



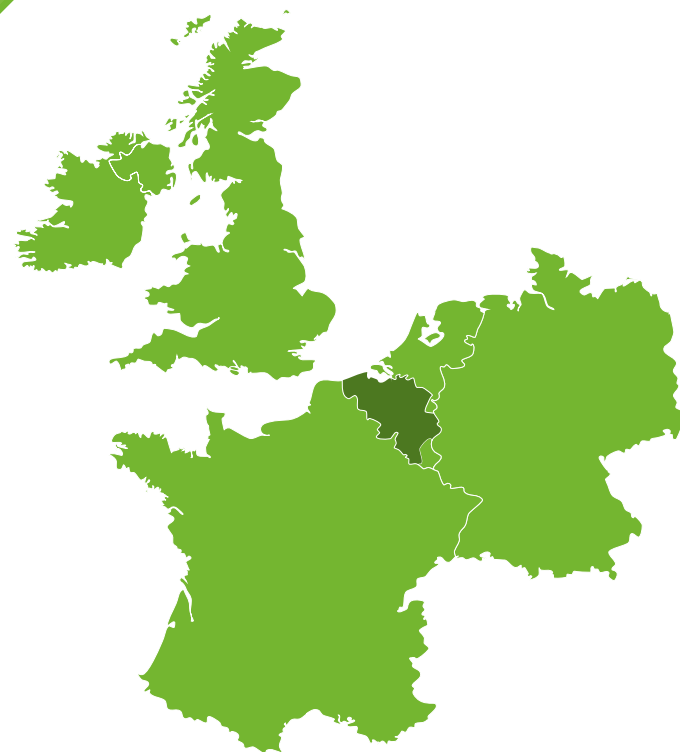
**NATIONALE
VERKEERS** **ON** **VEILIGHEIDS**
ENQUÊTE 2016

INLEIDING

In deze brochure stellen we de resultaten voor van de vijfde editie van de jaarlijkse Nationale VerkeersONveiligheidsenquête. Sinds 2012 ondervraagt het BIVV elk jaar de Belgen over hun onveiligheidsgevoel in het verkeer. In de selectie van de vragen en de analyse van de resultaten leggen we telkens een verschillende klemtoon.

Veiligheid is meer dan ooit een uitdaging in onze maatschappij en als BIVV willen we met onze expertise rond gedragsanalyse en -verandering ook hierop inzetten in de toekomst. Dit jaar hebben we daarom naast vragen over verkeersONveiligheid ook een aantal vragen uit de veiligheidsmonitor opgenomen. Die werd in het verleden georganiseerd door de federale politie. Het is noodzakelijk om een inzicht te krijgen in het algemene onveiligheidsgevoel zonder daarbij de focus op de verkeersONveiligheidsproblemen zoals overdreven snelheid, alcohol, agressief rijgedrag en afleiding achter het stuur uit het oog te verliezen.

Karin Genoe, Afgevaardigd Bestuurder BIVV



HOE EVOLUEERT ONS ONVEILIGHEIDSGEVOEL?

EVOLUTIE SINDS 2012

Sinds de lancering van de jaarlijkse Nationale VerkeersONveiligheids-enquête in 2012 vragen we elk jaar aan een representatieve steekproef van 2100 Belgen ouder dan 16 jaar hoe veilig ze zich voelen in het verkeer. Hiervoor antwoorden de respondenten op een antwoordschaal van 0 tot 9, waarbij 0 staat voor "helemaal niet in gevaar" en 9 voor "heel erg in gevaar". Elke respondent kent een score toe aan elk van de verplaatsingsmiddelen die hij in het afgelopen jaar gebruikte. In de figuur hieronder tonen we de evolutie van het onveiligheidsgevoel in de laatste 5 jaar.

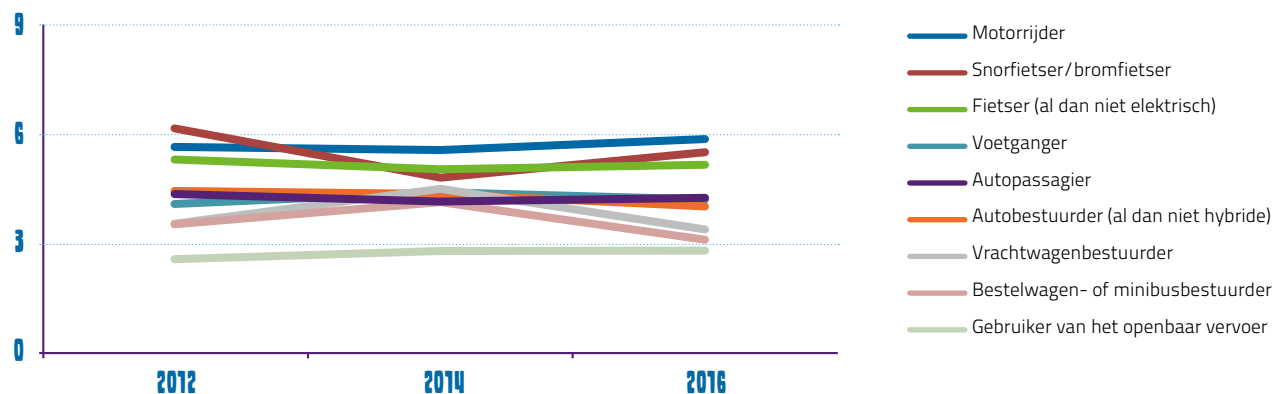
De meest opvallende tendensen zijn afkomstig van de bestuurders van vrachtwagens en bestelwagens. Bij hen zien we een daling van het onveiligheidsgevoel in vergelijking met 2014. Tussen 2012 en 2014 was hun onveiligheidsgevoel licht gestegen, maar dit jaar bevindt het zich terug onder het peil van 2012. Bij de bromfietzers zagen we in 2014 een merkelijke verbetering van het onveiligheidsgevoel, maar bij hen is het onveiligheidsgevoel dan weer toegenomen in 2016. Bij de gebruikers van het openbaar vervoer stellen we geen verschil vast

in vergelijking met 2014. Het lijkt er dus op dat de aanslagen in de metro van Brussel geen blijvend effect op het onveiligheidsgevoel van trein-tram-bus gebruikers hebben gehad.

