

The background of the top half of the page is a solid blue color. Overlaid on this are faint, semi-transparent white illustrations of a family crossing a street. On the left, a woman is pushing a stroller with a child inside. In the center, a man is walking. On the right, a car is partially visible. The entire scene is framed by a white border that follows the contours of the illustrations.

NATIONALE VERKEERS **ON** VEILIGHEIDS ENQUÊTE 2012

VERKEERSVEILIGHEID? EEN VERANTWOORDELIJKHEID VAN ONS ALLEN!

Tegen 2020 de verkeersdoden in België halveren. Dat is het doel dat de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2011 vooropstelde. Een doel dat ik als Staatssecretaris volledig onderschrijf en waar we ons meer dan 100% voor inzetten.

We kunnen dit echter niet alleen. Elke burger begeeft zich in het verkeer en draagt zelf ook een grote verantwoordelijkheid. We willen dan ook de burger heel sterk betrekken bij het behalen van onze doelstelling.

De VerkeersONveiligheidsenquête vraagt aan de burger in welke situaties hij zich onveilig voelt in het verkeer, hoe gevaarlijk bepaalde verkeerssituaties volgens hem zijn, of bepaalde maatregelen kunnen bijdragen tot een veiliger verkeer, ...

Op die manier willen we nagaan welke factoren het subjectief onveiligheidsgevoel van de weggebruiker bepalen en kunnen we hiermee rekening houden bij het ontwikkelen van maatregelen om het gedrag van de weggebruiker te veranderen.

Kortom, de enquête betreft de burger bij het debat en via onze gerichte campagnes willen we iedereen wijzen op het feit dat verkeersveiligheid niet enkel de verantwoordelijkheid is van de overheid, maar van elke burger!

Alleen zo kunnen we het aantal verkeersdoden snel terugdringen.

Melchior Wathelet, Staatssecretaris voor Mobiliteit

**ELK VERKEERSSLACHTOFFER
EN ELKE VERKEERSDODE
IS ER ÉÉN
TEVEEL...**



Samen moeten we hier iets aan doen en het is onze taak als BIVV om hierrond onderzoek te doen, beleidsadvies te geven en de burger te informeren, te sensibiliseren en te enthousiasmeren om gedrag te veranderen.

Het BIVV startte in 2011 met het project "Go for zero" waarbij we met zijn allen willen werken aan een veiligere verkeersomgeving.

Dit doen we vanuit een open mentaliteit en in samenwerking met al onze partners: de burger, de politie, de overheid, de regio's, ...

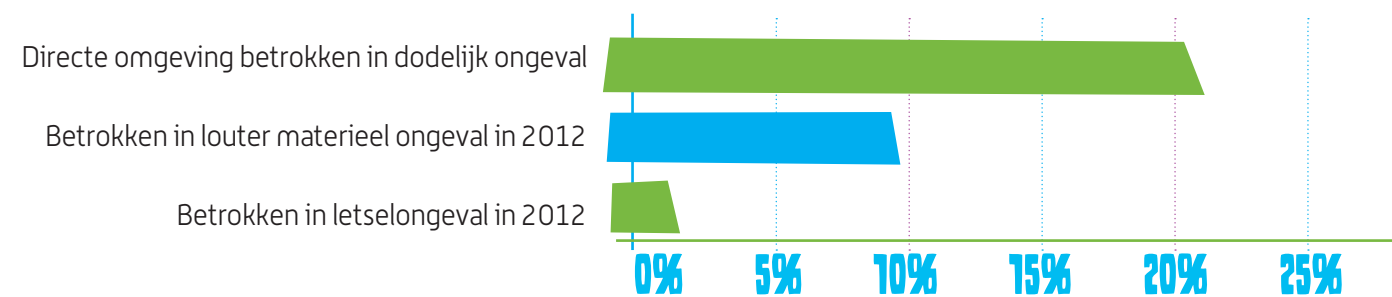
Ook dit jaar weer zijn de campagnes en de communicatie van het BIVV gericht op gedragsverandering. Het is al te vaak het gedrag van de weggebruiker dat verantwoordelijk is voor verkeersslachtoffers.

Echter, gedrag kunnen wij enkel wijzigen indien we ook een grote betrokkenheid creëren bij de burger. Zo kunnen we samen nadenken over veiliger verkeer en werken aan duurzame gedragsverandering.

... want elke dode of gewonde in het verkeer is er één te veel.

Karin Genoe, Afgevaardigd Bestuurder BIVV

ONVEILIG VERKEER IS EEN MAATSCHAPPELIJK PROBLEEM DE HARDE CIJFERS



Het is opvallend dat meer dan 1.800.000 Belgen iemand kennen die ooit betrokken was bij een dodelijk ongeval. Dat komt overeen met zo'n 40 % van de Belgische gezinnen en dat is toch wel veel!

Daarnaast blijkt dat 2 op 100 Belgen in 2012 een ongeval met lichamelijke letsels heeft meegemaakt en 8 op 100 Belgen in 2012 een ongeval met (alleen maar) materiële schade meegemaakt heeft.



CAMPAGNES EN CONTROLES BLIJVEN NOODZAKELIJK

Er zijn dus heel wat mensen die op een of andere wijze betrokken zijn bij een ongeval, maar toch blijkt uit de enquête dat er geen verschil is tussen het (on) veiligheidsgevoel van de mensen die iemand kennen die betrokken was in een dodelijk ongeval, en de mensen die niet zo iemand kennen.

Bovendien merken we ook geen verschil in de mate waarin de twee groepen al dan niet voorstander zijn van strengere maatregelen en controles in het verkeer.

