

# Nationale Verkeers ONveiligheids enquête 2021



## Methodologie



**9de**  
enquête

## Inleiding

**±6000**



weggebruikers bevroegd

## FOCUS



maar **ook** aandacht voor...



Auto's



Vrachtwagens



Bestelwagens



Openbaar vervoer

## Risicogedrag



GSM achter het stuur



Snelheid



Geen gordel



Alcohol

**Draagvlak voor  
oplossingen voor  
mobiliteit en  
verkeersveiligheid**





## Verplaatsingsgedrag

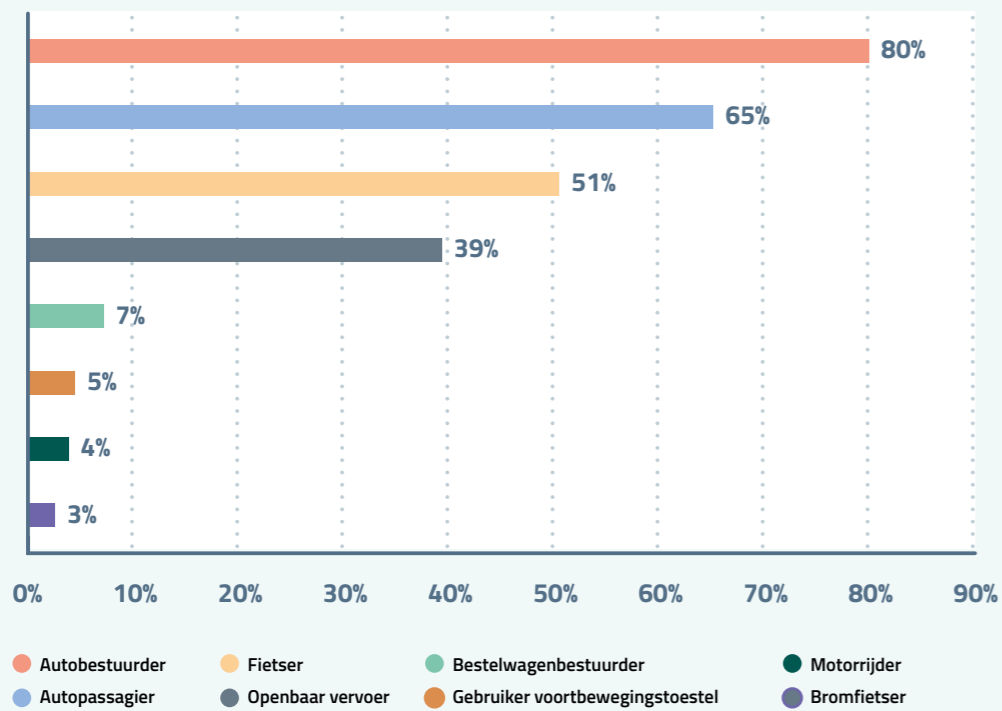
80% van de Belgen verplaatste zich in het afgelopen jaar als bestuurder met de wagen. De auto blijft daarmee het populairste vervoersmiddel in ons land. Iets meer dan de helft (51%) van de Belgen gebruikte het afgelopen jaar de fiets.

39% maakte vorig jaar gebruik van het openbaar vervoer, dat is beduidend minder dan een jaar eerder (50%). De angst voor een besmetting met Covid-19 heeft daarin zeker een grote rol gespeeld.



Figuur 1

Met welk vervoersmiddel heeft de Belg zich in het afgelopen jaar verplaatst?



## Verplaatsingsgedrag per gewest

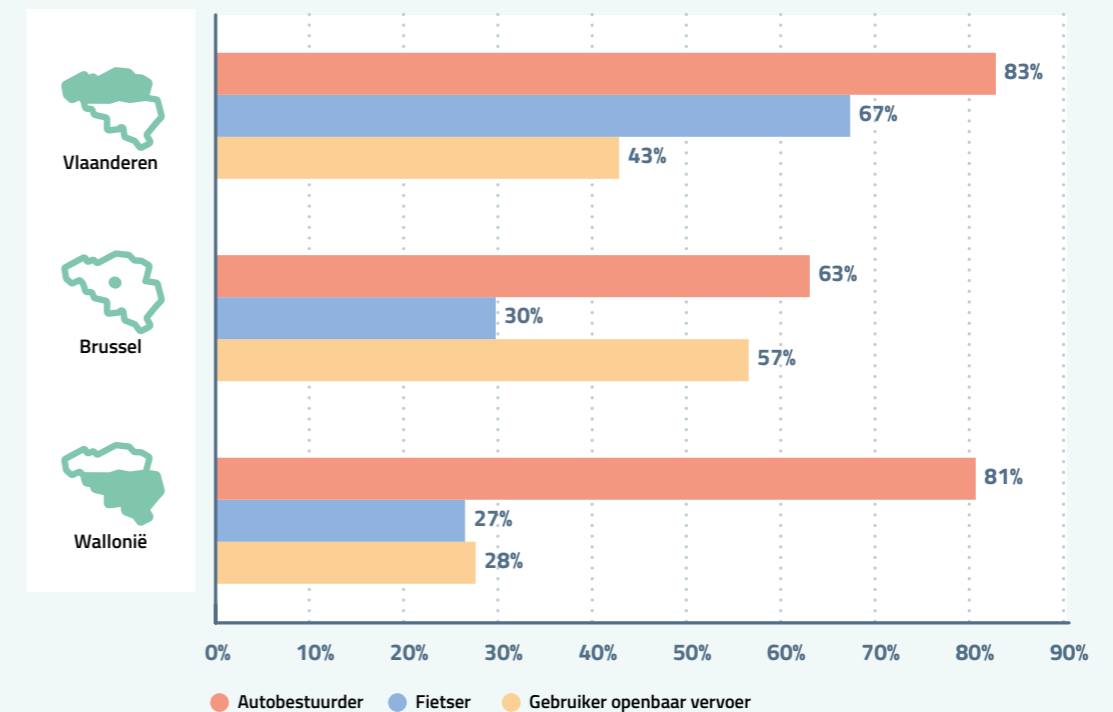
In Vlaanderen (83%) en Wallonië (81%) is de auto met voorsprong het meest gebruikte vervoersmiddel. In Brussel gebruikten veel minder personen het afgelopen jaar wel eens de wagen (63%).

