

PROV 2009

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid

Datum 27 augustus 2010
Status

Colofon

Titel	PROV 2009
Opdrachtgever	Directoraat-Generaal Mobiliteit
Uitgegeven door	Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, afdeling Veiligheid
Informatie	DVS-loket
Telefoon	088-7982555
Email	dvsloket@rws.nl
Projectleider DVS	Iris de Jong
Uitgevoerd door	TNS Nipo
Auteurs	Mevrouw N. Biervliet, TNS Nipo De heer R. Zandvliet, TNS Nipo De heer M. Schalkwijk, TNS Nipo De heer M. de Gier, TNS Nipo
Datum van publicatie	Augustus 2010
Status	Definitief
Versienummer	1.0
Copyright	Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft 2010

Exemplaren downloaden via www.verkeerenwaterstaat.nl

Inhoud

Samenvatting 3

1	Inleiding 3
1.1	Functies van het PROV 3
1.2	Onderwerp van onderzoek 3
1.3	Steekproeftrekking 3
1.4	Respons 3
1.5	Generaliseerbaarheid 3
1.6	Statistische analyse 3
2	Verkeersongevallen 3
2.1	Landelijk beeld zelfgerapporteerde verkeersongevallen 3
2.2	Achtergrondkenmerken en ongevalrisico 3
2.3	Conclusies 3
3	Politietoezicht 3
3.1	Landelijk beeld van standehoudingen, bekeuringen en pakkansen 3
3.1.1	Standehoudingen 3
3.1.2	Bekeuringen 3
3.1.3	Subjectieve pakkans 3
3.2	Bekeuringen en subjectieve pakkans: verschillen tussen provincies 3
3.3	Achtergrondkenmerken en bekeuringen 3
3.4	Belang verkeerscontroles 3
3.5	Ongevallen en bekeuringen 3
3.6	Conclusies 3
4	Rijsnelheden 3
4.1	Landelijk beeld rijnsnelheden en gedragmotieven 3
4.1.1	Zelfgerapporteerde rijnsnelheden naar wegtype 3
4.1.2	Zelfgerapporteerde rijnsnelheden naar hoofddoel autogebruik 3
4.1.3	Gedragmotieven 3
4.2	Beeld zelfgerapporteerde rijnsnelheden en gedragmotieven per provincie 3
4.2.1	Zelfgerapporteerde rijnsnelheden 3
4.2.2	Gedragmotieven 3
4.3	Achtergronden van snelheidsovertredingen 3
4.3.1	Limietvolgers, notoire en incidentele overtreeders 3
4.3.2	Mate van snelheidsovertredingen en achtergrondkenmerken 3
4.4	Beoordeling essentiële kenmerken van 60 km- en 80 km- gebieden 3
4.5	Snelheid en ongevallen 3
4.6	Conclusies 3
5	Rijden onder invloed 3
5.1	Landelijk beeld 3
5.2	Verschillen tussen provincies 3
5.3	Achtergrondkenmerken 3
5.4	Gevaar van rijden onder invloed 3
5.5	Ongevalbetrokkenheid 3

5.6	Gebruik van medicijnen en drugs 3
5.7	Conclusies 3
6	Beveiligingsmiddelen 3
6.1	Autogordels 3
6.1.1	Landelijk beeld gordelgebruik en gedragmotieven 3
6.1.2	Verschillen tussen provincies 3
6.1.3	Gordelgebruik en ongevalbetrokkenheid 3
6.2	Kinderbeveiligingsmiddelen 3
6.2.1	Landelijk beeld gebruik kinderbeveiligingsmiddelen 3
6.2.2	Achtergrondkenmerken 3
6.3	Conclusies 3
6.3.1	Autogordels 3
6.3.2	Kinderbeveiligingsmiddelen 3
7	Risicoperceptie en risicogedrag 3
7.1	Risicoperceptie 3
7.2	Confrontaties met negatief weggedrag 3
7.3	Telefoneren tijdens het autorijden 3
7.4	Reacties (o.a. agressie) op gevaarlijk gedrag van anderen 3
7.5	Conclusies 3
8	Motorrijders 3
8.1	Landelijk beeld 3
8.2	Conclusies 3
9	Bromfietzers 3
9.1	Gedrag en gedragmotieven gebruik van bromfiets 3
9.1.1	Gebruiksfrequentie 3
9.1.2	Het bromfietsrijbewijs 3
9.1.3	Gebruiksdoelen 3
9.1.4	Rijsnelheid 3
9.1.5	Valhelmgebruik 3
9.2	Ongevallen 3
9.3	Conclusies 3
10	Snorfietzers 3
10.1	Landelijk beeld frequentie en achtergronden van gebruik 3
10.2	Ongevallen 3
10.3	Conclusies 3
11	Fietzers 3
11.1	Landelijk beeld 3
11.1.1	Gebruik 3
11.1.2	Gebruiksdoel 3
11.1.3	Ongevallen en achtergrondkenmerken 3
11.1.4	Fietsverlichting 3
11.2	Verschillen tussen provincies in gedrag en motieven 3
11.2.1	Gebruiksfrequentie 3
11.2.2	Fietsongevallen 3
11.2.3	Gebruiksdoel 3

- 11.2.4 Fietsverlichting 3
- 11.3 Conclusies 3

12 Veiligheidsmaatregelen 3

- 12.1 Landelijk beeld 3
 - 12.1.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen 3
 - 12.1.2 Meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen 3
 - 12.1.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen 3
- 12.2 Verschillen tussen provincies 3
 - 12.2.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen 3
 - 12.2.2 Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen 3
 - 12.2.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen 3
- 12.3 Conclusies 3

Bijlage A Vragenlijst 3

Samenvatting

In dit rapport wordt verslag gedaan van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid over het jaar 2009 (PROV 2009). Het PROV is van 1990 tot en met 1995 jaarlijks en met ingang van 1997 tweejaarlijks afgenomen. Het onderzoek is nu voor de dertiende maal uitgevoerd.

Het PROV is opgezet en bedoeld als instrument voor algemene monitoring van ontwikkelingen in verkeersgedrag, motieven voor verkeersgedrag en kennis en meningen daarover van Nederlandse weggebruikers. Het zelfgerapporteerde gedrag (inclusief meningen en motieven) van de verkeersdeelnemer staat in het PROV centraal.

De respondenten voor het PROV worden verkregen via een zogenaamde tweetrapsprocedure. In de eerste trap van de procedure is voor PROV 2009 een gelijkelijk over alle provincies verdeelde steekproef van 181.000 adressen via het 'Nationaal Consumenten Bestand' van Cendris benaderd. Gevraagd is om via inzending van een antwoordformulier aan te geven of men (i.e. de op het adres woonachtige personen van 15 jaar en ouder) aan een enquêteonderzoek over verkeer en vervoer wil meedoen. Ook is nu de mogelijkheid aangeboden om via internet aan het PROV mee te doen. Men kon zich via een digitaal antwoordkaartje hiervoor opgeven. In de tweede wervingstrap zijn in totaal 19.222 vragenlijsten uitgezet.

De geselecteerde groep heeft in april/mei 2010 de enquête ontvangen. De vragen over het verkeer, die in de PROV-enquête zijn gesteld, hebben betrekking op het jaar 2009. Het responspercentage m.b.t. de enquête bedraagt 59%.

De belangrijkste resultaten van het PROV 2009 zijn de volgende:

Verkeersongevallen

Het gemiddelde aantal zelfgerapporteerde verkeersongevallen is in 2009 gestegen ten opzichte van 2007. De stijging doet zich voor in de ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS). Het gemiddelde aantal verkeersongevallen met letsel of de dood als gevolg wijkt niet significant af van 2007. Het ongevalrisico voor de verschillende vervoerwijzen wijkt, uitgezonderd voetgangers, niet significant af van dat van 2007. Net als in voorgaande jaren blijken bromfietzers – in vergelijking met automobilisten, motorrijders, bestelwagenbestuurders, fietsers en snorfietsen – het hoogste ongevalrisico te hebben. Het ongevalrisico blijkt bij automobilisten in belangrijke mate samen te hangen met de verkeersprestatie. Met name automobilisten die 10.000 kilometer of minder per jaar rijden, hebben een aanzienlijk groter ongevalrisico dan automobilisten die meer dan 10.000 kilometer per jaar rijden.

Politietoezicht

Een kwart van de respondenten zegt in 2009 één of meer bekeuringen te hebben ontvangen voor verkeersovertredingen. Ruim een vijfde van de automobilisten geeft

aan in 2009 staande gehouden te zijn voor een alcoholcontrole. Net als voorgaande jaren hebben automobilisten gemiddeld de meeste bekeuringen ontvangen, verreweg de meeste zijn snelheidsbekeuringen.

Rijsnelheden

De zelfgerapporteerde snelheid van automobilisten is gemiddeld op alle wegtypen hoger dan toegestaan. Ten opzichte van 2007 is op alle wegen, met uitzondering van 30km-wegen en (woon)-erven, de gemiddelde zelfgerapporteerde snelheid afgenomen.

Veel automobilisten overschrijden de snelheidslimiet, omdat ze hun snelheid aanpassen aan het overige verkeer en omdat ze haast hebben.

Wanneer men zich aan de snelheidslimiet houdt, is dit binnen de bebouwde kom met voorsprong uit veiligheidsoverwegingen. De motieven verplichting en de kans op een bekeuring worden eveneens veel genoemd. Buiten de bebouwde kom volgt het grootste deel van de automobilisten de limiet, omdat het nu eenmaal verplicht is, uit veiligheidsoverwegingen en om het krijgen van een bekeuring te vermijden. Op autosnelwegen en andere wegen buiten de bebouwde kom zijn in vergelijking met tien jaar geleden veiligheid en brandstofkosten steeds belangrijker redenen geworden om zich aan de snelheid te houden.

De kenmerken van notoire snelheidsovertreders zijn: jong, van het mannelijk geslacht en relatief minder vaak gehuwd of samenwonend. Verder hebben zij vaker betaald werk en een auto van de zaak of een lease-auto, wordt de auto relatief vaak gebruikt voor zakelijke doeleinden en hebben zij een hoog jaarkilometrage. Notoire overtreeders waren in 2009 het vaakst bij een ongeval betrokken, maar hun ongevalsrisico is niet hoger.

Ook in 2009 is gevraagd naar de duidelijkheid van 80 km/uur en 60 km/uur wegen volgens de essentiële kenmerken. De 80 km/uur weg wordt duidelijker en veiliger gevonden en de respondenten noemen vaker de juiste maximumsnelheid.

Rijden onder invloed

Het landelijke beeld van het rijden onder invloed van alcohol komt in grote lijnen overeen met het beeld uit 2007. In 2009 rijdt 5% van de automobilisten wel eens onder invloed van alcohol.

Verreweg het belangrijkste motief voor automobilisten om niet onder invloed van alcohol te rijden, is veiligheid. In 2009 is in vergelijking met 2007 het aandeel automobilisten dat zich kan voorstellen dat er situaties zijn waarin men gaat autorijden na consumptie van drie of meer glazen alcohol gelijk gebleven. Het meest genoemde argument om dit te doen is dat men geen keuze heeft en nog met de auto naar huis moet.

Beveiligingsmiddelen

Ondanks een sterke stijging in de laatste jaren blijft het gordelgebruik van achterpassagiers nog steeds achter bij dat van de overige inzittenden van personenauto's.

Bestuurders van personenauto's zeggen in 2009 bij gemiddeld 9,7 van de 10 ritten binnen de bebouwde kom en 9,8 van de 10 ritten buiten de bebouwde kom de autogordel te hebben gedragen. Voorpassagiers hebben in 2009 bij 9,6 van de 10 ritten zowel binnen als buiten de bebouwde kom de gordel gedragen. Achterin de auto wordt binnen de bebouwde kom bij 7,9 van de 10 ritten en buiten de bebouwde kom bij 8,1 van de 10 ritten de gordel gedragen. De belangrijkste motieven om de gordel te dragen zijn veiligheid, gewoonte en de verplichting. Het belangrijkste motief om de gordel niet te dragen is vergeten de gordel om te doen. Kinderen in de leeftijd tot drie jaar worden door bijna alle automobilisten, zowel voorin als achterin, veilig vervoerd. Kinderen tussen drie en elf jaar worden, net als in 2007, door zes op de tien automobilisten veilig vervoerd.

Risicoperceptie en risicogedrag

Rijden door rood licht en rijden onder invloed van drugs, medicijnen en/of alcohol zijn gedragingen die door meer dan de helft van de bevolking als (zeer) gevaarlijk worden beschouwd. Handenvrij telefoneren in de auto en te hard rijden op de autosnelweg vinden relatief veel mensen ongevaarlijke gedragingen. Verkeersdeelnemers stellen dat, als het om negatief weggedrag gaat, zij vooral geconfronteerd worden met slordig rijgedrag van andere verkeersdeelnemers. Zeven op de tien automobilisten (71%) telefoneert tijdens het autorijden nooit handmatig, 28% van de automobilisten doet dit soms, 1% vaak. Als reactie op gevaarlijk gedrag van anderen geeft driekwart (75%) aan zich meestal te ergeren, maar het verder op zijn beloop te laten. Ongeveer één op de vijf blijft kalm.

Motorrijders

In 2009 is gemiddeld 1 op de 38 motorrijders betrokken bij een motorongeval. Hiermee is het gemiddelde aantal motorongevallen op hetzelfde niveau als in 2007. Het ongevalrisico bedraagt in 2009 6,8 ongevallen per miljoen motorkilometers, dit is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2007.

Bromfietzers

Het actieve bromfietsgebruik is sinds 1990 afgenomen. In 2009 gebruikte circa 1 op 35 verkeersdeelnemers van 16 jaar en ouder tenminste één keer per maand de bromfiets.

Het gemiddeld aantal ongevallen onder bromfietzers is in 2009 0,110 per bromfietser (1 op de 9 bromfietzers) en ligt op hetzelfde niveau als in 2007. Nog steeds zien we dat jonge bromfietzers vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn dan oudere bromfietzers. Kijken we echter naar het ongevalrisico, dan vervalt de leeftijdsafhankelijkheid. Het percentage bromfietzers zonder bromfietsrijbewijs is afgenomen. In 2009 bedraagt de gemiddelde snelheid van actieve bromfietzers 41 km/uur binnen de bebouwde kom en 51 km/uur buiten de bebouwde kom. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is de gemiddelde rijsnelheid ten opzichte van 2007 gedaald en ligt op het niveau van 2005. In 2009 wordt bij 94% van de lange ritten en bij 91% van de korte ritten de valhelm gedragen. Het draagpercentage lijkt

in 2009 ten opzichte van voorgaande jaren weer een stijgende lijn te vertonen. Men draagt de valhelm vooral uit verplichting. Het motief uit gewoonte wordt dit jaar vaker genoemd dan in 2007. Motieven om de valhelm niet te dragen hebben voornamelijk betrekking op het oncomfortabele karakter ervan.

Snorfietsers

De Spartamet wordt in 2009 met name gebruikt door personen ouder dan 54 jaar. De snorbrommer heeft een minder specifieke doelgroep dan de Spartamet. In alle leeftijdscategorieën wordt gebruik gemaakt van de snorbrommer. Wel maken jongeren tot 25 jaar het minst gebruik van de snorbrommer. Op de snorbrommer wordt in het algemeen beduidend harder gereden dan de wettelijke limiet van 25 km/uur. Op de groep 55 jaar en ouder in de bebouwde kom na, wordt de snelheidslimiet door alle leeftijdsgroepen overschreden.

Fietsers

Het gemiddeld aantal ongevallen per fietser vertoonde tot 1999 een daling. In 2005, 2007 en 2009 is het gemiddeld aantal fietsongevallen weliswaar lager dan in 2001, maar nog steeds veel hoger dan in 1999. Ongeveer 3% van de fietsers was in 2009 bij een ongeval betrokken, terwijl dit in 1999 iets meer dan 1% van de fietsers was. Het overgrote deel van de fietsers heeft in 2009 zowel binnen als buiten de bebouwde kom de fietsverlichting aan in het donker. Veiligheid is de belangrijkste reden om fietsverlichting te voeren. De meest genoemde reden om zonder verlichting te fietsen is defecte fietsverlichting.

Verkeersveiligheidsmaatregelen

Van de reeds ingevoerde maatregelen kunnen het beginnerrijbewijs, kruispunten vervangen door rotondes, snelheid bij zebra's verlagen door aanleg van verkeersdrempels, het verbod op handmatig telefoneren tijdens het rijden en het toepassen van meer flitspalen op relatief veel voorstanders rekenen. Voor meer 60-km/uur gebieden buiten de bebouwde kom is weinig steun.

Over meer toepassingen van bestaande maatregelen zijn de respondenten overwegend positief. Alleen de maatregelen meer 60-km/uur gebieden, meer versmalde rijstroken en meer stedelijke autosnelwegen met een limiet van 80 km/u kennen meer tegenstanders dan voorstanders.

Wat betreft nieuwe maatregelen zien respondenten graag dat bestuurders van motorvoertuigen die een grove overtreding hebben begaan, verplicht een cursus moeten volgen. Het invoeren van een praktijkexamen voor bromfietzers kan ook in 2009 de goedkeuring van het merendeel van de respondenten wegdragen. De maatregelen waar de meerderheid tegen is, zijn: het verplicht installeren van een snelheidsbegrenzer in personenauto's, het verhogen van de maximumsnelheid van de bromfietser en het begeleid autorijden zonder rijbewijs vanaf 17 jaar.

1 Inleiding

1.1 Functies van het PROV

In dit rapport wordt verslag gedaan van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid over het jaar 2009 (PROV 2009). Het PROV is van 1990 tot en met 1995 jaarlijks en met ingang van 1997 tweejaarlijks afgenomen. Het onderzoek is nu voor de dertiende maal uitgevoerd.

Het PROV is opgezet en bedoeld als instrument voor algemene monitoring van de ontwikkelingen in verkeersgedrag, motieven voor verkeersgedrag en kennis en meningen daarover. Het PROV vervult daarmee de volgende drie functies:

1. *Identificatie* van aandachtspunten voor het verkeersveiligheidsbeleid, doordat landelijke en provinciale ontwikkelingen in de tijd gesignaleerd kunnen worden en doordat provincies onderling met elkaar vergeleken kunnen worden, ten aanzien van verkeers(on)veiligheid en de effectiviteit van gevoerd beleid.
2. *Analyse* van de achtergronden en oorzaken van gesignaleerde aandachtspunten, doordat nagegaan kan worden bij welke groepen personen en in welke provincies knelpunten optreden en met welke factoren zij samenhangen.
3. *Evaluatie* of terugkoppeling van het verkeersveiligheidsbeleid, doordat op landelijk en provinciaal niveau ontwikkelingen in de tijd gevolgd kunnen worden en doordat provincies onderling vergeleken kunnen worden. Zo kunnen (duurzame) effecten van het gevoerde beleid worden aangetoond.

Ten behoeve van de bovengenoemde *monitoringfuncties* worden over een aantal speerpunten en belangrijke doelgroepen van het verkeersveiligheidsbeleid in de PROV-enquête vragen gesteld aan het Nederlandse publiek van 15 jaar en ouder.

1.2 Onderwerp van onderzoek

Bij de opzet van het PROV is aangesloten bij het door de overheid geformuleerde speerpuntenbeleid (de aandachtspunten die centraal staan in het door de overheid gevoerde beleid van de laatste jaren en waarop het beleid zich de komende jaren zal richten). Bovendien is in de loop der jaren getracht aan te sluiten bij de meer preventieve aanpak van verkeersonveiligheid die erop gericht is een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem te ontwikkelen. Zo is er de laatste jaren in de opzet en rapportage van het PROV een sterkere nadruk komen te liggen op de beschrijving van gedragsdeterminanten (motieven, afwegingen en dergelijke) die

verondersteld worden een duurzame en gewenste invloed te hebben op het uiteindelijke verkeersgedrag.

Centraal in het PROV staan het zelfgerapporteerde gedrag, de meningen en de motieven van verkeersdeelnemers. Dit betekent dat het risico bestaat dat mensen in hun antwoorden soms niet helemaal eerlijk zijn, of dat zij zich zaken niet goed herinneren. Bijvoorbeeld als het gaat om gedrag dat sociaal niet acceptabel wordt gevonden, zoals rijden onder invloed van alcohol of drugs. Er kan echter verondersteld worden dat het anonieme karakter van de enquête deze beperking ten dele wegneemt.

De PROV- vragenlijst voor 2009 bestaat uit tien onderdelen, te weten:

1. Achtergrondinformatie (persoonskenmerken en voertuiggebruik)
2. Verkeersongevallen en politietoezicht (controles, bekeuringen)
3. Rijsnelheden (o.a. kennis essentiële kenmerken)
4. Rijden onder invloed
5. Gebruik van autogordels in personenauto's
6. Gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in personenauto's
7. Gevaarlijke en onwenselijke verkeersgedragingen
8. Gebruiksdoelen van en -motieven voor de fiets, de snorfiets, de bromfiets en de motor
9. Risicoperceptie
10. Mening over verkeersveiligheidsmaatregelen

De PROV-enquête van 2009 is opgenomen achterin dit rapport (bijlage 1).

1.3 Steekproeftrekking

De respondenten voor het PROV worden sinds 1990 verkregen via een zogenaamde tweetrapsprocedure. In de eerste trap van de procedure is voor het PROV 2009 een gelijkmatig¹ over alle provincies verdeelde steekproef van 181.000 adressen via het 'Nationaal Consumenten Bestand' van Cendris benaderd. Gevraagd is om via inzending van een antwoordformulier aan te geven of men (i.e. de op het adres woonachtige personen van 15 jaar en ouder) aan een enquêteonderzoek over verkeer en vervoer wil meedoen. Op het formulier dient men daartoe de namen van de betreffende personen met hun leeftijd, sekse, rijbewijsbezit en voertuiggebruik te

¹ In de provincies Utrecht en Zuid-Holland zijn ten behoeve van analyses op regioniveau extra respondenten aangeschreven.

noteren. Ook nu is de mogelijkheid geboden om via internet aan het PROV mee te doen. Men kon zich via een digitaal en schriftelijk antwoordkaartje hiervoor opgeven. Bij deze PROV-meting is door 24.360 personen gereageerd op deze oproep, iets minder dan bij PROV 2007. Hiervan hebben 14.782 personen zich schriftelijk opgegeven en 9.578 via internet.

In de tweede wervingstrap zijn in totaal 19.222 vragenlijsten uitgezet. De volgende instrumenten zijn hierbij ingezet, afhankelijk van de uitkomst van de 1e trap²:

- E-mail of brief met weblink naar vragenlijst n = 12.927
- Papieren vragenlijst n = 6.295
- Totaal n = 19.222

In het formeren van de bruto steekproef zijn, in volgorde van belangrijkheid, de volgende selectiecriteria gebruikt:

1. de verdeling over de provincies naar bruto aantallen zoals hierboven beschreven (met voor de provincie Zuid-Holland – in het kader van de regionale ophoging – ook nog een verdeling naar gebieden binnen de provincie)
2. alle respondenten selecteren die aangegeven hebben van de volgende vervoermiddelen gebruik te maken:
 - a. bestelwagen/minibus;
 - b. vrachtauto;
 - c. autobus;
 - d. snorfiets (Spartamet);
 - e. bromfiets/bromscooter;
 - f. motor/scooter;
 - g. brommobiel;
 - h. (elektrische) rolstoel;
 - i. scootmobiel.
3. bruto steekproeven zo veel mogelijk representatief naar geslacht en leeftijd
4. zo veel mogelijk respondenten in de bruto steekproef die een e-mailadres hebben opgegeven.

De geselecteerde groep heeft in april/mei 2010 de enquête ontvangen. De vragen over het verkeer, die in de PROV-enquête zijn gesteld, hebben betrekking op het jaar 2009.

In totaal hebben 11.261 personen de enquête correct ingevuld en geretourneerd. De enquêtegegevens van deze personen zijn verzameld in een databestand. Ondanks

2 Respondenten die in de 1e trap aan hadden gegeven online te willen deelnemen, ontvingen een digitale versie van de vragenlijst (e-mail met daarin de onderzoekslink). Respondenten die in de 1e trap aan hadden gegeven schriftelijk te willen deelnemen, ontvingen een schriftelijke vragenlijst.

eerdere stratificatie is het mogelijk dat de respondentengroep niet volledig representatief is voor de Nederlandse bevolking, omdat er sprake kan zijn van zelfselectie. Bij analyse van de enquêtegegevens is daarom gebruik gemaakt van weegfactoren. Hiermee is de representativiteit van de respondentengroep ten aanzien van leeftijd, sekse en B-rijbewijsbezit gewaarborgd. In paragraaf 1.5 wordt meer in detail ingegaan op de generaliseerbaarheid van de steekproefgegevens.

1.4 Respons

Van de 19.222 personen aan wie de enquête april/mei 2010 is toegestuurd, hebben 11.261 personen de vragenlijst ingevuld en geretourneerd. Het responspercentage bedraagt 59%. In tabel 1.1 is deze respons weergegeven, uitgesplitst naar provincie.

Tabel 1.1 Responspercentages van de totale ongewogen steekproef van 2009 per provincie.

provincie	aantal uitgezet*)	aantal geretourneerd	responspercentage
Groningen	1.321	780	59
Friesland	1.321	764	58
Drenthe	1.321	746	56
Overijssel	1.321	760	58
Gelderland	1.320	770	58
Flevoland	1.321	777	59
Utrecht	1.821	1.101	60
Noord-Holland	1.321	813	62
Zuid-Holland	4.192	2.426	58
Zeeland	1.321	778	59
Noord-Brabant	1.321	787	60
Limburg	1.321	759	57
totaal	19.222	11.261	59

*) In de provincies Utrecht en Zuid-Holland zijn ten behoeve van analyses op regioniveau extra respondenten aangeschreven.

1.5 Generaliseerbaarheid

Een zinvolle interpretatie van de onderzoeksgegevens is alleen mogelijk indien de meetjaren en de provincies waarover vergeleken wordt vergelijkbaar zijn op een aantal relevante kenmerken. Bovendien dient er, om uitspraken te kunnen doen op

landelijk niveau, sprake te zijn van een qua leeftijd, sekse en B-rijbewijsbezit representatieve steekproef uit de Nederlandse populatie.

Bij het trekken van de steekproef is daarom op basis van het respondentenbestand dat via de eerste trap van de 'tweetrapsprocedure' verkregen is, gestratificeerd naar leeftijd, sekse en rijbewijsbezit³ (zie ook paragraaf 1.3).

Als de steekproefgegevens m.b.t. leeftijd, sekse en B-rijbewijsbezit worden vergeleken met landelijke cijfers, blijkt dat naar verhouding veel mannelijke rijbewijsbezitters in de leeftijd van 50 jaar en ouder hebben gerespondeerd. Mannen jonger dan 50 jaar – en dan met name mannen in de leeftijdscategorieën tot en met 39 jaar – hebben relatief weinig gerespondeerd (zie *Bijlage H1, T1 en T2*). Ook onder vrouwelijke B-rijbewijs bezitters is de groep 25 t/m 39 jaar ondervertegenwoordigd en de groep 50 t/m 64 jaar oververtegenwoordigd in de steekproef. Mannelijke 50-plussers die niet in het bezit zijn van het B-rijbewijs, zijn duidelijk oververtegenwoordigd in de steekproef. Vrouwelijke bestuurders zonder B-rijbewijs zijn ondervertegenwoordigd, met uitzondering van de leeftijdscategorie 50 t/m 64 jaar.

Om voor afwijkingen te corrigeren zijn de onderzoeksgegevens gewogen naar de populatieverhoudingen. Tevens is rekening gehouden met de grootte van de provincies. De weegfactoren voor de verschillende PROV-jaren zijn berekend op basis van de populatiegegevens van CBS-normjaren. Voor het aanmaken van de weegfactoren is er steeds gebruik gemaakt van de meest actuele CBS-gegevens: voor het PROV 2009 hebben de gegevens over leeftijd en sekse betrekking op het jaar 2009. Voor het aanmaken van de weegfactoren van het rijbewijsbezit is gebruik gemaakt van de CBS-gegevens uit 2008.

Uitgaande van de verdeling van de Nederlandse populatie naar deze kenmerken zijn voor elk meetjaar weegfactoren bepaald. Hierdoor is een in de tijd stabiele en consistente vergelijking tussen meetjaren mogelijk. Op deze manier geven de onderzoeksgegevens derhalve toch een goede afspiegeling van de meningen en kenmerken van de Nederlandse populatie van 15 jaar en ouder.

Naast weging op sekse, rijbewijsbezit en leeftijd is ook gecorrigeerd voor de stratificatie naar provincie. In iedere provincie is door gestratificeerde aanschrijving in de eerste trap gestreefd naar minimaal 725 respondenten. In de provincies Utrecht en Zuid-Holland is bovendien een oversampling aangebracht waarmee subregio's onderscheiden kunnen worden. Waar van toepassing in de analyse is voor deze stratificatie en oversampling gecorrigeerd op het niveau van viercijferig postcodegebied.

3 Door deze wijze van steekproeftrekking kan worden gegarandeerd dat de steekproef representatief is voor de Nederlandse populatie van 15 jaar en ouder. Bij de stratificatie wordt uitgegaan van de bevolkingsgegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

1.6 Statistische analyse

In het bijlagenrapport is in iedere tabel aangegeven of de gevonden resultaten significant (s) zijn. Er zijn bij het interpreteren van de uitkomsten van de statistische analyses twee significantieniveaus gehanteerd. Wanneer de presentatie van de resultaten betrekking heeft op vergelijkingen binnen één meetjaar, bijvoorbeeld tussen provincies of tussen leeftijdsgroepen, wordt een significantieniveau van $p \leq 0,05$ aangehouden. Bij een vergelijking tussen de jaren 2009 en 2007 wordt een significantieniveau van $p \leq 0,01$ aangehouden. Wanneer een verschil als significant aangemerkt wordt, betekent dit dat de kans dat dit verschil op toeval berust, kleiner is dan 5% (indien een significantieniveau van $p \leq 0,05$ wordt gehanteerd) of 1% (indien een significantieniveau van $p \leq 0,01$ wordt gehanteerd). Indien er een significant verschil tussen twee groepen wordt gevonden, kan gezegd worden dat deze twee groepen van elkaar verschillen. Of een bepaald verschil significant is, is mede afhankelijk van de steekproefgrootte. Hierdoor is het mogelijk dat bestaande verschillen niet aangetoond kunnen worden, omdat de steekproef te weinig waarnemingen bevat.

Het kan voorkomen dat de som van de gegeven antwoorden niet optelt tot 100%. Hiervoor zijn twee mogelijke verklaringen: afronding of meervoudige antwoordmogelijkheden.

2 Verkeersongevallen

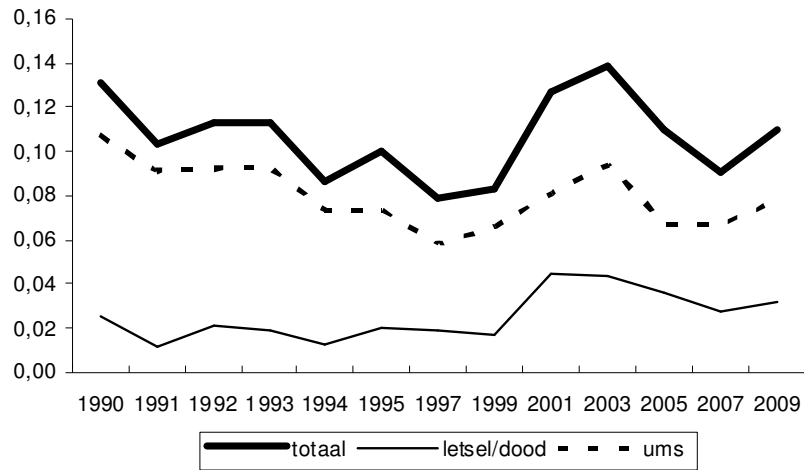
In dit hoofdstuk komt de ontwikkeling van de ongevalbetrokkenheid (het gemiddelde aantal verkeersongevallen) en het ongevalrisico (het gemiddelde aantal verkeersongevallen per miljoen kilometer) aan de orde. Verkeersongevallen zijn in de enquête van het PROV 2009 gedefinieerd als: 'een botsing of een valpartij die u op de openbare weg is overkomen'. Er moet sprake zijn van 'materiële schade en/of letsel bij uzelf of anderen'. Ook moet er ten minste één rijdend voertuig bij het ongeval betrokken zijn ('een voertuig waarin of waarop u zelf zat en/of een ander voertuig').

In paragraaf 2.1 komt de landelijke ontwikkeling van zowel de ongevalbetrokkenheid als het ongevalrisico aan de orde en in paragraaf 2.2 wordt ingegaan op de relatie tussen het ongevalrisico en diverse achtergrondkenmerken. Afgesloten wordt met paragraaf 2.3 waarin de resultaten in de vorm van enkele belangrijke conclusies worden samengevat.

2.1 Landelijk beeld zelfgerapporteerde verkeersongevallen

Het gemiddelde aantal zelfgerapporteerde verkeersongevallen is in 2009 gestegen ten opzichte van 2007 (zie *Figuur 2.1* en *Bijlage H2, T1*). De stijging doet zich voor in de ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS). Het gemiddelde aantal verkeersongevallen met letsel of de dood als gevolg wijkt niet significant af van 2007.

Wanneer wordt gekeken naar het percentage respondenten dat respectievelijk 0, 1, 2, of 3 of meer ongevallen heeft gehad, blijkt 90% van de respondenten geen ongeval te hebben gehad in 2009. Van de respondenten die betrokken waren bij een ongeval ging het bij 9% van de respondenten om één ongeval en bij de overige 1% om meer ongevallen (zie *Bijlage H2, T2*). Van de respondenten met één ongeval heeft 6% een ongeval gehad met UMS als gevolg, 3% met letsel of dodelijke afloop.



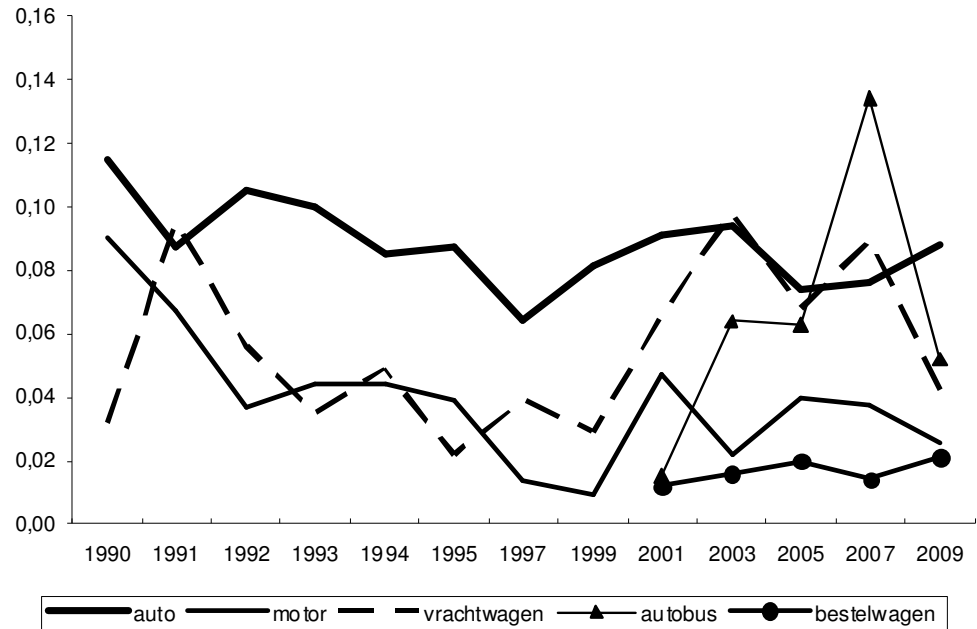
Figuur 2.1 Gemiddelde aantal verkeersongevallen (totaal), gemiddelde aantal verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade en gemiddelde aantal verkeersongevallen met letsel of dood als gevolg, in 1990 tot en met 2009.

In 2009 vond 7% van de gerapporteerde ongevallen in het buitenland plaats. Van alle gereden autokilometers is 12% in het buitenland afgelegd.

Ongevallen naar vervoerwijze

Uitgesplitst naar vervoerwijze is het gemiddelde aantal gerapporteerde ongevallen zeer wisselend door de jaren heen. Het gemiddelde aantal ongevallen voor voetgangers is significant afgenomen ten opzichte van 2007. Voor de overige vervoerwijzen zien we geen significante verschillen.

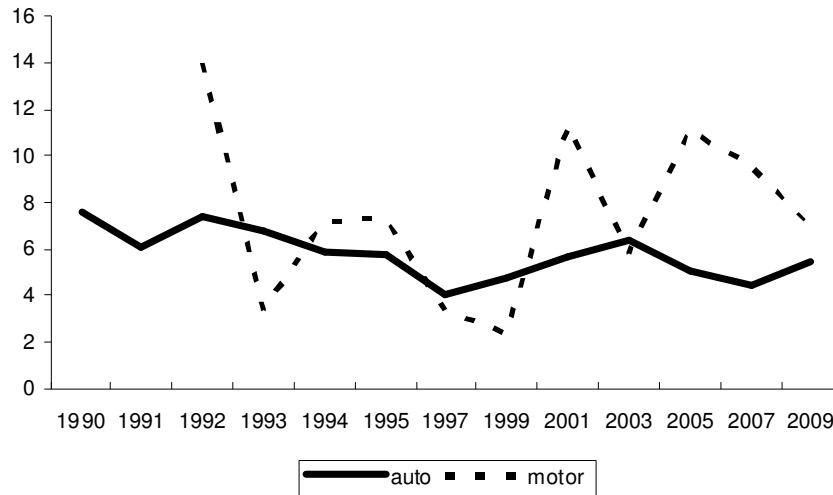
In *Figuur 2.2 (en Bijlage H2, T3)* is het gemiddelde aantal ongevallen van automobilisten, motorrijders en bestuurders van vrachtwagen, autobus en bestelwagen vanaf 1990 weergegeven.



Figuur 2.2 Gemiddelde aantal verkeersongevallen, naar vervoerwijze, in 1990 tot en met 2009.

Omdat in de enquête van het PROV 2009 aan automobilisten en motorrijders gevraagd is hoeveel kilometer zij in 2009 hebben afgelegd, is het mogelijk een uitspraak te doen over het ongevalrisico van deze bestuurders. Ongevalrisico is in dit hoofdstuk gedefinieerd als het gemiddelde aantal verkeersongevallen per miljoen afgelegde kilometers.

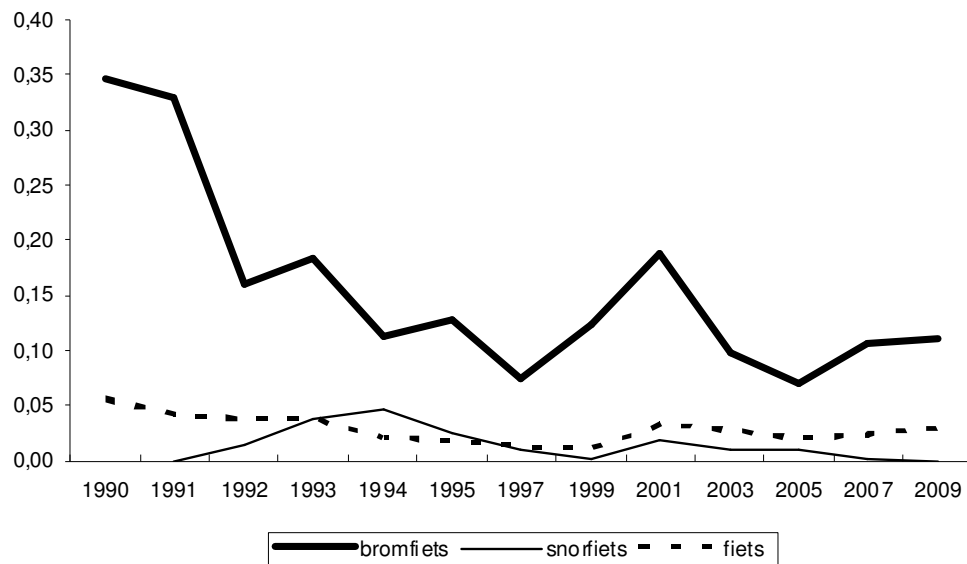
Het ongevalrisico van automobilisten is 5,5 en dat van motorrijders 6,9 (zie *Figuur 2.3* en *Bijlage H2, T3*). Voor de automobilisten betekent dit een toename van 4,5 in 2007 naar 5,5 in 2009, voor motorrijders een afname van 9,6 in 2007 naar 6,9 in 2009. Beide veranderingen zijn niet significant. Voor de automobilisten betekent dit een onderbreking van de daling die in 2005 was ingezet. De langere termijn trend met een dalend ongevalrisico vanaf 1990 blijft nog wel zichtbaar. Na een verdubbeling van het ongevalrisico voor motorrijders in 2005 ten opzichte van 2003 zet de daling ingezet in 2007 zich door in 2009. Het ongevalrisico van motorrijders fluctueert sterk over de jaren heen. Dit is mogelijk het gevolg van het relatief kleine aantal motorrijders in de steekproeven van de verschillende jaren.



Figuur 2.3 Gemiddelde aantal ongevallen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1990 tot en met 2009.

De ongevalbetrokkenheid van bromfietzers is, in vergelijking met die van snorfietzers en fietsers, groot (zie *Bijlage H2, T3* en *Figuur 2.4*). De ontwikkeling van de ongevalbetrokkenheid van bromfietzers fluctueert sterk door de jaren heen. Van 1990 tot en met 1997 daalde deze betrokkenheid sterk, waarna vanaf eind jaren '90 tot aan 2001 een toename volgde. Vervolgens daalde de ongevalbetrokkenheid weer in de eerste helft van dit decennium. In 2009 is de ongevalbetrokkenheid gelijk aan 2007.

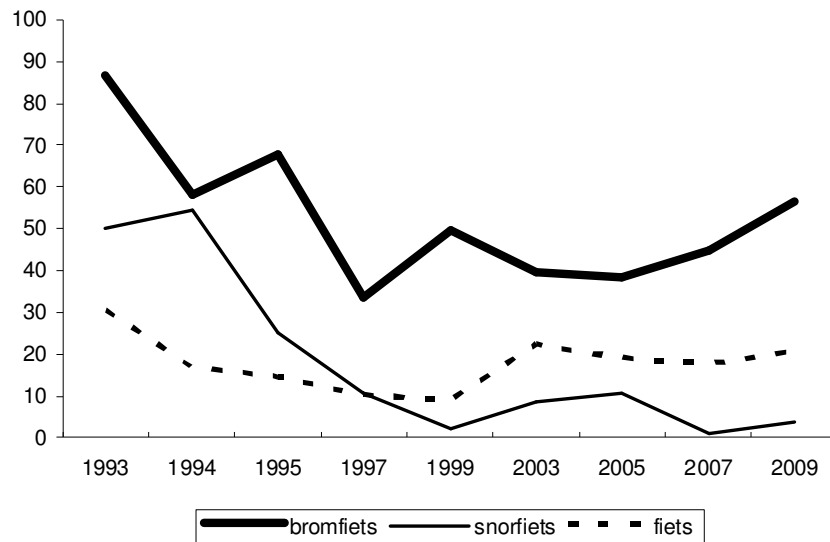
De trendlijnen voor wat betreft ongevalbetrokkenheid van snorfietzers en fietsers vertonen eveneens een fluctuerend beeld. Ze hebben met elkaar gemeen dat er, net zoals het geval was voor bromfietzers, sprake is van een 'piek' in 2001. De toename voor fietsers en de afname voor snorfietzers in 2009 zijn niet significant.



Figuur 2.4 Gemiddelde aantal verkeersongevallen, naar vervoerwijze, in 1990 tot en met 2009.

Wanneer gecorrigeerd wordt voor het aantal kilometers dat fietsers, brom- en snoofietsers in 2009 hebben gereden, blijken bromfietsers net als in eerdere jaren het grootste ongevalrisico te hebben (56,4 ongevallen per miljoen kilometer; zie *Bijlage H2, T3* en *Figuur 2.5*). Het ongevalrisico van bromfietsers is toegenomen ten opzichte van 2007. Deze toename is echter niet significant.

Het ongevalrisico van fietsers is licht gestegen ten opzichte van 2007, evenals dat van snorfietzers. De verschillen zijn niet significant.



Figuur 2.5 Gemiddelde aantal ongevallen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1993 tot en met 1999 en van 2007 tot en met 2009.

Vanaf 2003 wordt in de PROV-enquête ook gevraagd naar ongevallen met de brommobiel, de (elektrische) rolstoel en de scootmobiel. Deze drie groepen verkeersdeelnemers zijn in 2009 nauwelijks bij ongevallen betrokken. Dit geldt zowel in absolute als in relatieve zin⁴ (zie *Bijlage H2, T3*).

Het gemiddelde aantal verkeersongevallen van voetgangers in 2009 is 0,001. Dit aantal is redelijk stabiel over de jaren heen, en schommelt tussen een gemiddelde van 0,000 en 0,003 ongevallen (zie *Bijlage H2, T3*).

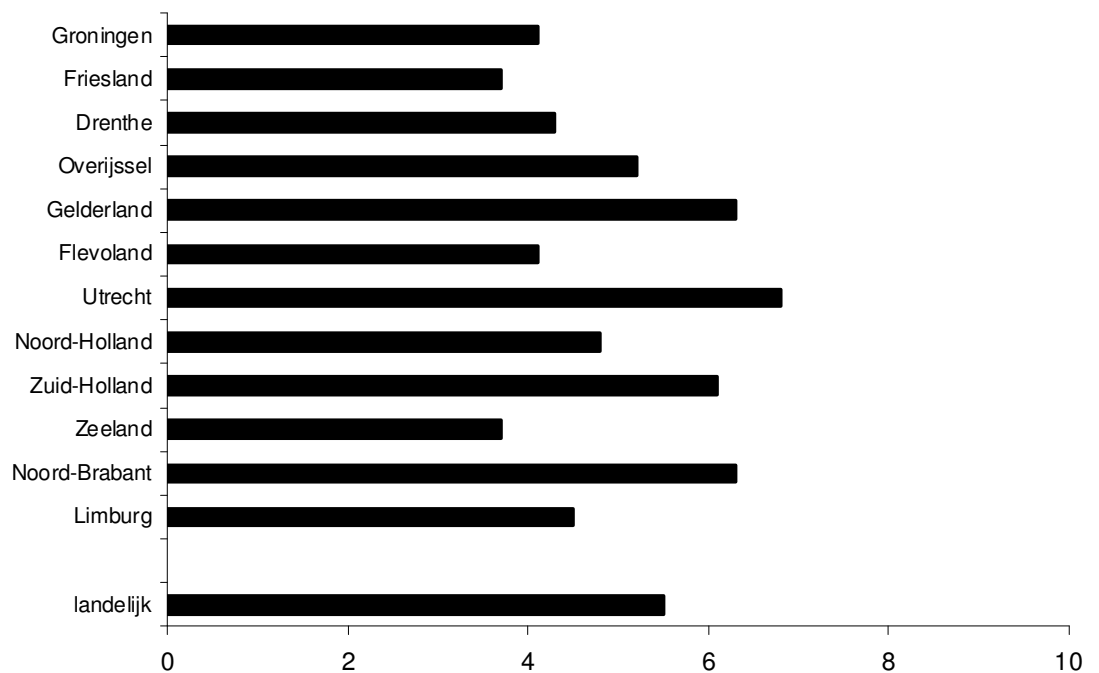
In *Bijlage H2, T4* is aangegeven welk deel van de respondenten 0, 1 of meer ongevallen heeft meegemaakt in 2009, uitgesplitst naar vervoerswijze. 1% van de automobilisten geeft aan meer dan één ongeval te hebben gehad. Met de andere vervoermiddelen hebben respondenten niet meer dan één ongeval gehad. Van de bromfietzers heeft 11% in 2009 één ongeval gehad, van de autobestuurders 8%. Voor autobusbestuurders is dit 6%, voor vrachtautochauffeurs 3%, voor de motorrijders 3% en voor de overige vervoerswijzen 2% of minder.

4 In absolute gaat het om aantallen tussen de 48 en 156. Omdat deze aantallen klein zijn ten opzichte van het aantal betreffende verkeersdeelnemers is het gemiddeld aantal ongevallen hier verwaarloosbaar.

Provinciale verschillen

Voor het ongevalrisico onder bestuurders van personenauto's zijn in 2009 verschillen tussen provincies gevonden (zie *Bijlage H2, T5* en *Figuur 2.6*).

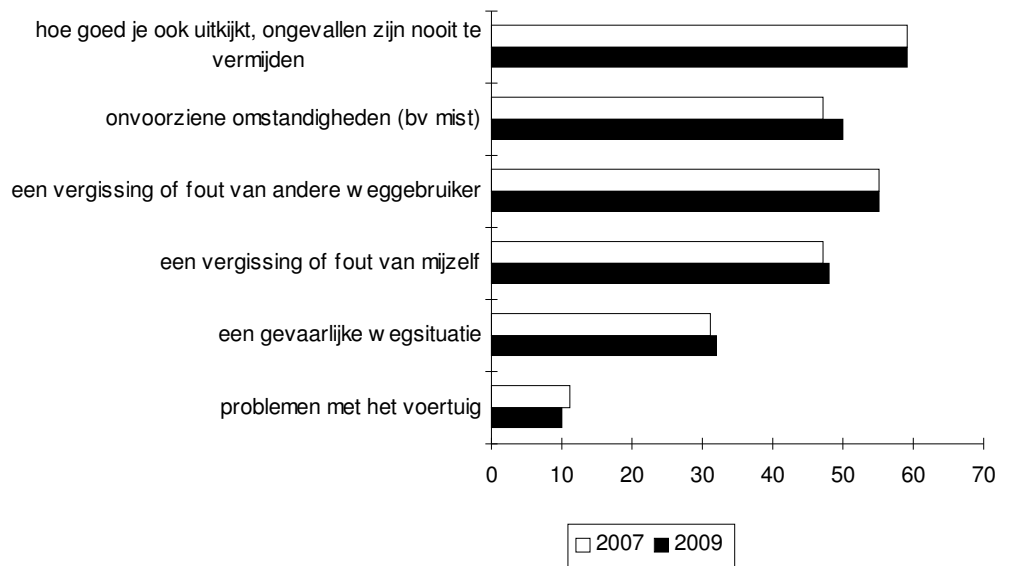
Net als in 2007 is het ongevalrisico relatief groot in Utrecht (6,8). Ook Gelderland (6,3), Noord-Brabant (6,3) en Zuid-Holland (6,1) kennen een relatief groot ongevalrisico. Het risico is relatief laag onder automobilisten in Zeeland (3,7) en Friesland (3,7).



Figuur 2.6 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar provincie, in 2009.

