

Onderzoeksrapport nr. 2018-R-10-NL

Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel?

Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018



Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel?

Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018

Onderzoeksrapport nr. 2018-R-10-NL

Auteurs: Quentin Lequeux en Brecht Pelssers

Verantwoordelijke uitgever: Karin Genoe

Uitgever: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Publicatiedatum: 19/11/2018

Wettelijk depot: D/2018/0779/64

Gelieve naar dit document te verwijzen als volgt: Lequeux, Q. & Pelssers, B. (2018), Draagt iedereen zijn veiligheidsgordel? - Resultaten van de Vias-gedragsmeting veiligheidsgordel 2018, Brussel, België: Vias institute - Kenniscentrum Verkeersveiligheid

Ce rapport est également disponible en français sous le titre : Tout le monde porte-t-il la ceinture de sécurité ? Résultats de la mesure de comportement Vias 2018 sur le port de la ceinture de sécurité.

This report includes a summary in English.

Dit onderzoek werd mede mogelijk gemaakt door de financiële steun van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Dankwoord

De auteurs en Vias institute wensen volgende personen te bedanken voor hun gewaardeerde medewerking aan dit onderzoek:

- Sofie Boets (Vias institute), voor de supervisie over de studie.
- Ludo Kluppels en Wouter Van den Berghe (Vias institute) voor de interne review van het rapport. De exclusieve verantwoordelijkheid voor de inhoud van dit rapport ligt echter bij de auteurs.
- Alexandre Lefebvre (Vias institute) voor de vertaling van het rapport naar het Frans.
- Huong Nguyen (Vias institute) voor het nalezen van de Engelse samenvatting.

Inhoudsopgave

Dankwoord	3
Tabellen- en figurenlijst	5
Tabellen	5
Figuren	5
Samenvatting	6
Summary	8
1 Inleiding	10
2 Methodologie	11
2.1 Het verloop van de waarnemingen	11
2.2 Steekproefmethode en weging	12
2.3 Statistische tests	12
3 Resultaten	13
3.1 Overzicht	13
3.2 Gordeldracht in personenwagens	13
3.2.1 Waarnemingen	13
3.2.2 Nationaal percentage gordeldracht	13
3.2.3 Gordeldracht voorin in een voertuig	14
3.2.4 Gordeldracht achterin in een voertuig	15
3.2.5 Gordeldracht volgens het moment van de week	16
3.2.6 Gordeldracht per snelheidsregime	17
3.2.7 Gordeldracht per gewest	17
3.2.8 Verband tussen het gedrag van de bestuurder en dat van de passagiers	18
3.3 Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen	19
3.4 Gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen	20
3.5 Gordeldracht binnen een internationale context	22
4 Conclusies en aanbevelingen	24
4.1 Samenvatting en interpretatie van de belangrijkste resultaten	24
4.2 Doelstellingen van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid	25
4.3 Aanbevelingen	25
Referenties	27
Bijlagen	28

Tabellen- en figurenlijst

Tabellen

Tabel 1. Indeling van de waarnemingssessies volgens het snelheidsregime en de dag van de waarneming. _____	12
Tabel 2. Verhouding uitgevoerde waarnemingen volgens het geslacht van de bestuurder, het type passagier en de plaats in de wagen. _____	13

Figuren

Figuur 1. Evolutie van het nationale percentage gordeldracht voorin de wagen. _____	14
Figuur 2. Evolutie van het percentage gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin de wagen. _____	15
Figuur 3. Percentage gordeldracht volgens type inzittende en de plaats in het voertuig. _____	16
Figuur 4. Percentage gordeldracht in de wagen (alle inzittenden samen) in 2018, volgens het snelheidsregime. _____	17
Figuur 5. Evolutie van het percentage gordeldracht voorin de wagen (bestuurders en passagiers samen) in de verschillende gewesten van het land. _____	18
Figuur 6. Percentage passagiers dat een gordel droeg in functie van het gedrag van de bestuurder. _____	19
Figuur 7. Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen in 2015. _____	20
Figuur 8. Vergelijking van het percentage gordeldracht van bestuurders en passagiers die voorin zitten in een privéwagen ten opzicht van in een bedrijfsvoertuig. _____	21
Figuur 9. Vergelijking van de gordeldracht bij bestuurders van personenwagens en bedrijfswagens volgens de verschillende snelheidsregimes. _____	22
Figuur 10. Percentage gordeldracht (2017 of laatst beschikbaar jaar) voorin de wagen in de landen die behoren tot de IRTAD-groep. _____	23

Samenvatting

Hoewel het dragen van de veiligheidsgordel verplicht is voor bestuurders en passagiers voorin sinds 1975, en voor passagiers achterin sinds 1991, wordt deze verplichting lang niet door alle weggebruikers nageleefd. Een veiligheidsgordel dragen vraagt echter slechts een kleine inspanning en voorkomt bij een aanrijding ernstige letsels of reduceert de ernst ervan.

In 2007 formuleerde de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) de doelstelling om tegen 2010 een gordeldracht van 95% te bereiken voorin de wagen. Deze doelstelling werd in 2010 (86%) niet behaald. Ook in 2012 (86%) en 2015 (92%) bleek deze doelstelling nog steeds onbereikbaar. Anno 2018 wordt de vooropgestelde 95% voor het eerst bereikt (95,2%).

Zowel sensibiliseringscampagnes als wegcontroles zijn maatregelen die bestuurders en passagiers kunnen aanzetten om vaker hun veiligheidsgordel te dragen en zo hun veiligheid te verhogen.

Vias institute doet sinds 2003 onderzoek naar het gebruik van de gordel in België. Het onderzoek werd sindsdien jaarlijks herhaald tot in 2010 en daarna opnieuw in 2012, in 2015 en in 2018.

Tot in 2012, waren de studies van Vias institute beperkt tot de gordeldracht van bestuurders en passagiers die voorin zitten. In de studies van 2015 en 2018 werd er ook onderzoek gedaan naar de gordeldracht van de passagiers achterin. Dankzij deze nieuwe meting werd het onderzoeksveld binnen het domein van de gordeldracht uitgebreid. We observeerden ook bedrijfswagens van het type bestelwagen. De waarnemingen van dit type voertuigen (de meeste worden geassocieerd met bedrijfsvoertuigen) werden apart geanalyseerd.

De resultaten van deze studie tonen aan dat het nationale percentage gordeldracht voorin gestegen is tot 95,2%. Het percentage personen dat achterin in de wagen de gordel draagt (86,3%) is wel lager dan het percentage dat voorin vastgeklikt is. De verschillen tussen de personen voorin onderling zijn minder uitgesproken. 95,0% van de bestuurders droeg een veiligheidsgordel ten opzichte van 95,7% van de passagiers (Figuur A). Ondanks het de verplichting tot het dragen van de gordel, blijkt nog steeds 5% van de bestuurders niet vastgeklikt te zijn.

De Europese regelgeving legt de verplichting op om een gordelverklikker met geluidssignaal in de wagen te hebben. Dit systeem is verplicht voor de bestuurder, maar blijft een optie voor de passagiers. Een geluidssysteem dat alle passagiers kunnen horen wanneer iemand de gordel niet aan heeft, zou nochtans de oplossing kunnen zijn om meer personen de gordel te laten dragen – zeker de passagiers achterin in een voertuig. Verschillende autofabrikanten hebben ondertussen een dergelijk systeem ontwikkeld waarbij de passagiers achterin herinnerd worden hun gordel te gebruiken.

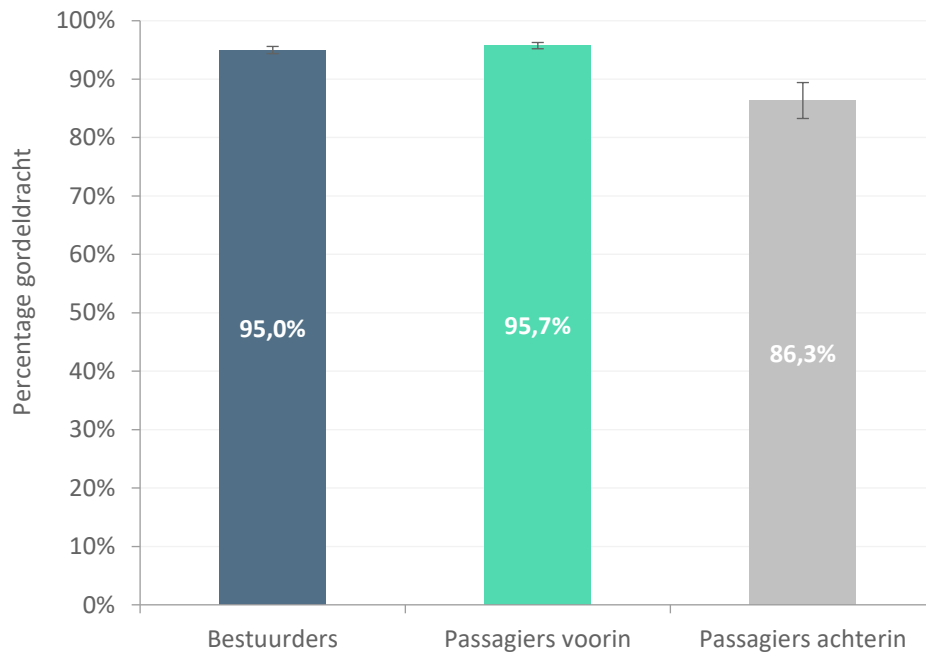
Andere factoren die een rol spelen of iemand zijn gordel draagt of niet, zijn: het type voertuig (of het een privéwagen of een bedrijfsvoertuig is), het gedrag van de bestuurder, het type inzittende (of het om een man, een vrouw of een kind gaat) en het snelheidsregime.

Uit de resultaten van de studie blijkt dat het percentage gordeldracht voorin bij bestelwagens (meestal lichte vrachtwagens) maar 84,7% bedraagt ten opzichte van 95,2% bij privéwagens. Dit verschil tussen de twee categorieën voertuigen zien we zowel binnen de bebouwde kom als op nationale wegen en autosnelwegen. Er zouden aparte maatregelen kunnen voorzien worden om het gebruik van de veiligheidsgordel in bedrijfswagens te bevorderen. Zo zouden, bijvoorbeeld, de bedrijven aangemoedigd kunnen worden om een beleid te ontwikkelen dat werknemers aanzet om meer respect te hebben voor de veiligheidsregels tijdens hun verplaatsingen voor het werk.

Het gebruik van de veiligheidsgordel door de passagiers hangt ook af van het gedrag van de bestuurder. Zo toont de studie aan dat het percentage gordeldracht van de passagiers veel hoger ligt wanneer de bestuurder zelf ook vastgeklikt is (95,4%) dan wanneer deze geen gordel draagt (48,1%).

Het type inzittende (of het een man, een vrouw of een kind betreft) en het geldende snelheidsregime, zijn eveneens factoren die van invloed zijn en significante verschillen geven qua gordeldracht. Uit de resultaten van de studie blijkt dat mannen minder vaak hun gordel dragen (94,3% van de mannelijke bestuurders ten opzichte van 96,1% van de vrouwelijke bestuurders). Als we naar de gewesten kijken, is het percentage gordeldracht het laagst in Wallonië (94,7% ten opzichte van 95,9% in Vlaanderen en 96,6% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Dit regionaal verschil is echter niet significant. Verder blijkt dat de gordel het minst wordt gedragen op wegen waar er een snelheidsbeperking van 30 km/u geldt (92,8%), ten opzichte van wegen met hogere snelheidsregimes (>94%).

Figuur A. Percentage gordeldracht bij bestuurders en passagiers in 2018.



Bron: Vias institute (2018)

Summary

Despite the obligation to use the seatbelt either as a driver or a front-seat passenger (since 1975) and as a rear-seat passenger (since 1991), this obligation is not being respected by all road users. Wearing a seatbelt requires only a small effort, and it prevents serious injuries in the event of a collision or reduce the severity of injuries.