Fietsen is met voorsprong het populairst in Vlaanderen (67%), in Brussel (30%) en Wallonië (27%) heeft nog geen derde van de bevolking het afgelopen jaar met de fiets gereden. In Wallonië was dat wel een stijging ten opzichte van een jaar eerder (24%).



Figuur 2

Verplaatsingsgedrag per gewest (ooit verplaatst - afgelopen 12 maanden).





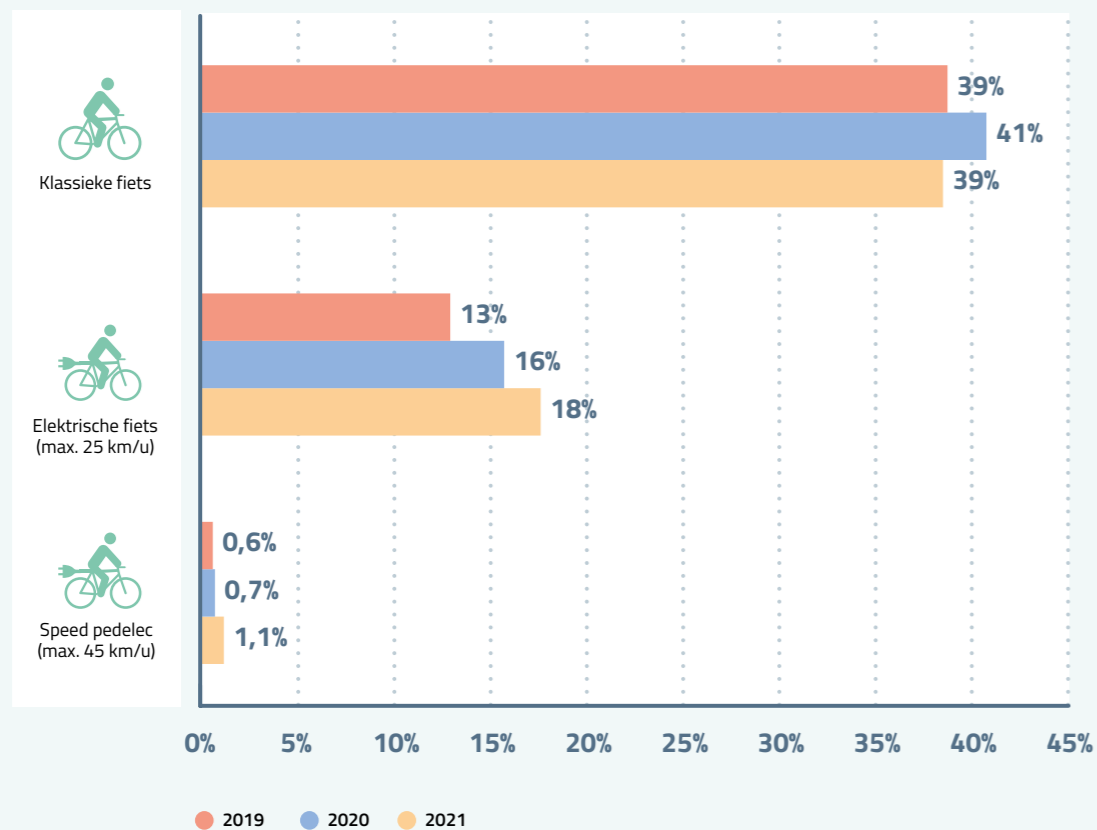


## Gebruik elektrische fiets in de lift

In de voorbije jaren hebben steeds meer Belgen gebruikt gemaakt van de fiets. 39% van de Belgen reed vorig jaar met een klassieke fiets, ongeveer evenveel als de voorbije jaren. De elektrische fiets wordt wel steeds populairder. Vorig jaar reed 18% van de Belgen wel eens met een elektrische fiets. Twee jaar geleden was dat nog maar 13%. Het aantal respondenten dat met een speed pedelec reed is quasi verdubbeld op 2 jaar tijd, van 0,6% naar 1,1%.

Figuur 3

Type fiets: 2019 - 2020 - 2021.