Oorzaken verkeersongevallen

In de PROV-enquête is naar de mening van respondenten gevraagd over de oorzaak van ongevallen. Ten opzichte van 2007 is nauwelijks anders geantwoord. De oorzaken die het vaakst worden genoemd zijn *ongevallen zijn nooit te vermijden* (59%) en een *vergissing of fout van andere weggebruikers* (55%) (zie *Bijlage H2, T6* en *Figuur 2.8*).



Figuur 2.8 Percentage respondenten dat bovenstaande zaken aanwijst als voornaamste oorzaken van betrokkenheid bij een ongeval, in 2007 en 2009.

De mening over de oorzaken van ongevallen blijkt net als in eerdere jaren samen te hangen met een aantal achtergrondkenmerken, namelijk sekse, leeftijd en opleidingsniveau (zie *Bijlage H2, T6*). Het voornaamste verschil tussen mannen en vrouwen dat hier naar voren komt, is dat mannen de oorzaak van ongevallen vaker bij personen (zowel *andere weggebruikers* als *zichzelf*) leggen, terwijl vrouwen vaker van mening zijn dat ongevallen door oncontroleerbare, situationele factoren veroorzaakt worden (*gevaarlijke wegsituatie, onvoorziene omstandigheden, ongevallen zijn niet te vermijden*).

Naarmate de leeftijd van verkeersdeelnemers hoger is, wijt men de (mogelijke) betrokkenheid bij ongevallen meer aan *een vergissing of fout van zichzelf*. Jongere verkeersdeelnemers zijn daarentegen vaker van mening dat *een gevaarlijke wegsituatie* of *problemen met het voertuig* een voornaamste oorzaak zijn van ongevallen. Naarmate de verkeersdeelnemer hoger is opgeleid, is hij meer van mening dat de oorzaak van ongevallen in de verkeersdeelnemers zelf (zowel *andere verkeersdeelnemers* als *zichzelf*) gezocht moet worden. Met het toenemen van het opleidingsniveau neemt het geloof in *de onvermijdelijkheid van ongevallen* af.

2.2 Achtergrondkenmerken en ongevalrisico

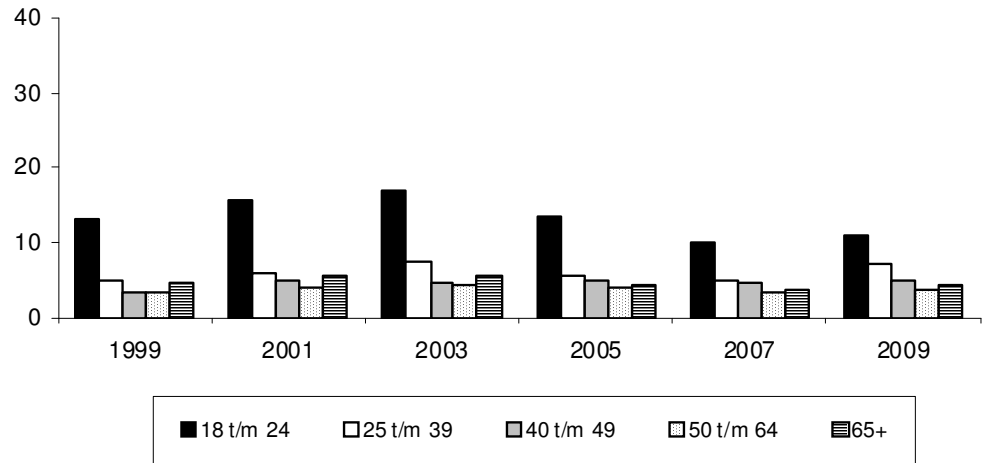
In het PROV is gevraagd naar het aantal kilometers dat men jaarlijks rijdt met de auto, motor, bestelwagen, fiets, brom- en snorfiets, zodat uitspraken kunnen worden gedaan over de kans van deze bestuurders op een ongeval wanneer gecorrigeerd is voor het aantal kilometers dat zij jaarlijks afleggen. In dit hoofdstuk wordt voornamelijk aandacht besteed aan dit ongevalrisico (in deze rapportage gedefinieerd als het aantal ongevallen per miljoen gereden kilometers) van automobilisten. Voor informatie over het ongevalrisico van bestuurders van andere vervoermiddelen in relatie tot achtergrondkenmerken wordt verwezen naar de hoofdstukken die aan deze vervoerwijzen gewijd zijn.

In deze paragraaf wordt stilgestaan bij het ongevalrisico van automobilisten, in relatie tot diverse achtergrondkenmerken, te weten:

- leeftijd
- rijervaring (verkeersprestatie en aantal jaren rijbewijsbezit)
- sekse
- woonomgeving
- hoofddoel autogebruik
- gezinssituatie
- arbeidssituatie
- opleiding
- lease- en bedrijfsauto versus particuliere auto

Leeftijd

Automobilisten tussen de 18 en 25 jaar zijn, in vergelijking met automobilisten ouder dan 25 jaar, een duidelijke risicogroep. In alle PROV-jaren blijken deze jonge automobilisten gemiddeld bij ruim twee keer zoveel ongevallen per miljoen kilometer betrokken te zijn als oudere automobilisten (zie *Bijlage H2, T7* en *Figuur 2.9*).



Figuur 2.9 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar leeftijd, in 1999 tot en met 2009.

Rijervaring

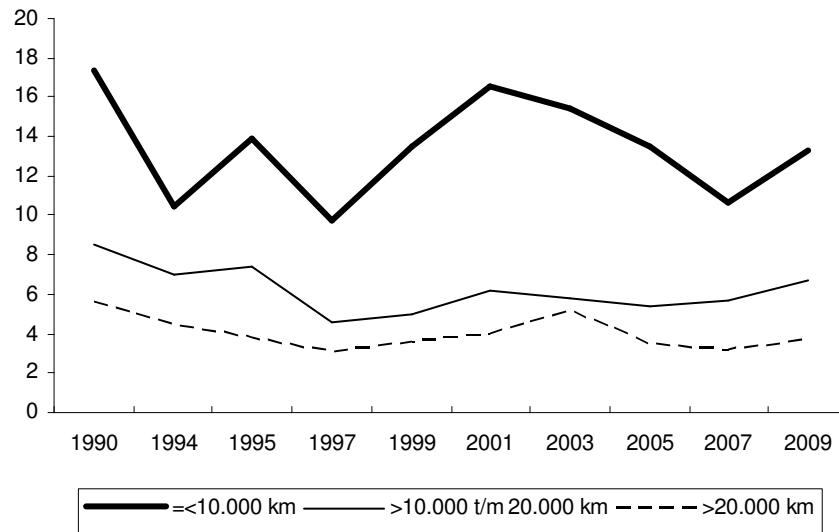
Zowel de verkeersprestatie van een automobilist als het aantal jaren dat een automobilist in het bezit is van een B-rijbewijs kunnen beschouwd worden als een indicatie van de ervaring die een automobilist met autorijden heeft. De relatie die beide factoren met ongevalrisico hebben wordt hieronder beschreven.

Verkeersprestatie

De gemiddelde verkeersprestatie van respondenten die als bestuurder gebruik maken van de auto is in 2009 16.064 km. Dat is lager dan in 2007 (16.866 kilometer). De kilometers zijn in 2009 als volgt verdeeld over de verschillende gebruiksdoelen:

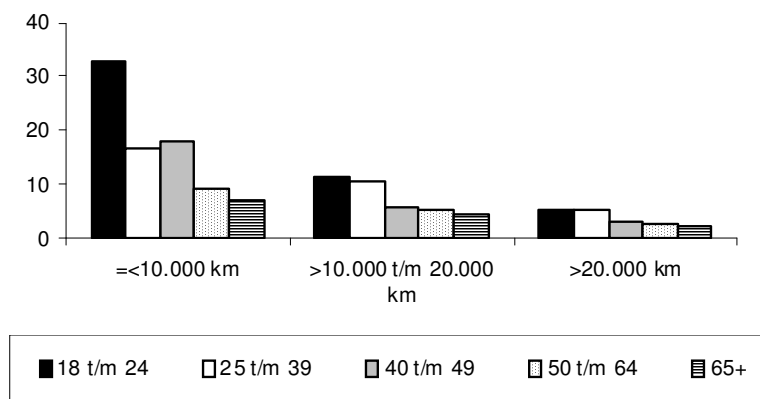
- Woon-werkverkeer: 28%
- Zakelijk verkeer: 11%
- Privé verkeer (familiebezoek, boodschappen doen, vakantie e.d.): 61%.

Wanneer gecorrigeerd is voor het aantal kilometers dat een automobilist per jaar rijdt, blijkt de verkeersprestatie sterk samen te hangen met ongevalrisico (zie *Bijlage H2, T8* en *Figuur 2.10*). Net als in voorgaande jaren is in 2009 het ongevalrisico van automobilisten die 10.000 kilometer of minder per jaar rijden significant groter dan het ongevalrisico van automobilisten die jaarlijks tussen de 10.000 tot en met 20.000 kilometer afleggen en automobilisten die meer dan 20.000 kilometer afleggen per jaar (resp. 13,3; 6,7 en 3,7 ongevallen per miljoen kilometer).



Figuur 2.10 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar jaarkilometrage, in 1990 en 1994 tot en met 2009.

In Figuur 2.11 is te zien dat het verhoogde ongevalrisico voor bestuurders die minder dan 10.000 km/jaar rijden vooral geldt voor bestuurders tussen de 18 en 25 jaar. Voor de andere leeftijdscategorieën zijn de verschillen in absolute aantallen veel kleiner (zie Bijlage H2, T9). Zowel de verschillen tussen de leeftijdscategorieën per kilometerscategorie als omgekeerd zijn significant.



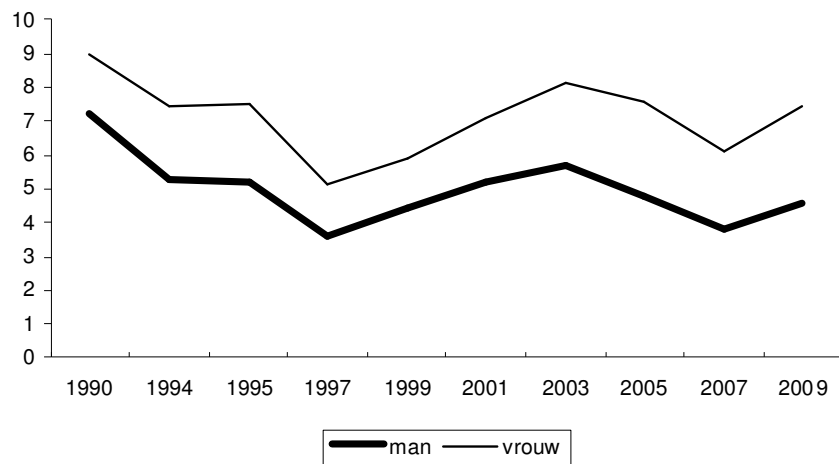
Figuur 2.11 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar jaarkilometrage en leeftijd, in 2009.

Jaren rijbewijsbezit

Het aantal jaar dat men een rijbewijs bezit hangt uiteraard samen met de leeftijd. Jongeren hebben hun rijbewijs gemiddeld korter dan ouderen. Na correctie voor het aantal jaren rijbewijsbezit wordt nog steeds een hoger ongevalrisico voor jonge bestuurders gevonden (zie ook *Bijlage H2, T10*). Voor een aantal cellen, namelijk personen ouder dan 25 die korter dan 5 jaar een rijbewijs bezitten, kunnen we geen resultaten weergeven omdat dit jaar te weinig waarnemingen gerealiseerd zijn (minder dan 50 per cel is te weinig om betrouwbare uitspraken over te doen).

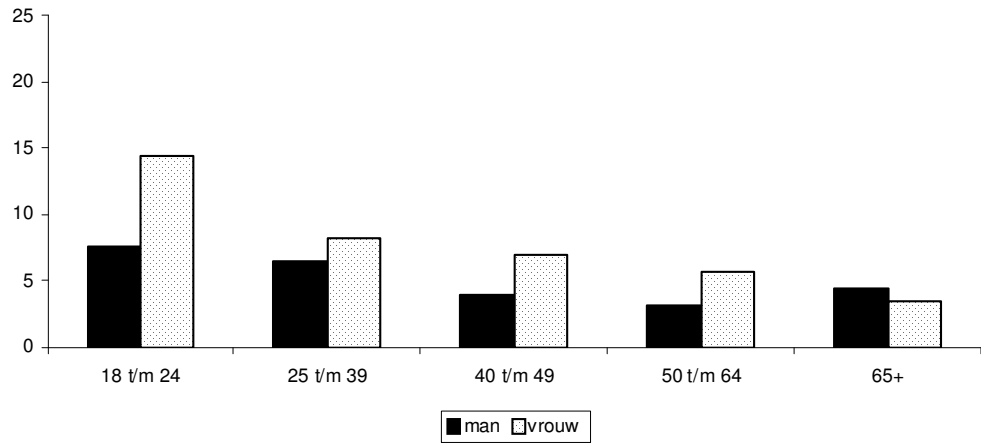
Sekse

Mannelijke automobilisten lopen per kilometer minder risico om bij een ongeval betrokken te raken dan vrouwelijke automobilisten (zie *Bijlage H2, T11* en *Figuur 2.12*). Dit beeld is consistent door de jaren heen. In 2009 zijn mannelijke automobilisten bij gemiddeld 4,6 ongevallen per miljoen kilometer betrokken geweest, en vrouwelijke bestuurders bij gemiddeld 7,4 ongevallen per miljoen kilometer.



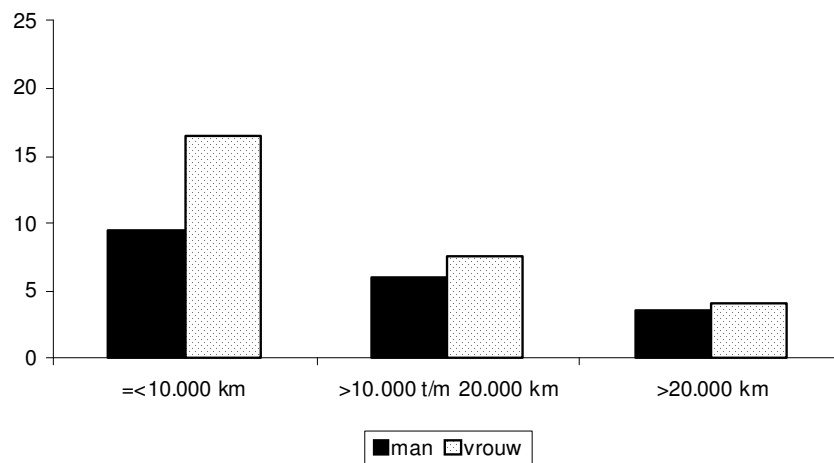
Figuur 2.12 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar sekse, in 1990 en 1994 tot en met 2009.

Het sekseverschil in ongevalrisico is significant voor de leeftijdsgroepen 18-24 en 40-64 jaar (zie *Bijlage H2, T12* en *Figuur 2.13*). In 2007 was dit verschil nog voor alle leeftijdsgroepen waarneembaar.



Figuur 2.13 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar sekse en leeftijd, in 2009.

In ieder geval een deel van het verschil in ongevalrisico tussen mannen en vrouwen hangt samen met het verschil in jaarkilometrage. Vrouwen leggen minder kilometers af en een lager kilometrage hangt samen met een hoger ongevalrisico. Wanneer de totale groep automobilisten uitgesplitst wordt naar jaarkilometrage, blijken er, in tegenstelling tot 2007, significante sekseverschillen in ongevalrisico te bestaan (zie *Bijlage H2, T13* en *Figuur 2.14*). Voor vrouwen die minder dan 10.000 kilometer of meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden, geldt een hoger risico.

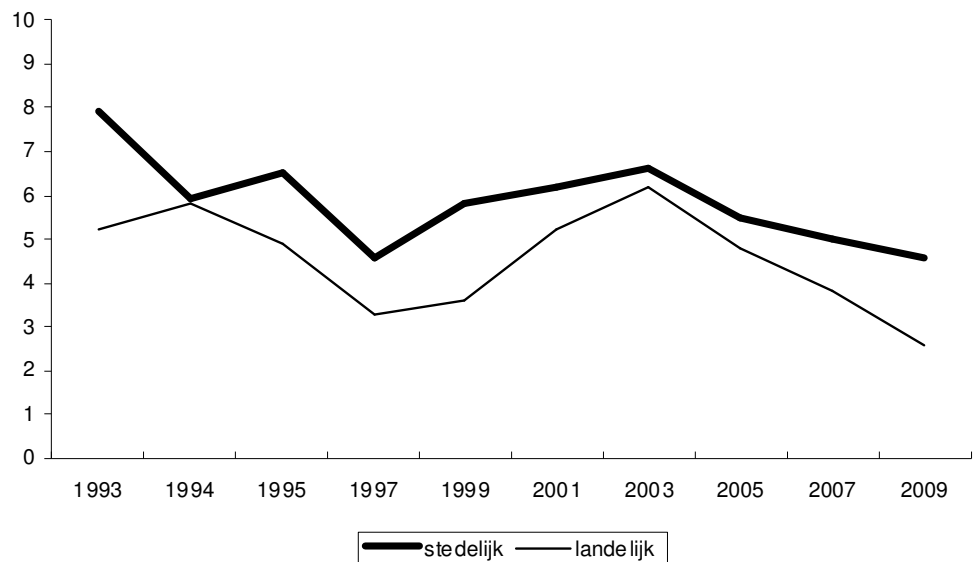


Figuur 2.14 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar sekse en jaarkilometrage, in 2009.

Woonomgeving

Vanaf 1993 is de variabele *woonomgeving* berekend aan de hand van de variabele *urbanisatiegraad*. De variabele urbanisatiegraad is op basis van de postcodes aan het PROV-bestand toegevoegd⁵.

Ten opzichte van 2007 is het verschil in ongevalrisico tussen stedelijk en landelijk gebied in 2009 verder toegenomen. Net als in 2007 is het verschil weer significant. Het ongevalrisico van automobilisten woonachtig in stedelijk gebied was in 2009 4,6 ongevallen per miljoen kilometer en in landelijk gebied 2,6 (zie *Bijlage H2, T14* en *Figuur 2.15*).



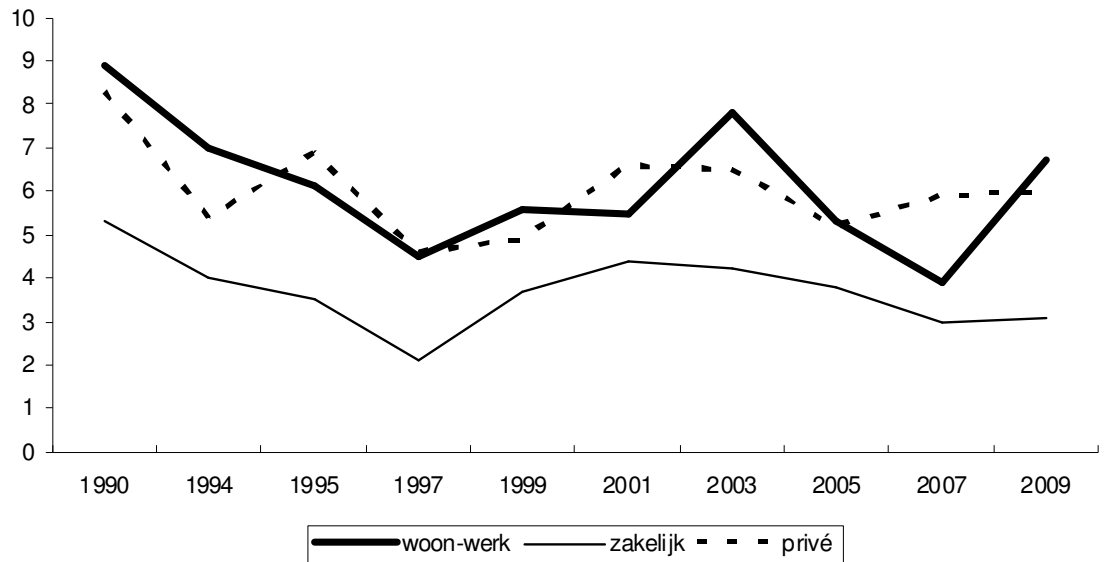
Figuur 2.15 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar woonomgeving, in 1993 tot en met 2009.

Hoofddoel autogebruik

Net als bij voorgaande PROV-metingen is in 2009 een verband gevonden tussen het hoofddoel van het autogebruik en het ongevalrisico. Automobilisten die de auto voornamelijk voor zakelijke doeleinden gebruiken, hebben een lager ongevalrisico dan bestuurders die de auto voornamelijk gebruiken voor privé-ritten of voor de woon-werkreis (resp. 3,1; 6,0 en 6,7 ongevallen per miljoen kilometer; zie *Bijlage H2, T15* en *Figuur 2.16*).

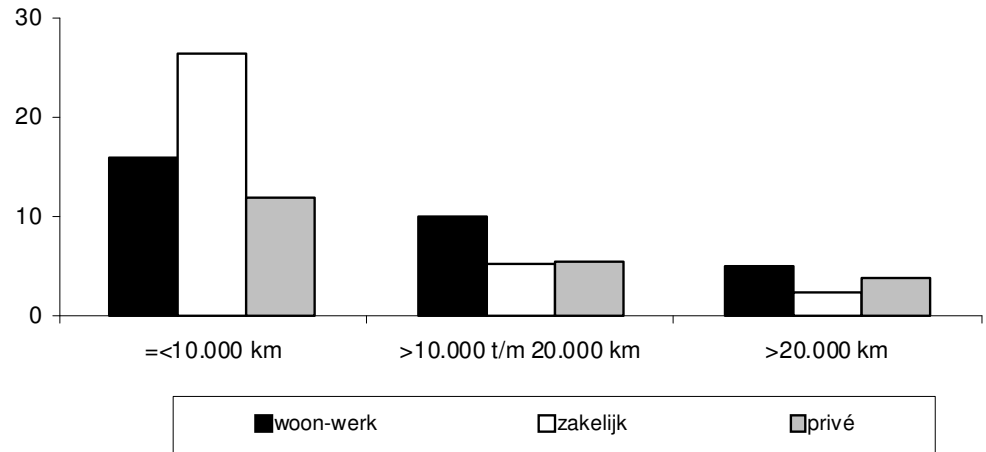
⁵ Urbanisatiegraad (vanaf 1993): 1 = zeer stedelijk, 2 = sterk stedelijk, 3 = matig stedelijk, 4 = weinig stedelijk, 5 = niet stedelijk. De variabele woonomgeving: stedelijk is code 1, 2 en 3, landelijk is code 4 en 5.

Voor het hoofdmotief 'woon-werk' ligt het ongevalrisico weer op niveau van de voorgaande jaren, na een laagterecord in 2007. De dalende trend van het ongevalrisico sinds 2001 voor het zakelijk reismotief is in 2009 onderbroken.



Figuur 2.16 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar hoofddoel autogebruik, in 1990 en 1994 tot en met 2009.

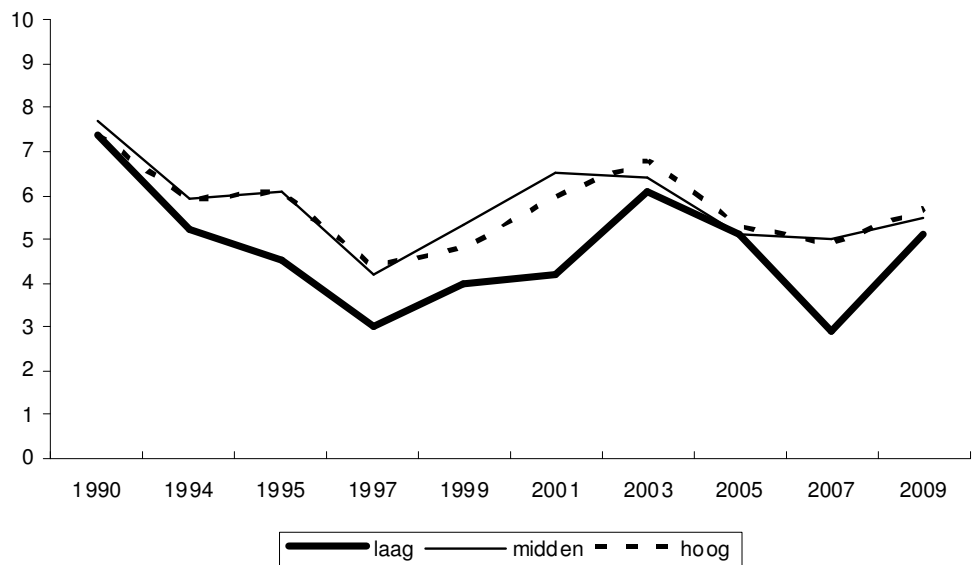
Zoals al eerder in dit hoofdstuk naar voren is gekomen, blijkt het jaarkilometrage van de automobilist een (sterk) verband te vertonen met het ongevalrisico. Omdat het verschil in jaarkilometrage tussen de drie groepen automobilisten met verschillende hoofddoelen van autogebruik groot is, is daarom een extra analyse van het ongevalrisico van deze groepen uitgevoerd, waarbij gecorrigeerd is voor jaarkilometrage (zie *Bijlage H2, T16* en *Figuur 2.17*). Uit deze analyse komt naar voren dat voor bestuurders die meer dan 20.000 kilometer per jaar rijden het ongevalrisico voor woon-werkverkeer (5,0) twee keer zo groot is als voor zakelijk verkeer (2,5). Bij bestuurders die 10.000 tot 20.000 kilometer per jaar rijden, hebben de bestuurders die hoofdzakelijk voor woon-werk rijden het hoogste ongevalrisico (10,0) terwijl zakelijk en privé minder van elkaar verschillen (respectievelijk 5,4 en 5,5). Onder de 10.000 kilometer is het risico voor het motief zakelijk het hoogst (26,5), voor woon-werk lager (16,1) en voor privé het laagst (12,0). Alle verschillen zijn significant. In 2007 waren deze cijfers nog precies omgekeerd, met privé het hoogste ongevalrisico en zakelijk het laagst, terwijl in 2005 ook het ongevalrisico voor privé het laagste was en zakelijk het hoogst. Het in *Figuur 2.17* weergegeven onderscheid verdwijnt dus gedeeltelijk wanneer gecorrigeerd wordt voor de afgelegde kilometers.



Figuur 2.17 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar hoofddoel autogebruik en jaarkilometrage, in 2009.

Opleiding

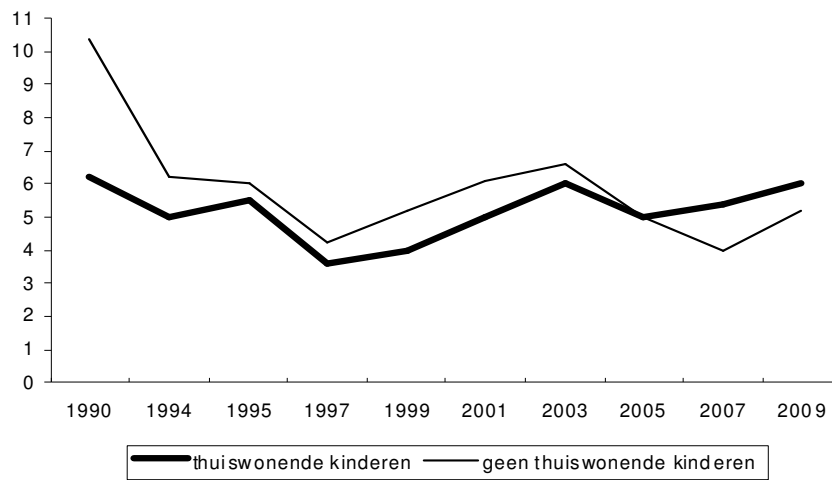
Het ongevalrisico van automobilisten met een laag, midden of hoog opleidingsniveau blijkt, in tegenstelling tot 2007, in 2009 onderling niet significant te verschillen. Het is moeilijk aan te geven of het verschil in opleidingsniveau consistent van invloed is op het ongevalrisico. Door de jaren heen waren de verschillen afwisselend significant en niet significant.



Figuur 2.18 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar opleiding, in 1990 en 1994 tot en met 2009.

Thuisituatie

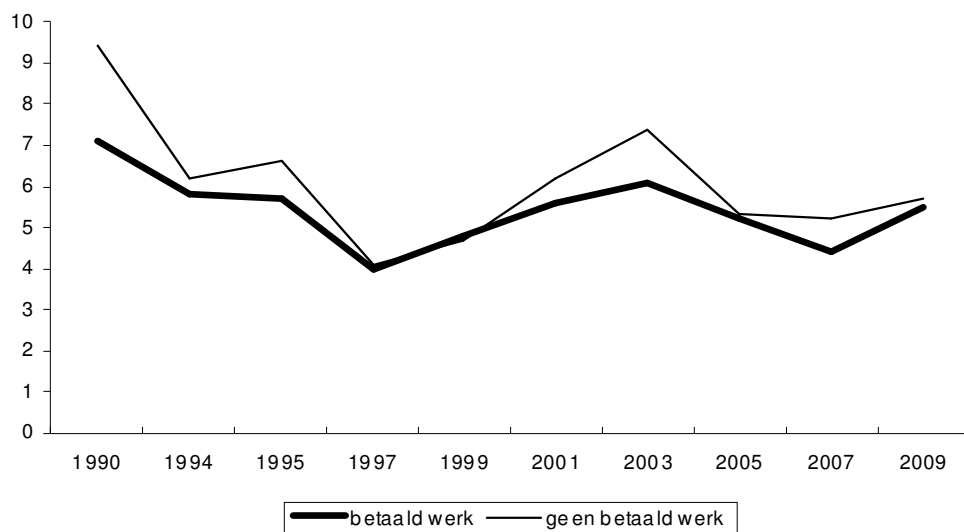
De respondenten is gevraagd aan te geven of zij thuiswonende kinderen jonger dan 18 jaar hebben. Wanneer gekeken wordt naar het ongevalrisico van automobilisten die wel of niet thuiswonende kinderen hebben, blijkt dit achtergrondkenmerk in 2009 geen significante relatie te hebben met ongevalrisico. De groep met thuiswonende kinderen onder de 18 jaar is meer bij ongevallen betrokken dan de groep zonder thuiswonende kinderen (0,103 versus 0,082), maar dat wordt dit jaar gecompenseerd doordat de groep met thuiswonende kinderen meer kilometers aflegt (zie *Bijlage H2, T18* en *Figuur 2.19*).



Figuur 2.19 Gemiddelde aantal ongevallen per miljoen kilometer, naar thuissituatie, in 1990 en 1994 tot en met 2009.

Arbeidssituatie

Net als in 2007 valt het verschil in arbeidssituatie in 2009 niet samen met een verschil in ongevalrisico (5,7 zonder betaald werk versus 5,5 met betaald werk). Dit verschil is kleiner dan het verschil in 2007 en niet significant (zie *Bijlage H2, T19* en *Figuur 2.20*).

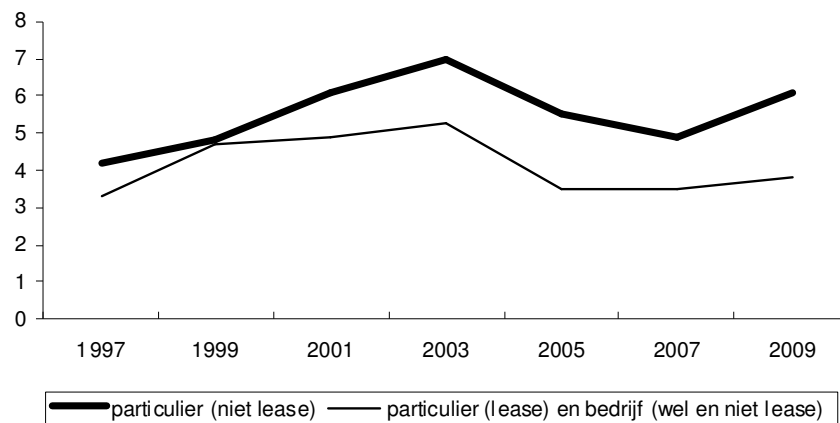


Figuur 2.20 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar arbeidssituatie, in 1990 en 1994 tot en met 2009.

Lease- en bedrijfsauto versus particuliere auto

Personen met een particuliere, niet-geleaste auto, hebben over het algemeen een hoger ongevalrisico dan personen die in een particuliere lease-auto of een bedrijfsauto (wel of niet geleast) rijden. Vaak wordt verondersteld dat de laatstgenoemde groep automobilisten – doordat de kosten van schade aan hun auto voor hen relatief laag zijn – minder ‘voorzichtig’ met de auto omgaat en als gevolg hiervan vaker bij ongevallen betrokken is dan de eerstgenoemde groep automobilisten.

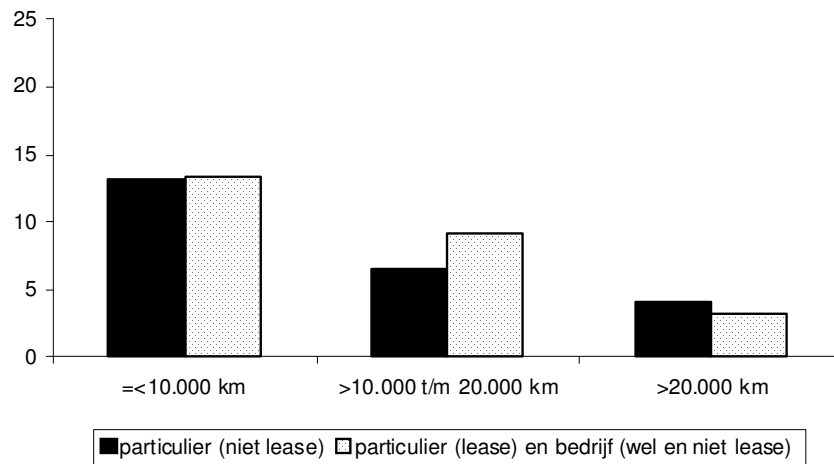
De analyseresultaten blijken deze veronderstelling echter niet te ondersteunen: in vrijwel alle jaren waarin het PROV is uitgevoerd, hebben de automobilisten die een particuliere, niet-geleaste auto in bezit hebben meer ongevallen per miljoen kilometer gehad dan automobilisten met een particuliere lease-auto, of met een bedrijfsauto (zie *Bijlage H2, T20* en *Figuur 2.21*). Alleen in 1999 is er geen significant verschil in ongevalrisico tussen de twee groepen automobilisten.



Figuur 2.21 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar tenaamstelling auto, in 1997 tot en met 2009.

Mogelijk is het hierboven beschreven effect het gevolg van het feit dat automobilisten die in een particuliere lease-auto of bedrijfsauto rijden jaarlijks meer kilometers afleggen dan automobilisten met een particuliere, niet-geleaste auto. Zoals eerder in deze paragraaf beschreven, blijkt de verkeersprestatie – en, naar verondersteld kan worden, hiermee ook de rijervaring – van een automobilist in sterke mate verbonden te zijn met diens ongevalrisico (zie *Bijlage H2, T21* en *Figuur 2.22*). Uit analyse blijkt dat wanneer er onderscheid wordt gemaakt naar de hoogte van het jaarkilometrage het effect van tenaamstelling van de auto inderdaad verdwijnt.

Automobilisten die een particuliere lease-auto of bedrijfsauto rijden, verschillen in hun ongevalrisico niet significant van automobilisten die in een particuliere niet-geleaste auto rijden en die in dezelfde jaarkilometragecategorie vallen. Bij de categorie tussen 10.000 en 20.000 km lijken de automobilisten met een lease-auto of bedrijfsauto een hoger ongevalrisico te hebben. Dit verschil is echter niet significant⁶.



Figuur 2.22 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar tenaamstelling auto en jaarkilometrage, in 2009

6 Significantie kan hier met name niet worden aangetoond omdat de groep automobilisten met minder dan 10.000 km in een lease-auto of bedrijfsauto erg klein is.

2.3 Conclusies

- Het gemiddeld aantal zelfgerapporteerde ongevallen is in 2009 ten opzichte van 2007 significant gestegen van 0,090 naar 0,110 in 2009.
- Het aantal UMS-gevallen is significant toegenomen van 0,067 naar 0,078. Het aantal letselongevallen is gelijk gebleven.
- Van de gerapporteerde ongevallen heeft 7% plaatsgevonden in het buitenland.
- Uitgesplitst naar vervoerwijze is alleen het gemiddeld aantal ongevallen van voetgangers significant veranderd. Deze is gedaald van 0,003 naar 0,001. Het gemiddelde aantal ongevallen is het hoogst onder bromfietzers, vrachtwagen- en autobusbestuurders en automobilisten. De ongevalbetrokkenheid van voetgangers, scootmobielbestuurders en snorfietzers is het laagst.
- Het ongevalrisico voor de verschillende vervoerwijzen wijkt niet significant af van dat van 2007; de toename voor bromfietzers van 44,8 naar 56,4 is niet significant.
- In 2009 was het ongevalrisico in de provincies Utrecht, Gelderland, Noord-Brabant en Zuid-Holland relatief hoog en in Friesland en Zeeland relatief laag.
- Het ongevalrisico van automobilisten is in sterke mate verbonden met de verkeersprestatie: automobilisten die 10.000 kilometer of minder per jaar rijden, hebben een aanzienlijk groter ongevalrisico dan automobilisten die meer dan 10.000 kilometer per jaar rijden.

- Ook de leeftijd van de automobilist vertoont een verband met ongevalrisico: jonge automobilisten (tussen de 18 t/m 24 jaar) hebben een aanzienlijk hoger ongevalrisico dan automobilisten die ouder zijn dan 24 jaar. Jonge automobilisten met een lage verkeersprestatie zijn het meest kwetsbaar.
- Het verband tussen leeftijd en ongevalrisico is het sterkst voor bestuurders die nog maar kort het rijbewijs hebben.
- Net als in voorgaande jaren blijken mannen in 2009 een lager ongevalrisico te hebben dan vrouwen. Wanneer echter gecorrigeerd wordt voor het verschil in verkeersprestatie tussen de seksen, blijkt dit verschil in ongevalrisico grotendeels te verdwijnen.
- In 2009 is een significante relatie tussen ongevalrisico en mate van verstedelijking aangetoond. Automobilisten die wonen in een stedelijk gebied hebben een hoger ongevalrisico dan automobilisten die wonen in een landelijk gebied.
- Er bestaat een relatie tussen het hoofddoel van het autogebruik en ongevalrisico. Automobilisten die de auto voornamelijk voor zakelijke doeleinden gebruiken, hebben een lager ongevalrisico dan bestuurders die de auto voornamelijk gebruiken voor privé-ritten of voor de woon-werkreis. Het risico van zakelijke kilometers is lager dan dat van privé en woon-werk kilometers.
- Voor de arbeidssituatie, thuissituatie en opleiding geldt dat er in 2009 geen noemenswaardig verschil in ongevalrisico is tussen de groepen.
- Automobilisten die een particuliere, niet-geleaste auto hebben blijken in 2009 een significant groter ongevalrisico te hebben dan automobilisten die in een lease- of bedrijfsauto rijden. Echter, dit effect is toe te schrijven aan het verschil in verkeersprestatie tussen deze groepen. Wanneer gecorrigeerd wordt voor het verschil in jaarkilometrage blijken de twee groepen niet significant te verschillen in hun ongevalrisico.

3 Politietoezicht

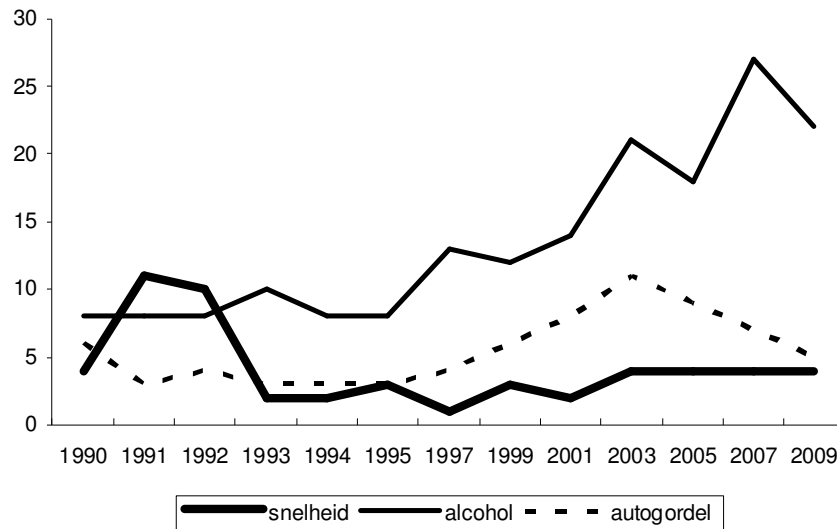
In dit hoofdstuk komt de ontwikkeling van het aantal gerapporteerde bekeuringen aan de orde en wordt ingegaan op de perceptie van de pakkans voor een aantal verkeersovertredingen. In paragraaf 3.1 worden landelijke ontwikkelingen beschreven, waarna in paragraaf 3.2 wordt ingegaan op ontwikkelingen van en verschillen tussen provincies. Vervolgens wordt in paragraaf 3.3 ingegaan op de relaties van het hebben van bekeuringen met enkele persoonskenmerken en omgevingsfactoren. Paragraaf 3.4 gaat in op het verband tussen het hebben van een bekeuring en ongevalbetrokkenheid. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele conclusies (paragraaf 3.5).

3.1 Landelijk beeld van staandehoudingen, bekeuringen en pakkansen

3.1.1 *Staankehoudingen*

Aan de respondenten is gevraagd of ze in het afgelopen jaar wel eens door de politie zijn staande gehouden in verband met verschillende verkeerscontroles. Ruim een vijfde (22%) van de automobilisten⁷ geeft aan in 2009 staande gehouden te zijn voor een alcoholcontrole (zie *Bijlage H3, T20* en *Figuur 3.1*). Ten opzichte van 2007 (27%) is het percentage automobilisten dat gecontroleerd is op rijden onder invloed van alcohol afgenomen. 5% van de automobilisten zegt in 2009 wel eens staande gehouden te zijn voor een gordelcontrole. Het percentage automobilisten dat op het gebruik van de gordel is gecontroleerd, is ten opzichte van 2007 (7%) gedaald. In 2009 is 4% van de automobilisten door de politie staande gehouden in verband met een snelheidscontrole. Het percentage automobilisten dat voor deze controle is staande gehouden is sinds 2003 constant.

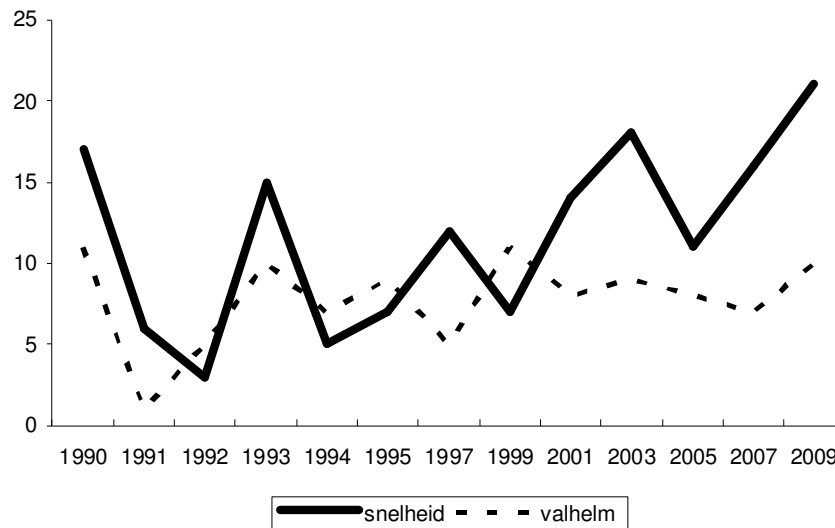
7 Voor de berekening van het percentage automobilisten dat staande is gehouden i.v.m. snelheid- en alcoholcontrole is geselecteerd op automobilisten die in 2009 geen vrachtwagen, autobus, bestelwagen/minibus, motor, snor- en bromfiets bestuurd hebben. Voor de berekening van het percentage automobilisten dat staande is gehouden i.v.m. gordelcontrole is geselecteerd op automobilisten die in 2009 geen vrachtwagen, autobus en bestelwagen/minibus hebben bestuurd.



Figuur 3.1 Percentage automobilisten dat staande gehouden is, naar soort controle, in 1990 tot en met 2009.

Van de bromfietzers⁸ is in 2009 21% staande gehouden in verband met controle van de snelheid (zie Figuur 3.2). Dit percentage wijkt niet significant af van 2007. 10% van de bromfietzers is in 2009 staande gehouden in verband met controle op het dragen van de valhelm. Dit percentage schommelde in de afgelopen PROV-jaren tussen de 5 en 11%, en vertoont geen duidelijke consistente stijging of daling over de jaren heen.

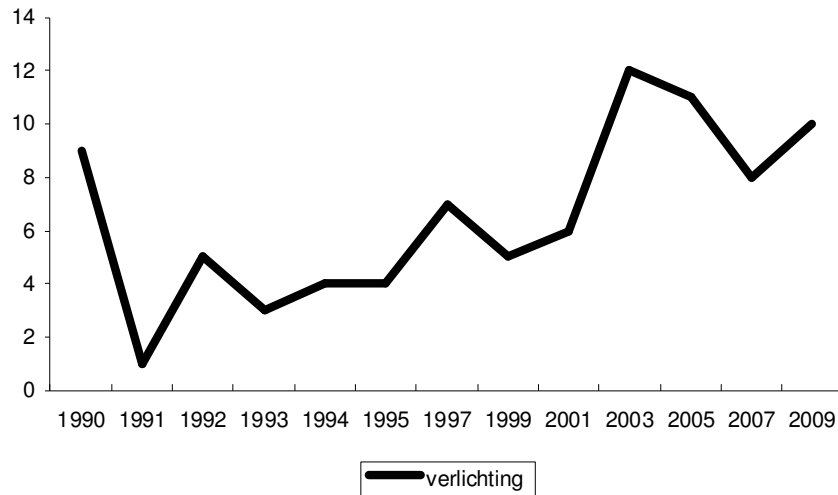
8 Voor de berekening van het percentage bromfietzers dat staande is gehouden i.v.m. snelheidcontrole is geselecteerd op bromfietzers die in 2009 geen motor, personenauto, vrachtwagen, autobus, bestelwagen/minibus en snorfiets bestuurd hebben. Voor de berekening van het percentage bromfietzers dat staande is gehouden i.v.m. valhelmcontrole is geselecteerd op bromfietzers die in 2009 geen motor hebben bestuurd.



Figuur 3.2 Percentage bromfietzers dat staande gehouden is, naar soort controle, in 1990 tot en met 2009.

Van de fietsers⁹ is in 2009 10% staande gehouden in verband met controle op het voeren van verlichting (zie Figuur 3.3). Ten opzichte van 2007 (8%) is dit percentage gestegen.

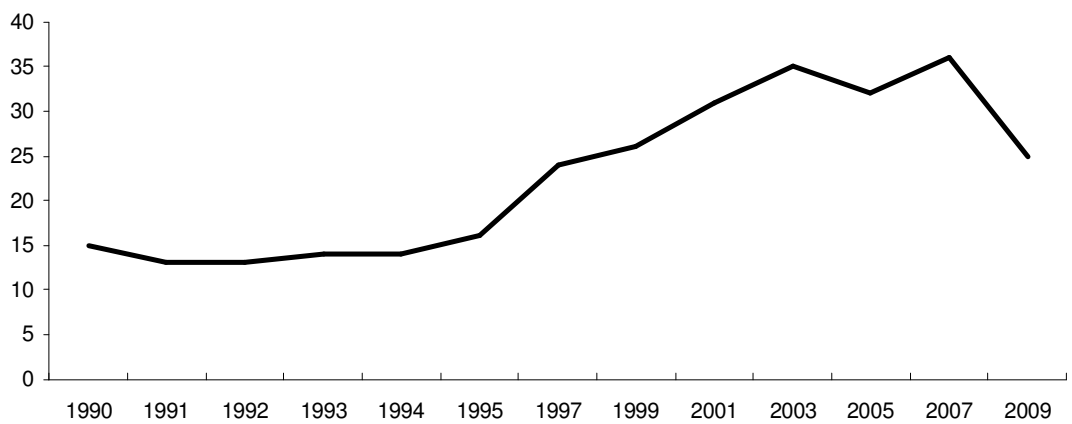
9 Voor de berekening van het percentage fietsers dat staande is gehouden i.v.m. verlichtingcontrole is geselecteerd op fietsers die in 2009 geen motor, personenauto, vrachtwagen, autobus, bestelwagen/minibus, bromfiets en snorfiets hebben bestuurd.



Figuur 3.3 Percentage fietsers dat staande gehouden is voor controle op het voeren van verlichting, in 1990 tot en met 2009.

3.1.2 Bekeuringen

Een kwart (25%) van de personen die de PROV-enquête hebben ingevuld, zegt in 2009 één of meer bekeuringen voor verkeersovertredingen te hebben gehad (zie *Bijlage H3, T1 en Figuur 3.4*). Dit is een significante afname ten opzichte van 2007 (36%). Het percentage respondenten dat ten minste één bekeuring voor een verkeersovertreding heeft ontvangen vertoonde tot 2003 een stijgende lijn en was daarna stabiel, in 2009 is er een daling waar te nemen.

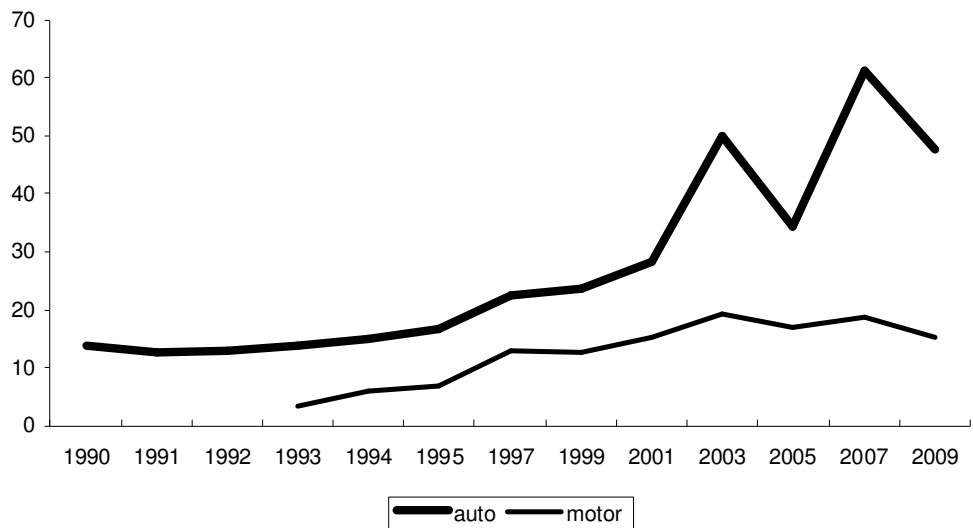


Figuur 3.4 Percentage respondenten met één of meer bekeuringen, in 1990 tot en met 2009.

