

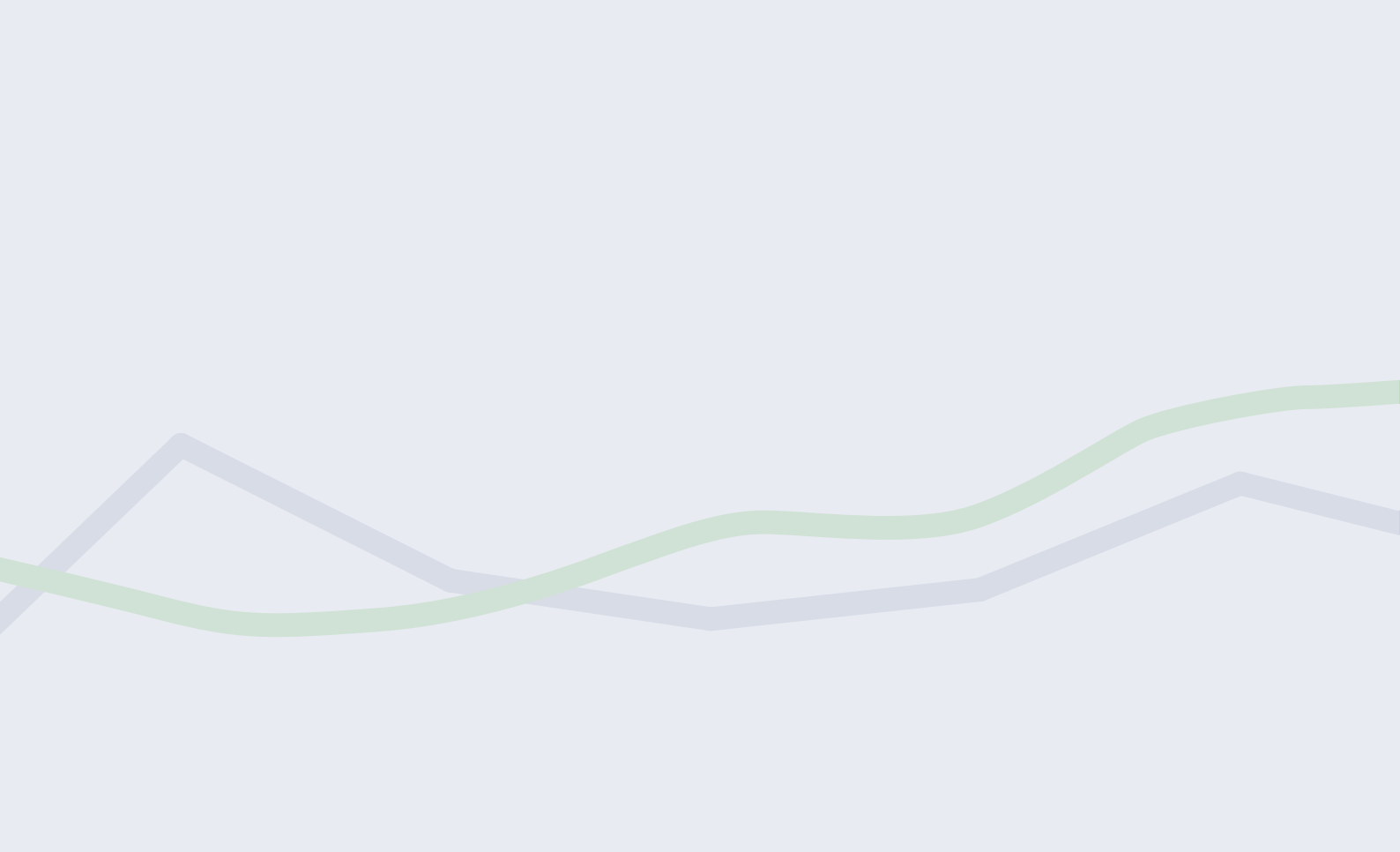
# BIVV

## OBSERVATORIUM VOOR DE VERKEERSVEILIGHEID

### De gordeldracht in de provincie Vlaams-Brabant: gedragmetingen mei 2010



Belgisch Instituut voor  
de Verkeersveiligheid



D/2010/0779/106

Auteur: Y. Casteels

Verantwoordelijke uitgever: M. Van Houtte

In opdracht van de afdeling Federale overheid Provincie Vlaams-Brabant, Dienst Maatschappelijke veiligheid