In 2007, the Federal Commission for Road Safety formulated the target to achieve 95% seatbelt use by drivers and front-seat passengers by 2010. This target was not achieved in 2010; the seatbelt use rate was 86%. In 2012, the rate was also 86%, and it was 92% in 2015. This 95% objective was not reached. In 2018, this objective of 95% is reached for the first time with a measured rate of 95.2%.

Both awareness campaigns and road controls are measures encouraging drivers and passengers to wear their seatbelts more frequently, as this increases their safety.

Since 2003, Vias institute have been conducting behaviour studies on seatbelt use in Belgium. These studies were done yearly between 2003 to 2010, and they were repeated in 2012, 2015, and 2018.

Until 2012, studies conducted by Vias institute only concerned seatbelt use by drivers and front-seat passengers. During the studies conducted in 2015 and 2018, seatbelt use rates by rear-seat passengers have also been measured. These new measurements enlarged the scope of our research. In addition, light commercial vehicles (including van-like vehicles) have also been observed; the observations related to this type of vehicles will be analyzed separately.

Results of this study show that the national rate of seatbelt use by drivers and front-seat passengers is 95.2%. The percentage of seatbelt use by rear-seat passengers (86.3%) is lower than the seatbelt use rate observed in front-seat occupants. The disparities between front-seat occupants are much less perceptible; 95% of drivers wear seatbelt compared to 95.7% of front-seat passengers (Figure B). Despite the obligation to use seatbelt, 5% of the drivers still do not wear it.

European Union regulations make it mandatory for the inclusion of seatbelt reminder alert systems in vehicles. This system is compulsory for drivers, but it remains nevertheless optional for passengers. The development of seatbelt reminder alert systems extended to all the car seats represents a solution for encouraging more passengers - especially rear-seat car passengers - to buckle their seatbelts. Several car manufacturers have already developed such systems reminding rear passengers to use the seatbelt.

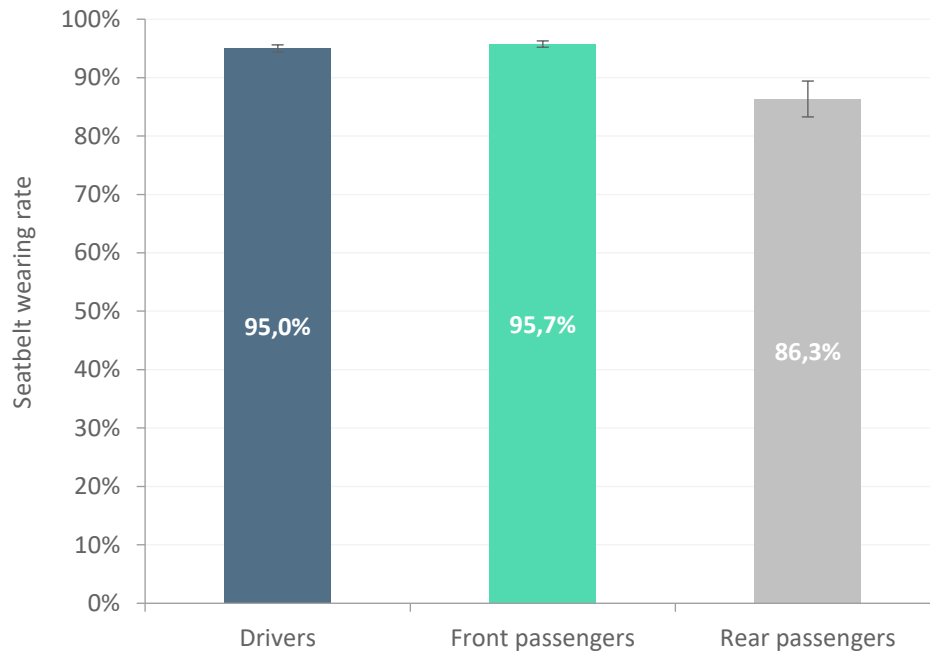
The factors associated with seatbelt use or not are: the type of vehicles (private cars or light commercial vehicles), the driver's behaviour, the demographic characteristics of car occupants (gender and age - an adult or a child), and the maximum authorized speed.

The results of the study actually show that the seatbelt use rate for drivers and front-seat passengers of light commercial vehicles is only 84.7%; it reaches 95.2% in private cars. This difference between these two types of vehicles is visible both in urban areas and on national roads and motorways. Special measures could be implemented in order to promote the use of the seatbelt within light commercial vehicles. For example, companies could be encouraged to develop policy inciting employees to respect safety rules during their business trips.

The use of seatbelt by passengers also depends on the behaviour of drivers. In this regard, the study indicates that the seatbelt use rate of front-seat passengers is much more important when the driver is restrained by the seatbelt (95.4%) than when the driver is not (48.1%).

Finally, the demographic characteristics of occupants (men, women, or children) and the maximum authorized speed are all factors associated with significant differences of behaviour in terms of seatbelt use. The results of the study show that the rate for men is lower than for women: 94.3% of male drivers compared to 96.1% of female drivers. At the regional level, Wallonia has the lowest seatbelt use rate (94.7% compared to 95.9% in Flanders and 96.6% in Brussels). This regional difference is however not significant. Lastly, it can be noted that seatbelt use is more often neglected on 30 km/h roads (92.8%) than those with higher speed limits (>94%).

Figure B. Seat belt wearing rates for drivers and passengers in 2018.



Source: Vias institute (2018)

1 Inleiding

Het aantal ongevallen doen dalen is één van de hoofddoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. De impact en de gevolgen van ongevallen verminderen is echter ook belangrijk. Daarom is het belangrijk om veiligheidssystemen te blijven ontwikkelen en iedereen aan te zetten de nieuwe of bestaande veiligheidssystemen ook effectief te gebruiken.

De veiligheidsgordel is zonder twijfel een van de meest doeltreffende veiligheidssystemen om de veiligheid van de inzittenden in een voertuig te waarborgen. Dankzij het dragen van de veiligheidsgordel is de ernst van een ongeval minder groot en vallen er ook aanzienlijk minder verkeersslachtoffers. Voor het jaar 2012 werd geschat dat er in Europa 8.600 personen aan de dood ontsnapt zijn omdat ze hun gordel droegen. Daarnaast hadden volgens schattingen van de ETSC (2014) 900 dodelijke verkeersslachtoffers kunnen worden vermeden als 99% van de inzittenden de gordel had gedragen. Zo zouden bestuurders of passagiers vooraan 40 tot 50% minder risico lopen om te overlijden wanneer ze een gordel dragen. Voor passagiers achteraan zou dit 25% minder zijn (Elvik, Vaa, & Sorensen, 2009).

Het is ook erg gevaarlijk om geen veiligheidsgordel te dragen op de autosnelweg. Van alle slachtoffers die betrokken waren bij een dodelijk ongeval op een autosnelweg in België, droeg 46% van de bestuurders, 41% van de passagiers voorin en 72% van de passagiers achterin geen veiligheidsgordel (Slootmans & De Schrijver, 2015). Het gebruik van de veiligheidsgordel is nochtans verplicht sinds 1975 voor bestuurders en passagiers die vooraan zitten (volgens de wegcode en verwijzend naar artikel 35 van het koninklijk besluit van 1 december 1975) en sinds 1991 ook voor passagiers die achteraan zitten (zie richtlijn 91/671/EEG van de Europese Unie).

Daarom is het belangrijk om het gedrag rond het gebruik van de veiligheidsgordel te bestuderen, te meten en de evolutie ervan op te volgen. Het is ook belangrijk om de factoren en de omstandigheden te definiëren die invloed hebben op het gedrag van de weggebruikers in verband met gordeldracht. Dit met de bedoeling om maatregelen te kunnen nemen waardoor het aantal verkeersslachtoffers door het niet dragen van de gordel, kan teruggedrongen worden.

In dit verband, heeft de Federale Commissie Verkeersveiligheid (FCVV) in 2001 verzocht om een opvolging te doen van de belangrijkste gedragingen met betrekking tot verkeersveiligheid om zo de geboekte vooruitgang te kunnen beoordelen en om de doeltreffendheid van het gehanteerde verkeersveiligheidsbeleid te kunnen meten. Vias institute heeft hiervoor een methodologie ontwikkeld en heeft indicatoren verzameld waarmee de evolutie van de gedragingen kan opgevolgd worden, inclusief voor gordeldracht. De belangrijkste indicator is het meten van de gordeldracht in voertuigen en het opvolgen van de evolutie ervan op nationaal vlak.

Binnen Vias institute is de gordeldracht reeds onderwerp geweest van verschillende studies. In 2015 schreven Roynard en Golvinaux het themadossier "Beveiligingssystemen (gordel en kinderzitjes), waarin een samenvatting werd gegeven van de wetenschappelijke kennis inzake beveiligingssystemen voor personenwagens. Ook zijn er de gedrags- en attitudemetingen. De laatste gedrags- en attitudemeting werden beide uitgevoerd in 2015. In datzelfde jaar werden ook Belgische (en internationale) gegevens verzameld met het ESRA-project¹. Tot slot heeft Vias institute ook verwante gedragsmetingen uitgevoerd over kinderbeveiligingssystemen (Schoeters, & Lequeux, 2018).

In deze gedragsmeting van 2018 wordt, voor de tweede keer, ook de gordeldracht van passagiers die achteraan in een voertuig zitten, bestudeerd. Deze meting, die voor de allereerste keer werd uitgevoerd in 2015, maakt het onderzoeksveld rond gordeldracht breder. Daarnaast blijven we uiteraard de evolutie van de gordeldracht vooraan in de wagen van dichtbij onderzoeken. Ook bedrijfsvoertuigen werden geobserveerd. De waarnemingen van dit type voertuigen zullen we in een aparte analyse behandelen.

In hoofdstuk 2 wordt de methode beschreven die we gebruikten om de gordeldracht in voertuigen te meten. De resultaten worden vervolgens voorgesteld en geanalyseerd in hoofdstuk 3.

¹ Vias institute nam in 2015 het initiatief, in samenwerking met een aantal verkeersveiligheidsorganisaties in Europa om een internationale verkeersveiligheidsenquête te organiseren. Deze enquête bevat ook vragen over gordeldracht. Meer informatie is te vinden op www.esranet.eu. Op deze website is tevens een thematisch rapport rond gordeldracht beschikbaar: "Seat belt and child restraint systems - ESRA thematic report no. 4".

2 Methodologie

2.1 Het verloop van de waarnemingen

Tijdens de gedragsmetingen gordeldracht kijken we na of bestuurders en passagiers in voorbijrijdende voertuigen hun gordel aan hebben of niet. De metingen in het kader van de studie van 2018 werden door verschillende teams van observatoren gedaan op de Belgische wegen van 18 april tot en met 18 mei. In de huidige studie werd, net zoals in 2015, de gordeldracht van alle inzittenden in een voertuig bestudeerd, inclusief die van de passagiers achterin.

Tot in 2012 werd alleen de gordeldracht van de inzittenden voorin bestudeerd. Bij bestuurders en passagiers die vooraan zitten, is het gemakkelijk om door de voorruit te kunnen zien of ze hun gordel dragen of niet. Bij passagiers die achteraan zitten, is het echter veel moeilijker te zien of ze hun gordel dragen. Dat komt omdat ze minder goed zichtbaar zijn, zeker in een rijdende wagen. Ook andere factoren spelen hier een rol, zoals getinte ruiten die vaker achteraan voorkomen of de aanwezigheid van kinderstoelen.

