



INTRODUCTIE

GOED BEZIG, MAAR HET KAN NOG BETER

We hebben al een lange weg afgelegd wat betreft verkeersveiligheid in België. De statistieken tonen ons een sterke daling van het aantal verkeersslachtoffers. In het voorbije decennium (2000-2010) is het aantal verkeersdoden in ons land zelfs gedaald met 43%.

Maar dat is nog geen reden om op onze lauweren te rusten. **724 verkeersdoden per jaar zijn er 724 te veel.** Ook in vergelijking met onze buurlanden doen we het slecht. Zo telde België in 2012 70 verkeersdoden per miljoen inwoners, terwijl er dat in Nederland maar 34 waren, in Duitsland 44 en in Frankrijk 56.*

Acties en campagnes blijven dus nodig. Ik zal de nodige beleidsinitiatieven nemen, maar dat alleen is niet genoeg. Elke burger moet zijn steentje bijdragen om het verkeer veiliger te maken en het aantal ongevallen terug te dringen.

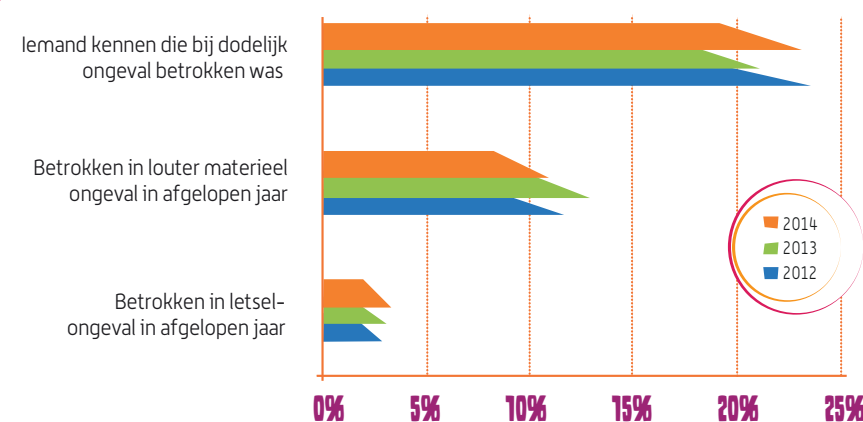
Ik nodig daarom alle weggebruikers uit om zich mee in te zetten voor meer veiligheid en hoffelijkheid op de openbare weg. Daar worden we allemaal beter van.

Zo zijn we samen veilig op weg.

Jacqueline Galant
Minister van Mobiliteit

*Europese Statistieken Verkeersveiligheid 2020

BETROKKENHEID IN ONGEVALLEN



METEN IS WETEN

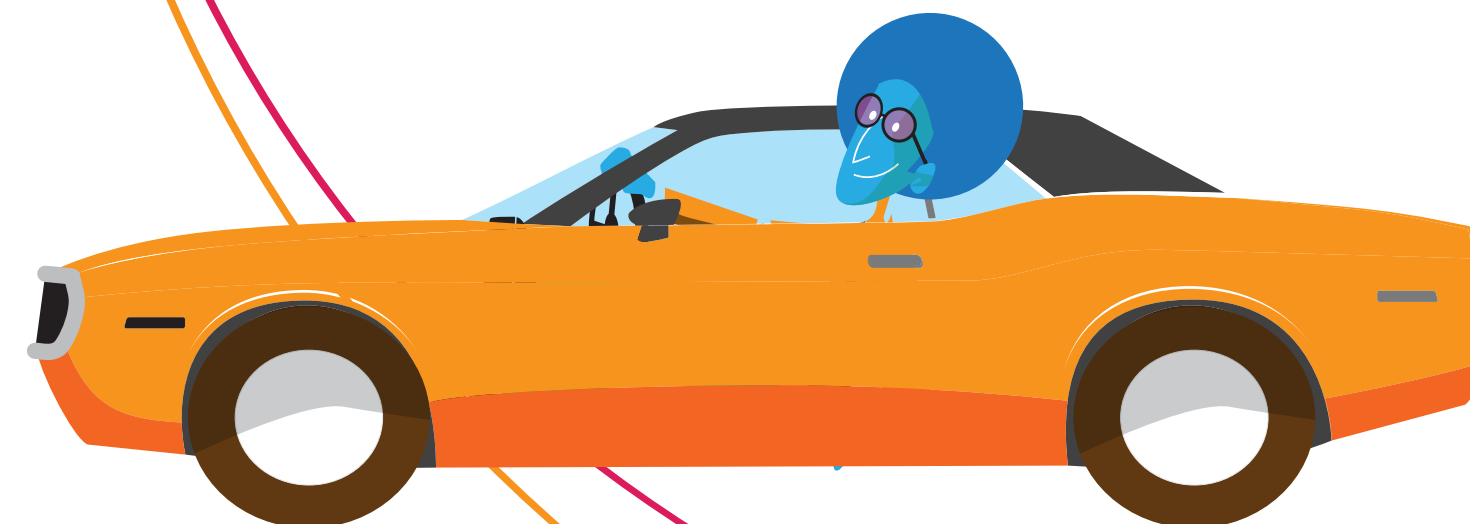
Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) is hét kenniscentrum in ons land op het gebied van verkeersveiligheid. Met deze derde Nationale VerkeersONveiligheidsenquête meten we bij een representatieve steekproef van 2100 Belgen ouder dan 16 jaar hoe (on)veilig ze zich voelen in het verkeer.

Het is pas als we *meten* dat we effectief *weten* waar het schoentje knelt. De resultaten van deze enquête tonen ons wat er leeft bij de bevolking. Dat is niet alleen belangrijk voor het beleid, maar ook voor de maatschappij. Zo kunnen we **gerichte acties** ondernemen die ook de burger belangrijk vindt.

Naast de evolutie van verschillende (on)veiligheidsfactoren in de tijd, focussen we dit jaar op de meningen en ervaringen van drie verschillende leeftijdscategorieën: de jongeren (16-34 jaar), de middelbare leeftijd (35-64 jaar) en de senioren (65 en ouder). De verschillende resultaten per groep bevestigen het belang van een doelgroepspecifieke aanpak.

Het BIVV zal ook in de toekomst zijn kennis doelgericht inzetten om het verkeer duurzaam veiliger te maken.

