

Nationale Verkeers ONveiligheids enquête 2019



A stylized illustration of a family walking. It includes a man in a blue suit and green shirt, a woman in a green top and blue pants, a child in a blue shirt and green cap, and a smaller child in a green shirt and blue pants. They are walking on a light-colored path.

Inleiding

De Nationale VerkeersONveiligheidsenquête peilt al voor de zevende keer naar het onveiligheidsgevoel van de Belg in het verkeer.

In de bevraging gaat zoals steeds aandacht naar verschillende risicogedragingen zoals overdreven snelheid, vermoeid rijden, afleiding en rijden onder invloed van alcohol en/of drugs.

De enquête focust niet alleen op verkeersveiligheid, maar geeft ook enkele inzichten in de mobiliteit van de Belg, onder andere over de populariteit van het openbaar vervoer en het gebruik van voortbewegingstoestellen. Daarnaast wordt dit jaar voor het eerst de Belg zijn mening gevraagd over enkele mogelijke beleidsmaatregelen rond mobiliteit.

Dit jaar werd in de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête een representatieve steekproef van 6055 respondenten bevroegd.



Onveiligheidsgevoel in het verkeer

8% van de Belgen is in het afgelopen jaar slachtoffer geweest van een ongeval met materiële schade. 3% was zelfs betrokken in een ongeval waarbij iemand gewond raakte of stierf. Naast deze objectieve cijfers is het belangrijk om te peilen naar het subjectieve onveiligheidsgevoel van de bevolking.

De gemotoriseerde tweewielers voelen zich het onveiligst in het verkeer. We stellen daarnaast vast dat er een lichte stijging is in het onveiligheidsgevoel van de autobestuurders tijdens de laatste twee jaar. Nochtans is het aantal ongevallen met doden en gewonden gedaald.

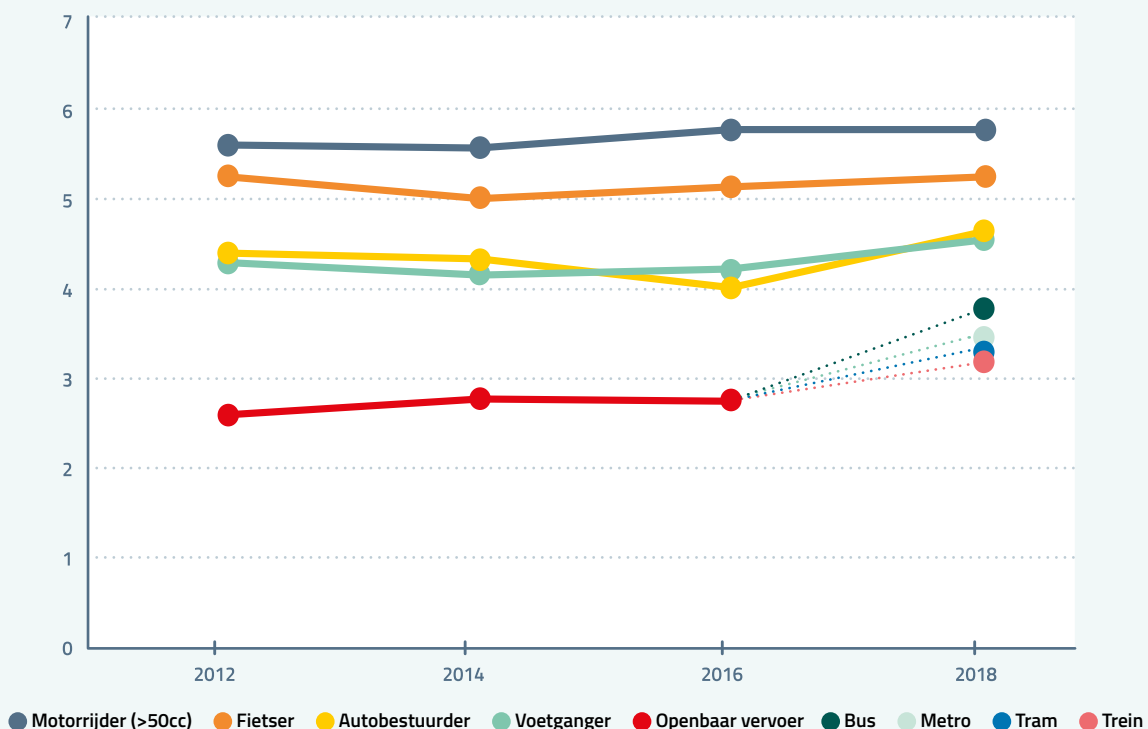
Voor het openbaar vervoer hebben we voor het eerst het onveiligheidsgevoel voor alle vormen (trein, metro, tram en bus) apart bevroegd. Voor alle types van openbaar vervoer noteren we een stijgend onveiligheidsgevoel de laatste jaren. Deze stijging komt niet noodzakelijk doordat het openbaar vervoer zelf verkeersonveiliger geworden is, maar valt mogelijk te verklaren door het subjectieve onveiligheidsgevoel op trein, tram, metro en bus.