© BIW, Observatorium voor de Verkeersveiligheid, Brussel, 2010



## Inhoudstabel

|  |    |
|--|----|
| 1. Inleiding .....   | 4  |
| 2. Sensibiliserings- en handhavingscampagne “Bij mij ben je veilig” .....          | 5  |
| 3. Methodologie.....   | 7  |
| 3.1 Vergelijking tussen de studie voor Vlaams-Brabant en de nationale studie.....  | 8  |
| 3.2 Vergelijking tussen de studies voor Vlaams-Brabant in 2006, 2008 en 2010 ..... | 8  |
| 3.3 De onderzoekseenheden.....   | 8  |
| 3.4 Observatiefase.....  | 8  |
| 3.5 Observatieproblemen .....  | 9  |
| 3.6 Steekproefplan.....  | 9  |
| 3.7 Beschikbare variabelen.....  | 10 |
| 4. Resultaten .....  | 11 |
| 4.1 Inleiding .....  | 12 |
| 4.2 Bestuurders/Passagiers.....  | 13 |
| 4.3 Mannen/Vrouwen.....  | 14 |
| 4.4 Per snelheidsregime.....   | 15 |
| 5. Besluit .....   | 17 |
| 6. Bijlagen.....   | 19 |
| 6.1 Voorbeeldplan van een locatie.....   | 20 |
| 6.2 Lijst van de locaties .....  | 21 |
| 7. Tabellen en grafieken.....  | 22 |



# 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 in mei 2006, vóór de aanvang van de eigenlijke campagne, een onderzoek uitgevoerd naar de gordeldracht in Vlaams-Brabant. In 2007 startte dan de campagne "Bij mij ben je veilig" die uit verschillende doelgroepgerichte sensibiliseringscampagnes bestaat, telkens gecombineerd met handhavingsacties en educatie. Onderhavig document geeft de resultaten weer van de tellingen van 2006, 2008 en 2010. Dankzij deze regelmatige tellingen kunnen we de evolutie van de gordeldracht in Vlaams-Brabant volgen.

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, geslacht) die de gordeldracht kunnen beïnvloeden. We komen ook terug op de aandachtspunten die naar voor kwamen in de studie van mei 2008, meer bepaald het gordelgebruik in de zone 30.

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<sup>1</sup>. 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.

1. Zie Casteels Y., Nuyttens N., "Verkeersveiligheid Statistieken 2008", BIVV, Brussel, 2010, pp.36-39



## 2. Sensibiliserings- 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 om 95% gordeldracht te realiseren tegen 2010), besloot de provincie Vlaams-Brabant om eveneens haar steentje bij te dragen om de federale doelstelling te bereiken. Uit de gordeltellingen door het Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid in 2006 bleek meer bepaald 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) evenals wegen met lage snelheden (zones 30 en 50) vormden bijzondere aandachtspunten.

De “Bij mij ben je veilig”-campagne was bedoeld om de bevolking ervan 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 om een significante gedragsverandering in Vlaams-Brabant op het vlak van gordeldracht teweeg te brengen.

De belangrijkste doelgroepen waren: jonge bestuurders (van 18 tot 29 jaar) en 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 gecontroleerde bestuurders en passagiers bij politiecontroles en bestuurders van een auto met een airbag. De campagne is dan ook doelgericht uitgewerkt. Afhankelijk van de situatie en de risicodoele groep 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 (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 de Vlaamse Minister van Mobiliteit, de andere Vlaamse provincies, de gemeenten en de politiezones. Gedurende 7 maanden werden verschillende acties gevoerd naar 6 verschillende doelgroepen toe, in samenwerking met gemeentebesturen, politiediensten, scholen, bedrijven enz. Een aantal voorbeelden van ondernomen sensibilisatie acties zijn :

- tolwagen in juli en augustus in de provinciedomeinen van Kessel-Lo, Diest en Huizingen
- Sensibilisatiedag voor bedrijven
- Opleiding voor studenten uit het middelbaar (leerlingen van de derde graad)
- Affiche in winkels en supermarkten
- Informatie op de website van de provincie
- Sensibilisatie voor bestuurders met 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 voor klassen van de lagere scholen uit Vlaams-Brabant
- enz.

In 2007 besteedde Vlaams-Brabant 20 000 euro aan de campagne en werden er 23 000 nekkoorden, 65 000 folders en 9 000 affiches verspreid.

In 2008 werd door de provincie Vlaams-Brabant in totaal 15 424,34 euro aan provinciale kredieten besteed aan de aankoop van campagnemateriaal in het kader van de campagne 'Bij mij ben je veilig' (40 000 spiegelhangers, 13 000 nekkoorden, 40 000 folders, gordeltellingen door Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid).

In 2009 werd door de provincie Vlaams-Brabant in totaal 17 453,44 euro aan provinciale kredieten besteed aan de aankoop van campagnemateriaal in het kader van de campagne 'Bij mij ben je veilig' (40 000 spiegelhangers, 40 000 folders, 10 000 bladwijzers, 600 T-shirts).

De campagne maakt deel uit van een communicatiestrategie op lange termijn. In 2008, 2009 en 2010 werd de campagne Bij mij ben je veilig herhaald. Opnieuw werden doelgroepgerichte acties ondernomen in Vlaams Brabant. In 2010 werden controles op de gordeldracht verricht door de federale en lokale politiediensten in april, mei en oktober.