Om de zichtbaarheidsproblemen tegen te gaan en om op een efficiënte manier te kunnen zien of de inzittenden achterin hun gordel aan hadden, werd er, net zoals in 2015, beslist dat de observatoren aan kruispunten met verkeerslichten gingen staan. Deze methode had als voordeel dat de observatoren voldoende tijd hadden wanneer het licht op rood stond en de voertuigen stilstonden, om te kijken of de inzittenden achterin hun veiligheidsgordel aan hadden of niet. Dit is trouwens ook de reden waarom, zoals reeds in 2015, de keuze van de observatielocaties lichtjes verschilde ten opzichte van de vorige studies (2012 en daarvoor). Een aantal waarnemingspunten werden in 2012 en daarvoor geselecteerd op doorlopende weggedeeltes - dus niet op een kruispunt. In het kader van deze studie van 2018, werden er alleen waarnemingspunten gelokaliseerd op een kruispunt met verkeerslichten. Hierbij werd wel rekening gehouden met de lokalisatie van de vorige waarnemingspunten, zodat we de resultaten van de verschillende studies beter met elkaar konden vergelijken. De wijziging van een aantal locaties betekent dus niet dat er geen betrouwbare vergelijking kan gemaakt worden met de resultaten uit andere studies. De locaties werden trouwens ook zodanig uitgekozen dat de steekproef voor het onderzoek voldoende verspreid was over elk gewest en over elk snelheidsregime. Hierbij merken we op dat de waarnemingen voor de 120 km/u-snelheidsregimes werden uitgevoerd aan de afritten van de autosnelwegen.

De waarnemingen werden verricht op 127 locaties (kruispunten), die als volgt werden ingedeeld: 36 locaties in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, 47 locaties in het Waals Gewest en 44 locaties in het Vlaams Gewest (zie bijlage 1). Omwille van praktische redenen voor het onderzoek, werden sommige locaties meerdere keren geobserveerd op verschillende momenten (dit was ook zo voor een aantal locaties tijdens de vorige gedragsmetingen). Zo werden er, op de 127 geselecteerde locaties, in totaal 249 waarnemingssessies uitgevoerd.

De metingen werden uitgevoerd door drie teams van observatoren. Elk team bestond uit twee observatoren. Alle waarnemingssessies vonden overdag plaats (tussen 9u en 18u). Sinds de meting van 2015 worden er 's nachts geen waarnemingen gedaan omdat uit de studies daarvoor bleek dat er geen significant verschil was tussen het percentage gordeldracht overdag of 's nachts. Naast de gordeldracht, werden er ook andere variabelen verzameld zoals het type voertuig (wagen of dienstvoertuig), de plaats waar de personen zaten in het voertuig en het type inzittende (of het een man, een vrouw of een kind betrof). Wanneer de observatoren twijfelden over het geslacht van de inzittende of over het al dan niet dragen van de gordel, werd de meting opgetekend als "onbekend" voor de variabele in kwestie en werd dit ook zo behandeld in de analyse.

De observatoren dienden ook de weersomstandigheden te noteren tijdens elke waarnemingssessie. Zo konden we onderzoeken of die een invloed hadden op het gedrag van de weggebruikers. In de meeste gevallen was het zonnig weer (in 65% van de waarnemingsfases). In de andere gevallen was het bewolkt (22%), regenachtig (5%) of "erg winderig" (8%). Hoewel deze weersomstandigheden relatief weinig voorkwamen in vergelijking met de dagen met mooi weer, blijkt uit de analyse van de gegevens dat er geen significante verschillen zijn qua gordeldracht bij mooi weer of bij slecht weer of bij winderig weer. Er werd trouwens geen enkele waarneming gedaan bij mistig weer. De invloed van de weersomstandigheden op de weggebruikers zal dus niet verder aan bod komen bij de analyses in dit rapport.

2.2 Steekproefmethode en weging

Net zoals in de voorgaande metingen, werden de observaties zo uitgevoerd dat er een willekeurige steekproef gevormd kon worden die voldoende representatief was voor alle bestuurders en passagiers die over het hele Belgische wegennet rijden, ongeacht de dag waarop of de plaats waar ze rijden.

De metingen werden uitgevoerd op een aantal uitgekozen locaties gedurende een beperkt tijdsinterval (van ongeveer één uur, tussen 9u en 18u). Omwille van deze reden, en ook rekening houdend met de analysemethodes die we eerder al gebruikten, hebben we de verkregen resultaten moeten normaliseren ten opzichte van twee parameters: de dag van de week waarop de waarnemingen werden uitgevoerd (of het om een weekday of een weekenddag ging) en de lengte van het wegennet in elk gewest, telkens rekening houdend met de respectievelijke verhouding van de volgende snelheidsregimes: 30, 50, 70, 90 en 120 km/u.

Zo hebben we voor elke waarnemings sessie, een wegingscoëfficiënt toegepast op basis van de dag van de waarneming en de lengte van het wegennet, volgens het snelheidsregime en volgens het gewest (deze methode is niet meer veranderd de afgelopen jaren waardoor het gemakkelijker wordt om een betrouwbare vergelijking te maken met de resultaten uit vroegere studies). Hiervoor hebben we enerzijds het aantal waarnemings sessies dat op een weekday werd uitgevoerd, vergeleken met het aantal metingen dat tijdens het weekend plaatsvond. Anderzijds hebben we het aantal waarnemingen per gewest en per snelheidsregime aangepast volgens de werkelijke lengte van het bijhorende wegennet.

Tabel 1 geeft een overzicht van de indeling van de waarnemings sessies waarop de weging werd berekend. De weging werd dus berekend op basis van deze indeling, maar dan op gewestelijk niveau.

Tabel 1. Indeling van de waarnemings sessies volgens het snelheidsregime en de dag van de waarneming.

Snelheidsregime	30 km/u	50 km/u	70 km/u	90 km/u	120 km/u	Totaal
Weekdag	58	74	25	7	27	191
Weekenddag	13	27	10	0	8	58
Totaal	71	101	35	7	35	249

Bron: Vias institute (2018)

Bij het berekenen van de weging werd er ook rekening gehouden met de verkeersdrukte tijdens iedere waarnemings sessie. Omdat niet alle voertuigen konden onderzocht worden tijdens een waarnemings sessie (dit was meestal het geval aan drukke kruispunten waar de verkeersdrukte ervoor zorgde dat er minder voertuigen konden onderzocht worden dan er effectief waren), werd het aantal uitgevoerde waarnemingen gerapporteerd volgens het aantal voertuigen dat in theorie geobserveerd had kunnen worden tijdens de meet sessie. Dit aantal kon berekend worden aan de hand van een verkeersstelling die in de helft van elke waarnemings sessie werd gedaan en ongeveer 10 minuten duurde. Dankzij deze methode konden we de resultaten wegen ten opzichte van een theoretische stroom aan voertuigen per locatie. Dit had als voordeel dat het verlies aan gegevens door de beperkte waarnemings capaciteit, gecompenseerd kon worden. Daarenboven konden de observatoren tijdens de verkeersstelling het onderscheid maken tussen het aantal bestelwagens en het aantal personenwagens. Zo kon er ook een weging berekend worden voor beide typen voertuigen.

2.3 Statistische tests

Alle significantietesten in het kader van de studie werden gedaan aan de hand van een Wald-test met een betrouwbaarheidsinterval van 95%. De betrouwbaarheidsintervallen worden weergegeven in de grafieken in het rapport om de nauwkeurigheid van de statistische parameters op de steekproeven van de metingen te kunnen inschatten.

3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste resultaten over gordeldracht weergegeven en bepalen we de factoren en omstandigheden die verband kunnen houden met het al dan niet dragen van de veiligheidsgordel en onderzoeken we de evolutie van de waargenomen gedragingen.

3.1 Overzicht

In totaal werden er tijdens de gedragsmeting 64.065 wagens (effectieve aantallen) onderzocht op gordeldracht, waarvan 57.316 personenwagens en 6.749 bedrijfsvoertuigen van het type bestelwagen. Bedrijfsvoertuigen zijn voertuigen die bestemd zijn voor het transport van goederen en waarvan de massa in beladen toestand niet hoger is dan 3,5 ton. In totaal werden er bijna 88.000 personen geobserveerd.

Het percentage gordeldracht bij personenwagens verschilt erg van het percentage gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen (dit zijn meestal firmawagens). Dit fenomeen werd al in verschillende studies vastgesteld die aantoonde dat de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen meestal lager is dan bij privévoertuigen (Eby, Fordyce, & Vivoda, 2002). Deze twee verschillende typen voertuigen zullen dan ook in een aparte analyse behandeld worden.

3.2 Gordeldracht in personenwagens

3.2.1 Waarnemingen

Ongeveer 90% van de waarnemingen in deze studie werd uitgevoerd bij weggebruikers in een personenwagen (bijna 80.000 personen waarvan 57% mannen en 43% vrouwen). Van de inzittenden voorin was 76% bestuurder en 24% passagier. Bij 6% van de wagens zat er ten minste 1 passagier achteraan en bij 68% van de wagens zat de bestuurder alleen.

Tabel 2. Verhouding uitgevoerde waarnemingen volgens het geslacht van de bestuurder, het type passagier en de plaats in de wagen.

Type inzittende		Verhouding uitgevoerde waarnemingen	n
Bestuurders	Mannen	65%	37.291
	Vrouwen	35%	20.011
Passagiers voorin	Mannen	26%	4.685
	Vrouwen	65%	11.557
	Kinderen	8%	1.469
Passagiers achterin	Mannen	14%	605
	Vrouwen	22%	968
	Kinderen	64%	2.850

Bron: Vias institute (2018)

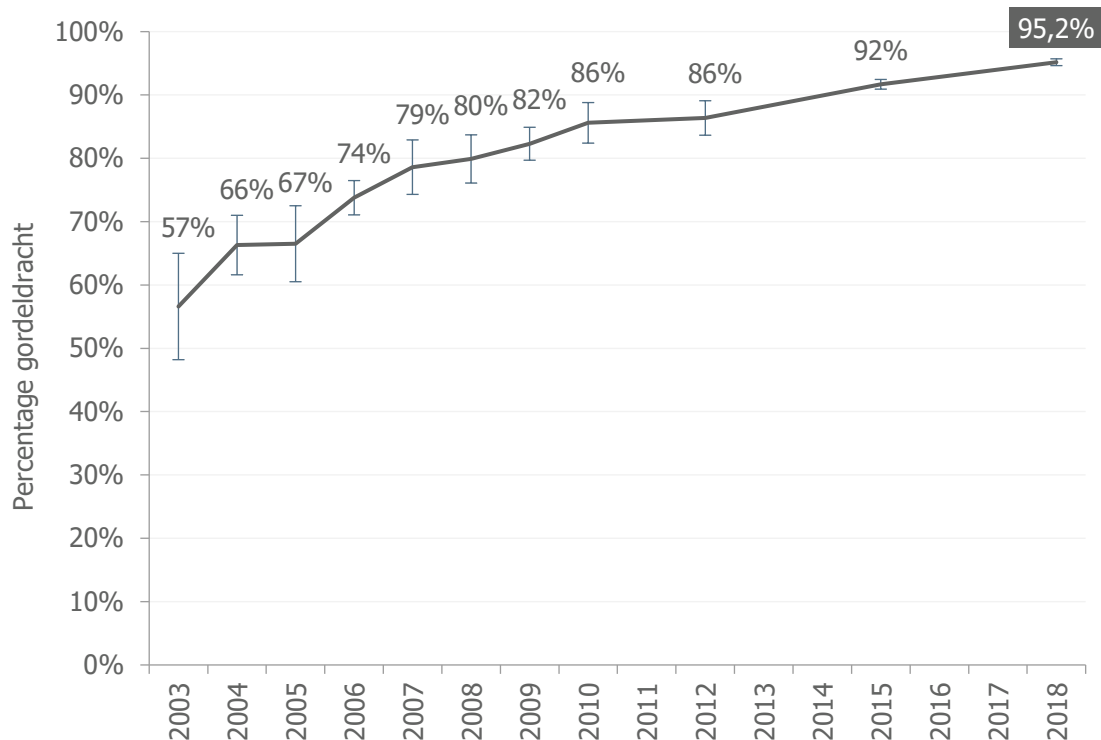
We merken hierbij op dat mannen over het algemeen oververtegenwoordigd zijn bij de bestuurders en ondervertegenwoordigd bij de passagiers die achteraan zitten. Daarnaast zijn bijna twee van de drie passagiers die achterin zitten kinderen.