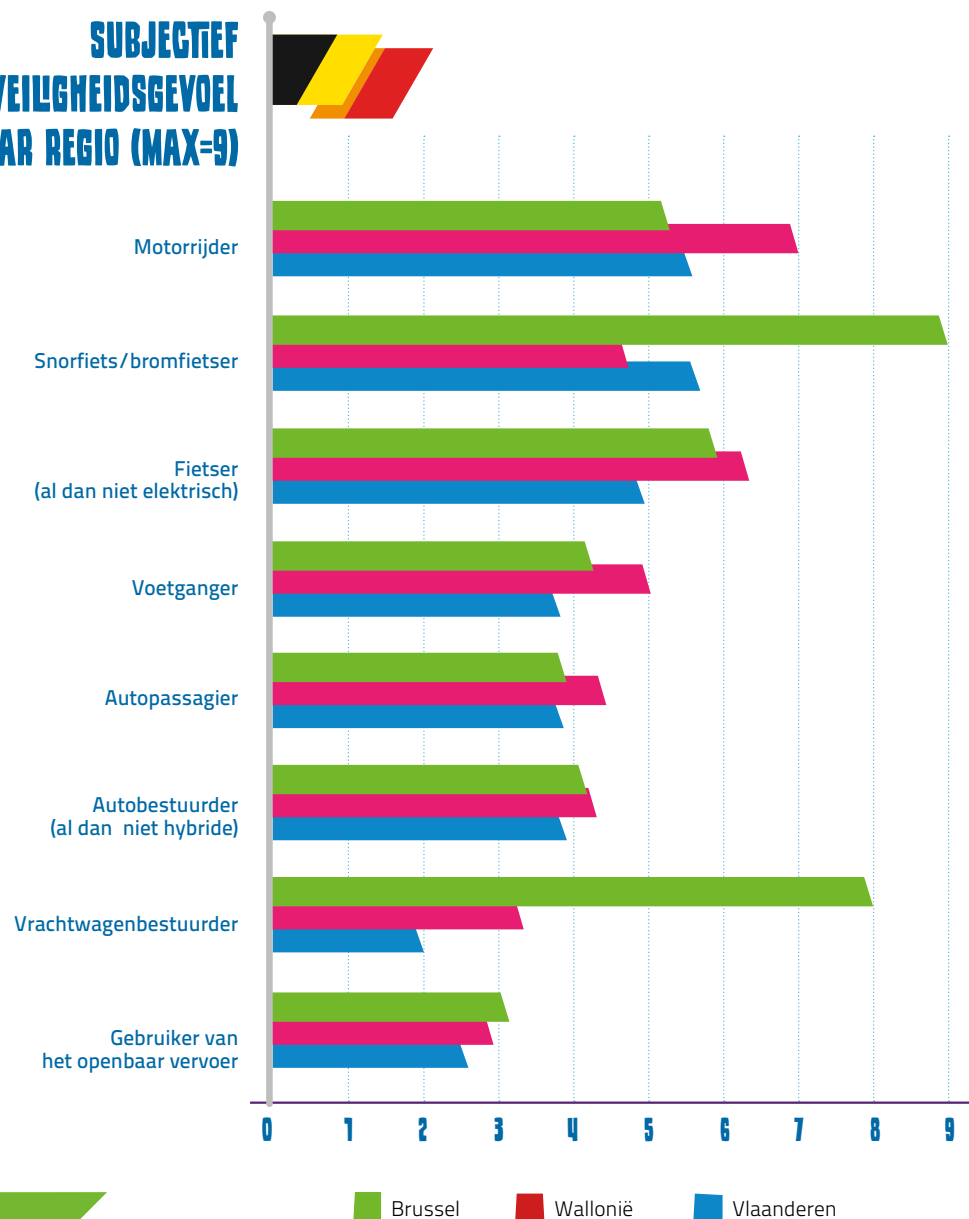
De verschillen voor de meeste categorieën van weggebruikers zijn relatief beperkt. Voor voetgangers en fietsers lijkt het onveiligheidsgevoel sinds 2012 te stagneren. Bij autobestuurders en passagiers zien we eerder een lichte daling van het onveiligheidsgevoel, terwijl het onveiligheidsgevoel bij de motorrijders in dezelfde periode eerder een stijgende tendens vertoont.

Globaal genomen stellen we dus geen significante evoluties in het onveiligheidsgevoel vast over de volledige periode van 5 jaar. In dezelfde periode daalde het aantal dodelijke verkeersslachtoffers van 770 in 2012 tot 732 in 2015. Ook het totaal aantal gewonden daalde van 57763 in 2012 naar 51839 in 2016. Het onveiligheidsgevoel lijkt die tendens dus niet onmiddellijk te volgen. Het onveiligheidsgevoel bij de burgers volgt dus zeker niet altijd de objectieve feiten.

**SUBJECTIEF
ONVEILIGHEIDSGEVOEL**
9=HEEL ERG IN GEVAAR
0=NIET IN GEVAAR



SUBJECTIEF ONVEILIGHEIDSGEVOEL NAAR REGIO (MAX=9)



WAAR HANGT HET ONVEILIGHEIDSGEVOEL MEE SAMEN?

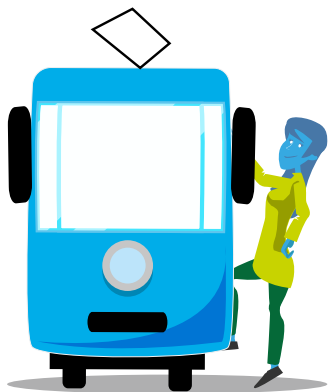
In het algemeen merken we een lichte tendens tot een iets groter onveiligheidsgevoel bij oudere respondenten en bij vrouwen.

Indien we het onveiligheidsgevoel bekijken per gewest, vallen voor sommige groepen weggebruikers wel erg sterke verschillen op.

Een van de meest opvallende verschillen zien we bij de motorrijders. Ze voelen zich duidelijk minder veilig in Wallonië dan in de andere twee gewesten. We zien een soortgelijke tendens voor de voetgangers.

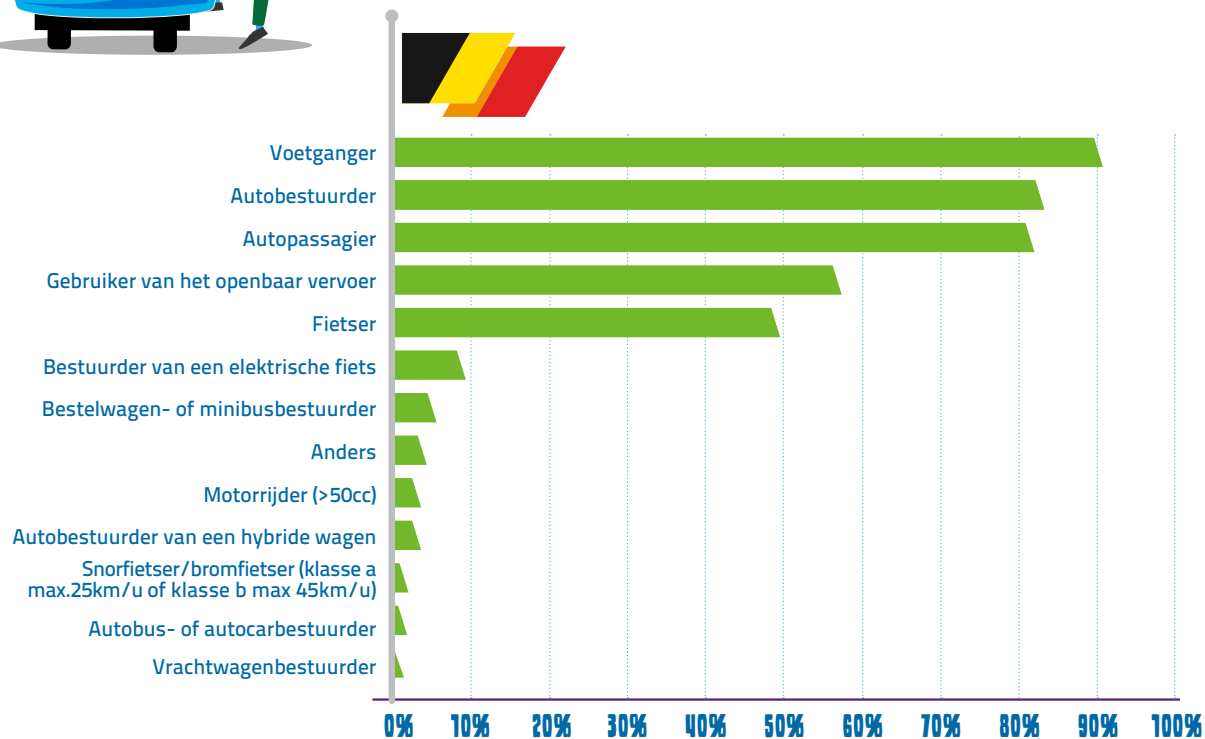
Fietsers daarentegen voelen zich in het algemeen veiliger in Vlaanderen dan in Brussel of Wallonië. In Brussel valt ook nog op dat er een groter onveiligheidsgevoel heerst bij bromfietzers en bestuurders van vrachtwagens.





HOE VERPLAATSTEN WE ONS IN 2016?

DE ELEKTRISCHE FIETS STEEDS POPULAIRDER



De bovenstaande grafiek geeft weer welke verplaatsingsmiddelen de Belgen in het afgelopen jaar minstens één keer gebruikten. Daaruit blijkt dat 91% van de respondenten zich in het afgelopen jaar als voetganger in het verkeer begaf. 83% heeft een wagen bestuurd, 82% was passagier in een personenwagen.

Over het hele land bekeken nam bijna de helft (49%) ooit de fiets. Slechts 15% van de Walen nam het afgelopen jaar de fiets, terwijl dit in Vlaanderen 72% bedraagt en zelfs in Brussel rond de 32% ligt.

In totaal reed 9% reed in het afgelopen jaar met een elektrische fiets. De opmars van de elektrische fiets, die ook al in de vorige edities van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête duidelijk werd, zet zich dus door. In 2016 waren er meer Belgen die een elektrische fiets gebruikten dan motorrijders en bromfietzers samen.