Figuur 1

Evolutie gemiddeld onveiligheidsgevoel per vervoersmodus in het verkeer.

(0=helemaal niet in gevaar, 9=heel erg in gevaar)





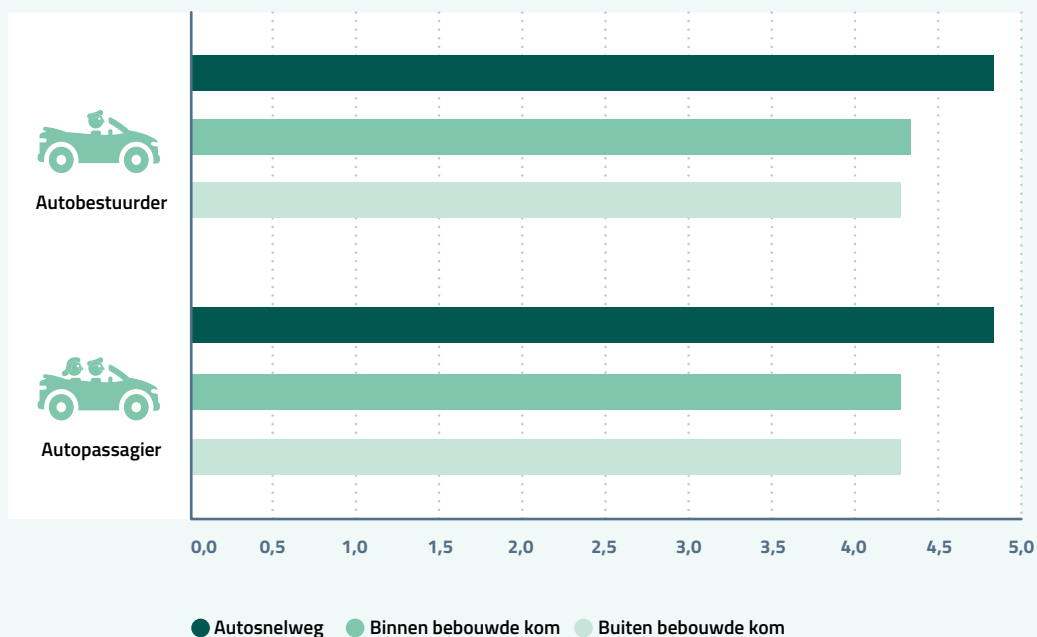
Onveiligheidsgevoel per type weg

Het onveiligheidsgevoel voor zowel autobestuurders als passagiers is van alle wegen het hoogst op autosnelwegen. Deze wegen zijn per afgelegde kilometer in principe het meest veilig. De Belg ervaart dus een verschil tussen de objectieve veiligheid en zijn subjectieve veiligheidsgevoel.



Figuur 2

Gemiddeld onveiligheidsgevoel (0=helemaal niet in gevaar, 9=heel erg in gevaar) voor autobestuurders en -passagiers per type weg (autosnelweg, binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom).



