



 NATIONALE
VERKEERS **ON** **VEILIGHEIDS**
ENQUÊTE 2013

INTRODUCTIE

SAMEN VOOR MEER VEILIGHEID EN MINDER ONGEVALLen

De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid stelde zich in 2011 het doel om het aantal verkeersdoden in België te halveren tegen 2020. Als Staatssecretaris onderschrijf ik deze doelstelling voor de volle 100%.

Er is goed nieuws! Over het algemeen voelen de verschillende weggebruikers zich al wat veiliger dan vorig jaar. Maar het blijft nodig om ons dagelijks in te zetten voor een veiliger verkeer. De cijfers uit deze Nationale VerkeersONveiligheidsenquête spreken voor zich:

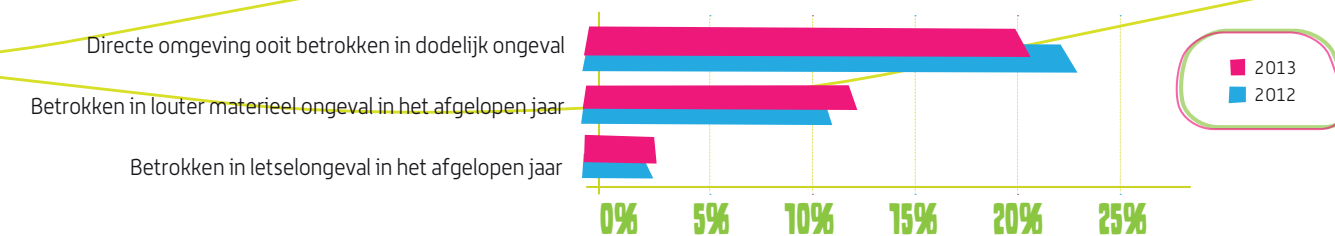
- 1 op 5 kent iemand in zijn directe omgeving die betrokken was bij een dodelijk verkeersongeval.
- 1 op 53 Belgische weggebruikers was in het voorbije jaar zelf betrokken in een verkeersongeval met gewonden.
- 1 op 9 burgers was de laatste 12 maanden betrokken bij een ongeval met enkel materiële schade.

Om deze situatie om te buigen, hebben we de medewerking nodig van elke weggebruiker. De Nationale VerkeersONveiligheidsenquête peilt naar de oorzaken waarom mensen zich ONveilig voelen in het verkeer, maar vraagt ook welke maatregelen de burger verkiest.

Deze voorstellen zijn een waardevolle bron van inspiratie voor het verkeersveiligheidsbeleid.

Melchior Wathelet, Staatssecretaris voor Mobiliteit

BETROKKENHEID BIJ ONGEVALLen



VERKEERSVEILIGHEID: EEN VERANTWOORDELIJKHEID VAN ONS ALLEN

INSPELEN OP HET GEDRAG

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zet zich elke dag in voor een duurzame daling van het aantal verkeersslachtoffers. Maar dit doel kunnen we niet alleen bereiken. Elke weggebruiker is mee verantwoordelijk voor de veiligheid en ONveiligheid op de openbare weg.

Het is belangrijk om te weten waarom weggebruikers zich ONveilig voelen in het verkeer. Daarom nam het BIVV voor de tweede keer deze Nationale VerkeersONveiligheidsenquête af bij een representatieve steekproef van de Belgische weggebruikers (16+).

Er is reeds een lichte verbetering merkbaar voor wat betreft het ONveiligheidsgevoel in het verkeer. Onze tweede trimestriële verkeersveiligheidsbarometer bevestigt deze tendens en toont een daling van het aantal verkeersslachtoffers in 2013. Onze verkeersbarometer toont ook dat in het eerste semester van 2013 ongeveer 8,4% minder gewonden vielen in het verkeer vergeleken met dezelfde periode in 2012 (25.357 tegenover 27.681).

Daarom blijft het BIVV zich ook in 2014 inzetten om het verkeer veiliger te maken. Onze onderzoeken brengen de pijnpunten en mogelijke oplossingen in kaart. Onze technische mensen houden de vinger aan de pols over innovatie in verkeersveiligheid. Ons team van artsen en psychologen begeleidt andersvaliden, maar ook recidivisten, bij hun herintrede in het verkeer. Onze communicatie-experten leveren campagnes met als doel het gedrag in het verkeer te beïnvloeden. Zo ondernemen we gericht actie om het aantal verkeersslachtoffers beduidend terug te dringen.

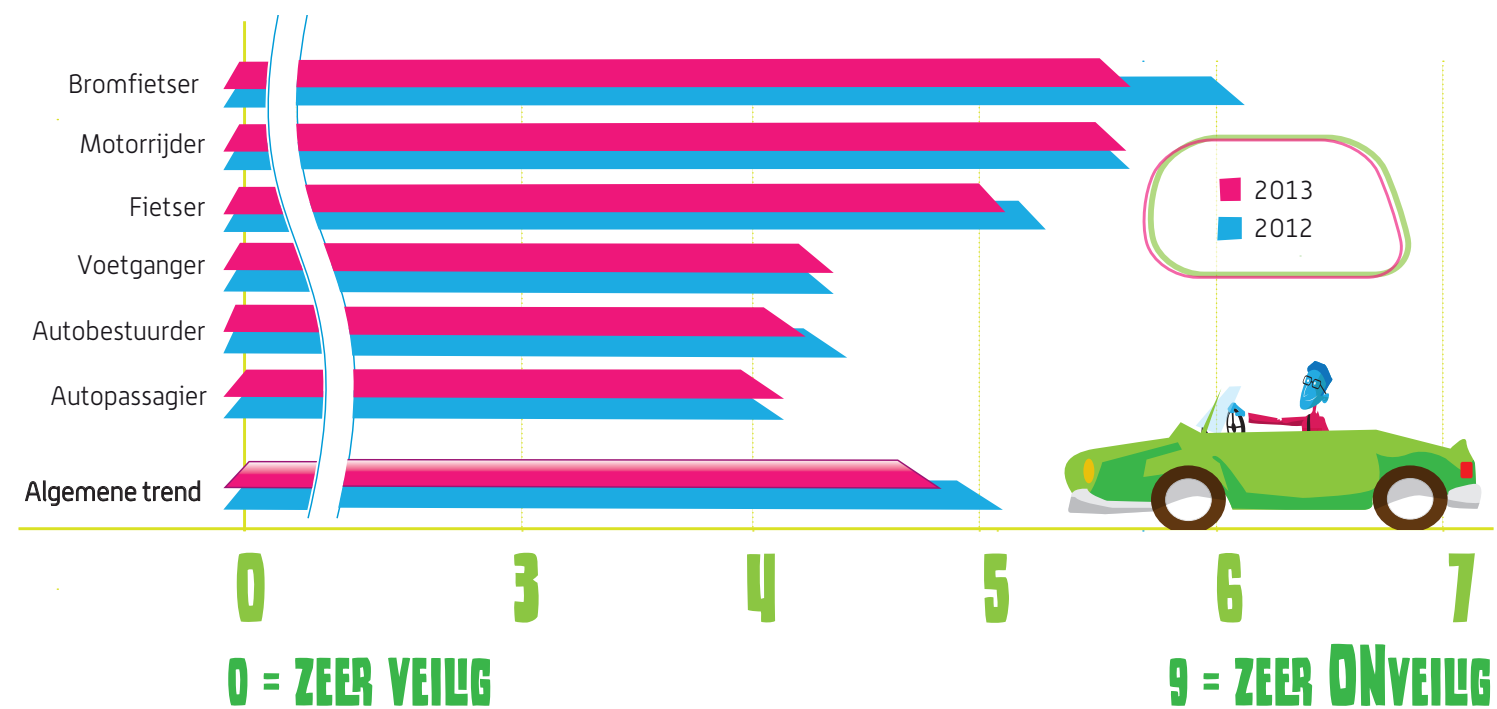
Het verbeterde veiligheidsgevoel omzetten in daadwerkelijk veiliger verkeer: daar willen we met z'n allen voor gaan.

