



## **Profiel, rijgedrag en ongeval- betrokkenheid van motorrijders in Vlaanderen**

Analyse op basis van interviews met 1000  
motorrijders

Auteurs:  
Grete Gysen  
Stijn Daniels



Instituut voor Mobiliteit (IMOB)  
Universiteit Hasselt | Campus Diepenbeek  
Wetenschapspark 5 bus 6 | BE-3590 Diepenbeek

Tel.: +32 (0)11 26 91 11  
Fax: +32 (0)11 26 91 99  
E-mail: [imob@uhasselt.be](mailto:imob@uhasselt.be)  
[www.imob.uhasselt.be](http://www.imob.uhasselt.be)

# Profiel, rijgedrag en ongeval- betrokkenheid van motorrijders in Vlaanderen

Analyse op basis van interviews met 1000 motorrijders

Auteurs:  
Grete Gysen  
Stijn Daniels



Uitgave: Universiteit Hasselt, maart 2006

## Documentbeschrijving

Titel:	Profiel, rijgedrag en ongevallenbetrokkenheid van motorrijders in Vlaanderen
Ondertitel:	Analyse op basis van interviews met 1000 motorrijders
Aantal pagina's:	100
Contactgegevens:	Instituut voor Mobiliteit (IMOB) Universiteit Hasselt Tel.: +32 (0)11 26 91 11 E-mail: <a href="mailto:imob@uhasselt.be">imob@uhasselt.be</a>
Opdrachtgever:	Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel

## Voorwoord

Het aantal motorfietsen is de laatste jaren sterk toegenomen. De populariteit van het motorrijden als vrijetijdsbesteding en als vervoermiddel voor het woon-werkverkeer blijft groeien. Motorrijders zijn heel kwetsbaar in het verkeer, dit blijkt ook uit de ongevallencijfers. Vandaar de extra aandacht vanuit het beleid voor dit type van weggebruiker.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door de Motorcycle Action Group (MAG) die instonden voor de bevraging van 1000 motorrijders en het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt die de resultaten hebben verwerkt. Het uiteindelijke rapport kwam tot stand door de medewerking van de Motorcycle Action Group, medewerkers van de Mobiliteitscel van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap en het kabinet van minister Van Brempt.

Wij danken onze collega's Juliet Nakamya, Elke Moons, Hilde Habex en Dirk Roox voor respectievelijk het opmaken van het tabellenrapport en de logistische regressies, het verwerken van de enquêtes en het ontwikkelen van de Access-databank. Tevens danken wij Marleen Govaerts, Wilfried Goossens en Frank Vanden Bulcke voor hun feedback die we hebben gekregen bij de opmaak van dit rapport.

## Samenvatting

In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werd een onderzoek gedaan naar het profiel van de motorrijder in Vlaanderen. Het onderzoek gebeurde aan de hand van een face-to-face-bevraging van 1000 motorrijders ter plaatse van benzinestations en 3 evenementen. De bevraging gebeurde door leden van de Motorcycle Action Group (MAG) op basis van een gestructureerde vragenlijst.

Het doel van deze studie is zaken in kaart te brengen zoals leeftijd, genoten rijopleiding, ongevalsgeschiedenis en jaarlijkse verplaatsingsafstand van de motorrijder. In een volgende fase zal er een diepteonderzoek naar verkeersongevallen met motorrijders plaatsvinden.

De grootte van de steekproef werd bepaald op 1000 respondenten. De enquêtes werden afgenomen tussen 27 maart 2005 en 21 september 2005. Ter hoogte van een aantal benzinestations langs zowel gewestwegen als autosnelwegen in Vlaanderen en tijdens 3 evenementen werden toevallige voorbijgangers (motorrijders) aangesproken. De steekproeftrekking gebeurde via de random-walk methode. De steekproef werd zodanig getrokken dat de basiscondities voor een enkelvoudige aselechte steekproef zo goed mogelijk benaderd werden. Dit houdt in dat elk subject evenveel kans maakt om geselecteerd te worden in de steekproef. Als populatie werden daarbij de motorrijders beschouwd die effectief deelnemen aan het verkeer. We merken op dat deze populatie in behoorlijke mate kan verschillen met de populatie "bezitters van een motorfiets" aangezien in de populatie "motorrijders die effectief deelnemen aan het verkeer" (de populatie waarvan een steekproef in dit onderzoek is ondervraagd) motorrijders die vaker rijden een grotere kans maken om opgenomen te worden. Hoewel de wijze van steekproeftrekking onvolkomenheden bevat, zijn de auteurs van oordeel dat de resultaten als behoorlijk representatief kunnen geïnterpreteerd worden voor de motorrijders in het verkeer in Vlaanderen.

In verhouding tot hun aandeel in de bevolkingspiramide zijn vooral de dertigers en veertigers sterk vertegenwoordigd bij de motorrijders. Het beeld van de motorrijder als man van middelbare leeftijd wordt daarmee door de resultaten bevestigd. Het beroepsprofiel van de motorrijders verschilt sterk van de resultaten uit de algemene socio-economische enquête. Het aandeel arbeiders (52%) is bij de motorrijders beduidend hoger dan bij de Vlamingen van 18 tot 60 jaar in het algemeen (27%), terwijl het aandeel bedienden (37%) en zelfstandigen/vrije beroepen (11%) lager is (tegenover resp. 58% en 15%).

De types sport, touring en custom komen met respectievelijk 30%, 31% en 28% het meest voor. Er zijn duidelijke verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten naar cilinderinhoud van de motorfiets. De vrouwen rijden beduidend vaker met een motorfiets met een cilinderinhoud lager dan 1000 cc (87% t.o.v. 53% bij de mannen). Een meerderheid (58%) van de bevroegden kocht de motorfiets tweedehands aan.

Het merendeel van de respondenten (46%) heeft een rijbewijscategorie B en 21% heeft een rijbewijscategorie C. Slechts één op 5 van de bevroegden heeft een specifiek motorrijbewijs. Meer dan de helft van de respondenten (525 van de 1021) hebben ofwel trainingslessen voorafgaand aan het rijexamen voor de motor ofwel een vervolmakingscursus gevolgd. Vervolmakingscursussen worden vaker gevolgd door motorrijders met een diploma hoger onderwijs dan door motorrijders met andere diploma's. Motorrijders zonder diploma volgen deze cursussen het minst. Naarmate respondenten jaarlijks meer kilometers afleggen, volgen ze vaker vervolmakingscursussen.

"Vrijheid" wordt als het meest positief aspect van het rijden met de motorfiets ervaren, 34% van de respondenten gaf dit als antwoord. Andere vaak genoemde aspecten zijn

“Mobiel” en “ontspanning” (respectievelijk 22% en 20%). Als meest negatieve aspect van het rijden met de motorfiets gaf 28% van de respondenten “de andere weggebruiker” als antwoord. Weersomstandigheden komt op de tweede plaats (20%).

Een groot deel van de respondenten nl. 39% heeft minder dan 5 jaar ervaring met de motorfiets.

Er zijn verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het verplaatsingsmotief werk. 19% van de mannelijke bevrageden (tegenover 6% bij de vrouwen) gebruikt altijd de motorfiets om naar het werk te gaan. Bij de vrouwelijke bevrageden gebruikt 54% (tegenover 36% bij de mannen) nooit de motorfiets om naar het werk te gaan. Voor het motief plezier zijn de verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten minder groot zijn. Van de mannelijke bevrageden gebruikt 52% (tegenover 63% bij de vrouwen) altijd de motorfiets tijdens de vrije tijd. 38% van de mannelijke respondenten (tegenover 30% bij de vrouwen) gebruikt dikwijls de motorfiets voor zijn plezier.

Eén op drie (31%) van de respondenten verklaart in de afgelopen 5 jaar met de motorfiets betrokken te zijn geweest in minstens één ongeval (15%) of een valpartij (19%). Dit is een opmerkelijk hoog aantal. Bij 61% van de ongevallen waren er gekwetsten. Uit de uitgevoerde regressie blijkt geen significant verband te bestaan tussen de kans op een ongeval en het aantal jaren rijervaring. Wel blijkt de kans op een ongeval significant toe te nemen naarmate het aantal afgelegde kilometer toeneemt. Ook de leeftijd levert een significant verband op: oudere motorrijders zijn iets minder vaak betrokken in ongevallen dan jongeren. Verder komt een ietwat vreemd resultaat naar boven: motorrijders die een vervolmakingscursus gevolgd hebben blijken vaker in ongevallen betrokken te zijn. Bij de interpretatie van dit gegeven moet echter rekening gehouden worden met het feit dat niet geweten is of de cursus voor of na het ongeval werd gevolgd. Mogelijk beseffen heel wat motorrijders de mogelijke waarde van een vervolmakingscursus pas nadat ze betrokken geraakt zijn in een ongeval of een valpartij en hebben ze de cursus dan ook pas na een ongeval gevolgd. Dit geeft mogelijk aanleiding tot een oververtegenwoordiging van motorrijders die reeds een ongeval gehad hebben bij de groep van deelnemers aan vervolmakingscursussen.

7 op 10 van de ondervraagde motorrijders vindt dat de andere weggebruiker in de fout ging bij het ongeval. 6 op 10 noemt de andere weggebruiker ook de oorzaak van het ongeval. Toch schreef ook 30% van de respondenten het ongeval toe aan het gebrek aan rijervaring. Eveneens opvallend is het feit dat de staat van het wegdek relatief weinig (8% van de respondenten) als oorzaak wordt genoemd.

Iets meer dan de helft (nl. 53%) van de respondenten draagt altijd de volledige veiligheidskledij. De broek wordt bij bijna de helft van de respondenten niet altijd gedragen. Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, dragen de veiligheidskledij vaker. Opmerkelijk hier is het feit dat het jaarlijks aantal afgelegde kilometers i.f.v. het motief vrije tijd geen invloed heeft op het volledig dragen van de veiligheidskledij. De bevrageden die vervolmakingscursussen gevolgd hebben verklaren ook vaker de veiligheidskledij altijd te dragen. Deze conclusie geldt ook voor de respondenten die trainingslessen hebben gevolgd i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen.

36% van de respondenten heeft ooit een verkeersboete gehad die verband hield met het rijden met de motorfiets en 6% een veroordeling van de verkeersrechtbank. Het rijbewijs werd bij 86 (8%) van de 1021 respondenten al eens ingetrokken. 86% van de respondenten geeft “te snel rijden” als oorzaak van de verkeersboete. Oudere respondenten hebben minder vaak een boete dan jongere respondenten, ongeacht de rijervaring. Bevrageden met meer jaren rijervaring hebben vaker een boete gehad. Hetzelfde geldt voor respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen, zowel i.f.v. het motief werk als het motief vrije tijd.

De ongevallenbetrokkenheid van motorrijders is behoorlijk hoog. Dit blijkt zowel uit de bevraging van de steekproef van 1000 motorrijders als uit de ongevallenstatistieken. Aangezien motorrijders niet beschermd worden door een omhullend koetswerk, zijn ze bijzonder kwetsbaar: ze lopen vaak lichamelijke letsels op indien ze bij een ongeval betrokken zijn.

Als algemene stelregel geldt dat een effectief beleid op het vlak van verkeersveiligheid bestaat uit een combinatie van maatregelen die inspelen op de factoren mens, voertuig en omgeving. Maatregelen kunnen gezocht worden in de sfeer van educatie (rijopleiding, verkeersonderricht, ...), bewustmaking van de risico's en de mogelijke gevolgen van ongewenst rijgedrag, ingrepen in de weginfrastructuur, technische uitrusting van de motorfietsen, wetgeving en een adequate handhaving.

Op basis van de resultaten van het onderzoek dat in dit rapport werd beschreven kunnen enkele aandachtspunten voor een doelgericht verkeersveiligheidsbeleid voor motorrijders geformuleerd worden:

- Aanbieden van aangepaste training of rijopleiding met het oog op een verbeterde rijvaardigheid en een sterker bewustzijn van de veiligheidsrisico's van bepaalde gedragingen.
- Sensibilisatie van alle weggebruikers voor de specifieke eigenschappen van motorfietsen. Bij het gebeuren van ongevallen met motorrijders speelt de (of het gebrek aan) opmerkzaamheid van andere weggebruikers immers een grote rol.

Op basis van de wetenschappelijke literatuur terzake wordt bovendien aanbevolen om voor toepassing in Vlaanderen en België volgende maatregelen op hun waarde, hun haalbaarheid en mate van acceptatie bij de betrokken doelgroep te evalueren: wettelijk verplichten van het dragen van de volledige beschermende kledij, invoeren van een verplichte motorkeuring, verlaging van de toegelaten alcohollimiet voor motorrijders, handhaving, stimuleren van relevante technologische innovaties en maatregelen op niveau van de wegomgeving kunnen een nuttige bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid voor motorrijders.



# Inhoudstafel

1.	Inleiding .....	12
2.	Beschrijving van het onderzoeksopzet .....	13
2.1.	“Motorrijder” .....	13
2.2.	Inhoud van de bevraging .....	13
2.3.	De steekproef.....	14
2.4.	Bevragingwijze .....	17
2.5.	Data-invoer en kwaliteitscontrole .....	18
2.5.1.	Kwaliteitscontrole van de enquêteurs .....	18
2.5.2.	Kwaliteitscontrole bij de data-invoer.....	18
2.5.3.	Kwaliteitscontrole bij analyse van de data .....	19
3.	Profiel van de motorrijder .....	20
3.1.	De respondenten.....	20
3.1.1.	Respondenten naar leeftijd en geslacht.....	20
3.1.2.	Respondenten naar diploma en beroep .....	21
3.2.	De motorfiets .....	25
3.2.1.	Motorfietsbezit .....	25
3.2.2.	Type en cilinderinhoud .....	26
3.2.3.	Staat van de motorfiets .....	30
3.3.	Rijbewijs en training .....	32
3.3.1.	Rijbewijscategorie.....	32
3.3.2.	Motorrijbewijsexamen, training en vervolmakingscursus.....	34
3.3.3.	De kans op het volgen van trainingslessen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen .....	36
3.3.4.	De kans op het volgen van vervolmakingscursussen .....	37
3.4.	Gebruik en ervaring motorfiets.....	38
3.4.1.	Positieve aspecten van het rijden met de motorfiets .....	38
3.4.2.	Negatieve aspecten van het rijden met de motorfiets .....	39
3.4.3.	Gebruik van de motorfiets .....	40
3.4.4.	Verplaatsingsmotief .....	44
3.4.5.	Gebruik andere vervoermiddelen .....	46
3.5.	Ongevallenbetrokkenheid .....	47
3.5.1.	Betrokkenheid ongeval of valpartij .....	47
3.5.2.	Periode, oorzaak en ernst van het ongeval .....	51
3.5.3.	Periode, oorzaak en ernst van de valpartij.....	52
3.5.4.	De kans op het hebben van een ongeval .....	54
3.6.	Gedrag en kennis.....	55
3.6.1.	Het dragen van veiligheidskledij .....	55
3.6.2.	De kans op het dragen van de volledige veiligheidskledij .....	56
3.6.3.	Verkeersboete – veroordeling rechtbank .....	57
3.6.4.	De kans op het krijgen van een verkeersboete.....	60
3.7.	Autobezit .....	61
4.	Conclusies .....	63
5.	Aandachtspunten voor het beleid .....	67
6.	Tabellen dataset.....	69
7.	Vragenlijst enquête.....	83
8.	Typen motorfietsen.....	95
9.	Overzicht regelgeving rijbewijscategorie A .....	96
9.1.	18 jaar of jonger dan 21 jaar .....	96
9.2.	21 jaar of ouder .....	97
10.	Literatuurlijst.....	98

## Lijst van grafieken

grafiek 1.	Respondenten naar locatie van de bevraging (provincie – evenementen)	15
grafiek 2.	Respondenten naar leeftijd .....	20
grafiek 3.	Respondenten naar leeftijd vergeleken met de totale bevolking van het ..... Vlaams Gewest. (Bron: FOD Economie – Afdeling Statistiek, ..... Bevolkingsstatistieken).....	21
grafiek 4.	Respondenten naar beroep .....	23
grafiek 5.	Respondenten naar beroep en geslacht.....	23
grafiek 6.	Beroep respondenten vergeleken met steekproef (18- tot 60-jarigen) NIS . 2001 (bron : NIS, algemene socio-economische enquête 2001) .....	24
grafiek 7.	Beroep mannelijke respondenten vergeleken met populatie (18- tot 60-..... jarigen) NIS 2001 (bron : NIS, algemene socio-economische enquête ..... 2001) .....	24
grafiek 8.	Beroep vrouwelijke respondenten vergeleken met populatie (18- tot 60- .... jarigen) NIS 2001 (bron : NIS, algemene socio-economische Enquête....	25
grafiek 9.	Respondenten naar motorfietsbezit .....	26
grafiek 10.	Respondenten naar type motorfiets( zonder de 49 respondenten die ..... informatie over meer dan 1 motorfiets gaven) .....	27
grafiek 11.	Respondenten naar cilinderinhoud van de motor .....	28
grafiek 12.	Respondenten naar cilinderinhoud van de motor en geslacht.....	28
grafiek 13.	Motorfietsen naar cilinderinhoud: inschrijvingen 2003 motorfietsen met .... vermogen >126cc (bron: Febiac).....	29
grafiek 14.	Motorfietsen naar cilinderinhoud : steekproef motorfietsen met vermogen . >126cc .....	29
grafiek 15.	Respondenten naar staat van de motorfiets en geslacht .....	31
grafiek 16.	Respondenten naar leeftijd en standaard uitlaatsysteem .....	32
grafiek 17.	Respondenten naar rijbewijscategorie.....	33
grafiek 18.	Respondenten naar motorrijbewijs en leeftijd .....	34
grafiek 19.	Respondenten naar het afleggen van een motorrijbewijsexamen, het ..... volgen van trainingslessen en vervolmakingscursussen. ....	35
grafiek 20.	Respondenten naar het volgen van vervolmakingscursussen en type ..... motorfiets .....	36
grafiek 21.	Hoeveel jaren rijdt u reeds met de motorfiets?.....	40
grafiek 22.	Respondenten naar aantal afgelegde km per jaar met de motorfiets .....	41
grafiek 23.	Respondenten naar aantal afgelegde km per jaar met de motorfiets en ..... geslacht .....	42
grafiek 24.	Respondenten naar type motorfiets en aantal afgelegde km/jaar .....	42
grafiek 25.	Aantal respondenten naar periode dat de motorfiets stilstaat (absolute ..... aantallen).....	43
grafiek 26.	Respondenten naar verplaatsingsmotief met de motorfiets (absolute ..... aantallen).....	44
grafiek 27.	Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief . werk.....	45
grafiek 28.	Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsings-motief plezier .....	45
grafiek 29.	Respondenten naar gebruik andere vervoermiddelen (absolute aantallen) .. ..	46
grafiek 30.	Respondenten naar betrokkenheid in een ongeval en/of valpartij.....	48
grafiek 31.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en de betrokkenheid in een ..... ongeval (absolute aantallen) .....	49
grafiek 32.	Respondenten naar ongevallenbetrokkenheid en rijervaring .....	50

grafiek 33.	Respondenten naar type motorfiets en ongevallenbetrokkenheid .....	50
grafiek 34.	Periode van de ongevallen volgens de motorrijder .....	51
grafiek 35.	Periode van de valpartijen volgens de motorrijder .....	52
grafiek 36.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en het dragen van .....	
	veiligheidskledij (absolute aantallen) .....	56
grafiek 37.	Respondenten naar verkeersboete, verkeersrechtbank en rijbewijs .....	
	ingetrokken. ....	57
grafiek 38.	Respondenten naar verkeersboete, veroordeling verkeersrechtbank, .....	
	intrekken rijbewijs en geslacht .....	59
grafiek 39.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en verkeersboete.....	59
grafiek 40.	Respondenten naar autobezit in het gezin vergeleken met cijfers uit de .....	
	algemene socio-economische enquête 2001 (bron: NIS, algemene socio- ...	
	economische Enquête 2001)) .....	61
grafiek 41.	Respondenten naar aantal afgelegde km per jaar met de auto .....	62

## Lijst van tabellen

tabel 1.	Overzicht van de vragen .....	14
tabel 2.	Respondenten naar locatie van de bevraging .....	15
tabel 3.	Respondenten naar locatie: evenementen, benzinestations autosnelwegen en gewestwegen. ....	16
tabel 4.	Verdeling naar dag waarop de enquête werd afgenomen .....	16
tabel 5.	Locatie bevraging (benzinestations) : resultaten logistische regressie .....	17
tabel 6.	Respondenten naar hoogst behaalde diploma of getuigschrift .....	22
tabel 7.	Overzicht veranderingen aan de motorfiets.....	30
tabel 8.	Inschrijvingen nieuwe en tweedehands motorfietsen(vermogen >126cc) (bron: Febiac) .....	31
tabel 9.	Overzicht rijbewijscategorieën .....	33
tabel 10.	Motorrijbewijs naar categorie en afgiftedatum .....	34
tabel 11.	Respondenten naar uren trainingslessen .....	36
tabel 12.	Trainingslessen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen : resultaten logistische regressie .....	37
tabel 13.	Het volgen van vervolmakingscursussen: resultaten logistische regressie... 38	
tabel 14.	Positieve aspecten van het rijden met de motorfiets.....	39
tabel 15.	Negatieve aspecten van het rijden met de motorfiets .....	40
tabel 16.	Respondenten naar het rijden in groep.....	43
tabel 17.	Verdeling van personen volgens vervoermiddel/dagelijks gebruik(bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2000-2001).....	47
tabel 18.	Verdeling van personen volgens vervoermiddel/1 tot enkele keren per week (bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2000-2001) .....	47
tabel 19.	Oorzaak van de ongevallen volgens de motorrijder .....	52
tabel 20.	Oorzaak van de valpartijen volgens de motorrijder .....	53
tabel 21.	Betrokkenheid ongeval : resultaten logistische regressie.....	54
tabel 22.	Welke veiligheidskledij draagt u soms niet? .....	55
tabel 23.	Het dragen van de volledige veiligheidskledij: resultaten logistische regressie .....	57
tabel 24.	Aanleiding verkeersboete .....	58
tabel 25.	Het krijgen van een verkeersboete: resultaten logistische regressie .....	60
tabel 26.	Respondenten naar geslacht.....	69
tabel 27.	Leeftijd respondenten.....	69
tabel 28.	Aantal jaren rijervaring van de respondenten.....	69
tabel 29.	Respondenten naar motorfietsbezit .....	69
tabel 30.	Respondenten naar autobezit .....	69
tabel 31.	Type en cilinderinhoud van de motorfiets .....	70
tabel 32.	Frequentie van alle ja- en neevragen .....	70
tabel 33.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km met de motorfiets .....	70
tabel 34.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km met de auto .....	71
tabel 35.	Respondenten naar remafstand bij 80 km/uur.....	71
tabel 36.	Respondenten naar trainingslessen geholpen .....	71
tabel 37.	Respondenten naar verplaatsingsmotief motorfiets .....	71
tabel 38.	Respondenten naar gebruik andere vervoerswijzen.....	71
tabel 39.	Respondenten naar burgerlijke staat.....	71
tabel 40.	Respondenten naar rijbewijscategorie .....	72
tabel 41.	Respondenten naar geslacht en type locatie bevraging .....	72
tabel 42.	Respondenten naar geslacht en motorfietsbezit.....	72
tabel 43.	Respondenten naar motorrijbewijs en leeftijd.....	72
tabel 44.	Respondenten naar geslacht en staat motorfiets.....	73

tabel 45.	Respondenten naar geslacht en versnellingsbak getuned .....	73
tabel 46.	Respondenten naar geslacht en motor getuned .....	73
tabel 47.	Respondenten naar geslacht en rijbewijscategorie .....	73
tabel 48.	Respondenten naar geslacht en vervolmakingscursus.....	73
tabel 49.	Respondenten naar geslacht en jaarlijks afgelegde km met de motorfiets ..	74
tabel 50.	Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief werk .....	74
tabel 51.	Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief plezier.....	74
tabel 52.	Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets hele jaar .....	74
tabel 53.	Respondenten naar geslacht en ongevallenbetrokkenheid .....	74
tabel 54.	Respondenten naar geslacht en gekwetsten bij een ongeval.....	74
tabel 55.	Respondenten naar geslacht en verkeersboete .....	75
tabel 56.	Respondenten naar geslacht en veroordeling verkeersrechtbank (i.v.m. motorfiets) .....	75
tabel 57.	Respondenten naar geslacht en intrekken rijbewijs .....	75
tabel 58.	Respondenten naar geslacht en autobezit.....	75
tabel 59.	Respondenten naar geslacht en trainingslessen .....	75
tabel 60.	Respondenten naar vervolmakingscursus en motorrijbewijsexamen .....	75
tabel 61.	Respondenten naar vervolmakingscursus en type motorfiets .....	76
tabel 62.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en type motorfiets .....	76
tabel 63.	Respondenten naar type motorfiets en betrokkenheid ongeval .....	76
tabel 64.	Respondenten naar ongevallenbetrokkenheid en staat van de motor .....	76
tabel 65.	Respondenten naar betrokkenheid ongeval en getunde versnellingsbak .....	77
tabel 66.	Respondenten naar ongeval en getunde motor.....	77
tabel 67.	Respondenten naar ongeval en standaard uitlaatsysteem .....	77
tabel 68.	Respondenten naar standaard uitlaatsysteem en leeftijdscategorie.....	77
tabel 69.	Respondenten naar ongeval en veranderingen uiterlijk van de motor .....	77
tabel 70.	Respondenten naar ongeval en jaarlijks afgelegde km.....	78
tabel 71.	Respondenten naar ongeval en rijervaring .....	78
tabel 72.	Respondenten naar ongeval en verkeersboete.....	78
tabel 73.	Respondenten naar betrokkenheid ongeval en het dragen van veiligheidskledij .....	78
tabel 74.	Respondenten naar rijbewijscategorie en motorrijbewijsexamen .....	78
tabel 75.	Respondenten naar rijbewijscategorie en trainingslessen .....	79
tabel 76.	Respondenten naar rijbewijscategorie en vervolmakingscursus.....	79
tabel 77.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en het dragen van veiligheidskledij .....	79
tabel 78.	Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en verkeersboete.....	80
tabel 79.	Respondenten naar het dragen van veiligheidskledij en verkeersboete.....	80
tabel 80.	Periode dat de motorfiets stilstaat .....	80
tabel 81.	Periode dat de motorfiets stilstaat – aantal respondenten/maand.....	81
tabel 82.	Periode van de ongevallen.....	81
tabel 83.	Periode van de valpartijen.....	82

# 1. INLEIDING

In opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap werd een onderzoek gedaan naar het profiel van de motorrijder in Vlaanderen. Het onderzoek gebeurde aan de hand van een face-to-face-bevraging van 1000 motorrijders ter plaatse van benzinestations en 3 evenementen. De bevraging gebeurde door leden van de Motorcycle Action Group (MAG) op basis van een gestructureerde vragenlijst. De analyse van de resultaten gebeurde door het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt.

Het doel van deze studie is zaken in kaart te brengen zoals leeftijd, genoten rijopleiding, ongevalsgeschiedenis en jaarlijkse verplaatsingsafstand van de motorrijder. In een volgende fase zal er een diepteonderzoek naar verkeersongevallen met motorrijders plaatsvinden. De resultaten kunnen een aantal interessante indicaties opleveren die bruikbaar zijn voor het beleid en die tevens de basis kunnen vormen voor diepgaander onderzoek in de toekomst.

Dit rapport begint met een beschrijving van het onderzoeksopzet. Hierin wordt de gehanteerde onderzoeksmethode toegelicht en wordt een overzicht gegeven van de inhoud van de vragenlijst, de locaties en datums van afname van de interviews, een beschrijving van de respons en de toegepaste controles op de kwaliteit van de data-invoer.

Na dit onderzoekstechnisch gedeelte volgt de analyse van de gegevens uit de ingevulde vragenlijsten. De indeling van het rapport volgt de originele indeling in de vragenlijst. Er is systematisch voor gekozen om de antwoorden uit de vragenlijst in de tekst te stofferen met grafieken. Op het einde van elk onderdeel worden conclusies getrokken. De volledige tabelgegevens zitten in de bijlage.

Onder afzonderlijke titel worden de belangrijkste conclusies samengevat.

De bijlage bevat, behalve alle tabelgegevens, ook een kopie van de gebruikte vragenlijst.

## 2. BESCHRIJVING VAN HET ONDERZOEKSOPZET

### 2.1. "Motorrijder"

Volgens de Belgische wegcode wordt de categorie van de gemotoriseerde tweewielers opgedeeld in bromfietsen en motorfietsen. Bromfietsen zijn twee- of driewielige voertuigen uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cc of met een elektrische motor, die niet sneller kunnen rijden dan 25 km/u (bromfiets klasse A) of 45 km/u (bromfiets klasse B), met uitzondering van de voertuigen bestuurd door mindervaliden die zich niet sneller dan stapvoets voortbewegen. Motorfietsen zijn alle tweewielige motorvoertuigen met of zonder zijspanwagen, of alle driewielige motorvoertuigen met een eigen gewicht van niet meer dan 400 kg, en dat niet beantwoordt aan de term bromfiets. Dit onderzoek behandelt enkel de motorfietsen.

### 2.2. Inhoud van de bevraging

Voor dit onderzoek werd de vragenlijst die men voor het Europees MAIDS-onderzoek (Motorcycle Accident In Dept Study) heeft gebruikt, vertaald en aangepast naar de Vlaamse situatie. De Motorcycle Action Group (MAG) en de opdrachtgever stonden in voor de opmaak van de vragenlijst.

In het onderzoek werd gepeild naar gegevens over de motorrijder. Er werd gevraagd naar het type en grootte van de motor, het rijbewijsbezit, training, gebruik, ervaring, ongevallenbetrokkenheid, gedrag, kennis en socio-demografische gegevens (zoals onder meer leeftijd, burgerlijke staat, diploma en beroep).

In de vragenlijst zijn 6 grote delen te onderscheiden. (zie tabel 1) Ten eerste wordt er gevraagd naar het geslacht van de respondent en het motorfietsbezit.

Ten tweede zijn we geïnteresseerd in het type en de cilinderinhoud van de motor. Er wordt ook gevraagd of de motor getuned is of dat er veranderingen aan het uiterlijk werden aangebracht.

In het derde deel wordt er gepeild naar het rijbewijsbezit en training.

Ten vierde meten we het gebruik, de ervaring en ongevallenbetrokkenheid.

In deel 5 komt het gedrag en de kennis aan bod. Hierin worden onder meer vragen gesteld i.v.m. het dragen van veiligheidskledij en verkeersboetes.

Tot slot wordt er in het laatste deel gepeild naar socio-demografische gegevens. Vragen i.v.m. de leeftijd, burgerlijke staat, autobezit, diploma en beroep komen hier aan bod.

Er werden in totaal 63 vragen gesteld, waarvan 21 open vragen en 42 gesloten vragen. Van de 63 vragen waren er 20 doorverwijsvragen.

DEEL	INHOUD
Deel 1 : De motorrijder	<ul style="list-style-type: none"><li>- geslacht respondent</li><li>- motorfietsbezit</li></ul>
Deel 2 : Het voertuig	<ul style="list-style-type: none"><li>- type en cilinderinhoud</li><li>- nieuw/tweedehands</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- aanpassingen uiterlijk/motorfiets</li> </ul>
Deel 3 : Rijbewijzen en training	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rijbewijsbezit (categorie)</li> <li>- motorrijbewijsexamen</li> <li>- trainingslessen</li> <li>- vervolmakingscursussen</li> </ul>
Deel 4 : Gebruik/ervaring en ongevallenbetrokkenheid	<ul style="list-style-type: none"> <li>- positieve en negatieve aspecten aan motorrijden</li> <li>- jaarlijks afgelegde km</li> <li>- gebruik : verplaatsingsmotief en frequentie</li> <li>- in groep rijden</li> <li>- gebruik andere vervoermiddelen</li> <li>- ongevallenbetrokkenheid, gekwetsten en oorzaak ongevallen</li> </ul>
Deel 5 : Gedrag en kennis	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dragen van veiligheidskledij</li> <li>- verkeersboete</li> <li>- veroordeling verkeersrechtbank</li> <li>- remafstand bij een snelheid van 80 km/uur</li> </ul>
Deel 6 : Socio-demografische gegevens	<ul style="list-style-type: none"> <li>- leeftijd</li> <li>- burgerlijke staat</li> <li>- autobezit</li> <li>- diploma en beroep</li> <li>- naam en adres</li> </ul>

*tabel 1.      Overzicht van de vragen*

### **2.3. De steekproef**

De onderzoeksgroep bestond uit motorrijders.

De grootte van de steekproef werd bepaald op 1000 respondenten. De enquêtes werden afgenomen tussen 27 maart 2005 en 21 september 2005. Ter hoogte van een aantal benzinestations langs zowel gewestwegen als autosnelwegen in Vlaanderen en tijdens 3 evenementen werden toevallige voorbijgangers (motorrijders) aangesproken. De steekproeftrekking gebeurde via de random-walk methode.

In tabel 2 wordt een overzicht gegeven van de locatie van de verzamelde informatie.



