

Nationale verkeersonveiligheidsenquête 2017

Inleiding

Sinds 2012 bevaart Vias institute elk jaar een representatieve steekproef van Belgische respondenten over hun onveiligheidsgevoel. Elk jaar zorgen we voor een nieuwe insteek met nieuwe vragen. Zo zijn er dit jaar aan de respondenten een uitgebreidere set vragen voorgelegd over het verplaatsingsgedrag van de Belg. Deze verbreding van de vragenlijst sluit perfect aan bij de vernieuwde missie die we als Vias institute hebben om niet enkel de verkeersveiligheid maar ook de mobiliteit te verbeteren.

Nog een extraatje van dit jaar is een analyse van de geografische spreiding van de resultaten. Door de steekproef sterk uit te breiden naar 6200 respondenten, bijna 3 keer zoveel als vorig jaar, kunnen we dit jaar betrouwbare resultaten op het niveau van elke provincie rapporteren.

Met deze verkeersONveiligheidsenquête houden we zo de vinger aan de pols over wat onze landgenoten als problemen in ons verkeer ervaren.

Karin Genoe, Afgevaardigd Bestuurder Vias institute

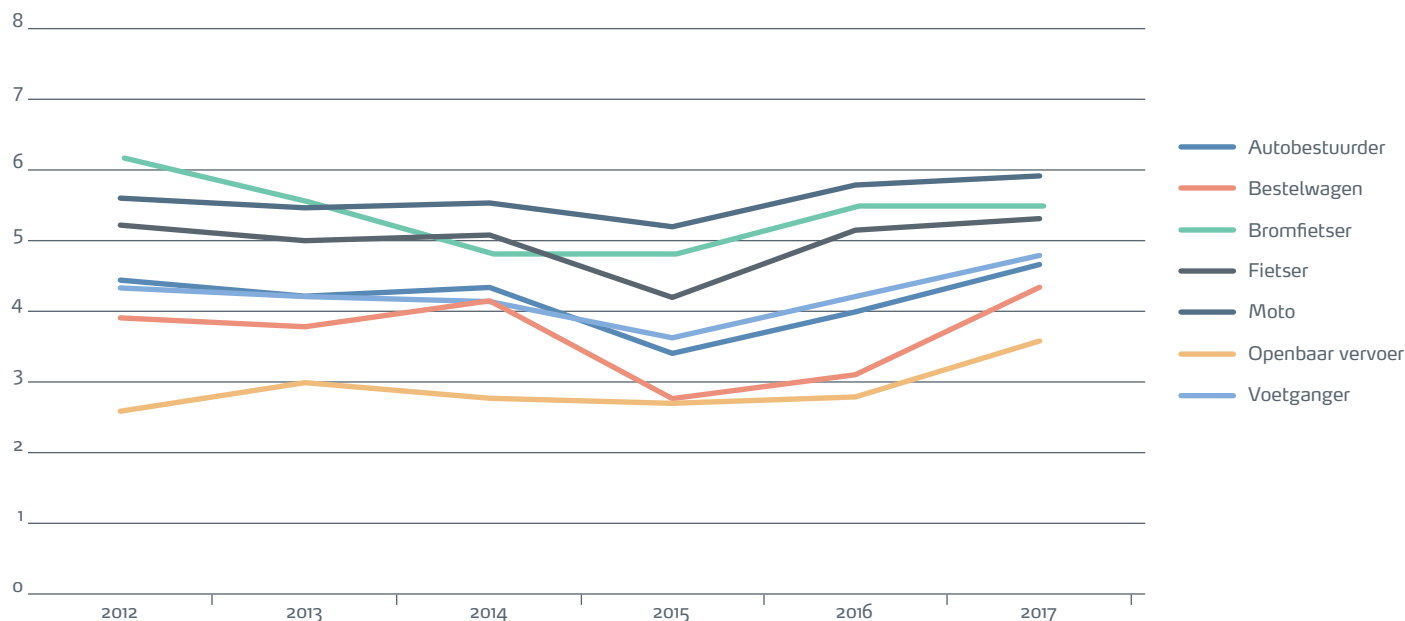


Evolutie van het onveiligheidsgevoel in het verkeer



In de figuur hieronder rapporteren we de evolutie van het onveiligheidsgevoel voor verschillende transportmodi. De resultaten betreffen de gemiddelde score op een antwoordschaal van 0 (helemaal niet in gevaar) tot 9 (heel erg in gevaar) over hoe (on)veilig men zich in het verkeer voelt wanneer men zich verplaatst op een bepaalde manier (als fiets, als autobestuurder, enz...).

Alhoewel de resultaten fluctueren van jaar tot jaar valt over de gehele periode op dat tussen 2012 en 2017 er nauwelijks evoluties in het algemene onveiligheidsgevoel voor de verschillende types weggebruikers vast te stellen zijn. De enige uitzondering daarop vormen de resultaten over het onveiligheidsgevoel bij gebruikers van het openbaar vervoer. Alhoewel gebruikers van het openbaar vervoer zich ook in 2017 nog steeds aan de veilige kant van de schaal bevinden nam hun gevoel van onveiligheid toe van 2,59 in 2012 tot 3,58 in 2017. Verder blijft de relatieve rangorde door de jaren heen behouden. Motorfietsers, bromfietzers en fietsers voelen zich gemiddeld eerder onveilig. Voetgangers, autobestuurders en bestelwagenbestuurders situeren zich gemiddeld rond het neutrale punt van de antwoordschaal en gebruikers van het openbaar vervoer aan de veilige kant.