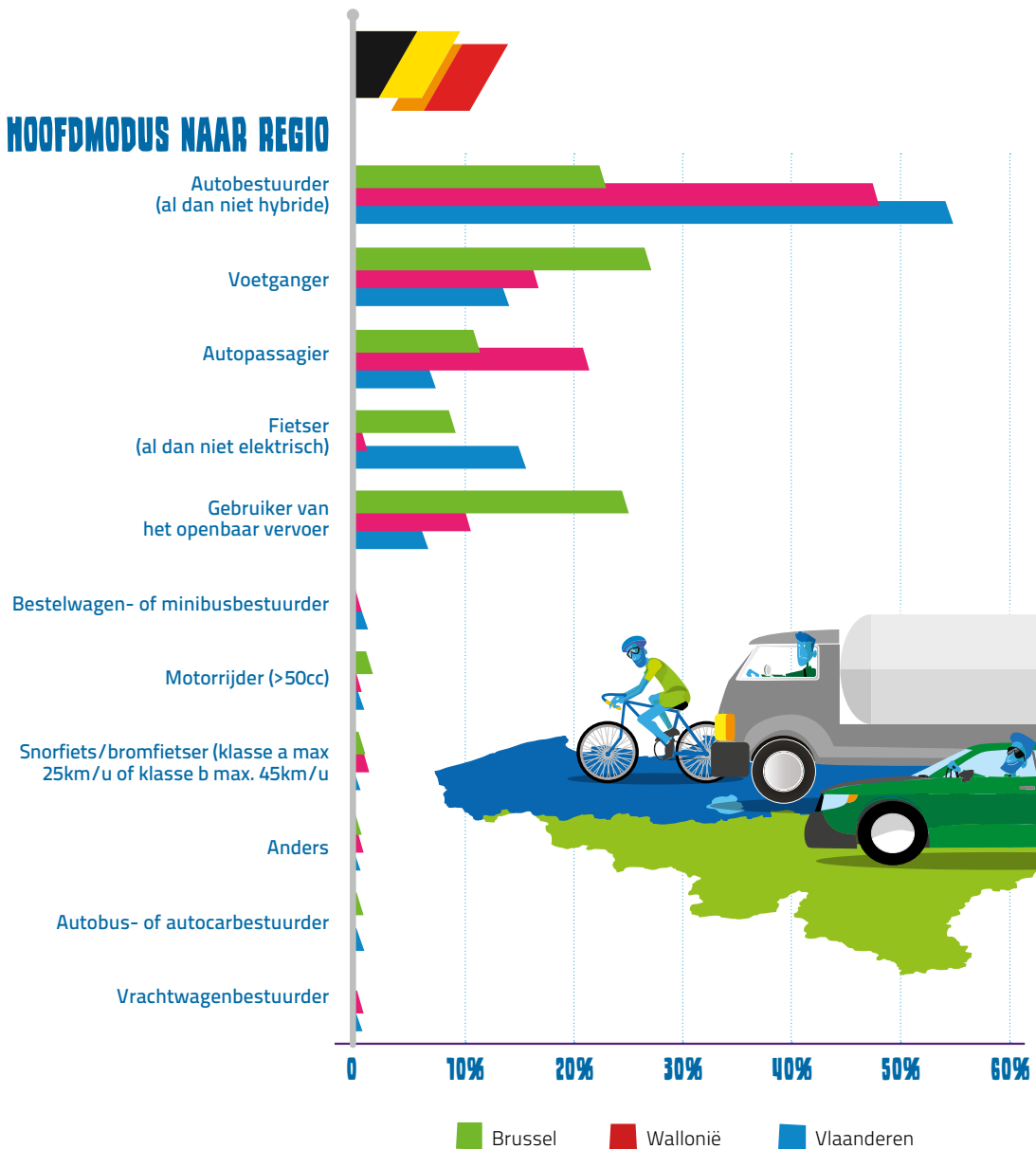
De overige groepen in de grafieken maken duidelijk hoe klein sommige groepen weggebruikers zijn: 6% van de bevolking bestuurde een bestelwagen, slechts 4% reed met de moto.

Welke vervoermiddelen de Belg gebruikte in het afgelopen jaar geeft een idee van het aandeel van verschillende groepen weggebruikers in het verkeer, maar een nog specifiek beeld krijgen we wanneer we analyseren wie welk vervoermiddel gebruikt als hoofdverplaatsingswijze.

HOE VERPLAATSTEN WE ONS IN HOOFDZAAK?

Indien we kijken naar de hoofdverplaatsingswijze per gewest zien we dezelfde tendensen als in 2014: in Vlaanderen en Wallonië is een auto besturen de hoofdverplaatsingswijze voor ruwweg de helft van de bevolking. In Brussel is dit slechts 22% en geven 25% van de respondenten aan zich in hoofdzaak met het openbaar vervoer te verplaatsen. Daar waar dit percentage in Vlaanderen en Wallonië rond de 10% schommelt. Nog opvallend is het kleine percentage fietsers in Wallonië. Voor slechts 1% is de fiets daar de hoofdverplaatsingswijze, terwijl dit percentage oploopt tot 9% in Brussel en maar liefst 15% in Vlaanderen.

HOOFDMODUS NAAR REGIO



WELK RISICOGEDRAG GEVEN WE TOE?