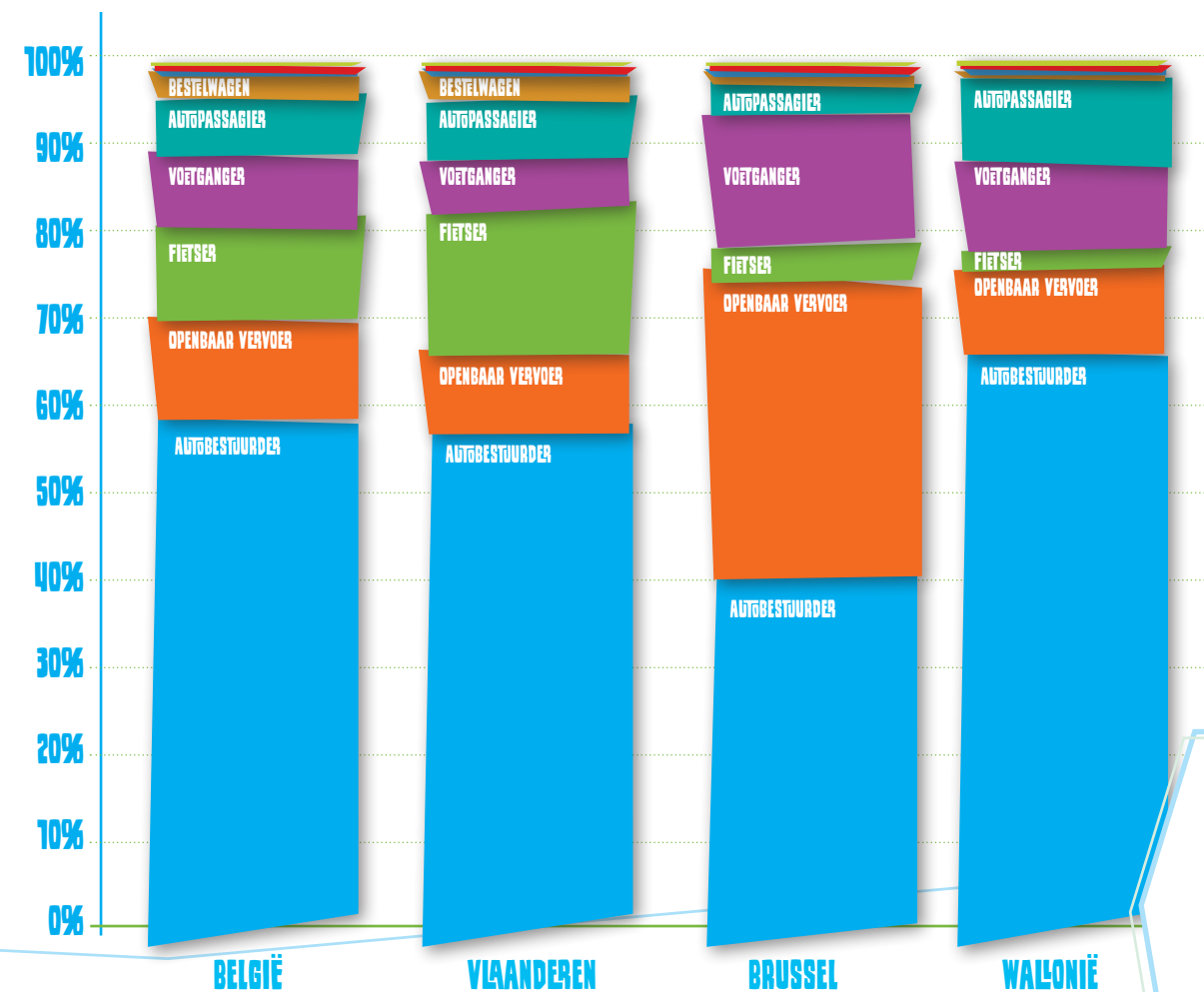
Dit toont duidelijk aan dat risicogedrag in het verkeer diepgeworteld zit. De Belgen blijven stimuleren om zich anders te gedragen in het verkeer, blijft dan ook een absolute noodzaak.

HOE VERLEP DE NATIONALE VERKEERSONVEILIGHEIDSENQUÊTE?

In oktober werden telefonische enquêtes afgenomen bij een representatieve steekproef van 2.241 Belgen, ouder dan 16 jaar. Het Kenniscentrum Verkeersveiligheid van het BIVV stelde daartoe 12 gesloten en 3 open vragen op. Het was de eerste keer dat de nationale verkeersONveiligheidsenquête werd uitgevoerd en tot 2020 zal deze elk jaar opnieuw herhaald worden. Op die manier willen we nagaan of het engagement van de burger verandert en of we al dan niet een evolutie merken in het (on)veiligheidsgevoel van de Belgische weggebruiker.

HOOFDVERPLAATSWIJZE PER GEWEST

We zijn op zoek gegaan naar de belangrijkste verplaatsingswijze voor de Belg. Met andere woorden: Welke verplaatsingswijze wordt als HOOFDverplaatsingswijze het vaakst door ons gebruikt?



Geen verrassingen in de top vijf

Het is duidelijk dat de wagen voor bijna 60 % van de Belgen het belangrijkste verplaatsingsmiddel is. De rest van het peloton rijdt daar ver achter. Het openbaar vervoer (11,5%) is een tikkeltje populairder dan de fiets (11 %). Voetgangers (8%) en autopassagiers (7 %) sluiten de top vijf.

Vlamingen fietsen en Brusselaars nemen het openbaar vervoer

Bij 16 % van de Vlamingen is de fiets het belangrijkste verplaatsingsmiddel. In Wallonië is dat maar 2 %.

Mogelijke verklaringen? De grotere afstanden en de steilere wegen. Brussel is nog altijd geen fietsstad. Maar 3,5 % rijdt vooral met de fiets. De Brusselaars nemen liever het openbaar vervoer. Met 33 % scoren ze een stuk beter dan Wallonië (10 %) en Vlaanderen (9 %).