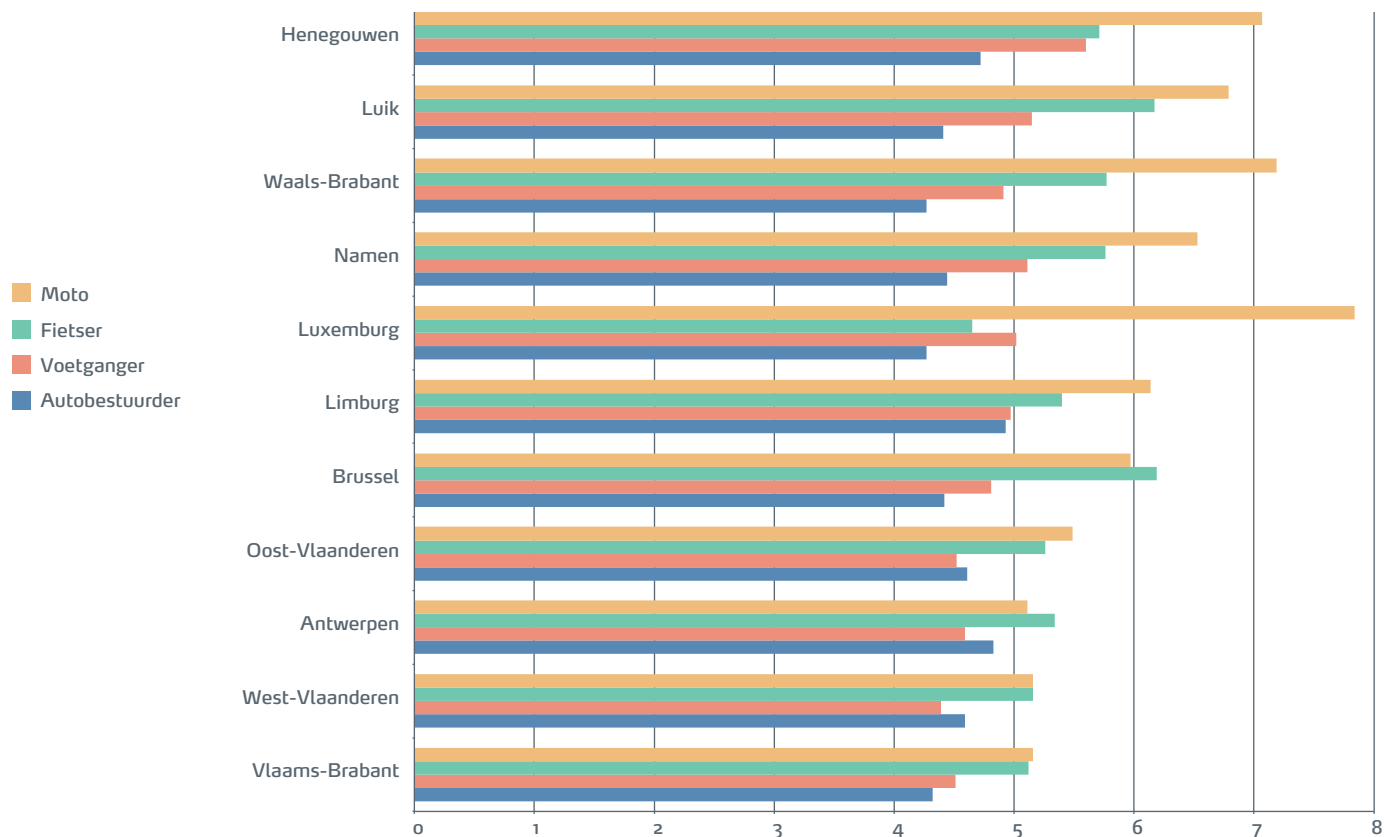
Figuur 1. Gemiddeld onveiligheidsgevoel (0=helemaal niet in gevaar, 9=heel erg in gevaar) per verplaatsingsmodus

Onveiligheidsgevoel per provincie

In de grafiek hieronder rapporteren we het onveiligheidsgevoel van voetgangers, fietsers, motorfietsers en autobestuurders voor de 10 Belgische provincies en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De grootste uitschieters in deze grafiek betreffen de motorrijders in alle provincies van het Waals gewest, die zich beduidend onveiliger voelen dan de motorrijders in de Vlaamse provincies. Uitzondering daarop zijn de Limburgse motorrijders, die zich ergens tussen beide situeren.

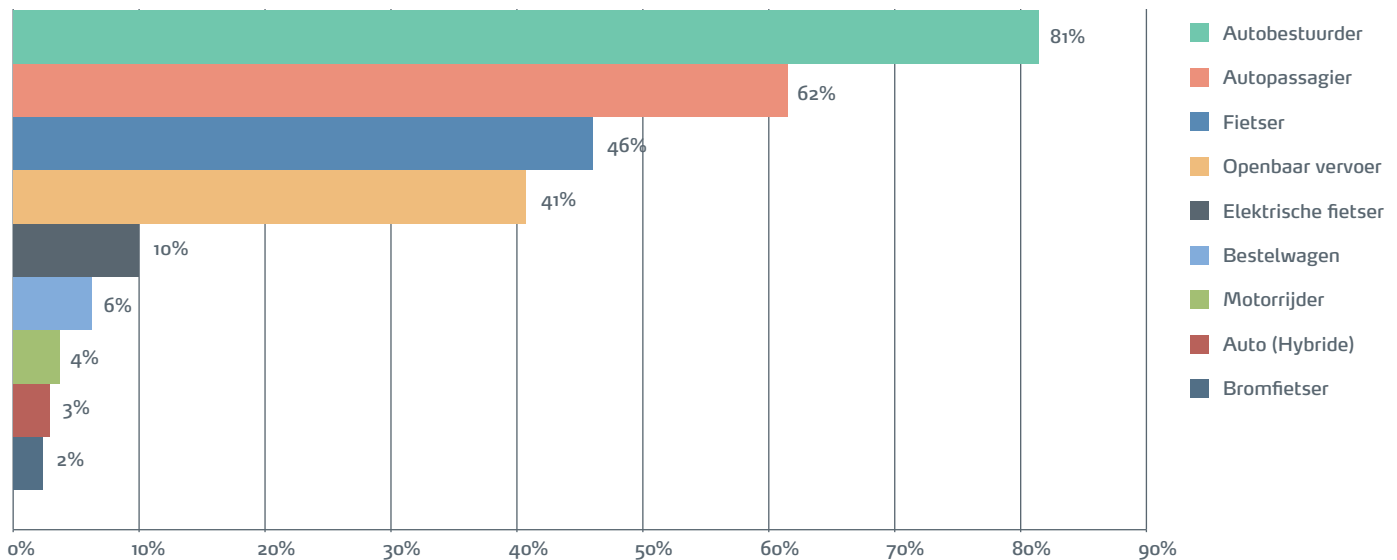
Het onveiligheidsgevoel van voetgangers en autobestuurders hangt niet duidelijk af van de provincie. Bij fietsers ligt dit anders. Ze voelen zich systematisch veiliger in alle Vlaamse provincies dan in de Waalse provincies. Fietsers voelen zich het onveiligst in Brussel.



