

Effectmeting Regioplannen 2010
Landelijke rapportage
Mei 2010

Een internet-onderzoek in opdracht van het
Landelijk Parket Team Verkeer van het
Openbaar Ministerie

Uitgevoerd door: Intomart GfK bv

Uw contact: Jan Both

Tel.: +31 (0)35-6258411 / Fax: +31 (0)35-6246532

E-mail: Jan.Both@gfk.com

Projectnummer: 22684

Datum: 2 juni 2010

© **Auteursrecht voorbehouden**

Niets uit dit document mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale verwerking of anderszins, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de hiervoor genoemde instanties.

INHOUD

	Pagina
Samenvatting	7
Hoofdstuk 1. Inleiding	22
Hoofdstuk 2. Gordel	25
2.1 Inleiding	25
2.2 Resultaten automobilisten	25
2.2.1 Gedrag	25
2.2.2 Pakkans	26
2.2.3 Draagvlak controles	27
2.2.4 Risicoperceptie door overtreeders	29
2.2.5 Regionale verschillen	30
Hoofdstuk 3. Rood licht	31
3.1 Inleiding	31
3.2 Resultaten automobilisten	31
3.2.1 Gedrag	31
3.2.2 Pakkans	32
3.2.3 Draagvlak controles	34
3.2.4 Regionale verschillen	36
3.3 Resultaten motorrijders	37
3.3.1 Gedrag	37
3.3.2 Pakkans	38
3.3.3 Draagvlak controles	39
3.3.4 Regionale verschillen	40
3.4 Resultaten bromfietzers	40
3.4.1 Gedrag	40
3.4.2 Pakkans	41
3.4.3 Draagvlak controles	41
3.4.4 Risicoperceptie door overtreeders	43
3.4.5 Regionale verschillen	44

Hoofdstuk 4.	Rijden onder invloed	45
4.1	Inleiding	45
4.2	Resultaten automobilisten	45
4.2.1	Gedrag	45
4.2.2	Pakkans	47
4.2.3	Draagvlak controles	48
4.2.4	Risicoperceptie door overtreeders	50
4.2.5	Regionale verschillen	51
4.3	Resultaten motorrijders	52
4.3.1	Gedrag	52
4.3.2	Pakkans	53
4.3.3	Draagvlak controles	54
4.3.4	Risicoperceptie door overtreeders	55
4.3.5	Regionale verschillen	56
4.4	Resultaten bromfietzers	56
4.4.1	Gedrag	56
4.4.2	Pakkans	57
4.4.3	Draagvlak controles	58
4.4.4	Risicoperceptie door overtreeders	59
4.4.5	Regionale verschillen	60
Hoofdstuk 5.	Snelheid	61
5.1	Inleiding	61
5.2	Resultaten automobilisten	61
5.2.1	Gedrag	61
5.2.2	Pakkans	64
5.2.3	Draagvlak controles	66
5.2.4	Acceptatie controlemiddelen	70
5.2.5	Risicoperceptie door overtreeders	72
5.3	Kennis tijdelijke verkeerstekens en -borden	73
5.3.1	Regionale verschillen	74
5.4	Resultaten motorrijders	76
5.4.1	Gedrag	76
5.4.2	Pakkans	78
5.4.3	Draagvlak controles	78
5.4.4	Acceptatie controlemiddelen	80
5.4.5	Risicoperceptie door overtreeders	81
5.4.6	Regionale verschillen	82
5.5	Resultaten bromfietzers	84

5.5.1	Gedrag	84
5.5.2	Pakkans	86
5.5.3	Draagvlak controles	86
5.5.4	Acceptatie controlemiddelen	88
5.5.5	Risicoperceptie door overtreders	89
5.5.6	Regionale verschillen	90
Hoofdstuk 6.	Helm	91
6.1	Inleiding	91
6.2	Resultaten bromfietzers	91
6.2.1	Gedrag	91
6.2.2	Pakkans	93
6.2.3	Draagvlak controles	94
6.2.4	Regionale verschillen	95
Hoofdstuk 7.	Veiligheidsbeleving	96
7.1	Inleiding	96
7.2	Veiligheidsbeleving in de straat en buurt	96
7.3	Veiligheidsbeleving automobilisten in de woonomgeving	99
7.4	Veiligheidsbeleving motorrijders in de woonomgeving	101
7.5	Veiligheidsbeleving bromfietzers in de woonomgeving	103
7.6	Mening over rijgedrag medeweggebruikers	104
7.6.1	Resultaten automobilisten	104
7.6.2	Resultaten motorrijders	106
7.6.3	Resultaten bromfietzers	107
7.7	Regionale verschillen	108
Hoofdstuk 8.	Onderzoeksverantwoording	110
8.1	Inleiding	110
8.2	Opzet en uitvoering van het onderzoek	111
8.3	Rapportage	112
8.4	Tot slot	112

Samenvatting

Inleiding

Deze samenvatting bevat de belangrijkste uitkomsten van de Effectmeting Regioplannen 2010. Deze geven inzicht in het gedrag en de beleving van de weggebruikers inzake het Speerpuntenbeleid: Helm, Gordel, Roodlicht, Alcohol en Snelheid. Hiervoor zijn in januari 2010, in elke politieregio circa 450 weggebruikers¹ geïnterviewd:

- 250 automobilisten
- 50 oudere bestuurders extra
- 50 beginnende bestuurders extra
- 50 bromfietzers (of scootrijders)
- 50 motorrijders

Van het aantal van 250 automobilisten per politieregio zijn er 200 automobilisten via internet geïnterviewd en 50 automobilisten telefonisch. De andere groepen weggebruikers zijn alle alleen via internet geïnterviewd. De keuze voor de overgang naar internetonderzoek is gemaakt op grond van de afweging om tot een meer moderne manier van interviewen te komen, namelijk via internet. De verandering van methode maakt de vergelijking van de resultaten met die van de vorige onderzoeken lastig; daar moet voorzichtig mee worden omgesprongen.

In de vorige onderzoeken werden alleen automobilisten geïnterviewd. De nieuwe doelgroepen, zoals te noemen beginnende bestuurders (nog geen 5 jaar hun rijbewijs), motorrijders en bromfietzers zijn categorieën weggebruikers die vanaf dit jaar als belangrijke groep weggebruikers ook aandacht in het onderzoek krijgen. Deze groepen weggebruikers kunnen echter niet met vorig jaar worden vergeleken want toen maakten ze nog geen deel uit van het onderzoek.

Behalve de aandacht voor de nieuwe doelgroepen is de aandacht ook gericht op de beleving van de verkeersveiligheid in de woonomgeving. Hiervoor zijn nieuwe vragen ontwikkeld.

Een belangrijk nieuw aspect aan dit onderzoek is de kwalitatieve verdieping van de resultaten. Aan de hand van interviews met deskundigen worden de resultaten nader geïnterpreteerd. De resultaten worden per speerpunt behandeld.

In dit landelijke rapport wordt bij elk speerpunt inhoudelijk op de resultaten ingegaan door een regionale differentiatie aan te brengen.

¹ Voor de exacte aantallen in de regio's verwijzen wij naar de regionale rapporten.

Gordel

Automobilisten

Ruim viervijfde deel van de automobilisten in Nederland (86%) geeft aan tijdens korte autoritten (korter dan vijf minuten) altijd de gordel om te doen. Bij lange autoritten is dit 96 procent. Beginnende bestuurders geven vaker bij korte autoritten aan altijd de gordel om te doen (89%).

De pakkans voor het rijden zonder gordel wordt laag ingeschat: 12 procent schat de kans groot in. Oudere bestuurders (60 jaar en ouder) denken vaker dat de pakkans groot is: 16 procent. Bijna de helft van de automobilisten in Nederland is van mening dat er te weinig wordt gecontroleerd op het dragen van autogordels (45%) en ruim driekwart van de automobilisten vindt gordelcontroles zinvol (79%); oudere bestuurders geven dit vaker aan (85%).

Aan de automobilisten die nooit, meestal niet of soms de gordel dragen, is de volgende stelling voorgelegd: "Het dragen van een gordel verkleint de kans op verwondingen bij ongelukken". Zes op de tien overtreders blijken het hier mee eens te zijn (61%); bijna een derde deel meent echter dat het dragen van een gordel de kans op verwondingen niet verkleint (30% oneens).

Kwalitatieve verdieping

Uit analyse van de onderzoeksresultaten in elke regio blijkt dat in Nederland het verzadigingspunt grotendeels is bereikt. Dit betekent dat, na jaren van handhaving en voorlichtingscampagnes, het gordelgebruik op een zeer hoog niveau is gekomen en niet meer verder stijgt. Naar eigen zeggen gebruikt 80 tot 90% altijd de gordel; het overige aandeel van 10-20% vergeet de gordel wel eens (of ook een klein deel van de weggebruikers de gordel nooit gebruikt is onbekend). In het jaarlijkse onderzoek van Rijkswaterstaat (2008, *Beveiligingsmiddelen in de auto 2008*) blijkt ook een naleving van gemiddeld 95% in Nederland, waarbij de regionale variatie zich beweegt tussen 91% en 97%. Er is een structureel (maar klein) verschil tussen binnen en buiten de bebouwde kom: buiten is de naleving iets hoger. Politievertegenwoordigers bevestigen het beeld: er wordt nog wel gehandhaafd op de gordel, maar de politie moet heel veel controleren voor een handjevol verbalisaties.

Een paar regio's springen er uit ten opzichte van het landelijke beeld. In Limburg-Noord is de naleving (naar eigen zeggen) lager en is ook het draagvlak voor controles lager. Overigens geldt dit in Limburg-Noord ook voor de andere onderwerpen: de attitude in deze politieregio is blijkbaar algemeen minder normconform. In Limburg-Zuid schat men de pakkans hoger in. De politie daar bevestigt dit: er zijn in Limburg-Zuid nog veel verbalisaties, als gevolg van actieve handhaving. Bij de andere regio's is er niet meer dan de reguliere handhaving.

Rood licht

Automobilisten

Bijna tweevijfde deel van de automobilisten in Nederland zegt nooit door rood te rijden (38%). Zowel beginnende als oudere bestuurders zeggen vaker nooit het rode licht te negeren (respectievelijk 47% en 43%). De pakkans wordt laag ingeschat: 17 procent denkt dat de kans klein is. De pakkans wordt zowel door beginnende als door oudere bestuurders vaker als groot ingeschat (respectievelijk door 21% en 22%).

Circa de helft van de automobilisten vindt dat er te weinig wordt gecontroleerd op het rijden door rood licht (51%). Ruim negen op de tien automobilisten in Nederland vinden dat het controleren op rijden door rood zinnig is (92%).

Oudere bestuurders vinden vaker dat er te weinig controles zijn (63%) en dat de controles zinnig zijn (96%). Onder beginnende bestuurders liggen deze percentages lager (respectievelijk 39% en 87%).

Motorrijders

De helft van de motorrijders in Nederland zegt nooit door rood te rijden (50%).

De pakkans wordt laag ingeschat. Drievijfde deel van de motorrijders meent dat de pakkans voor het rijden door rood licht klein is (59%); elf procent denkt dat de kans hierop groot is.

Ruim één op de drie motorrijders is van mening dat er te weinig wordt gecontroleerd op het rijden door rood licht (35%). Een ruime meerderheid van 79 procent vindt dat het controleren op het door rood rijden zinnig is.

Bromfietzers

In Nederland zegt bijna de helft van de bromfietzers nooit door rood te rijden (46%).

De pakkans wordt laag ingeschat. Tweederde deel van de bromfietzers meent dat de pakkans voor het rijden door rood licht klein is (66%); acht procent denkt dat de kans hierop groot is.

Ruim de helft van de bromfietzers in Nederland vindt dat er te weinig wordt gecontroleerd op het rijden door rood (55%). Ruim driekwart van de bromfietzers vindt controles op rood licht zinnig (78%).

Aan de bromfietzers die vaak of geregeld door rood rijden, is de volgende stelling voorgelegd: "Het is gevaarlijk als bromfietzers door rood licht rijden".

Bijna de helft van de overtreders blijkt het hier mee eens te zijn (46%); één op de zeven vindt niet dat gevaarlijk is het rode licht te negeren (14%).

Kwalitatieve verdieping

Verkeerslichten zijn ongelijk verspreid over Nederland. In het buitengebied, maar ook in dorpen en suburbane gebieden is de vervanging van geregelde kruispunten door rotondes in volle gang. Daardoor komen we steeds minder verkeerslichten tegen buiten de stedelijke gebieden. De politiewoordvoerders bevestigen dit beeld: de vervanging van verkeerslichten buiten de steden vindt in alle politieregio's van Nederland plaats. Roodlichtcontroles, met camera's of via handmatige controles, worden dan ook grotendeels binnen de stedelijke gebieden gehouden. Er is dan ook een vrij grote differentiatie op handhavingsgebied tussen de regio's: in de stedelijke politieregio's krijgt rood licht veel aandacht, in de meer landelijke regio's niet of nauwelijks. Dat is ook terug te vinden in het aantal opstelpunten voor roodlichtcamera's dat de korpsen bezitten: dit varieert van enkele (bijvoorbeeld Noord-Holland-Noord, Groningen, Friesland, Drenthe) tot enkele tientallen (bijvoorbeeld Gelderland-Zuid, Zuid-Holland-Zuid).

Kijkend naar de onderzoeksresultaten zien we dan ook dat men in Groningen, Friesland en Drenthe minder vaak door rood rijdt. Dat is eenvoudigweg te verklaren uit de (bijna) afwezigheid van verkeerslichten. Vaker door rood rijdt men in Gelderland-Midden, Zaanstreek-Waterland, Kennemerland. Dit zijn regio's met een overwegend stedelijk karakter, maar duidelijk minder druk dan de echte grootstedelijke regio's. Blijkbaar nodigt dit enigszins uit tot roodlichtnegatie.

Afwijkingen ten aanzien van de pakkans zijn er alleen in Noord- en Oost-Gelderland en in Gooi en Vechtstreek, in beide wordt de pakkans lager ingeschat. In deze regio's staan relatief weinig verkeerslichten.

Rijden onder invloed

Automobilisten

In Nederland geeft ruim driekwart van de automobilisten aan nooit auto te rijden met teveel alcohol op (78%). Oudere automobilisten blijken vaker dan de gemiddelde automobilist wel eens met te veel alcohol te rijden. Beginnende bestuurders zeggen zich juist beter aan de regels te houden.

Ongeveer viervijfde van de automobilisten geeft aan nooit in de ochtend auto te rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid (79%). Hier zijn het juist de beginnende bestuurders die vaker de fout ingaan: minder dan driekwart geeft aan dit nooit voorkomt (73%). Onder oudere bestuurders ligt dit percentage juist hoger (85%).

Ruim één op de tien automobilisten (11%) zegt minimaal één keer per maand te vermoeid auto te rijden. Oudere bestuurders geven aanzienlijk vaker dan de gemiddelde automobilist aan nooit te rijden met vermoeidheid (47%); beginnende bestuurders rijden vaker vermoeid auto dan gemiddeld.

De overgrote meerderheid van de automobilisten in Nederland geeft aan nooit auto te rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden (85%); beginnende bestuurders zeggen vaker dat dit nooit gebeurt (92%).

Autorijden na het gebruik van drugs blijkt - volgens eigen zeggen - bijna niet voor te komen (98% nooit). Van de beginnende bestuurders geeft eveneens de overgrote meerderheid aan nooit onder invloed van drugs te rijden (98%).

De pakkans bij het overtreden van de alcoholnorm wordt laag ingeschat: vijf procent van de automobilisten in Nederland denkt dat deze kans groot is. Zowel onder beginnende als onder oudere bestuurders ligt dit percentage iets hoger (beide 7%).

Ruim driekwart van de automobilisten meent dat er te weinig op alcohol wordt gecontroleerd (77%). Zowel oudere als beginnende bestuurders vinden iets minder vaak dan de gemiddelde automobilist dat er te weinig alcoholcontroles zijn (respectievelijk 73% en 74%). Vrijwel alle automobilisten in Nederland vinden dat alcoholcontroles zinvol zijn (99%).

Aan de automobilisten die wel eens auto rijden met teveel alcohol en/of wel eens in de ochtend rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid, is de volgende stelling voorgelegd: "Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate".

Driekwart van de overtreders blijkt het hier mee eens te zijn (75%). Van de beginnende automobilisten is een groter deel van mening dat een paar glazen alcohol de kans op ongelukken in sterke mate vergroot (90%). Oudere overtreders zijn het juist minder vaak met de stelling eens (65%).

Motorrijders

De overgrote meerderheid van de motorrijders in Nederland zegt nooit motor te rijden met teveel alcohol op (95%) of in de ochtend motor te rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid (84%).

Iets meer dan de helft van de motorrijders zegt nooit te vermoeid een motor te rijden (52%). Bijna de helft zegt dat dit wel eens voorkomt; dit is veelal minder vaak dan eens per 3 maanden (37%).

Motorrijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden, komt volgens de overgrote meerderheid van de motorrijders nooit voor (93%). Bijna alle ondervraagde motorrijders zeggen nooit te rijden na het gebruik van drugs (99%).

De kans om gepakt te worden bij rijden met alcohol, wordt door de motorrijders zeer laag ingeschat: drie procent denkt dat de kans hierop (zeer) groot is.

In Nederland meent bijna driekwart van de motorrijders dat er te weinig op alcohol wordt gecontroleerd (72%). Bijna alle motorrijders vinden dat alcoholcontroles zinvol zijn (96%).

Aan de motorrijders die wel eens motor rijden na 2 à 3 glazen alcohol en/of wel eens in de ochtend rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid, is de volgende stelling voorgelegd: "Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate". Zo'n acht op de tien overtreders blijken het hier mee eens te zijn (79%).

Bromfietzers

In Nederland zegt ruim viervijfde deel van de bromfietzers nooit te rijden met teveel alcohol op (83%). Driekwart bestuurt nooit een bromfiets in de ochtend terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid (76%). Ongeveer één op de zes bromfietzers (17%) zegt minimaal één keer per maand te vermoeid bromfiets te rijden. Bijna de helft zegt dat dit nooit voorkomt (46%).

Bromfiets rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden komt volgens de overgrote meerderheid van de bromfietzers nooit voor (83%). Bijna alle ondervraagde bromfietzers zeggen nooit te rijden na het gebruik van drugs (95%).

Slechts 5 procent van de bromfietzers in Nederland denkt dat de pakkans bij het overtreden van de alcoholnorm groot is.

Bijna tweederde deel van de bromfietzers in Nederland meent dat er te weinig op alcohol wordt gecontroleerd (63%). Circa negen op de tien bromfietzers vinden de controles op alcohol zinvol (89%).

Aan de bromfietzers die wel eens bromfiets rijden na 2 à 3 glazen alcohol en/of wel eens in de ochtend rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid, is de volgende stelling voorgelegd: "Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate". Ruim driekwart van overtreders blijkt het hier mee eens te zijn (77%).

Kwalitatieve verdieping

In Kennemerland, Rotterdam-Rijnmond, Zuid-Holland-Zuid en Limburg-Zuid zegt men vaker met teveel alcohol op te rijden. Dit zijn niet per definitie de regio's waar meer alcoholverbalisaties of alcoholgerelateerde ongevallen plaatsvinden. Alleen bij Zuid-Holland-Zuid en Limburg-Zuid komt het zelfgerapporteerde gedrag overeen met het beeld dat de regiopolitie aldaar heeft. Hoog op de lijst van alcoholgerelateerde ongevallen staan bijvoorbeeld Noord-Holland-Noord, Gooi en Vechtstreek, Haaglanden, Brabant-Zuid-Oost en Limburg-Noord; al deze regio's laten geen afwijking op zelfgerapporteerd gedrag zien. Aan de andere kant staat Zaanstreek-Waterland, dat een laag alcoholgerelateerd ongevals cijfer heeft en ook geen afwijkend zelfgerapporteerd gedrag vertoont. Dit is een aanwijzing dat het zelfgerapporteerd gedrag van beperkte waarde is, mogelijk ook doordat notoire drankrijders niet in het onderzoek zijn vertegenwoordigd. Om een voorbeeld te geven: bij de alcoholgerelateerde ongevallen in Limburg-Noord zijn vaak Poolse grensarbeiders betrokken en die zijn als niet-inwoners niet in de steekproef opgenomen.

Men schat de pakkans hoger in dan in de rest van Nederland in Friesland, Groningen, en Limburg-Zuid. In deze regio's is de handhaving intensiever, maar is ook de publiciteit eromheen sterker. Overigens zijn er meer regio's die intensiever controleren (bijvoorbeeld ook doordeweeks) en daarover goed publiceren, maar waar de ingeschatte pakkans niet afwijkt. Het draagvlak voor alcoholcontroles is relatief gelijkmatig en overal hoog.

Snelheid

Automobilisten

Over het algemeen geldt dat naarmate de maximumsnelheid lager ligt, meer automobilisten zich aan de snelheidslimiet houden. Zo zegt zes procent van de automobilisten nooit te hard te rijden op de autosnelweg, op de 80-kilometer weg ligt dit op 13 procent en voor de 50- en 30-kilometer wegen geldt dat circa een vijfde (respectievelijk 19% en 21%) hier nooit te hard rijdt. Voor alle typen wegen geldt dat oudere bestuurders vaker aangeven nooit de maximumsnelheid te overtreden, terwijl beginnende bestuurders juist vaker aangeven vaak te hard rijden.

De automobilisten die vaak of regelmatig te hard rijden, is gevraagd met hoeveel kilometer men gemiddeld de snelheidslimiet overschrijdt. De gemiddelde snelheidsoverschrijding is 10 kilometer. Oudere bestuurders die snelheid overschrijden op de autosnelweg en op de 50-kilometer weg, rijden hier relatief vaak 'slechts' vijf kilometer te hard.

Zowel voor de autosnelweg als voor de 80- en de 50-kilometer wegen geldt dat ongeveer een kwart van de automobilisten denkt dat de pakkans bij te hard rijden groot is. Een lagere pakkans is er volgens de automobilisten op de 30-kilometer wegen: hier vindt één op de tien dat de kans om gepakt te worden groot is en tweederde deel meent dat deze kans klein is.

Oudere bestuurders vinden vaker dan de gemiddelde automobilist in Nederland dat de pakkans groot is bij te hard rijden op de autosnelweg en op de 80- en 50-kilometer wegen. Beginnende bestuurders achten de pakkans op de autosnelweg en de 80-kilometer weg juist vaker klein.

Een kwart van de automobilisten in Nederland meent dat er te weinig wordt gecontroleerd op snelheid op autosnelwegen (25%); voor de 80-kilometer wegen ligt dit op bijna een derde deel (31%). Aanzienlijk meer automobilisten vinden dat er op de 50- en de 30-kilometer wegen te weinig controles op snelheid zijn (respectievelijk 43% en 54%).

Voor alle typen wegen geldt dat beginnende bestuurders minder vaak dan de gemiddelde automobilist vinden dat er te weinig controles zijn. Oudere bestuurders menen juist vaker dat er te weinig wordt gecontroleerd.

Snelheidscontroles op de autosnelweg worden het minst zinvol geacht: iets minder dan de helft van de automobilisten in Nederland vindt deze controles zinvol (48%).

Voor alle typen wegen - uitgezonderd de 30-kilometer weg – geldt dat oudere bestuurders relatief vaak vinden dat snelheidscontroles hier zinvol zijn. Ook snelheidscontroles in het algemeen worden door deze doelgroep vaak zinvol genoemd. Beginnende bestuurders vinden in mindere mate dan de gemiddelde automobilist dat controles op de 80- en 50-kilometer wegen zinvol zijn.

Wat betreft controlemiddelen is de acceptatiegraad het laagst voor een niet zichtbaar opgestelde politieauto langs de weg en de lasergun: minder dan de helft van de automobilisten vindt deze controlemiddelen acceptabel.

Aan de automobilisten die vaak of regelmatig met 20 kilometer per uur of meer de snelheid overtreden, is voor elk wegtype de volgende stelling voorgelegd: "Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken". Minder dan een kwart van de snelheidsovertreders vindt dat het overtreden van de snelheidslimiet op de autosnelweg de kans op ongelukken vergroot.

De overgrote meerderheid weet dat tijdelijke verkeerstekens op het wegdek boven andere verkeerstekens gaan (92%); onder beginnende bestuurders ligt dit percentage nog iets hoger (95%).

Vier op de vijf automobilisten geven terecht aan dat matrixborden dezelfde betekenis hebben als gewone verkeersborden (80%); hiervan zijn beginnende bestuurders juist minder vaak op de hoogte (69%).

Over de waarheid van de stelling "Als er op het matrixbord een andere maximumsnelheid staat dan op het verkeersbord dan geldt het bord met de laagste snelheid" zijn de meningen sterk verdeeld. Iets meer dan de helft geeft het juiste antwoord (53%). Ook met deze verkeersregel zijn beginnende bestuurders iets minder goed bekend (50% 'waar').

Motorrijders

Ongeveer één op de tien motorrijders in Nederland zegt nooit te hard te rijden op de autosnelweg (10%) of de 80-kilometerweg (9%). Voor de 50-kilometer weg geldt dat bijna een vijfde deel hier nooit te hard rijdt (18%) en ruim een kwart rijdt nooit te hard op de 30-kilometer weg. De motorrijders die vaak of regelmatig te hard rijden, rijden op de snelweg 20-30 kilometer te hard (58%), op de 80-km weg 20-30 kilometer te hard (46%) en op de 50- en 30-kilometer weg 10 kilometer te hard.

Zowel voor de 80- als voor de 50-kilometer weg geldt dat circa een kwart van de motorrijders in Nederland denkt dat de pakkans bij te hard rijden groot is (respectievelijk 26% en 23%). Voor de autosnelweg ligt dit percentage nog iets lager (19%). Eén op negen motorrijders denkt dat de kans om gepakt te worden voor snelheidsovertredingen op de 30-kilometer weg groot is (11%); bijna tweederde deel meent dat de pakkans (zeer) klein is.

Het aandeel motorrijders dat meent dat er te weinig wordt gecontroleerd op snelheid, ligt voor de autosnelweg op 15 procent en bij de 80-kilometerweg op 21 procent. Een aanzienlijk grotere groep meent dat er op deze typen wegen te veel wordt gecontroleerd (respectievelijk 43% en 43%). Bij de 50- en vooral de 30-kilometer wegen zien we een heel ander beeld: hier meent de grootste groep dat er te weinig controles op snelheid zijn (respectievelijk 34% en 49%). Vooral de controles op de 50- en 30-kilometer wegen worden zinvol geacht (respectievelijk 78% en 73%).

Wat betreft de controlemiddelen is de acceptatiegraad het laagst voor de lasergun (43%) en een niet zichtbaar opgestelde politieauto langs de weg (44%).

Aan de motorrijders die (heel) vaak of regelmatig met 20 kilometer per uur of meer de snelheid overtreden, is voor elk wegtype de volgende stelling voorgelegd: "Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken".

Slechts 13 procent van de snelheidsovertreders vindt dat het overtreden van de snelheidslimiet op de autosnelweg de kans op ongelukken vergroot. Ruim een derde deel meent dat te hard rijden op de 80-kilometer weg de kans op ongelukken doet toenemen en voor de 50- en 30-kilometer wegen geldt dat tweederde deel deze mening is toegedaan.

Bromfietzers

Bijna de helft van de bromfietzers in Nederland zegt nooit de maximumsnelheid te overschrijden op de provinciale wegen (46%); voor de 50-kilometer wegen binnen de bebouwde kom ligt dit op ruim een derde deel (36%). De meeste snelheidsovertredingen vinden plaats op de 30-kilometer wegen: 18 procent van de bromfietzers geeft aan hier nooit te hard te rijden.

De bromfietzers die vaak of regelmatig te hard rijden, is gevraagd met hoeveel kilometer men gemiddeld de snelheidslimiet overschrijdt. We zien dat voor alle typen wegen geldt dat de grootste groep (42% tot 53% variërend per type weg) ongeveer tien kilometer te hard rijdt; op de 80-kilometer weg wordt ook vaak 20 tot 30 kilometer te hard gereden (tussen 30% en 38% variërend per type weg).

De pakkansen bij het overtreden van de snelheidslimiet worden door de bromfietzers voor alle typen wegen ongeveer even groot geacht: circa één op de vijf bromfietzers denkt dat de pakkans groot is en ongeveer de helft schat deze kans als klein in.

Bijna vier op de tien bromfietzers menen dat er op 80- en 50- kilometer wegen te weinig wordt gecontroleerd (respectievelijk 38% en 39%). Bijna de helft vindt dat er op 30-kilometer wegen te weinig wordt gecontroleerd (45%).

Het aandeel bromfietzers dat snelheidscontroles zinvol vindt, varieert van circa de helft op de 80-kilometer weg (51%) tot ongeveer tweederde deel op de 30-kilometer weg (68%). Snelheidscontroles in het algemeen worden door tweederde deel van de bromfietzers als zinvol beschouwd (68%).

Een lasergun (34%) en een niet zichtbaar opgestelde politieauto vindt men het minst acceptabel als controle middel (40%).

Aan de bromfietzers die vaak of regelmatig met 20 kilometer per uur of meer de snelheid overtreden, is voor elk wegtype de volgende stelling voorgelegd: "Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken".

Voor alle typen wegen geldt dat de grootste groep van de snelheidsovertreders vindt dat het overtreden van de snelheidslimiet de kans op ongelukken vergroot, variërend van bijna de helft op de 80-kilometer weg tot tweederde deel op de 30-kilometer weg.

Kwalitatieve verdieping

De variatie in perceptie van snelheidshandhaving is groot. De meeste politiekorpsen programmeren snelheidscontroles op basis van ongevallencijfers, sommige doen dit op basis van ongevallen plus (indien voorhanden) door de wegbeheerder gemeten overschrijdingen.

De bevindingen uit het onderzoek zijn soms te duiden aan de hand van kenmerken van het gebied en/of de infrastructuur en soms aan de hand van inspanningen op het gebied van handhaving en/of voorlichting. Wanneer het zelfgerapporteerd gedrag minder normconform is of het draagvlak voor controles laag is, is dat veelal te verklaren met de weginrichting of wegfuncties. Zo vallen bijvoorbeeld de volgende zaken op:

- In Twente, Gelderland-Zuid, Gooi en Vechtstreek, Zaanstreek-Waterland, Kennemerland, Brabant-Zuid-Oost, Flevoland rapporteert de politie dat soms de wegen 'uitnodigen tot' te hard rijden. Soms zijn dit wegen binnen de bebouwde kom (bijvoorbeeld dubbelstrooks invalswegen met 50-limiet in Eindhoven), soms buiten de kom (bijvoorbeeld de kaarsrechte en overzichtelijke 80 km-wegen in Flevoland). Dit uit zich in een minder normconform zelfgerapporteerd gedrag of een laag draagvlak voor controles wanneer de politie op dat soort plekken controleert. Overigens is er in Noord- en Oost-Gelderland sprake van 80 km-wegen die juist niet uitnodigen tot te hard rijden, daar zien we dan ook een hoog normconform gedrag op dat wegtype.
- In Haaglanden en Rotterdam-Rijnmond ligt de verklaring voor hoog draagvlak voor controles mogelijk in de permanente verkeersdruk; te hard rijden wordt dan minder geaccepteerd geacht.
- In Gelderland-Midden en Brabant-Noord kan het hoge draagvlak voor controles worden gerelateerd aan intensieve communicatie over ongevallen en verkeersveiligheid.
- In Friesland, IJsselland, Gelderland-Zuid en Noord-Holland-Noord kunnen hoog ingeschatte pakkansen worden gerelateerd aan intensieve handhaving.

Helm

Bromfietzers

Vier op de vijf bromfietzers in Nederland geven aan altijd een helm te dragen op de bromfiets (80%); een gedeelte van acht procent zegt echter nooit een helm te dragen.

Aan de bromfietzers die niet altijd een helm gedragen, is gevraagd naar de reden(en) hiervoor. Ongeveer een kwart zegt dat een helm niet lekker zit/niet comfortabel is (24%). Eveneens bijna een kwart zegt dat het kapsel er van door de war gaat of dat het er niet mooi uit ziet (23%).

De meningen over de pakkans voor het rijden zonder helm zijn verdeeld: circa een derde deel (32%) van de bromfietzers in Nederland denkt dat deze kans groot is; bijna de helft meent echter dat de pakkans klein is (45%).

De helft van de bromfietzers vindt dat er te weinig wordt gecontroleerd op het rijden zonder helm (50%). Dat het controleren op helmgebruik zinvol is, wordt door de overgrote meerderheid van de bromfietzers bevestigd (91%).

Veiligheidsbeleving

In straat en buurt

Voor alle groepen verkeersdeelnemers geldt dat de meerderheid de verkeersveiligheid in de straat en in de buurt waar men woont als (zeer) goed beoordeelt. Hierbij zijn over het algemeen voetgangers en automobilisten het meest positief, terwijl bromfietzers en motorrijders minder vaak tevreden zijn.

Kijken we naar het type straat waar men woonachtig is, dan blijkt dat voetgangers en fietsers die aaneen 50- of een 80-kilometer weg wonen minder vaak positief zijn over de verkeersveiligheid in hun straat. Onder degenen die woonachtig zijn aan woonerf, vinden we de meeste tevreden voetgangers en fietsers.

De verkeersveiligheid voor kinderen wordt minder positief beoordeeld: minder dan de helft van de ouders in Nederland noemt de verkeersveiligheid in de straat goed; ruim een kwart meent dat deze slecht is. Ook de verkeersveiligheid in de buurt wordt door ruim een kwart van de ouders als slecht betiteld.

Ouders die aan een woonerf wonen, zijn vaker positief over de verkeersveiligheid in hun straat: 64 procent noemt deze goed. Wanneer men aan een 50-kilometer weg woont, is men minder vaak tevreden (39%).

In de woonomgeving

Automobilisten:

Bijna drievijfde deel van de automobilisten in Nederland beoordeelt de verkeersveiligheid in de 30-kilometer zones in de eigen buurt als goed (58%). De verkeersveiligheid op de 50- en 80-kilometer wegen in de buurt/woonomgeving wordt door zo'n tweederde deel van automobilisten goed genoemd (respectievelijk 64% en 67%).

Voor alle typen wegen geldt dat beginnende bestuurders vaker positief oordelen over de verkeersveiligheid. Oudere bestuurders geven bij alle soorten wegen juist minder vaak aan de verkeersveiligheid goed te vinden.