3.2.2 Nationaal percentage gordeldracht

Het nationale percentage gordeldracht is 95,2%. Dit percentage gaat over weggebruikers die vooraan in de wagen zaten en op het Belgische wegennet reden in 2018. Even ter herinnering: Vias institute doet in België sinds 2003 gedragsmetingen rond het gebruik van de veiligheidsgordel bij weggebruikers vooraan in een voertuig. Hieruit kunnen we afleiden dat het nationale percentage gordeldracht constant evolueert en een

positieve tendens vertoont in de loop der jaren (Figuur 1). Zo evolueerde de gordeldracht van 57% in 2003 naar 92% in 2015, om vervolgens het hoogste niveau te behalen in 2018 (95,2%).

Figuur 1. Evolutie van het nationale percentage gordeldracht vooraan in de wagen.



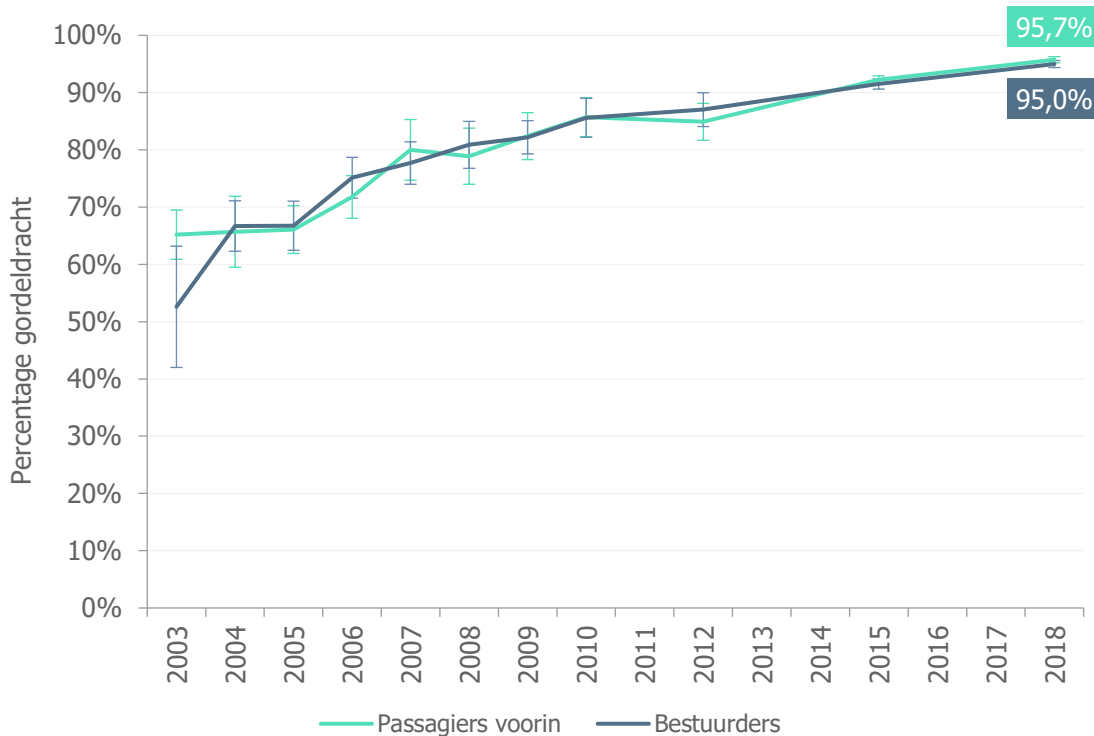
Bron: Vias institute (2018)

In 2001 werden tijdens de Staten-Generaal Verkeersveiligheid (SGVV) een aantal doelstellingen vooropgesteld op het gebied van gordeldracht tegen het jaar 2010. In 2007 werden deze doelstellingen herbekeken en verhoogd met de bedoeling in 2010 te eindigen op een niveau dat vergelijkbaar is met de landen met de hoogste gordeldracht (FCVV, 2007). Het vooropgestelde percentage gordeldracht in België voor 2010 was 95% (de gedetailleerde doelstellingen van de SGVV zijn terug te vinden in bijlage 2). Met een nationaal percentage van 86% in 2010 en van 92% in 2015 werd deze ambitieuze doelstelling in de vorige gedragsmetingen, nog steeds niet behaald. Anno 2018 wordt voor het eerst aan deze doelstelling voldaan. België behoort echter ook vandaag nog niet bij de landen met de hoogste gordeldracht (zie 3.5 Gordeldracht binnen een internationale context).

3.2.3 Gordeldracht voorin in een voertuig

Figuur 2 geeft de evolutie weer van het percentage gordeldracht sinds 2003 bij bestuurders en passagiers vooraan in een wagen.

Figuur 2. Evolutie van het percentage gordeldracht bij bestuurders en passagiers voorin in de wagen.



Bron: Vias institute (2018)

We zien een positieve evolutie van de gordeldracht, ongeacht of het nu gaat om de categorie bestuurders of om de inzittenden voorin. Het percentage gordeldracht van beide groepen evolueert op een gelijkaardige manier in de loop der jaren. Er is geen enkel significant verschil tussen het gedrag dat we bij de bestuurders zagen en het gedrag van de passagiers voorin.

Het percentage gordeldracht bij de bestuurders en de passagiers voorin is er enorm op vooruitgegaan sinds 2003, en zeker tussen 2005 en 2007. De vooruitgang was wat minder na 2007, maar het percentage gordeldracht van beide groepen is blijven stijgen in de loop der jaren om in 2018 een percentage te behalen van 95,0% voor de bestuurders en 95,7% voor de passagiers voorin (deze percentages waren respectievelijk nog maar 91,5% en 92,2% tijdens de vorige gedragsmeting van 2015).

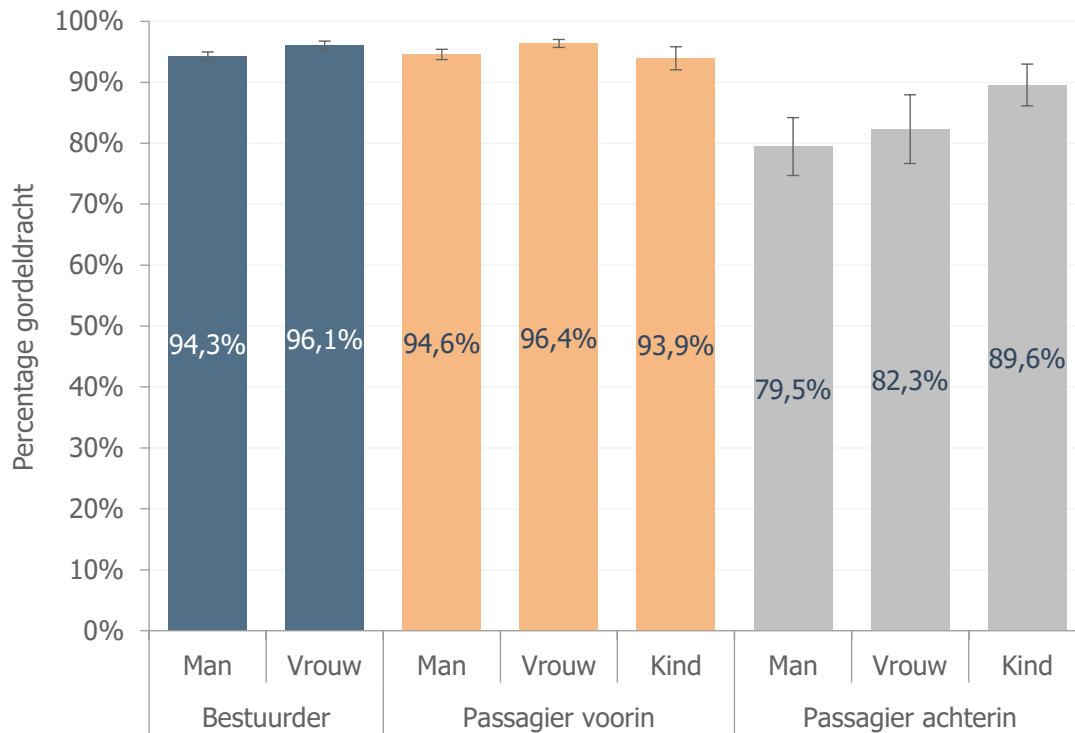
3.2.4 Gordeldracht achterin in een voertuig

Sinds 2015 is de gedragsmeting gordel uitgebreid naar de passagiers achterin in een voertuig. Het percentage passagiers achterin dat een gordel draagt was 85,5% in 2015 en bedraagt in 2018 86,3%. Dit percentage is significant lager ($p < 0,05$) dan het percentage gordeldracht dat voorin in de wagen werd gemeten (95,2%), zowel bij de bestuurders als bij de passagiers voorin (zie Figuur 1). Dit fenomeen wordt ook in andere Europese landen geobserveerd (ETSC, 2016).

Deze verschillen komen ook overeen met zelfgerapporteerd gedrag. In het rapport over de gedragsmeting van 2015 (Lequeux, 2016) werd reeds vermeld dat de attitudemetingen (waarbij weggebruikers werden ondervraagd rond hun verkeersveiligheidsgewoontes) van Vias institute in 2012 aangaven dat 86% van de ondervraagden verklaarde systematisch de gordel te dragen voorin in de wagen, ten opzichte van slechts 63% achterin (Meesmann U. & Boets S., 2014). In de attitudemeting van 2015 verschilden deze percentages amper: 88% voorin en 62% achterin (Schoeters & Meesmann, 2016).

Voor de bestuurders en de passagiers voorin, maar ook achterin in de voertuigen, werd er een onderscheid gemaakt tussen mannen, vrouwen of kinderen. Dankzij deze waarnemingen konden we het percentage gordeldracht berekenen, rekening houdend met zowel het type inzittende als de plaats in het voertuig (Figuur 3).

Figuur 3. Percentage gordeldracht volgens type inzittende en de plaats in het voertuig.



Bron: Vias institute (2018)

Uit de resultaten in Figuur 3 blijkt dat de gordel vaker wordt gedragen door vrouwen dan door mannen, ongeacht de plaats waar ze zitten in een voertuig.

Vooran in de wagen is de gordeldracht van vrouwelijke bestuurders (96,1%) en vrouwelijke passagiers (96,4%) significant hoger dan het percentage gordeldracht bij hun mannelijke tegenhangers, van wie de gordeldracht respectievelijk 94,3% en 94,6% bedraagt. Deze vaststelling is niet nieuw. Het percentage gordeldracht is sinds de start van de metingen in 2003 altijd al hoger geweest bij vrouwen dan bij mannen.

In 2015 was het verschil achteraan in de wagen qua gedrag tussen de beide geslachten zeer opvallend: 69% van de mannen droeg een gordel ten opzichte van 80% van de vrouwen. Anno 2018 is het verschil kleiner geworden en bedragen de percentages respectievelijk 79,5% en 82,3%.

Een interessante vaststelling is verder dat kinderen die achterin in de wagen zitten ook vaker vastgeklikt zitten dan de volwassenen (dit verschil zien we echter niet vooran in de wagen). Het percentage vastgeklikte kinderen achterin, bedraagt 89,6%. Dit percentage is significant hoger ($p < 0,05$) dan het percentage gordeldracht dat vastgesteld werd bij de volwassenen (81,2%), die echter één derde van de passagiers achteraan vertegenwoordigen.