De sensibilisatie-inspanningen gingen elk jaar opnieuw gepaard met handhavingscampagnes in april en oktober. Hierbij werden vastgeklikte inzittenden beloond met nekkoorden en werden niet-gordeldragers beboet en d.m.v. folders gesensibiliseerd.

Om de vooruitgang qua gordeldracht in Vlaams-Brabant te evalueren werd in mei 2008 en in mei 2010 een tweede en derde gordeltelling georganiseerd door het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid. De beoogde gedragsverandering op het vlak van de gordeldracht kan nagegaan worden door de cijfers te vergelijken van mei 2006, mei 2008 en mei 2010. De voornaamste conclusies bevinden zich in dit rapport.



## 3. Methodologie

### Inhoudstabel

|  |    |
|--|----|
| 3. Methodologie.....   | 7  |
| 3.1 Vergelijking tussen de studie voor Vlaams-Brabant en de nationale studie.....  | 8  |
| 3.2 Vergelijking tussen de studies voor Vlaams-Brabant in 2006, 2008 en 2010 ..... | 8  |
| 3.3 De onderzoekseenheden.....   | 8  |
| 3.4 Observatiefase.....  | 8  |
| 3.5 Observatieproblemen .....  | 9  |
| 3.6 Steekproefplan.....  | 9  |
| 3.7 Beschikbare variabelen.....  | 10 |

### 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 studies voor Vlaams-Brabant in 2006, 2008 en 2010

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 en tussen 2008 en 2010.

### 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 dragen<sup>2</sup>. 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 scheeftrekking van de steekproef te vermijden. Sommige buitenlandse studies<sup>3</sup> beweren immers dat de gordeldracht in bedrijfsvoertuigen beduidend lager ligt dan in privé-voertuigen.

### 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 verkrijgen we een objectief beeld van het reële gordeldrachtpercentage. Het is immers bekend dat zelfrapporteringen dichter bij 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 and socio-economische status 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 en het organiseert een briefing om de medewerkers toelichting te geven bij de observatiemethode en het doel van de studie. Parallel met de interne controles binnen het studiebureau, controleert het BIVV de observatiefase op het terrein.

2. De enige informatie die we hebben over de gordeldracht achterin, is afkomstig van de attitudemetingen in 2009. Deze metingen zijn gebaseerd op het zelfgerapporteerde gedrag (opgepast voor overschatting te wijten aan sociale wenselijkheid!). 72.9 % van de bevroagden beweren dat ze zich achteraan in de auto vaak of altijd vastklikken.

3. 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.

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 telkens of de bestuurder de gordel draagt, evenals het geslacht (mannelijk/vrouwelijk) van de bestuurder. Terzelfdertijd telt medewerker 2 het aantal langskomende auto's. Het maakt hierbij niet uit of medewerker 1 de gordeldracht en het geslacht van de bestuurder al dan niet kon vaststellen. Na een kwartier pauze observeert medewerker 2 de gordeldracht en het geslacht van de passagier voorin, terwijl medewerker 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 droegen. In 14,3% van de gevallen voor de bestuurders en in 5,5% van de gevallen voor de passagiers kon niet bepaald worden of men al dan niet de gordel droeg. Als er niks te zien valt (d.w.z. als de geobserveerde persoon geen gordel droeg), dan zijn de observatoren ook vaker onzeker en komen ze sneller tot de conclusie dat ze niet konden uitmaken of de inzittende al dan niet vastgeklemd was. We vrezen daarom dat van de personen wiens gordel 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 uit de nationale studie en 21 werden specifiek geselecteerd voor deze studie. In de praktijk waren er op de kaart van de provincie 35<sup>4</sup> 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 moest 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.

---

4. 14 locaties in april 2003 en 21 in april 2006.

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

|            |                        | Snelheidsregime |    |                |    |     |        |
|------------|------------------------|-----------------|----|----------------|----|-----|--------|
|            |                        | 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  | 2 <sup>5</sup> | 0  | 1   | 5      |
|            | Weekendnacht           | 2               | 2  | 3 <sup>5</sup> | 1  | 2   | 10     |
|            | Totaal                 | 7               | 7  | 9              | 5  | 7   | 35     |

Bron: BMV, 2010

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

|            |                        | Snelheidsregime |     |     |     |     |        |
|------------|------------------------|-----------------|-----|-----|-----|-----|--------|
|            |                        | 30              | 50  | 70  | 90  | 120 | Totaal |
| Tijdspanne | Week tijdens spitsuren | 28              | 124 | 6   | 205 | 141 | 504    |
|            | Week buiten spitsuren  | 21              | 15  | 140 | 248 | 75  | 499    |
|            | Weeknacht              | 2               | 25  | 49  | 312 | 244 | 632    |
|            | Weekend overdag        | 40              | 75  | 106 | 0   | 66  | 287    |
|            | Weekendnacht           | 9               | 55  | 175 | 50  | 100 | 389    |
|            | Totaal                 | 100             | 294 | 476 | 815 | 626 | 2311   |

Bron: BMV, 2010

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 2311 geobserveerde individuen de gordeldracht bekend. 519 van hen waren passagier, 1792 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).