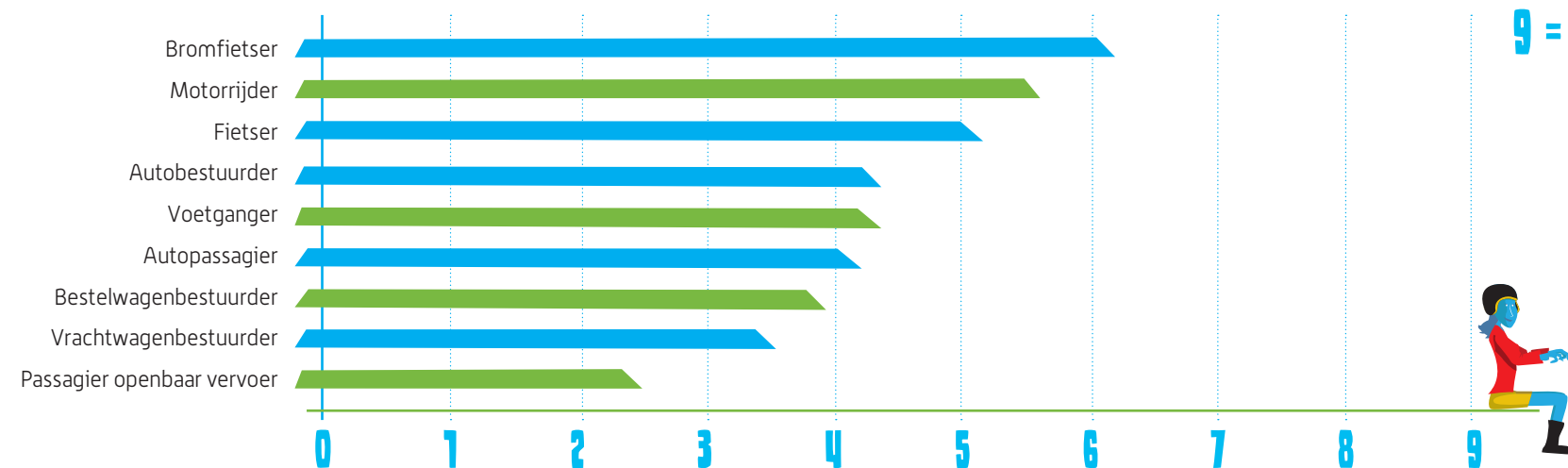
Motorfietsen: weinig gebruikers, hoge risico's

Voor maar 1% van de Belgen is de motor het belangrijkste verplaatsingsmiddel. Toch scoren motorrijders hoog in de ongevallenstatistieken. Uit analyse blijkt dat motorrijders niet meer dan 1% van de gereden kilometers afleggen, maar wel 12 % uitmaken van het aantal doden op de weg. Het is dan ook een risicogroep bij uitstek waar voldoende aandacht aan besteed moet worden.

- Bromfietser
- Vrachtwagenbestuurder
- Motorrijder
- Bestelwagenbestuurder
- Autopassagier
- Voetganger
- Fietser
- Passagier openbaar vervoer
- Autobestuurder

HET (ON)VEILIGHEIDSGEVOEL

We stelden volgende vraag aan de burger: hoe veilig voelt u zich als u zich op de Belgische wegen verplaatst met de genoemde vervoermiddelen?



9 = HEEL GEVAARLIJK

Tweewielers voelen zich niet veilig op de weg.

De drie groepen die zich het meest onveilig voelen, zijn allemaal tweewielers: bromfietzers, motorrijders en fietsers. Niet toevallig, want tweewielers hebben een grotere kans op een ongeval met een lichamelijk letsel dan autobestuurders. Het valt op dat voetgangers zich minder in gevaar voelen dan tweewielers, wat mogelijks te verklaren valt doordat voetgangers zich doorgaans gescheiden van het andere verkeer verplaatsen.

Wie voelt zich het veiligst?

Het ingeschatte gevaar is bij autobestuurders, voetgangers en autopassagiers ongeveer even groot. Het is wel duidelijk dat de gebruikers van het openbaar vervoer zich het veiligst voelen.



KENNEN WE DE RISICO'S?

We begeven ons dagelijks in het verkeer, maar wat vinden we van mogelijke gevaarlijke gedragingen en situaties waarmee we geconfronteerd worden? Hier liggen de gemiddelde scores allemaal hoger dan 4,5 wat betekent dat de meerderheid onder hen die gedragingen in meer of mindere mate gevaarlijk vindt.



Objectief gevaar versus subjectief gevaar

Uit studies is gebleken dat al deze gedragingen in bepaalde omstandigheden risico's kunnen inhouden in het verkeer. De ondervraagden moesten elk risicogedrag apart beoordelen. Het resultaat: ze vinden ook effectief alle gedragingen gevaarlijk. Een goed teken, al verschilt de inschatting van gedragingen die objectief hetzelfde gevaar inhouden in zekere mate.

Belg vindt rijden onder invloed gevaarlijkst

Rijden onder invloed van illegale drugs, alcohol en/of slaapmiddelen vinden de Belgen heel gevaarlijk. Net als zonder fietslicht of zonder fluohesje in het donker fietsen. Gevoelens die ondersteund worden door de objectieve studies.

