

NATIONALE VERKEERS ON VEILIGHEIDS ENQUÊTE 2015

BIVV

INLEIDING

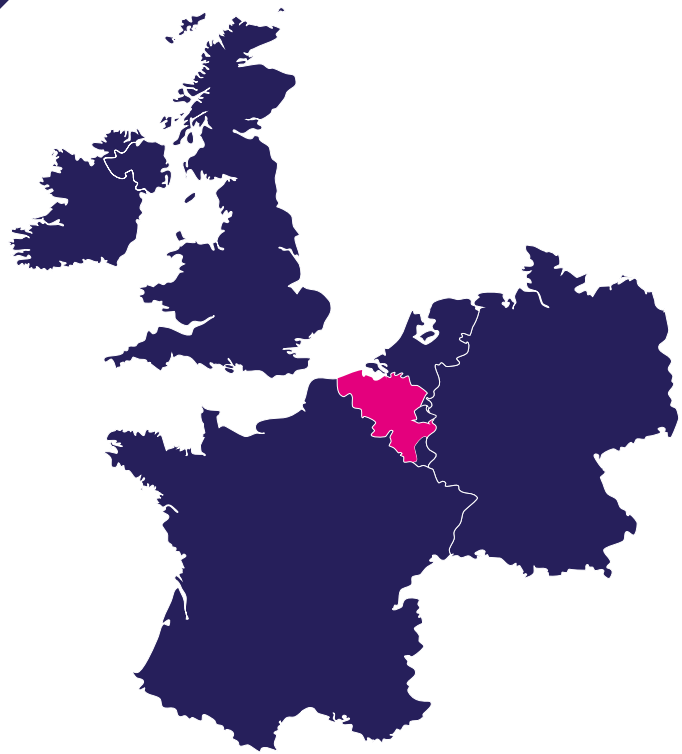
In 2014 vielen er 727 verkeersdoden. Dat zijn er nog altijd veel te veel. We hebben ons met de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid geëngageerd om tegen 2020 het aantal verkeersdoden terug te dringen tot 420. We moeten dus een tandje bijsteken als we deze doelstelling willen halen.

België doet het minder goed dan onze buren. In 2013 lieten bij ons 65 weggebruikers het leven per miljoen inwoners, terwijl dat er in het Verenigd Koninkrijk maar 29 zijn, 41 in Duitsland en 50 in Frankrijk*. Een analyse van de verschillen in aanpak kan ons ideeën geven om ook het verkeer bij ons veiliger te maken.

De weggebruiker is daarbij een belangrijke schakel. 90 procent van de ongevallen is immers te wijten aan een menselijke fout. Daarom moeten we beter zicht krijgen op het weggedrag van onze medeburgers en maatregelen nemen die gevaarlijk gedrag in het verkeer terugdringen en de verkeersveiligheid verhogen. Deze Nationale VerkeersOnVeiligheidsEnquête geeft alvast een voorzet.

Jaqueline Galant
Minister voor Mobiliteit

*Europese statistieken voor een veiliger verkeer 2020



GLUREN BIJ DE BUREN

Het Belgisch Instituut voor de VerkeersVeiligheid (BIVV) zet zich al sinds 1986 in om het aantal verkeersdoden op onze wegen terug te dringen. We doen daarvoor onderzoek naar maatregelen die het verkeer veiliger maken en het onveiligheidsgevoel bij de weggebruiker verminderen.

Het BIVV neemt sinds 2012 elk jaar een Nationale VerkeersOnVeiligheidsEnquête af, om te weten hoe (on)veilig de Belg zich in het verkeer voelt en gedraagt. Maar we vragen ook welke ingrepen het verkeer volgens hen veiliger zouden maken.

In de enquête van 2015* peilden we echter niet alleen naar het weggedrag en (on)veiligheidsgevoel van de Belgen, maar ook van weggebruikers in onze buurlanden: Nederland, Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk.

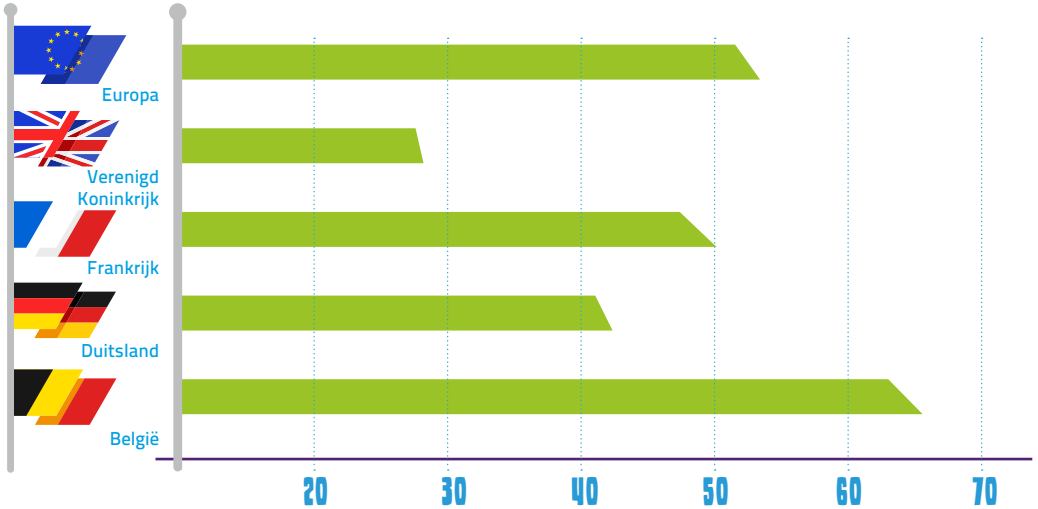
Dit laat ons toe om de Belgische resultaten in een breder kader te plaatsen. In een aantal zaken loopt België voorop, maar op andere gebieden kunnen we heel wat leren van onze buren. Dat geeft ons een duidelijker zicht op welke vlakken er ruimte voor verbetering is.

Zo voeden we het beleid op het gebied van verkeersveiligheid met kennis van zaken.

Karin Genoe
Afgevaardigd Bestuurder BIVV

VERKEERSDODEN PER LAND IN 2013

per miljoen inwoners



*De enquêtes werden online afgenomen in de maanden juni en juli van 2015 aan telkens 1000 respondenten per land van 18 jaar en ouder. De steekproef houdt rekening met geslacht, leeftijd en geografische spreiding om een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van wat er leeft bij de bevolking.