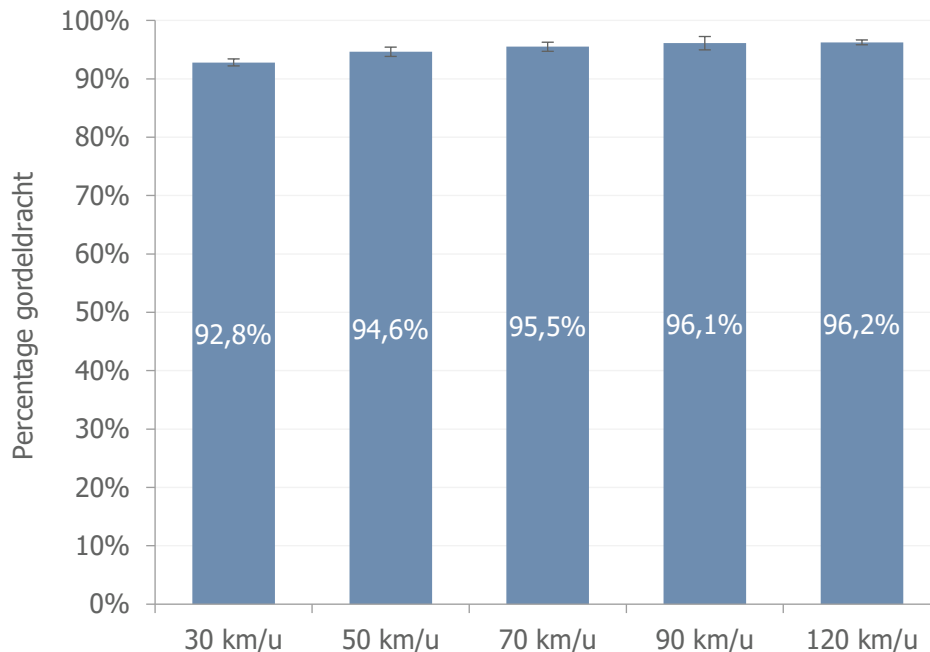
3.2.5 Gordeldracht volgens het moment van de week

Volgens de vorige gedragsmeting gordeldracht van 2015, heeft de dag van de week geen significante invloed op de gordeldracht bij de bestuurders en ook niet bij de passagiers voorin (Lequeux, 2016). De resultaten van de studie van 2018 bevestigen deze stelling want er is geen significant verschil tussen de gordeldrachtcijfers van voertuigen die tijdens de week rijden (95,4%) ten opzichte van de voertuigen die tijdens het weekend rijden (94,6%).

3.2.6 Gordeldracht per snelheidsregime

Op basis van de toegelaten snelheid op de plaats van de meetlocatie en er vlak voor, kon de gordeldracht berekend worden voor de volgende snelheidsregimes: 30, 50, 70, 90 en 120 km/u (zie Figuur 4).

Figuur 4. Percentage gordeldracht in de wagen (alle inzittenden samen) in 2018, volgens het snelheidsregime.



Bron: Vias institute (2018)

Na analyse van de resultaten, blijkt dat het percentage gordeldracht in de 30 km/u-zones (92,8%) significant lager ligt ($p < 0,05$) dan de percentages die we bij hogere snelheidsregimes hebben vastgesteld, waar de percentages allemaal boven de 94% lagen. Dit is hetzelfde als we alleen kijken naar de bestuurders en de passagiers voorin en is trouwens een gegeven dat we vaststellen sinds de waarnemingen in 2003.

Dit verschil in gedrag kan deels verklaard worden doordat sommige bestuurders het ongevalsrisico en de mogelijke gevolgen van een ongeval onderschatten op 'tragere' wegen. Ze denken dat het niet nodig is om een gordel te dragen wanneer er niet snel gereden wordt (Riguelle, 2013). Hoewel inzittenden van een wagen 20 keer meer risico lopen om te overlijden bij een ongeval aan 80 km/u dan aan 30 km/u (WHO, 2004), toch blijft het risico op ernstige verwondingen bij een aanrijding aan lage snelheid bestaan.

Een andere verklaring voor het feit dat de gordel minder vaak gedragen wordt op 30 km/u-wegen, zou kunnen zijn dat de afstanden die binnen de zone 30 (binnen de bebouwde kom dus) afgelegd worden, vaak kortere afstanden zijn dan de trajecten op wegen met hogere snelheidsregimes (zoals de wegen buiten de bebouwde kom of de autosnelwegen). Weggebruikers geven de korte afstand ook aan als één van de voornaamste redenen om de gordel niet te dragen (Raftery & Wundersitz, 2011).

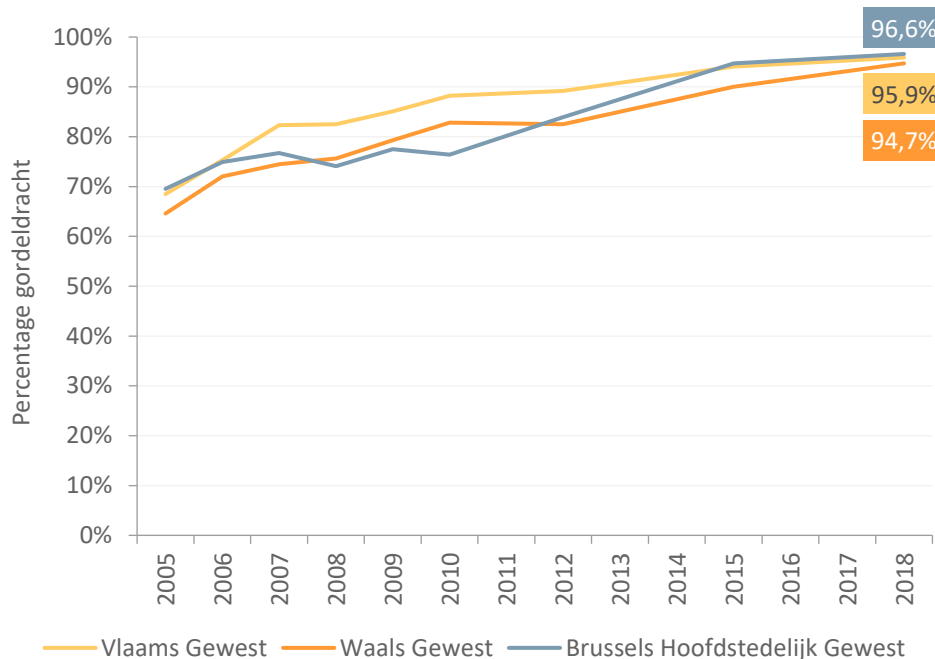
Men kan zich ook afvragen in hoeverre het niet dragen van de gordel vaker geobserveerd wordt wanneer iemand net ergens vertrekt of een parkeerplaats aan het zoeken is; met andere woorden in situaties die typisch zijn voor de bebouwde kom. Het zou dus inderdaad kunnen dat de gordel vaker achterwege gelaten wordt in dergelijke verkeerssituaties waar er minder snel gereden wordt.

3.2.7 Gordeldracht per gewest

In 2018 bedroeg het percentage gordeldracht vooraan in de wagen 95,9% in Vlaanderen, 94,7% in Wallonië en 96,6% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Waar Wallonië in 2015 nog een significant lagere gordeldracht had dan Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, werden er in 2018 geen significante verschillen meer gevonden tussen de verschillende regio's.

Het percentage gordeldracht evolueert positief in alle gewesten van het land (zie Figuur 5).

Figuur 5. Evolutie van het percentage gordeldracht voorin de wagen (bestuurders en passagiers samen) in de verschillende gewesten van het land.



Bron: Vias institute (2018)

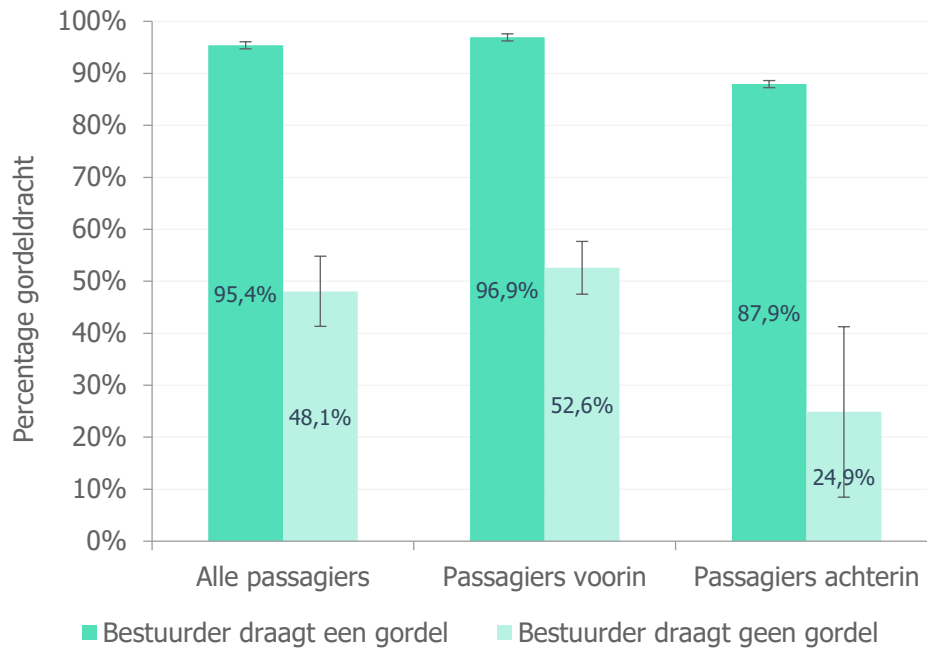
Wallonië noteerde de meest gunstige vooruitgang op het gebied van gordeldracht. Ten opzichte van 2015 (90%) steeg het percentage gordeldracht met 4,7 procentpunten tot 94,7%. Wallonië haalt dus net niet de vooropgestelde doelstelling van 95% gordeldracht tegen 2010 die tijdens de Staten-Generaal werd vastgelegd (zie 3.2.2.). Ondanks dat Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest slechts een lichte stijging van de gordeldracht laten noteren ten opzichte van 2015, halen deze regio's de doelstelling wel anno 2018.

3.2.8 Verband tussen het gedrag van de bestuurder en dat van de passagiers

De invloed van het "gordelgedrag" van de bestuurder op dat van de passagiers, is niet gemakkelijk te meten. De gedragsmetingen die bij de inzittenden van elk voertuig werden uitgevoerd, hebben echter wel een verband kunnen aantonen tussen de gordeldracht van de passagiers en de gordeldracht van de bestuurder (zie Figuur 6).

Figuur 6 toont aan dat het percentage gordeldracht bij de passagiers veel hoger ligt wanneer de bestuurder zelf ook een gordel draagt (95,4%) dan wanneer dat niet het geval is (48,1%). Hoewel we niet met zekerheid kunnen zeggen in welke mate het gedrag van de bestuurder invloed heeft op het gedrag van de passagiers, kunnen we uit cijfers toch afleiden dat er wel degelijk een nauw verband bestaat tussen het geobserveerde gedrag van de bestuurder en dat van de passagiers in hetzelfde voertuig.

Figuur 6. Percentage passagiers dat een gordel droeg in functie van het gedrag van de bestuurder.



Bron: Vias institute (2018)

Op basis van eerdere resultaten uit de attitudemetingen van Vias institute in 2015, is het verband tussen het geobserveerde gedrag van inzittenden in hetzelfde voertuig ook aangetoond. Zo verklaarde 80% van de bestuurders dat ze systematisch aan hun passagiers vragen om zich vast te klikken (Schoeters, & Meesmann, 2016). Verschillende studies bevestigen de stelling dat de passagiers meer geneigd zouden zijn hun gordel te dragen wanneer de bestuurder zelf ook een gordel aan heeft (zie Nambisan & Vasudevan, 2007).