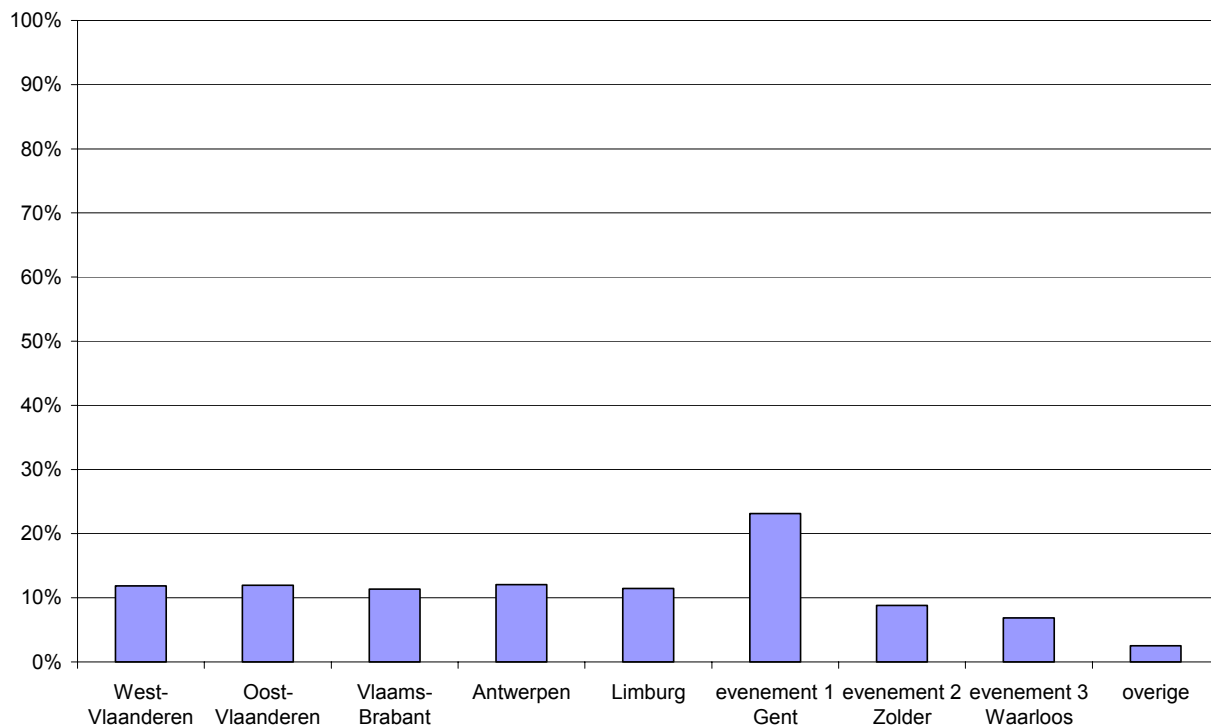
LOCATIE	AANTAL BEVRAGINGEN
Benzinestations langs autosnelweg in West-Vlaanderen	104
Benzinestations langs gewestweg in West-Vlaanderen	17
Benzinestations langs autosnelweg in Oost-Vlaanderen	111
Benzinestations langs gewestweg in Oost-Vlaanderen	11
Benzinestations langs autosnelweg in Vlaams-Brabant	96
Benzinestations langs gewestweg in Vlaams-Brabant	20
Benzinestations langs autosnelweg in Antwerpen	42
Benzinestations langs gewestweg in Antwerpen	81
Benzinestations langs autosnelweg in Limburg	41
Benzinestations langs gewestweg in Limburg	76
Evenement 1 – Flanders Expo Gent	236
Evenement 2 – Circuit Zolder	90
Evenement 3 - Waarloos	70
overige	26
TOTAAL	1021

*tabel 2. Respondenten naar locatie van de bevraging*

In totaal werden 1021 personen bevroegd, waarvan 386 interviews tijdens evenementen (38%). De overige bevragingen werden gelijkmatig verdeeld tussen de 5 Vlaamse provincies. Het ging telkens om ongeveer 120 bevragingen per provincie (12%). (zie grafiek 1)

Uit tabel 3 kunnen we besluiten dat 39% van de bevragingen tijdens evenementen werden afgenomen, 38% van de bevragingen langs benzinestations ter hoogte van autosnelwegen en tenslotte 20% ter hoogte van benzinestations langs gewestwegen. 60% van de enquêtes ter plaatse van de benzinestations werden afgenomen tijdens het weekend. De resultaten zijn terug te vinden in tabel 4.

*grafiek 1. Respondenten naar locatie van de bevraging (provincie – evenementen)*



LOCATIE	AANTAL BEVRAGINGEN	percentage
Evenementen	396	39%
Benzinestations langs autosnelwegen	394	38%
Benzinestations langs gewestwegen	205	20%
Overige	26	3%
<b>TOTAAL</b>	<b>1021</b>	<b>100%</b>

tabel 3. Respondenten naar locatie: evenementen, benzinestations autosnelwegen en gewestwegen.

Dag waarop de enquête werd afgenomen	Aantal bevestigingen tp benzinestations	Aantal bevestigingen tp evenementen
Dag in een weekend	252 (56%)	394 (100%)
Dag door de week	181 (40%)	0
Feestdag	16 (4%)	0
<b>TOTAAL</b>	<b>449</b>	<b>394</b>

tabel 4. Verdeling naar dag waarop de enquête werd afgenomen

Uit tabel 4 kunnen we besluiten dat mensen die niet in het weekend met de motorfiets rijden iets minder vertegenwoordigd zijn in de bevraging.

39% van de bevragingen vonden plaats tijdens evenementen. Om na te gaan of de locatie van de bevraging invloed heeft op de resultaten van deze studie werd een logistische regressie gemaakt waarbij de variabelen leeftijd, geslacht, hoogst behaalde diploma, trainingslessen, vervolmakingscursus, motorrijbewijsexamen en de cilinderinhoud van de motor in acht genomen werden. Enkel de variabele leeftijd is statistisch significant.

tabel 5 toont de resultaten van het logistisch regressiemodel. De gemiddelde leeftijd van de respondenten aan de benzinstations ligt hoger dan ter plaatse van de evenementen. We merken hier wel bij op dat het om een klein verschil gaat tussen de oudere en jongere respondenten (de odds ratio is 1.031).

parameter	Estimate (standard error)	Wald Chi- square	Pr>ChiSq	Odds Ratio Estimate	95% Wald confidence Limits
Intercept	-0.708 ( )	0.210	5.5794	0.0182	0.492
leeftijd	0.0306(0.00745)	16.914	<.0001	1.031	[1.016,1.046]

tabel 5. *Locatie bevraging (benzinstations) : resultaten logistische regressie*

Tevens werd er onderzocht of de respondenten die bevraagd werden ter plaatse van het circuit in Zolder (evenenemt 1) een ander profiel zouden hebben dan de rest van onze steekproef. Enkel de variabele vervolmakingscursus bleek statistisch significant. We kunnen dus stellen dat het profiel van de respondenten ter plaatse van het circuit in Zolder niet verschilt t.o.v. het profiel van onze steekproef.

De steekproef werd zodanig getrokken dat de basiscondities voor een enkelvoudige aselechte steekproef zo goed mogelijk benaderd werden. Dit houdt in dat elk subject evenveel kans maakt om geselecteerd te worden in de steekproef. Als populatie werden daarbij de motorrijders beschouwd die effectief deelnemen aan het verkeer. We merken op dat deze populatie in behoorlijke mate kan verschillen met de populatie "bezitters van een motorfiets" aangezien in de populatie "motorrijders die effectief deelnemen aan het verkeer" (de populatie waarvan een steekproef in dit onderzoek is ondervraagd) motorrijders die vaker rijden een grotere kans maken om opgenomen te worden. De bevraging op evenementen is niet aselechte. De bevragingen ter plaatse van benzinstations op belangrijke wegen zijn nooit helemaal representatief. Hoewel de wijze van steekproeftrekking onvolkomenheden bevat, zijn de auteurs van oordeel dat de resultaten als behoorlijk representatief kunnen geïnterpreteerd worden voor de motorrijders in het verkeer in Vlaanderen.

## 2.4. Bevragingwijze

De verzameling van de data gebeurde door middel van een "face-to-face"-interview. Voor het uitvoeren van deze interviews werd beroep gedaan op de Motorcycle Action Group (MAG).

Er zijn een aantal voordelen verbonden aan deze manier van enquêteren. Aan de hand van een face-to-face-enquête kan men de respondent uitgebreider bevragen. Vragen kunnen verduidelijkt worden, men kan doorvragen, men kan de vraag herhalen en uitleg geven. Dit verhoogt de kans dat de vraag wordt verstaan zoals ze wordt bedoeld door de onderzoeker. Persoonlijke interviews hebben minder af te rekenen met weigeringen, de respons ligt hoog. De interviewer is een belangrijke hulp bij de controle over de adequaatheid en de volledigheid van de informatie. Aan de andere kant verhoogt de aanwezigheid van een interviewer de kansen op sociaal wenselijke antwoorden.

## **2.5. Data-invoer en kwaliteitscontrole**

Op basis van de vragenlijst werd een Acces-databank met een invoermodule ontwikkeld. De handgeschreven formulieren werden vervolgens ingevoerd in deze databank. De controle gebeurde in 3 opeenvolgende stappen: na afname van de enquête (door MAG), tijdens de invoer in de databank en bij de analyse van de resultaten.

### **2.5.1. Kwaliteitscontrole van de enquêteurs**

De interviews werden afgenomen door leden van de Motorcycle Action Group (MAG). Er werd beroep gedaan op een dertigtal enquêteurs. Voor elke correct ingevulde enquête kregen de interviewers een vergoeding. De enquêteurs werden van tevoren gebriefd. Ze kregen instructies over de manier waarop het interview diende te gebeuren waarbij heel veel aandacht ging naar het vrij uit laten antwoorden van de respondent. Formulieren die niet correct waren ingevuld, werden vernietigd. Aangezien de interviewer een vergoeding kreeg per goed ingevulde enquête, was hij extra gemotiveerd om de vragenlijst correct in te vullen.

### **2.5.2. Kwaliteitscontrole bij de data-invoer**

Alle binnengekomen enquêtes werden ingevoerd in een databank en op dat ogenblik aan een eerste nazicht onderworpen. Dit eerste nazicht hield een controle in van:

- de volledigheid van de enquête (werden alle vragen ingevuld)
- de consistentie van de antwoorden (bv. 2 antwoorden bij slechts één antwoordmogelijkheid)
- het respecteren van doorverwijzingen

We hebben vastgesteld dat er 2 versies van vragenlijsten gebruikt werden. Bij 22 vragenlijsten ontbreken de vragen naar soort rijbewijs, data ongevallen en valpartijen.

Bij vraag 6.2 (Wat is uw burgerlijke staat?) werd regelmatig een bijkomend antwoord genoteerd nl. samenwonend. Sommige enquêteurs hebben de samenwonenden aangeduid als ongehuwd, anderen beschouwden de samenwonenden als gehuwd. Door het verschil in interpretatie van het begrip samenwonend kunnen we deze vraag niet verwerken in het onderzoek.

Bij vraag 2.1 (Type en grootte van de machine) werd bij 4 vragenlijst het antwoord quad of scooter genoteerd. Er werd door 231 respondenten informatie over meer dan 1 motorfiets gegeven. Deze vragenlijsten werden voor dit onderdeel van de analyse niet

weerhouden. Voor deze antwoorden werd in de tabel de categorie "true" toegevoegd.

Er zijn heel weinig vragen niet beantwoord. Het percentage gemiste antwoorden ligt tussen de 0,5% en 9%.

### **2.5.3. Kwaliteitscontrole bij analyse van de data**

Alle 1021 ontvangen vragenlijsten bleken bruikbaar voor de verdere analyse. Bij sommige items waren de antwoorden niet bruikbaar. Een aantal itemgebonden aspecten worden verder besproken bij de hiernavolgende detailanalyse van de vragenlijsten. Meestal is de item respons hoog en alleszins voldoende om binnen de beperkingen van de getrokken steekproef – zie verder – uitspraken te kunnen doen.

Het aantal weigeringen ligt niet hoog. De meeste respondenten wensten mee te werken aan het onderzoek. Voor wat betreft de bevestigingen tijdens de motorbeurs in Flanders Expo (Gent) en de racedemonstraties op het circuit van Zolder hebben we een overzicht van het aantal weigeringen.

In Gent hebben 19 van de 266 respondenten (7%) geweigerd om deel te nemen aan het interview. In Zolder was het aantal weigeringen hoger. 21 van de 111 respondenten (19%) namen niet deel aan het onderzoek.

### 3. PROFIEL VAN DE MOTORRIJDER

#### 3.1. De respondenten

##### 3.1.1. Respondenten naar leeftijd en geslacht

89% van de respondenten zijn mannelijk. Het percentage vrouwelijke bevrageden is 11%. (zie tabel 26 in bijlage)

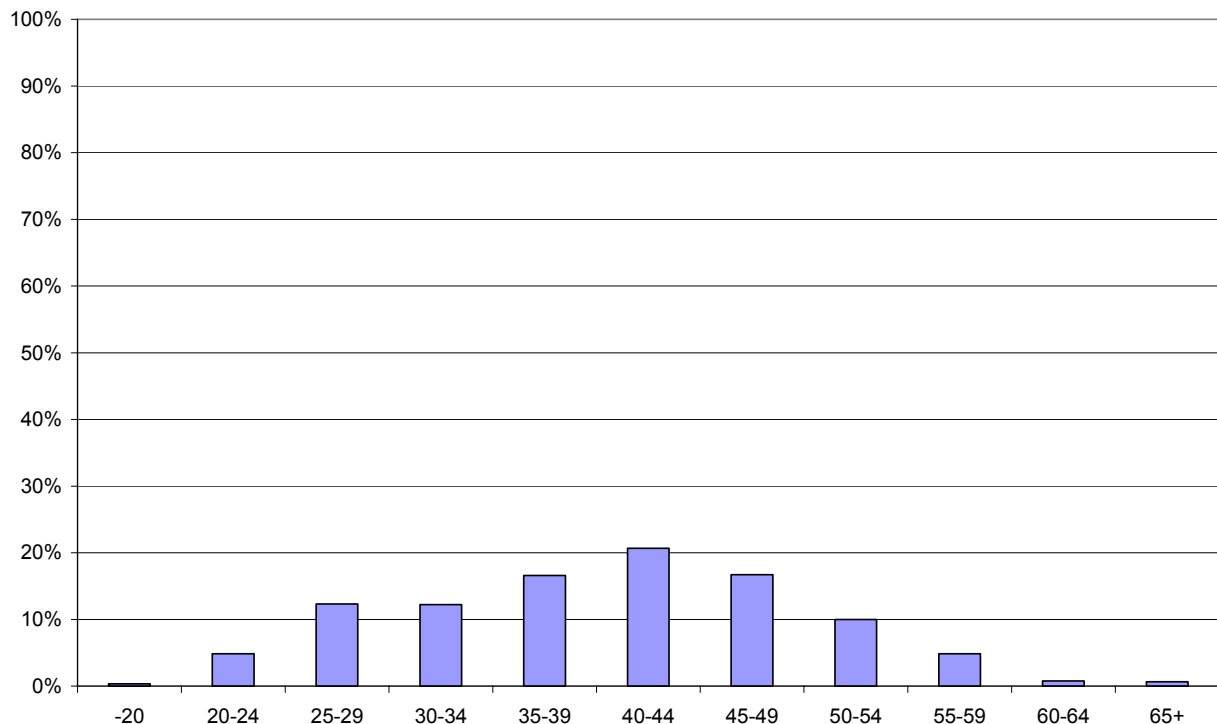
Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2000-2001) blijkt dat 1 op 10 van de verplaatsingen met de motorfiets door vrouwen gedaan werd. Hierbij maken we de opmerking dat het slechts om 70 verplaatsingen ging, gemaakt door 36 personen.

Uit grafiek 2 kunnen we afleiden dat de leeftijdsklassen 40 tot 44 jaar, 35 tot 39 jaar en 45 tot 49 jaar min of meer gelijkwaardig scoren met respectievelijk 20%, 16% en 18%. Deze categorieën scoren samen 54%.

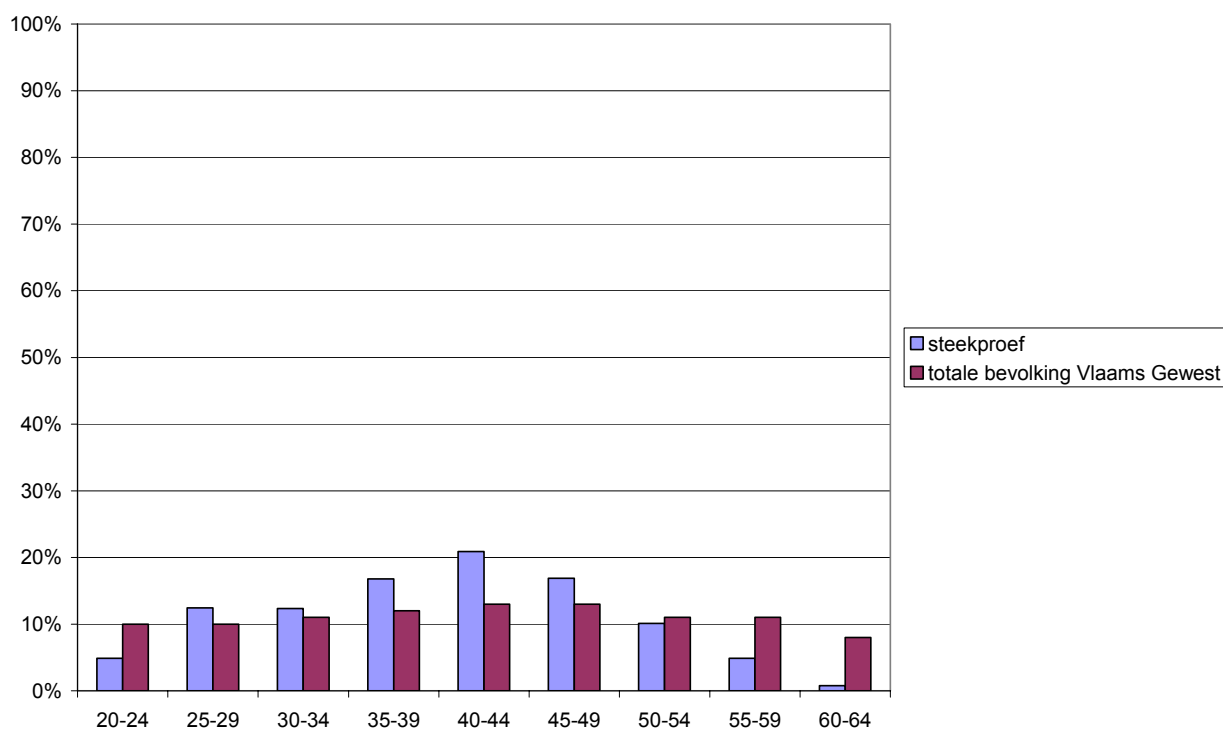
De leeftijdsklassen 25 tot 29 jaar, 30 tot 34 jaar en 50 tot 54 jaar scoren respectievelijk 13%, 12% en 11%. (zie tabel 27 in bijlage)

De gemiddelde leeftijd is 39,8 jaar. De mediaan is 40 jaar.

Uit grafiek 3 kunnen we besluiten dat de verdeling naar leeftijd van de respondenten vergelijken met de cijfers voor het Vlaams Gewest (toestand 1 januari 2005) van elkaar verschillen. Er werd enkel gekeken naar de bevolking met een leeftijd tussen 20 en 64 jaar. Opvallend is het feit dat voor wat betreft de totale bevolking van het Vlaams Gewest er weinig verschillen zijn tussen de verschillende leeftijdsklassen. Dit is niet het geval voor de respondenten van onze steekproef. De 35- tot 49-jarigen zijn meer vertegenwoordigd.



grafiek 2. Respondenten naar leeftijd



grafiek 3. Respondenten naar leeftijd vergeleken met de totale bevolking van het Vlaams Gewest. (Bron: FOD Economie – Afdeling Statistiek, Bevolkingsstatistieken)

### 3.1.2. Respondenten naar diploma en beroep

Er werd gevraagd naar het hoogst behaalde diploma of getuigschrift en het beroep dat de respondent momenteel uitoefent.

Uit tabel 6 kunnen we besluiten dat 30% van de respondenten hoger middelbaar onderwijs richting technisch of beroeps heeft gevolgd, 17% volgde lager middelbaar onderwijs richting technisch of beroeps, 16% volgde hoger niet-universitair onderwijs en 14% volgde hoger middelbaar onderwijs (algemeen vormend of richting ASO). Bijna de helft van de respondenten (47%) heeft een diploma van het middelbaar onderwijs richting TSO of BSO. 24% van de bevroegden hebben een diploma van het hoger onderwijs.

categorie	aantal	percentage
Niet van toepassing, ik volg nog onderwijs	2	0%
Geen	34	3%
Lager onderwijs	61	6%
Lager middelbaar onderwijs : algemeen vormend (3 of 4 jaren) ASO	56	5%
Lager middelbaar onderwijs : technisch of beroeps (3 of	173	17%

4 jaren) TSO of BSO		
Hoger middelbaar onderwijs : algemeen vormend (6 jaren) ASO	140	14%
Hoger middelbaar onderwijs : technisch of beroeps (6 of 7 jaren) TSO of BSO	302	30%
Hoger niet universitair	165	16%
Universitair	77	8%
TOTAAL	1010	100%

tabel 6. Respondenten naar hoogst behaalde diploma of getuigschrift

De antwoorden op de open vraag naar het beroep worden in 4 categorieën onderverdeeld: arbeider, bediende, zelfstandige en vrij beroep. De categorieën huisvrouw, gepensioneerd en arbeidsongeschikt worden niet mee opgenomen. We kunnen niet met zekerheid zeggen of de respondenten in het geval dat ze huisvrouw, gepensioneerd of arbeidsongeschikt zijn, dit ook expliciet hebben gemeld. Het zou kunnen dat men in dit geval heeft geantwoord dat men geen beroep heeft.

De antwoorden arbeider, arbeidster, bandwerker, bestrater, bouwvakker, chauffeur, dakwerker, elektricien, fabrieksarbeider, grondwerker, havenarbeider, heftruckchauffeur, lasser, kraanmachinist, magazijnier, mechaniker, metaalarbeider, militair, onderhoudstechniker, operator, postbode, schilder, poetsvrouw en techniker worden gegroepeerd onder de categorie "arbeider". Onder de categorie "bediende" worden de volgende antwoorden verzameld: accountant, ambtenaar, bankbediende, bediende, grafisch vormgever, informaticus, ingenieur, leerkracht, secretaresse, verkoopster en vertegenwoordiger. Antwoorden als acteur, bakker, beenhouwer, cafébaas, cineast, fietsenmaker, frituuruitbater, garagist, kapper, loodgieter, motorfietshandelaar, slager, zaakvoerder en zelfstandige worden gebundeld onder de categorie "zelfstandige". Onder de categorie "vrij beroep" bundelen we de antwoorden: advocaat, architect, dokter, dierenarts en tandarts.

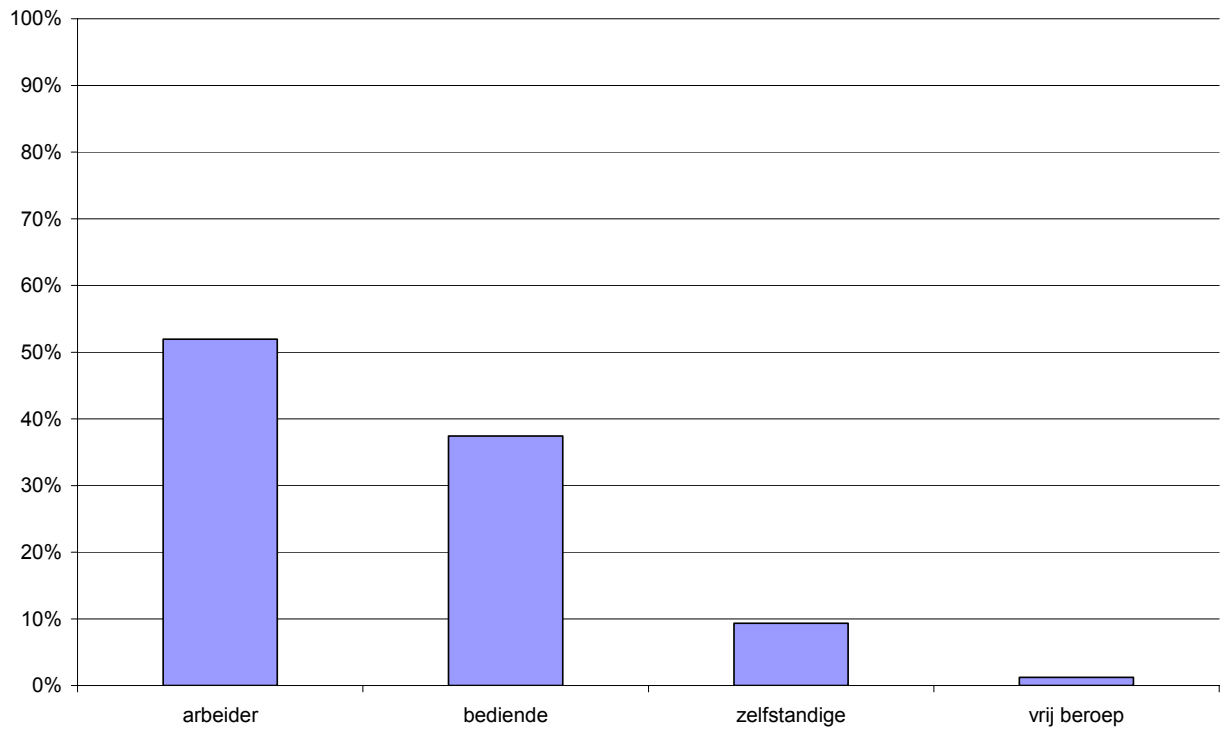
Uit grafiek 4 kunnen we besluiten de helft van onze respondenten (52%) arbeider zijn. 37% van de bevroegden is bediende, 9% zelfstandige en 1% heeft een vrij beroep.

Uit grafiek 5 kunnen we afleiden dat er een verschil is tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten. De categorie "arbeider" scoort bij de mannelijke respondenten 56% tegenover 17% bij de vrouwelijke respondenten. 33% van de mannelijke bevroegden zijn bediende tegenover 78% bij de vrouwen. De categorie "zelfstandige" scoort 10% bij de mannelijke respondenten, bij de vrouwelijke respondenten noteren we 4%.

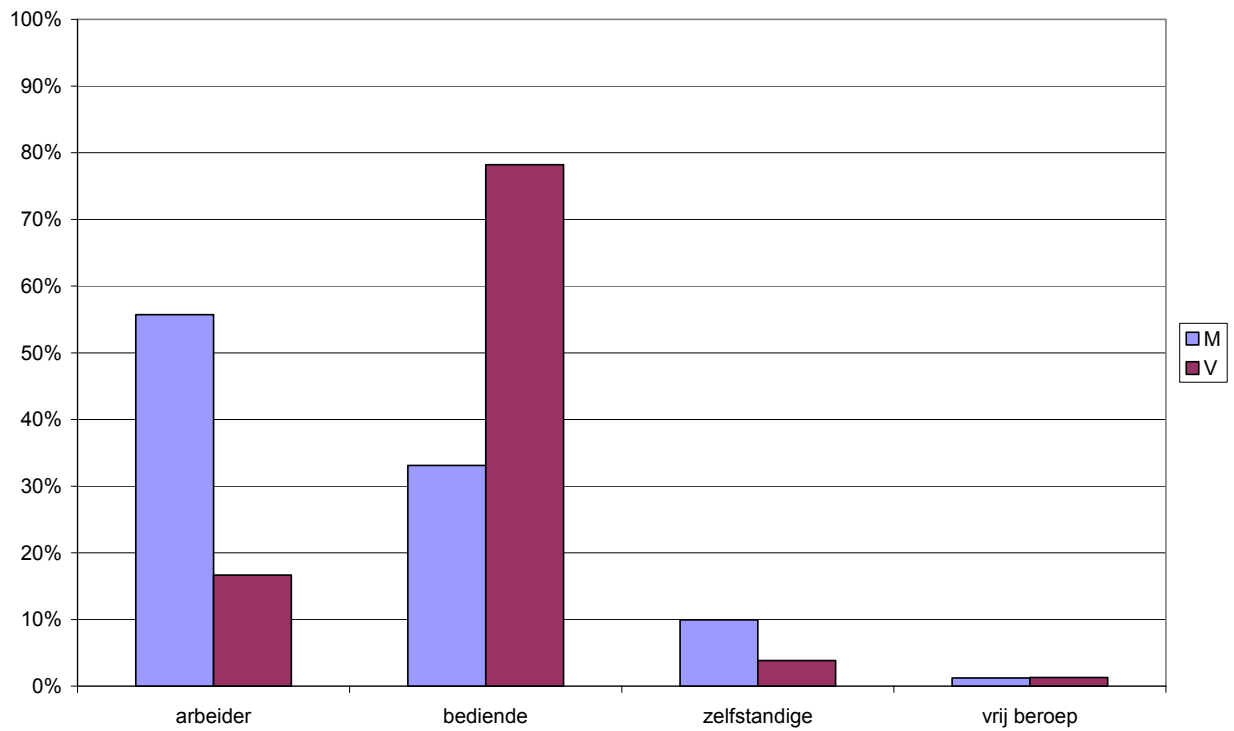
Het beroep van de respondenten uit onze steekproef verschilt sterk met de resultaten uit de algemene socio-economische enquête 2001. Uit grafiek 6 kunnen we besluiten dat het beroep arbeider in onze steekproef met 52% tegenover 27% sterk vertegenwoordigd is, de bedienden scoren 37% (tegenover 58%). Voor de zelfstandigen en de vrije beroepen zijn de verschillen veel kleiner (11% tegenover 15%).

Uit grafiek 7 en grafiek 8 kunnen we besluiten dat de verschillen met de resultaten van de algemene socio-economische enquête bij de mannelijke respondenten groter zijn dan bij de vrouwelijke respondenten. De mannelijke arbeiders zijn met 56% tegenover 32% sterk vertegenwoordigd, de mannelijke bedienden daarentegen zijn met 33% tegenover 50% minder vertegenwoordigd. Het percentage vrouwelijke arbeiders uit onze steekproef (17%) verschilt weinig met de resultaten van de algemene socio-economische enquête (20%). De vrouwelijke bedienden zijn lichtjes oververtegenwoordigd (78% tegenover 67%). De vrouwelijke zelfstandige en vrouwen met een vrij beroep zijn daarentegen met 5% tegenover 13% ondervertegenwoordigd.

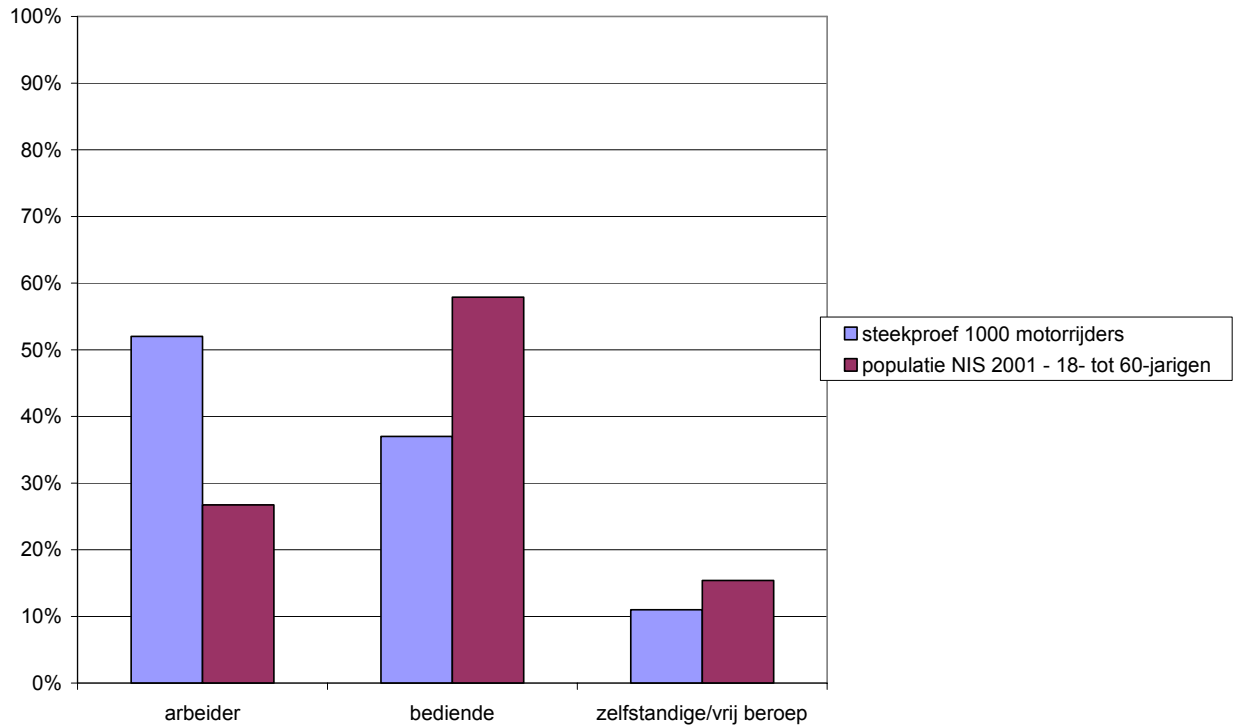




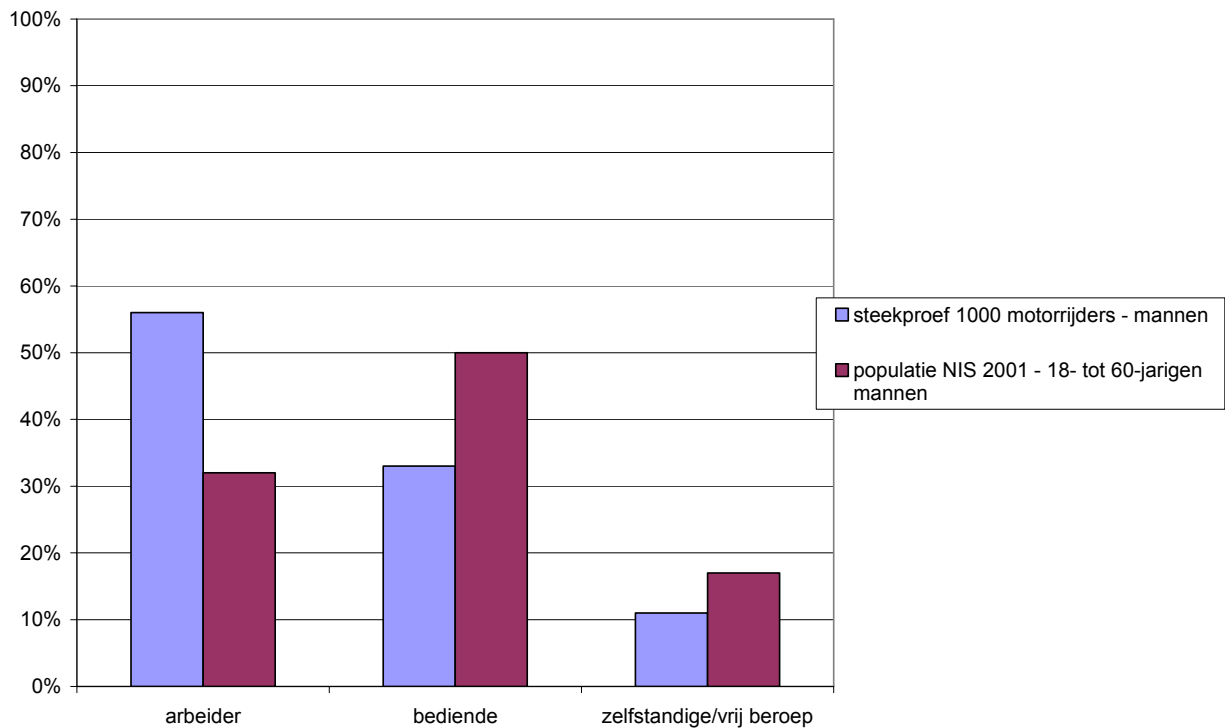
grafiek 4. Respondenten naar beroep



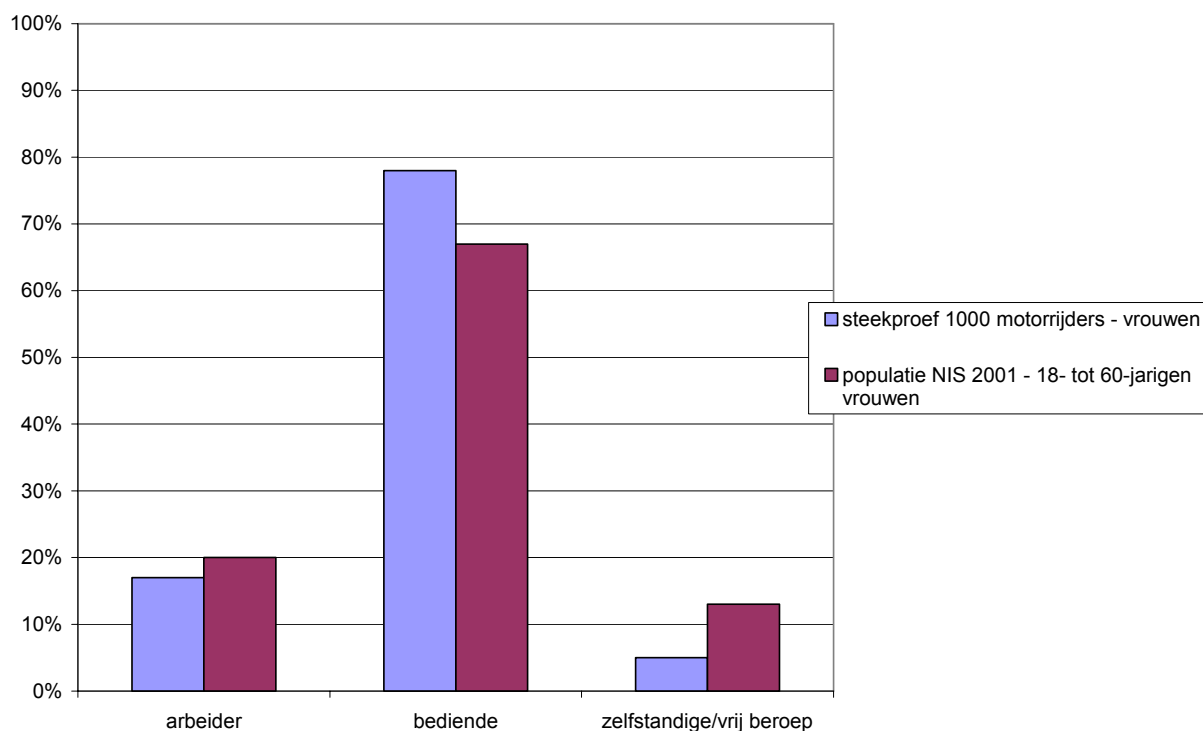
grafiek 5. Respondenten naar beroep en geslacht