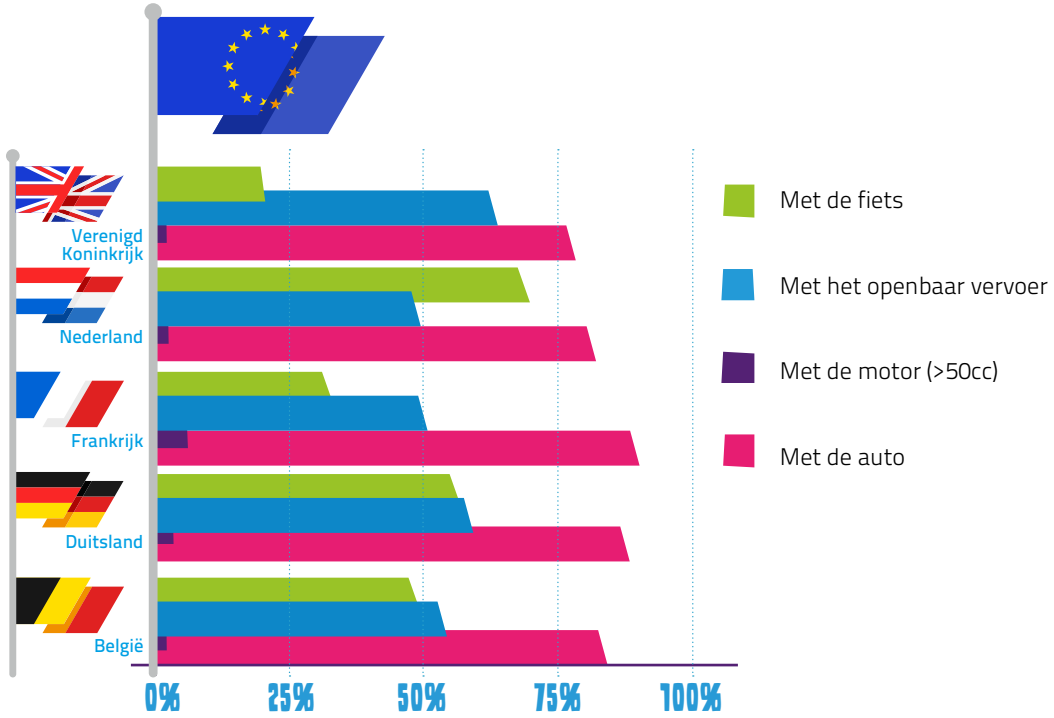
HOE HEBBEN WE ONS VERPLAATST IN 2015?

ZIJN WE ANDERS MOBIEL DAN ONZE BUREN?

We vroegen de respondenten hoe ze zich het voorbije jaar wel eens verplaatsten. Het is geen verrassing dat de auto in alle landen op de eerste plaats staat. Het voorbije jaar reed gemiddeld slechts 17% van de ondervraagden uit België en haar buurlanden niet met de auto. Bromfietsen zijn dan weer redelijk zeldzaam. De voorbije 12 maanden reed in Europa gemiddeld slechts 4% met een bromfiets (≤50cc).

Het grootste verschil tussen onze buurlanden is het gebruik van de fiets. In fietsland Nederland reed bijna 70% van de bevraagden het voorbije jaar wel eens met de fiets, maar in het Verenigd Koninkrijk slechts 20%. België ligt daar mooi tussen met om en bij de 50%. Aan de andere kant van het Kanaal gebruiken ze dan weer meer het openbaar vervoer (62%) vergeleken met de andere landen.

PERCENTAGE RESPONDENTEN DAT ZICH WEL EENS VERPLAATSTE IN DE VOORBIJE 12 MAANDEN

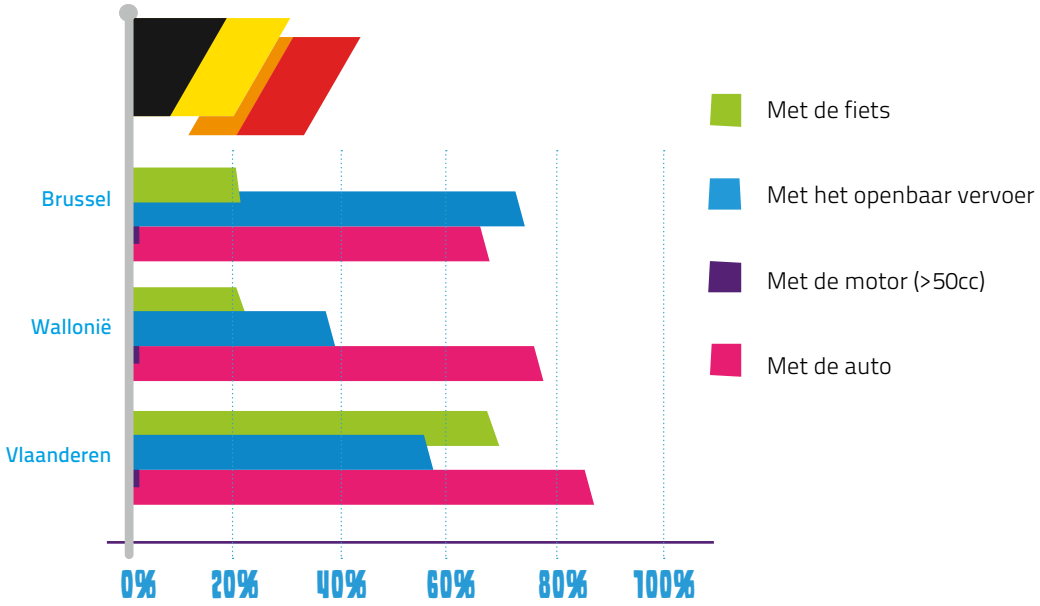


EVEN INZOOMEN OP DE BELGISCHE GEWESTEN

Ook al wordt koning auto door de meeste Belgen gebruikt, in het Brussels Gewest doet het openbaar vervoer toch nog wat beter. 74% van de ondervraagde Brusselaars stapte het voorbije jaar wel eens op het openbaar vervoer, terwijl dat in Vlaanderen 56% is en in Wallonië 38%.

De fiets wordt dan weer meer gebruikt in het vlakke Vlaanderen. Bijna 70% van de Vlaamse respondenten zat de voorbije 12 maanden wel eens op de fiets. In Wallonië en Brussel haalde maar zo'n 20% de fiets van stal.

PERCENTAGE RESPONDENTEN DAT ZICH WEL EENS VERPLAATSTE IN DE VOORBIJE 12 MAANDEN



"IN DE GROOTSTAD GAAT MEN MEER MET HET OPENBAAR VERVOER."



VOELEN WE ONS (ON)VEILIG IN HET VERKEER?