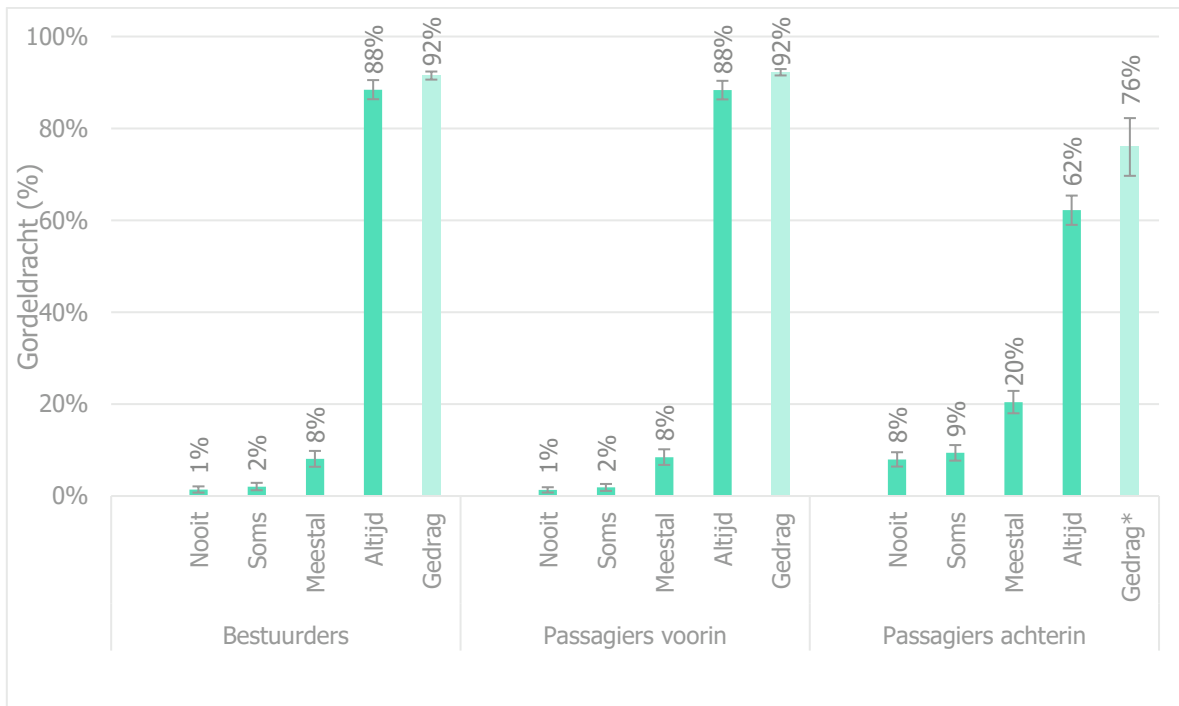
3.3 Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen²

Bij het vergelijken van de resultaten van gedragsmetingen met attitudemetingen, stoten we op verschillende moeilijkheden. Een eerste moeilijkheid is dat de twee soorten metingen de gordeldracht meten op een verschillende manier. Gedragsmetingen zijn gebaseerd op het meten van daadwerkelijk gedrag terwijl de attitudemetingen gebaseerd zijn op "toegegeven" houdingen ten opzichte van bepaalde gewoontes in het verkeer. Een tweede moeilijkheid is ook dat de attitudemetingen gebaseerd zijn op verschillende categorieën (zoals de categorieën personen die verklaren dat ze "altijd" hun gordel dragen en zij die verklaren hun gordel "meestal" te dragen), terwijl de gedragsmetingen slechts op een dichotomische indeling gebaseerd zijn. Bij de gedragsmetingen is er ook sprake van een "puntwaarneming", terwijl er bij attitudemetingen een uitspraak gedaan wordt over het zelfverklaard gedrag tijdens een bepaalde periode.

Voor zover we de twee typen metingen kunnen vergelijken, zien we dat 88% van de bestuurders en de passagiers voorin bij de attitudemetingen verklaart de veiligheidsgordel altijd te dragen, terwijl we bij de gedragsmetingen zien dat bijna 95% van hen effectief een gordel draagt (zie Figuur 7). Omdat deze percentages redelijk dicht bij elkaar liggen, kunnen we van de stelling uitgaan dat de houding die personen aannemen ten opzichte van gordeldracht een juiste inschatting geeft van het gedrag dat we in de realiteit observeren (zie ook Riguelle F., 2013).

² Daar de meest recente attitudemeting dateert van 2015 (Schoeters & Meesmann, 2016) werden in deze vergelijking de percentages uit deze attitudemeting vergeleken met de percentages uit de gedragsmeting van 2015 (Lequeux, 2016). De percentages in Figuur 7 verschillen dan ook van deze die hoger (Figuur 2/3) vermeld werden.

Figuur 7. Vergelijking tussen de gedragsmetingen en de attitudemetingen in 2015.



* Alleen volwassenen
Bron: Vias institute (2015)

De attitudemetingen en de gedragsmetingen verschillen wel veel van elkaar als we kijken naar de passagiers achterin in de wagen (aangezien er in de attitudemetingen alleen volwassenen ouder dan 18 jaar werden ondervraagd, hebben we in bovenstaande grafiek voor de gedragsmeting ook alleen maar de gegevens over gordeldracht bij volwassenen opgenomen). De attitudemeting geeft aan dat 62% van de passagiers achterin hun gordel altijd draagt ten opzichte van 76% bij de gedragsmeting. Hierbij moeten we wel opmerken dat er in deze vergelijking geen rekening werd gehouden met de categorie personen die aangaven hun gordel "meestal" te dragen. In dit verband moeten we ook vaststellen dat in de attitudemetingen 20% van de passagiers achterin toegeeft de gordel "meestal" te dragen terwijl dat bij de passagiers voorin en bij de bestuurders slechts 8% is.

3.4 Gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen³

Ongeveer 10% van de waarnemingen in onze studie gebeurde bij personen in een bedrijfsvoertuig van het type bestelwagen. Ter herinnering: deze voertuigen zijn (meestal) bestemd voor het transport van goederen. Hun massa in beladen toestand mag niet hoger zijn dan 3,5 ton. Zoals eerder aangegeven, hebben we ervoor gekozen om deze categorie voertuigen apart te behandelen van de privéwagens aangezien de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen normaal gezien lager ligt (zie pag. 12).

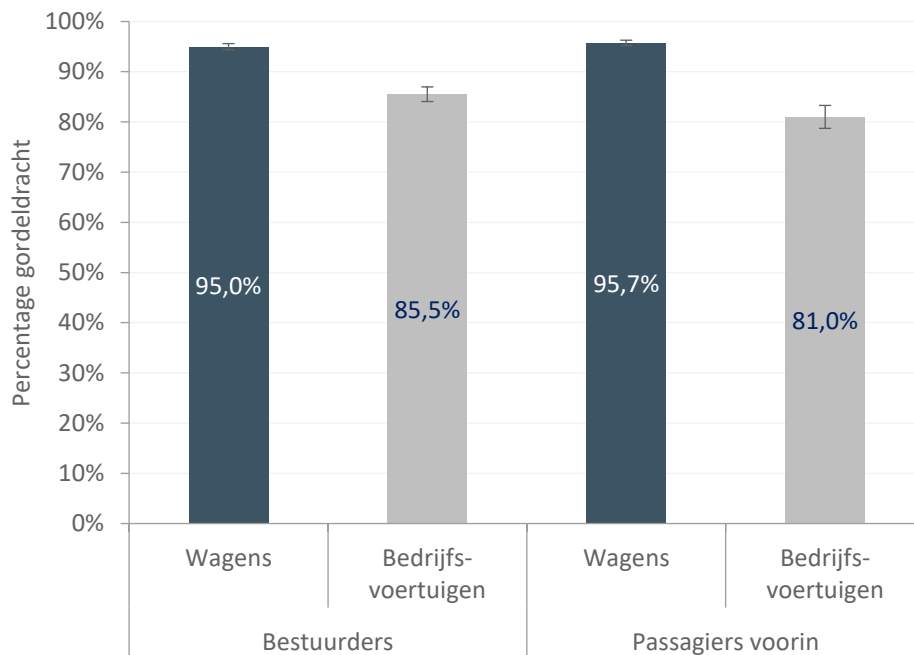
Volgens de gedragsmetingen bedraagt het percentage gordeldracht voorin in een bedrijfsvoertuig⁴ slechts 84,7% terwijl dit 95,2% bedraagt bij privéwagens. Dat is een verschil van 10,5 procentpunten. Dit bevestigt dus de stelling dat de gordel meer achterwege wordt gelaten in bedrijfsvoertuigen dan in privéwagens.

Figuur 8 maakt een vergelijking van het percentage gordeldracht van bestuurders en passagiers die voorin in een privéwagen zitten ten opzichte van in een bedrijfsvoertuig.

³ Bijlage 3 geeft aan wat in deze studie wordt verstaan onder een bedrijfsvoertuig.

⁴ Er zaten quasi geen passagiers achteraan in een bedrijfsvoertuig (slechts in 0,6% van de gevallen). Daarom werd er voor de analyse alleen rekening gehouden met de bestuurders en de passagiers voorin.

Figuur 8. Vergelijking van het percentage gordeldracht van bestuurders en passagiers die vooraan zitten in een privéwagen ten opzicht van in een bedrijfsvoertuig.



Bron: Vias institute (2018)

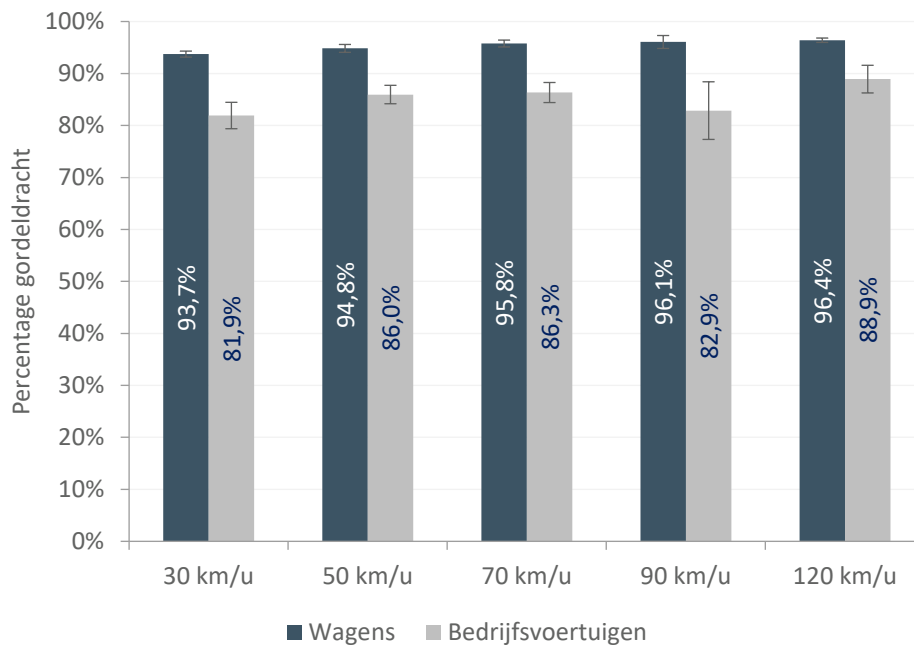
Het verschil tussen de waargenomen cijfers van de twee categorieën voertuigen is significant. Terwijl 95,0% van de bestuurders van personenwagens een gordel draagt, heeft slechts 85,5% van de bestuurders van een bedrijfsvoertuig een gordel om (een verschil van 9,5 procentpunten). Deze percentages stijgen respectievelijk tot 95,7% en 81,0% voor passagiers voorin in de voertuigen. Het verschil qua gordeldracht tussen de twee categorieën voertuigen is al onderwerp geweest van verschillende studies en werd ook vastgesteld in andere landen. Bijvoorbeeld in Zwitserland, waar slechts 82% van de bestuurders van transportvoertuigen (bestelwagens, vrachtwagens en voertuigen met een laadbak inbegrepen) een gordel draagt, ten opzichte van 95% van de bestuurders van een privéwagen (BPA, 2015).

Er dient opgemerkt dat 90% van de inzittenden van een bedrijfsvoertuig een man is. Maar deze factor volstaat op zichzelf niet om het verschil qua gordeldracht tussen de twee categorieën voertuigen te verklaren. De gordeldracht van mannen alleen bedraagt immers 85,2% bij de bedrijfsvoertuigen en 94,3% bij de privéwagens.

