7% geschat, wat iets lager is dan het gordeldrachtpercentage voor heel België. De gordeldracht bij mannen en de gordeldracht op wegen met lage snelheden (30 en 50 km/u) werden naar voor geschoven als aandachtspunten.

De gordeldrachtmeting 2008 leert ons dat de gordeldracht in Vlaams-Brabant sterker gestegen is dan in heel België: de groei bedroeg 8,6 procentpunten in Vlaams-Brabant, tegenover 4,6 procentpunten in België. Met deze opmerkelijke vooruitgang steekt Vlaams-Brabant België voorbij, en presteert het even goed als het Vlaams Gewest.

Wat de gordeldracht bij mannen betreft, lijkt een groot deel van de mannelijke bevolking in België en in het bijzonder in Vlaams-Brabant de boodschap begrepen te hebben: de mannen hebben inmiddels hun achterstand op de vrouwen goedge maakt.

Wegen met lage snelheidslimieten (30 en 50 km/u) vormden het tweede aandachtspunt. Het probleem op 50 km/u-wegen lijkt zowel in België als in Vlaams-Brabant verleden tijd, vermits we voor deze wegen hoge gordeldrachtpercentages geregistreerd hebben. Als we naar de zones 30 kijken, merken we weliswaar een hoogst interessante vooruitgang in Vlaams-Brabant (van 53,7% naar 71,2%), maar toch ligt het gordeldrachtpercentage er nog steeds het laagst in vergelijking met andere wegen.

De gordeldracht in Vlaams-Brabant

De globale vooruitgang en de hogere gordeldracht in bepaalde situaties zijn zonder twijfel het resultaat van een goede campagne aanpak. Er wordt immers gebruik gemaakt van heel wat campagne elementen die algemeen beschouwd worden als zeer efficiënt: de positieve aanpak, doelgroep- en situatiegerichte acties, de combinatie van verschillende mediakanalen om de doelgroep te bereiken, de combinatie met handhaving en educatie, het gebruik van persoonlijke communicatie...

Aangezien de campagneacties voortlopen in 2008 en 2009 is het aangewezen om de gordeldracht in Vlaams-Brabant te blijven meten en tevens een jaar na afloop van de acties een meting uit te voeren om het effect op lange termijn te kunnen onderzoeken.

Naast de analyse van het geobserveerd gedrag is het ook mogelijk om het effect van de verschillende terreinacties in kaart te brengen. Met behulp van specifieke campagnematerialen werden immers verschillende doelgroepen bereikt. Aan de hand van gerichte bevestigingen, het tellen van de deelnemers van de gordelquiz en fotowedstrijden, bezoekers van de websites enz. zou men het effect van deze doelgroepgerichte acties kunnen achterhalen en mogelijks (nog) verbeteren.

De aanzienlijke stijgingen op Vlaams-Brabant en op nationaal niveau mogen ons echter niet doen vergeten dat ons land qua gordeldracht nog danig achterop hinkt in vergelijking met de Europese koplopers (zo ligt het gordeldrachtpercentage in Frankrijk hoger dan 95%⁶). Vooral in de zones 30 hebben we dus nog heel wat werk voor de boeg. Maar algemeen kunnen we stellen dat zich vastklikken voortaan NIET MEER LOUTER ALS EEN OPTIE mag worden beschouwd. De veiligheidsgordel moet voor iedereen (ook passagiers achterin), gelijk waar en wanneer, EENS EN VOORGOED EEN REFLEX WORDEN!!!

⁶ Vis, M.A. and Eksler, V. (Eds.) (2008) *Road Safety Performance Indicators: Country Comparisons 2008*. Deliverable D3.11a of the EU FP6 project SafetyNet