ZWAKKE WEGGEBRUIKERS VOELEN ZICH ONVEILIGER

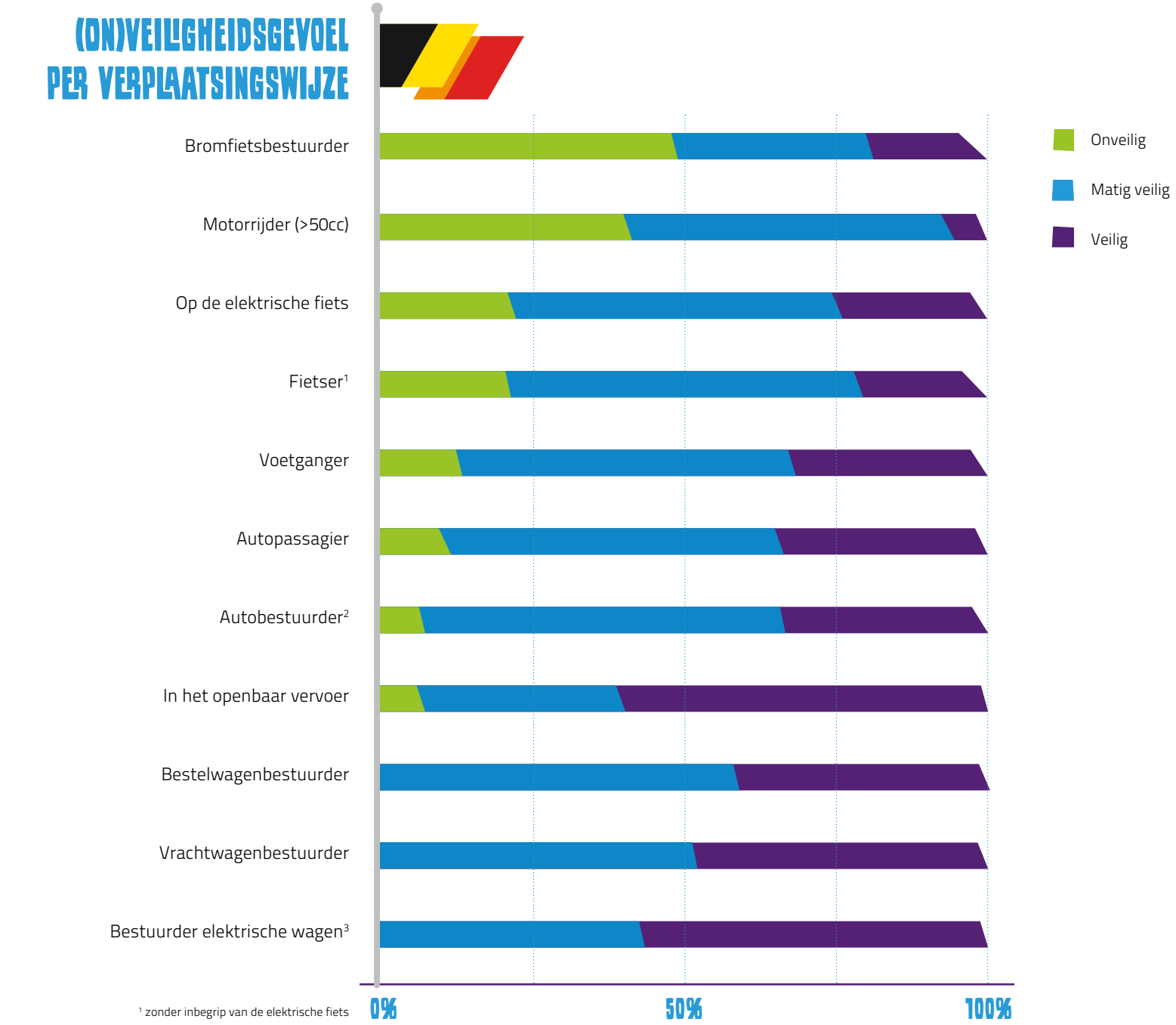
Het verkeers(on)veiligheidsgevoel verschilt sterk van weggebruiker tot weggebruiker. Als we naar de Belgische resultaten van de enquête kijken, zien we dat de zwakke weggebruikers zich het onveiligst voelen. Bromfietsers en motorrijders steken met kop en schouders boven de andere weggebruikers uit als het gaat om het onveiligheidsgevoel, gevolgd door de fietsers.

Als we de verschillen tussen de gewesten vergelijken, dan voelt een fietser zich het veiligst in Vlaanderen, wat minder in Brussel en nog minder in Wallonië. Het subjectieve onveiligheidsgevoel ligt daarmee in dezelfde lijn als de objectieve ongevallenstatistieken per afgelegde kilometer. In regio's waar veel gefietst wordt, ligt het ongevalsrisico per afgelegde kilometer lager.*



*Themadossier fietsers, BIVV, 2015

(ON)VEILIGHEIDSGEVOEL PER VERPLAATSINGSWIJZE



[1] zonder inbegrip van de elektrische fiets
[2] zonder inbegrip van bestuurders van elektrische/hybride wagens
[3] met inbegrip van hybride wagen

EN WAT MET ONZE BUREN?

43% van de Belgische motorrijders bijvoorbeeld voelen zich eerder onveilig op de weg. Dit is vergelijkbaar met de Franse motorrijders in de enquête (40%). Veel minder Nederlandse en Duitse motorrijders voelen zich onveilig (ongeveer 10%).

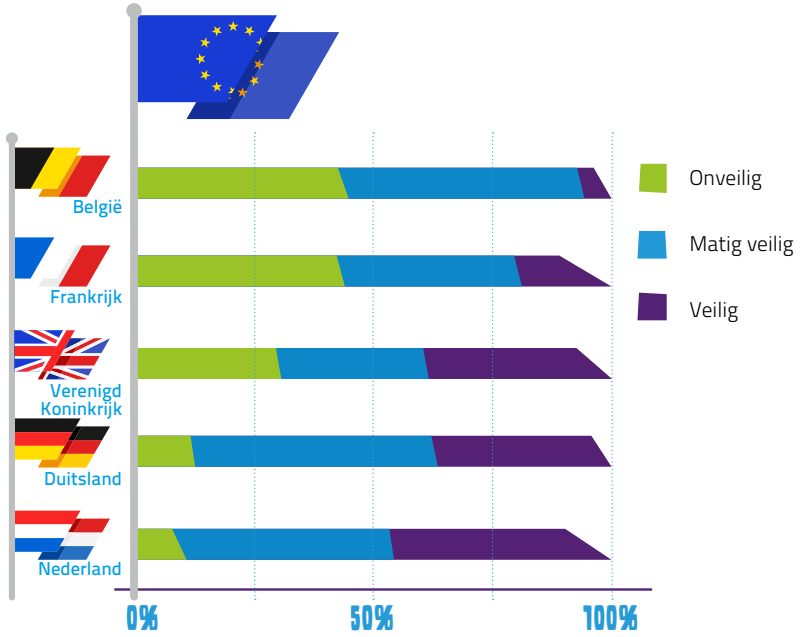
Als we inzoomen op de bevraagde fietsers, dan voelen die zich het veiligst in Nederland en Duitsland. Dat zijn nu net de landen waar meer weggebruikers aangaven dat ze wel eens met de fiets rijden. Er blijkt dus een verband te zijn tussen het gebruik van de fiets en het veiligheidsgevoel.



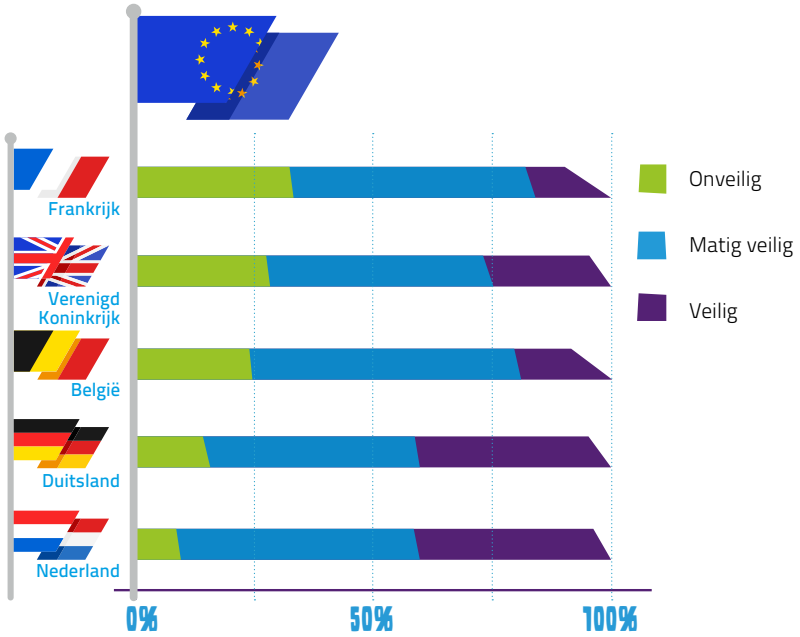
"HOE MEER ER GEFIETST WORDT, HOE VEILIGER FIETSERS ZICH VOELEN EN HOE KLEINER HET DAADWERKELIJKE RISICO OP ONGEVALLEN."