## Forse daling van het gebruik van openbaar vervoer

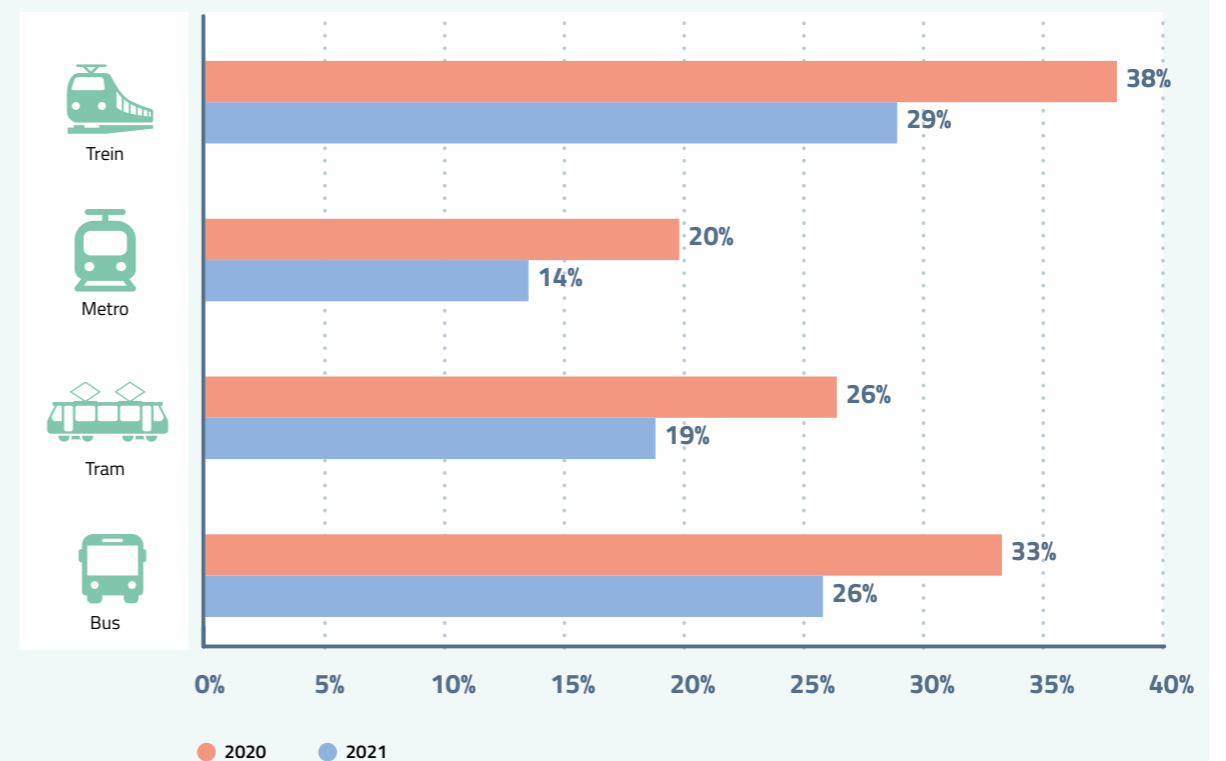
Omwille van de angst voor een besmetting met Covid-19 heeft het gebruik van het openbaar vervoer een flinke terugval gekend. Slechts 29% van de Belgen gebruikte vorig jaar de trein. Een jaar eerder was dat nog 38%.

Bij de metro liep het percentage gebruikers terug van 20% naar 14%. Ook bij de tram (van 26 naar 19%) en de bus (van 33 naar 26%) is het percentage gebruikers fors teruggelopen.



Figuur 4

Type openbaar vervoer: 2020 vs 2021.





## Evolutie onveiligheidsgevoel

Voor alle vervoersmiddelen is het onveiligheidsgevoel lichtjes gedaald ten opzichte van twee jaar geleden. Het feit dat er veel minder verkeer was, onder andere door een lockdown en andere beperkende maatregelen, zorgde ervoor dat er gemiddeld genomen minder potentiële conflicten waren op onze wegen. Nog altijd zijn het wel de fietsers en motorrijders die zich relatief gezien het meest onveilig voelen in ons verkeer.



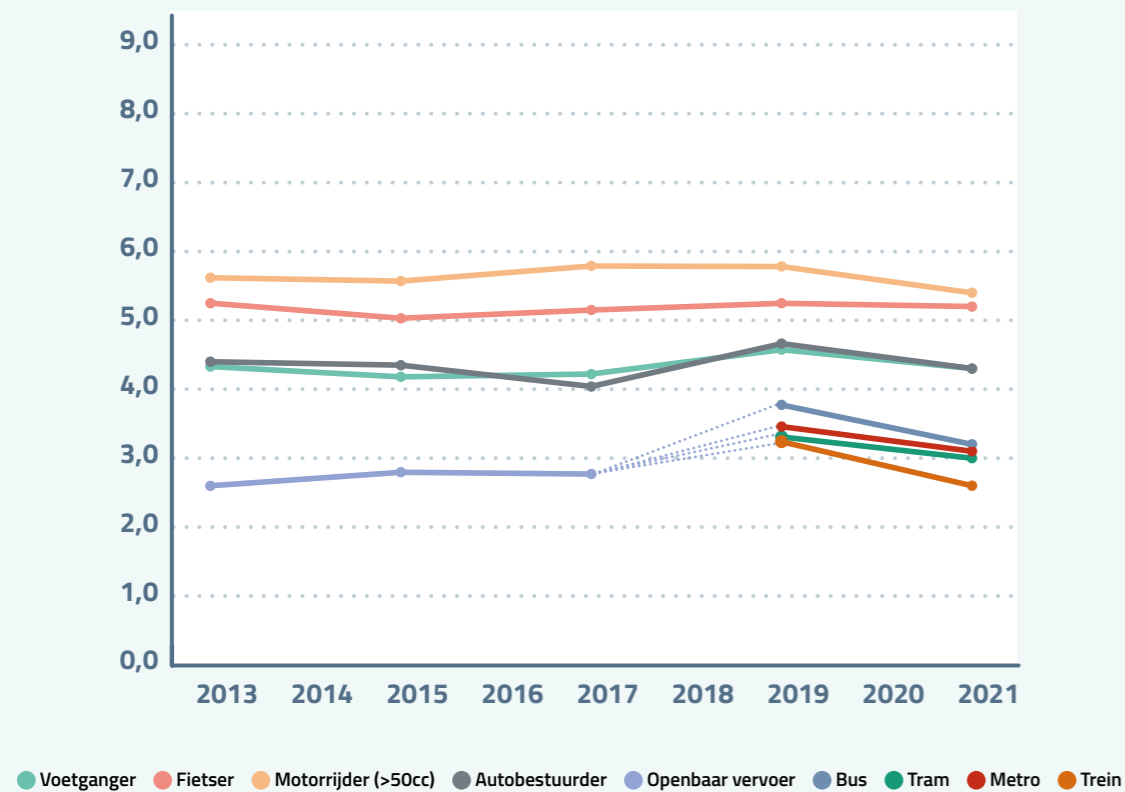
## Belg weet de grootste doodsoorzaken juist in te schatten

De Belgen weten relatief goed in te schatten wat de drie meest voorkomende oorzaken zijn van verkeersongevallen. Te hoge snelheid wordt door 53% van de respondenten in hun top 3 gezet, gevolgd door rijden onder invloed van alcohol (43%) en het gebruik van de gsm tijdens het rijden (36%). Dat zijn ook in de realiteit de grootste killers in ons verkeer.