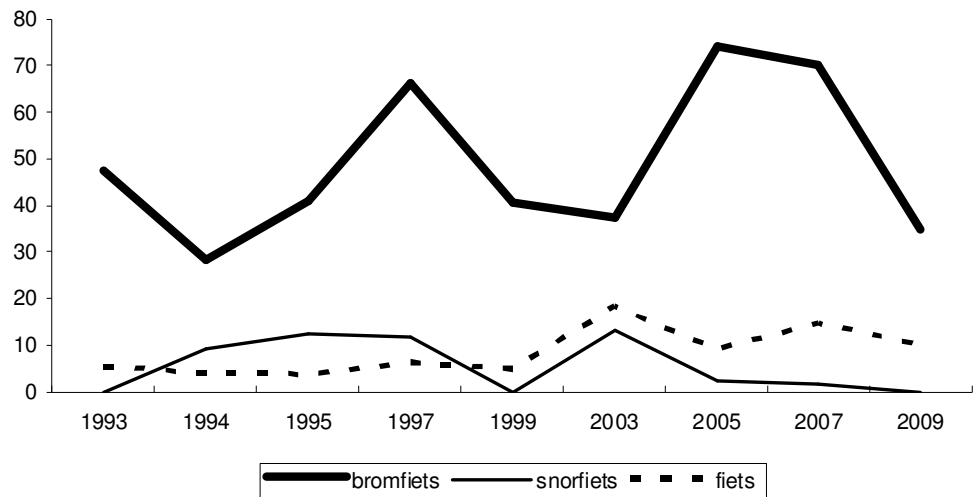
Bekeuringen naar voertuiggebruik

Wanneer een onderscheid gemaakt wordt naar vervoerwijze blijkt dat in 2009 bestuurders van personenauto's gemiddeld de meeste bekeuringen hebben ontvangen, gevolgd door vrachtwagenchauffeurs en bestelwagens (resp. 0,767; 0,176 en 0,092 bekeuringen; zie *Bijlage H3, T2*). Snorfietsers, autobussen en fietsers hebben relatief weinig bekeuringen ontvangen (resp. gemiddeld 0,000, 0,010 en 0,014 bekeuringen). Wanneer gekeken wordt naar het percentage bestuurders dat 0, 1, 2, of 3 of meer bekeuringen heeft ontvangen, blijken met name automobilisten en vrachtwagenchauffeurs relatief vaak een hoog aantal bekeuringen te hebben gekregen; 13% van alle automobilisten heeft één bekeuring ontvangen, 8% heeft 2 bekeuringen ontvangen en nog eens 9% is 3 of meer keer bekeurd. Van alle vrachtwagenchauffeurs heeft 6% één bekeuring ontvangen, 1% heeft 2 bekeuringen ontvangen en 2% heeft 3 of meer bekeuringen ontvangen (zie *Bijlage H3, T3*).

Wanneer gecorrigeerd wordt voor het aantal kilometers dat de bestuurders van de verschillende vervoermiddelen in 2009 hebben afgelegd, blijken automobilisten het meest bekeurd te zijn (47,7 bekeuringen per miljoen kilometer; zie *Bijlage H3, T2* en *Figuur 3.5*). Ten opzichte van 2007 is het aantal bekeuringen per miljoen kilometer (vanaf hier 'bekeuringrisico' genoemd) voor automobilisten afgenomen van 61,2 naar 47,7 bekeuringen. Ook bij bromfietsers is een aanzienlijke daling te zien ten opzichte van 2007 (van 70,1 naar 34,8 bekeuringen).



Figuur 3.5 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1990 tot en met 2009.



Figuur 3.6 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1993 tot en met 2009¹⁰.

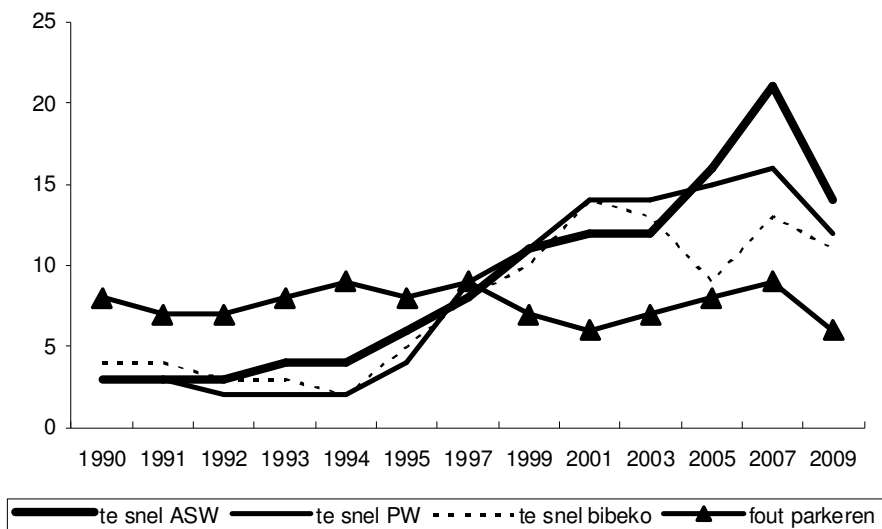
Bekeuringen voor automobilisten

In 2009 is 29% van de automobilisten ten minste één keer bekeurd voor een verkeersovertreding, hetgeen een afname is ten opzichte van 2007, toen 41% van de automobilisten ten minste één bekeuring heeft ontvangen (zie *Bijlage H3, T4*). Van de automobilisten heeft in 2009 13% één bekeuring ontvangen, 8% heeft twee bekeuringen en ontvangen en 9% heeft drie of meer bekeuringen ontvangen (zie *Bijlage H3, T3*). Als meer in detail wordt gekeken naar het soort bekeuring, dan blijkt dat in 2009, net als in alle voorgaande jaren, de meeste bekeuringen zijn uitgeschreven voor snelheidsovertredingen. Het percentage bestuurders met één of meer bekeuringen voor snelheidsovertredingen is in 2009 28% (zie *Bijlage H3, T4*). Dit percentage is afgenomen ten opzichte van het percentage automobilisten dat in 2007 bekeurd is voor het overtreden van de maximumsnelheid. Ten opzichte van de beginjaren van het PROV is een zeer duidelijke stijging van het percentage bekeurde snelheidsovertreders te zien: in 1990 is 9% van de automobilisten ten minste één keer bekeurd voor het overschrijden van de snelheidslimiet, terwijl dit percentage in 2009 (ondanks een sterke daling) ruim drie keer zo hoog is.

¹⁰ Omdat het jaarkilometrage in 2001 op een andere wijze is berekend dan in de overige PROV-jaren, is het bekeuringrisico in dit jaar niet goed te vergelijken met de overige jaren. Om deze reden is het bekeuringrisico in het PROV-jaar 2001 niet in de figuur weergegeven.

Wanneer voor snelheidsovertredingen een onderverdeling wordt gemaakt naar wegtype, blijkt er in 2009 ten opzichte van 2007 voor alle wegtypen een significante daling in het percentage bekeurde snelheidsovertreders te zijn (zie *Bijlage H3, T4* en *Figuur 3.7*). Van de automobilisten heeft 11% op wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsbekeuring gekregen en 12% heeft een bekeuring voor te hard rijden op een provinciale weg gekregen. Op autosnelwegen is in 2009 14% van de automobilisten ten minste één keer bekeurd voor het overschrijden van de snelheidslimiet.

Naast bekeuringen voor snelheidsovertredingen maken ook bekeuringen voor foutparkeren een belangrijk deel uit van het totaal aantal bekeuringen. In 2009 is 6% van de automobilisten hiervoor bekeurd, een lichte daling ten opzichte van 2007, waarin 9% van de automobilisten ten minste één parkeerbonn ontving (zie *Bijlage H3, T4* en *Figuur 3.7*). De ontwikkeling van het percentage bekeurde foutparkeerders is over de jaren heen redelijk stabiel: het schommelt tussen de 6% en 9%.

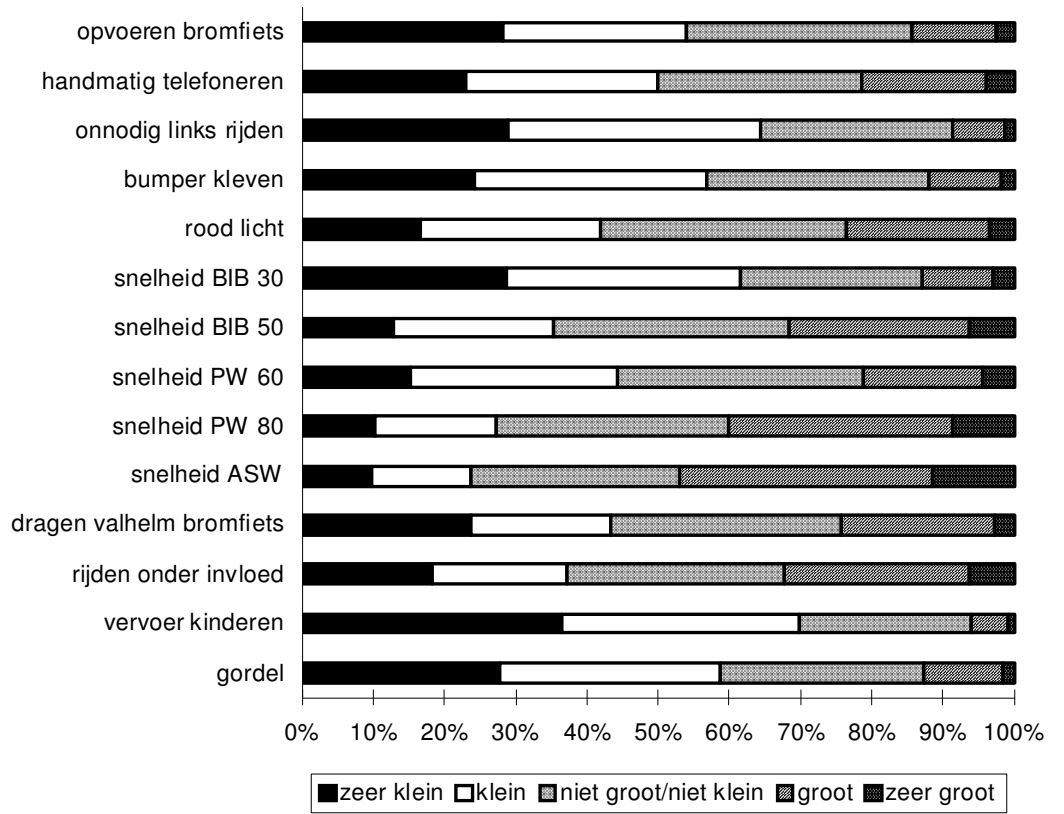


Figuur 3.7 Percentage automobilisten met één of meer bekeuringen, naar soort overtreiding, in 1990 t/m 2009.

In 2009 is 2% van de automobilisten bekeurd voor roodlichtnegatie en 1% ontving voor het niet of onjuist dragen van de autogordel ten minste één bekeuring (zie *Bijlage H3, T4*). Voor rijden onder invloed van alcohol, het niet voeren van verlichting, onnodig links rijden, handmatig telefoneren en bumperkleven heeft in geen van de PROV-jaren meer dan 0,5% van de automobilisten een bekeuring ontvangen. Omdat dit bij afronding een percentage van 0 oplevert, zijn de resultaten van deze overtredingen niet in *Bijlage H3, T4* opgenomen.

3.1.3 Subjectieve pakkans

Aan de respondenten is gevraagd hoe groot zij de kans achten om door de politie te worden gecontroleerd op diverse verkeersovertredingen. De kans om gecontroleerd te worden op snelheid achten de respondenten in 2009 – in vergelijking met andere soorten controles – groot. Van alle respondenten vindt 47% de kans om op een autosnelweg gecontroleerd te worden op het overschrijden van de snelheidslimiet groot of zeer groot (zie *Bijlage H3, T7* en *Figuur 3.8*). Twee vijfde (40%) van de respondenten vindt deze kans op provinciale 80km-wegen groot of zeer groot, 32% op wegen binnen de bebouwde kom waar 50 km/uur gereden mag worden, en 21% op 60km-wegen op het platteland. De kans dat men op een 30km-weg in een woonwijk of erf gecontroleerd wordt, vindt echter slechts 13% van de respondenten groot of zeer groot.

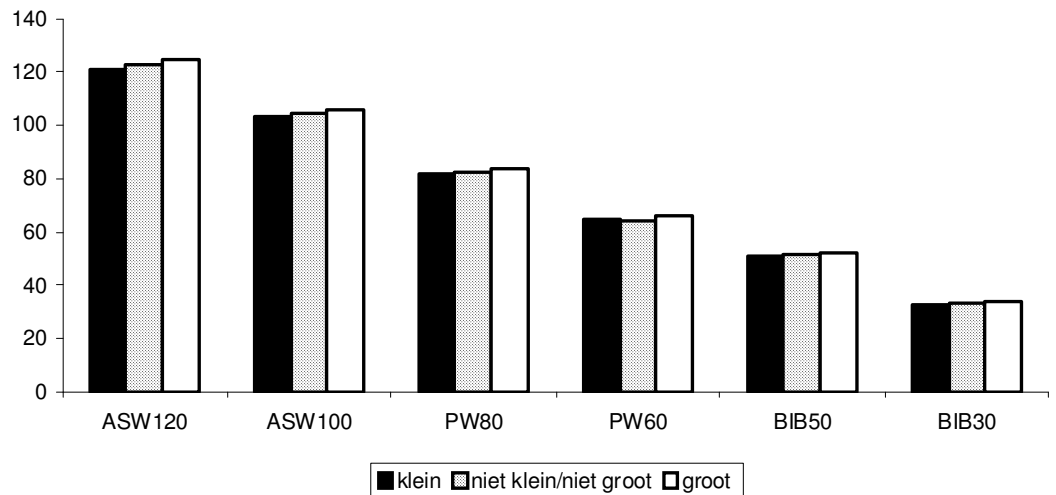


Figuur 3.8 Percentage personen dat de kans om gecontroleerd te worden door de politie zeer klein, klein, niet klein/niet groot, groot of zeer groot acht, naar overtreding, in 2009.

Bijna een derde (32%) van de respondenten schat de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol in 2009 groot of zeer groot in.

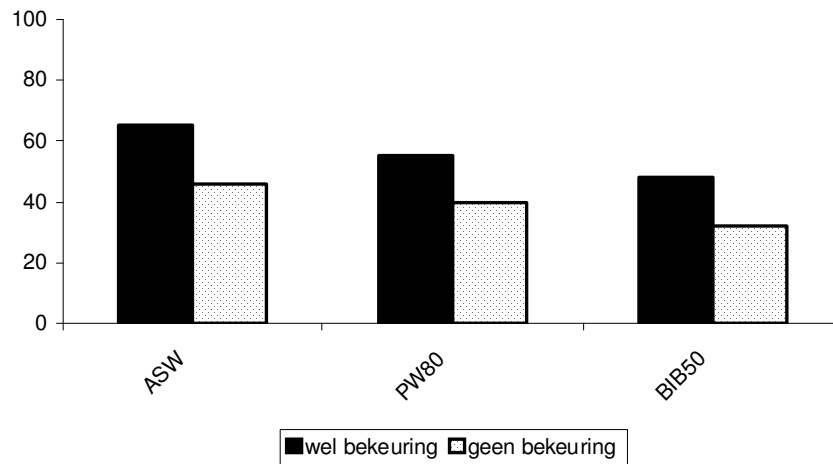
Ongeveer een kwart (24%) van de respondenten acht de kans dat bromfietzers gecontroleerd worden op het dragen van een valhelm groot of zeer groot. 14% van de respondenten schat de kans dat bromfietzers gecontroleerd worden op het opvoeren van hun bromfiets groot of zeer groot.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen blijkt ook in 2009 samen te hangen met het gerapporteerde snelheidsgedrag van automobilisten. Automobilisten die vinden dat de pakkans groot of zeer groot is, rijden op de verschillende wegtypen sneller dan automobilisten die vinden dat de pakkans klein of zeer klein is (zie *Bijlage H3, T8 en Figuur 3.9*).



Figuur 3.9 Gemiddelde snelheid van automobilisten die de kans op genoemde controles (zeer)klein, niet klein/niet groot, of (zeer) groot vinden, in 2009.

De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen hangt niet alleen samen met het gerapporteerde snelheidsgedrag. Er blijkt ook een verband te zijn met het wel of niet bekeurd zijn voor de desbetreffende overtreding. Het percentage automobilisten dat vindt dat de pakkans voor een snelheidsovertreding groot of zeer groot is, is onder automobilisten die voor een dergelijke snelheidsovertreding bekeurd zijn beduidend groter dan onder automobilisten die hiervoor niet bekeurd zijn. Dit geldt voor snelheidsovertredingen op autosnelwegen, provinciale wegen en wegen binnen de bebouwde kom (zie *Bijlage H3, T9 en Figuur 3.10*).



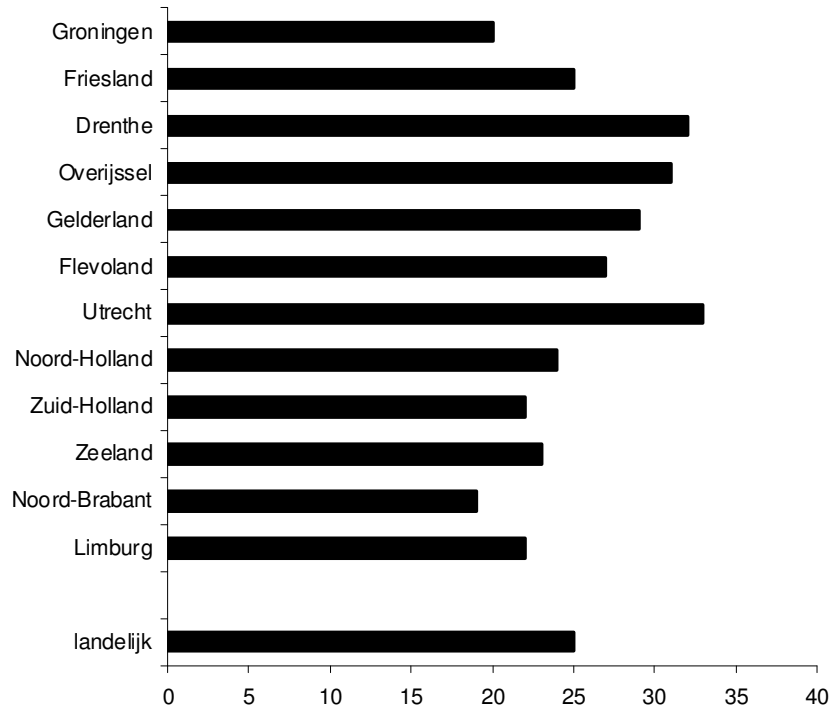
Figuur 3.10 Percentage automobilisten dat de kans op controle door de politie groot of zeer groot acht, naar wel of niet bekeurd voor de betreffende overtreding, in 2009.

3.2 Bekeuringen en subjectieve pakkans: verschillen tussen provincies

In 2009 is voor alle provincies sprake van een afname van het percentage bekeurde respondenten (zie *Bijlage H3, T1*). De hoogste percentages bekeurden worden in 2009 aangetroffen in Utrecht (33%), Drenthe (32%) en Overijssel (31%; zie *Figuur 3.11*).

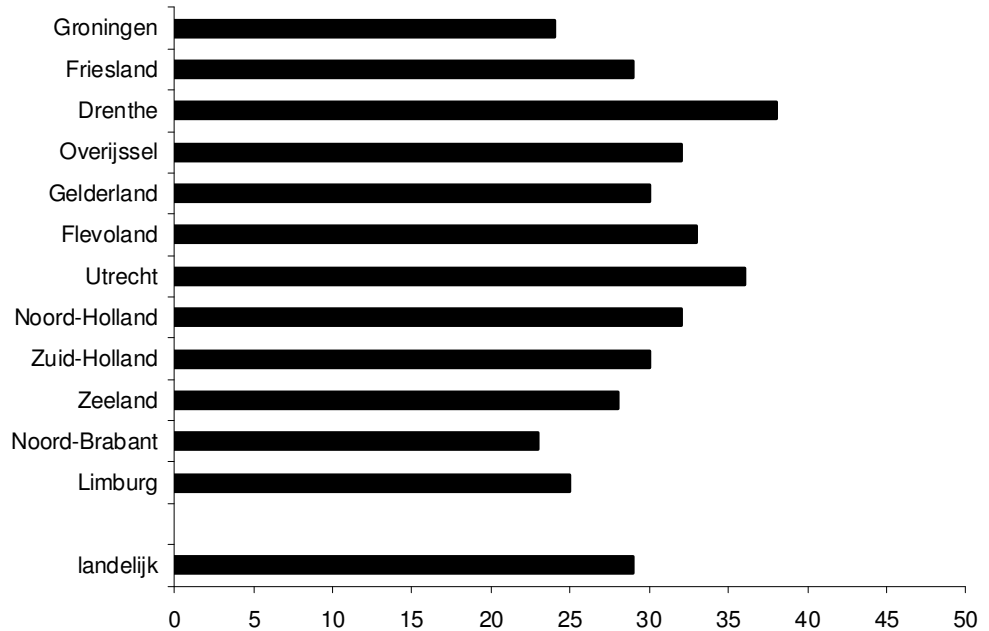
De provincies waarin het percentage bekeurden relatief sterk is afgenomen ten opzichte van 2007 zijn Groningen (van 37% naar 20%), Noord-Holland (van 40% naar 24%), Zuid-Holland (van 37% naar 22%) en Noord-Brabant (van 34% naar 19%).

De stijging die over het algemeen (grootweg) sinds 1997 in alle provincies heeft plaats gevonden, had in 2007 haar hoogtepunt bereikt. In 2009 ligt het niveau ongeveer op dat van de meting in 1999.



Figuur 3.11 Percentage respondenten met één of meer bekeuringen (alle vervoerwijzen samen), naar provincie, in 2009.

Wanneer alleen het percentage bekeurde automobilisten in ogenschouw wordt genomen, blijkt Drenthe de kroon te spannen met 38% bekeurde automobilisten (zie *Bijlage H3, T6* en *Figuur 3.12*). In provincie Utrecht is 36% van de automobilisten ten minste één keer bekeurd in 2009. Het laagste percentage bekeurde automobilisten is in 2009 te vinden in Noord-Brabant (23%).



Figuur 3.12 Percentage automobilisten met één of meer bekeuringen, naar provincie, in 2009.

De meeste snelheidsbekeuringen zijn uitgedeeld in Drenthe (36%) en Utrecht (31%) (zie *Bijlage H3, T6*). Dit percentage is het laagst in Noord-Brabant (21%). Automobilisten in de provincies Gelderland, Utrecht, Noord- en Zuid-Holland zijn het vaakst beboet voor fout parkeren (7%). In Friesland is slechts 3% van de automobilisten bekeurd voor fout parkeren.

In 2009 is het percentage automobilisten dat ten minste één bekeuring heeft gekregen voor roodlichtnegatie het hoogst in de provincie Noord-Holland (3%). Er is in 2009 geen significant verschil tussen provincies in het percentage automobilisten dat aangeeft minstens één bekeuring voor het niet dragen van de gordel te hebben ontvangen.

Met betrekking tot de perceptie van de pakkans geldt dat in Flevoland en Zeeland de pakkans voor te hard rijden op autosnelwegen het hoogst wordt ingeschat, in Friesland het laagst. Op 80 km/uur wegen wordt de pakkans in Flevoland het hoogst en in Noord-Brabant het laagst ingeschat. Op 60 km/uur wegen wordt in Drenthe de hoogste pakkans ervaren, terwijl respondenten uit Noord-Brabant en Limburg de pakkans op deze wegen lager inschatten dan in de andere provincies. Controle op snelheidsovertredingen op 50 km/uur wegen wordt door inwoners van Overijssel het hoogst ingeschat, terwijl deze kans in Friesland het laagst wordt ingeschat. De kans op een controle op rijden onder invloed wordt het hoogst ingeschat in Zeeland, en het laagst in Drenthe en Utrecht.

Voor roodlichtnegatie geldt dat inwoners van Zeeland de pakkans het hoogst inschatten en inwoners van Drenthe het laagst (zie *Bijlage H3, T19*).

3.3 Achtergrondkenmerken en bekeuringen

Net als bij het ongevalrisico (zie Hoofdstuk 2, paragraaf 2.2) is het verband tussen het aantal bekeuringen per miljoen kilometer (oftewel het bekeuringrisico) van automobilisten en een aantal achtergrondkenmerken geanalyseerd. Deze achtergrondkenmerken zijn:

- jaarkilometrage
- sekse
- leeftijd
- opleidingsniveau
- woonomgeving
- hoofddoel autogebruik

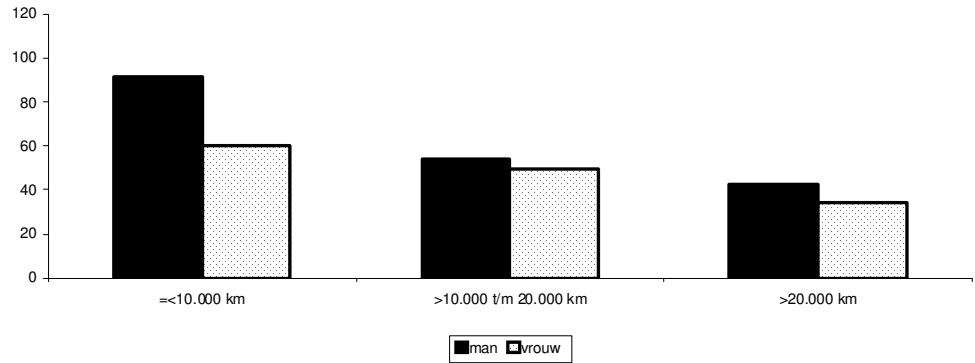
Daarnaast is vastgesteld of er een verband is tussen het hebben van snelheidsbekeuringen en het overschrijden van de maximumsnelheid door automobilisten. Hieronder wordt de invloed van deze factoren besproken aan de hand van het gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer. Daarnaast wordt voor ieder achtergrondkenmerk de invloed van de factor 'jaarkilometrage' bekeken. We beperken ons in dit hoofdstuk tot automobilisten en het PROV-jaar 2009.

Jaarkilometrage

Het aantal kilometers dat men jaarlijks aflegt blijkt een sterke relatie te hebben met het bekeuringrisico (zie *Bijlage H3, T10*). Automobilisten die 10.000 kilometer of minder hebben gereden in 2009, zijn gemiddeld 74,7 keer per miljoen kilometer bekeurd. Dit is meer dan automobilisten die tussen de 10.000 tot en met 20.000 kilometer hebben gereden (52,3 bekeuringen per miljoen kilometer) en automobilisten met een jaarkilometrage van meer dan 20.000 kilometer (41,1 bekeuringen per miljoen kilometer).

Sekse

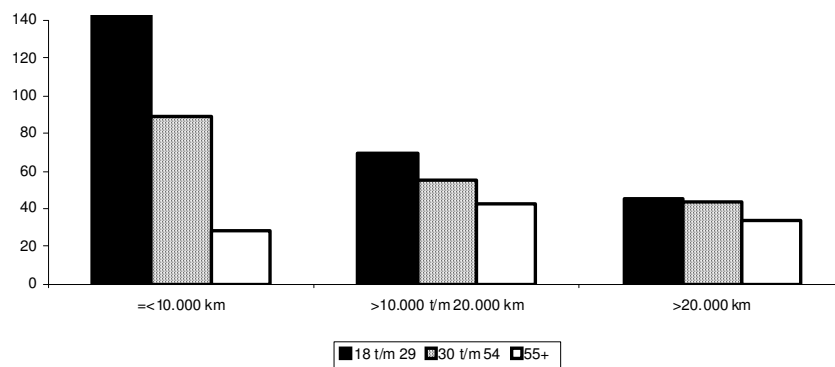
Mannelijke automobilisten hebben in 2009 gemiddeld 50,5 bekeuringen per miljoen kilometer gekregen (zie *Bijlage H3, T10*). Vrouwelijke automobilisten zijn gemiddeld 44,7 keer per miljoen kilometer voor een verkeersovertreding bekeurd. Wanneer de automobilisten in drie groepen worden verdeeld naar jaarkilometrage, blijkt er geen significant sekseverschil in bekeuringrisico te zijn (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.13*). In 2007 waren er voor lage en hoge jaarkilometrages nog wel significante sekseverschillen in bekeuringrisico waarneembaar.



Figuur 3.13 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar sekse en jaarkilometrage, in 2009.

Leeftijd

Met het stijgen van de leeftijd lijkt het bekeuringrisico lager te worden. Automobilisten tussen de 25 en 34 jaar oud zijn in 2009 gemiddeld 64,4 keer per miljoen kilometer voor een verkeersovertreding beboet (zie *Bijlage H3, T10*). Het laagste bekeuringrisico is te vinden onder automobilisten in de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder: zij hebben gemiddeld 30 bekeuringen per miljoen kilometer ontvangen. De verschillen zijn niet significant. Wanneer de automobilisten naar jaarkilometrage in drie groepen worden verdeeld blijkt het verschil in bekeuringrisico van automobilisten in de leeftijdscategorieën 18-29 jaar en 30-54 jaar af te nemen naarmate men meer kilometer per jaar aflegt (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.14*). In de leeftijdscategorie 55 jaar en ouder is het gemiddeld aantal bekeuringen binnen de drie groepen redelijk constant.

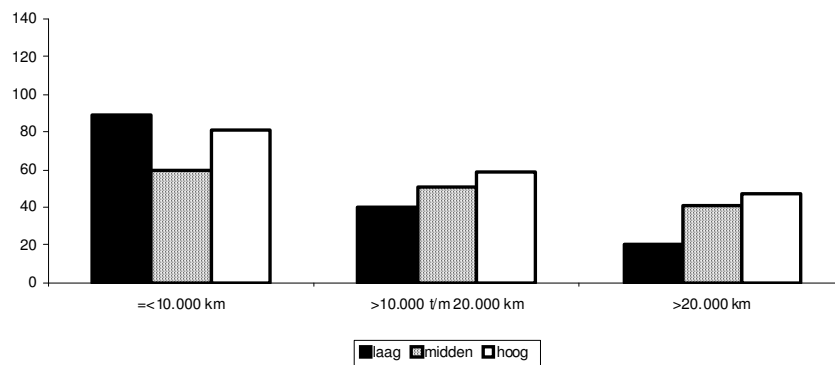


Figuur 3.14 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar leeftijd en jaarkilometrage, in 2009.

Opleidingsniveau

Het opleidingsniveau lijkt van invloed te zijn op het bekeuringrisico van automobilisten. Hoogopgeleiden hebben het hoogste bekeuringrisico met gemiddeld 53,1 bekeuringen per miljoen kilometer (zie *Bijlage H3, T10*), bij automobilisten met een midden-opleidingsniveau ligt dit op 45,1 en dat van laagopgeleide automobilisten op 39,1. Deze verschillen zijn echter niet significant.

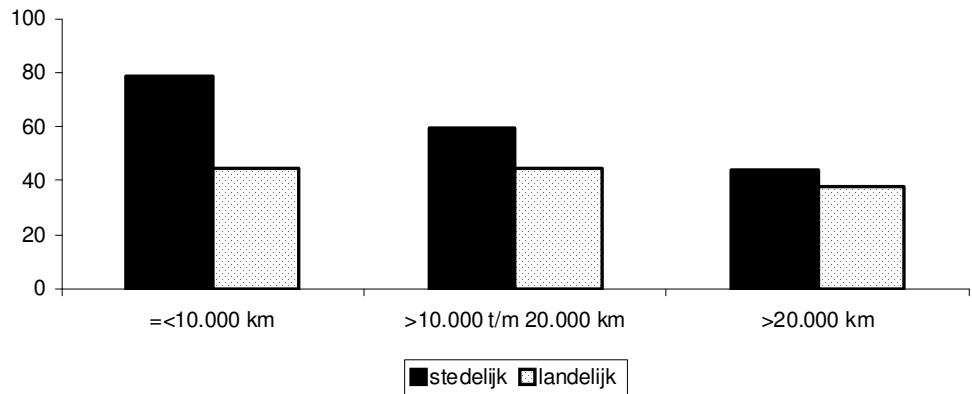
Het effect van opleiding op het bekeuringrisico blijkt het sterkst te zijn voor automobilisten die een jaarkilometrage van meer dan 20.000 kilometer hebben (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.15*). In deze categorie hebben automobilisten met een laag opleidingsniveau significant minder bekeuringen per miljoen kilometer ontvangen dan midden- en hoogopgeleide automobilisten.



Figuur 3.15 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar opleiding en jaarkilometrage, in 2009.

Urbanisatiegraad

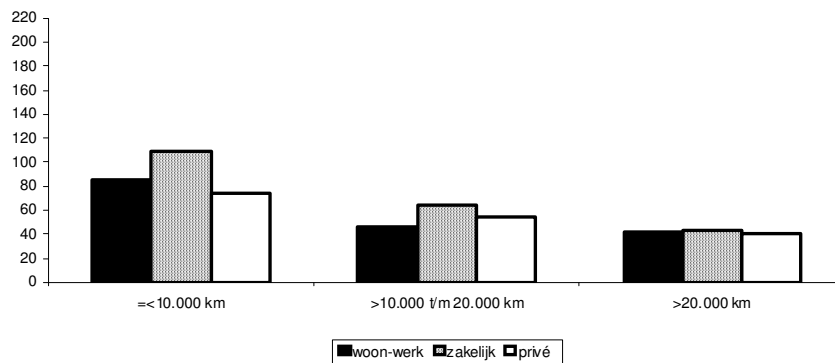
Naarmate de woonomgeving meer verstedelijkt is, is het gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer hoger (zie *Bijlage H3, T10*). Automobilisten woonachtig in zeer sterk verstedelijkt gebied hebben in 2009 gemiddeld 55,7 bekeuringen per miljoen kilometer ontvangen en automobilisten uit landelijk gebied 33,8. Dit verschil is echter niet significant. Ook wanneer gecorrigeerd wordt voor het effect van jaarkilometrage op het bekeuringrisico blijkt dit verschil niet significant (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.16*).



Figuur 3.16 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar urbanisatiegraad van de woonomgeving en jaarkilometrage, in 2009.

Hoofddoel autogebruik

Automobilisten die de auto hoofdzakelijk gebruiken voor privé-doeleinden lijken een hoger aantal bekeuringen per miljoen kilometer te ontvangen (56,3) dan automobilisten die de auto hoofdzakelijk gebruiken voor woon-werkverkeer (47,6) en automobilisten die de auto hoofdzakelijk gebruiken voor zakelijke ritten (46,9) (zie *Bijlage H3, T10*). De onderverdeling naar jaarkilometrage in drie groepen laat geen significante verschillen zien (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.17*).

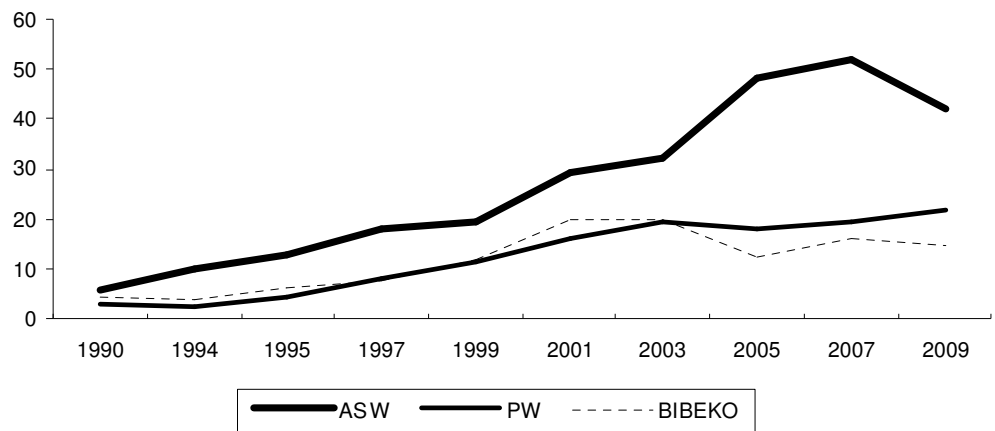


Figuur 3.17 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar hoofddoel van het autogebruik en jaarkilometrage, in 2009.

Overschrijden van de maximumsnelheid

Voor diverse categorieën wegen is nagegaan hoe hoog het bekeuringrisico is onder snelheidsovertreders¹¹. In 2009 hebben automobilisten die aangegeven hebben de snelheidslimiet op autosnelwegen te overschrijden gemiddeld 42,2 bekeuringen per miljoen kilometer voor te hard rijden op de autosnelweg gekregen (zie *Bijlage H3, T12* en *Figuur 3.18*). Snelheidsovertreders op (50km-)wegen binnen de bebouwde kom hebben gemiddeld 14,9 bekeuringen per miljoen kilometer voor te hard rijden op wegen binnen de bebouwde kom ontvangen en snelheidsovertreders op provinciale (80km)-wegen hebben gemiddeld 22 bekeuringen per miljoen kilometer voor te hard rijden op 80km-wegen buiten de bebouwde kom gekregen.

Ten opzichte van 2007 zijn er geen significante verschillen voor snelheidsovertreders op de diverse wegtypen. Over het algemeen is het aantal bekeuringen per miljoen kilometer wel aanzienlijk gestegen sinds 1990. Zo is het bekeuringrisico op autosnelwegen in 2009 7 keer zo groot als in 1990. Het bekeuringrisico op provinciale wegen is in 2009 ten opzichte van 1990 6,9 keer zo groot en het bekeuringrisico op wegen binnen de bebouwde kom is 3,2 keer zo groot.



Figuur 3.18 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor snelheidsovertreders, naar wegtype, in 2009.

11 Snelheidsovertreders zijn hier als volgt gedefinieerd: snelheidsovertreders op autosnelwegen zijn automobilisten die aangegeven hebben ten minste 10 km/uur harder te rijden dan de toegestane snelheid, snelheidsovertreders op provinciale wegen en snelheidsovertreders op wegen binnen de bebouwde kom zijn automobilisten die aangegeven hebben op het betreffende wegtype ten minste 6 km/uur te hard te rijden.

3.4 Belang verkeerscontroles

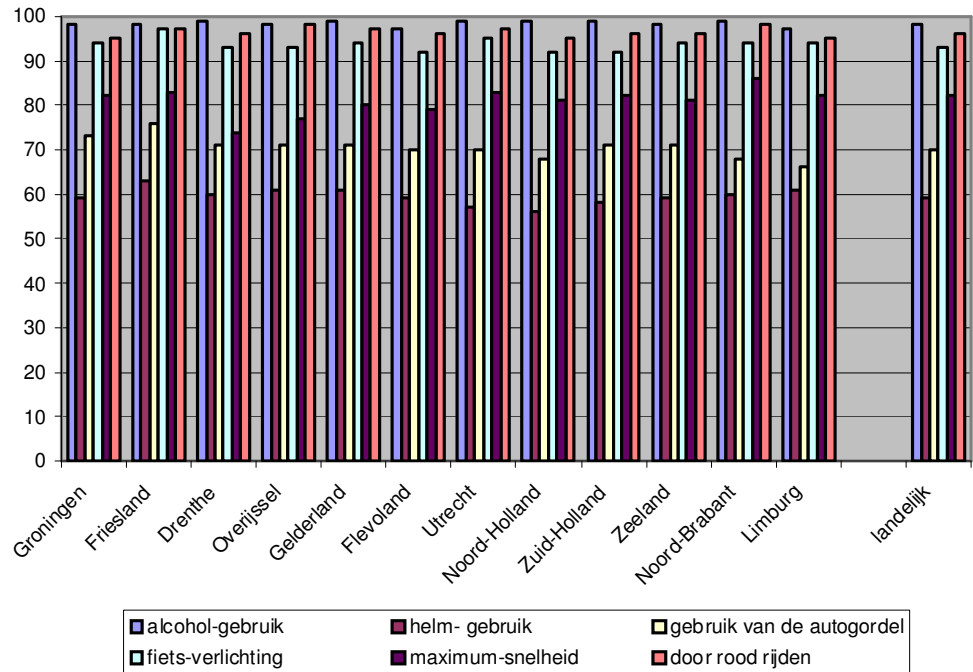
In 2009 is de respondenten voor de derde keer gevraagd naar het belang van verschillende verkeerscontroles. Ook is gevraagd of zij denken dat de verschillende controles de verkeersveiligheid ten goede komen.

Het gemiddelde belang van verkeerscontroles is volgens de respondenten het hoogst bij controles op alcoholgebruik (9,24 op een schaal van 1-10), gevolgd door controle op door rood rijden (8,65) en controle op fietsverlichting (7,74) (zie *Bijlage H3, T13*). Van deze controles denkt respectievelijk 98%, 96% en 93% van de respondenten dat ze de veiligheid ten goede komen. Bij andere controles (controle op helmgebruik, controle op het gebruik van de autogordel en controle op maximumsnelheid) is het percentage respondenten dat vindt dat de controles de veiligheid ten goede komen een stuk kleiner (resp. 59%, 70% en 82%).

Het gemiddelde belang van de verschillende verkeerscontroles, behalve controle op alcoholgebruik, verschilt tussen de provincies (zie *Bijlage H3, T14*):

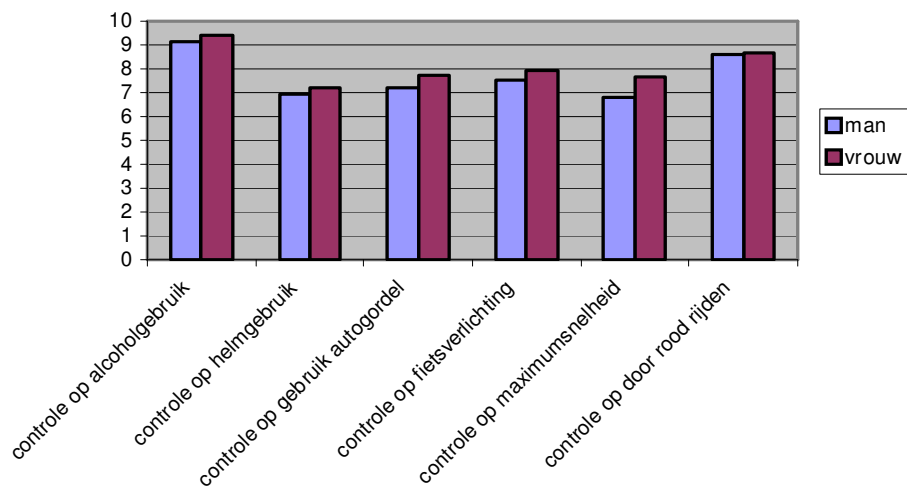
- controle op alcoholgebruik: hoogst in Gelderland (9,39), laagst in Zeeland (9,12)
- controle op helmgebruik: hoogst in Limburg (7,35), laagst in Friesland (6,88)
- controle op gebruik autogordel: hoogst in Groningen (7,64), laagst in Noord-Brabant (7,34)
- controle op fietsverlichting: hoogst in Groningen (8,03), laagst in Flevoland (7,53)
- controle op maximumsnelheid: hoogst in Noord-Brabant (7,37), laagst in Overijssel (6,92)
- controle op door rood rijden: hoogst in Gelderland (8,78), laagst in Zeeland (8,56)

Ook het percentage respondenten dat vindt dat controles de veiligheid ten goede komen verschilt per provincie (zie *Bijlage H3, T15* en *Figuur 3.19*). Bij controles op helmgebruik zijn deze verschillen echter niet significant.



Figuur 3.19 Percentage respondenten dat vindt dat controles de veiligheid ten goede komen, naar provincie, in 2009.

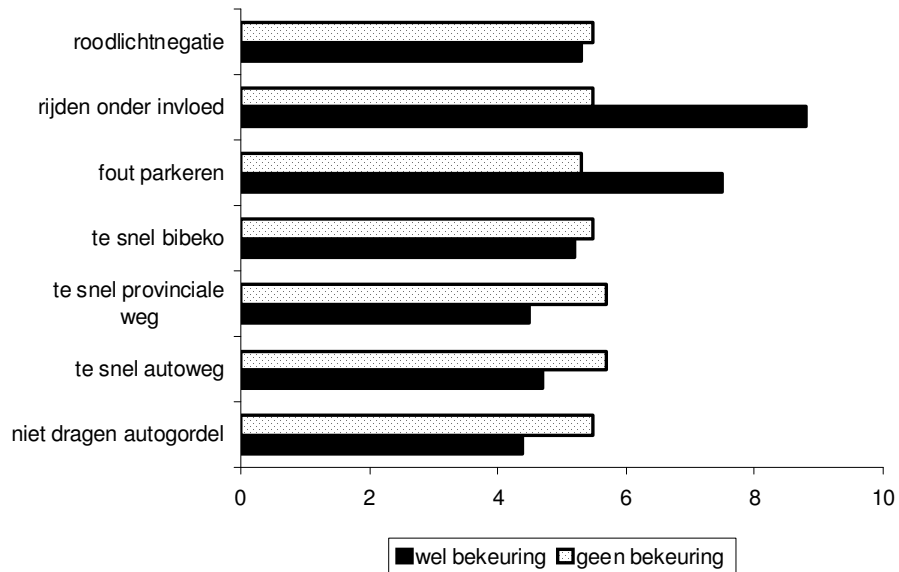
Het gemiddelde belang dat respondenten toekennen aan verschillende verkeerscontroles, behalve de controle op door rood rijden, verschilt significant tussen mannen en vrouwen (zie Bijlage H3, T16 en Figuur 3.20). Vrouwen vinden het belang van alle verkeerscontroles groter dan mannen. Het verschil tussen mannen en vrouwen is het grootst bij controles op maximumsnelheid (resp. 6,76 en 7,68).



Figuur 3.20 Gemiddelde belang van verkeerscontroles, naar geslacht, in 2009.

3.5 Ongevallen en bekeuringen

Er is zijn geen significante verschillen in het ongevalrisico tussen automobilisten die in 2009 ten minste één keer zijn bekeurd of automobilisten die niet bekeurd zijn bij de diverse overtredingen (zie *Bijlage H3, T17* en *Figuur 3.21*).



Figuur 3.21 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar wel of niet bekeurd, in 2009.

Ook wanneer gekeken wordt naar de relatie tussen het aantal bekeuringen (alle soorten overtredingen samen) dat automobilisten hebben gekregen en hun ongevalrisico, dan blijkt er geen significant verschil in het ongevalrisico te zijn bij 0, één of meer bekeuringen (zie *Bijlage H3, T18*).

3.6 Conclusies

- Ruim een vijfde van de automobilisten is in 2009 wel eens door de politie staande gehouden in verband met een alcoholcontrole. Ten opzichte van 2007 is dit percentage afgenomen. 5% van de automobilisten is voor controle op gordelgebruik staande gehouden en 4% voor een snelheidscontrole. 21% van de bromfietzers is in 2009 staande gehouden in verband met een snelheidscontrole en 10% voor controle op het valhelmgebruik. Van de fietsers is 10% door de politie staande gehouden voor een verlichtingscontrole.

- In 2009 heeft 1 op de 4 respondenten één of meer bekeuringen gekregen voor verkeersovertredingen. Het percentage respondenten dat ten minste één bekeuring voor een verkeersovertreding heeft ontvangen vertoonde sinds 1991 een stijgende lijn, maar 2009 laat, tegen de trend in, een daling zien.
- Wanneer een onderscheid gemaakt wordt naar voertuiggebruik, heeft de automobilist in 2009, net als in voorgaande jaren, gemiddeld de meeste bekeuringen ontvangen. Als het gaat om het gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer staat ook hier de automobilist bovenaan. Onder bromfietzers is een halvering te zien van het aantal bekeuringen per miljoen kilometer.
- Wanneer we ons beperken tot automobilisten dan zijn in 2009 de meeste bekeuringen gegeven voor snelheidsovertredingen. Het aandeel automobilisten met minstens één bekeuring voor een snelheidsovertreding is ten opzichte van 2007 afgenomen.
- De kans om gecontroleerd te worden op snelheid vinden de respondenten in 2009, in vergelijking met andere soorten verkeerscontroles, groot. Deze controlekans schat men het hoogst in op autosnelwegen en het laagst op 30km-wegen in woonwijken. Bijna een derde van de respondenten acht de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed (zeer) groot.
- De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen hangt samen met het zelfgerapporteerde snelheidsgedrag. Automobilisten die vinden dat de pakkans (zeer) groot is, blijken zich minder goed aan de maximumsnelheid te houden.
- Automobilisten met een bekeuring voor een bepaalde verkeersovertreding vinden vaker dat de controlekans op de betreffende verkeersovertreding (zeer) groot is, dan automobilisten zonder bekeuring.
- In alle provincies is het percentage bekeurde respondenten ten opzichte van 2007 afgenomen. De provincies Utrecht, Drenthe en Overijssel kennen de hoogste percentages bekeurde respondenten. Het percentage bekeurde respondenten is in Noord-Brabant het kleinst.
- De meeste snelheidsbekeuringen onder automobilisten zijn uitgedeeld in Drenthe. Bekeuringen voor roodlichtnegatie zijn het meest uitgedeeld in de provincie Noord-Holland, bekeuringen voor fout parkeren in Gelderland, Utrecht, Noord- en Zuid-Holland.

- Met betrekking tot het bekeuringrisico zijn er enkele verbanden met persoonskenmerken van automobilisten. Groepen met een relatief groot bekeuringrisico zijn:
 - jonge automobilisten in de leeftijd van 25 tot 34 jaar;
 - hoogopgeleiden;
 - automobilisten afkomstig uit zeer sterk stedelijke gebieden;
 - automobilisten die de auto hoofdzakelijk voor privé-doeleinden gebruiken;
 - automobilisten met een laag jaarkilometrage.

- Het bekeuringrisico voor snelheidsovertreders is in 2009 het grootst voor snelheidsovertreders op autosnelwegen.

4 Rijsnelheden

In de PROV-enquête wordt de respondenten gevraagd naar de snelheid waarmee zij normaal gesproken op verschillende wegtypen rijden.

In paragraaf 4.1 wordt de ontwikkeling van de rijsnelheden beschreven. Het gaat hierbij om beweerd, niet om feitelijk gedrag. Ook komen de motieven om de officiële maximumsnelheid al dan niet te overschrijden aan de orde. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de verschillen tussen provincies in rijsnelheden en motieven. Vervolgens worden in paragraaf 4.3 enkele achtergrondkenmerken van respondenten in relatie gebracht met de gerapporteerde rijsnelheden. In paragraaf 4.4 wordt de relatie tussen rijsnelheden en ongevallen beschreven en in paragraaf 4.5 komt de relatie tussen snelheid en ongevallen aan bod. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele concluderende opmerkingen in paragraaf 4.6.

