

Veilig in huis, kwetsbaar in het verkeer

Buurtbarometer Q3 2025

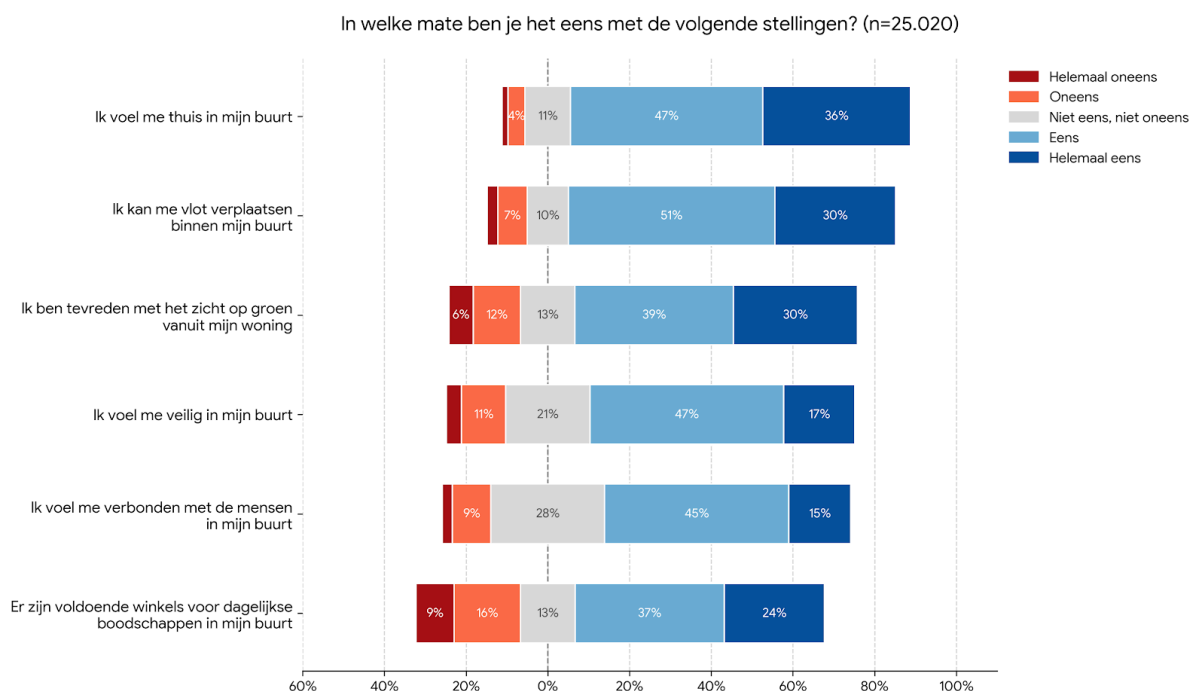
Na de eerste editie van de Buurtbarometer, die de focus legde op de rol van de publieke ruimte op het thuisgevoel en de sociale verbondenheid in de eigen buurt, duiken we in deze tweede editie dieper in de verkeersveiligheid van onze buurten. We onderzoeken nu hoe verkeersveiligheid een rol speelt in ons algemeen welbevinden en welke rol de schaalgrootte van onze gemeente daarin speelt.

De resultaten van deze bevraging (Q3 2025) bevestigen dat de algemene perceptie van de buurt positief is, maar leggen tegelijkertijd complexe breuklijnen bloot. Met name de interactie tussen de grootte van de gemeente en het veiligheidsgevoel op de weg toont opvallende patronen.

Aan de hand van de cijfers van de meer dan 25.000 deelnemers én de meer dan 22.000 suggesties die de deelnemers aan deze 2e bevraging van de buurtbarometer met ons deelden, willen we opnieuw lokale besturen en beleidsmakers inspireren en hen gerichte handvaten bieden om de verkeersveiligheid in onze buurten te verhogen.

Algemeen beeld: Hoe scoren onze buurten?

De algemene perceptie van de buurt is over het algemeen positief en liggen in lijn met de vorige bevraging. Mensen voelen zich thuis in hun buurt (83%), kunnen zich vlot verplaatsen binnen de buurt (79%), en zijn over het algemeen tevreden over het zicht op groen vanuit de woning (70%).



Verder voelt ongeveer 64% zich veilig en 60% zich verbonden met de mensen in diens buurt. 59% is tevreden over het winkelaanbod voor dagelijkse boodschappen.