Karin Genoe, Afgevaardigd Bestuurder BIVV



HOE VEILIG VOEL JE JE OP DE BELGISCHE WEGEN?

Dat vroegen we aan onze representatieve steekproef van 2.100 Belgen. We gingen na of het ONveiligheidsgevoel verschilt naargelang de wijze waarop we ons verplaatsen. Tegelijk vergeleken we de resultaten uit 2013 met die van 2012.



OEF... WE VOELEN ONS IETS VEILIGER

Het is maar een kleine verbetering, maar toch. De grafiek toont dat de Belgische weggebruikers zich in 2013 een stukje veiliger voelen dan in 2012, op een paar uitzonderingen na. We zitten dus op de goede weg.

De tweewieler voelt zich ONveilig, terecht

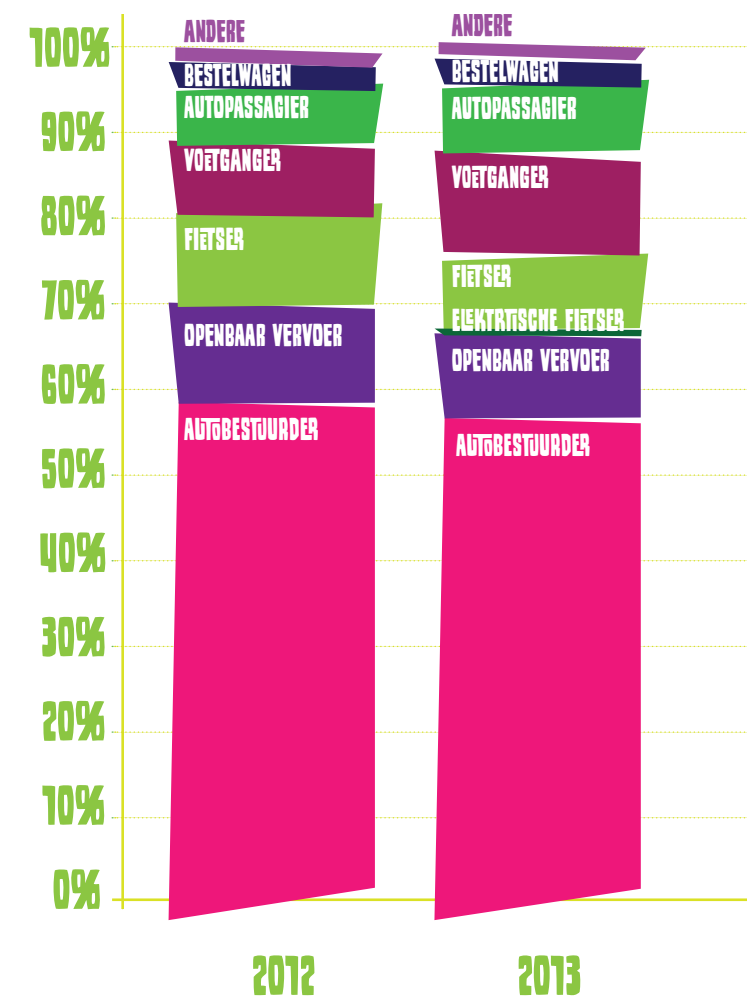
Bovenaan de grafiek staan de tweewielers: bromfietsen, fietsen en moto's. Zij voelen zich het ONveiligst op de weg. Ze zijn dan ook kwetsbaarder dan de bestuurders van gesloten voertuigen. Volgens berekeningen van het Kenniscentrum Verkeersveiligheid van het BIVV, hebben fietsers vier maal meer kans op een dodelijk ongeval per afgelegde kilometer dan autobestuurders of -passagiers. Bij motorrijders is dit risico zelfs 20 keer groter. Respect voor tweewielers in het verkeer blijft dan ook een belangrijk thema.

De voetganger houdt zich goed

Het is opmerkelijk dat de voetgangers, kwetsbare weggebruikers bij uitstek, zich niet veel ONveiliger voelen in het verkeer dan de gemiddelde autobestuurder. Een reden hiervoor zou kunnen zijn dat zij zich doorgaans gescheiden van de gemotoriseerde weggebruikers in het verkeer verplaatsen (vb. voetpaden). Dit is vaak niet het geval bij fietsers en bromfietzers.



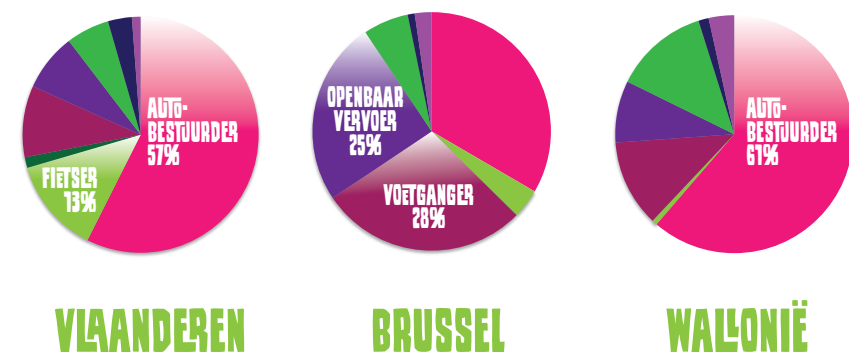
HOE VERPLAATS JE JE HET MEEST?



We wilden weten op welke manier de Belgen zich het vaakst verplaatsen. Dan weten we meteen hoe frequent het gerapporteerde verkeersONveiligheidsgevoel van de verschillende categorieën weggebruikers voorkomt.