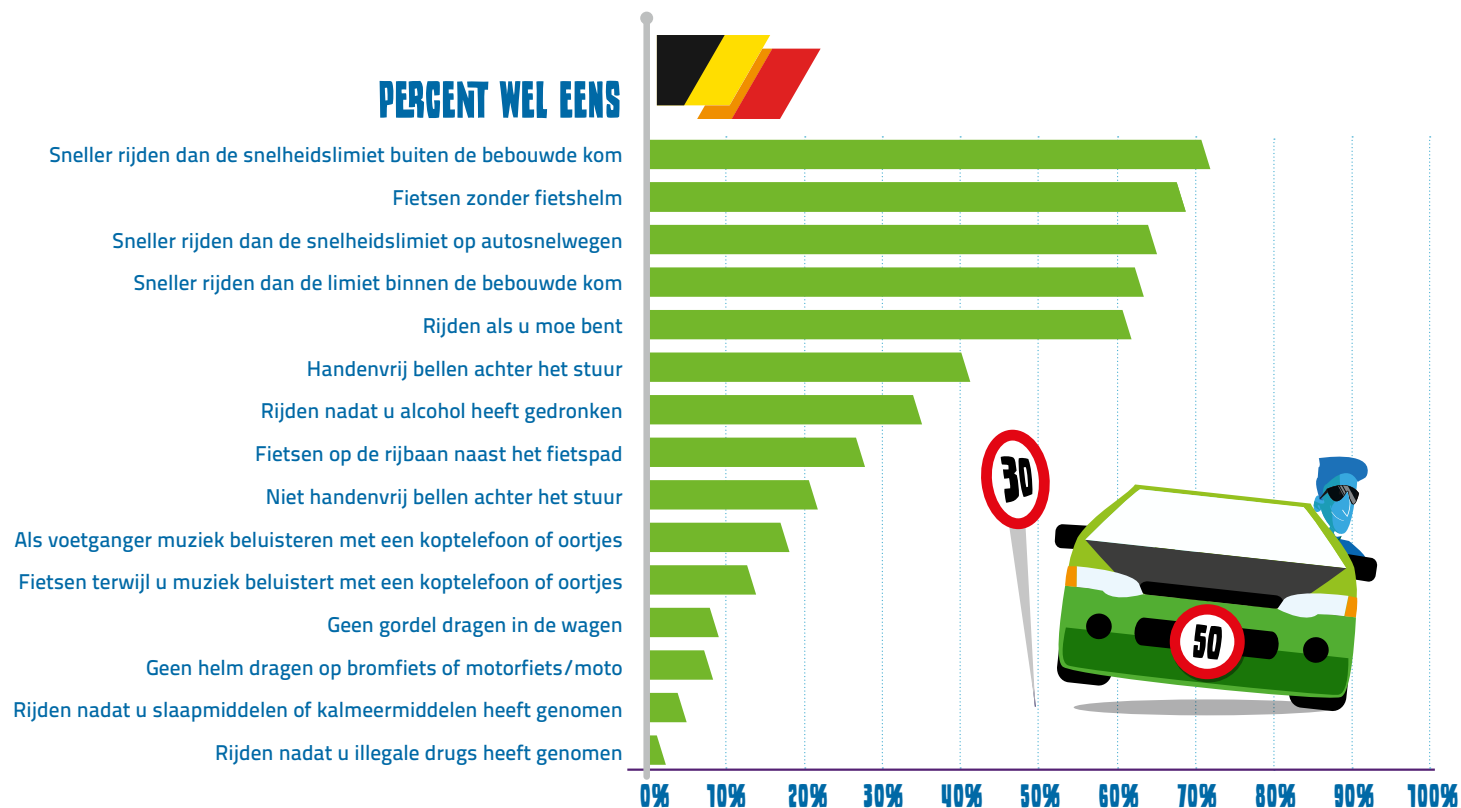
SNELHEID NOG STEEDS EEN GROOT PROBLEEM

Het onveiligheidsgevoel in het verkeer kan verschillende oorzaken hebben. Zo spelen onder andere het gedrag van andere weggebruikers, de weginfrastructuur, eerdere ervaringen met ongevallen in de familie, en de persoonlijkheid van de respondent een rol. Op basis van diepteonderzoek van verkeersongevallen weten we dat onaangepast

gedrag van de weggebruikers zelf in 90% van de gevallen mee aan de basis ligt van ongevallen.

Daarom hebben ook ditmaal alle respondenten bevraagd over hoe vaak ze bepaalde overtredingen of andere risicogedragingen stellen in het verkeer. Voor elk thema gaven de respondenten aan in welke mate ze dit gedrag

stelden, gaande van 'nooit' tot 'bijna dagelijks'. De vraag werd alleen gesteld aan respondenten die het gedrag mogelijk zouden kunnen stellen. Respondenten die nooit gefietst hadden, werd bijvoorbeeld niet gevraagd hoe vaak ze zonder een helm fietsten. Uit de resultaten blijkt duidelijk dat van alle onderzochte risicogedragingen snelheidsovertredingen het vaakst voorkomen.



Zo geeft 72% van de respondenten toe buiten de bebouwde kom de snelheidslimieten te overschrijden. Ook op autosnelwegen en binnen de bebouwde kom geeft tussen de 60 en 70% van de respondenten aan in overtreding te zijn geweest.

Van de andere factoren vallen vooral rijden onder invloed van alcohol en vermoeidheid op. 62% van de Belgen heeft gereden terwijl hij moe was. 35% geeft toe gereden te hebben na het drinken van alcohol. 22% belt wel eens niet handenvrij achter het stuur. 2% van de bestuurders zegt wel eens gereden te hebben na het nemen van illegale drugs.

WELKE FACTOREN BEPALEN ONS RISICOGEDRAG?

Er zijn regionale verschillen in het aantal toegegeven snelheidsovertredingen. Brusselse bestuurders geven aan minder vaak te snel te rijden en dat geldt voor alle wegtypes. Zo blijkt dat de Brusselse bestuurders ongeveer 10% minder de snelheidslimieten overschrijden dan de Vlaamse en Waalse bestuurders.

Wat geslacht betreft stellen we ook een duidelijk effect op snelheidsgedrag vast. Vrouwen geven gemiddeld 10% minder vaak aan wel eens een snelheidsovertreding te begaan. Maar het grootste verschil doet zich voor bij het rijden onder invloed, waar ongeveer dubbel zoveel mannen als vrouwen toegeven onder invloed gereden te hebben (44% versus 23%), en waar meer dan dubbel zoveel mannen als vrouwen toegeven illegale drugs te nemen achter het stuur (3% versus 1%).

De duidelijkste verschillen zien we tussen de verschillende leeftijdsgroepen. Voor bijna alle risicogedragingen rapporteren jongere weggebruikers vaker bepaalde risico's te nemen dan oudere weggebruikers.

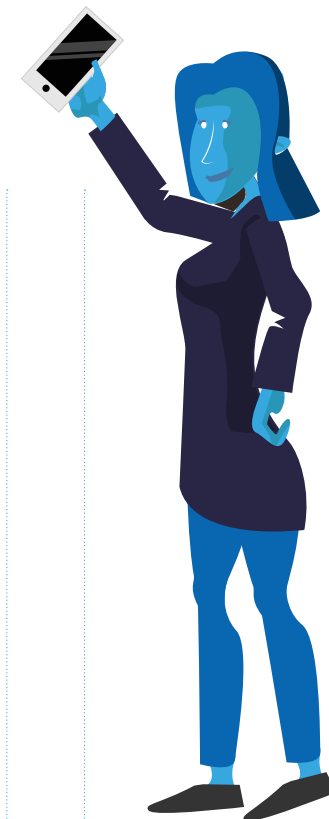
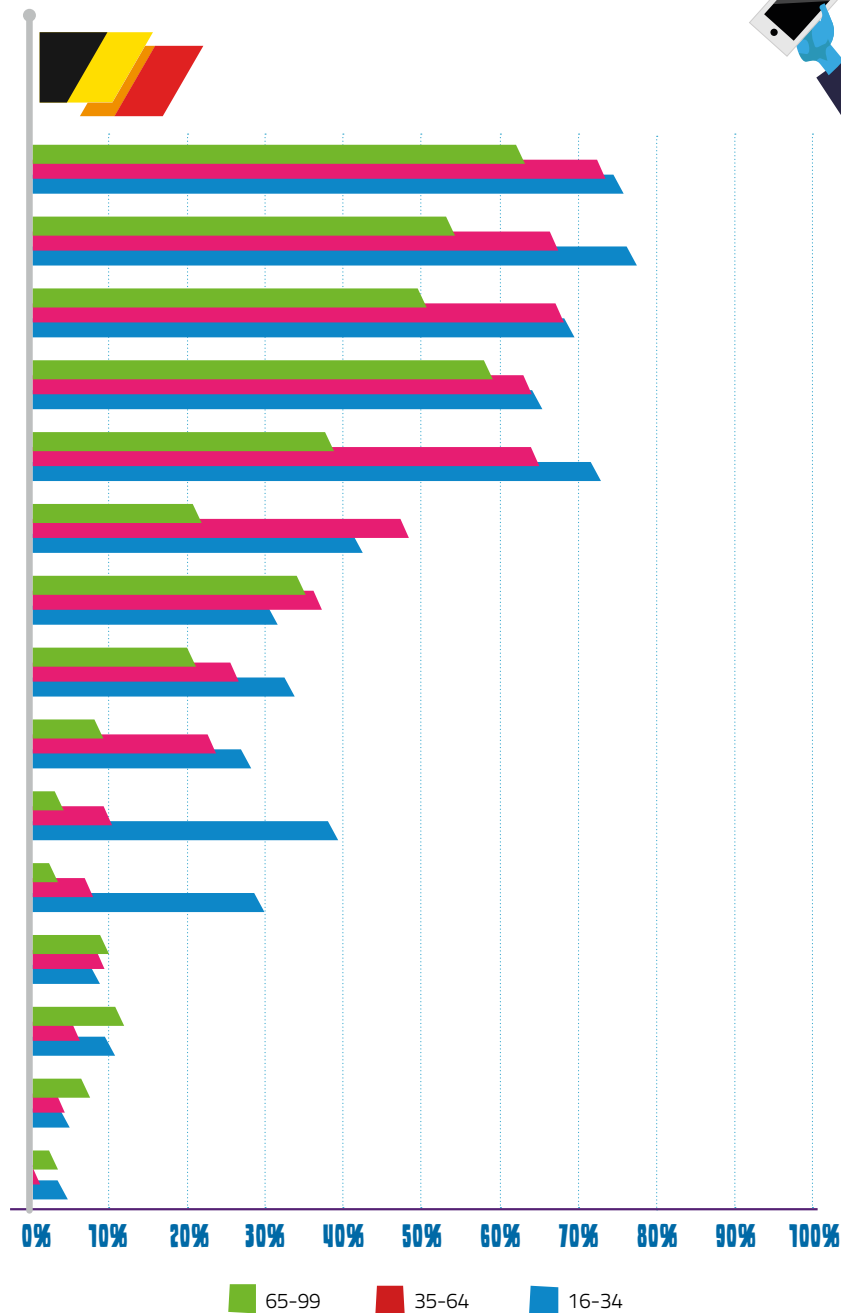
We zien dit zowel bij snelheidsovertredingen, bij bellen achter het stuur, als bij vermoeid rijden. Dezelfde tendens zien we ook bij het gebruik van oortjes of de gsm bij zowel voetgangers, fietsers als autobestuurders. Dit fenomeen is uiteraard deels te wijten aan het feit dat deze technologieën vaker gebruikt worden door jongere weggebruikers.