(ON)VEILIGHEIDSGEVOEL BIJ FIETSERS



(ON)VEILIGHEIDSGEVOEL BIJ MOTORRIJDERS (>50CC)



WAARAAN WIJTEN WE ONGEVALLEN?

DE OORZAKEN VOOR VERKEERSONGEVALLEN LOPEN GELIJK

We vroegen de weggebruikers hoeveel procent van de ongevallen te wijten zijn aan een reeks factoren zoals afleiding, alcohol, snelheid, vermoeidheid,...

Daaruit blijkt dat de bevraagde Belgen en hun buren een redelijk gelijkaardige uitleg geven waarom ongevallen gebeuren. Daarbij staat het rijden onder invloed aan de top als oorzaak van verkeersongevallen, vooral als we alcohol, drugs en medicatie samenvoegen. Maar ook een overdreven snelheid leidt volgens de respondenten uit alle landen vaak tot ongelukken.

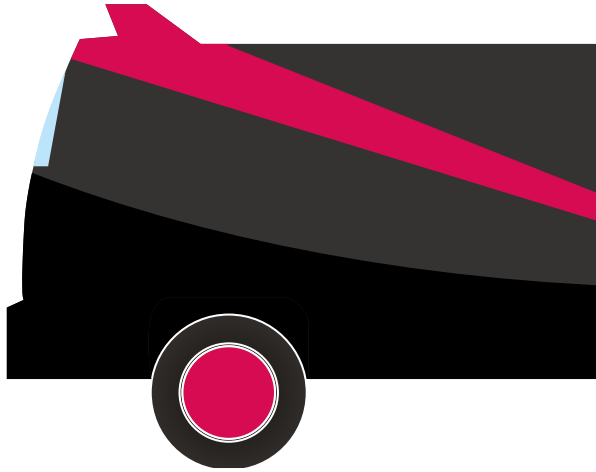
BELGEN ZIEN HET IETS PESSIMISTISCHER

De belangrijkste oorzaken voor ongevallen zijn overdreven snelheid, rijden onder invloed maar ook afleiding achter het stuur. Volgens de respondenten uit alle Belgische gewesten spelen deze factoren mee in het overgrote merendeel van de ongevallen.

"DE BELGISCHE WEGGEBRUIKER ZIET GEVAARLIJK GEDRAG MEER UITMONDEN IN ONGEVALLEN."

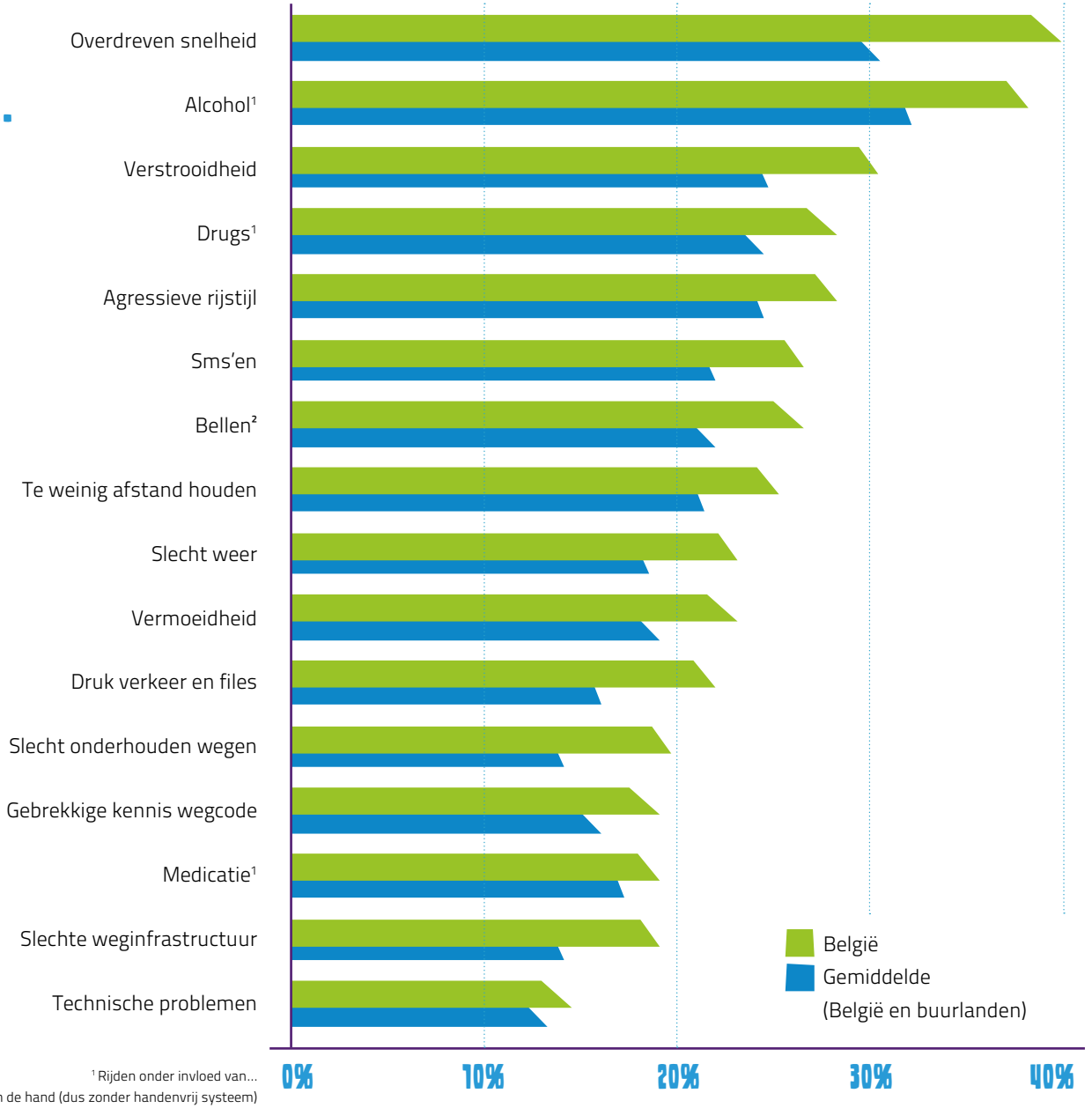
Deze factoren mogen dan gelijklopend zijn in alle landen die aan deze studie deelnamen, het is opmerkelijk dat de Belgische respondenten systematisch meer ongevallen aan die factoren toeschrijven dan het geval is in onze buurlanden.

Een ander opvallend verschil is dat Belgen slecht onderhouden wegen ook vaker aanduiden als oorzaak van ongevallen dan de andere landen die deel uitmaken van deze studie.