*grafiek 6. Beroep respondenten vergeleken met steekproef (18- tot 60-jarigen) NIS 2001 (bron : NIS, algemene socio-economische enquête 2001)*



*grafiek 7. Beroep mannelijke respondenten vergeleken met populatie (18- tot 60-jarigen) NIS 2001 (bron : NIS, algemene socio-economische enquête 2001)*

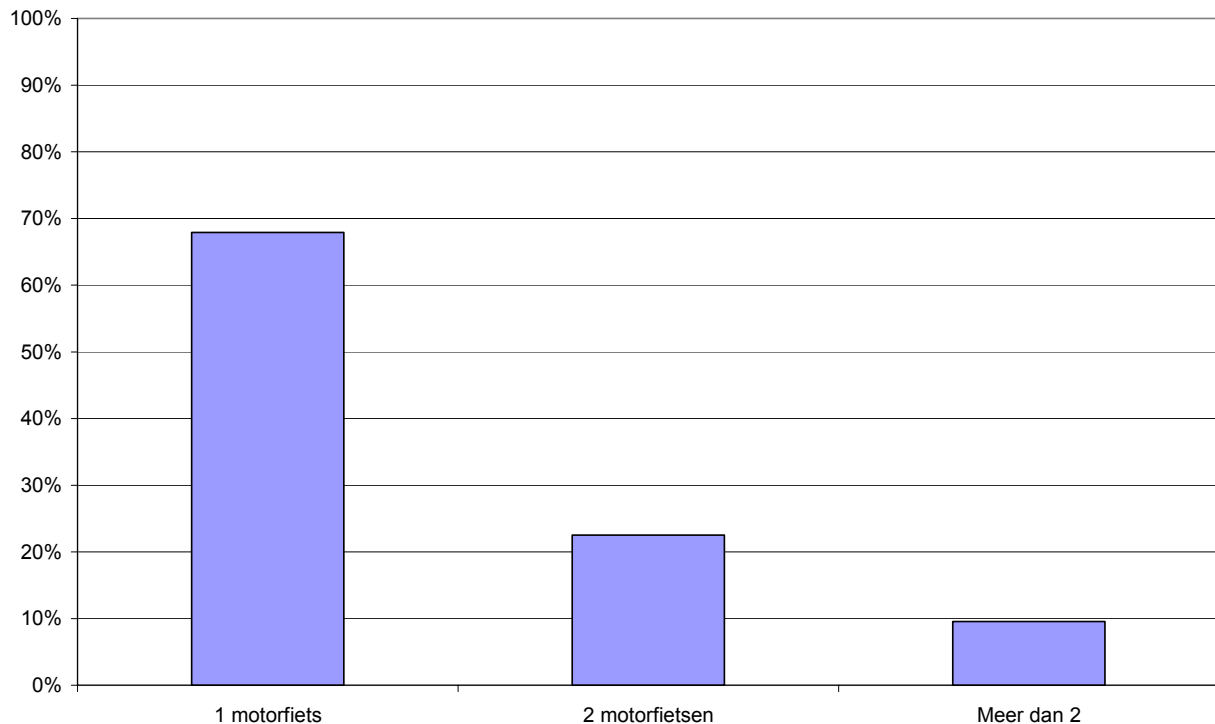


*grafiek 8. Beroep vrouwelijke respondenten vergeleken met populatie (18- tot 60-jarigen) NIS 2001 (bron : NIS, algemene socio-economische Enquête*

## 3.2. De motorfiets

### 3.2.1. Motorfietsbezit

Er werd gepeild naar het motorfietsbezit in het gezin. Hiervoor stelde men de volgende vraag: "Hoeveel motorfietsen bezitten u en de andere gezinsleden?". Uit grafiek 9 kunnen we besluiten dat het merendeel van de respondenten namelijk 68% één motorfiets bezit, 23% heeft 2 motorfietsen en 10% heeft meer dan 2 motorfietsen. (zie ook tabel 29 in bijlage)

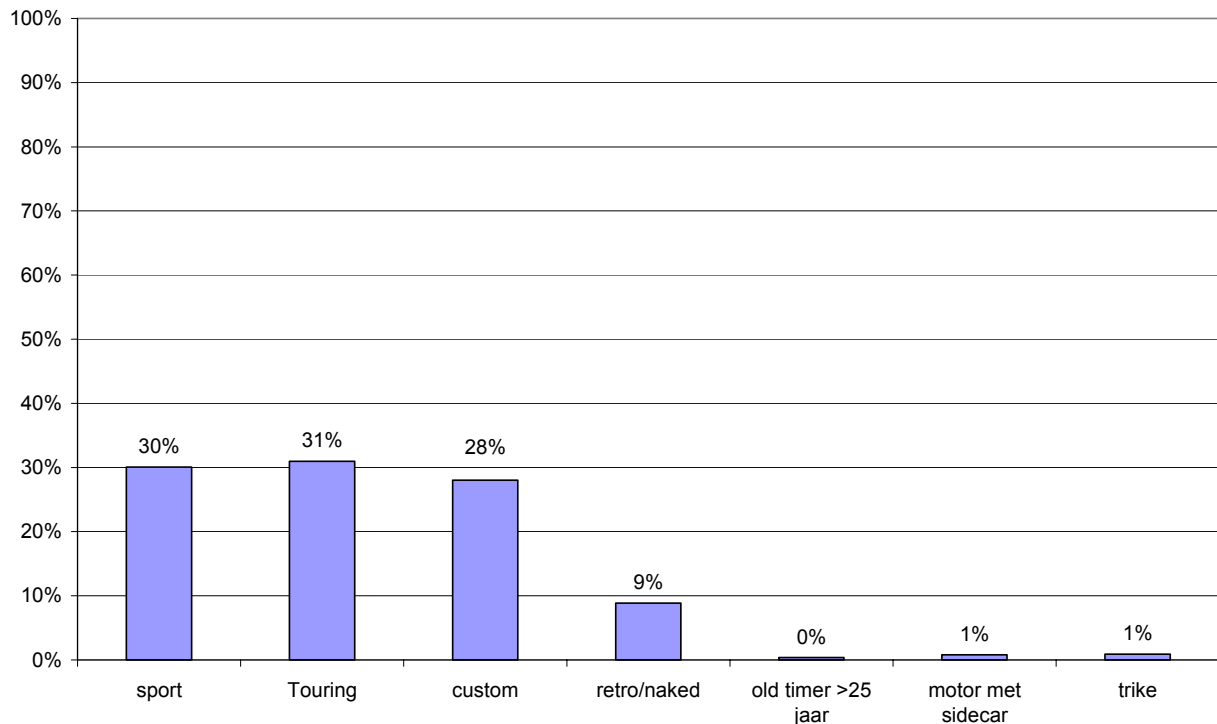


*grafiek 9. Respondenten naar motorfietsbezit*

### **3.2.2. Type en cilinderinhoud**

Er werd gevraagd naar het type en de cilinderinhoud van de motorfiets. Een beschrijving van de verschillende typen van motorfietsen wordt in bijlage aan dit rapport toegevoegd. Uit grafiek 10 kunnen we besluiten dat het type sport en touring met respectievelijk 30% en 31% het meest voorkomt. 28% van de respondenten rijdt met een motorfiets van het type custom. Het type retro/naked scoort 9%. (zie tabel 31 in bijlage)

Bij de verwerking van de resultaten op deze vraag stelden we vast dat de definitie van de verschillende typen van motorfietsen niet voor iedereen hetzelfde is. Onder het type retro/naked kan men ook het type sport verstaan, bv. een motorfiets van het type sport kan naked zijn en omgekeerd. Omwille van de onduidelijkheid van de beschrijving van de verschillende typen van motorfietsen werd besloten om het type niet als variabele op te nemen in de logistische regressies die we in de volgende hoofdstukken zullen bespreken.



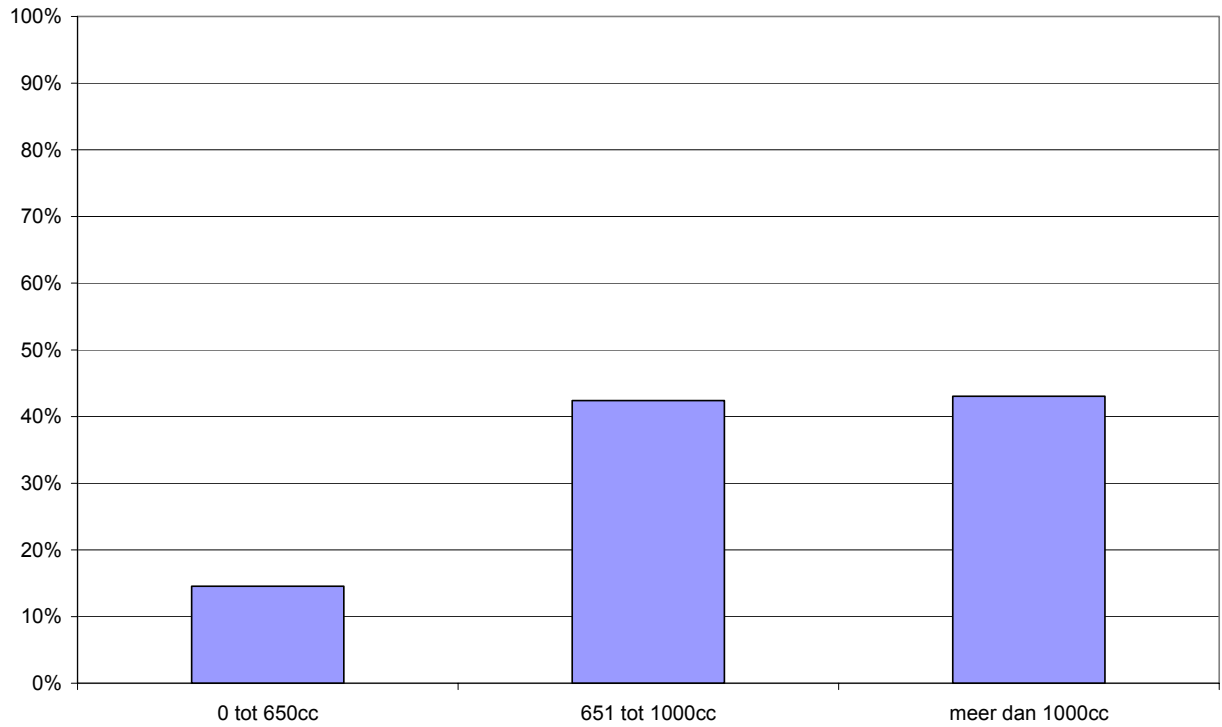
*grafiek 10. Respondenten naar type motorfiets( zonder de 49 respondenten die informatie over meer dan 1 motorfiets gaven)*

grafiek 11 toont aan dat slechts 15% van de respondenten met een motorfiets met een cilinderinhoud lager dan 650 cc rijdt. De categorieën 651 tot 1000 cc en meer dan 1000 cc, scoren gelijkwaardig met respectievelijk 42% en 43%. (zie tabel 31 in bijlage)

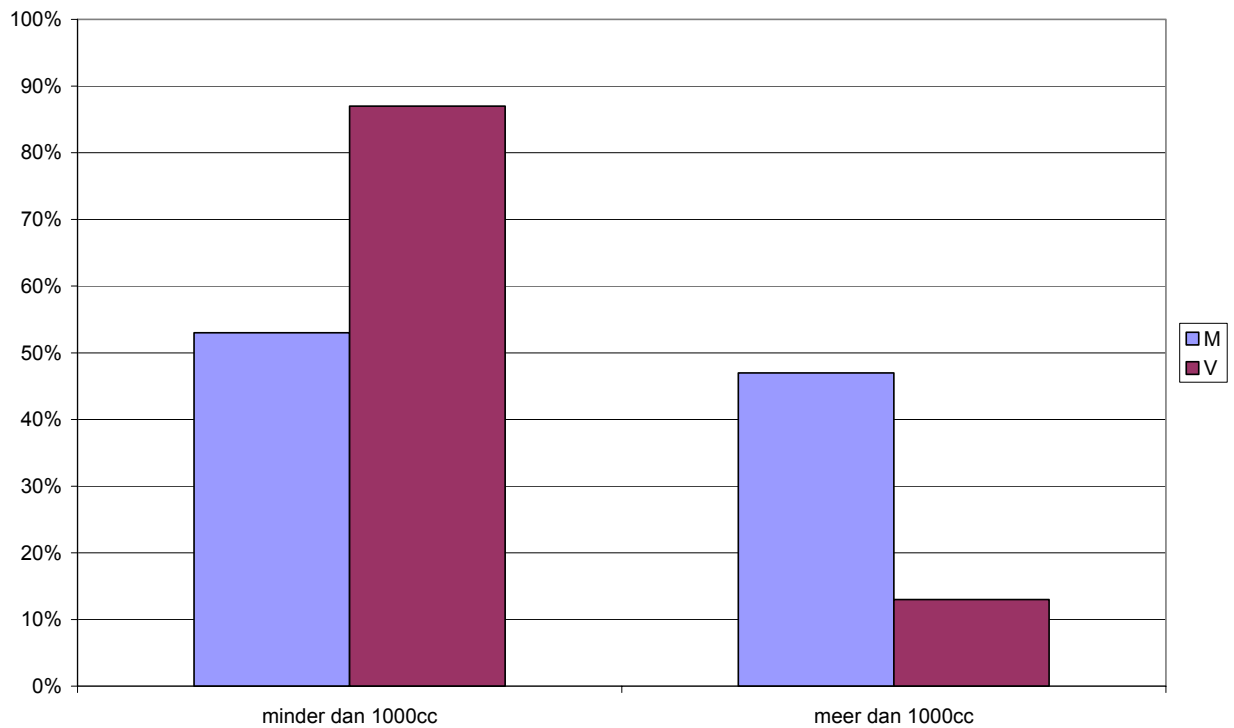
Er zijn duidelijke verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten naar cilinderinhoud van de motorfiets. Uit grafiek 12 kunnen we besluiten dat de vrouwen vaker met een motorfiets met een cilinderinhoud lager dan 1000cc rijden (87% t.o.v. 53% bij de mannen).

Uit grafiek 13 en grafiek 14 kunnen we besluiten dat in vergelijking met de inschrijvingen van de nieuwe en tweedehandse motorfietsen voor het jaar 2003, in onze steekproef de motorfietsen met een cilinderinhoud groter dan 1000 cc met 43% (tegenover 21%) sterk oververtegenwoordigd zijn. De andere categorieën 126 tot 650 cc en 651 cc tot 1000 cc zijn lichtjes ondervertegenwoordigd.

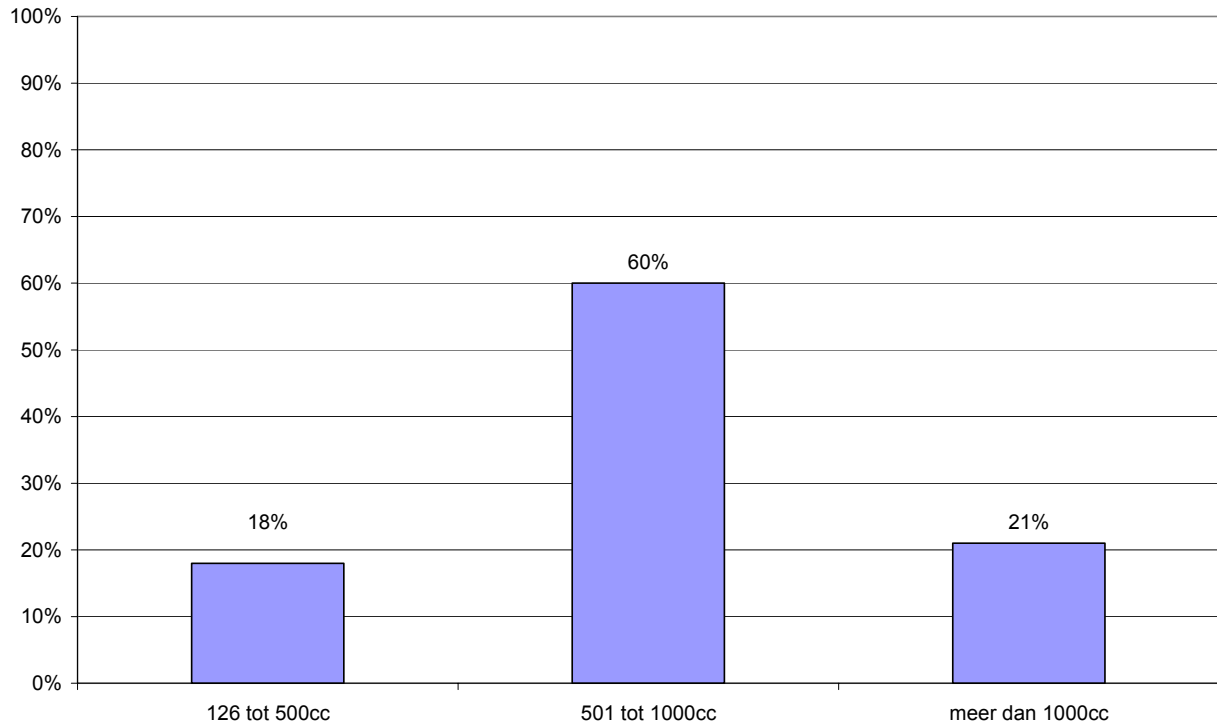
Voor dit onderzoek werden de motorrijders die deelnemen aan het verkeer bevestigd. Dit zou het verschil naar cilinderinhoud tussen onze steekproef en de inschrijvingen van 2003 kunnen verklaren.



grafiek 11. Respondenten naar cilinderinhoud van de motor

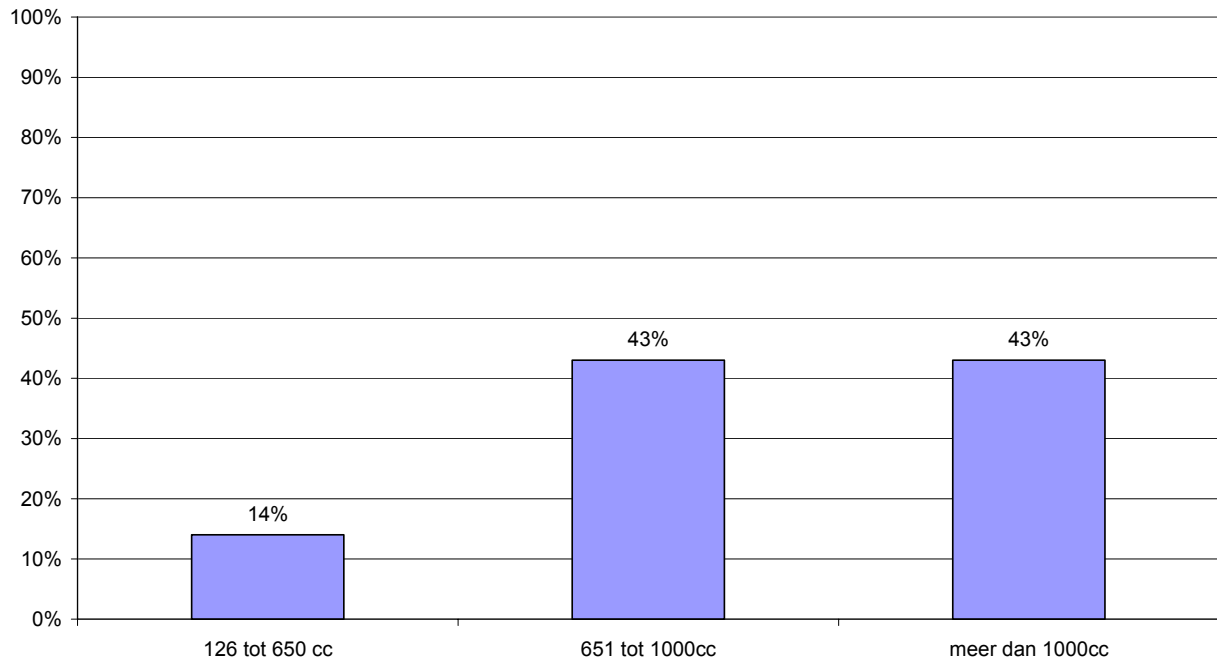


grafiek 12. Respondenten naar cilinderinhoud van de motor en geslacht



grafiek 13. Motorfietsen naar cilinderinhoud: inschrijvingen 2003 motorfietsen met vermogen > 126cc (bron: Febiac)

steekproef



grafiek 14. Motorfietsen naar cilinderinhoud : steekproef motorfietsen met vermogen > 126cc

### 3.2.3. Staat van de motorfiets

Op de vraag "Is je motorfiets nieuw aangekocht of is het een occasie?", antwoorden 42% van de respondenten dat de motorfiets nieuw werd aangekocht. (zie tabel 32 in bijlage)

Er werden vragen gesteld naar de veranderingen die aan de motorfiets werden aangebracht:

- Is de versnellingsbak getuned?
- Is de motor getuned?
- Is het uitlaatsysteem standaard?
- Maakt de motorfiets meer lawaai?
- Heeft u sinds de aankoop van uw motorfiets iets veranderd aan het uiterlijk, zo ja welke aanpassingen?

De versnellingsbak werd bij 35 van de 1021 respondenten (3%) getuned. De motor daarentegen werd bij 83 van de 1021 bevroegden (of 8%) getuned. De motorfiets heeft bij 37% van de respondenten geen standaard uitlaatsysteem. Het uiterlijk van de motorfiets werd bij 38% van de respondenten aangepast. (zie ook tabel 32 in bijlage)

Op de vraag welke veranderingen men aan de motorfiets heeft aangebracht, kregen we zeer verschillende antwoorden. Om een duidelijker beeld te krijgen van de resultaten op deze vraag, werden een aantal antwoorden gegroepeerd.

We kunnen 11 categorieën onderscheiden nl. alles, valbescherming, chroom accessoires, uitlaat, kuip, zadel, windscherm, stuur, lampen/pinkers, kleur en zadeltas.

Onder de categorie "stuur" worden ook de antwoorden spiegels gegroepeerd.

Het totaal aantal antwoorden kan hoger liggen dan het aantal respondenten omdat de bevroegden meer dan 1 antwoord mochten geven.

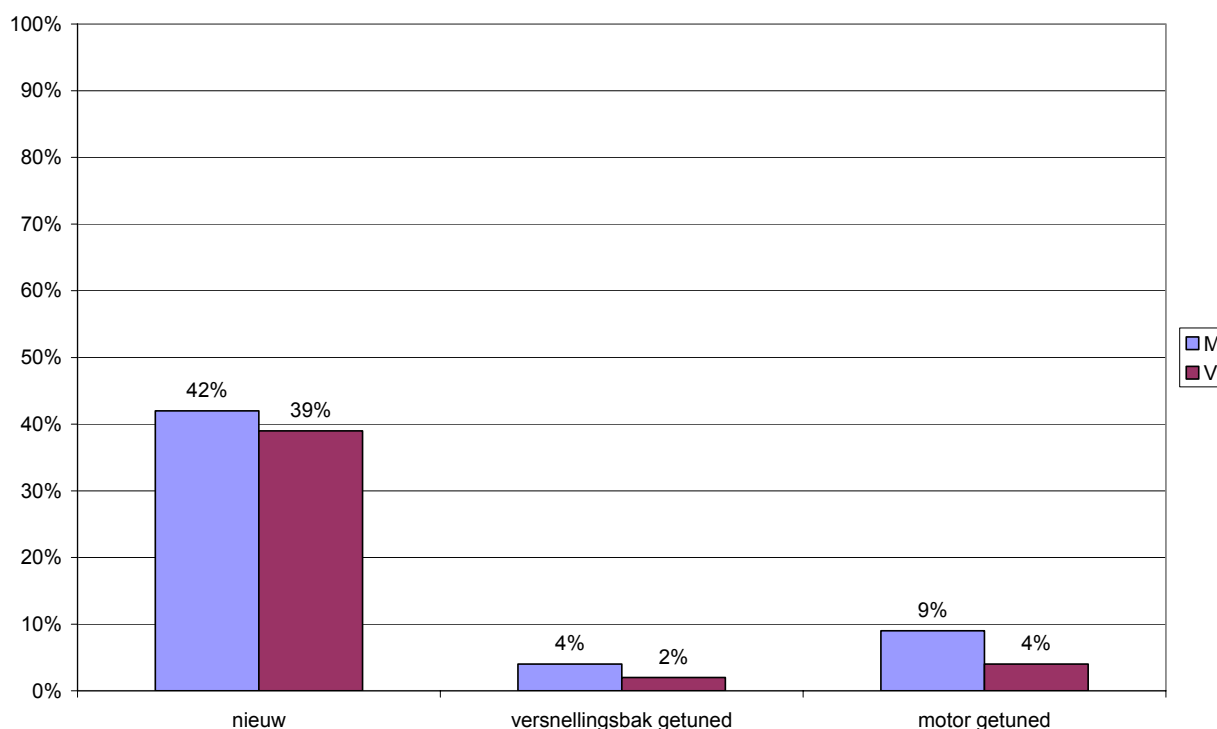
categorie	aantal	percentage
Lampen/pinkers	74	16%
Stuur	72	15%
Zadeltas	52	11%
Windscherm	50	11%
Kleur	48	10%
Uitlaat	45	9%
Valbescherming	44	9%
Zadel	35	7%
Alles	23	5%
Kuip	21	4%
Chroom accessoires	9	2%
TOTAAL	473	100%

tabel 7. *Overzicht veranderingen aan de motorfiets*

Uit de tabel 7 kunnen we besluiten dat men voornamelijk de lampen en pinkers en het stuur van de motorfiets heeft aangepast.

Uit grafiek 15 kunnen we besluiten dat er kleine verschillen zijn tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het tunen van de versnellingsbak en/of de motor. 4% van de vrouwelijke bevroegden rijdt met een getunde motor (tegenover 9% bij de mannen). De versnellingsbak werd bij 2% van de vrouwelijke respondenten getuned, bij de mannen noteren we 4%.





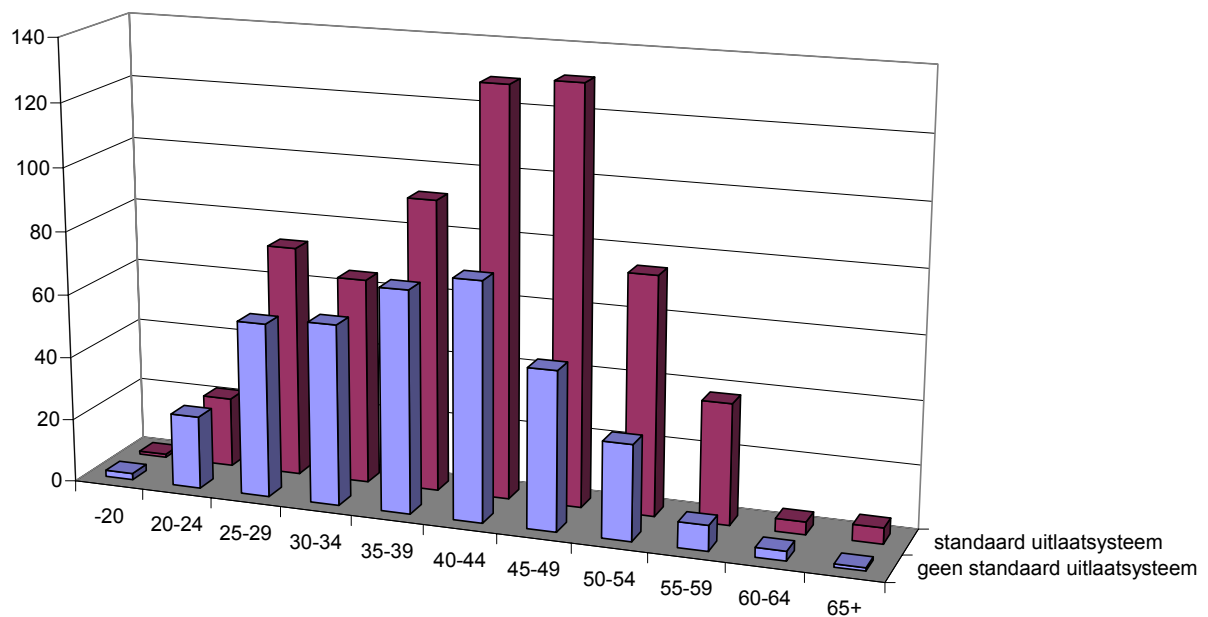
grafiek 15. Respondenten naar staat van de motorfiets en geslacht

In vergelijking met de cijfers van de inschrijvingen van de nieuwe en tweedehands motorfietsen (bron: Febiac) kunnen we besluiten dat in onze steekproef het percentage nieuwe motorfietsen met 42% (tegenover 26%) hoger is.

Inschrijving nieuwe en tweedehands motorfietsen	Nieuwe motorfietsen	Tweedehands motorfietsen	totaal
2002	18.596 (26%)	51.944 (74%)	70.540
2003	19.446 (26%)	56.237 (74%)	75.683

tabel 8. Inschrijvingen nieuwe en tweedehands motorfietsen (vermogen > 126cc) (bron: Febiac)

Uit grafiek 16 kunnen we besluiten dat naarmate de respondenten ouder worden het standaard uitlaatsysteem minder werd aangepast. In de leeftijdscategorie 20-24 jaar heeft 51% van de motorfietsen geen standaard uitlaatsysteem, in de categorieën 25-29 jaar, 30-34 jaar, 35-39 jaar en 40-45 jaar noteren we respectievelijk 43%, 47%, 43% en 37%. In de categorieën 45-49 jaar, 50-54 jaar en 55-59 jaar neemt het percentage motorfietsen met een aangepast uitlaatsysteem af, de percentages zijn respectievelijk 28%, 29% en 17%. (zie tabel 68 in bijlage)



grafiek 16. Respondenten naar leeftijd en standaard uitlaatsysteem

### 3.3. Rijbewijs en training

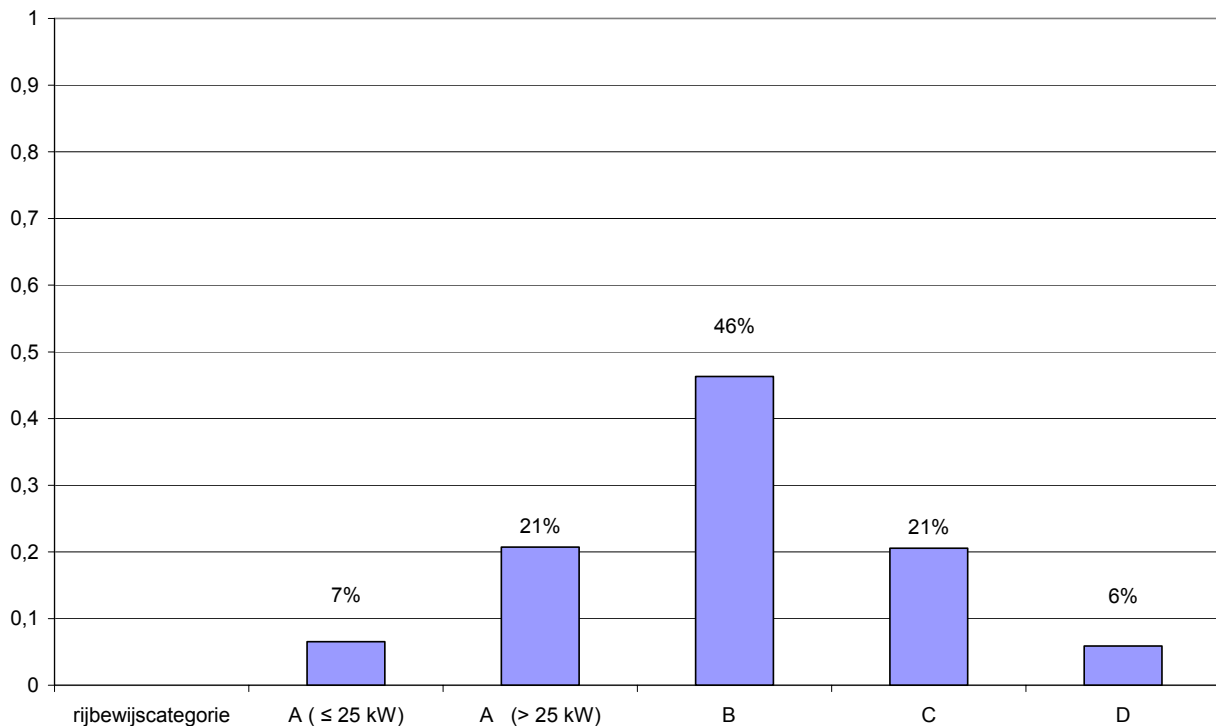
#### 3.3.1. Rijbewijscategorie

Op de vraag "Welk soort rijbewijs bezit u?", gaf het merendeel van de respondenten nl. 46% het antwoord categorie B. Van de bevroagden heeft 28% een motorrijbewijs. grafiek 17 toont de resultaten. (zie ook tabel 40 in bijlage)

Het totaal aantal antwoorden kan hoger liggen dan het aantal respondenten omdat de bevroagden meer dan 1 antwoord mochten geven.