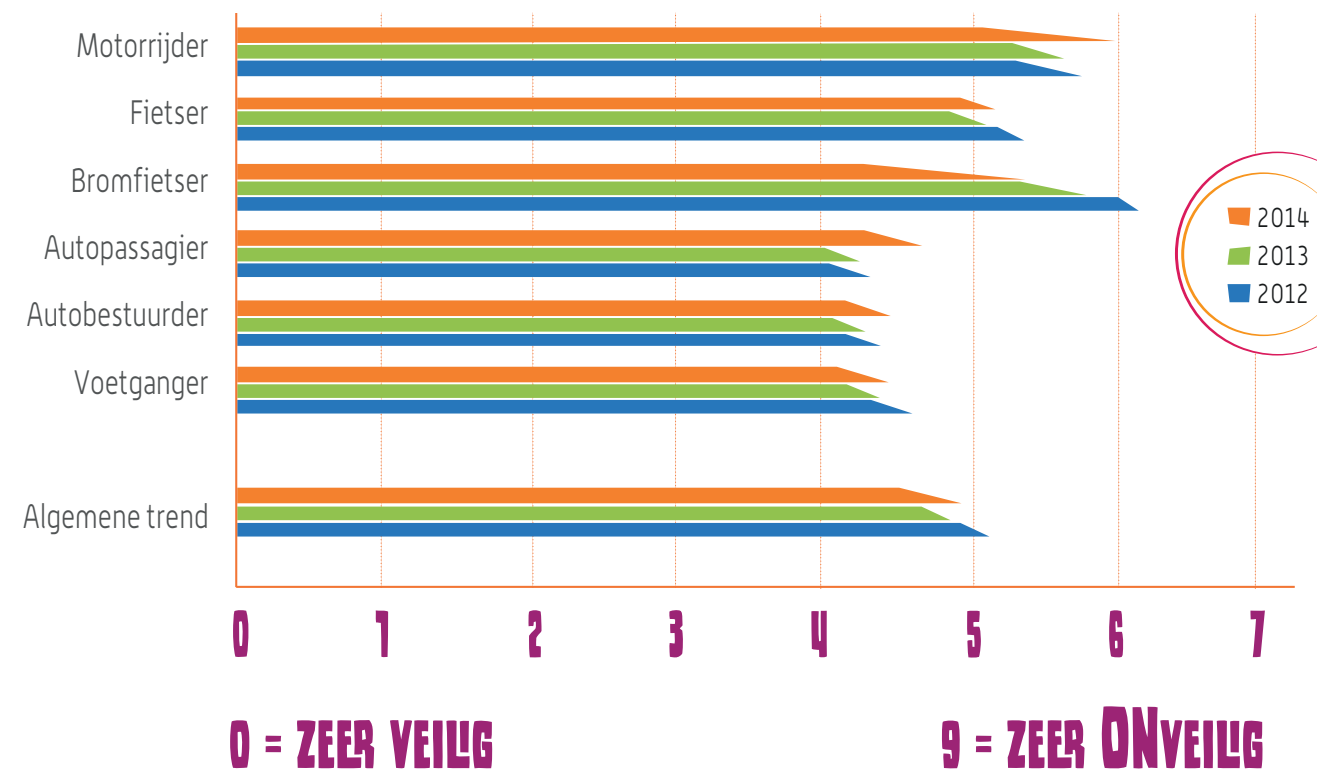
Karin Genoe
Afgevaardigd Bestuurder BIVV



WIE VOELT ZICH (ON)VEILIG?

We vroegen de weggebruikers hoe veilig of onveilig ze zich voelden in het verkeer op de Belgische wegen. Daaruit blijkt dat de **kwetsbare weggebruikers** zoals fietsers, motorrijders en bromfietzers zich het onveiligst voelen. Opmerkelijk is dat voetgangers zich niet onveiliger voelen dan autobestuurders.

Het onveiligheidsgevoel blijft redelijk stabiel over de jaren heen. De bromfietzers zijn hierop een uitzondering. Zij voelen zich minder onveilig dan twee jaar geleden. Deze cijfers tonen duidelijk aan dat we inspanningen moeten blijven doen om het veiligheidsgevoel van de weggebruikers te verbeteren, vooral dan van de kwetsbare weggebruikers.

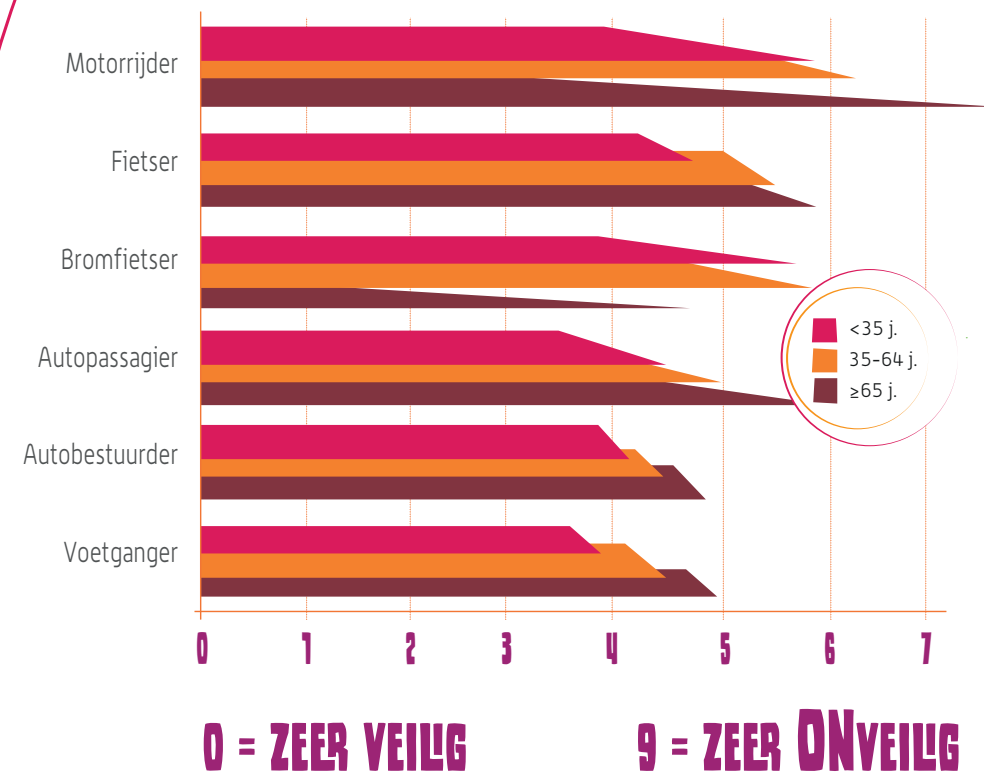


JONGEREN VOELEN ZICH VEILIGER

Als we naar de leeftijdscategorieën kijken, merken we dat **senioren** zich onveiliger voelen dan de jongeren op de fiets, als voetganger en als autopassagier.

Jongeren voelen zich relatief veiliger in het verkeer, ook al is het net deze groep die meer gevaarlijk gedrag vertoont dan de andere leeftijdsgroepen.

De **middelbare leeftijd** voelt zich dan weer beduidend onveiliger dan jongeren en senioren wanneer ze een auto besturen, hun vervoermiddel bij uitstek.

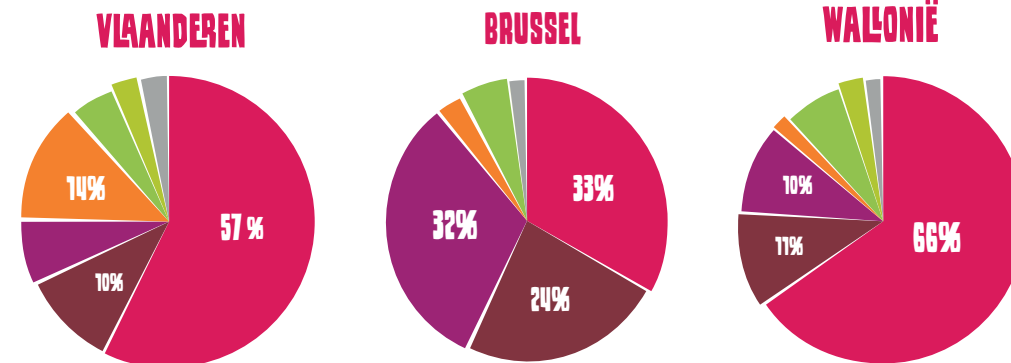


HOE VERPLAATSEN WE ONS ANNO 2014?