5. Er werd per vergissing een telling op een 70 km/u- weg in plaats van op een 90 km/u- weg gedaan.



## 4. Resultaten

Inhoudstabel

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| 4. Resultaten .....             | 11 |
| 4.1 Inleiding .....             | 12 |
| 4.2 Bestuurders/Passagiers..... | 13 |
| 4.3 Mannen/Vrouwen.....         | 14 |
| 4.4 Per snelheidsregime.....    | 15 |

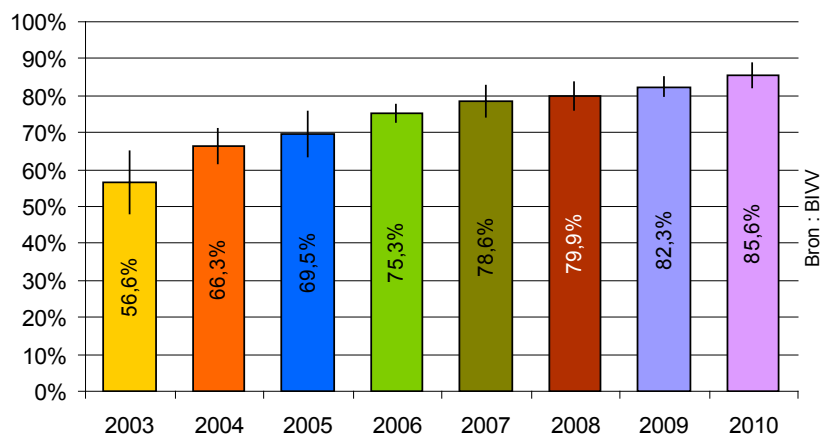
## 4.1 Inleiding

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 drukkeren wegen en drukkeren 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.

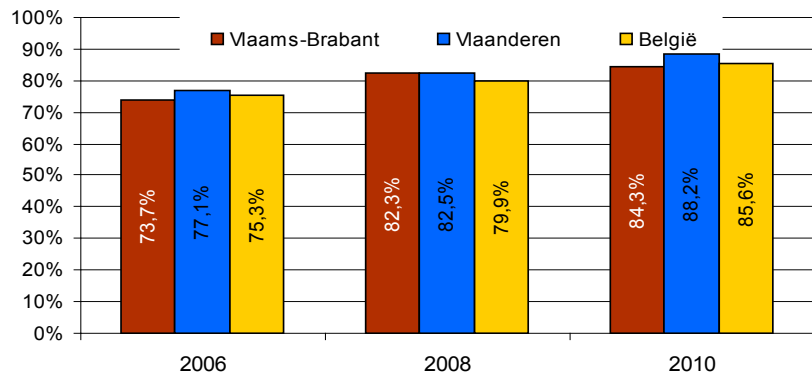
Rekening houden met de spreiding van de snelheidsregimes over het ganse grondgebied is echter een probleem: zo hebben we voor zones 30, 50, 70, 90 en 120 telkens een zelfde aantal meetlocaties, terwijl dit geen getrouwe weergave is van het aandeel van elk snelheidsregime in het volledige wegennet. Naargelang 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 2010 bedraagt dit cijfer bijna 86%. Tussen 2003 en 2004 was de evolutie het grootst, maar sindsdien stellen we toch nog elk jaar een toename vast van ongeveer 2,5 procentpunten.

Grafiek 2:  
Vergelijking van de gordeldracht  
in Vlaams-Brabant, Vlaanderen en  
België, 2006-2008-2010



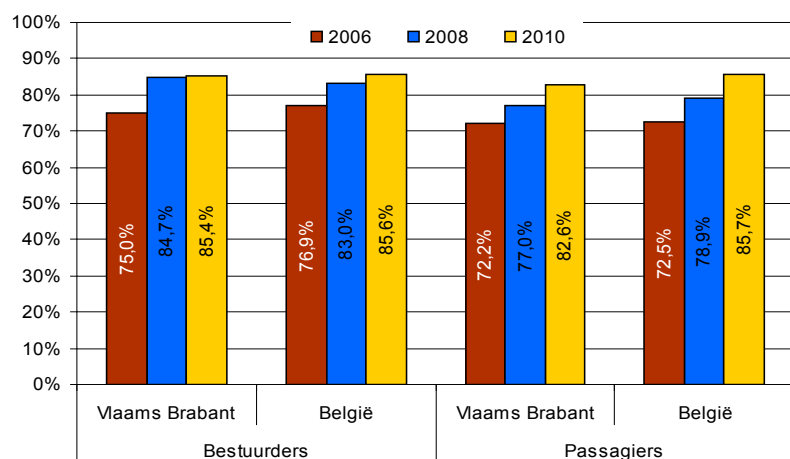
Bron: BIVV

De gordeldracht in Vlaams-Brabant lag in 2006 nog iets lager dan in België en in Vlaanderen. In 2008 deed de provincie Vlaams-Brabant het even goed als Vlaanderen en zelfs iets beter dan België. Daarentegen is de toename van de gordeldracht met 2 procentpunten in Vlaams-Brabant tussen 2008 en 2010 heel wat minder groot dan de evolutie die in diezelfde periode in Vlaanderen en België geobserveerd werd (+5,7 procentpunten). Daaruit volgt dat de gordeldracht in Vlaams-Brabant iets lager ligt dan in België en een stuk lager dan in Vlaanderen.