HOEVEEL ONGEVALLEN OP 100 ZIJN VOLGENS JOU MEDE TE WIJTEN AAN...





[1] Rijden onder invloed van...
[2] Met de gsm in de hand (dus zonder handenvrij systeem)

STELLEN WE ZELF WEL EENS GEVAARLIJK GEDRAG?

ALS DE ALCOHOL IS IN DE MAN, ...

Als we weten dat alcohol de oorzaak is van heel wat verkeersongevallen, rijden we dan ook minder met een glaasje op? We vroegen aan de autobestuurders hoe vaak ze in de voorbije maand achter het stuur kropen, terwijl ze zelf inschatten dat ze meer dan de wettelijke alcohollimiet gedronken hadden.

22% van de Franse en bijna 20% van de Belgische respondenten gaven toe dat ze de voorbije 30 dagen één of meerdere keren onder invloed van alcohol het stuur namen. Bij onze noorder- en oosterburen komt dit veel minder voor. Dit toont dat Belgische autobestuurders vaker toegeven onder invloed te rijden dan Nederlandse en Duitse autobestuurders, ook al kennen ze de gevaren.

EEN PAAR OPVALLENDE VERSCHILLEN

Het zijn niet altijd de autobestuurders die zondigen tegen de verkeersregels. Voetgangers lappen de regels ook wel eens aan hun laars. Zo steken ze aan verkeerslichten wel eens over als het voor hen rood is. Dit gebeurt volgens de enquête opvallend meer in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. België is hier de beste leerling van de klas. 44% van de Belgen zegt nooit over te steken als het rood is, tegenover 25% van de respondenten in Frankrijk en 29% in het Verenigd Koninkrijk.

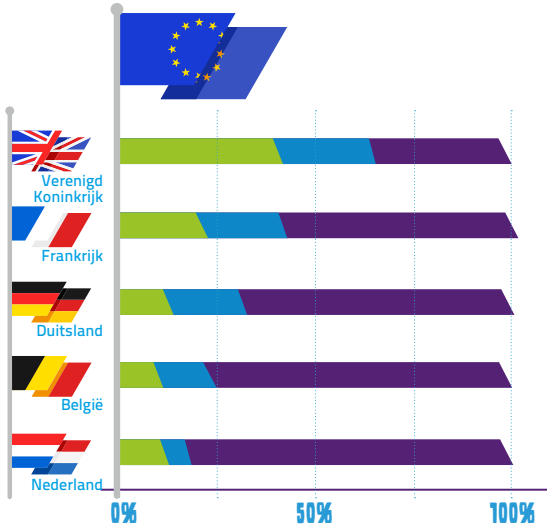
Het is bewezen dat fietsen veiliger is met een helm op. In het Verenigd Koninkrijk draagt 40% van de fietsers systematisch een fietshelm. Bij de Belgische en Nederlandse respondenten is dat nog geen 12%.
In deze landen blijkt er ook geen draagvlak te zijn voor de verplichte fietshelm (zie p. 17).

Vermoeidheid achter het stuur wordt ook heel anders benaderd. Zo stopt bijna de helft van de Belgische en Nederlandse ondervraagden nooit als ze moe zijn. In Frankrijk is dit veel meer ingeburgerd.

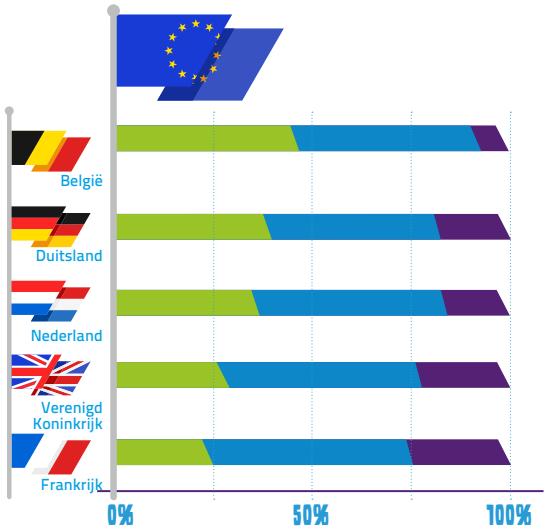


"HOEWEL FIETSEN VEILIGER IS MET EEN HELM OP, DRAAGT MAAR 12% VAN DE BELGEN EEN HELM."