De uitzonderingen die de regel bevestigen zijn eveneens opmerkelijk. Zo stellen we geen verschil vast tussen de drie leeftijdsgroepen voor rijden onder invloed van alcohol of het dragen van de gordel.



GERAPPORTEERD GEDRAG NAAR LEEFTIJD

- Sneller rijden dan de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom
- Fietsen zonder fietshelm
- Sneller rijden dan de snelheidslimiet op autosnelwegen
- Sneller rijden dan de limiet binnen de bebouwde kom
- Rijden als u moe bent
- Handenvrij bellen achter het stuur
- Rijden nadat u alcohol heeft gedronken
- Fietsen op de rijbaan naast het fietspad
- Niet handenvrij bellen achter het stuur
- Als voetganger muziek beluisteren met een koptelefoon of oortjes
- Fietsen terwijl u muziek beluistert met een koptelefoon of oortjes
- Geen gordel dragen in de wagen
- Geen helm dragen op bromfiets of motorfiets/moto
- Rijden nadat u slaapmiddelen of kalmeermiddelen heeft genomen
- Rijden nadat u illegale drugs heeft genomen



HOE AANVAARDBAAR VINDEN WE RISICOGEDRAG?

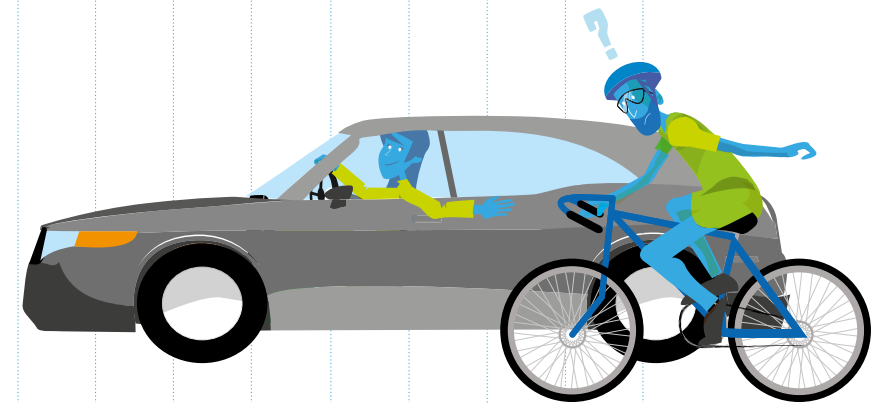
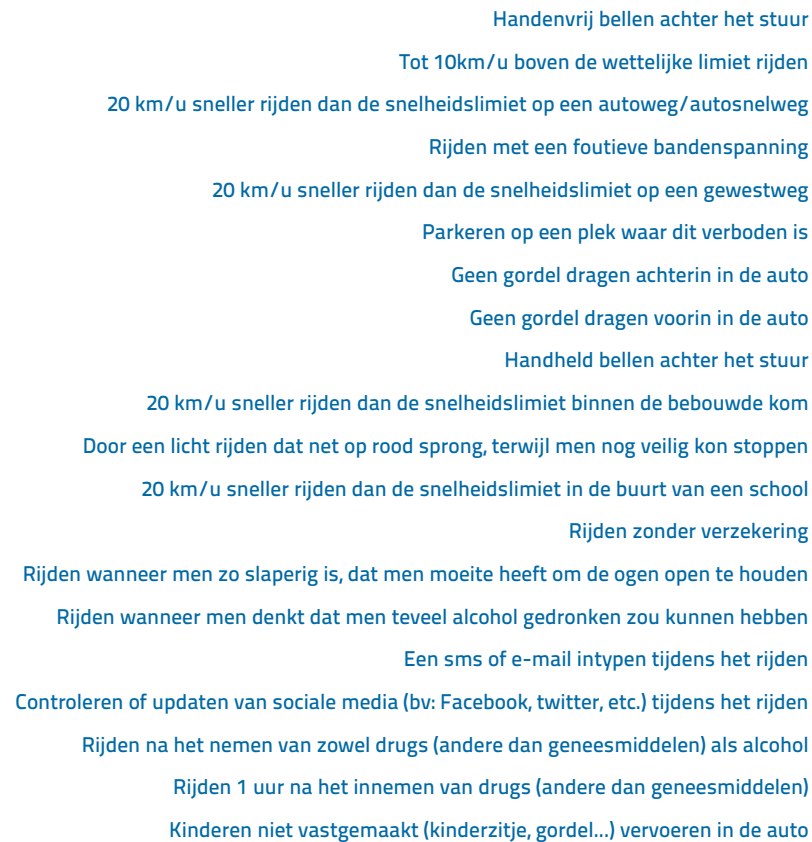


We peilden in de enquête van 2016 ook naar de persoonlijke en sociale aanvaardbaarheid van een reeks risicogedragingen. De resultaten tonen aan dat de meeste risicogedragingen voor minder dan 10% van de bevolking persoonlijk aanvaardbaar zijn. Voor de meeste risicogedragingen zelfs slechts voor percentages rond de 2%. Algemeen genomen lijkt dit te bevestigen dat de Belgische weggebruiker overtuigd is van het risico en de sociale onwenselijkheid van asociaal en gevaarlijk gedrag in het verkeer.

Zelfs voor vrij vaak voorkomende risicogedragingen zoals bijvoorbeeld telefoneren met een telefoon in de hand achter het stuur van de wagen of rijden onder invloed ligt het percentage respondenten dat dit gedrag persoonlijk aanvaardbaar vindt onder de 5%.

Deze resultaten bevestigen met andere woorden een belangrijke vaststelling van de vorige edities van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête: zelfs al is de Belg zelf overtuigd van de onwenselijkheid van risicogedrag in het verkeer, het blijft moeilijk om zich systematisch altijd aan de regels te houden. Een opmerkelijke uitzondering op de lage algemene aanvaardbaarheid van risicogedragingen vormt het overtreden van snelheidslimieten buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen. 22% vindt het aanvaardbaar om 20 km/h te snel te rijden op autosnelwegen.

PERCENTAGE RESPONDENTEN DIE HET GEDRAG (EERDER) PERSOONLIJK AANVAARDBAAR VINDT



0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%

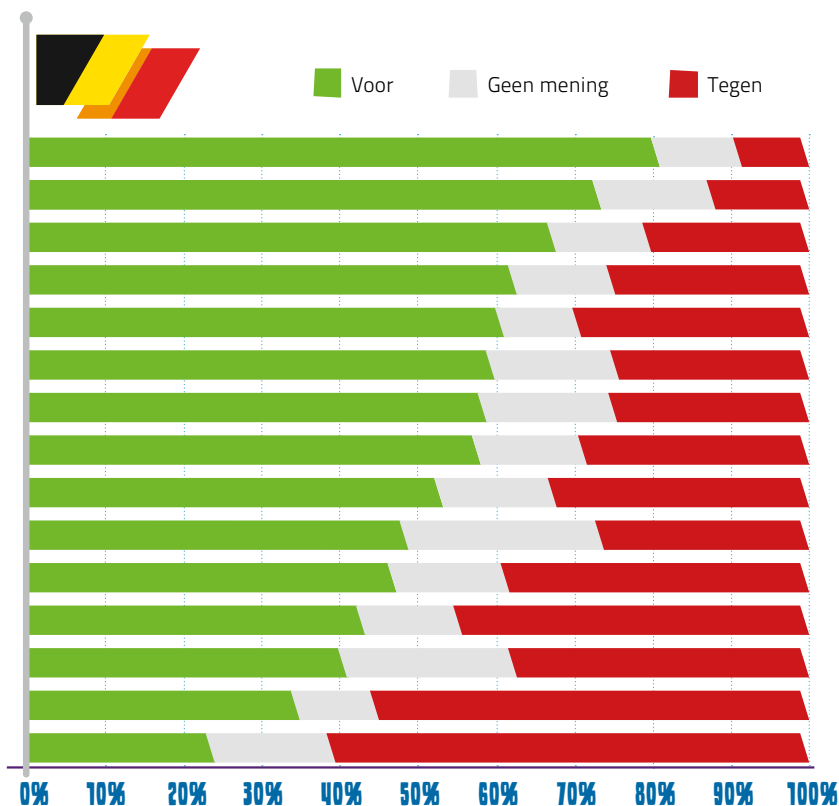
WAT IS HET DRAAGVLAK VOOR VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN?