Agressief rijgedrag wordt door automobilisten in Nederland het meest genoemd als oorzaak van verkeersonveiligheid in de eigen buurt/woonplaats (47%). Eén op de drie automobilisten meent dat verkeersonveiligheid vooral wordt veroorzaakt door snelheidsovertreders in 30-kilometer zones (33%) en 30 procent van de automobilisten vindt dat geparkeerde auto's die het zicht ontnemen een belangrijke oorzaak zijn van verkeersonveiligheid.

Beginnende bestuurders vinden minder vaak dan de gemiddelde automobilist dat verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door snelheidsovertreders in 30-kilometer zones en door verkeer bij scholen. Zij geven vaker aan dat geparkeerde auto's die het zicht ontnemen een belangrijke oorzaak is. Laatstgenoemde oorzaak wordt door oudere bestuurders juist minder vaak genoemd; zij vinden vaker dat agressief verkeersgedrag een van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid is.

Motorrijders:

Circa drievijfde deel van de motorrijders in Nederland beoordeelt de verkeersveiligheid in de 30-kilometer zones en op de 50- en 80-kilometer wegen in de eigen buurt/woon omgeving als (zeer) goed.

Agressief rijgedrag wordt veruit als belangrijkste oorzaak van verkeersonveiligheid beschouwd door motorrijders in Nederland; ruim de helft noemt dit (53%). Andere oorzaken die veelvuldig worden genoemd zijn geparkeerde auto's die het zicht ontnemen (30%) en snelheidsovertreders in 30-kilometer zones (28%).

Bromfietzers:

Bijna tweederde deel van de bromfietzers beoordeelt de verkeersveiligheid in de 30-kilometer zones in de eigen buurt als goed (62%). De verkeersveiligheid op de 50-kilometer wegen in de woon omgeving wordt door minder bromfietzers goed genoemd (48%) en nog minder te spreken is men over de verkeersveiligheid op de 80-kilometer wegen (40% goed).

Ruim de helft van de bromfietzers in Nederland meent dat agressief rijgedrag een van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid is (56%). Op de tweede plaats staat snelheidsovertreders in 30-kilometer zones (35%), gevolgd door geparkeerde auto's die het zicht ontnemen (27%).

Rijgedrag medeweggebruikers

Bijna de helft van de *automobilisten* in Nederland beoordeelt het rijgedrag van zijn of haar medeweggebruikers als (heel) veilig (46%). Een bijna even grote groep oordeelt neutraal (46%) en één op de tien automobilisten noemt het rijgedrag van de andere weggebruikers (heel) onveilig (10%). Oudere bestuurders vinden minder vaak dan de gemiddelde automobilist dat het rijgedrag van medeweggebruikers (heel) veilig is (39%). Beginnende bestuurders geven dit juist vaker aan (53%).

Circa drie op de tien *motorrijders* in Nederland vinden het rijgedrag van medeweggebruikers (heel) veilig (31%). De grootste groep noemt het rijgedrag niet veilig, maar ook niet onveilig (53%). Vijftien procent van de motorrijders vindt dat de andere weggebruikers (heel) onveilig rijden.

Ruim een derde deel van de *bromfietsers* in Nederland vindt dat het rijgedrag van medeweggebruikers (heel) veilig is (36%). Bijna de helft oordeelt neutraal (45%) en 18 procent noemt het rijgedrag van de andere weggebruikers (heel) onveilig.

Kwalitatieve verdieping

Ten aanzien van de verkeersveiligheidsbeleving in woonstraat, buurt en woonplaats zijn er aanzienlijke verschillen tussen de regio's. Een vermoedelijke verklaring ligt in de dominante wijkinrichting: daar waar veel moderne woonwijken (vanaf jaren '80, ingericht volgens principes Duurzaam Veilig) zijn, is de beleving over het algemeen positief (bijvoorbeeld Flevoland) en daar waar de woonwijken overwegend ouder zijn is de beleving juist negatief (bijvoorbeeld Haaglanden, Hollands Midden). Natuurlijk zijn in veel regio's beide wijktypen wel aanwezig, waardoor het beeld gelijk aan het Nederlandse gemiddelde wordt.

Ook positief voor de beleving van de verkeersveiligheid lijkt te zijn: het nauw betrekken van burgers bij verkeersveiligheid, zoals in het Fryske Dieken-project (Friesland) of bij het project subjectieve verkeersveiligheid (actief in Gelderland-Midden).

Opmerkelijk is dat in de twee grootste en drukste regio's (Amsterdam-Amstelland en Rotterdam-Rijnmond) de beleving van verkeersveiligheid ook positiever is dan in de rest van Nederland. Een denkbare verklaring is dat het verwachtingspatroon hier wat minder is, maar mogelijk ook dat door hoge verkeersintensiteiten de rijnsnelheden lager liggen en het verkeer daardoor veiliger wordt beleefd.

Aanvullende opmerkingen.

Regionale verschillen algemeen

Op het onderwerp gordel zijn de regionale verschillen nauwelijks waarneembaar klein. Rijden onder invloed verschilt regionaal ook niet zo sterk, al zijn de verschillen duidelijk groter dan bij gordel. Tamelijk grote verschillen zijn er op rood licht en op snelheid.

De respons van bromfietsers en motorrijders op de vragen in het perceptieonderzoek is regionaal niet sterk differentiërend. De aanpak van de politie ten aanzien van deze twee groepen verschilt wel vrij sterk.

Communicatie

Tussen de politieregio's zijn er vrij grote verschillen in effectieve publiciteit. Goede publiciteit kan de effecten van de handhavingsacties versterken. Elk regionaal Verkeershandhavingsteam heeft een eigen medewerker communicatie of kan daarover beschikken en deze persoon stuurt persberichten. In sommige regio's stuurt men alleen achteraf meldingen van controles en resultaten ervan, in sommige kondigt men ook handhavingsacties aan.

De mate waarin de locale/regionale pers deze persberichten oppikt en ook daadwerkelijk publiceert verschilt nogal. In Twente en Amsterdam-Amstelland zijn de ervaringen uitgesproken negatief. In de meeste regio's zijn de ervaringen overigens positief te noemen. Een aantal regio's nodigt zelfs regelmatig journalisten uit bij controles en ziet dat dan ook terug in de kranten of op de regionale televisie.

Een aantal regio's is gestart met experimenteren met nieuwe sociale media: Rotterdam-Rijnmond twittert over controles en in Zaanstreek-Waterland gaat men van start met een *YouTube*-kanaal.

Bromfietzers

In nagenoeg alle politieregio's vormen de bromfietzers voor de politie een belangrijke groep, vanwege de ongevalskansen en de overlast. De politie spreekt dan altijd over de groep scholieren/jongeren vanaf 16 jaar en nooit over de groep oudere bromfietzers. Die laatste groep kan soms getalsmatig belangrijk zijn in de bromfietzerspopulatie, voor de politie behoeft ze geen aandacht omdat ze geen problemen geven. Het belangrijkste onderwerp van handhaving bij de bromfietzers is stevast snelheid of constructiesnelheid. Opmerkelijk is dat sommige korpsen de rollentestbank hanteren voor het controleren op opgevoerde bromfietsen, terwijl andere korpsen liever alleen met de lasergun controleren, omdat ze dit betrouwbaarder vinden (Friesland) of omdat ze daarmee hoger en effectiever kunnen beboeten (Zaanstreek-Waterland). Controle op helmdracht vindt men niet overal even belangrijk. De politie doet naast handhaving ook aan educatie en voorlichting voor de groep jeugdige bromfietzers.

Belangrijk om te realiseren is dat de groep bromfietzers die de aandacht krijgt van de politie relatief ondervertegenwoordigd is in de steekproef. Het beeld dat de politie geeft kan daardoor afwijken van het beeld dat het onderzoek laat zien.

Motorrijders

Ten aanzien van motorrijders zijn grote verschillen zichtbaar tussen de politieregio's. De populatie motorrijders bestaat in de Randstedelijke gebieden voor een belangrijk deel uit de 'functionele' motorrijders: zij gebruiken de motor voor het woon-werkverkeer, om de files te omzeilen en gemakkelijker in de stad te kunnen parkeren. Die groep komt buiten de Randstad nauwelijks voor: daar zijn de recreatieve motorrijders dominant. Deze groep maakt met mooi weer toertochten over bochtige weggetjes en dijken. De functionele motorrijders krijgen van de politie hoegenaamd geen aandacht. We zien dan ook in de Randstad veel minder specifieke handhavingsactiviteiten dan daarbuiten. De recreatieve motorrijders geven wel soms overlast en rijden soms veel te hard. Naast handhaving is de politie ook actief met voorlichting.

1. Inleiding

Voor u ligt het landelijke rapport met de uitkomsten van de Effectmeting Regioplannen 2010. De uitkomsten geven inzicht in het gedrag en de beleving van de weggebruikers inzake het Speerpuntenbeleid: Helm, Gordel, Roodlicht, Alcohol en Snelheid. Hiervoor zijn in januari 2010, in elke politieregio circa 450 weggebruikers² geïnterviewd:

- 250 automobilisten
- 50 oudere bestuurders extra
- 50 beginnende bestuurders extra
- 50 bromfietzers (of scooterrijders)
- 50 motorrijders

Van het aantal van 250 automobilisten zijn er 200 automobilisten via internet geïnterviewd en 50 automobilisten telefonisch. De andere groepen weggebruikers zijn alle alleen via internet geïnterviewd.

De keuze voor de overgang naar internetonderzoek is gemaakt op grond van de afweging om tot een meer moderne manier van interviewen te komen, namelijk via internet. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de argumenten voor de keuze van internet.

In de vorige onderzoeken werden alleen automobilisten geïnterviewd. De nieuwe doelgroepen, zoals beginnende bestuurders en bromfietzers zijn categorieën weggebruikers die vanaf dit jaar als belangrijke groep weggebruikers ook aandacht in het onderzoek krijgen. Deze groepen weggebruikers kunnen echter niet met vorig jaar worden vergeleken want toen maakten ze nog geen deel uit van het onderzoek.

Naast nieuwe doelgroepen is in dit onderzoek ook de aandacht gericht op de beleving van de verkeers (on)veiligheid in de directe woonomgeving. Hiervoor zijn aparte vragen ontwikkeld.

² Voor de exacte aantallen in de regio's verwijzen wij naar de regionale rapporten.

Een betere onderzoeksmethode

Het onderzoek Effectmeting Regioplannen is in 2008 en voorgaande jaren telefonisch uitgevoerd. Er zijn toen 6.250 telefonische interviews gehouden met uitsluitend automobilisten, 250 interviews per politieregio. In 2010 is het onderzoek grotendeels op internet uitgevoerd.

Er zijn belangrijke redenen waarom de Effectmeting Regioplannen niet meer, althans voor het belangrijkste deel, telefonisch is uitgevoerd. De keuze voor internet is gebaseerd op ervaringen die over de gehele lijn met telefonisch onderzoek zijn opgedaan.

Respons

De respons van telefonisch onderzoek loopt terug. In 2008 was de respons bij dit onderzoek 22 procent. Het toenemend aantal geheime- en mobiele nummers, samen met het toenemend aantal weigeringen, veroorzaken dat een steekproef nauwelijks meer aan de eisen voldoet. Een steekproef is minder representatief dan jaren geleden want nog maar 55 procent van de Nederlandse bevolking is telefonisch bereikbaar voor onderzoek.

Kwaliteit van de antwoorden

Een ander nadeel van telefonisch onderzoek werd duidelijk toen internetonderzoek zijn intrede deed. Al snel bleek dat de kwaliteit van de antwoorden bij internet onderzoek, in vergelijking met telefonisch onderzoek, beter is. De vragen waarbij de respondent met een punt op een schaal kon antwoorden, worden beter beantwoordt aangezien ook de uiteinden van de schaal als antwoord werden aangegeven. Bovendien worden open vragen beter ingevuld dan met telefonisch onderzoek.

Bij internet onderzoek leest de respondent de vraag, ziet de antwoordcategorieën en krijgt een beter begrip van de richting en de samenhang van de vragen. De respondent weet dus beter waar het onderzoek over gaat. Dit samen bevordert de kwaliteit van de antwoorden.

Internet onderzoek heeft de toekomst

Veel onderzoeksbureaus hebben tegenwoordig een relatief groot panel, vaak meer dan 100.000, met respondenten die aan onderzoek willen meedoen. Door het goede 'onderhoud' van een internetpanel is de respons ook hoog. Intomart GfK heeft een gemiddelde respons van 70 procent.

De meeste internetpanels zijn voorzien van allerlei relevante kenmerken zoals geslacht, leeftijd, inkomen en gezinssamenstelling. Ook het bezit van een rijbewijs is in het Intomart panel vastgelegd. Dit maakt het mogelijk zeer gericht steekproeven te trekken.

Bovendien is ongeveer 85 procent van de Nederlanders aangesloten op internet. Dus een goed internet panel is beter bereikbaar dan een steekproef die getrokken is uit een openbaar telefoonboek.

Gevolgen voor de vergelijking: trendbreuk

De keuze voor een andere manier van interviewen brengt vrijwel altijd een trendbreuk teweeg. Dat is ook nu het geval. De resultaten van het deel dat via internet is verkregen, zijn niet goed te vergelijken met de resultaten die de vorige jaren telefonisch zijn verkregen. Daar hebben we de volgende oplossing voor gevonden:

- De rapportages van dit jaar zijn gebaseerd op de resultaten die met internet zijn verkregen;
- Om toch inzicht te geven in de trend, worden wel grafieken weergegeven waarin de trend tot en met 2008 in lijnen wordt afgebeeld met daarnaast het resultaat van 2010 apart. De trend kan alleen voor automobilisten worden aangegeven aangezien in de vorige onderzoeken alleen automobilisten zijn geïnterviewd.

2. Gordel

2.1 Inleiding

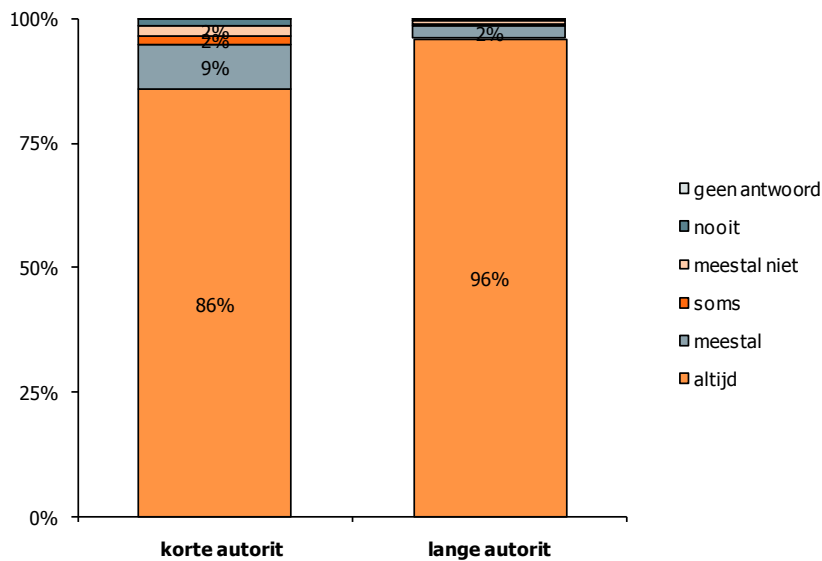
In dit hoofdstuk komen het dragen van de gordel, de pakkans bij het niet dragen van de gordel en het draagvlak van de gordelcontrole aan de orde.

2.2 Resultaten automobilisten

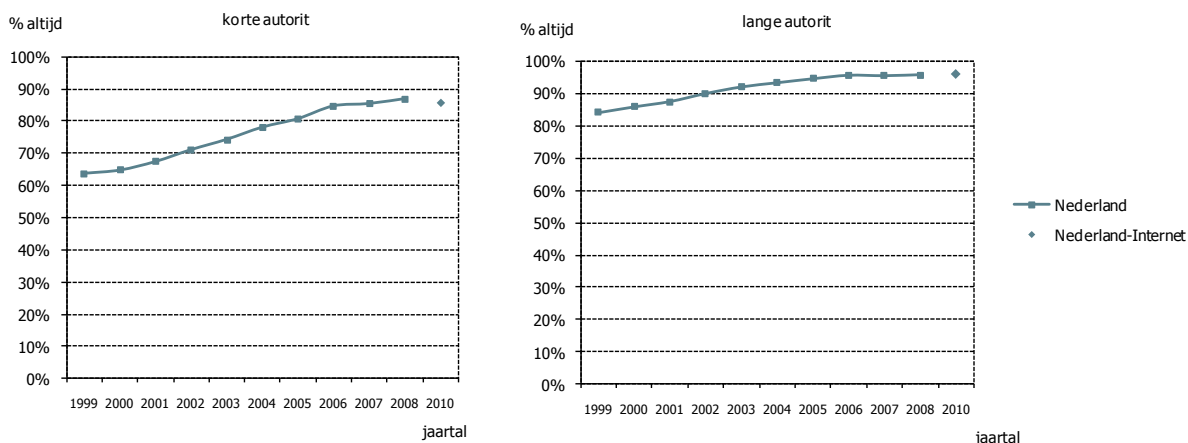
2.2.1 Gedrag

Ruim viervijfde deel van de automobilisten in Nederland geeft aan tijdens korte autoritten (korter dan vijf minuten) altijd de gordel om te doen (86%). Bij lange autoritten ligt dit percentage hoger: dan zegt 96 procent altijd de gordel te dragen. Beginnende bestuurders geven vaker bij korte autoritten aan altijd de gordel om te doen (89%).

Figuur 2.2.1 Dragen autogordel naar type rit – Nederland 2010



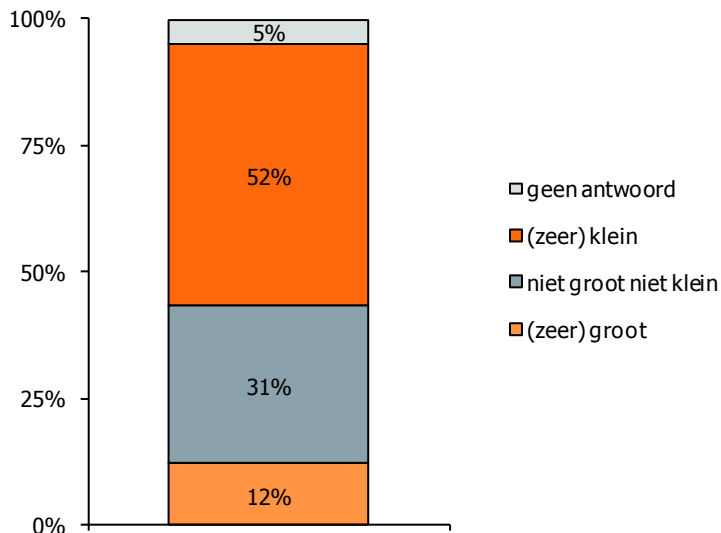
Figuur 2.2.2 Dragen autogordel naar type rit – 1999-2010 (% altijd)



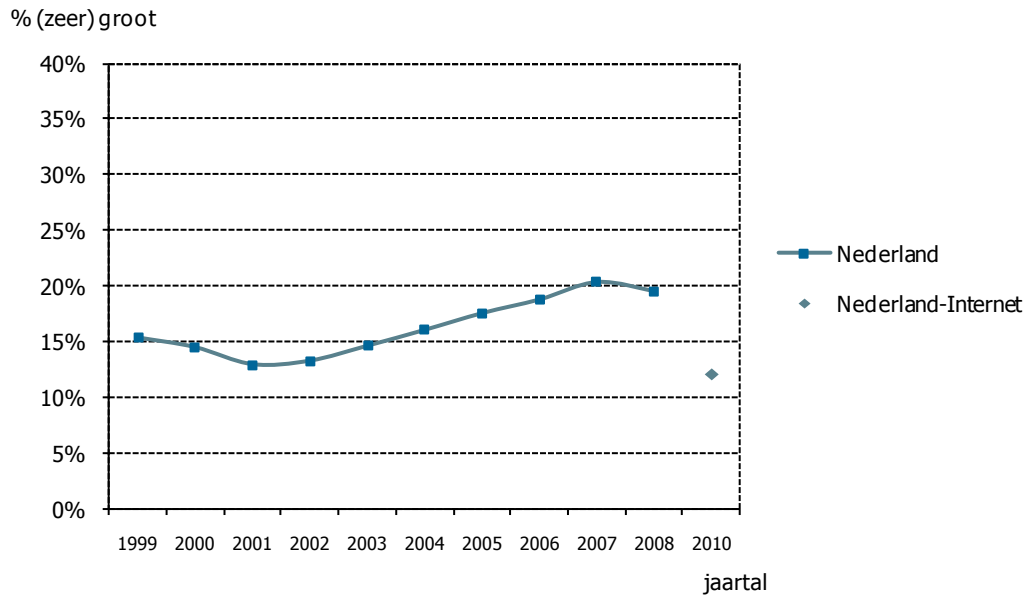
2.2.2 Pakkans

De pakkans voor het rijden zonder gordel wordt laag ingeschat: twaalf procent van de automobilisten meent dat deze kans (zeer) groot is en ruim de helft denkt dat de kans hierop (zeer) klein is (52%). Oudere bestuurders denken vaker dat de pakkans (zeer) groot is: 16 procent.

Figuur 2.2.3 Ingeschatte pakkans bij niet dragen autogordel – Nederland 2010



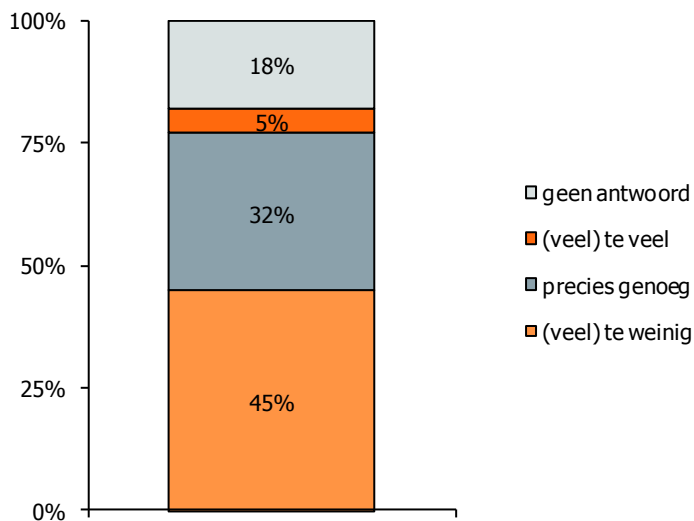
Figuur 2.2.4 Ingeschatte pakkans bij niet dragen autogordel – 2000-2010 (% (zeer) groot)



2.2.3 Draagvlak controles

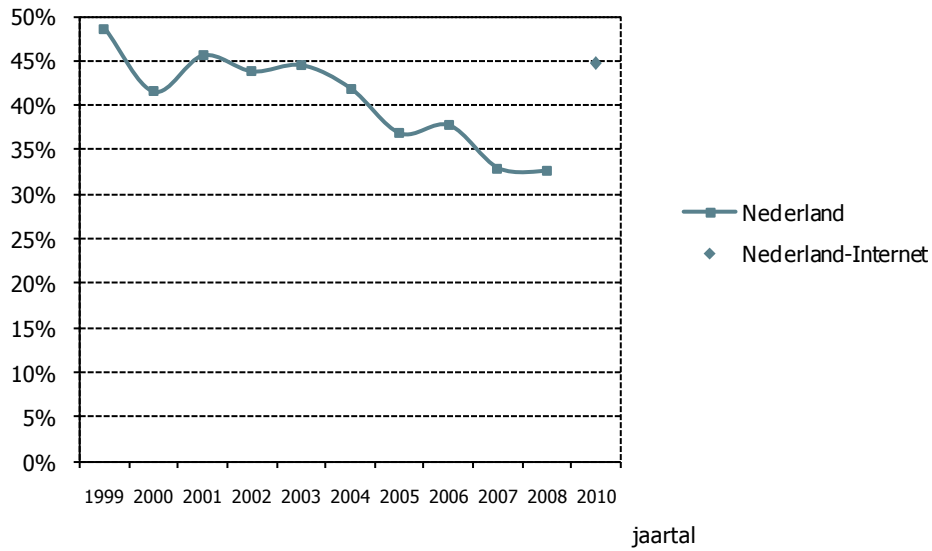
Bijna de helft van de automobilisten in Nederland is van mening dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op het dragen van autogordels (45%). Ruim driekwart van de automobilisten vindt gordelcontroles (heel) zinvol (79%); oudere bestuurders geven dit vaker aan (85%).

Figuur 2.2.5 Oordeel aantal controles gordel –Nederland 2010

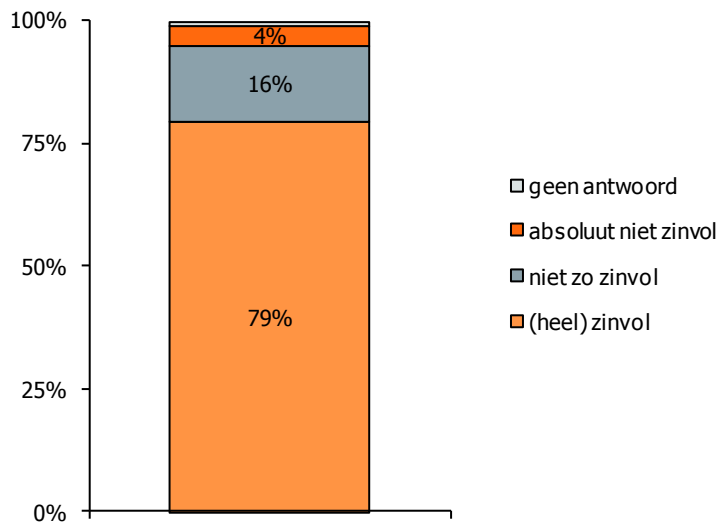


Figuur 2.2.6 Oordeel aantal controles gordel – 2000-2010 (% (veel) te weinig)

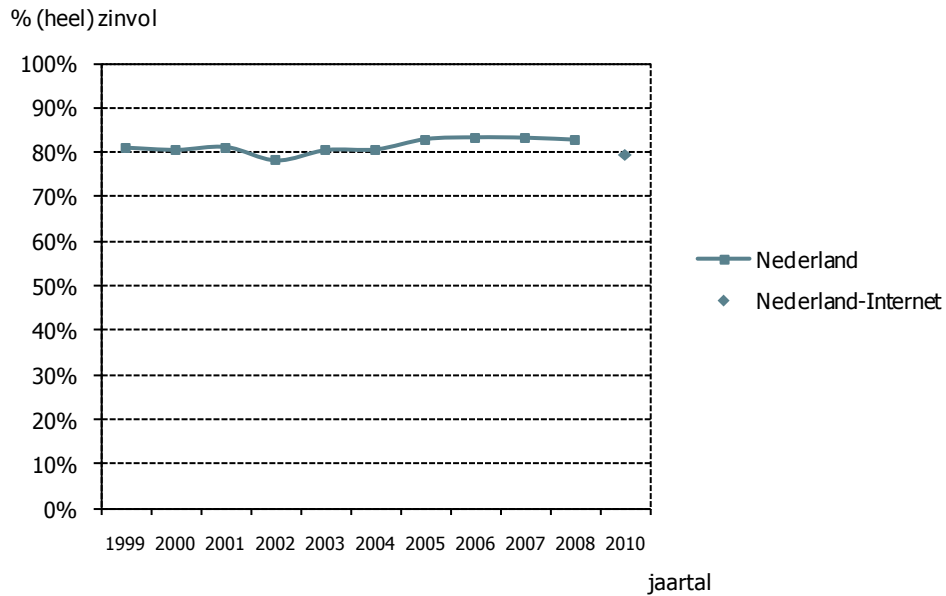
% (veel) te weinig



Figuur 2.2.7 Zinvolheid controles gordel – Nederland 2010



Figuur 2.2.8 Zinvolheid controles gordel – 1999-2010 (% (heel) zinvol)

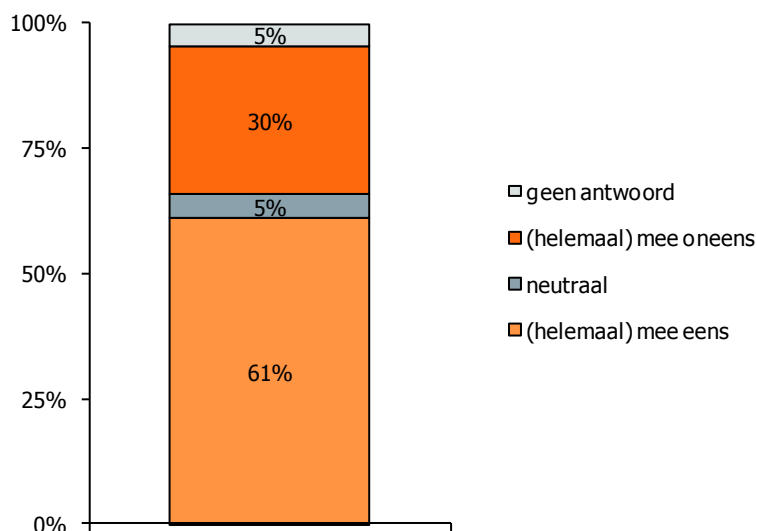


2.2.4 Risicoperceptie door overtreders

Aan de automobilisten die nooit, meestal niet of soms de gordel dragen, is de volgende stelling voorgelegd: "Het dragen van een gordel verkleint de kans op verwondingen bij ongelukken".

Zes op de tien overtreders blijken het hier (helemaal) mee eens te zijn (61%); bijna een derde deel meent echter dat het dragen van een gordel de kans op verwondingen *niet* verkleint (30% oneens).

Figuur 2.2.9 Het dragen van een gordel verkleint de kans op verwondingen – Nederland 2010



2.2.5 Regionale verschillen

Tabel 2.2.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Dragen gordel - korte rit	% altijd	Midden- en West-Brabant	Gooi en Vechtstreek
Dragen gordel - lange rit	% altijd	Midden- en West-Brabant	
Pakkans	% (zeer) groot	Groningen	Zuid-Holland-Zuid Limburg-Zuid
Aantal controles	% (veel) te weinig	Groningen Amsterdam-Amstelland	
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Amsterdam-Amstelland Brabant-Zuid-Oost	Drenthe Noord- en Oost-Gelderland Limburg-Zuid

3. Rood licht

3.1 Inleiding

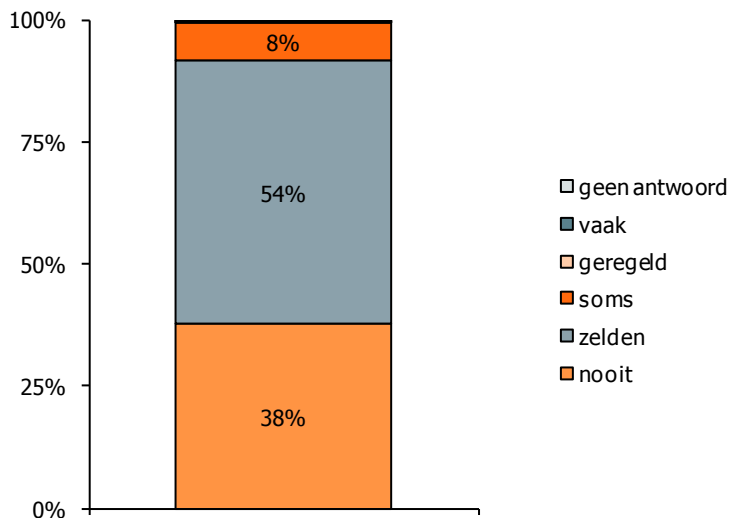
Dit hoofdstuk gaat in op het rijden door rood licht, de pakkans bij het door rood licht rijden en het draagvlak voor de rood licht controles. Hierbij komen achtereenvolgens automobilisten, motorrijders en bromfietzers aan bod.

3.2 Resultaten automobilisten

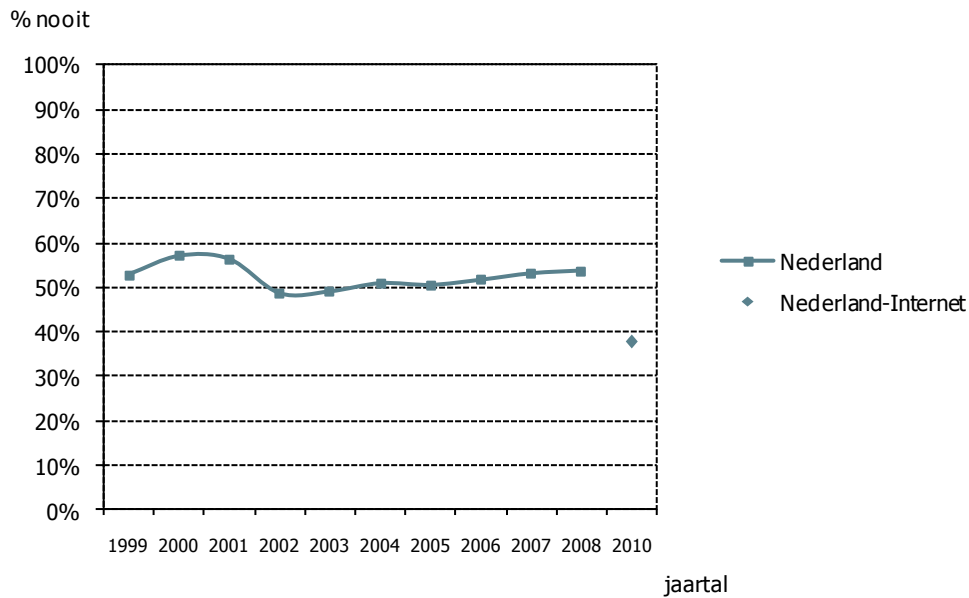
3.2.1 Gedrag

Bijna tweevijfde deel van de automobilisten in Nederland zegt nooit door rood te rijden (38%). Zowel beginnende als oudere bestuurders zeggen vaker nooit het rode licht te negeren (respectievelijk 47% en 43%).