Bijlagen

5.1. Voorbeeldplan van een locatie

Locatie / Site : **VB1**

Snelheidsregime / Régime de vitesse : **70 km/u**

Tijdspanne : **5 : weekend's nachts (22u-6u)**

Geweest / Région : **Vlaanderen**

Provincie / Province : **Vlaams-Brabant**

Gemeente / Commune : **Grimbergen**

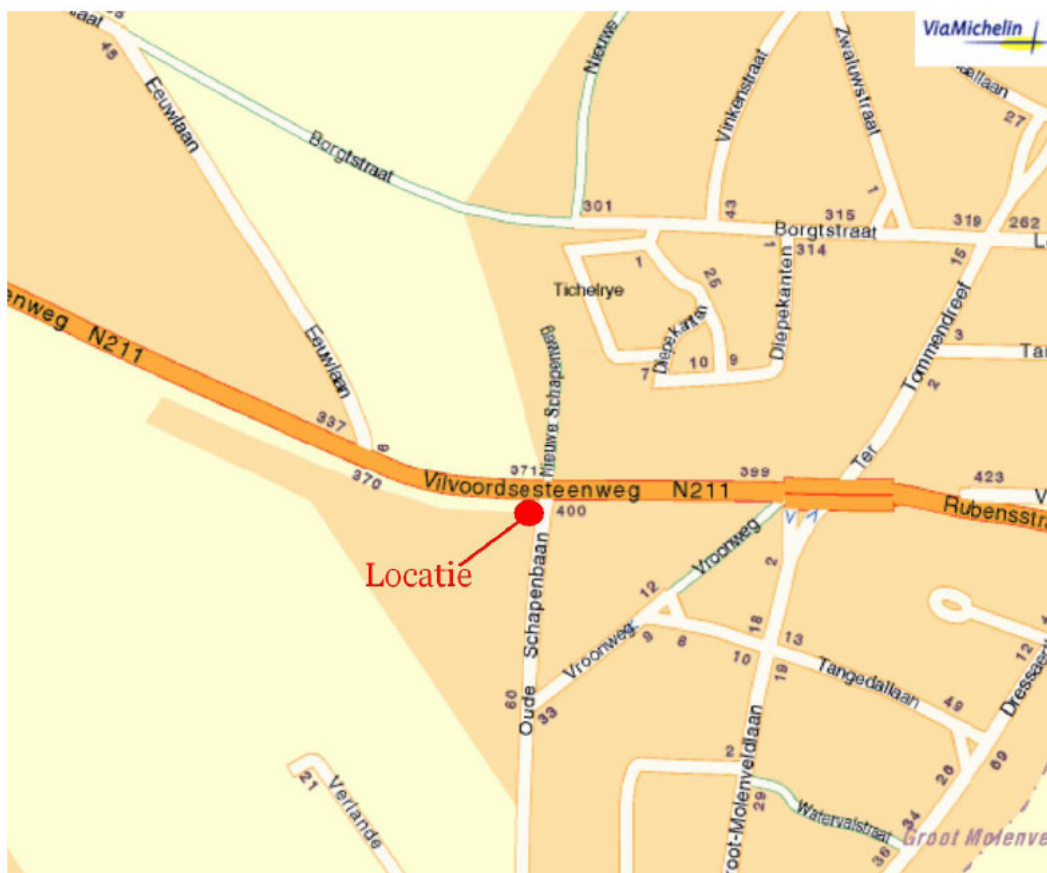
Postcode / Code postal :

Straat / Rue : **Vilvoordsesteenweg**

Richting / Direction :

Kruispunt of referentiepunt / Croisement ou repère : **kruispunt met de Oude Schapenbaan en de Nieuwe Schapenweg**

Opmerking / Remarque :



5.2. Lijst locaties

Site	Snelheidsregime	Tijdstip	Gemeente	Postcode
V11	120 km/u	Weekendnacht	Affligem	1790
V12	120 km/u	Weekend overdag	Hoegaarden	3320
V13	120 km/u	Spitsuren week	Meise	1860
V14	90 km/u	Weeknacht	Londerzeel	1840
V15	90 km/u	Weeknacht	Aarschot	3200
V17	90 km/u	Buiten spitsuren week	Tervuren	3080
V18	70 km/u	Weeknacht	Bierbeek	3360
V19	70 km/u	Weeknacht	Sint-Pieters-Woluwe	1150
V20	70 km/u	Buiten spitsuren week	Opwijk	1745
V21	50 km/u	Buiten spitsuren week	Hakendover-Tienen	3300
V22	50 km/u	Spitsuren week	Bertem	3060
V23	30 km/u	Weeknacht	Hoeilaart	1560
V24	30 km/u	Buiten spitsuren week	Schaffen	3290
V59	50 km/u	Weeknacht	Melsbroek	1820
VB1	70 km/u	Weekendnacht	Grimbergen	1850
VB2	50 km/u	Weekendnacht	Meise	1860
VB3	30 km/u	Weeknacht	Roosdaal	1760
VB4	120 km/u	Weeknacht	Lembeek	1502
VB5	50 km/u	Weekendnacht	Halle	1500
VB6	90 km/u	Weekendnacht	Beersel	1650
VB7	30 km/u	Weekendnacht	Sint-Genesius-Rode	1640
VB10	70 km/u	Weekendnacht	Huldenberg	3040
VB11	50 km/u	Weeknacht	Tervuren	3080
VB12	90 km/u	Weekendnacht	Melsbroek	1820
VB13	70 km/u	Spitsuren week	Kester	1755
VB14	70 km/u	Weekend overdag	Wijgmaal	3018
VB15	90 km/u	Weekend overdag	Nieuwrode	3221
VB16	120 km/u	Weekendnacht	Bekkevoort	3460
VB17	50 km/u	Weekend overdag	Deurne	3290
VB18	30 km/u	Weekend overdag	Zoutleeuw	3440
VB19	30 km/u	Weekendnacht	Tienen	3300
VB20	30 km/u	Spitsuren week	Tienen	3300
VB21	120 km/u	Buiten spitsuren week	Boutersem	3370
VB22	120 km/u	Weeknacht	Haasrode	3053
VB23	90 km/u	Spitsuren week	Heverlee	3001