Net zoals in de vorige edities van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête gingen we deze keer na of de Belg voor of tegen nieuwe verkeersmaatregelen is. Omdat sommige resultaten een sterk gepolariseerd beeld vertonen, rapporteren we dit jaar niet alleen het percentage van mensen die voorstander zijn, maar geven we in de grafiek ook de onthoudingen en tegenstemmen weer.

De resultaten blijken volledig in lijn te liggen van de resultaten van 2012 tot 2014.



- Verplicht alcoholslot voor bestuurders die vroeger al eens betrapt zijn op rijden onder invloed van alcohol
- Meer alcoholcontroles door de politie dan nu
- Verplichting fluohesje voor voetgangers en fietsers als het donker is
- Aanpassingen van de weginfrastructuur om het snelheidsregime af te dwingen
- Nultolerantie inzake alcohol voor alle bestuurders
- Verbod op verkoop van alcohol in benzinestations langs de snelweg / autostrade
- Meer snelheidscontroles door de politie t.o.v. het huidige aantal
- Verbod op het gebruik van een koptelefoon of oortjes door voetgangers of fietsers
- Verplichting fietshelm
- Harde of angstaanjagende preventiecampagnes
- Rijbewijs met punten voor verkeersovertredingen
- Verbod op bellen achter het stuur voor alle gemotoriseerde vervoermiddelen (dus ook handenvrij)
- Verplichting winterbanden voor auto's, vrachtwagens en bussen
- Fietsers door rood laten rijden op plaatsen waar specifieke verkeersborden die dit toelaten staan
- Een veralgemeende zone 30 binnen de ring van steden





De resultaten van dit jaar bevestigen het grote draagvlak voor

- het verplichten van een alcoholslot voor recidivisten
- meer alcoholcontroles
- het verplichten van fluohesjes voor voetgangers en fietsers

Net zoals de voorbije jaren is er nog steeds een vrij sterke oppositie tegen:

- fietsers door rood laten rijden waar borden dit toelaten
- een veralgemeende zone 30 binnen de ring van steden

Het rijbewijs met punten blijft de meningen verdelen. Waar in de periode 2012-2014 nog een meerderheid zich hier "voor" uitsprak, zakte dit percentage in 2016 tot 48%. Opmerkelijk is evenwel tegelijk het groot aandeel tegenstanders van een rijbewijs met punten, dat dit jaar uitkomt op 38%.

Wanneer we de resultaten per gewest bekijken zien we enkele significante verschillen:

Rijbewijs met punten:

- 55% voor in Vlaanderen, 49% voor in Brussel, 31% voor in Wallonië
- 32% tegen in Vlaanderen, 34% tegen in Brussel, 51% tegen in Wallonië

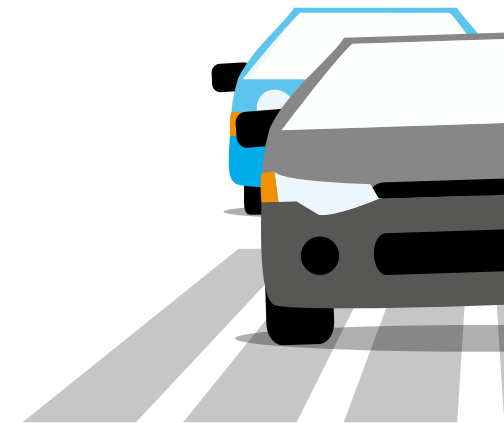
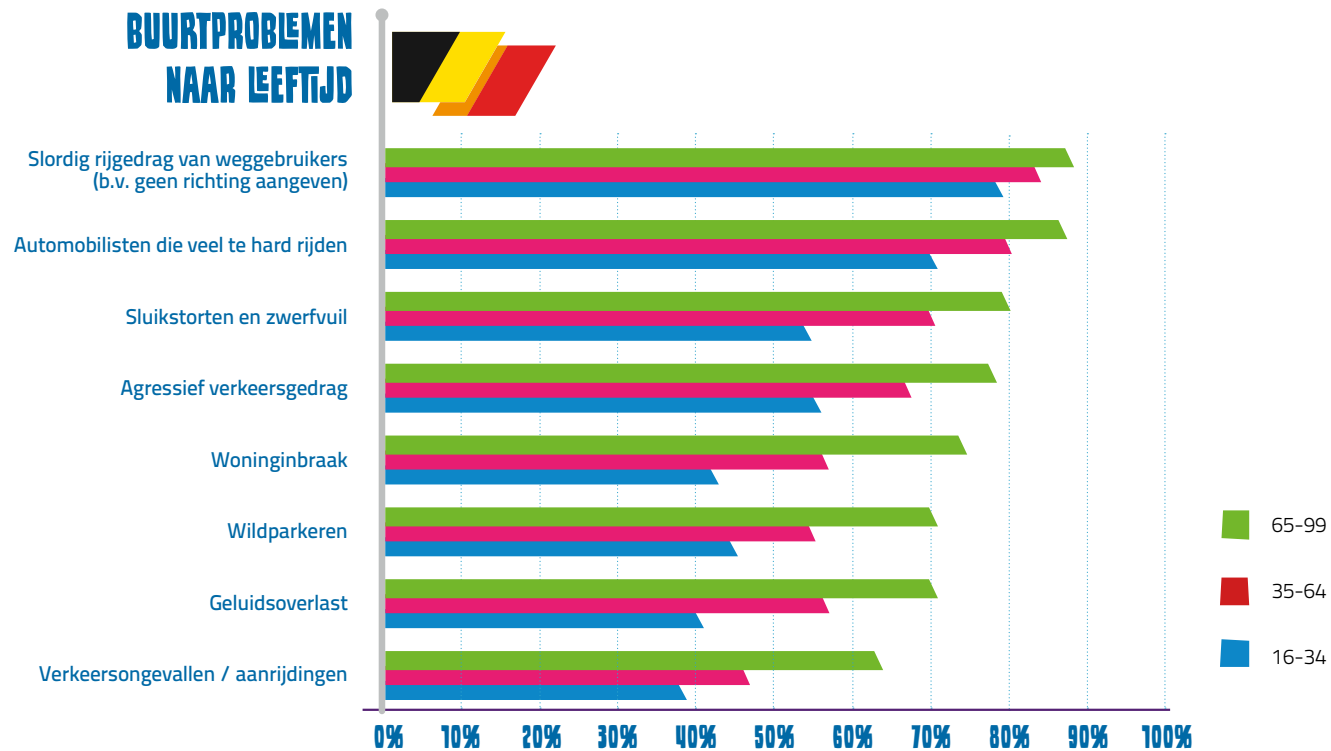
Verplichting fietshelm:

- 42% in Vlaanderen tegenover 72% voor in Wallonië.



BUURTPROBLEMEN: HOE OUDER, HOE MEER DE BELG IETS ALS EEN PROBLEEM ZIET

Geïnspireerd door de veiligheidsmonitor van de federale politie vroegen we dit jaar niet alleen of de respondenten een aantal asociale gedragingen in het verkeer in hun buurt een probleem vonden, zoals slordig rijgedrag, onaangepaste snelheid en afstand houden, maar namen we daarnaast de belangrijkste items van de veiligheidsmonitor op in de enquête: woninginbraken, geluidsoverlast, wildparkeren en sluikstorten.



