

1 op de 5 Vlamingen reed het afgelopen jaar met een elektrische fiets **8^{ste} editie Nationale VerkeersONveiligheidsenquête focust op de fiets**

1 op de 5 Vlamingen reed het afgelopen jaar op een elektrische fiets. Daarmee wordt de elektrische fiets steeds populairder. De focus van de 8^{ste} editie van de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van Vias institute ligt dit jaar op fietsers. Zo blijkt dat 43% van de fietsers wel eens tegen de richting rijdt op het fietspad terwijl dit niet mag. Bij de automobilisten blijft snelheid een groot probleem. Meer mensen geven toe dat ze zowel binnen als buiten de bebouwde kom en op autosnelwegen te hard rijden.

Voor deze 8^{ste} editie van de jaarlijkse Nationale VerkeersONveiligheidsenquête werd een representatieve steekproef van 6.000 personen uit de Belgische bevolking bevraagd.

De fiets wint aan populariteit

83% van de Belgen verplaatste zich in het afgelopen jaar als bestuurder met de wagen. De auto blijft daarmee het populairste vervoersmiddel in ons land. Toch wint de fiets aan populariteit. Iets meer dan de helft (51%) van de Belgen gebruikte het afgelopen jaar de fiets. Bij de vorige editie van de enquête was dat 47%. Exact de helft van de mensen maakte gebruik van het openbaar vervoer. 4% van de Belgen gebruikte het afgelopen jaar een voortbewegingstoestel zoals een elektrische step of monowheel. Een jaar eerder was dat nog maar 3%.

Het gebruik van voortbewegingstoestellen verdubbelt in Brussel.

De fiets wordt vooral in Vlaanderen steeds populairder. 69% van de Vlamingen reed vorig jaar met de fiets, een jaar eerder was dat 63%. In Wallonië reed ongeveer een kwart wel eens met de fiets (24%). Dat percentage is nagenoeg gelijk aan een jaar eerder. 30% van de Brusselaars nam de fiets.

In Wallonië heeft 82% het afgelopen jaar een auto bestuurd. In Vlaanderen is dat zelfs 87%. Het blijft daarmee in die gewesten met voorsprong het populairste vervoersmiddel. In Brussel reed 'slechts' 64% het afgelopen jaar met de auto. Een even groot percentage gebruikte daar het openbaar vervoer.

Al stelden we bij het gebruik van het openbaar vervoer door de Brusselaars wel een daling vast (van 72% naar 64%). In vergelijking met een jaar eerder stelden we vast dat het percentage gebruikers van voortbewegingstoestellen verdubbeld is in Brussel van 6% naar 12%. Mogelijk zijn er door de populariteit van de elektrische steps een aantal mensen die minder het openbaar vervoer genomen hebben.

1 op de 5 Vlamingen reed met een elektrische fiets

De elektrische fiets is in België verder aan een opmars bezig. 10% van de ondervraagden reed op een elektrische fiets in 2018, in 2019 was dat 13% en dit jaar is dit percentage toegenomen tot 16%. Meer dan 1 op 5 Vlamingen (22%) heeft het afgelopen jaar een elektrische fiets gebruikt. In Brussel (8%) en Wallonië (6%) ligt dit aandeel opvallend lager. 41% van de Belgen gebruikte een klassieke fiets. Bij de Vlamingen gaat het over 55%.

Kleine groep fietsers rijdt sneller dan 24km/u

Het fietspad wordt steeds drukker bereden door verschillende soorten weggebruikers. Grote verschillen in snelheden kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties, dat geldt ook voor fietsers op een fietspad. Daarom hebben we voor het eerst aan fietsers gevraagd naar hun inschatting van hun gemiddelde snelheid bij een doorsnee fietsrit. Bij de klassieke fietsers geeft 1 op de 2 aan gemiddeld minder dan 16 km/u te fietsen. Bij fietsers met trapondersteuning fietst slechts 1 op 5 gemiddeld minder dan 16 km/u.

Ongeveer drie kwart van de fietsers met trapondersteuning fietst gemiddeld tussen 16 en 24 km/u. Bij de mensen met een klassieke fiets is dat 46%. Opvallend is dat bij beide groepen fietsers slechts een klein deel aangeeft (6 à 7%) dat ze gemiddeld sneller dan 24 km/u fietsen. Fietsers met trapondersteuning rijden gemiddeld genomen dus wat harder dan mensen met een klassieke fiets, maar meestal ligt die snelheid niet boven de 24 km/u.

De fietsinfrastructuur is echter vaak niet afgesteld op fietsers die aan hogere snelheden rijden. Zo zijn fietspaden niet overal breed genoeg om vlot en comfortabel in te halen. Fietsers die sneller rijden moeten zeker bij het inhalen van tragere fietsers extra voorzichtig zijn en hun gedrag aanpassen.