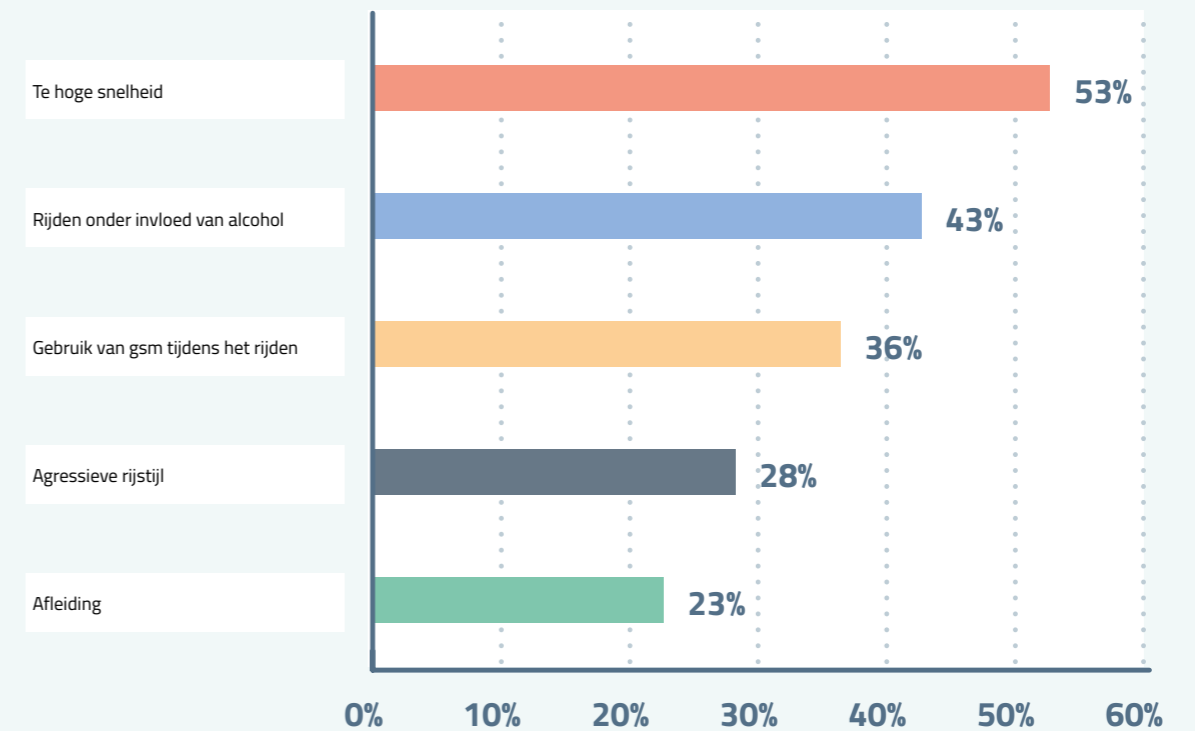
Figuur 5

Evolutie subjectief onveiligheidsgevoel (2013-2021) (0: 'helemaal niet in gevaar' - 9: 'heel erg in gevaar').



Figuur 6

Wat zijn de meest voorkomende oorzaken van verkeersongevallen in België?





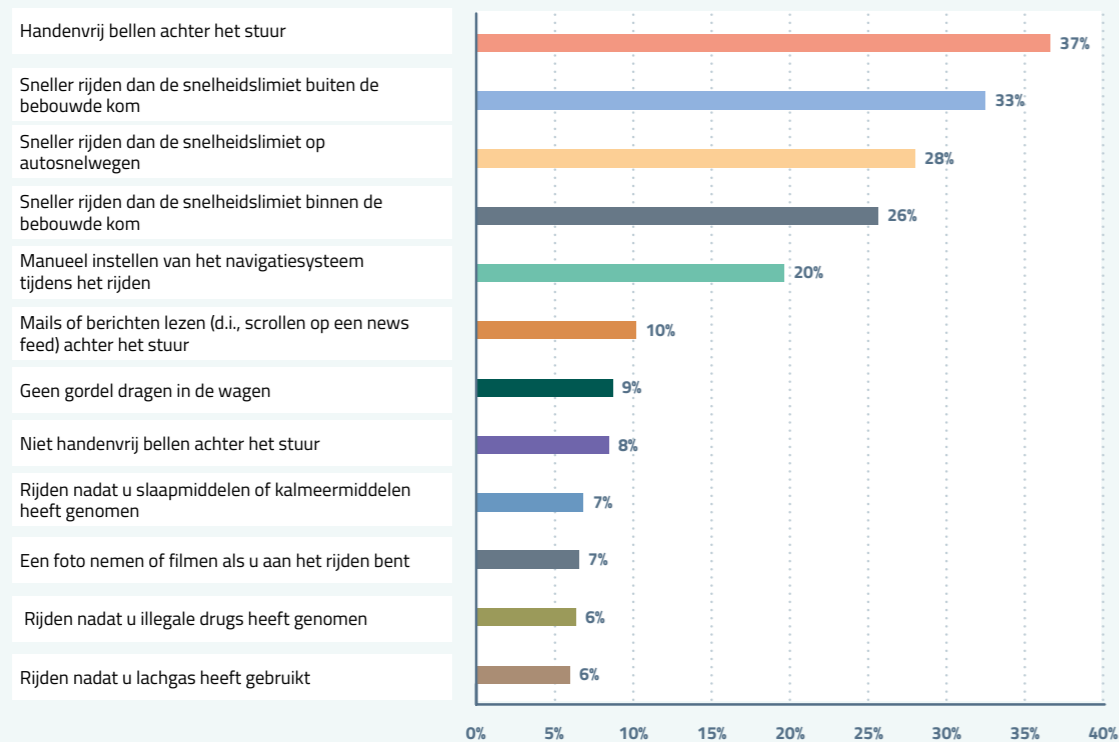
## Zelfgerapporteerd gedrag

De Belgische bestuurder kent dan wel de grootste doodsoorzaken, dat wil niet zeggen dat risico gedrag niet meer voorkomt op onze wegen. Het percentage autobestuurders dat zegt minstens 1 keer per maand te snel te rijden blijft hoog. Dit zowel binnen de bebouwde kom (26%), buiten de bebouwde kom (33%) als op autosnelwegen (28%). Maar ook verschillende vormen van afleiding zoals het instellen van je navigatiesysteem tijdens het rijden (20%), mails of berichten lezen achter het stuur (10%), niet-handenvrij bellen (8%) of een foto nemen tijdens het rijden (7%) worden vaak toegegeven.