Onveiligheidsgevoel per gewest

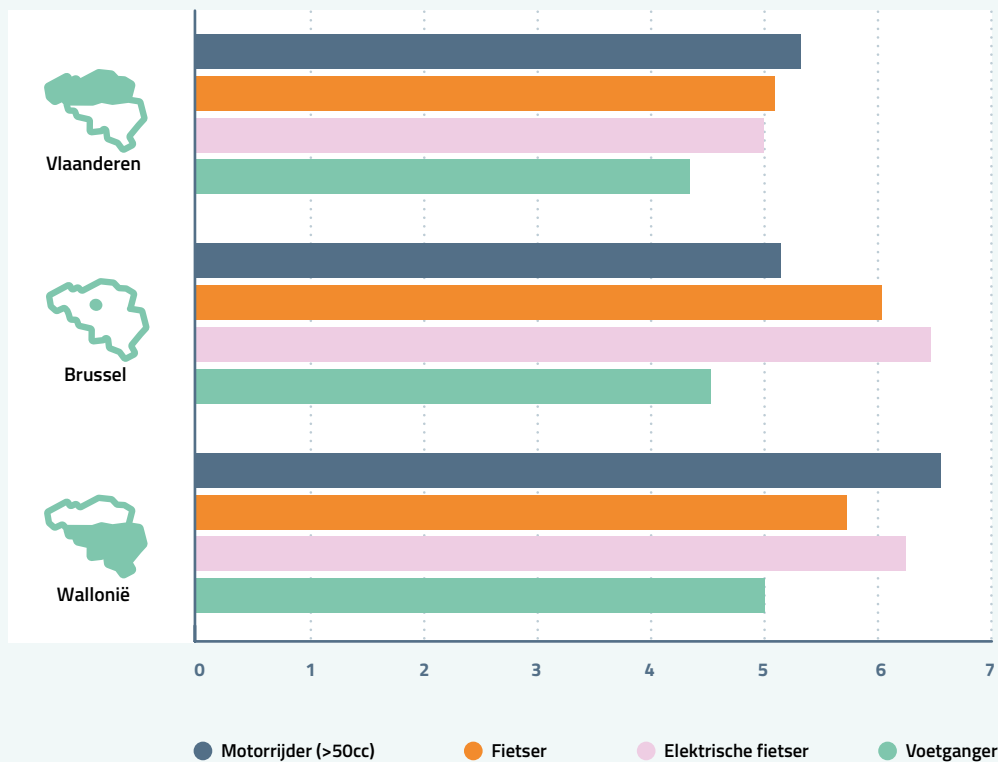
Voor sommige vervoerswijzen zijn er per regio enkele duidelijke verschillen in het onveiligheidsgevoel. Zo voelen motorrijders zich significant onveilig in Wallonië dan in Vlaanderen of Brussel. Fietsers voelen zich in Brussel en Wallonië onveilig dan in Vlaanderen. Dat komt onder andere door een betere fietsinfrastructuur in Vlaanderen, maar ook omdat fietsen daar populairder is.

In Vlaanderen is er geen verschil tussen het onveiligheidsgevoel van een gewone en een elektrische fietser. In Wallonië en Brussel voelen elektrische fietsers zich wel opmerkelijk onveilig dan mensen met een gewone fiets.



Figuur 3

Gemiddeld onveiligheidsgevoel (0=helemaal niet in gevaar, 9= heel erg in gevaar) voor geselecteerde vervoerswijze per gewest.