Figuur 2. Gemiddeld onveiligheidsgevoel (0=helemaal niet in gevaar, 9 = heel erg in gevaar) voor geselecteerde modi per provincie

Verplaatsingsgedrag van de Belgen

Om een beeld te krijgen over de variëteit van verplaatsingsmiddelen die de Belg gebruikt kijken we in de eerste plaats naar het percentage respondenten dat aangeeft in het afgelopen jaar een bepaalde vervoerswijze minstens één keer te hebben gebruikt.



Figuur 3. Percentage respondenten dat dit vervoermiddel in het afgelopen jaar minstens één keer heeft gebruikt



Deze figuur bevestigt de populariteit van de wagen ten opzichte van alle andere verplaatsingswijzen. Gemiddeld genomen over heel België blijkt 81% van alle burgers in het afgelopen jaar een personenwagen bestuurd te hebben. Ook de fiets en het openbaar vervoer worden frequent gebruikt. Ongeveer 40 procent van de ondervraagden verplaatste zich hiermee. Andere vervoermiddelen zoals bestelwagens, bromfietsen en motorfietsen worden maar door een kleine minderheid gebruikt. 10 procent van alle Belgen gebruikte in het afgelopen jaar een elektrische fiets. Dat zijn er iets meer dan vorig jaar (9%), maar in vergelijking met 2014 (5%) is dit een verdubbeling.

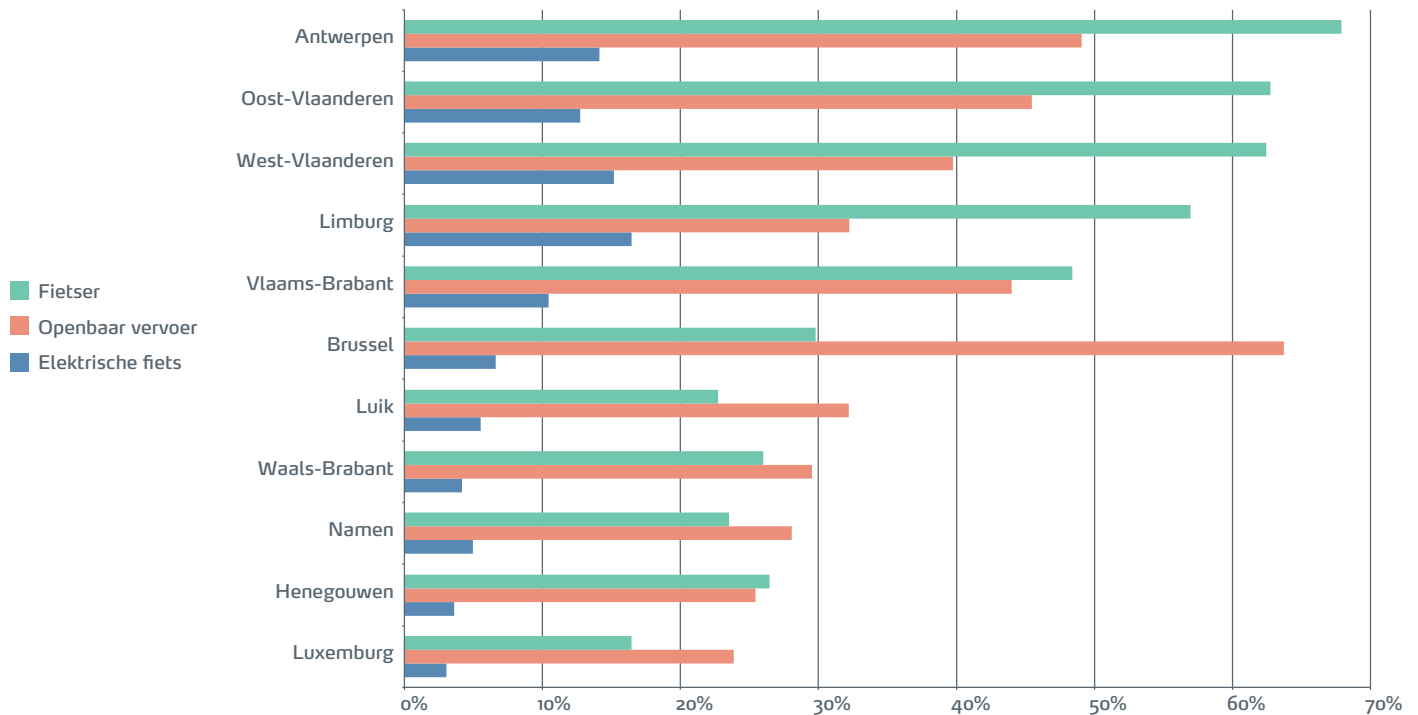
Achter deze algemene gemiddelden gaan grote geografische verschillen schuil, die in de figuur hieronder weergegeven worden.

Uit deze figuur blijkt duidelijk een verschil tussen de drie gewesten wat het fietsgebruik betreft. In bijna elke Vlaamse provincie hebben meer dan de helft van de burgers het afgelopen jaar gefietst. Antwerpen is koploper met 68%. Vlaams-Brabant is de provincie waar in Vlaanderen het minst wordt gefietst (45%).

In de Waalse provincies ligt het fietsgebruik rond de 25%, behalve in de provincie Luxemburg, waar slechts 17% van de inwoners wel eens de fiets nam.

Bij de elektrische fiets zien we ook dat het gebruik in Vlaanderen veel hoger ligt dan elders, met percentages tot zelfs 16% in de provincie Limburg. Gebruikers van het

openbaar vervoer zijn veruit het talrijkst in Brussel (63%), maar ook in de meeste Vlaamse provincies nam 40 à 45 procent wel eens de trein, tram of bus. In Limburg ligt het percentage met 32% wel iets lager. In Wallonië heeft ongeveer 70 procent van de totale bevolking in het afgelopen jaar geen enkele keer een vorm van openbaar vervoer gebruikt.