In bijlage wordt een overzicht gegeven van de regelgeving i.v.m. de vereisten om met een motorfiets te mogen rijden. Naar gelang de afgiftedatum van het autorijbewijs (rijbewijscategorie B) verschillen de verplichtingen voor het behalen van een motorrijbewijs.

Uit tabel 10 kunnen we besluiten dat vanaf 1989 het aantal respondenten dat een motorrijbewijs heeft jaarlijks toeneemt. In de periode 2000-2004 zien we een piek van 36%. Indien men met een motorfiets met onbeperkt vermogen wil rijden is men vanaf 1 januari 1989 verplicht een apart motorrijbewijsexamen af te leggen. Vandaar de sterke toename sinds 1989 van de motorrijbewijzen.



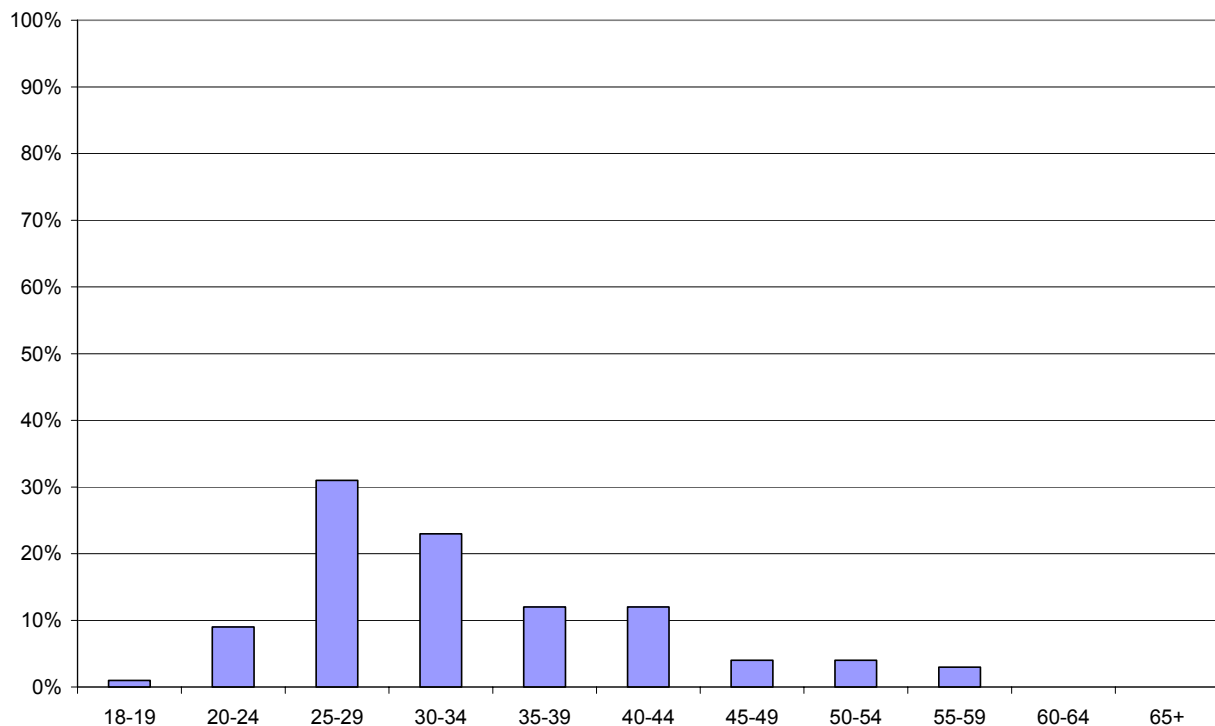
grafiek 17. Respondenten naar rijbewijscategorie

rijbewijscategorie	Beschrijving
A	motorfietsen met of zonder zijspan <ul style="list-style-type: none"> <li>- ≤ 25 kW (18 jaar)</li> <li>- &gt; 25 kW (min. 21 jaar)</li> </ul>
B	auto's met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 3.500 kg en met ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg
C	andere auto's dan die van categorie D, met een maximale toegelaten massa van meer dan 3500 kg; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan de maximale toegelaten massa niet meer dan 750 kg bedraagt
D	auto's bestemd voor personenvervoer, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend; aan de auto's van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximale toegelaten massa van ten hoogste 750 kg.

tabel 9. Overzicht rijbewijscategorieën

Rijbewijscategorie	A beperkt vermogen (vermogen ≤ 25 kW)	A onbeperkt vermogen (vermogen > 25 kW)
Periode waarbinnen het rijbewijs behaald werd		
Voor 1970	3 (5%)	2 (1%)
1970-1979	12 (19%)	8 (4%)
1980-1984	5 (8%)	18 (9%)
1985-1989	11 (17%)	15 (7%)
1990-1994	7 (11%)	33 (16%)
1995-1999	9 (14%)	39 (19%)
2000-2004	12 (19%)	74 (36%)
Na 2005	5 (8%)	16 (8%)
totaal	64 (100%)	205 (100%)

tabel 10. Motorrijbewijs naar categorie en afgifte datum

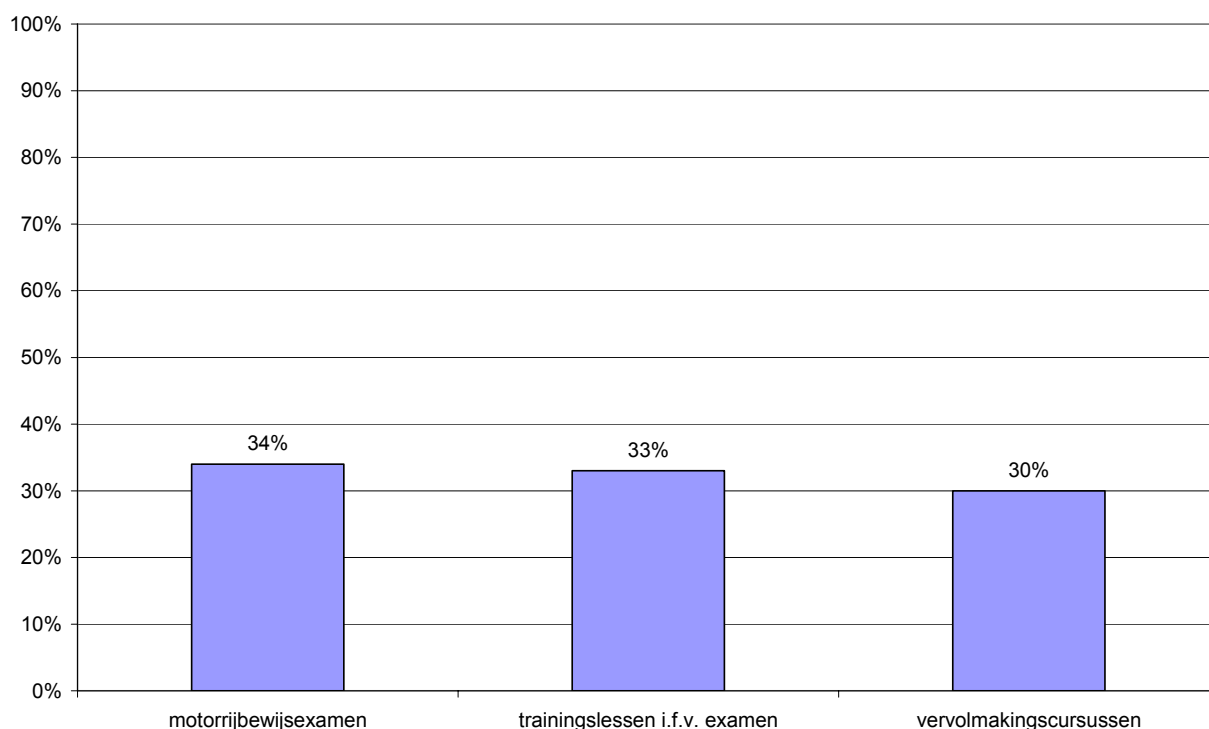


grafiek 18. Respondenten naar motorrijbewijs en leeftijd

### 3.3.2. Motorrijbewijsexamen, training en vervolmakingscursus

In dit deel werd ook gevraagd of de respondent een motorrijbewijsexamen heeft afgelegd, trainingslessen heeft gevolgd i.f.v. dit examen en of hij eventueel vervolmakingscursussen heeft gevolgd.

Uit grafiek 19 kunnen we afleiden dat 34% van de respondenten een motorrijbewijsexamen hebben afgelegd, 33% heeft trainingslessen gevolgd i.f.v. een motorrijexamen en 30% heeft vervolmakingscursussen gevolgd. (zie tabel 32)



*grafiek 19. Respondenten naar het afleggen van een motorrijbewijsexamen, het volgen van trainingslessen en vervolmakingscursussen.*

Van de 303 respondenten die een vervolmakingscursus hebben gevolgd heeft 34% een motorrijbewijsexamen afgelegd, 2/3<sup>de</sup> heeft geen motorrijbewijsexamen afgelegd. Meer dan de helft van de respondenten (525 van de 1021) hebben ofwel trainingslessen of een vervolmakingscursus gevolgd. (zie tabel 32 en 60 in bijlage)

Er werd ook gekeken naar de verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het volgen van trainingslessen i.f.v. het afleggen van het motorrijexamen en het volgen van vervolmakingscursussen. 32% van de mannelijke bevrageden heeft trainingslessen gevolgd tegenover 42% bij de vrouwen. Voor het volgen van vervolmakingscursussen kunnen we besluiten dat er geen verschillen zijn tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten, 30% van deze bevrageden volgende cursussen. (zie ook tabellen 48 en 59 in bijlage)

Op de vraag "Hoeveel uren trainingsles heeft u gevolgd?", antwoorden de helft van de respondenten die trainingslessen hebben gevolgd, 8 uren en 23% van de bevrageden volgden 6 uren les. (zie tabel 11)

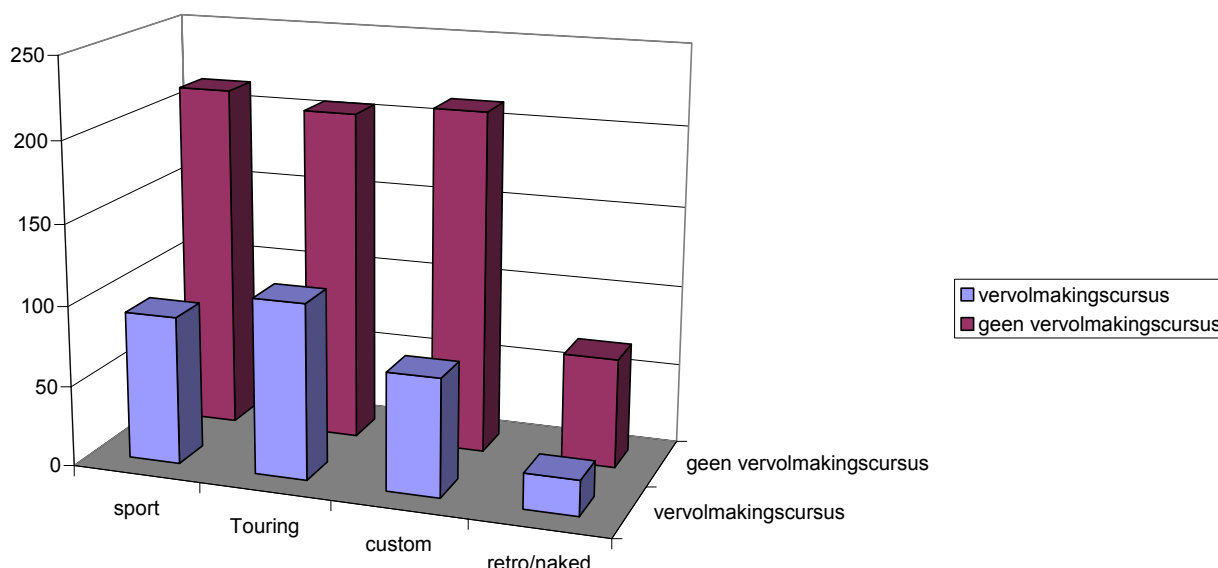
Vooraleer men kan deelnemen aan het praktisch examen voor het behalen van het motorrijbewijs is men verplicht om 6 of 8 uren trainingslessen te volgen bij een erkende rijsschool. (zie bijlage) Vandaar dat het merendeel van de respondenten (74%) 6 of 8 uren trainingslessen heeft gevolgd.

Op de vraag "Hebben die trainingslessen u geholpen om een betere piloot te zijn?", antwoorden 43% van de respondenten "zeer zeker". Het antwoord "redelijk wel" scoorde 29%. Het merendeel van de bevrageden (72%) vindt dat deze trainingslessen zeer zeker tot redelijk hebben geholpen om een betere piloot te zijn. Toch nog 1 op tien van de bevrageden antwoorden "helemaal niet". (zie ook tabel 36 in bijlage)

Aantal uren	Aantal respondenten	Percentage
1 tot 5 uren	8	3%
6 uren	63	23%
8 uren	142	51%
10 uren	18	6%
12 uren	21	8%
Meer dan 12 uren	27	10%
	279	100%

tabel 11. Respondenten naar uren trainingslessen

Uit grafiek 20 kunnen we besluiten dat er voor wat betreft het volgen van vervolmakingscursussen kleine verschillen zijn tussen de verschillende typen van motorfietsen. 35% van de respondenten die met een motorfiets type touring rondrijden hebben een vervolmakingscursus gevolgd. De respondenten die met een type sport, custom of retro/naked rondrijden scoren respectievelijk 30%, 26% en 24%.



grafiek 20. Respondenten naar het volgen van vervolmakingscursussen en type motorfiets

### 3.3.3. De kans op het volgen van trainingslessen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen

Door middel van een logistische regressie wordt de kans op het volgen van trainingslessen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen gemodelleerd. We onderzoeken welke verschillende factoren een invloed hebben op het al dan niet volgen van trainingslessen.

De binaire response variabele die hier beschouwd wordt is of respondenten al dat niet trainingslessen volgen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen. Er wordt onderzocht welke van de volgende variabelen hier een invloed op hebben: leeftijd, geslacht, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km voor het motief vrije tijd, hoogst behaalde diploma en de cilinderinhoud van de motor. Het finale model bestaat uit 2 variabelen: leeftijd en jaarlijks afgelegde km bij het motief werk.

tabel 12 toont de resultaten van het logistisch regressiemodel. Oudere respondenten zullen waarschijnlijk minder vaak trainingslessen hebben gevolgd dan jongere respondenten. We merken hier wel bij op dat het om een klein verschil gaat tussen de oudere en jongere respondenten (de odds ratio is 0.825).

Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, hebben meer kans op het volgen van trainingslessen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen.

parameter	Estimate (standard error)	Wald Chi- square	Pr>ChiSq	Odds Ratio Estimate	95% Wald confidence Limits
Intercept	6.3628 (0.4789)	176.5516	<.0001		
leeftijd	-0.031(0.0107)	8.2519	<.0001	0.825	[0.804,0.847]
Km/jaar (werk)	0.051(0.0164)	9.5965	0.0027	1.056	[1.019,1.094]

tabel 12. *Trainingslessen i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen :  
resultaten logistische regressie*

### 3.3.4. De kans op het volgen van vervolmakingscursussen

Door middel van een logistische regressie wordt de kans op het volgen van vervolmakingscursussen gemodelleerd. We onderzoeken welke verschillende factoren een invloed hebben op het al dan niet volgen van vervolmakingscursussen.

De binaire response variabele die hier beschouwd wordt is of respondenten al dat niet vervolmakingscursussen volgen. Er wordt onderzocht welke van de volgende variabelen hier een invloed op hebben: leeftijd, geslacht, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km voor het motief vrije tijd, hoogst behaalde diploma, rijervaring, motorrijbewijsexamen en standaard uitlaatsysteem. Het finale model bestaat uit 4 variabelen: hoogst behaalde diploma en jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km bij het motief vrije tijd en geen standaard uitlaatsysteem.

De variabele hoogst behaalde diploma wordt in 5 categorieën ingedeeld: geen diploma, lager onderwijs, lager secundair onderwijs (ASO, BSO en TSO), hoger secundair onderwijs (ASO, BSO en TSO) en hoger onderwijs (universitair en hoger niet-universitair onderwijs). De categorie hoger onderwijs wordt gebruikt als referentie.

tabel 13 toont de resultaten van het logistisch regressiemodel. Respondenten met een diploma hoger onderwijs hebben meer kans op het volgen van vervolmakingscursussen dan respondenten met andere diploma's. Respondenten met geen diploma hebben het minst kans op het volgen van vervolmakingscursussen in vergelijking met respondenten met een diploma hoger onderwijs. Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, hebben meer kans op het volgen van vervolmakingscursussen. Voor het motief vrije tijd geldt dezelfde conclusie. Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen met hun motorfiets hebben meer kans op het volgen van

vervolmakingscursussen. De bevroagen waarvan de motorfiets geen standaard uitlaatsysteem heeft, hebben minder kans op het volgen van vervolmakingscursussen.

parameter	Estimate (standard error)	Wald Chi- square	Pr>ChiSq	Odds Ratio Estimate	95% Wald confidence Limits
Intercept	-0.8182 (0.1754)	21.7694	<.0001		
Geen diploma	-1.9030(0.6228)	9.3361	0.0022	0.149	[0.044,0.505]
Lager onderwijs	-0.7042(0.3352)	4.4130	0.0357	0.494	[0.256,0.954]
Lager sec. onderwijs	-0.7834(0.2117)	13.6936	0.0002	0.457	[0.302,0.692]
Hoger sec. onderwijs	-0.4476(0.1737)	6.6376	0.0100	0.639	[0.455,0.898]
Km/jaar (werk)	0.0481(0.0139)	12.0563	0.0005	1.049	[1.021,1.078]
Km/jaar (vrije tijd)	0.0566(0.0123)	21.1638	<.0001	1.058	[1.033,1.084]
Geen standaard uitlaatsysteem	-0.5726(0.1554)	13.5732	0.0002	0.564	[0.416,0.765]

tabel 13. Het volgen van vervolmakingscursussen: resultaten logistische regressie

### 3.4. Gebruik en ervaring motorfiets

#### 3.4.1. Positieve aspecten van het rijden met de motorfiets

In dit deel werd gevraagd naar de positieve aspecten van het rijden met de motorfiets. Aangezien het hier om open vragen gaat kregen we soms heel uiteenlopende antwoorden. De antwoorden werden in 8 categorieën onderverdeeld namelijk: alles, vrijheid, mobiel, ontspanning, sfeer, snelheid, buitengevoel en andere.

Onder de categorie "alles" worden de antwoorden alles gebundeld. Antwoorden als vrijheid, bewegingsvrijheid, vrijer, vrij en vrij zijn worden onder de categorie "vrijheid" gegroepeerd. Geen file, bewegelijkheid, soepelheid, flexibel, vlot rijden, mobiel, mobiliteit en wendbaarheid horen dan weer thuis onder de categorie "mobiel". Voor wat betreft de indeling "ontspanning" worden de antwoorden aangenaam, hobby, plezier, genieten, ontspanning, fun, ontstressen, goed gevoel, passie, plezant, prettig, rust en leuk gebundeld. Onder de categorie "sfeer" groeperen we de antwoorden uitstraling, sfeer, groepssfeer, groepsgeest, kameraadschap, groepsgevoel, contact andere mensen, samenhorigheidsgevoel, reizen in groep, vriendschap en solidariteit. Snelheid, kick, acceleratie, de sport, adrenaline, snel en sensatie bundelen we onder de categorie "snelheid". Goed weer, gewoonte, defensief rijden, ideaal voor uitstappen, fiscaal aantrekkelijk, manier van leven, milieuvriendelijk, onderhoudsvriendelijk, reizen, zuinig in verbruik en individualisme groeperen we onder "andere".

Het totaal aantal antwoorden kan hoger liggen dan het aantal respondenten omdat de bevroagen meer dan 1 antwoord mochten geven.

categorie	aantal	percentage
Vrijheid	519	34%
Mobiel	332	22%
Ontspanning	305	20%
Snelheid	87	6%



Buitengevoel	81	5%
Andere	79	5%
Sfeer	78	5%
Alles	27	2%
TOTAAL	1508	100%

tabel 14. *Positieve aspecten van het rijden met de motorfiets*

Uit tabel 14 kunnen we besluiten dat vrijheid met 34% het meest ervaren wordt als positief aspect van het rijden met de motorfiets. Mobiel en ontspanning scoren min of meer gelijkwaardig met respectievelijk 22% en 20%.

### 3.4.2. Negatieve aspecten van het rijden met de motorfiets

Voor wat betreft de negatieve aspecten van het rijden met de motorfiets kunnen we 10 categorieën onderscheiden: andere weggebruiker, weersomstandigheden, kwetsbaarheid, slechte infrastructuur, beperkingen, druk verkeer, kostprijs, imago, geen en andere. De antwoorden ander verkeer, aandacht automobilisten, andere weggebruikers, automobilisten, er wordt geen rekening gehouden met de motorrijders, gebrek aan respect van de andere weggebruiker, gevaar auto's, onoplettendheid andere weggebruiker, inschattingsvermogen andere weggebruikers, respect auto's, roekeloze automobilisten en weinig begrip andere weggebruiker groeperen we onder de categorie "andere weggebruikers". Antwoorden als regen, koude, nat, slecht weer, weersomstandigheden en ijzel worden gebundeld onder "weersomstandigheden". Onder de categorie "slechte infrastructuur" worden de volgende antwoorden verzameld: omgeving, staat van de weg, spoorvorming, verkeersplateau, wegmarkering, slechte wegen, infrastructuur, vangrails en wegdek. Antwoorden als kwetsbaarheid, minder beschermd, kwetsbaar, zwakke weggebruiker, gevaar, gevaarlijk, risico's, minder veilig, onbeschermd, slechte zichtbaarheid en veiligheid groeperen we onder de categorie "kwetsbaarheid". Onder de categorie "geen" bundelen we de antwoorden geen idee, geen negatieve punten, geen en niets. Snelheidsbeperkingen, snelheidslimieten, flitspalen, beknopte wetgeving, boetes, controles, wetgeving, gebrek aan vrijheid en geluidslimiet groeperen we in de categorie "beperkingen". Onder de categorie "druk verkeer" bundelen we de antwoorden: druk verkeer, verkeersdrukte, files, te veel verkeer, verkeer, drukte en te veel auto's en vrachtwagens. Duur, kostprijs, benzineverbruik, dure hobby, kostelijk, kostprijs, kost veel geld, verzekering moet goedkoper en verzekering groeperen we onder "kostprijs". Andere motorrijders die ons een slechte naam geven, imago, negatief beeld van de motorrijder, onbegrip derden, slecht imago en wilde mannen groeperen we onder de categorie "slecht imago". Onder de categorie "andere" bundelen we de antwoorden: aan- en uitkleden, comfort, vliegen, geen transport, helm zelf dragen, harley rijders, jaloezie van anderen, vervuiling, niet altijd door iedereen geapprecieerd, niet genoeg ervaring, pijn achterwerk, verkeersagressie en te weinig bagage.

Het totaal aantal antwoorden kan hoger liggen dan het aantal respondenten omdat de bevrageden meer dan 1 antwoord mochten geven.

categorie	aantal	percentage
Andere weggebruikers	276	28%
Weersomstandigheden	195	20%
Kwetsbaarheid	131	13%
Slechte infrastructuur	121	12%

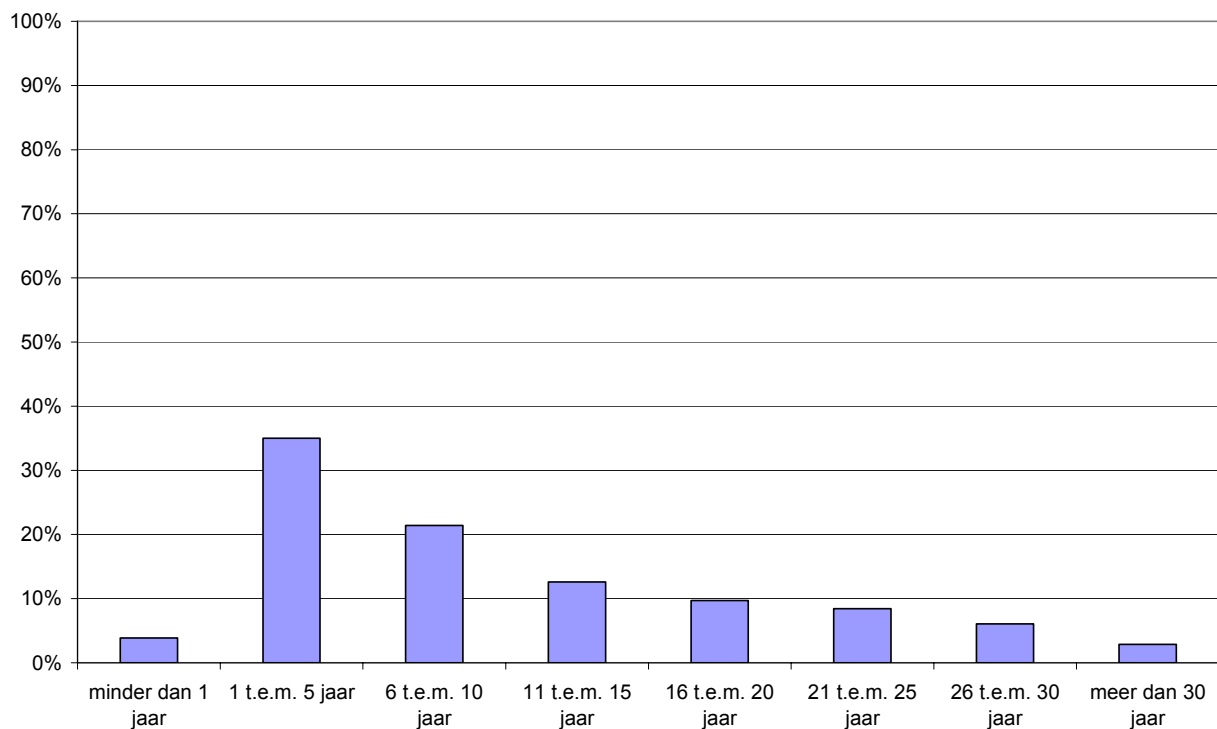
Geen	100	10%
Beperkingen	55	6%
Druk verkeer	35	4%
Kostprijs	32	3%
Andere	32	3%
Slecht imago	19	2%
TOTAAL	996	100%

tabel 15. *Negatieve aspecten van het rijden met de motorfiets*

Uit tabel 15 kunnen we besluiten dat "andere weggebruiker" als meest negatieve aspect van het rijden met de motorfiets wordt ervaren. Van de respondenten gaf 28% dit antwoord. Weersomstandigheden komt op de tweede plaats. Kwetsbaarheid, slechte infrastructuur en geen scoren min of meer gelijkwaardig met respectievelijk 13%, 12% en 10%.

### 3.4.3. Gebruik van de motorfiets

Op de vraag "Hoeveel jaar rijdt u reeds met de motorfiets?", werden de antwoorden ingedeeld in 8 categorieën: "minder dan 1 jaar", "1 t.e.m. 5 jaar", "6 t.e.m. 10 jaar", "11 t.e.m. 15 jaar", "16 t.e.m. 20 jaar", "21 t.e.m. 25 jaar", "26 t.e.m. 30 jaar" en "meer dan 30 jaar".

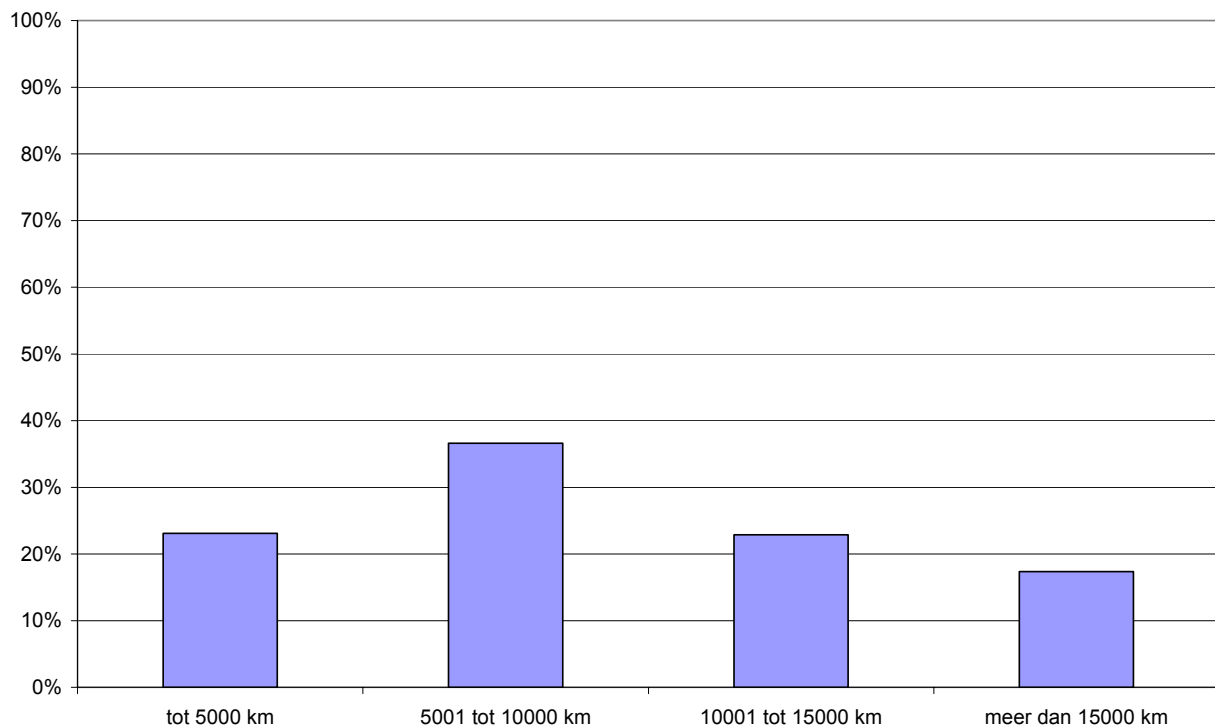


grafiek 21. *Hoeveel jaren rijdt u reeds met de motorfiets?*

Uit grafiek 21 kunnen we besluiten dat een groot deel van de respondenten nl. 39% minder dan 5 jaar ervaring met de motorfiets hebben. 21% heeft tussen de 6 en 10 jaar

ervaring. 90 respondenten (of 9%) heeft meer dan 25 jaar ervaring. (zie tabel 28 in bijlage)

Op de vraag "hoeveel kilometer legt u jaarlijks met de motorfiets af", antwoorden 37% van de respondenten "van 5001 km tot 10000 km". De categorieën "tot 5000 km" en "10001 km tot 15000 km" scoren evenwaardig met 23%. grafiek 22 geeft de resultaten weer. De gegevens zijn terug te vinden in tabel 33 in bijlage.