Gewestelijke verschillen – of eerder geografisch?

Er zijn een paar opvallende verschillen tussen de gewesten. In het platte Vlaanderen wordt er beduidend meer gefietst (VL=13%, WAL=0,7, BRU= 4%). In het verstedelijkte Brusselse Gewest nemen meer mensen het openbaar vervoer (BRU=25%, VL=8%, WAL=8%) of gaan ze te voet (BRU=28%, VL=10%, WAL=12%) voor het merendeel van hun verplaatsingen. In Wallonië en Vlaanderen is de auto het hoofdvervoermiddel voor het grootste deel van de bevolking (WAL=61%, VL=57%, BRU=33%).



GEEN WIJZIGINGEN IN DE TOP 5

Mensen houden hun gewoontes in ere. Net zoals vorig jaar blinkt koning auto uit als het meest populaire hoofdvervoermiddel. Maar liefst 56% van de bevroagden kruipt voor het gros van zijn verplaatsingen achter het stuur van zijn auto, terwijl 12% voornamelijk te voet gaat. 9% neemt het openbaar vervoer en 8% trapt zelf. De top 5 wordt vervolledigd door autopassagiers die zich laten rijden (8%).

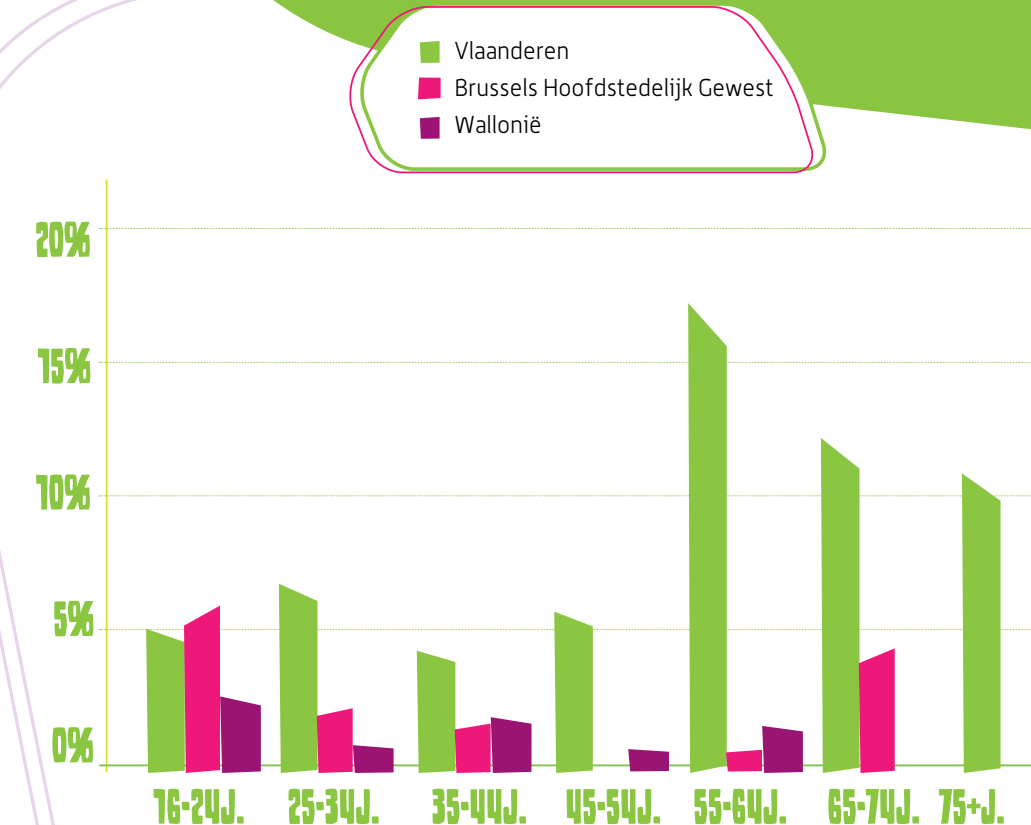
Te voet gaan wint aan populariteit

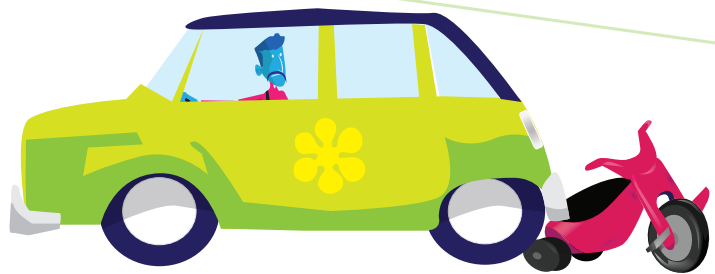
We gaan meer te voet. Liefst 12% zegt dat ze de eigen benen het vaakst gebruiken om zich te verplaatsen, vergeleken met 8% in 2012. Stappen staat daarmee op de tweede plaats na koning auto als voornaamste vervoermiddel.

De intrede van de elektrische fiets

Je hebt ze wel eens voorbij zien fietsen, terwijl ze nauwelijks trappen. Elektrische fietsen zijn aan een opmars bezig. Daarom voegden we dit vervoermiddel toe aan onze enquête en wat blijkt: 1 op 100 gebruikt de elektrische fiets als hoofdvervoermiddel. Als we kijken wie 'de voorbije 12 maanden met de elektrische fiets reed', zien we dat dit nieuwe maatschappelijke fenomeen vooral toe te schrijven is aan de Vlaamse senioren. Zo heeft 16% van de Vlamingen tussen de 55 en 64 jaar in het afgelopen jaar wel eens met een elektrische fiets gereden.

HEB JE IN HET VOORBIJE JAAR MET EEN ELEKTRISCHE FIETS GEREDEN?

