



Het doel van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid is het aantal verkeersdoden in België halveren tegen 2020 ten opzichte van 2010. We willen de burger sterker betrekken bij het behalen van deze doelstelling. Met de resultaten van de nationale verkeersONveiligheidsenquête kunnen we nagaan welke factoren het onveiligheidsgevoel van de weggebruiker bepalen. Hiermee zullen we rekening houden bij de ontwikkeling van de communicatie- en sensibiliseringsacties om een duurzame gedragsverandering bij de weggebruiker te bekomen.

Verloop enquête

In oktober 2012 werden telefonische enquêtes afgenomen bij een representatieve steekproef van 2.241 Belgen, ouder dan 16 jaar. Het Kenniscentrum Verkeersveiligheid van het BIVV stelde daartoe een aantal vragen op. Het was de eerste keer dat de nationale verkeersONveiligheidsenquête werd uitgevoerd en tot 2020 zal deze elk jaar opnieuw herhaald worden. Op die manier willen we nagaan of het engagement van de burger verandert en of we al dan niet een evolutie merken in het (on)veiligheidsgevoel van de Belgische weggebruiker.

1 op 5 kent iemand die ooit betrokken was in een dodelijk ongeval

Maar liefst 20 % van de Belgen (16-plussers) kent iemand in zijn of haar directe omgeving die ooit betrokken was bij een dodelijk ongeval. Toch is er geen verschil inzake het onveiligheidsgevoel en het draagvlak voor maatregelen in vergelijking met de Belgen die niet zo iemand kennen. We moeten weggebruikers dus continu blijven informeren over de risico's in het verkeer. Daarnaast blijkt dat 8 % zelf betrokken was in een materieel ongeval in 2012 en 2 % in een letselongeval in 2012.

Risicoperceptie van gedrag

Rijden onder invloed van illegale drugs en rijden onder invloed van alcohol worden door de Belgen ingeschat als de meest gevaarlijke gedragingen in het verkeer. Fietsen in het donker zonder fietslicht of fluohesje staat ook hoog bovenaan de *ranking*.

Gedragingen die vooral betrekking hebben op gemotoriseerd verkeer worden door gemotoriseerde weggebruikers als minder gevaarlijk beschouwd dan door niet-gemotoriseerde weggebruikers. Bij de niet-gemotoriseerde weggebruikers stellen we het tegenovergestelde vast. Zo vindt het niet-gemotoriseerde verkeer sneller rijden gevaarlijker dan het gemotoriseerde verkeer. Het gemotoriseerde verkeer op zijn beurt vindt de mate van gevaar bij de gedragingen door de fietsers of voetgangers gevaarlijker dan dat de zwakke weggebruikers dat zelf vinden. Fietsen zonder licht, voetgangers met koptelefoon of oortjes en dergelijke worden door niet-gemotoriseerde weggebruikers systematisch als minder gevaarlijk beschouwd dan door gemotoriseerde weggebruikers.

Ondanks dit risicobesef stellen we vast dat de Belgische weggebruikers zich niet navenant gedragen. Met die inzichten moet men rekening houden bij het implementeren van maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Met de 'Go for zero'-campagnes wil het BIVV er de aandacht op vestigen dat alle weggebruikers samen de verantwoordelijkheid dragen voor een veiliger verkeer. Dat gevoel moet duidelijk nog versterkt worden.

Belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid

De persoonlijke top 5 van belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in België ziet er als volgt uit:

1. overdreven en onaangepaste snelheid;
2. problemen met infrastructuur;
3. onveilige rijstijl;
4. rijden onder invloed;
5. het niet naleven van de wegcode.

Strengere aanpak

Er is een maatschappelijk draagvlak voor alle bevroegde maatregelen op het vlak van educatie, sensibilisering, regelgeving, controle en technologie.

De populairste maatregelen zijn:

1. meer controles op niet-verzekerde voertuigen;
2. verplicht alcoholslot voor recidivisten;
3. verplichte verkeerslessen in het secundair onderwijs;
4. meer alcoholcontroles;
5. verplichte snelheidsbegrenzer (ISA) voor recidivisten.

Het draagvlak is belangrijk voor de effectiviteit van zulke maatregelen.

Uit de enquête blijkt dat het draagvlak voor meer snelheidscontroles leeftijdsgebonden is. Naarmate men ouder wordt, neemt het draagvlak voor meer snelheidscontroles toe. Niet echt zo verbazingwekkend, aangezien uit onze attitudemetingen blijkt dat jonge bestuurders meer dan oudere bestuurders aangeven dat ze de snelheidslimieten overtreden.

Daarentegen blijkt uit de enquête dat het draagvlak voor meer alcoholcontroles niet leeftijdsgebonden is. Uit een internationale enquête (Sartre4), zien we dat 26 % van de Belgen verklaart in de afgelopen maand met een alcoholconcentratie boven de legale limiet toch met de auto gereden te hebben. Daar tegenover staat dat slechts 14 % van alle respondenten tegen een verhoging van het aantal alcoholcontroles is. Dit houdt in dat een deel van de bestuurders die onder invloed reden toch voor meer alcoholcontroles is. Dit wijst erop dat een deel van de autobestuurders externe controle nodig heeft om zich aan de limiet te houden.

Meer dan de helft van de Belgen heeft een goed voornemen

Op de vraag naar het "engagement voor 2013" geeft 42,5 % aan geen expliciet goed voornemen te hebben om het verkeer veiliger te maken. Ondanks het feit dat verkeersveiligheid iedereen aangaat, blijkt de betrokkenheid bij verkeersveiligheid laag. De geëngageerde weggebruikers moeten we dus blijven stimuleren en de minder geëngageerde weggebruikers moeten overtuigd worden. Daarbij spelen alle betrokken partijen een belangrijke rol zodat iedereen zich veilig in het verkeer kan verplaatsen zonder dat daar doden of gewonden bij vallen.

Klik hier voor meer info

Contactpersonen:

Sofie Van Damme (woordvoester BIVV): 0473/855.944

Isabel Casteleyn (woordvoester Melchior Wathelet): 0476/94.13.37