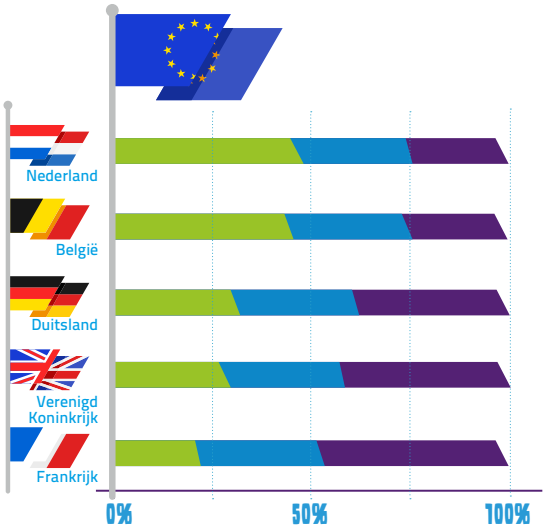
FIETSEN ZONDER HELM OP

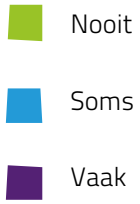


OVERSTEKEN BIJ ROOD LICHT ALS VOETGANGER

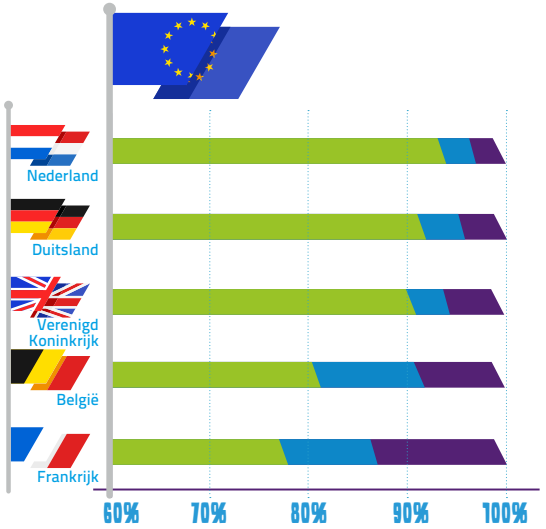


EVEN STOPPEN EN RUSTEN ALS JE TE MOE BENT OM TE RIJDEN





ONDER INVLOED RIJDEN AANGEGEVEN DOOR BESTUURDER

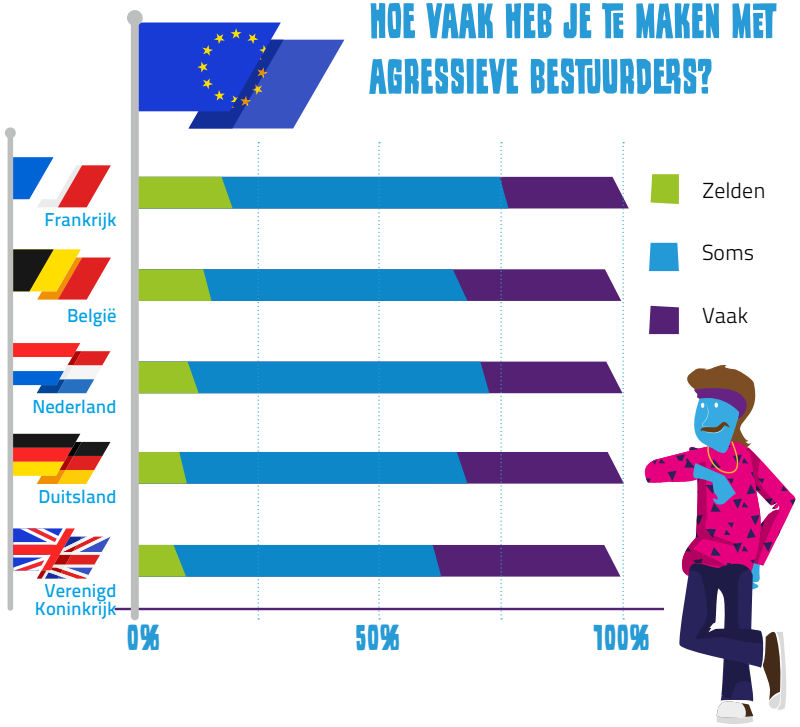


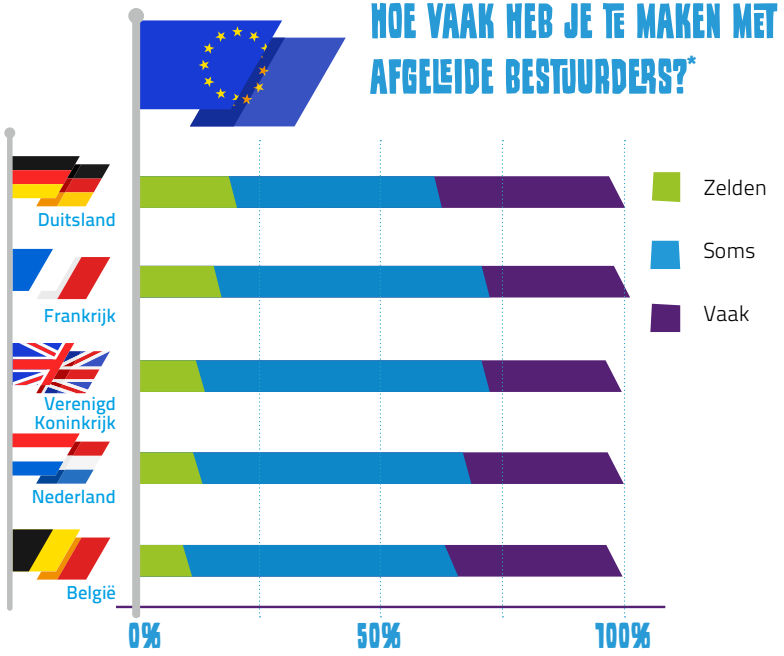
WAAR STOREN WE ONS HET MEEST AAN?

ONHOFFELIJK GEDRAG IN HET VERKEER

De bevraagden uit alle landen worden wel eens geconfronteerd met ongepast of gevaarlijk gedrag in het verkeer. Bestuurders zijn wel eens verstrooid, ze lappen de verkeersregels aan hun laars of blijven niet op een veilige afstand... Minder dan 20% van de ondervraagden zegt dat ze hier zelden of nooit mee geconfronteerd worden.

En als we de landen met elkaar vergelijken, dan blijkt dat de Belgische respondenten vaker onhoffelijk gedrag signaleren dan onze buurlanden. Dan kunnen we ons afvragen of er op de Belgische wegen verstrooider of agressiever gereden wordt, of dat de Belgen zich meer ergeren over zulk ongepast gedrag.





*bestuurders die met andere dingen bezig zijn zoals bellen, radio,...

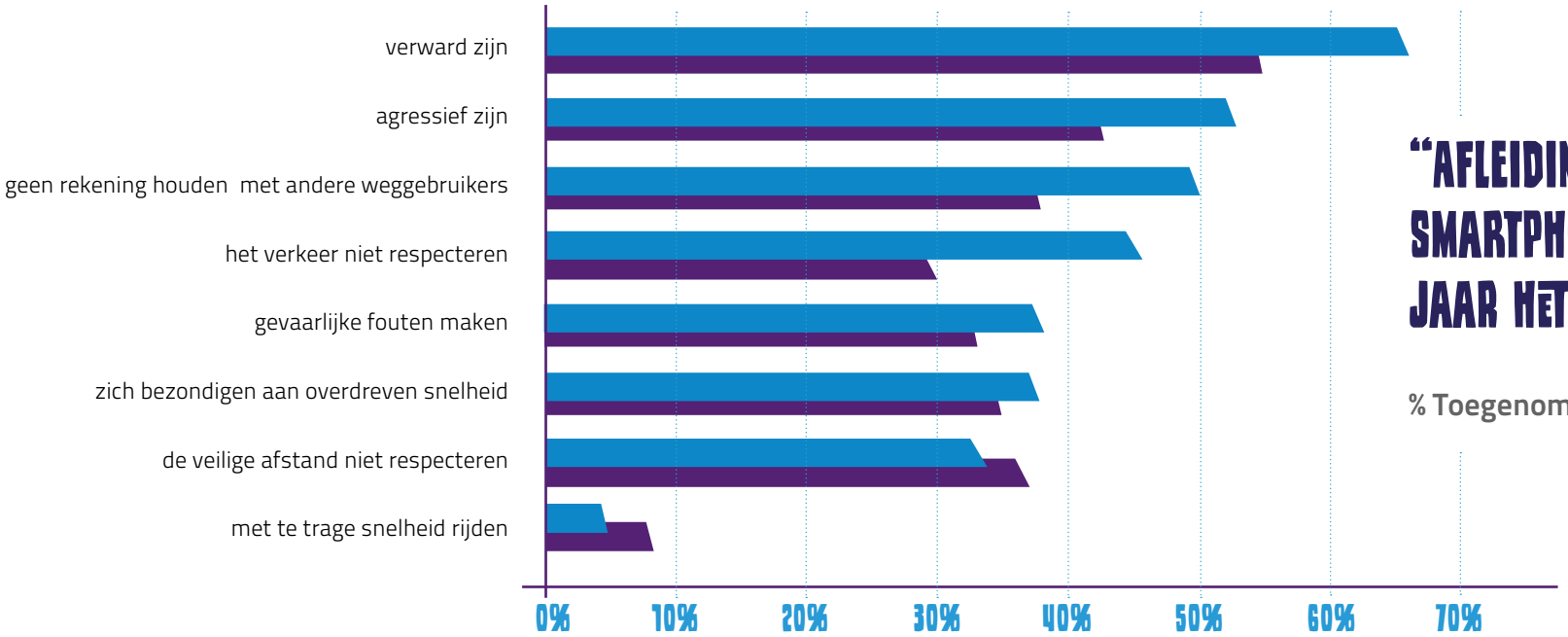
HET WORDT ER NIET BETER OP

Onhoffelijk en gevaarlijk gedrag is van alle tijden. Maar we wilden ook weten of het nu erger wordt of net verbetert. Respondenten uit alle landen geven aan dat volgens hen meer onhoffelijk gedrag voorkomt in het verkeer dan twee jaar terug.