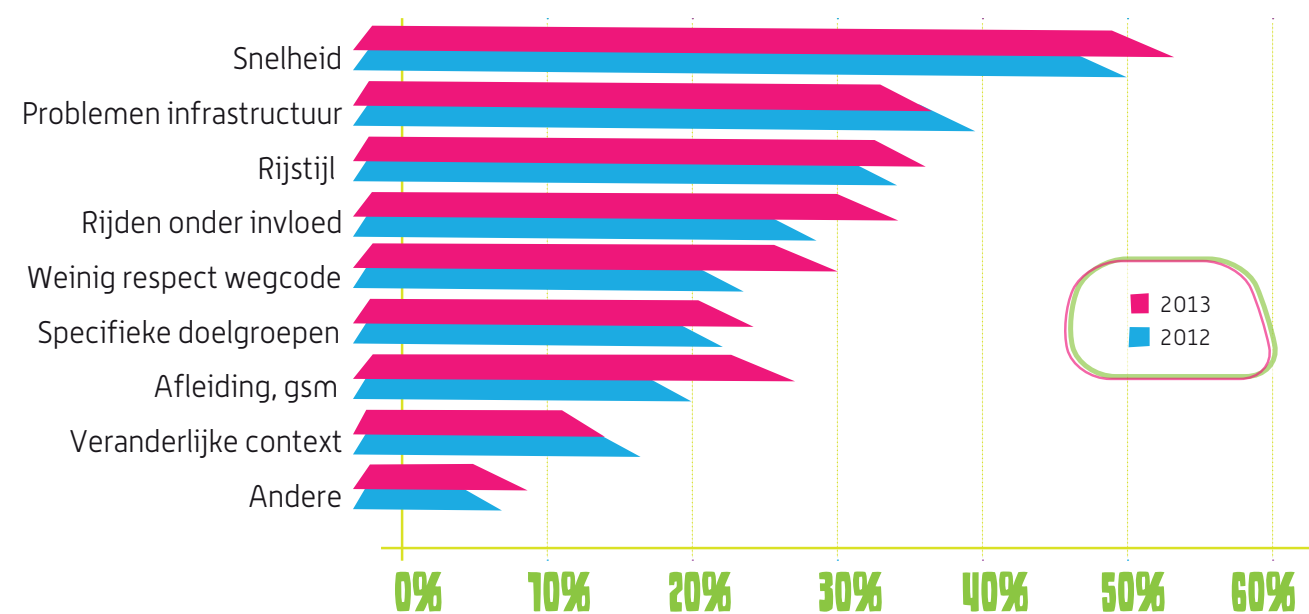




WAT ZIJN VOLGENS JOU DE BELANGRIJKSTE OORZAKEN VAN VERKEERSONVEILIGHEID?

Uit de enquête blijkt duidelijk dat de Belgische weggebruiker steeds meer beseft dat bepaald gedrag in het verkeer ONveilig is. Als dit besef groeit, dan zijn we met z'n allen goed op weg om dergelijk gedrag ook minder te stellen.

Op de eerste plaats wordt met duidelijke voorsprong snelheid als de belangrijkste oorzaak van verkeersONveiligheid aangegeven. Problemen met de infrastructuur en de rijstijl komen op de tweede en derde plaats. Het valt tevens op dat rijden onder invloed, respect voor de wegcode en afleiding sterke stijgers zijn ten opzichte van vorig jaar.



WAT IS DAN ZO GEVAARLIJK IN HET VERKEER ?



ENKELE BEDENKINGEN BIJ RIJDEN ONDER INVLOED, BELLEN ACHTER HET STUUR EN OVERDREVEN SNELHEID ...

Te snel rijden op nummer 1

We zijn ons met z'n allen ervan bewust dat te snel rijden de grootste oorzaak is van verkeersONveiligheid. Toch vinden we te snel rijden op autosnelwegen minder gevaarlijk dan te snel rijden op andere wegen, terwijl de risico's bij hogere snelheden net groter zijn.

Het grootste ONveiligheidsgevoel wat snelheid betreft, hebben we binnen de bebouwde kom. De angst om hier een ongeval te veroorzaken, of in een ongeval betrokken te raken, ligt er hoger dan op snellere wegen buiten de bebouwde kom.

Bewust van het risico van rijden onder invloed

Illegale drugs, alcohol en slaapmiddelen tasten danig je rijvermogen aan. Daarom staan deze drie factoren bovenaan het gevarenlijstje uit 2012. Rijden onder invloed wordt in 2013 vaker aangegeven als een oorzaak van verkeersONveiligheid, vergeleken met 2012. Dit kan erop wijzen dat alcoholcampagnes, in combinatie met politiecontroles, de mensen (nog) meer bewust gemaakt hebben van het risico van rijden onder invloed. Ook in de toekomst willen we met de BOB-campagnes dit effect nog versterken.

Te veel afleiding achter het stuur

Het is een veelvoorkomend fenomeen: we zitten met z'n allen te sms'en achter het stuur, aan de radio te prutsen, self-pic's te nemen,... Kortom, we doen dingen die we niet hoeven te doen achter het stuur. Dit fenomeen lijkt zich uit te breiden, ook al beschouwen we dit als ONveilig gedrag. Hier dient in 2014 de nodige aandacht aan geschonken te worden.

Trouwens, de Belg denkt dat handenvrij bellen minder gevaarlijk is dan bellen met de gsm in de hand terwijl je rijdt. Onderzoek toont echter aan dat handenvrij bellen even gevaarlijk is als niet handenvrij bellen. Iets om bij stil te staan.

HOE GAAN WE OM MET GEVAAR IN HET VERKEER?



Het is interessant om te weten welke gedragingen de Belg het gevaarlijkst vindt in het verkeer, maar het is zeker zo interessant om te kijken welk ONveilig gedrag de weggebruikers zelf wel eens aan de dag leggen. We vroegen hen welke risico's ze wel eens nemen met hun hoofdvervoermiddel.

We mijden het gevaar

De tabel hiernaast geeft aan hoeveel procent van de bevroegden een bepaald risico 'nooit' zegt te nemen (verticale as). De horizontale as geeft aan hoe gevaarlijk de weggebruikers dit risicogedrag vinden. Veel mensen zeggen dan ook dat ze heel gevaarlijk gedrag (vb. rijden onder invloed van drugs) nooit stellen. Aan de andere kant zeggen we wel eens een risico te nemen omdat we dit gedrag niet zo gevaarlijk vinden (vb. te snel rijden buiten de bebouwde kom). We zien dus een positieve relatie tussen hoe gevaarlijk weggebruikers een bepaald risicogedrag vinden en hoe weinig ze geneigd zullen zijn het gedrag te stellen.