Dit voorzieningenniveau scoort niet alleen het laagst, maar tegelijk zien we hier ook de grootste *standaardafwijking* in antwoorden, wat erop wijst dat er sterke verschillen zijn in hoe dit voorzieningenniveau ervaren wordt.

Het dorpse hoogplateau, de tussen-vallei en het stedelijke herstel

Uit de analyses (ANOVA) blijkt dat de populatiegrootte van de gemeente een statistisch significante factor is voor alle zes onderzochte variabelen. De aard en de sterkte van deze effecten lopen echter sterk uiteen en tonen twee verschillende patronen.

Enerzijds is er een duidelijke, lineaire 'trade-off' zichtbaar bij de fysieke kenmerken. Het 'voorzieningenniveau' vertoont een zeer sterk positief verband ($F=76,78$) met populatiegrootte, waarbij de grootste steden ('meer dan 100.000 inwoners') significant het hoogst scoren. Diametraal daartegenover staat 'zicht op groen' ($F=66,05$), dat een even sterk negatief verband toont, waarbij de grootste steden het absolute dieptepunt vormen.

Anderzijds tonen de drie 'sociale' variabelen, thuisgevoel ($F=19,54$), verbondenheid ($F=23,47$) en veiligheid ($F=46,35$), een consistent en complex niet-lineair patroon. Voor alle drie geldt:

1. De scores zijn het hoogst op een 'hoog plateau' in gemeenten met minder dan 30.000 inwoners.
2. De scores bereiken een significant absoluut dieptepunt in de categorie '50.000 tot 100.000 inwoners'.
3. Er treedt een significant 'stedelijk herstel' op in de categorie 'meer dan 100.000 inwoners', waar de scores significant hoger liggen dan in het 'dieptepunt'.

De variabele 'mobiliteit', of de mate waarin inwoners het gevoel hebben zich vlot te kunnen verplaatsen, ($F=5,83$) vertoonde het zwakste effect, maar bevestigde dit patroon: het enige significant lagere punt was eveneens de categorie '50.000 tot 100.000 inwoners'.

Samengevat identificeert deze analyse de gemeentes met een inwoneraantal tussen de 50.000 en 100.000 inwoners als een 'tussen-vallei' die consistent het laagst scoort op sociale cohesie en mobiliteit, zonder al te profiteren van het ruimere voorzieningenaanbod van de grootste steden.

Wat maakt dat we ons thuis voelen?

Om de onderliggende drijfveren van het 'thuisgevoel' te ontleden, werden drie afzonderlijke multilevel-modellen (MLM) geanalyseerd, met respectievelijk 'Thuisgevoel', 'Verbondenheid' en 'Veiligheid' als afhankelijke variabelen. De resultaten tonen een duidelijke hiërarchische structuur.