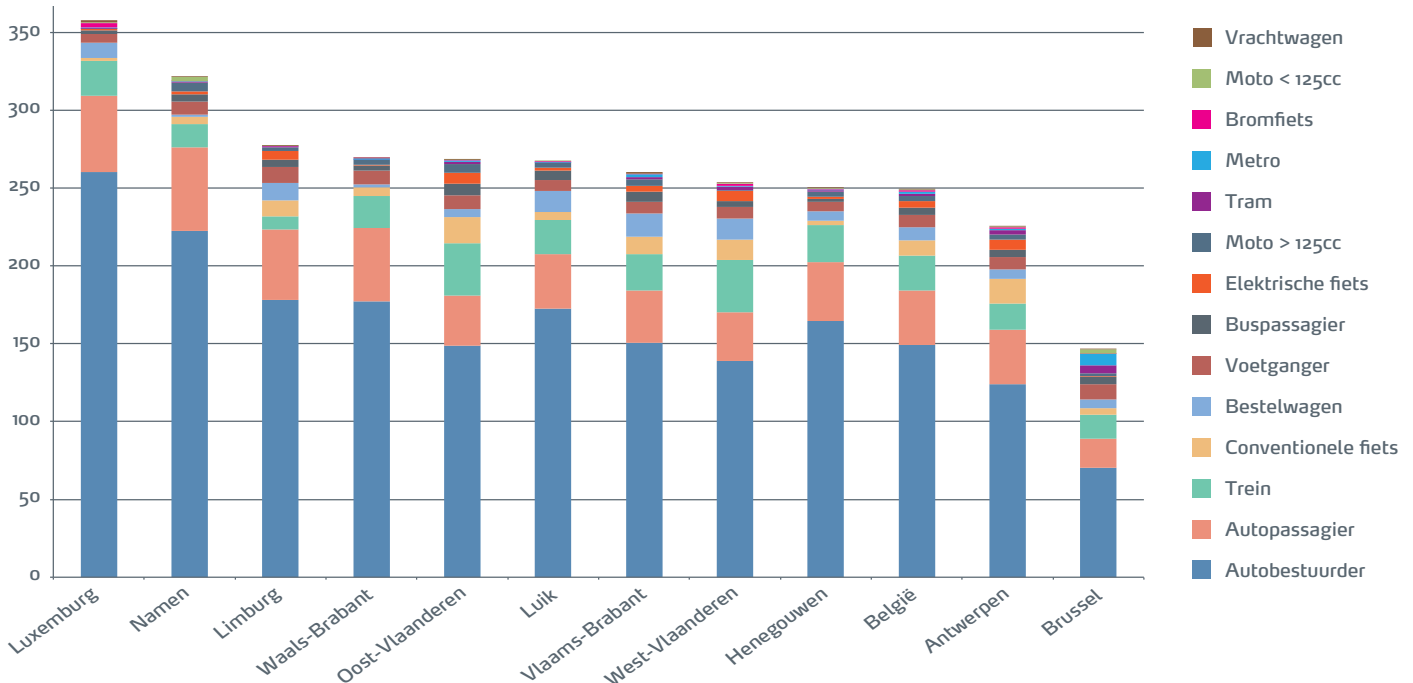
Figuur 4. Percentage respondenten dat in het afgelopen jaar minstens één keer de fiets, elektrische fiets of openbaar vervoer gebruikte per provincie

De mobiliteit van de Belgen

In de enquête van dit jaar peilden we naar het aantal kilometer dat de respondenten met elk van een reeks vervoermiddelen heeft afgelegd in de afgelopen week. De figuur hieronder geeft het gemiddeld aantal kilometer per week voor een aantal verplaatsingsmodi. Ongeveer 20% van de bevolking rijdt nooit met de wagen. De nul kilometer afgelegde kilometers met de wagen van hen zijn meegeteld bij de berekening van het algemeen gemiddelde. Door het gemiddelde op deze manier te berekenen kunnen we een volledig beeld schetsen van het belang van alle vervoermiddelen voor het verplaatsingsgedrag van de Belg. In totaal leggen alle Belgen samen per week gemiddeld 149 kilometer af als autobestuurder, 35 als passagier van een auto, 22 met de trein, 10 met de fiets, 8 met een bestelwagen,

8 als voetganger, 5 met de bus, 4 met een elektrische fiets en 4 met de motorfiets (zware en lichte motoren samen). Samen met de 5 kilometer die met andere vervoermiddelen afgelegd werden (vrachtwagen, tram, metro,...) komt dit uit op een algemeen gemiddelde van 250 kilometer per week.

Ook hier zijn er weer verschillen tussen de provincies. In Brussel legt men veruit het minste aantal kilometer af (150). De provincies waarin het meeste kilometers afgelegd worden zijn Luxemburg en Namen. Welk aandeel elke vervoersmiddel heeft in het totaal afgelegde kilometer, verschilt van provincie tot provincie, met bijvoorbeeld een groter aandeel kilometers afgelegd per fiets en elektrische fiets in de Vlaamse provincies.