Helpt fietsers rijdt na het drinken van alcohol

Dit jaar werden de fietsers voor het eerst zelf bevraagd over hun risicogedrag. Een belangrijke vaststelling is dat de helft van de fietsers aangeeft wel eens te fietsen na het drinken van alcohol. Alcohol op de fiets is vooral in Vlaanderen een fenomeen dat vaak voorkomt. In Vlaanderen geven meer dan dubbel zoveel fietsers aan dat ze wel eens fietsen nadat ze alcohol hebben gedronken (57%) in vergelijking met Wallonië (23%).

Niet alleen bij automobilisten, maar ook bij fietsers heeft rijden onder invloed een ernstig effect op hoe je rijdt. Het heeft een impact op je reactievermogen en evenwichtsgevoel. Uit de officiële ongevalsgegevens blijkt dat tijdens de weekendnachten 54% van de gecontroleerde fietsers die betrokken zijn in een ongeval onder invloed reden.

Een kwart rijdt zonder verlichting, 4 op de 10 fietst in tegenrichting

43% van de fietsers geeft toe dat ze wel eens op het fietspad tegen de rijrichting rijden wanneer dat verboden is. Hiermee brengen de fietsers niet alleen zichzelf in gevaar, maar uiteraard ook de andere fietsers die zich wel reglementair op het fietspad begeven. Ze vergroten bovendien het risico op een ongeval met een gemotoriseerd voertuig, want die verwachten niet dat er een fietser uit tegenrichting kan opduiken. Een kwart van de fietsers rijdt in het donker zonder fietsverlichting (25%).

In Brussel zien we het hoogste percentage fietsers die zeggen wel eens door het rood te fietsen (43%) wanneer dat verboden is. In Vlaanderen (25%) en Wallonië (19%) komt dit gedrag veel minder voor. Op sommige plaatsen is het door middel van specifieke verkeersborden of lichten wel toegestaan voor fietsers om rechtsaf (of rechtdoor) te rijden wanneer het verkeerslicht rood is.

Snelheid blijft groot probleem achter het stuur

De Nationale VerkeersONveiligheidsenquête bevraagt ook het onveilige gedrag van autobestuurders. Het percentage autobestuurders dat zegt te snel te rijden, neemt toe in vergelijking met een jaar eerder. Zowel binnen de bebouwde kom (van 26% naar 28 %), buiten de bebouwde kom (van 31% naar 36%) als op de autosnelwegen (van 27% naar 32%) geven meer bestuurders aan dat ze minstens één keer per maand de snelheidslimieten niet respecteren. In heel het land worden dit jaar nog tientallen trajectcontroles geactiveerd om dit probleem aan te pakken.

Verkeersveiligheidsmaatregelen: draagvlak voor zone 30 moet vergroot worden

Bijna 6 op de 10 Belgen (58%) is voorstander van meer trajectcontroles om de maximumsnelheid te respecteren. Daarnaast is er eensgezindheid dat de pakkans verder omhoog moet voor zowel gsm-gebruik achter het stuur (83% voor, 8% tegen) en rijden onder invloed van alcohol (73%, 14% tegen). Ook wat betreft nultolerantie voor alcohol voor alle bestuurders is een meerderheid van de Belgen voor deze maatregel (62% voorstander, 29% tegen).

Voor andere maatregelen is de weerstand groter. Dat is momenteel nog zo voor een veralgemeende zone 30 in het centrum van steden. In Vlaanderen is 39% voor, in Brussel 30% en in Wallonië slechts 22%. Overal is meer dan de helft van de mensen tegen. Nu meer en meer steden kiezen om de snelheid in hun centra te verlagen, blijft het essentieel om uit te leggen wat de voordelen daarvan zijn om zo het draagvlak te vergroten. Zo zijn de ongevallen met voetgangers in een zone 30 twee tot drie keer minder dodelijk dan in zones waar de maximumsnelheid 50 km/u is.

Een lagere maximumsnelheid leidt niet alleen tot een betere verkeersveiligheid, maar heeft ook voordelen op andere vlakken. Door de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u te brengen, wordt het geluid met 3 tot 4 decibel verminderd. Het effect daarvan kan vergeleken worden met een halvering van het verkeersvolume op een weg met gemiddelde drukte.

Conclusie

Uit de Nationale VerkeersONveiligheidsenquête van dit jaar blijkt dat de fiets en zeker de elektrische fiets steeds populairder worden. Naast het aanleggen van een betere fietsinfrastructuur en sensibilisering van alle gemotoriseerd verkeer, is het belangrijk dat alle fietsers de wegcode respecteren. Om het probleem van snelheid bij de automobilisten aan te pakken zullen in 2020 in ons land tientallen extra trajectcontroles geactiveerd worden. Dat is nodig, want steeds meer mensen geven toe te snel te rijden. Nu meer steden een zone 30 installeren blijft het belangrijk om de weggebruikers voldoende te informeren en sensibiliseren over de voordelen van deze maatregel.

contactpersoon:

Stef Willems, Vias institute: 0473/85.59.44.