Figuur 3.2.1 Rijden door rood licht –Nederland 2010



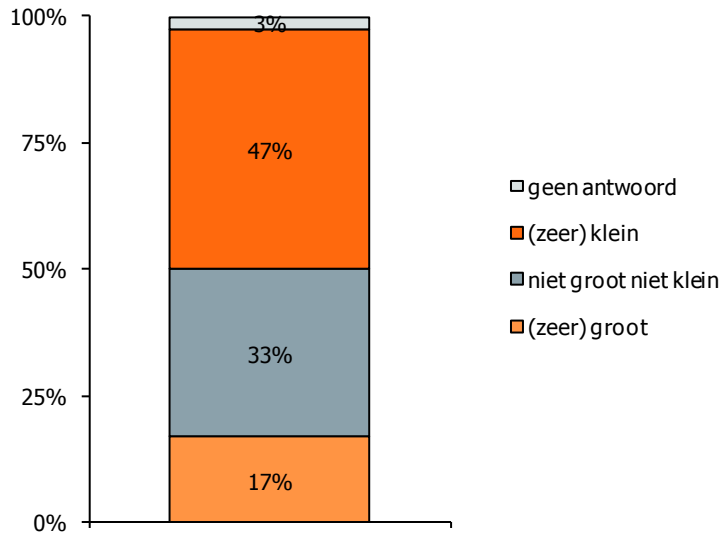
Figuur 3.2.2 Rijden door rood licht – 1999-2010 (% nooit)



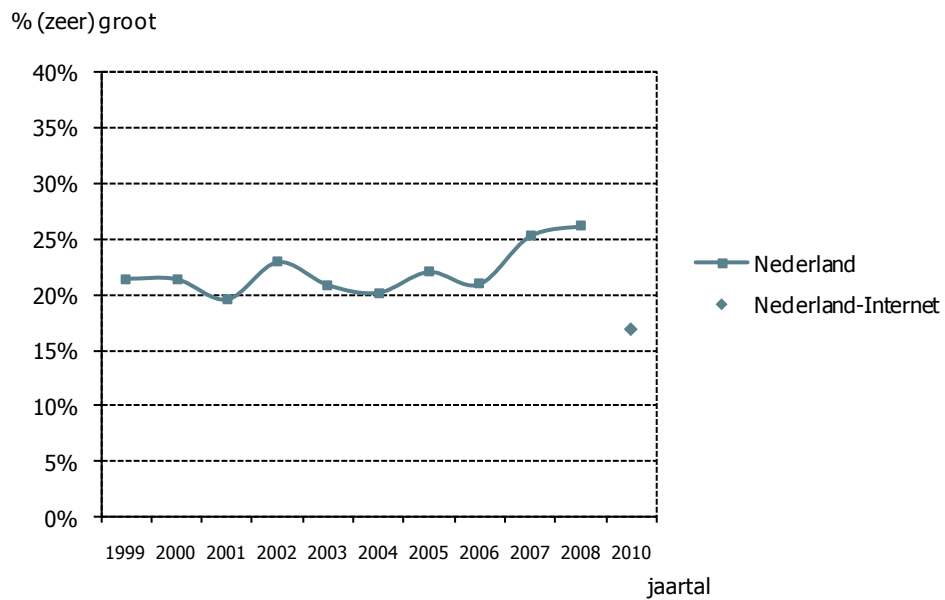
3.2.2 Pakkans

In Nederland denkt ongeveer één op de zes automobilisten dat de pakkans voor het rijden door rood licht (zeer) groot is (17%); bijna de helft meent dat de kans (zeer) klein is (47%). De pakkans wordt zowel door beginnende als door oudere bestuurders vaker als (zeer) groot ingeschat (respectievelijk 21% en 22%).

Figuur 3.2.3 Ingescatte pakkans bij rijden door rood licht –Nederland 2010



Figuur 3.2.4 Ingescatte pakkans bij rijden door rood licht – 1999-2010 (% (zeer) groot)

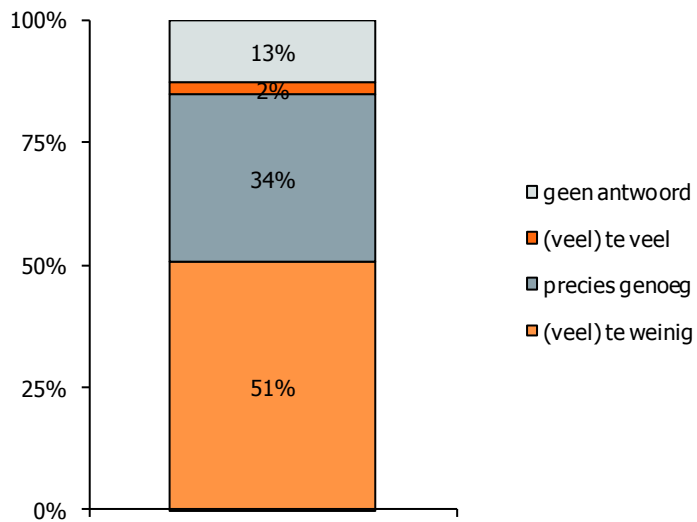


3.2.3 Draagvlak controles

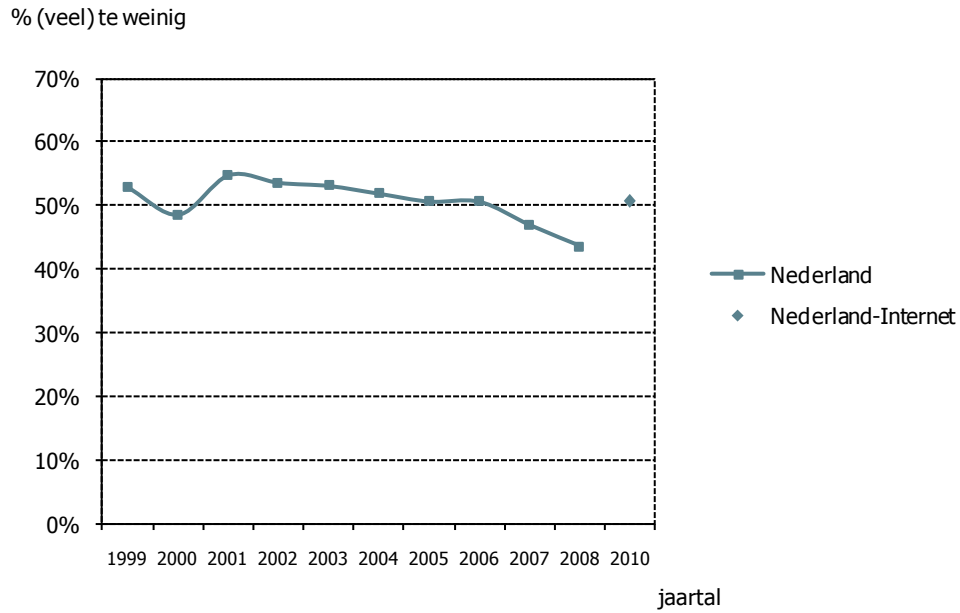
Circa de helft van de automobilisten vindt dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op het rijden door rood licht (51%). Ruim negen op de tien automobilisten in Nederland vinden dat het controleren op rijden door rood (heel) zinvol is (92%).

Oudere bestuurders vinden vaker dat er (veel) te weinig controles zijn (63%) en dat de controles (heel) zinvol zijn (96%). Onder beginnende bestuurders liggen deze percentages juist lager (respectievelijk 39% en 87%).

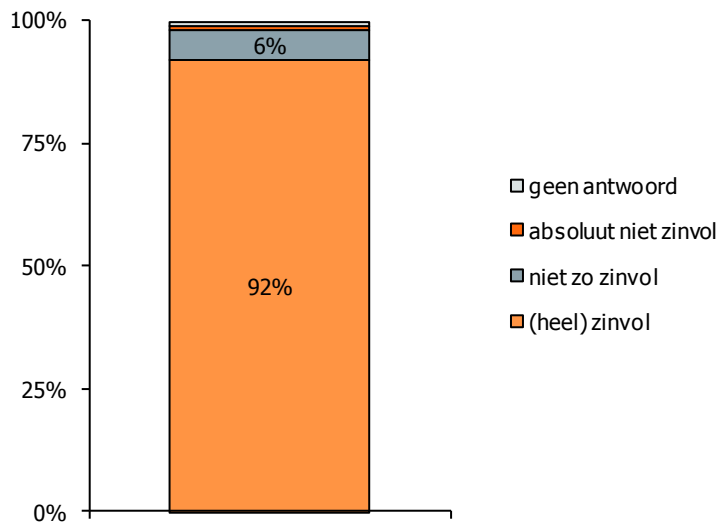
Figuur 3.2.5 Oordeel aantal controles rood licht –Nederland 2010



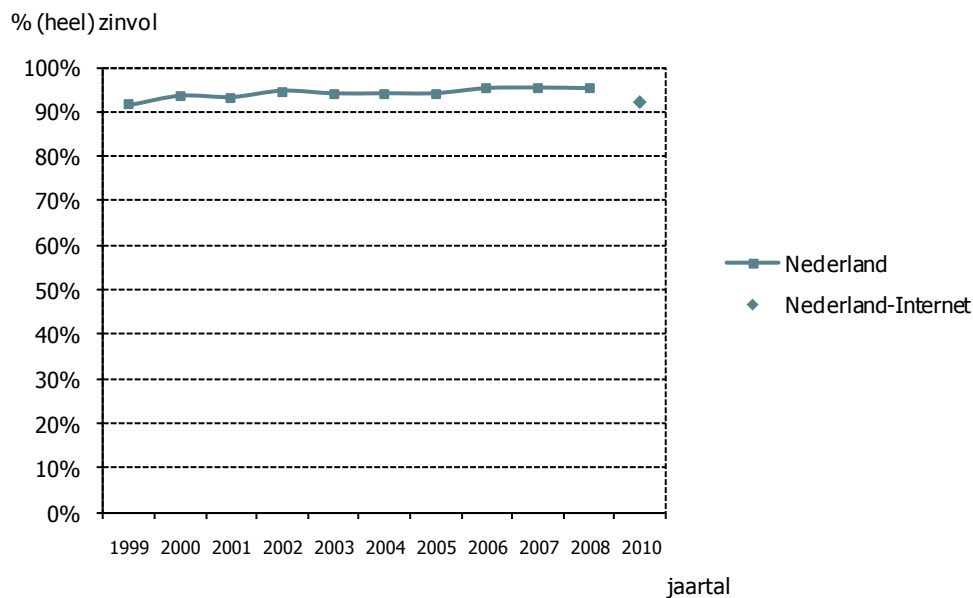
Figuur 3.2.6 Oordeel aantal controles rood licht – 1999-2010 (% (veel) te weinig)



Figuur 3.2.7 Zinvolheid controles rood licht –Nederland 2010



Figuur 3.2.8 Zinvolheid controles rood licht –1999-2010 (% (heel) zinvol)



3.2.4 Regionale verschillen

Tabel 3.2.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

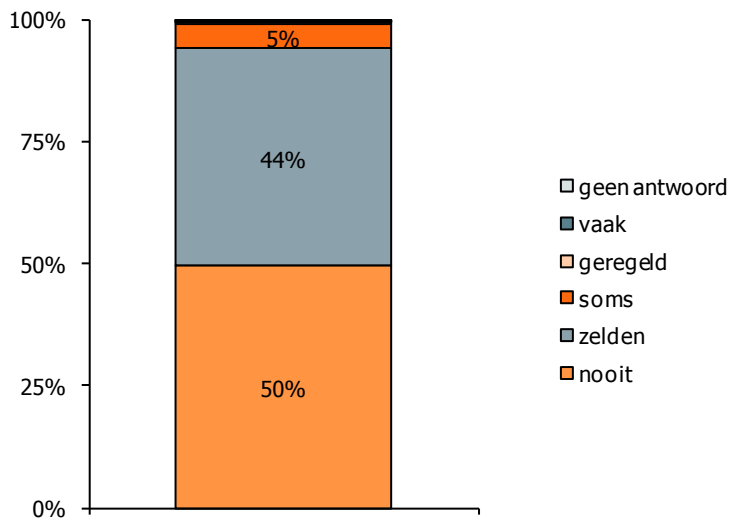
		LAGER	HOGER
Rijden door rood	% nooit	Gelderland-Midden Zaanstreek-Waterland Kennemerland Limburg-Noord	Groningen Friesland Drenthe Limburg-Zuid
Pakkans	% (zeer) groot	Noord- en Oost-Gelderland Gooi en Vechtstreek	Zuid-Holland-Zuid Zeeland
Aantal controles	% (veel) te weinig	Groningen	Noord- en Oost-Gelderland Gelderland-Midden
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Utrecht	

3.3 Resultaten motorrijders

3.3.1 Gedrag

De helft van de motorrijders in Nederland zegt nooit door rood te rijden (50%).

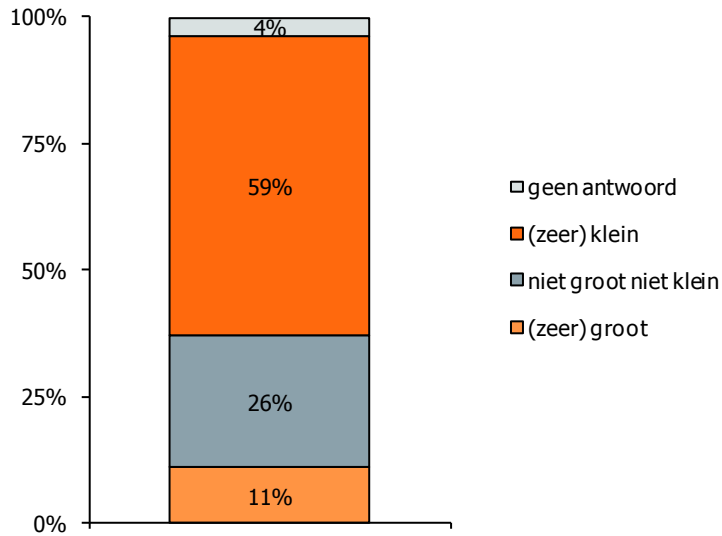
Figuur 3.3.1 Rijden door rood licht – Nederland 2010



3.3.2 Pakkans

Drievijfde deel van de motorrijders meent dat de pakkans voor het rijden door rood licht (zeer) klein is (59%); elf procent denkt dat de kans hierop (zeer) groot is.

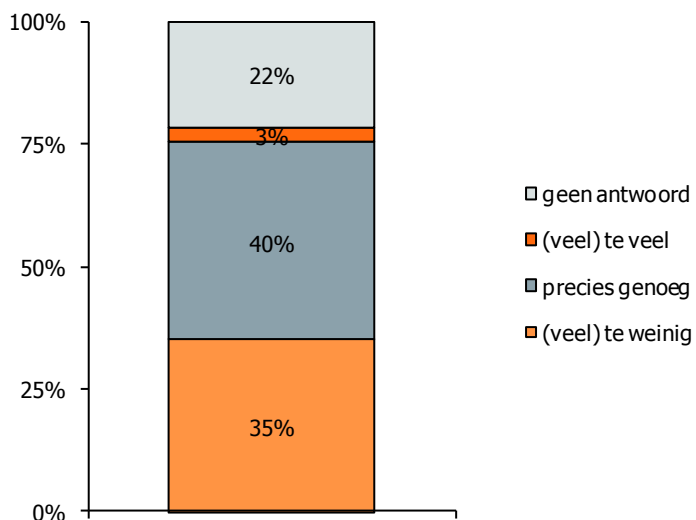
Figuur 3.3.2 Ingeschatte pakkans bij rijden door rood licht –Nederland 2010



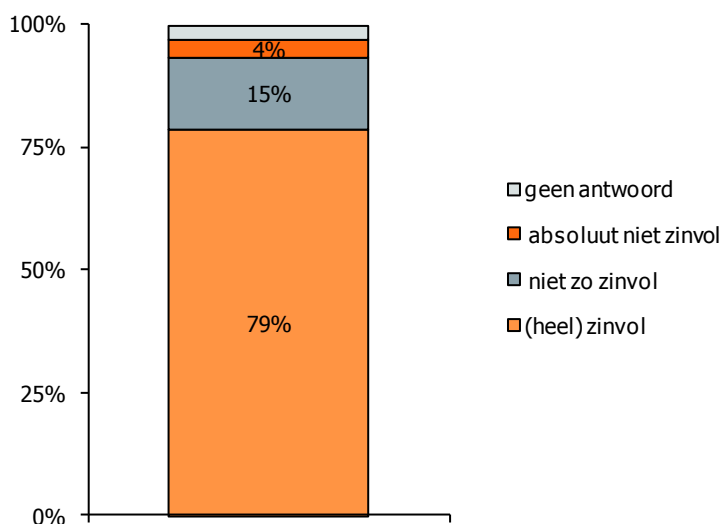
3.3.3 Draagvlak controles

Ruim één op de drie motorrijders is van mening dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op het rijden door rood licht (35%). Een ruime meerderheid van 79 procent vindt dat het controleren op het door rood rijden (heel) zinvol is.

Figuur 3.3.3 Oordeel aantal controles rood licht –Nederland 2010



Figuur 3.3.4 Zinvolheid controles rood licht –Nederland 2010



3.3.4 Regionale verschillen

Tabel 3.3.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

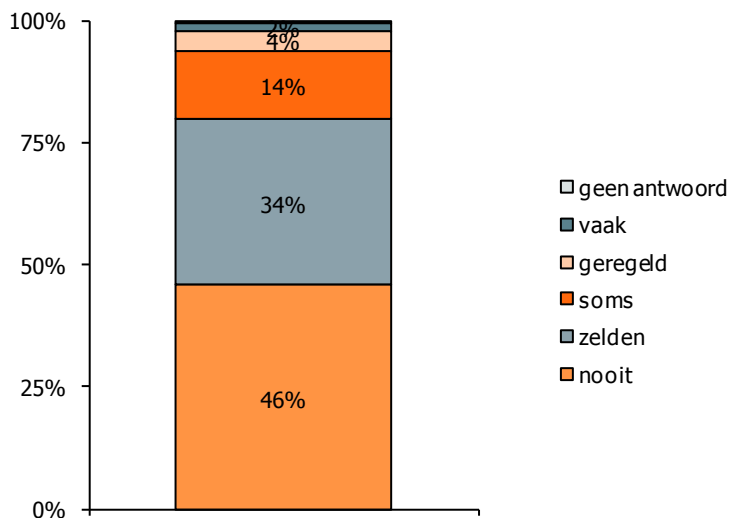
		LAGER	HOGER
Rijden door rood	% nooit	Noord-Holland Noord Kennemerland	Groningen Zuid-Holland-Zuid Zeeland
Pakkans	% (zeer) groot		Twente Gelderland-Zuid Zuid-Holland-Zuid
Aantal controles	% (veel) te weinig	Utrecht	Friesland
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Twente	

3.4 Resultaten bromfietzers

3.4.1 Gedrag

In Nederland zegt bijna de helft van de bromfietzers nooit door rood te rijden (46%).

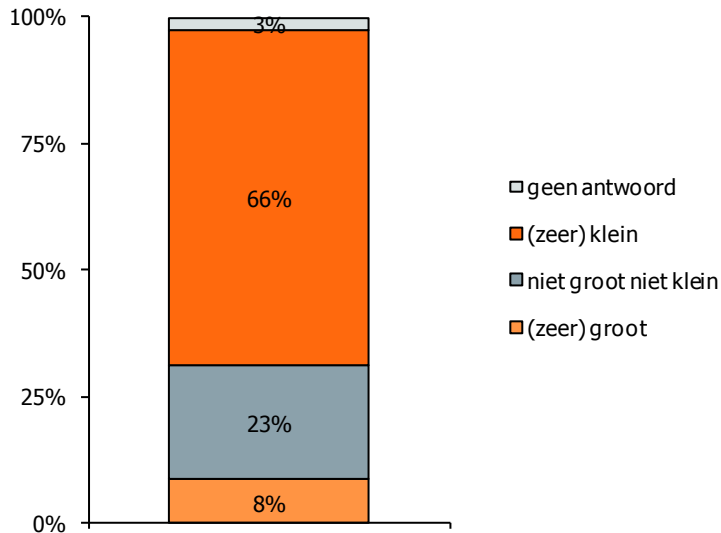
Figuur 3.4.1 Rijden door rood licht – Nederland 2010



3.4.2 Pakkans

Tweederde deel van de bromfietzers meent dat de pakkans voor het rijden door rood licht (zeer) klein is (66%); acht procent denkt dat de kans hierop (zeer) groot is.

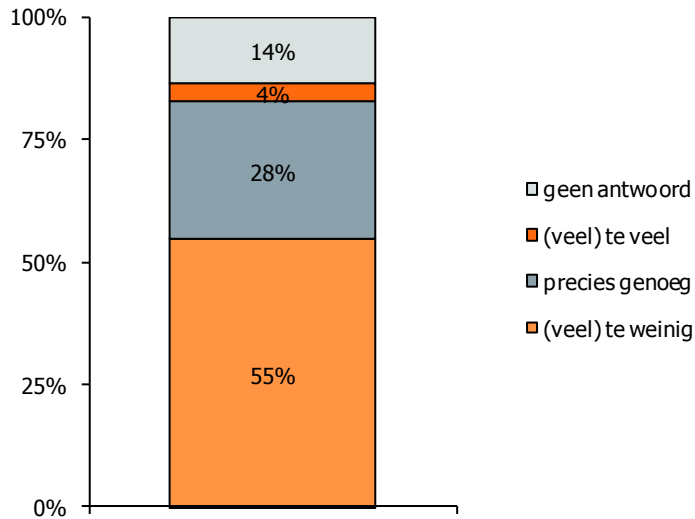
Figuur 3.4.2 Ingeschatte pakkans bij rijden door rood licht – Nederland 2010



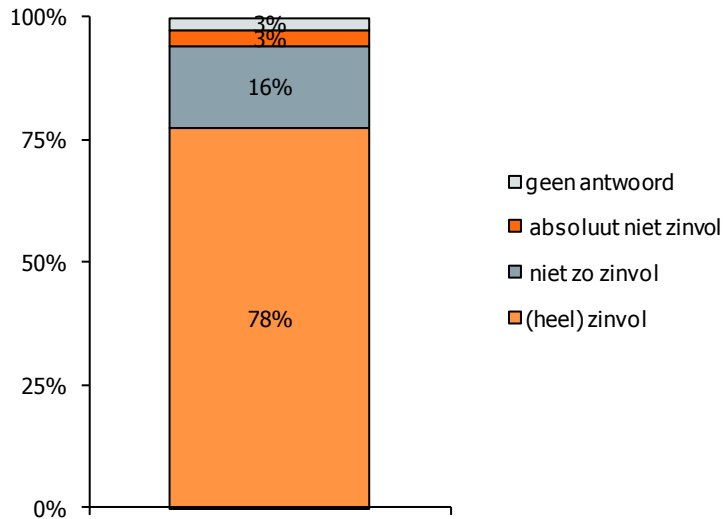
3.4.3 Draagvlak controles

Ruim de helft van de bromfietzers in Nederland vindt dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op het rijden door rood (55%). Dat het controleren op rijden door rood (heel) zinvol is, wordt door ruim driekwart van de bromfietzers mee ingestemd (78%).

Figuur 3.4.3 Oordeel aantal controles rood licht – Nederland 2010



Figuur 3.4.4 Zinvolheid controles rood licht –Nederland 2010

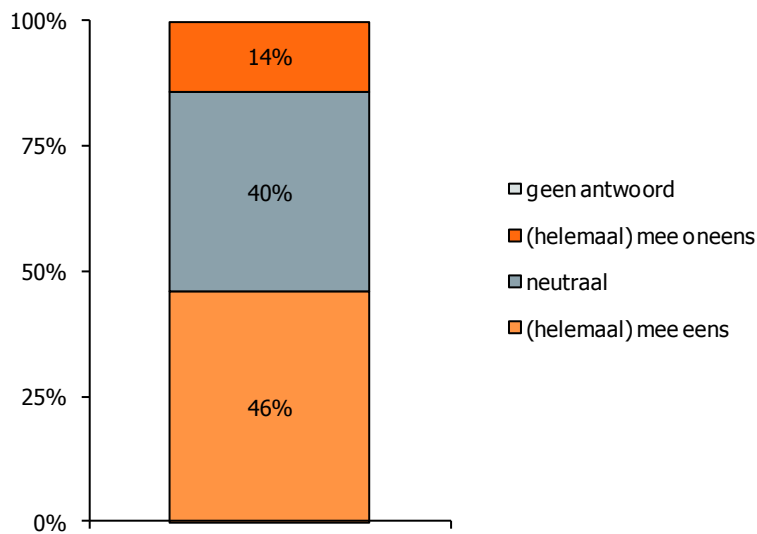


3.4.4 Risicoperceptie door overtreders

Aan de bromfietzers die vaak of geregeld door rood rijden, is de volgende stelling voorgelegd: "Het is gevaarlijk als bromfietzers door rood licht rijden".

Bijna de helft van de overtreders blijkt het hier (helemaal) mee eens te zijn (46%); één op de zeven vindt niet dat gevaarlijk is het rode licht te negeren (14%).

Figuur 3.4.5 Het is gevaarlijk als bromfietzers door rood licht rijden – Nederland 2010



3.4.5 Regionale verschillen

Tabel 3.4.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Rijden door rood	% nooit	Amsterdam-Amstelland	Groningen Friesland Drenthe Zaanstreek-Waterland Zeeland
Pakkans	% (zeer) groot	Noord-Holland Noord	Friesland Limburg-Zuid
Aantal controles	% (veel) te weinig	Gelderland-Midden Utrecht	
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Noord-Holland Noord Zuid-Holland-Zuid Brabant-Noord	Zeeland

4. Rijden onder invloed

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de resultaten van het rijden met alcohol en andere middelen die de rijvaardigheid beïnvloeden, de pakkans bij alcoholgebruik in het verkeer en het draagvlak voor alcoholcontroles. Eerst wordt ingegaan op de doelgroep automobilisten, vervolgens komen motorrijders en bromfietzers aan bod. Verder wordt in dit hoofdstuk extra aandacht besteed aan beginnende bestuurders. Voor hen geldt een strengere alcohollimiet dan voor 'ervaren' bestuurders.

4.2 Resultaten automobilisten

4.2.1 Gedrag

In Nederland geeft ruim driekwart van de automobilisten aan nooit auto te rijden na 2 à 3 glazen alcohol (78%). Oudere automobilisten blijken vaker dan de gemiddelde automobilist wel eens met te veel alcohol te rijden: minder dan driekwart zegt dit nooit te doen (69%). Beginnende bestuurders zeggen zich juist beter aan de regels te houden: 93 procent rijdt nooit met te veel alcohol.

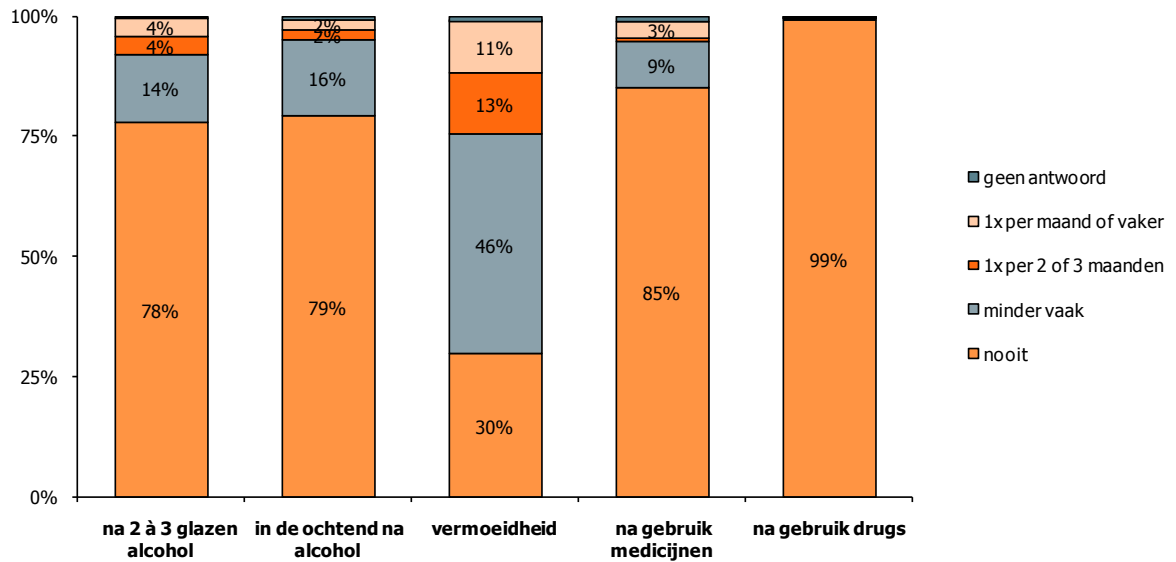
Zo'n viervijfde deel van de automobilisten geeft aan nooit in de ochtend auto te rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid (79%). Hier zijn het juist de beginnende bestuurders die vaker de fout ingaan: minder dan driekwart geeft aan dit nooit voorkomt (73%). Onder oudere bestuurders ligt dit percentage juist hoger (85%).

Ruim één op de tien automobilisten (11%) zegt minimaal één keer per maand auto te rijden terwijl men zich daar eigenlijk te vermoeid voor voelt; bijna een derde deel zegt dat dit nooit voorkomt (30%). Oudere bestuurders geven aanzienlijk vaker aan nooit te rijden met vermoeidheid (47%). Beginnende bestuurders geven juist veel minder vaak aan dat dit hen nooit overkomt (19%), zij rijden dus vaker vermoeid auto.

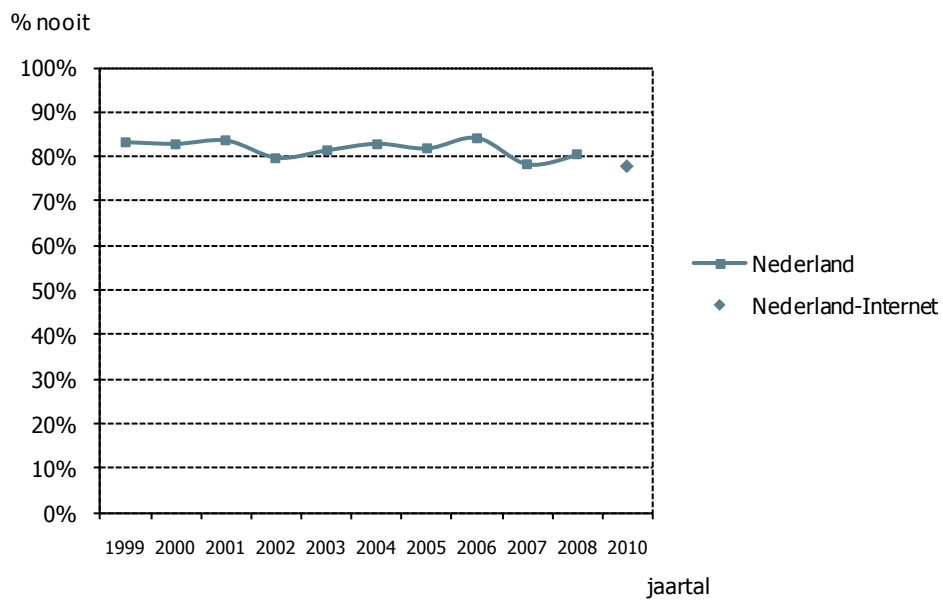
De overgrote meerderheid van de automobilisten in Nederland geeft aan nooit te auto te rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid (kunnen) beïnvloeden (85%); beginnende bestuurders zeggen vaker dat dit nooit gebeurt (92%).

Autorijden na het gebruik van drugs blijkt - volgens eigen zeggen - bijna niet voor te komen (98% nooit). Van de beginnende bestuurders geeft eveneens de overgrote meerderheid aan nooit onder invloed van drugs te rijden (99%).

Figuur 4.2.1 Rijden onder invloed –Nederland 2010



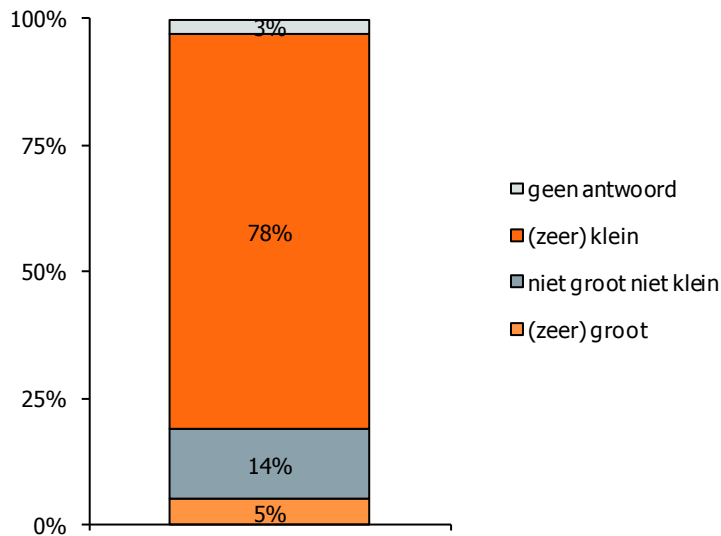
Figuur 4.2.2 Rijden met 2 à 3 glazen alcohol – 2000-2010 (% nooit)



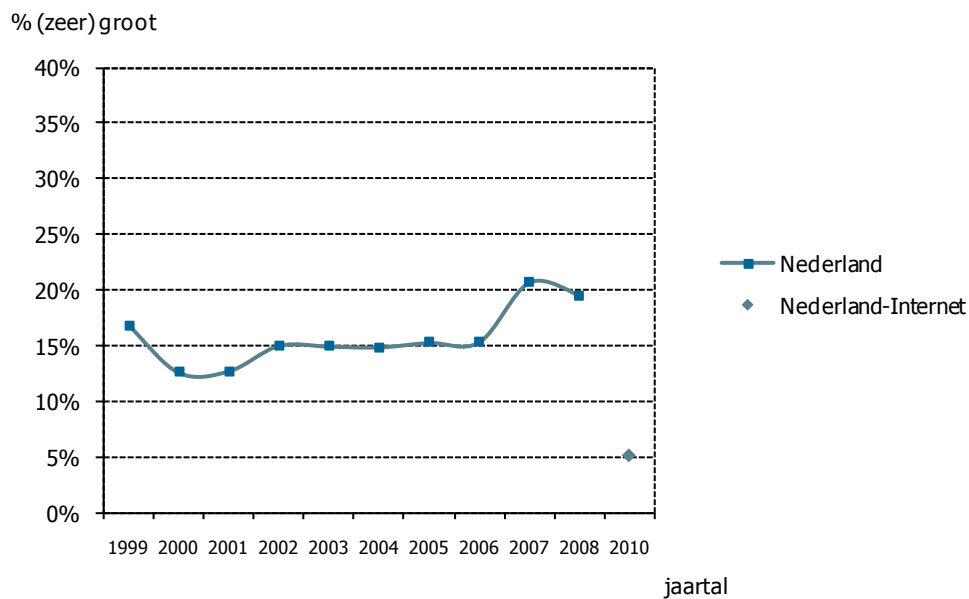
4.2.2 Pakkans

De pakkans bij het overtreden van de alcoholnorm wordt laag ingeschat: vijf procent van de automobilisten in Nederland denkt dat deze kans (zeer) groot is. Zowel onder beginnende als onder oudere bestuurders ligt dit percentage iets hoger (beide 7%).