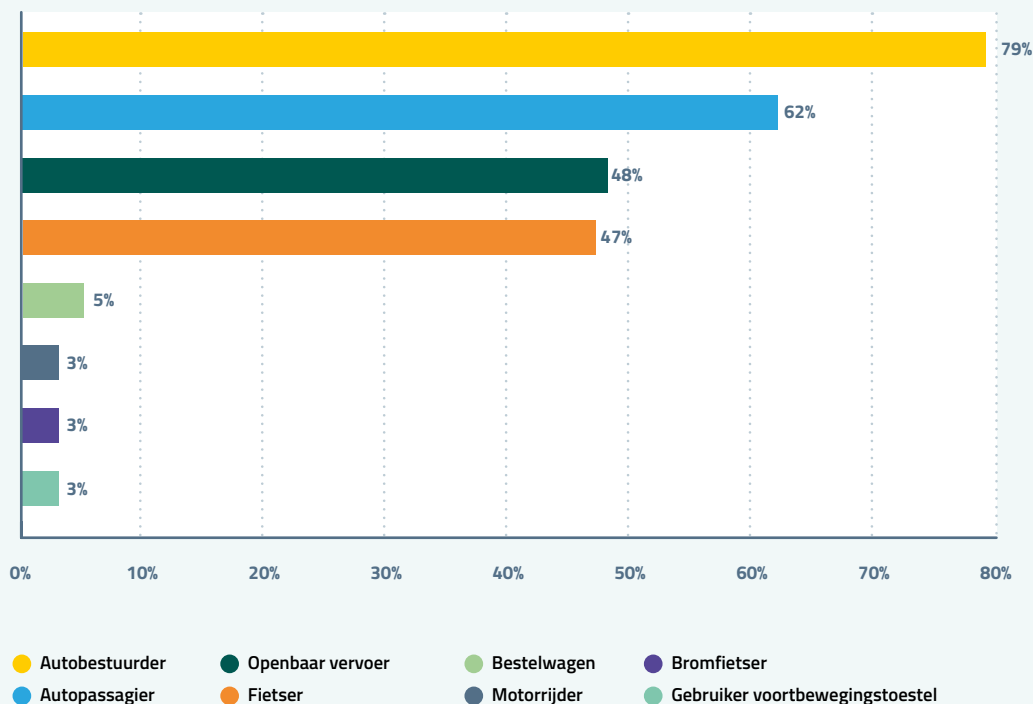
Verplaatsingsgedrag

Bijna 8 op de 10 Belgen hebben zich in het afgelopen jaar verplaatst als bestuurder van een wagen. De auto blijft daarmee veruit het populairste vervoersmiddel, hoewel het percentage mensen dat het openbaar vervoer neemt fors stijgt (van 41% in 2017 naar 48% in 2018). Ongeveer de helft van de Belgen gebruikte dit jaar de fiets of het openbaar vervoer. De gewone fiets blijft nog steeds populairder dan de elektrische fiets. De meeste elektrische fietsgebruikers verplaatsen zich wel enkel nog met een elektrische fiets en niet meer met een gewone fiets.

Voor het eerst werd gepolst hoe populair voortbewegingstoestellen zoals elektrische steps, éénwielers en skeelers zijn. 3% van de Belgen gebruikte in het afgelopen jaar zo een voortbewegingstoestel om zich te verplaatsen. Dat is even hoog als het percentage mensen dat afgelopen jaar met de motor reed.

Figuur 4

Percentage respondenten dat het afgelopen jaar gebruik maakte van de verschillende vervoersmodi.