De Belg gebruikt **vooral de auto** om zich te verplaatsen, ongeacht leeftijd of woonplaats. Dat is niets nieuws onder de zon. Vergeleken met vorige jaren, blijft ook in 2014 het aantal mensen dat zich voornamelijk te voet, met het openbaar vervoer en met de fiets verplaatst stabiel.

Een paar **regionale verschillen** zetten zich door. Zo gebruiken in het Brussels Gewest meer mensen het openbaar vervoer als hoofdvervoermiddel, wat eigen is aan een grootstad. In Vlaanderen is de fiets dan weer opvallend populairder dan in de andere gewesten. In Wallonië is de auto duidelijk koning.

HOOFDVERPLAATSWIJZE 2014 PER GEWEST



- Autobestuurder
- Voetganger
- Openbaar vervoer
- Fietser
- Autopassagier
- Bestelwagen
- Andere



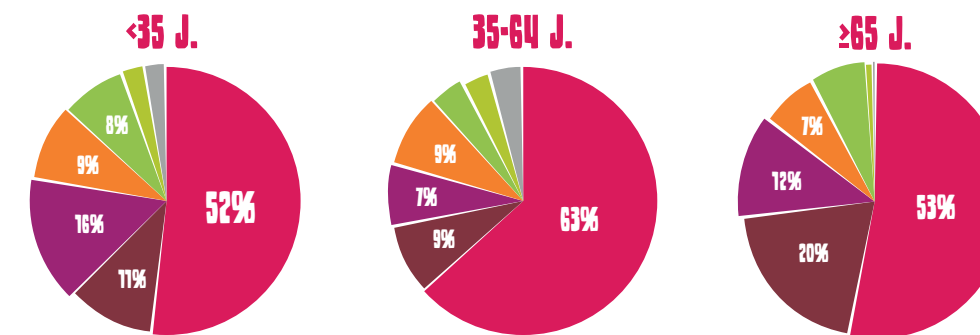
SENIOREN WANDELEN MEER, JONGEREN TREIN-TRAM-BUSSEN MEER

Zijn er leeftijdsverschillen in de manier waarop we ons het vaakst verplaatsen? Ook al staat de auto op 1 bij alle leeftijdscategorieën, uit de enquête blijkt duidelijk dat de senioren zich veel **meer te voet** verplaatsen dan de andere leeftijdsgroepen, vaker zelfs dan met het openbaar vervoer.

De groep van middelbare leeftijd gebruikt het vaakst de wagen als hoofdverplaatsingsmiddel. Voor hen is mobiliteit onlosmakelijk verbonden met de auto.

Jongeren nemen dan weer opvallend vaker het **openbaar vervoer** om op hun bestemming te geraken, vergeleken met de andere leeftijdsgroepen. Trendwatchers geven ook aan dat jongeren eerder naar een 'mobiliteitsoplossing' zoeken, dan dat ze per se een auto willen.

HOOFDVERPLAATSWIJZE 2014 LEEFTIJD



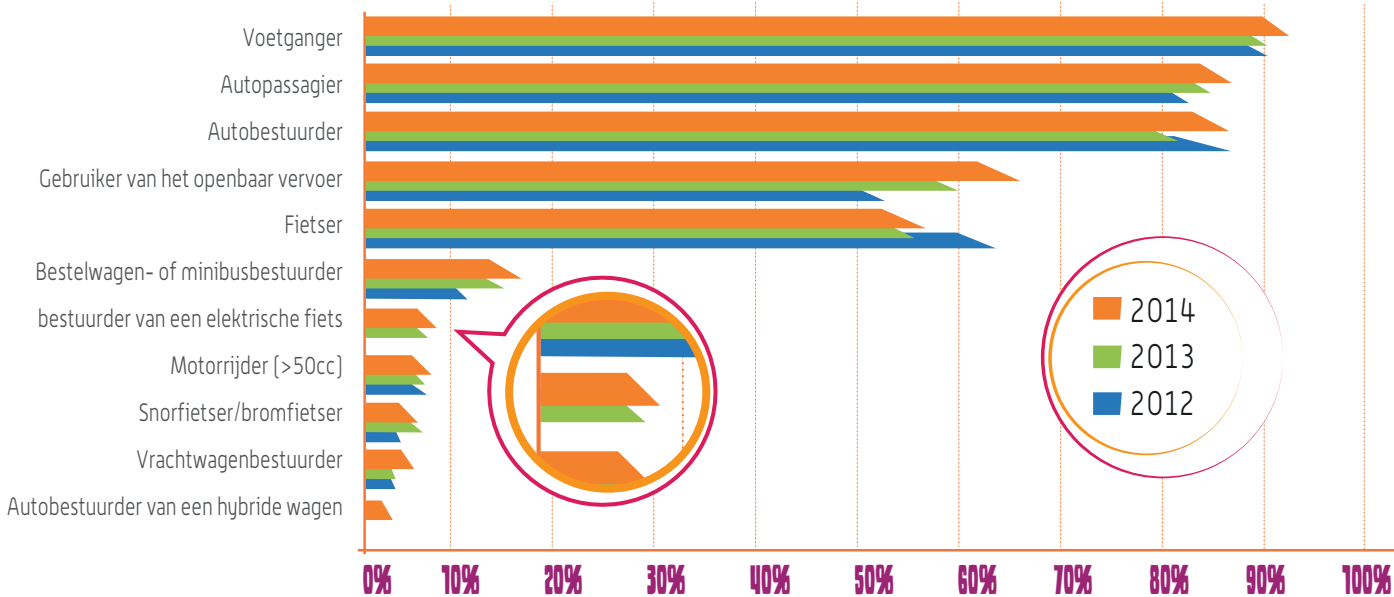
DE VERPLAATSMIX

Naast de hoofdverplaatsingswijze gebruiken we ook nog andere vervoersmiddelen. Zo goed als iedereen gaat wel eens te voet en de auto is niet weg te denken uit de Belgische verplaatsingsmix. Dat was zo twee jaar geleden en dat is nu nog zo.

Het **openbaar vervoer** daarentegen is wel aan een opmars bezig. Trein-tram-bus-metro kon in 2014 63% Belgen overtuigen, terwijl in 2013 nog maar 56% van de weggebruikers zich met het openbaar vervoer verplaatste.

Een op 20 belgen reed in het voorbije jaar met een elektrische fiets. De tendens om elektrisch te fietsen zet zich door. De elektrische fiets komt daarmee op hetzelfde niveau als de bromfiets of motor.