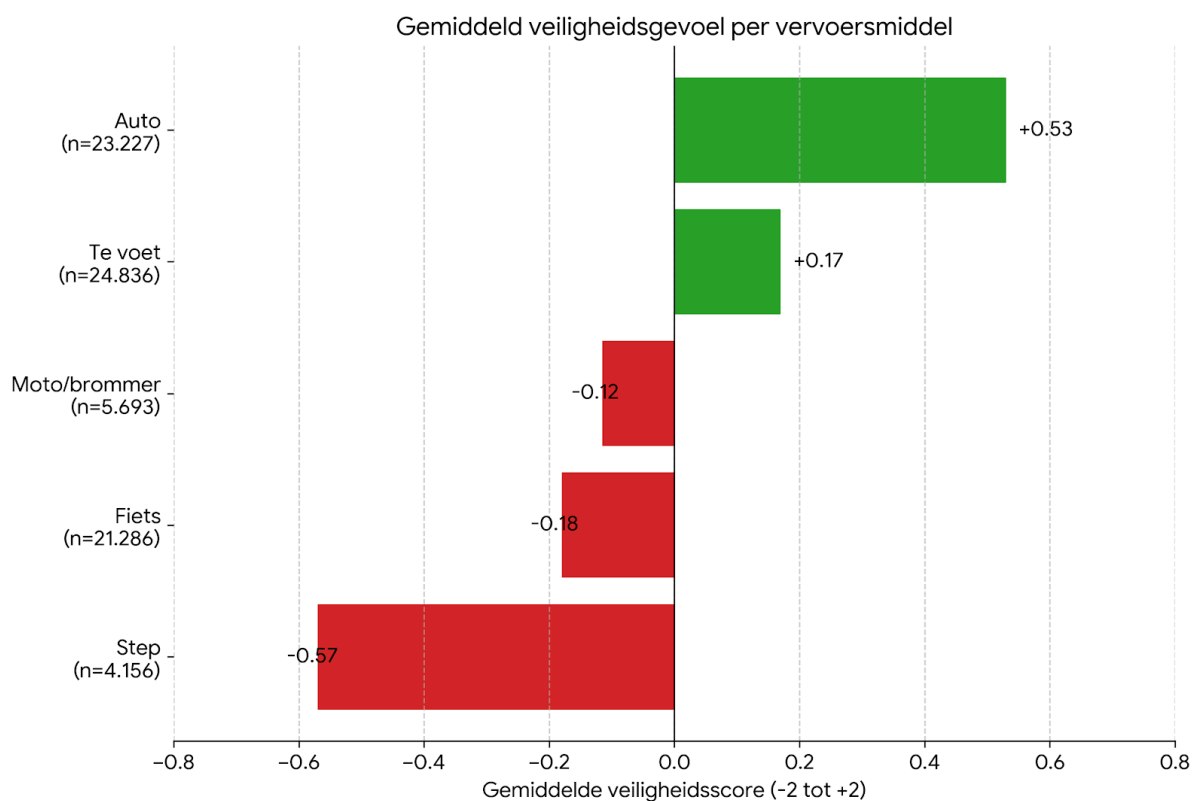
Het primaire model voor Thuisgevoel toont aan dat dit construct vrijwel uitsluitend wordt verklaard door sociale en perceptuele factoren, met name 'Verbondenheid' ($\beta = 0.381$) en 'Veiligheid' ($\beta = 0.311$). Opvallend is dat de 'harde' variabele 'Voorzieningen' ($\beta = 0.013$) geen relevante impact heeft op iemands thuisgevoel.

De analyses van de twee belangrijkste voorspellers onthullen de rest van de keten. Verbondenheid wordt het sterkst voorspeld door 'Veiligheid' ($\beta = 0.225$), wat suggereert dat het veiligheidsgevoel een cruciale voorwaarde is voor sociale cohesie. In dit model verliest de populatiegrootte van de gemeente overigens haar directe voorspellende kracht ($p=0.154$).

Het model voor Veiligheid toont daarentegen aan dat dit gevoel primair wordt bepaald door de fysieke omgeving: 'Vlot verplaatsen' (Mobiliteit) ($\beta = 0.287$) en 'Zicht op Groen' ($\beta = 0.228$) zijn de sterkste voorspellers. In dit model behield de populatiegrootte wél een significant, direct negatief effect ($\beta = -0.036$).

Verkeersveiligheid

In deze buurtbarometer zoomen we ook dieper in op de ervaren verkeersveiligheid in de buurt. Het is hierbij heel duidelijk dat de auto, met ruime marge én grote eensgezindheid, als veiligste vervoersmiddel ervaren wordt. Verder voelt men zich ook nog behoorlijk veilig wanneer men zich te voet in de eigen buurt verplaatst.



Wanneer we de responses uitzetten op een schaal van -2 tot +2, zien we dat enkel de auto (Gem. = 0.529) en te voet (Gem. = 0.169) als positief (veilig) worden beoordeeld. De overige drie modi worden als onveilig ervaren. De (brom)fiets (Gem. = -0.115) en de fiets (Gem. = -0.184) scoren al negatief, maar de step (Gem. = -0.569) is de onbetwiste hekkensluiter. Deze wordt als veruit het meest onveilig ervaren, met een gemiddelde score die drie keer lager ligt dan die van de fiets. Het is tevens noemenswaardig dat de steekproeven voor (brom)fietsers (N=4.941) en stepgebruikers (N=3.325) aanzienlijk kleiner zijn dan voor de traditionele vervoersmiddelen.

Geografische en socio-demografische verschillen

De analyses van de ervaren verkeersveiligheid, onderverdeeld naar populatiegrootte, leeftijd en geslacht, onthullen drie consistente en significante patronen.

Ten eerste is geslacht een stabiele factor: vrouwen rapporteren consequent een significant lager veiligheidsgevoel dan mannen, een effect dat zichtbaar is bij alle geanalyseerde vervoersmiddelen.