Op de vraag 'In welke mate ervaart u de volgende zaken als een probleem in uw buurt?' geven de Belgen aan dat asociaal rijgedrag en slordig rijgedrag hen het vaakst storen. Dit is de top 3:

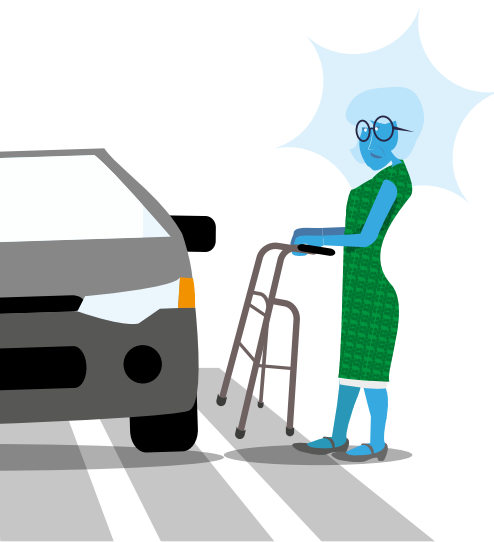
- geen richting aangeven (82%)
- automobilisten die met iets anders bezig zijn (79%)
- automobilisten die veel te hard rijden (79%)

Deze percentages liggen vele malen hoger dan het percentage respondenten dat beweert in zijn buurt last te hebben van bijvoorbeeld woninginbraken (56%) of geluidsoverlast (54%).

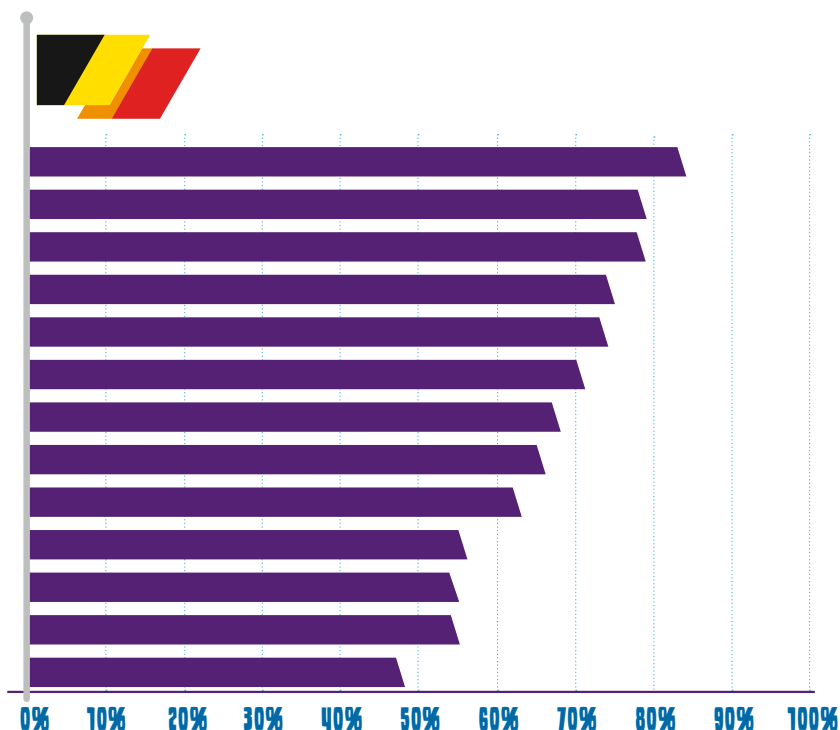
48% van de respondenten geeft aan dat verkeersongevallen en aanrijdingen in hun buurt een probleem vormen. Daarmee is het de minst geciteerde vorm van maatschappelijke overlast.

Een verdere analyse van het onveiligheidsgevoel op het niveau van de buurt naar geslacht, leeftijd en gewest toont dat in Brussel alle maatschappelijke vormen van overlast - zowel de verkeersgerelateerde als de andere vormen van overlast - grof samengevat 10% vaker voorkomen als in Vlaanderen en Wallonië. De leeftijd blijkt een zeer systematisch effect te hebben op de inschatting van het probleem: naarmate de respondenten ouder worden, geven zij meer en meer aan dat de bevroegde items een probleem vormen.

PERCENT EERDER OF HELEMAAL EEN PROBLEEM



- Slordig rijgedrag van weggebruikers (b.v. geen richting aangeven)
- Automobilisten die met iets anders bezig zijn (bellen, radio afstemmen)
- Automobilisten die te hard rijden
- Onaangepaste snelheid in het verkeer
- Weggebruikers die geen rekening houden met anderen (b.v. uitrit blokkeren, doorrijden bij een oversteekplaats)
- Automobilisten die weinig afstand houden
- Sluikstorten en zwerfvuil
- Agressief verkeersgedrag
- Automobilisten die gevaarlijke verkeersovertredingen begaan (b.v. rechts inhalen)
- Woninginbraak
- Geluidsoverlast
- Wildparkeren
- Verkeersongevallen / aanrijdingen



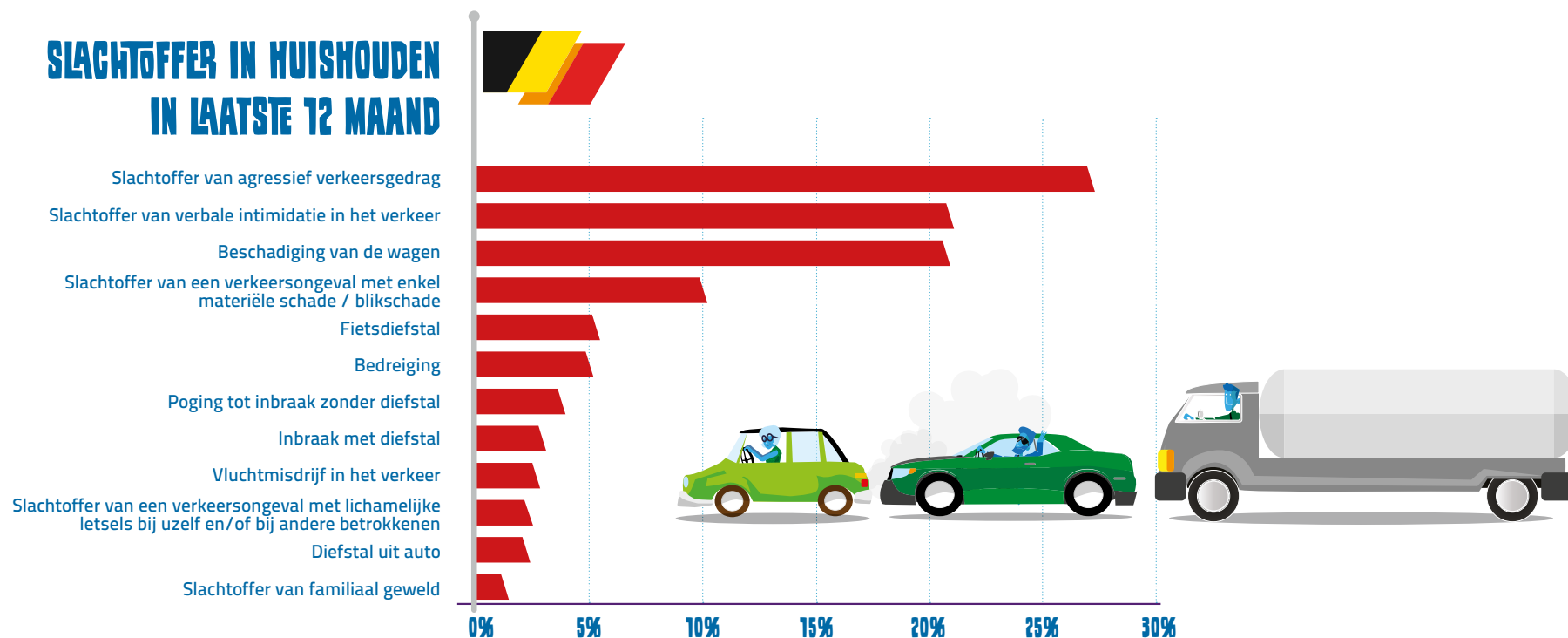
HOE VAAK ZIJN WE SLACHTOFFER?