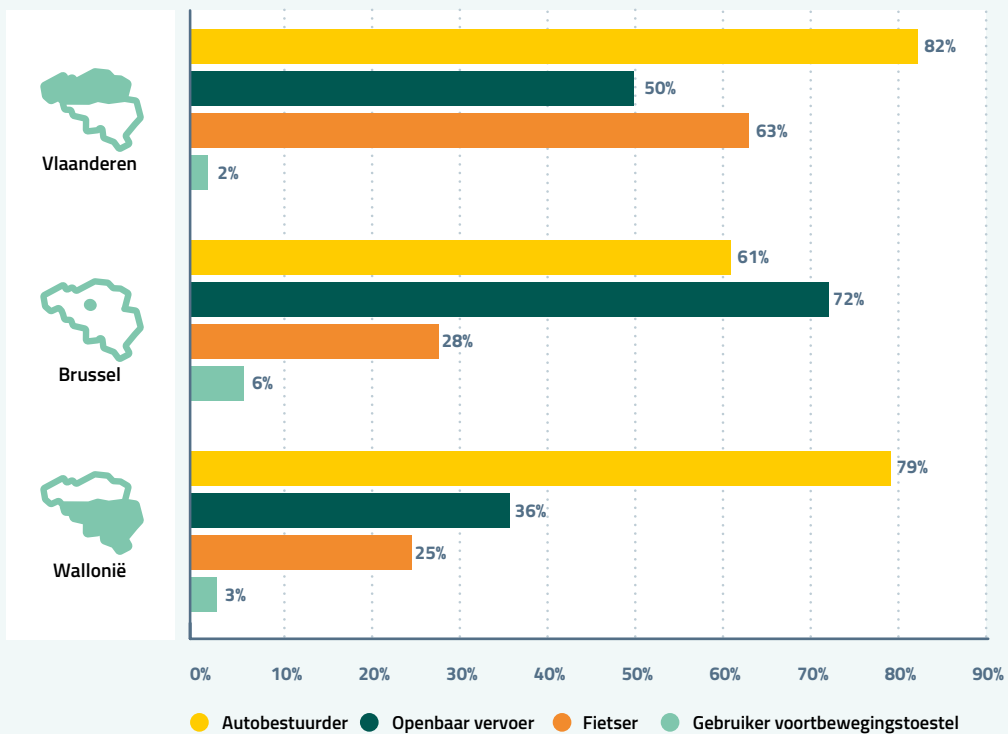
Verplaatsingsgedrag per gewest

De Vlaming maakt vaker gebruik van verschillende vervoersmiddelen dan de Waal. In Brussel wordt het openbaar vervoer steeds populairder. In Wallonië gebruikte slechts 36% in het afgelopen jaar het openbaar vervoer. In Brussel waren er dat exact twee keer zo veel (72%). Ten opzichte van vorig jaar gebruiken 9% meer Brusselaars de trein, tram, metro of bus. 6% van de Brusselaars gebruikte een voortbewegingstoestel.



Figuur 5

Percentage respondenten dat het afgelopen jaar minstens één keer de auto heeft bestuurd, het openbaar vervoer, de fiets of een voortbewegingstoestel heeft gebruikt per gewest.



Zelfgerapporteerd risicogedrag

6% van de Belgen neemt foto's achter het stuur, wat uiteraard verboden is.



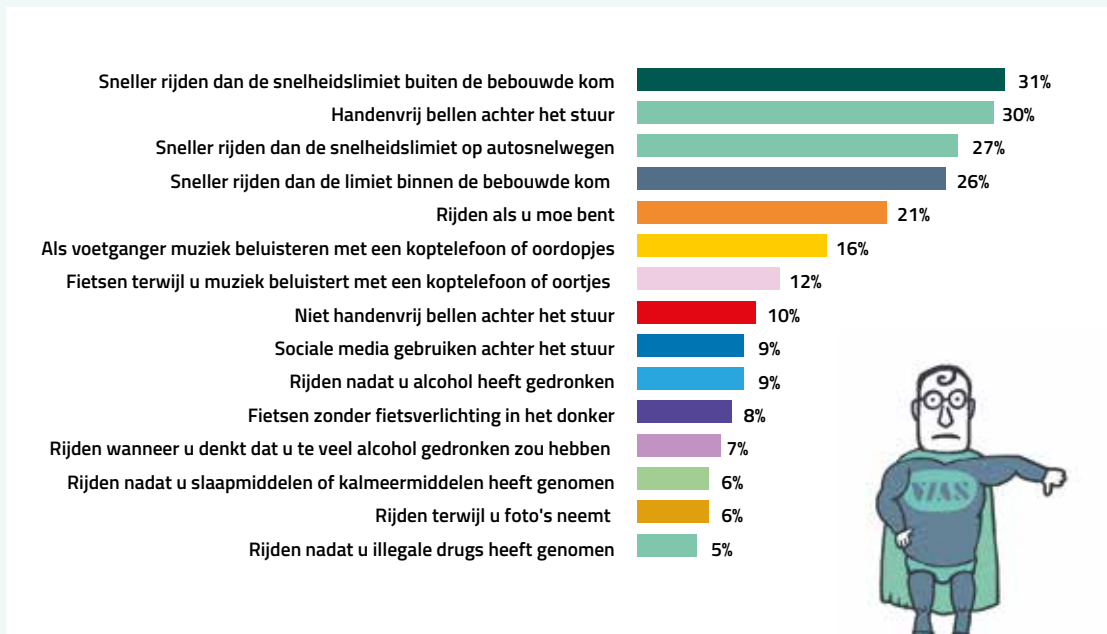
Het meest opvallende resultaat uit de enquête van dit jaar: 5% van de Belgen geeft aan maandelijks minstens eenmaal te rijden onder invloed van drugs! Rijden onder invloed van drugs lijkt een steeds groter verkeersveiligheidsprobleem te worden. We zien ook nieuwe fenomenen opduiken: 6% van de Belgen neemt foto's achter het stuur, wat uiteraard verboden is.