Ten tweede, de invloed van populatiegrootte is complex en niet-lineair. Voor de meeste gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde vervoersmiddelen (auto, (brom)fiets) wordt een "dal-en-herstel"-patroon waargenomen. De categorie '50.000-100.000 inwoners' vormt het statistische dieptepunt voor ervaren veiligheid. De allergrootste steden (>100.000 inwoners) tonen daarentegen een significant "stedelijk herstel", waar de ervaren veiligheid significant hoger ligt dan in de '50k-100k'-vallei. Voetgangers vormen een uitzondering op dit "dal-en-herstel"-patroon: zij voelen zich juist het *veiligst* in de grootste steden.

Ten derde is leeftijd een zeer sterke voorspeller, maar het effect is afhankelijk van het vervoersmiddel. Er is een duidelijke "mid-life dip" zichtbaar, waarbij de leeftijdsgroepen 35-54 jaar het laagste veiligheidsgevoel rapporteren (met het dieptepunt voor fietsers bij 35-44-jarigen). Zeer opvallend, en contra-intuïtief, is het tegenovergestelde effect bij ouderen: de 75+ groep rapporteert het *hoogste* veiligheidsgevoel voor zowel voetgangers, automobilisten als (meest opmerkelijk) fietsers.

Betere buurten: van diagnose naar remedie

Een overkoepelende analyse van de kwalitatieve data over de zes verschillende populatie-categorieën heen onthult een duidelijk patroon van zowel universele constanten als context-specifieke verschuivingen.

Ongeacht de schaalgrootte van de gemeente, blijft de beheersing van gemotoriseerd verkeer de absolute basisvoorwaarde voor een veiligheidsgevoel. In elke geanalyseerde categorie, van landelijke dorpen tot grootsteden, vormt 'snelheid en infrastructuur' een dominant thema. De burger ervaart overdreven snelheid consistent als de primaire bedreiging, waarbij het subjectieve onveiligheidsgevoel van zowel fietsers als voetgangers veel sterker geassocieerd wordt met het gedrag van automobilisten dan met de fysieke staat van het fietspad of trottoir zelf.

Toch dicteert de verstedelijkingsgraad een fundamentele verschuiving in de aard van de oplossingen die de burger verlangt. We zien een duidelijke transitie van een strijd om 'basiscomfort' in de kleinste gemeenten naar een strijd om 'ruimte' in de grootsteden.

- **In landelijke gemeenten** (<20.000 inwoners) focust de kritiek zich op elementaire gebreken zoals slechte verlichting, putten in het wegdek en het ontbreken van veilige trottoirs langs gewestwegen.
- **Naarmate de populatie toeneemt**, maakt deze vraag plaats voor een roep om hoogwaardige fietsinfrastructuur. Er is sprake van een nagenoeg lineair verband: hoe groter de gemeente, hoe prominenter de fiets op de agenda staat.
- **In de grootste steden** (>100.000 inwoners) bereikt dit een kantelpunt waarbij de vraag naar fietsinfrastructuur (40-45%) de bezorgdheid om snelheid evenaart of zelfs overstijgt. Hier is de 'modal shift' in de hoofden van de respondenten reeds voltrokken en wordt het beleid afgerekend op de mate waarin het erin slaagt de beperkte openbare ruimte te ontvlechten en conflicten tussen fietsers, voetgangers en auto's fysiek onmogelijk te maken.

Samenvattend toont de data aan dat hoewel de diagnose (onveiligheid door snelheid) universeel is, de remedie contextgebonden moet zijn: van de aanleg van basisinfrastructuur in de dorpen, over het verbinden van fietsnetwerken in de voorsteden, tot het radicaal scheiden van verkeersstromen in de grootstedelijke context.

Conclusie

De tweede Buurtbarometer bevestigt dat een leefbare buurt bouwen begint bij de basis. Uit de statistische modellen zien we een volgend patroon: wie zich niet veilig voelt of geen uitzicht heeft op groen, zal zich moeilijker verbonden voelen met zijn burens. En zonder die verbondenheid is een sterk thuisgevoel ontwikkelen een pak moeilijker.

Voor beleidsmakers ligt de uitdaging in het maatwerk. Terwijl grote steden profiteren van een bepaald 'stedelijk herstel' en kleine dorpen teren op hun sociale cohesie, vallen de middelgrote gemeenten (50.000-100.000 inwoners) te vaak tussen wal en schip. Zij scoren het laagst op zowel sociale als mobiliteitsindicatoren.