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, 2008 en  
2010



Bron: BIVV

De toename van de gordeldracht in Vlaams-Brabant is hoofdzakelijk te wijten aan een toename van de gordeldracht bij de passagiers voorin (+5,7 procentpunten). Want bij de bestuurders nam de gordeldracht slechts toe met 0,7 procentpunten. Toch blijft de gordeldracht iets minder hoog bij de passagiers voorin dan bij de bestuurders, zelfs al is dit verschil niet significant.

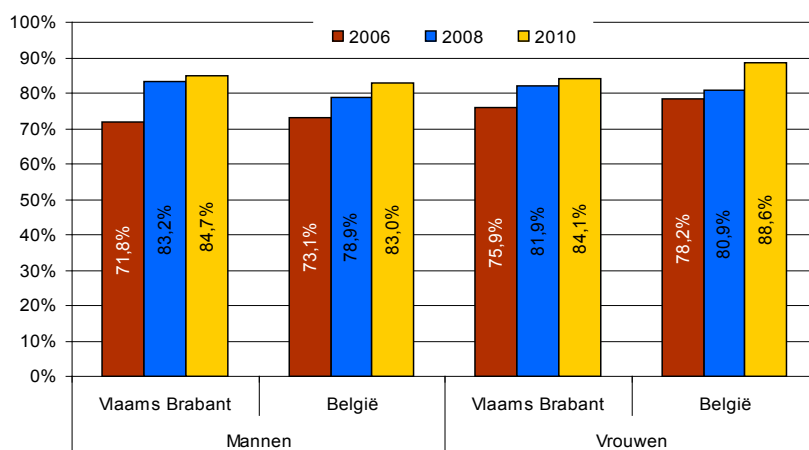
Tabel 3:  
Gordeldracht bestuurders /  
passagiers voorin – Vlaams-Brabant  
- 2010

|             | Gemiddeld | Betrouwbaarheidsinterval<br>(95%) |
|-------------|-----------|-----------------------------------|
| Bestuurders | 85.4 %    | [74.8%,96.0%]                     |
| Passagiers  | 82.6 %    | [76.0%,89.2%]                     |

Bron: BIVV

### 4.3 Mannen/Vrouwen

Grafiek 4:  
Gordeldracht per geslacht –  
Vlaams-Brabant/België – 2006,  
2008 en 2010



Bron: BIVV

In 2006 scoorden vrouwen qua gordeldracht nog beduidend beter dan mannen. Sinds 2008 is er geen significant verschil meer. De mannen, die in 2006 nog een aandachtspunt vormden, hebben hun achterstand dus ruimschoots ingehaald.

Tabel 4:  
Gordeldracht per geslacht –  
Vlaams-Brabant 2010

|         | Gemiddeld | Betrouwbaarheidsinterval<br>(95%) |
|---------|-----------|-----------------------------------|
| Mannen  | 84.7 %    | [77.9%,91.5%]                     |
| Vrouwen | 84.1 %    | [73.3%,94.9%]                     |

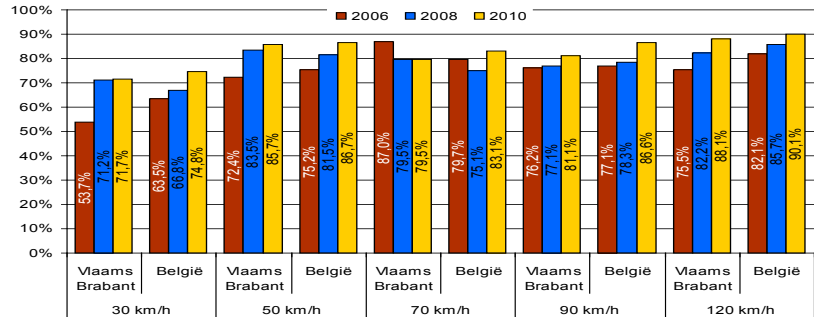
Bron: BIVV 2010

Een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid<sup>6</sup> 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 waarbij zowel bestuurder als passagier van het mannelijke geslacht zijn. In dit geval is de gordeldracht heel laag, zowel voor bestuurder als passagier voorin. 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.