Er zijn geen objectieve gegevens beschikbaar om te evalueren of deze meningen de situatie op de weg reflecteren. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat bestuurders met de tijd minder tolerant worden en zich er bijgevolg meer aan storen. Of geven weggebruikers aan dat onhoffelijk gedrag toeneemt om de beleidsmakers aan te zetten tot maatregelen?

De respondenten uit alle landen geven zonder onderscheid aan dat het aantal verstrooide bestuurders (die met iets anders bezig zijn vb. gsm, radio,...) toegenomen is. Dit wordt ook als belangrijke oorzaak gezien in heel wat ongevallen (zie p. 11).

EVOLUTIE VAN HET RISICOGEDRAG* DE VOORBIJE TWEE JAAR. BESTUURDERS DIE...



*het percentage bestuurders dat vindt dat het erger geworden is min het percentage bestuurders dat vindt dat het risicogedrag minder voorkomt, vergeleken met twee jaar geleden.

"AFLEIDING DOOR GSM EN SMARTPHONES IS DE LAATSTE TWEE JAAR HET STERKST VERERGERD."

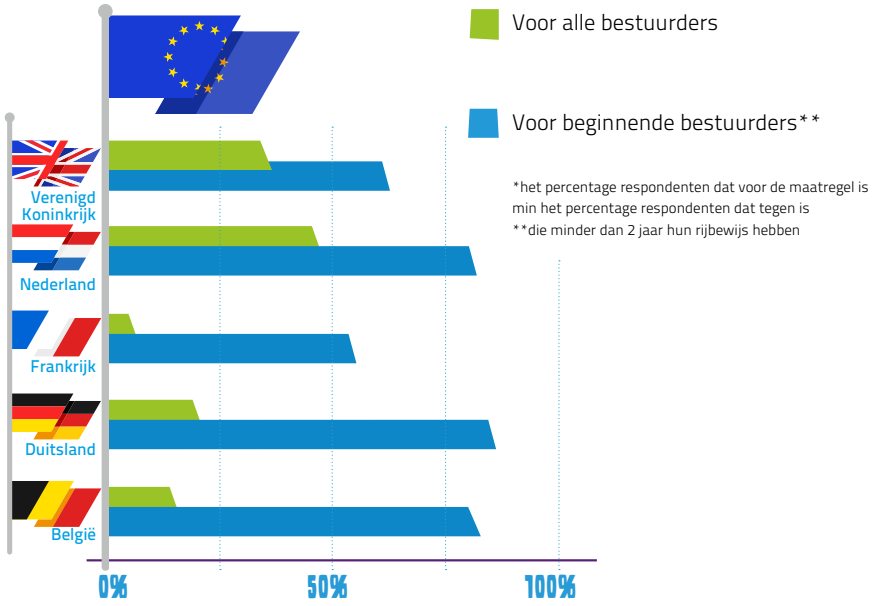
HOE MAKEN WE HET VERKEER VEILIGER?

BELGISCH DRAAGVLAK VOOR NIEUWE VERKEERSMAATREGELEN

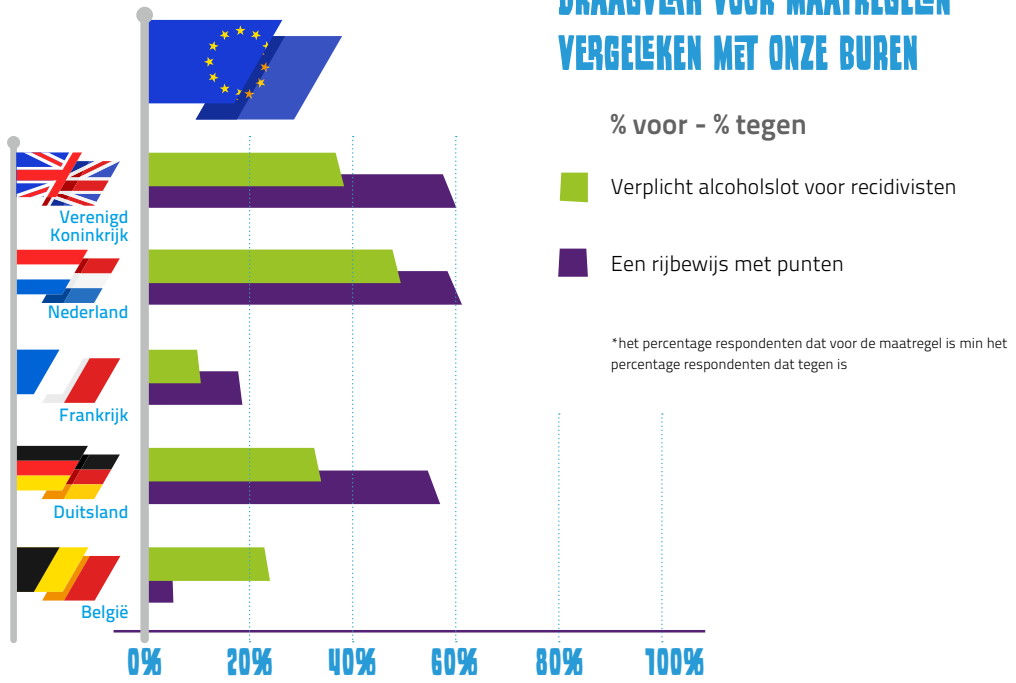
We vroegen in welke maatregelen de weggebruikers zich kunnen vinden. Een meerderheid van Belgische respondenten ziet de nultolerantie voor alcohol in het verkeer voor beginnende bestuurders en een alcoholslot voor recidivisten wel zitten. Velen onder hen zijn ook wel te vinden voor verplichte fluohesjes voor zwakke weggebruikers in het donker.

Maar de Belgische bevraagden zijn tegen verplichte winterbanden. Nochtans ziet 70% van de Duitse respondenten er geen graten in, terwijl winterbanden daar wel verplicht zijn. De Belgische weggebruikers vinden ook niet dat fietsers door het rood rechts mogen afslaan, zelfs niet waar speciale verkeersborden dat toelaten.