Figuur 4.2.3 Ingeschatte pakkans bij rijden met alcohol – Nederland 2010



Figuur 4.2.4 Ingeschatte pakkans bij rijden met alcohol – 2000-2010 (% (zeer) groot)

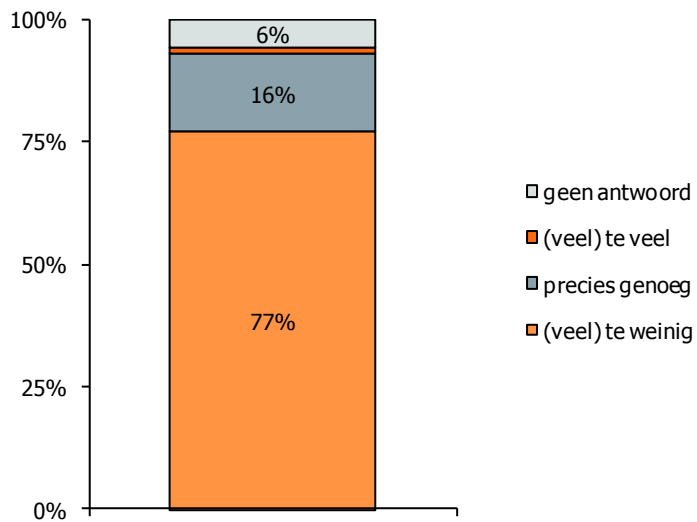


4.2.3 Draagvlak controles

Ruim driekwart van de automobilisten meent dat er (veel) te weinig op alcohol wordt gecontroleerd (77%). Zowel oudere als beginnende bestuurders vinden iets minder vaak dan de gemiddelde automobilist dat er (veel) te weinig alcoholcontroles zijn (respectievelijk 73% en 74%).

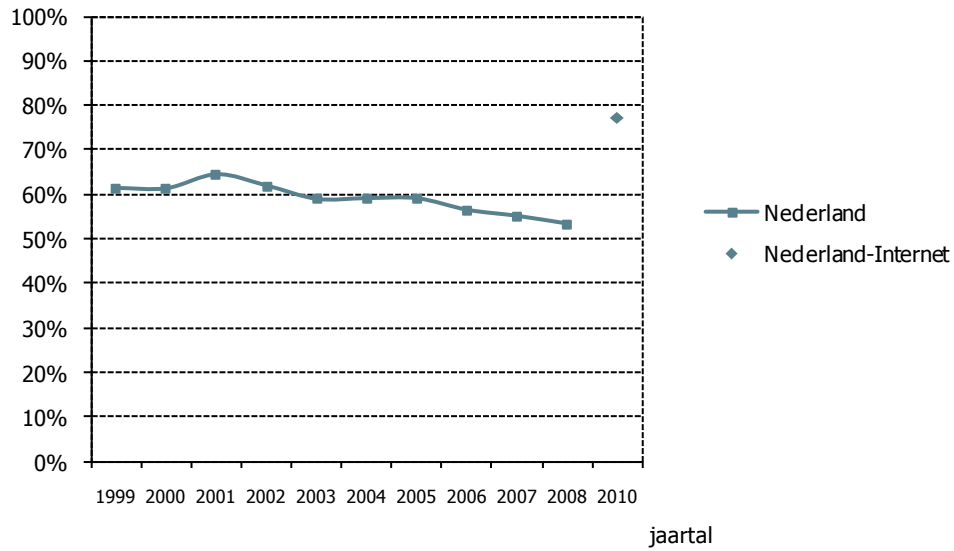
Vrijwel alle automobilisten in Nederland vinden dat alcoholcontroles (heel) zinvol zijn (99%).

Figuur 4.2.5 Oordeel aantal controles alcohol – Nederland 2010

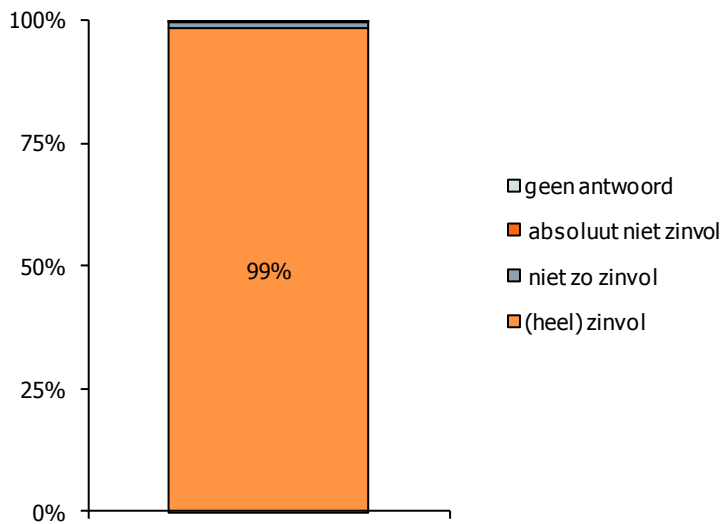


Figuur 4.2.6. Oordeel aantal controles alcohol – 2000-2010 (% (veel) te weinig)

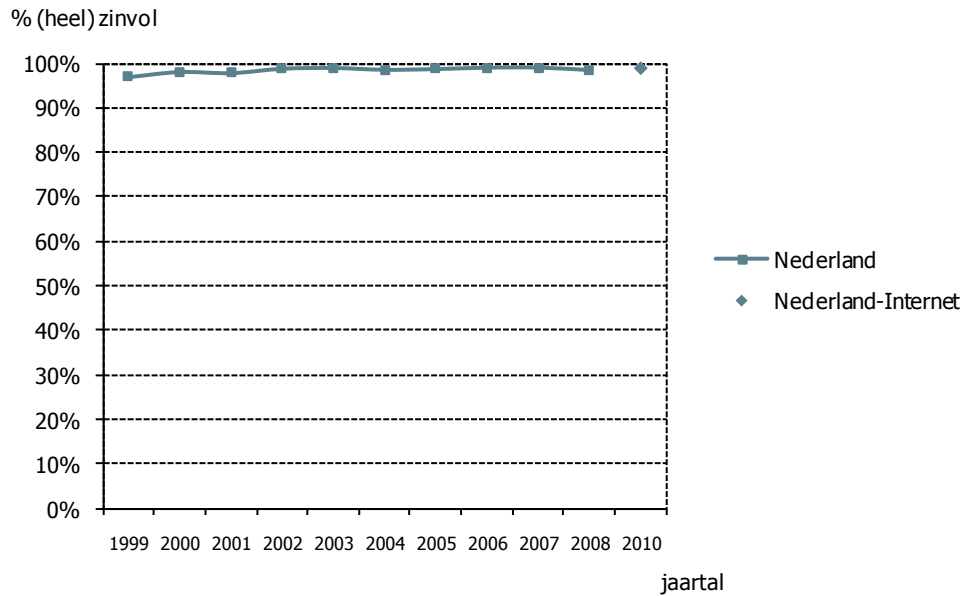
% (veel) te weinig



Figuur 4.2.7 Zinvolheid controles alcohol –Nederland 2010



Figuur 4.2.8 Zinvolheid controles alcohol – 2000-2010 (% (heel) zinvol)

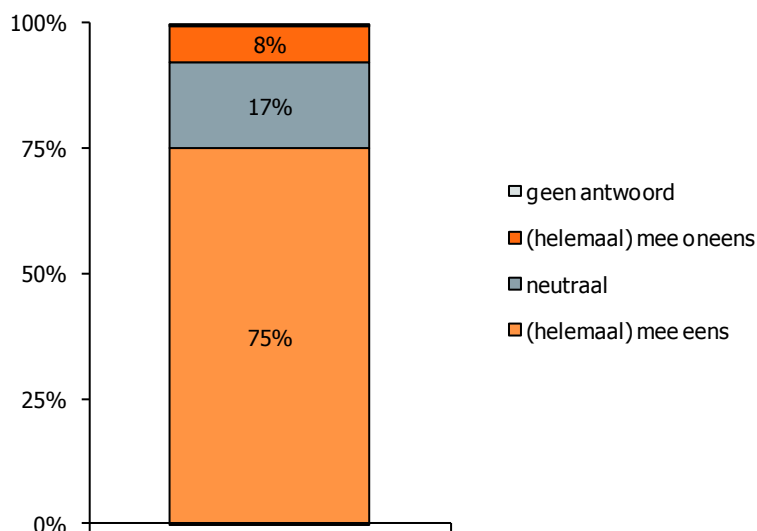


4.2.4 Risicoperceptie door overtreders

Aan de automobilisten die wel eens auto rijden na 2 à 3 glazen alcohol en/of wel eens in de ochtend rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid, is de volgende stelling voorgelegd: "Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate".

Driekwart van de overtreders blijkt het hier (helemaal) mee eens te zijn (75%). Van de beginnende automobilisten die de alcoholnorm wel eens overtreden, is een groter deel van mening dat een paar glazen alcohol de kans op ongelukken in sterke mate vergroot (90%). Oudere overtreders zijn het juist minder vaak met de stelling eens (65%).

Figuur 4.2.9 Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate – Nederland 2010



4.2.5 Regionale verschillen

Tabel 4.2.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Rijden na 2 à 3 glazen alcohol	% nooit	Kennemerland Rotterdam-Rijnmond Zuid-Holland-Zuid	Groningen Gelderland-Midden Noord-Holland Noord
Rijden in de ochtend na alcohol	% nooit	Limburg-Noord Limburg-Zuid	Gooi en Vechtstreek Hollands Midden
Rijden met vermoeidheid	% nooit	Gelderland-Zuid	Noord-Holland Noord
Rijden na gebruik medicijnen	% nooit	Zeeland Limburg-Zuid	Hollands Midden
Rijden na gebruik drugs	% nooit		
Pakkans	% (zeer) groot	Groningen Noord- en Oost-Gelderland	Zaanstreek-Waterland Limburg-Zuid
Aantal controles	% (veel) te weinig	Amsterdam-Amstelland Haaglanden	Friesland Noord- en Oost-Gelderland Noord-Holland Noord
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol		

4.3 Resultaten motorrijders

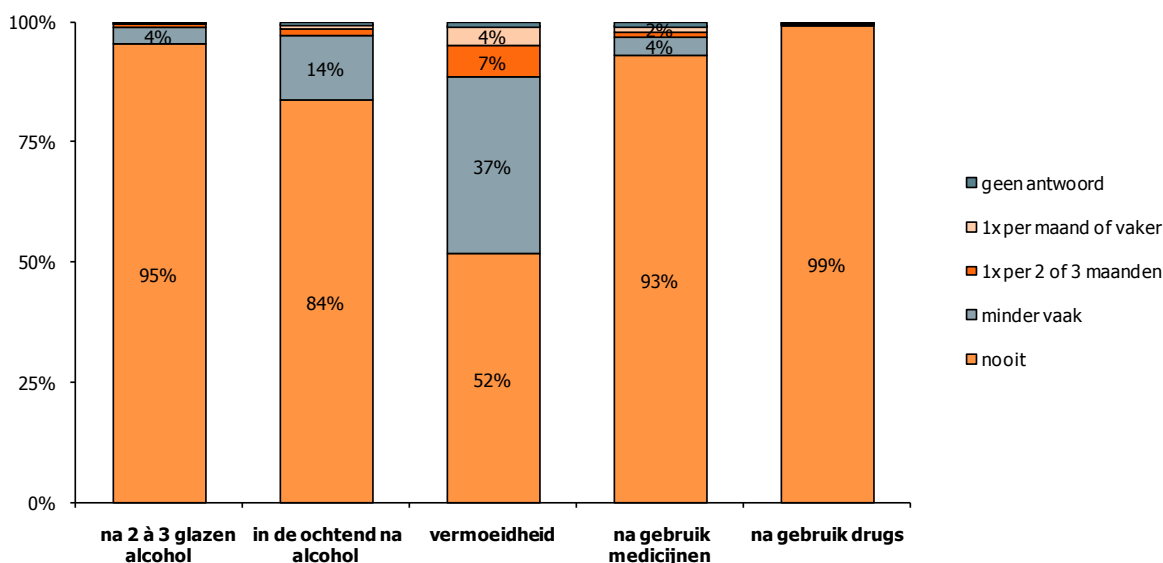
4.3.1 Gedrag

De overgrote meerderheid van de motorrijders in Nederland zegt nooit motor te rijden na 2 à 3 glazen alcohol (95%) of in de ochtend motor te rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid (84%).

Iets meer dan de helft van de motorrijders zegt nooit een motor te besturen terwijl men zich daar eigenlijk te vermoeid voor voelt (52%). Bijna de helft zegt dat dit wel eens voorkomt; dit is veelal minder vaak dan eens per 3 maanden (37%).

Motorrijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid (kunnen) beïnvloeden komt volgens de overgrote meerderheid van de motorrijders nooit voor (93%). Bijna alle ondervraagde motorrijders zeggen nooit te rijden na het gebruik van drugs (99%).

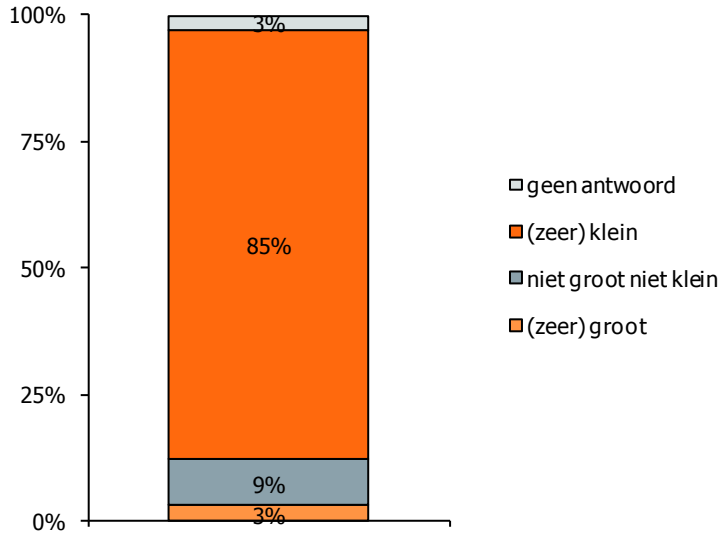
Figuur 4.3.1 Rijden onder invloed – Nederland 2010



4.3.2 Pakkans

De kans om gepakt te worden bij rijden met alcohol, wordt door de motorrijders zeer laag ingeschat: drie procent denkt dat de kans hierop (zeer) groot is.

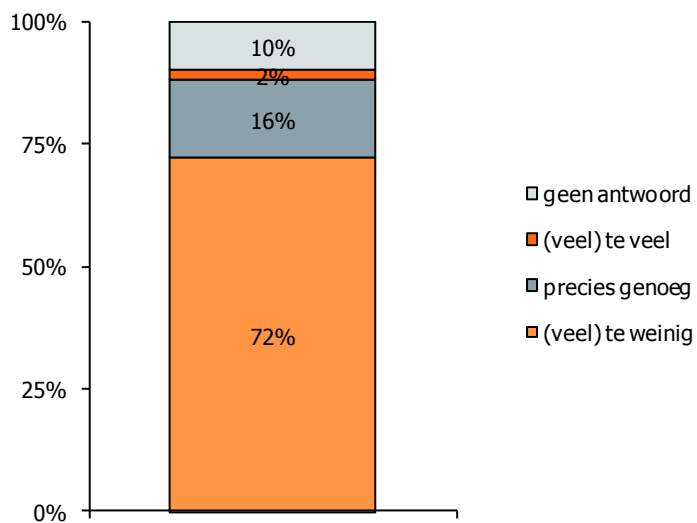
Figuur 4.3.2 Ingeschatte pakkans bij rijden met alcohol –Nederland 2010



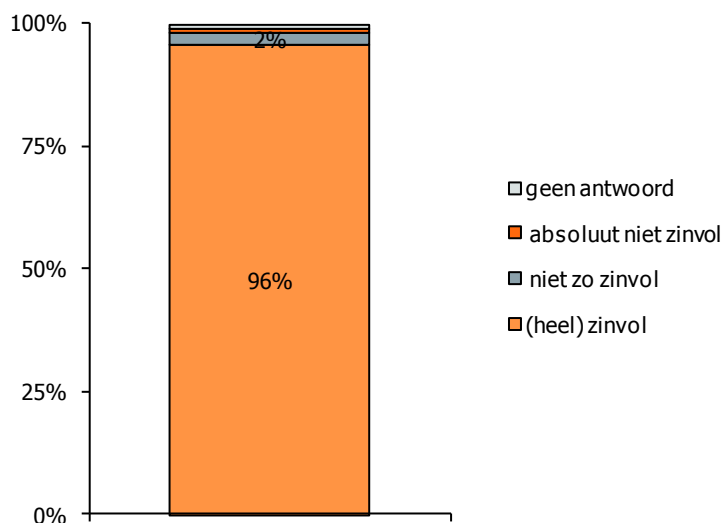
4.3.3 Draagvlak controles

In Nederland meent bijna driekwart van de motorrijders dat er (veel) te weinig op alcohol wordt gecontroleerd (72%). Bijna alle motorrijders vinden dat alcoholcontroles (heel) zinvol zijn (96%).

Figuur 4.3.3 Oordeel aantal controles alcohol – Nederland 2010



Figuur 4.3.4 Zinvolheid controles alcohol – Nederland 2010

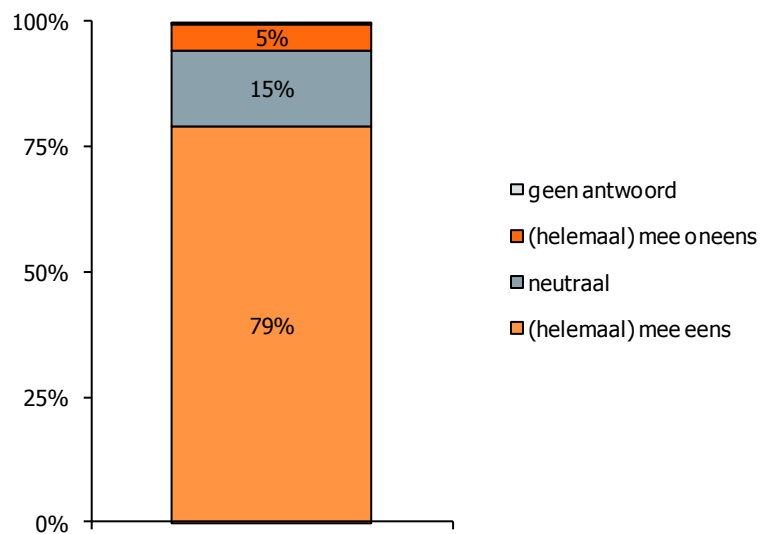


4.3.4 Risicoperceptie door overtredders

Aan de motorrijders die wel eens motor rijden na 2 à 3 glazen alcohol en/of wel eens in de ochtend rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid, is de volgende stelling voorgelegd: "Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate".

Zo'n acht op de tien overtredders blijken het hier (helemaal) mee eens te zijn (79%).

Figuur 4.3.9 Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate – Nederland 2010



4.3.5 Regionale verschillen

Tabel 4.3.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Rijden na 2 à 3 glazen alcohol	% nooit	Amsterdam-Amstelland Midden- en West-Brabant Brabant-Noord	
Rijden in de ochtend na alcohol	% nooit		
Rijden met vermoeidheid	% nooit	Gelderland-Midden Amsterdam-Amstelland	Drenthe Twente Brabant-Noord
Rijden na gebruik medicijnen	% nooit		Hollands Midden
Rijden na gebruik drugs	% nooit		
Pakkans	% (zeer) groot		Amsterdam-Amstelland
Aantal controles	% (veel) te weinig	Amsterdam-Amstelland	Zuid-Holland-Zuid
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Haaglanden Brabant-Noord	Noord-Holland Noord

4.4 Resultaten bromfietzers

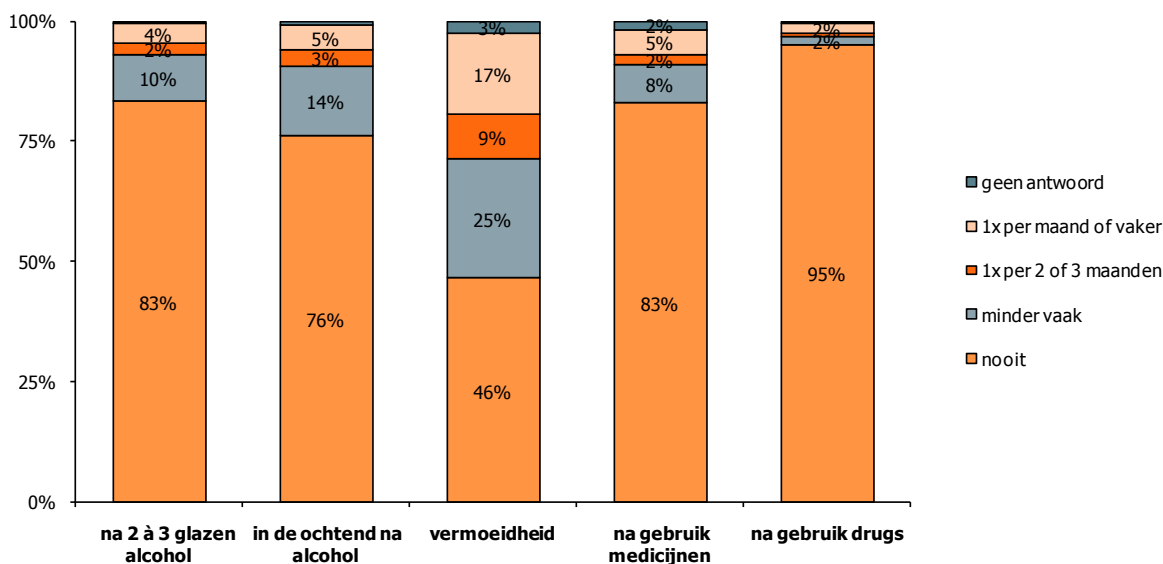
4.4.1 Gedrag

In Nederland zegt ruim viervijfde deel van de bromfietzers nooit te rijden na 2 à 3 glazen alcohol (83%). Driekwart bestuurt nooit een bromfiets in de ochtend terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid (76%).

Ongeveer één op de zes bromfietzers (17%) zegt minimaal één keer per maand bromfiets te rijden terwijl men zich daar eigenlijk te vermoeid voor voelt. Bijna de helft zegt dat dit nooit voorkomt (46%).

Bromfiets rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid (kunnen) beïnvloeden, komt volgens de overgrote meerderheid van de bromfietzers nooit voor (83%). Bijna alle ondervraagde bromfietzers zeggen nooit te rijden na het gebruik van drugs (95%).

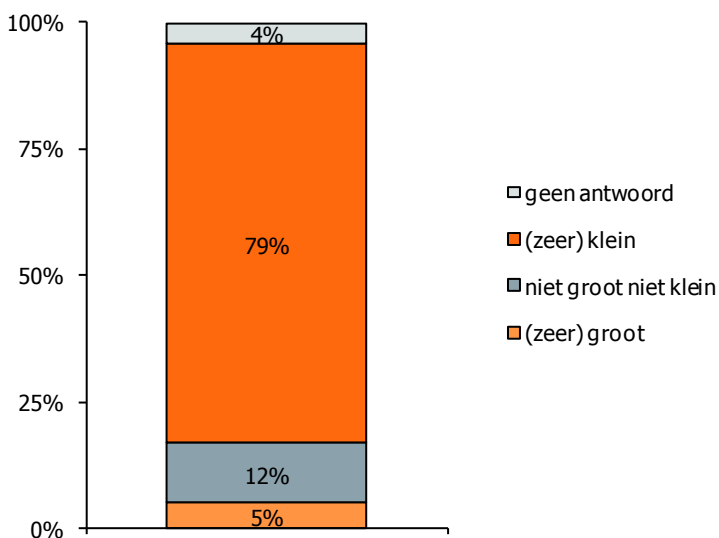
Figuur 4.4.1 Rijden onder invloed – Nederland 2010



4.4.2 Pakkans

Vijf procent van de bromfietzers in Nederland denkt dat de pakkans bij het overtreden van de alcoholnorm (zeer) groot is.

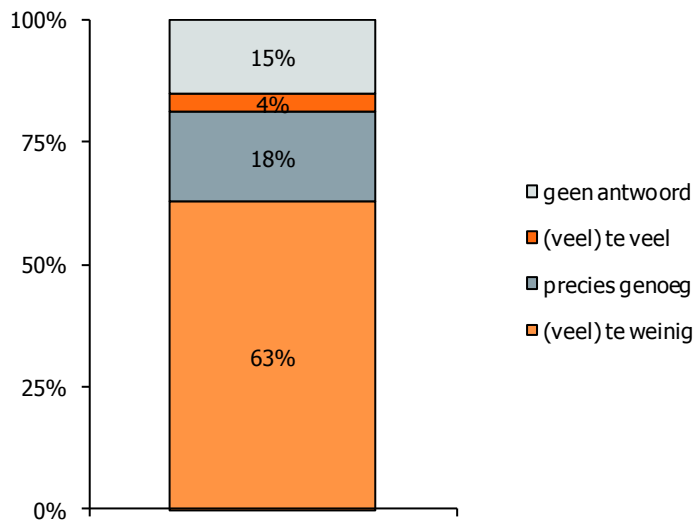
Figuur 4.4.2 Ingeschatte pakkans bij rijden met alcohol – Nederland 2010



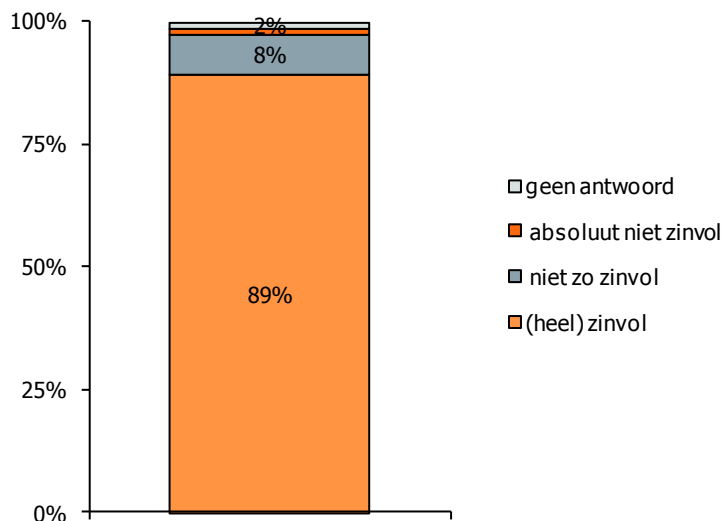
4.4.3 Draagvlak controles

Bijna tweederde deel van de bromfietzers in Nederland meent dat er (veel) te weinig op alcohol wordt gecontroleerd (63%). Circa negen op de tien bromfietzers vinden de controles op alcohol (heel) zinvol (89%).

Figuur 4.4.3 Oordeel aantal controles alcohol – Nederland 2010



Figuur 4.4.4 Zinvolheid controles alcohol – Nederland 2010

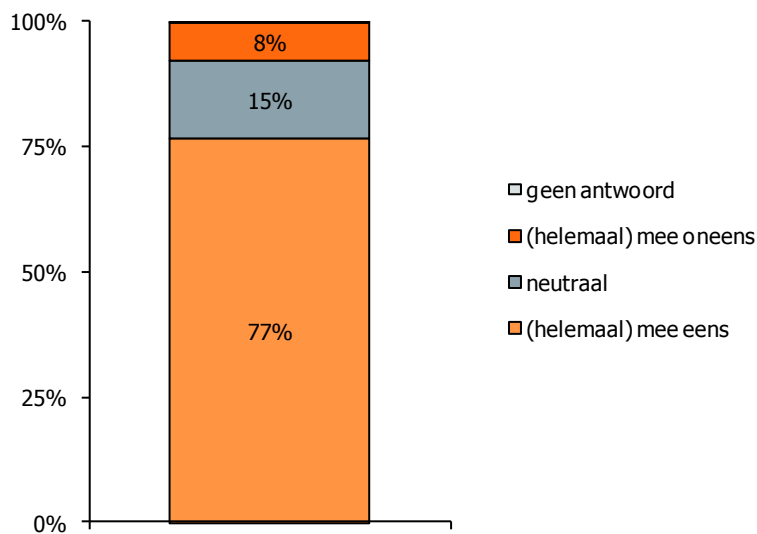


4.4.4 Risicoperceptie door overtreders

Aan de bromfietzers die wel eens bromfiets rijden na 2 à 3 glazen alcohol en/of wel eens in de ochtend rijden terwijl de genuttigde alcoholische dranken van de avond daarvoor mogelijk nog invloed hebben op de rijvaardigheid, is de volgende stelling voorgelegd: "Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate".

Ruim driekwart van overtreders blijkt het hier (helemaal) mee eens te zijn (77%).

Figuur 4.4.9 Een paar glazen alcohol vergroot de kans op ongelukken in sterke mate – Nederland 2010



4.4.5 Regionale verschillen

Tabel 4.4.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Rijden na 2 à 3 glazen alcohol	% nooit	Amsterdam-Amstelland	
Rijden in de ochtend na alcohol	% nooit	Noord-Holland Noord	
Rijden met vermoeidheid	% nooit	Haaglanden Brabant-Zuid-Oost	
Rijden na gebruik medicijnen	% nooit		
Rijden na gebruik drugs	% nooit	Amsterdam-Amstelland	Noord-Holland Noord
Pakkans	% (zeer) groot		
Aantal controles	% (veel) te weinig	Gelderland-Midden Noord-Holland Noord	Noord- en Oost-Gelderland
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Amsterdam-Amstelland	Zaanstreek-Waterland

5. Snelheid

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk behandelt de resultaten van automobilisten, motorrijders en bromfietzers met betrekking tot het overtreden van de maximumsnelheid, de pakkans hierbij en het draagvlak voor controles op snelheid.

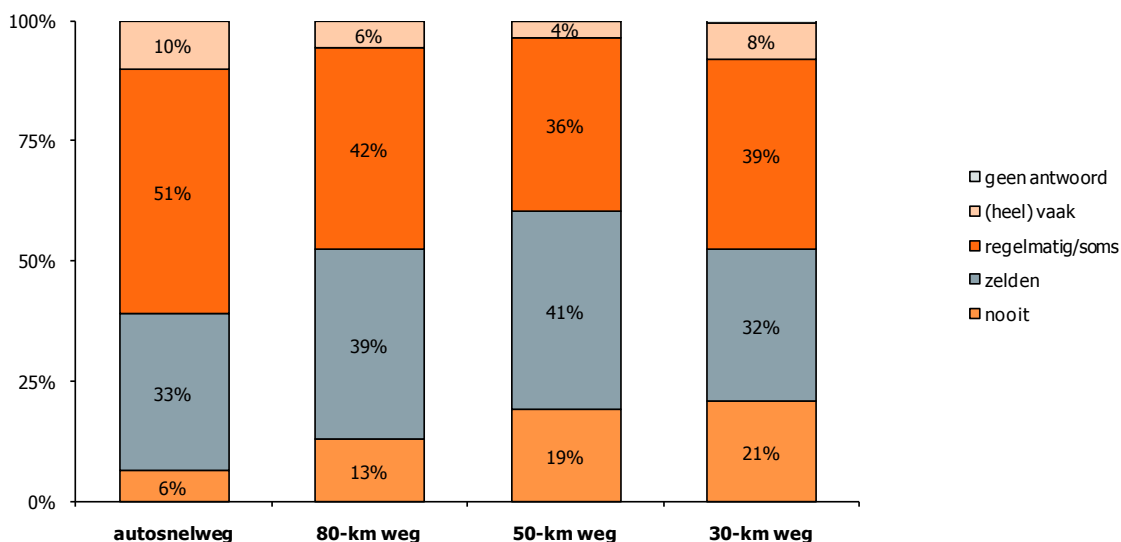
5.2 Resultaten automobilisten

5.2.1 Gedrag

Over het algemeen geldt dat naarmate de toegestane snelheid lager ligt, meer automobilisten aangeven nooit te hard te rijden. Zo zegt zes procent van de automobilisten nooit te hard te rijden op de autosnelweg, op de 80-kilometerweg ligt dit op 13 procent en voor de 50- en 30-kilometer wegen geldt dat circa een vijfde (respectievelijk 19% en 21%) hier nooit te hard rijdt.

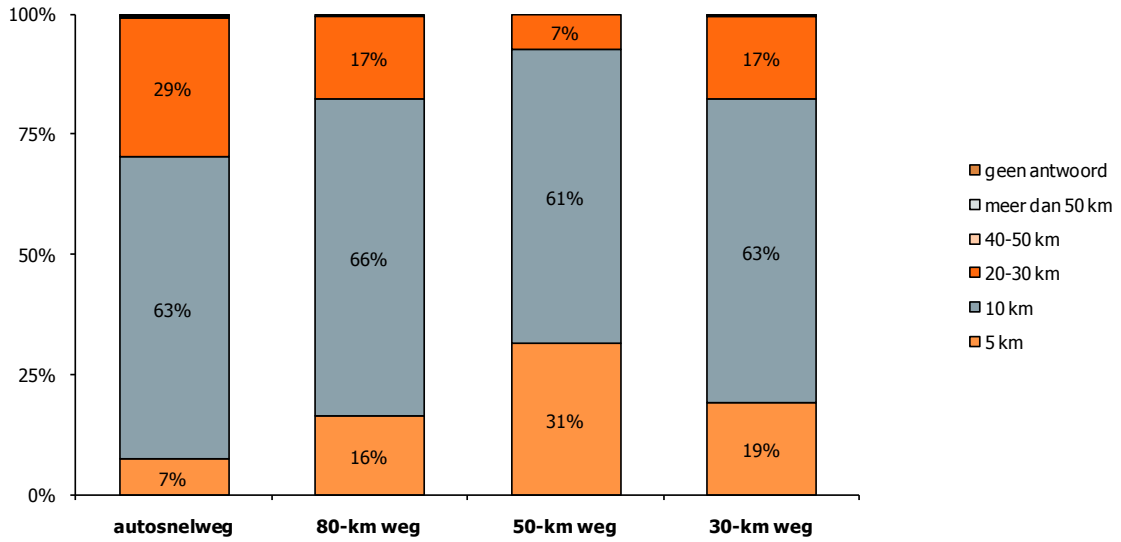
Voor alle typen wegen geldt dat oudere bestuurders vaker aangeven nooit de maximumsnelheid te overtreden, terwijl beginnende bestuurders juist vaker aangeven (heel) vaak te hard rijden.