Ook de **bestelwagen** komt almaar meer voor in de verplaatsingsmix. Dit heeft onder andere te maken met het almaar toenemende belang van e-commerce. Iemand moet al die pakjes aan huis brengen. De studie van het BIVV en ETSC gaat dieper in op de bestelwagen als verplaatsingsmiddel (Praise, 2014).



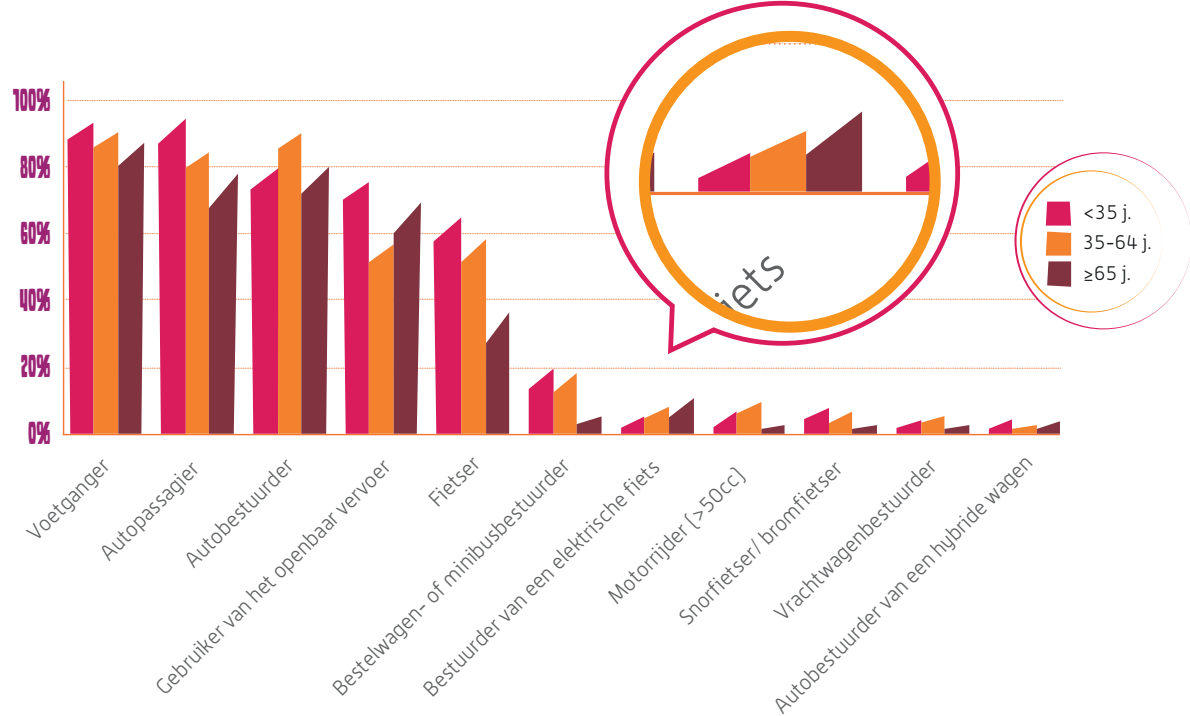
VERPLAATSWIJZEN IN HET AFGELOPEN JAAR

WE RIJDEN MEER ELEKTRISCH

Na de elektrische fiets vorig jaar, hebben we dit jaar ook de **hybride (elektrische) wagen** opgenomen in de enquête. 2% van de bevroagden bestuurde het voorbije jaar een elektrische auto. De volgende enquêtes zullen ons tonen hoe snel dit fenomeen zich uitbreidt.

Bij de fietsers zien we een interessant leeftijdsverschil. De jongeren en weggebruikers van middelbare leeftijd rijden vaker met de fiets dan de senioren. De **elektrische fiets** daarentegen is vooral in zwang bij de senioren.

Ook hier zien we dat de middelbare leeftijd verknocht is aan de auto, meer dan de andere leeftijdscategorieën, terwijl ze dan weer veel minder happig zijn op het openbaar vervoer.



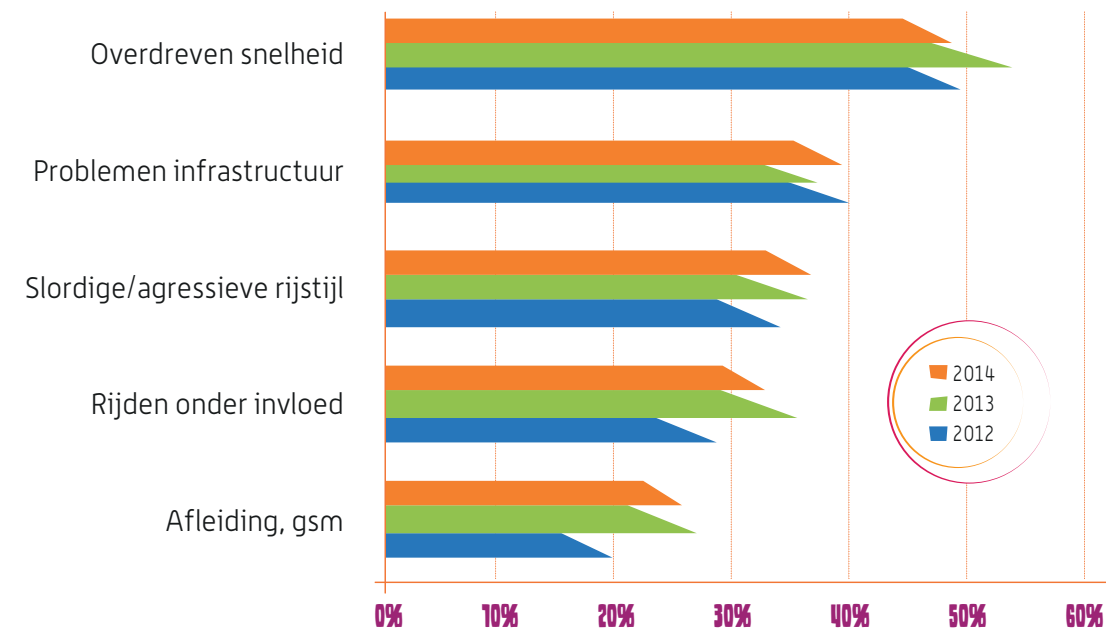
VERPLAATSWIJZEN IN HET AFGELOPEN JAAR

DE OORZAKEN VAN HET ONVEILIGHEIDSGEVOEL

We vroegen de weggebruikers naar hun top 3 van redenen waarom ze zich onveilig voelden in het verkeer. De antwoorden op deze open vraag zijn samen te vatten in een paar onmiskenbare onveiligheidsfactoren. **Overdreven snelheid** steekt er duidelijk bovenuit als boosdoener.

Verder wordt de slordige rijstijl van de weggebruikers vaak aangehaald, maar ook rijden onder invloed en bestuurders die met andere dingen bezig zijn dan het verkeer (vb. smartphone). Deze twee laatste gevaren blijken meer dan in 2012 een reden om zich onveilig te voelen in het verkeer.