Het gebruik van drugs (6%) is zeer hoog. Voor het eerst werd ook bevraagd of bestuurders lachgas gebruikten. De omvang van dit nieuwe fenomeen is groter dan gedacht: 6% zegt maandelijks te rijden na het gebruik van lachgas.

Figuur 7

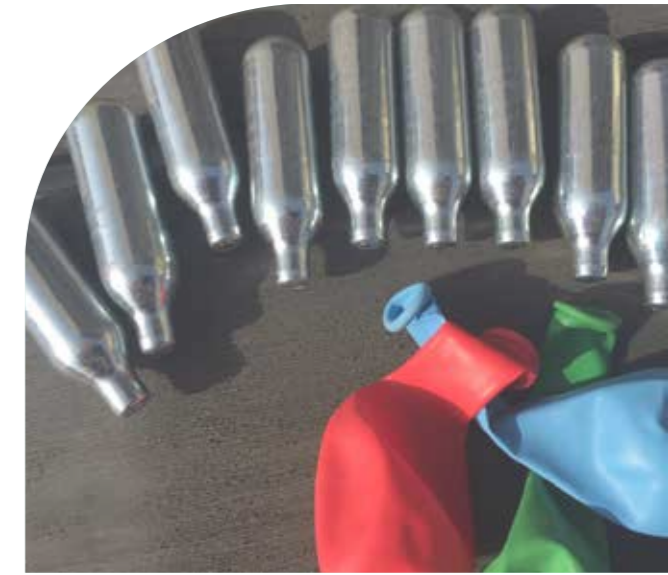
Percentage respondenten dat aangeeft maandelijks een bepaald risicogedrag te stellen.



## Lachgas

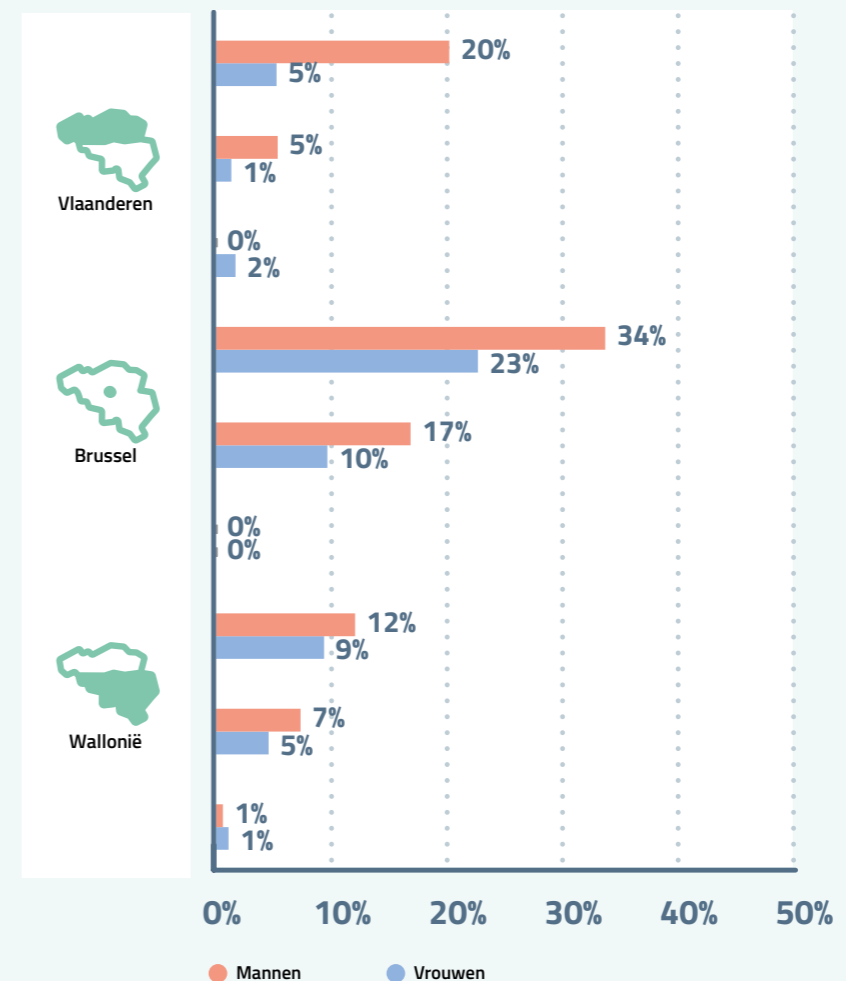
Vooraf bij jonge bestuurders is lachgas populair. 14% van de Belgische bestuurders tussen 18 en 34 jaar zegt maandelijks wel eens lachgas te inhaleren en vervolgens nog met de wagen te rijden. Bij de jonge mannelijke bestuurders is het probleem nog sprekender. 1 op de 5 jonge mannelijke bestuurders (20%) in Vlaanderen en maar liefst 1 op de 3 jonge mannelijke bestuurders in Brussel (34%) geeft toe maandelijks te rijden na het gebruik van lachgas.