DE UITZONDERINGEN BEVESTIGEN DE REGEL

We hebben een te zware voet

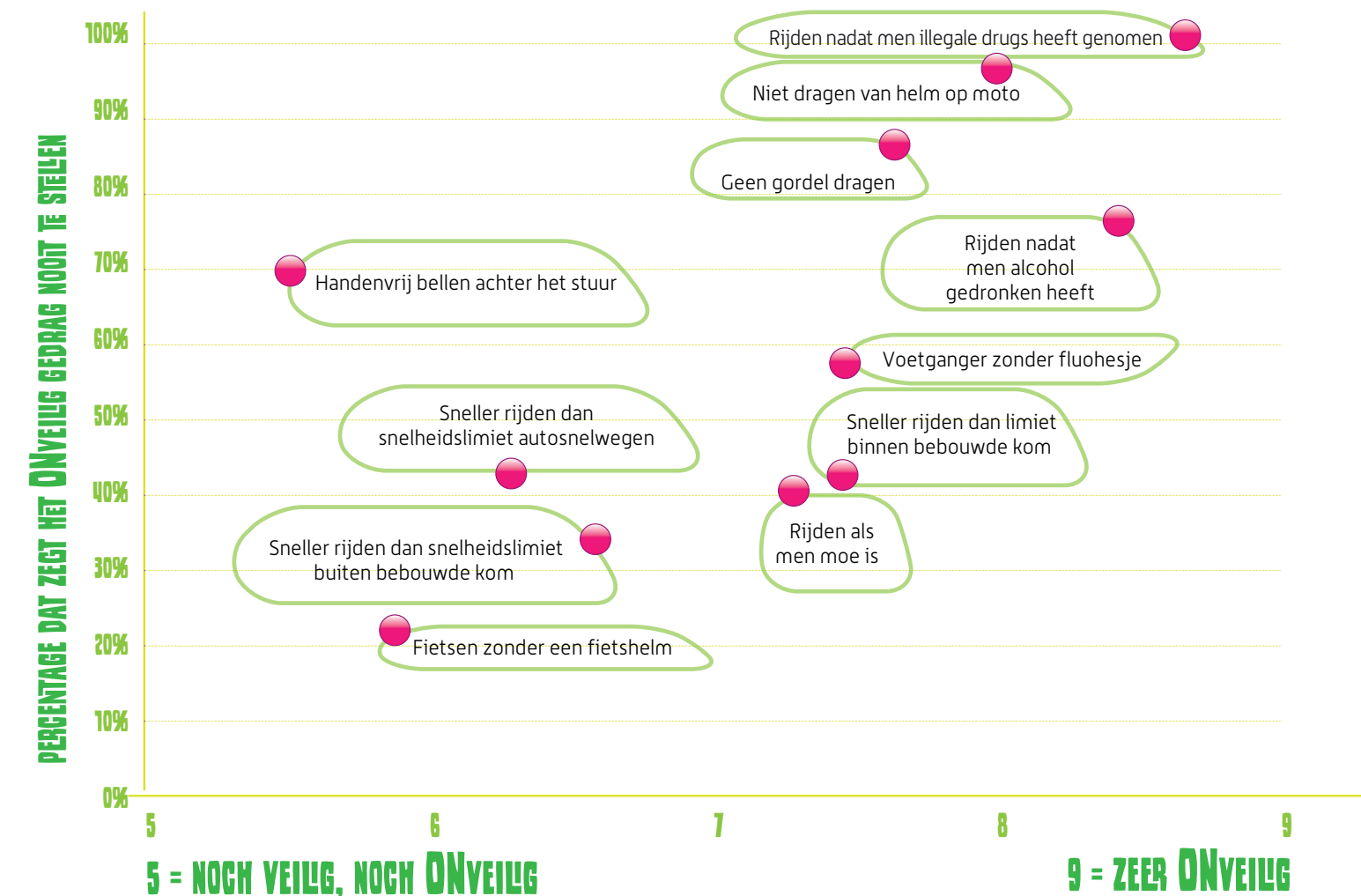
Het merendeel van de autobestuurders rijdt wel eens sneller dan mag, of het nu binnen of buiten de bebouwde kom is. Dat is opmerkelijk, want overdreven snelheid staat ook op de eerste plaats als oorzaak van verkeersONveiligheid bij de ondervraagden. Veel autobestuurders zijn er ook voorstander van om 'meer snelheidscontroles' in te voeren. Dit zou erop kunnen duiden dat we externe controle nodig hebben om ons gedrag aan te passen. Uit eigen beweging houden we ons niet altijd aan de snelheidslimiet, ook al weten we dat te snel rijden risico's inhoudt.

Rijden en drinken gaat nooit samen

We weten allemaal dat rijden met een glaasje te veel op uit den boze is. We vinden het heel gevaarlijk. Toch zeggen slechts drie op de vier autobestuurders met de hand op het hart dat ze nooit beschonken achter het stuur kruipen. Dit wil zeggen dat een kwart van de bestuurders zich wel eens op de baan begeeft met te veel alcohol in het bloed, ook al vinden we het een van de belangrijkste oorzaken van de verkeersONveiligheid.

De zwakke maar tegendraadse weggebruiker

Bij de fietsers komt fietsen zonder fietshelm veelvuldig voor. Een helm dragen is weliswaar niet verplicht voor fietsers, maar hij verhoogt wel aanzienlijk je overlevingskansen bij een ongeval. Ook de fluohesjes zijn niet bijzonder populair bij voetgangers, ook al vergroten ze gevoelig je zichtbaarheid in het verkeer.



GEVAARINSCHATTING VERSUS
ZELFGERAPPORTEERD GEDRAG

12

A stylized illustration of a person with blue skin and a green long-sleeved shirt riding a pink scooter. The person is wearing dark goggles and has a yellow mustache. The scooter is pink with a yellow front fender. The background is white with a thin yellow horizontal line.

Bar chart showing the percentage of men (Mannen) and women (Vrouwen) in various age groups. The Y-axis represents the percentage from 0% to 40%.

Legend:

- Mannen (Green)
- Vrouwen (Pink)

Overall Averages:

- GEMIDDELDE = 26,5 % (Mannen)
- GEMIDDELDE = 12,4 % (Vrouwen)

Age Group	Mannen (%)	Vrouwen (%)
16-24J.	~34%	~16%
25-34J.	~38%	~24%
35-44J.	~35%	~8%
45-54J.	~29%	~7%
55-64J.	~17%	~6%
65-74J.	~4%	~5%
75+J.	~6%	~7%

Toch zien we dat ook de jonge vrouwen (25-34) regelmatig de snelheidslimieten aan hun laars lappen. Misschien niet zo verwonderlijk, als we zien hoe gejaagd we soms door het leven gaan.

Age Group	Group 1 (Mean 35%)	Group 2 (Mean 19%)
16-24J.	~19%	~18%
25-34J.	~37%	~15%
35-44J.	~42%	~17%
45-54J.	~39%	~21%
55-64J.	~36%	~24%
65-74J.	~38%	~15%
75+J.	~25%	~8%

Rijden onder invloed van alcohol komt in vergelijking minder voor bij vrouwelijke bestuurders. 19% zegt wel eens boven de alcohollimiet te zitten. De groep van jonge vrouwen tussen de 16 en de 24 jaar, alsook vrouwen tussen de 45 en 64 jaar vinden we wel terug boven het gemiddelde. Waarvan bij de jonge vrouwen zelfs meer dan 25% wel eens onder invloed rijdt. Dit is de enige leeftijdsgroep waarin vrouwelijke bestuurders het slechter doen dan mannen.

Age Group	Green Group (%)	Pink Group (%)
16-24J.	~21%	~18%
25-34J.	~17%	~28%
35-44J.	~17%	~18%
45-54J.	~15%	~4%
55-64J.	~9%	~7%
65-74J.	~1%	~5%
75+J.	~2%	0%
Average	13.6%	12.8%

Dit babbel-fenomeen is des te verontrustend omdat het door vele weggebruikers in de top 3 gezet wordt van oorzaken van verkeersONveiligheid.