Figuur 5.2.1 Overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – Nederland 2010

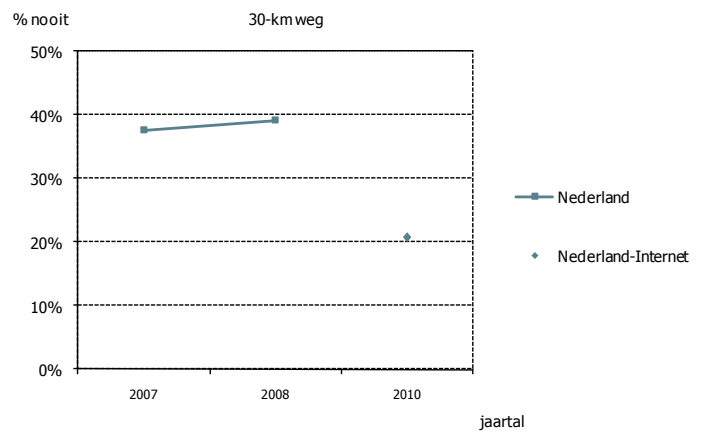
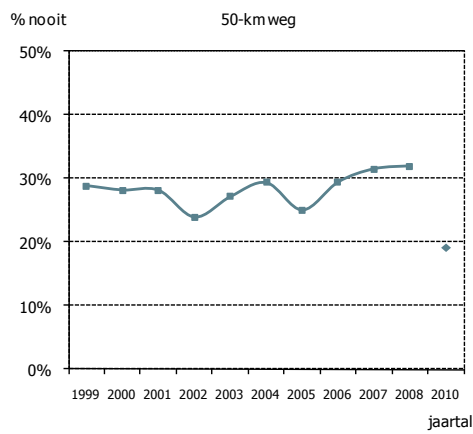
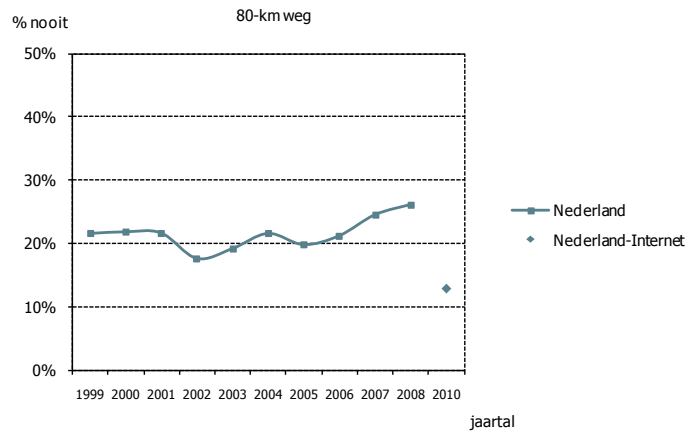
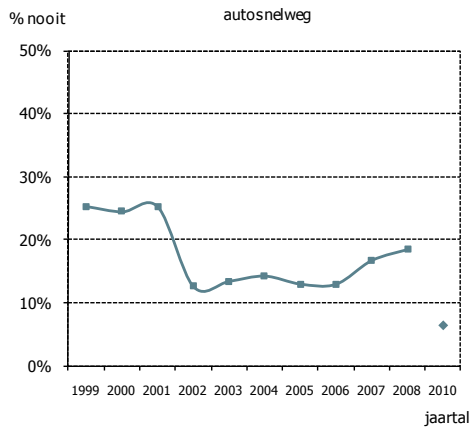


De automobilisten die heel vaak, vaak of regelmatig te hard rijden, is gevraagd met hoeveel kilometer men gemiddeld de snelheidslimiet overschrijdt. We zien dat voor alle typen wegen geldt dat in Nederland de overgrote meerderheid ongeveer tien kilometer te hard rijdt. Oudere bestuurders die snelheid overschrijden op de autosnelweg en op de 50-kilometer weg, rijden hier relatief vaak 'slechts' vijf kilometer te hard.

Figuur 5.2.2 Hoogte overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – Nederland 2010



Figuur 5.2.3 Overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – 1999-2010 (% nooit)

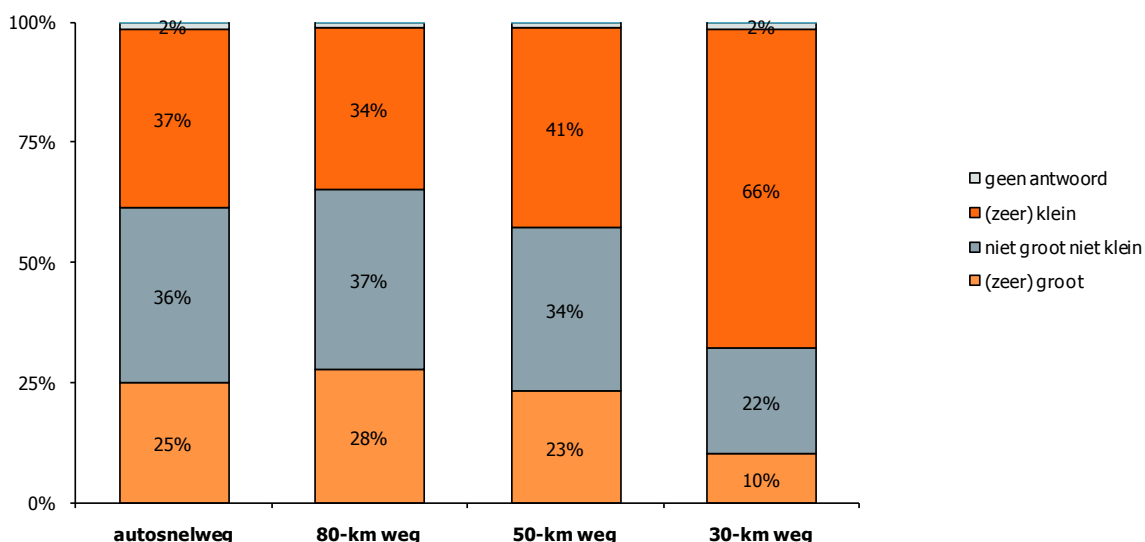


5.2.2 Pakkans

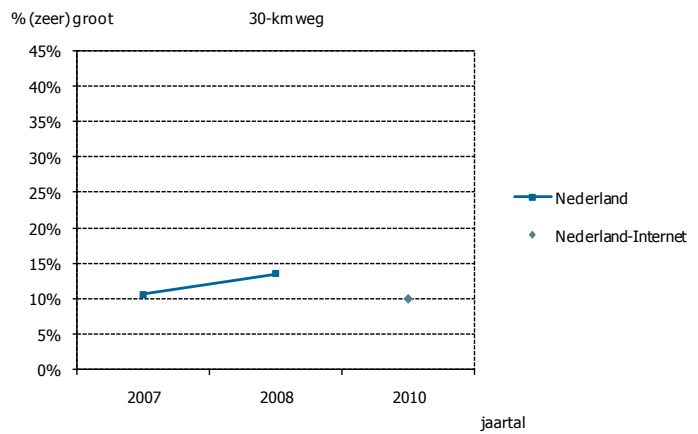
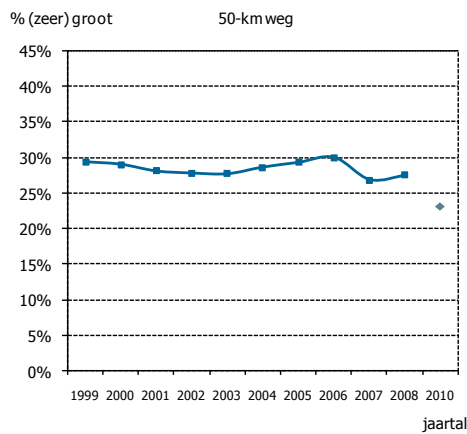
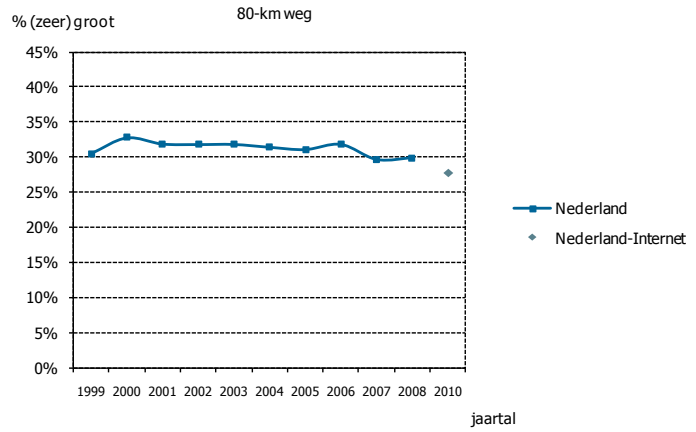
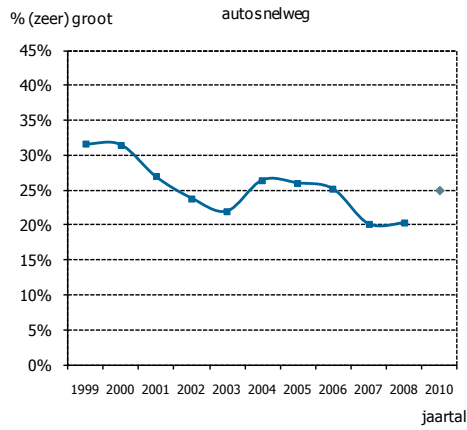
Zowel voor de autosnelweg als voor de 80- en de 50-kilometer wegen geldt dat ongeveer een kwart van de automobilisten denkt dat de pakkans bij te hard rijden (zeer) groot is. Een lagere pakkans is er volgens de automobilisten op de 30-kilometer wegen: hier vindt één op de tien dat de kans om gepakt te worden (zeer) groot is en tweederde deel meent dat deze kans (zeer) klein is.

Oudere bestuurders vinden vaker dan de gemiddelde automobilist in Nederland dat de pakkans (zeer) groot is bij te hard rijden op de autosnelweg en op de 80- en 50-kilometer wegen. Beginnende bestuurders achten de pakkans op de autosnelweg en de 80-kilometer weg juist vaker (zeer) klein.

Figuur 5.2.4 Ingeschatte pakkans bij overtreding snelheidslimieten – Nederland 2010



Figuur 5.2.5 Ingescatte pakkans bij overtreding snelheidslimieten – 1999-2010 (% (zeer) groot)



5.2.3 Draagvlak controles

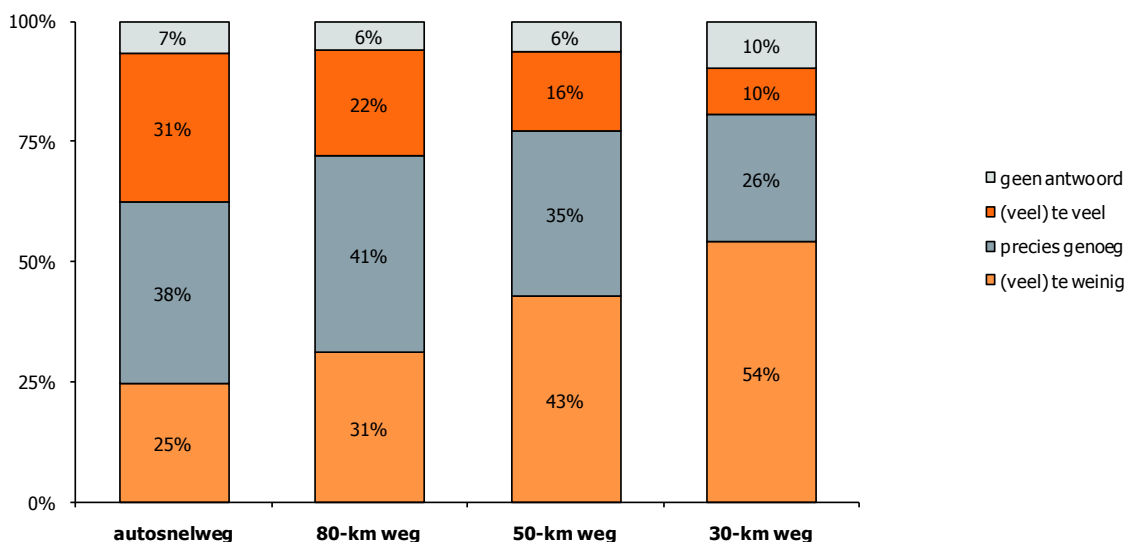
Een kwart van de automobilisten in Nederland meent dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op snelheid op autosnelwegen (25%); voor de 80-kilometer wegen ligt dit op bijna een derde deel (31%). Aanzienlijk meer automobilisten vinden dat er op de 50- en de 30-kilometer wegen (veel) te weinig controles op snelheid zijn (respectievelijk 43% en 54%).

Voor alle typen wegen geldt dat beginnende bestuurders minder vaak dan de gemiddelde automobilist vinden dat er (veel) te weinig controles zijn. Oudere bestuurders menen juist vaker dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd.

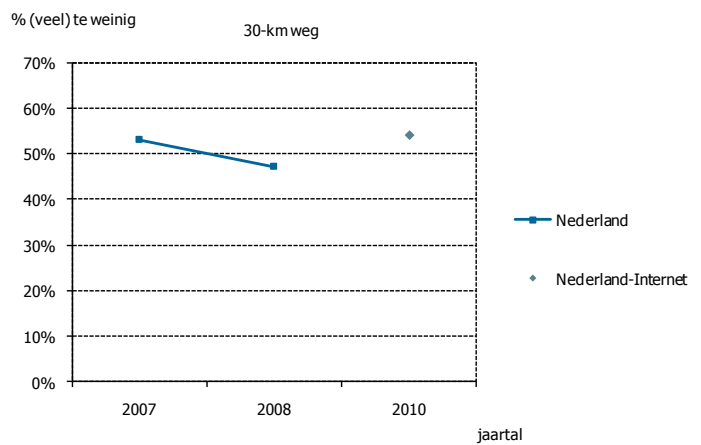
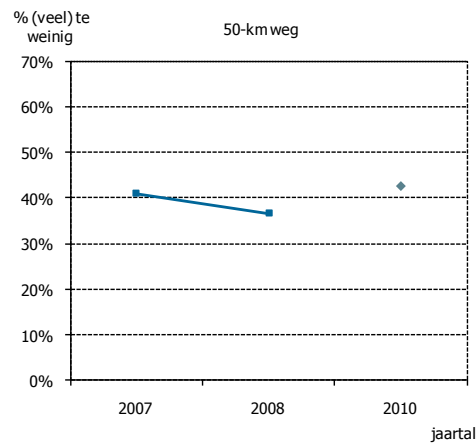
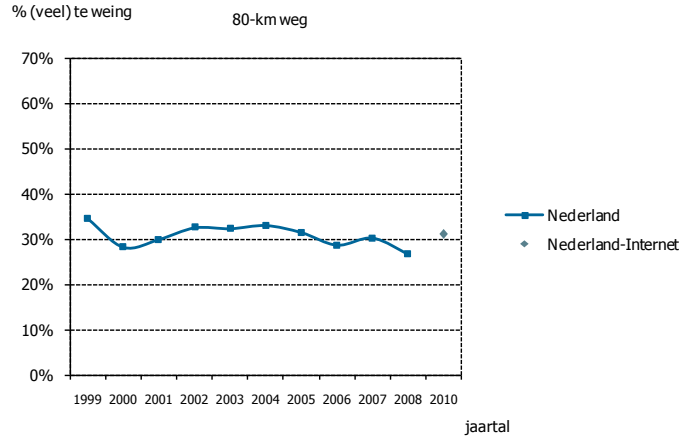
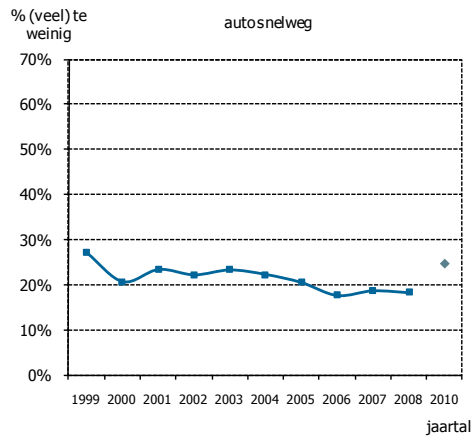
Snelheidscontroles op de autosnelweg worden het minst zinvol geacht: iets minder dan de helft van de automobilisten in Nederland vindt deze controles (heel) zinvol (48%). Voor controles op snelheid op de andere typen wegen geldt dat een ruime meerderheid van de automobilisten deze (heel) zinvol vindt. Circa tweederde deel vindt dat snelheidscontroles in het algemeen (heel) zinvol zijn (68%).

Voor alle typen wegen - uitgezonderd de 30-kilometer weg - geldt dat oudere bestuurders relatief vaak vinden dat snelheidscontroles hier (heel) zinvol zijn. Ook snelheidscontroles in het algemeen worden door deze doelgroep vaak (heel) zinvol genoemd. Beginnende bestuurders vinden in mindere mate dan de gemiddelde automobilist dat controles op de 80- en 50-kilometer wegen (heel) zinvol zijn.

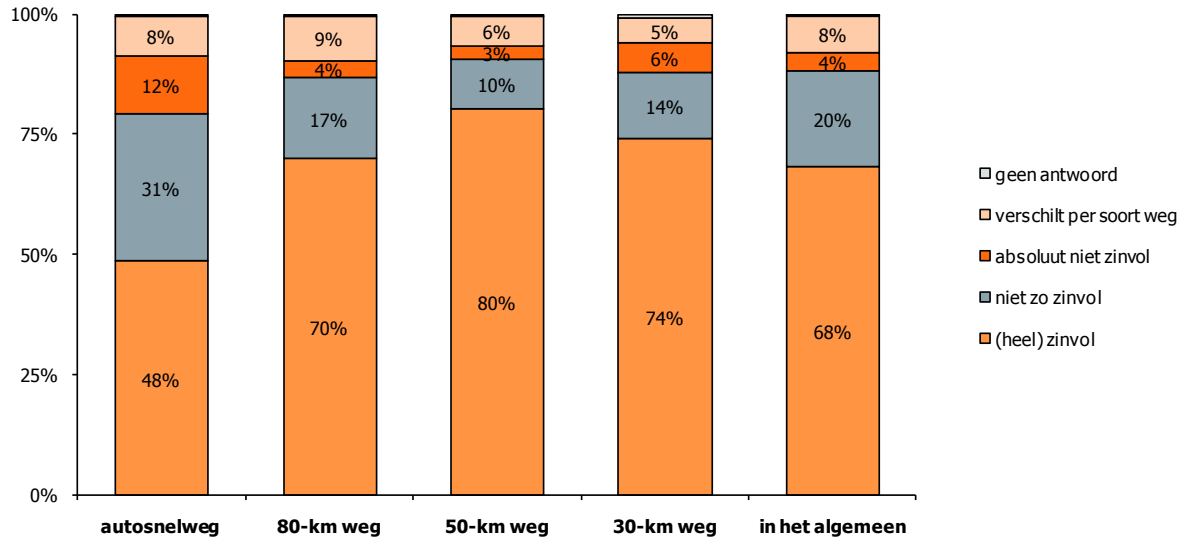
Figuur 5.2.6 Oordeel aantal controles snelheid – Nederland 2010



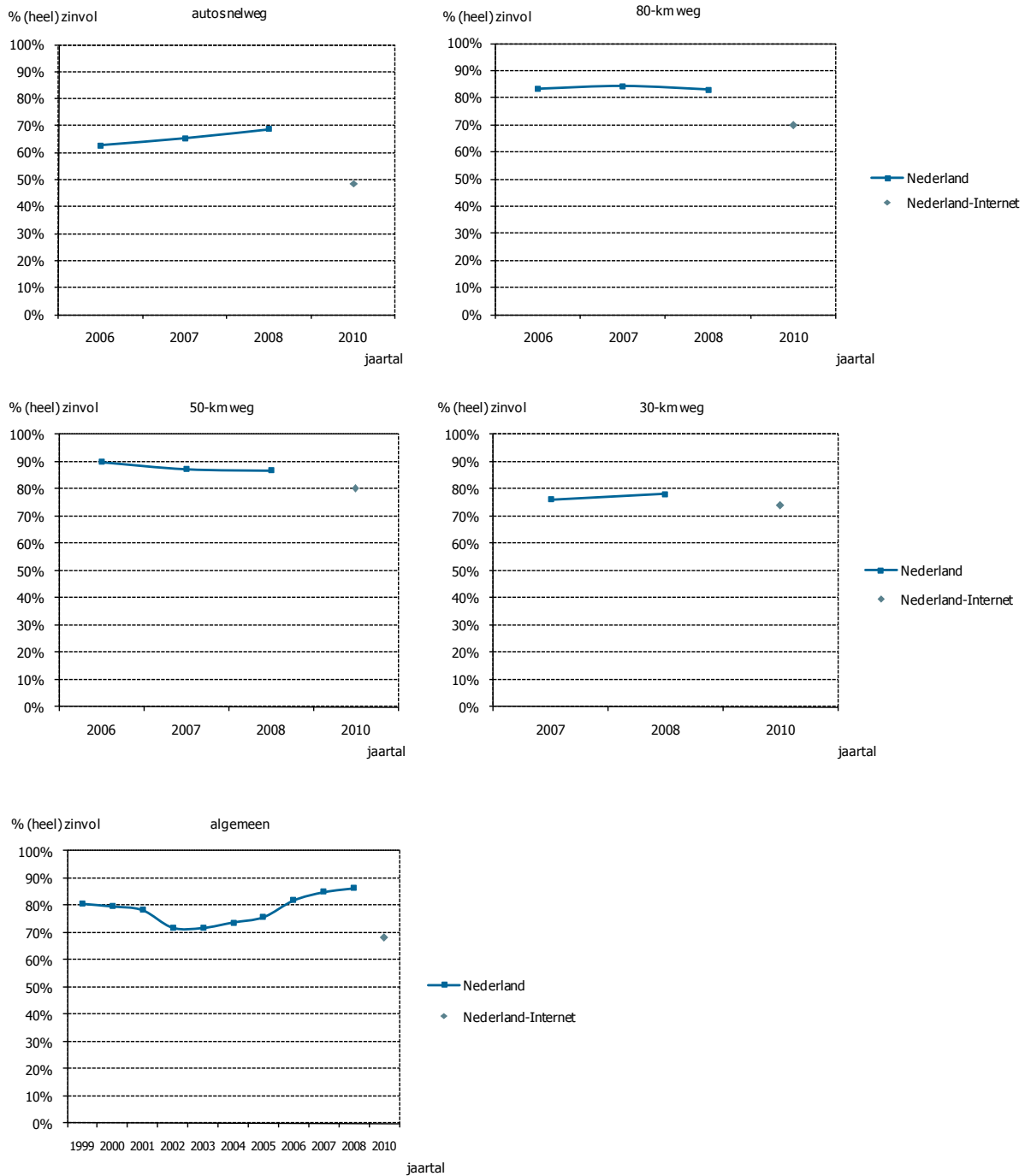
Figuur 5.2.7 Oordeel aantal controles snelheid– 2000-2010 (% (veel) te weinig)



Figuur 5.2.8 Zinvolheid controles snelheid – Nederland 2010



Figuur 5.2.9 Zinvolheid controles snelheid – 2000-2010 (% (heel) zinvol)

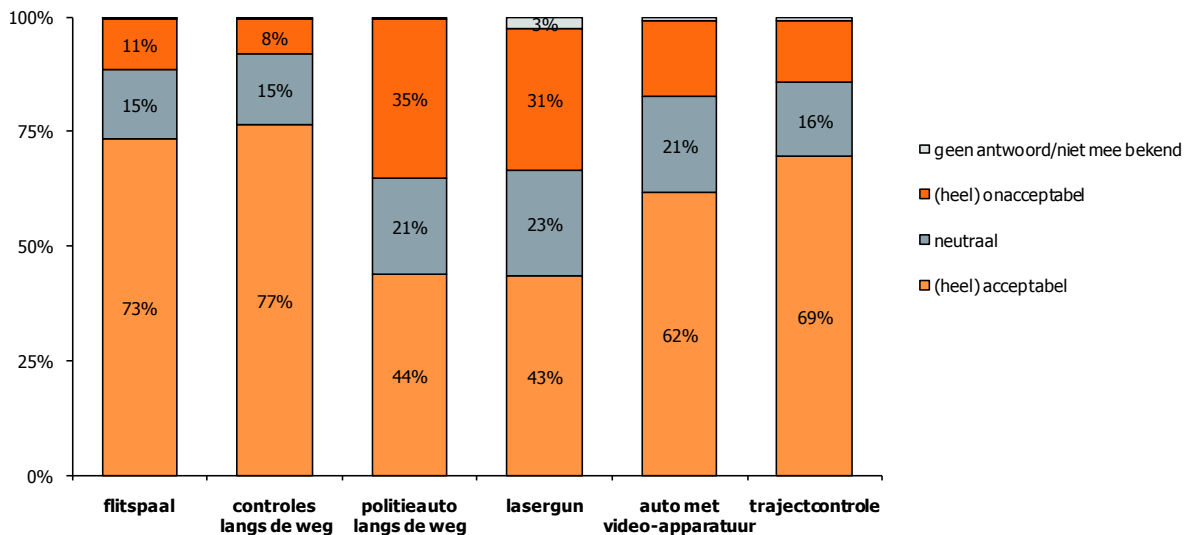


5.2.4 Acceptatie controlemiddelen

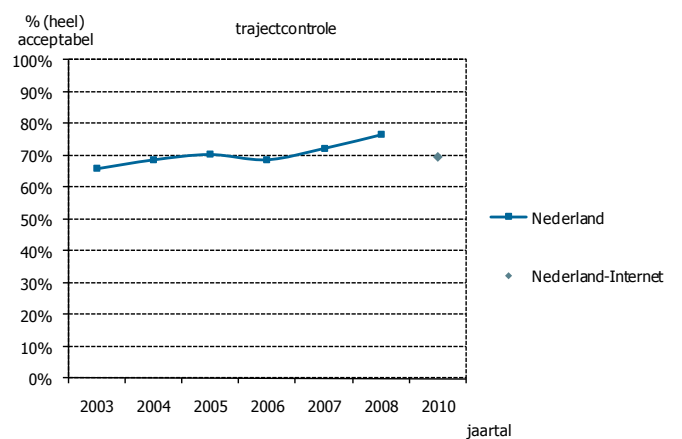
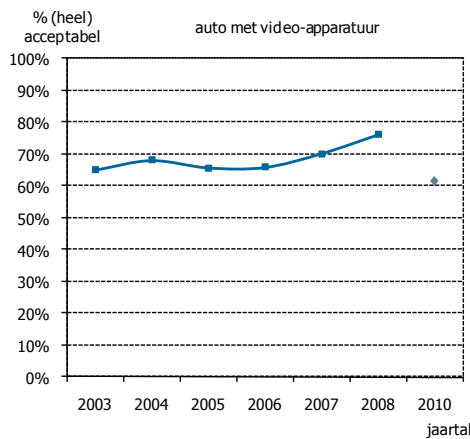
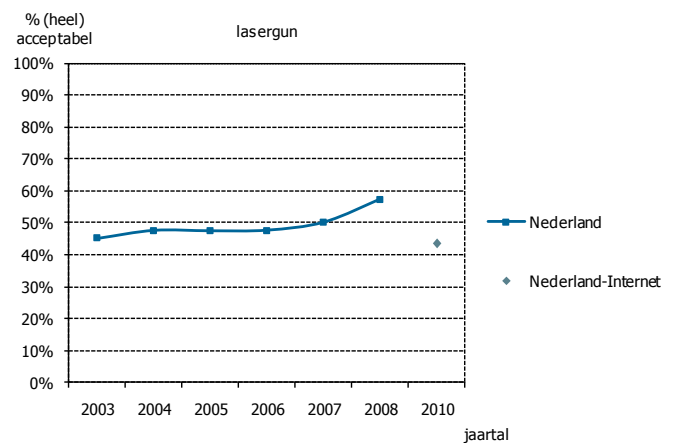
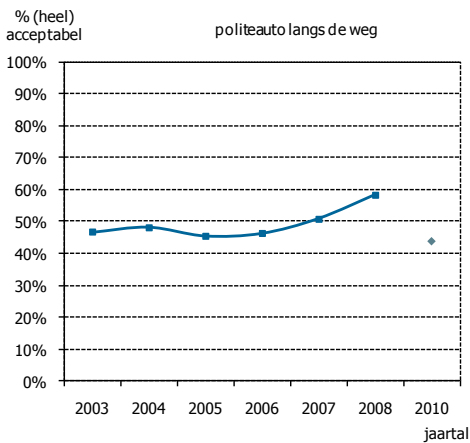
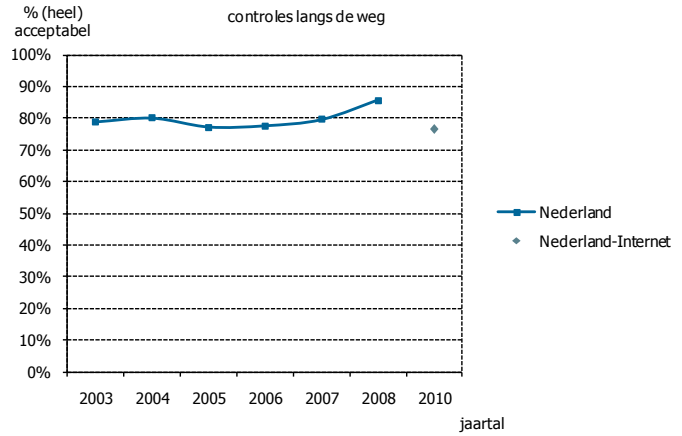
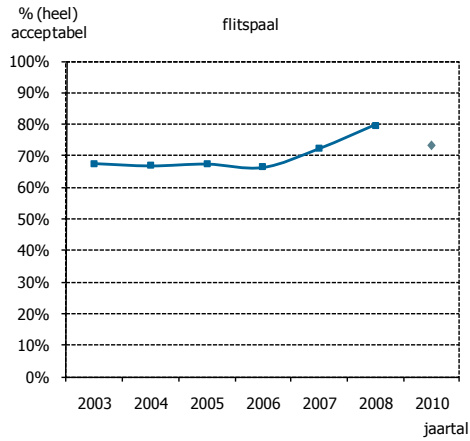
Controles langs de weg - waarbij men staande gehouden kan worden door een politieagent – en de flitspaal zijn de meest geaccepteerde controlemiddelen in Nederland. Ook de trajectcontrole en een auto met videoapparatuur worden door een meerderheid van de automobilisten als (heel) acceptabel beschouwd. De acceptatiegraad is het laagst voor een niet zichtbaar opgestelde politieauto langs de weg en de lasergun: minder dan de helft van de automobilisten vindt deze controlemiddelen (heel) acceptabel.

Oudere bestuurders geven vaker dan de gemiddelde automobilist aan dat ze de flitspaal een (heel) acceptabel controlemiddel vinden; de lasergun en een niet zichtbaar opgestelde politieauto worden juist minder vaak acceptabel geacht. Beginnende bestuurders vinden minder vaak dan gemiddeld dat controles langs de weg, een niet zichtbaar opgestelde politieauto langs de weg en een auto met videoapparatuur (heel) acceptabel controlemiddelen zijn.

Figuur 5.2.10 Acceptatie controlemiddelen – Nederland 2010



Figuur 5.2.11 Acceptatie controlemiddelen – 2003-2010 (% (heel) acceptabel)

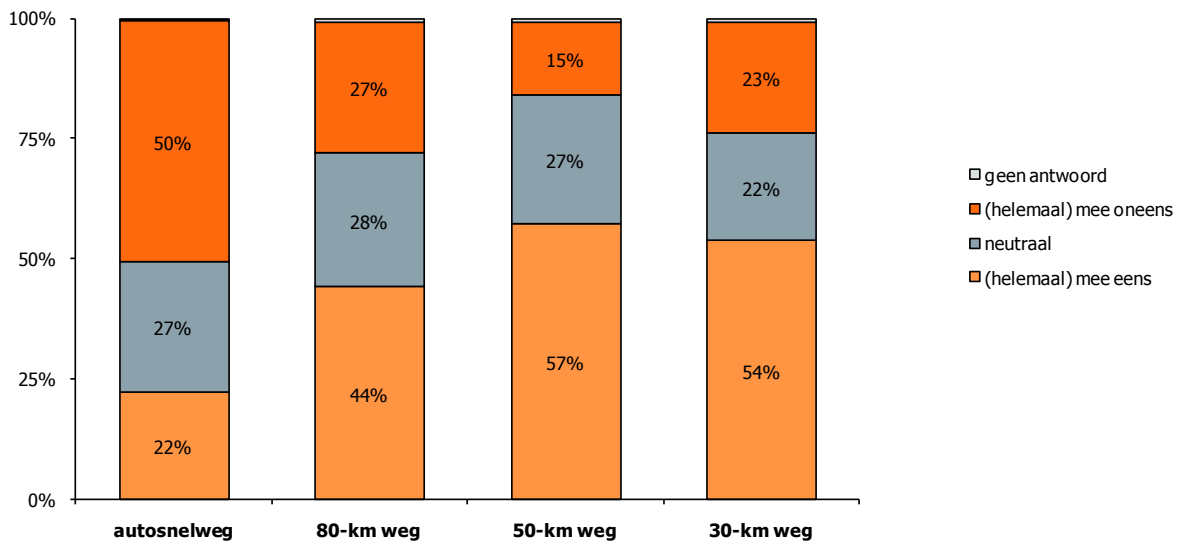


5.2.5 Risicoperceptie door overtreders

Aan de automobilisten die (heel) vaak of regelmatig met 20 kilometer per uur of meer de snelheid overtreden, is voor elk wegtype de volgende stelling voorgelegd: "Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken".