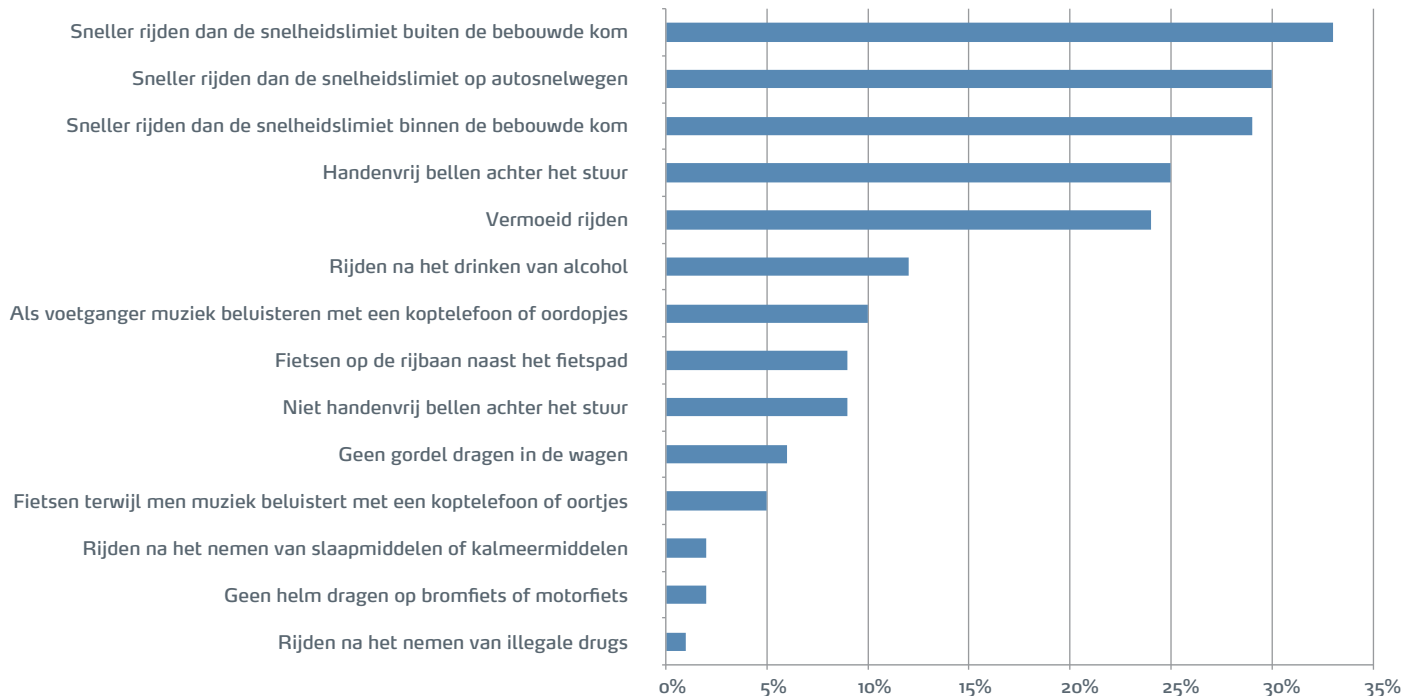


Figuur 5. Gemiddeld aantal kilometer afgelegd per week per vervoermiddel per provincie (respondenten die het vervoermiddel niet gebruikten meegeteld)

Zelfgerapporteerd gedrag

Om te analyseren welke factoren de verschillen in onveiligheidsgevoel op de weg bepalen gingen we na welke risicogedragingen in het verkeer vaak voorkomen. Om preciezere gegevens te verkrijgen over de omvang van het probleem vroegen we dit jaar hoeveel dagen het geleden was dat men een bepaald risico (te snel rijden, geen gordel dragen enz...) in het verkeer nog had genomen. De resultaten in de figuur geven het percentage respondenten dat 30 dagen of minder geleden een bepaald risicogedrag heeft gesteld.

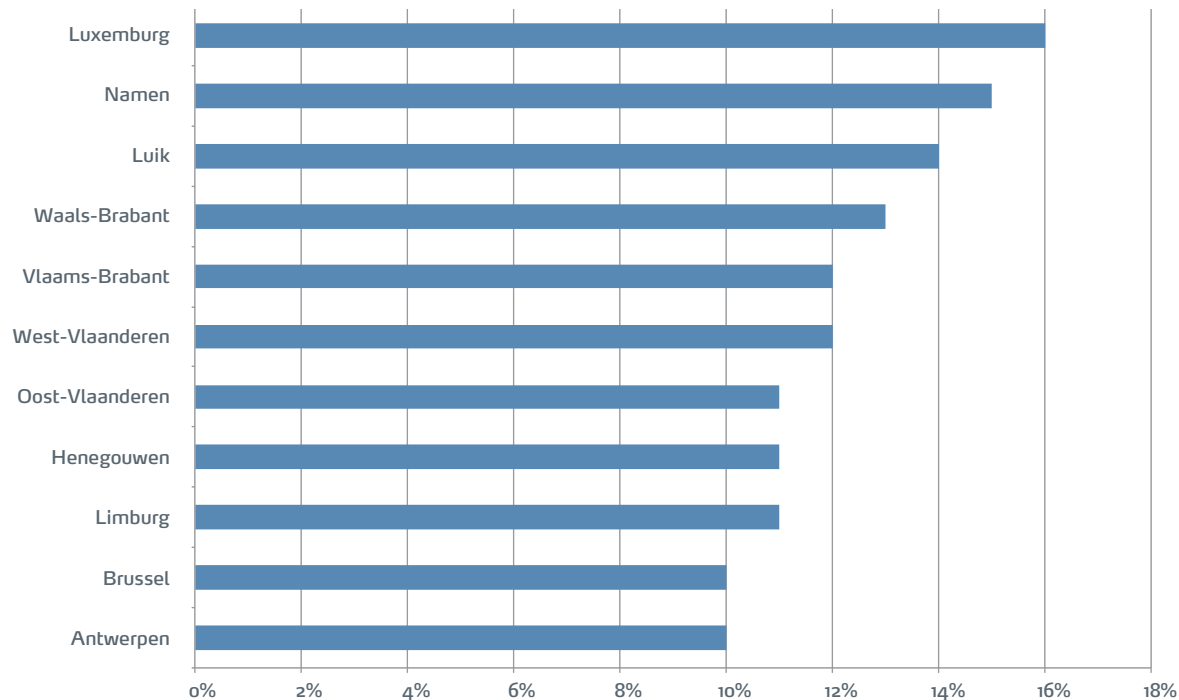
De hele top drie blijkt net zoals vorig jaar ingenomen door snelheidsovertredingen binnen en buiten de bebouwde kom, gevolgd door vermoeid rijden en handenvrij bellen. 30 procent van de Belgen geeft toe minder dan dertig dagen geleden te snel gereden te hebben. Voor vermoeid rijden en het gebruik van de gsm achter het stuur bekomen we percentages rond de 25 procent.