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

## 4.4 Per snelheidsregime

Grafiek 5:  
Gordeldracht per snelheidsregime  
– Vlaams-Brabant/België – 2006,  
2008 en 2010



Bron: BIW

Zowel in Vlaams-Brabant als in België is de gordeldracht het laagst in de zones 30. Preventie en repressie moeten dus vooral op deze wegen gericht zijn. Zeker nu de gordeldracht in die zones 30 tussen 2008 en 2010 niet geëvolueerd is in Vlaams-Brabant en net boven 70% blijft. De gordeldracht evolueert sinds 2008 ook niet meer op wegen waar de snelheid beperkt is tot 70 km/u. De gordeldracht bedraagt er 80%. Vreemd genoeg zijn het de wegen waar de gordeldracht reeds het hoogst is die het meest progressie maken: +4 procentpunten op 90 km/u-wegen, wat de gordeldracht er op 81% brengt, +2,2 procentpunten op wegen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u, wat leidt tot 85,7% gordeldracht en ten slotte +5,9 procentpunten op autosnelwegen, die het hoogste percentage gordeldracht bereiken: 88,1%.

Er zijn twee mogelijke verklaringen waarom auto-inzittenden minder geneigd zijn om hun gordel om te doen in een zone 30. De eerste verklaring 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 afstand<sup>7</sup>: 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 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 eigen 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-gordel dragers 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 2010

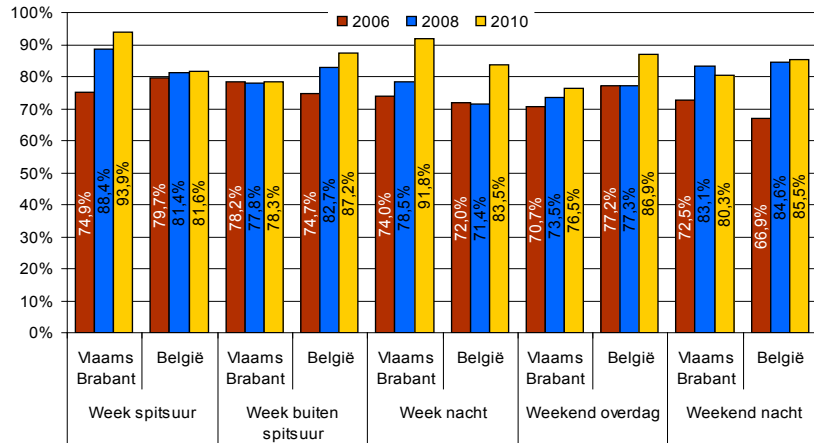
|          | Gemiddeld | Betrouwbaarheidsinterval (95%) |
|----------|-----------|--------------------------------|
| 30 km/u  | 71.7 %    | [62.4%,81.1%]                  |
| 50 km/u  | 85.7 %    | [75.1%,96.4%]                  |
| 70 km/u  | 79.5 %    | [71.1%,87.8%]                  |
| 90 km/u  | 81.1 %    | [70.8%,91.4%]                  |
| 120 km/u | 88.1 %    | [82.6%,93.7%]                  |

Bron: BIW

7. Uit het evaluatierapport van de sensibiliseringscampagne van 2007 "papa, doe je gordel om of ik zeg het aan mama", blijkt dat 25% van de bestuurders die de gordel niet dragen als reden hiervoor opgeven dat ze slechts kleine trajecten afleggen. Het is de derde belangrijkste reden die ingeroepen wordt, na verstrooidheid en luiheid / onverschilligheid.

## 4.5 Per tijdspanne

Grafiek 6:  
Gordeldracht per tijdstip – Vlaams-  
Brabant/België – 2006, 2008 en  
2010



Bron: BIVV

Op basis van zeven 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 6:  
Gordeldracht per tijdstip – Vlaams-  
Brabant 2010

|                        | Gemiddeld | Betrouwbaarheidsinterval (95%) |
|------------------------|-----------|--------------------------------|
| Week tijdens spitsuren | 93.9%     | [92.0%, 95.8%]                 |
| Week buiten spitsuren  | 78.3%     | [66.0%, 90.6%]                 |
| Weeknacht              | 91.8%     | [80.4%, 100%]                  |
| Weekend overdag        | 76.5%     | [74.2%, 78.9%]                 |
| Weekendnacht           | 80.3%     | [74.2%, 86.4%]                 |

Bron: BIVV, 2010



## 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 die 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 en mei 2010) de campagneperiode.

De methodologie van de metingen is dezelfde als die van de nationale studie, die sinds 8 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.

De editie 2010 van de gordeldrachtmetingen in Vlaams-Brabant toont een percentage dat inkrimpt. De toename tegenover 2008 is slechts 2 procentpunten, wat aanzienlijk minder is dan de evolutie in België en Vlaanderen (van +5,7 procentpunten).

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 goedgemaakt.

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, aangezien we voor deze wegen relatief 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 71,7%), maar toch ligt het gordeldrachtpercentage er nog steeds het laagst in vergelijking met andere wegen en bovendien neemt dit percentage niet toe tussen mei 2008 en mei 2010.