Een mogelijke hypothese om de waargenomen verschillen tussen de twee categorieën voertuigen te verklaren, is dat de verdeling van het aantal voertuigen dat we in de diverse snelheidsregimes geobserveerd hebben, verschilt volgens het type voertuig. Zo zouden er meer bedrijfsvoertuigen binnen de bebouwde kom en in de zones 30 rijden, waar de gordel minder vaak gedragen wordt. Deze hypothese moet echter verworpen worden, omdat in deze studie het aandeel bedrijfsvoertuigen in vergelijking met personenwagens binnen een zone 30 relatief hetzelfde is als voor de andere snelheidsregimes.

Figuur 9 laat zien dat ongeacht het snelheidsregime, de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen systematisch significant lager ($p < 0,05$) is dan bij personenwagens.

Figuur 9. Vergelijking van de gordeldracht bij bestuurders van personenwagens en bedrijfswagens volgens de verschillende snelheidsregimes.

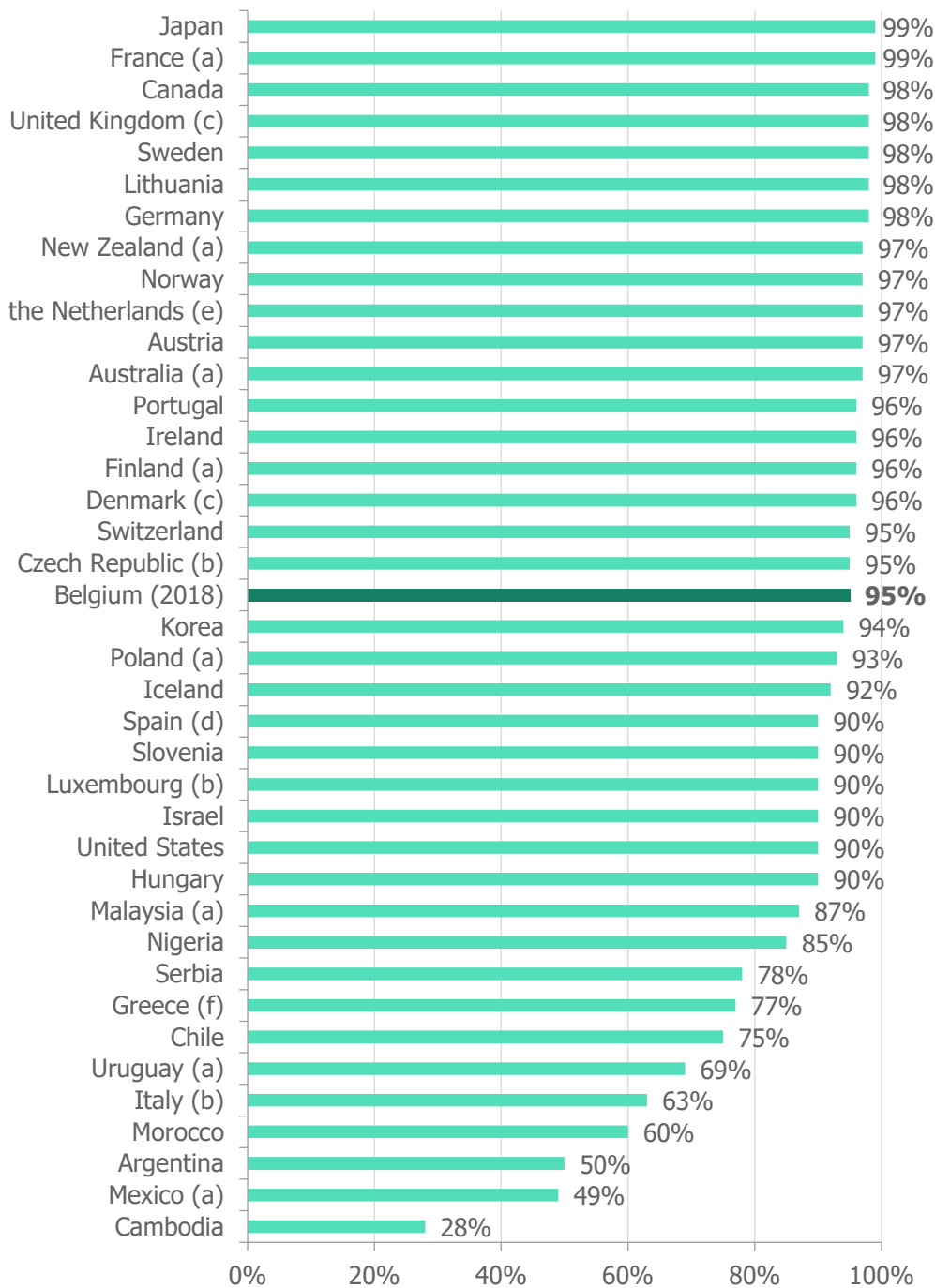


Bron: Vias institute (2018)

3.5 Gordeldracht binnen een internationale context

In Figuur 10 kunnen we het nationale percentage gordeldracht vergelijken met de meest recente prestatie-indicatoren (die grotendeels in 2017 werden berekend) die men kon waarnemen in de landen behorende tot de IRTAD-groep. We hebben in Figuur 10 voor België het in deze studie geobserveerde percentage van 95% reeds opgenomen.

Figuur 10. Percentage gordeldracht (2017 of laatst beschikbaar jaar) voorin de wagen in de landen die behoren tot de IRTAD-groep^{5,6}.



Bron: OECD/ITF (2018); Infografie: Vias institute

Als we naar de grafiek kijken, kunnen we vaststellen dat onze buurlanden Frankrijk, Duitsland en Nederland beter scoren met respectievelijk 99%, 98% en 97%. Nederland behaalde dat percentage bovendien reeds acht jaar geleden. Ook stellen we vast dat de Scandinavische landen (Finland, Zweden en Noorwegen) goed scoren op het gebied van gordeldracht. België heeft met andere woorden de kopgroep in het vizier en nadert tot op 4 procentpunten.

De internationale vergelijkingen blijven echter indicaties aangezien we niet over variabiliteitsgegevens beschikken. Daarenboven berekent elk land de percentages volgens hun eigen methode en worden de gegevens niet in dezelfde periode berekend.

⁵ International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD)

⁶ (a) 2016 data; (b) 2015 data; (c) 2014 data; (d) 2012 data; (e) 2010 data; (f) 2009 data

4 Conclusies en aanbevelingen

Momenteel voert Vias institute elke drie jaar een nationale gedragsmeting uit rond gordeldracht. De gedragsmeting bestaat uit observaties van de gordeldracht bij bestuurders en passagiers van een voertuig.

Tot in 2012 behandelden de studies van Vias institute enkel de gordeldracht van de bestuurders en de passagiers voorin in een voertuig. Sinds de studie van 2015 worden er ook metingen uitgevoerd van de gordeldracht bij de passagiers achterin. Voor de observatie van de passagiers achterin moest er een nieuwe methodologie ontwikkeld worden zodat de gedragsmeting gordel verder uitgebreid kon worden maar tegelijkertijd ook de evolutie van het gedrag voorin in de wagen opgevolgd kon blijven worden.

Door de nieuwe methode moesten er in 2015 nieuwe waarnemingslocaties gekozen worden aan kruispunten met verkeerslichten zodat het mogelijk werd om de passagiers achterin in de wagen even goed te kunnen observeren. Er moest extra aandacht geschonken worden aan het waarnemingsprotocol van de gordeldracht, gezien de moeilijkheden die eigen zijn aan het observeren van passagiers achterin (vooral zichtbaarheidsproblemen omdat er achteraan vaker getinte autoruiten zijn of door de aanwezigheid van kinderzitjes waarbij het niet altijd duidelijk is of de kinderen effectief vastgeklikt zitten of niet). In 2018 hebben we in de mate van het mogelijke exact dezelfde locaties gekozen als in 2015.

Naast de observatie van de passagiers achterin, hebben we ook de gordeldracht bij bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) onderzocht. Om deze meting te kunnen doen was het, net zoals in 2015, niet nodig om de waarnemingsmethode die we normaal gezien gebruiken, te veranderen. Alleen was er voor de analyse van de gegevens wel een aparte weging nodig voor dit type voertuig, waarbij we rekening hielden met de geobserveerde verkeersdrukke en de verdeling van de voertuigen over het wegennet. De meeste bedrijfsvoertuigen zijn firmawagens waarbij we zien dat de gordel vaker achterwege wordt gelaten dan bij privéwagens. Dat is ook de reden waarom de gegevens uit deze metingen, in een aparte analyse behandeld werden.

4.1 Samenvatting en interpretatie van de belangrijkste resultaten

Dankzij deze gedragsmeting hebben we het percentage gordeldracht kunnen vaststellen bij bestuurders en passagiers van voertuigen die op het Belgische wegennet rijden. Het nationale percentage gordeldracht dat gemeten werd voorin in de wagen bedroeg 95,2% en het percentage gordeldracht achterin was 86,3%.

De studie geeft ook een aantal factoren en omstandigheden aan die significant verband houden met het dragen van de gordel. Zo hebben we onder andere volgende zaken kunnen onderscheiden: de plaats waar iemand zit in een voertuig, het type voertuig, het gedrag van de bestuurder ten opzichte van de passagiers, het type inzittende (man, vrouw, kind) en het geldende snelheidsregime.

- De plaats waar een persoon zit in een voertuig heeft een doorslaggevende invloed op het gebruik van de gordel. De passagiers die achterin zitten, zijn inderdaad minder geneigd om hun gordel aan te doen (86,3%) dan de bestuurder en de passagiers voorin (95,2%). Waar de persoon voorin precies zit heeft echter slechts een zeer kleine invloed op de gordeldracht. Het percentage gordeldracht bij de passagiers voorin (95,7%) is slechts licht hoger dan dat van de bestuurders (95,0%).
- De gordeldracht hangt sterk af van het type voertuig: of het een (privé) personenwagen is of een bedrijfsvoertuig (bestelwagen). De gordeldracht bedraagt 95,2% bij privéwagens en 84,7% vooraan bij de bedrijfsvoertuigen. Het verschil qua gordeldracht tussen de twee categorieën voertuigen is al onderwerp geweest van verschillende studies en werd ook vastgesteld in andere landen.
- De gordeldracht van de bestuurder is gerelateerd aan de gordeldracht van de passagiers, ongeacht de plaats waar ze zitten in het voertuig. Het percentage gordeldracht van de passagiers is veel hoger wanneer de bestuurder zelf ook een gordel draagt (95,4%) dan wanneer deze geen gordel aan heeft (48,1%). Deze vaststelling geldt ook achterin de wagen; waar er meestal kinderen zitten. De invloed van het gedrag van de bestuurder op de gordeldracht van de kinderen achterin werd reeds aangetoond in een aparte studie van Vias institute. Uit die studie bleek dat de verhouding

vastgeklikte kinderen varieert in functie van de verwantschap tussen het kind en de bestuurder (Roynard, 2015).

- Mannen zijn iets minder geneigd hun veiligheidsgordel te dragen dan vrouwen en kinderen, en dit ongeacht de plaats waar ze zitten in het voertuig. Dit wordt bevestigd door de attitudemeting van 2015 waarin vrouwen significant vaker aangeven de gordel voorin de wagen te dragen (Schoeters & Meesmann, 2016).
- Momenteel zijn er geen significante verschillen meer tussen de verschillende gewesten: Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2015 was dit verschil er wel nog en stelden we vast dat Wallonië significant lager scoorde inzake gordeldracht ten opzichte van de andere gewesten. Zij hebben de afgelopen drie jaar met andere woorden de grootste progressie gemaakt.
- De weggebruikers die binnen de zone 30 rijden, zijn minder vaak vastgeklikt dan diegenen die op wegen rijden waar er een hogere snelheid toegelaten is. Dit fenomeen zou gedeeltelijk te verklaren zijn door het feit dat sommige weggebruikers het risico en de gevolgen van een ongeval aan een lagere snelheid onderschatten. Een andere reden kan zijn dat de afgelegde trajecten binnen de zone 30 vaak kortere afstanden zijn dan de trajecten die afgelegd worden op wegen waar er een hogere snelheid toegelaten is.