DRAAGVLAK VOOR EEN ALCOHOLLIMIET VAN 0‰*



DRAAGVLAK VOOR MAATREGELEN* VERGELEKEN MET ONZE BUREN



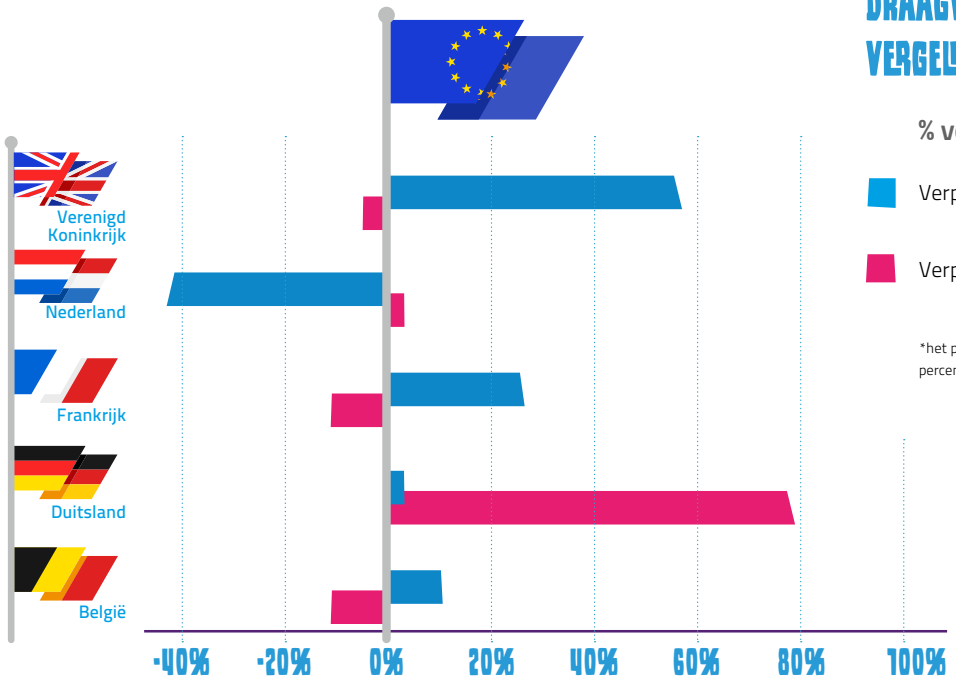
"NULTOLERANTIE TEGENOVER ALCOHOL VINDEN WE WEL OK, MAAR ALLEEN VOOR BEGINNENDE BESTUURDERS."

ANDERE LANDEN, ANDERE ZEDEN?

Elk van onze buurlanden heeft zo zijn eigen voorkeuren en veto's. De bevraagde Nederlanders voelen zich veilig op de fiets (zie p. 7) en willen dan ook niets weten van een verplichte fietshelm. In het Verenigd Koninkrijk daarentegen is de fietshelm al goed ingeburgerd (zie p. 12) en mag die van de respondenten dan ook verplicht gemaakt worden.

Vergeleken met onze buurlanden, loopt België het minst warm voor een rijbewijs met punten, ook al bestaat dit al in Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. De Nederlandse respondenten zien dit dan weer wel zitten.

DRAAGVLAK VOOR MAATREGELEN* VERGELEKEN MET ONZE BUREN



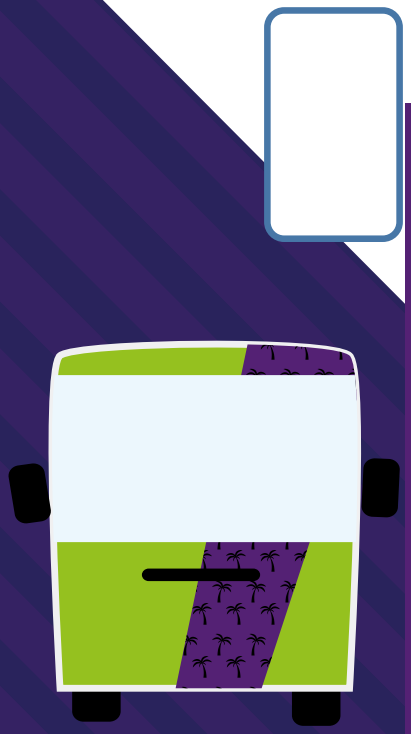
% voor - % tegen

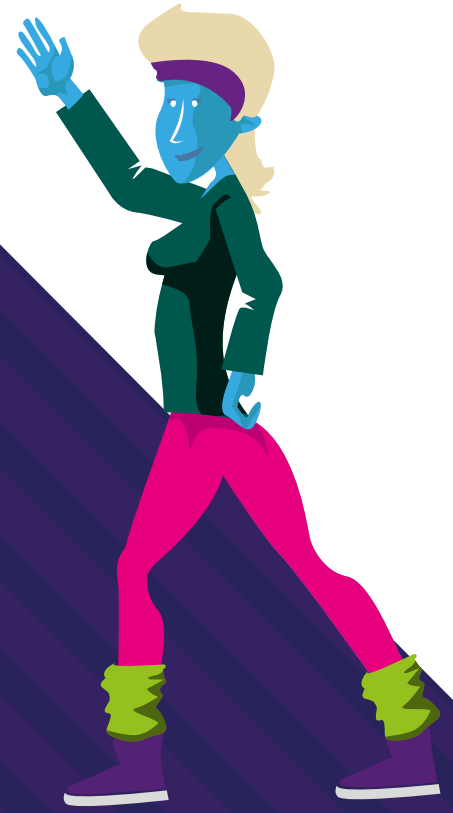
Verplichte fietshelm

Verplichte winterbanden

*het percentage respondenten dat voor de maatregel is min het percentage respondenten dat tegen is

CONCLUSIES





Het valt op dat de Belgen, vergeleken met de buren, zich over het algemeen negatiever uitlaten over de verkeers(on)veiligheid. Onhoffelijk gedrag is volgens de Belgische weggebruiker meer toegenomen in de laatste twee jaar dan volgens de weggebruikers in de ons omringende landen (p. 15). Maar ook schrijft de Belg opvallend meer ongevallen toe aan gevaarlijk gedrag dan onze buren (p. 11).

De zwakke weggebruikers, zoals tweewielers, voelen zich minder veilig in het verkeer (p. 7). Ze zijn dan ook minder beschermd dan bijvoorbeeld in een auto. Maatregelen die hen extra zichtbaarheid (vb. fluohesjes) of bescherming (vb. fietshelm) geven, kunnen hun veiligheid gevoelig verhogen.

In Nederland en Duitsland voelen de bevraagde motorrijders zich veiliger dan hun Belgische lotgenoten (p. 9). Een analyse van de situatie kan ons inzichten geven waarom dat zo is. Ligt het aan het rijgedrag, de rijopleiding, de infrastructuur,…? Zo kunnen we leren van de ervaringen in die landen.

Onhoffelijk en gevaarlijk gedrag komt veel voor. Volgens de respondenten zelfs meer dan vroeger (p. 13). Zo zijn bestuurders vaak met andere dingen bezig dan met de weg (gsm, radio,…), met gevaarlijke situaties tot gevolg. Om hier iets aan te doen, kunnen we inzetten op meer handhaving (controles, boetes), meer preventie (campagnes) en educatie (rijopleiding).

We weten wat de gevaren zijn in het verkeer, maar toch blijven weggebruikers risicogedrag vertonen. Vooral het rijden onder invloed van alcohol komt in België en Frankrijk meer voor dan in Nederland en het Verenigd Koninkrijk (p. 13). Misschien moeten we daar een keer ons licht gaan opsteken en elementen van hun aanpak importeren. In landen als Nederland en het Verenigd Koninkrijk, waar relatief weinig gedronken wordt achter het stuur, is er ook een draagvlak voor een nultolerantie van alcohol. In landen als België en Frankrijk, waar vaak gedronken wordt achter het stuur, is daarvoor geen draagvlak. En dit ondanks het grote universele risicobesef. Weggebruikers die zich relatief veilig voelen (vb. fietsers in Nederland) vinden dan weer dat extra veiligheidsmaatregelen (zoals een verplichte fietshelm) overbodig zijn (p. 17).



Haachtsesteenweg 1405 - 1130 Brussel - T. 02 244 15 11 - info@bivv.be - www.bivv.be

V.U.: Karin Genoe - Haachtsesteenweg 1405 - 1130 Brussel