Minder dan een kwart van de snelheidsovertreders vindt dat het overtreden van de snelheidslimiet op de autosnelweg de kans op ongelukken vergroot; de helft vindt dat dit niet het geval is. Voor de overige typen wegen geldt dat de grootste groep wel van mening is dat te hard rijden de kans op ongelukken doet toenemen.

Figuur 5.2.12 Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken – Nederland 2010



5.3 Kennis tijdelijke verkeerstekens en -borden

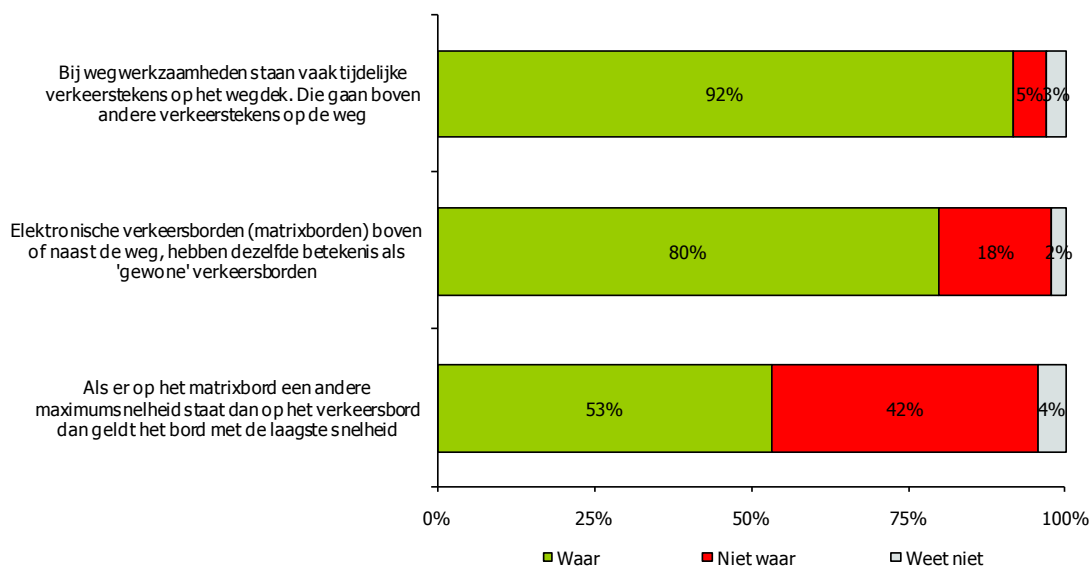
Aan de automobilisten is een drietal juiste stellingen over tijdelijke verkeerstekens en matrixborden voorgelegd, waarbij gevraagd is per stelling aan te geven of deze waar is of niet.

De overgrote meerderheid weet dat tijdelijke verkeerstekens op het wegdek boven andere verkeerstekens gaan (92%); onder beginnende bestuurders ligt dit percentage nog iets hoger (95%).

Vier op de vijf automobilisten geven terecht aan dat matrixborden dezelfde betekenis hebben als gewone verkeersborden (80%); hiervan zijn beginnende bestuurders juist minder vaak op de hoogte (69%).

Over de waarheid van de stelling "Als er op het matrixbord een andere maximumsnelheid staat dan op het verkeersbord dan geldt het bord met de laagste snelheid" zijn de meningen sterk verdeeld. Iets meer dan de helft geeft het juiste antwoord (53%); ruim vier op de tien automobilisten zeggen onterecht dat de stelling niet waar is. Ook met deze verkeersregel zijn beginnende bestuurders iets minder goed bekend (50% 'waar').

Figuur 5.2.13 Stellingen tijdelijke verkeerstekens en -borden – Nederland 2010



5.3.1 Regionale verschillen

Tabel 5.2.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Te hard rijden op autosnelweg	% nooit	Zaanstreek-Waterland	Noord- en Oost-Gelderland
Te hard rijden op 80-km weg	% nooit	Groningen Flevoland	Haaglanden Rotterdam-Rijnmond Zuid-Holland-Zuid
Te hard rijden op 50-km weg	% nooit	Kennemerland	Drenthe Noord-Holland Noord Rotterdam-Rijnmond
Te hard rijden op 30-km weg	% nooit	Midden- en West-Brabant Limburg-Noord Limburg-Zuid	Noord-Holland Noord Zaanstreek-Waterland Amsterdam-Amstelland Rotterdam-Rijnmond
Pakkans autosnelweg	% (zeer) groot	Groningen Friesland	Noord-Holland Noord Limburg-Zuid Flevoland
Pakkans 80-km weg	% (zeer) groot	Brabant-Zuid-Oost	IJsselland
Pakkans 50-km weg	% (zeer) groot	Noord-Holland Noord	Limburg-Zuid
Pakkans 30-km weg	% (zeer) groot	Gelderland-Midden Noord-Holland Noord	Zeeland Limburg-Zuid
Aantal controles autosnelweg	% (veel) te weinig	Groningen Amsterdam-Amstelland	Gelderland-Midden
Aantal controles 80-km weg	% (veel) te weinig	Groningen Zaanstreek-Waterland	Gelderland-Midden
Aantal controles 50-km weg	% (veel) te weinig	Gelderland-Zuid Amsterdam-Amstelland Brabant-Zuid-Oost	Gelderland-Midden Rotterdam-Rijnmond
Aantal controles 30-km weg	% (veel) te weinig	Amsterdam-Amstelland Brabant-Zuid-Oost Limburg-Noord	Gelderland-Midden Rotterdam-Rijnmond

Tabel 5.2.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde (vervolg)

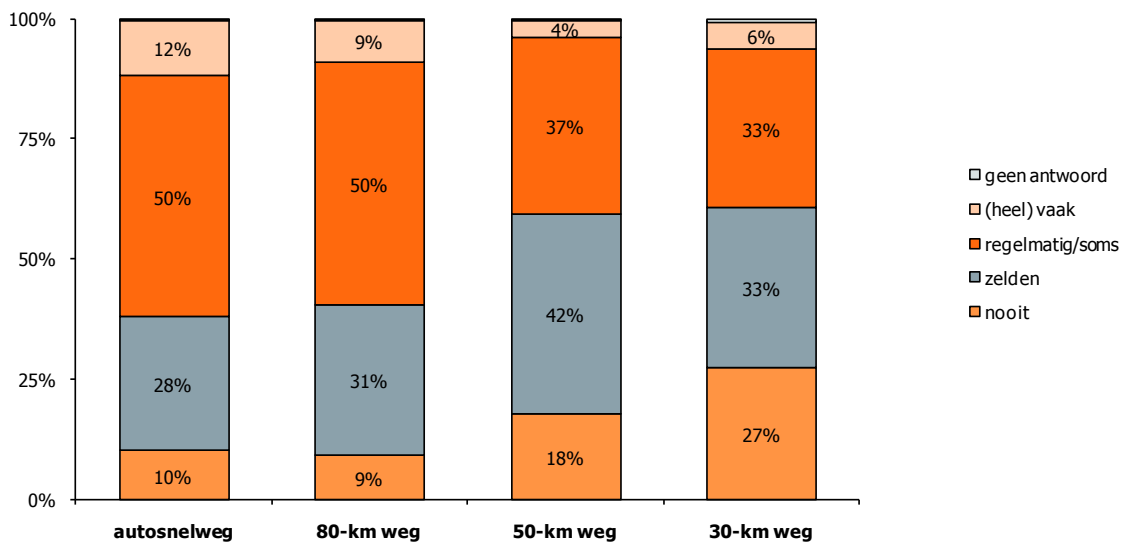
		LAGER	HOGER
Zinvolheid controles autosnelweg	% (heel) zinvol	Groningen Kennemerland Rotterdam-Rijnmond	
Zinvolheid controles 80-km weg	% (heel) zinvol	Limburg-Noord	Gelderland-Midden
Zinvolheid controles 50-km weg	% (heel) zinvol	Twente Brabant-Zuid-Oost Limburg-Noord	Friesland Gelderland-Midden
Zinvolheid controles 30-km weg	% (heel) zinvol	Twente Brabant-Zuid-Oost Limburg-Noord Limburg-Zuid	Rotterdam-Rijnmond
Zinvolheid controles algemeen	% (heel) zinvol	Gooi en Vechtstreek Rotterdam-Rijnmond	Gelderland-Midden Haaglanden Brabant-Noord
Controlemiddel flitspaal	% (heel) acceptabel	Zaanstreek-Waterland	Gelderland-Zuid
Controlemiddel controles langs de weg	% (heel) acceptabel	Haaglanden	Drenthe
Controlemiddel politieauto langs de weg	% (heel) acceptabel	Amsterdam-Amstelland	Noord- en Oost-Gelderland
Controlemiddel lasergun	% (heel) acceptabel	Groningen	
Controlemiddel auto met videoapparatuur	% (heel) acceptabel		
Controlemiddel trajectcontrole	% (heel) acceptabel	Limburg-Noord Flevoland	

5.4 Resultaten motorrijders

5.4.1 Gedrag

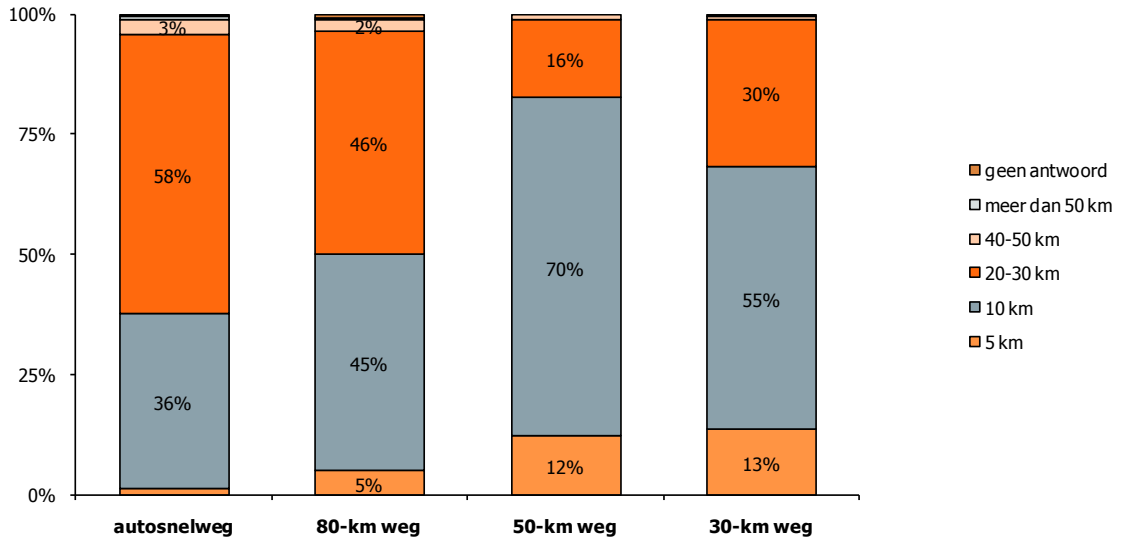
Ongeveer één op de tien motorrijders in Nederland zegt nooit te hard te rijden op de autosnelweg (10%) of de 80-kilometerweg (9%); de helft rijdt hier regelmatig of soms te hard. Voor de 50-kilometer weg geldt dat bijna een vijfde deel hier nooit te hard rijdt (18%) en ruim een kwart rijdt nooit te hard op de 30-kilometer weg.

Figuur 5.3.1 Overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – Nederland 2010



De motorrijders die vaak of regelmatig te hard rijden, is gevraagd met hoeveel kilometer men gemiddeld de snelheidslimiet overschrijdt. We zien dat voor de snelweg geldt dat de meerderheid 20 tot 30 kilometer te hard rijdt (58%). Bijna de helft van de overtreders zegt op de 80-kilometer 20 tot 30 kilometer te hard te rijden (46%); een even grote groep rijdt hier ongeveer 10 kilometer te hard (45%). Het overtreden van de snelheid op de 50- en 30-kilometer wegen gebeurt veelal met 10 kilometer per uur.

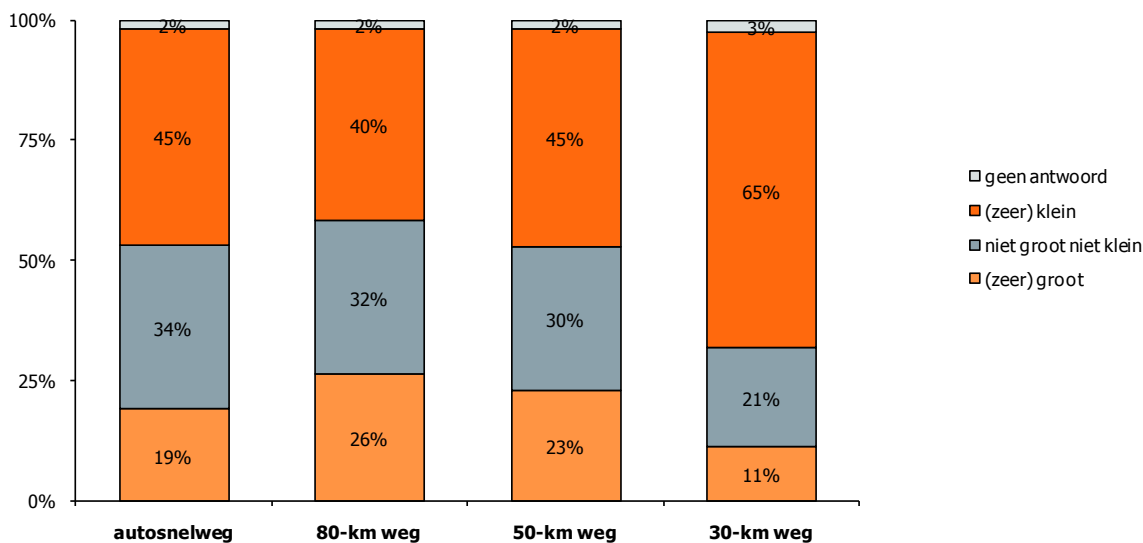
Figuur 5.3.2 Hoogte overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – Nederland 2010



5.4.2 Pakkans

Zowel voor de 80- als voor de 50-kilometer weg geldt dat circa een kwart van de motorrijders in Nederland denkt dat de pakkans bij te hard rijden (zeer) groot is (respectievelijk 26% en 23%). Voor de autosnelweg ligt dit percentage iets lager (19%). Eén op negen motorrijders denkt dat de kans om gepakt te worden voor snelheidsovertredingen op de 30-kilometer weg (zeer) groot is (11%); bijna tweederde deel meent dat de pakkans (zeer) klein is.

Figuur 5.3.2 Ingescatte pakkans bij overtreding snelheidslimieten – Nederland 2010

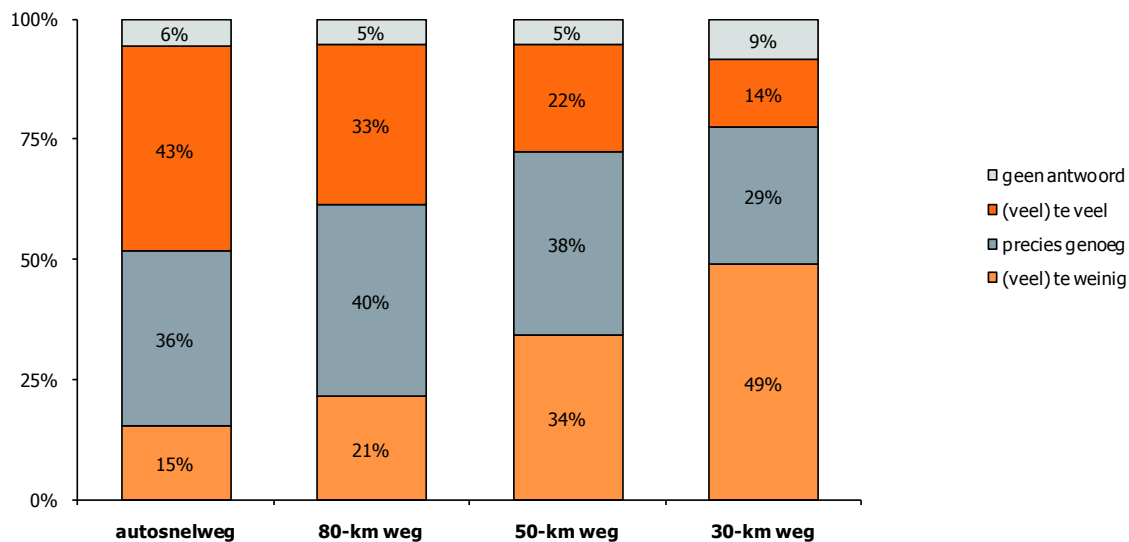


5.4.3 Draagvlak controles

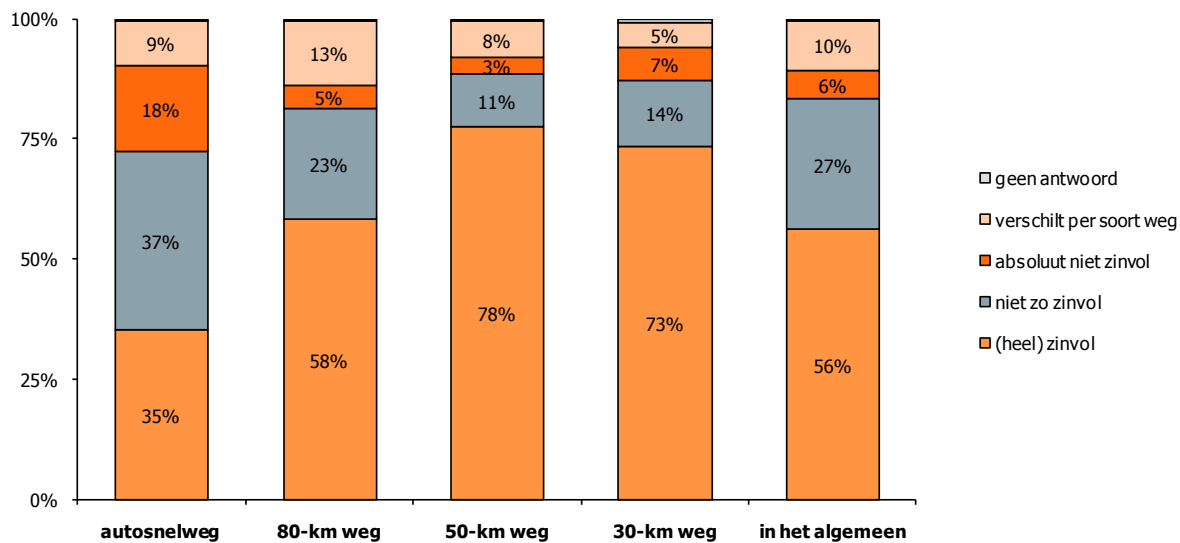
Het aandeel motorrijders dat meent dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op snelheid, ligt voor de autosnelweg op 15 procent en bij de 80-kilometerweg op 21 procent. Een aanzienlijk grotere groep meent dat er op deze typen wegen (veel) te veel wordt gecontroleerd (respectievelijk 43% en 43%). Bij de 50- en vooral de 30- kilometerwegen zien we een heel ander beeld: hier meent de grootste groep dat er (veel) te weinig controles op snelheid zijn (respectievelijk 34% en 49%).

Ruim een derde deel van de motorrijders vindt snelheidscontroles op de autosnelweg (heel) zinvol (35%). Voor controles op snelheid op alle andere typen wegen en voor snelheidscontroles in het algemeen geldt dat een meerderheid van de motorrijders deze (heel) zinvol vindt. Vooral de controles op de 50- en 30- kilometer wegen worden (heel) zinvol geacht (respectievelijk 78% en 73%).

Figuur 5.3.3 Oordeel aantal controles snelheid – Nederland 2010



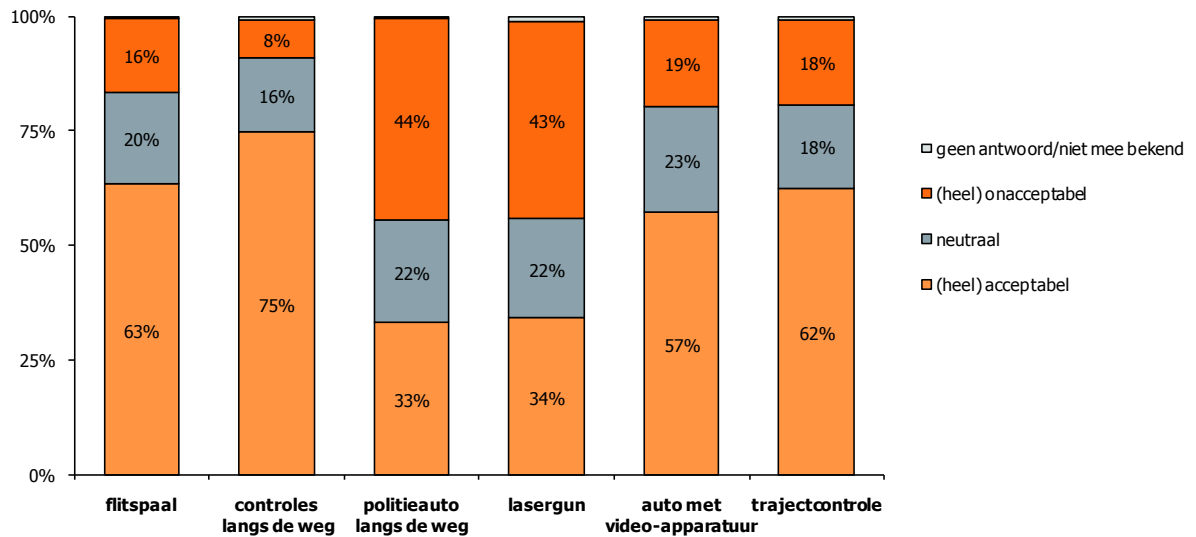
Figuur 5.3.4 Zinvolheid controles snelheid – Nederland 2010



5.4.4 Acceptatie controlemiddelen

Driekwart van de motorrijders vindt controles langs de weg - waarbij men staande gehouden kan worden door een politieagent - een (heel) acceptabel controlemiddel. De flitspaal, de trajectcontrole en een auto met videoapparatuur worden door ongeveer drievijfde deel van de motorrijders als (heel) acceptabel beschouwd; circa één op de vijf à zes noemt deze middelen (heel) onacceptabel. De acceptatiegraad is het laagst voor de lasergun en een niet zichtbaar opgestelde politieauto langs de weg. Deze controlemiddelen worden door ruim tweevijfde deel van de motorrijders als (heel) onacceptabel betiteld.

Figuur 5.3.5 Acceptatie controlemiddelen – Nederland 2010

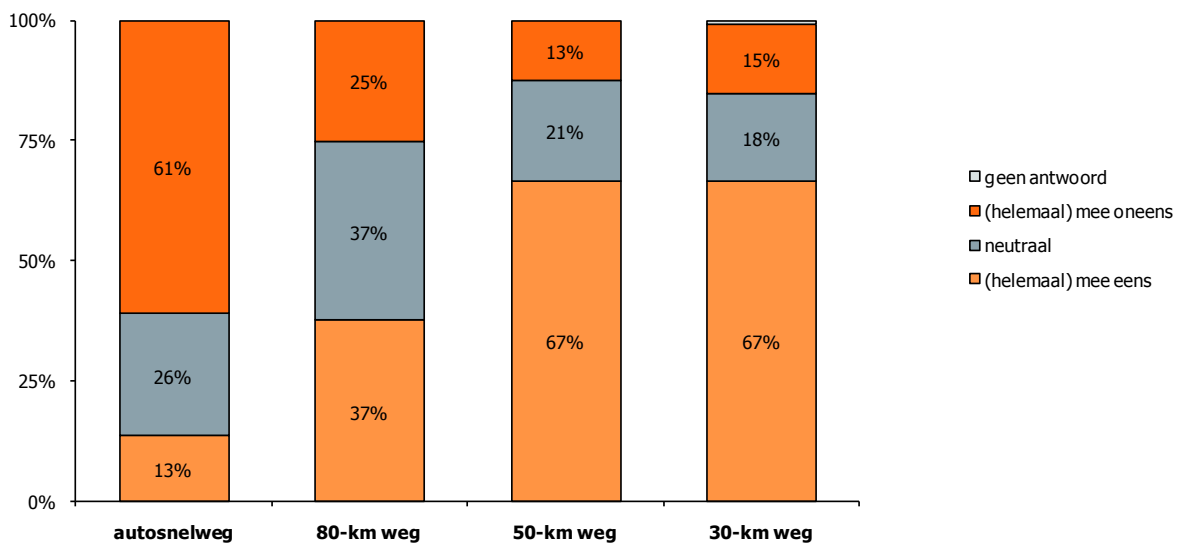


5.4.5 Risicoperceptie door overtreders

Aan de motorrijders die (heel) vaak of regelmatig met 20 kilometer per uur of meer de snelheid overtreden, is voor elk wegtype de volgende stelling voorgelegd: "Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken".

Slechts 13 procent van de snelheidsovertreders vindt dat het overtreden van de snelheidslimiet op de autosnelweg de kans op ongelukken vergroot; drievijfde deel vindt dat dit niet het geval is. Ruim een derde deel meent dat te hard rijden op de 80-kilometer weg de kans op ongelukken doet toenemen en voor de 50- en 30-kilometer wegen geldt dat tweederde deel deze mening is toegedaan.

Figuur 5.3.12 Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken – Nederland 2010



5.4.6 Regionale verschillen

Tabel 5.3.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Te hard rijden op autosnelweg	% nooit		Gelderland-Zuid Limburg-Noord Limburg-Zuid
Te hard rijden op 80-km weg	% nooit		Friesland Amsterdam-Amstelland Zuid-Holland-Zuid
Te hard rijden op 50-km weg	% nooit	IJsselland	
Te hard rijden op 30-km weg	% nooit	Gelderland-Zuid Brabant-Zuid-Oost	Zaanstreek-Waterland
Pakkans autosnelweg	% (zeer) groot		Gooi en Vechtstreek
Pakkans 80-km weg	% (zeer) groot	Noord- en Oost-Gelderland	
Pakkans 50-km weg	% (zeer) groot		Twente Gelderland-Zuid Zaanstreek-Waterland
Pakkans 30-km weg	% (zeer) groot	Utrecht	Twente Limburg-Zuid
Aantal controles autosnelweg	% (veel) te weinig		
Aantal controles 80-km weg	% (veel) te weinig	Friesland	
Aantal controles 50-km weg	% (veel) te weinig	Gelderland-Zuid Utrecht	Noord-Holland Noord
Aantal controles 30-km weg	% (veel) te weinig	Gelderland-Zuid	Limburg-Noord
Zinvolheid controles autosnelweg	% (heel) zinvol	Twente Noord-Holland Noord Zaanstreek-Waterland Gooi en Vechtstreek	Midden- en West-Brabant Limburg-Zuid
Zinvolheid controles 80-km weg	% (heel) zinvol	Twente	Gelderland-Midden
Zinvolheid controles 50-km weg	% (heel) zinvol	Brabant-Zuid-Oost	Noord-Holland Noord
Zinvolheid controles 30-km weg	% (heel) zinvol	Brabant-Zuid-Oost	Noord-Holland Noord Flevoland
Zinvolheid controles algemeen	% (heel) zinvol	Zaanstreek-Waterland	Limburg-Zuid

Tabel 5.3.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde (vervolg)

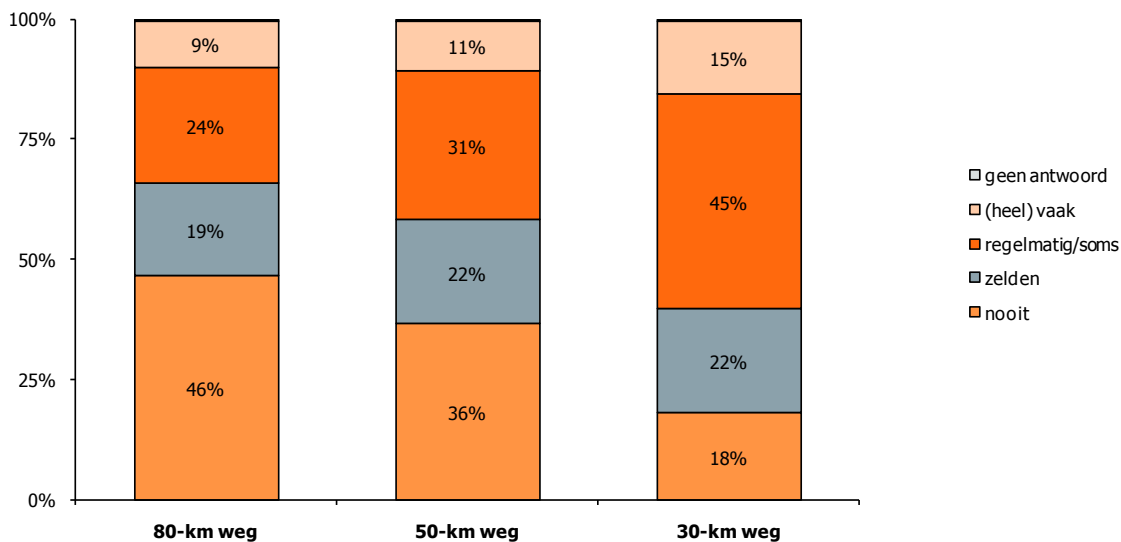
		LAGER	HOGER
Controlemiddel flitspaal	% (heel) acceptabel	Kennemerland	Gelderland-Midden Limburg-Noord Limburg-Zuid
Controlemiddel controles langs de weg	% (heel) acceptabel	Midden- en West-Brabant	
Controlemiddel politieauto langs de weg	% (heel) acceptabel		
Controlemiddel lasergun	% (heel) acceptabel	Noord-Holland Noord	Brabant-Noord
Controlemiddel auto met videoapparatuur	% (heel) acceptabel	Rotterdam-Rijnmond	Zuid-Holland-Zuid
Controlemiddel trajectcontrole	% (heel) acceptabel	IJsselland Twente Noord-Holland Noord Zaanstreek-Waterland	Gelderland-Midden Rotterdam-Rijnmond Zeeland

5.5 Resultaten bromfietzers

5.5.1 Gedrag

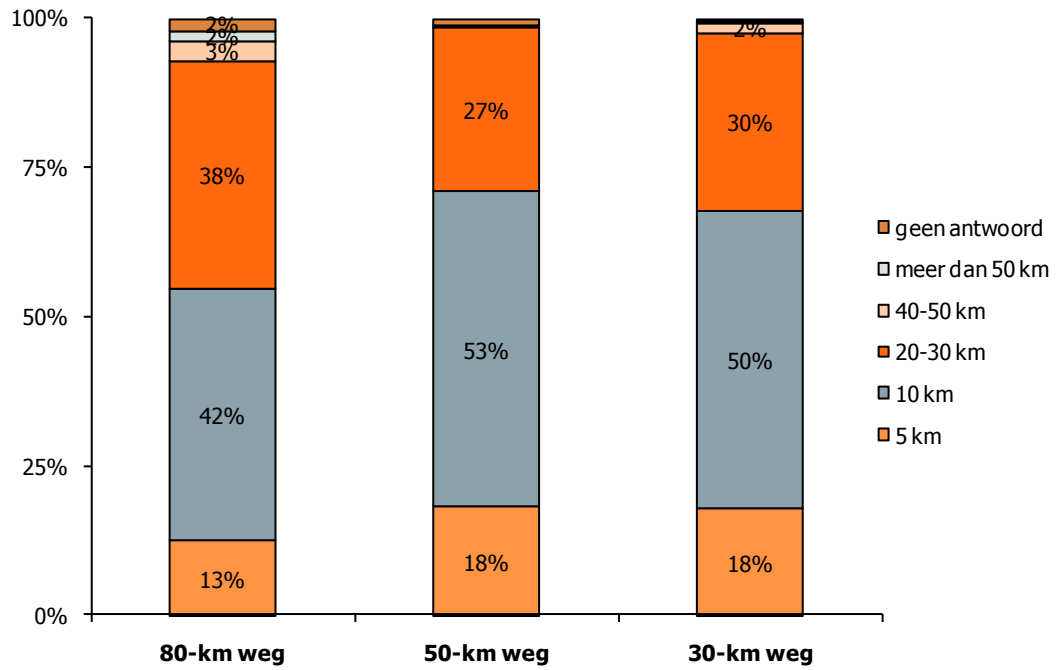
Bijna de helft van de bromfietzers in Nederland zegt nooit de maximumsnelheid te overschrijden op de provinciale wegen (46%); voor de 50-kilometer wegen binnen de bebouwde kom ligt dit op ruim een derde deel (36%). De meeste snelheidsovertredingen vinden plaats op de 30-kilometer wegen: 18 procent van de bromfietzers geeft aan hier nooit te hard te rijden.

Figuur 5.4.1 Overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – Nederland 2010



De bromfietzers die vaak of regelmatig te hard rijden, is gevraagd met hoeveel kilometer men gemiddeld de snelheidslimiet overschrijdt. We zien dat voor alle typen wegen geldt dat de grootste groep ongeveer tien kilometer te hard rijdt; op de 80-kilometer weg wordt ook vaak 20 tot 30 kilometer te hard gereden dan toegestaan voor de bromfiets.