4.2 Doelstellingen van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid

Met een nationaal percentage gordeldracht voorin dat geëvolueerd is van 57% in 2003 naar meer dan 95% in 2018, heeft ons land een grote vooruitgang gemaakt. Het percentage gordeldracht dat in 2018 geobserveerd werd, komt eindelijk tegemoet aan de doelstelling die vastgelegd werd door de Staten-Generaal Verkeersveiligheid (SGVV) – alhoewel deze doelstelling was vooropgesteld tegen 2010.

Met deze cijfers behoort België echter nog niet tot de beste Europese landen. Er zijn dus nog bijkomende inspanningen nodig opdat de veiligheidsgordel beter ingeburgerd zou geraken bij de weggebruikers. Dat is de enige manier om te kunnen wedijveren met landen die een veel betere score behalen binnen deze materie (zoals Frankrijk, Duitsland, Nederland en Het Verenigd Koninkrijk, waar het percentage gordeldracht voorin hoger ligt dan 97%).

Wat de gordeldracht achterin in een voertuig betreft, daar heeft de studie aangetoond dat 86,3% een gordel draagt. Dit percentage is significant lager dan de gordeldracht voorin. We behalen hier echter wel, net zoals in 2015, de doelstelling mee die door de Staten-Generaal (SGVV) werd vastgesteld, namelijk 80% van de passagiers achterin moet de veiligheidsgordel dragen tegen 2010. De doelstelling van de Staten-Generaal werd echter niet behaald als we kijken naar de gordeldracht bij kinderen (89,6%). De doelstelling was een percentage van 95% correct vastgeklikte kinderen tegen 2005 (FCVV, 2007). Dit percentage geldt zowel voor het gebruik van de klassieke veiligheidsgordel als voor alle kinderbeveiligingssystemen. Er moet dus gewerkt worden aan een betere beveiliging van alle personen die achteraan zitten in een voertuig.

4.3 Aanbevelingen

De gedragsmetingen die we sinds 2003 uitvoeren, hebben aangetoond dat er een aanzienlijke stijging is van de gordeldracht voorin in de wagen (+38 procentpunten). Hoewel het percentage gordeldracht in 2018 gestegen is tot 95% voorin in de wagen (en hiermee voor het eerst de doelstelling van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid werd behaald, moeten extra maatregelen worden genomen. De meeste van onze buurlanden doen het beter met percentages die liggen tussen 97% en 99%.

Een mogelijke maatregel is het verder sensibiliseren van de bevolking over het belang van het dragen van de gordel. De focus moet hierbij in de eerste plaats worden gericht op de mannelijke bestuurders en passagiers voorin de wagen. Zij dragen nog steeds significant minder de gordel dan hun vrouwelijke tegenhangers. Bovendien is het belangrijk de factoren te onderzoeken die er voor zorgen dat mannen minder geneigd zijn dan vrouwen om een gordel te dragen.

Deze gedragsmeting over gordeldracht, evenals de gedragsmeting rond het gebruik van kinderbeveiligingssystemen (Schoeters & Lequeux, 2018) illustreren verder dat er ook meer aandacht moet

gaan naar het veilig vastklikken van de kinderen in de wagen. Uit de studie van Schoeters en Lequeux (2018) blijkt immers dat slechts 23% van de kinderen kleiner dan 135 cm volledig correct zijn vastgemaakt. Gezien het grote aantal jonge passagiers achterin in een wagen, is het dan ook belangrijk om de (jonge) ouders te sensibiliseren rond het belang van het systematisch vastklikken van hun kinderen en indien nodig hen ook in te lichten rond het gebruik van een aangepast kinderbeveiligingssysteem.

Ook op technologisch vlak kunnen er maatregelen genomen worden. Bijvoorbeeld een algemene verspreiding van de gordelverklikkers voor de passagiers achterin in een voertuig. De resultaten van deze gedragsmeting laten immers zien dat achterin de wagen de gordel nog steeds minder wordt gedragen. Vias institute is trouwens voorstander om de gordelverklikker verplicht te maken voor alle inzittende van een voertuig.

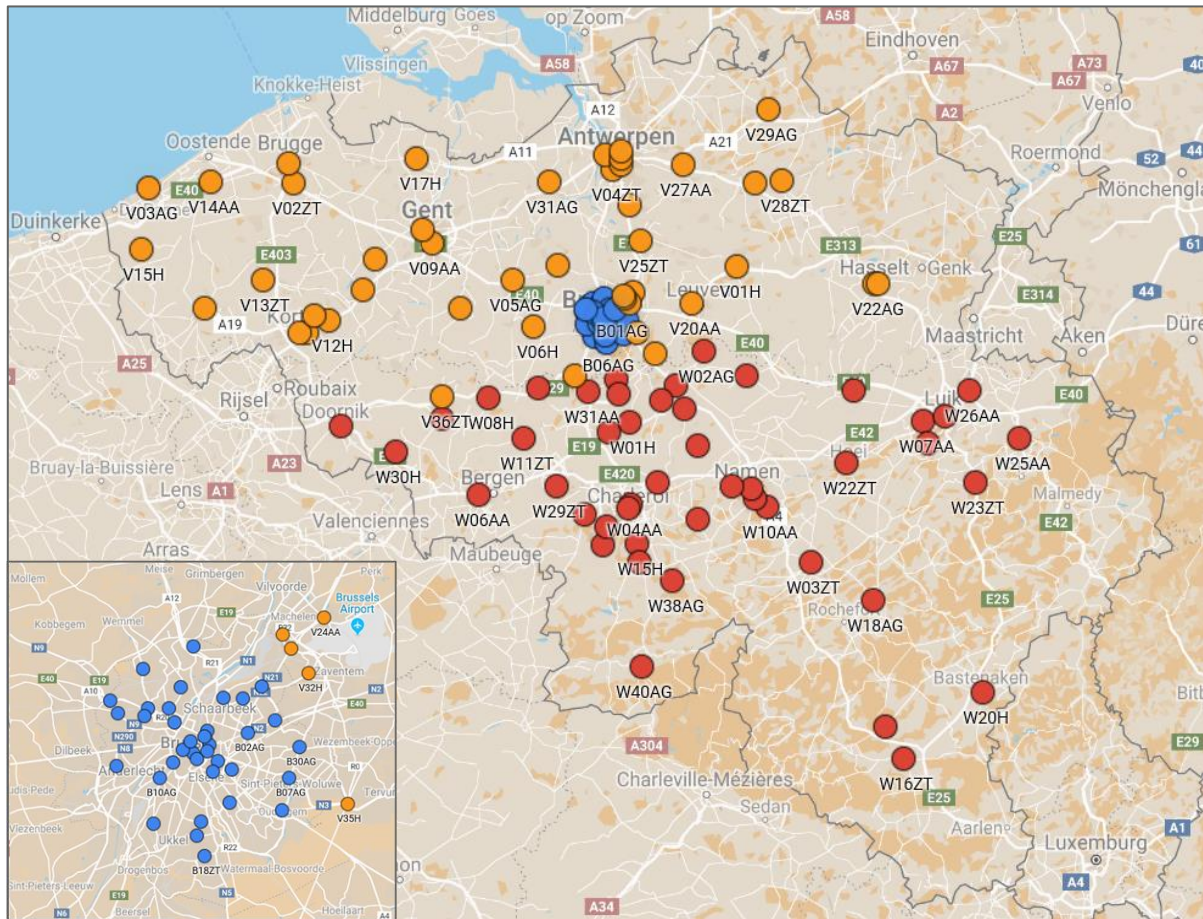
Ook andere maatregelen kunnen ervoor zorgen dat de gordel meer gedragen wordt in bepaalde voertuigen zoals bedrijfsvoertuigen en bestelwagens. In dit specifieke geval zouden de bedrijven gesensibiliseerd moeten worden rond verkeersveiligheid en zouden ze moeten aangemoedigd worden om een beleid te ontwikkelen dat werknemers aanzet om de gordel steeds te dragen als ze de baan op moeten voor het werk.

Referenties

- BPA (2015). Relevé 2015 du bpa sur le taux de port de la ceinture de sécurité. Bern, Suisse : Bureau de prévention des accident.
- Eby, D.W., Fordyce, T.A., & Vivoda, J.M. (2002). A comparison of safety belt use between commercial and noncommercial light-vehicle occupants. *Accident analysis and Prevention*, 34, 285-291.
- Elvik, R., Vaa, T., Sorensen, M. (2009). The handbook of road safety measures (2nd edition). Emerald Group Publishing Limited.
- ETSC (2014). *Ranking EU progress on car occupant safety*. Pin Flash Report 27. Brussels, Belgium: European Transport Safety Council.
- ETSC (2016). *How traffic law enforcement can contribute to safer roads*. Pin Flash Report 31, June 2016. European Transport Safety Council.
- Europese Unie (2016). Richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton. <http://eur-lex.europa.eu>
- FCVV (2007). Federale Commissie Verkeersveiligheid. Dossier: veiligheidsgordel en kinderbeveiligingssystemen. Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid 2007.
- Lequeux Q. (2016). Hoe staat het met onze gordeldracht? Resultaten van de gedragsmeting gordel 2015. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Nambisan, S.S. & Vasudevan, V. (2007). Is seat belt usage by front seat passengers related to seat belt usage by their drivers? *Journal of Safety Research* 38 (2007), 545-555.
- WHO (2004). Rapport rond preventie en traumatismes te wijten aan een verkeersongeval. Het rapport werd gepubliceerd onder de directie van Peden M., Scurfield R., Sleet D., Mohan D., A. Hyder A., Jarawan E. et Mathers C. (2004). Wereldgezondheidsorganisatie (WHO), Genève, 2004.
- Raftery, S.J. & Wundersitz, L.N. (2011). No restraint? Understanding differences in seat belt use between fatal crashes and observational surveys. CASR090 Report Series, Centre for Automotive Safety Research, *Journal of Safety Research* 31 (4), 211-220.
- Riguelle, F. (2013). Nationale gedragsmeting gordeldracht - 2012 Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Roynard, M. (2015). Worden kinderen veilig vervoerd? Nationale gedragsmeting: gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2014. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Schoeters, A., & Lequeux, Q. (2018). Klikken we onze kinderen wel veilig vast? Resultaten van de nationale Vias-gedragsmeting over het gebruik van kinderbeveiligingssystemen 2017. Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid
- Slootmans, F., & De Schrijver, G. (2015). Doden op de snelweg. Diepteanalyse van de dodelijke verkeersongevallen op de Belgische autosnelwegen van 2009 tot 2013. Brussel, België: Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid - Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
- Wegcode (2016). Koninklijk besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. <https://wegcode.be/>

Bijlagen

Bijlage 1. Lokalisatie van de waarnemingslocaties.



Brussels Hoofdstedelijk Gewest

Bron: Vias institute (2018)

Bijlage 2. Doelstellingen van de Staten-Generaal van de Federale Commissie Verkeersveiligheid (SGVV) inzake gordeldracht.

% Vastgestelde gordeldracht	2007	2008	2009	2010
Bestuurder	78	84	90	95
Passagier voorin	78	84	90	95
Passagier achterin	65	70	75	80

Bron: FCVV (2007)

Bijlage 3. Beschrijving van een bedrijfsvoertuig.

Bedrijfsvoertuigen zijn voertuigen die bestemd zijn voor het transport van goederen en waarvan de massa in beladen toestand niet hoger is dan 3,5 ton. De voertuigen hieronder werden in het kader van deze studie gecategoriseerd als een bedrijfsvoertuig.