BIJ 4% VAN DE BELGEN POGING TOT INBRAAK IN AFGELOPEN JAAR

Een belangrijke doelstelling van de veiligheidsmonitor van de politie was om in kaart te brengen hoe vaak burgers het slachtoffer werden van verschillende vormen van criminaliteit en overlast. Deze cijfers vormen een belangrijke aanvulling op de statistieken van het aantal bij de politie aangegeven feiten. Door de frequentie waarmee de Belg het slachtoffer zegt te zijn van onveilig gedrag in het verkeer te vergelijken met de frequentie van andere vormen van criminaliteit proberen we

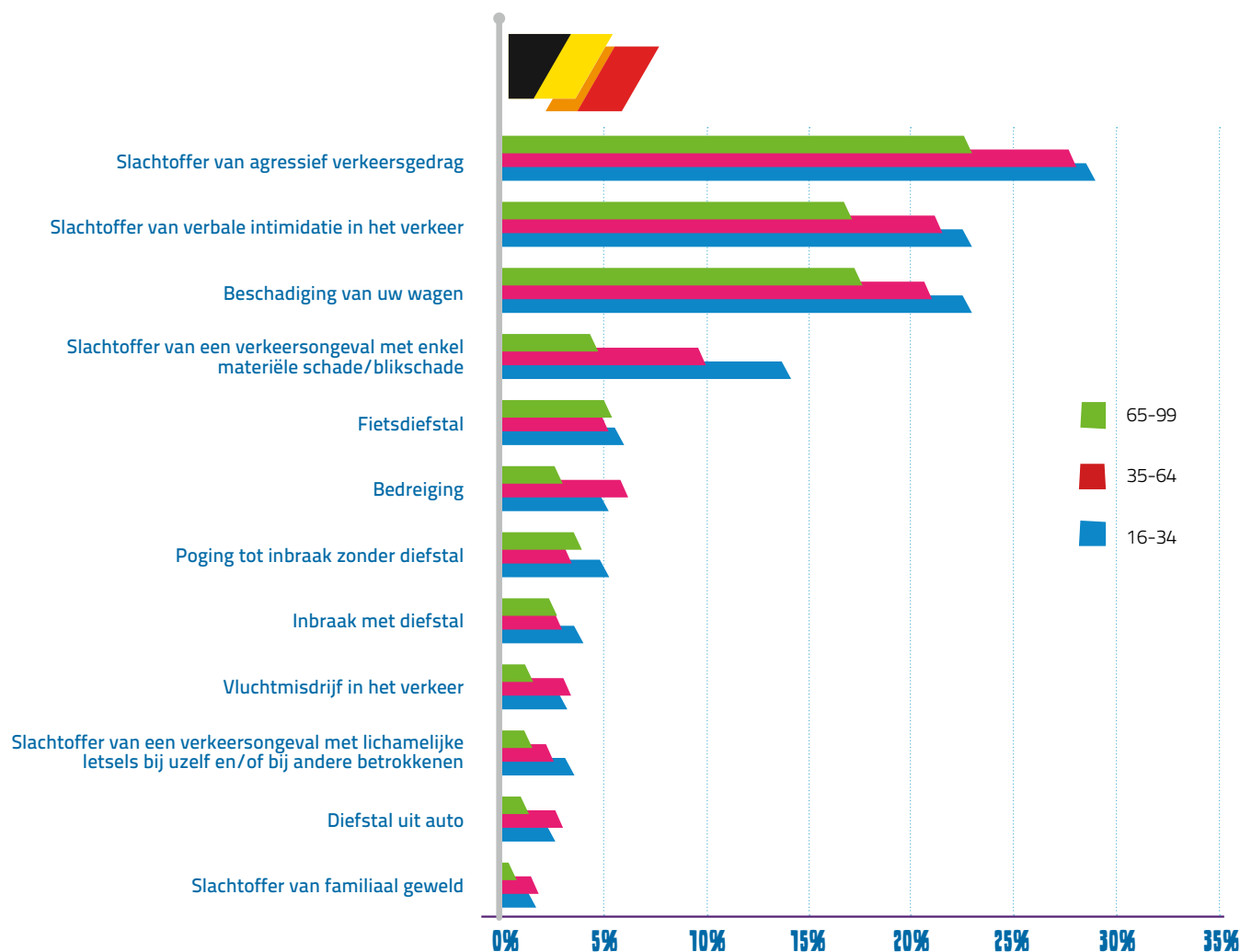
het verkeersveiligheidsprobleem verder in perspectief te zetten. De ernst van de verschillende onderzochte feiten is niet per se vergelijkbaar. Zo is verbale intimidatie vanzelfsprekend van een andere orde dan een inbraak of een diefstal. Door de relatieve frequentie van verschillende vormen van slachtofferschap te vergelijken, kunnen we wel in kaart brengen met welke vormen van overlast de Belg het vaakst geconfronteerd wordt.

SLACHTOFFER IN HUISHOUDEN IN LAATSTE 12 MAAND



Van een hele reeks feiten moesten de respondenten aangeven of iemand in hun huishouden er de laatste 12 maanden mee te maken heeft gehad. De globale resultaten laten zien dat voor een aantal ingrijpende vormen van criminaliteit toch

relatief hoge percentages vastgesteld worden. Zo werd in 21% van de gezinnen de wagen beschadigd, werd er bij 4% een poging tot inbraak zonder diefstal ondernomen en werd bij 3% effectief ingebroken met diefstal.



27% van de respondenten geeft aan het slachtoffer geweest te zijn van agressief verkeersgedrag, 21% van verbale intimidatie. 3% van de respondenten werd het slachtoffer van een vluchtmisdrijf in het verkeer in het afgelopen jaar. Bij 6% van de gezinnen werd het afgelopen jaar een fiets gestolen.

Er zijn enkele gewestelijke verschillen. Zo is in Vlaanderen slechts 15% van de respondenten in zijn gezin geconfronteerd met agressief rijgedrag en verbale intimidatie in het verkeer. In Brussel (33%) en Wallonië (45%) liggen die cijfers voor agressief verkeersgedrag veel hoger.

Wanneer we naar de leeftijd van de slachtoffers kijken, valt op dat de Belg naarmate hij ouder wordt, minder vaak geconfronteerd wordt met agressief verkeersgedrag en verbale intimidatie. Op zichzelf is dit misschien niet verbazingwekkend, maar het staat wel in contrast met het feit dat ouderen het wel meer als een probleem ervaren. De subjectieve beleving van onveiligheid wordt dus niet alleen bepaald door de frequentie waarmee de Belg effectief met bepaalde vormen van onveiligheid geconfronteerd wordt. Er zijn ook andere factoren die een rol spelen.

CONCLUSIE





Het doel van deze vijfde editie van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête was dubbel. Enerzijds het bilan opmaken van 5 jaar monitoring van het verkeersonveiligheidsgevoel van de Belgische weggebruiker. Anderzijds het verkeersonveiligheidsgevoel vergelijken met andere onveiligheidsgevoelens en andere vormen van overtredingen en criminaliteit.

Belgische burgers blijken zich het vaakst zorgen te maken over verkeersgerelateerde vormen van maatschappelijke overlast die in hun buurt voorkomen. De top drie wordt gevormd door drie vormen van onhoffelijk en gevaarlijk gedrag: slordig rijgedrag, verstrooide automobilisten en automobilisten die te hard rijden. Meer dan 75% van de Belgen geven aan dit een probleem te vinden in hun buurt. Andere vormen van criminaliteit, die objectief beschouwd ook wel minder vaak voorkomen, zoals woninginbraken of geluidsoverlast, worden met 55% duidelijk minder aangegeven als een probleem.

Uit de resultaten blijkt dat de sociale aanvaardbaarheid van risicogedrag in het verkeer erg klein is. Tezelfdertijd stellen we echter vast dat zelfs algemeen afgekeurde risico's in het verkeer toch vaak toegegeven worden door de bestuurders zelf. Er is wel een draagvlak voor doortastende maatregelen, zoals het verplichten van een alcoholslot voor recidivisten en meer alcoholcontroles.

Dat draagvlak is echter kleiner voor de relatief meer aanvaarde risico's zoals bijvoorbeeld te snel rijden. Zo is bijvoorbeeld 58% wel te vinden voor het verder opdrijven van het aantal snelheidscontroles, maar is 25% daar ook tegen. 80% van de Belgen geeft aan dat te snel rijden een probleem is in zijn buurt. Dit is een oproep om dit probleem krachtdadig aan te pakken.