We zien vergelijkbare trends bij het 'gewone' druggebruik achter het stuur. Vooral in een stedelijke context wordt er vaker onder invloed van drugs gereden in vergelijking met de landelijke gebieden.



Figuur 8

Minstens één keer per maand rijden na het gebruik van lachgas volgens regio en geslacht.





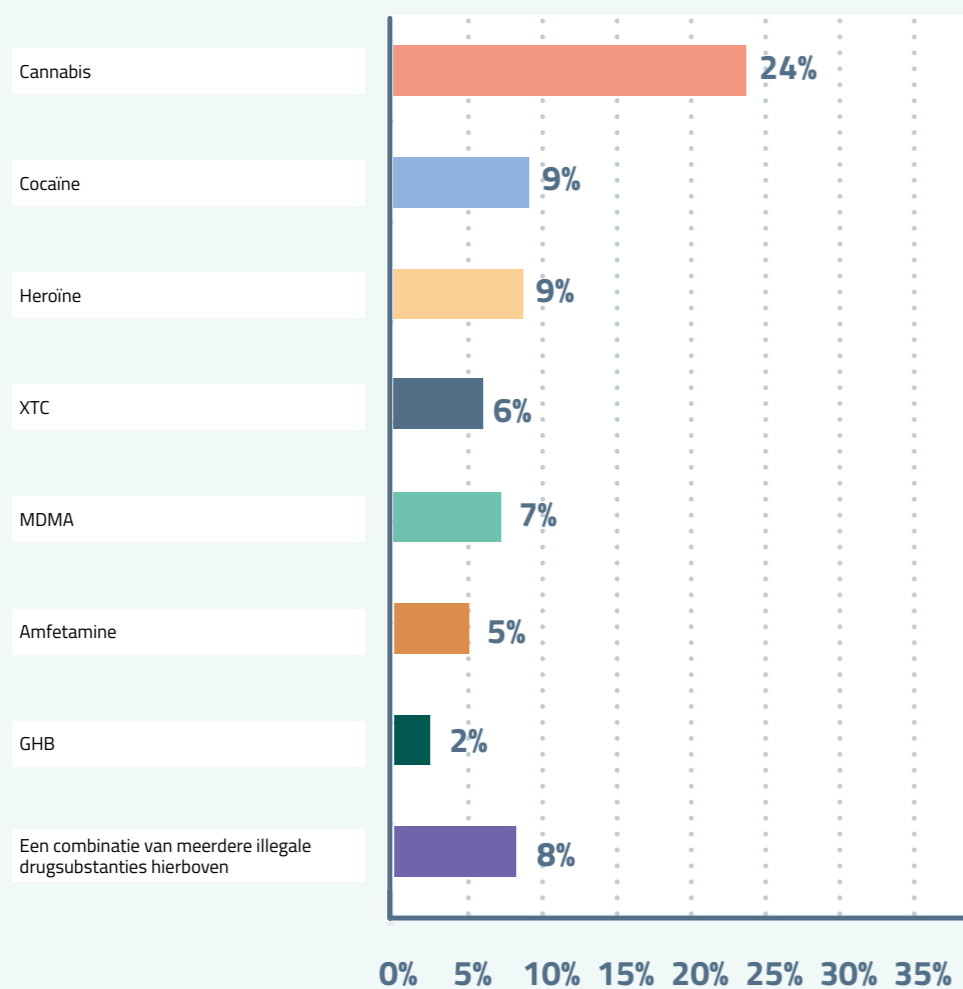


## Soort drugs

Bij de groep bestuurders die drugs gebruikten in het verkeer, bleken cocaïne (9%) en cannabis (24%) het meest gebruikt te worden. Het cannabisgebruik achter het stuur is mogelijk nog een onderschatting omdat sommige bestuurders dit niet als een 'illegale' drug beschouwen.

Figuur 9

Meest gebruikte illegale drugsubstantie bij bestuurders.



1 op de 5 jonge mannelijke bestuurders (20%) in Vlaanderen en maar liefst 1 op de 3 jonge mannelijke bestuurders in Brussel (34%) geeft toe maandelijks te rijden na het gebruik van lachgas.

# Draagvlak verkeersveiligheidsmaatregelen



**Groot draagvlak voor meer controles op gsm, alcohol en overdreven snelheid.**

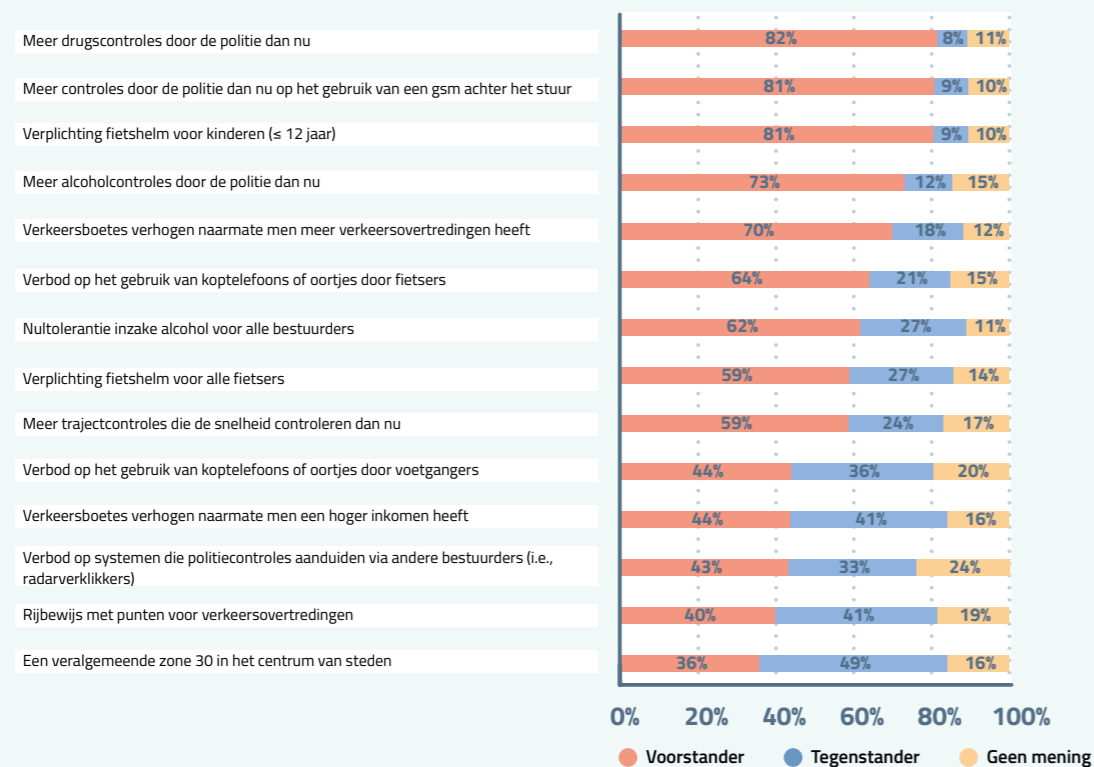
Er is grote eensgezindheid dat de pakkans verder omhoog moet voor gsm-gebruik achter het stuur (81% voor, 9% tegen). Het gebruik van slimme camera's die gsm-gebruik achter het stuur kunnen detecteren, kan daarvoor een zeer nuttig hulpmiddel zijn.