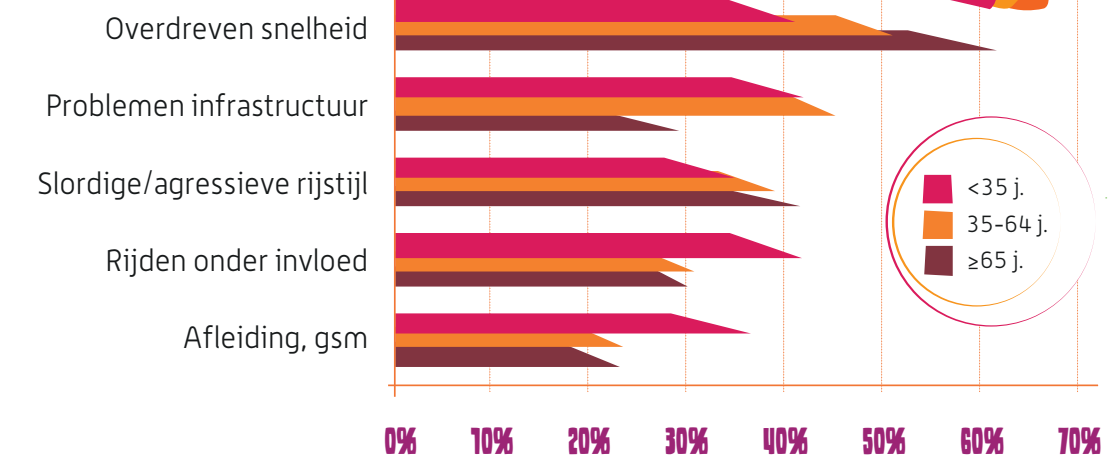
MEEST VERMELDE ONVEILIGHEIDSOORZAKEN



DE JEUGD VAN TEGENWOORDIG

Hoe jonger, hoe sneller het mag in het verkeer, zo lijkt het wel. Voor jongeren leidt **snel rijden** minder tot een onveiligheidsgevoel dan voor senioren. **Rijden onder invloed** wordt door de jongeren dan weer veel meer als onveilig ervaren, vergeleken met de middelbare leeftijd. De jongere generatie is immers opgegroeid met BOB.

Jongeren vinden ook dat afgeleide weggebruikers (die bellen of sms'en) dan weer een groter risico zijn in het verkeer, terwijl dit voor de oudere leeftijdscategorieën minder een probleem lijkt. Het zijn nochtans de jongeren die het vaakst met andere dingen bezig zijn in het verkeer. Ze beseffen dus maar al te goed het gevaar van hun eigen gedrag

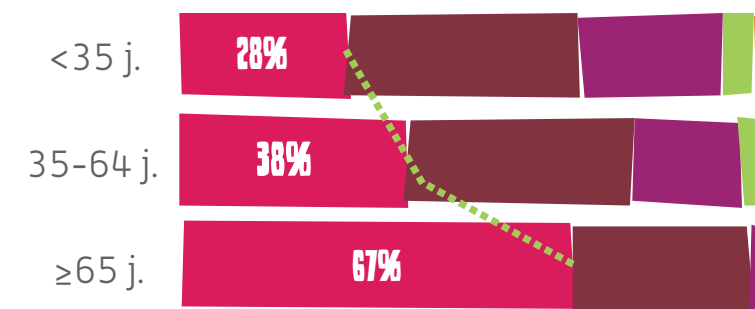


ZELFGERAPPORTEERD GEDRAG WIE HET SCHOENTJE PAST...

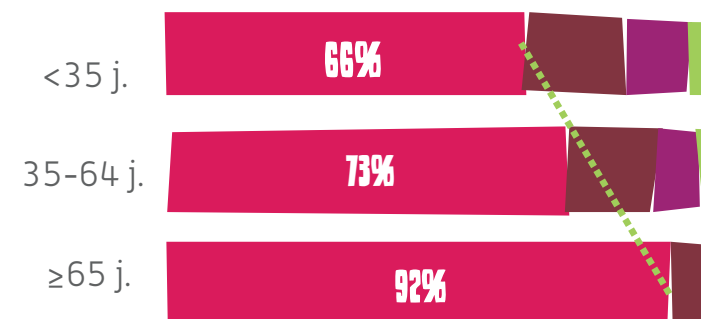
Als we ons door bepaald gedrag minder veilig voelen in het verkeer, dan zou je denken dat we dergelijk gedrag spontaan vermijden. Niets is minder waar. **Ook al zijn we er ons van bewust wat onveilig is, toch doen we het zelf.**

Zo luisteren jongeren beduidend meer dan de andere leeftijdscategorieën naar muziek terwijl ze zich op de openbare weg begeven en durven ze wel eens bellen achter het stuur, ook al geven ze zelf aan dat onoplettendheid hun onveiligheidsgevoel in het verkeer aanwakkert (zie blz. 11).

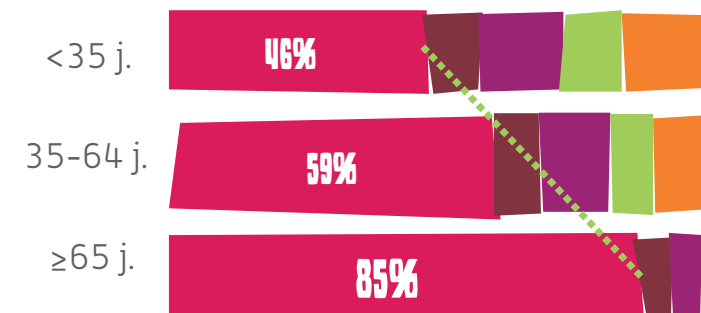
Moe achter het stuur kruipen



Niet handenvrij bellen



Handenvrij bellen



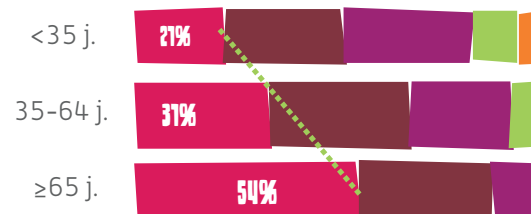
■ nooit
■ minder dan 1x per maand
■ enkele keren per maand
■ enkele keren per week
■ [(bijna) dagelijks]

JONG EN TE SNEL

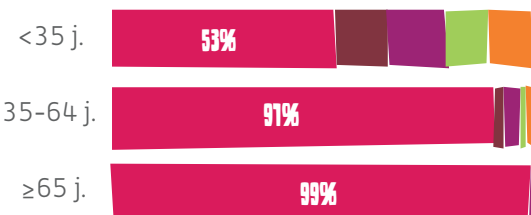
Ook al komt het bij alle leeftijdscategorieën wel eens voor, jongeren geven aan dat ze **vaak te snel** rijden, meer dan de 35-plussers. Dit gedrag creëert bij de jongere garde minder een onveiligheidsgevoel, ook al is het een van de belangrijkste killers in het verkeer.

Dit is een duidelijk aandachtspunt voor de toekomst.