Te snel rijden op alle mogelijke wegen is al jarenlang het risicogedrag dat het vaakst wordt toegegeven door de Belg. Het probleem van afleiding door de gsm en de smartphone toont zich op vele vlakken. Zo belde 30% van de Belgen minstens een keer per maand handenvrij en 10% deed dat niet handenvrij. 9% geeft toe sociale media achter het stuur te gebruiken.



Figuur 6

Percentage respondenten dat aangeeft maandelijks een bepaald risicogedrag te stellen.





Wat is kenmerkend voor personen die onder invloed van drugs rijden?

We hebben grote regionale verschillen vastgesteld in verband met het gebruik van drugs achter het stuur. Zo geeft 17% van de Waalse en 20 % van de Brusselse jongeren tussen 18 en 34 jaar toe dat ze in de afgelopen maand onder invloed van drugs hebben gereden. In Vlaanderen is dat 'slechts' 7%.

Daarnaast rijden mannen in het algemeen beduidend meer onder invloed van drugs dan vrouwen. Het probleem stelt zich duidelijk meer bij jongeren (tussen 18 en 34 jaar) dan bij de oudere bestuurders.

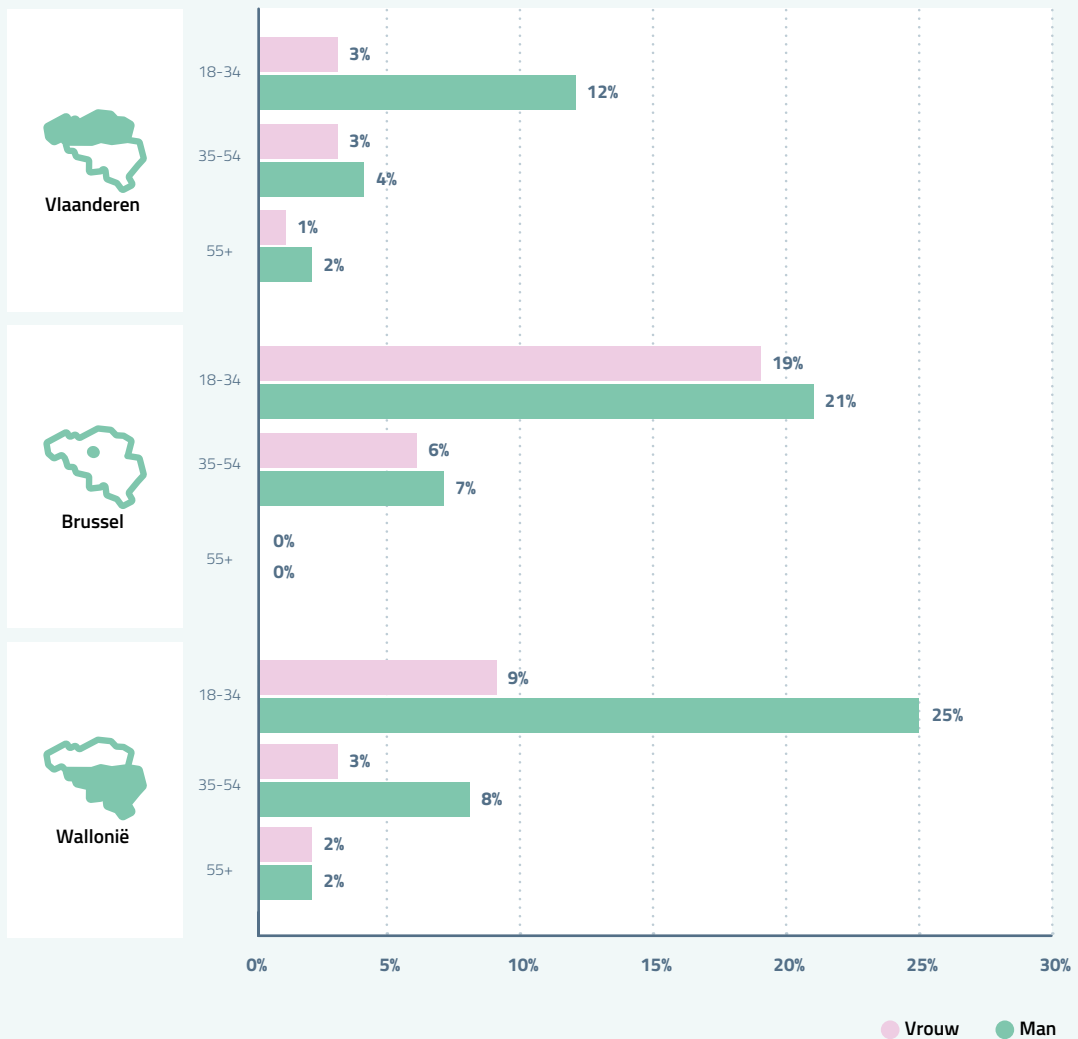
Het meest opvallende resultaat uit de enquête van dit jaar: 5% van de Belgen geeft aan maandelijks wel eens te rijden onder invloed van drugs!