De Belgen willen ook meer controles op rijden onder invloed van alcohol (73%, 12% tegen). 6 op de 10 Belgen (62%) is trouwens voorstander van nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders. Slechts 27% is tegen. Bijna 6 op de 10 Belgen (59%) wil meer trajectcontroles om de maximumsnelheid te respecteren.

Het draagvlak om systemen te verbieden die politiecontroles aanduiden via andere bestuurders is op 1 jaar tijd ook gegroeid. 43% is nu voorstander (tov van 38% vorig jaar), 33% is tegen (tov van 39% vorig jaar).

7 op de 10 Belgen (70%) zou het niet erg vinden als de verkeersboetes hoger worden naarmate je meer overtredingen begaat.

**Figuur 10** Percentage voor, tegen of geen mening per verkeersveiligheidsmaatregel.



# Draagvlak verkeersveiligheidsmaatregelen per gewest

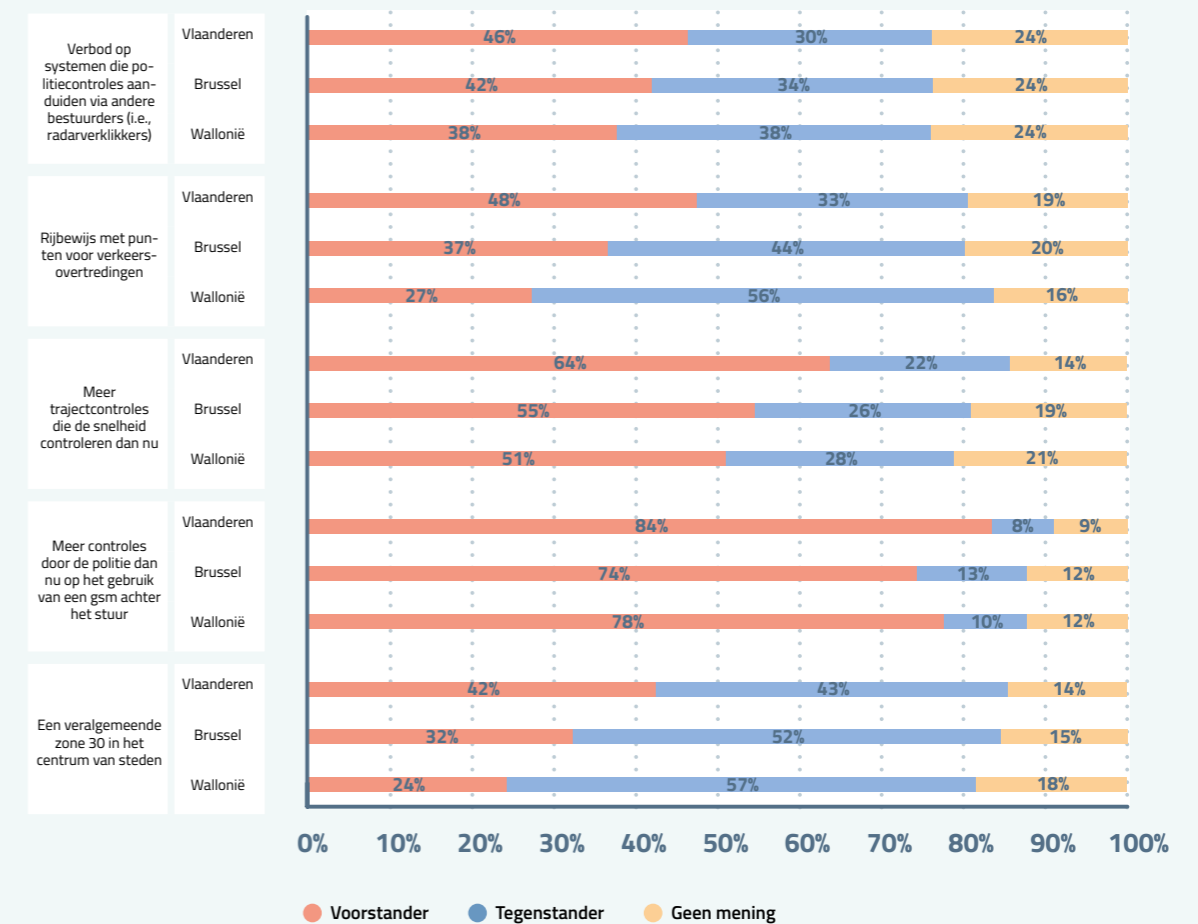


In Vlaanderen (64% voor, 22% tegen) is het draagvlak voor trajectcontroles momenteel groter dan in Brussel (55% voor, 26% tegen) en Wallonië (51% voor, 28% tegen). Overal in het land zullen er dit jaar wel nieuwe trajectcontroles in gebruik genomen worden.