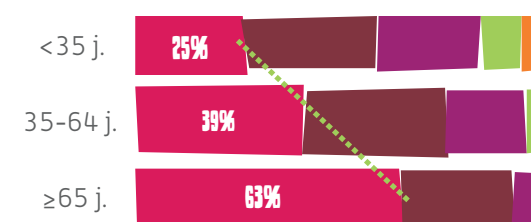
Te hard rijden buiten de bebouwde kom



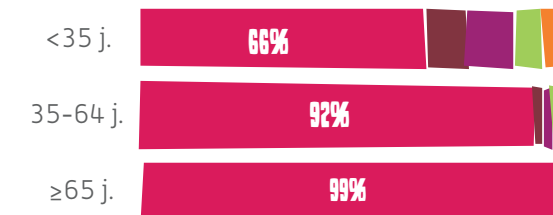
Voetganger die muziek beluistert



Te hard rijden op de autosnelweg



Fietser die muziek beluistert



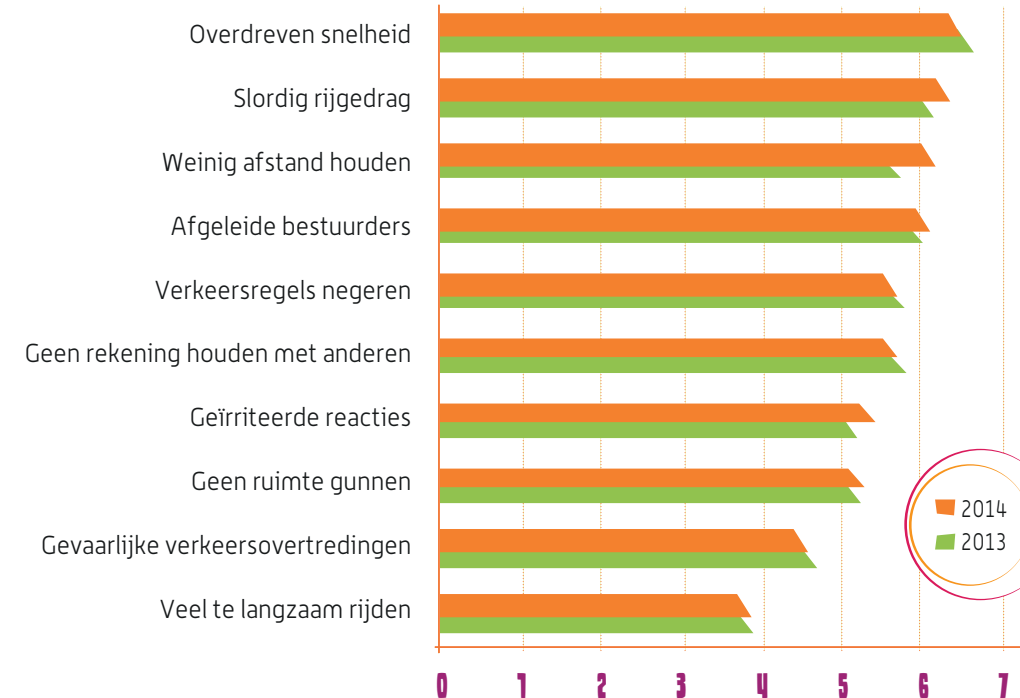
ONHOFFELJK GEDRAG

ONHOFFELJK DUURT HET LANGST

Hoe vaak worden we met (on)hoffelijk gedrag in het verkeer geconfronteerd? Ook hier staat (veel) te snel rijden op de eerste plaats. De bevrageerden vinden **overdreven snelheid** niet alleen onveilig, ze worden er ook relatief vaak mee geconfronteerd. Ook slordig rijgedrag wordt door de respondenten veelvuldig gesignaleerd.

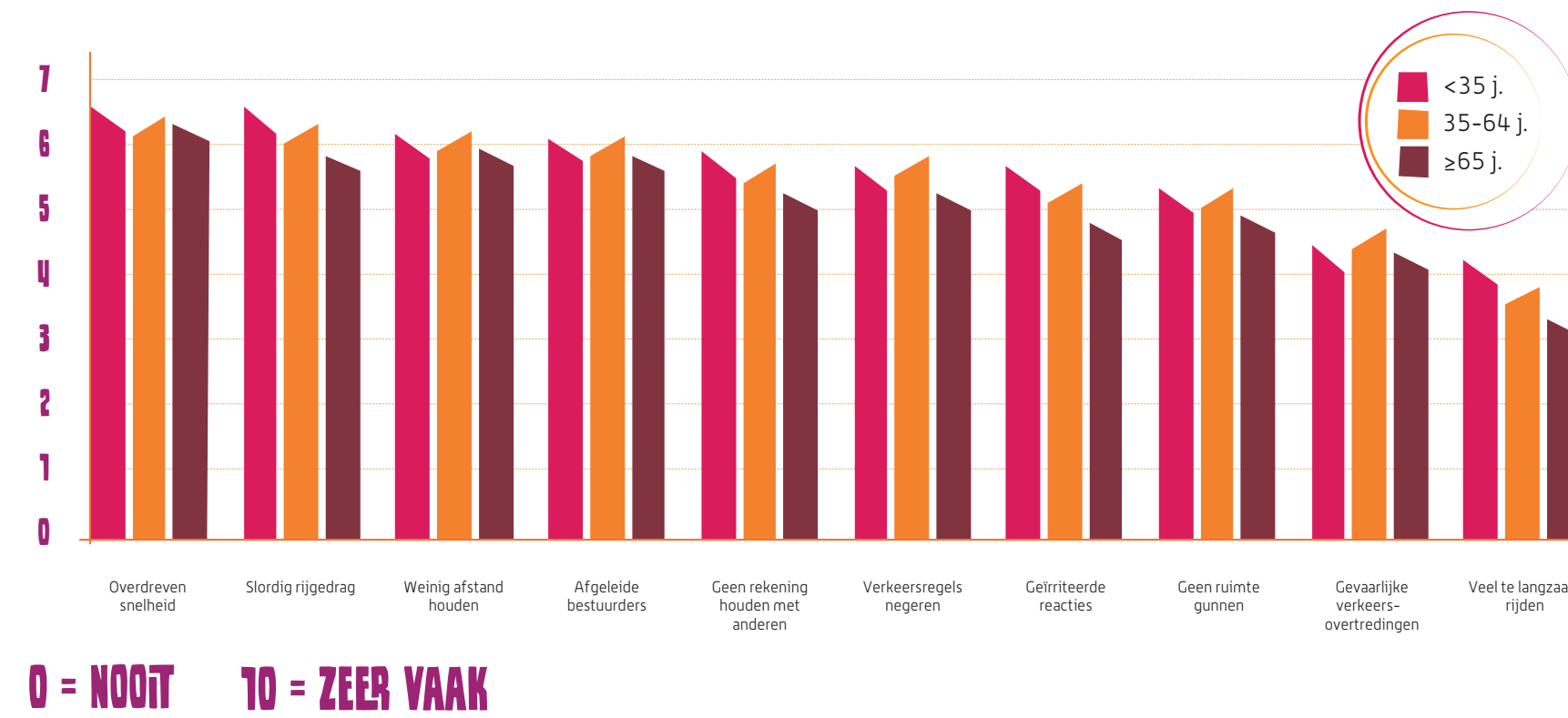
Vergeleken met vorig jaar, geven meer weggebruikers aan dat ze regelmatig te maken krijgen met automobilisten die weinig afstand houden. De confrontatie met de andere gedragingen blijft stabiel.