Figuur 6. Percentage respondenten dat in de afgelopen maand het vermelde gedrag stelde

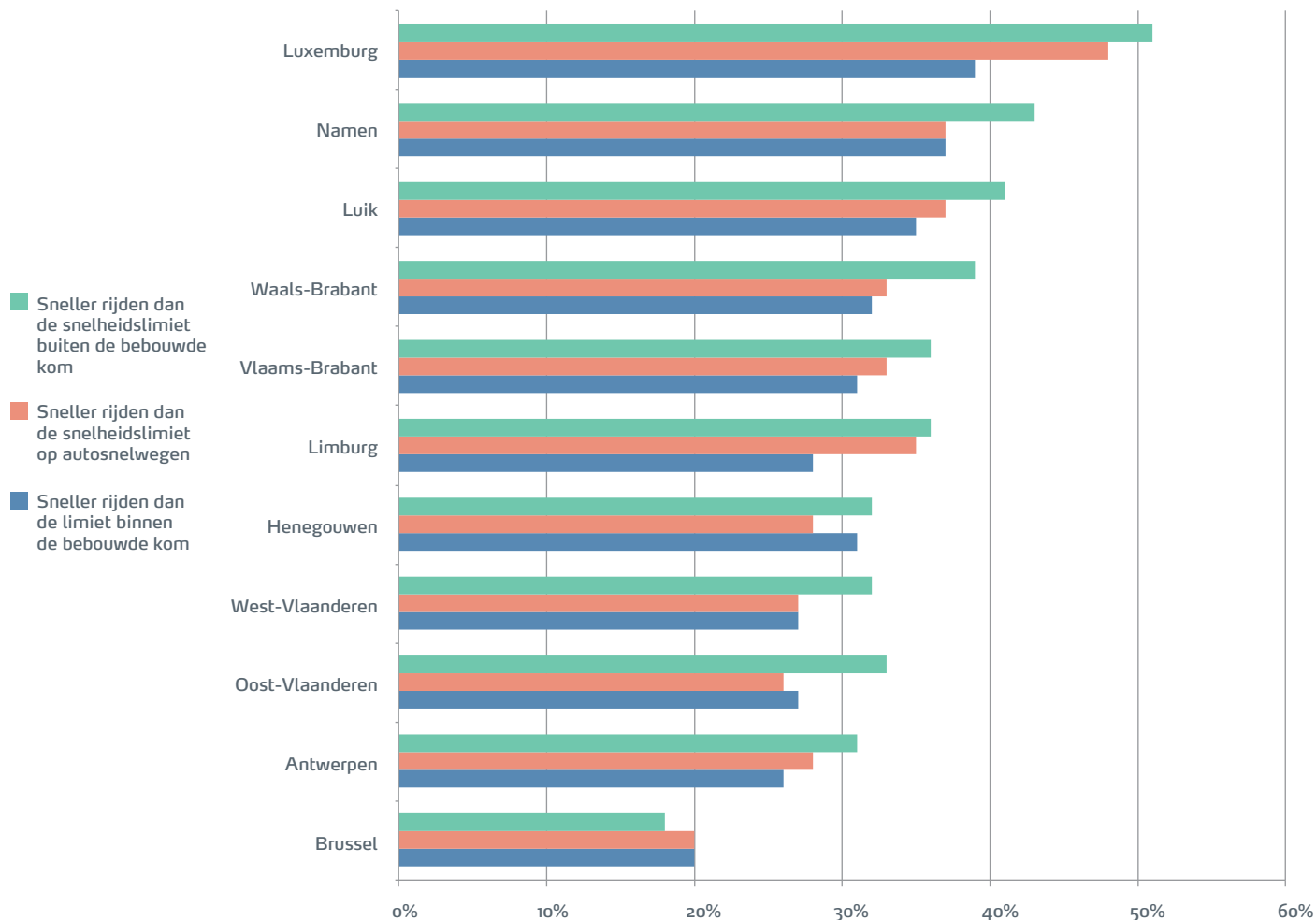
Niet alleen het verplaatsingsgedrag van de Belg verschilt lokaal sterk. Er is ook een significante geografische spreiding van toegegeven risicogedrag. We illustreren dit voor de belangrijkste killers in het verkeer: rijden onder invloed van alcohol en te snel rijden.

Uit figuur 7 blijkt dat het percentage bestuurders dat toegeeft onder invloed van alcohol te rijden hoger ligt in Wallonië dan in Vlaanderen (met uitzondering van de provincie Henegouwen, die zich tussen de Vlaamse provincies nestelt). Met 10 procent ligt het percentage bestuurders dat alcohol gedronken heeft het laagst in Antwerpen en Brussel. De provincies Luxemburg (16%) en Namen (15%) scoorden het slechtst. Het verschil met de best presterende provincies is echter relatief beperkt.



Figuur 7. Percentage respondenten dat in de afgelopen maand onder invloed heeft gereden.

De resultaten voor snelheidsovertredingen volgen ongeveer hetzelfde scenario als dat voor rijden onder invloed van alcohol. Het vaakst wordt te snel gereden op wegen buiten de bebouwde kom in de provincie Luxemburg (51%). In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geven de respondenten aan het minst vaak te snel te rijden. Voor alle wegen ligt het percentage mensen die te hard rijden daar op 20% of minder.