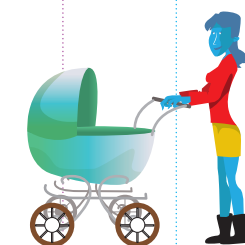
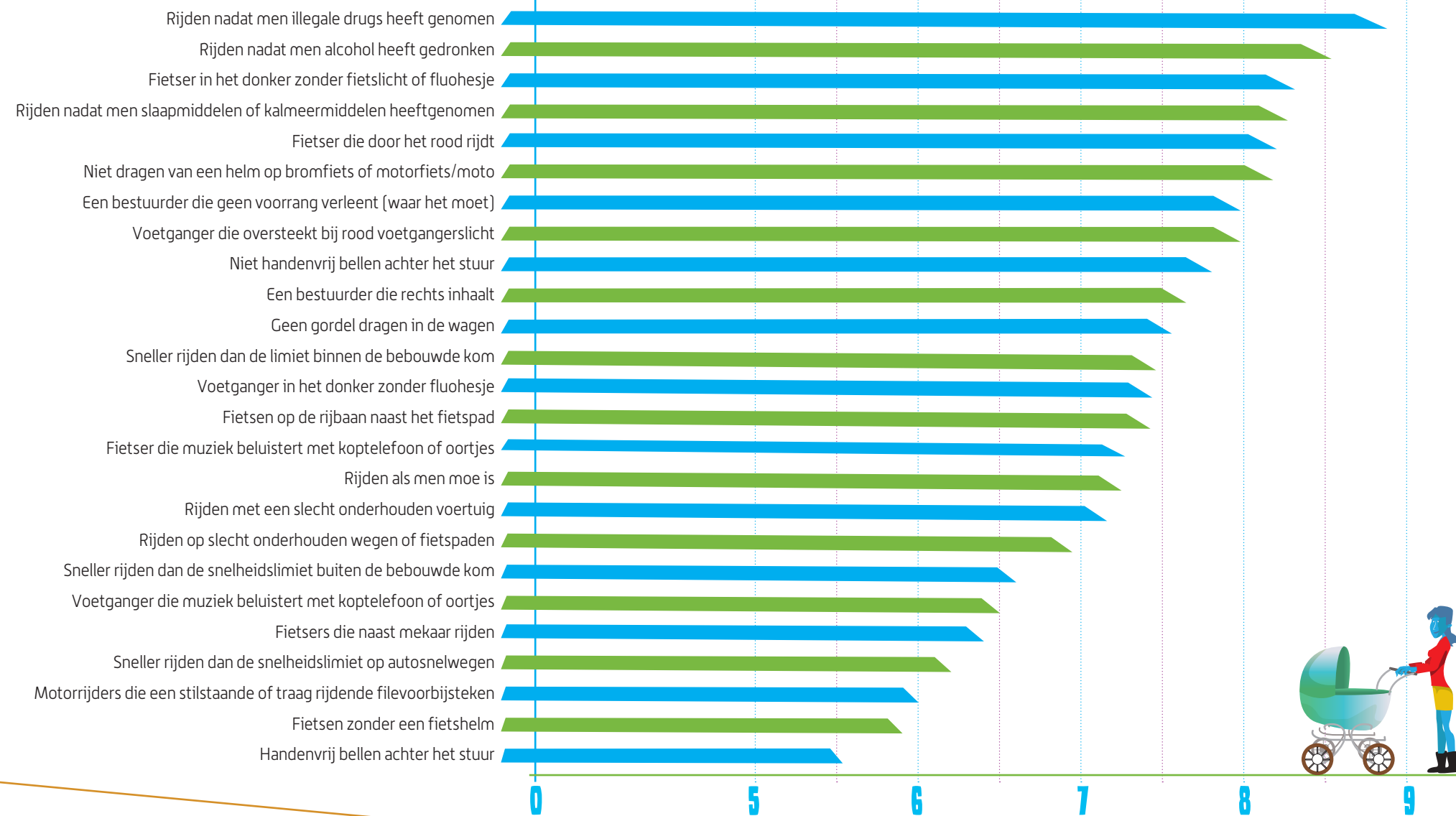
Vinden we te snel rijden gevaarlijk?

Het is opvallend dat we te snel rijden in de bebouwde kom heel wat gevaarlijker vinden dan te snel rijden buiten de bebouwde kom. Nochtans blijkt uit de ongevallenstatistieken dat de ernst van de ongevallen op deze wegen hoger is dan binnen de bebouwde kom. Te snel rijden op de autosnelwegen vinden we het minst gevaarlijk.

Is handenvrij bellen veiliger?

De Belg denkt van wel maar ook hier blijkt uit onderzoek dat handenvrij bellen even gevaarlijk is als niet handenvrij bellen. Beide blijven we als Belg gevaarlijk vinden, maar handenvrij bellen staat duidelijk onderaan het lijstje.