CONFRONTATIE ONHOFFELJK GEDRAG



0 = NOOIT 10 = ZEER VAAK

CONFRONTATIE ONHOFFELJK GEDRAG



0 = NOOIT 10 = ZEER VAAK

SENIOREN BLIJVEN COOL

Als we de resultaten bekijken volgens leeftijd, is er een tendens dat de 65-plussers in het verkeer minder te maken krijgen met **onhoeffelijk gedrag** dan de jongere leeftijdscategorieën. In elk geval, ze geven aan dat ze minder met de verschillende gedragingen geconfronteerd worden.

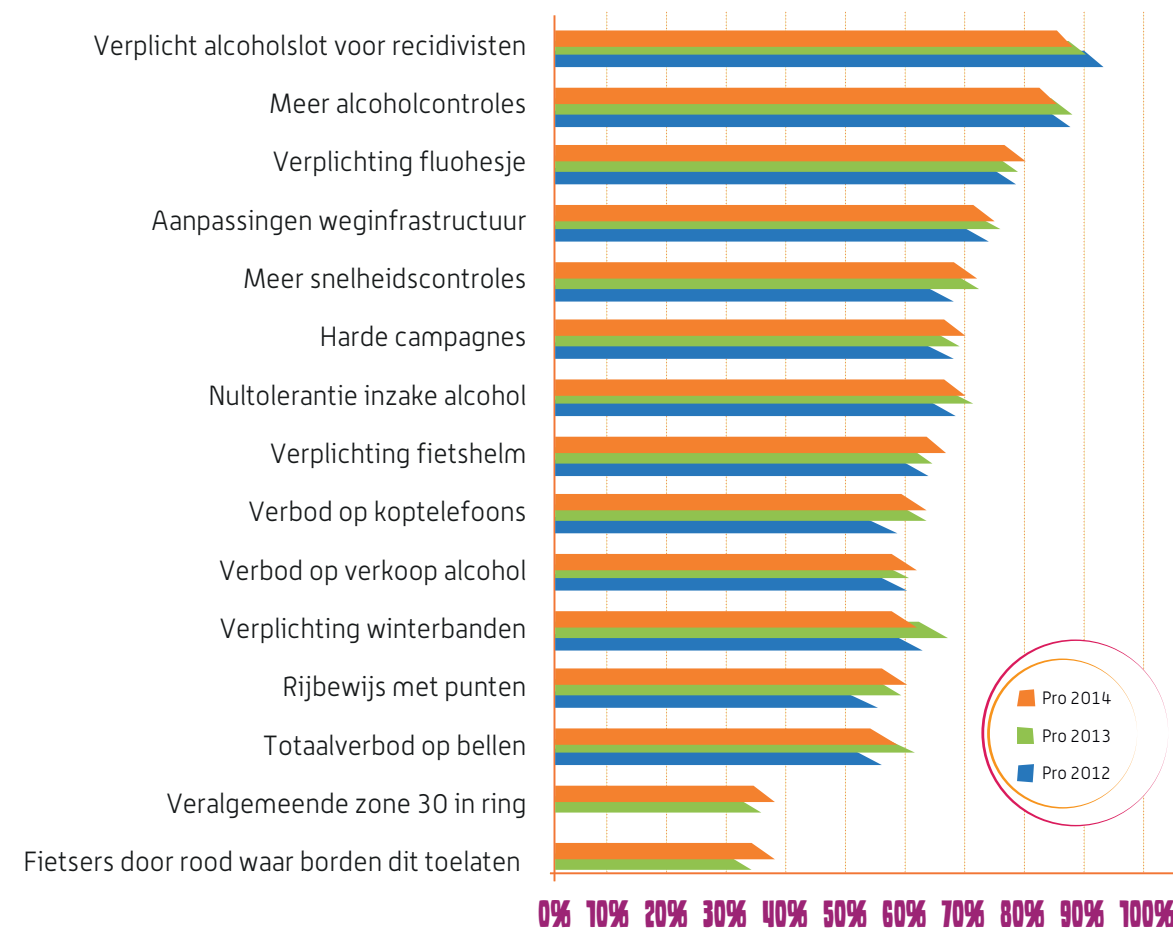
WAT MOET ER VERANDEREN?

Weggebruikers voelen zelf ook wel aan wat er fout loopt in het verkeer. We vroegen hen dan ook welke **maatregelen** ze al dan niet zien zitten om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De resultaten blijven redelijk gelijklopend over de jaren heen. Veel van de voorgestelde maatregelen kunnen op het enthousiasme van een meerderheid van de weggebruikers rekenen, behalve twee. Een veralgemeende zone 30 in stadskernen of fietsers die door het rood rijden (waar borden dit toelaten) vinden minder weerklank bij de burger.

We zien ook dat het draagvlaak voor het **rijbewijs met punten** bij de bevolking stilletjes lijkt te groeien vergeleken met 2012.

Veel respondenten zijn voorstander van initiatieven die **alcohol in het verkeer** terugdringen. Dat is des te opmerkelijker omdat de sociale norm tegenover alcohol in België net veel lakser is vergeleken met andere landen. De burger geeft duidelijk aan dat we hier werk van moeten maken. Verdere sensibilisering maar ook een hardere aanpak dringen zich op.