4.1 Landelijk beeld rijsnelheden en gedragsmotieven

4.1.1 Zelfgerapporteerde rijsnelheden naar wegtype

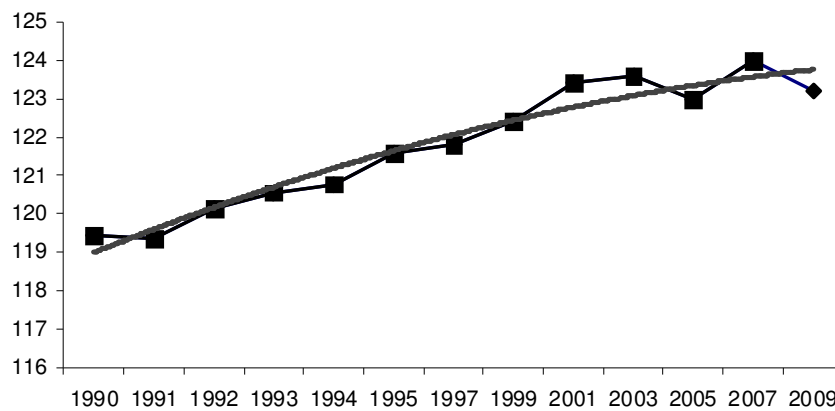
Om een beeld te krijgen van de snelheid waarmee automobilisten op de Nederlandse wegen rijden is aan hen gevraagd aan te geven hoe hard zij rijden als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht en als zij geen andere auto's inhalen. De respondenten hebben deze vraag beantwoord voor de volgende acht wegtypen:

- autosnelweg met een limiet van 120 km/uur (ASW120);
- autosnelweg met een limiet van 100 km/uur (ASW100);
- autoweg met een limiet van 100 km/uur (AW100);
- doorgaande weg buiten stad of dorp met een limiet van 80 km/uur (BUB80);
- weg buiten stad of dorp in een gebied met veel bewoning met een limiet van 60 km/uur (BUB60);
- doorgaande weg binnen stad of dorp met een limiet van 50 km/uur (BIB50);
- weg in een woonwijk met een limiet van 30 km/uur (BIB30);
- op een (woon)erf met een limiet van 15 km/uur (WE15).

Gemiddeld blijken Nederlandse automobilisten in 2009 op alle wegtypen harder te rijden dan is toegestaan (zie *Bijlage H4, T1a en T1b*). De absolute snelheidsovertredingen zijn, net als in 2007, het hoogst op 60km-wegen en op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur. Op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur en in woonwijken met een limiet van 30 km/uur wordt de snelheid relatief het meeste overtreden.

Over de gehele linie is de gemiddelde rijksnelheid op de verschillende wegtypen in 2009 afgenomen ten opzichte van 2007. Hieronder wordt in detail ingegaan op de ontwikkeling per wegtype.

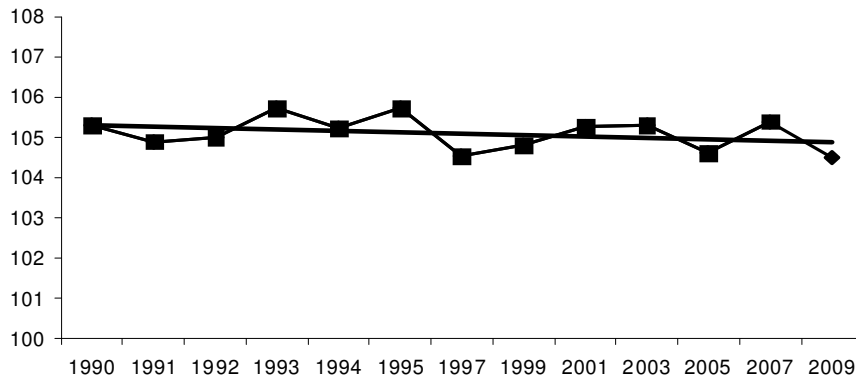
Automobilisten zijn de afgelopen jaren steeds harder gaan rijden op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur (zie *Figuur 4.1*), maar de laatste jaren lijkt er wel sprake te zijn van stabilisatie. In 2009 is de gemiddelde rijksnelheid gedaald ten opzichte van 2007.



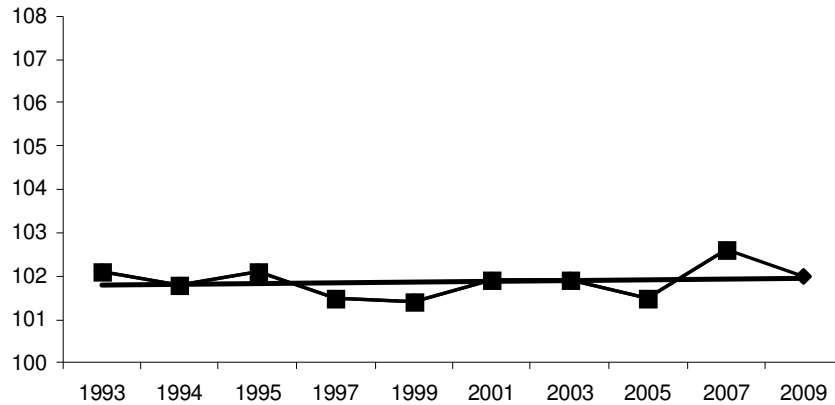
Figuur 4.1 Gemiddelde rijksnelheid (in km/uur) op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur, in 1990 t/m 2009.

Het percentage automobilisten dat zegt de snelheid te overtreden op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur bedraagt in 2009 45%.

De gemiddelde rijksnelheid op auto(snel)wegen met een limiet van 100 km/uur is ten opzichte van 2007 significant afgenomen (zie *Figuur 4.2* en *Figuur 4.3*).



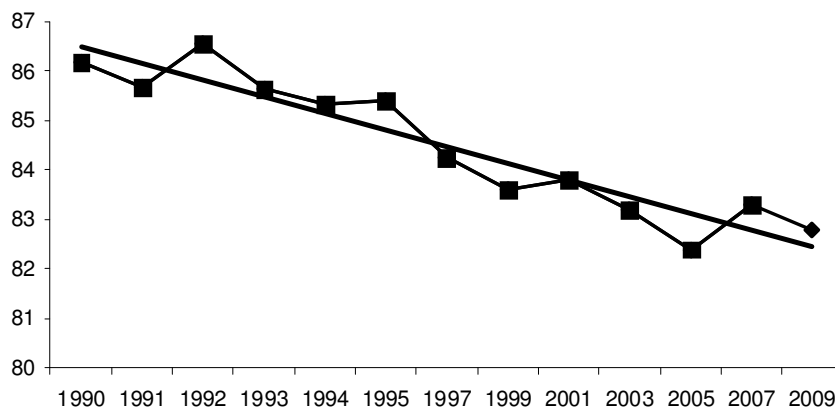
Figuur 4.2 Gemiddelde rijksnelheid (in km/uur) op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur, in 1990 t/m 2009.



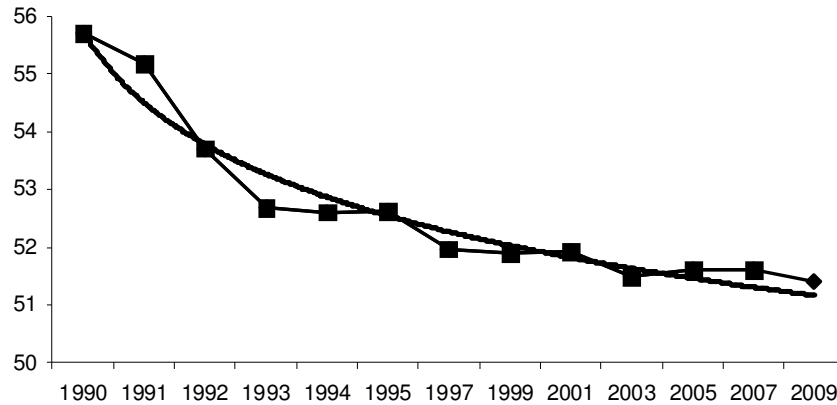
Figuur 4.3 Gemiddelde rijksnelheid (in km/uur) op autowegen met een limiet van 100 km/uur, in 1993 t/m 2009.

Op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur zegt in 2009 42% van de automobilisten de snelheid te overtreden. Op autowegen met een limiet van 100 km/uur is dit 29%.

De gemiddelde rijksnelheid op 80km-wegen is ten opzichte van 2007 significant afgenomen. Op 50km-wegen is de rijksnelheid ongeveer gelijk gebleven (zie *Figuur 4.4* en *Figuur 4.5*).



Figuur 4.4 Gemiddelde rijksnelheid (in km/uur) op 80km-wegen, in 1990 t/m 2009.

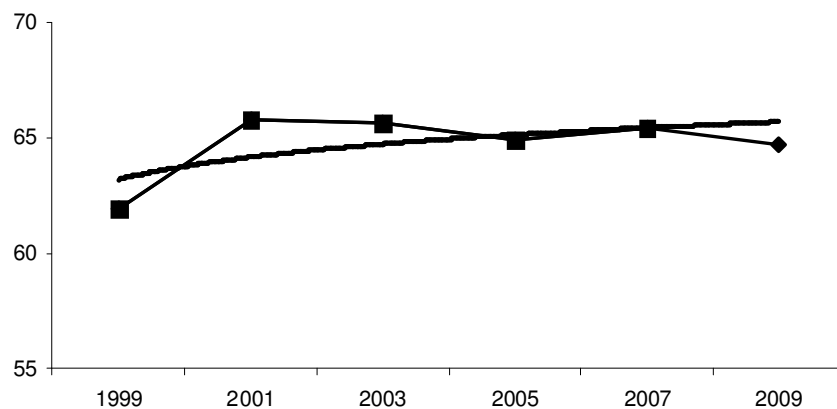


Figuur 4.5 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op 50km-wegen, in 1990 t/m 2009.

In 2009 zegt 34% respectievelijk 24% van de automobilisten de snelheid op 80- en 50km-wegen te overtreden. Dit percentage is vrijwel gelijk aan 2007 (35% respectievelijk 24%).

In 2000 is automobilisten voor het eerst gevraagd aan te geven hoe hard zij reden op 60- en 30km-wegen. Naar de rijnsnelheid op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur is voor het eerst gevraagd in 2002.

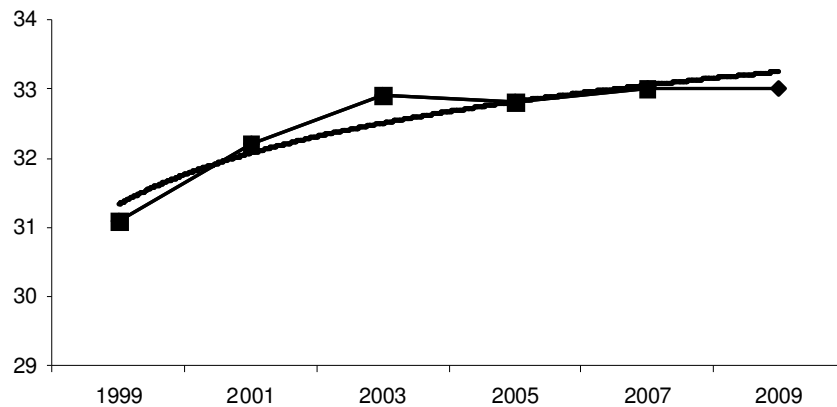
De gemiddelde rijnsnelheid op 60km-wegen blijkt de afgelopen jaren significant toegenomen te zijn. Dit wordt echter veroorzaakt door de stijging in gemiddelde rijnsnelheid tussen 1999 en 2001. Vanaf 2001 vertoont de gemiddelde rijnsnelheid op 60km-wegen een dalende trend (zie Figuur 4.6).



Figuur 4.6 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op 60km-wegen, in 1999 t/m 2009.

Het percentage automobilisten dat zegt de snelheid te overtreden op 60km-wegen bedraagt in 2009 42%.

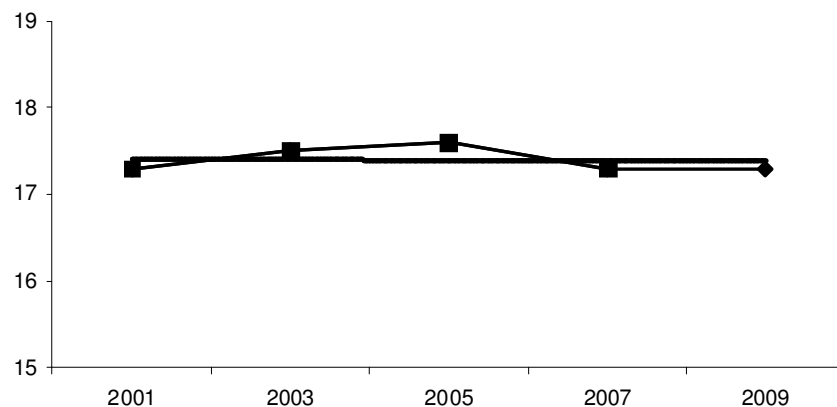
De gemiddelde rij snelheid op 30km-wegen laat vanaf 1999 een significante stijging zien (zie *Figuur 4.7*). De gemiddelde rij snelheid in 2009 is echter gelijk aan die in 2007.



Figuur 4.7 Gemiddelde rij snelheid (in km/uur) op 30km-wegen, in 1999 t/m 2009.

In 2009 zegt 35% van de automobilisten de snelheid op 30km-wegen te overtreden.

De gemiddelde rij snelheid op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur nam in de periode 2001 tot en met 2005 licht toe. De daling die vervolgens in 2007 werd ingezet, zet zich in 2009 niet door (zie *Figuur 4.8*).

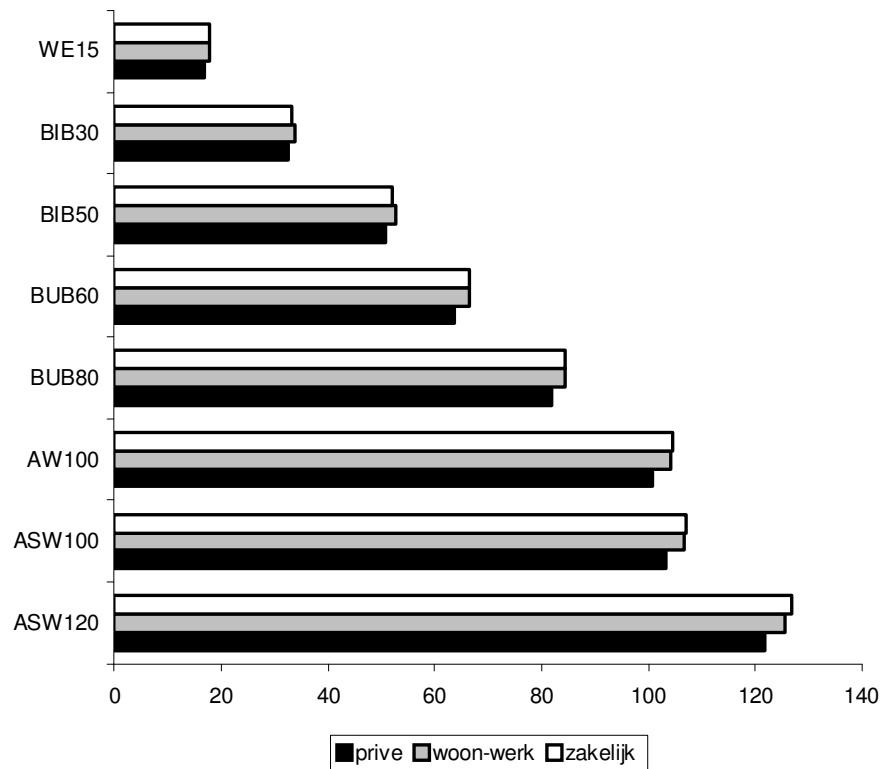


Figuur 4.8 Gemiddelde rij snelheid (in km/uur) op (woon)erven, in 2001 t/m 2009.

Ruim een derde van alle automobilisten (34%) zegt in 2009 de snelheid op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur te overtreden.

4.1.2 Zelfgerapporteerde rij snelheden naar hoofddoel auto gebruik

In Bijlage H4, T1a en T1b en Figuur 4.9 staat de gemiddelde rij snelheid per wegtype weergegeven, uitgesplitst naar het hoofddoel van het auto gebruik¹². Hieruit is af te lezen dat het hoofddoel van auto gebruik samenhangt met de snelheid waarmee automobilisten rijden.



Figuur 4.9 Gemiddelde rij snelheid (in km/uur), naar wegtype en hoofddoel auto gebruik, in 2009.

Automobilisten die aangeven de auto hoofdzakelijk voor privé-doeleinden te gebruiken, rijden op alle wegtypen langzamer dan automobilisten behorend tot de andere twee categorieën.

Automobilisten die de auto met name voor zakelijk verkeer gebruiken, rijden op 120km-wegen significant harder dan automobilisten die met name voor woon-werkverkeer op de weg zijn. Op alle andere wegen verschillen deze twee groepen

12 De respondenten is gevraagd aan te geven hoe het aantal kilometers dat zij jaarlijks rijden is verdeeld over verschillende gebruiksdoelen. Het percentage automobilisten dat aangeeft de auto hoofdzakelijk voor privé-doeleinden te gebruiken, bedraagt 61%. Van de automobilisten geeft 28% aan de auto met name voor woon-werkverkeer te gebruiken. Zakelijk verkeer is voor 11% van de automobilisten het hoofddoel.

niet significant van elkaar. Op 80- en 60km-wegen rijden deze groepen zelfs exact even hard.

Op 120km- en 30km-wegen zijn alle groepen automobilisten in de loop der jaren harder gaan rijden, terwijl op 80km- en 50km-wegen deze groepen allemaal langzamer zijn gaan rijden. In 2009 is de gemiddelde rijsnelheid op 120km-, 100km-, 80km-, 60km- en 50km-wegen van de groep die de auto vooral privé gebruikt afgenomen. Op 120km-, 100km- (alleen snelweg) en 60km-wegen is dit ook het geval voor de groep die de auto vooral voor woon-werk verkeer gebruikt. Bij zakelijke rijders is een afname in rijsnelheid waarneembaar op 100km- (alleen snelweg) en 60km-wegen.

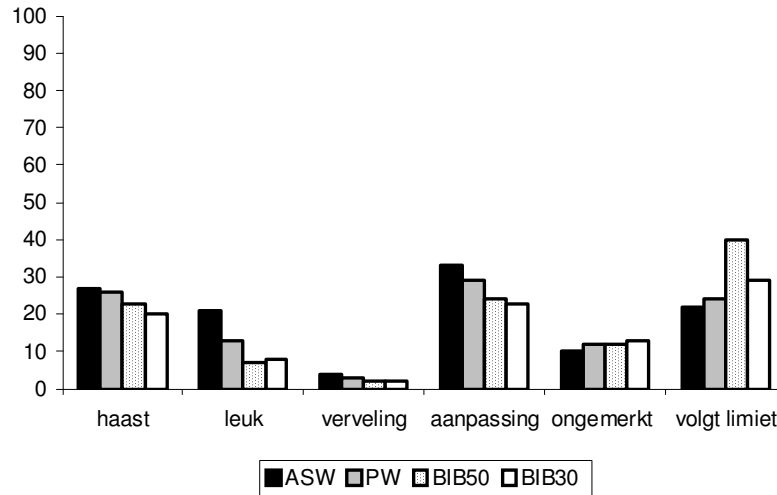
4.1.3 Gedragmotieven

Voor het terugdringen van snelheidsovertredingen staat een aantal maatregelen ter beschikking. Voor een doelmatige keuze uit deze maatregelen is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de motieven waardoor automobilisten zich laten leiden bij het al dan niet overschrijden van de snelheidslimiet. De respondenten is daarom gevraagd welke motieven voor hen meespelen op autosnelwegen (max. 120 of 100 km/uur), op andere wegen buiten de bebouwde kom (max. 80 of 60 km/uur), op wegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 50 km/uur en op wegen met een limiet van 30 km/uur.

De motieven van automobilisten om harder te rijden dan is toegestaan, zijn weergegeven in *Bijlage H4, T2a en T2b en Figuur 4.10*. Snelheid aanpassen aan andere automobilisten is op alle wegtypen de belangrijkste reden om de snelheidslimiet te overtreden. Ook haast leidt er bij veel automobilisten toe dat zij het gaspedaal dieper intrappen dan is toegestaan. Op autosnelwegen rijdt men ook vaak te hard, omdat men dit leuk vindt.

Opvallend is dat automobilisten in 2009 minder vaak ongemerkt te hard rijden. Voor provinciale wegen buiten de bebouwde kom zien we ook dat *leuk* minder vaak genoemd wordt dan in 2007. Op 30km-wegen worden *leuk* en *snelheid aanpassen aan anderen* minder vaak genoemd dan twee jaar geleden. Voor bijna alle wegtypen – met uitzondering van 50km-wegen – geven automobilisten in 2009 minder vaak dan in 2007 aan dat zij nooit harder rijden (de limiet volgen).

Over de jaren heen is het percentage automobilisten dat stelt ongemerkt te hard te rijden op autosnelwegen en wegen buiten de bebouwde kom sterk afgenomen. Ook *snelheid aanpassen* en *haast* zijn motieven die over de jaren heen minder genoemd worden, behalve als het gaat om motieven om te hard te rijden op 30km-wegen.



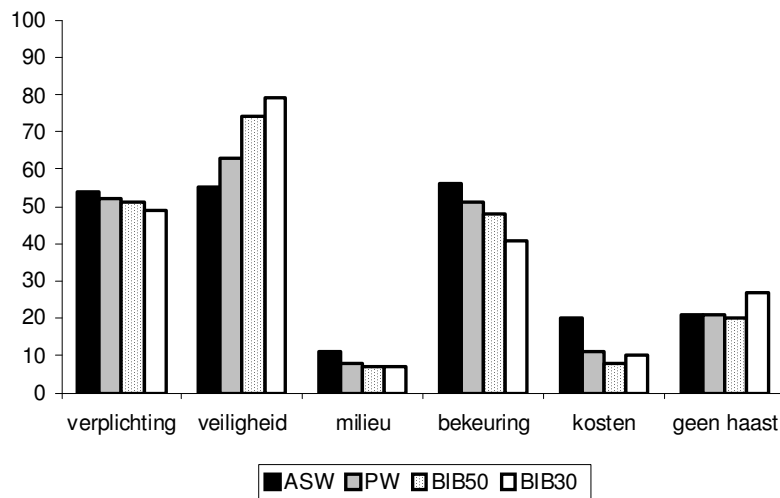
Figuur 4.10 Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om snelheidslimieten te overschrijden, naar wegtype, in 2009.

Als wordt gekeken naar motieven van automobilisten om zich wél aan de geldende limiet te houden (zie Bijlage H4, T3a en T3b en Figuur 4.11), dan blijkt dat in 2009 op wegen binnen de bebouwde kom uit veiligheidsoverwegingen met voorsprong de meest genoemde reden is (74% op 50km- en 79% op 30km-wegen). Verplichting en de kans op een bekeuring zijn voor deze wegtypen eveneens veel genoemde motieven. Op de autosnelwegen en andere wegen buiten de bebouwde kom volgt het merendeel van de automobilisten de snelheidslimiet uit veiligheidsoverwegingen (resp. 55% en 63%), om het krijgen van een bekeuring te vermijden (resp. 56% en 51%) en omdat het nu eenmaal verplicht is (resp. 54% en 52%).

Het percentage automobilisten dat geen motief noemt, maar zegt op de snelweg niet op de limiet te letten of zich hier niets van aan te trekken is in 2009 opnieuw gedaald.

Er kunnen nog meer verschillen aangetoond worden tussen 2007 en 2009 wat betreft het percentage automobilisten dat bepaalde motieven noemt om zich aan de snelheid te houden. Milieu, brandstofkosten en geen haast zijn op 30-km wegen minder belangrijke redenen dan in 2007 om zich aan de maximumsnelheid te houden. Voor autosnelwegen geldt dat de motieven *verplichting* vaker en *veiligheid* minder vaak genoemd worden. Op wegen buiten de bebouwde kom houden automobilisten zich in 2009 minder vaak aan de geldende snelheid uit veiligheidsoverwegingen. Op 50km-wegen wordt *verplichting* vaker genoemd, *milieu* minder vaak.

Gespiegeld aan het begin van dit decennium (1999/2001) blijkt dat op autosnelwegen *veiligheid* en *brandstofkosten* steeds belangrijker redenen zijn geworden om zich aan de snelheid te houden. Deze ontwikkeling is ook zichtbaar voor andere wegen buiten de bebouwde kom. Tegelijkertijd valt op dat *kans op een bekeuring* daar juist minder vaak als reden wordt genoemd om zich aan de snelheid te houden. Op 30km-wegen binnen de bebouwde kom is *veiligheid* minder belangrijk geworden en *kans op een bekeuring*, *brandstofkosten* en *geen haast* juist belangrijker. Ook het milieu is daar een belangrijker argument geworden, zij het in beperktere mate.



Figuur 4.11 Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om snelheidslimieten te volgen, naar wegtype, in 2009.

4.2 Beeld zelfgerapporteerde rijsnelheden en gedragsmotieven per provincie

4.2.1 Zelfgerapporteerde rijsnelheden

Op alle wegtypen kunnen in 2009 verschillen tussen provincies aangetoond worden als het gaat om zelfgerapporteerde rijsnelheden (zie *Bijlage H4, T4*). In deze verschillen is de invloed van de drukte op de wegen in met name Noord- en Zuid-Holland goed zichtbaar; de mogelijkheden om hoge rijsnelheden te ontwikkelen zijn daar minder groot.

Provincies

Op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur wordt er met name door de inwoners van Overijssel en Drenthe gemiddeld harder gereden (resp. 124,7 en 124,4 km/uur). Op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur maken vooral inwoners van Utrecht, Drenthe, Overijssel en Flevoland zich schuldig aan dit gedrag (resp. 104,7 en driemaal 104,5 km/uur). Inwoners van Zuid-Holland overtreden de snelheidslimiet van 120 km/uur het minste. Op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur zijn dit de inwoners van Groningen en Limburg.

Op autowegen met een limiet van 100 km/uur wordt er door inwoners van Drenthe en Overijssel gemiddeld hard gereden (resp. 102,6 en 102,4 km/uur). Inwoners van Noord- en Zuid-Holland overtreden op dit type wegen de rijsnelheid het minste (beiden 101,1 km/uur).

Op 80km-wegen rijden, net als in 2007, Flevolandse gemiddeld het snelst (84,0 km/uur). Noord-Hollanders rijden daar gemiddeld het minst hard (81,9 km/uur). In Drenthe wordt relatief hard gereden op 60km-wegen (66,0 km/uur). In Utrecht, Noord- en Zuid-Holland rijdt men gemiddeld het minst hard op 60km-wegen (alle drie 63,5 km/uur).

Inwoners van Flevoland rijden relatief hard op 50km-wegen (51,9 km/uur), terwijl inwoners van Zeeland hun snelheid op dit type wegen relatief laag houden (50,1 km/uur). De provincies Flevoland en Zeeland waren ook in 2007 de provincies met respectievelijk de hoogste en laagste gemiddelde rijsnelheid op 50km-wegen.

Inwoners van Noord-Brabant en Limburg overtreden de snelheidslimiet op 30km-wegen het meeste (34,0 km/uur). In Flevoland houdt men zich relatief goed aan de maximumsnelheid op 30km-wegen (31,5 km/uur). Inwoners van Zuid-Holland matigen hun snelheid op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur gemiddeld het vaakst (16,5 km/uur), terwijl inwoners van Limburg hier, net als in 2007, juist relatief hard rijden (18,2 km/uur).

4.2.2 Gedragmotieven

In paragraaf 4.1.3 is de ontwikkeling beschreven van de motieven die automobilisten hebben om snelheidslimieten te volgen dan wel te overtreden. Voor een aantal van deze motieven bestaan er provinciale verschillen (zie *Bijlage H4, T5 t/m T12*). Dit geldt onder andere voor de volgende motieven om zich aan snelheidslimieten te houden. Per motief zijn steeds de provincie met het hoogste en de provincie met het laagste percentage vermeld.

Motieven om de maximumsnelheid niet te overschrijden:

- autosnelwegen
 - milieu: Utrecht (14%), Drenthe en Zeeland (8%)
- andere wegen buiten de bebouwde kom
 - kans op een bekeuring: Overijssel en Noord-Holland (56%), Friesland (47%)
- doorgaande wegen binnen de bebouwde kom
 - het is verplicht: Limburg (59%), Flevoland (43%)
 - geen haast: Flevoland en Noord-Brabant (23%), Groningen (16%)
- woongebieden binnen de bebouwde kom
 - het is verplicht: Limburg (57%), Flevoland (41%)
 - vanwege het milieu: Utrecht, Gelderland en Zuid-Holland (9%), Limburg (4%)
 - kans op een bekeuring: Limburg (50%), Zuid-Holland (37%)

Motieven om de maximumsnelheid wél te overschrijden:

- autosnelwegen
 - leuk, prettig: Overijssel (26%), Zeeland (14%)
 - ongemerkt: Overijssel en Zeeland (13%), Flevoland (7%)
- andere wegen buiten de bebouwde kom
 - vanwege haast: Noord-Brabant (30%), Flevoland (21%)
 - leuk, prettig: Flevoland (18%), Zeeland (10%)
 - aanpassen aan anderen: Noord-Holland (32%), Zeeland (22%)
- doorgaande wegen binnen de bebouwde kom
 - vanwege haast: Overijssel en Noord-Brabant (26%), Friesland en Flevoland (19%)
 - aanpassen aan anderen: Flevoland (30%), Groningen en Zeeland (18%)
 - ongemerkt: Drenthe (16%), Gelderland (9%)
- woongebieden binnen de bebouwde kom
 - vanwege haast: Zeeland (25%), Flevoland (17%)
 - leuk, prettig: Overijssel (12%), Zeeland (5%)
 - aanpassen aan anderen: Limburg (29%), Groningen (19%)
 - ongemerkt: Drenthe (16%), Noord-Holland (10%)

4.3 Achtergronden van snelheidsovertredingen

Inzicht in de achtergrondkenmerken van snelheidsovertreders kan behulpzaam zijn bij het aanpakken van snelheidsovertredingen door middel van een doelgroepgerichte benadering. Eén manier om tot dit inzicht te komen is door automobilisten in verschillende snelheidsgroepen onder te verdelen en na te gaan in welke opzicht deze groepen van elkaar verschillen. Een andere manier is door de mogelijke relaties te bestuderen tussen achtergrondkenmerken en de mate waarin automobilisten de maximumsnelheid overschrijden. Er zal nu eerst, in paragraaf 4.3.1, ingegaan worden op drie typen snelheidsovertreders: limietvolgers, notoire overtreders en incidentele overtreders. In paragraaf 4.3.2 zal worden gekeken naar relaties tussen de mate van limietoverschrijding en verschillende achtergrondkenmerken.

4.3.1 Limietvolgers, notoire en incidentele overtreders

Automobilisten zijn in de volgende drie snelheidsgroepen onderverdeeld:

1. *Limietvolgers*: automobilisten die zich op elk wegtype aan de betreffende snelheidslimiet houden (29%).
2. *Notoire overtreders*: automobilisten die op minimaal zes van de acht wegtypen de snelheidslimiet extreem overschrijden¹³ (3%).
3. *Incidentele overtreders*: alle overige automobilisten (69%).

Vervolgens is nagegaan of er een samenhang is tussen deze snelheidsgroepen en verschillende kenmerken (zie *Bijlage H4, T13*). Er is gekeken naar:

- demografische kenmerken (o.a. sekse en leeftijd);
- risicovolle gedragingen (o.a. rijden onder invloed);
- wijze van autogebruik (o.a. het rijden in een bedrijfsauto en jaarkilometrage);
- ongevallen en bekeuringen (o.a. het ongevalrisico).

Demografische kenmerken

Notoire overtreders zijn vooral te vinden onder relatief jonge mannelijke automobilisten. Ze zijn minder vaak gehuwd of samenwonend dan automobilisten uit de andere snelheidsgroepen. Ze zijn te vinden in alle opleidingsgroepen, maar zijn over het algemeen relatief hoog opgeleid en hebben meestal een betaalde baan.

13 Onder extreem overschrijden van de snelheidslimiet wordt verstaan: op auto(snel)wegen meer dan 10 km/uur harder rijden dan toegestaan en op alle overige wegen meer dan 5 km/uur harder rijden dan toegestaan.

De limietvolger daarentegen is in het algemeen een wat oudere bestuurder, is gehuwd of samenwonend, heeft gemiddeld een wat lager opleidingsniveau en vaker geen betaalde baan.

Andere risicovolle gedragingen

Notoire overtreders vertonen ook relatief vaak ander risicovol gedrag. 16% van hen geeft aan na consumptie van drie of meer glazen alcohol zelf nog te gaan autorijden. Ook hebben zij, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, tijdens de laatste 10 ritten minder vaak de gordel gedragen dan de beide andere snelheidsgroepen.

Wijze van autogebruik

Notoire overtreders rijden vaker in een auto van de zaak of een lease-auto. Relatief veel notoire overtreders gebruiken de auto voornamelijk voor zakelijke doeleinden. Gemiddeld rijden zij jaarlijks meer kilometers dan de andere twee groepen. Voor de limietvolger geldt dat de auto waarin wordt gereden meestal privé-bezit is. Relatief weinig limietvolgers gebruiken de auto voornamelijk voor zakelijke doeleinden. Het aantal kilometers dat zij gemiddeld jaarlijks rijden is lager dan in de andere groepen.

Ongevallen en bekeuringen

Notoire overtreders waren in 2009 het vaakst bij een ongeval betrokken. Deze groep bevindt zich echter ook meer op de weg dan limietovertreders en limietvolgers.

Iets minder dan de helft van alle notoire overtreders (45%) is in 2009 tenminste een keer bekeurd voor te hard rijden. Hetzelfde geldt voor ongeveer drie van de tien incidentele limietovertreders (31%) en voor 13% van de limietvolgers. Dit laatste is opvallend, omdat deze automobilisten aan hebben gegeven normaal gesproken niet te hard te rijden. Als rekening wordt gehouden met het jaarkilometrage, blijken deze verschillen niet te verdwijnen: de kans op het krijgen van een snelheidsbekeuring is groter voor notoire dan voor incidentele limietovertreders. Limietvolgers lopen het minste risico op het krijgen van een snelheidsbekeuring. In totaal ging 8% van alle bekeuringen voor overtredingen met de auto naar notoire overtreders, 80% naar incidentele limietovertreders en 11% naar limietvolgers. Dit betekent dat notoire overtreders (3% van alle automobilisten) relatief veel bekeuringen ontvangen, terwijl limietvolgers (29% van alle automobilisten) er relatief weinig ontvangen. Deze verschillen verdwijnen niet als rekening wordt gehouden met jaarkilometrage.

Hierboven zijn profielschetsen gemaakt van drie verschillende soorten snelheidsgroepen in 2009. In grote lijnen wijken deze schetsen niet af van die van 2007.

4.3.2 Mate van snelheidsovertredingen en achtergrondkenmerken

Er is gekeken naar de totale gemiddelde overschrijding van de limieten op de volgende drie wegtypen:

- autosnelwegen (ASW120 en ASW100);
- wegen buiten de bebouwde kom met een limiet van 80 km/uur (BUB80);
- wegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 50 km/uur (BIB50).

De volgende verbanden blijken te bestaan (zie *Bijlage H4, T14*):

- Vrouwen overschrijden de limiet in geringere mate dan mannen;
- Naarmate de leeftijd van de automobilisten toeneemt, neemt de mate waarin de limiet wordt overschreden af;
- Laagopgeleiden overschrijden de limiet in geringere mate dan de middel- en hoogopgeleiden;
- De limietoverschrijding is het kleinst bij automobilisten die de auto met name voor privé doeleinden gebruiken, gevolgd door de groep automobilisten die de auto voornamelijk voor woon-werkverkeer gebruiken. De overschrijding is het grootst bij zakelijke automobilisten;
- Naarmate men jaarlijks meer kilometers rijdt, neemt de mate waarin de limiet wordt overschreden toe.

4.4 Beoordeling essentiële kenmerken van 60 km- en 80 km- gebieden

In 2005 is de respondenten voor het eerst een vraag voorgelegd met betrekking tot de inrichting van wegen. Bij deze vraag zijn twee foto's getoond, één van een 60km-gebied en één van een 80km-gebied. Beide gebieden zijn ingericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken. Voor beide situaties is gevraagd naar:

- de maximum snelheid;
- hoe zeker de respondent van dit antwoord was;
- of inhalen is toegestaan;
- hoe zeker de respondent van dit antwoord was;
- de waardering voor de inrichting van de weg wat betreft begrijpelijkheid en veiligheid.

Slechts 66% (2007: 64%) van de bestuurders beoordeelt de maximumsnelheid in het 60km-gebied juist (zie *Bijlage H4, T15*). 14% van de automobilisten denkt dat in dit gebied de maximumsnelheid 80 km/uur is. 17% beoordeelt het gebied als een gebied met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De automobilisten zijn vrij zeker van hun beoordeling (gemiddeld 7,4), ook al is die verkeerd. 93% van de

automobilisten geeft aan dat in het 60km-gebied ingehaald mag worden. Hiervan zijn zij zeker (8,3) en dit is ook correct.

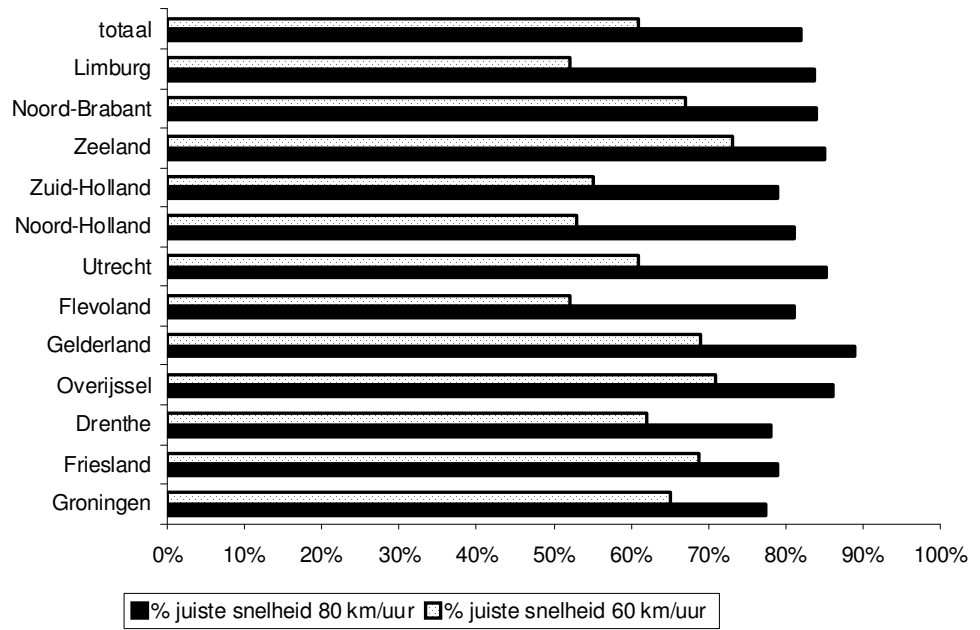
De waardering voor de inrichting van de weg wat betreft begrijpelijkheid en veiligheid is respectievelijk 6,8 en 6,0. In vergelijking met 2007 is de beoordeling van de inrichting en veiligheid van de 60km-weg min of meer gelijk gebleven.

In de situatie van de 80km-weg beoordeelt 86% (2007: 86%) van de automobilisten de maximumsnelheid juist (zie *Bijlage H4, T15*). Slechts 6% denkt dat de maximumsnelheid in dit gebied 100 km/uur is. De automobilisten zijn vrij zeker van hun beoordeling (7,8). Slechts 3% van de automobilisten denkt dat hij op de 80km-weg mag inhalen, wat niet correct is. De inrichting van de weg wat betreft begrijpelijkheid en veiligheid wordt door de automobilisten gewaardeerd op 7,3 en 7,6. De beoordeling en waardering van de 80km-weg is in vergelijking met 2007 iets afgenomen.

Bij acht van de twaalf provincies ligt de gemiddelde genoemde snelheid in het 60km-gebied hoger dan de toegestane 60 km/uur (zie *Bijlage H4, T16*). In Friesland wordt de hoogste gemiddelde snelheid genoemd, namelijk 63 km/uur. In Noord-Holland is het percentage automobilisten dat denkt dat inhalen in het 60km-gebied is toegestaan het kleinst (89%). In Drenthe en Gelderland is dit percentage het hoogst (96%). Dat was ook het geval in 2007. De waardering voor de duidelijkheid van de inrichting van de 60km-weg verschilt niet significant tussen de provincies. De waardering voor de veiligheid van de inrichting van de 60km-weg is het laagst in Noord- en Zuid-Holland (5,8). De waardering is het hoogst in Overijssel (6,4). Ook in 2007 was Overijssel de provincie met de hoogste waardering voor dit aspect.

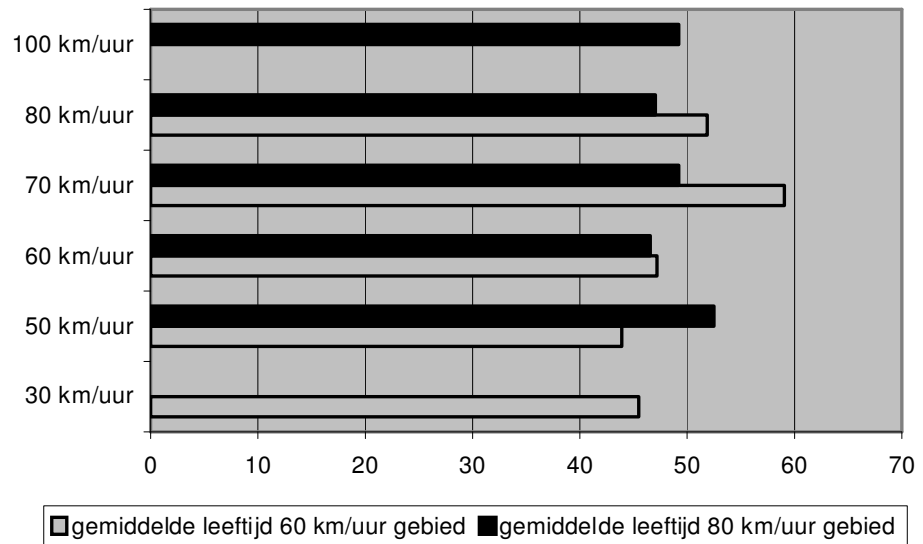
Voor de 80km-weg geldt dat, net als in 2007, in Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg de gemiddelde genoemde snelheid lager is dan 80 km/uur, namelijk 79 km/uur en 78 km/uur (zie *Bijlage H4, T17*). De hoogst gemiddelde snelheid wordt genoemd in Friesland (82 km/uur). In Overijssel denkt 5% van de automobilisten dat inhalen is toegestaan op de 80km-weg. In Utrecht, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant is dit percentage het laagst (2%). Het meest zeker hierover zijn automobilisten in Utrecht (9,4), het minst zeker automobilisten in Groningen en Friesland (9,0). Het waarderingscijfer voor de duidelijkheid van de inrichting van de 80km-weg is het laagst in Groningen (6,9). In een vijftal provincies – Flevoland, Utrecht en de drie zuidelijke provincies – ligt het waarderingscijfer op 7,5. De waardering voor de veiligheid van de inrichting van de 80km-weg verschilt niet significant tussen de provincies.

Uit *Figuur 4.12* blijkt dat het percentage automobilisten dat de juiste maximumsnelheid noemt aan de hand van essentiële kenmerken van de weg tussen provincies flink verschilt.



Figuur 4.12 Percentage automobilisten dat juiste maximumsnelheid noemt aan de hand van essentiële kenmerken naar provincie, in 2009.

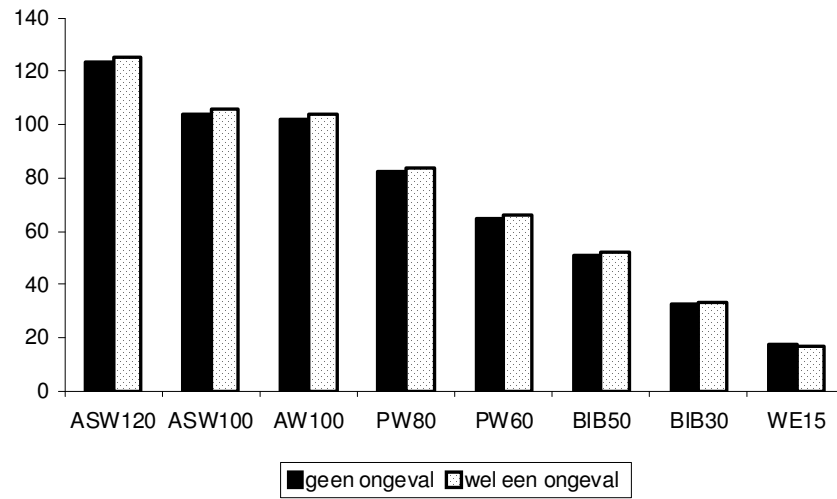
Opvallend is dat wanneer de veronderstelde snelheidslimiet voor de 60km-weg toeneemt, de gemiddelde leeftijd van de automobilisten hoger ligt (zie *Tabel H4, T18 en Figuur 4.13*). De gemiddelde leeftijd bij een lagere veronderstelde snelheid is juist lager. De gemiddelde leeftijd van automobilisten die de snelheid juist hebben beoordeeld is 47,1 jaar. Voor de 80km-weg is dit leeftijdseffect niet waarneembaar. De mate waarin automobilisten zeker zijn van hun snelheid is zowel bij het 60 km-gebied als de 80km-weg het hoogst bij de juist veronderstelde snelheidslimiet. Dat geldt grotendeels ook voor de waarderingscijfers voor de duidelijkheid en veiligheid van de inrichting van de weg. Uitzondering hierop vormt het waarderingscijfer voor de duidelijkheid van het 60km-gebied; het hoogste cijfer (6,9) wordt daar gegeven door automobilisten die veronderstellen dat de snelheidslimiet 30 km/uur is.



Figuur 4.13 Gemiddelde leeftijd van automobilisten naar veronderstelde snelheid op weg volgens essentiële kenmerken, in 2009.

4.5 Snelheid en ongevallen

Automobilisten die in 2009 een ongeval met de auto hebben gehad, rijden gemiddeld met hogere snelheden dan automobilisten die in 2009 geen ongeval met de auto hebben gehad. Dit geldt voor de meeste wegtypen (zie Bijlage H4, T20 en Figuur 4.14). Alleen op 30km-wegen binnen de bebouwde kom en wegen op een (woon)erf met een limiet van 15 km/uur is er geen sprake van verschillen.



Figuur 4.14 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van automobilisten, naar ongevalbetrokkenheid en wegtype, in 2009.

4.6 Conclusies

- De zelfgerapporteerde snelheid van automobilisten is, net als in voorgaande jaren, gemiddeld op alle wegtypen hoger dan toegestaan. Ten opzichte van 2007 is op alle wegen, met uitzondering van 30km-wegen en (woon-)erven, de gemiddelde zelfgerapporteerde snelheid afgenomen. De toename die zichtbaar was in 2007 (ten opzichte van 2005) is hiermee weer teniet gedaan.
- Op alle wegtypen kunnen in 2009 verschillen tussen provincies aangetoond worden als het gaat om zelfgerapporteerde rijsnelheden. Op auto(snel)wegen met een maximumsnelheid van 100 of 120 km/u zijn het vooral inwoners van Drenthe en Overijssel die de snelheidslimiet overtreden. In 2007 sprong Drenthe er ook uit als de provincie met de hoogste zelfgerapporteerde rijsnelheden op deze wegtypen.
- Automobilisten die aangeven de auto hoofdzakelijk voor privé-doeleinden te gebruiken, rijden op alle wegtypen langzamer dan automobilisten die de auto met name voor woon-werk- en zakelijk verkeer gebruiken. De laatste groep rijdt op 120- wegen harder dan automobilisten die met name voor woon-werkverkeer op de weg zijn. Op alle overige wegen verschillen deze twee groepen niet van elkaar.
- Automobilisten die in 2009 een ongeval met de auto hebben gehad, rijden op de meeste wegtypen gemiddeld met hogere snelheden dan automobilisten die in 2009 geen ongeval met de auto hebben gehad.
- Belangrijke motieven om de snelheidslimiet te overschrijden, zijn *snelheid aanpassen aan het overige verkeer* en *haast*. Op autosnelwegen rijdt men ook vaak te hard, omdat men dit *leuk, prettig* vindt. Automobilisten rijden in 2009 minder vaak ongemerkt te hard. Deze ontwikkeling past in de trend waarbij over de jaren heen het percentage automobilisten dat stelt *ongemerkt* te hard te rijden sterk is afgenomen. Met uitzondering van 50km-wegen geven automobilisten voor alle wegtypen in 2009 minder vaak dan in 2007 aan dat zij nooit harder rijden (en dus de limiet volgen).
- Het belangrijkste motief om de snelheidslimiet niet te overschrijden op wegen binnen de bebouwde kom is met voorsprong *uit veiligheidsoverwegingen*. De motieven *verplichting* en *de kans op een bekeuring* zijn voor deze wegtypen eveneens veel genoemd. Buiten de bebouwde kom volgt het grootste deel van de automobilisten de limiet, omdat het nu eenmaal *verplicht is, uit veiligheidsoverwegingen* en om *het krijgen van een bekeuring te vermijden*. Op autosnelwegen en andere wegen buiten de bebouwde kom zijn in vergelijking met tien jaar geleden *veiligheid* en *brandstofkosten* steeds belangrijker redenen

geworden om zich aan de snelheid te houden. Tegelijkertijd valt op dat *kans op een bekeuring* daar juist minder vaak als reden wordt genoemd om zich aan de snelheid te houden. Op 30km-wegen binnen de bebouwde kom is *veiligheid* minder belangrijk geworden en *kans op een bekeuring, brandstofkosten* en *geen haast* juist belangrijker.