GEVAARLIJKHEID VAN GEDRAGINGEN 9 = HEEL GEVAARLIJK



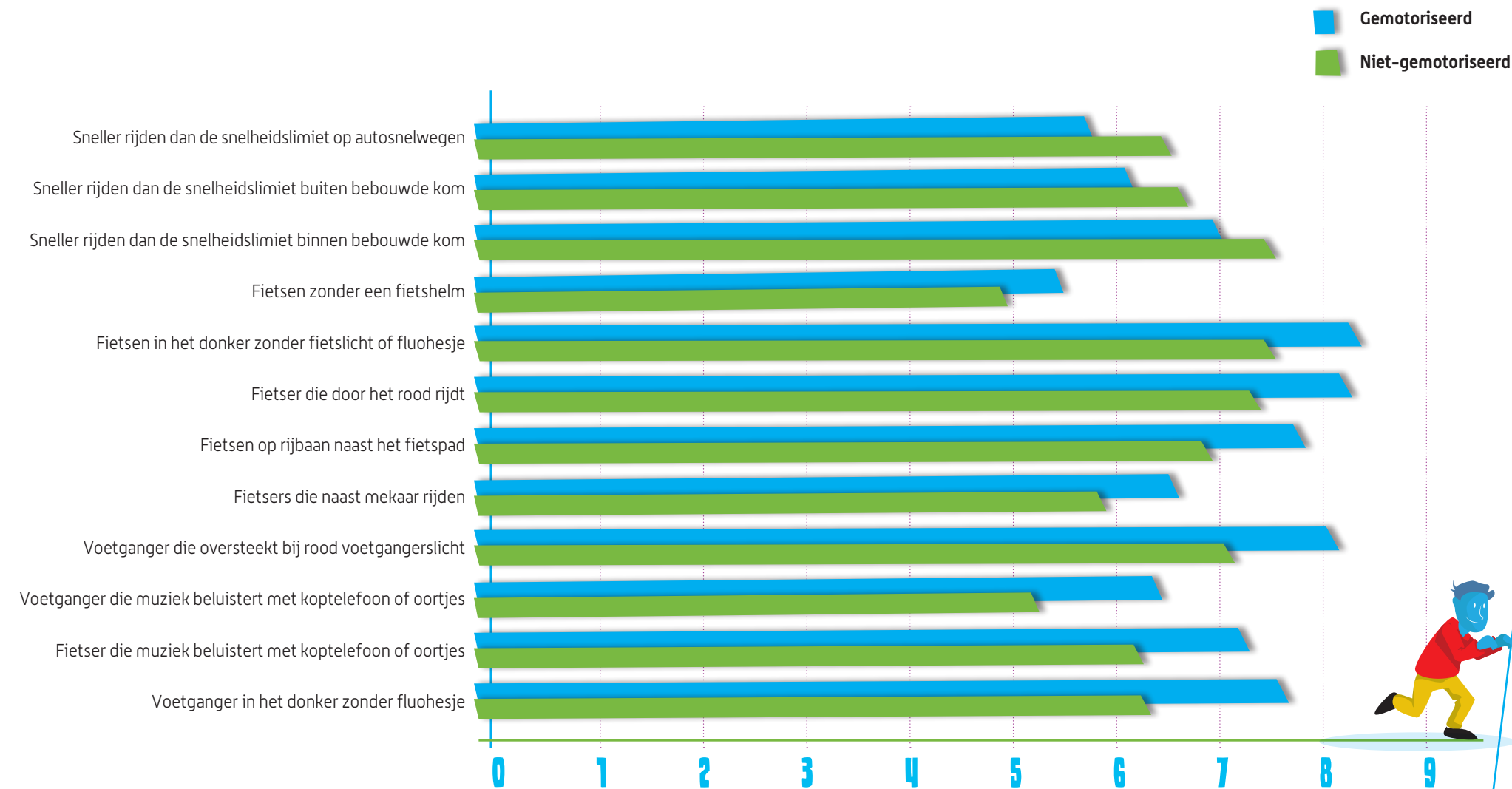


NIET-GEMOTORISEERDE EN GEMOTORISEERDE WEGGEBRUIKERS VINDEN HET EIGEN GEDRAG MINDER GEVAARLIJK

Gedragingen die vooral betrekking hebben op gemotoriseerd verkeer worden door gemotoriseerde weggebruikers als minder gevaarlijk beschouwd dan door niet-gemotoriseerde weggebruikers. Bij de niet-gemotoriseerde weggebruikers stellen we het tegenovergestelde vast. Zo vindt het niet-gemotoriseerde verkeer sneller rijden gevaarlijker dan het gemotoriseerde verkeer.

Het gemotoriseerde verkeer op zijn beurt vindt de mate van gevaar bij de gedragingen door de fietsers of voetgangers gevaarlijker dan dat de zwakke weggebruikers dat zelf vinden. Fietsen zonder licht, voetgangers met koptelefoon of oortjes en dergelijke worden door niet-gemotoriseerde weggebruikers systematisch als minder gevaarlijk beschouwd dan door gemotoriseerde weggebruikers.

Uit de meningen van de Belgen over andere types weggebruikers dan zichzelf blijkt dat men het risico meer bij anderen legt dan bij zichzelf. Zo blijkt uit attitudeonderzoek van het BIVV dat men zichzelf een betere bestuurder vindt dan de gemiddelde bestuurder. Het lijkt er met andere woorden op dat men verkeersonveiligheid vooral toeschrijft aan de anderen.



DE BELG IS VOOR EEN STRENGERE AANPAK

Alle maatregelen scoren meer dan 50 %

Aan de respondenten werd een lijst van 19 maatregelen voorgelegd, waarbij men diende aan te geven of men voor of tegen was. Opvallend is dat er een draagvlak is voor alle maatregelen. De top 6 wordt gevormd door: meer controles op niet-verzekering, een verplicht alcoholslot voor recidivisten, verplichte verkeerslessen in het secundair onderwijs, verplichte ISA voor recidivisten en meer alcoholcontroles en gordelcontroles.

Het rijbewijs met punten scoort met 52 % het laagst.

Hoe ouder, hoe strenger voor te snel rijden

Uit de enquête bleek we dat het draagvlak voor meer snelheidscontroles leeftijdsgebonden is. Naarmate men ouder wordt, neemt het draagvlak voor meer snelheidscontroles toe. Niet echt zo verbazingwekkend. Uit de attitudemetingen van het BIVV blijkt dat jonge bestuurders meer dan oudere bestuurders aangeven dat ze de snelheidslimieten overtreden. Blijkbaar is men gehecht aan deze "rijstijl" en worden de jongere bestuurders het liefst zo weinig mogelijk geconfronteerd met snelheidscontroles.