De opdracht is helder: in dorpen betekent verkeersveiligheid het aanleggen van trottoirs en verlichting; in middelgrote gemeenten vraagt het om de fysieke scheiding van verkeersstromen; en in grote steden vereist het een aanpak die weet om te gaan met de verschillende verkeersstromen een vervoersmodi die zich tegelijk een weg banen door een gedeelde maar beperkte publieke ruimte.

Methodologie

Procedure:

De Buurtbarometer is een driemaandelijkse bevraging die wordt voorgelegd aan de gebruikers van het sociale buurtnetwerk Hoplr. Voor deze tweede editie werden 516.963 gebruikers, ouder dan 13 jaar, uit 1.162 buurten in 186 Belgische steden en gemeenten uitgenodigd om deel te nemen.

De basisvragenlijst werd licht gewijzigd en bestaat nu uit zes stellingen die telkens zullen terugkeren en beoordeeld worden op een vijfpuntenschaal (helemaal oneens - helemaal eens). De eerste stelling is “Ik voel me thuis in mijn buurt” en vormt het vertrekpunt om het welbevinden in de buurt te meten. De oorspronkelijke vraag over mobiliteit werd opgesplitst om een duidelijker onderscheid te maken tussen verplaatsingsgemak en veiligheidsgevoel.

Met de volgende vijf stellingen peilen we naar hoe de sociale relaties, toegankelijkheid, veiligheid, voorzieningen en de ruimtelijke kwaliteiten van een buurt ervaren worden:

- Ik voel me verbonden met de mensen in mijn buurt.
- Ik kan me vlot verplaatsen in mijn buurt.
- Ik voel me veilig in mijn buurt.
- Er zijn voldoende winkels voor dagelijkse boodschappen (bakker, slager, bank, ...) in mijn buurt.
- Ik ben tevreden met het zicht op groen vanuit mijn woning.

Deze zes basisstellingen worden telkens aangevuld met actuele, seizoensgebonden vragen. In deze tweede bevraging lag de focus op **verkeersveiligheid**. We vroegen respondenten hoe veilig zij zich voelen in het verkeer in hun buurt, specifiek uitgesplitst naar vervoersmiddel: te voet, met de fiets, auto, moto/brommer of step. Daarnaast kregen de deelnemers de mogelijkheid om via een open vraag suggesties te doen om de verkeersveiligheid te verhogen.

Tot slot werd de deelnemers gevraagd om hun geboortjaar en gender op te geven. Die gegevens werden aangevuld met hun woonplaats op basis van hun Hoplr-profiel. Alle deelnemers werd gevraagd om expliciet toestemming te geven hun gegevens te verwerken voor deze Buurtbarometer.

Steekproef en dataverwerking

In totaal reageerden 26.673 gebruikers uit 1.108 buurten in 186 steden en gemeenten op de bevraging. Na een datacleaningprocedure, waarbij respondenten met ontbrekende waarden (via listwise deletion) en respondenten die geen toestemming gaven voor gegevensverwerking werden verwijderd, bestond de finale steekproef uit 25.020 deelnemers.

De gemiddelde leeftijd van de respondenten was 60,8 jaar (standaarddeviatie = 13,1 jaar). De steekproef bestond uit 55,2% vrouwen en 44,8% mannen. De meeste deelnemers waren

afkomstig uit de provincies Antwerpen (30,2%), Oost-Vlaanderen (22,2%) en West-Vlaanderen (14,1%).

41,3% van de respondenten woont in een gemeente met meer dan 50.000 inwoners, tegenover 2,3% in een gemeente met minder dan 10.000 inwoners. Om de representativiteit te verhogen, werden de data gewogen op basis van leeftijd, geslacht en populatieomvang van de gemeente.

De samenstelling van de steekproef bij deze tweede buurtbarometer bevraging is zeer consistent met de vorige, met name wat betreft leeftijd en woonplaats. Wel zien we in deze tweede bevraging een iets evenwichtigere geslachtsverdeling, waarbij het aandeel mannelijke respondenten steeg van 40,3% naar 44,8%.

Data-analyse

Voor de **kwantitatieve analyses** werden de variabelen gestandaardiseerd via een Z-transformatie. Er werd rekening gehouden met de variantie op buurniveau door middel van een multilevelanalyse. Een Intraclass Correlatie (ICC)-analyse toonde aan dat respectievelijk 6,3% en 4,4% van de variantie in de afhankelijke variabelen op buurniveau verklaard werd.