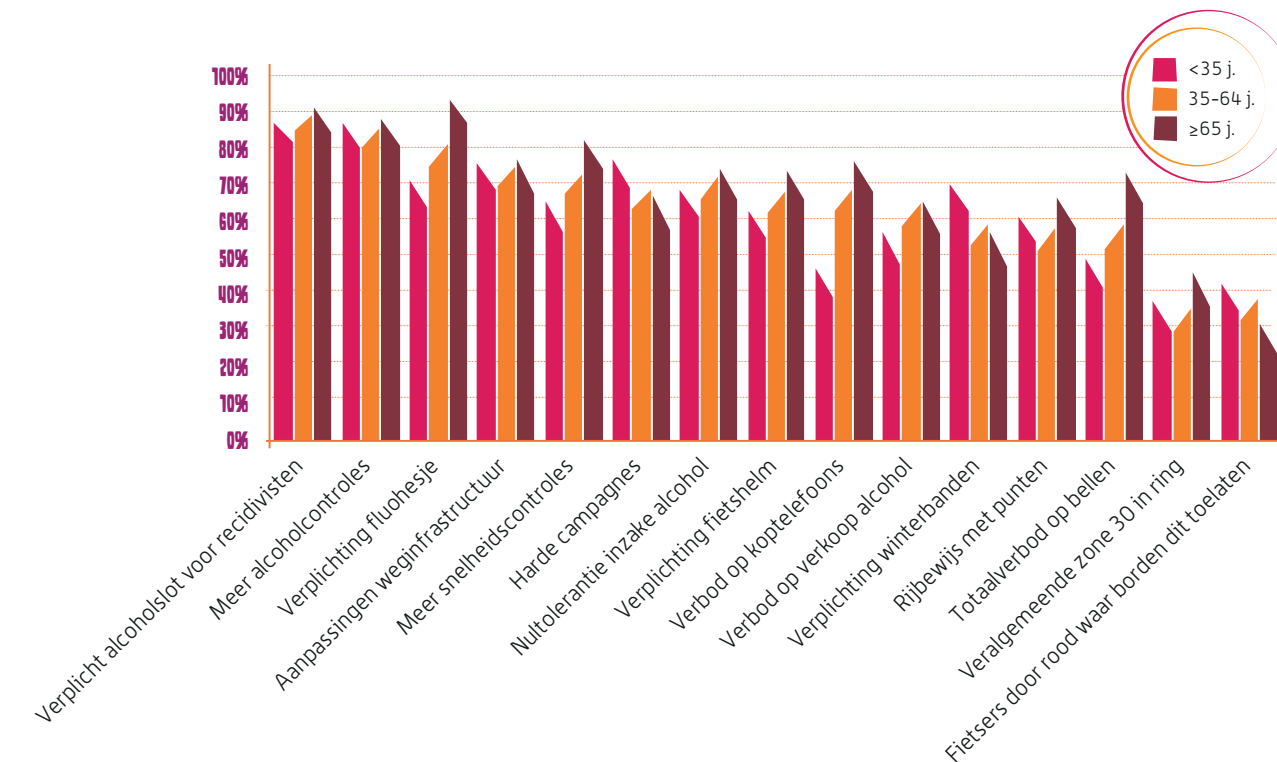


DE STEM VAN DE SENIOR

Ook als het van de senioren afhangt, moeten bepaalde maatregelen meer prioriteit krijgen. Zo zijn de 65-plussers veel overtuiger voorstander van de **verplichte fluohesjes** in het verkeer. Bij jongeren past dit attribuut blijkbaar veel minder bij hun modeconcept.

Snelheidscontroles mogen van de senioren ook opgedreven worden. Ze zijn ook meer dan de andere leeftijdsgroepen voorstander van een totaalverbod op bellen in de wagen (zelfs met een handenvrije kit) en van een verbod op koptelefoons en oortjes voor voetgangers en fietsers. Onoplettende weggebruikers dragen immers bij tot de verkeersonveiligheid.

Jongeren vinden dan weer, meer dan senioren, dat fietsers door het rood mogen rijden (waar borden dit toelaten) en ze zijn ook meer te vinden voor harde campagnes. Zo wordt duidelijk dat leeftijd mee bepalend is voor de verkeersveiligheidsaanpak.



CONCLUSIES



Onze derde Nationale VerkeersONveiligheidsenquête toont een daling van van het onveiligheidsgevoel op de Belgische wegen t.o.v. 2012. Het blijft verwonderlijk dat we onveilig gedrag in het verkeer ongehoord vinden, maar dat overtredingen ertegen toch schering en inslag zijn. De weggebruiker weet wat gevaarlijk is, maar doet het toch.

De enquête geeft aan dat we meer **snelheids- en alcoholcontroles** willen, maar toch blijven alcohol en overdreven snelheid de grootste doodsoorzaken op onze wegen. De burger is duidelijk vragende partij voor meer sensibilisering en controles. We moeten een duidelijk kader scheppen waarin geen plaats is voor hardleerse weggebruikers.

Maar ook al wil de Belg meer controles, we merken tegelijk ook dat initiatieven om controles te ontlopen toenemen. Daar moet de overheid **harder tegen optreden**. Als de weggebruiker meer controles wil, dan moeten we het ook fair spelen.

Wat de leeftijdsverschillen betreft, zien we onze verwachtingen bevestigd. Jongeren hebben een **ander risicobeeld** dan ouderen. De uitzondering op de regel is het draagvlak om strenger op te treden tegen snelheid en alcohol. Daar zijn alle leeftijdsgroepen het volmondig over eens.

JONGEREN -35 J.

De helft van de jongeren neemt voornamelijk de auto om zich te verplaatsen, maar ook het **openbaar vervoer** komt vaker voor in hun verplaatsingsmix vergeleken met de andere leeftijdscategorieën.

De jonge garde geeft meer dan 35-plussers aan dat **rijden onder invloed** en afleiding achter het stuur het onveiligheidsgevoel verhogen. Te snel rijden geeft hen dan weer minder een onveiligheidsgevoel dan bij oudere groepen uit deze enquête het geval is.

Jongeren geven meer dan ouderen aan dat ze zich wel eens onveilig gedragen in het verkeer. Te snel rijden, moe achter het stuur kruipen en bellen in de wagen komen relatief vaak voor.

Het hoeft dan ook niet te verbazen dat ze een **verbod op koptelefoons en oortjes** in het verkeer niet zo zien zitten. Net zoals de andere leeftijdsgroepen zijn ze wel voorstander van meer alcoholcontroles, maar ze zijn minder te vinden voor snelheidscontroles en verplichte fluohesjes.



MIDDELBARE LEEFTIJD 35-64 J.

De weggebruikers tussen 35 en 64 jaar oud nemen in groten getale de **auto**, duidelijk meer dan de andere leeftijdsgroepen uit deze studie. Het openbaar vervoer laten ze dan weer meer links liggen dan de jongeren en senioren.

Deze leeftijdsgroep voelt zich onveiliger als autobestuurder dan de andere groepen. Net zoals de senioren schrijft deze leeftijdsgroep het onveiligheidsgevoel minder toe aan **alcohol in het verkeer** of aan afleiding achter het stuur, vergeleken met de jongeren.

Wat betreft het zelfgerapporteerd onveilig gedrag situeren de weggebruikers van middelbare leeftijd zich tussen de jongeren en de senioren. Zo zeggen ze minder vaak te hard te rijden vergeleken met de min-35-jarigen, maar wel vaker dan de 65-plussers.

Als we peilen naar wat moet veranderen, houdt deze middengroep over het algemeen het midden tussen de meningen van de andere leeftijdsgroepen. Ze geven vooral aan dat er meer opgetreden moet worden tegen **alcohol en overdreven snelheid** op de baan.

SENIOREN +65 J.

De 65-plussers in dit onderzoek zijn ook verknocht aan de auto, maar ze gaan opvallend meer te voet dan de jongere leeftijdscategorieën.

Senioren voelen zich duidelijk onveiliger dan de jongeren. **Overdreven snelheid** vinden ze de grootste oorzaak van verkeersonveiligheid, veel meer dan de jongere weggebruikers. Rijden onder invloed vinden ze dan weer minder erg dan de min-35 jarigen.

Deze leeftijdsgroep geeft zelf aan dat ze zich minder bezondigd aan onveilig gedrag dan de andere leeftijdscategorieën. Senioren zeggen dat ze zo goed als nooit bellen achter het stuur. Volgens hen rijden ze ook minder snel dan de jongeren.

Leeftijd heeft geen invloed op het draagvlak voor een strengere aanpak van rijden onder invloed en overdreven snelheid. Senioren zijn wel iets meer te vinden voor bepaalde maatregelen dan de jongere leeftijdsgroepen, bijvoorbeeld het **fluohesje**, een verbod op koptelefoons in het verkeer en een totaalverbod op bellen achter het stuur.