Hoe meer de gordeldracht ingeburgerd geraakt, hoe belangrijker de analyse van de motieven van de niet-gordel dragers wordt. Wat dat betreft zijn de post-tests van de "Gordeldrachtcampagnes" van het BIVV een nuttige bron van informatie. Onder de bestuurders die zeggen dat ze de gordel niet dragen, geeft 37% als reden hiervoor dat de gordel hen hindert, 24% dat ze verstrooid zijn, 21% dat ze te lui zijn en 15% dat ze slechts een korte afstand afleggen. Met betrekking tot de maatregelen bedoeld om dit gedrag om te buigen, bevestigt 40% dat zwaardere boetes hen ertoe zou aanzetten om de gordel wel te dragen en 39% zegt dat regelmatigere controles hun gedrag zou beïnvloeden. Uit een Engels onderzoek uit 1998 (K A Markey, S C Buttress et D G Harland, "The characteristics and attitudes of adult non wearers of rear restraints", TRL, 1998, 25p) bleek dat het niet-dragen van de gordel door volwassen passagiers achterin de auto ook samenhangt met het wegtype, met de lengte van de rit en met de weersomstandigheden.

Het feit dat men weet dat een groot aantal personen de veiligheidsgordel draagt, heeft ook een positieve invloed op de gordeldracht (sociale norm). Ook hoe mensen denken dat hun peergroep wil dat ze zich gedragen, heeft een invloed op de gordeldracht (een jongere zal de gordel niet dragen als hij onderweg is met zijn vrienden en denkt dat zij dat maar stom zouden vinden maar hij zal de gordel wel dragen in het gezelschap van zijn ouders als hij denkt dat zij dat op prijs zouden stellen) (cf. M. Stasson, M Fishbein, "The relation between perceived risk and preventive action: a within-subject analysis of perceived driving risk and intentions to wear seatbelts", in Journal of applied social psychology, 1990, 20, pp.1541-1557). De verschillen in de resultaten zouden erop kunnen wijzen dat er ook verschillende types personen zijn die de gordel niet dragen: de verstrooide niet-gordel dragers (voor wie de seatbelt reminder DE oplossing zou kunnen zijn?), de occasionele niet-gordel dragers, die de gordel al dan niet dragen naargelang de omstandigheden (atmosferische, sociale, enz.), en de overtuigde niet-gordel dragers (hinder, individuele vrijheid, enz.)... En waarom zouden er niet nog meer categorieën van niet-gordel dragers zijn. Het beantwoorden van de volgende vragen is dus essentieel: Wie zijn de niet-gordel dragers in België? Wat is hun profiel? Welke motieven hebben zij? Wat zijn hun kenmerken? Dragen deze personen systematisch hun gordel niet of is dit slechts occasioneel het geval? Hebben "occasionele" niet-gordel dragers een ander profiel dan "systematische" niet-gordel dragers? Het is dus van het grootste belang dat er een onderzoek gevoerd wordt naar de redenen die sommigen ertoe aanzetten om de gordel niet te dragen zodat de meest efficiënte maatregelen genomen kunnen worden om dit gedrag om te buigen.

Naast de analyse van het geobserveerde 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 bevragingen, het tellen van de bezoekers

van de websites en de deelnemers aan de gordelquiz en de fotowedstrijden enz. zou men het effect van deze doelgroepgerichte acties kunnen achterhalen en misschien (nog) verbeteren.

De aanzienlijke stijgingen in 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%<sup>8</sup>). 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 voor passagiers achterin), gelijk waar en wanneer, EENS EN VOORGOED EEN REFLEX WORDEN!!!

---

8. Vis, M.A. and Eksler, V. (Eds.) (2008) Road Safety Performance Indicators: Country Comparisons 2008. Deliverable D3.1.1a of the EU FP6 project SafetyNet



## 6. Bijlagen

### Inhoudstabel

|  |    |
|--|----|
| 6. Bijlagen.....                       | 19 |
| 6.1 Voorbeeldplan van een locatie..... | 20 |
| 6.2 Lijst van de locaties.....         | 21 |