Wat betreft het verbod op radarverklidders is er meer bereidwilligheid in Vlaanderen om deze maatregel in te voeren (46% voor, 30%) dan in Wallonië (38% voor, 38% tegen).

**Figuur 11**

Percentage Vlamingen, Brusselaars en Walen voor, tegen of geen mening per verkeersveiligheidsmaatregel.







## Draagvlak mobiliteitsmaatregelen

### Drie kwart wil meer parkings aan de rand van de stad.

72% van de respondenten is voorstander van aparte tram- en busbanen voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Hierdoor ondervinden de trams en bussen minder hinder van verkeersopstoppingen en kunnen ze beter hun dienstregeling respecteren. 85% van de Belgen wil ook gratis parking aan treinstations voor treinreizigers.

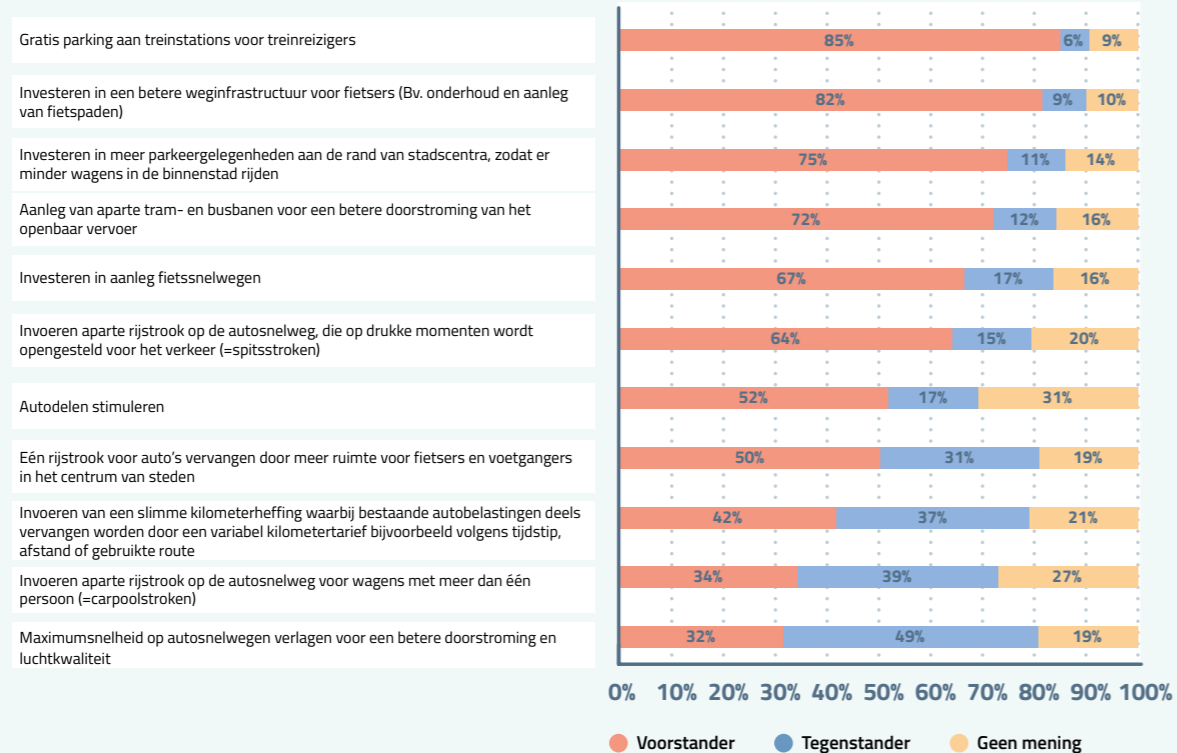
Om de filedruk in steden te verlichten is het noodzakelijk om het aantal voertuigen terug te dringen. 75% van de Belgen wil daarom dat steden en gemeenten meer investeren in parkeergelegenheden aan de rand van stadscentra.

Autodelen stimuleren wordt door iets meer dan de helft (52%) van de Belgen positief onthaald.



Figuur 12

### Percentage voor, tegen of geen mening per mobiliteitsmaatregel.



## Draagvlak mobiliteitsmaatregelen per gewest



Er zijn uiteraard verschillen in de manier waarop naar bepaalde mobiliteitsmaatregelen wordt gekeken in elke regio. Die verschillen zijn afhankelijk van onder andere de manier waarop mensen zich verplaatsen of de mate waarin een bepaalde maatregel al gebruikt wordt. Zo is 74% is voor de aanleg van spitsstroken in Vlaanderen, in Wallonië is dat slechts 50%, in Brussel 55%.

Figuur 13

### Percentage Vlamingen, Brusselaars en Walen voor, tegen of geen mening per mobiliteitsmaatregel.



## Conclusie

Uit de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van dit jaar blijkt dat de multimodaliteit stap per stap concreter wordt in België.

Naast het succes van meer actieve vervoersmodi zoals de (elektrische) fiets en voortbewegingstoestellen is de trend naar meer leefbare steden met minder autoverkeer op veel plaatsen ingezet.

Om hierop verder in te spelen vragen burgers onder andere om meer werk te maken van parking aan de rand van steden of gratis parking aan treinstations.

Er is bij de bevolking ook een grote meerderheid overtuigd dat de pakkans voor afleiding, overdreven snelheid en alcohol verder omhoog moet. Nieuwe technologie kan daarbij een hulpmiddel zijn.



### VIAS INSTITUTE

Haachtsesteenweg 1405  
1130 Brussel

**Tel.** 02 244 15 11

**Mail** [communicatie@vias.be](mailto:communicatie@vias.be)

**Web** [www.vias.be](http://www.vias.be)