HOE VAAK

WORD JE MET ONVEILIG GEDRAG GECONFRONTEERD ?



Is het dan zo erg gesteld met de verkeersONveiligheid? We vroegen de respondenten hoe vaak ze met gevaarlijk gedrag van hun medeweggebruikers te maken hadden op een schaal van 0 tot 10. 0 aan het ene uiteinde van de schaal komt overeen met 'nooit' en de 10 aan het andere uiteinde betekent 'heel vaak'.

We moeten met zijn allen minder snel gaan rijden

Het blijft opvallend dat we als weggebruiker het meest geconfronteerd worden met overdreven snelheid. We geven aan dat dit gedrag het ONveiligheidsgevoel verhoogt, terwijl we tegelijkertijd ook verklaren zelf te snel te rijden. Nieuwe meetmethodes, zoals de trajectcontrole op de E40, tonen wel aan dat we in staat zijn om ons gedrag te veranderen. Het is dan ook opvallend dat bijna 70% van de Belgen meer snelheidscontroles wensen (zie grafiek p.16).

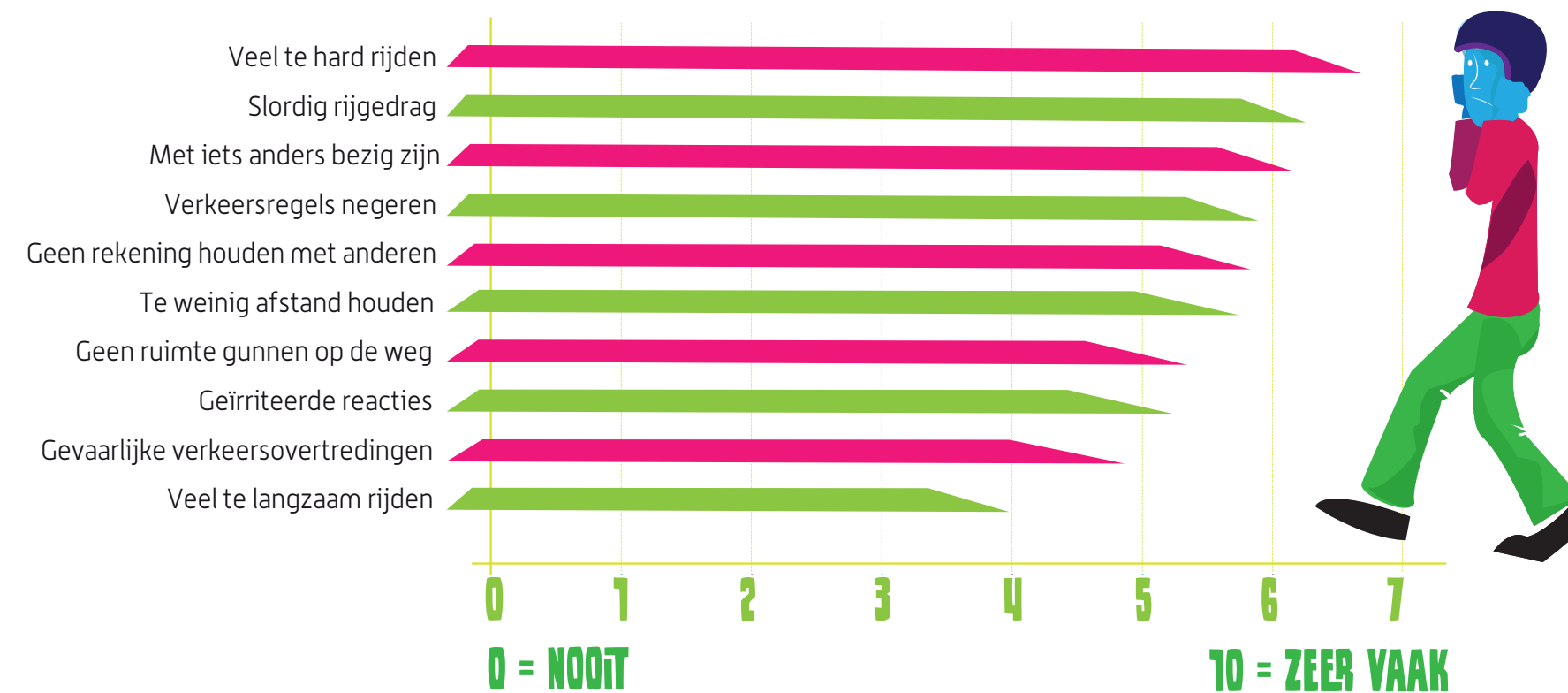
Hoffelijk zijn is de boodschap

Veel van de gedragingen waarmee we dagelijks in het verkeer geconfronteerd worden, hebben met hoffelijkheid en respect voor elkaar te maken. De voorbeelden zijn legio en het kost slechts een kleine moeite om met z'n allen hoffelijker te zijn in het verkeer. Ons slordig rijgedrag, zoals het niet gebruiken van richtingaanwijzers, kan voor gevaarlijke situaties zorgen. Een voorrangsregel negeren leidt vaak tot ongevallen. Te weinig afstand houden leidt tot onnodige stresssituaties. Geïrriteerde reacties zijn maar al te vaak de oorzaak van verkeersagressie. Als we met z'n allen net iets hoffelijker in het verkeer zijn, zou ons ONveiligheidsgevoel enorm verminderen.

We zijn vaak afgeleid in het verkeer

Afleiding in het verkeer is meermaals aangehaald als een belangrijke oorzaak van ons verhoogd ONveiligheidsgevoel. Dit blijkt heel duidelijk uit de enquête. We vinden het ONveilig wanneer anderen het doen en we worden er ook regelmatig mee geconfronteerd. Toch merken we dat dit gedrag toeneemt en maatregelen dringen zich op.

HOE VAAK WORD JE MET DIT GEDRAG GECONFRONTEERD?