- Voor de motieven om de snelheidslimiet al dan niet te overschrijden bestaan significante verschillen tussen de provincies.
- De kenmerken van notoire snelheidsovertreders zijn: jong, van het mannelijk geslacht en relatief minder vaak gehuwd of samenwonend. Verder hebben zij vaker betaald werk en een auto van de zaak of een lease-auto, wordt de auto relatief vaak gebruikt voor zakelijke doeleinden en hebben zij een hoog jaarkilometrage. Notoire overtreders waren in 2009 het vaakst bij een ongeval betrokken.
- De kans op het krijgen van een snelheidsbekeuring is groter voor notoire dan voor incidentele limietovertreders. Limietvolgers lopen het minste risico op het krijgen van een snelheidsbekeuring. Dit betekent dat notoire overtreders relatief veel bekeuringen ontvangen, terwijl limietvolgers er relatief weinig ontvangen. Deze verschillen verdwijnen niet als rekening wordt gehouden met jaarkilometrage.
- Bij een 60km-gebied, ingericht volgens de essentiële herkenbaarheidskenmerken, beoordeelt slechts twee derde van de bestuurders de maximumsnelheid juist. Bij een 80km-weg is dit 86%.

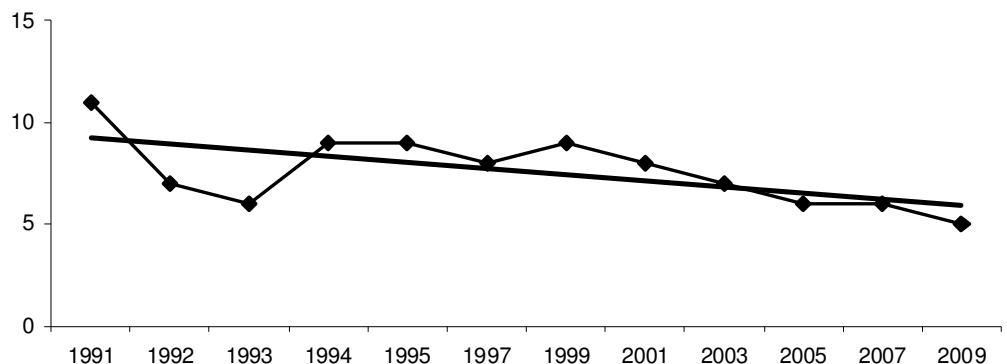
5 Rijden onder invloed

Eén van de aandachtspunten in het verkeersveiligheidsbeleid is *alcohol in het verkeer*. In de PROV-enquête is daarom een aantal vragen opgenomen dat betrekking heeft op het rijden onder invloed van alcohol. Naast de vragen gericht op alcohol zijn sinds 1999 twee vragen in de PROV-enquête opgenomen over het gebruik van medicijnen en drugs in combinatie met het autorijden. Ook (bepaalde) medicijnen en drugs kunnen namelijk de rijvaardigheid beïnvloeden.

In paragraaf 5.1 wordt allereerst aandacht besteed aan het landelijk beeld van het rijden onder invloed van alcohol. Tevens wordt ingegaan op de motieven om wel of niet te gaan rijden onder invloed van alcohol. In paragraaf 5.2 komen de provinciale verschillen in het rijden onder invloed van alcohol aan de orde. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de relatie van rijden onder invloed van alcohol met achtergrondkenmerken van automobilisten. Paragraaf 5.4 gaat in op de mate waarin automobilisten rijden onder invloed gevaarlijk vinden. In paragraaf 5.5 wordt de relatie met ongevalbetrokkenheid beschreven. Paragraaf 5.6 geeft een indruk van het gebruik van medicijnen en drugs alvorens achter het stuur wordt plaatsgenomen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele conclusies (paragraaf 5.7).

5.1 Landelijk beeld

Het landelijke beeld van het rijden onder invloed van alcohol komt in grote lijnen overeen met het beeld uit 2007. Circa 5% van de automobilisten geeft aan in 2009 wel eens met drie of meer glazen alcohol achter het stuur te hebben gezeten. Uit een vergelijking over alle PROV-jaren blijkt dat dit percentage sinds 1999 langzaam daalt (zie *Bijlage H5, T1* en *Figuur 5.1*).



Figuur 5.1 Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van drie of meer glazen alcohol te gaan autorijden, in 1991 tot en met 2009.

Aan automobilisten is gevraagd naar de motieven om niet meer dan twee glazen alcohol te drinken, wanneer men nog moet rijden. Dit onderzoeksjaar worden er iets meer motieven genoemd dan in 2007. Voor 2009 blijkt – evenals in alle voorgaande jaren – dat *veiligheid* veruit het belangrijkste motief is om niet te veel te drinken (zie *Bijlage H5, T2* en *Figuur 5.2*).



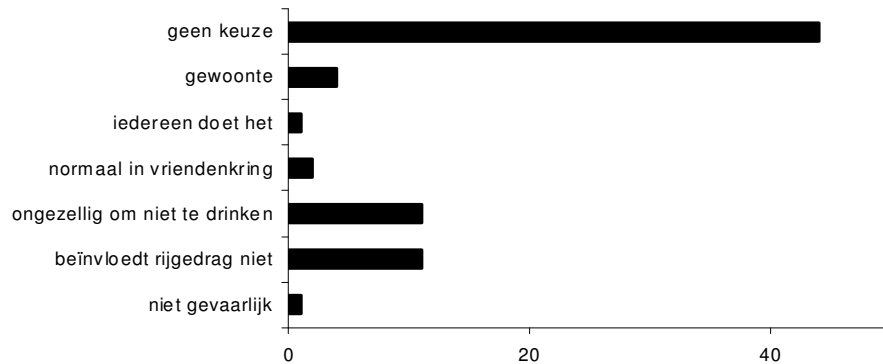
Figuur 5.2 Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om niet meer dan twee glazen alcohol te drinken wanneer men nog moet autorijden, in 2009.

De motieven dat het *wettelijk verboden* is en dat men *slaperig* wordt van alcohol, worden in vergelijking met 2007 vaker aangevoerd. Het percentage automobilisten dat zegt geen alcohol te lusten of niet te gebruiken, is in 2009 significant verder gedaald. Bij de overige motieven zien we geen significante verschillen met 2009.

Automobilisten die wel eens onder invloed rijden denken anders over het houden aan de 'alcoholregels' dan de automobilisten die niet onder invloed rijden. Het argument dat het *veiliger* is om niet onder invloed van alcohol te rijden is voor respondenten die niet onder invloed rijden veel belangrijker dan voor respondenten die dit wel eens doen (genoemd door respectievelijk 79% en 63%). Voor respondenten die wel eens onder invloed rijden zijn *de wens van anderen*, *het is wettelijk verboden* en *de kans op een bekeuring* relatief belangrijke redenen om niet onder invloed te rijden (zie *Bijlage H5, T3*).

Op de vraag 'Kunt u zich voorstellen dat er situaties zijn waarin u drie glazen alcohol of meer drinkt en u daarna zelf nog met de auto naar huis rijdt?' antwoordt 18% van de automobilisten dat zij zich een dergelijke situatie kunnen voorstellen. Dit percentage lijkt na 1999 (25%) te dalen en bereikte het laagste punt in 2005 (16%). Het fluctueert over de jaren heen, maar verschilt in 2009 (18%) niet ten opzichte van 2007 (zie *Bijlage H5, T4*).

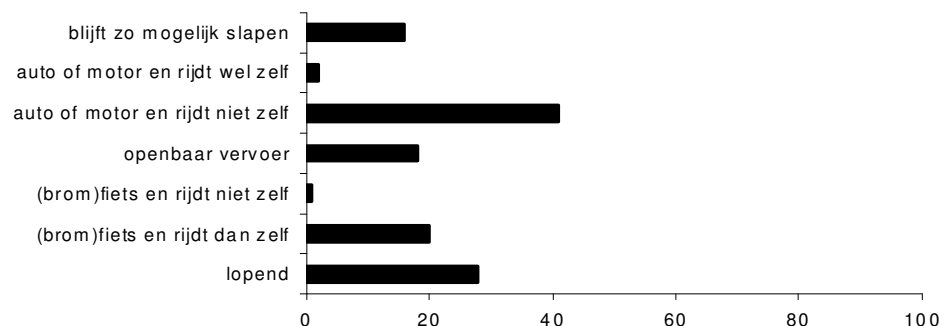
Automobilisten die zich kunnen voorstellen onder invloed te gaan autorijden geven vooral aan dat men *geen keuze* heeft en nog naar huis moet rijden (zie *Figuur 5.3* en *Bijlage H5, T5*). Het aandeel automobilisten dat dit argument aanvoert is de afgelopen jaren redelijk stabiel gebleken.



Figuur 5.3 Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om wel te gaan autorijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol, in 2009.

Kijken we naar het verschil tussen de automobilisten die wel eens onder invloed rijden en de automobilisten die dit niet doen dan komt het volgende beeld naar voren. De eerste groep geeft vaker aan dat *het niet gevaarlijk is, alcohol het rijgedrag niet beïnvloedt, het een gewoonte is en het ongezellig is om niet te drinken* (zie *Bijlage H5, T6*)

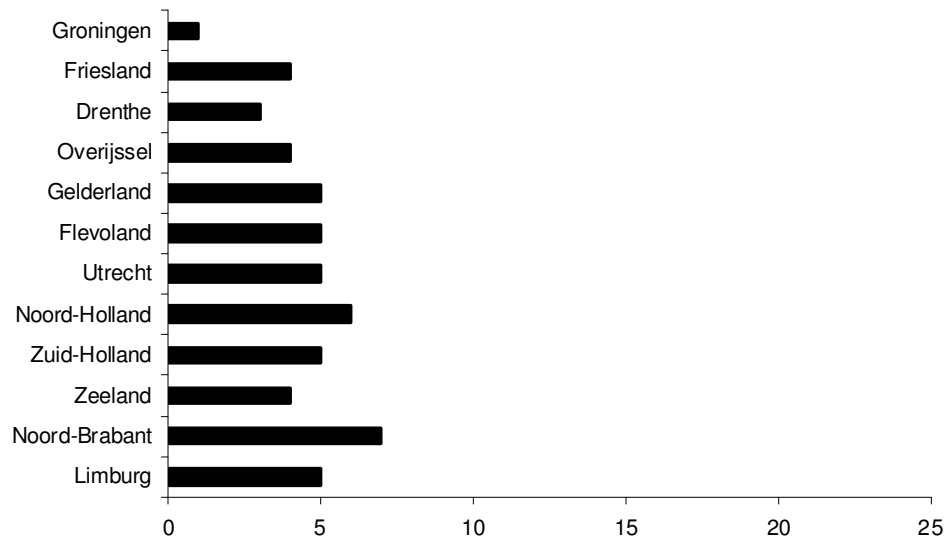
Aan automobilisten is gevraagd hoe zij naar huis gaan als ze drie of meer glazen alcohol hebben gedronken. Van de automobilisten geeft 41% aan dat ze *zich door een ander laten rijden* (zie *Bijlage H5, T7* en *Figuur 5.4*), in 2007 was dit ook 41%. Andere relatief vaak genoemde vervoerwijzen in 2009 zijn *lopen, zelf (brom)fietsen* en het *openbaar vervoer*.



Figuur 5.4 Percentage automobilisten dat bovenstaande vervoerwijzen kiest na het drinken van drie of meer glazen alcohol, in 2009.

5.2 Verschillen tussen provincies

In 2009 zijn net als in voorgaande jaren provinciale verschillen aanwezig in het aandeel automobilisten dat onder invloed rijdt. In Groningen is het aandeel automobilisten dat onder invloed rijdt het laagst, terwijl dit in Noord-Brabant het hoogst is (zie *Bijlage H5, T8* en *Figuur 5.5*).



Figuur 5.5 Percentage automobilisten dat aangeeft (wel eens) onder invloed te rijden, naar provincie in 2009.

Het beeld is in de afzonderlijke provincies over de jaren heen redelijk constant. In de provincie Noord-Holland is het aandeel automobilisten dat rijden onder invloed voorstelbaar vindt significant gedaald ten opzichte van 2007, van 25% naar 16% in 2009¹⁴ (zie *Bijlage H5, T9*).

Er bestaan verschillen tussen provincies in de motieven om niet onder invloed te rijden (zie *Bijlage H5, T10*). Het motief dat rijden onder invloed *wettelijk is verboden* wordt in vergelijking met 2007 vaker aangegeven. In de provincies Noord-Brabant, Limburg en Zeeland wordt het motief dat rijden onder invloed *wettelijk is verboden* vaker aangegeven dan in de andere provincies. In Groningen wordt het minst vaak de *kans op een bekeuring* naar voren gebracht. *Vermoeidheid* wordt in

¹⁴ Het is niet mogelijk om over verschillen tussen provincies in motieven om na alcoholgebruik te gaan autorijden betrouwbare uitspraken te doen, vanwege het geringe aantal automobilisten (per provincie) dat zich kan voorstellen wel eens in een dergelijke situatie terecht te komen.

Utrecht en Noord-Holland vaker genoemd als reden om niet onder invloed te rijden. In Noord-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg wordt de *kans op een bekeuring* vaker genoemd dan in de andere provincies. In Friesland en Drenthe wordt vaker aangegeven dat men geen alcohol lust of drinkt. In Noord-Holland en Noord-Brabant wordt dit argument het minst vaak genoemd.

Tussen de provincies bestaan ook verschillen in de vervoerwijzen nadat men drie of meer glazen alcohol heeft gedronken (zie *Bijlage H5, T11*). Zo gaan automobilisten in Limburg vaker *lopend* naar huis dan in de andere provincies, en in Flevoland doet men dit minder vaak. *Zelf met de (brom)fiets* naar huis gaan wordt aanzienlijk vaker genoemd in Overijssel, Utrecht en Noord-Brabant, maar minder vaak in Drenthe en Flevoland. In Friesland, Drenthe, Overijssel en Zeeland wordt beduidend minder vaak gebruik gemaakt van het *openbaar vervoer* dan in de overige provincies. In Noord-Holland gaat men beduidend vaker naar huis met het *openbaar vervoer*. In Noord-Brabant, Limburg en Utrecht laat men zich relatief vaak *door een ander* naar huis rijden, maar in Friesland gebeurt dit minder vaak. Ook in Groningen ligt dit percentage lager dan gemiddeld. In Noord-Holland blijft men relatief vaker *zodig slapen* dan in andere provincies, in Limburg en Zeeland gebeurt dit juist minder vaak dan gemiddeld.

5.3 Achtergrondkenmerken

Van een aantal achtergrondkenmerken is onderzocht of er verbanden bestaan met het rijden onder invloed. Hierbij is gekeken naar de volgende achtergrondkenmerken:

- sekse
- leeftijd
- opleidingsniveau
- woonomgeving
- burgerlijke staat
- aanwezigheid thuiswonende kinderen
- betaald werk
- hoofddoel autogebruik

Het blijkt dat alle bovengenoemde achtergrondkenmerken samenhang vertonen met al dan niet rijden onder invloed, met uitzondering van de aanwezigheid van thuiswonende kinderen. In vergelijking met 2007 zien we een vrij constant beeld. Tussen 2007 en 2009 zijn de volgende overeenkomsten gevonden (zie *Bijlage H5, T13*):

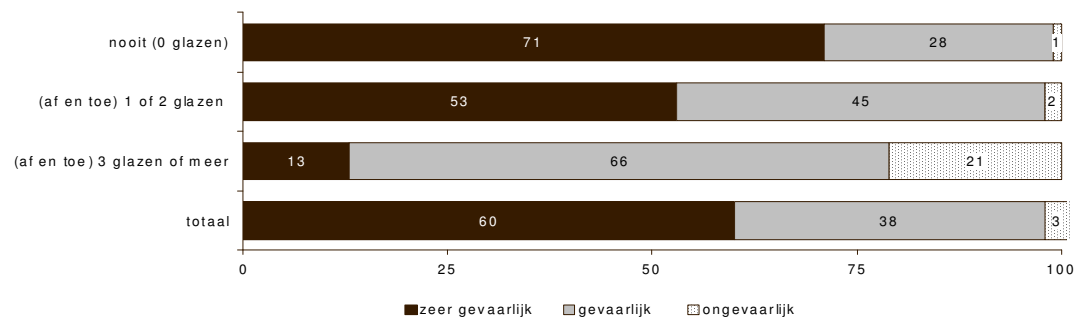
- Mannen rijden beduidend vaker onder invloed dan vrouwen.

- Respondenten in de leeftijdscategorie 35 tot en met 64 jaar rijden vaker onder invloed dan respondenten in de overige leeftijdscategorieën, jongeren (tot 25 jaar) rijden het minst onder invloed.
- Personen met een hoge opleiding geven vaker aan 1 à 2 glazen alcohol te drinken wanneer zij nog moeten autorijden dan personen met een laag of gemiddeld opleidingsniveau
- Het aandeel personen dat aangeeft 1 à 2 glazen alcohol te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden is kleiner naarmate de woonomgeving minder stedelijk is.
- Personen met betaald werk (meer dan 12 uur per week) rijden vaker onder invloed dan personen zonder betaald werk.
- Automobilisten die de auto voornamelijk gebruiken voor zakelijke doeleinden en in mindere mate automobilisten die de auto voornamelijk voor woon-werkverkeer gebruiken rijden vaker onder invloed dan automobilisten die de auto voornamelijk voor privé-doeleinden gebruiken.

In de loop der jaren is het percentage automobilisten dat de auto voornamelijk gebruikt voor zakelijk verkeer en wel eens onder invloed van drie of meer glazen alcohol rijdt gedaald, maar is in 2009 gelijk gebleven aan 2007. (zie *Bijlage H5, T13*).

5.4 Gevaar van rijden onder invloed

Vrijwel alle (97%) automobilisten vinden rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk. Automobilisten die niet onder invloed van (meer dan drie glazen) alcohol rijden vinden rijden onder invloed vaker en in hogere mate gevaarlijk dan automobilisten die aangeven wel eens onder invloed (van meer dan 3 glazen) te rijden. Toch vinden acht op de tien (79%) automobilisten die wel eens onder invloed rijden dat dit gedrag (zeer) gevaarlijk is (zie *Figuur 5.7*).



Figuur 5.7 Percentage automobilisten dat rijden onder invloed zeer gevaarlijk, gevaarlijk en ongevaarlijk vindt, naar wel of niet rijden onder invloed, in 2009.

5.5 Ongevalbetrokkenheid

Het verschil in het gemiddeld aantal opgegeven ongevallen tussen automobilisten die nooit onder invloed rijden en die wel eens onder invloed rijden is – net zoals voorgaande jaren – niet significant (zie *Bijlage H5, T14* en *T15*). Ook voor 2009 blijkt het net zoals in 2007 zo te zijn dat automobilisten die wel eens onder invloed van alcohol rijden een lager aantal ongevallen per miljoen kilometer hebben dan automobilisten die nooit onder invloed rijden. Waarschijnlijk wordt dit resultaat verklaard door het aantal kilometers dat de bestuurder per jaar rijdt; automobilisten die wel eens onder invloed rijden hebben een hoger jaarkilometrage en meer rijervaring.

5.6 Gebruik van medicijnen en drugs

Sinds 1999 wordt in de PROV-enquête gevraagd naar het gebruik van medicijnen en drugs in combinatie met autorijden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een aantal typen medicijnen en drugs.

De resultaten met betrekking tot het medicijngebruik zijn weergegeven in *Bijlage H5, T16*. De tabel laat zien dat een klein deel van de automobilisten na inname van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden plaatsneemt achter het stuur. Zo geeft 3% van de automobilisten aan te rijden na inname van een *zware pijnstiller*. Na inname van een *anti-depressiemiddel* rijdt 3% van de automobilisten nog auto. Circa 1% van de automobilisten geeft aan na gebruik van een *kalmeringsmiddel* een auto te besturen. Autorijden na inname van een *lichte pijnstiller* wordt door een groot deel van de automobilisten gedaan. Het rijden onder invloed van medicijnen is sinds 1999 nauwelijks veranderd; het aandeel automobilisten dat aangeeft wel eens na gebruik van *zware medicijnen of andere medicijnen* te rijden is ten opzichte van 2007 significant toegenomen (van 2% in 2007 naar 3% in 2009).

Er zijn zeer weinig automobilisten die hebben aangegeven dat ze wel eens onder invloed van drugs achter het stuur plaatsnemen. Op een enkeling na geven de automobilisten aan geen drugs te gebruiken, wanneer zij nog moeten autorijden. De automobilisten die aangeven wel eens drugs te gebruiken voordat zij gaan autorijden (1%), gebruiken *softdrugs* (hasj en weed) (zie *Bijlage H5, T16*). Dat rijden onder invloed van drugs een marginaal probleem is, mag echter op basis van deze gegevens niet geconcludeerd worden. Zelfrapportage is wellicht niet de meest geschikte methode om inzicht te verkrijgen in de omvang van deze problematiek.

Wanneer gevraagd wordt hoe gevaarlijk automobilisten het vinden om onder invloed van drugs of medicijnen te rijden, antwoordt 99% van de respondenten dat zij dit (zeer) gevaarlijk vinden. Dit percentage is sinds 1999 nauwelijks veranderd.

5.7 Conclusies

- In 2009 rijdt 5% van de automobilisten wel eens onder invloed van alcohol.
- In Groningen is het aandeel automobilisten dat onder invloed rijdt het laagst. In Noord-Brabant wordt relatief gezien het meest onder invloed gereden.
- *Veiligheid* is verreweg het belangrijkste motief om niet onder invloed auto te rijden. Andere relatief vaak genoemde redenen zijn het *wettelijke verbod* en de *kans op een bekeuring*. Voor automobilisten die minder dan drie glazen alcohol drinken voordat zij autorijden is het motief *veiligheid* aanzienlijk belangrijker dan voor automobilisten die wel eens onder invloed rijden. Voor automobilisten die wel eens onder invloed rijden zijn *de wens van anderen*, *kans op een bekeuring* en het *wettelijke verbod* relatief belangrijke redenen om niet onder invloed te rijden. Het motief *veiligheid* speelt in Drenthe, Flevoland en Zeeland veel minder vaak een rol dan in de andere provincies. In de provincies Noord-Brabant, Zeeland en Limburg wordt vaker aangegeven dat men niet onder invloed rijdt, omdat het *wettelijk verboden* is. De *kans op een bekeuring* wordt vaker als motief genoemd in Noord-Holland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg en veel minder vaak in Groningen.
- Mannen, personen in de leeftijd van 35 tot en met 64 jaar, personen met een hoge opleiding, personen die in een meer stedelijke omgeving wonen, personen met betaald werk en automobilisten die de auto voornamelijk voor zakelijke doeleinden gebruiken rijden vaker onder invloed dan anderen.
- Het meest genoemde argument om onder invloed te gaan autorijden is –al sinds 1991- dat men geen keuze heeft en nog met de auto naar huis moet.
- Bijna de helft van de automobilisten die drie of meer glazen alcohol hebben gedronken laat zich *door een ander met auto/motor naar huis rijden*. Andere relatief vaak genoemde vervoerwijzen zijn *lopen*, *zelf (brom)fietsen* en *het gebruik van het openbaar vervoer*.
In de provincie Limburg gaat men vaker dan in de overige provincies *lopend* naar huis, en in Overijssel, Utrecht en Noord-Brabant rijdt men vaker *zelf op de (brom)fiets* naar huis. Het *openbaar vervoer* is met name in Noord-Holland een door automobilisten gebruikt alternatief om thuis te komen. In Utrecht, Noord-Brabant en Limburg laat men zich vaker *door een ander* met de auto/motor naar huis rijden.
- Vrijwel alle automobilisten (97%) vinden rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk. Van de automobilisten die aangeven wel eens onder invloed van drie of meer glazen alcohol te rijden is zelfs acht van de tien (79%) deze mening

toegedaan. Ruim de helft van de automobilisten die hebben aangegeven zich te kunnen voorstellen wel onder invloed te rijden, vindt dit gedrag (zeer) riskant.

- Er is geen significant verschil in gemiddeld aantal ongevallen gevonden tussen automobilisten die (wel eens) onder invloed rijden en automobilisten die dat nooit doen. Het aantal ongevallen per miljoen kilometer is beduidend lager voor de groep automobilisten die (wel) eens onder invloed rijdt. Dit is te verklaren doordat het hier veelal om ervaren automobilisten gaat en ervaren automobilisten hebben minder ongevallen.
- Een gering deel van de automobilisten gaat na inname van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden autorijden.
- Van de automobilisten geeft 1% aan wel eens drugs te gebruiken alvorens ze achter het stuur plaatsnemen. Het gaat dan om softdrugs (hasj of weed).

6 Beveiligingsmiddelen

Eén van de aandachtspunten in het verkeersveiligheidsbeleid is het dragen van de autogordel. Een ander aandachtspunt is het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen in de auto. In de PROV-enquête is daarom een aantal vragen opgenomen dat betrekking heeft op het dragen van de gordel en over het gebruik van beveiligingsmiddelen wanneer men kinderen in de auto vervoert. Tevens wordt ingegaan op motieven om wel of juist niet gordels te gebruiken.

In paragraaf 6.1 wordt het gordelgebruik beschreven. Paragraaf 6.1.1 beschrijft het landelijk beeld wat betreft gordelgebruik. Paragraaf 6.1.2 beschrijft de verschillen tussen provincies in gordelgebruik. Paragraaf 6.1.3 gaat in op het verband tussen gordelgebruik en ongevallen.

In paragraaf 6.2 wordt ingegaan op kinderbeveiligingsmiddelen. In paragraaf 6.2.1 wordt het landelijke beeld beschreven¹⁵. In paragraaf 6.2.2 wordt ingegaan op de relaties van het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen met enkele persoonskenmerken en omgevingsfactoren.

Er wordt afgesloten met paragraaf 6.3, waarin de belangrijkste conclusies wat betreft gordelgebruik en gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen worden weergegeven.

6.1 Autogordels

6.1.1 Landelijk beeld gordelgebruik en gedragmotieven

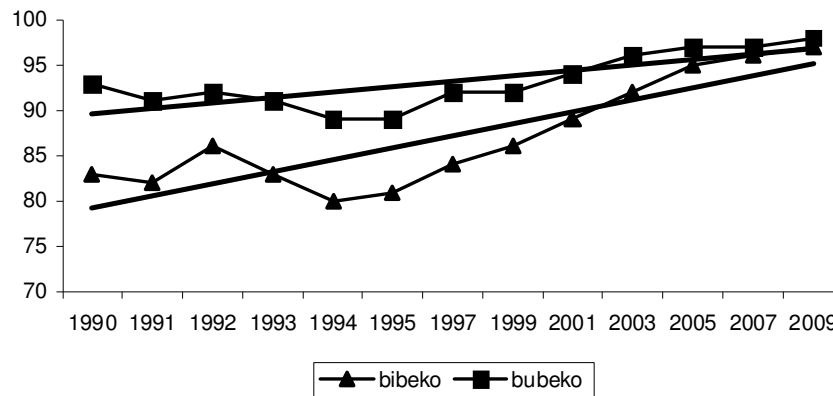
6.1.1.1 Gordelgebruik

In figuur 6.1 is de ontwikkeling weergegeven van het gordelgebruik van bestuurders van personenauto's op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, door de jaren heen. De percentages zijn berekend op basis van de door de respondenten aangegeven draagfrequentie tijdens de laatste tien autoritten.

Bestuurders van personenauto's zeggen in 2009 bij gemiddeld 9,7 van de 10 ritten binnen de bebouwde kom en 9,8 van de 10 ritten buiten de bebouwde kom de autogordel te hebben gedragen. Na een afname van het autogordelgebruik in 1993 en 1994 is sinds 1995 weer een stijging waar te nemen.

¹⁵ Het is niet mogelijk om over eventuele verschillen tussen provincies in het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen betrouwbare uitspraken te doen, vanwege het geringe aantal automobilisten (per provincie) dat kinderen vervoerd heeft in 2009.

Deze stijging zet zich nog steeds door. Ten opzichte van 2007 zien we in 2009 een (licht) significante stijging in de gordeldraagpercentages (zie *Bijlage H6, T1*).

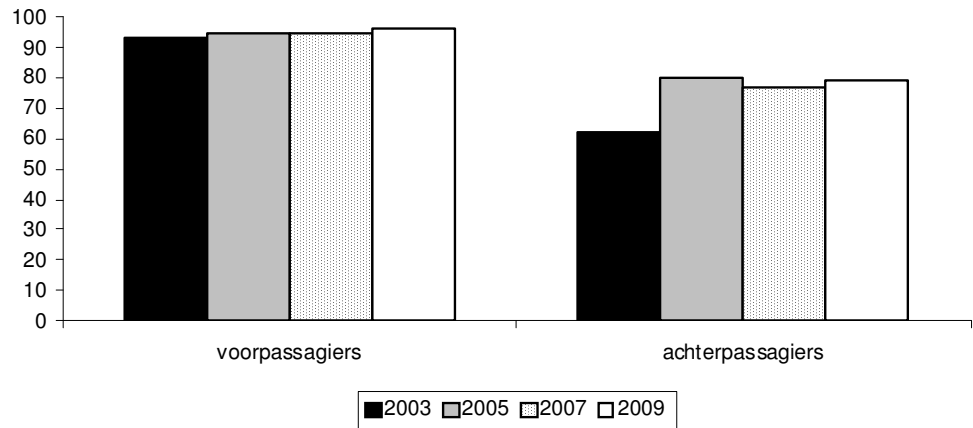


Figuur 6.1 Gordeldraagpercentages van bestuurders van personenauto's bij ritten binnen en buiten de bebouwde kom, in 1990 tot en met 2009.

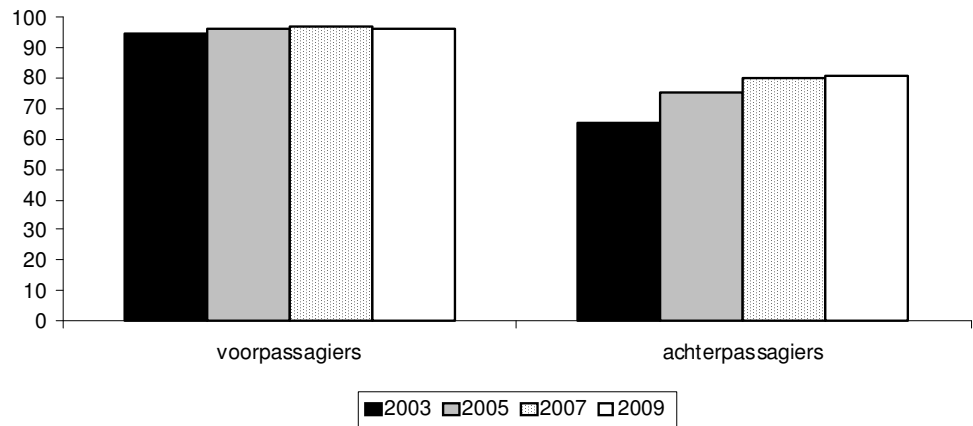
In 1994 is voor het eerst gevraagd naar de frequentie van het gordelgebruik door *passagiers voorin en achterin de auto*. Voorpassagiers hebben in 2009 bij 9,6 van de 10 ritten binnen en 9,6 van de 10 ritten buiten de bebouwde kom de gordel gedragen (zie *Bijlage H6, T2 en T3*). Het gordelgebruik door voorpassagiers, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, is de laatste jaren gestaag gestegen. In vergelijking met 2007 is het gordelgebruik in 2009 door voorpassagiers binnen de bebouwde kom toegenomen (van 9,5 naar 9,6 van de 10 ritten). Buiten de bebouwde kom is er sprake van een lichte afname (van 9,7 naar 9,6 van de 10 ritten).

Ondanks de toename in de afgelopen jaren blijft het zelfgerapporteerde gordelgebruik door achterpassagiers¹⁶ nog steeds sterk achter bij dat van passagiers voor in de auto. In 2009 wordt gemiddeld bij 7,9 van de 10 ritten binnen de bebouwde kom en bij 8,1 van de 10 ritten buiten de bebouwde kom achterin de gordel gedragen. Het gordeldraagpercentage van achterpassagiers binnen de bebouwde kom is sinds 1994 toegenomen van 35% tot 79% in 2009 en buiten de bebouwde kom van 34% tot 81% in 2009.

¹⁶ Er is vanaf 2001 niet meer gevraagd of er achter in de auto gordels aanwezig zijn. Auto's gemaakt na 1989 zijn verplicht gordels achterin te hebben. In 2009 is er vanuit gegaan dat er in bijna alle auto's wel gordels achterin zitten.



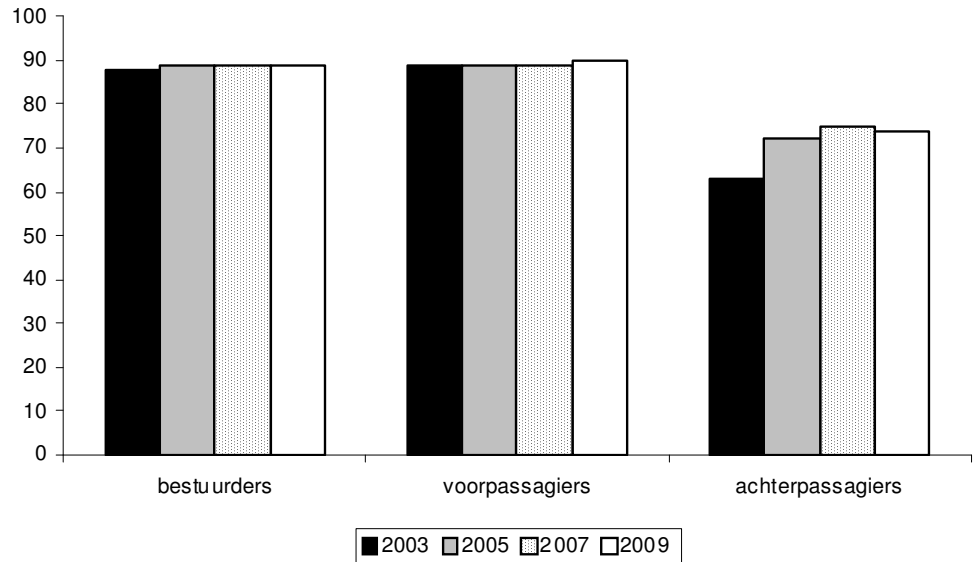
Figuur 6.2 Gordeldraagpercentages van voor- en achterpassagiers bij ritten binnen de bebouwde kom, in 2003 tot en met 2009.



Figuur 6.3 Gordeldraagpercentages van voor- en achterpassagiers bij ritten buiten de bebouwde kom, in 2003 tot en met 2009.

6.1.1.2 Kennis over de beschermende werking

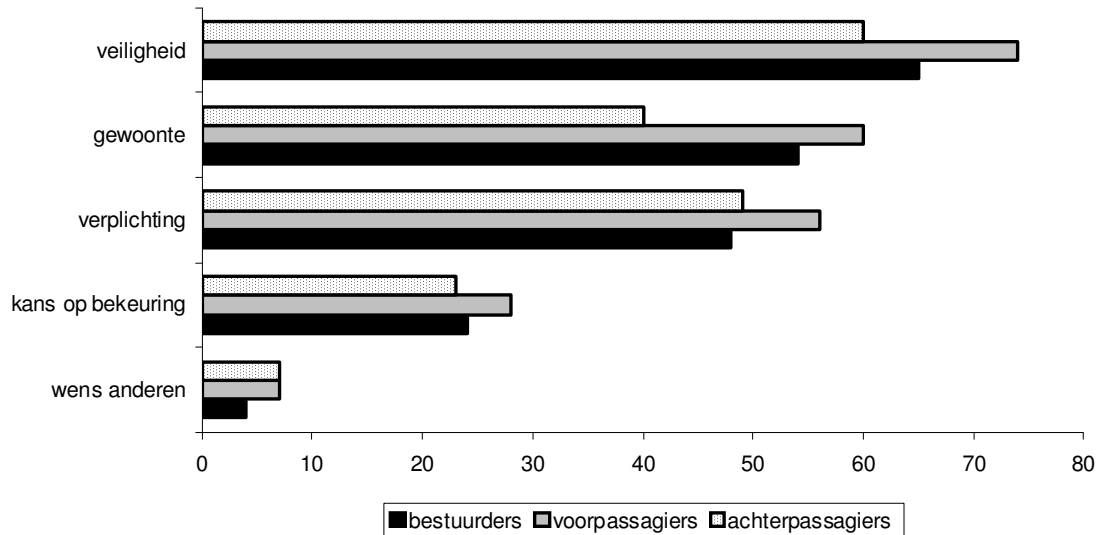
Het dragen van de autogordel op zowel de bestuurdersplaats als de plaats van de voorpassagier wordt in het algemeen noodzakelijk gevonden. Evenals in 2007 zegt dit jaar 89% dat het dragen van de gordel op de bestuurdersplaats *altijd nodig* is. Bij voorpassagiers gaat het om 90%. De noodzaak van het dragen van de autogordel achter in de auto vindt 74% van de ondervraagden *altijd nodig*. Dit is vergelijkbaar met 2007 (75%) (zie Bijlage H6, T4 en Figuur 6.4).



Figuur 6.4 Percentage respondentent dat het gebruik van de autogordel 'altijd nodig' vindt, naar plaats in de auto, in 2003 tot en met 2009

6.1.1.3 Gedragmotieven

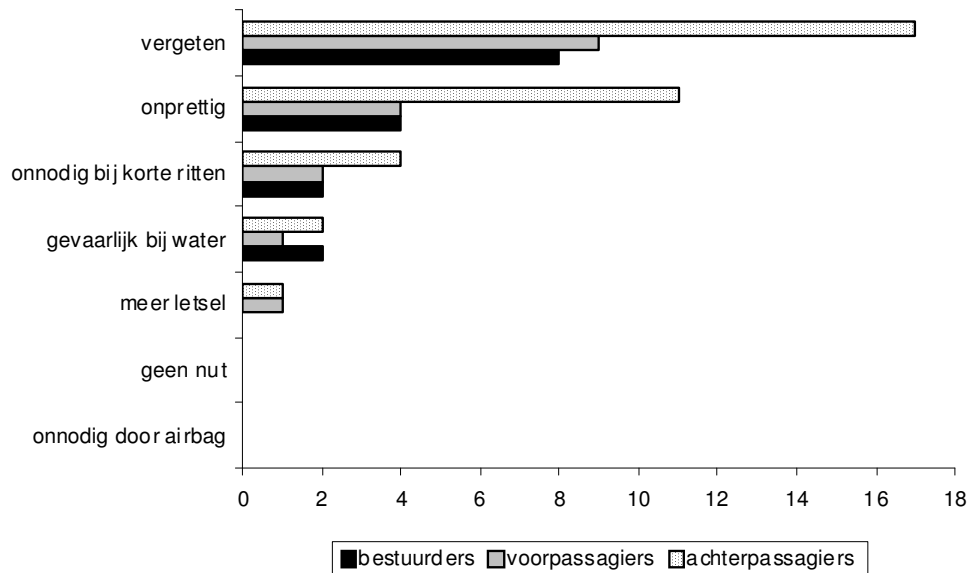
In de PROV-enquête wordt aan alle respondenten gevraagd motieven aan te geven voor het wel én voor het niet dragen van de autogordel, wanneer zij bestuurder, voorpassagier of achterpassagier zijn. Net als in voorgaande jaren blijft *veiligheid* veruit het meest genoemde motief voor gebruik van de autogordel (in 2009 door 65% van de bestuurders en door 74% van de voorpassagiers genoemd). Vervolgens worden *gewoonte* (resp. 54% en 60%) en *verplichting* (resp. 48% en 56%) relatief vaak genoemd. Het motief *kans op een bekeuring* wordt naar verhouding minder vaak genoemd (resp. 24% en 28%). Opvallend is de toename in het aandeel mensen dat *gewoonte* als reden noemt. Dit is in alle gevallen toegenomen ten opzichte van 2007 (zie *Bijlage H6, T5* en *Figuur 6.5*).



Figuur 6.5 Percentage bestuurders en passagiers van personenauto's dat bepaalde motieven noemt om de gordel wel te dragen, in 2009.

Wanneer de autogordel niet gedragen wordt, komt dat met name omdat men vergeet de autogordel om te doen. Het motief *vergeten* wordt door 8% van de bestuurders en door 9% van de voorpassagiers genoemd. Dit aandeel is voor bestuurders in vergelijking met voorgaande jaren gedaald. 4% van de bestuurders en 4% van de voorpassagiers noemt het motief *onprettig*. Dit percentage is ten opzichte van 2007 onder bestuurders gedaald. Achterpassagiers noemen beide motieven vaker: *vergeten* en *onprettig* worden door respectievelijk 17% en 11% van deze groep genoemd. In vergelijking met 2007 worden door achterpassagiers de motieven *vergeten* en *onprettig* minder vaak genoemd (zie *Bijlage H6, T5* en *Figuur 6.6*).

Tussen bestuurders en voorpassagiers enerzijds en achterpassagiers anderzijds bestaan duidelijke verschillen in de mate waarin verschillende motieven genoemd worden. Net als in voorgaande meetjaren noemen ook dit jaar achterpassagiers in vergelijking met bestuurders en voorpassagiers minder motieven vóór het gebruik van de autogordels en juist vaker motieven tégen het gebruik van de autogordel (zie *Bijlage H6, T5* en *Figuur 6.6*).



Figuur 6.6 Percentage bestuurders en passagiers van personenauto's dat bepaalde motieven noemt om de gordel niet te dragen, in 2009.

6.1.2 Verschillen tussen provincies

In het onderstaande worden verschillen tussen provincies besproken. Enige voorzichtigheid met conclusies over verschillen tussen provincies onderling met betrekking tot gordelgebruik is geboden vanwege de geringe aantallen respondenten.

6.1.2.1 Gordelgebruik

Het gordeldraaggebruik door bestuurders is in 2009 licht gestegen ten opzichte van 2007, maar verschilt wel significant per provincie. Vooral in Noord-Brabant is het gordelgebruik gestegen, na een daling in 2007.

Het gordelgebruik door voorpassagiers is in 2009 binnen de bebouwde kom licht gestegen ten opzichte van 2007. Er zijn geen significante verschillen tussen de provincies wat betreft gordelgebruik binnen de bebouwde kom, wel buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is het gordeldraagpercentage voor voorpassagiers in Friesland het hoogst (98%), in Noord-Holland het laagst (zie *Bijlage H6, T2 en T3*).

Met betrekking tot het dragen van de autogordel achterin is bij vrijwel alle provincies een flinke gedragsverbetering zichtbaar, zowel binnen als buiten de bebouwde kom (zie *Bijlage H6, T2 en T3*). In Noord-Brabant, Zeeland, Friesland en Flevoland is het gordelgebruik van achterpassagiers binnen de bebouwde kom het meeste gestegen ten opzichte van 2007. Desalniettemin zijn de verschillen tussen de provincies nog steeds aanzienlijk: van 86% in Flevoland tot 76% in Noord-Holland.

Buiten de bebouwde kom is het gordelgebruik van achterpassagiers het meeste gestegen in Zeeland, Noord-Brabant, Friesland en Limburg. Ook hier is het percentage het hoogst in Flevoland (88%) en het laagst in Noord-Holland (78%).

6.1.2.2 *Motieven voor het wel of niet dragen van de autogordel*

Wanneer de motieven voor het wél dragen van de autogordel in beschouwing worden genomen blijken er enkele significante verschillen te zijn tussen de provincies. Bij de volgende groepen treden verschillen tussen provincies op (zie *Bijlage H6, T6, T7 en T8*):

- Bestuurders, met betrekking tot de motieven *gewoonte* (vaker genoemd in Gelderland en minder vaak in Zuid-Holland), *verplichting* (vaker genoemd in Limburg en minder vaak in Noord-Holland), *kans op een bekeuring* (vaker genoemd in Limburg en minder vaak in Noord-Holland) en *veiligheid* (vaker genoemd in Gelderland en minder vaak in Noord-Holland).
- Voorpassagiers, met betrekking tot de motieven *gewoonte* (vaker genoemd in Gelderland en Limburg en minder vaak in Zuid-Holland), *verplichting* (vaker genoemd in Limburg en minder vaak in Utrecht) en *veiligheid* (vaker genoemd in Utrecht en minder vaak in Zeeland).
- Achterpassagiers, met betrekking tot de motieven *gewoonte* (vaker genoemd in Flevoland en minder vaak genoemd in Zuid-Holland), *verplichting* (vaker genoemd in Groningen en minder vaak in Noord-Holland en Noord-Brabant), *kans op een bekeuring* (vaker genoemd in Zeeland en minder vaak in Gelderland en Noord-Brabant) en *veiligheid* (vaker genoemd in Groningen en Flevoland en minder vaak genoemd in Zuid-Holland).

6.1.2.3 *Gordelgebruik en achtergrondkenmerken*

Het onderzoeken van verbanden tussen het gebruik van de autogordel en achtergrondkenmerken van personen kan inzicht geven in de wenselijkheid van een doelgroepgerichte benadering bij de aanpak van het gordeldragen. Er blijken verschillende verbanden te zijn tussen het gordeldragen en achtergrond- en persoonskenmerken van automobilisten. Hieronder worden voor bestuurders van personenauto's enkele verbanden belicht (zie *Bijlage H6, T9*). Het betreft de volgende kenmerken:

- sekse;
- leeftijd;
- opleidingsniveau;
- burgerlijke staat;
- woonomgeving;
- hoofddoel autogebruik;
- jaarkilometrage.

Sekse, leeftijd, opleidingsniveau en burgerlijke staat

Wanneer gekeken wordt naar 2009 dragen vrouwen de autogordel vaker dan mannen. Dit geldt zowel voor ritten binnen de bebouwde kom (resp. 98% en 96%) als voor ritten buiten de bebouwde kom (resp. 98% en 97%). De verschillen zijn wel kleiner geworden in vergelijking tot 2007.

Leeftijd blijkt in 2009, in tegenstelling tot eerdere jaren, niet van invloed op het dragen van de autogordel.

Het opleidingsniveau is wel van belang. Hoger opgeleiden dragen vaker de autogordel dan lager of gemiddeld opgeleiden, zowel binnen de bebouwde kom (resp. 98% en 96%) als buiten de bebouwde kom (resp. 98% en 97%). Gehuwden of samenwonenden dragen de autogordel even vaak als bestuurders die ongehuwd zijn of niet samenwonen.

Woonomgeving, hoofddoel autogebruik en jaarkilometrage

De woonomgeving is nauwelijks van invloed op het gordeldragen binnen de bebouwde kom.

Ook het hoofddoel van het autogebruik en het jaarkilometrage zijn van weinig invloed in 2009, dit in tegenstelling tot 2007.

6.1.3 Gordelgebruik en ongevalbetrokkenheid

Bij bestuurders, voorpassagiers en achterpassagiers bestaan er, met uitzondering van voorpassagiers buiten de bebouwde kom, geen significante verbanden tussen het gordeldraagpercentage en het hebben van een ongeval (zie *Bijlage H6, T10*).

6.2 Kinderbeveiligingsmiddelen

6.2.1 Landelijk beeld gebruik kinderbeveiligingsmiddelen

Tot 1 maart 2006 was bij wet geregeld dat wanneer kinderen jonger dan 12 jaar voorin personenauto's worden vervoerd, er gebruik gemaakt diende te worden van een voor hen geschikt kinderbeveiligingsmiddel dat is voorzien van een goedkeuringsmerk. Voor het vervoeren van kinderen jonger dan 12 jaar achter in de auto was dit alleen van toepassing als deze middelen in de auto aanwezig waren. Indien een dergelijk kinderbeveiligingsmiddel niet aanwezig was, dienden passagiers van 3 tot 12 jaar gebruik te maken van de voor hen beschikbare autogordel. Passagiers van 0 tot 3 jaren behoeften dan geen beveiligingsmiddel te gebruiken.

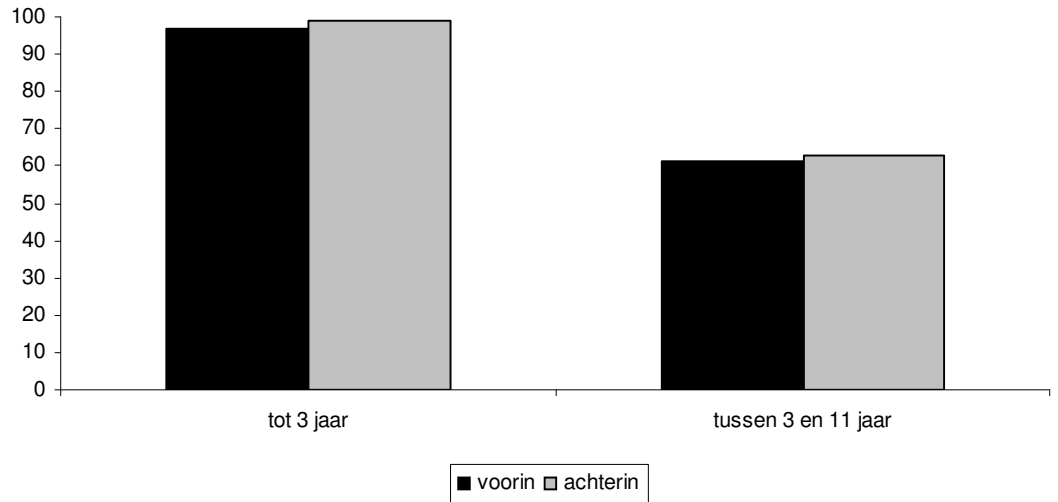
Vanaf 1 maart 2006 is de regelgeving met betrekking tot het gebruik van kinderzitjes veranderd. De nieuwe regelgeving komt erop neer dat kinderen kleiner dan 1,35 meter in een kinderzitje moeten worden vervoerd. Kinderen groter dan 1,35 meter moeten de autogordel om en mogen zo nodig ook een kinderzitje (zittingverhoger) gebruiken.

In de volgende paragrafen komt het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen aan de orde.

In de PROV-enquête 2009 is nagegaan op welke wijze kinderen (jonger dan 3 en tussen 3 en 11 jaar) voor en achter in de auto worden vervoerd. In *Bijlage H6, T11* is per leeftijdsgroep aangegeven in welke mate kinderen veilig vervoerd worden. Met 'veilig vervoer' wordt steeds uitsluitend het vervoer in een speciaal zitje (baby- of kinderzitje of zittingverhoger gecombineerd met de autogordel) bedoeld. Wanneer kinderen tussen 3 en 11 jaar alleen met de autogordel worden beveiligd, wordt dit - hoewel het tot 1 maart 2006 achterin voor kinderen van 3 tot 12 jaar wettelijk was toegestaan - beschouwd als een onveilige vervoerwijze.

Kinderen tot 3 jaar worden door bijna alle automobilisten op een veilige wijze vervoerd, zowel voor als achter in de auto (resp. 97% en 99%) (zie *Bijlage H6, T11* en *Figuur 6.7*). Het aandeel automobilisten dat kinderen tussen 3 en 11 jaar veilig vervoert is aanzienlijk lager, zowel voorin als achterin (resp. 61% en 63%). Dit is vergelijkbaar met 2007.

Voorin vervoert 2% van de automobilisten kinderen tot 3 jaar met behulp van alleen de autogordel, achterin is dit 1%. Kinderen tussen 3 en 11 jaar worden veel vaker vervoerd met alleen de autogordel om (voorin 38% en achterin 36%). Dit is gelijk aan 2007. Leeftijd lijkt een belangrijke factor bij de keuze hoe kinderen in de auto te vervoeren. Het verschil tussen beveiliging van kinderen voorin en achterin is klein.