Figuur 7

Percentage respondenten dat aangeeft maandelijks onder invloed van drugs te rijden per gewest, leeftijdscategorie en geslacht.





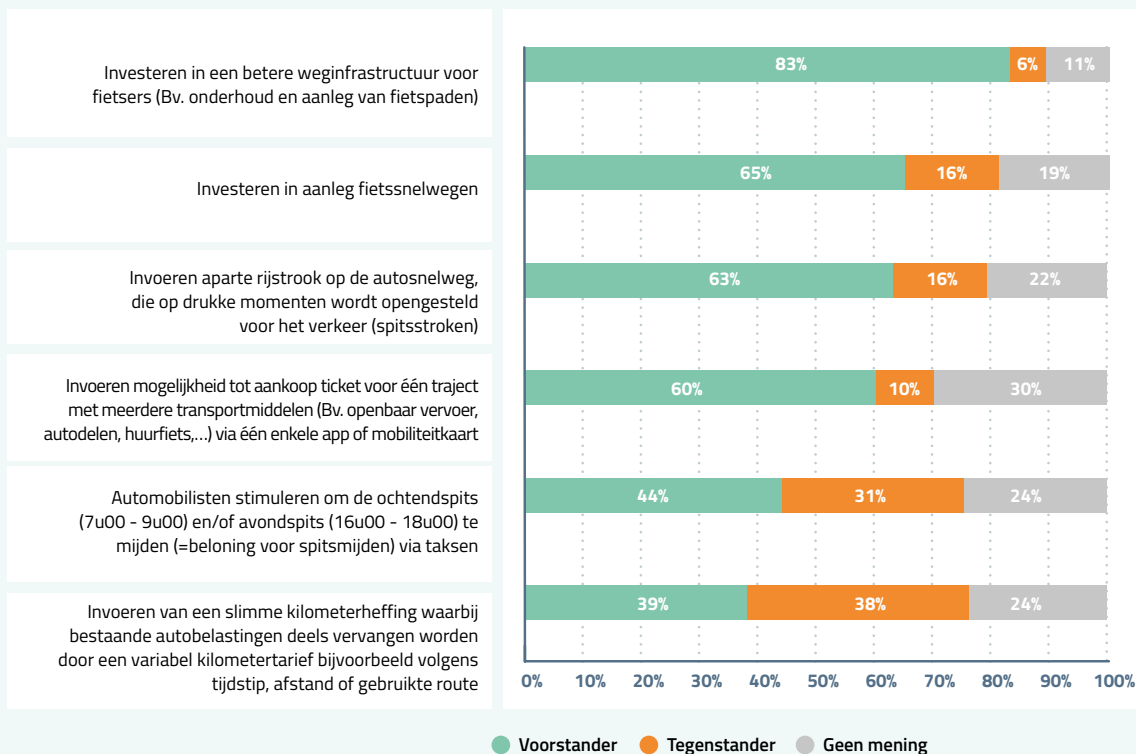
Draagvlak voor mobiliteitsmaatregelen

De filedruk in ons land is enorm. Er moet dus ingezet worden op het overtuigen van mensen om voor andere vervoersmiddelen dan de wagen te kiezen. Vias institute heeft voor het eerst in deze enquête ook gepeild naar het draagvlak van enkele mobiliteitsmaatregelen.

Meer dan 80% van de Belgen wil meer investeringen in een betere weginfrastructuur voor fietsers. Daarnaast zijn de meningen fel verdeeld over de slimme kilometerheffing, ongeveer 40% van de Belgen is voorstander van de invoering, ongeveer evenveel mensen zijn tegen. Daarnaast zijn de regionale verschillen groot. In Vlaanderen is 43% voorstander en 33% tegen, in Wallonië is 29% voorstander en bijna de helft (49%) tegen een slimme kilometerheffing waarbij de bestaande wegentaks vervangen wordt door een bedrag dat je moet betalen in functie van onder andere het tijdstip, het aantal afgelegde kilometers of de route die je volgt.