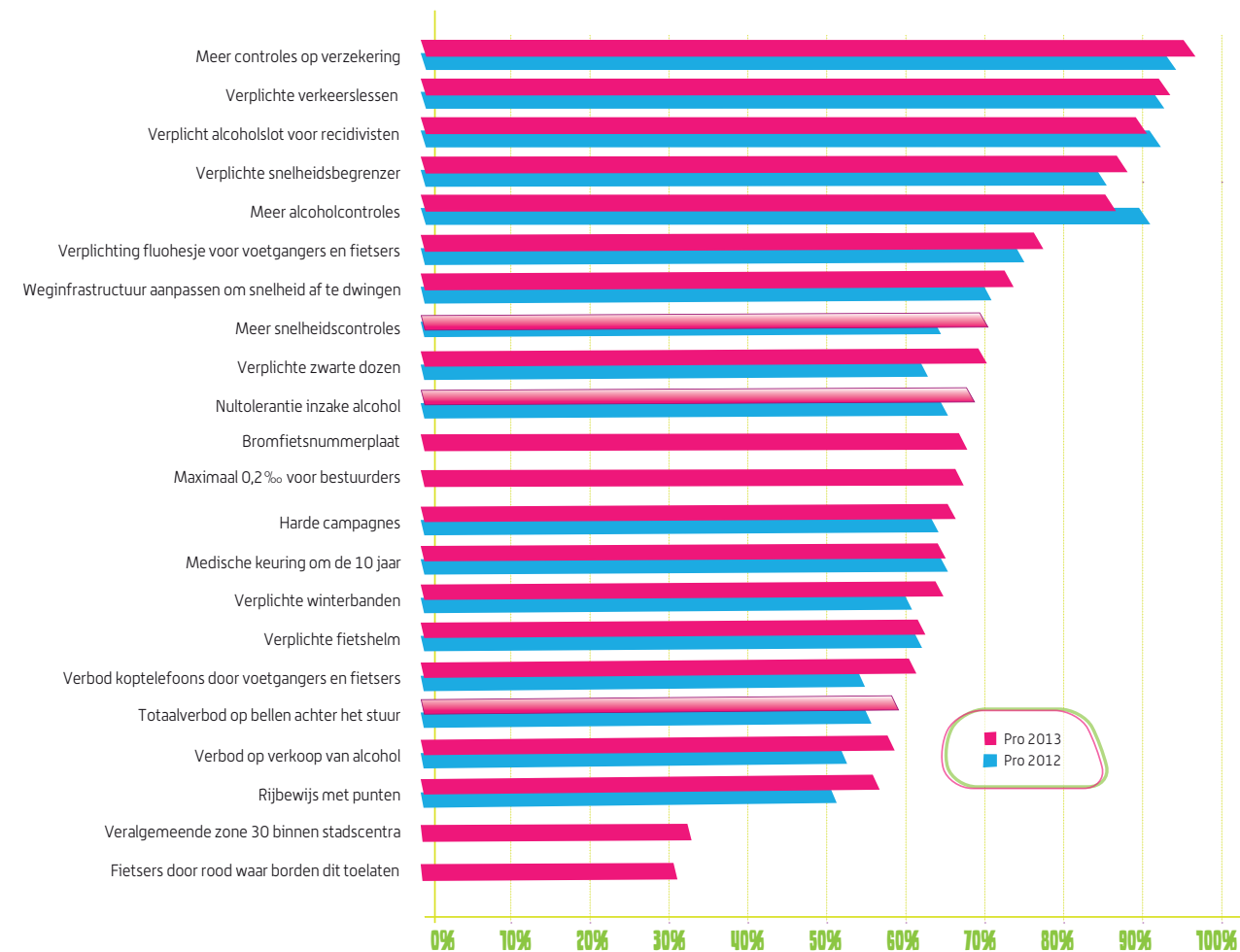


WAT MOET VERANDEREN?

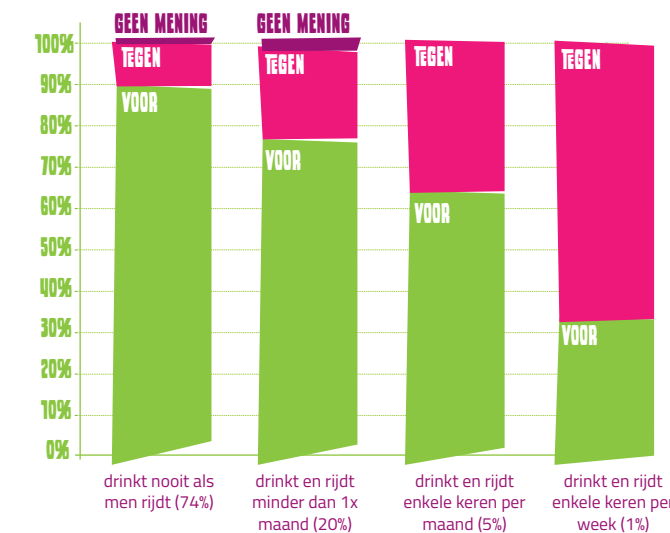
Als we vaak geconfronteerd worden met ONveilig gedrag in het verkeer, wat moet er dan veranderen? We vroegen de mensen in hoeverre ze de volgende maatregelen zien zitten.

De Belgen zijn duidelijk voor meer controles. Zo willen 9 op de 10 weggebruikers bijvoorbeeld vermijden dat mensen onverzekerd of dronken rondrijden. En wie regelmatig de verkeersregels (alcohol en snelheid) met de voeten treedt, moet een alcoholslot of een intelligente snelheidsbegrenzer opgelegd krijgen volgens 90% van de bevraagden.

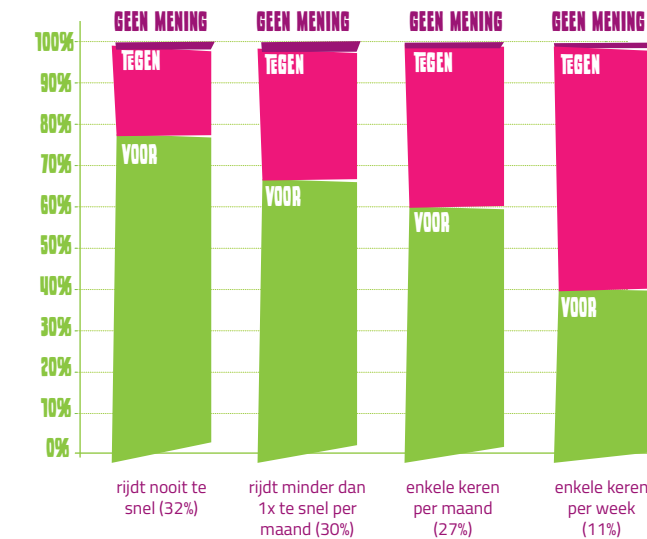
Als we de resultaten van 2013 vergelijken met die van 2012, zien we dat we dat de burgers nog meer heil zien in snelheidscontroles dan al het geval was vorig jaar (+5%). Ook de nultolerantie voor alcohol achter het stuur is aan een opmars bezig (+3%). 7 op 10 weggebruikers wil zelfs een zwarte doos voor wagens verplicht maken. Vorig jaar was dat nog maar 6 op 10. De voorstanders van een totaalverbod op bellen in de auto zijn dit jaar ook talrijker geworden (+6%). Dit is een oplossing die 6 op 10 respondenten naar voor schuiven om de afleiding achter het stuur tegen te gaan. De resultaten tonen ook dat er weinig draagvlak is bij de bevolking om zone 30 binnen de stadscentra te veralgemenen of om fietsers toe te staan door het rood te rijden om rechts af te slaan."