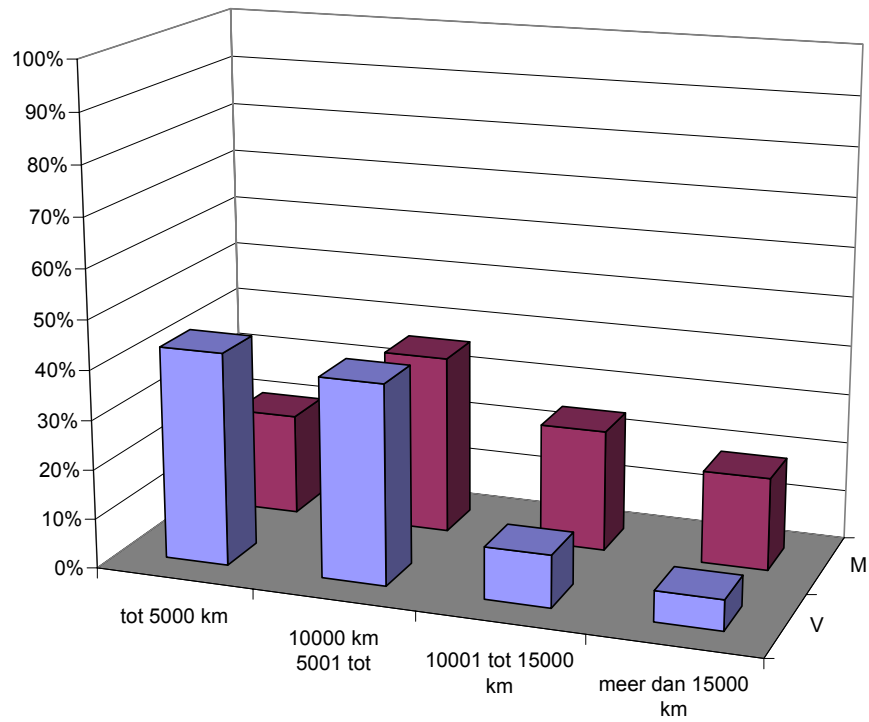


*grafiek 22. Respondenten naar aantal afgelegde km per jaar met de motorfiets*

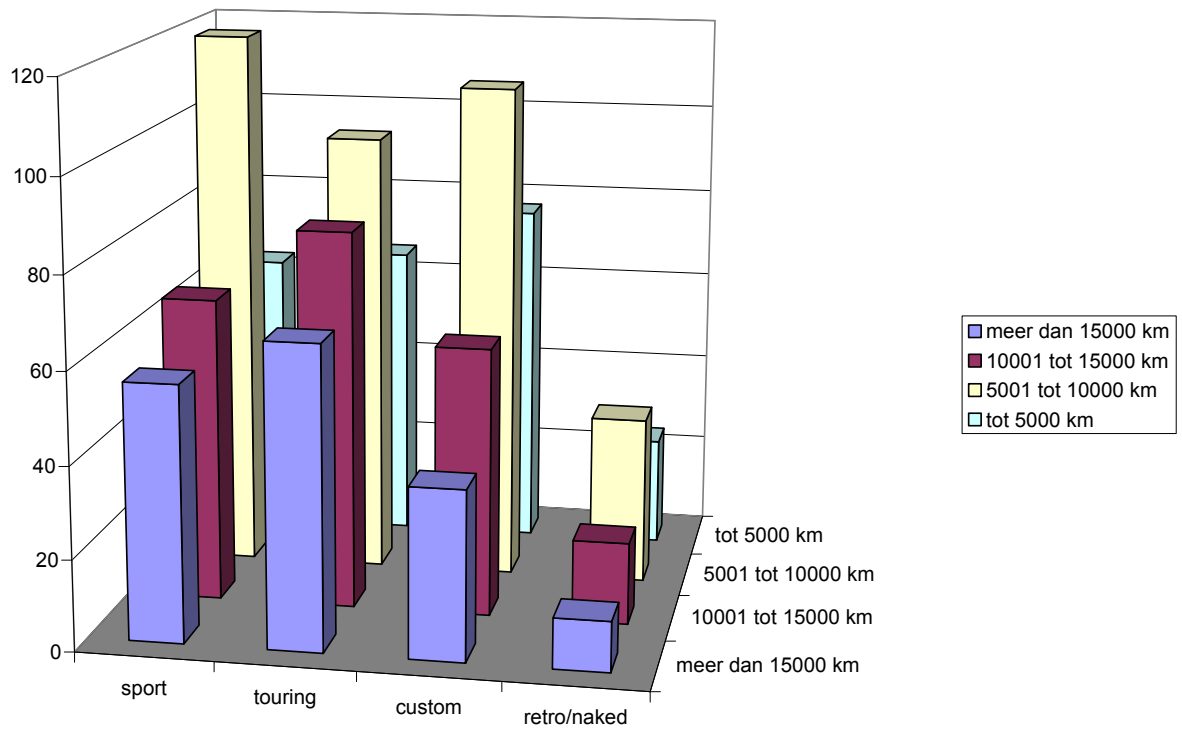
Uit grafiek 23 kunnen we afleiden dat er merkbare verschillen zijn tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het aantal jaarlijks afgelegde km met de motorfiets. Bij de mannelijke bevrageden is er min of meer een gelijkmatige verdeling tussen de verschillende klassen op uitzondering van de klasse "5.001 tot 10.000 km". 36% van de mannelijke respondenten rijdt met de motorfiets tussen de 5.001 en 10.000 km per jaar.

Bij de vrouwelijke bevrageden zien we dat de klasse "tot 5.000 km" en "5.001 tot 10.000 km" min of meer evenwaardig scoren met respectievelijk 43% en 40%. (zie ook tabel 49 in bijlage)

Uit grafiek 24 kunnen we besluiten dat de respondenten die met een touring rijden, jaarlijks meer kilometers afleggen in vergelijking met het type sport, custom en retro/naked. Respondenten die met een type retro/naked rijden, beweren jaarlijks minder kilometers af te leggen. Aangezien de types motorfiets met sidekar, oldtimer en trike in aantal weinig voorkomen worden ze voor deze analyse weggelaten. In totaal gaat het over 21 respondenten.



grafiek 23. Respondenten naar aantal afgelegde km per jaar met de motorfiets en geslacht

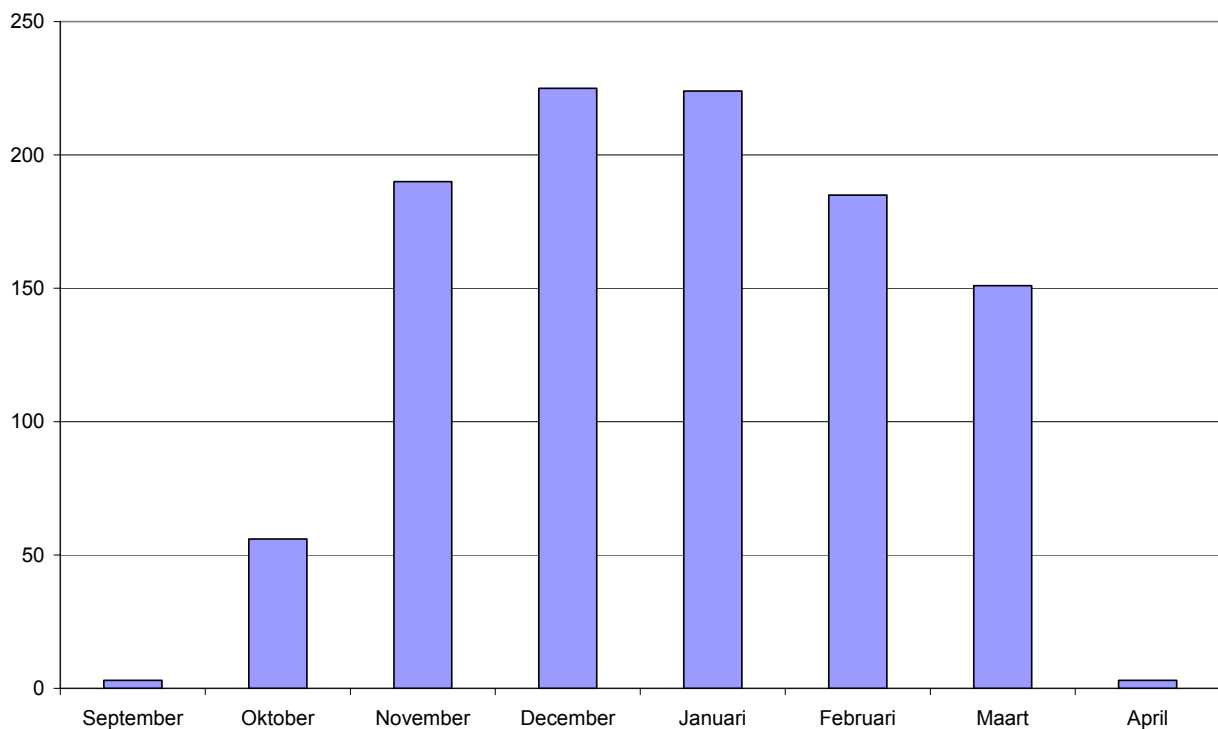


grafiek 24. Respondenten naar type motorfiets en aantal afgelegde km/jaar

Op de vraag 'Rijdt u het hele jaar door?' antwoorden 71% van de respondenten "ja". Tabel 32 (in bijlage) geeft de cijfers weer.

Voor deze vraag zien we duidelijke verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten, 74% van de mannen rijdt het hele jaar door tegenover 53% bij de vrouwelijke bevrageden. (zie ook tabel 52 in bijlage)

Er werd ook gevraagd hoe lang de motorfiets stil staat. Uit grafiek 25 kunnen we besluiten dat de motorfiets stilstaat vanaf de maand september tot april. We zien een piek vanaf november tot en met maart. (zie tabel 81 in bijlage)



*grafiek 25. Aantal respondenten naar periode dat de motorfiets stilstaat (absolute aantallen)*

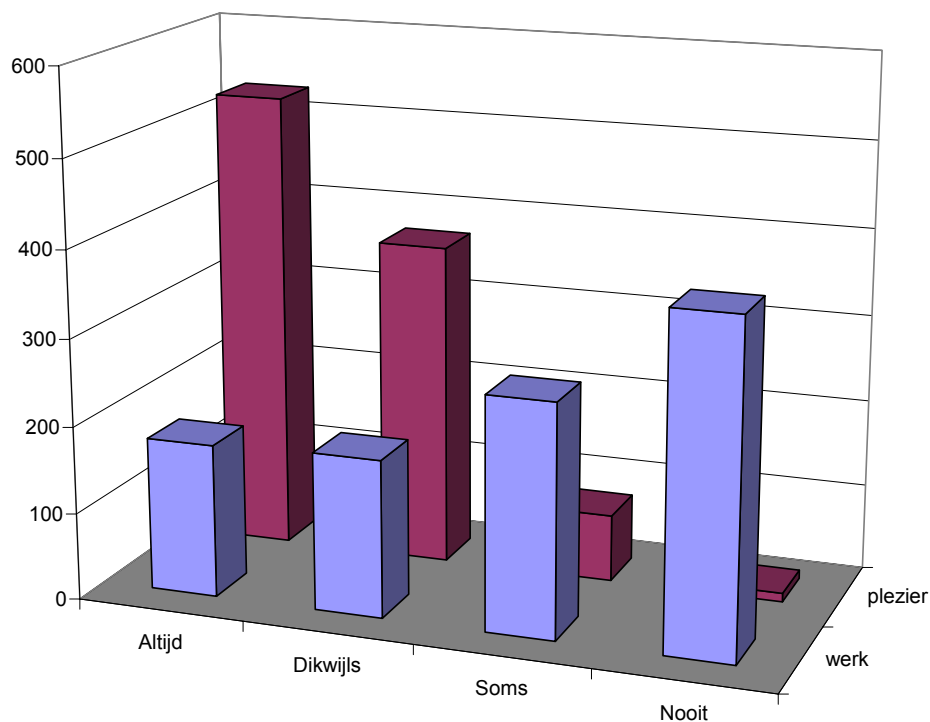
Op de vraag "Rijdt u in groep?", moesten de respondenten een schaal van nooit, soms, dikwijls tot altijd opgeven. Uit tabel 16 kunnen we besluiten dat bijna de helft van de respondenten soms in groep rijdt. Een klein percentage nl. 2% rijdt altijd in groep. 30% van de bevrageden rijdt dikwijls in groep.

categorie	aantal	percentage
nooit	167	19%
soms	431	49%
dikwijls	261	30%
altijd	22	2%
TOTAAL	911	100%

*tabel 16. Respondenten naar het rijden in groep*

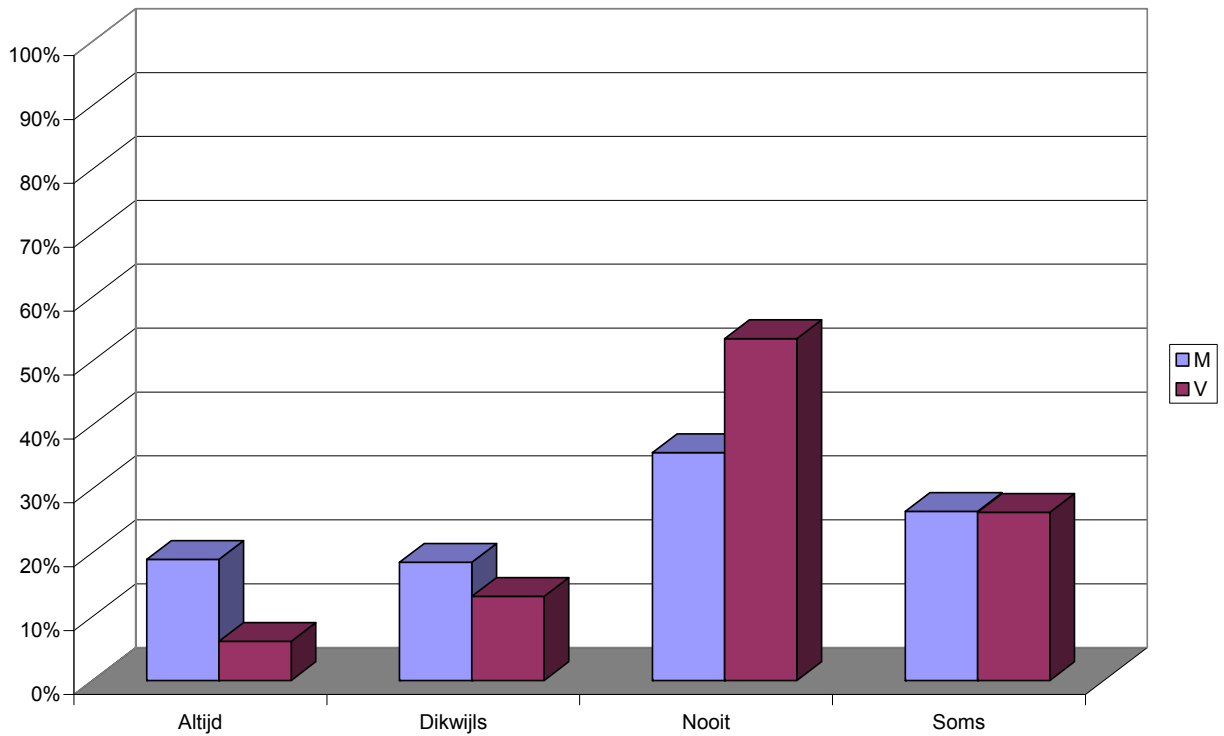
### 3.4.4. Verplaatsingsmotief

Er werd gepeild naar het verplaatsingsmotief met de motorfiets aan de hand van de vraag "Gebruikt u uw motorfiets om te gaan werken en/of plezier/ontspanning?". De respondenten moesten een schaal opgeven van altijd, dikwijls, soms of nooit. Uit grafiek 26 kunnen we besluiten dat de motorfiets voornamelijk gebruikt wordt in de vrije tijd. Van de respondenten gebruikt 53% de motorfiets altijd voor plezier/ontspanning en 38% gebruikt de motorfiets soms voor plezier. Voor 37% van de bevroagden wordt de motorfiets nooit gebruikt om naar het werk te gaan. Van de respondenten gebruikt 26% de motorfiets soms om naar het werk te gaan. (zie tabel 37 in bijlage)

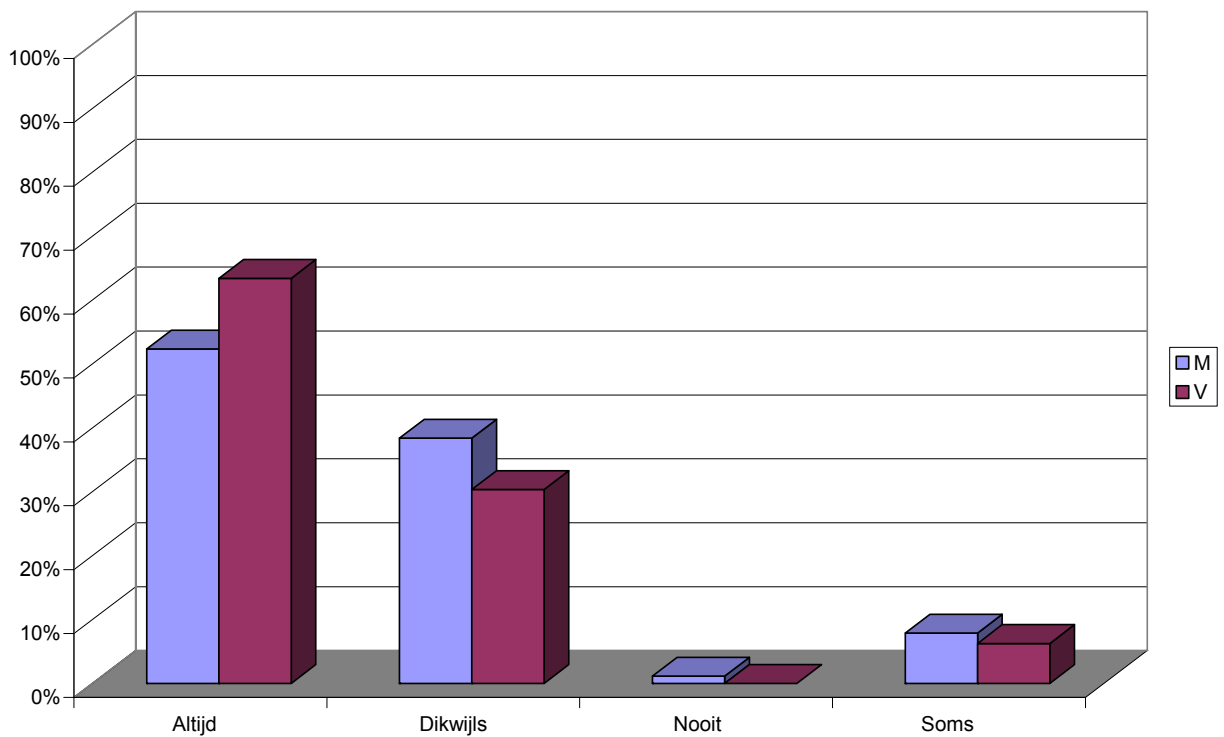


grafiek 26. Respondenten naar verplaatsingsmotief met de motorfiets (absolute aantallen)

Er werd ook gekeken naar de verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het verplaatsingsmotief werk en plezier. Uit grafiek 27 kunnen we afleiden dat er verschillen zijn tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het verplaatsingsmotief werk. 19% van de mannelijke bevroagden (tegenover 6% bij de vrouwen) gebruikt altijd de motorfiets om naar het werk te gaan. Bij de vrouwelijke bevroagden gebruikt 54% (tegenover 36% bij de mannen) nooit de motorfiets om naar het werk te gaan. (zie tabel 50 in bijlage) Voor het motief plezier kunnen we besluiten uit grafiek 28 dat de verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten minder groot zijn. Van de mannelijke bevroagden gebruikt 52% (tegenover 63% bij de vrouwen) altijd de motorfiets tijdens de vrije tijd. 38% van de mannelijke respondenten (tegenover 30% bij de vrouwen) gebruikt dikwijls de motorfiets voor zijn plezier. (zie tabel 51 in bijlage)



grafiek 27. Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief werk



grafiek 28. Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief plezier

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (2000-2001) blijkt dat bijna de helft van de verplaatsingen met de motorfiets gebeurden i.f.v. het motief werk. 1/6<sup>de</sup> van de verplaatsingen gebeurden i.f.v. iemand halen of brengen. Hierbij maken we de opmerking dat het slechts om 70 verplaatsingen ging, gemaakt door 36 personen.

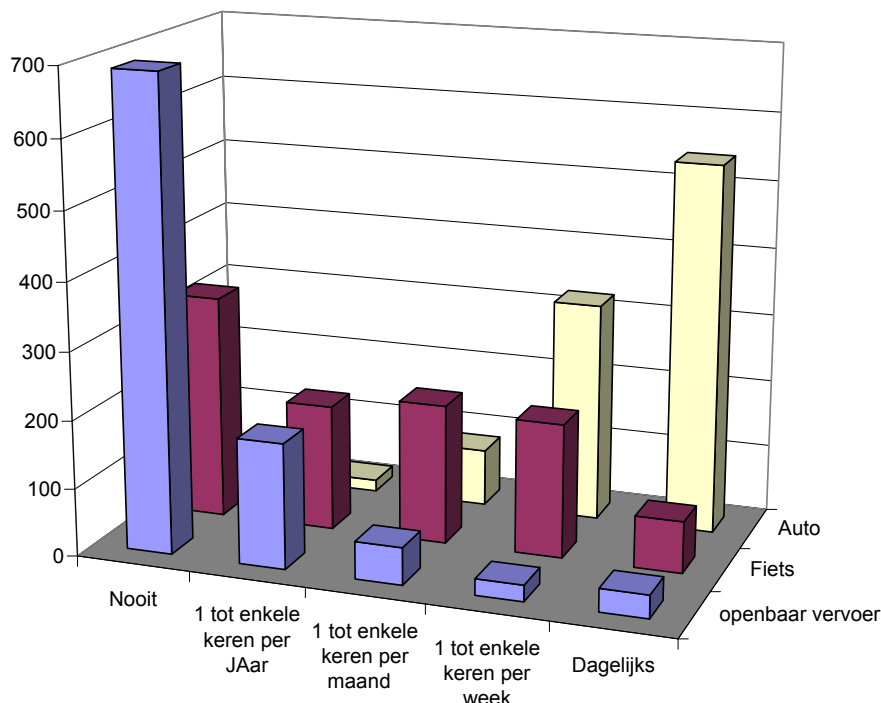
### 3.4.5. Gebruik andere vervoermiddelen

In de enquête werd er gevraagd naar het gebruik van het openbaar vervoer, de fiets en de auto (als bestuurder of passagier). Hiervoor moesten de bevroagden een schaal opgeven van dagelijks, 1 tot enkele keren per week, 1 tot enkele keren per maand, 1 tot enkele keren per jaar en nooit. De resultaten staan weergegeven in grafiek 29. Naar vervoermiddel kunnen we geen link leggen met het motief. We kunnen enkel uitspraken doen over de wijze waarop de respondenten zich verplaatsen.

De auto (als bestuurder of passagier) komt als dominant vervoermiddel naar boven: 53% van de bevroagden rijdt dagelijks met de auto (als bestuurder of passagier) en 32% doet dit 1 tot enkele keren per week.

De fiets wordt door 7% van de respondenten dagelijks gebruikt, 19% gebruikt hem 1 tot enkele keren per week, 20% 1 tot enkele keren per maand en 32% gebruikt nooit de fiets.

Wanneer we naar het openbaar vervoer kijken, zien we dat 3% dagelijks gebruik maakt van de bus, 18% 1 tot enkele keren per jaar en 68% neemt nooit de bus. (zie tabel 38 in bijlage)



grafiek 29. Respondenten naar gebruik andere vervoermiddelen (absolute aantallen)



Uit tabel 17 kunnen we besluiten dat de respondenten van onze steekproef in vergelijking met de onderzoeksgroep van het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen dagelijks minder het openbaar vervoer als vervoermiddel gebruiken. Het dagelijks gebruik van de fiets scoort met 7% (tegenover 25%) heel laag t.o.v. de respondenten uit het onderzoek verplaatsingsgedrag. Er is bijna geen verschil in het gebruik van de auto. Voor het wekelijks gebruik worden de verschillen kleiner voor het gebruik van de auto en de fiets. Het wekelijks gebruik van het openbaar vervoer verschilt sterk tussen onze steekproef en de resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen.

Vervoermiddel	Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen	Steekproef
Auto (als bestuurder en passagier)	51%	53%
Openbaar vervoer	7%	3%
Fiets	25%	7%

tabel 17. Verdeling van personen volgens vervoermiddel/dagelijks gebruik (bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2000-2001)

Vervoermiddel	Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen	Steekproef
Auto (als bestuurder en passagier)	34%	32%
Openbaar vervoer	9%	2%
Fiets	24%	19%

tabel 18. Verdeling van personen volgens vervoermiddel/1 tot enkele keren per week (bron: Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen, 2000-2001)

## 3.5. Ongevallenbetrokkenheid

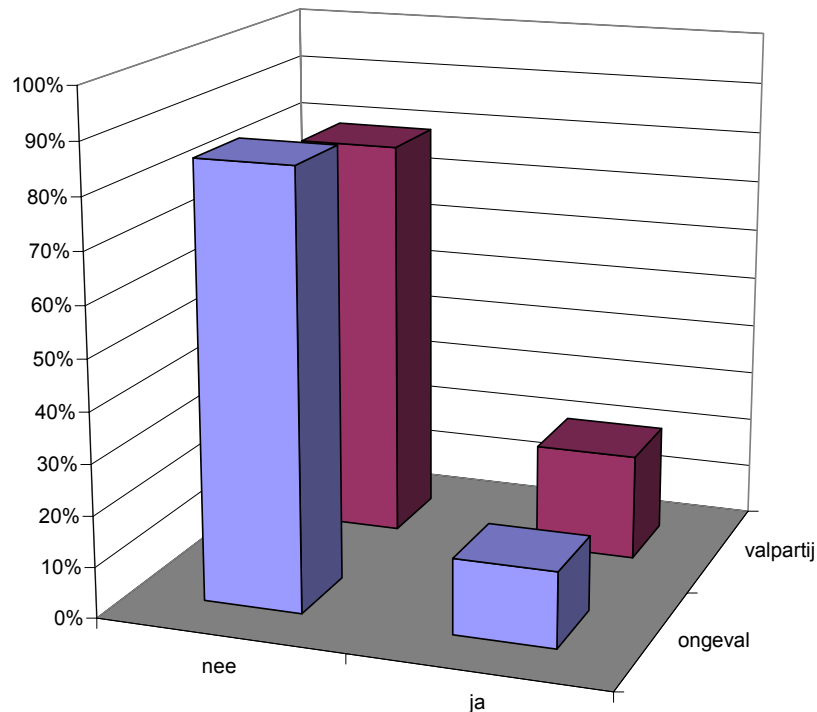
### 3.5.1. Betrokkenheid ongeval of valpartij

De vragen "Heeft u met uw motorfiets gedurende de laatste 5 jaar een ongeval gehad waarbij een andere weggebruiker (andere motorfiets, (vracht)wagen, (brom)fiets of voetganger) betrokken was?" en "Heeft u met uw motorfiets de laatste 5 jaar een valpartij/ongeval gehad waarbij geen andere weggebruiker betrokken was?" werden aan de respondenten voorgelegd. Er werd een onderscheid gemaakt tussen een ongeval waarbij een andere weggebruiker betrokken was en ongevallen waarbij dit niet het geval was. Voor dit laatste kunnen we beter de term valpartij gebruiken. Het rijden tegen een obstakel zoals een afsluitpaal of een ander voorwerp, beschouwen we ook als een valpartij. Tevens stelde men de vraag of de respondent of de andere weggebruiker hierbij gekwetst geraakte.

Uit grafiek 30 kunnen we besluiten dat 15% van de respondenten beweerden betrokken te zijn in een ongeval. Bij 61% van de ongevallen waren er gekwetsten. Het percentage valpartijen is 19%. (zie ook tabel 32 in bijlage)

9 respondenten waren betrokken in meer dan 1 ongeval en 15 respondenten waren betrokken in meer dan 1 valpartij. 26 (3%) bevroegden waren zowel betrokken in een

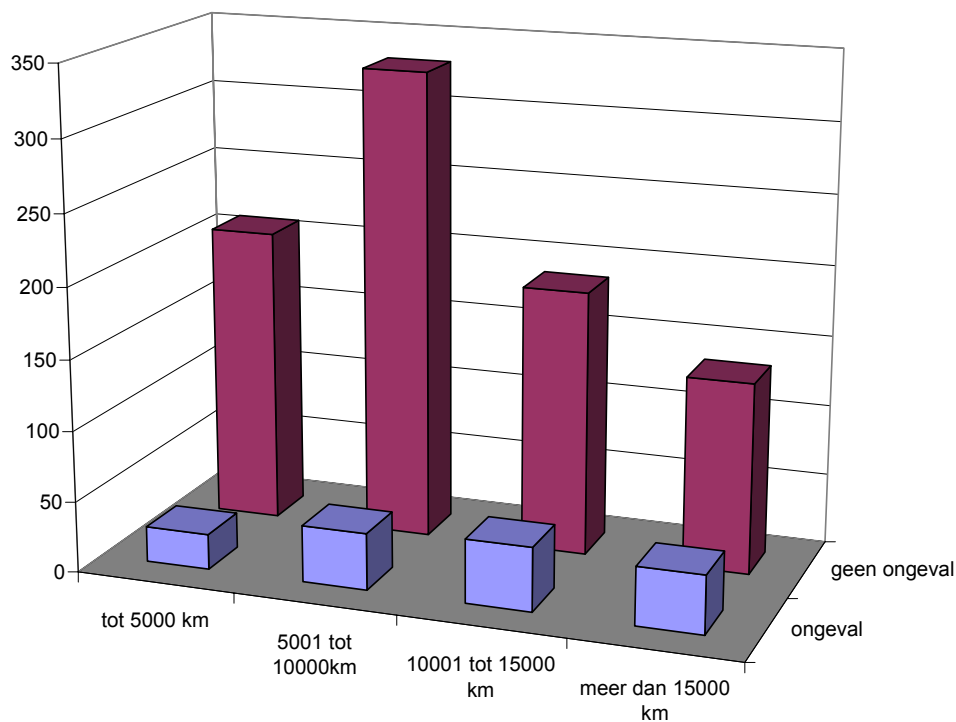
ongeval als valpartij. Ongeveer 1/3<sup>de</sup> van de respondenten (31% of 314 respondenten) was betrokken in een ongeval of valpartij.



*grafiek 30. Respondenten naar betrokkenheid in een ongeval en/of valpartij*

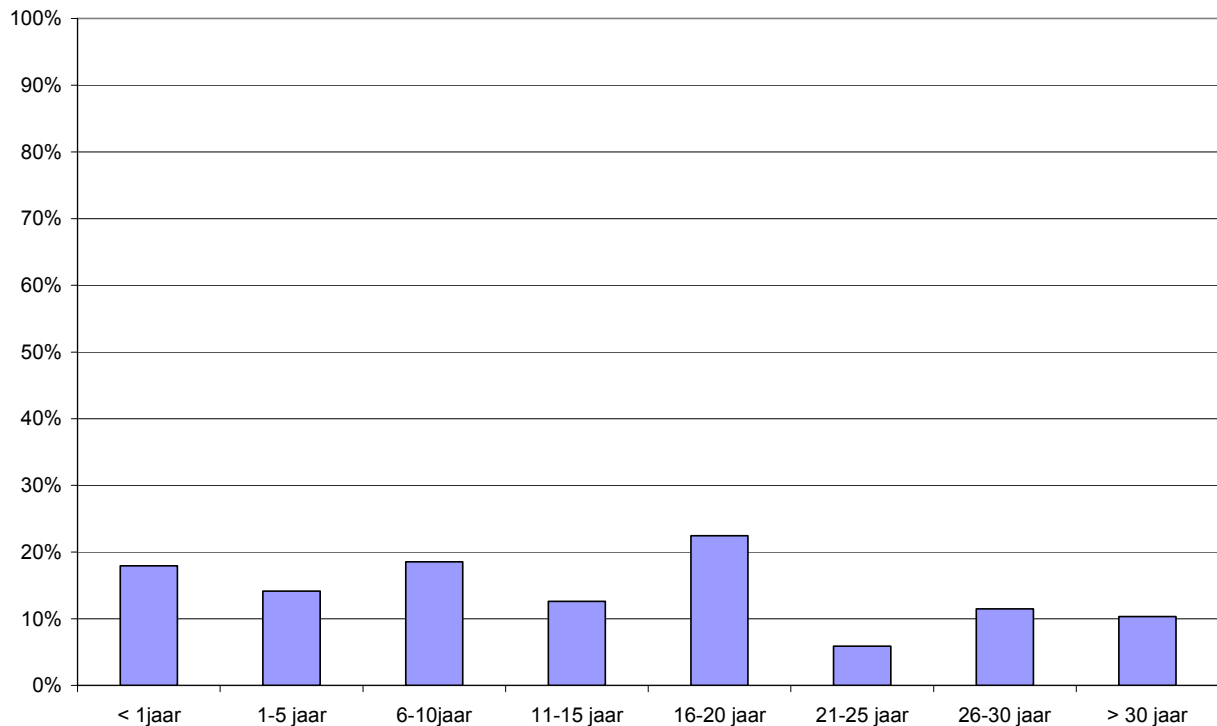
Er werd ook gekeken naar het verschil tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft de betrokkenheid in een ongeval. De mannelijke bevrageden zijn iets meer betrokken in een ongeval. 15% van de mannelijke respondenten heeft de laatste 5 jaar een ongeval gehad tegenover 11% bij de vrouwen. (zie tabel 53 in bijlage)

Uit grafiek 31 kunnen we besluiten dat naarmate het jaarlijks aantal afgelegde km toeneemt, de betrokkenheid in een ongeval toeneemt. In de categorieën "tot 5.000 km", "5.001 tot 10.000 km", "10.001 tot 15.000 km" en "meer dan 15.000 km" zijn respectievelijk 11%, 11%, 19% en 23% van de respondenten de laatste 5 jaren betrokken in een ongeval. (zie tabel 70 in bijlage)



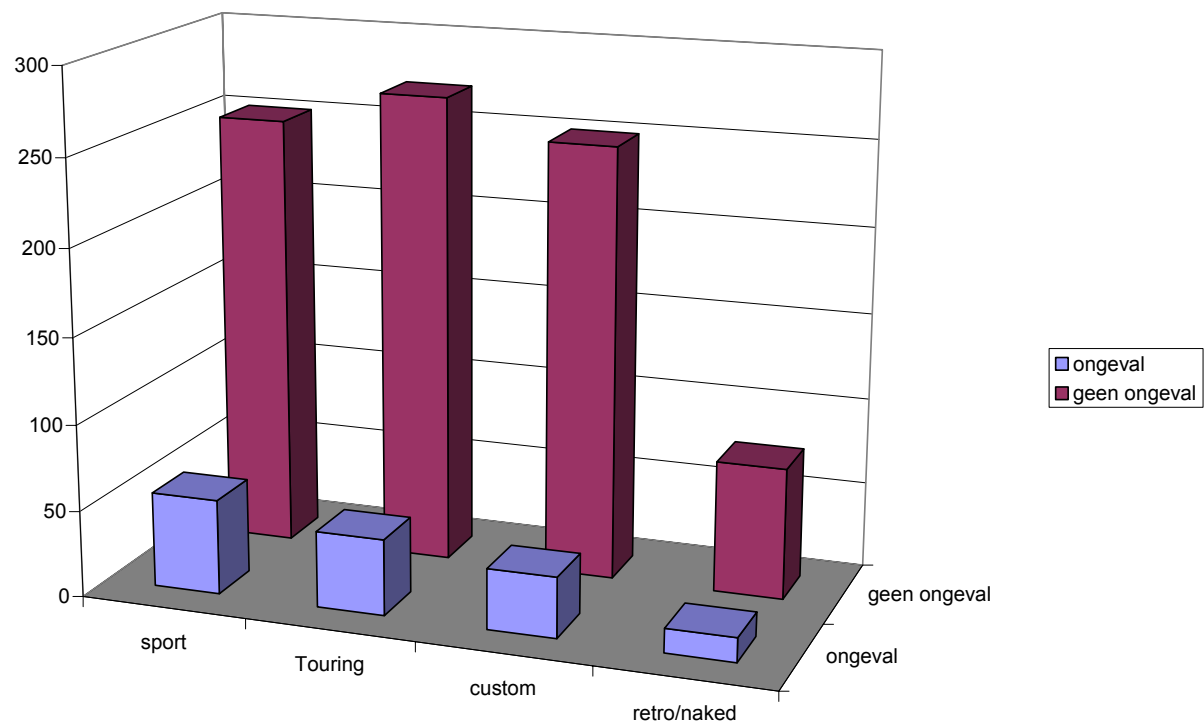
*grafiek 31. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en de betrokkenheid in een ongeval (absolute aantallen)*

Uit grafiek 32 kunnen we besluiten dat er geen verband is tussen de ongevallenbetrokkenheid en de rijervaring. Je zou verwachten dat de kans op een ongeval afneemt naarmate de rijervaring toeneemt. Toch stellen we vast dat de grafiek sterk schommelt. In de categorie 16-20 jaar is 22% van de respondenten de laatste 5 jaren betrokken in een ongeval. 6% van de bevroagden uit de categorie 21-25 jaar is de laatste 5 jaar betrokken geweest in een ongeval. (zie tabel 71 in bijlage)



grafiek 32. Respondenten naar ongevallenbetrokkenheid en rijervaring

Uit grafiek 33 kunnen we afleiden dat er kleine verschillen zijn tussen de typen van motorfietsen voor wat betreft de betrokkenheid in een ongeval. 22% van de respondenten die met een type sport rondrijden waren betrokken in een ongeval. Respondenten die met een type retro/naked, touring of custom rijden scoren respectievelijk 18%, 16% en 14%.