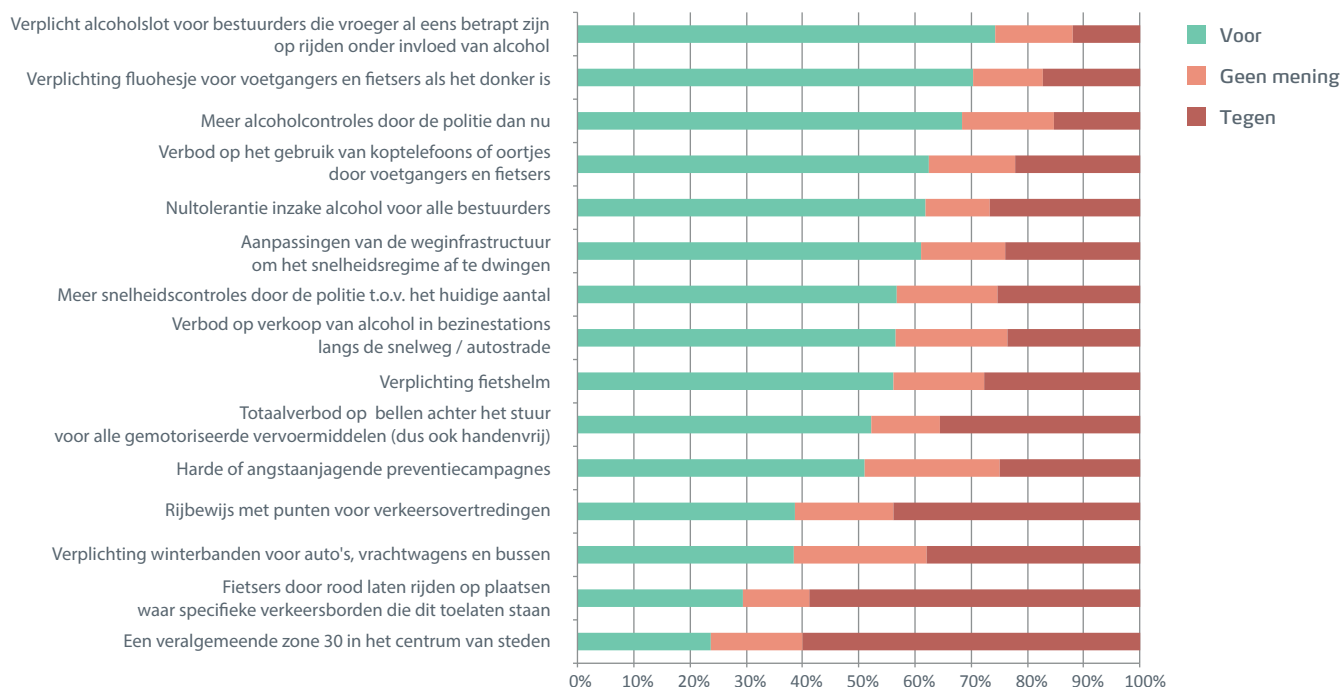


Figuur 8. Percentage respondenten dat wel eens te snel reed op autosnelweg, buiten en binnen de bebouwde kom per provincie

Draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen

Sinds 2012 monitoren we het draagvlak voor verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen. Meer dan de helft van alle respondenten is voorstander van het merendeel van de voorgelegde maatregelen. Voor de volgende maatregelen is er momenteel geen meerderheid:

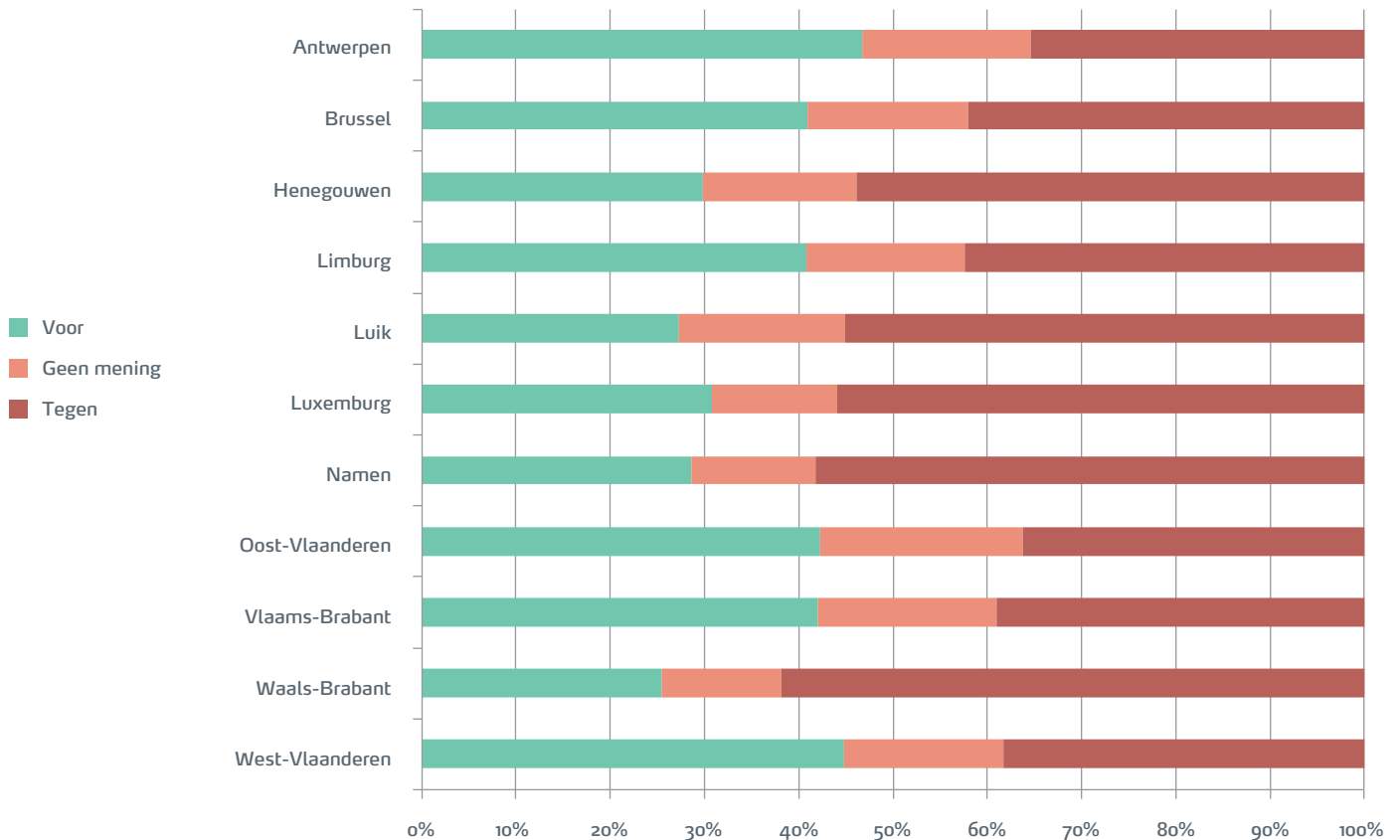
- Een veralgemeende zone 30 in het centrum van grote steden
- Fietsers door rood laten rijden waar borden dit toelaten
- Verplichten van winterbanden
- Rijbewijs met punten
- Totaalverbod op bellen achter het stuur



Figuur 9. Percentage voor, tegen of zonder mening per verkeersveiligheidsmaatregel.