Figuur 8

Percentage voor, tegen of geen mening per mobiliteitsmaatregel.



Objectieve pakkans

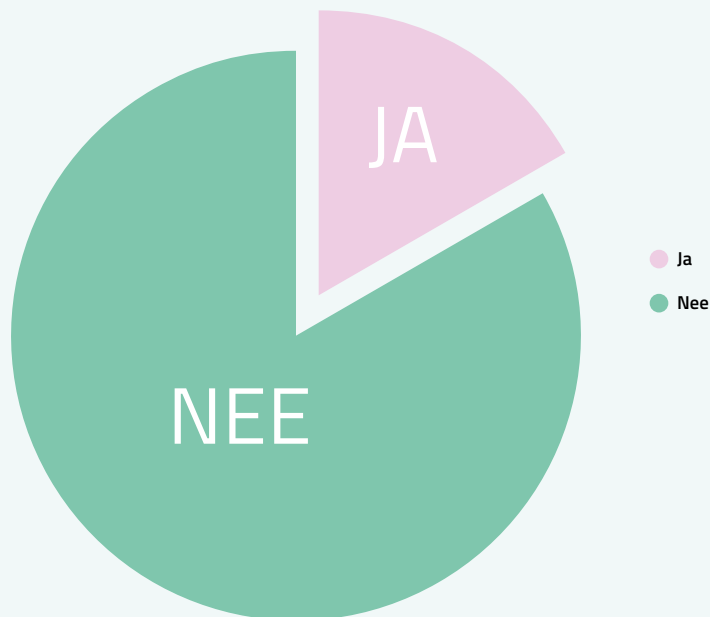
17% van de Belgische autobestuurders is het voorbije jaar gecontroleerd op rijden onder invloed van alcohol. In vergelijking met 3 jaar geleden is de objectieve pakkans gelijk gebleven.

Er zijn wel regionale verschillen. Zo is 13% van de Walen in het afgelopen jaar gecontroleerd, ten opzichte van 18% van de Vlamingen en 19% van de Brusselaars.



Figuur 9

Percentage autobestuurders dat het afgelopen jaar is tegenhouden op de Belgische wegen naar aanleiding van een alcoholcontrole.



Conclusie

Deze Nationale VerkeersONveiligheidsenquête heeft dit jaar enkele belangrijke problemen in ons verkeer blootgelegd. Het openbaar vervoer wordt nog steeds als het meest verkeersveilige vervoersmiddel beschouwd. Toch zien we de laatste jaren bij de Belg een stijgende tendens in het onveiligheidsgevoel van deze vervoerswijze. Er zijn grote regionale verschillen. Dat komt omdat de Walen twee keer minder vaak het openbaar vervoer nemen dan de Brusselaars.

Rijden onder invloed van drugs vormt een bijna even grote bedreiging voor de verkeersveiligheid als rijden onder invloed van alcohol. Vooral jongeren zijn gevoelig voor deze problematiek. Het is de eerste keer dat een Belgische studie dit probleem zo blootlegt. Gerichtte sensibilisering is nodig, net zoals doelgerichte controles. Vias institute hoopt dat de speekselanalyse dus snel en op grote schaal door de politie kan gebruikt worden.

Een grote bron van afleiding blijft de gsm in de wagen. Meer en meer wordt in de wagen die gsm niet enkel gebruikt om te bellen. Een grote groep van bestuurders geeft nu ook toe dat ze achter het stuur sociale media updates controleren en foto's nemen.

Op het vlak van mobiliteit bestaat er voor bepaalde maatregelen meer unanimiteit dan voor andere. Over meer investeringen voor fietsinfrastructuur is quasi iedereen het eens. De opinies verschillen veel meer als het gaat over het tot stand brengen van een systeem van rekeningrijden.





VIAS INSTITUTE

Haachtsesteenweg 1405
1130 Brussel

Tel. 02 244 15 11
Mail info@vias.be
Web www.vias.be