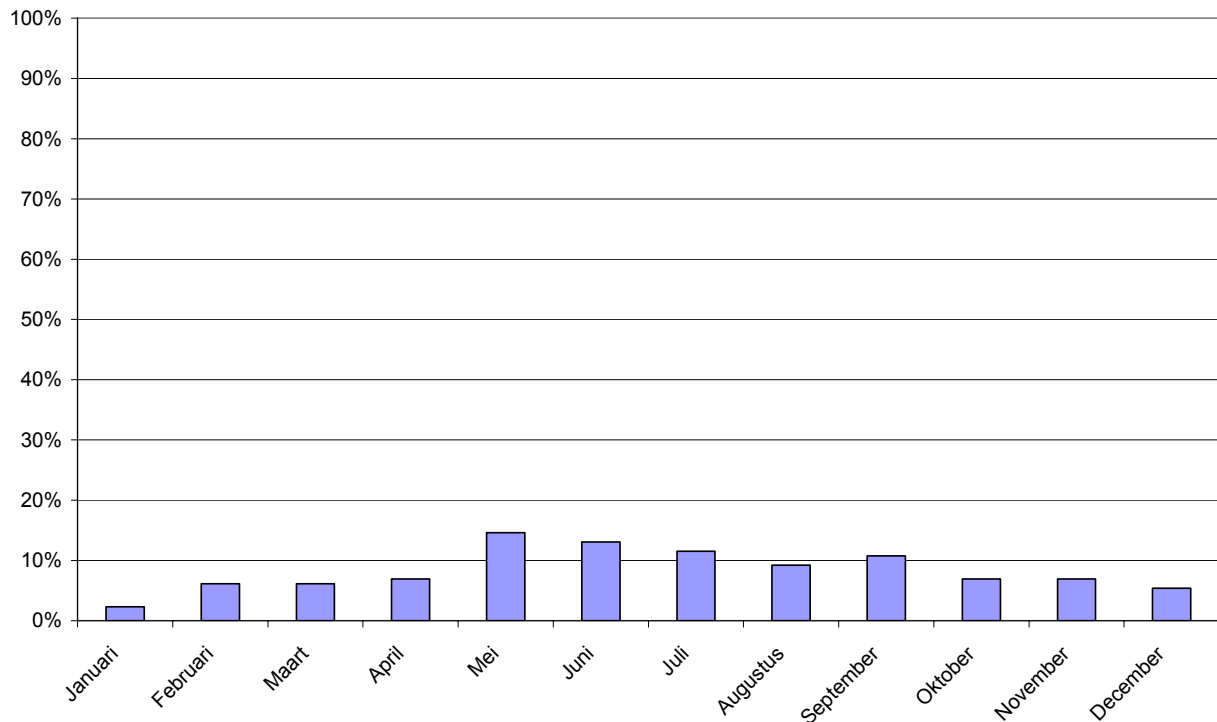


grafiek 33. Respondenten naar type motorfiets en ongevallenbetrokkenheid

### 3.5.2. Periode, oorzaak en ernst van het ongeval

Er werd gevraagd naar de periode, de ernst en de oorzaak van het ongeval.

Uit grafiek 34 kunnen we besluiten dat het aantal ongevallen toeneemt vanaf de maand mei t.e.m. de maand september. 59% van de ongevallen vond plaats in deze periode. Wanneer we naar het gebruik van de motorfiets kijken, zien we dat men vooral in de lente- en zomermaanden de motorfiets gebruikt. (zie tabel 82 in bijlage)



grafiek 34. Periode van de ongevallen volgens de motorrijder

Op de vraag "Hoe ernstig was uzelf gekwetst?", konden de respondenten kiezen tussen licht of zwaar gekwetst. Voor deze vraag ontbreken er 17 van de 84 antwoorden (20%). Van de 139 respondenten die betrokken waren in een ongeval geraakten er 45 licht gewond en 22 zwaar gewond. De andere weggebruiker geraakte in 10 van de 139 ongevallen licht gewond en bij 3 ongevallen zwaar gewond.

Op de vraag "Wie was er volgens u in fout: uzelf, de andere weggebruiker of beide?", antwoorden 90 respondenten (69%) "de andere weggebruiker". Vijf respondenten gaven het antwoord "beide" en 29 bevestigde antwoorden "uzelf".

Voor wat betreft de opgegeven oorzaken van de ongevallen kunnen we de antwoorden onderverdelen in 3 categorieën: rijvaardigheid bestuurder, staat wegdek en andere weggebruiker. Onder de categorie "andere weggebruiker" worden al de antwoorden waarin de oorzaak in de schoenen van de andere weggebruiker wordt geschoven opgenomen. Alle antwoorden die te maken hebben met een foute inschatting door de motorrijder worden onder de categorie "rijvaardigheid motorrijder" gebundeld. Onder de categorie "staat wegdek" bundelen we de antwoorden geslipt op witte lijn, glad wegdek, slecht wegdek, spoorvorming en wegdek.

categorie	aantal	percentage
Andere weggebruiker	75	62%
Rijvaardigheid bestuurder	36	30%
Staat wegdek	10	8%
TOTAAL	121	100%

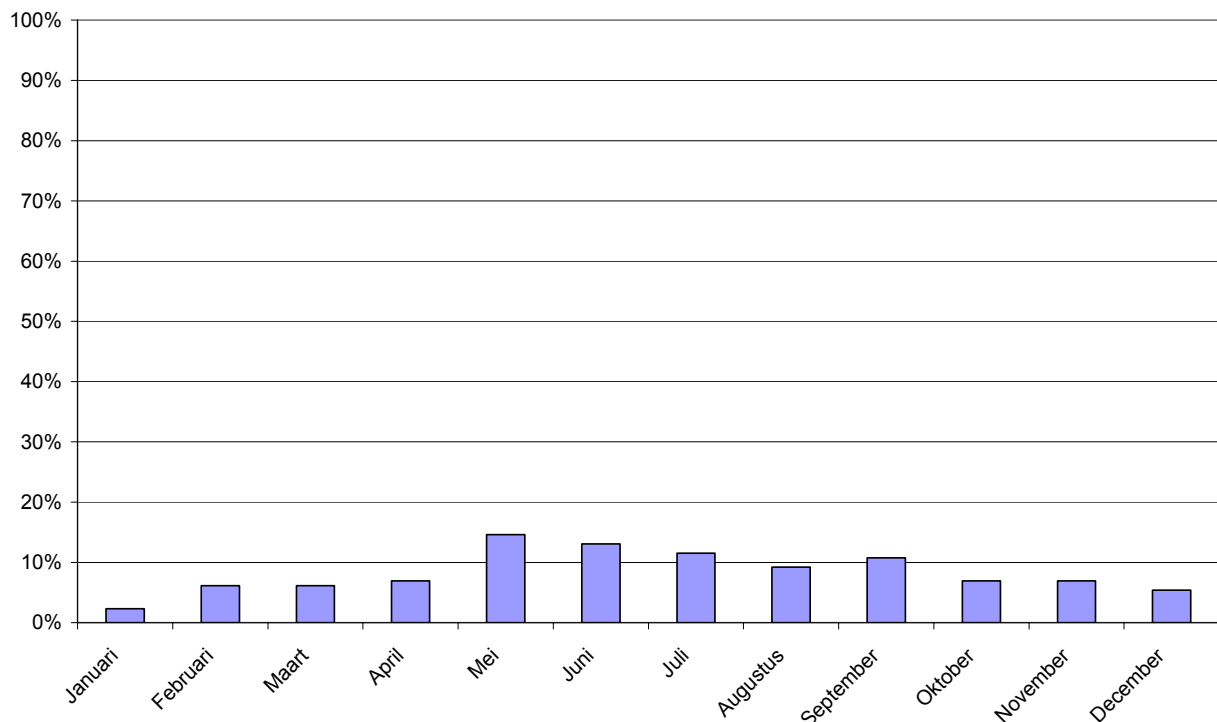
tabel 19. Oorzaak van de ongevallen volgens de motorrijder

Uit tabel 19 kunnen we besluiten dat de andere weggebruiker het vaakst vermeld werd als oorzaak bij ongevallen, namelijk in 62% van de ongevallen. Toch schreef ook 30% van de respondenten het ongeval toe aan het gebrek aan rijervaring. Eveneens opvallend is het feit dat de staat van het wegdek relatief weinig (8% van de respondenten) als oorzaak wordt genoemd.

Uiteraard is het zo dat de antwoorden slechts de mening van de motorrijder over het ongeval weerspiegelen. In vele gevallen is de oorzaak van het ongeval zeer subjectief en meervoudig. Bovendien bestaat bij zelf gerapporteerde gebeurtenissen de menselijke neiging om de eigen verantwoordelijkheid te minimaliseren.

### 3.5.3. Periode, oorzaak en ernst van de valpartij

Er werd ook gevraagd naar de periode, de ernst en de oorzaak van de valpartij. Uit grafiek 35 kunnen we besluiten dat 72% van de valpartijen van april t.e.m. september plaatsvonden. (zie tabel 83 in bijlage)



grafiek 35. Periode van de valpartijen volgens de motorrijder

Voor wat betreft de opgegeven oorzaken van de valpartijen kunnen we de antwoorden in 9 categorieën bundelen namelijk: weersomstandigheden, infrastructuur, vuil op het wegdek, snelheid, dronkenschap, defecte motorfiets, rijvaardigheid bestuurder, uitwijken en andere.

Afgeschraapt asfalt, gladde verf, put in wegdek, slecht wegdek en staat van het wegdek, bundelen we in de categorie "infrastructuur". Onder de categorie "weersomstandigheden" groeperen we de antwoorden baan onvoldoende gestrooid, glad wegdek, ijzel, sneeuw, nat wegdek en watergladheid. Dieselplek, grind op de baan, kiezel, modder op de baan en oliespoor categoriseren we onder "vuil op de weg". Onder de categorie "snelheid" worden de volgende antwoorden gegroepeerd: te snel, hoge snelheid, onaangepaste snelheid, te rap rijden en te snel door de bocht. Alcoholmisbruik en drank worden in de categorie "dronkenschap" gebundeld. Onder de categorie "technisch probleem of defect aan de motorfiets" verstaan we de bout afgebroken van het remsysteem, gas bleef hangen, hapering in de motor, klapband, koude remmen, motor defect, voorwiel geblokkeerd, blokkerende remmen, achterwiel geblokkeerd en voorband kapot. Beginnersfout, bocht verkeerd ingeschat, evenwichtsverlies, geen voorrang verleend, motorhoogte verkeerd, motorfiets niet onder controle, nog onvoldoende motorrijvaardigheid, onoplettend, oververmoeid, slechte kijktechniek, slechte remtechniek, stuurfout, stress, traagheid, verkeerd geremd, vermoeidheid en verstrooid groeperen we in de categorie "rijvaardigheid bestuurder". Ander ongeval vermeden, uitwijken voor hond, onverwachte hindernis, ree stak over en uitwijken bundelen we onder "uitwijken". Gehinderd door auto, boordsteen, andere weggebruiker, onachtzame autobestuurder en op circuit horen thuis in de categorie "andere".

categorie	aantal	percentage
Rijvaardigheid bestuurder	45	22%
Vuil op de weg	41	20%
Weersomstandigheden	37	18%
Uitwijken	18	9%
Infrastructuur	18	9%
Snelheid	16	8%
Technisch probleem of defect aan de motorfiets	15	7%
Andere	8	3%
Dronkenschap	2	1%
TOTAAL	205	100%

*tabel 20. Oorzaak van de valpartijen volgens de motorrijder*

In tabel 20 zien we dat de rijvaardigheid van de bestuurder, vuil op de weg en weersomstandigheden met respectievelijk 22%, 20% en 18% min of meer gelijkwaardig scoren.

### 3.5.4. De kans op het hebben van een ongeval

Door middel van een logistische regressie wordt de kans op het hebben van een ongeval gemodelleerd. We onderzoeken welke verschillende factoren een invloed hebben op het al dan niet betrokken zijn in een ongeval.

De binaire response variabele die hier beschouwd wordt is of respondenten al dan niet de laatste 5 jaren betrokken geweest zijn in een ongeval. We modelleren de kans of ze ooit betrokken zullen zijn in een ongeval. Er wordt onderzocht welke van de volgende variabelen een invloed hebben op het al dan niet betrokken zijn in een ongeval: leeftijd, geslacht, het dragen van veiligheidskledij, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km voor het motief vrije tijd, het volgen van trainingslessen, het afleggen van een motorrijbewijsexamen, het volgen van vervolmakingscursussen, rijervaring, locatie afname enquête (evenement of bezinestation), hoogst behaalde diploma, standaard uitlaatsysteem en de cilinderinhoud van de motor. Het finale model bestaat uit 4 variabelen: leeftijd, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km bij het motief vrije tijd en het al dan niet volgen van een vervolmakingscursus.

tabel 21 toont de resultaten van het logistisch regressiemodel. Oudere respondenten zullen waarschijnlijk minder vaak betrokken raken in een ongeval dan jongere respondenten. We merken hier wel bij op dat het om een klein verschil gaat tussen de oudere en jongere respondenten (de odds ratio is 0.970).

Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, hebben meer kans om betrokken te raken in een ongeval. Dezelfde conclusie geldt ook voor de respondenten die in hun vrije tijd jaarlijks meer kilometers afleggen. Respondenten die geen vervolmakingscursus hebben gevolgd hebben minder kans om betrokken te raken in een ongeval.

parameter	Estimate (standard error)	Wald Chi- square	Pr>ChiSq	Odds Ratio Estimate	95% Wald confidence Limits
Intercept	-0.723 (0.4583)	2.4894	0.1146		
leeftijd	-0.031(0.0107)	8.2519	0.0041	0.970	[0.950,0.990]
Km/jaar (werk)	0.051(0.0164)	9.5965	0.0019	1.052	[1.019,1.087]
Km/jaar (vrije tijd)	0.051(0.0147)	12.1925	0.0005	1.053	[1.023,1.084]
Geen vervolmakingscursus	-0.667(0.2018)	10.9245	0.0009	0.513	[0.346,0.762]

tabel 21. Betrokkenheid ongeval : resultaten logistische regressie



## 3.6. Gedrag en kennis

### 3.6.1. Het dragen van veiligheidskledij

Op de vraag "Draagt u altijd volledige veiligheidskledij?", antwoorden iets meer dan de helft (nl. 53%) van de respondenten "ja". (Zie ook tabel 32 in bijlage)

Op de vraag "Wat draagt u soms niet?", waren meerdere antwoorden mogelijk. De respondenten konden kiezen tussen de volgende antwoordmogelijkheden: helm, jas, broek, handschoenen en laarzen.

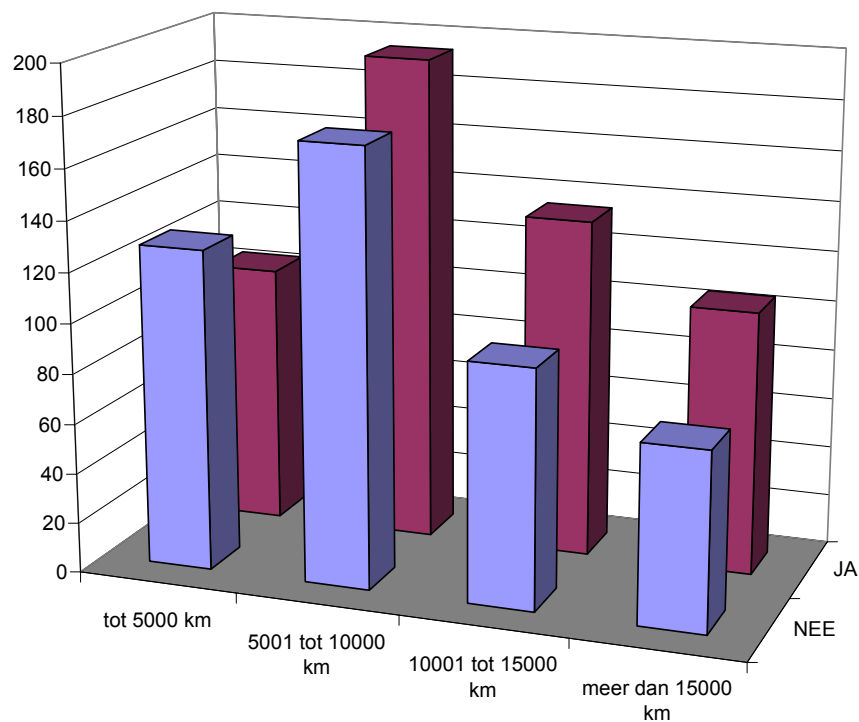
Het totaal aantal antwoorden kan hoger liggen dan het aantal respondenten omdat de bevroegden meer dan 1 antwoord mochten geven.

categorie	aantal	percentage
Broek	370	47%
Laarzen	182	23%
Jas	133	17%
Handschoenen	106	14%
Helm	8	1%
TOTAAL	799	100%

tabel 22. Welke veiligheidskledij draagt u soms niet?

Uit tabel 22 kunnen we besluiten dat de broek bij bijna de helft van de respondenten niet altijd gedragen wordt. Bij ongeveer 1/4<sup>de</sup> van de bevroegden worden de laarzen niet altijd gedragen. Het niet altijd dragen van de jas scoort met 17% ook nog hoog, 1/5<sup>de</sup> van de respondenten draagt niet altijd de jas.

Uit grafiek 36 kunnen we afleiden dat naarmate de jaarlijks afgelegde kilometers toenemen, het percentage van de respondenten die altijd de volledige veiligheidskledij dragen stijgt. In de categorie "meer dan 15.000 km" noteren we 60% tegenover 45% in de categorie "tot 5.000 km. (zie ook tabel 77 in bijlage)



grafiek 36. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en het dragen van veiligheidskledij (absolute aantallen)

### 3.6.2. De kans op het dragen van de volledige veiligheidskledij

Door middel van een logistische regressie wordt de kans op het dragen van de volledige veiligheidskledij gemodelleerd. We onderzoeken welke verschillende factoren een invloed hebben op het al dan niet volledig dragen van de veiligheidskledij.

De binaire response variabele die hier beschouwd wordt is of respondenten al dan niet de volledige veiligheidskledij dragen. We modelleren de kans of ze de veiligheidskledij volledig dragen. Er wordt onderzocht welke van de volgende variabelen hier een invloed op hebben: leeftijd, geslacht, rijervaring, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km voor het motief vrije tijd, het volgen van trainingslessen, het afleggen van een motorrijbewijsexamen, het volgen van vervolmakingscursussen, hoogst behaalde diploma en de cilinderinhoud van de motor. Het finale model bestaat uit 3 variabelen: jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, het niet volgen van trainingslessen en het niet volgen van vervolmakingscursussen.

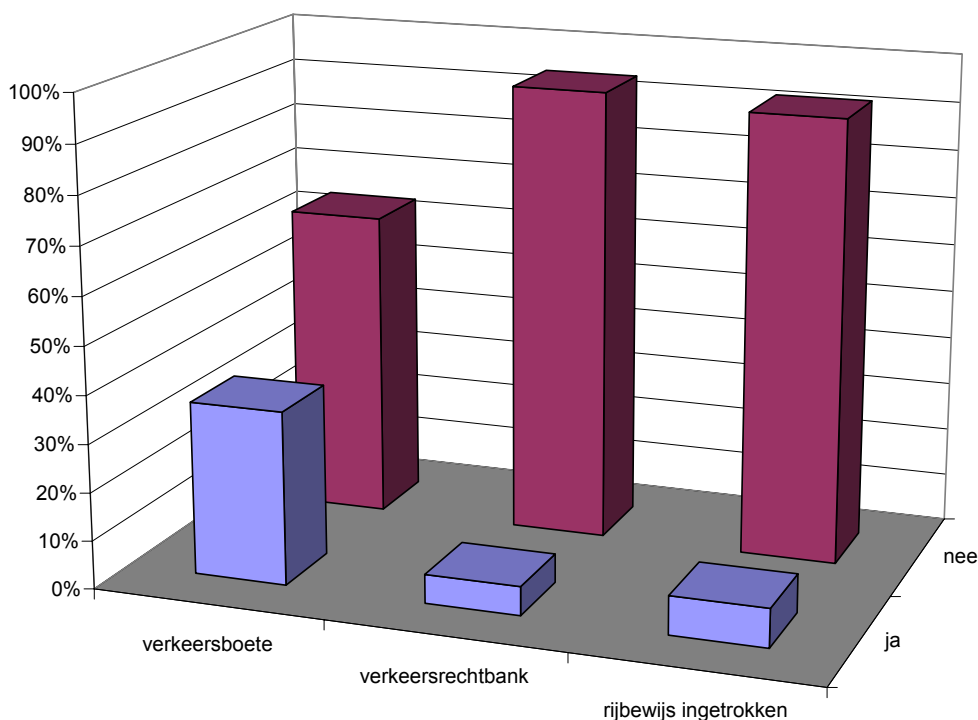
tabel 23 toont de resultaten van het logistisch regressiemodel. Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, hebben meer kans om de veiligheidskledij volledig te dragen. Opmerkelijk is het feit dat het aantal afgelegde km i.f.v. het motief vrije tijd geen invloed heeft op het volledig dragen van de veiligheidskledij. De bevrageden die vervolmakingscursussen hebben gevolgd hebben meer kans om de veiligheidskledij volledig te dragen deze conclusie geldt ook voor de respondenten die trainingslessen hebben gevolgd i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen.

parameter	Estimate (standard error)	Wald Chi- square	Pr>ChiSq	Odds Ratio Estimate	95% Wald confidence Limits
Intercept	0.8713 (0.1780)	23.9489	<.0001	2.390	
Km/jaar (werk)	0.0554 (0.0160)	11.9856	0.0005	1.057	[1.024,1.091 ]
Geen trainingslessen	-0.3057 (0.1484)	4.2430	0.0394	0.737	[0.551,0.985 ]
Geen vervolmakingscursus	-0.8620 (0.1608)	28.7352	<.0001	0.422	[0.308,0.579 ]

tabel 23. Het dragen van de volledige veiligheidskledij: resultaten logistische regressie

### 3.6.3. Verkeersboete – veroordeling rechtbank

Er werd gevraagd of de respondenten al eens een verkeersboete gehad hebben toen ze met hun motorfiets reden, of ze al eens door een verkeersrechtbank veroordeeld geweest zijn dat verband hield met het rijden met de motorfiets en of het rijbewijs al eens tijdelijk ingetrokken geweest is, grafiek 37 toont aan dat 36% van de respondenten ooit een verkeersboete heeft gehad en 6% een veroordeling van de verkeersrechtbank. Het rijbewijs werd bij 86 (8%) van de 1021 respondenten ingetrokken. (zie ook tabel 32 in bijlage)



grafiek 37. Respondenten naar verkeersboete, verkeersrechtbank en rijbewijs ingetrokken.

De antwoorden op de vraag "Wat was de aanleiding van de verkeersboete?", kunnen we onderverdelen in 6 categorieën namelijk: te snel rijden, parkeren, nummerplaat, rood licht, inhalen en andere.

De antwoorden door te snel rijden, overdreven snelheid, geflitst, snelheid, te hard gereden, te snel en te snel rijden worden gegroepeerd onder de categorie "te snel rijden". Onder de categorie "parkeren" worden de volgende antwoorden verzameld: fout geparkeerd, parkeerboete en parkeren. Geplooiide nummerplaat, nummerplaat onleesbaar en nummerplaat groeperen we onder "nummerplaat". Onder de categorie "rood licht negeren" bundelen we de antwoorden: door rood licht gereden, negeren rood licht en rood licht. Inhalen, inhalen waar het niet mag, voorbijsteken en volle witte lijn groeperen we onder "inhalen". Onder de categorie "andere" verzamelen we de antwoorden: over busstrook rijden, in groep rijden, zonder helm rijden, geluidsoverlast, routinecontrole en gewijzigde verkeerssituatie.

categorie	aantal	percentage
Te snel rijden	294	86%
Nummerplaat	14	4%
Andere	14	4%
Parkeren	12	4%
Rood licht	4	2%
Inhalen	4	2%
TOTAAL	342	100%

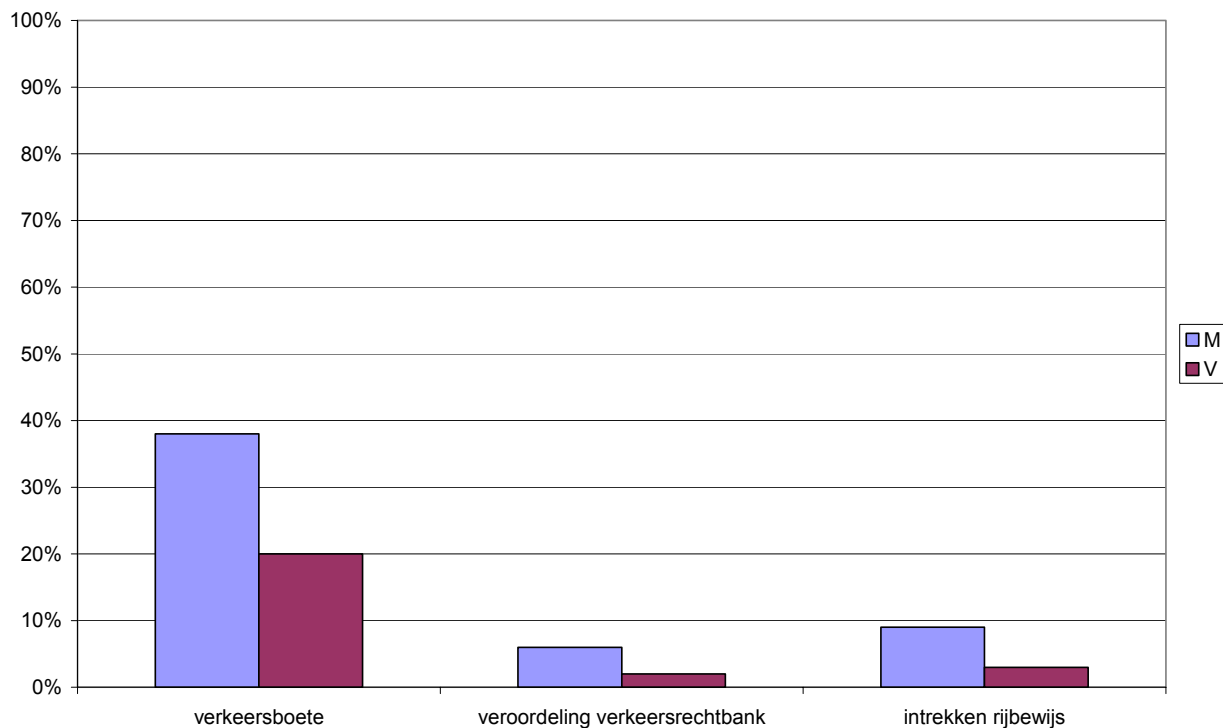
*tabel 24. Aanleiding verkeersboete*

Uit tabel 24 kunnen we besluiten dat bij 86% van de respondenten "te snel rijden" de aanleiding was van een verkeersboete.

Uit grafiek 37 kunnen we besluiten dat er verschillen zijn tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft de verkeersboete, de veroordeling van de verkeersrechtbank en het intrekken van het rijbewijs. Bij de mannelijke bevrageden heeft 38% ooit een verkeersboete gehad, bij de vrouwelijke respondenten ligt het percentage lager en is 20%.

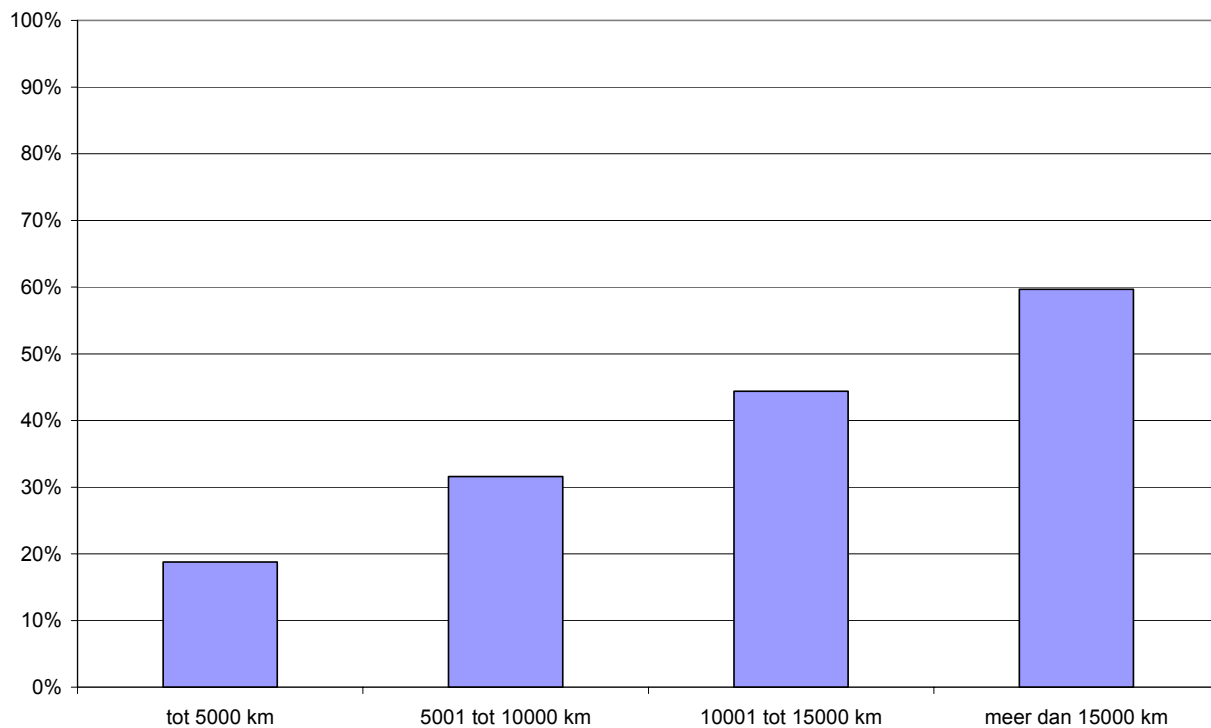
6% van de mannelijke respondenten is ooit veroordeeld door een verkeersrechtbank, bij de vrouwelijke respondenten is dit percentage lager (2%).

Het rijbewijs is bij 9% van de mannelijke bevrageden (tegenover 3% bij de vrouwen) ooit ingetrokken. (zie tabellen 55, 56 en 57 in bijlage)



*grafiek 38. Respondenten naar verkeersboete, veroordeling verkeersrechtbank, intrekken rijbewijs en geslacht*

Uit grafiek 39 kunnen we besluiten dat naarmate het aantal jaarlijks afgelegde km toeneemt, het aantal respondenten die ooit een verkeersboete hebben gehad stijgt. (zie tabel 78 in bijlage)



*grafiek 39. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en verkeersboete*

### 3.6.4. De kans op het krijgen van een verkeersboete

Door middel van een logistische regressie wordt de kans op het krijgen van een verkeersboete gemodelleerd. We onderzoeken welke verschillende factoren een invloed hebben op het al dan niet krijgen van een verkeersboete.

De binaire response variabele die hier beschouwd wordt is of respondenten al dan niet een verkeersboete krijgen. We modelleren de kans op het krijgen van een verkeersboete. Er wordt onderzocht welke van de volgende variabelen hier een invloed op hebben: leeftijd, geslacht, rijervaring, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km voor het motief vrije tijd, het volgen van trainingslessen, het afleggen van een motorrijbewijsexamen, het volgen van vervolmakingscursussen, hoogst behaalde diploma en de cilinderinhoud van de motor. Het finale model bestaat uit 6 variabelen: leeftijd, rijervaring, jaarlijks afgelegde km bij het motief werk, jaarlijks afgelegde km bij het motief vrije tijd, hoogst behaalde diploma en het niet volgen van vervolmakingscursussen.

De variabele hoogst behaalde diploma wordt in 5 categorieën ingedeeld: geen diploma, lager onderwijs, lager secundair onderwijs (ASO, BSO en TSO), hoger secundair onderwijs (ASO, BSO en TSO) en hoger onderwijs (universitair en hoger niet-universitair onderwijs). De categorie hoger onderwijs wordt gebruikt als referentie.

tabel 25 toont de resultaten van het logistisch regressiemodel. Oudere respondenten hebben minder kans op het krijgen van een verkeersboete dan jongere respondenten. Bevraagden met meer jaren rijervaring hebben meer kans op het krijgen van een verkeersboete. Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, hebben meer kans om een verkeersboete te krijgen. Dezelfde conclusie geldt voor de respondenten die in hun vrije tijd jaarlijks meer kilometers afleggen. Respondenten met een diploma hoger onderwijs hebben minder kans op het krijgen van een verkeersboete dan respondenten met andere diploma's. Respondenten met een diploma lager onderwijs hebben het meeste kans op het krijgen van een verkeersboete in vergelijking met respondenten met een diploma hoger onderwijs. De bevraagden die vervolmakingscursussen hebben gevolgd hebben meer kans om het krijgen van een verkeersboete.