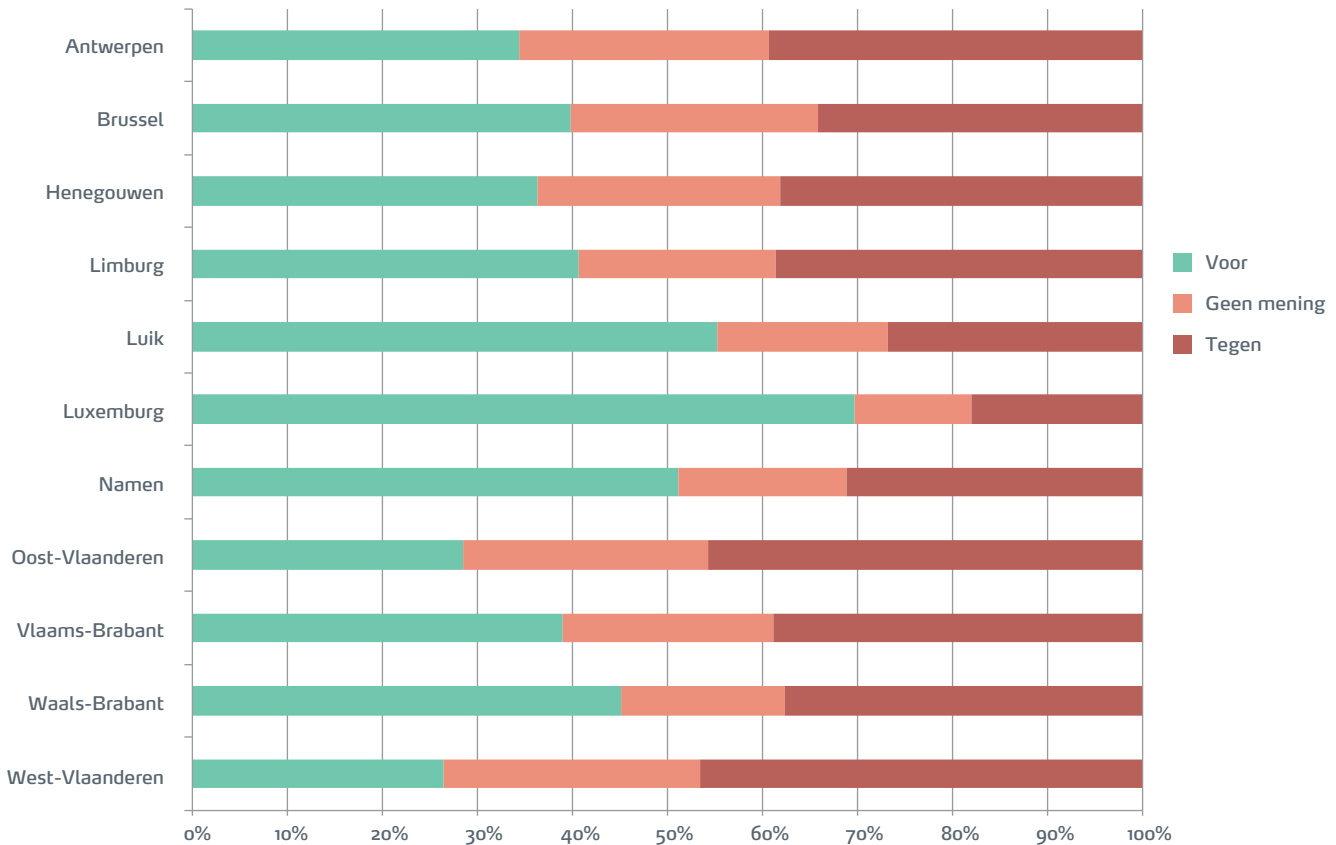
Ook het draagvlak voor bepaalde maatregelen varieert sterk van de ene provincie tot de andere. We beperkten ons hier tot de twee meest frappante verschillen.

Het draagvlak voor een rijbewijs met punten blijkt ongeveer met de taalgrens samen te lopen, met een kleiner draagvlak in Wallonië dan in Vlaanderen.



Figuur 10. Draagvlak voor een rijbewijs met punten per provincie

De verplichting van winterbanden heeft meer meeval in provincies die in de winter het ergst te lijden hebben onder barre weersomstandigheden.



Figuur 11. Draagvlak voor verplichte winterbanden per provincie

Besluit

In de periode 2012-2016 daalde het aantal verkeersdoden in België van 770 naar 637. Het aantal letselongevallen daalde van 44.234 tot 40.096. Logischerwijs is te verwachten dat het subjectieve onveiligheidsgevoel de objectieve verbeterde verkeersveiligheid volgt. Dat blijkt echter niet uit de resultaten van deze enquête.

Voor alle vervoersmodi blijkt het onveiligheidsgevoel te stagneren. Tweewielers blijken zich bijzonder onveilig te voelen op de Belgische wegen, wat deels een weerspiegeling is van het relatieve risico van deze groep kwetsbare weggebruikers. Uit berekeningen van Vias institute blijkt immers dat per afgelegde kilometer brom- en motorfietsers een 57 keer hoger risico hebben om ernstig gewond te geraken dan een gemiddelde autobestuurder. Ook fietsers hebben een risico dat 23 keer hoger ligt. Uit een analyse per provincie blijkt dat tweewielers zich onveiliger voelen in vrijwel alle Waalse provincies ten opzichte van de Vlaamse provincies.

De resultaten over het verplaatsingsgedrag van de Belgen maken duidelijk dat de Belg in de eerste plaats rekt op de auto voor zijn verplaatsingen. Het procentueel aandeel van andere vervoermiddelen blijft anno 2017 nog steeds erg beperkt, met uitzondering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waar er een betere balans is tussen de verschillende vervoermiddelen.

Het gebruik van de fiets en ook de elektrische fiets neemt een steeds belangrijker plaats in, vooral in de Vlaamse provincies. Onveilig rijgedrag wordt meer gerapporteerd in de Waalse provincies. Hierbij stellen we duidelijke verschillen vast in de frequentie waarmee men toegeeft te snel of onder invloed van alcohol te rijden.

De Belg is geen voorstander van het veralgemenen van een zone 30 in het centrum van grote steden of het toelaten van fietsers om door rood te rijden waar borden dit toelaten.

Algemeen bekeken maken deze resultaten nogmaals duidelijk dat verkeersonveiligheid ook subjectief een belangrijk maatschappelijk veiligheidsprobleem blijft. De Belg vraagt terecht om meer inspanningen om de verkeersveiligheid te garanderen. Er is een groot draagvlak voor meer snelheids- en alcoholcontroles. Ook het verplicht alcoholslot voor recidivisten dat in de loop van 2018 officieel een wet wordt, kent een groot draagvlak. Het moet er toe leiden dat onze wegen veiliger worden voor iedereen.





Haachtsesteenweg 1405, 1130 Brussels
www.vias.be