Figuur 6.7 Percentage automobilisten dat kinderen op een veilige wijze vervoert naar leeftijd en plaats in de auto, in 2009.

6.2.2 Achtergrondkenmerken

In deze paragraaf worden enkele verbanden belicht tussen het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen en achtergrondkenmerken van bestuurders die in 2009 wel eens kinderen tot 12 jaar hebben vervoerd (zie *Bijlage H6, T12*). Het betreft de volgende kenmerken:

- sekse;
- leeftijd;
- het zelf hebben van kinderen;
- opleidingsniveau;
- burgerlijke staat.

Sekse

Vrouwen vervoeren kinderen in de leeftijd 3 tot 11 jaar zowel voorin als achterin veiliger dan mannen (resp. 64% en 65% voor vrouwen, 57% en 62% voor mannen). Kinderen jonger dan 3 jaar worden voorin ook veiliger vervoerd door vrouwen (98% tegenover 96% bij mannen). Achterin worden kinderen jonger dan 3 jaar onder zowel mannen als vrouwen door 98% veilig vervoerd.

Leeftijd en het zelf hebben van kinderen

Kinderen tot 3 jaar worden vaker veilig vervoerd door bestuurders in de leeftijdscategorie onder de 55 jaar (98% - 100%) dan door bestuurders van 55 jaar en ouder (95% voorin en 96% achterin).

Kinderen in de leeftijd tussen de 3 en 11 jaar worden zowel voorin als achterin door bestuurders in de leeftijd tot 25 jaar minder veilig vervoerd (resp. 42% en 48%). In mindere mate geldt dit ook voor bestuurders van 55 jaar of ouder (resp. 52% en 57%).

Bestuurders die zelf kinderen in de leeftijd tot 18 jaar hebben vervoeren kinderen vaker veilig dan bestuurders zonder kinderen:

- bestuurders met kinderen:
 - kinderen tot 3 jaar voorin 99% en achterin 99%;
 - kinderen tussen 3 en 11 jaar voorin 68% en achterin 71%;
- bestuurders zonder kinderen:
 - kinderen tot 3 jaar voorin 95% en achterin 97%;
 - kinderen tussen 3 en 11 jaar voorin 51% en achterin 56%.

Opleidingsniveau en burgerlijke staat

Hoger opgeleiden vervoeren kinderen tot 3 jaar voorin de auto iets vaker op een veilige manier dan lager opgeleiden (respectievelijk 99% en 96%). Achterin de auto vervoeren de bestuurders met een gemiddeld opleidingsniveau kinderen tot 3 jaar het veiligst (99% tegen 96% voor laag- en hoog-opgeleid). Voor het vervoer van kinderen tussen 3 en 11 jaar geldt zowel voorin als achterin dat middelbaar opgeleiden de kinderen vaker veilig vervoeren (resp. 63% en 65%).

Evenals in voorgaande jaren is ook de burgerlijke staat van invloed op het veilig vervoeren van kinderen. Bestuurders die gehuwd zijn of samenwonen en zich dus vaker in een gezinssituatie bevinden, vervoeren kinderen tussen 3 en 11 jaar, zowel voorin als achterin, en kinderen tot 3 jaar achterin veiliger dan ongehuwden en niet-samenwonenden. Alleen wat betreft kinderen tot 3 jaar voorin is er geen significant verschil tussen samenwonenden en niet-samenwonenden.

Vanwege de te lage aantallen respondenten die kinderen vervoeren is er geen relatie te leggen tussen het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen en ongevalbetrokkenheid.

6.3 Conclusies

6.3.1 Autogordels

- Na een afname van het gordelgebruik door bestuurders in 1993 en 1994 is het gordelgebruik sinds 1995 gestegen. Voor het dragen van de autogordel heeft deze stijging zich in 2009 zowel binnen als buiten de bebouwde kom doorgezet.
- Het gordelgebruik door voorpassagiers, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, is de laatste jaren gestaag gestegen. Ook in 2009 is er opnieuw sprake van een (lichte) toename. Ondanks een sterke stijging in de laatste jaren blijft het gordelgebruik van achterpassagiers echter nog steeds achter bij dat van de overige inzittenden van personenauto's. Het gordelgebruik binnen de bebouwde kom achterin is in 2009 toegenomen ten opzichte van 2007.
- Het dragen van de gordel voor in de auto wordt door bijna 90% van de respondenten altijd noodzakelijk geacht. De noodzaak van het altijd dragen van een gordel achter in de auto wordt door driekwart van de respondenten erkend; dit is niet veranderd ten opzichte van 2007.
- Door bestuurders en voorpassagiers wordt, evenals in voorgaande jaren, *veiligheid* het meest genoemd als motief om de autogordel wel te dragen. Dit wordt gevolgd door de motieven *verplichting* en *gewoonte*, die eveneens vaak genoemd worden. Achterpassagiers noemen deze motieven veel minder vaak. Bovendien noemen zij *gewoonte* minder vaak dan *verplichting*, terwijl dit bij bestuurders en voorpassagiers andersom is. Opvallend is de toename in het aandeel mensen dat *gewoonte* als reden noemt. Dit is in alle gevallen toegenomen ten opzichte van 2007.
- *Vergeeten* en *onprettig* zijn, evenals in voorgaande jaren, de meest genoemde motieven voor het niet dragen van de autogordel. Deze aspecten worden door achterpassagiers meer genoemd dan door de andere inzittenden. In vergelijking met 2007 worden door achterpassagiers de motieven *vergeeten* en *onprettig* minder vaak genoemd.
- In Noord-Brabant is het gordelgebruik door *bestuurders* buiten de bebouwde kom gestegen ten opzichte van 2007.
- Binnen de bebouwde kom is het gordel draagpercentage van de *voorpassagiers* in Gelderland en Utrecht het hoogst, van de achterpassagiers is dit percentage in Flevoland het hoogst. *Achterpassagiers* binnen de bebouwde kom zijn in het algemeen de gordel vaker gaan dragen. Dit blijkt met name het geval te zijn in Flevoland, Friesland, Zeeland en Noord-Brabant.

- Buiten de bebouwde kom is het gordelgebruik van *achterpassagiers* in de meeste provincies gestegen, waarbij de sterkste stijging zichtbaar is in Zeeland en Noord-Brabant. Ook het gordeldraagpercentage van *voorpassagiers* buiten de bebouwde kom is ten opzichte van 2007 gestegen, vooral in Zeeland. In Noord-Holland is het gordeldraagpercentage echter gedaald.
- De autogordel wordt vaker gedragen door:
 - vrouwen;
 - hoger opgeleiden.Leeftijd, burgerlijke staat, woonomgeving, hoofddoel autogebruik en jaarkilometrage lijken geen verband te hebben met het gordeldraagpercentage.
- Bestuurders, voorpassagiers en achterpassagiers met een hoger gordelgebruik zijn niet aantoonbaar minder vaak betrokken bij ongevallen dan automobilisten die de autogordel minder frequent dragen.

6.3.2 Kinderbeveiligingsmiddelen

- Kinderen in de leeftijd tot 3 jaar worden door bijna alle automobilisten, zowel voorin als achterin, veilig vervoerd. Kinderen tussen 3 en 11 jaar worden door zes op de tien automobilisten veilig vervoerd, hetgeen vergelijkbaar is met 2007.
- Kinderen worden vaker op een veilige manier (met behulp van een speciaal zitje) vervoerd door:
 - vrouwen (kinderen jonger dan 3 jaar voorin de auto en tussen 3 en 11 jaar zowel voor- als achterin);
 - automobilisten van 25 tot en met 34 jaar;
 - automobilisten die zelf kinderen tot 18 jaar hebben;
 - gehuwden en samenwonenden (kinderen jonger dan 3 jaar achterin de auto en tussen 3 en 11 jaar zowel voor- als achterin);

7 Risicoperceptie en risicogedrag

In de vorige hoofdstukken is een drietal risicogedragingen beschreven: overschrijden van de maximumsnelheid, rijden onder invloed en zonder gordel rijden. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een aantal andere risicogedragingen, zoals (handmatig) telefoneren tijdens het autorijden. Ook wordt beschreven hoe gevaarlijk men deze en andere gedragingen vindt en wordt aandacht besteed aan de mate waarin weggebruikers geconfronteerd worden met bepaalde negatieve weggedragingen van anderen. Verder wordt aandacht besteed aan de reacties van weggebruikers op gevaarlijk gedrag waarbij onder andere wordt gekeken naar de mate waarin agressief gedrag wordt vertoond als reactie.

In paragraaf 7.1 wordt beschreven hoe gevaarlijk men bepaalde risicogedragingen vindt. In paragraaf 7.2 wordt vervolgens ingegaan op de frequentie waarmee weggebruikers geconfronteerd worden met een vijftal negatieve weggedragingen van anderen. Paragraaf 7.3 gaat in op: (handmatig) telefoneren tijdens het autorijden. Paragraaf 7.4 gaat in op reacties (o.a. agressief gedrag) op gevaarlijk gedrag van anderen. Paragraaf 7.5 sluit af met enkele conclusies.

7.1 Risicoperceptie

Over de risicoperceptie ten aanzien van een aantal verkeersonveilige gedragingen is in 1999 voor het eerst een vraag opgenomen in de PROV-enquête. In 2001 is deze vraag aangevuld met de volgende drie verkeersonveilige gedragingen:

- handmatig telefoneren in de auto;
- handenvrij telefoneren in de auto;
- tijdens het autorijden andere dingen doen, zoals de radio afstemmen, cd's wisselen e.d..

In 2003 zijn hier de volgende gedragingen aan toegevoegd:

- geen richting aangeven door automobilisten;
- geen richting aangeven door fietsers;
- het zich opwinden door automobilisten over het gedrag van andere automobilisten;
- het dicht achter een voorligger rijden door automobilisten.

Alle genoemde gedragingen worden door een meerderheid van de personen gevaarlijk gevonden. Dit geldt voor alle jaren (zie *Bijlage H7, T1* en *Figuur 7.1*).

De volgende gedragingen worden zeer gevaarlijk gevonden door meer dan de helft van alle respondenten:

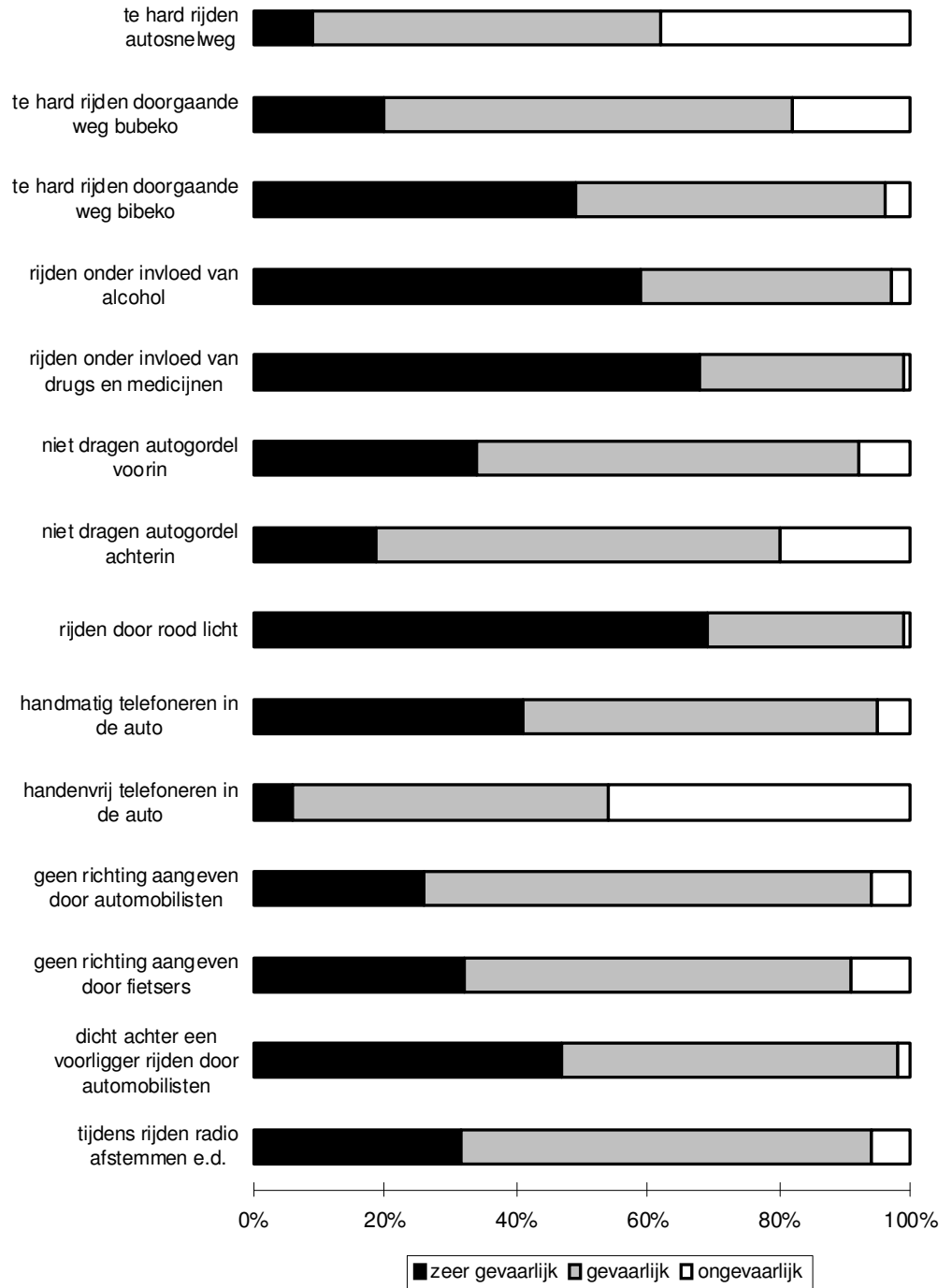
- rijden door rood licht (69%).
- rijden onder invloed van drugs of medicijnen (68%);
- rijden onder invloed van alcohol (59%);

Het percentage dat bovenstaande gedragingen zeer gevaarlijk vindt, is vrijwel gelijk gebleven ten opzichte van 2007.

Gedragingen, die veel respondenten ongevaarlijk vinden, zijn:

- handenvrij telefoneren in de auto (46%);
- te hard rijden op de autosnelweg (38%).

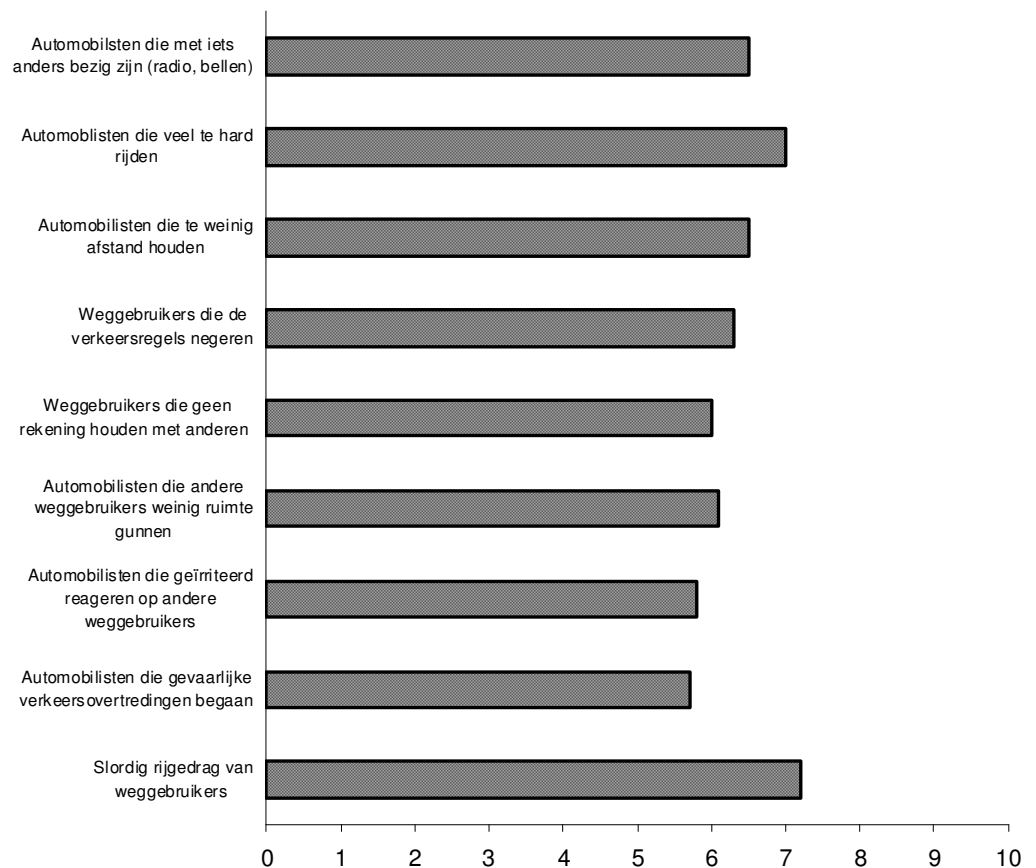
De percentages zijn vergelijkbaar met 2007. Voor de genoemde gedragingen geldt dat ze significant gevaarlijker worden gevonden door vrouwen dan door mannen. Bumperkleven wordt door mannen en vrouwen even gevaarlijk gevonden.



Figuur 7.1 Percentage automobilisten dat bovengenoemde gedragingen zeer gevaarlijk, gevaarlijk of ongevaarlijk vindt, in 2009.

7.2 Confrontaties met negatief weggedrag

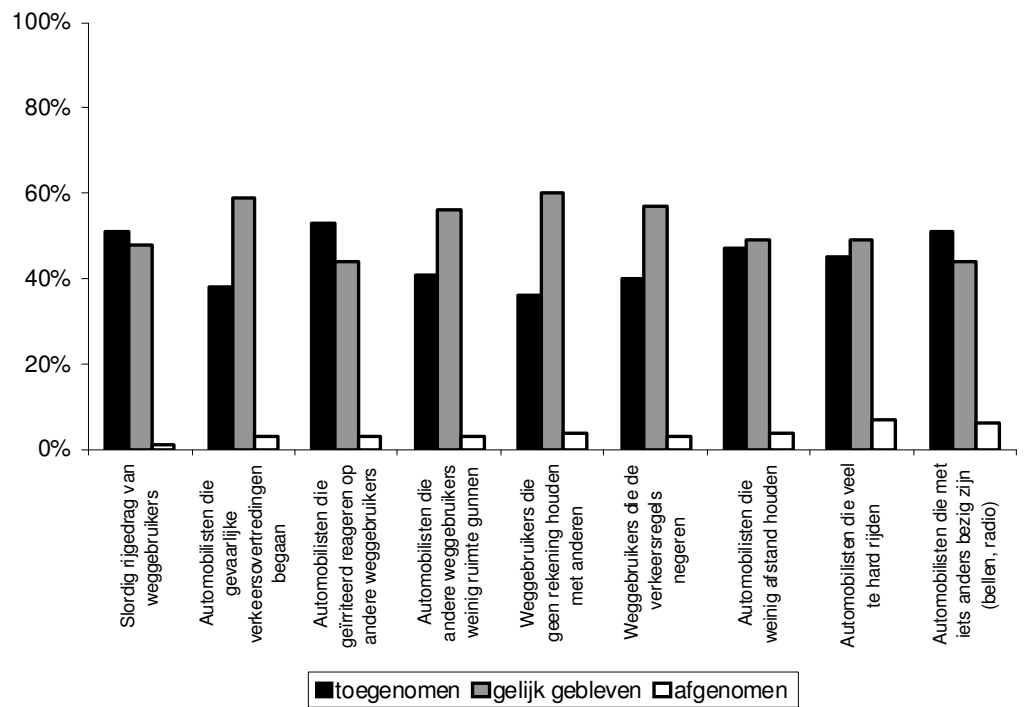
Aan respondenten is gevraagd hoe vaak men als verkeersdeelnemer geconfronteerd wordt met een negental gedragingen. Respondenten hebben hun oordeel gegeven door een rapportcijfer tussen 0 en 10 te noteren. Hierbij staat '0' voor *nooit* en '10' voor *zeer vaak*. Verkeersdeelnemers blijken – als het om negatief weggedrag gaat – vooral geconfronteerd te worden met slordig rijgedrag van andere verkeersdeelnemers. Men wordt relatief weinig geconfronteerd met weggebruikers die gevaarlijke verkeersovertredingen begaan (zie *Bijlage H7, T2* en *Figuur 7.2*).



Figuur 7.2 Gemiddelde oordeel van personen over de frequentie waarmee men als verkeersdeelnemer geconfronteerd wordt met negatief weggedrag, naar type weggedrag, in 2009.

De mate waarin men stelt geconfronteerd te worden met diverse negatieve weggedragingen verschilt per provincie (zie *Bijlage H7, T4* en *T5*). In Friesland en in mindere mate Groningen, Drenthe en Zeeland worden deze negatieve gedragingen minder vaak gerapporteerd. In Noord-Holland, Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht worden juist vaker negatieve gedragingen gerapporteerd.

Voor een drietal negatieve weggedragingen (*automobilisten die geïrriteerd reageren op andere weggebruikers, slordig rijgedrag van weggebruikers en automobilisten die met iets anders bezig zijn*) geldt dat de meerderheid van mening is dat deze gedragingen de afgelopen twee jaar zijn toegenomen (zie *Bijlage H7, T3 en Figuur 7.3*).

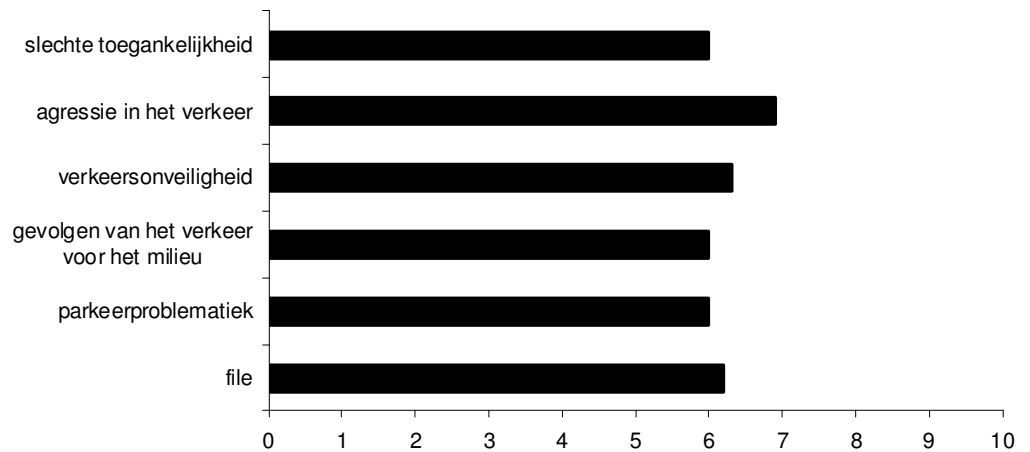


Figuur 7.3 Percentage personen dat van mening is dat negatief weggedrag de afgelopen twee jaar is toegenomen, gelijk gebleven of afgenomen, naar type weggedrag, in 2009.

De beoordelingen van de frequentie van confrontatie met de verschillende negatieve weggedragingen zijn positief met elkaar gecorreleerd. Dat wil zeggen dat personen die stellen vaak geconfronteerd te worden met een bepaalde negatieve weggedraging meestal ook aangeven met andere negatieve weggedragingen vaak geconfronteerd te worden. Personen die niet vaak geconfronteerd worden met een bepaalde negatieve weggedraging, worden – naar eigen zeggen – meestal ook niet vaak met andere negatieve weggedragingen geconfronteerd.

De beoordelingen van de frequentie van confrontatie met nagenoeg alle negatieve gedragingen zijn significant positief gecorreleerd met het jaarkilometrage. Automobilisten die jaarlijks meer kilometers op de weg zitten, worden naar eigen zeggen ook vaker geconfronteerd met negatieve gedragingen in het verkeer.

Respondenten is gevraagd om voor zes problemen aan te geven hoe groot ze deze vinden op een schaal van '0' (geen enkel probleem) tot '10' (een zeer groot probleem). *Agressie in het verkeer* blijkt men het grootste probleem te vinden, *parkeerproblematiek*, *de milieugevolgen van het verkeer* en *slechte toegankelijkheid* de minst grote problemen (zie *Bijlage H7*, *T5* en *Figuur 7.4*). De gemiddelden lopen echter niet veel uiteen.



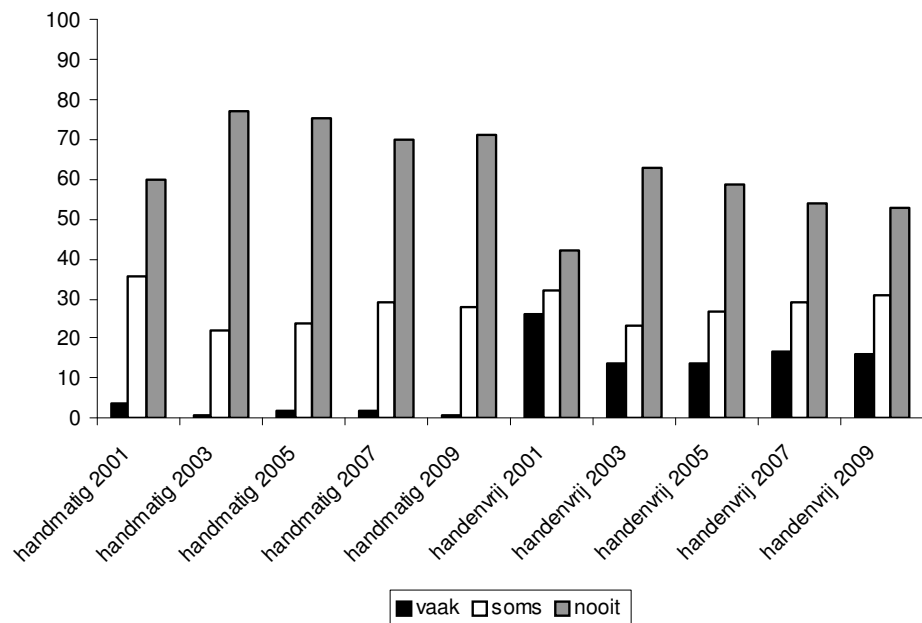
Figuur 7.4 Gemiddeld oordeel van personen over de grootte van bovenstaande problemen in het verkeer.

Er zijn wat dit betreft verschillen tussen provincies. *Files* beschouwt men in Flevoland en Utrecht als een relatief groot probleem, in Groningen en Friesland als een relatief klein probleem. Ook de *parkeerproblematiek* is in Groningen en Friesland een relatief klein probleem. *Verkeersonveiligheid* wordt in Friesland een relatief klein probleem gevonden. *Gevolgen van het verkeer voor het milieu* worden in de randstedelijke provincies ernstig gevonden. Voor de overige problemen in het verkeer zijn er geen grote verschillen tussen de provincies.

7.3 Telefoneren tijdens het autorijden

Sinds de opkomst van de mobiele telefoon wordt ook in de auto veel mobiel getelefoneerd. Er kan in dit kader een onderscheid worden gemaakt tussen handmatig en handenvrij telefoneren. Met handenvrij telefoneren wordt bedoeld dat men telefoneert met een telefoon, die men tijdens het autorijden niet in de hand hoeft te houden, waardoor men beide handen aan het stuur kan houden ('handsfree'). Bij handmatig telefoneren belt men met een telefoon die men tijdens het autorijden wel in de hand moet houden. Per 30 maart 2002 is het verboden tijdens het autorijden handmatig te telefoneren. Alleen handenvrij telefoneren is nog toegestaan.

Zeven op de tien (71%) autobestuurders telefoneren tijdens het autorijden nooit handmatig. Bijna drie op de tien (28%) automobilisten doen dit soms, een zeer kleine minderheid (1%) vaak. Het percentage automobilisten dat zegt vaak handenvrij te telefoneren ligt aanzienlijk hoger (16%), ongeveer drie op de tien (31%) belt soms handenvrij en de rest (53%) nooit (zie *Bijlage H7, T6* en *Figuur 7.5*). Het telefoneren in de auto verschilt in 2009 niet van 2007.



Figuur 7.5 Percentage automobilisten dat aangeeft vaak, soms of nooit handmatig en handenvrij te telefoneren tijdens het autorijden, in 2001, 2003, 2007 en 2009.

Vier op de tien automobilisten (41%) bellen nooit tijdens het autorijden (zie *Bijlage H7, T7*). In 2007 was dit 40%.

Er zijn tussen de provincies significante verschillen aangetoond met betrekking tot de frequentie van handenvrij bellen, maar niet met betrekking tot de frequentie van handmatig bellen. In Flevoland (20%) en Utrecht (21%) belt men aanzienlijk meer handenvrij dan in Groningen, Zeeland en Limburg (11% resp. 12%) (zie *Bijlage H7, T8* en *T9*).

De relatie tussen telefoneren tijdens het autorijden en ongevalbetrokkenheid is bekeken door automobilisten onder te verdelen in drie groepen: zij die handmatig (maar nooit handenvrij) telefoneren tijdens het autorijden, zij die handenvrij (maar nooit handmatig) telefoneren tijdens het autorijden en zij die nooit telefoneren tijdens het autorijden. Het aantal ongevallen van de handmatige bellers is hoger dan dat van de andere bellers, terwijl het aantal ongevallen van de personen in de groep die nooit belt het laagst is (zie *Bijlage H7, T10*). Corrigeren we hier het jaarkilometrage en kijken we naar het gemiddeld aantal ongevallen per miljoen kilometer dan zijn de verschillen niet langer significant.

7.4 Reacties (o.a. agressie) op gevaarlijk gedrag van anderen

Respondenten is gevraagd aan te geven hoe ze zich gedragen bij gevaarlijk gedrag van anderen. Als voorbeelden van gevaarlijk gedrag zijn gegeven: bumperkleven, snijden, geen voorrang verlenen, plotseling invoegen of afslaan en heel hard voorbij rijden.

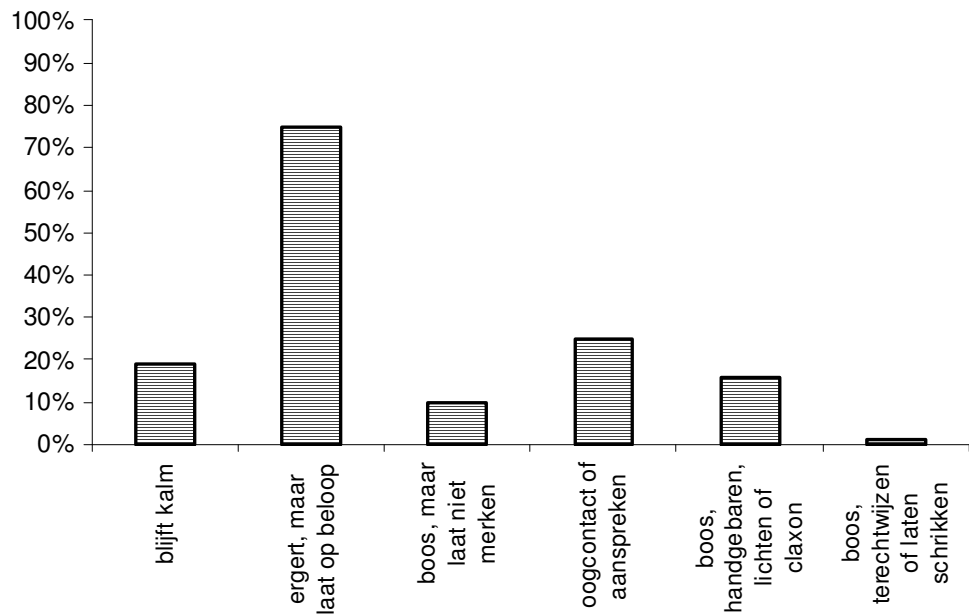
Per respondent is bepaald wat zijn of haar 'meest agressieve' reactie is. Dit wordt geacht een maat te zijn voor de agressiviteit in het verkeer van de betreffende respondent.

De verschillende reacties zijn als volgt in oplopende volgorde van agressief gedrag geplaatst:

1. blijft kalm;
2. ergert zich, maar laat het op zijn beloop;
3. wordt boos, maar laat het niet merken;
4. probeert oogcontact te maken of de ander aan te spreken;
5. wordt boos, en laat dit merken via handgebaren, lichten of claxon;
6. wordt heel boos, en wijst de ander terecht of laat de ander schrikken.

Naast deze zes voorgecodeerde reacties hebben de respondenten ook nog andere reacties genoemd (open antwoord). De meest genoemde 'andere' reacties zijn: *zachtjes remmen bij klevers, hardop kritiek geven en afstand houden*.

Als reactie op gevaarlijk gedrag van anderen geeft driekwart van de respondenten (75%) aan zich meestal te ergeren, maar het verder op z'n beloop te laten. Ongeveer één op de vijf blijft kalm (zie Tabel H7, T11 en Figuur 7.6). Jongeren hebben eerder de neiging om tot zichtbare reacties over te gaan (zie tabel H7, T10).



Figuur 7.6 Percentage respondenten dat betreffende reactie noemt als reactie op gevaarlijk weggedrag van anderen.

De reactie op gevaarlijk gedrag van andere weggebruikers verschilt meestal niet significant tussen provincies. We zien wel bepaalde trends. Inwoners van de provincies in de Randstad (Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht) en de inwoners van Gelderland en Noord-Brabant blijven relatief weinig kalm. Ze zoeken ook vaker oogcontact of spreken de ander aan. (zie Bijlage H7, T11).

7.5 Conclusies

- *Rijden onder invloed van drugs, medicijnen en/of alcohol en door rood licht rijden* zijn gedragingen die veel mensen als (zeer) gevaarlijk beschouwen. *Handenvrij telefoneren* in de auto en *te hard rijden op de autosnelweg* vinden relatief veel mensen ongevaarlijke gedragingen. Ten opzichte van 2007 zijn er geen significante veranderingen.
- Verkeersdeelnemers stellen dat – als het om negatief weggedrag gaat – zij vooral geconfronteerd worden met *slordig rijgedrag* van andere

verkeersdeelnemers. Men wordt relatief weinig geconfronteerd met weggebruikers die gevaarlijke verkeersovertredingen begaan.

- Men vindt *agressie in het verkeer* het grootste probleem in het verkeer op dit moment. *Parkeerproblematiek*, *de milieugevolgen van het verkeer* en *slechte toegankelijkheid* ervaart men als de minst grote problemen. De gemiddelden lopen echter niet veel uiteen. *Files* beschouwt men in Flevoland en Utrecht als een relatief groot probleem, in Groningen en Friesland als een relatief klein probleem. Ook de *parkeerproblematiek* is in Groningen en Friesland een relatief klein probleem.
- Zeven op de tien autobestuurders (71%) telefoneren tijdens het autorijden nooit handmatig, 28% van de automobilisten doet dit soms, 1% vaak. Het percentage automobilisten dat zegt vaak handenvrij te telefoneren ligt aanzienlijk hoger, op 16%. 31% van alle automobilisten stelt soms handenvrij te telefoneren, 53% van alle automobilisten geeft aan dit nooit te doen.
- Het aantal ongevallen van de handenvrije bellers is hoger dan dat van de handmatige bellers, terwijl het aantal ongevallen van de personen in de groep die nooit belt in de auto het laagst is. Corrigeren we hier voor het jaarkilometrage en kijken we naar het gemiddeld aantal ongevallen per miljoen kilometer dan zijn de verschillen niet langer significant.
- Op gevaarlijk gedrag van anderen wordt door 19% kalm gereageerd, 25% wordt boos of geërgerd maar laat dat niet merken en 16% reageert met handgebaren, lichten of claxon.

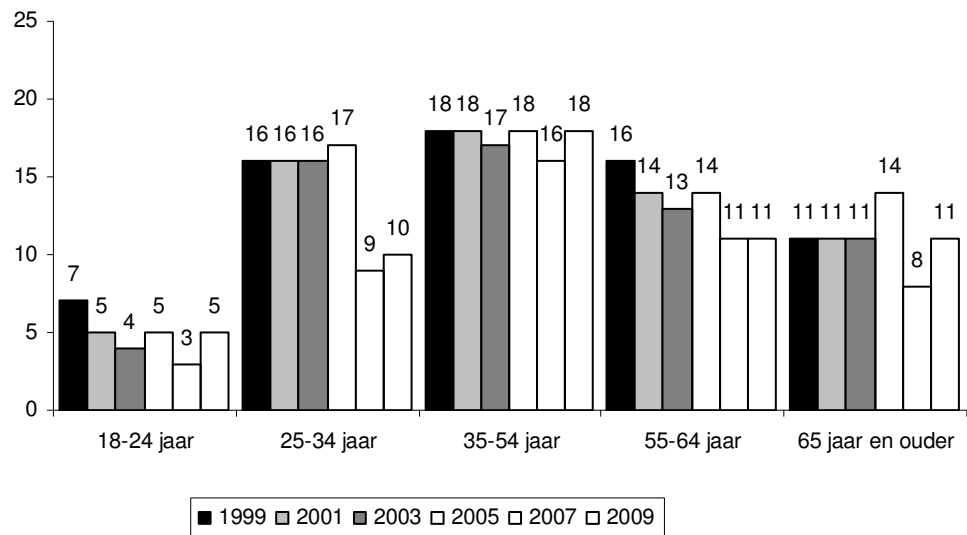
8 Motorrijders

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op vragen die betrekking hebben op motorrijders. Motorrijders zijn gedefinieerd als degenen die in het bezit zijn van een A-rijbewijs én in 2009 ook daadwerkelijk met de motor hebben gereden.

In paragraaf 8.1 wordt het landelijke beeld besproken wat betreft het bezit van het motorrijbewijs, actief motorgebruik en het aantal motorongevallen. Paragraaf 8.2 sluit af met enkele conclusies.

8.1 Landelijk beeld

In de periode 1997 tot en met 2005 is het aandeel personen van 18 jaar en ouder met een motorrijbewijs stabiel gebleven rond de 14%. In 2007 is dit aandeel gedaald naar 11%. In 2009 stijgt het percentage weer naar 12% (zie *Bijlage H8, T1*). Zoals blijkt uit *Figuur 8.1* is het motorrijbewijsbezit het laagst in de leeftijdscategorieën 18 tot en met 24 jaar.



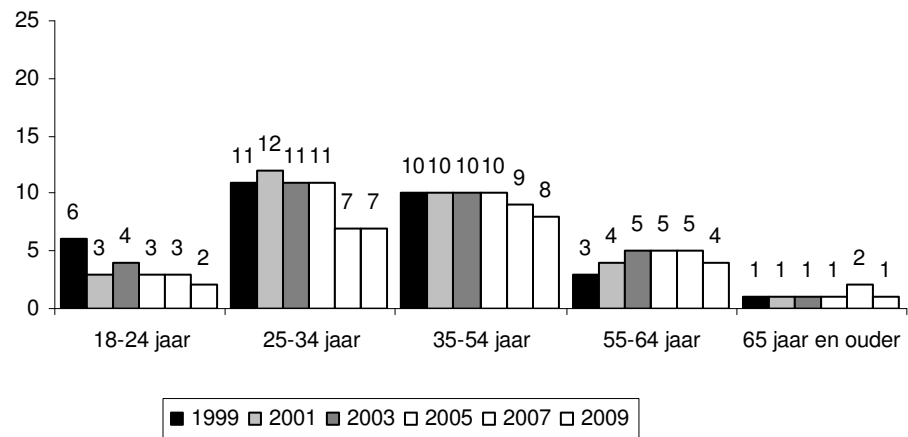
Figuur 8.1 Percentage bezitters van een motorrijbewijs, naar leeftijd, in 1999 tot en met 2009.

Het motorrijbewijsbezit onder 65 jaar en ouder is in 2009 gestegen ten opzichte van 2007. Dit percentage is nog steeds lager dan het rijbewijsbezit in 2005, maar wel in lijn met de jaren 2003 en eerder.

Mannen zijn vaker in het bezit van een motorrijbewijs dan vrouwen. Het aandeel mannen dat over een motorrijbewijs beschikt is de ten opzichte van 2007 toegenomen (zie *Bijlage H8, T1*).

Niet alle respondenten met een motorrijbewijs zijn ook actief motorrijder. Van de motorrijbewijsbezitters maakt ongeveer de helft daadwerkelijk gebruik van de motor. In 2009 is dus weliswaar 12% van de respondenten in het bezit van een motorrijbewijs, maar actief motorrijden geschiedt door 6% van de respondenten (zie *Bijlage H8, T1*).

Het actief motorrijden is niet evenredig verdeeld over de verschillende leeftijdscategorieën. In 2009 is het aandeel actieve motorrijders het hoogst in de leeftijdscategorie 35 tot en met 54 jaar. Gevolgd door de leeftijdscategorie 25 tot en met 34 jaar. In bijna alle leeftijdscategorieën is het aandeel actieve motorrijders stabiel gebleven. In de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder is het aantal echter toegenomen (zie *Bijlage H8, T1* en *Figuur 8.2*).

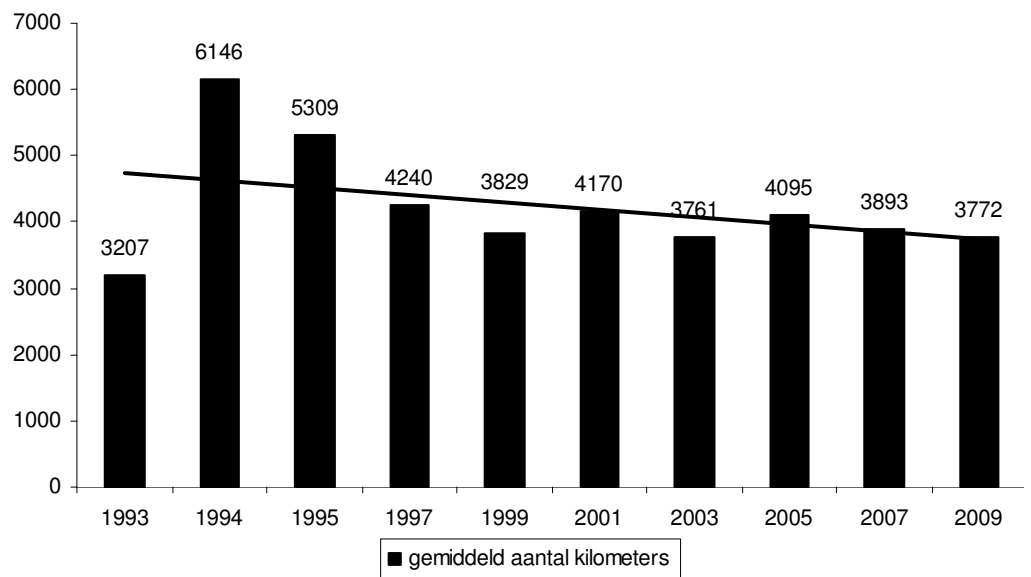


Figuur 8.2 Percentage actief gebruik van de motor, naar leeftijd, in 1999 tot en met 2009.

Beduidend meer mannen dan vrouwen rijden motor. Het percentage mannen dat actief motor rijdt schommelde de afgelopen jaren tussen de 11% en 12%. In 2009 is dit percentage 10%. Het percentage vrouwen dat actief motor rijdt, is al jaren stabiel rond de 2%. In Friesland en Zuid-Holland zijn relatief weinig actieve motorrijders, in Gelderland en Drenthe relatief veel.

92% van de mensen die in bezit zijn van een motorrijbewijs beschikt ook over een personenautorijbewijs. Van de actieve motorrijders beschikt 89% over een personenautorijbewijs.

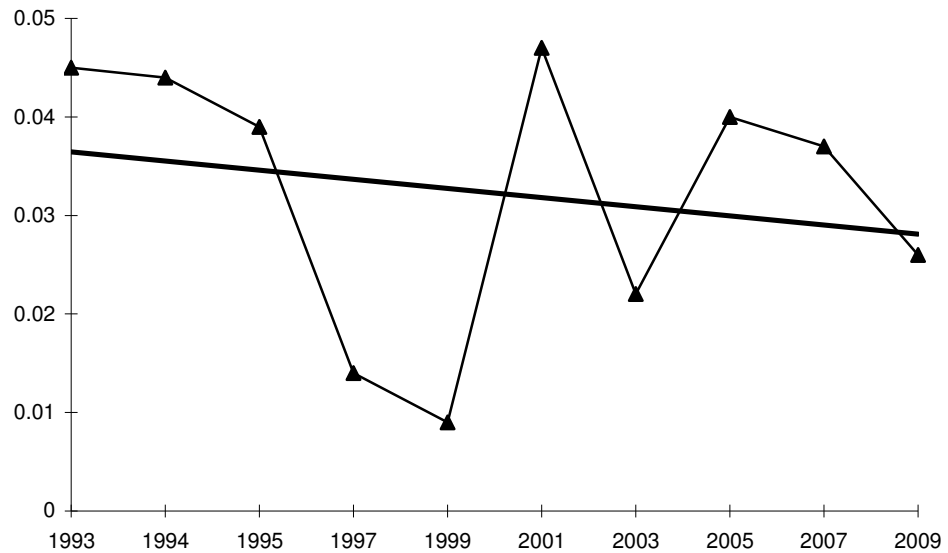
De groep actieve motorrijders heeft in 2009 gemiddeld 3.772 kilometers gereden. Een vergelijking met voorgaande jaren maakt duidelijk dat er na een piek halverwege de jaren negentig een geleidelijke afname heeft plaatsgevonden van het aantal kilometers dat gemiddeld per jaar wordt gereden op de motor. In 2009 is het jaarkilometrage ongeveer gelijk gebleven aan 2007 (zie *Bijlage H8, T2* en *Figuur 8.3*).



Figuur 8.3 Gemiddelde aantal kilometers dat per jaar op de motor wordt gereden.

De motorrijders is gevraagd aan te geven hoe de kilometers die zij hebben gemaakt zijn verdeeld over een aantal verschillende gebruiksdoelen. De meeste kilometers worden afgelegd voor privé-doeleinden, bijvoorbeeld toeren, bezoek (gemiddeld genomen door 61% van de motorrijders). Nog eens 20% van de motorrijders gebruikt de motor voornamelijk voor vakantie-doeleinden. Het woon-werkverkeer is voor 17% van de motorrijders het hoofddoel van het motorgebruik. Slechts 3% van de motorrijders gebruikt de motor voor zakelijk verkeer.

In 2009 bedraagt het aantal motorongevallen gemiddeld 0,026 per actieve motorrijder. Dat wil zeggen dat gemiddeld 1 op de 38 motorrijders betrokken is geraakt bij een motorongeval. Het gemiddeld aantal ongevallen is ten opzichte van 2007 ongeveer gelijk gebleven. Uit *Figuur 8.4* kan ook opgemaakt worden dat er vanaf 1993 sprake is van een afname van het aantal ongevallen per motorrijder, vanaf 2001 schommelt dit rond de 1 op de 30 (zie *Bijlage H8, T2*).



Figuur 8.4 Gemiddelde aantal motorongevallen, in 1993 tot en met 2009.

Indien wordt gekeken naar het ongevalrisico (i.e. het aantal ongevallen per miljoen motorkilometers) dan blijkt dat in 2009 6,8 motorongevallen per miljoen kilometer hebben plaatsgevonden. Dat is ongeveer gelijk aan het ongevalrisico in 2007 (zie *Bijlage H8, T2*). Het ongevalrisico blijft ruim onder het niveau van 1993¹⁷.

De ongevalbetrokkenheid is onder meer afhankelijk van de leeftijd van de motorrijder¹⁸. In 2003 en 2005 verschilde het gemiddeld aantal motorongevallen tussen de verschillende leeftijdsgroepen. In 2007 en 2009 is dit niet het geval (zie *Bijlage H8, T3*). Ook ten opzichte van 2007 zien we geen verschillen.

Indien we het aantal ongevallen relateren aan het gemiddelde jaarkilometrage dan heeft de groep in de leeftijd 25 t/m 34 jaar gemiddeld 2 ongevallen per miljoen kilometer en is dit onder de groep motorrijders in de leeftijd van 35 jaar en ouder gelijk aan 7,4 (zie *Bijlage H8, T4*).

17 In 1993 werd voor het eerst geïnformeerd naar jaarkilometrage en werd het ongevalrisico dus voor het eerst berekend. Er kunnen geen uitspraken gedaan worden over het ongevalrisico voor 1993.

18 Voor motorrijders in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 zijn te weinig waarnemingen om betrouwbare uitspraken over te kunnen doen.

8.2 Conclusies

- In 2009 is 12% van de respondenten in de leeftijd van 18 jaar en ouder in het bezit van een motorrijbewijs. Ongeveer de helft hiervan maakt ook actief gebruik van de motor. Het merendeel van de actieve motorrijders is in de leeftijd van 25 tot en met 54 jaar.
- Mannen hebben vaker een motorrijbewijs dan vrouwen en zijn vaker actief motorrijder.
- De meeste kilometers op de motor worden afgelegd voor privé-doeleinden. In het zakelijke verkeer wordt de motor amper gebruikt.
- In 2009 is gemiddeld 1 op de 38 motorrijders betrokken bij een motorongeval. Hiermee is het gemiddelde aantal motorongevallen op vergelijkbaar niveau als in 2007, maar nog steeds hoger dan in 1997 en 1999.
- Het ongevalrisico bedraagt dit jaar 6,8 ongevallen per miljoen motorkilometers. Het ongevalrisico is hiermee vergelijkbaar met dat van 2007, maar ligt nog wel boven het niveau van 1997 en 1999.

9 Bromfietsers

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op bromfietsers^{19,20}.

Allereerst wordt in paragraaf 9.1 aandacht besteed aan het bromfietsgebruik en het verkeersgedrag.

In paragraaf 9.2 wordt stilgestaan bij de bromfietsongevallen.

Afgesloten wordt met enkele conclusies in paragraaf 9.3.

9.1 Gedrag en gedragsmotieven gebruik van bromfiets

In deze paragraaf wordt achtereenvolgens aandacht besteed aan het aandeel bromfietsers naar leeftijd en sekse, het bezit van het bromfietsrijbewijs, gebruiksdoelen, rijnsnelheid en het dragen van een valhelm.