## 6.1 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**

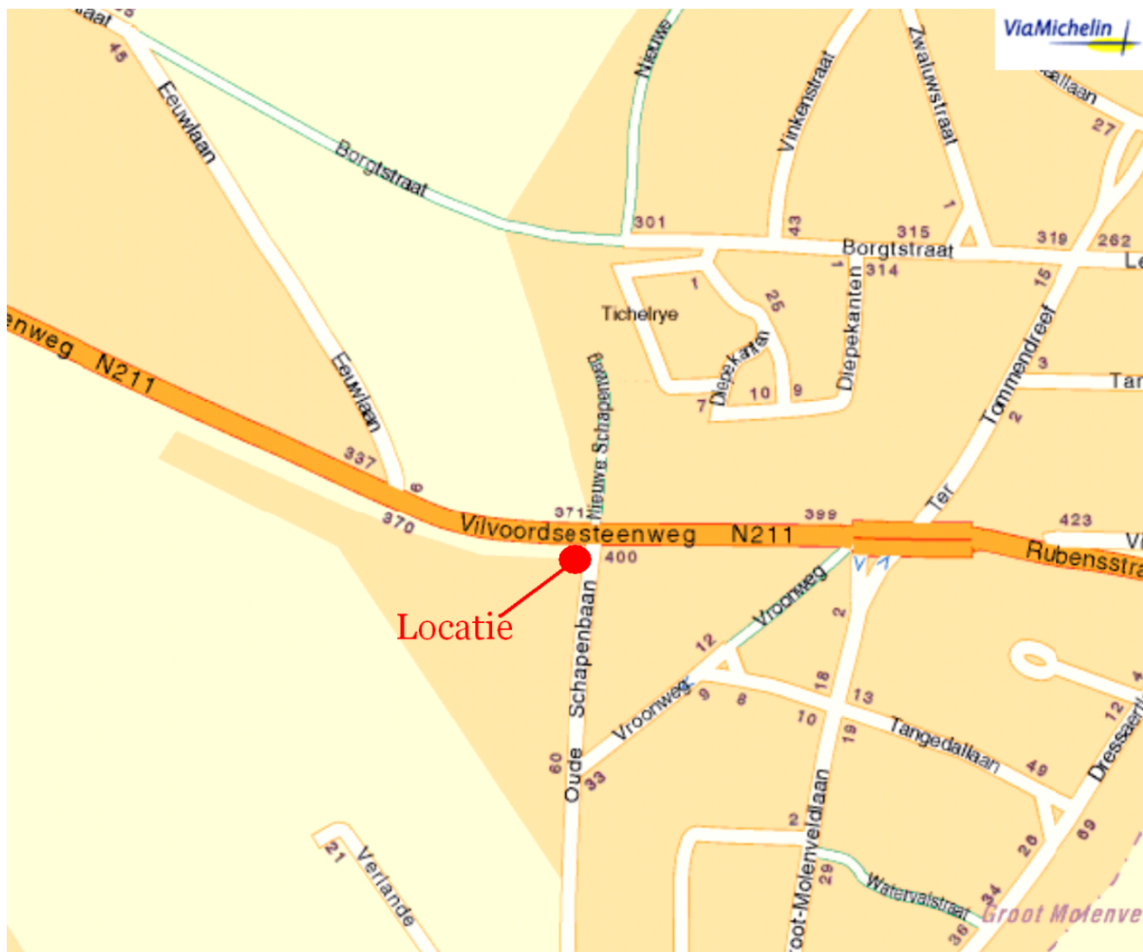
Postcode / Code postal :

Straat / Rue : **Vilvoordsesteenweg**

Richting / Direction :

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

Opmerking / Remarque :



## 6.2 Lijst van de 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             | Boortmeerbeek      | 3190     |
| 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     |



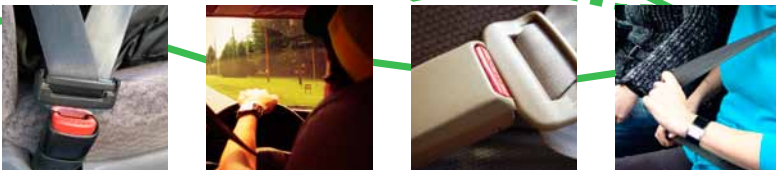
## 7. Tabellen en grafieken

### TABELLEN

|   |    |
|---|----|
| Tabel 1: Indeling van de locaties naargelang van snelheidsregime en tijdstip.....     | 10 |
| Tabel 2: Aantal geobserveerde auto's naargelang van snelheidsregime en tijdstip ..... | 10 |
| Tabel 3: Gordeldracht bestuurders / passagiers voorin – Vlaams-Brabant - 2010 .....   | 14 |
| Tabel 4: Gordeldracht per geslacht – Vlaams-Brabant 2010.....                         | 14 |
| Tabel 5: Gordeldracht per snelheidsregime – Vlaams-Brabant 2010.....                  | 15 |
| Tabel 6: Gordeldracht per tijdstip – Vlaams-Brabant 2010.....                         | 16 |

### GRAFIEKEN

|   |    |
|---|----|
| Grafiek 1: Evolutie van de gordeldracht in België.....  | 12 |
| Grafiek 2: Vergelijking van de gordeldracht in Vlaams-Brabant, Vlaanderen en België, 2006-2008-2010.....  | 13 |
| Grafiek 3: Gordeldracht bestuurders / passagiers voorin – Vlaams-Brabant/België – 2006, 2008 en 2010..... | 13 |
| Grafiek 4: Gordeldracht per geslacht – Vlaams-Brabant/België – 2006, 2008 en 2010..                       | 14 |
| Grafiek 5: Gordeldracht per snelheidsregime – Vlaams-Brabant/België – 2006, 2008 en 2010.....             | 15 |
| Grafiek 6: Gordeldracht per tijdstip – Vlaams-Brabant/België – 2006, 2008 en 2010.....                    | 16 |



Belgisch Instituut voor  
de Verkeersveiligheid