Met het oog op de vergelijking van groepen zoals leeftijdscategorieën, gemeentegroottes, ... en om de antwoorden op de Buurtbarometer in de tijd met elkaar te vergelijken, hebben we een index berekend voor elk van de items in de Buurtbarometer, waarbij de vijfpuntschaal als volgt werd herschaald:

- Helemaal oneens: -2
- Oneens: -1
- Niet eens, niet oneens: 0
- Eens: +1
- Helemaal eens: +2

De antwoordmogelijkheid 'Weet ik niet' kreeg de waarde 0, waardoor deze respondenten wel werden meegenomen in het totale aantal, maar geen invloed hadden op de richting van de score. Respondenten die geen antwoord gaven op een specifieke vraag werden voor de berekening van die index buiten beschouwing gelaten.

De uiteindelijke indexscore is het rekenkundige gemiddelde van de scores van alle respondenten. Dit wordt berekend door de som van alle individuele scores te delen door het totaal aantal respondenten. De resulterende score varieert tussen -2 (een unaniem negatieve beoordeling) en +2 (een unaniem positieve beoordeling), waarbij een score rond 0 op een neutraal of verdeeld standpunt duidt.

Voor de **kwalitatieve analyse** van de open vraag werd een thematische analyse uitgevoerd. Het taalmodel Gemini van Google werd gebruikt om de antwoorden te structureren, de kernthema's te identificeren en als ondersteuning bij het schrijven van dit rapport.

Kenmerk	n	%
Gender		
Vrouw	13.811	55,2
Man	11.209	44,8
Provincie		
Antwerpen	7.546	30,2
Oost-Vlaanderen	5.543	22,2
West-Vlaanderen	3.525	14,1
Vlaams-Brabant	3.072	12,3
Brussel	1.981	7,9
Limburg	1.671	6,7
Henegouwen	847	3,4
Waals-Brabant	469	1,9
Namen	323	1,3
Luik	34	0,1
Luxemburg	9	< 0,1
Populatiecategorie Gemeente		
Steden (> 100.000 inw.) (vb. Antwerpen, Gent, Brugge)	5.354	21,4
Middelgrote steden (50.000 - 100.000 inw.) (vb. Mons, La Louvière, Sint-Niklaas)	4.990	19,9
Grotere gemeenten en kleinere steden (30.000 - 50.000 inw.) (vb. Brasschaat, Lier, Halle)	5.600	22,4
Middelgrote gemeenten (20.000 - 30.000 inw.) (vb. Sint-Katelijne-Waver, Beersel, Zoersel)	4.167	16,7
Kleinere gemeenten (10.000 - 20.000 inw.) (vb. Villers-la-Ville, Aartselaar, Olen)	4.329	17,3
Kleinste gemeenten (< 10.000 inw.) (vb. Schelle, Sint-Martens-Latem, Merbes-le-Château)	580	2,3
Leeftijd		
Gemiddelde (SD)	60,8 (13,1)	
Min - Max	13 - 91	

Over Hoplr



Hoplr is het toonaangevende Buurtnetwerk (Web, Android 4,3/5 ★, iOS 4,3/5 ★) in België, actief in meer dan 180 Belgische steden en gemeenten, gebruikt door meer dan 600.000 Belgische huishoudens. Ons platform stimuleert lokale verbinding, burgerparticipatie en matchmaking, en biedt tools voor publieke dienstverlening. Hoplr combineert technologie met

gedragsverandering en datagedreven beleidsondersteuning.

Over Matexi



Welcome
to the
neighbourhood.

Matexi, opgericht in 1945, ontwikkelt betaalbare en duurzame buurten in België, Luxemburg en Polen. Onder de slogan “Welkom in de buurt” focust de marktleider op het creëren van inspirerende leefomgevingen. Met bijna 300 medewerkers heeft Matexi al meer dan 48.100 woningen gerealiseerd.

Het bedrijf neemt het voortouw in grote binnenstedelijke reconversieprojecten zoals de Antwerp Tower en De Kazerne in Gent, met speciale aandacht voor duurzaam bouwen en sociale inclusie.

Over de Buurtbarometer

De Buurtbarometer is tot stand gekomen dankzij een samenwerking tussen Jonas De Meulenaere van Hoplr, en Jeroen Gaudissabois en Roel Helgers, beiden werkzaam bij Matexi. Dit project combineert de expertise van alle betrokken partijen om een diepgaand inzicht te bieden in de leefbaarheid van buurten.