9.1.1 Gebruiksfrequentie

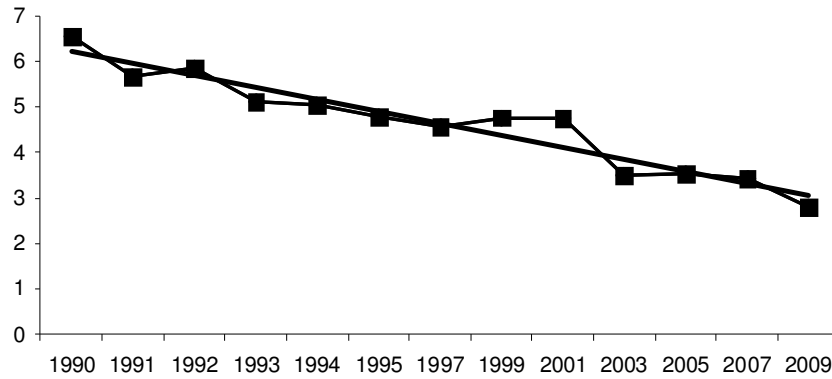
Van de respondenten van 16 jaar en ouder heeft 2,8% in 2009 tenminste één keer per maand een bromfiets gebruikt. Zij worden hier aangeduid als *actieve bromfietsers*²¹. Dit percentage is vanaf 1990 afgenomen (zie *Figuur 9.1*)²².

19 Vanwege het geringe aantal bromfietsers in de PROV-steekproef (n= 638) zijn uitspraken op provinciaal niveau niet verantwoord en dient bij de interpretatie van de in dit hoofdstuk gepresenteerde resultaten enige voorzichtigheid betracht worden.

20 Hoewel een brommobiel in de Europese wetgeving een bromfiets is, hebben resultaten in dit hoofdstuk geen betrekking op het brommobiel.

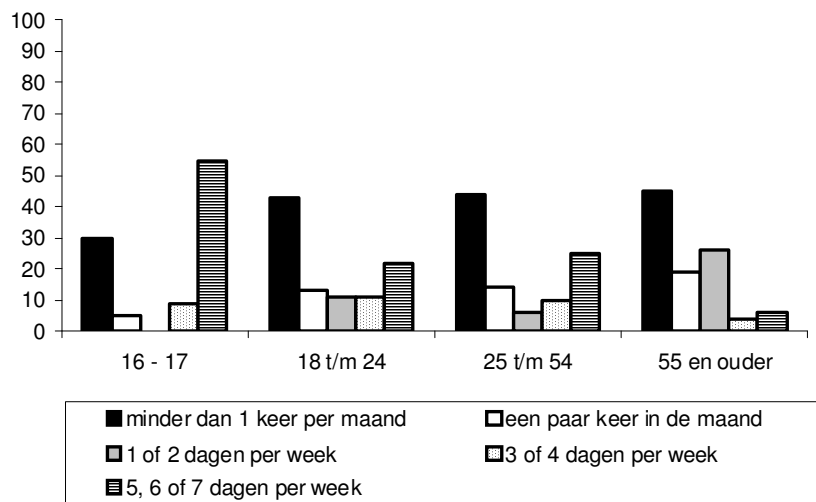
21 Bijna alle gegevens die in dit hoofdstuk gepresenteerd worden, hebben betrekking op actieve bromfietsers. Alleen bij de frequentie van gebruik is naar de hele groep bromfietsers gekeken (zie ook *Bijlage H9, T1 t/m T10*).

22 Het percentage actieve bromfietsers in 2001 is licht gekleurd, omdat in 2001 'actief gebruik' van de bromfiets anders gedefinieerd is (mensen die minimaal 1 rit per week op een bromfiets maakten) dan in de jaren hiervoor en in 2005 (mensen die minimaal één maal per maand gebruik maakten van een bromfiets).



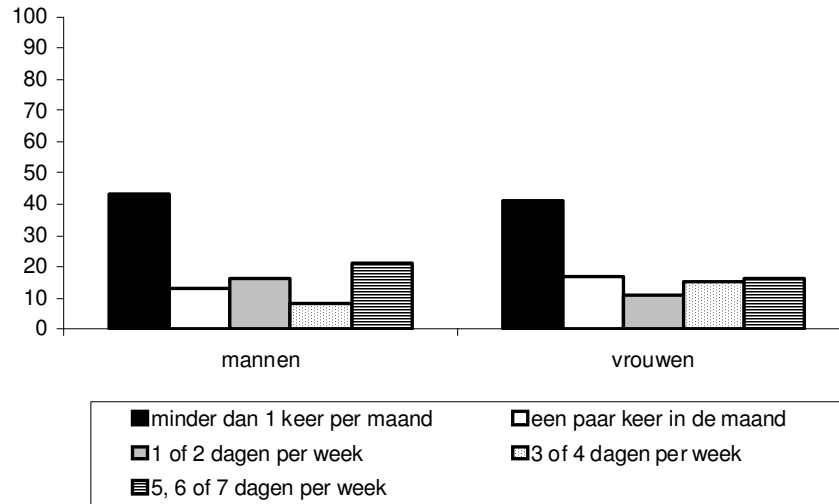
Figuur 9.1 Percentage actieve bromfietsgebruikers, in 1990 tot en met 2009.

In de leeftijdscategorie 16- en 17-jarigen wordt het meest frequent gebruik gemaakt van de bromfiets (zie *Bijlage H9, T1* en *Figuur 9.2*). Ruim de helft (55%) van de 16- en 17-jarigen die in 2009 bromfiets reden, deden dit minimaal 5 dagen per week. Ten opzichte van 2007 is dit een opvallende stijging, echter in 2005 lag dit percentage ook op 55%.



Figuur 9.2 Percentage bromfietsers, naar gebruiksfrequentie en leeftijd, in 2009.

In 2009 hebben meer mannen (3,6%) dan vrouwen (2,0%) actief de bromfiets gebruikt (zie *Bijlage H9, T1* en *Figuur 9.3*).

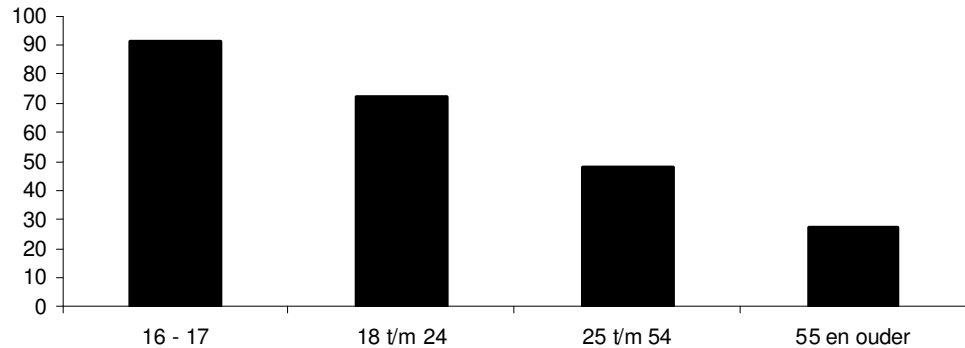


Figuur 9.3 Percentage bromfietzers, naar gebruiksfrequentie en sekse, in 2009.

Actieve bromfietzers reden in 2009 gemiddeld 1.921 kilometer. In 2009 is het de groep tussen de 18- en 24-jaar die gemiddeld de meeste kilometers aflegt. In de groep bromfietser van 16 en 17 jaar, is het kilometrage significant gedaald van 3.732 kilometer naar 2.208 kilometer. (zie *Bijlage H9, T2*).

9.1.2 Het bromfietserijbewijs

Vanaf 1 juni 1996 moet iedereen die op een brom- of snorfiets rijdt een auto-, motor- of brommerrijbewijs bij zich hebben. Van de actieve bromfietzers beschikt 53% over een bromfietserijbewijs. Onder jongeren (16 t/m 24 jaar) ligt dit percentage aanzienlijk hoger (zie *Figuur 9.4*). Omdat een deel van deze groep niet over een auto- of motorrijbewijs beschikt, is een bromfietserijbewijs verplicht. In de leeftijdscategorie 16- en 17-jarigen is in 2009 ongeveer 4% van de jongeren in overtreding. Dit percentage is ongeveer gelijk aan dat in de vorige meting, toen was 5% van deze groep in overtreding.



Figuur 9.4 Percentage actieve bromfietzers dat beschikt over een bromfietzrijbewijs, naar leeftijd, in 2009.

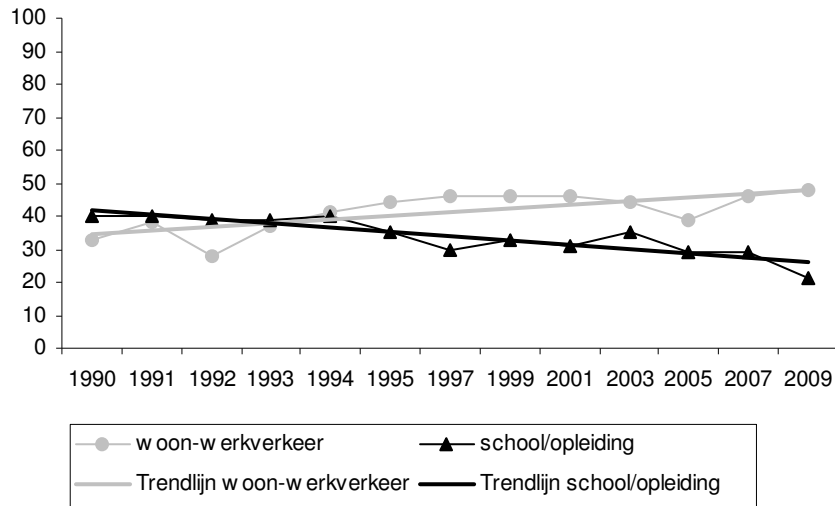
9.1.3 Gebruiksdoelen

Voor bromfietzgebruik worden de volgende vier doelen onderscheiden:

- om van huis naar school of opleiding te rijden (en terug);
- voor woon-werkverkeer;
- voor privé-doeleinden (bijv. familiebezoek, boodschappen);
- voor vakantie.

Op basis van deze vierdeling blijkt meer dan de helft van de actieve bromfietzers de bromfietz voor privé-doeleinden te gebruiken (54%). 48% van de actieve bromfietzers gebruikt de bromfietz in het woon-werkverkeer en 21% voor het rijden van en naar school of opleiding. Tenslotte gebruikt 14% de bromfietz om op vakantie te gaan.

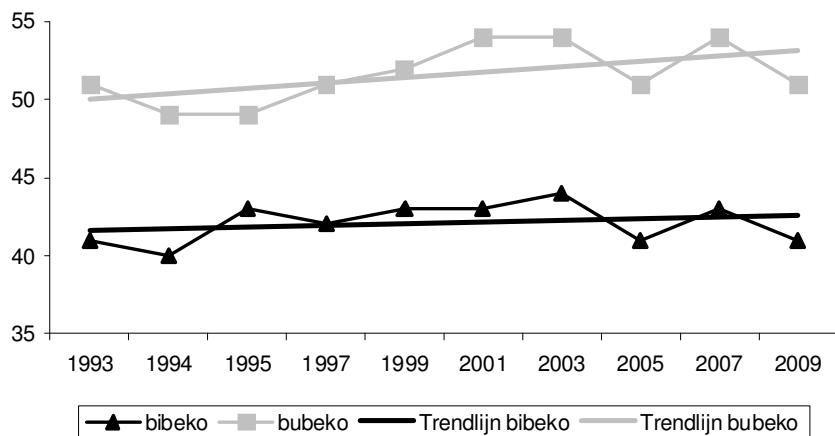
Kijken we naar de ontwikkeling over de jaren heen dan zien we dat, na een afname in 2005, het gebruik van de bromfietz voor het woon-werkverkeer weer op het oude niveau is gekomen van voor 2003 (zie *Bijlage H9, T3* en *Figuur 9.5*).



Figuur 9.5 Percentage actieve bromfietzers dat de bromfiets gebruikt voor woon-werkverkeer en school/opleiding, in 1990 tot en met 2009.

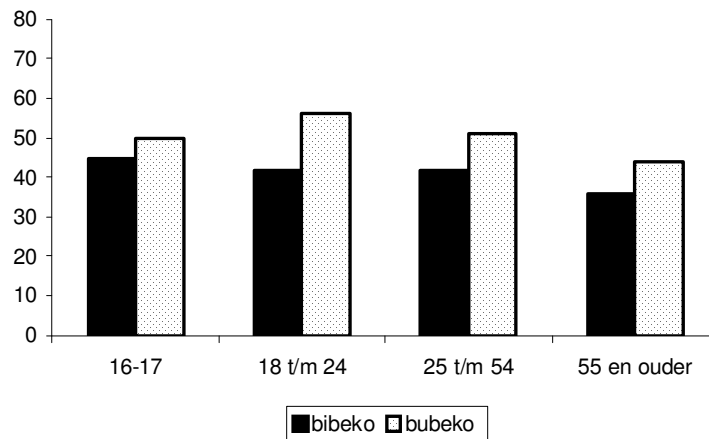
9.1.4 Rijsnelheid

Voor bromfietsen is de toegestane maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 40 km/uur. In 2009 bedraagt de gemiddelde snelheid van actieve bromfietzgebruikers 41 km/uur binnen de bebouwde kom en 51 km/uur buiten de bebouwde kom. Ten opzichte van 2007, laten beide snelheden een daling zien en liggen ze op hetzelfde niveau als in 2005 (zie Bijlage H9, T4 en Figuur 9.6).



Figuur 9.6 Gemiddelde rijsnelheid (in km/uur) van bromfietzers binnen en buiten de bebouwde kom, in 1993 tot en met 2009.

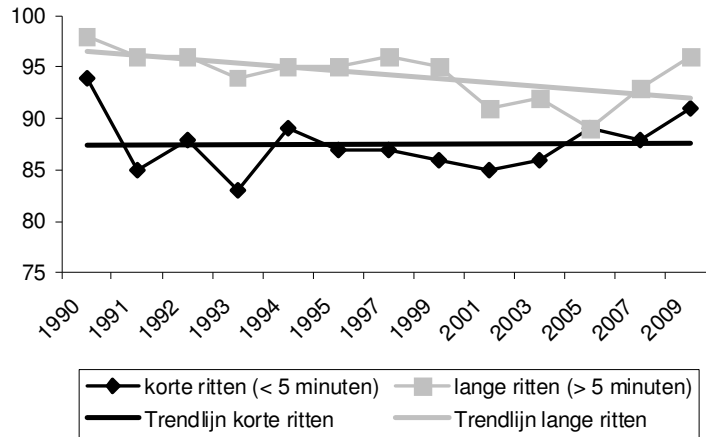
De gemiddelde rijnsnelheid van jongere bromfietzers lag in 2009 hoger dan die van oudere bromfietzers. Ook in voorgaande jaren geldt dat oudere bromfietzers zich beter aan de geldende maximumsnelheid houden dan jongere bromfietzers (zie *Bijlage H9, T5* en *Figuur 9.7*).



Figuur 9.7 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van bromfietzers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar leeftijd, in 2009.

9.1.5 Valhelmgebruik

Het dragen van een valhelm is bedoeld om de bromfietser bij een ongeval te beschermen tegen (zwaar) hoofdletsel. In het PROV wordt gevraagd hoe vaak men als bromfietser bij de laatste tien *korte ritten* (minder dan vijf minuten reistijd) en de laatste tien *lange ritten* (meer dan vijf minuten reistijd) de valhelm heeft gedragen. In 2009 wordt de valhelm gedragen bij 94% van de lange ritten en 91% van de korte ritten. Ten opzichte van 2007 en eerdere metingen lijkt het draagpercentage weer in een stijgende lijn te zitten (zie *Bijlage H9, T6* en *Figuur 9.8*). Er zijn geen significante verschillen tussen 2007 en 2009 en tussen bromfietzers afkomstig uit stedelijk en landelijk gebied.



Figuur 9.8 Percentage korte en lange ritten waarbij gebruik gemaakt wordt van de valhelm, in 1990 tot en met 2009.

Bromfietzers zijn gevraagd redenen te noemen voor zowel het wel als het niet dragen van de valhelm. In 2009 is *verplichting* de meest genoemde reden voor het wel dragen van een valhelm, deze wordt door 70% van de bromfietzers genoemd, gevolgd door *gevaarlijk* (60%), *kans op een bekeuring* (32%) en *gewoonte* (32%). Het motief *uit gewoonte* wordt dit jaar vaker genoemd dan in 2007 (zie *Bijlage H9, T7*).

Circa 3% van alle bromfietzers geeft aan nooit een valhelm te dragen, 78% stelt altijd een valhelm te dragen. Deze percentages verschillen niet significant van die van 2007. Van de bromfietzers die wel - altijd of af en toe - een valhelm dragen, geeft 84% aan deze altijd goed vast te maken.

Er is slechts één motief voor het niet gebruiken van de valhelm dat door een substantieel aantal bromfietzgebruikers genoemd wordt. Het betreft het motief *niet prettig* (7%). Kijken we naar de ontwikkeling over de jaren heen, dan zien we dat dit motief sinds 2003 telkens minder vaak wordt genoemd. Het motief *haar wordt vies/vet* werd in de loop der jaren steeds minder vaak genoemd (in 2007 nog maar door 1% genoemd), in 2009 is dit echter weer gestegen en wordt dit motief door 4% genoemd (zie *Bijlage H9, T8*).

9.2 Ongevallen

Het gemiddelde aantal verkeersongevallen waar een bromfietser bij betrokken is bedraagt in 2009 0,110 per bromfietser (zie *Bijlage H9, T9*). Dit ligt op hetzelfde niveau als in 2007.

Wanneer het ongevalrisico (aantal ongevallen per miljoen voertuigkilometers) in ogenschouw wordt genomen, blijken er onder bromfietzers in 2009 56,6 ongevallen

per miljoen kilometer te hebben plaatsgevonden. Dit risico wijkt niet significant af van het risico dat in 2007 werd gevonden (44,6).

In lijn met wat we in eerdere jaren zagen zien we dat jonge bromfietzers vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn dan de 'oudere' bromfietzers. Zo zijn de jongste bromfietzers (16-17 jaar) jaarlijks gemiddeld bij 0,2 verkeersongevallen betrokken. Ter vergelijking: de oudste bromfietzers (55 en ouder) zijn gemiddeld bij 0,01 verkeersongevallen betrokken.

Wanneer het gemiddelde aantal bromfietzongevallen wordt gerelateerd aan het gemiddelde jaarkilometrage, blijken er geen significante verschillen tussen de leeftijdscategorieën te bestaan. Het ongevalrisico hangt in 2009 dus niet significant samen met de leeftijd (zie *Bijlage H9, T9*).

Net zoals in 2007 is er dit jaar geen verschil te zien in ongevalrisico tussen bromfietzers die de valhelm *altijd en goed* dragen en bromfietzers die de valhelm *nooit of niet altijd goed* dragen (zie *Bijlage H9, T10*).

9.3 Conclusies

- Het actieve bromfietzgebruik is sinds 1990 afgenomen. In 2009 gebruikte circa 1 op 35 verkeersdeelnemers van 16 jaar en ouder tenminste één keer per maand de bromfietz. Ondanks een daling ten opzichte van 2007, maken jongeren van 16 en 17 jaar nog steeds het vaakst gebruik van de bromfietz. Het totale gemiddelde jaarkilometrage is in 2009 afgenomen tot 1.921 kilometer.
- Circa 4% van de jongste bromfietzers (16- en 17-jarigen) is niet in het bezit van een bromfietzrijbewijs en is hiermee dus in overtreding. Dit percentage is dit jaar opnieuw gedaald (2003: 10%, 2005: 8%, 2007: 5%).
- De bromfietz wordt hoofdzakelijk gebruikt voor privé-doeleinden en in mindere mate voor het woon-werkverkeer of om naar school/opleiding te gaan. Het gebruik van de bromfietz voor het woon-werkverkeer vertoont een licht stijgende trend en dat voor school/opleiding nog steeds een licht dalende trend.
- In 2009 bedraagt de gemiddelde snelheid van actieve bromfietzers 41 km/uur binnen de bebouwde kom en 51 km/uur buiten de bebouwde kom. Ten opzichte van 2007, laten beide snelheden een daling zien en liggen ze op hetzelfde niveau als in 2005. De gemiddelde rijsnelheid van jongere bromfietzers ligt hoger dan die van oudere bromfietzers. Naarmate bromfietzers ouder zijn, houdt men zich beter aan de geldende maximumsnelheid.

- In 2009 wordt bij circa 94% van de lange ritten en bij 91% van de korte ritten de valhelm gedragen.
- Het meest genoemde motief om de valhelm te dragen is verplichting, gevolgd door gevaarlijk, kans op een bekeuring en gewoonte. Over de jaren heen wordt de groep die de valhelm uit veiligheidsoverwegingen zegt te dragen steeds kleiner. Motieven om de valhelm niet te dragen hebben voornamelijk betrekking op het comfort: niet prettig.
- Het gemiddelde aantal bromfietsongevallen per bromfietser in 2009 is 0,11. Het afgelopen jaar blijken er onder bromfietsgebruikers 56,6 ongevallen per miljoen kilometer te hebben plaatsgevonden. Nog steeds zien we dat jonge bromfietzers vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn dan oudere bromfietzers. Kijken we echter naar het ongevalrisico, dan is er geen sprake van leeftijdsafhankelijkheid.

10 Snorfietsers

In Nederland zijn de meeste snorfietsen onder te verdelen in twee typen²³. Ten eerste is er een snorfiets die veel weg heeft van een bromfiets, maar waarmee niet harder gereden mag worden dan 25 km/uur. Dit type snorfiets zal in deze rapportage worden aangeduid als 'snorbrommer'. Het tweede type snorfiets is een fiets met een hulpmotor. Deze wordt aangeduid als 'Spartamet'. Ook voor de Spartamet geldt een limiet van 25 km/uur. Voor beide typen voertuigen is het gebruik van een valhelm niet verplicht.

Het hoofdstuk beperkt zich tot het landelijke beeld. De in de enquête ondervraagde groep is te klein²⁴ om uitsplitsingen te maken naar provincie. In paragraaf 10.1 zal ingegaan worden op frequentie en achtergronden van gebruik. In paragraaf 10.2 zullen de ongevalcijfers besproken worden. Waar dat mogelijk is, zal steeds een vergelijking gemaakt worden met het PROV-jaar 2007. In paragraaf 10.3 worden enkele conclusies getrokken.

10.1 Landelijk beeld frequentie en achtergronden van gebruik

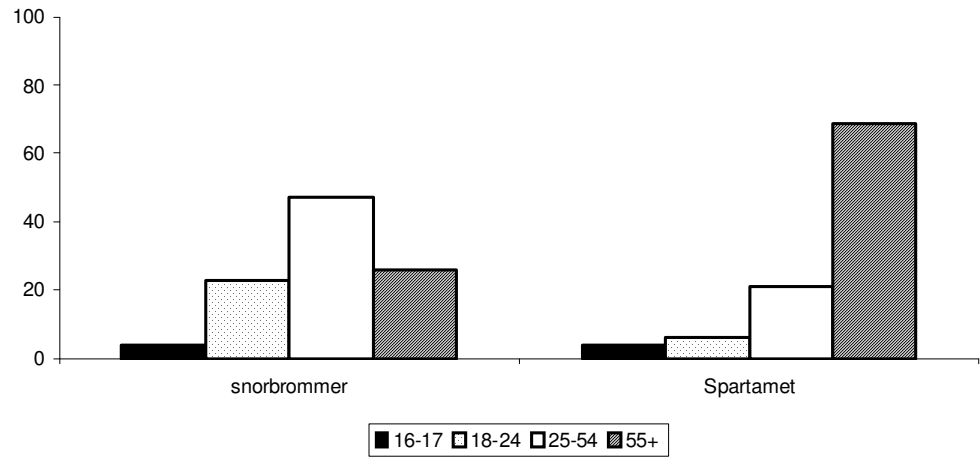
Op de vraag of men in 2009 wel eens gebruik heeft gemaakt van een snorfiets antwoordt 5,6% van de respondenten bevestigend. Ongeveer driekwart (72%) van deze respondenten was in 2009 'actief' snorfietser, d.w.z. maakte in 2009 ten minste een keer per maand gebruik van de snorfiets. In totaal is 4,0% van alle respondenten te kenmerken als actief snorfietser²⁵.

In 2009 heeft 4% van de 16- en 17 jarige respondenten en 6% van de 18 t/m 24 jarige respondenten gebruik gemaakt van het type Spartamet. De Spartamet is vooral onder de oudste respondenten geliefd: 69% van de actieve Spartametgebruikers is 55 jaar of ouder. De verhouding tussen de leeftijdsgroepen is voor actieve snorbrommergebruikers anders dan voor actieve Spartametgebruikers: de snorbrommergebruikers zijn meer gelijkelijk over de verschillende leeftijdsklassen verdeeld dan de Spartametgebruikers, hoewel ook hier oudere respondenten (vanaf 25 tot 54 jaar) de grootste groep gebruikers vormen (zie *Bijlage H10, T1* en *Figuur 10.1*).

23 Er is ook een kleine categorie gemotoriseerde steps en Segways die als snorfiets op de weg zijn toegelaten.

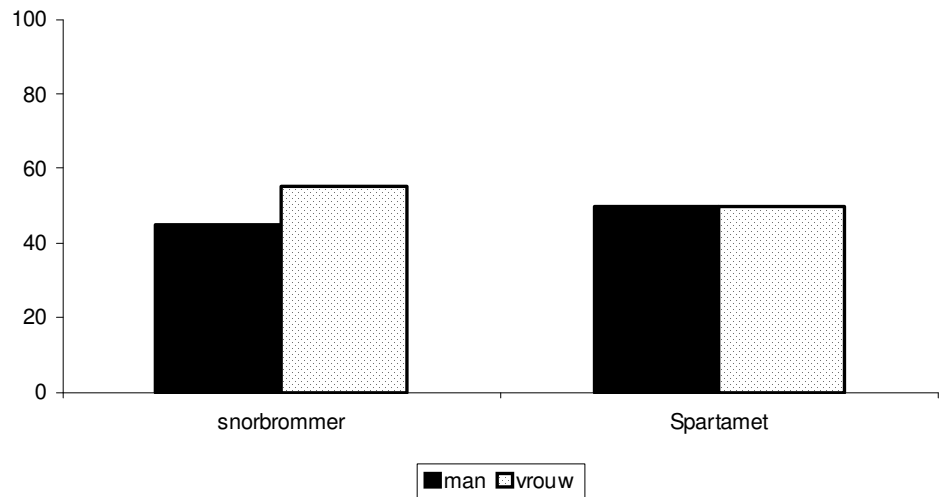
24 Het totaal aantal snorfietsers in de steekproef bedraagt 615.

25 Bijna alle gegevens die in dit hoofdstuk gepresenteerd worden, hebben betrekking op actieve snorfietsers. Alleen bij de frequentie van gebruik is naar de hele groep snorfietsers gekeken (zie ook *Bijlage H10, T1* t/m *T5*).



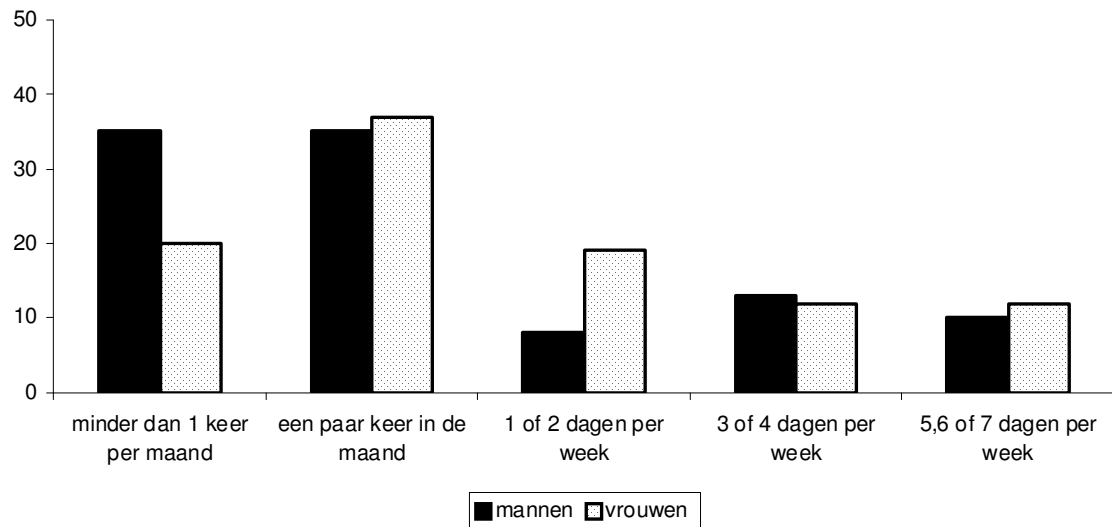
Figuur 10.1 Percentage snorbrommergebruikers en Spartametgebruikers, naar leeftijd, in 2009.

De verhouding mannelijke en vrouwelijke actieve gebruikers is (ongeveer) gelijk in 2009 voor zowel snorbrommergebruikers als Spartametgebruikers. (zie Bijlage H10, T1 en Figuur 10.2).

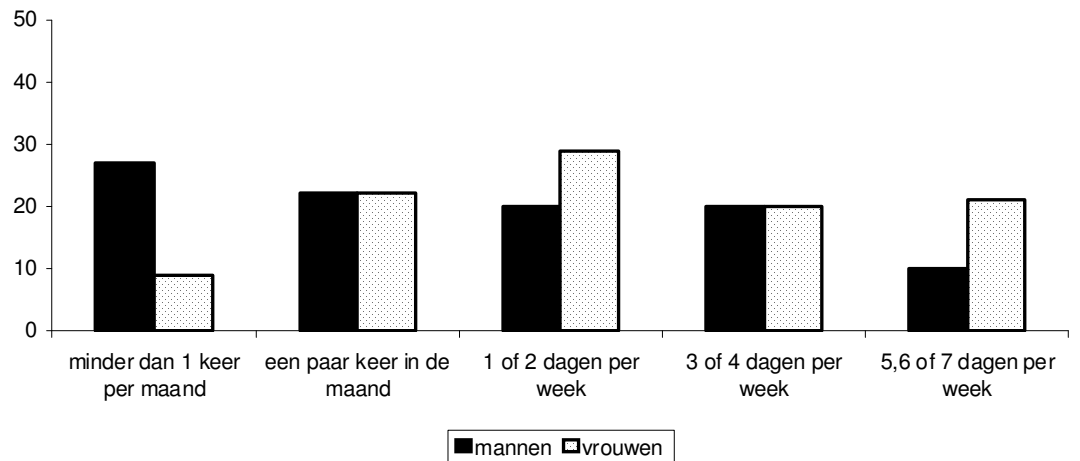


Figuur 10.2 Percentage snorbrommergebruikers en Spartametgebruikers, naar sekse, in 2009.

Als we kijken naar de frequentie waarmee de snorbrommer wordt gebruikt dan blijkt dat mannelijke en vrouwelijke gebruikers in dit opzicht van elkaar verschillen: vrouwen maken hier frequenter gebruik van dan mannen. Ook kunnen er verschillen tussen mannen en vrouwen worden aangetoond als het gaat om het gebruik van het type Spartamet: in het (bijna) dagelijks gebruik maken vrouwen frequenter gebruik van de Spartamet dan mannen (zie *Bijlage H10, T2 en T3* en *Figuren 10.3 en 10.4*).

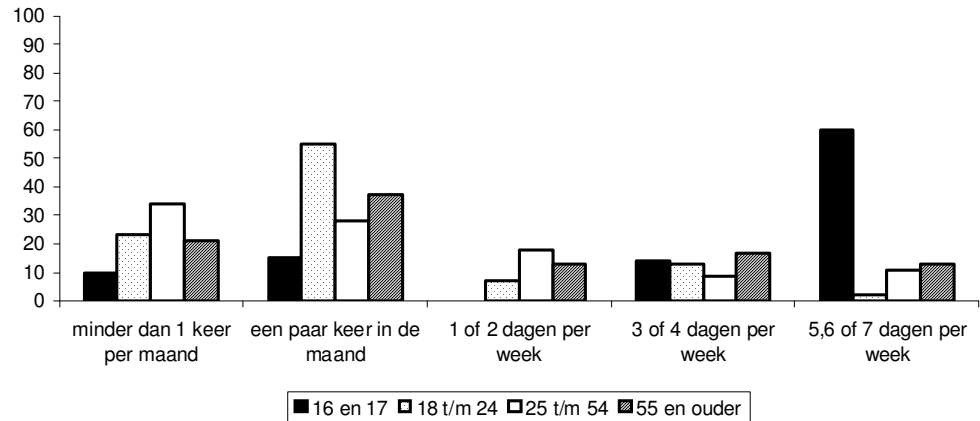


Figuur 10.3 Percentage snorbrommergebruikers, naar gebruiksfrequentie en sekse, in 2009.

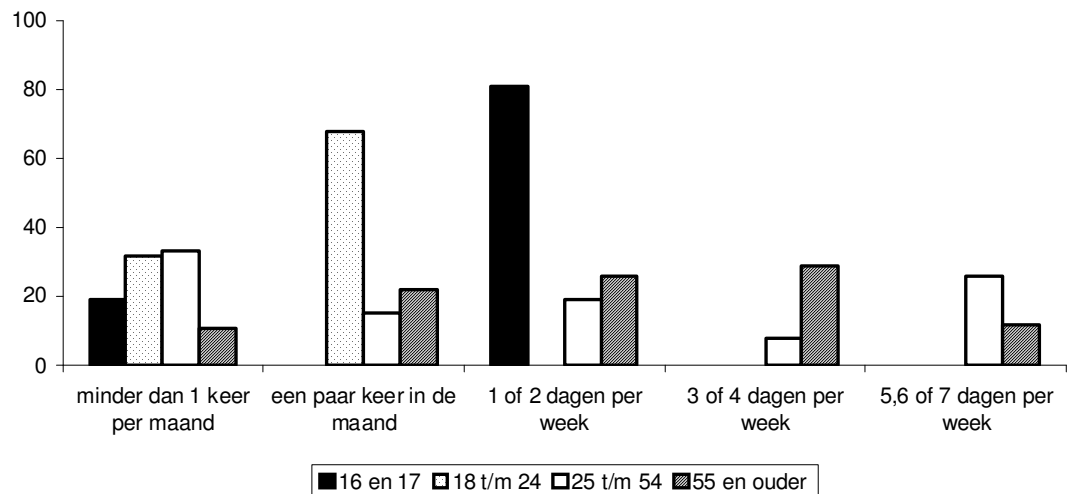


Figuur 10.4 Percentage Spartametgebruikers, naar gebruiksfrequentie en sekse, in 2009.

Jonge snorbrommergebruikers (16- en 17-jarigen) maken het meest frequent gebruik van de snorbrommer. De Spartamet wordt het meest frequent gebruikt door mensen vanaf 55 jaar (zie *Bijlage H10, T2 en T3* en *Figuren 10.5 en 10.6*).



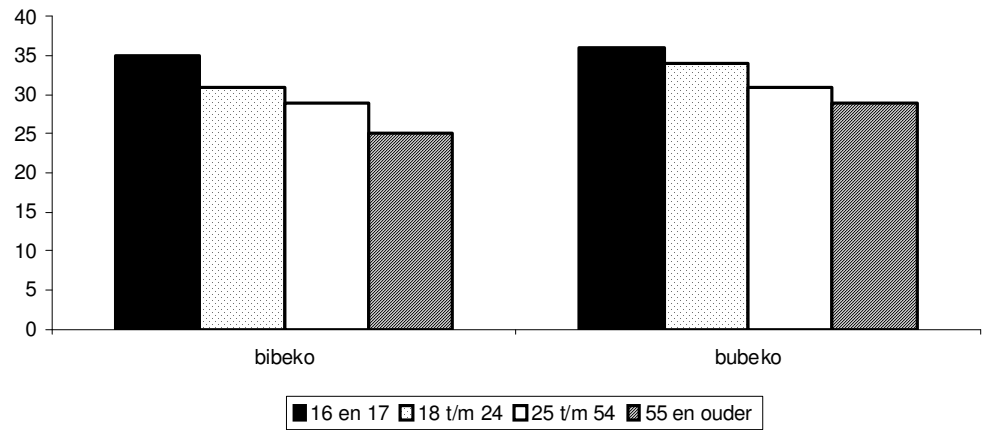
Figuur 10.5 Percentage snorbrommergebruikers, naar gebruiksfrequentie en leeftijd, in 2009.



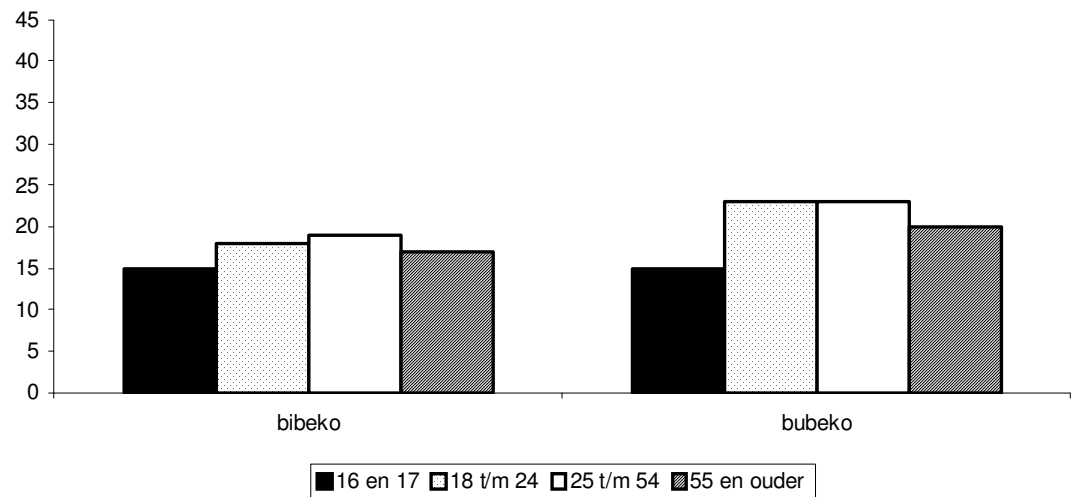
Figuur 10.6 Percentage Spartametgebruikers, naar gebruiksfrequentie en leeftijd, in 2009.

De snelheid van de snorfiets is officieel begrensd tot 25 km/uur. Toch wordt op de snorfiets vaak beduidend harder gereden dan is toegestaan. Dit wijst erop dat er dikwijls aan de snorfiets wordt gesleuteld om deze op te voeren, met name geldt dit voor jonge snorbrommergebruikers.

Jongere snorbrommergebruikers (16 tot en met 24 jaar) overschrijden de limiet zowel binnen als buiten de bebouwde kom meer dan oudere snorbrommergebruikers. Wanneer er wordt gekeken naar de gemiddelde rijnsnelheid in 2007 en 2009 valt op dat de 18-24 jarige snorbrommergebruikers binnen en buiten de bebouwde kom harder is gaan rijden, deze cijfers liggen weer op hetzelfde niveau als in 2005. Alleen ouderen van 55 jaar en ouder binnen de bebouwde kom houden zich aan de snelheidslimiet. (zie *Bijlage H10, T4* en *Figuur 10.7 en 10.8*).

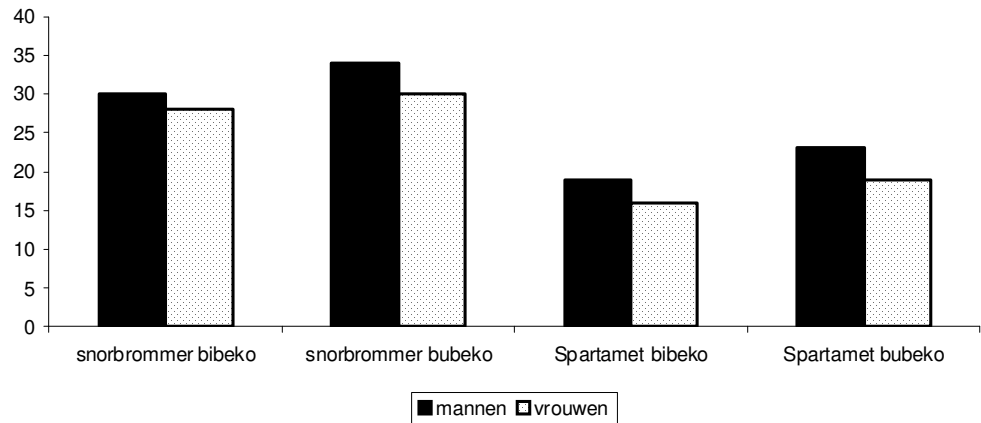


Figuur 10.7 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van snorbrommergebruikers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar leeftijd, in 2009.



Figuur 10.8 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van Spartametgebruikers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar leeftijd, in 2009.

Voor zowel de snorbrommer als de Spartamet geldt dat er verschillen in rijnsnelheden bestaan tussen de seksen (zie *Bijlage H10, T4* en *Figuur 10.9*). Mannelijke gebruikers rijden zowel binnen als buiten de bebouwde kom gemiddeld harder dan vrouwelijke gebruikers.



Figuur 10.9 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van snorbrommergebruikers en Spartametgebruikers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar sekse, in 2009.

10.2 Ongevallen

In 2009 hebben snorfietzers gemiddeld 0,003 ongevallen per persoon gehad. Mannelijke en vrouwelijke snorfietzers verschillen significant in het aantal keer dat zij bij een ongeval betrokken zijn geweest; dit aantal ligt hoger bij vrouwen. Tussen de leeftijdsgroepen is er geen significant verschil. Wanneer er gecorrigeerd wordt voor jaarkilometrage, is er voor het aantal ongevallen per miljoen kilometer ook geen significant verschil tussen de seksen en leeftijdsgroepen. Opmerkelijk is dat, op de groep 25- tot 54-jarige snorfietzers na, er helemaal geen ongevallen zijn gerapporteerd (zie *Bijlage H10, T5*).

10.3 Conclusies

- De Spartamet wordt in 2009 erg weinig gebruikt door personen van 16 t/m 24 jaar. Met name personen ouder dan 54 jaar gebruiken de Spartamet.
- De snorbrommer heeft een minder specifieke doelgroep dan de Spartamet. In alle leeftijdscategorieën wordt gebruik gemaakt van de snorbrommer. Wel maken jongeren tot 25 jaar het minst gebruik van de snorbrommer.
- De verhouding mannelijke en vrouwelijke gebruikers van de snorbrommer en de Spartamet in 2009 zijn gelijk. In het (bijna) dagelijks gebruik maken vrouwen frequenter gebruik van de Spartamet en de snorbrommer dan mannen.

- Op de snorbrommer wordt in het algemeen beduidend harder gereden dan de wettelijke limiet van 25 km/uur. Op de groep 55 jaar en ouder in de bebouwde kom na, wordt de snelheidslimiet overschreden.
- Er is een sekseverschil voor wat betreft het gemiddelde aantal verkeersongevallen dat snorfietsgebruikers in 2009 hebben gehad, gecorrigeerd voor het jaarkilometrage verdwijnt dit verschil. Tussen de leeftijdsgroepen is er geen significant verschil.

11 Fietsers

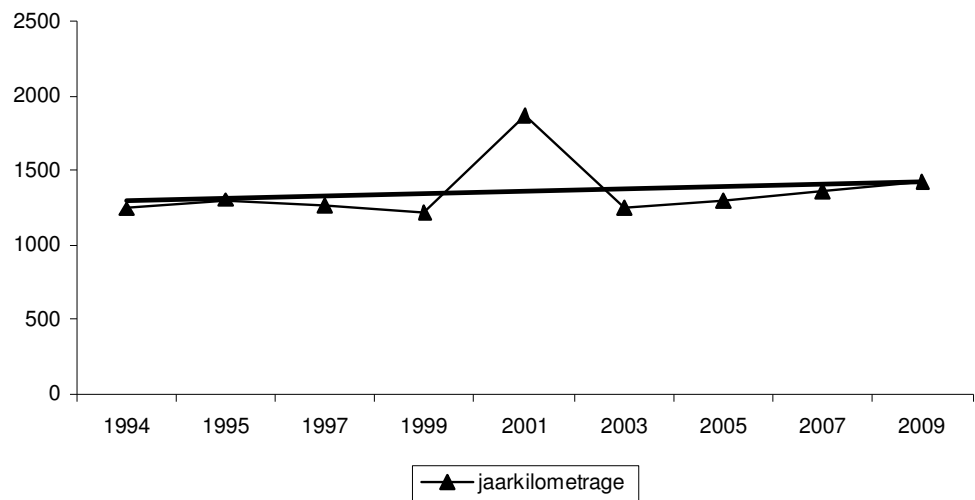
Nederland is een fietsland bij uitstek. Een groot aantal Nederlanders maakt regelmatig gebruik van de fiets. Fietsers zijn een kwetsbare groep in het verkeer. In dit hoofdstuk gaat het over deze groep.

In de eerste paragraaf wordt het landelijke beeld geschetst van de gebruiksfrequentie, het gebruiksdoel, fietsongevallen en het gebruik van fietsverlichting. In paragraaf 11.2 wordt ingegaan op de verschillen tussen provincies. In paragraaf 11.3 wordt het hoofdstuk afgesloten met enkele concluderende opmerkingen.

11.1 Landelijk beeld

11.1.1 Gebruik

In 2009 heeft de fietser²⁶ gemiddeld 1.422 kilometer afgelegd²⁷ (zie *Bijlage H11, T1* en *Figuur 11.1*).

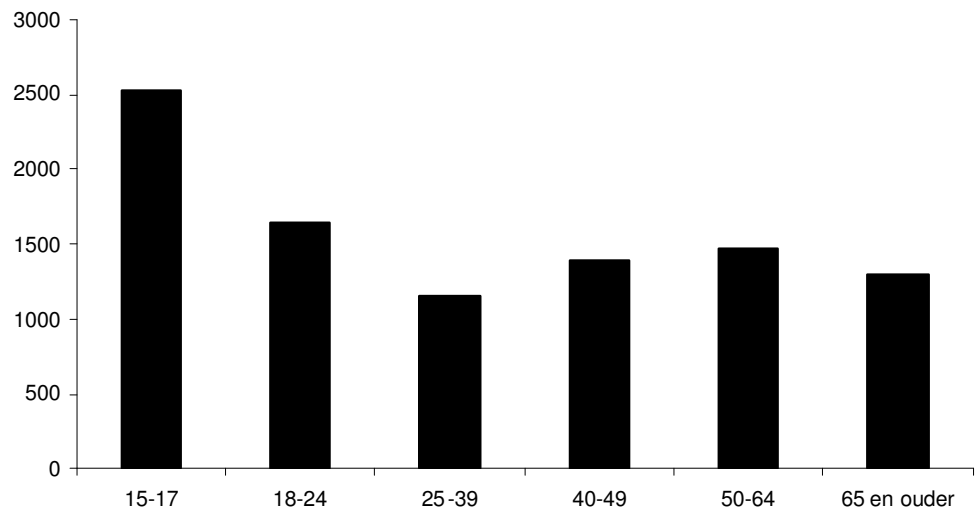


Figuur 11.1 Gemiddelde jaarkilometrage van fietsers, 1994 tot en met 2009.

26 Respondenten die in 2009 ten minste een paar keer per maand de fiets gebruikt hebben zijn geclassificeerd als fietser.

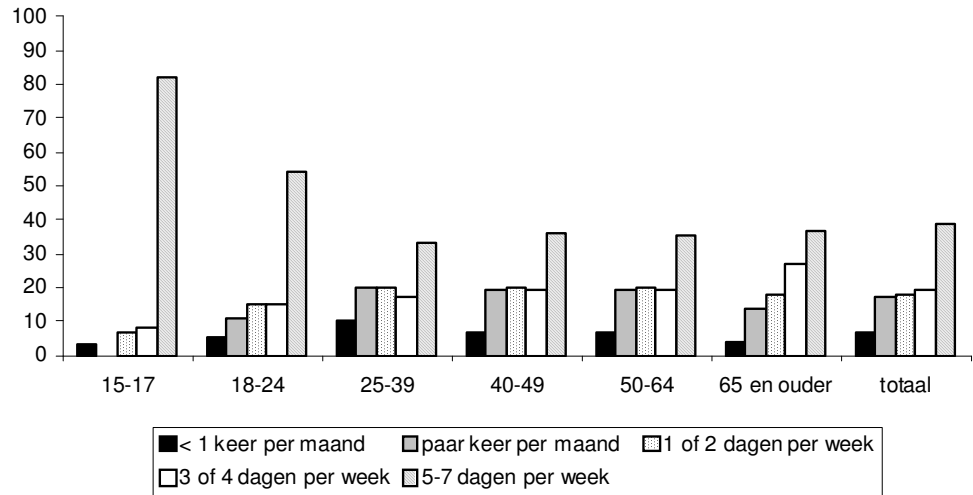
27 Omdat het jaarkilometrage van fietsers, brom- en snorfietsers in 2001 op andere wijze is bepaald dan zowel in de jaren daarvoor als daarna, is bij een vergelijking van jaarkilometrage en ongevalsrisico over jaren het jaar 2001 niet meegenomen. In de bijbehorende figuren is dan 2001 licht gekleurd.

Mannelijke en vrouwelijke fietsers legden in 2009 gemiddeld evenveel kilometers af (zie *Bijlage H11, T4*). Jonge fietsers (in de leeftijdscategorie 15 tot en met 17 jaar) fietsen beduidend meer dan andere fietsers. Het gemiddelde aantal kilometers dat fietsers in de leeftijdscategorie 25 tot en met 39 afleggen ligt behoorlijk laag en lager dan in andere leeftijdscategorieën (zie *Bijlage H11, T4* en *Figuur 11.2*)



Figuur 11.2 Gemiddelde jaarkilometrage van fietsers naar leeftijd, in 2009.

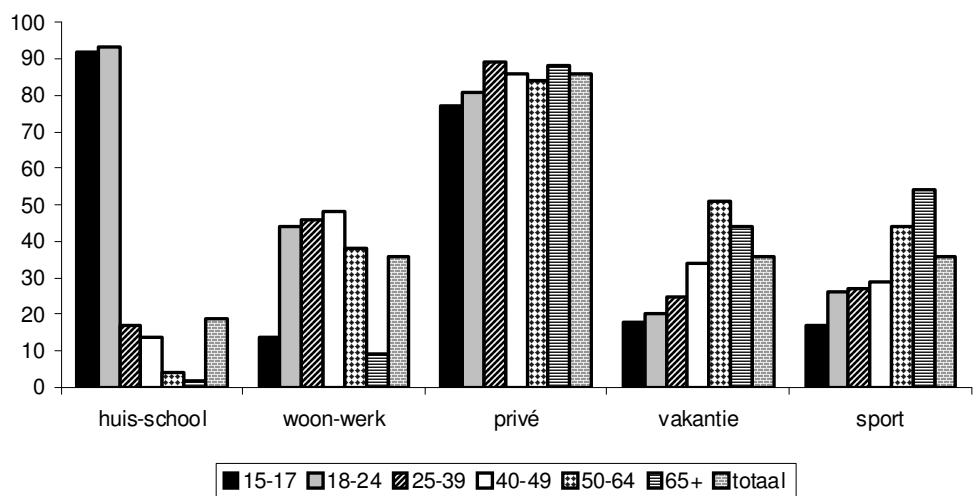
Uit *Figuur 11.3* blijkt duidelijk dat de meeste fietsers de fiets vaker dan 5 keer per week gebruiken (39%). In de leeftijdscategorie 15 tot en met 17 jaar komt dit het sterkst naar voren. Een reden daarvoor kan zijn dat deze fietsers nog niet beschikken over een autorijbewijs. Opvallend is dat fietsers in de leeftijd van 25 tot en met 39 het vaakst aangeven dat zij slechts 1 keer of minder per maand de fiets gebruiken (10 %) (zie *Bijlage H11, T3*).