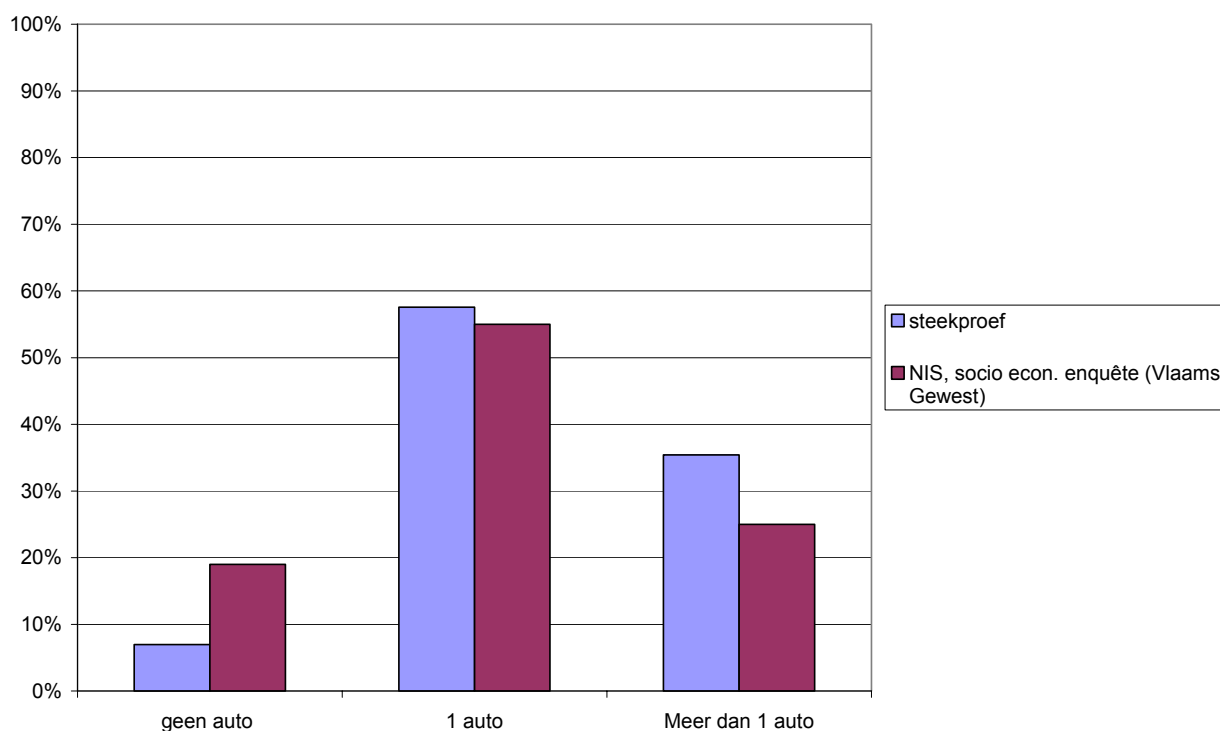
parameter	Estimate (standard error)	Wald Chi- square	Pr>ChiSq	Odds Ratio Estimate	95% Wald confidence Limits
Intercept	-0.382 (0.3860)	0.979	0.3224		
Leeftijd	-0.035(0.0096)	13.193	0.0003	0.966	[0.948,0.984]
Rijervaring	0.043(0.0093)	20.919	<.0001	1.043	[1.025,1.063]
Km/jaar (werk)	0.060(0.0151)	15.897	<.0001	1.062	[1.031,1.094]
Km/jaar (vrije tijd)	0.074(0.0142)	27.548	<.0001	1.077	[1.048,1.107]
Geen diploma	0.081(0.4613)	0.031	0.8596	1.085	[0.439,2.680]
Lager onderwijs	0.724(0.3404)	4.523	0.0334	2.063	[1.058,4.020]
Lager secundair	0.642(0.226)	8.072	0.0045	1.900	[1.220,2.959]
Hoger secundair	0.316(0.1902)	2.756	0.0969	1.371	[0.945,1.991]
Geen vervolmakingscursus	-0.467(0.1642)	8.093	0.0044	0.627	[0.454,0.865]

tabel 25. Het krijgen van een verkeersboete: resultaten logistische regressie

### 3.7. Autobezit

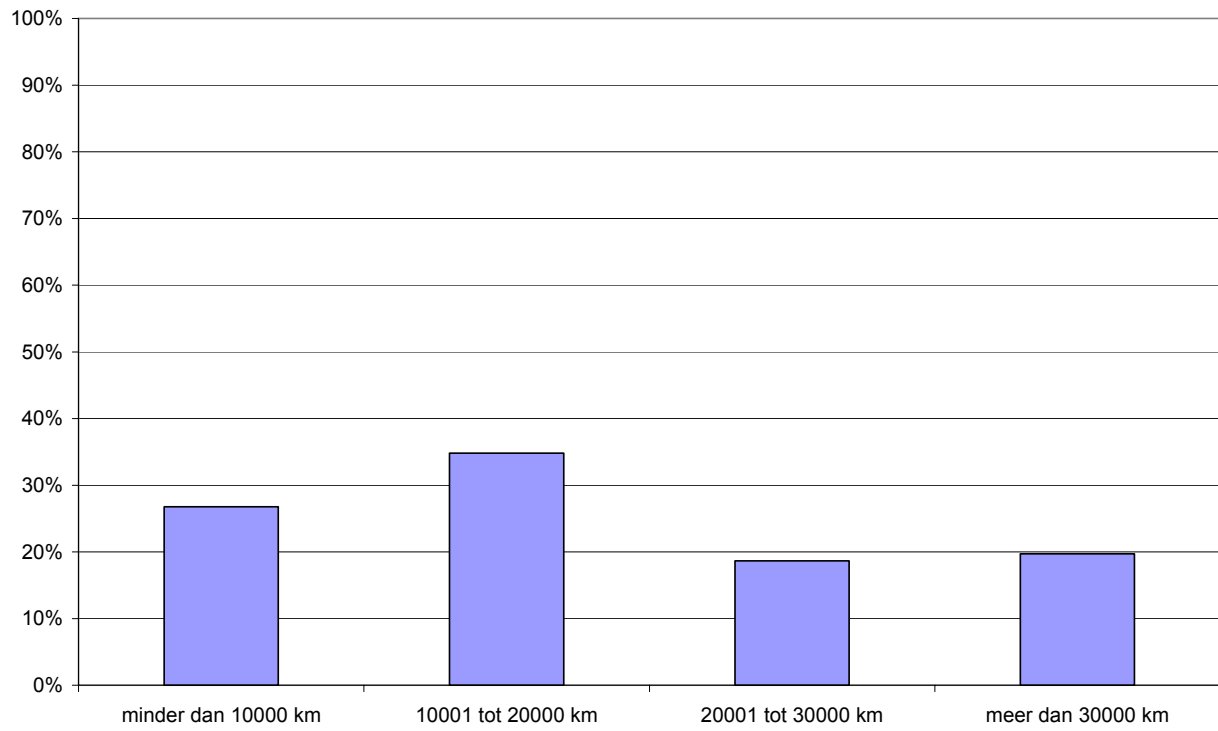
Er werd gepeild naar het autobezit. De respondenten gaven antwoorden op de vragen :“Bent u of andere gezinsleden in het bezit van een auto (personen- of bestelwagen)?, “Hoeveel auto’s bezit u of andere gezinsleden in het totaal(personen- of bestelwagen)?” en “Hoeveel km legt u jaarlijks met de auto (of auto’s) af?”.

Uit grafiek 40 kunnen we besluiten dat 7% van de respondenten geen auto in het gezin hebben, 58% één auto hebben en 35% van de bevroagden heeft thuis meer dan één auto. (zie tabel 30 in bijlage) Het percentage van de respondenten die geen auto in het gezin bezitten (nl. 7%) ligt lager dan de resultaten uit de algemene socio-economische enquête 2001 (19%). Voor wat betreft het bezit van méér dan 1 auto in het gezin daarentegen stellen we vast dat het percentage in onze steekproef hoger ligt dan de cijfers van het NIS. (35% tegenover 25%). De percentages voor het bezit van één auto in het gezin zijn min of meer hetzelfde (58% tegenover 55%)



*grafiek 40. Respondenten naar autobezit in het gezin vergeleken met cijfers uit de algemene socio-economische enquête 2001 (bron: NIS, algemene socio-economische Enquête 2001))*

grafiek 41 toont aan dat 35% van de respondenten jaarlijks 10.001 tot 20.000 km met de wagen afleggen, 27% van de bevroagden legt minder dan 10.000 km af. De andere categorieën “20.0001 tot 30.000 km” en “meer dan 30.001 km” scoren gelijkwaardig met respectievelijk 19% en 20%. (zie tabel 34 in bijlage)



*grafiek 41. Respondenten naar aantal afgelegde km per jaar met de auto*



## 4. CONCLUSIES

In de afgenomen enquête werd bij 1000 motorrijders gepeild naar type en grootte van de motorfiets, de gevolgde rijopleiding en het rijbewijsbezit, training, gebruik, ervaring, ongevallenbetrokkenheid, gedrag, kennis en socio-demografische gegevens. Hieronder worden de voornaamste conclusies opgesomd die voortvloeien uit de analyse van de ingevulde vragenlijsten.

De steekproef werd zodanig getrokken dat de basiscondities voor een enkelvoudige aselechte steekproef zo goed mogelijk benaderd werden. Dit houdt in dat elk subject evenveel kans maakt om geselecteerd te worden in de steekproef. Als populatie werden daarbij de motorrijders beschouwd die effectief deelnemen aan het verkeer. We merken op dat deze populatie in behoorlijke mate kan verschillen met de populatie "bezitters van een motorfiets" aangezien in de populatie "motorrijders die effectief deelnemen aan het verkeer" (de populatie waarvan een steekproef in dit onderzoek is ondervraagd) motorrijders die vaker rijden een grotere kans maken om opgenomen te worden. Hoewel de wijze van steekproeftrekking onvolkomenheden bevat, zijn de auteurs van oordeel dat de resultaten als behoorlijk representatief kunnen geïnterpreteerd worden voor de motorrijders in het verkeer in Vlaanderen.

### Socio-demografische kenmerken van de motorrijders

- De overgrote meerderheid van de respondenten (89%) is mannelijk, 11% is vrouwelijk. De helft van de bevroegden is tussen de 35 en 50 jaar, de gemiddelde leeftijd van de respondenten is 40 jaar. In verhouding tot hun aandeel in de bevolkingspiramide zijn vooral de dertigers en veertigers sterk vertegenwoordigd bij de motorrijders. Het beeld van de motorrijder als man van middelbare leeftijd wordt daarmee door de resultaten bevestigd.
- 1/4<sup>de</sup> van de motorrijders heeft een diploma hoger onderwijs en bijna de helft van de bevroegden heeft een diploma lager of hoger middelbaar onderwijs richting TSO of BSO.
- Het beroepsprofiel van de motorrijders verschilt sterk van de resultaten uit de algemene socio-economische enquête. Het aandeel arbeiders (52%) is bij de motorrijders beduidend hoger dan bij de Vlamingen van 18 tot 60 jaar in het algemeen (27%), terwijl het aandeel bedienden (37%) en zelfstandigen/vrije beroepen (11%) lager is (tegenover resp. 58% en 15%). Voor de mannelijke respondenten zijn de verschillen met de algemene socio-economische enquête groter dan voor de vrouwelijke.

### De motorfiets

- De types sport en touring komen met respectievelijk 30% en 31% het meest voor. 28% van de respondenten rijdt met een motorfiets van het type custom. Het type retro/naked scoort 10%.
- Bijna één op twee, nl 43%, van de respondenten rijdt met een motorfiets met een cilinderinhoud groter dan 1000 cc. Er zijn duidelijke verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten naar cilinderinhoud van de motorfiets. De vrouwen rijden beduidend vaker met een motorfiets met een cilinderinhoud lager dan 1000 cc (87% t.o.v. 53% bij de mannen).
- Een kleine minderheid (3%) van de respondenten heeft de versnellingsbak getuned. De motor werd bij 83 van de 1021 (8%) bevroegden getuned.

- Eén derde (37%) van de respondenten heeft een motorfiets met een aangepast uitlaatsysteem. Vooral motorrijders in de jongere leeftijdsgroepen passen het uitlaatsysteem aan.
- Het uiterlijk van de motorfiets werd bij 38% van de bevrageden aangepast.
- Een meerderheid (58%) van de bevrageden kocht de motorfiets tweedehands aan.

## Rijbewijs en training

- Het merendeel van de respondenten (46%) heeft een rijbewijscategorie B en 21% heeft een rijbewijscategorie C. Slechts één op 5 van de bevrageden heeft een specifiek motorrijbewijs.
- Meer dan de helft van de respondenten (525 van de 1021) hebben ofwel trainingslessen voorafgaand aan het rijexamen voor de motor ofwel een vervolmakingscursus gevolgd.
- Het merendeel van de bevrageden (72%) vindt dat deze trainingslessen zeer zeker tot redelijk geholpen hebben om een betere piloot te zijn. Ongeveer één op tien van de bevrageden antwoorden "helemaal niet".
- Oudere respondenten hebben significant minder vaak trainingslessen gevolgd dan jongere respondenten. Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, hebben vaker trainingslessen gevolgd i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen.
- Vervolmakingscursussen worden vaker gevolgd door motorrijders met een diploma hoger onderwijs dan door motorrijders met andere diploma's. Motorrijders zonder diploma volgen deze cursussen het minst. Naarmate respondenten jaarlijks meer kilometers afleggen, volgen ze vaker vervolmakingscursussen. De bevrageden waarvan de motorfiets geen standaard uitlaatsysteem heeft, volgen minder vaak vervolmakingscursussen.

## Gebruik en ervaring

- "Vrijheid" wordt als het meest positief aspect van het rijden met de motorfiets ervaren, 34% van de respondenten gaf dit als antwoord. Andere vaak genoemde aspecten zijn "Mobiel" en "ontspanning" (respectievelijk 22% en 20%).
- Als meest negatieve aspect van het rijden met de motorfiets gaf 28% van de respondenten "de andere weggebruiker" als antwoord. Weersomstandigheden komt op de tweede plaats (20%). Kwetsbaarheid, slechte infrastructuur en "geen" scoren min of meer gelijkwaardig met respectievelijk 13%, 12% en 10%.
- Een groot deel van de respondenten nl. 39% heeft minder dan 5 jaar ervaring met de motorfiets. 21% heeft tussen de 6 en 10 jaar ervaring. 90 respondenten (of 9%) hebben meer dan 25 jaar ervaring.
- Er zijn merkbare verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het aantal jaarlijks afgelegde km met de motorfiets. Bij de mannen is het aandeel respondenten dat verklaart 10.000 km of meer per jaar met de motorfiets te rijden (44%) beduidend groter dan bij de vrouwen (17%).
- Zeven op tien van de ondervraagden zegt het hele jaar door met de motorfiets te rijden. Bij degenen die dat niet doen blijft de motorfiets vooral in de periode november tot februari stilstaan.
- Bijna de helft van de respondenten rijdt soms in groep. Een klein percentage nl. 2% rijdt altijd in groep. 30% van de bevrageden verklaart dikwijls in groep te rijden.

- 53% van de bevroagden gebruikt de motorfiets altijd voor plezier of ontspanning, en 38% gebruikt de motorfiets soms voor plezier. Voor 37% van de bevroagden wordt de motorfiets nooit gebruikt om naar het werk te gaan en 26% gebruikt de motorfiets soms om naar het werk te gaan.
- Er zijn verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten voor wat betreft het verplaatsingsmotief werk. 19% van de mannelijke bevroagden (tegenover 6% bij de vrouwen) gebruikt altijd de motorfiets om naar het werk te gaan. Bij de vrouwelijke bevroagden gebruikt 54% (tegenover 36% bij de mannen) nooit de motorfiets om naar het werk te gaan. Voor het motief plezier zijn de verschillen tussen de mannelijke en vrouwelijke respondenten minder groot zijn. Van de mannelijke bevroagden gebruikt 52% (tegenover 63% bij de vrouwen) altijd de motorfiets tijdens de vrije tijd. 38% van de mannelijke respondenten (tegenover 30% bij de vrouwen) gebruikt dikwijls de motorfiets voor zijn plezier.
- In vergelijking met de resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen gebruiken de motorrijders in de onderzochte steekproef het openbaar vervoer minder als dagelijks vervoermiddel. Het dagelijks gebruik van de fiets scoort met 7% (tegenover 25%) heel laag t.o.v. de respondenten uit het onderzoek verplaatsingsgedrag. Er is bijna geen verschil in het gebruik van de auto. Voor het wekelijks gebruik worden de verschillen kleiner voor het gebruik van de auto en de fiets. Het wekelijks gebruik van het openbaar vervoer verschilt sterk tussen onze steekproef (2%) en de resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (9%). Hieruit kan besloten worden dat motorrijders even vaak dan gemiddeld de auto gebruiken, maar beduidend minder vaak fietsen of het openbaar vervoer nemen.

## Ongevallenbetrokkenheid

- Eén op drie (31%) van de respondenten verklaart in de afgelopen 5 jaar met de motorfiets betrokken te zijn geweest in minstens één ongeval (15%) of een valpartij (19%). Dit is een opmerkelijk hoog aantal. 3% van de bevroagden was betrokken in zowel een ongeval als een valpartij. Bij 61% van de ongevallen waren er gekwetsten.
- 6 op de 10 ongevallen vindt plaats in de periode van mei tot en met september (5 maanden). Het gebruik van de motorfiets is tijdens deze maanden ook beduidend hoger.
- Uit de uitgevoerde regressie blijkt geen significant verband te bestaan tussen de kans op een ongeval en het aantal jaren rijervaring. Wel blijkt de kans op een ongeval significant toe te nemen naarmate het aantal afgelegde kilometer toeneemt. Ook de leeftijd levert een significant verband op: oudere motorrijders zijn iets minder vaak betrokken in ongevallen dan jongeren. Verder komt een ietwat vreemd resultaat naar boven: motorrijders die een vervolmakingscursus gevolgd hebben blijken vaker in ongevallen betrokken te zijn. Bij de interpretatie van dit gegeven moet echter rekening gehouden worden met het feit dat niet geweten is of de cursus voor of na het ongeval werd gevolgd. Mogelijk beseffen heel wat motorrijders de mogelijke waarde van een vervolmakingscursus pas nadat ze betrokken geraakt zijn in een ongeval of een valpartij en hebben ze de cursus dan ook pas na een ongeval gevolgd. Dit geeft mogelijk aanleiding tot een oververtegenwoordiging van motorrijders die reeds een ongeval gehad hebben bij de groep van deelnemers aan vervolmakingscursussen.
- 7 op 10 van de ondervraagde motorrijders vindt dat de andere weggebruiker in de fout ging bij het ongeval. 6 op 10 noemt de andere weggebruiker ook de oorzaak

van het ongeval. Toch schreef ook 30% van de respondenten het ongeval toe aan het gebrek aan rijervaring. Eveneens opvallend is het feit dat de staat van het wegdek relatief weinig (8% van de respondenten) als oorzaak wordt genoemd.

## Gedrag en kennis

- Iets meer dan de helft (nl. 53%) van de respondenten draagt altijd de volledige veiligheidskledij. De broek wordt bij bijna de helft van de respondenten niet altijd gedragen. Bij ongeveer 1/4de van de bevroegden worden de laarzen niet altijd gedragen. 17% draagt de jas niet altijd.
- Respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen i.f.v. het motief werk, dragen de veiligheidskledij vaker. Opmerkelijk hier is het feit dat het jaarlijks aantal afgelegde kilometers i.f.v. het motief vrije tijd geen invloed heeft op het volledig dragen van de veiligheidskledij. De bevroegden die vervolmakingscursussen gevolgd hebben verklaren ook vaker de veiligheidskledij altijd te dragen. Deze conclusie geldt ook voor de respondenten die trainingslessen hebben gevolgd i.f.v. het afleggen van een motorrijbewijsexamen.
- 36% van de respondenten heeft ooit een verkeersboete gehad die verband hield met het rijden met de motorfiets en 6% een veroordeling van de verkeersrechtbank. Het rijbewijs werd bij 86 (8%) van de 1021 respondenten al eens ingetrokken. 86% van de respondenten geeft "te snel rijden" als oorzaak van de verkeersboete.
- Oudere respondenten hebben minder vaak een boete dan jongere respondenten, ongeacht de rijervaring. Bevroegden met meer jaren rijervaring hebben vaker een boete gehad. Hetzelfde geldt voor respondenten die jaarlijks meer kilometers afleggen, zowel i.f.v. het motief werk als het motief vrije tijd. Op zich is dit logisch: naarmate men vaker deelneemt aan het verkeer, is de kans a priori groter dat men op een bepaald moment gecontroleerd wordt. Respondenten met een diploma hoger onderwijs hebben minder vaak een boete gehad dan respondenten met andere diploma's. Respondenten met een diploma lager onderwijs hebben het vaakst boetes gehad in vergelijking met respondenten met een diploma hoger onderwijs. Bij de variabele 'vervolmakingscursussen' doet zich opnieuw een enigszins vreemd fenomeen voor. Bevroegden die vervolmakingscursussen hebben gevolgd verklaren vaker al een boete te hebben gehad dan motorrijders die geen vervolmakingscursus hebben gevolgd. Dit is contra-intuïtief en niet eenvoudig te verklaren. Het lijkt immers weinig aannemelijk dat er een oorzakelijk verband zou bestaan tussen het krijgen van een verkeersboete en het volgen van een vervolmakingscursus terwijl dit verband wel aannemelijk is voor het hebben van een ongeval en het volgen van een vervolmakingscursus zoals eerder vermeld.

## 5. AANDACHTSPUNTEN VOOR HET BELEID

De ongevallenbetrokkenheid van motorrijders is behoorlijk hoog. Dit blijkt zowel uit de bevraging van de steekproef van 1000 motorrijders als uit de ongevallenstatistieken. Aangezien motorrijders niet beschermd worden door een omhullend koetswerk, zijn ze bijzonder kwetsbaar: ze lopen vaak lichamelijke letsels op indien ze bij een ongeval betrokken zijn.

Als algemene stelregel geldt dat een effectief beleid op het vlak van verkeersveiligheid bestaat uit een combinatie van maatregelen die inspelen op de factoren mens, voertuig en omgeving. Maatregelen kunnen gezocht worden in de sfeer van educatie (rijopleiding, verkeersonderricht, ...), bewustmaking van de risico's en de mogelijke gevolgen van ongewenst rijgedrag, ingrepen in de weginfrastructuur, technische uitrusting van de motorfietsen, wetgeving en een adequate handhaving.

Op basis van de resultaten van het onderzoek dat in dit rapport werd beschreven kunnen enkele aandachtspunten voor een doelgericht verkeersveiligheidsbeleid voor motorrijders geformuleerd worden:

- **Aanbieden van aangepaste training of rijopleiding** met het oog op een verbeterde rijvaardigheid en een sterker bewustzijn van de veiligheidsrisico's van bepaalde gedragingen. Dergelijke training of rijopleiding kan zowel worden aangeboden in het kader van een voorbereiding van een rijexamen als daarbuiten. Belangrijk is dat de drempel voor het volgen van een opleiding laag is, zowel op het vlak van inhoud, kostprijs als geografische spreiding. De opleiding dient zowel gericht te zijn op het ontwikkelen van de nodige rijvaardigheid als op het bewustzijn van veiligheidsrisico's en het nut van beveiligingsmiddelen.  
**Bewustmaking** bij motorrijders van het belang van het dragen van volledige beschermende kledij en het naleven van de verkeersregels. Sensibilisatiecampagnes moeten rekening houden met de grote variatie in leeftijd van de motorrijders.
- **Sensibilisatie van alle weggebruikers** voor de specifieke eigenschappen van motorfietsen. Bij het gebeuren van ongevallen met motorrijders speelt de (of het gebrek aan) opmerkzaamheid van andere weggebruikers immers een grote rol. Bijgevolg zijn ook inspanningen wenselijk om niet-motorrijders bewust te maken van de mogelijke gevaren van de aanwezigheid van motorrijders in het verkeer.

Op basis van de wetenschappelijke literatuur terzake wordt bovendien aanbevolen om voor toepassing in Vlaanderen en België volgende maatregelen op hun waarde, hun haalbaarheid en mate van acceptatie bij de betrokken doelgroep te evalueren:

- **Wettelijk verplichten van beschermende kledij.** Anno 2006 is enkel de valhelm verplicht. Alhoewel uit de bevraging van de motorrijders blijkt dat meer dan de helft (53%) zegt altijd de volledige veiligheidskledij te dragen, kan hier allicht nog veiligheidswinst geboekt worden.
- **Invoeren van een verplichte motorkeuring.** Daarbij moet opgemerkt worden dat het invoeren van een verplichte motorkeuring maar kan bijdragen aan de verkeersveiligheid indien uit onderzoek zou blijken dat de gebrekkige staat van de motor in een aantal gevallen de oorzaak is van een verkeersongeval.

- **Verlaging van de toegelaten alcohollimiet voor motorrijders.** Uit literatuur blijkt dat motorrijders bijzonder gevoelig zijn voor aantasting van de rijprestaties al na het gebruiken van kleine hoeveelheden alcohol (Van Vlierden et al, 2004). De Europese Commissie beveelt daarom de lidstaten aan om de toegelaten alcohollimiet voor motorrijders terug te brengen tot 0,2 promille (Europese Commissie, 2001)
- **Handhaving.** Handhaving kan zowel betrekking hebben op het gedrag van de motorrijder zelf – bijvoorbeeld snelheid of rijden onder invloed - als op de houding en het gedrag van de andere weggebruikers, die door overtredingen van verkeersregels motorrijders in gevaar brengen.
- **Stimuleren van relevante technologische innovaties.** Technische ingrepen om motorfietsers beter te beveiligen worden reeds geruime tijd onderzocht. Potentieel interessante innovaties zijn beenbeschermende kappen, airbags, verbonden remmen en ABS.
- **Weginfrastructuur.** Maatregelen op niveau van de wegomgeving kunnen een nuttige bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid voor motorrijders. Voorbeelden van maatregelen zijn het aanbrengen van vangplanken onder metalen vangrails, herstellen van gaten in het wegdek en het zorgen voor een voldoende stroefheid bij markeringen.

## 6. TABELLEN DATASET

tabel 26. Respondenten naar geslacht

	Mannelijk	Vrouwelijk	Missing
Geslacht	900	114	7

tabel 27. Leeftijd respondenten

leeftijd respondenten	aantal
-20	3
20-24	45
25-29	128
30-34	123
35-39	163
40-44	204
45-49	181
50-54	107
55-59	46
60-64	7
65+	6
totaal	909

tabel 28. Aantal jaren rijervaring van de respondenten

categorie	aantal	percentage
Minder dan 1 jaar	39	4%
1 t.e.m. 5 jaar	353	35%
6 t.e.m. 10 jaar	216	21%
11 t.e.m. 15 jaar	127	13%
16 t.e.m. 20 jaar	98	10%
21 t.e.m. 25 jaar	85	8%
26 t.e.m. 30 jaar	61	6%
Meer dan 30 jaar	29	3%
TOTAAL	1008	100%

tabel 29. Respondenten naar motorfietsbezit

	1 motor	2 motors	Meer dan 2	Missing
Aantal_motors	675(66.11%)	224(21.94%)	95(9.3%)	27(2.65%)

tabel 30. Respondenten naar autobezit

	geen auto	1 auto	Meer dan 1 auto	missing
Aantal auto's	70	577	355	19

tabel 31. Type en cilinderinhoud van de motorfiets

soort	Motor met sidecar	custom	Old Timer > 25 jaar	Retro/naked	Sport	Touring	Trike
	8	285	4	90	306	315	9
Aantal cc	51 tot 125 cc	126 tot 650 cc	651 tot 1000cc	meer dan 1000cc	500cc of minder	501 tot 1000cc	
	8	117	258	402	11	138	

tabel 32. Frequentie van alle ja- en neevragen

Variabel	Categorie		
	False	True	Missing
nieuw	590	423	8
versnellingsbak_getuned	978	35	8
motor_getuned	930	83	8
uitlaatsysteem	376	637	8
lawaai	739	274	8
Uiterlijk_veranderd	625	388	8
aantal_motors	224	95	702
veiligheidskledij	469	540	12
verkeersboete	645	368	8
verkeersrechtbank	953	60	8
rijbewijs_ingetrokken	927	86	8
hele_jaar	290	726	5
Ongeval	870	151	0
gekwetsten	59	92	870
valpartij	832	189	0
Gekwetsten valpartij	21	17	983
Examen	672	344	5
lessen	657	324	40
cursus	713	303	5
Socio_auto	75	942	4
medewerking	253	764	4
beroep	87	930	4

tabel 33. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km met de motorfiets

	tot 5000 km	5001 tot 10000 km	10001 tot 15000 km	meer dan 15000 km	missing
km_jaarlijks_motor	234	371	232	176	8



tabel 34. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km met de auto

	minder dan 10000 km	10001 tot 20000 km	20001 tot 30000 km	meer dan 30000 km	missing
Km_auto	254	330	177	187	73

tabel 35. Respondenten naar remafstand bij 80 km/uur

	5 meter	8 meter	12 meter	15 meter	missing
Vraag_meter_gevaar	169	271	309	219	53

tabel 36. Respondenten naar trainingslessen geholpen

	een beetje	Helemaal niet	Redelijk wel	Zeer zeker	missing
les_geholpen	58	29	93	137	704

tabel 37. Respondenten naar verplaatsingsmotief motorfiets

	Altijd	Dikwijls	Soms	True*	Nooit	Missing
Motorwerk	176(17.44)	181(17.94)	267(26.46)	5(0.5)	380(37.66)	12
motor_plezier	529(53.49)	371(37.51)	77(7.79)	2(0.2)	10(1.01)	32

tabel 38. Respondenten naar gebruik andere vervoerswijzen

	openbaar vervoer	Fiets	Auto
1 tot enkele keren per jaar	184	185	17
1 tot enkele keren per maand	55	205	84
1 tot enkele keren per week	24	197	323
Dagelijks	34	76	543
Nooit	691	330	42
Missing	33	28	12

tabel 39. Respondenten naar burgerlijke staat

	gehuwd	ongehuwd	weduwe/weduwenaar	wettelijke gescheiden	missing
Burgerlijke staat	521	337	16	135	12

tabel 40. Respondenten naar rijbewijscategorie

rijbewijs	Frequentie(percentage)
A1	70 (7%)
A2	222 (22.%)
B	441 (44%)
BC	41 ( 4%)
BCD	10 (1%)
BD	4 (0%)
C	165 (16%)
CD	4 ( 0%)
D	49 (5%)
missing	15

tabel 41. Respondenten naar geslacht en type locatie bevraging

	Evenement 1	Evenement 2	Evenement 3	Benzine- station	Totaal	missing
M	211	80	60	540	891	
V	19	10	9	74	112	
Totaal	230	90	69	614	1003	18

tabel 42. Respondenten naar geslacht en motorfietsbezit

	1 motor	2 motors	Meer autos	Totaal
Mannelijk	616	180	83	879
Vrouwelijk	56	44	12	112
Totaal	672	224	95	991

tabel 43. Respondenten naar motorrijbewijs en leeftijd

	Motorrijbewijs A
18-19	3 (1%)
20-24	26 (9%)
25-29	91 (31%)
30-34	68 (23%)
35-39	34 (12%)
40-44	34 (12%)
45-49	13 (4%)
50-54	12 (4%)
55-59	8 (3%)
60-64	0 (0%)
65+	0 (0%)

tabel 44. Respondenten naar geslacht en staat motorfiets

nieuw	False	True	Totaal
Mannelijk	517 (58%)	379 (42%)	896
Vrouwelijk	70 (61%)	44 (39%)	114
Totaal	587	423	1010

tabel 45. Respondenten naar geslacht en versnellingsbak getuned

	False	True	Totaal
Mannelijk	863 (96%)	33 (4%)	896
Vrouwelijk	112 (98%)	2 (2%)	114
Totaal	975 (96.53)	35 (3.47)	1010

tabel 46. Respondenten naar geslacht en motor getuned

	False	True	Totaal
Mannelijk	817(91%)	79(9%)	896
Vrouwelijk	110(96%)	4(4%)	114
Totaal	927	83	1010

tabel 47. Respondenten naar geslacht en rijbewijscategorie

Rijbewijs- categorie	Geslacht		
	Mannelijk	Vrouwelijk	Totaal
A1	67(8%)	3(3%)	70
A2	188 (21%)	34(30%)	222
B	371 (42%)	68(61%)	439
BC	40 (4%)	1 (1%)	41
BCD	10 (1%)	0	10
BD	3(0%)	1(1%)	4
C	162 (18%)	2(2%)	164
CD	3 (0%)	1(1%)	4
D	47(5%)	2(2%)	49
Totaal	891	112	1003

tabel 48. Respondenten naar geslacht en vervolmakingscursus

	False	True	Totaal
Mannelijk	630(70%)	269(30%)	899
Vrouwelijk	80(70%)	34 (30%)	114
Totaal	710	303	1013

tabel 49. Respondenten naar geslacht en jaarlijks afgelegde km met de motorfiets

	tot 5000 km	5001 tot 10000 km	10001 tot 15000 km	meer dan 15000 km	Totaal
Mannelijk	184(21%)	324(36%)	220(25%)	168(19%)	896
Vrouwelijk	49(43%)	46(40%)	12(11%)	7(6%)	114
Totaal	233	370	232	175	1010

tabel 50. Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief werk

	Altijd	Dikwijls	Nooit	Soms	TRUE	Totaal
Mannelijk	169(19%)	165(19%)	318(36%)	236(26%)	4(0%)	892
Vrouwelijk	7(6%)	15 (13%)	61(54%)	30(26%)	1(1%)	114
Totaal	176	180	379	266	5	1006

tabel 51. Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets bij verplaatsingsmotief plezier

	Altijd	Dikwijls	Nooit	Soms	TRUE	Totaal
Mannelijk	458(52%)	336(38%)	10(1%)	69(8%)	2(0%)	875
Vrouwelijk	71 (63%)	34(30%)	0	7(6%)	0	112
Totaal	529	370	10	76	2	987

tabel 52. Respondenten naar geslacht en gebruik motorfiets hele jaar

	False	True	Totaal
Mannelijk	235(26%)	664(74%)	899
Vrouwelijk	54(47%)	60(53%)	114
Totaal	289	724	1013

tabel 53. Respondenten naar geslacht en ongevallenbetrokkenheid

	False	True	Totaal
Mannelijk	761(85%)	139(15%)	900
Vrouwelijk	102 (89%)	12(11%)	114
Totaal	863	151	1014

tabel 54. Respondenten naar geslacht en gekwetsten bij een ongeval

	False	True	Totaal
Mannelijk	53(38%)	86(62%)	139
Vrouwelijk	6(50%)	6(50%)	12
Totaal	59	92	151

tabel 55. Respondenten naar geslacht en verkeersboete

	False	True	Totaal
Mannelijk	552(62%)	344(38%)	896
Vrouwelijk	91(80%)	23(20%)	114
Totaal	643	367	1010

tabel 56. Respondenten naar geslacht en veroordeling verkeersrechtbank (i.v.m. motorfiets)