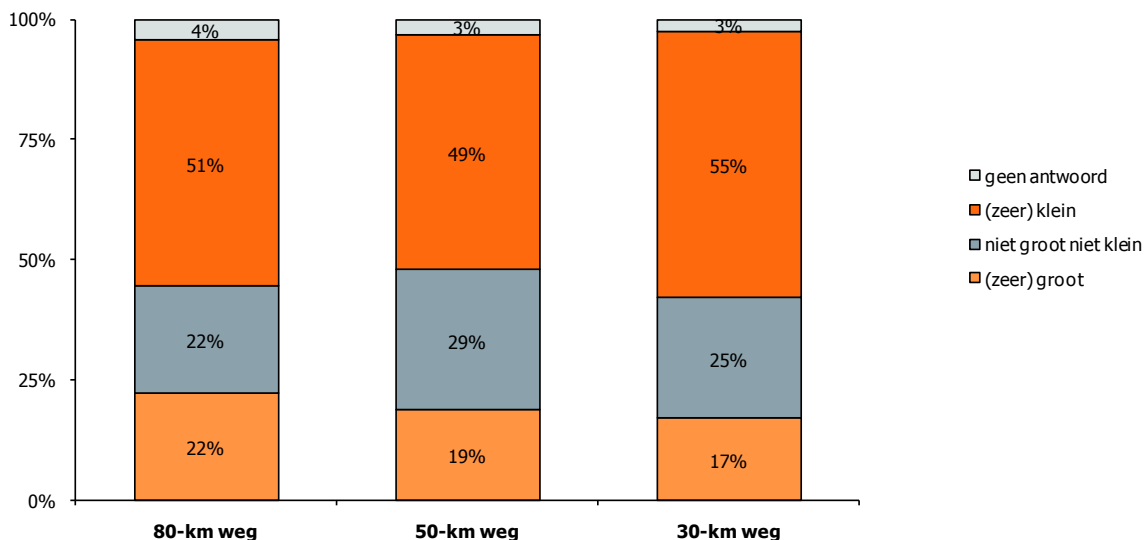
Figuur 5.4.2 Hoogte overtreding van de snelheidslimiet naar type weg – Nederland 2010



5.5.2 Pakkans

De pakkansen bij het overtreden van de snelheidslimiet worden door de bromfietzers voor alle typen wegen ongeveer even groot geacht: circa één op de vijf bromfietzers denkt dat de pakkans (zeer) groot is en ongeveer de helft schat deze kans als (zeer) klein in.

Figuur 5.4.2 Ingeschatte pakkans bij overtreding snelheidslimieten – Nederland 2010

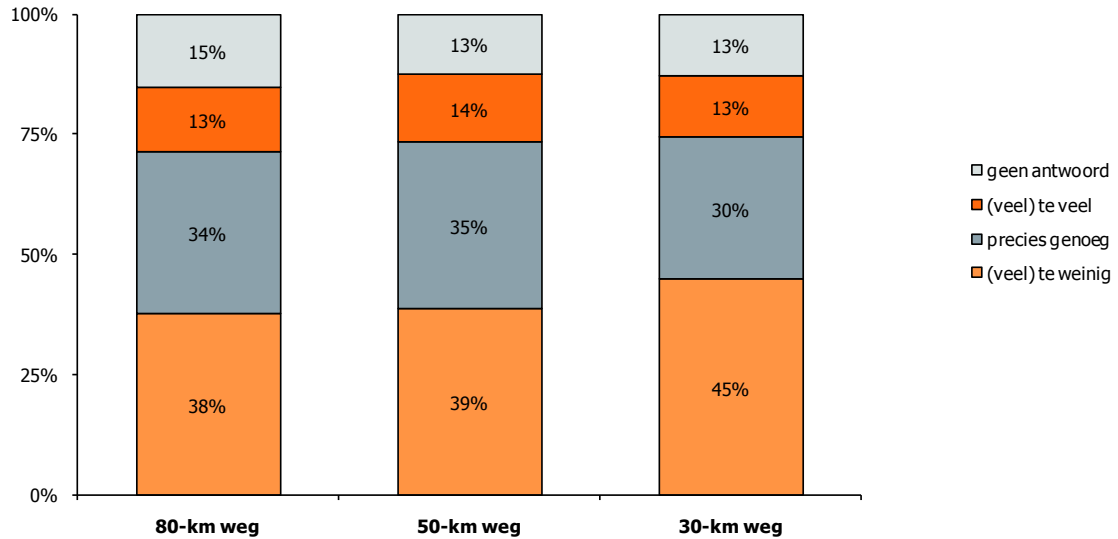


5.5.3 Draagvlak controles

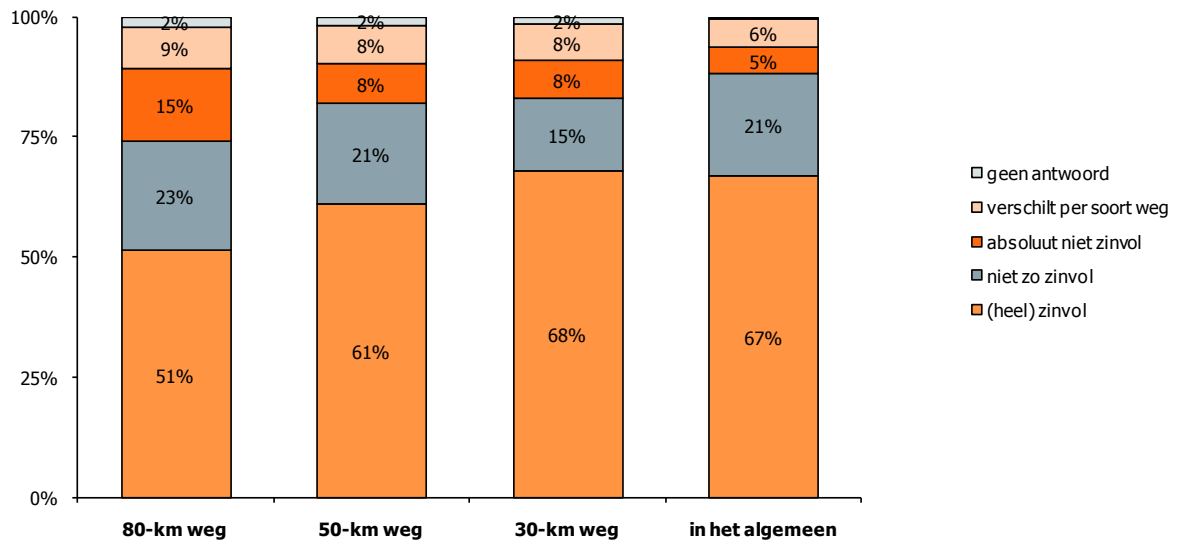
Bijna vier op de tien bromfietzers menen dat er op 80- en 50- kilometer wegen (veel) te weinig wordt gecontroleerd (respectievelijk 38% en 39%). Bijna de helft vindt dat er op 30-kilometer wegen (veel) te weinig wordt gecontroleerd (45%).

Het aandeel bromfietzers dat snelheidscontroles (heel) zinvol vindt, varieert van circa de helft op de 80-kilometer weg (51%) tot ongeveer tweederde deel op de 30-kilometer weg (68%). Snelheidscontroles in het algemeen worden door tweederde deel van de bromfietzers als (heel) zinvol beschouwd (68%).

Figuur 5.4.3 Oordeel aantal controles snelheid – Nederland 2010



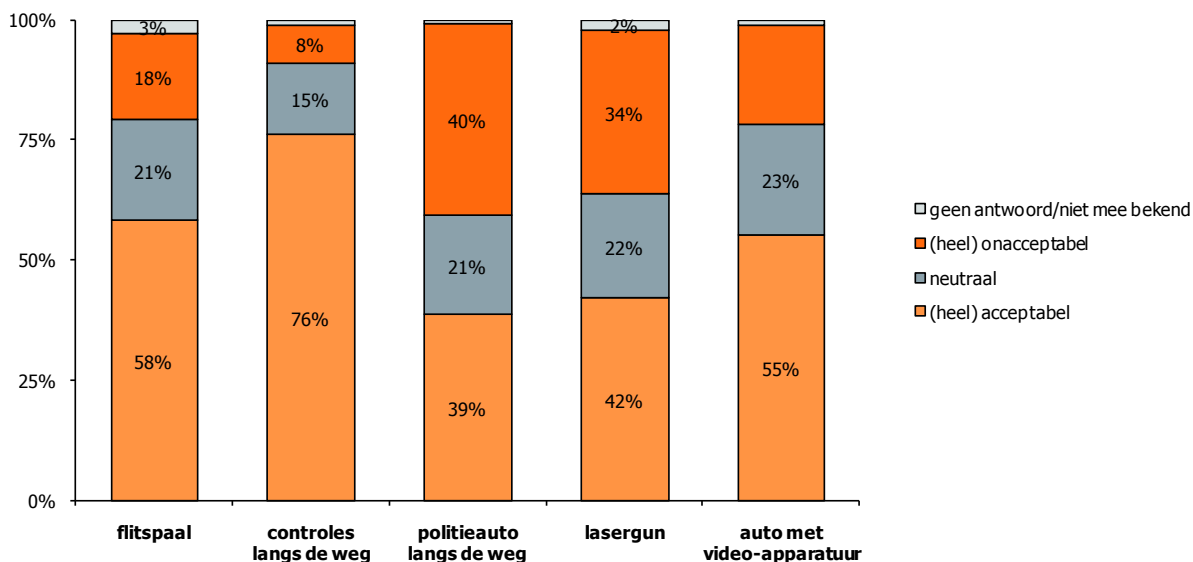
Figuur 5.4.4 Zinvolheid controles snelheid – Nederland 2010



5.5.4 Acceptatie controlemiddelen

Controles langs de weg, waarbij men staande gehouden kan worden door een politieagent, is voor bromfietzers veruit het meest geaccepteerde controlemiddel (76% (heel) acceptabel). De flitspaal en een auto met videoapparatuur worden door ruim de helft van de bromfietzers als (heel) acceptabel beschouwd. Bij de lasergun ligt dit op 42 procent; circa een derde deel vindt dit een (heel) onacceptabel controlemiddel. De acceptatiegraad is het laagst voor een niet zichtbaar opgestelde politieauto langs de weg; tweevijfde deel van de bromfietzers vindt dit controlemiddel (heel) onacceptabel.

Figuur 5.4.5 Acceptatie controlemiddelen –Nederland 2010

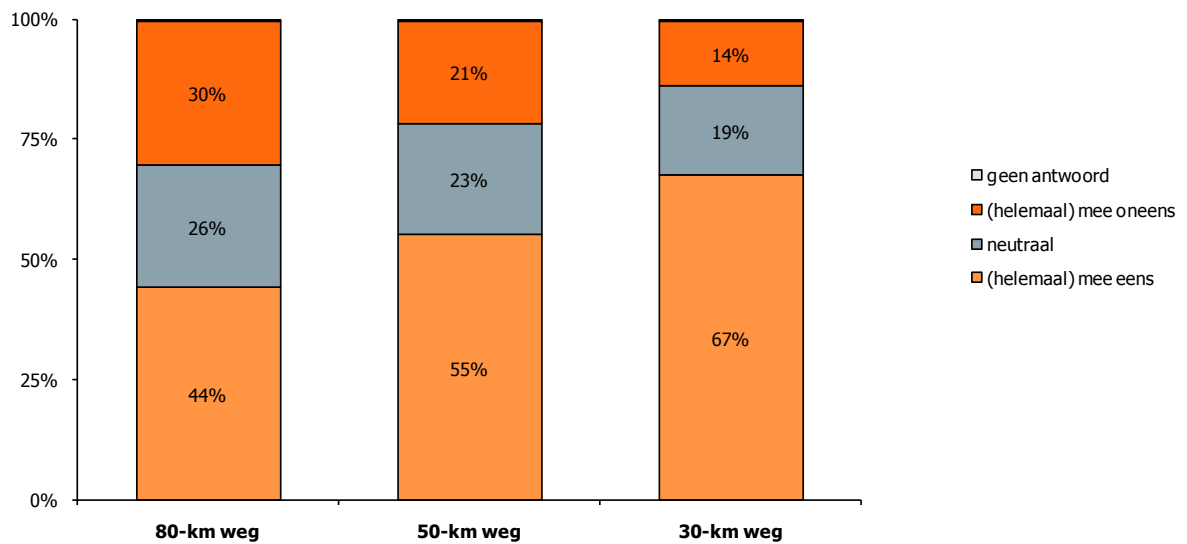


5.5.5 Risicoperceptie door overtreders

Aan de bromfietzers die (heel) vaak of regelmatig met 20 kilometer per uur of meer de snelheid overtreden, is voor elk wegtype de volgende stelling voorgelegd: "Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken".

Voor alle typen wegen geldt dat de grootste groep van de snelheidsovertreders vindt dat het overtreden van de snelheidslimiet de kans op ongelukken vergroot, variërend van bijna de helft op de 80-kilometer weg tot tweederde deel op de 30-kilometer weg.

Figuur 5.4.12 Het overtreden van de snelheidslimiet vergroot de kans op ongelukken – Nederland 2010



5.5.6 Regionale verschillen

Tabel 5.4.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Te hard rijden op 80-km weg	% nooit	Limburg-Zuid	Zaanstreek-Waterland Amsterdam-Amstelland
Te hard rijden op 50-km weg	% nooit		
Te hard rijden op 30-km weg	% nooit		Zuid-Holland-Zuid
Pakkans 80-km weg	% (zeer) groot	Zaanstreek-Waterland Zeeland	Haaglanden
Pakkans 50-km weg	% (zeer) groot	Drenthe Zaanstreek-Waterland	Gelderland-Zuid Haaglanden
Pakkans 30-km weg	% (zeer) groot	Zaanstreek-Waterland	Midden- en West-Brabant
Aantal controles 80-km weg	% (veel) te weinig	Gelderland-Zuid Noord-Holland Noord	Friesland
Aantal controles 50-km weg	% (veel) te weinig	Noord-Holland Noord	Friesland
Aantal controles 30-km weg	% (veel) te weinig		
Zinvolheid controles 80-km weg	% (heel) zinvol		Gelderland-Midden Limburg-Noord
Zinvolheid controles 50-km weg	% (heel) zinvol		
Zinvolheid controles 30-km weg	% (heel) zinvol	Twente Utrecht Limburg-Zuid	
Zinvolheid controles algemeen	% (heel) zinvol	Zuid-Holland-Zuid	Noord- en Oost-Gelderland
Controlemiddel flitspaal	% (heel) acceptabel		
Controlemiddel controles langs de weg	% (heel) acceptabel	Drenthe Gelderland-Midden	Zaanstreek-Waterland
Controlemiddel politieauto langs de weg	% (heel) acceptabel		
Controlemiddel lasergun	% (heel) acceptabel		
Controlemiddel auto met videoapparatuur	% (heel) acceptabel		Zaanstreek-Waterland

6. Helm

6.1 Inleiding

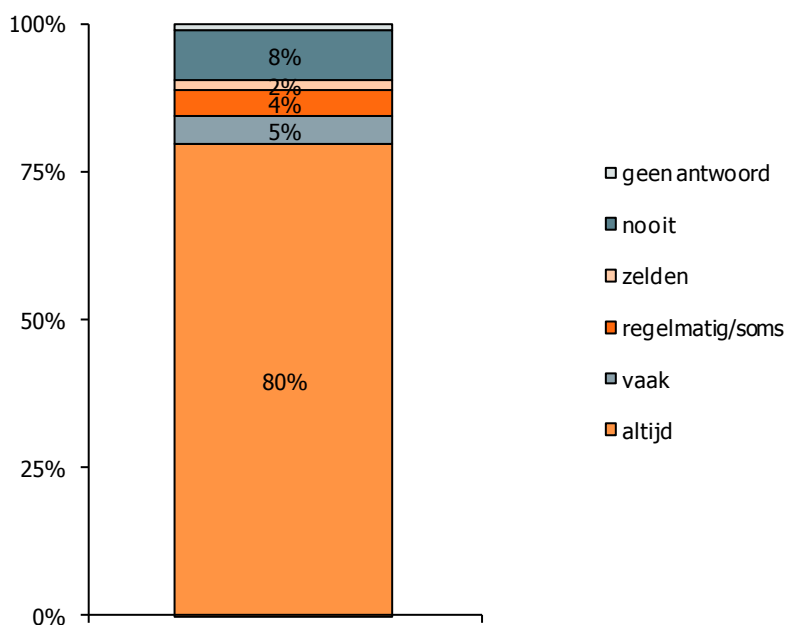
Het speerpunt helm is alleen onder bromfietzers onderzocht. In dit hoofdstuk worden de bevindingen naar het dragen van de helm, de pakkans bij het niet dragen van de helm en het draagvlak voor controles gepresenteerd. Aangezien de doelgroep bromfietzers dit jaar voor het eerst in het onderzoek is opgenomen, is een vergelijking in de tijd voor deze resultaten niet mogelijk.

6.2 Resultaten bromfietzers

6.2.1 Gedrag

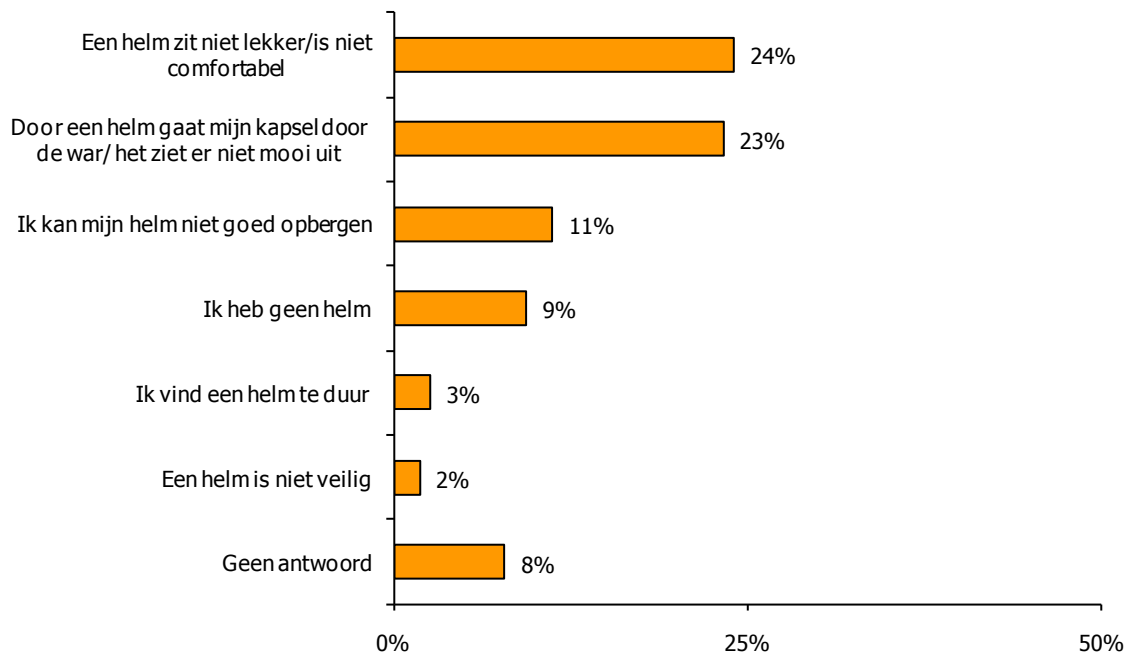
Vier op de vijf bromfietzers in Nederland geven aan altijd een helm te dragen op de bromfiets (80%); een gedeelte van acht procent zegt echter nooit een helm te dragen.

Figuur 6.2.1 Rijden met helm – Nederland 2010



Aan de bromfietzers die niet altijd een helm gedragen, is gevraagd naar de reden(en) hiervoor. Ongeveer een kwart zegt dat een helm niet lekker zit/niet comfortabel is (24%). Eveneens bijna een kwart zegt dat het kapsel er van door de war gaat of dat het er niet mooi uit ziet (23%).

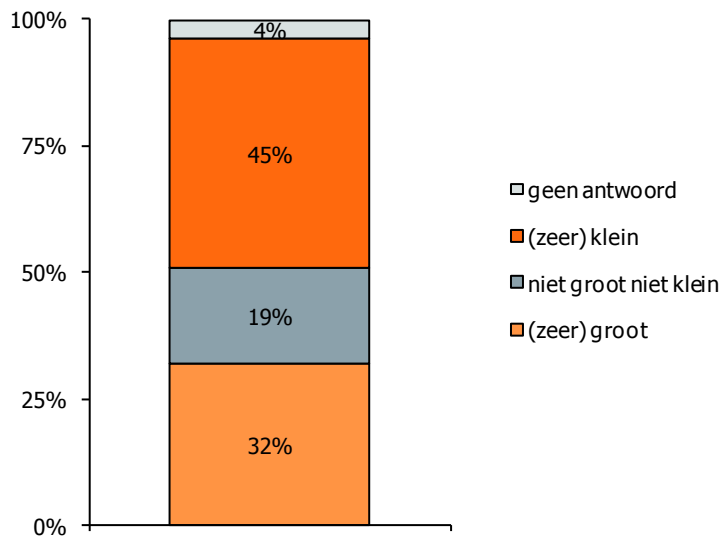
Figuur 6.2.2 Redenen om zonder helm te rijden – Nederland 2010



6.2.2 Pakkans

De meningen over de pakkans voor het rijden zonder helm zijn verdeeld: circa een deel (32%) van de bromfietzers in Nederland denkt dat deze kans (zeer) groot is; bijna de helft meent echter dat de pakkans (zeer) klein is (45%).

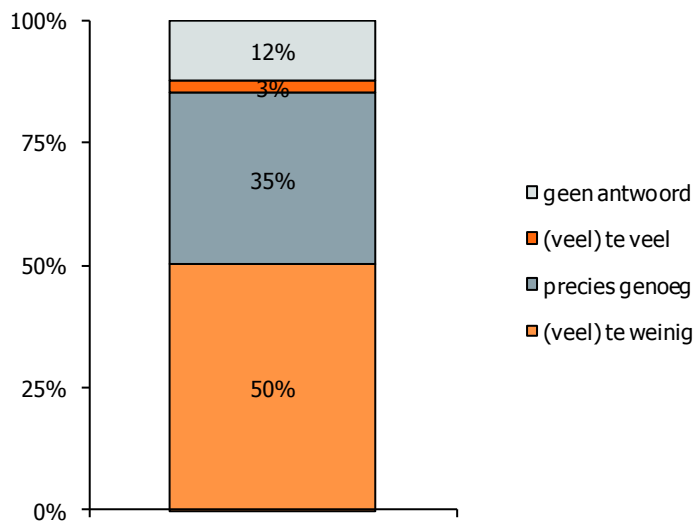
Figuur 6.2.3 Ingeschatte pakkans bij rijden zonder helm – Nederland 2010



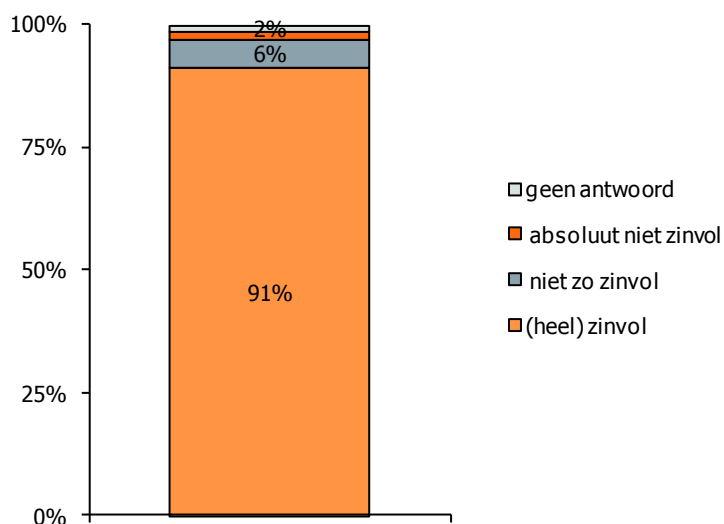
6.2.3 Draagvlak controles

De helft van de bromfietzers vindt dat er (veel) te weinig wordt gecontroleerd op het rijden zonder helm (50%). Dat het controleren op helmgebruik (heel) zinvol is, wordt door de overgrote meerderheid van de bromfietzers bevestigd (91%).

Figuur 6.2.4 Oordeel aantal controles helm – Nederland 2010



Figuur 6.2.5 Zinvolheid controles helm – Nederland 2010



6.2.4 Regionale verschillen

Tabel 6.2.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde

		LAGER	HOGER
Dragen helm	% altijd	IJsselland	Zaanstreek-Waterland Kennemerland Amsterdam-Amstelland
Pakkans	% (zeer) groot	Limburg-Noord	Drenthe Haaglanden
Aantal controles	% (veel) te weinig	IJsselland	Limburg-Zuid
Zinvolheid controles	% (heel) zinvol	Zuid-Holland-Zuid	Friesland

7. Veiligheidsbeleving

7.1 Inleiding

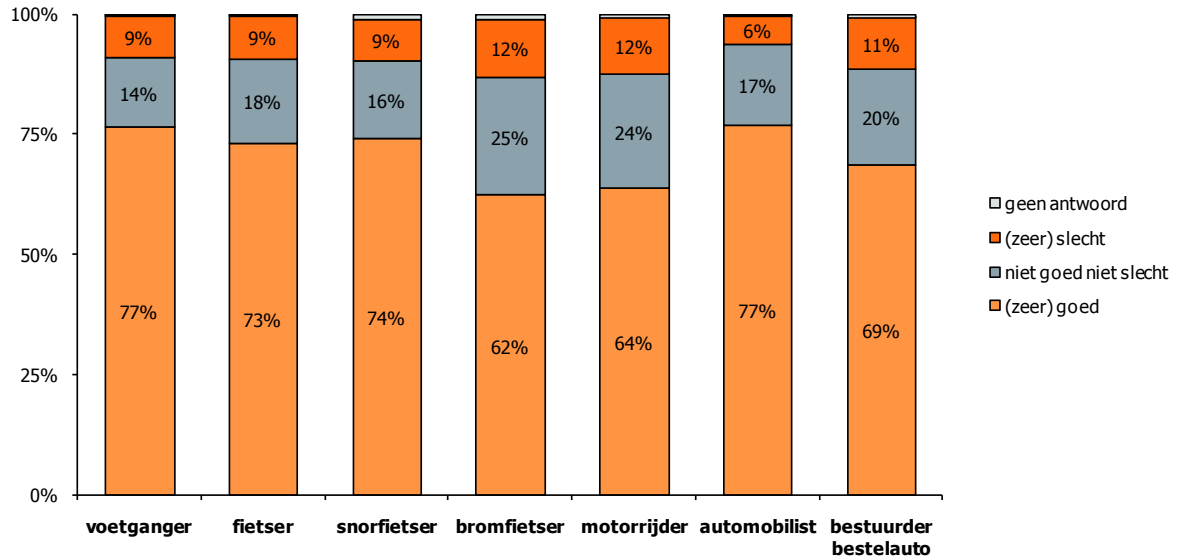
In dit hoofdstuk wordt de veiligheidsbeleving van de weggebruikers behandeld. Dit is een nieuw hoofdstuk vergeleken met de rapportage van voorgaande jaren. Allereerst komt de veiligheidsbeleving in de straat en buurt aan de orde, vervolgens de veiligheidsbeleving van de automobilisten, de motorrijders en de bromfietzers en in de woonomgeving en als laatste de mening over het rijgedrag van de (mede)weggebruikers.

7.2 Veiligheidsbeleving in de straat en buurt

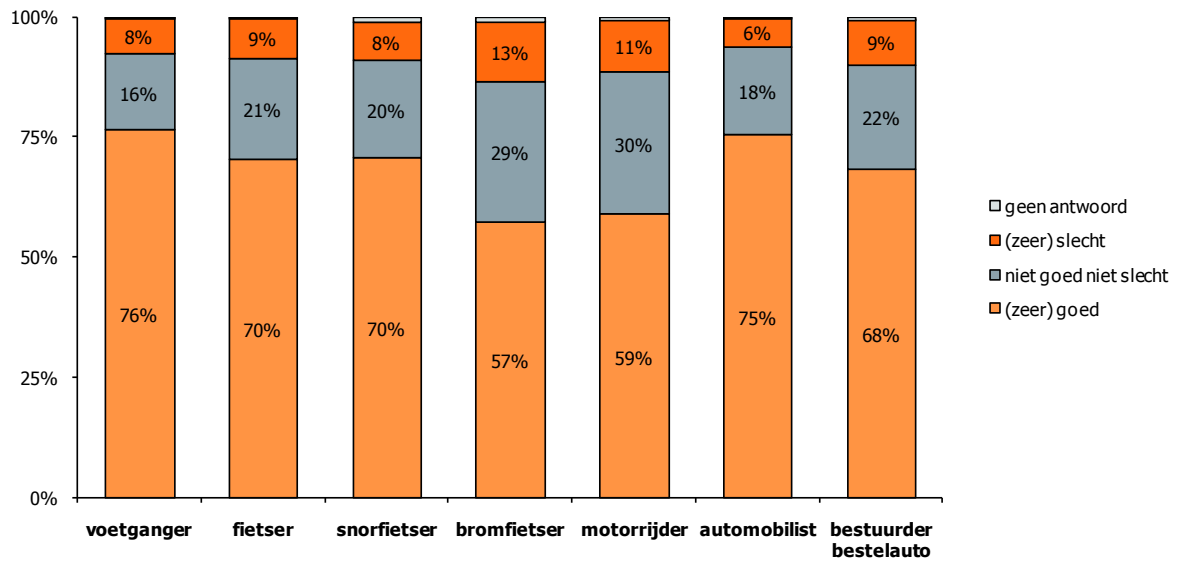
Voor alle groepen verkeersdeelnemers geldt dat de meerderheid de verkeersveiligheid in de straat en in de buurt waar men woont als (zeer) goed beoordeelt. Hierbij zijn over het algemeen voetgangers en automobilisten het meest positief, terwijl bromfietzers en motorrijders minder vaak tevreden te zijn.

Kijken we naar het type straat waar men woonachtig is, dan blijkt dat voetgangers en fietsers die aan een 50- of een 80-kilometer weg wonen minder vaak positief zijn over de verkeersveiligheid in hun straat. Onder degenen die woonachtig zijn aan woonerf, vinden we de meeste tevreden voetgangers en fietsers.

Figuur 7.2.1 Beleving verkeersveiligheid in de straat – Nederland 2010



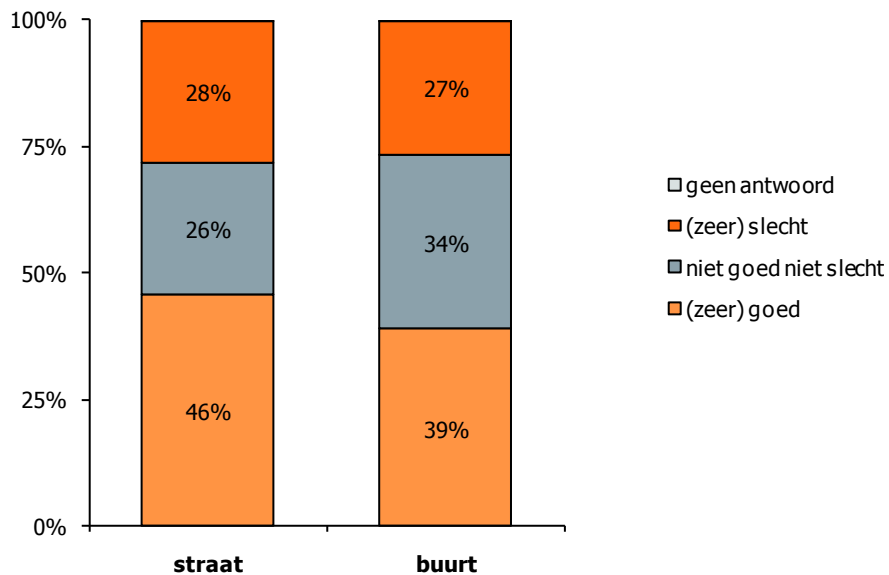
Figuur 7.2.2 Beleving verkeersveiligheid in de buurt – Nederland 2010



De verkeersveiligheid voor kinderen wordt minder positief beoordeeld: minder dan de helft van de ouders in Nederland noemt de verkeersveiligheid in de straat (zeer) goed; ruim een kwart meent dat deze (zeer) slecht is. Ook de verkeersveiligheid in de buurt wordt door ruim een kwart van de ouders als (zeer) slecht betiteld.

Ouders die aan een woonerf wonen, zijn vaker positief over de verkeersveiligheid in hun straat: 64 procent noemt deze (zeer) goed. Wanneer men aan een 50-kilometer weg woont, is men minder vaak tevreden (39%).

Figuur 7.2.3 Beleving verkeersveiligheid voor kinderen jonger dan 13 jaar – Nederland 2010

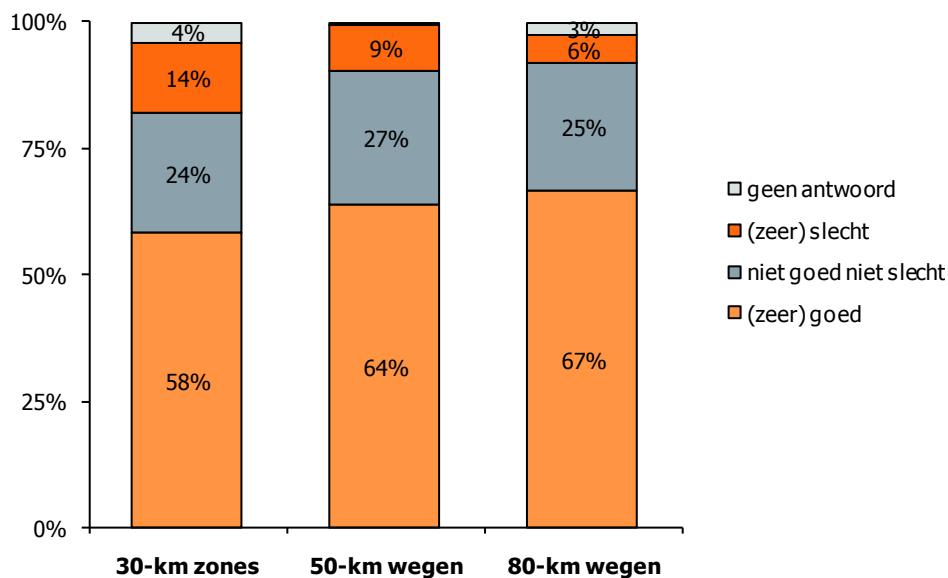


7.3 Veiligheidsbeleving automobilisten in de woonomgeving

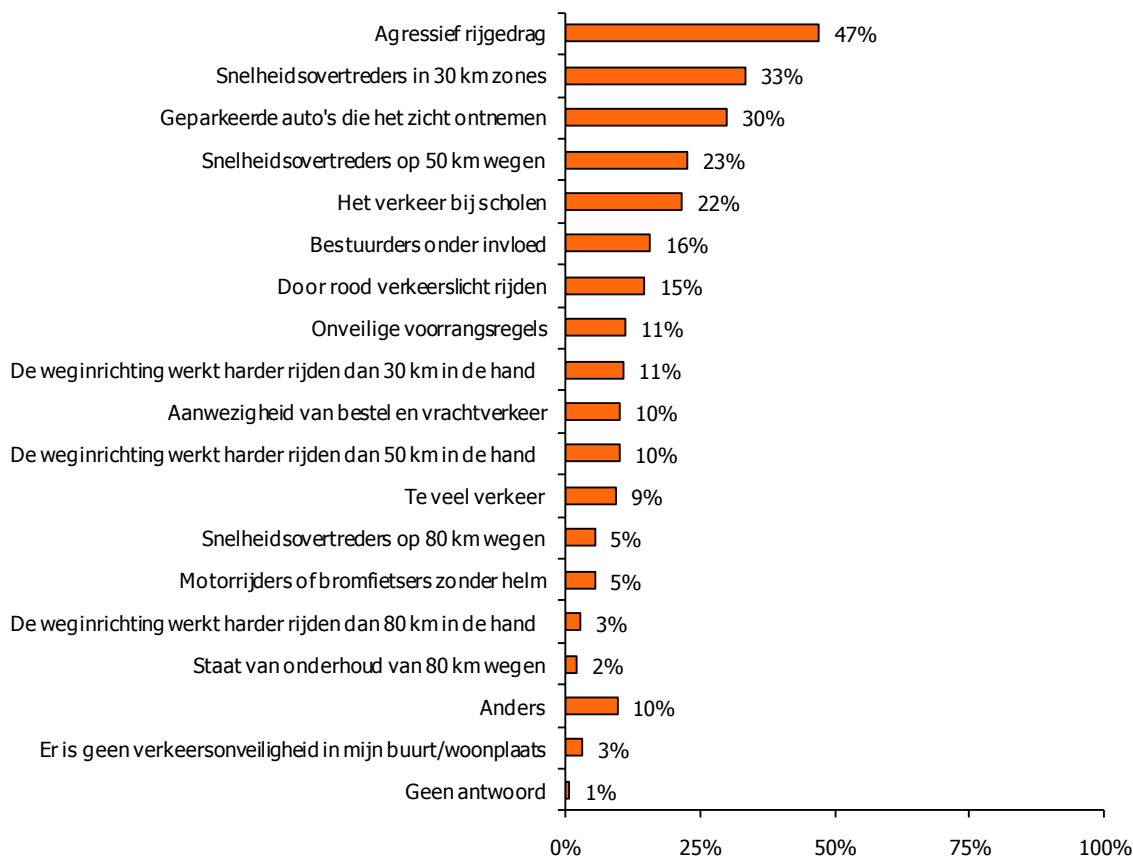
Bijna drievijfde deel van de automobilisten in Nederland beoordeelt de verkeersveiligheid in de 30-kilometer zones in de eigen buurt als (zeer) goed (58%). De verkeersveiligheid op de 50- en 80-kilometer wegen in de buurt/woonomgeving wordt door zo'n tweederde deel van automobilisten (zeer) goed genoemd (respectievelijk 64% en 67%).

Voor alle typen wegen geldt dat beginnende bestuurders vaker positief oordelen over de verkeersveiligheid. Oudere bestuurders geven bij alle soorten wegen juist minder vaak aan de verkeersveiligheid (zeer) goed te vinden.

Figuur 7.3.1 Beleving verkeersveiligheid op 30-, 50- en 80-km wegen in de buurt/woonomgeving – Nederland 2010



Figuur 7.3.2 Belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in uw buurt/woonplaats – Nederland 2010



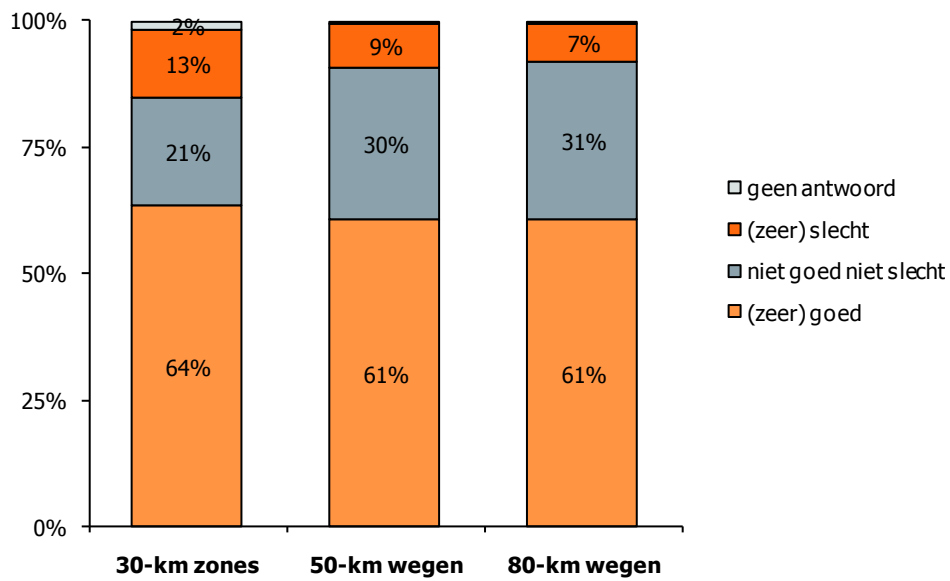
Agressief rijgedrag wordt door automobilisten in Nederland het meest genoemd als oorzaak van verkeersonveiligheid in de eigen buurt/woonplaats (47%). Eén op de drie automobilisten meent dat verkeersonveiligheid vooral wordt veroorzaakt door snelheidsovertreders in 30-kilometer zones (33%) en 30 procent van de automobilisten vindt dat geparkeerde auto's die het zicht ontnemen een belangrijke oorzaak zijn van verkeersonveiligheid.

Beginnende bestuurders vinden minder vaak dan de gemiddelde automobilist dat verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door snelheidsovertreders in 30-kilometer zones en door verkeer bij scholen. Zij geven vaker aan dat geparkeerde auto's die het zicht ontnemen een belangrijke oorzaak is. Laatstgenoemde oorzaak wordt door oudere bestuurders juist minder vaak genoemd; zij vinden vaker dat agressief verkeersgedrag een van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid is.

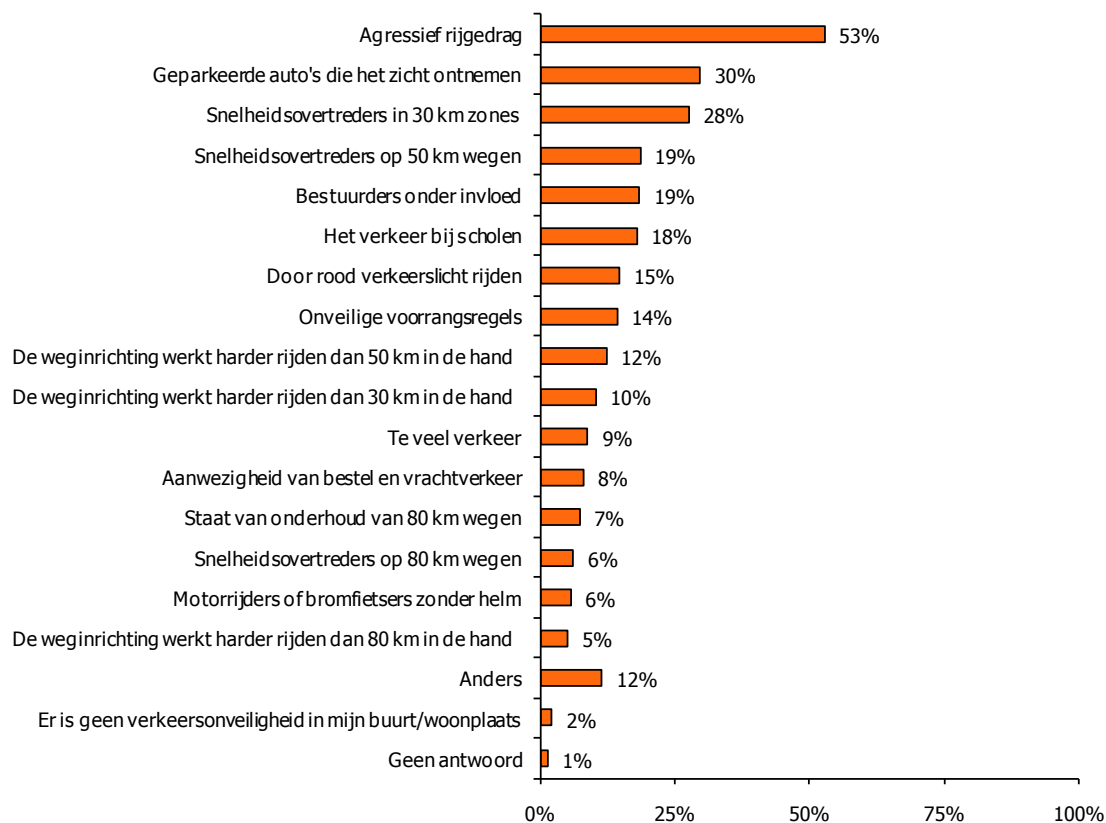
7.4 Veiligheidsbeleving motorrijders in de woonomgeving

Circa drievijfde deel van de motorrijders in Nederland beoordeelt de verkeersveiligheid in de 30-kilometer zones en op de 50- en 80-kilometer wegen in de eigen buurt/woonomgeving als (zeer) goed.

Figuur 7.4.1 Beleving verkeersveiligheid op 30-, 50- en 80-km wegen in de buurt/woonomgeving –Nederland 2010



Figuur 7.4.2 Belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in uw buurt/woonplaats – Nederland 2010

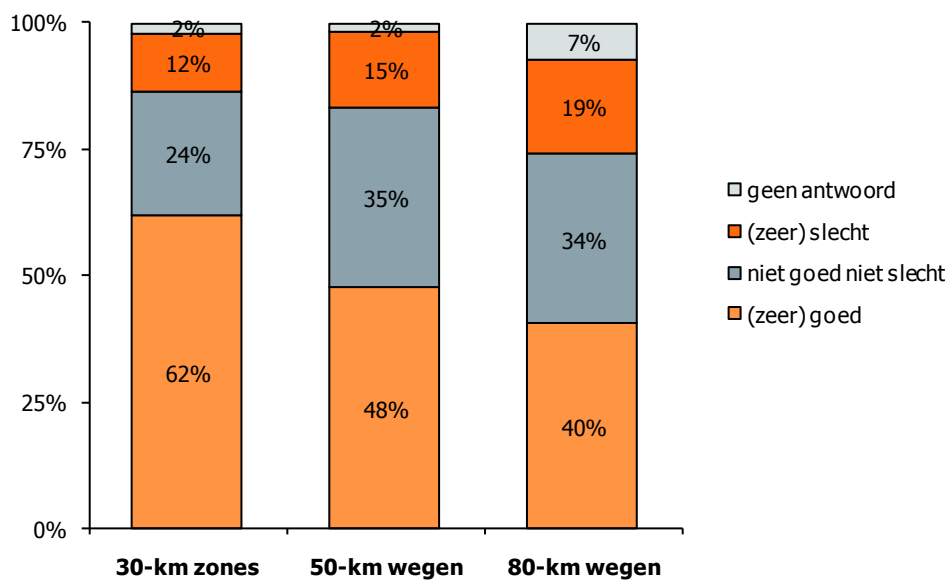


Agressief rijgedrag wordt veruit als belangrijkste oorzaak van verkeersonveiligheid beschouwd door motorrijders in Nederland; ruim de helft noemt dit (53%). Andere oorzaken die veelvuldig worden genoemd zijn geparkeerde auto's die het zicht ontnemen (30%) en snelheidsovertreders in 30-kilometer zones (28%).

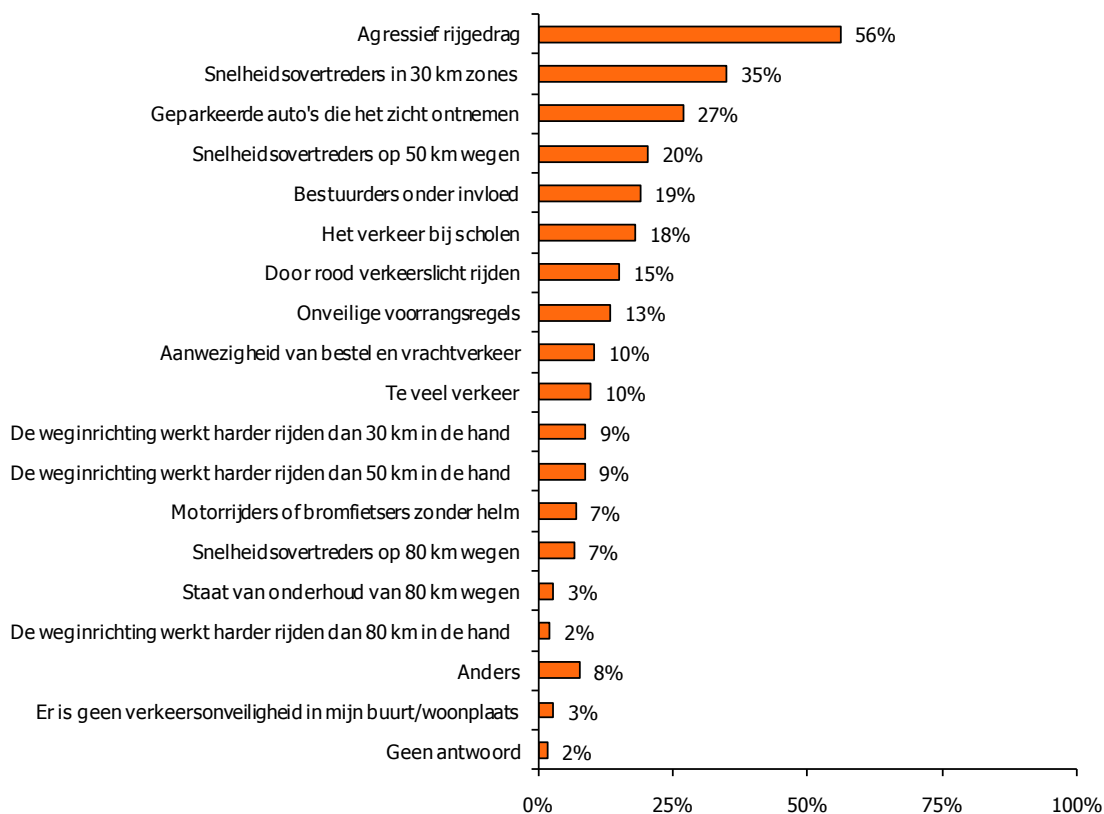
7.5 Veiligheidsbeleving bromfietzers in de woonomgeving

Bijna tweederde deel van de bromfietzers beoordeelt de verkeersveiligheid in de 30-kilometer zones in de eigen buurt als (zeer) goed (62%). De verkeersveiligheid op de 50-kilometer wegen in de woonomgeving wordt door minder bromfietzers (zeer) goed genoemd (48%) en nog minder te spreken is men over de verkeersveiligheid op de 80-kilometer wegen (40% (zeer) goed).

Figuur 7.5.1 Beleving verkeersveiligheid op 30-, 50- en 80-km wegen in de buurt/woonomgeving – Nederland 2010



Figuur 7.5.2 Belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid in uw buurt/woonplaats – Nederland 2010



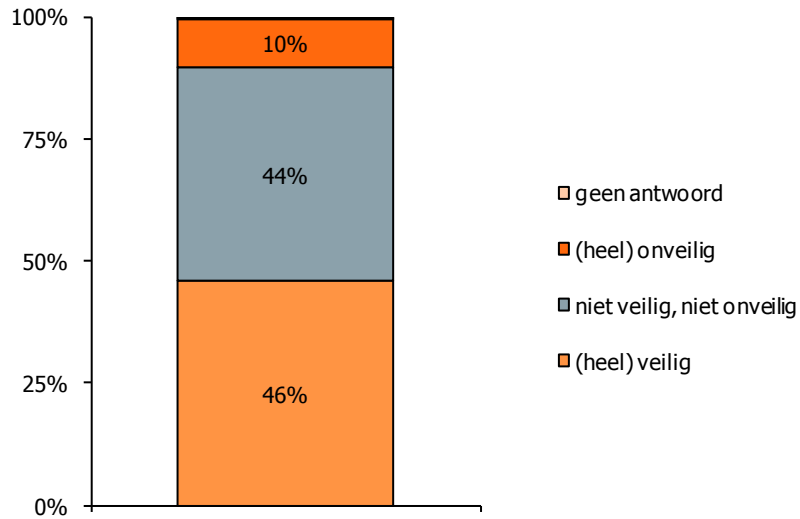
Ruim de helft van de bromfietzers in Nederland meent dat agressief rijgedrag een van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid is (56%). Op de tweede plaats staat snelheidsovertreders in 30-kilometer zones (35%), gevolgd door geparkeerde auto's die het zicht ontnemen (27%).

7.6 Mening over rijgedrag medeweggebruikers

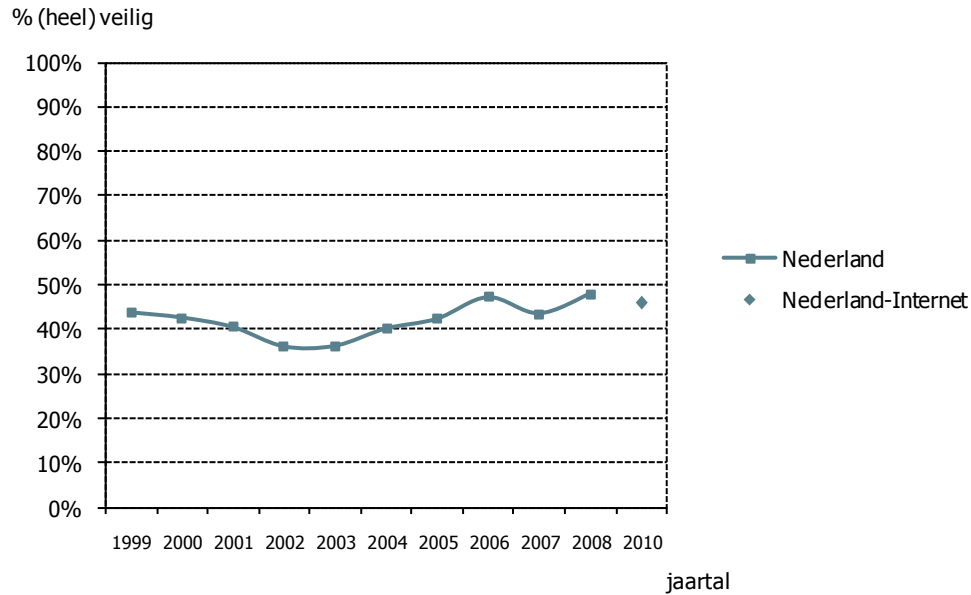
7.6.1 Resultaten automobilisten

Bijna de helft van de automobilisten in Nederland beoordeelt het rijgedrag van zijn of haar medeweggebruikers als (heel) veilig (46%). Een bijna even grote groep oordeelt neutraal (46%) en één op de tien automobilisten noemt het rijgedrag van de andere weggebruikers (heel) onveilig (10%). Oudere bestuurders vinden minder vaak dan de gemiddelde automobilist dat het rijgedrag van hun medeweggebruikers (heel) veilig is (39%); beginnende bestuurders geven dit juist vaker aan (53%).

Figuur 7.6.1 Mening over rijgedrag medeweggebruikers – Nederland 2010



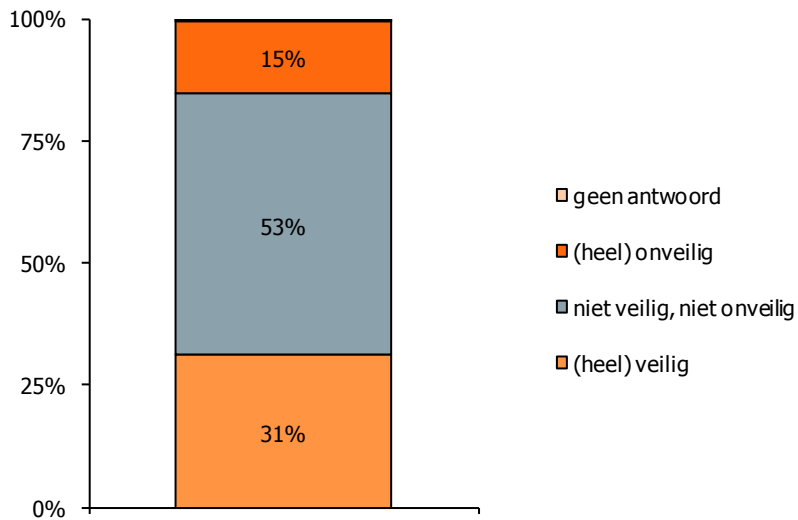
Figuur 7.6.2 Mening over rijgedrag medeweggebruikers – 1999-2010 (% (heel) veilig)



7.6.2 Resultaten motorrijders

Circa drie op de tien motorrijders in Nederland vinden het rijgedrag van medeweggebruikers (heel) veilig (31%). De grootste groep noemt het rijgedrag niet veilig, maar ook niet onveilig (53%). Vijftien procent van de motorrijders vindt dat de andere weggebruikers (heel) onveilig rijden.

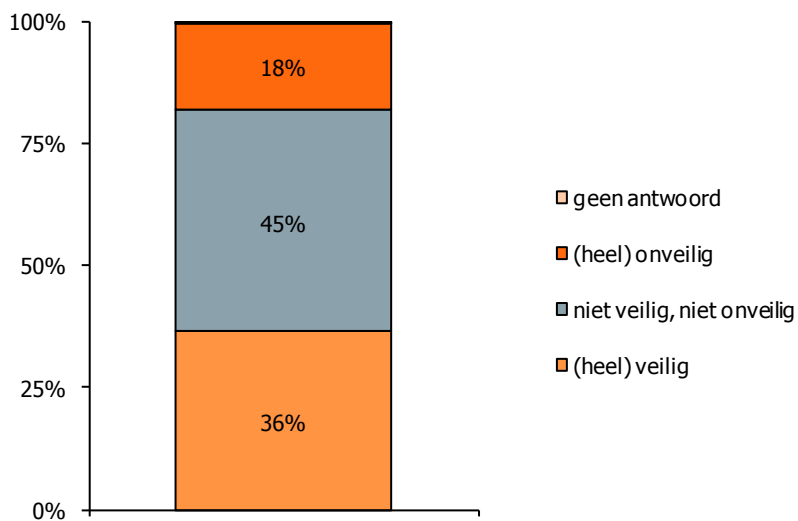
Figuur 7.6.3 Mening over rijgedrag medeweggebruikers –Nederland 2010



7.6.3 Resultaten bromfietzers

Ruim een derde deel van de bromfietzers in Nederland vindt dat het rijgedrag van zijn of haar medeweggebruikers (heel) veilig is (36%). Bijna de helft oordeelt neutraal (45%) en 18 procent noemt het rijgedrag van de andere weggebruikers (heel) onveilig.

Figuur 7.6.4 Mening over rijgedrag medeweggebruikers – Nederland 2010



7.7 Regionale verschillen

Tabel 7.7.1 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde – veiligheidsbeleving in de straat en buurt

		LAGER	HOGER
Verkeersveiligheid straat - voetganger	% (zeer) goed	Haaglanden	Gelderland-Midden
Verkeersveiligheid straat - fietser	% (zeer) goed		
Verkeersveiligheid straat - bromfietser	% (zeer) goed	Hollands Midden Limburg-Zuid	Kennemerland
Verkeersveiligheid straat - motorrijder	% (zeer) goed	Kennemerland	
Verkeersveiligheid straat - automobilist	% (zeer) goed	Haaglanden Hollands Midden	Kennemerland Rotterdam-Rijnmond
Verkeersveiligheid straat - bestuurder bestelauto	% (zeer) goed		
Verkeersveiligheid buurt - voetganger	% (zeer) goed		
Verkeersveiligheid buurt - fietser	% (zeer) goed		Friesland Noord- en Oost-Gelderland
Verkeersveiligheid buurt - bromfietser	% (zeer) goed	Hollands Midden Limburg-Zuid	Noord- en Oost-Gelderland
Verkeersveiligheid buurt - motorrijder	% (zeer) goed		
Verkeersveiligheid buurt - automobilist	% (zeer) goed	Haaglanden	Kennemerland Flevoland
Verkeersveiligheid buurt - bestuurder bestelauto	% (zeer) goed		Noord- en Oost-Gelderland
Verkeersveiligheid straat - kinderen	% (zeer) goed	IJsselland	Kennemerland Amsterdam-Amstelland
Verkeersveiligheid buurt - kinderen	% (zeer) goed	IJsselland	Friesland Gelderland-Midden Kennemerland Amsterdam-Amstelland

Tabel 7.7.2 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde – veiligheidsbeleving **automobilisten** in de woonomgeving

		LAGER	HOGER
Beleving verkeersveiligheid 30-km weg	% (zeer) goed	Noord- en Oost-Gelderland	Gelderland-Zuid
Beleving verkeersveiligheid 50-km weg	% (zeer) goed		Flevoland
Beleving verkeersveiligheid 80-km weg	% (zeer) goed	Brabant-Noord	Brabant-Zuid-Oost
Oorzaken verkeersonveiligheid - agressief rijgedrag	% genoemd	Groningen Friesland Drenthe Noord- en Oost-Gelderland Gelderland-Midden	Amsterdam-Amstelland Rotterdam-Rijnmond
Oorzaken verkeersonveiligheid - snelheidsovertreders in 30 km zones	% genoemd	Gelderland-Zuid Kennemerland Amsterdam-Amstelland	IJsselland Noord-Holland Noord Limburg-Noord
Oorzaken verkeersonveiligheid - geparkeerde auto's die het zicht ontnemen	% genoemd	IJsselland Flevoland	Noord- en Oost-Gelderland Kennemerland Limburg-Zuid

Tabel 7.7.3 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde – veiligheidsbeleving **motorrijders** in de woonomgeving

		LAGER	HOGER
Beleving verkeersveiligheid 30-km weg	% (zeer) goed		
Beleving verkeersveiligheid 50-km weg	% (zeer) goed		Zaanstreek-Waterland Flevoland
Beleving verkeersveiligheid 80-km weg	% (zeer) goed	Utrecht	Zaanstreek-Waterland Flevoland
Oorzaken verkeersonveiligheid - agressief rijgedrag	% genoemd		Rotterdam-Rijnmond
Oorzaken verkeersonveiligheid - snelheidsovertreders in 30 km zones	% genoemd		Zeeland Limburg-Zuid
Oorzaken verkeersonveiligheid - geparkeerde auto's die het zicht ontnemen	% genoemd		Hollands Midden Limburg-Zuid

Tabel 7.7.4 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde – veiligheidsbeleving **bromfietzers** in de woonomgeving

		LAGER	HOGER
Beleving verkeersveiligheid 30-km weg	% (zeer) goed	Zaanstreek-Waterland Hollands Midden Midden- en West-Brabant	Noord- en Oost-Gelderland Kennemerland
Beleving verkeersveiligheid 50-km weg	% (zeer) goed		Noord- en Oost-Gelderland
Beleving verkeersveiligheid 80-km weg	% (zeer) goed	Amsterdam-Amstelland Flevoland	Kennemerland Limburg-Noord
Oorzaken verkeersonveiligheid - agressief rijgedrag	% genoemd	Groningen	Noord-Holland Noord Flevoland
Oorzaken verkeersonveiligheid - snelheidsovertreders in 30 km zones	% genoemd		Friesland Limburg-Zuid
Oorzaken verkeersonveiligheid - geparkeerde auto's die het zicht ontnemen	% genoemd	Rotterdam-Rijnmond	Brabant-Noord

Tabel 7.7.5 Afwijkende regio's ten opzichte van het landelijk gemiddelde – mening over rijgedrag medeweggebruikers

		LAGER	HOGER
Rijgedrag medeweggebruikers - automobilisten	% (heel) veilig	Haaglanden Zuid-Holland-Zuid	Groningen Friesland Drenthe Twente
Rijgedrag medeweggebruikers - motorrijders	% (heel) veilig		
Rijgedrag medeweggebruikers - bromfietzers	% (heel) veilig		Drenthe

8. Onderzoeksverantwoording

8.1 Inleiding

In opdracht van het Landelijk Parket Team Verkeer van het Openbaar Ministerie heeft Intomart GfK een onderzoek uitgevoerd onder diverse groepen weggebruikers.

Om de verkeersveiligheid in Nederland te bevorderen, heeft het Openbaar Ministerie in samenwerking met de politie het politietoezicht op de volgende vijf speerpunten geïntensiveerd: snelheid, rood licht, alcohol, gordel en de helm voor bromfietzers. Hiermee wordt beoogd dat de verkeersregels die deze vijf speerpunten betreffen, minder worden overtreden en er minder ongevallen plaatsvinden.

De resultaten van deze inspanningen zijn vanaf 1999 gevolgd door middel van jaarlijks onderzoek: 'Effectmeting Regioplannen'. Dit onderzoek werd voorheen uitsluitend onder automobilisten uitgevoerd; in het huidige onderzoek zijn ook de verkeersdoelgroepen motorrijders en bromfietzers opgenomen. Bovendien zijn er aan de groep automobilisten ook vragen gesteld over hun beleving van verkeersveiligheid in de woonomgeving in hun hoedanigheid als voetganger, fietser, bestuurder van een brommobiel, bestuurder van een snorfiets en bestuurder van een bestelauto. Verder is er extra aandacht besteed aan twee specifieke verkeersdoelgroepen, namelijk beginnende bestuurders onder automobilisten (vijf jaar of korter in bezit van het rijbewijs) en oudere bestuurders (automobilisten van 60 jaar en ouder).

Het onderzoek heeft als doel inzicht te geven in het effect van de intensivering van het politietoezicht op het nalevinggedrag. Hiertoe gaat het onderzoek - evenals de eerdere metingen (uitsluitend onder de groep automobilisten) - per speerpunt in op de volgende zaken:

- Eigen gedrag, althans zoals respondenten dat zelf rapporteren;
- Perceptie van de pakkans;
- Mening over aantal controles;
- Zinvolheid van controles;
- Risicoperceptie (alleen onder de (notoire) overtreders van de betreffende verkeersregel).

In het huidige onderzoek is daarbij een nieuw thema toegevoegd, namelijk de beleving van de verkeers(on)veiligheid onder alle verkeersdeelnemers.

8.2 Opzet en uitvoering van het onderzoek

Methodes

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van online interviews. De respondent krijgt via e-mail een uitnodiging voor het onderzoek; in de e-mail is een link opgenomen naar de vragenlijst. Door op de link te klikken, opent het onderzoek automatisch en kan de respondent zelf via de computer de vragenlijst invullen.

Bruto steekproef

De steekproef is per politieregio getrokken uit het Intomart GfK online panel. Hierbij is geselecteerd op een vraag uit een screeningsonderzoek. Respondenten hebben in dit onderzoek aangegeven of zij de afgelopen maand gebruik hebben gemaakt van een personenauto, een motor en/of een bromfiets. Ten behoeve van de doelgroep bromfietzers zijn er bovendien respondenten in de leeftijd van 16 en 17 jaar uitgenodigd.

Netto steekproef

In totaal zijn er 10.283 complete vragenlijsten ingevuld, verdeeld naar de volgende doelgroepen:

- 4.983 automobilisten
- 1.227 beginnende automobilisten³
- 1.269 oudere automobilisten³
- 1.383 bromfietzers
- 1.421 motorrijders

Weging

Om uitspraken te kunnen doen over de 'gemiddelde' automobilist in alle regio's, is de steekproef automobilisten per regio herwogen naar de regionale verdeling van de kenmerken geslacht en leeftijd. Om tot een landelijk beeld te komen, is de regionale respons vervolgens gewogen aan de hand van het inwonertal per regio.

Respons

In totaal (voor alle politieregio's tezamen) zijn 18.532 personen uitgenodigd om deel te nemen aan het onderzoek. Uiteindelijk hebben 10.283 personen de vragenlijst volledig ingevuld. In het volgende overzicht is het responsverloop weergegeven.

³ Omdat binnen de steekproef automobilisten zich uiteraard ook 'beginnende' en 'oudere' automobilisten bevinden, is de rapportagebasis voor deze twee groepen uiteindelijk van grotere omvang.

Bruto steekproef	18532
Vers sample / niet gereageerd	2657
Non-respons	5592
Groep vol / quotafail	2918
Niet volledig ingevulde vragenlijsten	326
Voldoet niet aan criteria/screeningseisen	2348
Complete vragenlijsten	10283

Veldwerk

De vragenlijst kon worden ingevuld in de periode van vrijdag 22 januari tot en met zondag 14 februari 2010.

8.3 Rapportage

In de rapportage is gestreefd naar een optimale afstemming tussen volledigheid en beknoptheid. Hiertoe zijn zoveel mogelijk elementen⁴ uit de vragenlijst opgenomen en is gestreefd naar een maximaal gebruik van grafieken voor de weergave van de gegevens.

In de grafieken zijn telkens de landelijke resultaten weergegeven. Indien de doelgroepen beginnende bestuurders en/of oudere bestuurders verschillen van de gemiddelde automobilist, is dit in de begeleidende tekst beschreven. De gevonden percentages zijn getoetst op significante verschillen. Er wordt alleen melding gemaakt van verschillen, wanneer deze significant zijn op het niveau van $p < 0,05$.

Daar waar de som van de resultaten niet precies op 100% uitkomt, wordt dit veroorzaakt door afrondingsverschillen of was meer dan één antwoord toegestaan.

8.4 Tot slot

Het onderzoek is uitgevoerd door Intomart GfK volgens het kwaliteitssysteem van Intomart GfK, dat is gecertificeerd volgens de normen van NEN-EN-ISO 9001, ISO 20252 en ISO 26362. Daarnaast onderschrijft Intomart GfK de gedragsregels van E.S.O.M.A.R.-ICC (European Society for Opinion and Market Research), is Intomart GfK lid van de MOA, de MarktOnderzoek Associatie en beschikt zij over de CKZ (Centrum Klantervaring Zorg) accreditatie.

⁴ Een aantal vragen is alleen in de landelijke rapportage opgenomen, omdat op regionaal niveau de steekproef van te kleine omvang is.