MEER ALCOHOLCONTROLES



MEER SNELHEIDSCONTROLES



WIE STEUNT WELKE MAATREGELEN?

Het valt op dat de mensen die een bepaald ONveilig gedrag niet stellen, meer te vinden zijn voor controle of beteugeling ervan. Omgekeerd gaat die logica ook op.

Controles helpen occasionele overtreders

Strengere alcoholcontroles worden gesteund door 9 op de 10 autobestuurders die zelf nooit drinken als ze rijden. De personen die regelmatig met een pintje teveel achter het stuur kruipen, zijn minder happig op verstrengde controles (slechts 1 op 3 is voor).

Interessant zijn de tussengroepen die ooit wel eens drinken en rijden en zij die enkele keren per maand rijden onder invloed. Ook bij hen is een meerderheid voor meer alcoholcontroles (respectievelijk 76 en 64%). Dit wijst erop dat zij vragende partij zijn voor een externe controle van hun eigen risicogedrag.

Controles om minder snel te rijden

Een gelijkaardig fenomeen doet zich voor bij het te snel rijden. We analyseerden hoeveel bestuurders instemden met meer snelheidscontroles in functie van hun eigen snelheidsovertredingen buiten de bebouwde kom.

Bijna 8 op de 10 bestuurders die zeggen dat ze zelf nooit te snel rijden, zijn voor meer snelheidscontroles. Bij de regelmatige snelheidsovertreders (enkele keren per week) zijn er dat maar 4 op 10, wat toch nog altijd een grote groep is. In de tussengroepen, waar er 'wel eens' te snel gereden wordt, is toch een meerderheid voor meer controles.



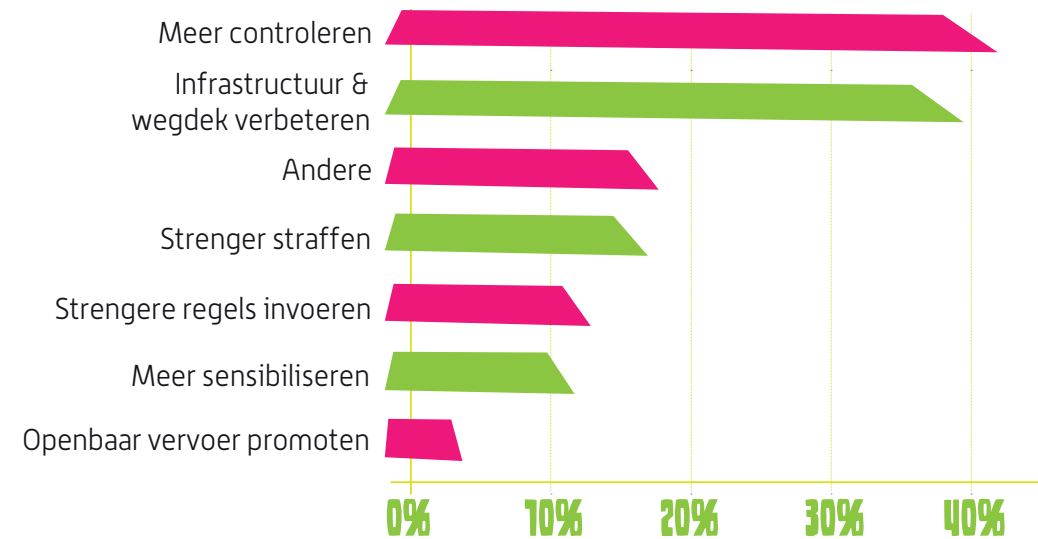
ALS JIJ STAATSSECRETARIS ZOU ZIJN...

Als uitsmijter van de verkeersONveiligheidsenquête vroegen we de weggebruikers welke maatregelen ze zouden nemen als ze Staatssecretaris voor Mobiliteit zouden zijn. We groepeerden de antwoorden in de volgende categorieën.

De respondenten willen vooral meer controlerend optreden. Als er alcohol-, snelheids- en andere verkeersregels zijn, dan moet er meer toegekeken worden op de naleving ervan.

Daarnaast wil een groot aantal weggebruikers ook investeren in de verbetering van de verkeersinfrastructuur en het wegdek. Infrastructuurgebreken staan dan ook op de tweede plaats van oorzaken die het verkeer ONveilig maken.

Tussen 10 en 20% van de bevroagden wil de regels en de straffen ook strenger maken. 1 op 10 zou ook inzetten op meer sensibilisering. Op de vraag welke maatregelen we moeten nemen om het verkeer veiliger te maken, antwoordde 2 op de 3 Belgen dat ze voorstander zijn van confronterende campagnes. Dat houden we in het achterhoofd bij de ontwikkeling van de volgende Go For Zero-campagnes.



CONCLUSIES

De tweede Nationale VerkeersONveiligheidsenquête toont ons dat we op de goede weg zitten. Toch geven de respondenten duidelijk aan waar er nog werk aan de winkel is en ook hoe ze het zelf zouden aanpakken.

We voelen ons iets veiliger in het verkeer

Er is goed nieuws. Met z'n allen voelen we ons al iets minder ONveilig in het verkeer dan vorig jaar en we beginnen meer en meer te beseffen dat bepaald gedrag ook echt ONveilig is. Het is een belangrijke stap in de goede richting als we ons door dit onveiligheidsbesef minder gevaarlijk gaan gedragen in het verkeer.

Meer controle nodig

Als ze de touwtjes in handen zouden hebben, dan willen de bevroagde Belgen vooral inzetten op meer controles en handhaving. Opmerkelijk is dat verkeerszondaars (die wel eens rijden onder invloed of te snel rijden) ook voor meer controle zijn op het risicogedrag dat zij zelf stellen. Ze geven aan externe controle te willen om hun risicogedrag af te bouwen. Vooral snelheid, alcohol en rijstijl blijven de grootste boosdoeners.

De elektrische fiets heeft z'n plaats in de markt veroverd

Tweewielers, net als de andere kwetsbare weggebruikers, moeten een belangrijke plaats krijgen in ons verkeersveiligheidsbeleid. Wat daarbij opvalt, is de opmars van de elektrische fiets, vooral bij senioren. Ook al is het vandaag nog een eerder Vlaams fenomeen, toch verwachten we dat deze groep van weggebruikers aan belang zal toenemen.

Sensibilisering en campagnes gebaseerd op onderzoek

Veel Belgen zijn voorstander van meer controle. Maar strengere controles alleen helpen de verkeersONveiligheid niet de wereld uit. Zo geeft 1 op de 10 bevroagden aan dat bewustmakingscampagnes ook belangrijk zijn. Door onze campagnes te stoelen op onderzoek, zoals de bevindingen uit deze Nationale VerkeersONveiligheidsenquête, draagt het BIVV gericht bij aan de verkeersveiligheid.