De paradox van de alcoholcontroles

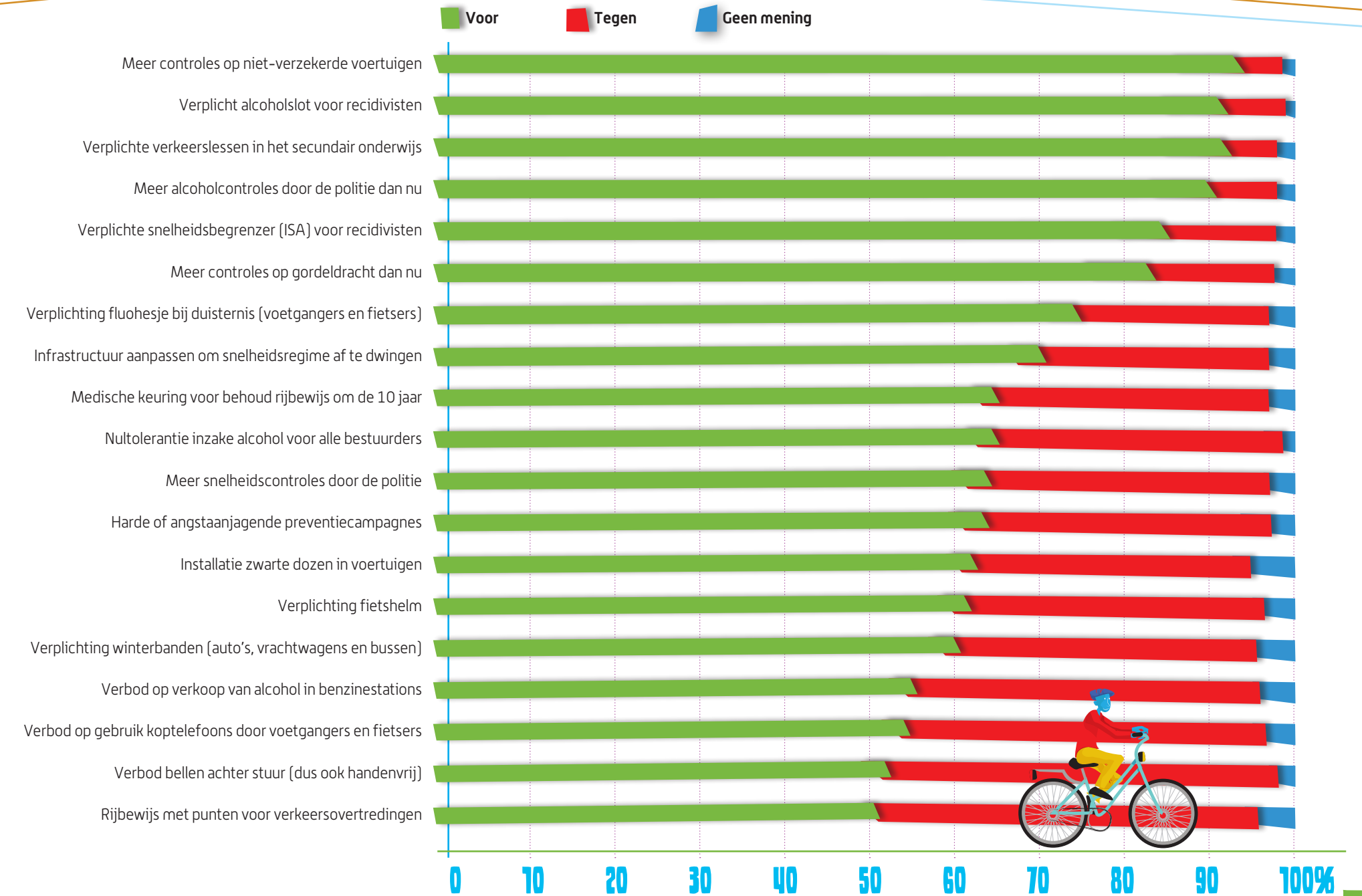
We merken uit de enquête dat het draagvlak voor meer alcoholcontroles niet verschilt naar leeftijd.

Vergelijking met Sartre-data: 26% verklaart in de afgelopen maand met een alcoholconcentratie boven de legale limiet toch met de auto gereden te hebben. Daar tegenover staat dat slechts 14% van alle respondenten tegen een verhoging van het aantal alcoholcontroles is. Dit houdt in dat een deel van de bestuurders die onder invloed reden toch voor meer alcoholcontroles is. Dit wijst erop dat een deel van de autobestuurders externe controle nodig heeft om zich aan de limiet te houden.

Uit het DRUID-onderzoek leren we dat 38% van alle zwaargewonde bestuurders in een ziekenhuis, onder invloed van alcohol was met een gemiddelde van 1,6 promille.

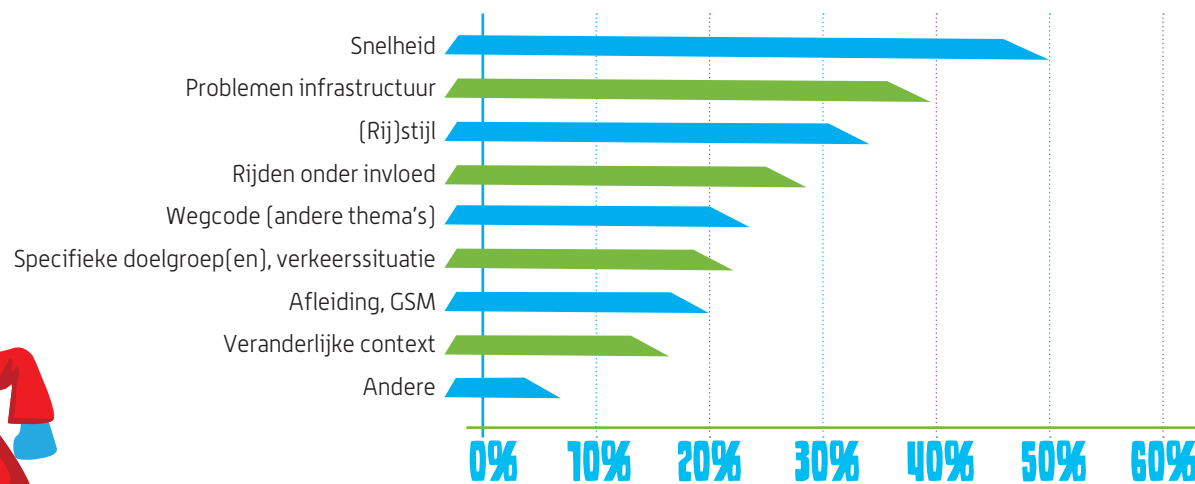
Eens over het hesje, oneens over de helm

Fietsers [72 %] en automobilisten [75 %] zijn duidelijk voor een verplichting van fluohesjes bij fietsers. Over de fietshelm zijn beide groepen het oneens. Maar 32 % van de fietsers is voor een verplichte fietshelm. Een groot verschil met de 63 % van de automobilisten die er wel voor is.



“Geef uw persoonlijke top 3 van belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in België.” Dit was onze eerste open vraag van de enquête.

DE BELANGRIJKSTE OORZAKEN VAN VERKEERSONVEILIGHEID



De antwoorden hierop werden gecategoriseerd in 8 grote thema's, waarvan 5 met betrekking tot onveilig gedrag van weggebruikers, 2 met betrekking tot een onveilige externe context en infrastructuur en 1 categorie waar men een specifieke doelgroep of verkeerssituatie als onveilig ziet.

Mensen beantwoordden deze vraag zowel op basis van hun perceptie van het risico van bepaalde gedragingen of situaties op zich, maar even goed op basis van hun perceptie van hoe vaak bepaalde risicogedragingen in België voorkomen (prevalentie). Dit verklaart waarom deze resultaten kunnen afwijken van de eerdere vraag naar louter risicoperceptie van gedrag, bvb snelheid.

Snelheid bovenaan

Op de absolute eerste plaats staat overdreven en onaangepaste snelheid. Gedrag van gemotoriseerd verkeer dus. We weten uit de nationale gedragsmetingen van het BIVV dat overdreven snelheid effectief een wijdverspreid fenomeen is, waar alle weggebruikers mee geconfronteerd worden. In 30% van de dodelijke ongevallen is snelheid een hoofdoorzaak, zo blijkt uit internationaal onderzoek.

Onaangepaste snelheid in het verkeer wordt ook in de nationale Veiligheidsmonitor als meest problematisch buurtprobleem ervaren (naast woninginbraak).

Het is niet altijd de mens...

Op de tweede plaats staan problemen met infrastructuur als oorzaak van verkeersongevallen. Hier worden meestal de slechte staat van de weg en het ontbreken van (of) slechte voet- en fietspaden vermeld, maar ook problemen met signalisatie, verkeersborden, verlichting ...

Op de derde plaats staat onveilige stijl inclusief rijstijl

1/3de van de weggebruikers geeft de onveilige gedragsstijl in het verkeer van zowel niet-gemotoriseerde als gemotoriseerde weggebruikers aan. Dit gaat dan vooral over roekeloze, gestresseerde rijstijl, gebrek aan hoffelijkheid, geen respect voor andere weggebruikers, agressiviteit, ...

In de nationale attitudemeting van het BIVV bij Belgische autobestuurders stond de onveilige rijstijl van bestuurders ook in de top 5 van ongevalsoorzaken. Ook in onze enquête wordt vooral het onveilige tot agressieve gedrag van bestuurders gemeld, maar toch ook van niet-gemotoriseerde weggebruikers.

Uit de Veiligheidsmonitor blijkt ook dat de helft van de Belgen agressief verkeersgedrag ervaart als een buurtprobleem.

Andere opvallende antwoorden

Rijden onder invloed, en dan vooral van alcohol, eindigt op de vierde plaats gevolgd door ander "regelovertredend gedrag" of m.a.w. het niet naleven van de wegcode. (bvb. niet verlenen van voorrang, rood licht negatie, verkeer inhalen, ...) Dit kan ook geïnterpreteerd worden als een gebrek aan respect voor de regels en de andere weggebruikers.

We kunnen dus gerust stellen dat de primair gepercipieerde oorzaak van verkeersonveiligheid het gedrag van de weggebruikers en "respect" in brede zin is, zowel voor de wegcode en regels, als voor andere weggebruikers.

Gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers opnieuw oneens

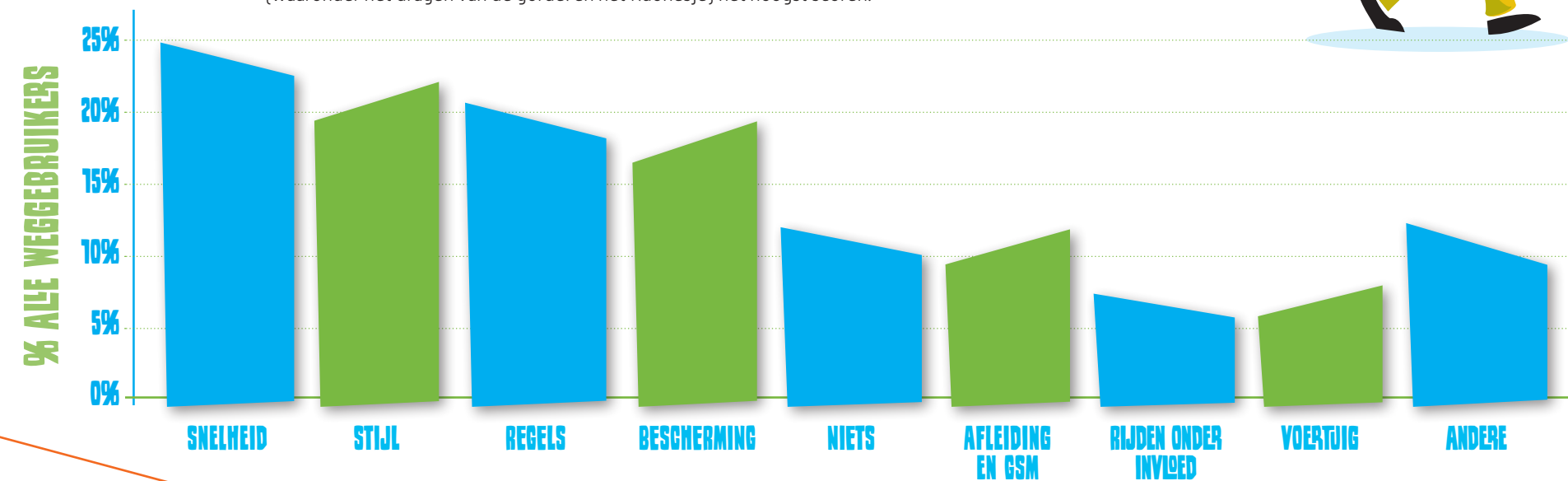
In de top 3 merken we een verschil tussen de niet-gemotoriseerde en de gemotoriseerde weggebruikers. Bij de niet-gemotoriseerde weggebruikers staat snelheid met stip bovenaan, gevolgd door infrastructuur en rijden onder invloed. Bij de gemotoriseerde weggebruiker staat infrastructuur op de eerste plaats en rijstijl op de tweede. Snelheid staat hier maar op de derde plaats en rijden onder invloed staat niet in de top 3.

Elk jaar starten we met goede voornemens. We vroegen aan de burger wat hij in 2012 voor de verkeersveiligheid gedaan heeft en wat zijn goede voornemens voor 2013 zijn. Met andere woorden ... zijn we bereid ons gedrag aan te passen ...

GOEDE VOORNEMENS

Wat deden we in 2012 voor verkeersveiligheid?

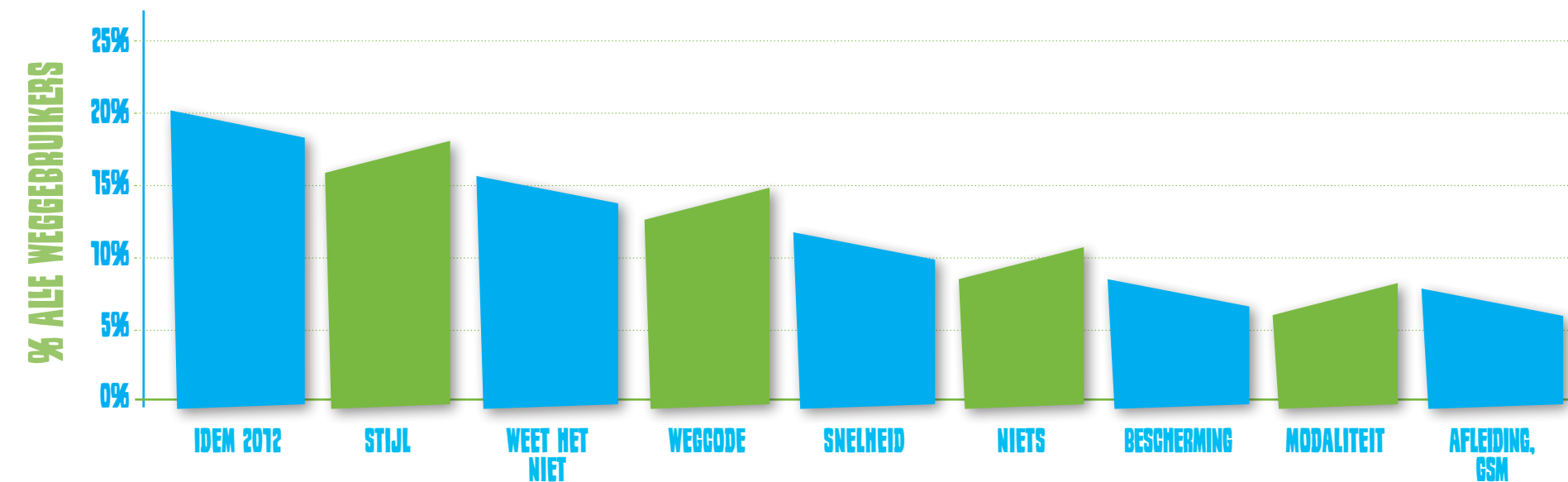
83,5 % beantwoordde die open vraag met een specifiek gedrag. Uit de grafiek blijkt dat snelheid, (rij)stijl, het beter volgen van de verkeersregels en bescherming (waaronder het dragen van de gordel en het fluohesje) het hoogst scoren.



Maar wat gaan we doen in 2013?

57,5 % van de Belgische weggebruikers antwoordt met een expliciet engagement. Dit zijn hun goede voornemens: veilig en respectvol gedrag, de verkeersregels volgen, de snelheid in de gaten houden en zelfbescherming.

Echter, 42,5% meldt geen engagement of zegt dat hij hetzelfde zal doen als in 2012. Daar moeten we zeker mee aan de slag.



WERKEN AAN VERKEERSVEILIGHEID IS BELANGRIJK VOOR DE HELE MAATSCHAPPIJ

Maar liefst 20 % van de 16-plussers kent iemand die betrokken is bij een dodelijk ongeval. Toch is er geen verschil tussen het onveiligheidsgevoel van de mensen die iemand kennen die betrokken was bij een dodelijk ongeval, en de mensen die niet zo iemand kennen. We moeten weggebruikers dus continu blijven informeren over de risico's in het verkeer.

De mensen beseffen de risico's

In de lijst van risicogedragingen scoren rijden onder invloed, fietsen zonder licht of fluohesjes en fietsers die door het rood rijden het hoogst. En in de persoonlijke top 3 van oorzaken van ongevallen staat snelheid bovenaan. Ondanks dit risicobesef stellen we vast dat de Belgische bestuurders zich niet navenant gedragen. Met die inzichten moet men rekening houden bij het implementeren van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Er is een maatschappelijk draagvlak voor heel wat maatregelen

Er is een maatschappelijk draagvlak voor verschillende maatregelen op het vlak van educatie, sensibilisering, regelgeving, controle en technologie. De populairste maatregelen zijn: controles op niet-verzekering, verplicht alcoholslot voor recidivisten en verplichte verkeerslessen in het secundair onderwijs. Het draagvlak is belangrijk voor de effectiviteit van zulke maatregelen.

De verschillen tussen de gemotoriseerde en de niet-gemotoriseerde weggebruikers

Gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers vinden het risicogedrag van de andere groep gevaarlijker dan hun eigen risicogedrag. Maatregelen voor de andere groep zijn ook populairder dan maatregelen voor de eigen groep. Met de 'Go for zero'-campagnes wil het BIVV er de aandacht op vestigen dat alle weggebruikers samen de verantwoordelijkheid dragen voor een veiliger verkeer. Dat gevoel moet duidelijk nog versterkt worden.

57,5 % van de mensen heeft een duidelijk engagement voor 2013

Dat wil ook zeggen dat 42,5 % aangeeft om niets te doen, niets extra te doen of niet te weten wat hij gaat doen. De geëngageerde weggebruikers moeten we blijven stimuleren. De minder geëngageerde weggebruikers moeten overtuigd worden. Daarbij spelen alle betrokken partijen een belangrijke rol.