Figuur 11.3 Gebruiksfrequentie van de fiets naar leeftijd, in 2009.

11.1.2 Gebruiksdoel

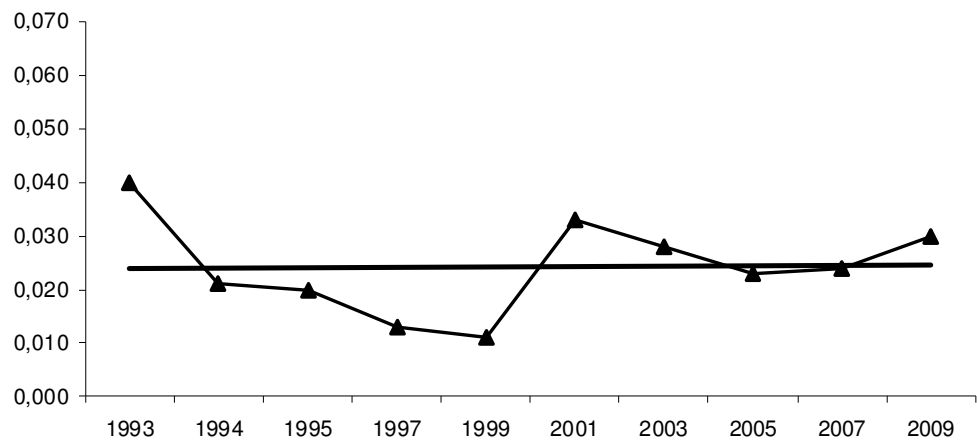
Er is aan de fietsers gevraagd voor welke doeleinden zij de fiets meestal gebruiken. Hierbij is onderscheid gemaakt in huis-school, woon-werk, privé-doeleinden (boodschappen, familiebezoek etc.), vakantie/recreatie en lichaamsbeweging/sport. De meerderheid van de fietsers gebruikt de fiets voor privé-doeleinden (86%). Ruim een derde van de fietsers gebruikt de fiets voor vakantie (36%) en een gelijk percentage voor sportieve doeleinden (36%). Een even groot deel van de fietsers gebruikt het vervoermiddel om naar het werk te reizen (36%) en 19% gebruikt de fiets om naar school te gaan (zie Bijlage H11, T2 en Figuur 11.4).



Figuur 11.4 Percentage fietsers dat meestal voor genoemde doeleinden gebruik maakt van de fiets naar leeftijd, in 2009.

11.1.3 Ongevallen en achtergrondkenmerken

Om een beeld te krijgen van de ongevallen onder fietsers is gekeken naar alle fietsers in de steekproef. Het gemiddelde aantal ongevallen per fietser vertoonde tot 1999 een daling. In 2005 t/m 2009 is het gemiddelde aantal fietsongevallen weliswaar iets lager dan in 2001, maar nog steeds veel hoger dan in 1999. Ongeveer 3% van de fietsers was in 2009 bij een ongeval betrokken, terwijl dit in 1999 iets meer dan 1% van de fietsers was (zie *Bijlage H11, T1* en *Figuur 11.5*).



Figuur 11.5 Gemiddelde aantal fietsongevallen, van 1993 tot en met 2009.

Jaarkilometrage

Er is aan fietsende respondenten gevraagd een schatting te geven van het aantal fietskilometers dat zij jaarlijks afleggen. Met deze gegevens kan een inschatting worden gemaakt van het ongevalrisico voor fietsers. Het ongevalrisico voor fietsers is tussen 1994 en 2009 groter geworden. In 2009 bedraagt het aantal fietsongevallen per miljoen kilometer gemiddeld genomen 20,7 per fietser. In 2007 was het ongevalrisico 17,6. De toename in 2009 is echter niet significant.

Leeftijd

Leeftijd speelt een belangrijke rol in de kans op een fietsongeval. Evenals in voorgaande enquêtejaren blijkt in 2009 dat met name fietsers in de leeftijd van 15 tot en met 17 jaar relatief vaak bij een ongeval betrokken zijn (zie *Bijlage H11, T4*). Dit aantal is vergelijkbaar met 2007. Als gecorrigeerd wordt voor het aantal kilometers dat fietsers per jaar afleggen, blijkt dat de leeftijdsgroep 15 tot en met 17 jaar een groter risico loopt om bij een ongeval betrokken te raken dan oudere fietsers.

Ten opzichte van 2007 is het ongevalrisico voor de leeftijdsgroepen 18 tot en met 24 aanmerkelijk gedaald. In vergelijking met voorgaande jaren hebben fietsers in de andere leeftijdsgroepen in 2009 een beduidend minder grotere kans op een ongeval. De belangrijkste stijging in het ongevalrisico is te zien bij fietsers tussen 15 en 17 jaar: hun ongevalrisico in 2009 is bijna terug op het niveau van 2005, wat betekent dat deze fietsers gemiddeld bij 44 ongevallen per miljoen kilometer betrokken zijn.

Sekse

In 2009 verschillen mannen en vrouwen nauwelijks in het gemiddelde aantal ongevallen (zie *Bijlage H11, T4*). Ten opzichte van 2007 is het gemiddelde aantal ongevallen voor mannen en vrouwen ongeveer gelijk gebleven. Het ongevalrisico voor mannen is in 2009 weer terug op het niveau van 2003.

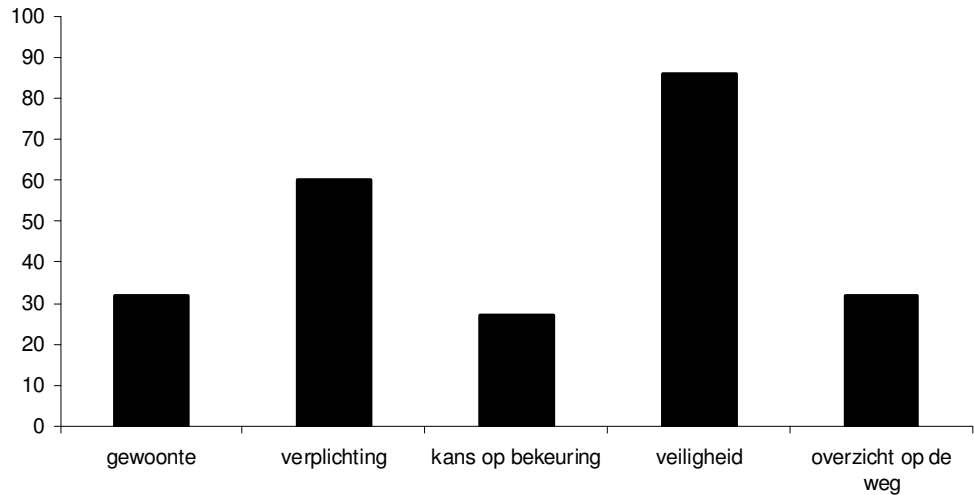
Woonomgeving

Er is een groot verschil tussen het gemiddelde aantal ongevallen per fietser in 2009 in zeer sterk stedelijk gebieden en niet stedelijke gebieden (zie *Bijlage H11, T5*). In zeer sterk stedelijk gebied heeft één op de 8 fietsers een ongeval gehad tegenover één op de 67 fietsers in niet-stedelijk gebied. Het laagste aantal ongelukken vindt plaats in weinig stedelijk gebied waar één op de 90 fietsers een ongeval heeft gehad.

11.1.4 Fietsverlichting

Het merendeel van de fietsers heeft in 2009 zowel binnen als buiten de bebouwde kom de fietsverlichting aan in het donker. Dit geldt voor zowel het voor- als het achterlicht. Het voorlicht wordt in het donker door respectievelijk 95% en 97% van de fietsers gebruikt, binnen en buiten de bebouwde kom (zie *Bijlage H11, T6*). Het gebruik van achterlicht ligt op hetzelfde niveau; respectievelijk 94% en 96% van de fietsers heeft zijn achterlicht aan in het donker (binnen en buiten de bebouwde kom). De cijfers van 2009 zijn alleen vergelijkbaar sinds PROV-jaar 2003, aangezien in dit jaar voor het eerst expliciet is gevraagd naar voor- en achterverlichting.

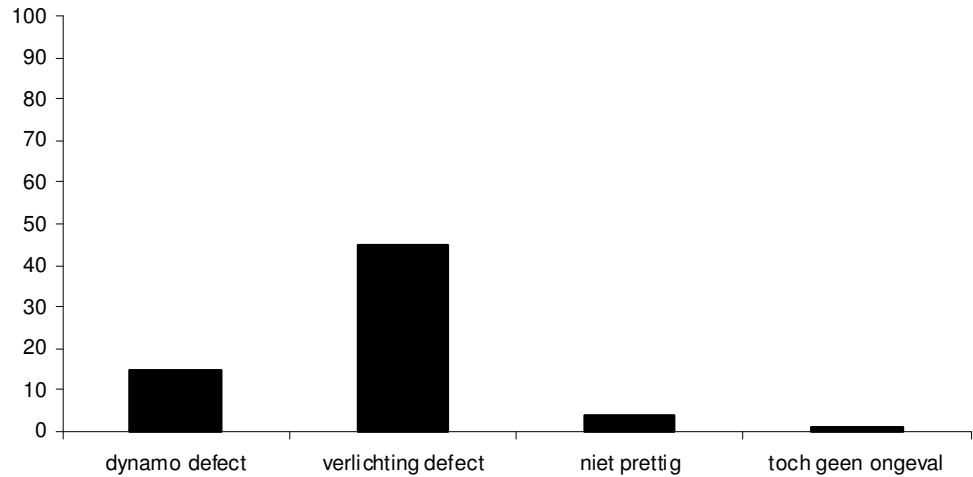
De meest genoemde reden om licht op de fiets te gebruiken is *veiligheid*. Bijna negen op de tien fietsers (86%) noemt deze reden en zes op de tien (60%) van de fietsers geeft aan uit *verplichting* fietsverlichting te gebruiken. Bijna eenderde (32%) van de fietsers gebruikt fietsverlichting uit *gewoonte*, net zoals eenderde (32%) van de fietsers verlichting gebruikt voor *overzicht op de weg*. Het percentage fietsers dat wegens de *kans op een bekeuring* verlichting gebruikt is 27% (zie *Bijlage H11, T7* en *Figuur 11.6*).



Figuur 11.6 Percentage fietsers dat genoemde motieven heeft om wel fietsverlichting te voeren, in 2009.

De motieven die genoemd worden om wel fietsverlichting te gebruiken hangen samen met de mate van urbanisatie (zie *Bijlage H11, T8*). In 'zeer' sterk stedelijke gebieden worden *gewoonte* en *verplichting* minder vaak genoemd, terwijl *kans op een bekeuring* aanzienlijk vaker wordt genoemd dan in minder sterk stedelijke gebieden. In sterk stedelijke gebieden wordt het motief *veiligheid* het minst genoemd.

De belangrijkste reden om géén fietsverlichting te gebruiken is *defecte fietsverlichting* (45%) of een *defecte dynamo* (15%). Slechts een heel klein deel van de fietsers geeft aan geen fietsverlichting te gebruiken omdat het *niet prettig* fietst (4%) (zie *Bijlage H11, T7* en *Figuur 11.7*). In minder sterk stedelijke gebieden wordt het motief *verlichting defect* minder vaak genoemd dan in stedelijke gebieden (zie *Bijlage H11, T8*).



Figuur 11.7 Percentage fietsers dat genoemde motieven heeft om geen fietsverlichting te voeren, in 2009.

11.2 Verschillen tussen provincies in gedrag en motieven

11.2.1 Gebruiksfrequentie

Het gemiddelde aantal kilometers dat fietsers per jaar maken, verschilt per provincie. Fietsers in Utrecht, Noord-Holland, Groningen en Drenthe legden in 2009 de meeste kilometers af en fietsers in Flevoland, Zeeland en Limburg de minste.

11.2.2 Fietsongevallen

Het gemiddeld aantal ongevallen per fietser in 2009 verschilt per provincie; in Groningen en Zuid-Holland hebben fietsers gemiddeld meer ongevallen gehad. In Flevoland, Limburg en Overijssel hebben fietsers gemiddeld minder ongevallen gehad. Wanneer gecorrigeerd wordt voor jaarkilometrage, zijn er in 2009 significante verschillen tussen de provincies in het aantal ongevallen per fietser per miljoen kilometer (zie *Bijlage H11, T9*). In Zuid-Holland en Groningen is het ongevalrisico het hoogst. In Limburg, Flevoland en Overijssel is het ongevalrisico het laagst.

Wanneer de ongevalcijfers van 2009 per provincie worden vergeleken met die van 2007, blijken er geen significante verschillen te zijn (zie *Bijlage H11, T11*).

11.2.3 Gebruiksdoel

Het belang van verschillende gebruiksdoelen van de fiets verschilt per provincie. Voor het *woon-werkverkeer* maken inwoners van Friesland en Drenthe in vergelijking met de overige provincies weinig gebruik van de fiets. In de provincies Utrecht en Noord-Holland maken juist veel mensen gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer. In Flevoland geven fietsers het minst vaak aan de fiets te gebruiken voor *privé-doeleinden*, terwijl men in Overijssel en Utrecht juist het vaakst aangeeft de fiets daarvoor te gebruiken. Inwoners van Gelderland, Utrecht en Limburg gebruiken de fiets relatief weinig voor *lichaamsbeweging*. (zie *Bijlage H11, T10*).

11.2.4 Fietsverlichting

De motieven om fietsverlichting te gebruiken verschillen per provincie (zie *Bijlage H11, T12*). Een duidelijk verschil is te zien voor de motieven *gewoonte* en *overzicht op de weg*. In Limburg, Overijssel en Gelderland gebruiken relatief veel fietsers hun verlichting uit gewoonte; in Groningen en Noord-Holland wordt dit veel minder vaak genoemd. Het *overzicht op de weg* is vooral in Friesland en Overijssel een veel genoemd argument. In Noord-Holland en Zuid-Holland wordt dit veel minder vaak genoemd. De *kans op een bekeuring* wordt in Utrecht en Noord-Holland vaak als argument genoemd. (zie *Bijlage H11, T17*).

Het is niet mogelijk om betrouwbare uitspraken te doen over eventuele verschillen tussen provincies in het niet gebruiken van fietsverlichting (zowel voor- als achterlicht), vanwege het geringe aantal fietsers (per provincie) dat geen licht gebruikt.

11.3 Conclusies

- In 2009 legden jonge fietsers (15-17 jaar) gemiddeld de meeste kilometers af. Mannen en vrouwen legden evenveel kilometers af.
- Veruit de meeste fietsers (bijna tweevijfde deel) gebruiken de fiets vaker dan 5 keer per week.
- Fietsers in Utrecht, Noord-Holland, Groningen en Drenthe legden de meeste kilometers af in 2009. In Flevoland, Zeeland en Limburg werden beduidend minder fietskilometers gemaakt.
- Evenals in voorgaande jaren wordt de fiets in 2009 het meest gebruikt voor privé-doeleinden. De gebruiksdoelen vakantie, woon-werk en sport staan op een gedeelde tweede plaats.

- In 2009 is het gemiddeld ongevalrisico voor fietsers 20,7 per miljoen kilometer.
- Van alle fietsers zijn jonge fietsers, van 15 tot en met 17 jaar, het vaakst betrokken geweest bij een ongeval in 2009. Deze groep gebruikt de fiets ook het meest.
- Het ongevalrisico is het hoogst voor fietsers van 15 tot en met 17 jaar. Het ongevalrisico voor de groep 15 tot en met 17 jarigen is in 2009 bijna terug op het niveau van 2005, na een sterke daling in 2007. Dit betekent dat zij gemiddeld bij 44 ongevallen per miljoen kilometer betrokken zijn.
- Fietsers uit een zeer stedelijke woonomgeving hebben vaker een ongeval dan fietsers uit een niet stedelijke woonomgeving.
- In 2009 hebben fietsers uit Groningen en Zuid-Holland gemiddeld meer ongevallen gehad.
- Het merendeel van de fietsers zegt in 2009 zowel binnen als buiten de bebouwde kom fietsverlichting te hebben gevoerd. Dit geldt voor zowel voor- als achterverlichting.
- *Veiligheid* is in 2009 de belangrijkste reden om in het donker fietsverlichting te gebruiken. De meest genoemde reden om zonder verlichting te fietsen is *defecte fietsverlichting*.
- De urbanisatiegraad is van invloed op motieven voor gebruik van fietsverlichting; in zeer sterk stedelijke gebieden worden *gewoonte* en *verplichting* minder vaak en *kans op een bekeuring* vaker genoemd als motief om fietsverlichting te gebruiken dan in andere gebieden. *Verlichting defect* wordt in minder sterk stedelijke gebieden minder vaak genoemd dan in stedelijke gebieden.
- In Limburg, Overijssel en Gelderland gebruiken relatief veel fietsers hun verlichting uit *gewoonte*; in Groningen en Noord-Holland wordt dit veel minder vaak genoemd. Het *overzicht op de weg* is vooral in Friesland en Overijssel een veel genoemd argument. In Noord-Holland en Zuid-Holland wordt dit veel minder vaak genoemd. De *kans op een bekeuring* wordt in Utrecht en Noord-Holland vaak als argument genoemd.

12 Veiligheidsmaatregelen

Een vast onderdeel van de PROV-vragenlijst zijn de vragen die gesteld worden over actuele en mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen.

In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op het landelijk beeld (paragraaf 12.1), waarna in paragraaf 12.2 verschillen tussen provincies worden belicht. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele conclusies in paragraaf 12.3.

12.1 Landelijk beeld

12.1.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen

Aan de respondenten zijn tien reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen ter beoordeling voorgelegd²⁸. Gevraagd is of zij *voor* of *tegen* de desbetreffende maatregel zijn (zie *Bijlage H12, T1* en *Figuur 12.1*).

Jonge, beginnende automobilisten blijken relatief vaak onveilig verkeersgedrag te vertonen. Een maatregel om dit gedrag te veranderen is *het voorlopig rijbewijs voor beginnende automobilisten*. Deze maatregel houdt in dat beginnende automobilisten na het behalen van hun rijbewijs enkele jaren extra in de gaten worden gehouden, met de kans op verlies van het rijbewijs als zij te veel overtredingen begaan. In de periode 2001-2007 is het percentage voorstanders van het beginnerrijbewijs gestaag gegroeid: van 72% naar 87%. Met een percentage van 88% in 2009 lijkt het aandeel voorstanders zich te stabiliseren.

Wanneer onderscheid wordt gemaakt naar B-rijbewijsbezitters en respondenten die niet in het bezit zijn van een B-rijbewijs, blijkt eerstgenoemde groep in 2009 positiever tegenover het invoeren van het beginnersrijbewijs te staan dan respondenten die (nog) niet in het bezit zijn van een rijbewijs (resp. 91% en 81% is voorstander). Onder de respondenten die niet in het bezit zijn van een B-rijbewijs kan de maatregel op minder steun rekenen van de jongere respondenten: slechts 59% van de 15- tot 19-jarigen is voor deze maatregel. Dit percentage ligt in lijn met wat we in 2007 zagen: 61%. Van de 18- tot 34-jarigen is 78% voorstander, van 35- tot 60-jarigen 89% en van de 60-plussers 88%.

²⁸ In 2007 is de maatregel 'meer flitspalen' toegevoegd aan de categorie reeds toegepaste maatregelen. In voorgaande jaren viel deze maatregel nog onder de categorie meer toepassingen van reeds bestaande maatregelen.

Net als in de jaren daarvoor kan in 2009 snelheidsverlaging door *aanleg van verkeersdrempels bij zebrapaden* op meer steun van de respondenten rekenen dan snelheidsverlaging door *aanleg van verkeersdrempels en plateaus op kruispunten*. In 2009 is 64% van de respondenten voor eerstgenoemde maatregel, terwijl 48% van de respondenten voor laatstgenoemde maatregel is. In 2007 waren er iets minder voorstanders van deze maatregelen (resp. 60% en 42%).

Een maatregel die de goedkeuring van een groot deel van de respondenten kan wegdragen is *het vervangen van kruispunten door rotondes*: 79% van de respondenten geeft aan voor deze maatregel te zijn en 14% is er tegen. Het percentage voor- en tegenstanders blijft vanaf 2001 tamelijk stabiel.

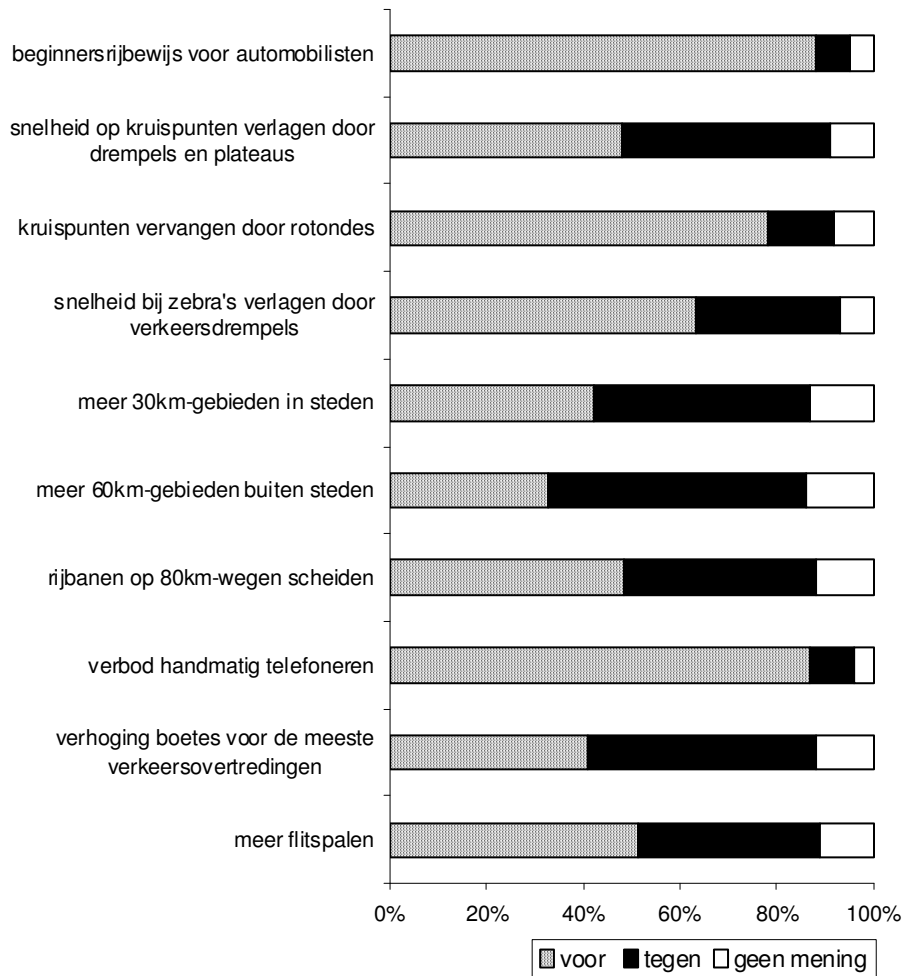
Ongeveer een derde van de respondenten (33%) is in 2009 voor *meer 60km-gebieden buiten de bebouwde kom*. Ruim de helft (54%) van de respondenten is tegen deze maatregel. In 2007 kwamen we exact dezelfde percentages tegen. Over het invoeren van een *snelheidslimiet van 30 km/uur in meer gebieden binnen de bebouwde kom* zijn de meningen in 2009 meer verdeeld; 42% van de respondenten is voorstander en 45% is tegenstander. In 2007 waren deze aantallen nagenoeg gelijk: 42% van de respondenten was voor het aanleggen van meer 30km-gebieden binnen de bebouwde kom en 46% was hier tegen. Ook bij deze maatregelen wijzigen de percentages voor- en tegenstanders sinds 2001 niet veel.

Een groot deel van de ongevallen op 80km-wegen is het gevolg van een foutieve inhaalmanoeuvre. Een maatregel om deze wegen veiliger te maken is *het scheiden van de rijbanen, waardoor inhalen niet mogelijk is*. Het percentage respondenten dat in 2009 voor deze maatregel is, is groter dan het percentage tegenstanders (resp. 49% en 40%). Vergelijken we dit met de voorgaande jaren dan zien we dat alleen in het eerste meetjaar (2001) het percentage tegenstanders groter was. Sindsdien is het dus andersom.

Het in maart 2002 van kracht geworden *verbod op handmatig telefoneren tijdens het autorijden* kan de goedkeuring van de ruime meerderheid van de respondenten wegdragen: 87% van de respondenten is voor deze maatregel en 9% is tegen. Het percentage automobilisten dat voor deze maatregel is onder de respondenten, verschilt significant van het percentage voorstanders dat niet als bestuurder gebruik maakt van de auto (respectievelijk 87% en 84%).

Voor de maatregel *verhoging van de boetes voor de meeste verkeersovertredingen* zijn er in 2009, net zoals in 2007, meer tegenstanders dan voorstanders (resp. 47% en 41%). Ten opzichte van 2007 is het percentage tegenstanders gedaald (van 50% naar 47%) en het percentage voorstanders toegenomen (van 37% naar 41%).

Bij het *plaatsen van meer flitspalen* zien we een opmerkelijke ommekeer. Hadden in 2007 de tegenstanders nog de overhand (56% tegen en 28% voor), in 2009 zijn dit de voorstanders (37% tegen en 51% voor).



Figuur 12.1 Percentage respondenten dat voor of tegen genoemde reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2009.

12.1.2 Meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen

De respondenten is gevraagd om hun mening te geven over meer toepassingen van veertien reeds bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen (zie Bijlage H12, T2 en Figuur 12.2).

De maatregel waarvoor in 2009 verreweg het grootste draagvlak is, is *meer en strengere controle op het rijden onder invloed van alcohol*. Van alle respondenten is 93% voor intensivering van deze maatregel en slechts 3% van de respondenten is hier tegen. Dit draagvlak is nagenoeg gelijk aan voorgaande jaren.

De maatregel om *op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer* in te voeren krijgt steun van 82% van de respondenten. Ook in 2007 was 81% van de respondenten een voorstander van deze maatregel.

De maatregel *meer informatie van de overheid over de verkeersregels* had in 2005 relatief veel draagvlak: driekwart (74%) van de respondenten is voorstander, 8% van de respondenten is tegen deze maatregel. Sinds 2007 is deze maatregel gesplitst in *informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels* en *informatie van de overheid over bestaande verkeersregels*. Het draagvlak voor informatie over nieuwe verkeersregels is in 2009, net zoals in 2007, groter (90%) dan dat voor informatie over bestaande verkeersregels (75%). De percentages zijn bijna hetzelfde als in 2007 (resp. 89% en 75%).

Het aantal voorstanders voor de maatregel *reclameachtige voorlichting van de overheid, gericht op gedragsbeïnvloeding in het verkeer* is in 2009 licht afgenomen (68%) ten opzichte van 2007 (70%).

Ten aanzien van elektronische controle op verschillende overtredingen wijzen de meningen in 2009 in dezelfde richting. Het controleren van de snelheid door *meer trajectcontroles* kan, net als in 2007 op de goedkeuring van een meerderheid van de respondenten (59%) rekenen. Bijna drie op de tien (29%) respondenten zijn tegen deze maatregel. *Het plaatsen van meer roodlicht camera's* heeft een groter draagvlak: 70% van de respondenten is voor deze maatregel en 18% is tegen deze maatregel. Bij deze maatregel zien we een toename van het draagvlak. In 2007 was namelijk 57% een voorstander.

Het *vergroten van het aantal spitsstroken* kan de goedkeuring van het merendeel (68%) van de respondenten wegdragen. 19% van de respondenten is tegen deze maatregel. Het percentage tegenstanders is ten opzichte van 2007 iets toegenomen (16% in 2007)

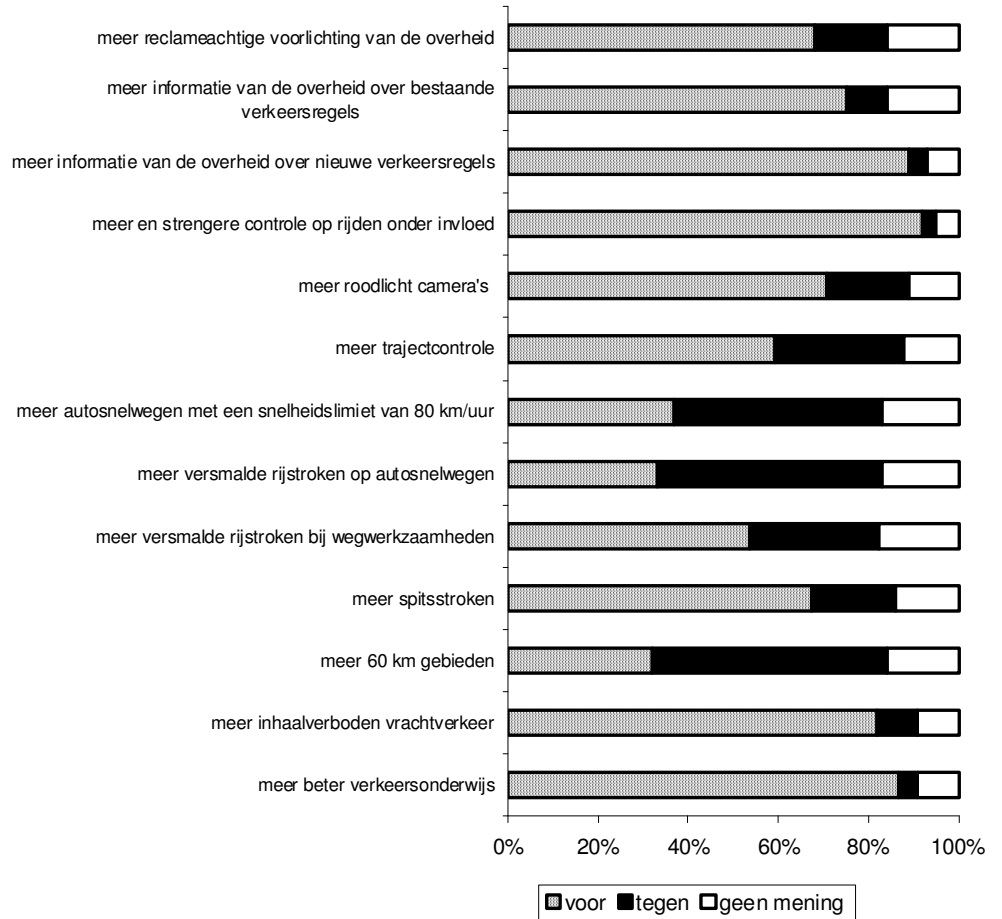
Automobilisten blijken in grotere mate voor deze maatregel te zijn dan respondenten die niet als bestuurder gebruik maken van de auto. Van de automobilisten is 71% voor de maatregel en 17% is ertegen, tegenover 60% voorstanders en 22% tegenstanders onder de respondenten die niet als bestuurder gebruik maken van de auto.

Over *meer autosnelwegen in stedelijk gebied met een snelheidslimiet van 80 km/uur* zijn de meningen verdeeld: 37% van de respondenten is voor deze maatregel en 46% van de respondenten is ertegen.

Deze maatregel kent meer voorstanders onder de respondenten die niet als bestuurder gebruik maken van de auto, dan onder de respondenten die wel autorijden. Van eerstgenoemde groep is 44% voor deze maatregel en 34% tegen. Van de automobilisten is 34% voor de maatregel en 51% tegen.

Daarnaast blijkt leeftijd van de automobilist een rol te spelen: van de jongere automobilisten (18 tot 39 jaar) is een kleiner deel (28%) voor deze maatregel dan van de oudere automobilisten (39 tot 60 jaar en ouder dan 60 jaar, resp. 39% en 48%).

Over het meer toepassen van *versmalde rijstroken* zijn de meningen, zij het iets minder, ook verdeeld. Indien *de rijstroken versmald worden, omdat er wegwerkzaamheden zijn*, is ruim de helft van de respondenten (54%) voor meer versmalde rijstroken en bijna een derde (29%) tegen. De meer algemene maatregel *meer versmalde rijstroken op autosnelwegen* heeft aanzienlijk minder voorstanders: 33% van de respondenten is voor deze maatregel en 50% is ertegen. Kijken we hier naar de voorgaande jaren dan zien we het percentage tegenstanders sinds 2005 telkens toenemen (41% in 2005 en 46% in 2007).



Figuur 12.2 Percentage respondenten dat voor of tegen meer toepassingen van genoemde verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2009.

12.1.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen

Aan de respondenten is gevraagd aan te geven hoe zij tegenover veertien ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen staan (zie *Bijlage H12, T3* en *Figuur 12.3*).

De maatregel die het meest positief beoordeeld wordt door de respondenten is *bestuurders van motorvoertuigen die een grove overtreding hebben begaan, verplicht een cursus laten volgen*. Het overgrote deel van de respondenten (86%) is voor deze educatieve maatregel, en slechts een klein deel (6%) is er tegen. Dit komt overeen met de uitkomsten in 2007: in dat jaar was eveneens 86% van de respondenten voor deze maatregel en 7% tegen. Dit idee is inmiddels gerealiseerd (Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer, EMG, sinds oktober 2008).

Het invoeren van *een verplicht praktijkexamen voor bromfietzers* kan in 2009 ook de goedkeuring van het merendeel van de respondenten (80%) wegdragen. Ruim een op de acht respondenten (13%) is tegen deze maatregel. In vergelijking met 2007 zijn er in 2009 iets minder positieve respondenten te vinden. In 2007 lag het percentage dat voor deze verkeersveiligheidsmaatregel is nog op 82%. In vergelijking met respondenten die geen gebruik maken van de bromfiet, is de mening van bromfietzers over deze maatregel iets minder positief: in 2009 is 63% van de bromfietzers voor deze maatregel, tegenover 81% van de overige respondenten. 29% van de bromfietzers is tegen de maatregel, tegenover 13% van de niet-bromfietzers. Deze verschillen tussen bromfietzers en niet-bromfietzers zagen we in eerdere jaren ook. Het praktijkexamen voor bromfietzers is ook gerealiseerd, sinds maart 2010.

Het *verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiet* vindt 17% van de respondenten een goed idee. Het merendeel (73%) van de respondenten is tegen deze maatregel. Respondenten die gebruik maken van de bromfiet zijn over het algemeen positiever over deze maatregel dan respondenten die geen gebruik maken van de bromfiet (resp. 60% en 16% is voorstander). Onder de bromfietzers zijn voornamelijk de jongeren voor het verhogen van de maximumsnelheid: 81% van de bromfietzers jonger dan 18 jaar is voor de maatregel, tegenover 64% van de 18- tot 35-jarigen, 52% van de 35- tot 60-jarigen en 53% van de 60-plussers. De maximumsnelheid van bromfietzers is sinds april 2008 verhoogd als ze op de rijbaan rijden, en bedraagt nu 45 km/u (zowel binnen als buiten de bebouwde kom)

Naast educatie en handhaving behoren aanpassingen aan het voertuig tot mogelijke manieren om verkeersovertredingen te bestrijden. Een mogelijke maatregel om bumperkleven tegen te gaan is het *verplicht laten installeren van afstandsbepalende apparatuur in personenauto's*. Deze maatregel wordt door een meerderheid (53%) van de respondenten positief, en door 34% negatief beoordeeld.

Het terugdringen van snelheidsovertredingen door *verplichte installatie van één snelheidsbegrenzer in personenauto's* wordt door slechts een kwart (26%) van de respondenten positief beoordeeld. 63% van de respondenten vindt dit geen goede maatregel.

Een maatregel gericht op de leeftijd betreft *het verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar*. De meningen over deze maatregel zijn sterk verdeeld: 41% van de respondenten is voor en 44% van de respondenten is tegen. In vergelijking met 2007 is de mening over deze maatregel in 2007 vrijwel onveranderd: in 2007 was 42% van de respondenten voor deze maatregel en eveneens 42% tegen.

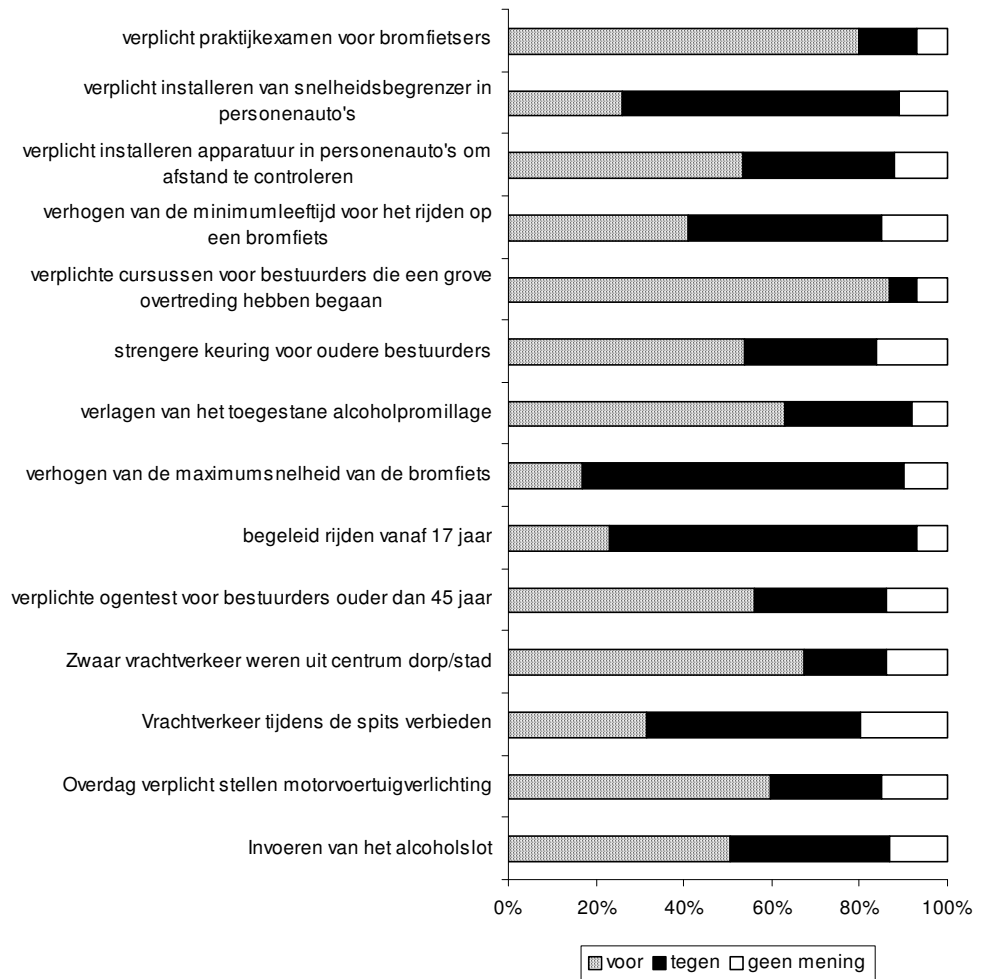
Het *verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar* kan daarentegen slechts op de steun van 16% van de respondenten onder de 18 jaar rekenen, tegenover 38% van de 18- tot 35-jarigen, 44% van de 35- tot 60-jarigen en 59% van de 60-plussers.

In een aantal landen is het jongeren vanaf 17 jaar toegestaan zonder B-rijbewijs, onder begeleiding van een persoon die al langer een B-rijbewijs bezit, auto te rijden. Deze maatregel kan echter op weinig steun van de Nederlandse bevolking rekenen: 23% van de respondenten is voor deze maatregel en 70% is ertegen. Deze maatregel wordt, net zo als in de voorgaande jaren, door de jongste respondenten positiever beoordeeld dan door oudere respondenten: 73% van de respondenten jonger dan 18 jaar is voor deze maatregel, tegenover 22% van de 18- tot 35-jarigen, 20% van de 35- tot 60-jarigen en 19% van de 60-plussers.

Net als jonge weggebruikers vormen oudere verkeersdeelnemers een risicogroep in het verkeer. Meer dan de helft van de respondenten (54%) is in 2009 voor een *strengere keuring voor oudere bestuurders van motorvoertuigen*. Van de ondervraagden is 30% tegen een dergelijke maatregel. Ook in 2007 is de respondenten deze maatregel ter beoordeling voorgelegd. De mening van de respondenten in dat jaar verschilt nauwelijks van de mening in 2009: 52% van de respondenten in 2007 was voor, en 31% was tegen de maatregel.

Een andere maatregel gericht op oudere verkeersdeelnemers is een *verplichte ogentest voor personen ouder dan 45 jaar, die een motorvoertuig besturen*. Ruim de helft (56%) van de respondenten vindt dit een goede maatregel, en 30% is tegen de maatregel. Ondanks dat er nog steeds een meerderheid voorstander is van deze maatregel zien we dat het draagvlak, ondanks de lichte stijging ten opzichte van 2007 (54% voorstanders), wel aan het afkalven is. In 2003 was nog 64% voor deze maatregel en in 2005 61%.

Beide maatregelen worden door oudere automobilisten minder positief beoordeeld dan door jongere automobilisten. Dit verschil is bij de laatstgenoemde maatregel duidelijk kleiner dan bij eerstgenoemde maatregel. Van de 18- tot 35-jarige automobilisten is 73% voorstander van een *strengere keuring van oudere bestuurders van motorvoertuigen*, van de 35- tot 59-jarigen 57% en van de 60-plussers 31%. Van de *verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar* is 62% van de 18- tot 35-jarige automobilisten voorstander, van de 35- tot 60-jarigen 53% en van de 60-plussers 53%.



Figuur 12.3 Percentage respondenten dat voor of tegen genoemde ideeën over verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2009.

Het huidige toegestane alcoholpromillage is 0,5. In 2009 is bijna tweederde (63%) van de respondenten voor het verlagen van de grens van het toegestane alcoholpromillage naar 0,2 promille. Dit is nagenoeg gelijk aan 2007 toen 65% van de respondenten voor deze maatregel was. In 2009 is 29% van de respondenten tegen deze maatregel en in 2007 25%. Het aantal tegenstanders is dus wel licht gestegen.

Automobilisten die hebben aangegeven wel eens onder invloed van meer dan 2 glazen alcohol auto te rijden, zijn zeer negatief ten aanzien van het verlagen van het toegestane alcoholpromillage: slechts 20% van deze automobilisten is voor deze maatregel en 71% is ertegen. Van de automobilisten die aangeven niet onder invloed te rijden is 67% voor deze maatregel en 26% tegen.

De maatregel om *zwaar vrachtverkeer te weren uit het centrum van steden en dorpen* is door 68% van de respondenten positief beoordeeld. 19% van de respondenten is tegen deze maatregel.

De maatregel om *vrachtverkeer tijdens de spits te verbieden* wordt door minder respondenten positief beoordeeld. 32% van de respondenten is voor deze maatregel en 49% is tegen.

Sinds 2007 zijn er twee maatregelen aan de vragenlijst toegevoegd: het overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting en het invoeren van een alcoholslot. Bijna drievijfde (59%) van de respondenten is in 2009 voorstander van de verplichtstelling motorvoertuigverlichting, 25% tegenstander. Deze percentages zijn niet veranderd ten opzichte van 2007. De maatregel dat de motor pas start wanneer uit een blaastest blijkt dat de bestuurder niet teveel gedronken heeft, kan in 2009 rekenen op 50% voorstanders en 36% tegenstanders. Ten opzichte van 2007 zien we het aandeel tegenstanders toenemen (in 2007 nog 31%) en het aandeel voorstanders licht afnemen (in 2007 53%).

12.2 Verschillen tussen provincies

12.2.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen

Wanneer een vergelijking wordt gemaakt tussen de verschillende provincies, zijn er in 2009 significante verschillen met betrekking tot de volgende maatregelen (zie *Bijlage H12, T4*):

- Beginnersrijbewijs voor automobilisten:
 - relatief veel voorstanders in Groningen, Friesland, Gelderland en Flevoland (91%);
 - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland, Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant (87%);
- Snelheid op kruispunten verlagen door aanleg drempels en plateaus:
 - relatief veel voorstanders in Friesland (53%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (41%).
- Kruispunten vervangen door rotondes:
 - relatief veel voorstanders in Limburg (85%);
 - relatief weinig voorstanders in Friesland en Zeeland (74%).
- Snelheid bij zebra's verlagen door aanleg drempels:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant (68%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (56%).
- Meer 30km-gebieden binnen de bebouwde kom:
 - relatief veel voorstanders in Zeeland (49%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (35%).
- Meer 60km-gebieden buiten de bebouwde kom:
 - relatief veel voorstanders in Utrecht en Noord-Brabant (35%);
 - relatief weinig voorstanders in Drenthe en Overijssel (26%).

Scheiden rijbanen op 80km-wegen:

- relatief veel voorstanders in Zuid-Holland (53%);
- relatief weinig voorstanders in Overijssel (38%).
- Verbod op handmatig telefoneren:
 - relatief veel voorstanders in Utrecht (90%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel en Drenthe (84%).
- Verhoging van boetes voor de meeste verkeersovertredingen:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant (44%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (36%).
- Meer flitspalen:
 - relatief veel voorstanders in Utrecht (53%);
 - relatief weinig voorstanders in Drenthe (43%).

12.2.2 Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen

Voor meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen zijn in 2009 de volgende significante provinciale verschillen (zie *Bijlage H12, T5*):

- Meer reclameachtige voorlichting van de overheid:
 - relatief veel voorstanders in Groningen (72%);
 - relatief weinig voorstanders in Gelderland, Utrecht en Limburg (66%).
- Meer informatie van de overheid over bestaande verkeersregels:
 - relatief veel voorstanders in Limburg (79%);
 - relatief weinig voorstanders in Zuid-Holland (73%).
- Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (92%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (87%).
- Meer en strengere controle op rijden onder invloed:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (96%);
 - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (90%).
- Meer roodlicht camera's:
 - relatief veel voorstanders in Flevoland (75%);
 - relatief weinig voorstanders in Friesland (64%).
- Meer trajectcontrole:
 - relatief veel voorstanders in Groningen (64%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (50%).
- Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur:
 - relatief veel voorstanders in Groningen (41%);
 - relatief weinig voorstanders in Flevoland (32%).
- Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen:
 - relatief veel voorstanders in Drenthe (43%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (26%).
- Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden:
 - relatief veel voorstanders in Friesland en Overijssel (59%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (47%).

- Meer spitsstroken:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (72%);
 - relatief weinig voorstanders in Groningen (60%).
- Meer 60 km/uur-gebieden:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant en Utrecht (35%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (23%).
- Op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer
 - relatief veel voorstanders in Zeeland (86%);
 - relatief weinig voorstanders in Drenthe (77%).
- Meer en beter verkeersonderwijs:
 - relatief veel voorstanders in Zeeland (90%);
 - relatief weinig voorstanders in Groningen en Utrecht (83%).

12.2.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen

Met betrekking tot ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen zijn er in 2009 de volgende significante verschillen tussen provincies (zie *Bijlage H12, T6*):

- Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (84%);
 - relatief weinig voorstanders in Friesland (76%).
- Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant (31%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (21%).
- Verplicht installeren van apparatuur voor afstandscontrole:
 - relatief veel voorstanders in Limburg (57%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (46%).
- Verhogen minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Holland (48%);
 - relatief weinig voorstanders in Overijssel (33%).
- Verplichte cursussen voor overtreeders:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (83%);
 - relatief weinig voorstanders in Friesland (70%).
- Strengere keuring voor oudere bestuurders van motorvoertuigen:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (57%);
 - relatief weinig voorstanders in Friesland (46%).
- Verlagen van de grens van het toegestane alcoholpromillage:
 - relatief veel voorstanders in Friesland (70%);
 - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (58%).
- Weren van vrachtverkeer uit het centrum:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant (73%);
 - relatief weinig voorstanders in Drenthe (62%).
- Weren van vrachtverkeer tijdens de spits:
 - relatief veel voorstanders in Gelderland (35%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (27%).

- Verhogen maximumsnelheid van de bromfiets:
 - relatief veel voorstanders in Groningen, Drenthe en Flevoland (20%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (13%).
- Begeleid autorijden zonder rijbewijs vanaf 17 jaar:
 - relatief veel voorstanders in Drenthe (27%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (20%).
- Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar:
 - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant (61%);
 - relatief weinig voorstanders in Groningen, Friesland, Drenthe, Flevoland en Noord-Holland (54%).
- Overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting:
 - relatief veel voorstanders in Drenthe (76%);
 - relatief weinig voorstanders in Limburg (48%).
- Invoeren van het alcoholslot:
 - relatief veel voorstanders in Zeeland (57%);
 - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland en Limburg (46%).

12.3 Conclusies

- Reeds ingevoerde maatregelen waar de meerderheid van de respondenten voor is, zijn:
 - beginnersrijbewijs voor automobilisten;
 - kruispunten vervangen door rotondes;
 - snelheid bij zebra's verlagen door aanleg van verkeersdrempels;
 - verbod op handmatig telefoneren tijdens het rijden;
 - meer flitspalen toepassen.
- Reeds ingevoerde maatregelen waar de meerderheid van de respondenten tegen is, zijn:
 - meer 60 km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom.
- Reeds ingevoerde maatregelen waarover de meningen verdeeld zijn, zijn:
 - snelheid verlagen door verkeersdrempels en plateaus;
 - meer 30km-gebieden binnen de bebouwde kom;
 - rijstroken op 80km/uur-wegen scheiden;
 - verhoging van boetes voor de meeste verkeersovertredingen.

- Over meer toepassingen van reeds bestaande maatregelen zijn de respondenten overwegend positief. Alleen voor de volgende maatregelen zijn er meer tegenstanders dan voorstanders:
 - meer 60km/uur-gebieden;
 - meer versmalde rijstroken;
 - meer autosnelwegen in stedelijk gebied met een snelheidslimiet van 80 km/uur.

- Over ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen zijn de respondenten overwegend positief. De maatregelen waar het merendeel van de respondenten echter tegen is, zijn:
 - verplicht installeren van een snelheidsbegrenzer in personenauto's;
 - verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets;
 - begeleid autorijden zonder rijbewijs vanaf 17 jaar.

De meningen zijn verdeeld over:

- verhogen van de minimum leeftijd voor het rijden op een bromfiets;
- strengere keuring van oudere bestuurders van motorvoertuigen;
- verplichte ogentest voor personen ouder dan 45 jaar die een motorvoertuig besturen;
- verbieden van vrachtverkeer tijdens de spits;
- invoering van een alcoholslot.

Bijlage A Vragenlijst