	False	True	Totaal
Mannelijk	838(94%)	58(6%)	896
Vrouwelijk	112(98%)	2(2%)	114
Totaal	950	60	1010

tabel 57. Respondenten naar geslacht en intrekken rijbewijs

	False	True	Totaal
Mannelijk	813(91%)	344(9%)	896
Vrouwelijk	111(80%)	3(3%)	114
Totaal	924	86	1010

tabel 58. Respondenten naar geslacht en autobezit

	geen auto	1 auto	Meerdan 1 auto	Totaal
Mannelijk	57(6%)	513(58%)	316(36%)	886
Vrouwelijk	13(12%)	62(55%)	38(34%)	113
Totaal	70	575	354	999

tabel 59. Respondenten naar geslacht en trainingslessen

	False	True	Totaal
Mannelijk	590(68%)	278(32%)	868
Vrouwelijk	64(58%)	46(42%)	110
Totaal	654	324	978

tabel 60. Respondenten naar vervolmakingscursus en motorrijbewijsexamen

Motorrijbewijsexamen vervolmakingscursus	False	True	Totaal
False	471(66%)	278(34%)	713
True	201(66%)	46(34%)	303
Totaal	672	344	1016

tabel 61. Respondenten naar vervolmakingscursus en type motorfiets

	Custom	Motor met sidecar	Old Timer > 5 jaar	Retro/naked	Sport	Touring	Trike	Totaal
False	212	4	3	68	214	205	7	713
True	73	4	1	22	92	109	2	303
Totaal	285		4	90	306	314	9	1016

tabel 62. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en type motorfiets

	Custom	Motor met sidecar	Old Timer > 25 jaar	Retro/naked	Sport	Touring	Trike	Totaal
tot 5000 km	77	1	2	24	63	66	1	224
5001 tot 10000 km	110	0	1	37	120	98	5	350
10001 tot 15000 km	59	3	1	18	67	83	1	221
meer dan 15000 km	37	4	0	11	56	66	2	164
Totaal	283	8	4	90	306	313	9	959

tabel 63. Respondenten naar type motofiets en betrokkenheid ongeval

	custom	Motor met sidecar	Old Timer > 25 jaar	Retro/naked	Sport	Touring	Trike	Totaal
False	250	6	4	76	251	271	8	822
True	35	2	0	14	55	44	1	141
Totaal	285	8	4	90	306	315	9	963

tabel 64. Respondenten naar ongevallenbetrokkenheid en staat van de motor

	nieuw		Totaal
	False	True	
False	509(59%)	353(41%)	862
True	81(54%)	70(46%)	151
Totaal	590	423	1013

tabel 65. Respondenten naar betrokkenheid ongeval en getunde versnellingsbak

	False	True	Totaal
False	832(97%)	30(3%)	862
True	146(97%)	5(3%)	151
Totaal	978	35	1013

tabel 66. Respondenten naar ongeval en getunde motor

	motor_getuned		Totaal
	False	True	
False	789(92%)	73(8%)	862
True	141(93%)	10(7%)	151
Totaal	930	83	1013

tabel 67. Respondenten naar ongeval en standaard uitlaatsysteem

	uitlaatsysteem		Totaal
	False	True	
False	314(36%)	548(64%)	862
True	62(41%)	89(59%)	151
Totaal	376	637	1013

tabel 68. Respondenten naar standaard uitlaatsysteem en leeftijdscategorie

Standaard uitlaatsysteem			
leeftijd respondenten	False	True	Totaal
-20	2 (1%)	1 (0%)	3
20-24	23(6%)	22 (3%)	45
25-29	55 (15%)	73 (11%)	128
30-34	57 (15%)	65 (10%)	122
35-39	70 (19%)	92 (14%)	162
40-44	75 (20%)	129 (20%)	204
45-49	50 (13%)	131 (21%)	181
50-54	30 (8%)	75 (12%)	105
55-59	8 (2%)	38 (6%)	46
60-64	3 (1%)	4 (1%)	7
65+	1 (0%)	5 (1%)	6
totaal	374	635	1009

tabel 69. Respondenten naar ongeval en veranderingen uiterlijk van de motor

	uiterlijk_veranderd		Totaal
	False	True	
False	545(63%)	317(37%)	862
True	80(53%)	71(47%)	151
Totaal	625	388	1013

tabel 70. Respondenten naar ongeval en jaarlijks afgelegde km

	tot 5000 km	5001 tot 10000 km	10001 tot 15000 km	meer dan 15000 km	Totaal
False	209 (24%)	331(38%)	187(22%)	135(16%)	862
True	25 (17%)	40(26%)	45(30%)	41(27%)	151
Totaal	234	371	232	176	1013

tabel 71. Respondenten naar ongeval en rijervaring

ongeval	rijervaring								Totaal
	<1jaar	1-5jaar	6-10jaar	11-15j	16-20j	21-25j	26-30j	>30jaar	
False	32 (4%)	303 (35%)	176 (21%)	111 (13%)	76 (9%)	80 (9%)	54 (6%)	26 (3%)	862
True	7 (5%)	50 (33%)	40 (27%)	16 (11%)	22 (15%)	5 (3%)	7 (5%)	3 (2%)	151
Totaal	39	353	216	127	98	85	61	29	1008

tabel 72. Respondenten naar ongeval en verkeersboete

	verkeersboete		
	False	True	Totaal
False	568(66%)	294(34%)	862
True	77(51%)	74(49%)	151
Totaal	645	368	1013

tabel 73. Respondenten naar betrokkenheid ongeval en het dragen van veiligheidskledij

	veiligheidskledij		
	False	True	Totaal
False	406(47%)	453(53%)	859
True	63(42%)	87(87%)	150
Totaal	469	540	1009

tabel 74. Respondenten naar rijbewijscategorie en motorrijbewijsexamen

	examen		
	False	True	Totaal
A1	34(49%)	36(51%)	70
A2	49(22%)	173(78%)	222
B	350(79%)	91(21%)	441
BC	38(93%)	3(7%)	41
BCD-	8(80%)	2(20%)	10
BD	2(50%)	2(50%)	4
C	137(83%)	28(17%)	165
CD	2(50%)	2(50%)	4
D	44(90%)	5(10%)	49
Totaal	664	342	1006



tabel 75. Respondenten naar rijbewijscategorie en trainingslessen

	lessen		Totaal
	False	True	
A1	40(58%)	29(42%)	69
A2	76(35%)	143(65%)	219
B	314(74%)	109(26%)	423
BC	38(97%)	1(3%)	39
BCD	7(78%)	2(22%)	9
BD	3(75%)	1(25%)	4
C	128(82%)	28(18%)	156
CD	2(50%)	2(50%)	4
D	43(90%)	4(10%)	48
Totaal	651	320	971

tabel 76. Respondenten naar rijbewijscategorie en vervolmakingscursus

	CURSUS		Totaal
	False	True	
A1	46(66%)	24(34%)	70
A2	141(64%)	81(36%)	222
B	319(72%)	122(28%)	441
BC	30(73%)	11(27%)	41
BCD	7(70%)	3(30%)	10
BD	4(100%)	0	4
C	119(72%)	46(28%)	165
CD	3(75%)	1(25%)	4
D	34(69%)	15(31%)	49
Totaal	703	303	1006

tabel 77. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en het dragen van veiligheidskledij

	veiligheidskledij		Totaal
	False	True	
tot 5000 km	128 (55%)	104 (45%)	232
5001 tot 10000 km	173 (47%)	194 (53%)	367
10001 tot 15000 km	95 (41%)	135(59%)	230
meer dan 15000 km	71 (40%)	105 (60%)	176
Totaal	467	538	1005

tabel 78. Respondenten naar jaarlijks afgelegde km en verkeersboete

	verkeersboete		Totaal
	False	True	
tot 5000 km	190(81%)	44(19%)	234
5001 tot 10000 km	251(68%)	116(32%)	367
10001 tot 15000 km	129(56%)	103(44%)	232
meer dan 15000 km	71(40%)	105(60%)	176
Totaal	641	368	1009

tabel 79. Respondenten naar het dragen van veiligheidskleding en verkeersboete

	veiligheidskleding		Totaal
	False	True	
False	321(50%)	320(50%)	641
True	148(40%)	220(60%)	368
Totaal	469	540	1009

tabel 80. Periode dat de motorfiets stilstaat

periode	Aantal respondenten
September	1
September – oktober – november – december	1
September – oktober – november – december – januari – februari	1
Oktober – november – december	2
Oktober – november – december – januari	2
Oktober – november – december – januari – februari	30
Oktober – november – december – januari – februari – maart	20
November – december	2
November – december – januari	26
November – december – januari – februari	78
November – december – januari – februari – maart	26
November – december – januari – februari – maart – april	2
December	1
December – januari	9
December – januari – februari	23
December – januari – februari – maart	2
Januari	2
Januari – februari	2
Januari – februari – maart	1
totaal	231

tabel 81. Periode dat de motorfiets stilstaat – aantal respondenten/maand

periode	Aantal respondenten
September	3
Oktober	56
November	190
December	225
Januari	224
Februari	185
Maart	151
April	3

tabel 82. Periode van de ongevallen

maand	Aantal ongevallen
Januari	3
Februari	8
Maart	8
April	9
Mei	19
Juni	17
Juli	15
Augustus	12
September	14
Oktober	9
November	9
December	7
TOTAAL	130

tabel 83. Periode van de valpartijen

maand	Aantal valpartijen
Januari	11
Februari	12
Maart	15
April	21
Mei	27
Juni	32
Juli	26
Augustus	29
September	18
Oktober	9
November	6
December	7
TOTAAL	213

## 7. VRAGENLIJST ENQUÊTE

### Onderzoek naar het profiel van de motor- en bromfietsrijders in Vlaanderen - 2005 (vragenlijst motorrijders)

IN TE VULLEN DOOR DE INTERVIEWER:

Naam van de interviewer: .....

Plaatsnummer van de lokatie: .....

Dag, datum en tijdsblok: .....

Totaal aantal contacten waarvan (turven en totaal van maken):

- medewerking:
- buitenlanders:
- geen medewerking:

# Onderzoek naar het profiel van de motor- en bromfietsrijders in Vlaanderen - 2005 (vragenlijst motorrijders)

Vragenlijst

NUMMER INTERVIEW:.....

IN TE VULLEN DOOR DE INTERVIEWER:

Naam van de interviewer: .....

Plaatsnummer van de lokatie: .....

Datum, dag en tijdsblok: .....

## 1. Soort plaats

- benzinstation
- evenement 1
- evenement 2

## 2. Soort weg

- autosnelweg
- gewestweg

## 3. Weersomstandigheden (omschrijf zo volledig mogelijk)

- |                             |                               |                            |
|-----------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| <input type="radio"/> regen | <input type="radio"/> bewolkt | <input type="radio"/> koud |
| <input type="radio"/> droog | <input type="radio"/> zonnig  | <input type="radio"/> fris |
|                             |                               | <input type="radio"/> warm |

**Indien de respondent niet wenst mee te werken aan het onderzoek, tracht dan alleszins volgende gegevens te noteren:**

- **geslacht:**
- **leeftijd:**
- **type en grootte van de machine (zie vragen onder punt 2.1):**
- **de reden om niet mee te werken aan het onderzoek:**.....  
.....  
.....

## **Deel 1: De motorrijder**

### **1.1 Geslacht van de respondent** *(door de interviewer zelf in te vullen)*

- mannelijk
- vrouwelijk

### **1.2 Bent u of andere gezinsleden in het bezit van nog andere motors dan deze waarmee u nu rijdt?**

- ja
- neen → *ga naar Deel 2*

### **1.3 Hoeveel motors bezit u en de andere gezinsleden dan in totaal?**

- 2 motors
- meer dan 2 motors

## **Deel 2: Het voertuig** *(de hieronder vermelde vragen hebben betrekking op de motor waarmee de respondent zich op dat ogenblik verplaatst)*

### **2.1 Type en grootte van de machine**

#### **2.1.1 Sport**

- 50 cc of minder
- 51 tot 125 cc
- 126 tot 650 cc → *ga naar vraag 2.1.8*
- 651 tot 1000 cc
- meer dan 1000 cc

#### **2.1.2 Touring**

- 500 cc of minder
- 501 tot 1000 cc → *ga naar vraag 2.1.8*
- meer dan 1000 cc

#### **2.1.3 Custom**

- minder dan 50cc
- 51 tot 125 cc
- 126 tot 650 cc → *ga naar vraag 2.1.8*
- 651 tot 1000 cc
- meer dan 1000 cc

#### 2.1.4 Retro / Naked

- minder dan 50cc
- 51 tot 125 cc
- 126 tot 650 cc → *ga naar vraag 2.1.8*
- 651 tot 1000 cc
- meer dan 1000 cc

2.1.5  Old timer meer dan 25 jaar → *ga naar vraag 2.1.8*

2.1.6  Motor met sidecar → *ga naar vraag 2.1.8*

2.1.7  Trike

#### 2.1.8 Is de motor nieuw aangekocht of is het een occasie ?

- nieuw aangekocht
- occasie

#### 2.2 Veranderingen

##### 2.2.1 Is de versnellingsbak "getuned" ?

- ja
- neen

##### 2.2.2 Is de motor "getuned"?

- ja
- neen

##### 2.2.3 Is het uitlaatsysteem standaard?

- ja → *ga naar vraag 2.2.5*
- neen

##### 2.2.4 Maakt de motor meer lawaai?

- ja
- neen

##### 2.2.5 Heeft u sinds de aankoop van uw motor iets veranderd aan het uiterlijk ?

- ja
- neen → *ga naar vraag 3.1.1*

##### 2.2.6 Welke veranderingen heeft u aangebracht ?

.....



### **Deel 3: Rijbewijzen en training**

#### 3.1 Rijbewijzen

**3.1.1 Welk soort rijbewijs bezit u?** (meerdere antwoorden mogelijk; kijk eventueel na op het rijbewijs zelf)

- A ( minder dan 25 kW of minder dan 0,16 kW/kg, lichte A)
- A (meer dan 25 kW of meer dan 0,16 kW/kg, gewone A)
- B (auto rijbewijs)
- C (vrachtwagen rijbewijs)
- D (bus rijbewijs)

**3.1.2 Wanneer heeft u uw rijbewijs behaald waarmee u uw motor mag besturen?**

(dag)     (maand)     (jaar)

**3.1.3 Heeft u een motorrijbewijsexamen afgelegd?**

- ja
- neen

#### 3.2 Training

**3.2.1 Heeft u trainingslessen gevolgd om een apart motorrijexamen af te leggen?**

- ja
- neen → *ga naar vraag 3.2.4*

**3.2.2 Hoeveel uren heeft u gevolgd?**

.....uur

**3.2.3 Hebben die trainingslessen u geholpen om een betere piloot te zijn?**

- zeer zeker
- redelijk wel
- een beetje
- helemaal niet

**3.2.4 Heeft u eventueel vervolmakingscursussen gevolgd (motorbeheersing)?**

- ja
- neen → *ga naar vraag 4.1.1*

**3.2.5 Hebben deze vervolmakingscursussen u geholpen om een betere piloot te zijn?**

- zeer zeker
- redelijk wel
- een beetje
- helemaal niet

**Deel 4: Gebruik/ervaring en ongevallenbetrokkenheid**

**4.1 Gebruik/ervaring**

**4.1.1 Wat vindt u zo positief aan motorrijden?** *(noteer wat de respondent spontaan antwoordt. Indien hij maar 1 reden opgeeft, vraag dan of er nog andere redenen zijn. Indien hij geen bijkomende reden vernoemt, dring dan niet verder aan)*

.....

.....

.....

.....

**4.1.2 Wat vindt u negatief aan motorrijden?** *(noteer wat de respondent spontaan antwoordt. Indien hij maar 1 reden opgeeft, vraag dan of er nog andere redenen zijn. Indien hij geen bijkomende reden vernoemt, dring dan niet verder aan)*

.....

.....

.....

.....

**4.1.3 Hoeveel jaar rijdt u reeds met de motor ?**

.....jaar

**4.1.4 Hoeveel km legt u jaarlijks af met de motor ?**

- tot 5.000 km
- 5.001 tot 10.000 km
- 10.001 tot 15.000 km
- meer dan 15.000 km

**4.1.5 Gebruikt u uw motor om te gaan werken?**

- altijd
- dikwijls
- soms
- nooit → *ga naar vraag 4.1.7*

**4.1.6 Hoeveel km legt u jaarlijks af met de motor om te gaan werken?**

.....km

**4.1.7 Gebruikt u uw motor voor plezier/ontspanning?**

- altijd
- dikwijls
- soms
- nooit → *ga naar vraag 4.1.9*

**4.1.8 Hoeveel km legt u jaarlijks af met de motor voor plezier/ontspanning?**

.....km

**4.1.9 Rijdt u heel het jaar door?**

- ja → *ga naar vraag 4.1.11*
- neen

**4.1.10 Hoelang staat uw motor stil? (omcirkel de maanden die van toepassing zijn)**

Januari      Februari    Maart      April    Mei    Juni    Juli    Augustus    September  
Oktober    November    December

**4.1.11 Rijdt u in groep? (dwz. met minstens 3 motorrijders, achteropzitters tellen niet mee)**

- altijd
- dikwijls
- soms
- nooit

**4.1.12 Hoe vaak gebruikt u de volgende vervoermiddelen ? (per vervoermiddel slechts 1 antwoord mogelijk)**

Openbaar vervoer	Fiets	Auto (bestuurder of passagier)
<input type="radio"/> dagelijks	<input type="radio"/> dagelijks	<input type="radio"/> dagelijks
<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per week	<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per week	<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per week
<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per maand	<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per maand	<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per maand
<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per jaar	<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per jaar	<input type="radio"/> 1 tot enkele keren per jaar
<input type="radio"/> nooit	<input type="radio"/> nooit	<input type="radio"/> nooit

## 4.2 Ongevallenbetrokkenheid

**4.2.1 Heeft u met uw motor gedurende de laatste 5 jaar een ongeval gehad waarbij een andere weggebruiker (andere motor, (vracht)wagen, (brom)fietser of voetganger) betrokken was?**

- ja  
 neen → ga naar vraag 4.2.7

**4.2.2 Wanneer heeft dit ongeval plaatsgehad?**

	maand	jaar
ongeval 1		
ongeval 2		
ongeval 3		
ongeval 4		
ongeval 5		

**4.2.3 Waren er gekwetsten ?**

- ja  
 neen → ga naar vraag 4.2.5

**4.2.4 Hoe ernstig was u en/of de andere weggebruiker gekwetst ? (duidt in het vakje dat van toepassing is aan of de betrokkene licht of zwaar gekwetst was; *licht = L en zwaar = Z*)**

	uzelf	de andere weggebruiker
ongeval 1		
ongeval 2		
ongeval 3		
ongeval 4		
ongeval 5		

**4.2.5 Wie was er volgens u in fout: uzelf, de andere weggebruiker of beide (zet een kruisje in het vakje dat van toepassing is)**

	uzelf	de andere weggebruiker	beide
ongeval 1			
ongeval 2			
ongeval 3			
ongeval 4			
ongeval 5			

**4.2.6 Wat was hiervan de oorzaak (of de oorzaken)?** (meerdere antwoorden mogelijk, geef aan wat de preciese oorzaak was)

Ongeval 1: .....

.....

Ongeval 1: .....

.....

Ongeval 1: .....

.....

Ongeval 1: .....

.....

Ongeval 1: .....

.....

**4.2.7 Heeft u met uw motor de laatste 5 jaar een valpartij/ongeval gehad waarbij geen andere weggebruiker (motor, (vracht)wagen, (brom)fietser of voetganger) betrokken was?**

- ja
- neen → ga naar vraag 5.1

**4.2.8 Wanneer heeft dit ongeval/valpartij plaatsgehad?**

	maand	jaar
ongeval/valpartij 1		
ongeval/valpartij 2		
ongeval/valpartij 3		
ongeval/valpartij 4		
ongeval/valpartij 5		

**4.2.9 Was u gekwetst bij één of meerdere van deze valpartijen/ongevallen?**

- ja
- neen → ga naar vraag 4.2.11

**4.2.10 Hoe ernstig was u gekwetst ?** (slechts 1 antwoord mogelijk, zet een kruisje in het vakje dat van toepassing is)

	licht	zwaar
ongeval/valpartij 1		
ongeval/valpartij 2		
ongeval/valpartij 3		
ongeval/valpartij 4		
ongeval/valpartij 5		

**4.2.11** Wat was volgens u hiervan de oorzaak (of de oorzaken)? (meerdere antwoorden mogelijk, geef aan wat de preciese oorzaak was)

- Ongeval 1: .....
- .....
- Ongeval 2: .....
- .....
- Ongeval 3: .....
- .....
- Ongeval 4: .....
- .....
- Ongeval 5: .....
- .....

**Deel 5: Gedrag en kennis**

**5.1** Draagt u altijd volledige veiligheidskledij?

- ja → ga naar vraag 5.3
- neen

**5.2** Wat draagt u soms niet? (meerdere antwoorden mogelijk)

- helm
- jas
- broek
- handschoenen
- laarzen

**5.3** Heeft u al eens een verkeersboete gehad toen u met uw motor reed?

- ja
- neen → ga naar vraag 5.5

**5.4** Wat was hiervan de aanleiding? (meerdere antwoorden mogelijk)

.....  
.....

**5.5** Bent u al eens door een verkeersrechtbank veroordeeld geweest dat verband hield met het rijden met uw motor?

- ja
- neen → ga naar vraag 5.7

**5.6** Wat was hiervan de aanleiding? (meerdere antwoorden mogelijk)

.....  
.....

**5.7 Is uw rijbewijs al eens tijdelijk ingetrokken geweest?**

- ja
- neen → *ga naar vraag 5.9*

**5.8 Wat was hiervan de aanleiding? (meerdere antwoorden mogelijk)**

.....

.....

**5.9 Hoeveel meter heb je al afgelegd met je motor tussen het zien van een gevaar en het ogenblik waarop je begint te remmen en dit als je 80 km/uur rijdt (bij een normaal wegdek en normale weersomstandigheden)?**

- 5 meter
- 8 meter
- 12 meter
- 15 meter

*(interviewer: geef het juiste antwoord (8 meter) indien de respondent fout heeft geantwoord)*

**Deel 6: Socio-demografische gegevens**

*(interviewer: gebruik hier een tussenzin om af te ronden, bijvoorbeeld: "Mogen wij u tenslotte nog een paar algemene vragen stellen?")*

**6.1 Hoe oud bent u ?**

..... jaar

**6.2 Wat is uw burgerlijke staat (slechts 1 antwoord mogelijk) ?**

- gehuwd
- wettelijk gescheiden
- weduwe/weduwenaar
- ongehuwd

**6.3 Bent u of andere gezinsleden in het bezit van een auto (personen- of bestelwagen) ?**

- ja
- neen → *ga naar vraag 6.6*

**6.4 Hoeveel auto's bezit u of andere gezinsleden in totaal (personen- of bestelwagen) ?**

- 1 auto
- meer dan 1 auto

**6.5 Hoeveel km legt u jaarlijks met de auto (of auto's) af ?**

- minder dan 10.000 km
- 10.0001 tot 20.000 km
- 20.001 tot 30.000 km
- meer dan 30.000 km

**6.6 Wat is uw hoogst behaald diploma of getuigschrift (slechts 1 antwoord mogelijk; indien nog studerend het eerste vakje aankruisen) ?**

- niet van toepassing, ik volg nog onderwijs → *ga naar vraag 6.9*
- geen
- lager onderwijs
- lager middelbaar onderwijs: algemeen vormend (3 of 4 jaren)
- lager middelbaar onderwijs: technisch of beroeps (3 of 4 jaren)
- hoger middelbaar onderwijs: algemeen vormend (6 jaren)
- hoger middelbaar onderwijs: technisch of beroeps (6 of 7 jaren)
- hoger niet-universitair onderwijs
- universitair

**6.7 Oefent u momenteel een beroep uit?**

- ja
- neen → *ga naar vraag 6.9*

**6.8 Wat is uw beroep ? (tracht een zo duidelijk en zo kort mogelijke omschrijving te hebben (b.v. bediende, arbeider, laborant, leerkracht, tandarts, technicus, enz.)**

.....

**6.9 Nog een laatste vraag: We zouden in de toekomst nog een onderzoekje willen**

**doen over motorrijders. Bent u bereid om daaraan deel te nemen?**

- ja
- neen → *einde vragenlijst*

**6.10 Mogen we dan uw naam, adres en telefoonnummer?**

Naam:.....  
Adres:.....  
Telefoonnummer:.....

**Hiermee eindigt dit interview. De motorrijder wordt vriendelijk bedankt en er wordt hem een aandenken overhandigt.**



## 8. TYPEN MOTORFIETSEN

Verskillende types tweewielige motorvoertuigen (foto's MCC)



**Scooters:** klein en wendbaar



**Customs**



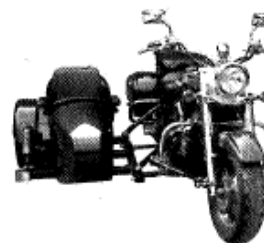
**Sportieve motorfietsen:** krachtig en pittig



**Basics en roadsters,** eenvoudig en praktisch, gebruikt voor dagelijks vervoer in de stad



**Trails,** voor gebruik zowel op als naast de openbare weg, heel wendbaar



**Side-cars:** minder praktisch, maar hebben succes bij liefhebbers



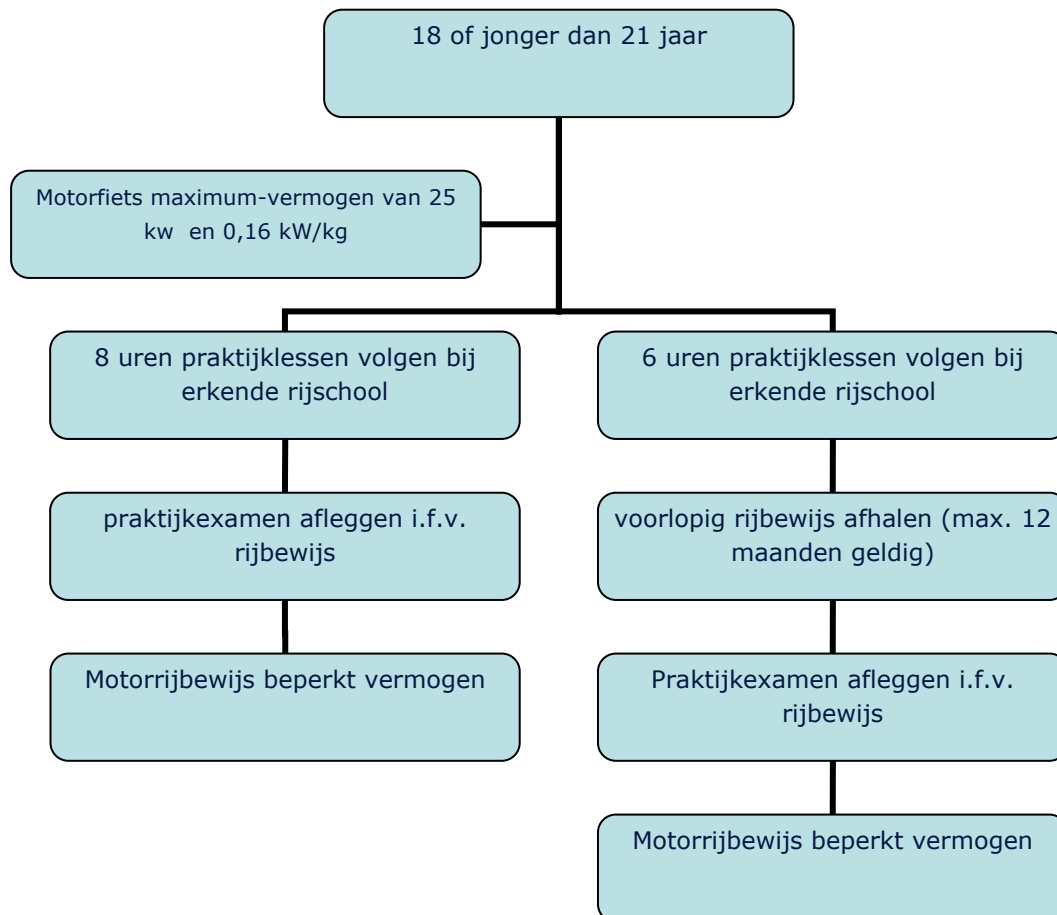
**Tourers,** ontworpen voor lange tochten, met veel comfort voor de bestuurders

Bron : Dupriez B., Guillaume M., Vertriest M. en Volckaert (2005). *Aandacht voor de motorrijders in de weginfrastructuur. Brochure voor de wegbeheerder.*, Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid vzw, Brussel.

## 9. OVERZICHT REGELGEVING RIJBEWIJSCATEGORIE A

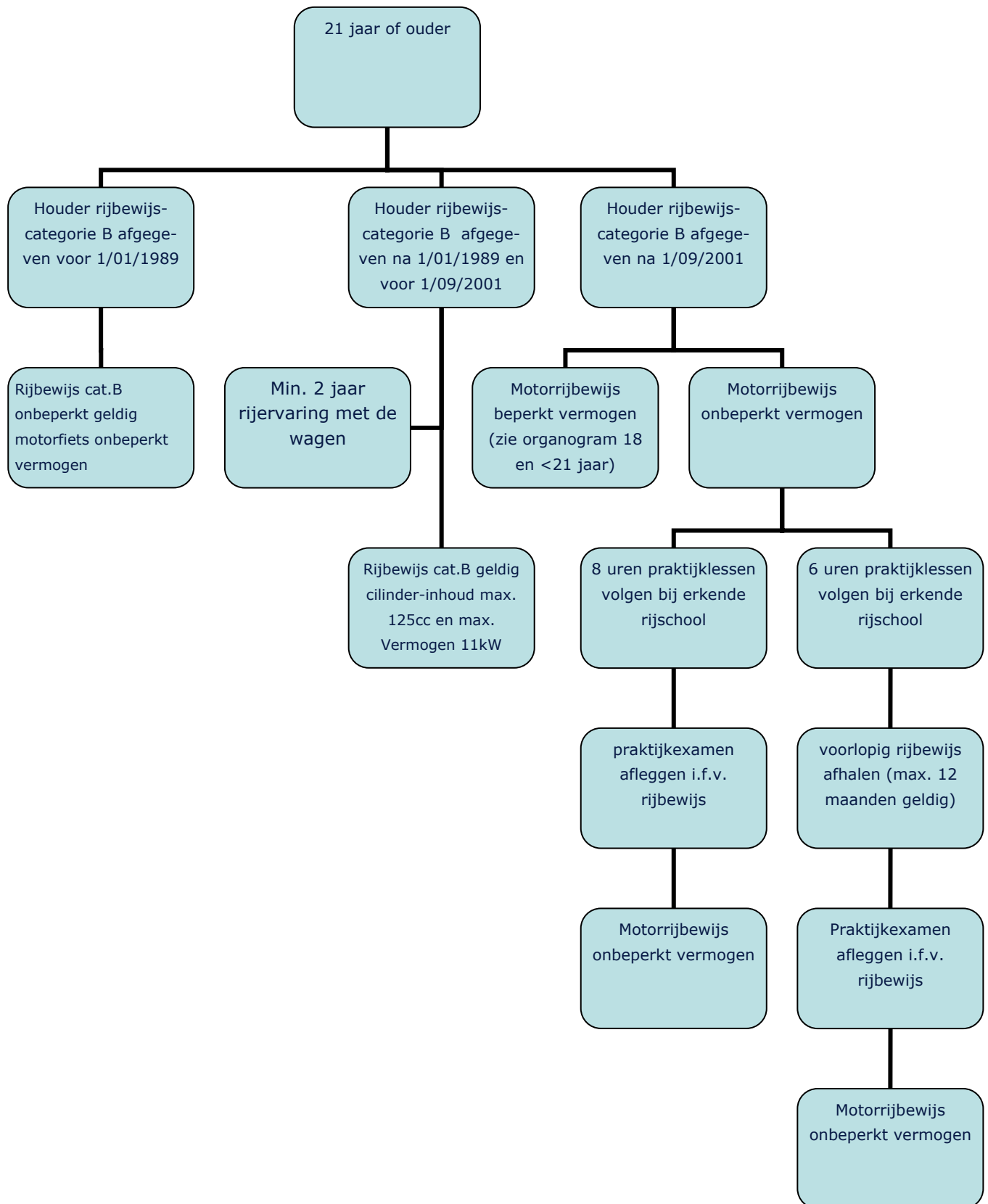
### 9.1. 18 jaar of jonger dan 21 jaar

Bron : Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs (B.S. 30.04.1998)



## 9.2. 21 jaar of ouder

Bron : Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs (B.S. 30.04.1998)



## 10. LITERATUURLIJST

Billiet, J. & Waeye, H. (2003). *Een samenleving onderzocht. Methoden van sociaal-wetenschappelijk onderzoek*. Antwerpen, België: De boeck.

Zwerts, E., Nuyts, E. (2002). *Onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen (januari 2000-januari 2001)*. Diepenbeek, België : Onderzoek in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap Departement Leefmilieu en Infrastructuur, Mobiliteitscel

Van Vlierden, K., Van Geirt, F. & Cuyvers, R. (2005). *Steunpuntnota 'Motorrijders'. Risicofactoren voor motorrijders*. (rapport No. SN-2005-05). Diepenbeek, België: Steunpunt verkeersveiligheid.

Van Vlierden, K., Vesentini, L., Cuyvers, R. (2004). *Vooronderzoek naar alcoholgebruik in relatie tot verkeersveiligheid. Met de aanbeveling van de Europese Commissie betreffende verlaging van de wettelijke alcohollimiet naar 0,2 promille voor bepaalde doelgroepen als leidraad*. (rapport No. RA-2004-32). Diepenbeek, België: Steunpunt verkeersveiligheid.

Algemene socio-economische enquête (Enquête 2001), Brussel, FOD Economie, Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie.