

## **PROV 2011**

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid

Datum        31 augustus 2012  
Status



## Colofon

Titel	PROV 2011
Opdrachtgever	Directoraat-Generaal Mobiliteit
Uitgegeven door	Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, afdeling Veiligheid
Informatie	DVS-loket
Telefoon	088-7982555
Email	<a href="mailto:dvsloket@rws.nl">dvsloket@rws.nl</a>
Projectleider DVS	Iris de Jong
Uitgevoerd door	TNS Nipo
Auteurs	De heer S. Duijm, TNS Nipo Mevrouw J. de Kraker, TNS Nipo De heer M. Schalkwijk, TNS Nipo Mevrouw L. Boekwijt, TNS Nipo De heer R. Zandvliet, TNS Nipo
Datum van publicatie	Augustus 2012
Status	Concept
Versienummer	1.0
Copyright	Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft 2012

Exemplaren downloaden via [www.verkeerenwaterstaat.nl](http://www.verkeerenwaterstaat.nl)

## Inhoud

Samenvatting 7

<b>1</b>	<b>Inleiding 12</b>
1.1	Functies van het PROV 12
1.2	Onderwerp van onderzoek 12
1.3	Steekproeftrekking 13
1.4	Respons 15
1.5	Generaliseerbaarheid 15
1.6	Statistische analyse 17
<b>2</b>	<b>Verkeersongevallen 18</b>
2.1	Landelijk beeld zelf gerapporteerde verkeersongevallen 18
2.2	Achtergrondkenmerken en ongevalrisico 26
2.3	Conclusies 38
<b>3</b>	<b>Politietoezicht 40</b>
3.1	Landelijk beeld van staandehoudingen, bekeuringen en pakkansen 40
3.1.1	Staanhoudingen 40
3.1.2	Bekeuringen 42
3.1.3	Subjectieve pakkans 46
3.2	Bekeuringen en subjectieve pakkans: verschillen tussen provincies 49
3.3	Achtergrondkenmerken en bekeuringen 52
3.4	Belang verkeerscontroles 57
3.5	Ongevallen en bekeuringen 60
3.6	Conclusies 60
<b>4</b>	<b>Rijsnelheden 63</b>
4.1	Landelijk beeld rijksnelheden en gedragsmotieven 63
4.1.1	Zelfgerapporteerde rijksnelheden naar wegtype 63
4.1.2	Zelfgerapporteerde rijksnelheden naar hoofddoel autogebruik 68
4.2	Beeld zelfgerapporteerde rijksnelheden en gedragsmotieven per provincie 72
4.2.1	Zelfgerapporteerde rijksnelheden 72
4.2.2	Gedragsmotieven 73
4.3	Achtergronden van snelheidsovertredingen 74
4.3.1	Limietvolgers, notoire en incidentele overtreeders 74
4.3.2	Mate van snelheidsovertredingen en achtergrondkenmerken 76
4.4	Beoordeling essentiële kenmerken van 60 km- en 80 km- gebieden 76
4.5	Snelheid en ongevallen 79
4.6	Conclusies 80
<b>5</b>	<b>Rijden onder invloed 83</b>
5.1	Landelijk beeld 83
5.2	Verschillen tussen provincies 86
5.3	Achtergrondkenmerken 87
5.4	Gevaar van rijden onder invloed 88
5.5	Ongevalbetrokkenheid 88
5.6	Gebruik van medicijnen en drugs 89

5.7	Conclusies 90
<b>6</b>	<b>Beveiligingsmiddelen 93</b>
6.1	Autogordels 93
6.1.1	Landelijk beeld gordelgebruik en gedragsmotieven 93
6.1.2	Verschillen tussen provincies 98
6.1.3	Gordelgebruik en ongevalbetrokkenheid 100
6.2	Kinderbeveiligingsmiddelen 100
6.2.1	Landelijk beeld gebruik kinderbeveiligingsmiddelen 100
6.2.2	Achtergrondkenmerken 102
6.3	Conclusies 104
6.3.1	Autogordels 104
6.3.2	Kinderbeveiligingsmiddelen 105
<b>7</b>	<b>Risicoperceptie en risicogedrag 107</b>
7.1	Risicoperceptie 107
7.2	Confrontaties met negatief weggedrag 110
7.3	Telefoneren tijdens het autorijden 113
7.4	Reacties (o.a. agressie) op gevaarlijk gedrag van anderen 114
7.5	Conclusies 115
<b>8</b>	<b>Motorrijders 118</b>
8.1	Landelijk beeld 118
8.2	Conclusies 122
<b>9</b>	<b>Bromfietzers 124</b>
9.1	Gedrag en gedragsmotieven gebruik van bromfiets 124
9.1.1	Gebruiksfrequentie 124
9.1.2	Het bromfietsrijbewijs 126
9.1.3	Gebruiksdoelen 127
9.1.4	Rijsnelheid 128
9.1.5	Valhelmgebruik 129
9.2	Ongevallen 130
9.3	Conclusies 131
<b>10</b>	<b>Snorfietzers 134</b>
10.1	Landelijk beeld frequentie en achtergronden van gebruik 134
10.2	Ongevallen 139
10.3	Conclusies 140
<b>11</b>	<b>Fietzers 142</b>
11.1	Landelijk beeld 142
11.1.1	Gebruik 142
11.1.2	Gebruiksdoel 144
11.1.3	Ongevallen en achtergrondkenmerken 145
11.1.4	Fietsverlichting 146
11.2	Verschillen tussen provincies in gedrag en motieven 148
11.2.1	Gebruiksfrequentie 148
11.2.2	Fietsongevallen 148
11.2.3	Gebruiksdoel 149
11.2.4	Fietsverlichting 149

11.3 Conclusies 149

**12 Elektrische fiets 152**

12.1 Landelijk beeld 152

12.1.1 Gebruik 152

12.1.2 Ongevallen en achtergrondkenmerken 153

12.1.3 Fietsverlichting 153

12.2 Conclusies 155

**13 Veiligheidsmaatregelen 157**

13.1 Landelijk beeld 157

13.1.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen 157

13.1.2 Meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen 160

13.1.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen 164

13.2 Verschillen tussen provincies 168

13.2.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen 168

13.2.2 Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen 170

13.2.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen 171

13.3 Conclusies 172

## Samenvatting

In dit rapport wordt verslag gedaan van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid over het jaar 2011 (PROV 2011). Het PROV is van 1990 tot en met 1995 jaarlijks en met ingang van 1997 tweejaarlijks afgenomen. Het onderzoek is nu voor de veertiende 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 2011 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 18.388 vragenlijsten uitgezet.

De geselecteerde groep heeft in april/mei 2012 de enquête ontvangen. De vragen over het verkeer, die in de PROV-enquête zijn gesteld, hebben betrekking op het jaar 2011. Het responspercentage m.b.t. de enquête bedraagt 57%.

De belangrijkste resultaten van het PROV 2011 zijn de volgende:

### *Verkeersongevallen*

Het gemiddelde aantal zelfgerapporteerde verkeersongevallen is in 2011 gedaald ten opzichte van 2009. De daling 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 2009. Het ongevalrisico voor de verschillende vervoerwijzen wijkt, uitgezonderd vrachtautobestuurders, niet significant af van dat van 2009. Net als in voorgaande jaren blijken bromfietzers – in vergelijking met automobilisten, motorrijders, bestelwagenbestuurders, fietsers en snorfietsen – het hoogste ongevalrisico te hebben. Dit risico is in 2011 echter wel significant gedaald ten opzichte van 2009. 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*

Drie op de tien respondenten zeggen in 2011 één of meer bekeuringen te hebben ontvangen voor verkeersovertredingen, in 2009 was dit nog een op de 4. Ruim een vijfde van de automobilisten geeft aan in 2011 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 2009 is enkel op 30km-wegen, de gemiddelde zelfgerapporteerde snelheid afgenomen. Bij de overige wegen is het nagenoeg stabiel of sprake van een kleine stijging.

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, uit veiligheidsoverwegingen, omdat het nu eenmaal verplicht is, 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 2011 het vaakst bij een ongeval betrokken, maar hun ongevalsrisico is niet hoger.

Ook in 2011 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 2009. Ook in 2011 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 2011 is in vergelijking met 2009 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, net als in 2009, in 2011 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 2011 bij respectievelijk 9,6 en 9,7 van de 10 ritten binnen en buiten de bebouwde kom de gordel gedragen. Achterin de auto wordt binnen de bebouwde kom bij 8,1 van de 10 ritten en buiten de bebouwde kom bij 8,3 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 2009, door zes op de tien automobilisten veilig vervoerd.

### *Risicoperceptie en risicogedrag*

Rijden door rood licht en rijden onder invloed van drugs en/of alcohol zijn gedragingen die door meer dan de helft van de bevolking als (zeer) gevaarlijk worden beschouwd. Handenvrij telefoneren in de auto, het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook 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 (70%) 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 2011 is gemiddeld 1 op de 30 motorrijders betrokken bij een motorongeval. Hiermee is het gemiddelde aantal motorongevallen niet significant veranderd ten opzichte van 2009. Het ongevalrisico bedraagt in 2011 9,5 ongevallen per miljoen motorkilometers, dit is ongeveer gelijk gebleven ten opzichte van 2009.

### *Bromfietzers*

Het actieve bromfietsgebruik is sinds 1990 afgenomen. In 2011 gebruikte circa 1 op 38 verkeersdeelnemers van 16 jaar en ouder tenminste één keer per maand de bromfiets.

Het gemiddeld aantal ongevallen onder bromfietzers is in 2011 0,090 per bromfietser en ligt iets onder het niveau van 2007 en 2009. 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 bromfietrijbewijs is afgenomen. In 2011 bedraagt de gemiddelde snelheid van actieve bromfietzers 44 km/uur binnen de bebouwde kom en 53 km/uur buiten de bebouwde kom. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom is de gemiddelde rijnsnelheid ten opzichte van 2009 gestegen en ligt weer op het niveau van 2007. In 2011 wordt bij 95% van de lange ritten en bij 94% van de korte ritten de valhelm gedragen. Het draagpercentage lijkt in 2011 ten opzichte van voorgaande jaren een stijgende lijn te vertonen. Men draagt de valhelm vooral uit verplichting. Het motief uit gewoonte wordt dit jaar vaker genoemd dan in 2009. Motieven om de valhelm niet te dragen hebben voornamelijk betrekking op het oncomfortabele karakter ervan.

#### *Snorfietzers*

De Spartamet wordt in 2011 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. De snelheidslimiet wordt door alle leeftijdsgroepen overschreden.

#### *Fietzers*

Het gemiddeld aantal ongevallen per fietser vertoonde tot 1999 een daling. Tussen 2005 en 2011 is het gemiddeld aantal fietsongevallen weliswaar lager dan in 2001, maar nog steeds veel hoger dan in 1999. Net als in 2009 was ongeveer 3% van de fietsers in 2011 bij een ongeval betrokken, terwijl dit in 1999 iets meer dan 1% van de fietsers was.

Het overgrote deel van de fietsers heeft in 2011 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.

#### *Elektrische fietser*

Voor het eerst is ook het gebruik van de elektrische fiets uitgevraagd. In 2011 legden voornamelijk ouderen (boven de 50 jaar) gemiddeld de meeste kilometers af. De belangrijkste motieven om gebruik te maken van de elektrische fiets zijn voor *privégebruik* (65%) en *vakantie* (40%).

Het gemiddeld aantal ongevallen voor gebruikers van een elektrische fiets ligt op 0,010. Het ongevalsrisico lag op 8,7.

Het overgrote deel van de ondervraagden heeft in 2011 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 onderstaande maatregelen op relatief veel voorstanders rekenen:

- beginnersrijbewijs voor automobilisten;
- verbod op handmatig telefoneren tijdens het rijden;
- kruispunten vervangen door rotondes;
- snelheid bij zebra's verlagen door aanleg van verkeersdrempels;
- meer flitspalen toepassen;
- meer roodlichtcamera's installeren;
- verhoging van de maximumsnelheid op de autosnelweg naar 130 km/u.

Minder draagvlak is er voor:

- verhoging van de boetes van de meeste overtredingen;
- begeleid autorijden zonder rijbewijs vanaf 17 jaar;
- meer 60 km/uur-gebieden buiten de bebouwde kom.

Over *meer* toepassingen van reeds bestaande maatregelen zijn de respondenten overwegend positief. Alleen voor de volgende maatregelen zijn er meer tegenstanders dan voorstanders:

- meer wegen in landelijk gebied waar niet harder dan 60 km/uur wordt gereden;
- meer versmalde rijstroken;
- meer autosnelwegen in stedelijk gebied met een snelheidslimiet van 80 km/uur.

Ook wat betreft ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen zijn de respondenten overwegend positief. De maatregelen waar het merendeel van de respondenten echter tegen is, zijn:

- weglaten van verkeersborden om zo het regelen van het verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers;
- verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets;
- verplicht installeren van een snelheidsbegrenzer in personenauto's;
- vrachtverkeer tijdens spits verbieden.

# 1 Inleiding

## 1.1 Functies van het PROV

In dit rapport wordt verslag gedaan van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid over het jaar 2011 (PROV 2011). Het PROV is van 1990 tot en met 1995 jaarlijks en met ingang van 1997 tweejaarlijks afgenomen. Het onderzoek is nu voor de veertiende 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 2011 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 elektrische fiets, de snorfiets, de bromfiets en de motor
9. Risicoperceptie
10. Mening over verkeersveiligheidsmaatregelen

De PROV-enquête van 2011 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 2011 een gelijkmatig<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> 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 23.222 personen gereageerd op deze oproep, iets minder dan bij PROV 2009. Hiervan hebben 14.394 personen zich schriftelijk opgegeven en 8.828 via internet.

In de tweede wervingstrap zijn in totaal 18.388 vragenlijsten uitgezet. De volgende instrumenten zijn hierbij ingezet, afhankelijk van de uitkomst van de 1e trap<sup>2</sup>:

- E-mail of brief met weblink naar vragenlijst      n = 13.258
- Papieren vragenlijst                                      n = 5.130
- Totaal    n = 18.388

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 (blauw kenteken);
  - e. bromfiets (geel kenteken);
  - 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 2012 de enquête ontvangen. De vragen over het verkeer, die in de PROV-enquête zijn gesteld, hebben betrekking op het jaar 2011.

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 18.388 personen aan wie de enquête april/mei 2012 is toegestuurd, hebben 11.261 personen de vragenlijst ingevuld en geretourneerd. Het responspercentage bedraagt 56%. In tabel 1.1 is deze respons weergegeven, uitgesplitst naar provincie.

Tabel 1.1 Responspercentages van de totale ongewogen steekproef van 2011 per provincie.

provincie	aantal uitgezet*)	aantal geretourneerd	responspercentage
Groningen	1.275	732	57
Friesland	1.275	729	57
Drenthe	1.275	744	58
Overijssel	1.275	670	53
Gelderland	1.275	704	55
Flevoland	1.275	704	55
Utrecht	1.750	1.016	58
Noord-Holland	1.275	679	53
Zuid-Holland	3.888	2.230	57
Zeeland	1.275	778	61
Noord-Brabant	1.275	699	55
Limburg	1.275	723	57
totaal	18.388	11.261	56

\*) 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 rijbewijsbezit<sup>3</sup> (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 jaar en ouder oververtegenwoordigd in de steekproef. Mannelijke 50-plussers en vrouwen tussen de 50 en 64 jaar die niet in het bezit zijn van het B-rijbewijs, zijn duidelijk oververtegenwoordigd in de steekproef.

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 2011 hebben de gegevens over leeftijd en sekse betrekking op het jaar 2011. 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 708 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 2011 en 2009 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

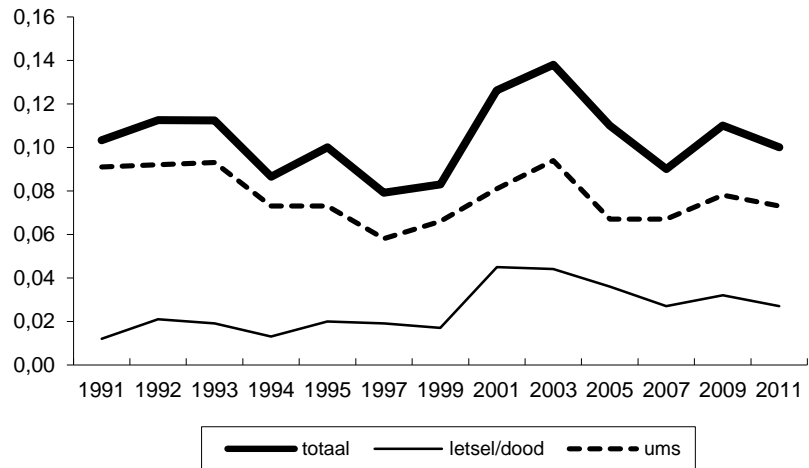
In dit hoofdstuk komt de ontwikkeling van de ongevalbetrokkenheid (het gemiddelde aantal verkeersongevallen) en het ongevalrisico (het gemiddelde aantal verkeersongevallen per miljoen kilometer) aan de orde. Verkeersongevallen zijn in de enquête van het PROV 2011 gedefinieerd als: 'een botsing of een 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 zelf gerapporteerde verkeersongevallen

Het gemiddelde aantal zelf gerapporteerde verkeersongevallen is in 2011 significant gedaald ten opzichte van 2009 (zie *Figuur 2.1* en *Bijlage H2, T1*). De daling doet zich zowel voor in de ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) als in de ongevallen met letsel of de dood als gevolg.

Het overgrote deel (91%) van de respondenten geeft aan geen ongeval te hebben gehad in 2011. Van de respondenten die betrokken waren bij een ongeval ging het bij 8% 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, 2% met letsel of dodelijke afloop.



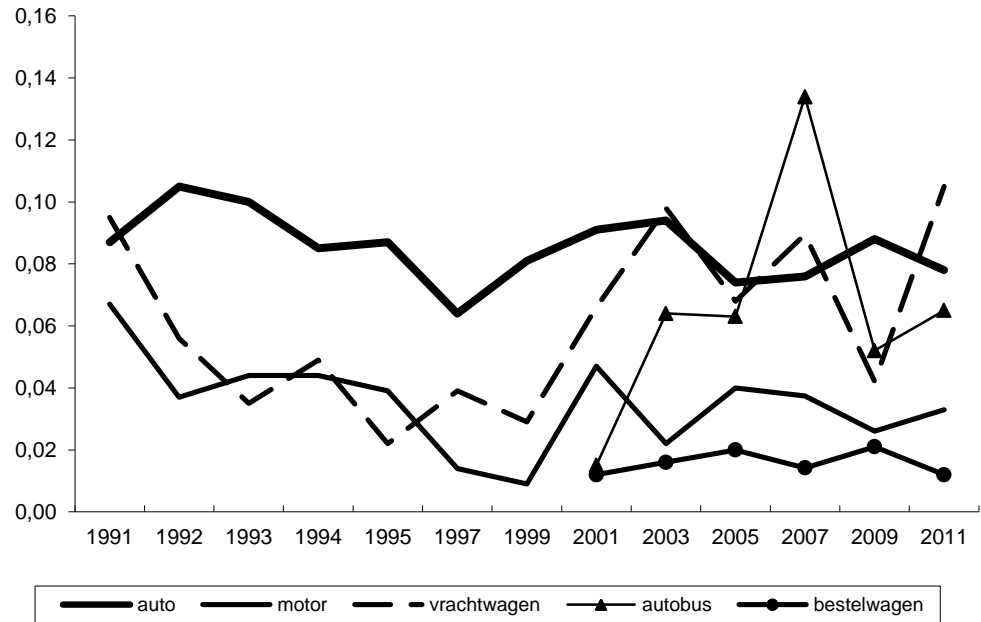
*Figuur 2.1 Gemiddelde aantal verkeersongevallen (totaal), gemiddelde aantal verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade en gemiddelde aantal verkeersongevallen met letsel of dood als gevolg, in 1991 tot en met 2011.*

In 2011 vond 5.1% van de gerapporteerde ongevallen in het buitenland plaats. Van alle gereden autokilometers is 9.9% in het buitenland afgelegd.

**Ongevallen naar vervoerwijze**

Uitgesplitst naar vervoerwijze is het gemiddelde aantal gerapporteerde ongevallen zeer wisselend door de jaren heen, alleen voor vrachtauto's is dit aantal significant gestegen.

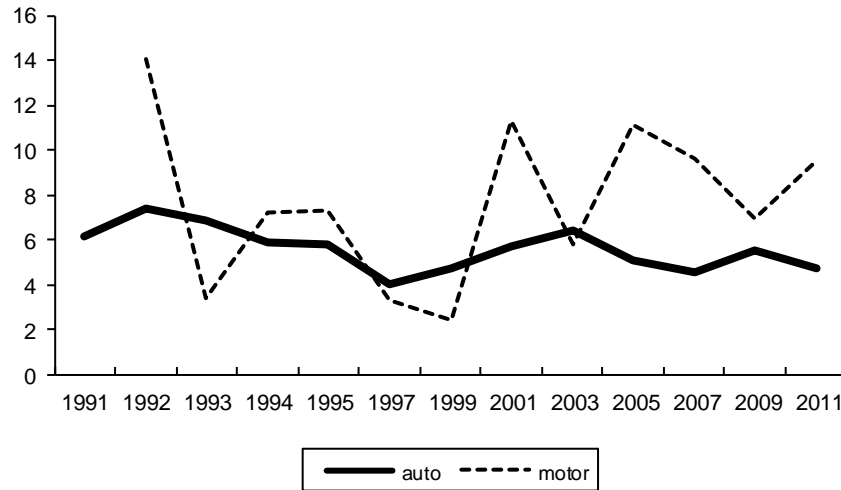
In *Figuur 2.2 (en Bijlage H2, T3)* is het gemiddelde aantal ongevallen van automobilisten, motorrijders en bestuurders van vrachtwagen, autobus en bestelwagen vanaf 1991 weergegeven.



Figuur 2.2 Gemiddelde aantal verkeersongevallen, naar vervoerwijze, in 1991 tot en met 2011.

Omdat in de enquête van het PROV 2011 aan automobilisten en motorrijders gevraagd is hoeveel kilometer zij in 2011 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.

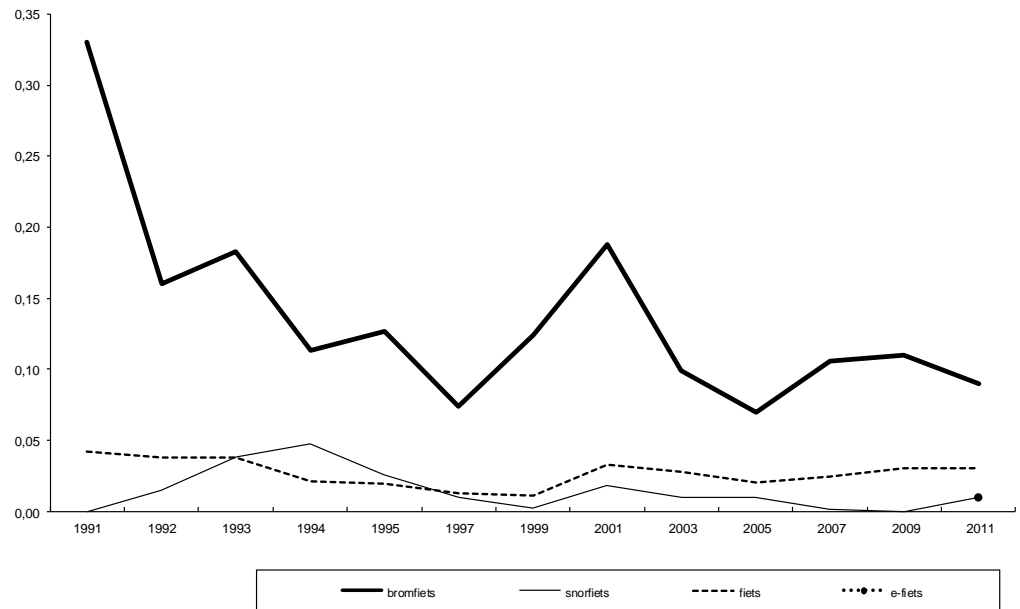
Het ongevalrisico van automobilisten is 4,7 en dat van motorrijders 9,5 (zie *Figuur 2.3* en *Bijlage H2, T3*). Voor de automobilisten betekent dit een afname van 5,5 in 2009 naar 4,7 in 2009, voor motorrijders een toename van 6,9 in 2009 naar 9,5 in 2011. Beide veranderingen zijn niet significant. Na een jaar van onderbreking is het ongevalrisico voor automobilisten weer gedaald. Over de lang blijft de trend met een dalend ongevalrisico vanaf 1991 zichtbaar. Na een aantal jaar van daling in het ongevalrisico voor motorrijders is dit aantal ten opzichte van 2009 weer gestegen. Het ongevalrisico van motorrijders fluctueert sterk door 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 1991 tot en met 2011.

De ongevalbetrokkenheid van bromfietzers is, in vergelijking met die van snorfietzers, fietsers en de elektrische fiets (sinds 2011 opgenomen in de vragenlijst), 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 2011 is de ongevalbetrokkenheid gedaald ten opzichte van 2009.

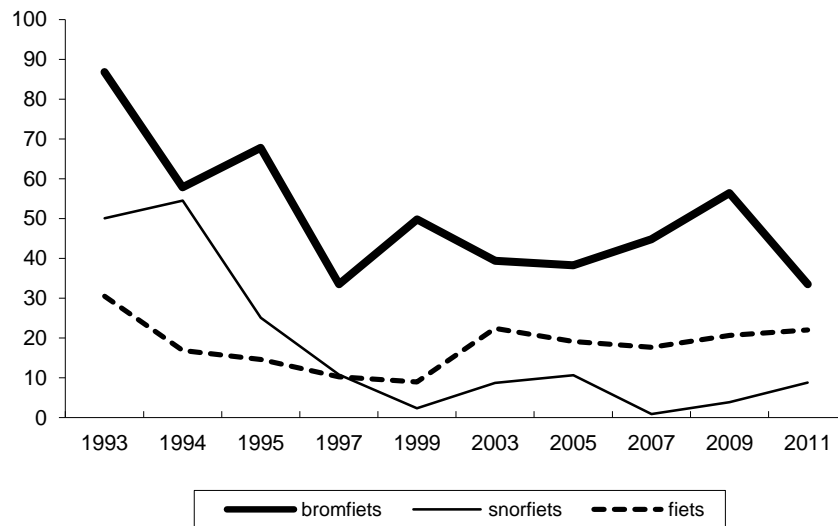
De trendlijnen voor wat betreft ongevalbetrokkenheid van snorfietzers en fietsers vertonen eveneens een fluctuerend beeld. Ze hebben met elkaar gemeen dat er, net zoals het geval was voor bromfietzers, sprake is van een 'piek' in 2001. De toename voor fietsers en snorfietzers in 2011 is niet significant.



Figuur 2.4 Gemiddelde aantal verkeersongevallen, naar vervoerwijze, in 1990 tot en met 2011.

Wanneer gecorrigeerd wordt voor het aantal kilometers dat (e-)fietsers, brom- en snorfietzers in 2011 hebben gereden, blijken bromfietzers net als in eerdere jaren het grootste ongevalrisico te hebben (33,9 ongevallen per miljoen kilometer; zie *Bijlage H2, T3* en *Figuur 2.5*). Het ongevalrisico van bromfietzers is significant afgenomen van 56,4 in 2009 tot 33,9 in 2011. Het ongevalrisico van de snorfiet is significant toegenomen van 3,9 in 2009 tot 8,8 in 2011, dit is meer dan een verdubbeling. Het ongevalrisico bij gebruikers van een elektrische fiets (voor het eerst uitgevraagd in 2011) ligt op 8,7, ongeveer gelijk aan dat van de snorfiet.

Het ongevalrisico van fietsers is licht gestegen ten opzichte van 2009, dit verschil is niet significant.



Figuur 2.5 Gemiddelde aantal ongevallen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1993 tot en met 1999 en van 2003 tot en met 2011.

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 2011 nauwelijks bij ongevallen betrokken. Dit geldt zowel in absolute als in relatieve zin<sup>4</sup> (zie *Bijlage H2, T3*).

Het gemiddelde aantal verkeersongevallen van voetgangers in 2011 is 0,000. 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 2011, uitgesplitst naar vervoerswijze. 1% van de automobilisten en vrachtautochauffeurs geven aan meer dan één ongeval te hebben gehad. Bij autobusbestuurders is dit 2%, bij andere vervoersmiddelen hebben respondenten niet meer dan één ongeval gehad.

Van de bromfietsers en vrachtwagenchauffeurs heeft 9% in 2011 één ongeval gehad, van de autobestuurders 7% en van de motorrijders 3%. Bij de overige vervoerswijzen was 2% of minder betrokken bij een ongeval.

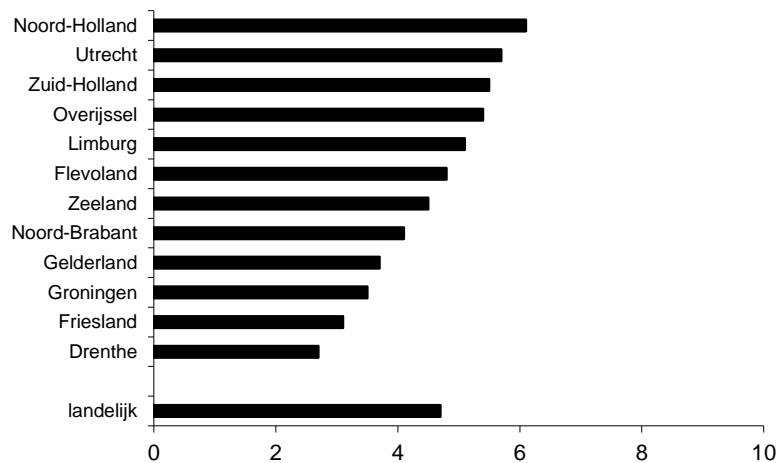
4 In absolute gaat het om aantallen tussen de 48 en 156. Omdat deze aantallen klein zijn ten opzichte van het aantal betreffende verkeersdeelnemers is het gemiddeld aantal ongevallen hier verwaarloosbaar.

### Provinciale verschillen

Voor het ongevalrisico onder bestuurders van personenauto's zijn in 2011 verschillen tussen provincies gevonden (zie *Bijlage H2, T5* en *Figuur 2.6*).

De grootste daling ten opzichte van 2009 is het ongevalrisico in Gelderland, dat is gedaald van 6,3 naar 3,7.

Het ongevalrisico in Utrecht is ook afgenomen en is nu 5,7. Noord-Holland kent een hoger ongevalrisico van 6,1. Ook Zuid-Holland (5,5) en Overijssel (5,4) kennen een relatief groot ongevalrisico. Het risico is relatief klein voor automobilisten in Drenthe (2,7) en Friesland (3,1).

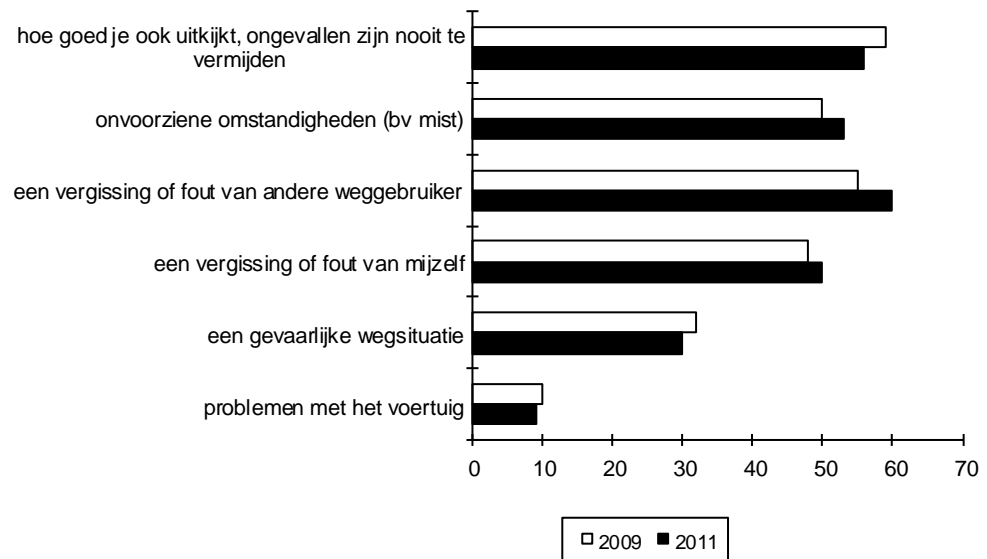


*Figuur 2.6 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar provincie, in 2011.*



### Oorzaken verkeersongevallen

In de PROV-enquête is naar de mening van respondenten gevraagd over de oorzaak van ongevallen. Ten opzichte van 2009 is nauwelijks anders geantwoord. De oorzaken die het vaakst worden genoemd zijn een *vergissing of fout van andere weggebruikers* (60%) en *ongevallen zijn nooit te vermijden* (56%) (zie Bijlage H2, T6 en Figuur 2.8).



Figuur 2.8 Percentage respondenten dat bovenstaande zaken aanwijst als voorname oorzaken van betrokkenheid bij een ongeval, in 2009 en 2011.

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* een voorname oorzaak is van ongevallen en dat *ongevallen niet te vermijden* zijn. Naarmate de verkeersdeelnemer hoger is opgeleid, is hij of zij 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

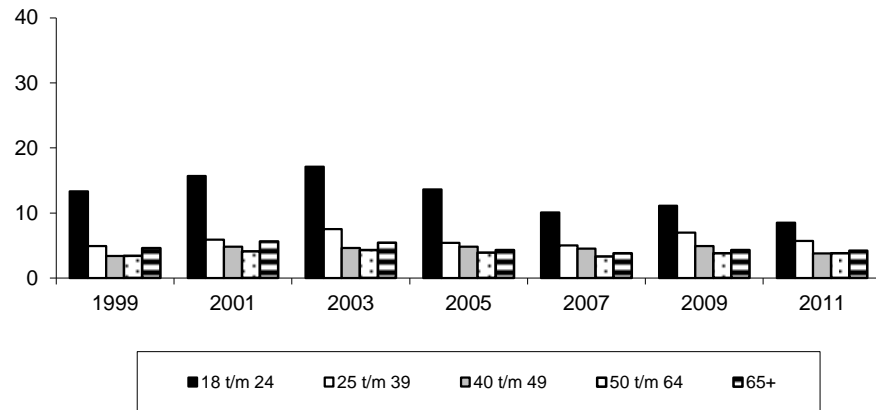
In het PROV is gevraagd naar het aantal kilometers dat men jaarlijks rijdt met de auto, motor, bestelwagen, fiets, brom- en snorfiets, zodat uitspraken kunnen worden gedaan over de kans van deze bestuurders op een ongeval wanneer gecorrigeerd is voor het aantal kilometers dat zij jaarlijks afleggen. In dit hoofdstuk wordt voornamelijk aandacht besteed aan het 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 verwijzen wij 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 geweest 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 2011.

### Rijervaring

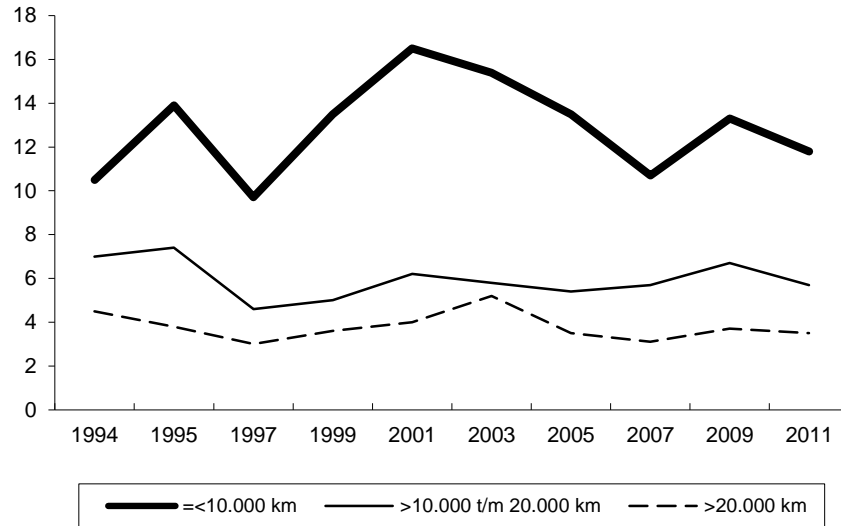
Zowel de verkeersprestatie van een automobilist als het aantal jaren dat een automobilist in het bezit is van een B-rijbewijs kunnen beschouwd worden als een indicatie van de ervaring die een automobilist met autorijden heeft. De relatie die beide factoren met ongevalrisico hebben wordt hieronder beschreven.

### Verkeersprestatie

De gemiddelde verkeersprestatie van respondenten die als bestuurder gebruik maken van de auto is in 2011 16.463 km. Dat is significant hoger dan in 2009 (16.064 kilometer). De kilometers zijn in 2011 als volgt verdeeld over de verschillende gebruiksdoelen:

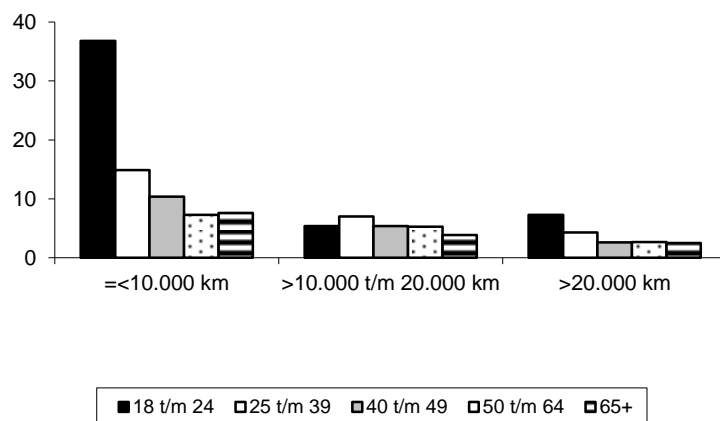
- Woon-werkverkeer: 30%
- Zakelijk verkeer: 13%
- Privéverkeer (familiebezoek, boodschappen doen, vakantie e.d.): 58%.

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 2011 het ongevalrisico van automobilisten die 10.000 kilometer of minder per jaar rijden significant groter dan van automobilisten die tussen de 10.000 tot en met 20.000 kilometer of meer dan 20.000 kilometer per jaar afleggen (resp. 11,8; 5,7 en 3,5 ongevallen per miljoen kilometer).



Figuur 2.10 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar jaarkilometrage, in 1994 tot en met 2011.

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). De verschillen tussen het ongevalrisico van de leeftijdscategorieën bij 10.000 t/m 20.000 km en 20.000 km of meer zijn niet significant.



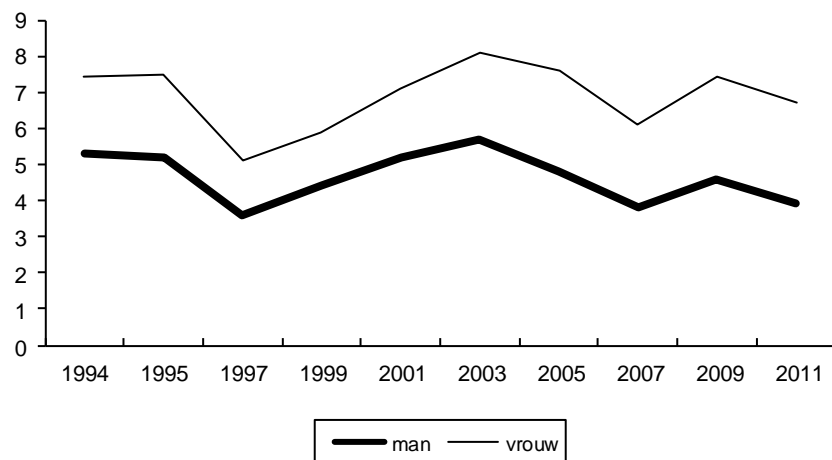
Figuur 2.11 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar jaarkilometrage en leeftijd, in 2011.

### 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).

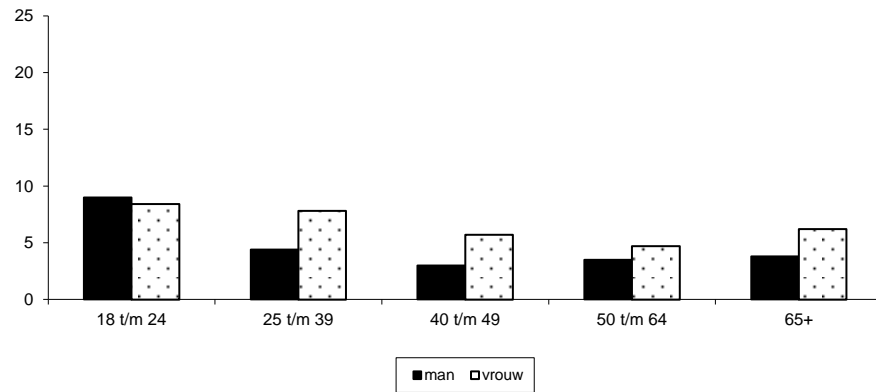
### Sekse

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 2011 zijn mannelijke automobilisten bij gemiddeld 3,9 ongevallen per miljoen kilometer betrokken geweest, en vrouwelijke bestuurders bij gemiddeld 6,7 ongevallen per miljoen kilometer.



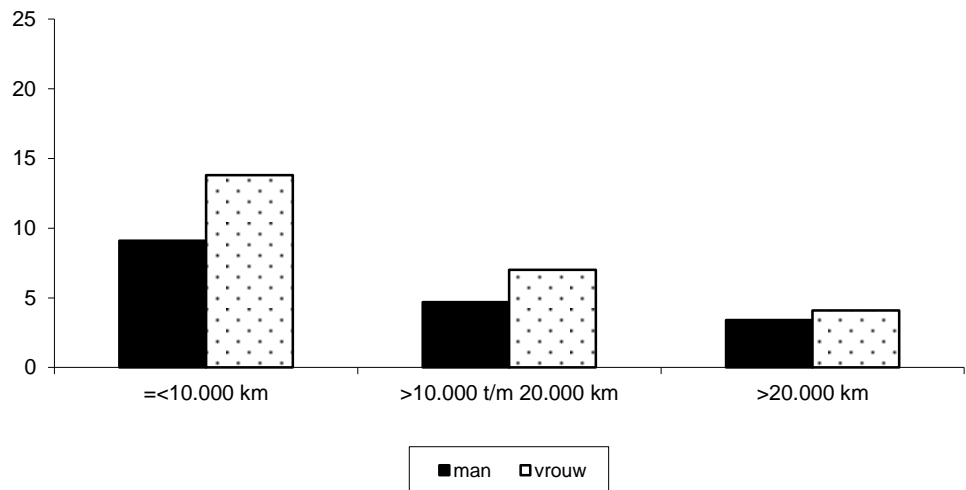
*Figuur 2.12 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar sekse, in 1994 tot en met 2011.*

Het sekseverschil in ongevalrisico is significant voor de leeftijdsgroepen 25-39, 40-64 en 65 jaar en ouder (zie *Bijlage H2, T12* en *Figuur 2.13*). In 2009 was dit verschil ook waarneembaar in de leeftijdsgroep 18-24 jaar.



Figuur 2.13 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar sekse en leeftijd, in 2011.

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. (zie Bijlage H2, T13 en Figuur 2.14).

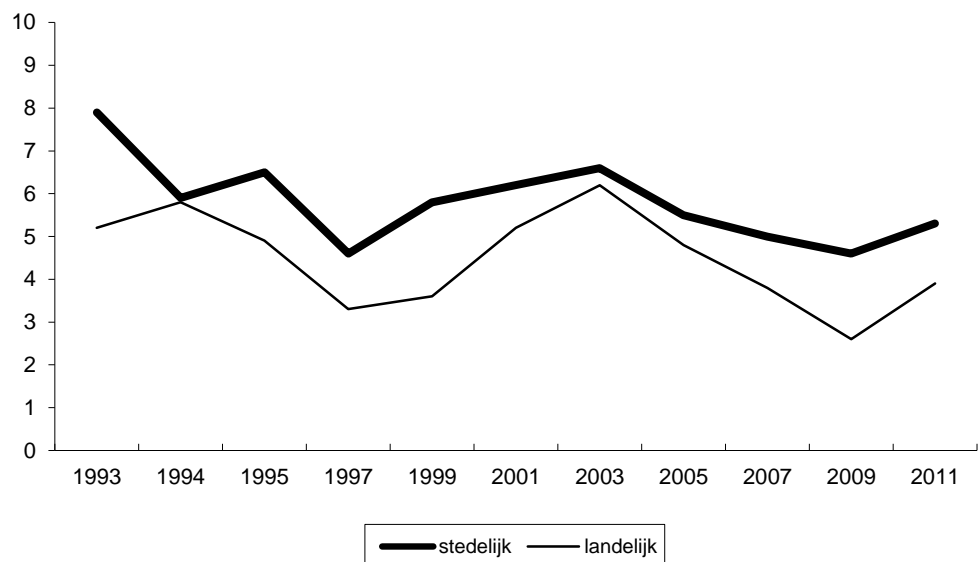


Figuur 2.14 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar sekse en jaarkilometrage, in 2011.

### 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 toegevoegd<sup>5</sup>.

Ten opzichte van 2009 is het verschil in ongevalrisico tussen stedelijk en landelijk gebied in 2011 afgenomen, maar net als in 2009 is het verschil weer significant. Het ongevalrisico van automobilisten woonachtig in stedelijk gebied was in 2011 5,3 ongevallen per miljoen kilometer en in landelijk gebied 3,9 (zie *Bijlage H2, T14* en *Figuur 2.15*).



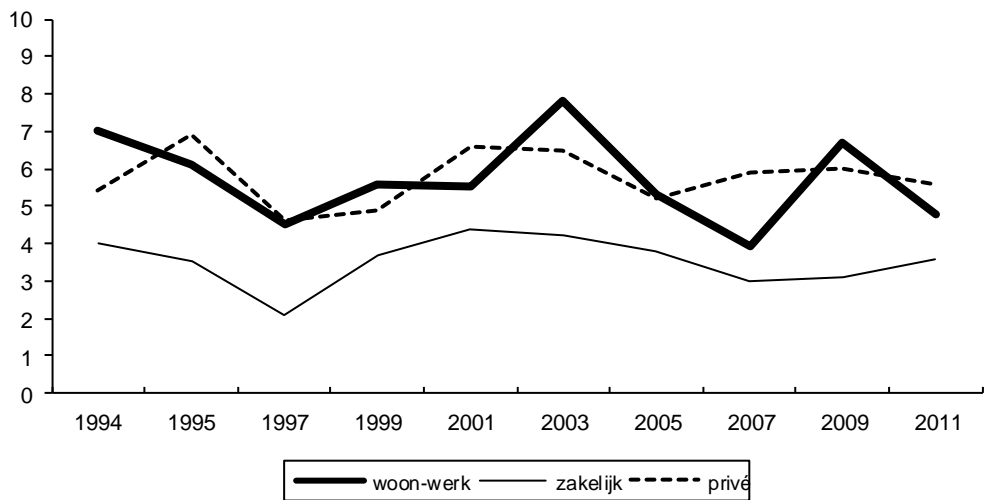
*Figuur 2.15 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar woonomgeving, in 1993 tot en met 2011.*

### Hoofddoel autogebruik

Net als bij voorgaande PROV-metingen is in 2011 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. 3,6; 5,6 en 4,8 ongevallen per miljoen kilometer; zie *Bijlage H2, T15* en *Figuur 2.16*).

<sup>5</sup> 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.

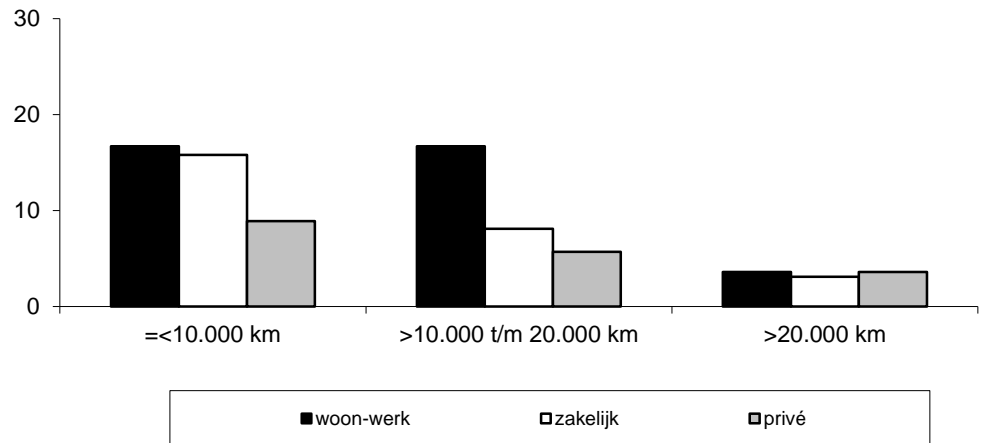
Voor het hoofdmotief 'woon-werk' is het ongevalrisico gedaald ten opzichte van 2009. De dalende trend van het ongevalrisico sinds 2001 voor het zakelijk reismotief is in 2009 onderbroken en in 2011 opnieuw gestegen.



Figuur 2.16 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar hoofddoel autogebruik, in 1994 tot en met 2011.

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 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 (3,6) en privé (3,6) iets groter is dan voor zakelijk verkeer (3,1). Bij bestuurders die 10.000 tot 20.000 kilometer per jaar rijden, hebben de bestuurders die hoofdzakelijk voor zakelijke doeleinden rijden het hoogste ongevalrisico (8,1) terwijl woon-werk en privé minder van elkaar verschillen (respectievelijk 5,8 en 5,7). Onder de 10.000 kilometer is het risico voor het motief woon-werk het hoogst (16,7), voor zakelijk verkeer lager (15,8) en voor privé het laagst (8,9). Alleen de verschillen die er zijn tussen de doeleinden en onder de 10.000 kilometer zijn significant.

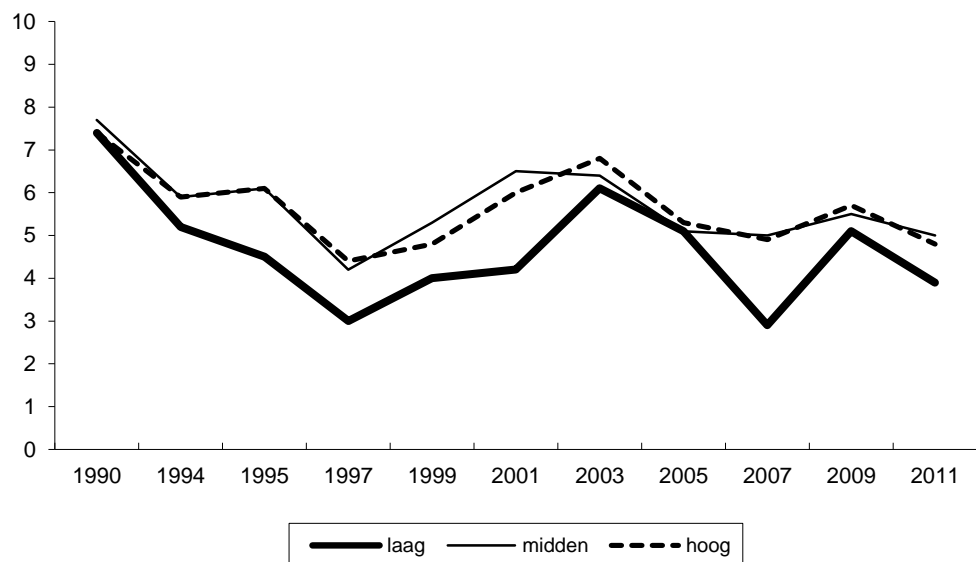




Figuur 2.17 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar hoofddoel autogebruik en jaarkilometrage, in 2011.

### Opleiding

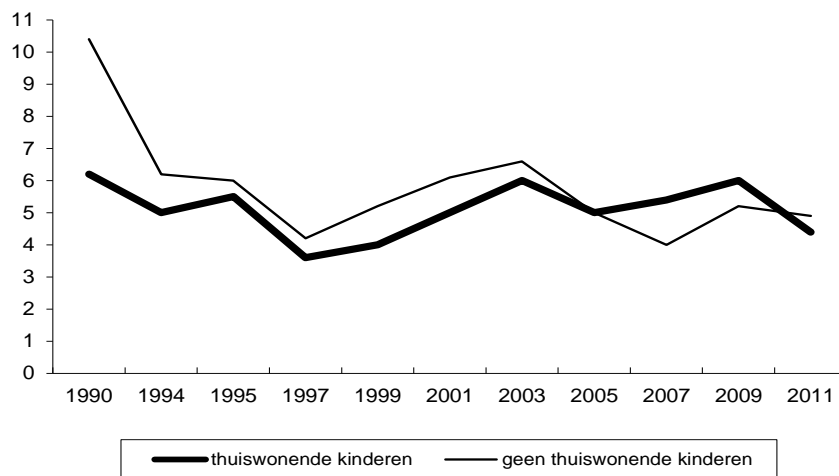
Het ongevalrisico van automobilisten met een laag, midden of hoog opleidingsniveau blijkt, net als in 2009, in 2011 onderling niet significant te verschillen. Het is moeilijk aan te geven of het verschil in opleidingsniveau consistent van invloed is op het ongevalrisico. Door de jaren heen waren de verschillen afwisselend significant en niet significant.



Figuur 2.18 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar opleiding, in 1990 en 1994 tot en met 2011.

### Thuisituatie

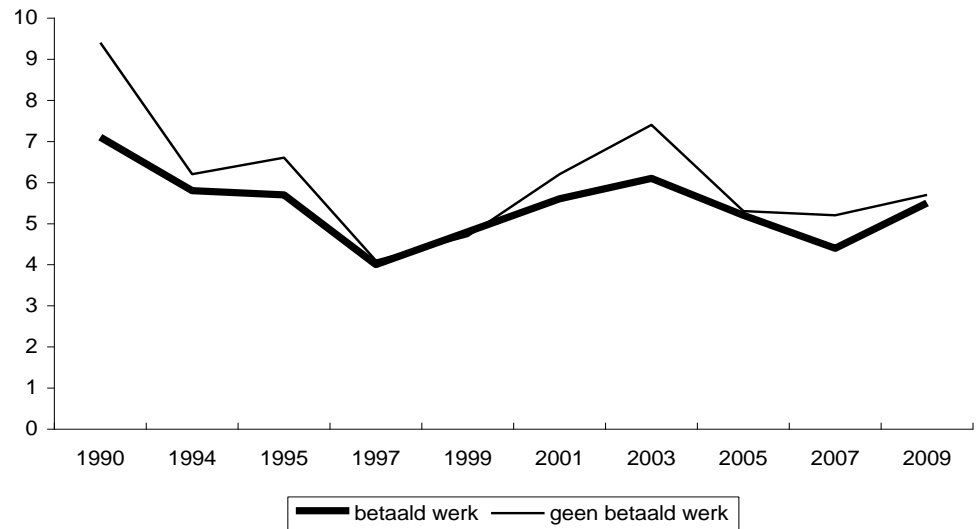
De respondenten is gevraagd aan te geven of zij thuiswonende kinderen jonger dan 18 jaar hebben. Het ongevalrisico van automobilisten die wel of geen thuiswonende kinderen hebben, blijkt in 2011 geen significante relatie te hebben met ongevalrisico. De groep met thuiswonende kinderen onder de 18 jaar is meer bij ongevallen betrokken dan de groep zonder thuiswonende kinderen (0,081 versus 0,077), 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 2011.*

### Arbeidssituatie

Respondenten met betaald werk hebben een lager ongevalrisico (4,6) dan de respondenten die geen betaald werk hebben (5,8). Dit verschil is groter ten opzichte van het verschil in 2009 maar is niet significant (zie *Bijlage H2, T19* en *Figuur 2.20*).

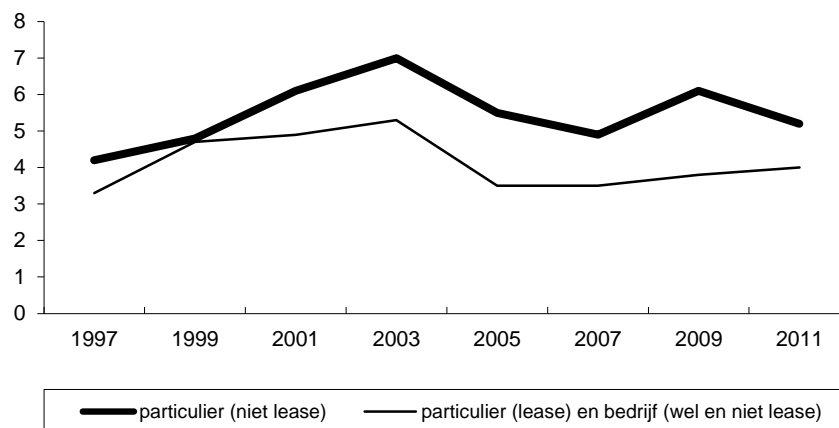


*Figuur 2.20* Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar arbeidssituatie, in 1990 en 1994 tot en met 2011.

### 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.

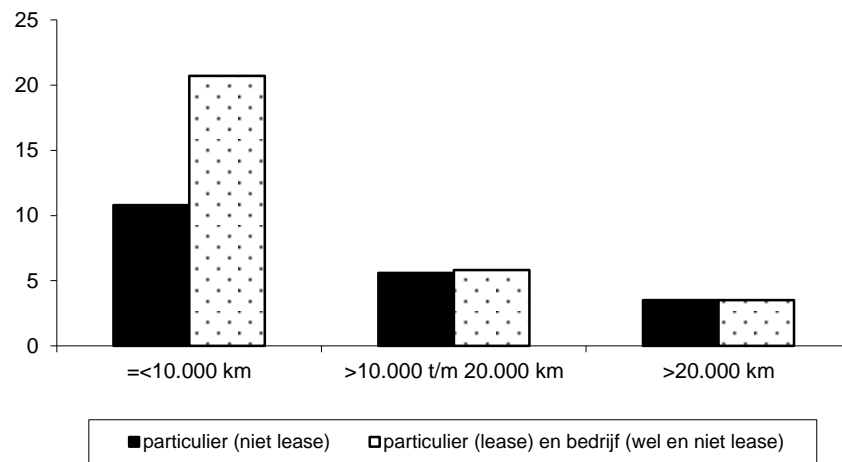
Vaak wordt verondersteld dat de laatstgenoemde groep automobilisten – doordat de kosten van schade aan hun auto voor hen relatief laag zijn – minder ‘voorzichtig’ met de auto omgaat en als gevolg hiervan vaker bij ongevallen betrokken is dan de eerstgenoemde groep automobilisten. De analyseresultaten 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 2011.*

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 grotendeels verdwijnt.

In de jaarkilometercategorie *minder dan 10.000 kilometer* verschillen automobilisten die een particuliere lease-auto of bedrijfsauto rijden in hun ongevalrisico significant van automobilisten die in een particuliere niet-geleaste auto rijden. 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 significant<sup>6</sup>.



Figuur 2.22 Gemiddelde aantal auto-ongevallen per miljoen kilometer, naar tenaamstelling auto en jaarkilometrage, in 2011

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 2011 ten opzichte van 2009 significant afgenomen van 0,110 naar 0,100 in 2011.
- Het aantal UMS-gevallen is significant afgenomen van 0,078 naar 0,071. Het aantal letselongevallen is ongeveer gelijk gebleven.
- Van de gerapporteerde ongevallen heeft 5,1% plaatsgevonden in het buitenland.
- Alleen het gemiddeld aantal ongevallen van vrachtautobestuurders is significant veranderd. Dit is gestegen van 0,042 naar 0,105. Het gemiddelde aantal ongevallen is het hoogst onder vrachtautobestuurders, bromfietzers, automobilisten en autobusbestuurders. De ongevalbetrokkenheid van voetgangers, scootmobielbestuurders, de snorfietzers en de elektrische fiets is het laagst.
- Het ongevalrisico voor de verschillende vervoerwijzen wijkt significant af bij de brom- en snorfietzers. Bij de bromfietzers daalt het significant van 56,4 naar 33,9. Bij de snorfietzers stijgt het significant van 3,9 naar 8,8.
- In 2011 was het ongevalrisico in de provincies Noord- Holland, Utrecht, Zuid-Brabant en Overijssel relatief hoog en in Drenthe en Friesland 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 2011 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 2011 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.
- Voor de arbeidssituatie, thuissituatie en opleiding geldt dat er in 2011 geen noemenswaardig verschil in ongevalrisico is tussen de groepen.
- Automobilisten die een particuliere, niet-geleaste auto hebben blijken in 2011 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).

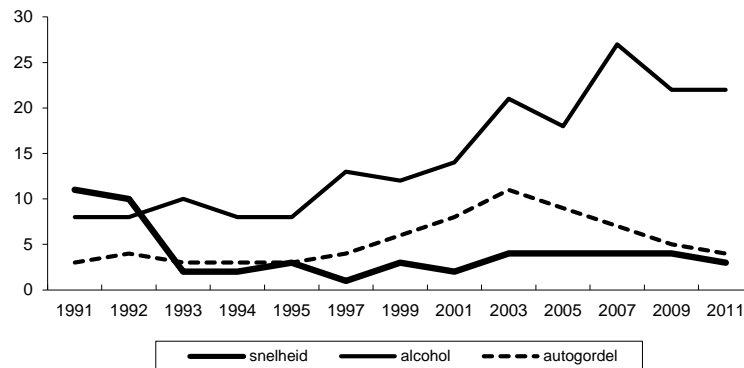
### 3.1 Landelijk beeld van staandehoudingen, bekeuringen en pakkansen

#### 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 automobilisten<sup>7</sup> geeft aan in 2011 staande gehouden te zijn voor een alcoholcontrole (zie *Bijlage H3*, *T20* en *Figuur 3.1*). Dit percentage automobilisten dat gecontroleerd is op rijden onder invloed van alcohol is ten opzichte van 2009 gelijk gebleven. 4% van de automobilisten zegt in 2011 wel eens staande gehouden te zijn voor een gordelcontrole. Het percentage automobilisten dat op het gebruik van de gordel is gecontroleerd, is met 1% gedaald ten opzichte van 2009 (5%). In 2011 is 3% van de automobilisten door de politie staande gehouden in verband met een snelheidscontrole. Het percentage automobilisten dat voor deze controle is staande gehouden is voor het eerst sinds 2003 gedaald (met 1%).

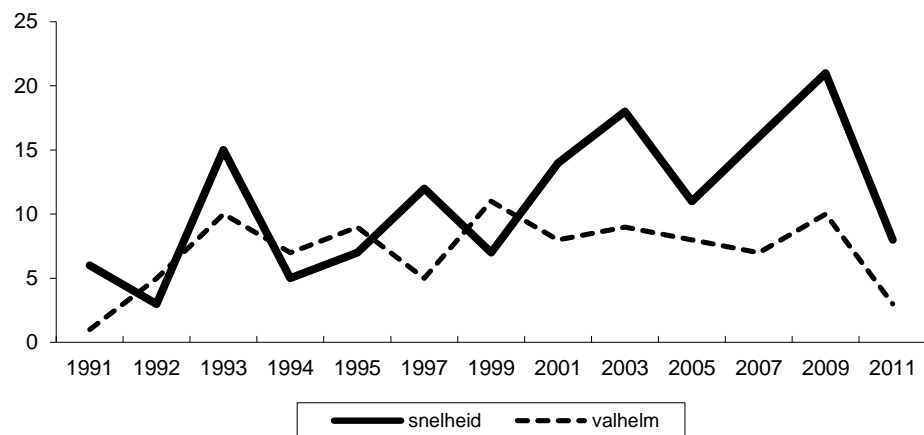
7 Voor de berekening van het percentage automobilisten dat staande is gehouden i.v.m. snelheid- en alcoholcontrole is geselecteerd op automobilisten die in 2011 geen vrachtwagen, autobus, bestelwagen/minibus, motor, snor- en bromfiets bestuurd hebben. Voor de berekening van het percentage automobilisten dat staande is gehouden i.v.m. gordelcontrole is geselecteerd op automobilisten die in 2011 geen vrachtwagen, autobus en bestelwagen/minibus hebben bestuurd.





Figuur 3.1 Percentage automobilisten dat staande gehouden is, naar soort controle, in 1991 tot en met 2011.

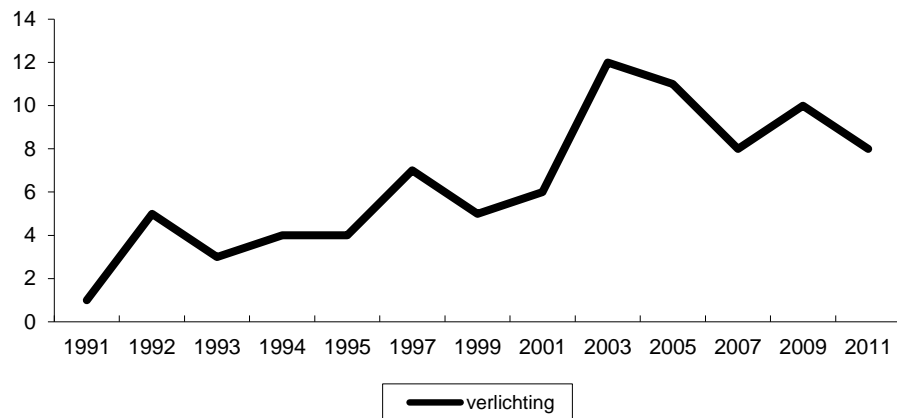
Van de bromfietzers<sup>8</sup> is in 2011 8% staande gehouden in verband met controle van de snelheid (zie Figuur 3.2). Dit percentage wijkt niet significant af van 2009. Slechts 3% van de bromfietzers is in 2011 staande gehouden in verband met controle op het dragen van de valhelm. Dit percentage is dit jaar significant lager dan in 2009 (10%).



8 Voor de berekening van het percentage bromfietzers dat staande is gehouden i.v.m. snelheidcontrole is geselecteerd op bromfietzers die in 2011 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 2011 geen motor hebben bestuurd.

Figuur 3.2 Percentage bromfietzers dat staande gehouden is, naar soort controle, in 1991 tot en met 2011.

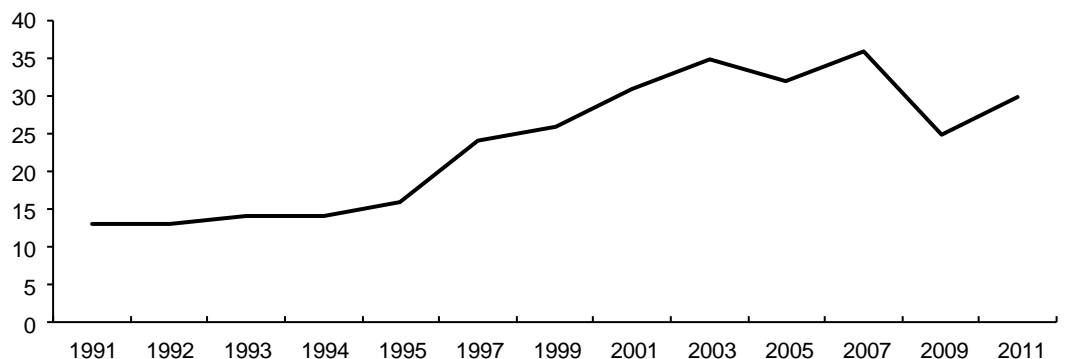
Van de fietsers<sup>9</sup> is in 2011 8% staande gehouden in verband met controle op het voeren van verlichting (zie *Figuur 3.3*). Ten opzichte van 2009 (10%) is dit percentage niet significant veranderd.



Figuur 3.3 Percentage fietsers dat staande gehouden is voor controle op het voeren van verlichting, in 1991 tot en met 2011.

### 3.1.2 Bekeuringen

Van de personen die de PROV-enquête hebben ingevuld, zegt in 2011 30% één of meer bekeuringen voor verkeersovertredingen te hebben gehad (zie *Bijlage H3, T1 en Figuur 3.4*). Dit is een significante toename ten opzichte van 2009 (25%). Vanaf 2003 was er een stijgende lijn te zien in het aantal verkeersdeelnemers dat één of meerdere bekeuringen voor verkeersovertredingen hebben gehad, in 2009 nam dit percentage voor het eerst af, maar nu in 2011 neemt dit aandeel automobilisten met een bekeuring weer toe.



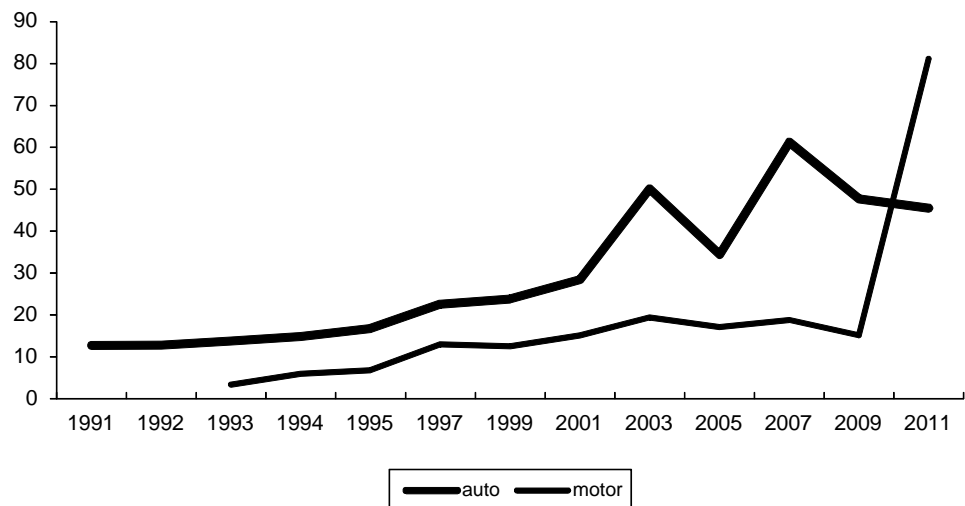
9 Voor de berekening van het percentage fietsers dat staande is gehouden i.v.m. verlichtingcontrole is geselecteerd op fietsers die in 2011 geen motor, personenauto, vrachtwagen, autobus, bestelwagen/minibus, bromfiet en snorfiet hebben bestuurd.

*Figuur 3.4* Percentage respondentent met één of meer bekeuringen, in 1991 tot en met 2011.

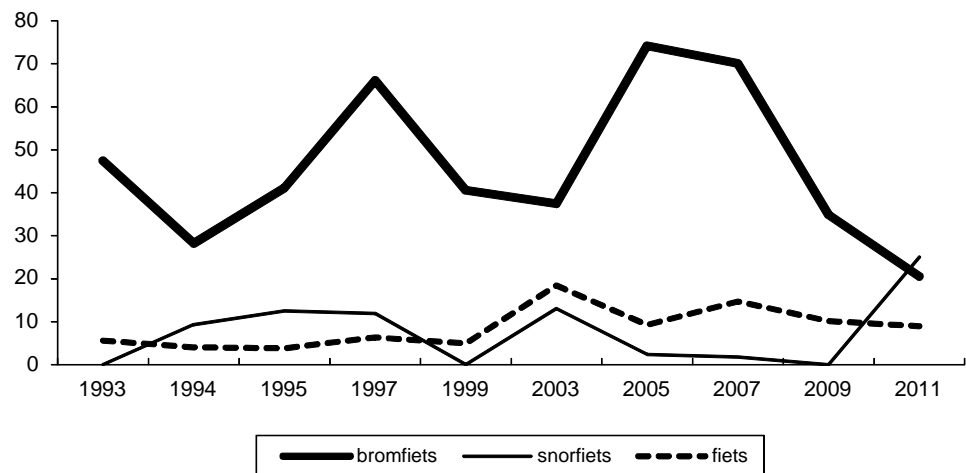
*Bekeuringen naar voertuiggebruik*

Wanneer een onderscheid gemaakt wordt naar vervoerwijze blijkt dat in 2011 bestuurders van personenauto's gemiddeld verreweg de meeste bekeuringen hebben ontvangen, gevolgd door vrachtwagenchauffeurs en motoren (resp. 0,749; 0,735 en 0,283 bekeuringen; zie *Bijlage H3, T2*). Fietsers, snorfietsers en bromfietsers hebben relatief weinig bekeuringen ontvangen (resp. gemiddeld 0,013, 0,034 en 0,055 bekeuringen). Wanneer gekeken wordt naar het percentage bestuurders dat 0, 1, 2, of 3 of meer bekeuringen heeft ontvangen, blijken net als in 2009 met name automobilisten en vrachtwagenchauffeurs relatief vaak een hoog aantal bekeuringen te hebben gekregen; 18% van alle automobilisten heeft één bekeuring ontvangen, 9% heeft 2 bekeuringen ontvangen en nog eens 8% is 3 of meer keer bekeurd. Van alle vrachtwagenchauffeurs heeft 7% één bekeuring ontvangen, 5% heeft 2 bekeuringen ontvangen en 11% 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 2011 hebben afgelegd, blijken motorbestuurders het meest bekeurd te zijn (81,1 bekeuringen per miljoen kilometer; zie *Bijlage H3, T2* en *Figuur 3.5*). Ten opzichte van 2009 is het aantal bekeuringen per miljoen kilometer (vanaf hier 'bekeuringrisico' genoemd) voor motorbestuurders fors toegenomen. Bij automobilisten is deze vrijwel gelijk gebleven aan 2009 (45,5). Ook bij snorfietsers is een aanzienlijke stijging te zien ten opzichte van 2009 (van 0 naar 25,0 bekeuringen).



*Figuur 3.5* Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1991 tot en met 2011.



Figuur 3.6 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer, naar vervoerwijze, in 1993 tot en met 2011<sup>10</sup>.

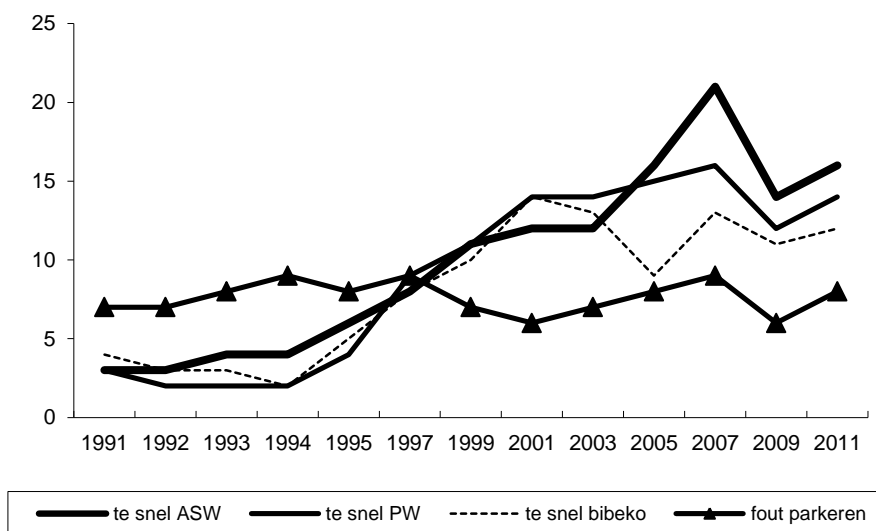
#### Bekeuringen voor automobilisten

In 2011 is 35% van de automobilisten ten minste één keer bekeurd voor een verkeersovertreding, hetgeen een toename is ten opzichte van 2009, toen 29% van de automobilisten ten minste één bekeuring heeft ontvangen (zie *Bijlage H3, T4*). Van de automobilisten heeft in 2011 18% één bekeuring ontvangen, 9% heeft twee bekeuringen en ontvangen en 8% heeft drie of meer bekeuringen ontvangen (zie *Bijlage H3, T3*). Als meer in detail wordt gekeken naar het soort bekeuring, dan blijkt dat in 2011, 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 2011 33% (zie *Bijlage H3, T4*). Dit percentage is na een daling in 2009 nu weer toegenomen. 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 2011 (ondanks een sterke daling) ruim drie keer zo hoog is.

<sup>10</sup> 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 2011 ten opzichte van 2009 voor alle wegtypen een significante stijging in het percentage bekeurde snelheidsovertreders te zijn (zie *Bijlage H3, T4* en *Figuur 3.7*). Van de automobilisten heeft 12% op wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsbekeuring gekregen en 14% heeft een bekeuring voor te hard rijden op een provinciale weg gekregen. Op autosnelwegen is in 2011 16% 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 2011 is 8% van de automobilisten hiervoor bekeurd, een stijging ten opzichte van 2009, waarin 6% van de automobilisten ten minste één parkeerbon ontving (zie *Bijlage H3, T4* en *Figuur 3.7*). De ontwikkeling van het percentage bekeurde foutparkeeders is over de jaren heen redelijk stabiel: het schommelt tussen de 6% en 9%.

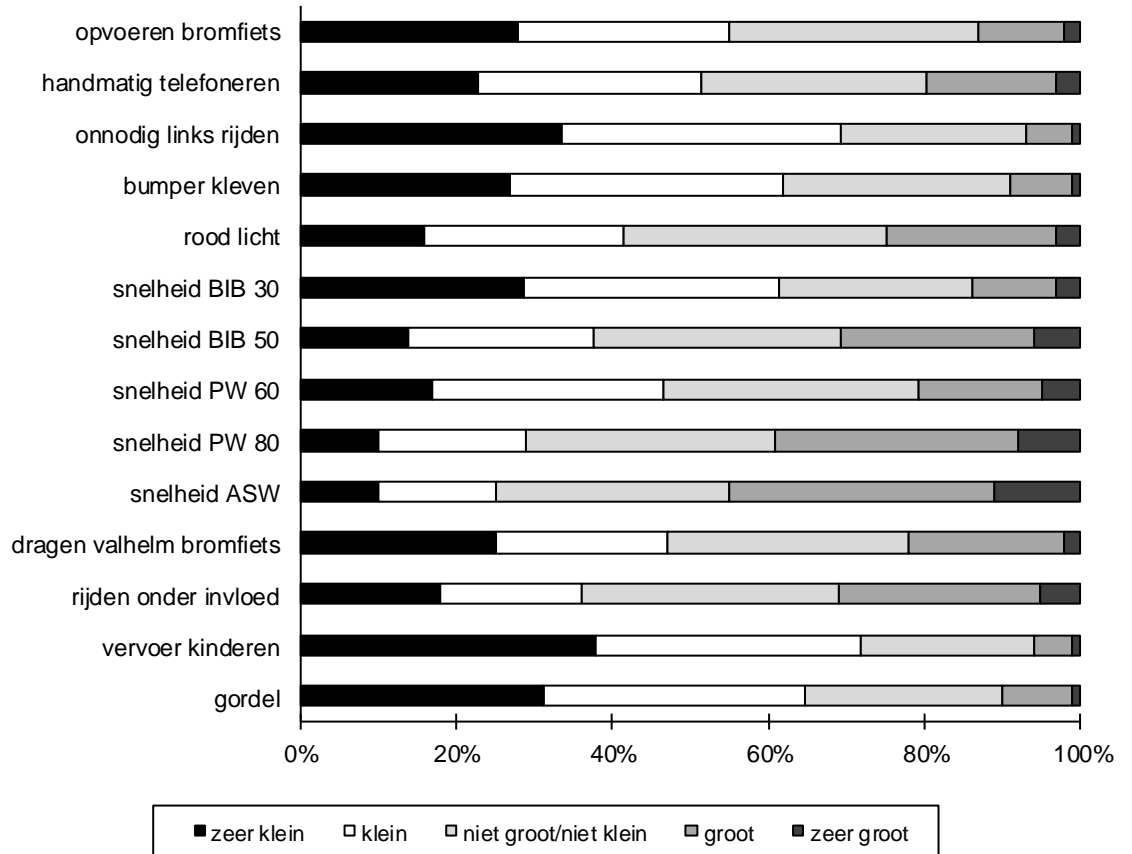


*Figuur 3.7* Percentage automobilisten met één of meer bekeuringen, naar soort overtreding, in 1991 t/m 2011.

In 2011 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 2011 – in vergelijking met andere soorten controles – groot. Van alle respondenten vindt 45% 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*). Bijna twee vijfde (39%) van de respondenten vindt deze kans op provinciale 80km-wegen groot of zeer groot, 31% 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 slechts 14% van de respondenten groot of zeer groot. Deze resultaten zijn vergelijkbaar met 2009.

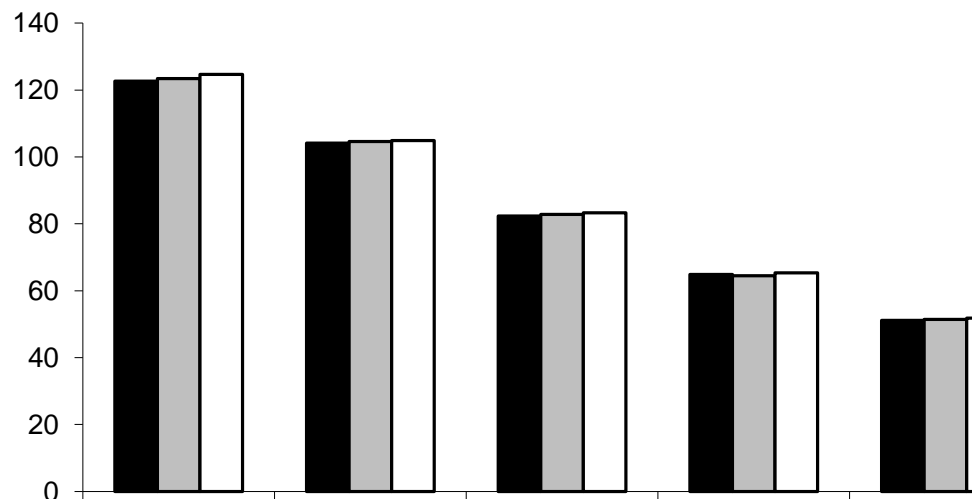


Figuur 3.8 Percentage personen dat de kans om gecontroleerd te worden door de politie zeer klein, klein, niet klein/niet groot, groot of zeer groot acht, naar overtreding, in 2009.

Bijna een derde (31%) van de respondenten schat de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed van alcohol in 2011 groot of zeer groot in.

Ongeveer een kwart (22%) van de respondenten acht de kans dat bromfietzers gecontroleerd worden op het dragen van een valhelm groot of zeer groot. 13% van de respondenten schat de kans dat bromfietzers gecontroleerd worden op het opvoeren van hun bromfiets groot of zeer groot.

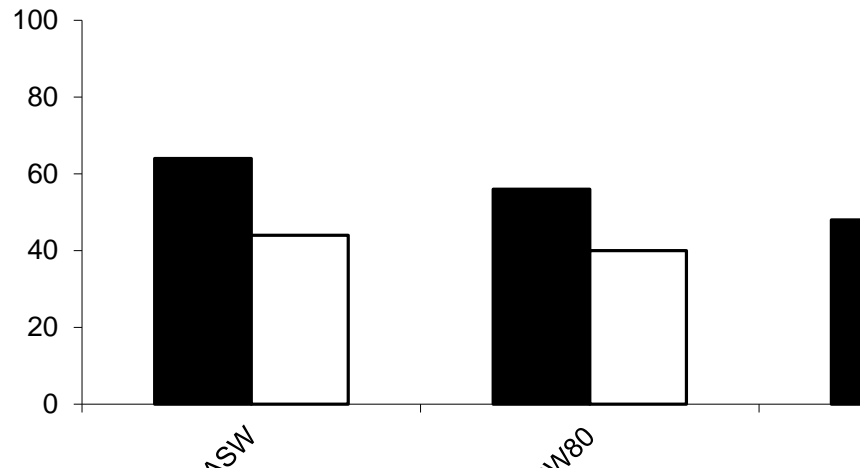
De subjectieve pakkans voor snelheidsovertredingen blijkt ook in 2011 samen te hangen met het gerapporteerde snelheidsgedrag van automobilisten. Automobilisten die vinden dat de pakkans groot of zeer groot is, rijden op de verschillende wegtypen sneller dan automobilisten die vinden dat de pakkans klein 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 2011.*

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*).





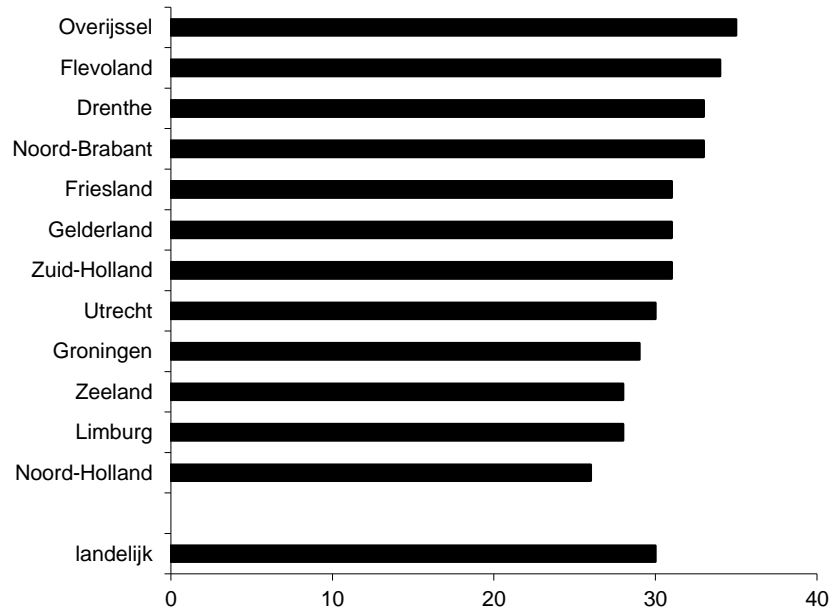
Figuur 3.10 Percentage automobilisten dat de kans op controle door de politie groot of zeer groot acht, naar wel of niet bekeurd voor de betreffende overtreding, in 2011.

### 3.2 Bekeuringen en subjectieve pakkans: verschillen tussen provincies

In 2011 is voor bijna alle provincies (uitgezonderd Utrecht) sprake van een toename van het percentage bekeurde respondenten (zie *Bijlage H3, T1*). De hoogste percentages bekeurden worden in 2011 aangetroffen in Overijssel (35%), Flevoland (34%) en Noord-Brabant en Drenthe (33%; zie *Figuur 3.11*).

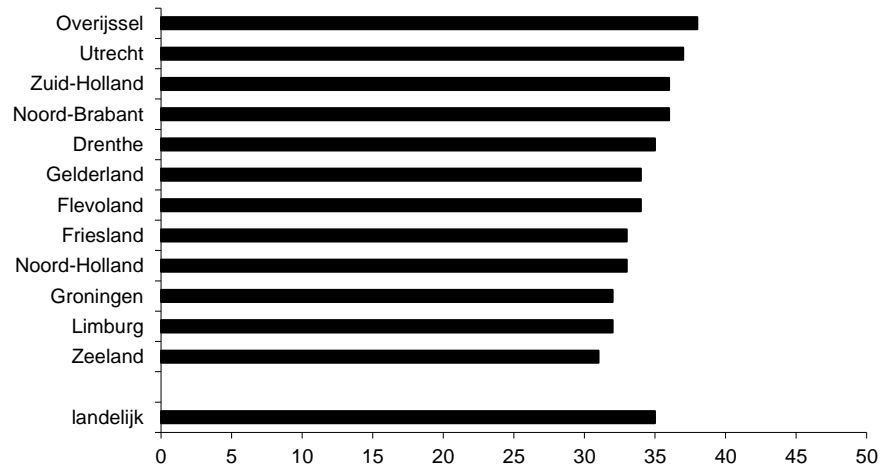
De provincies waarin het percentage bekeurden relatief sterk is toegenomen ten opzichte van 2009 zijn Noord-Brabant (van 19% naar 33%), Groningen (van 20% naar 29%) en Zuid-Holland (van 22% naar 31%).

Ondanks de stijging ten opzichte van 2009, zijn nog niet alle provincies weer terug op het hoge niveau van 2007.



*Figuur 3.11 Percentage respondenten met één of meer bekeuringen (alle vervoerwijzen samen), naar provincie, in 2011.*

Wanneer alleen het percentage bekeurde automobilisten in ogenschouw wordt genomen, blijkt in 2011 Overijssel met 38% bekeurde automobilisten op de eerste positie te staan, gevolgd door Utrecht met 37%. (zie *Bijlage H3, T6* en *Figuur 3.12*). Het laagste percentage bekeurde automobilisten is in 2011 te vinden in Zeeland (31%).



Figuur 3.12 Percentage automobilisten met één of meer bekeuringen, naar provincie, in 2011.

De meeste snelheidsbekeuringen zijn uitgedeeld in Overijssel (35%) en Drenthe (33%) (zie *Bijlage H3, T6*). Dit percentage is het laagst in Zeeland (27%). Automobilisten in de provincies Gelderland, Zuid-Holland en Noord-Brabant zijn het vaakst beboet voor fout parkeren (9%). In Drenthe en Flevoland is slechts 4% van de automobilisten bekeurd voor fout parkeren.

In 2011 is het percentage automobilisten dat ten minste één bekeuring heeft gekregen voor roodlichtnegatie het hoogst in de provincie Gelderland en Noord-Holland (3%).

Er is in 2011, net als 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 de pakkans voor te hard rijden op autosnelwegen het hoogst wordt ingeschat, in Friesland en Groningen het laagst. Op 80 km/uur wegen wordt de pakkans in Gelderland en 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 de pakkans op deze wegen lager inschatten dan in de andere provincies. Controle op snelheidsovertredingen op 50 km/uur wegen wordt door inwoners van Gelderland het hoogst ingeschat, terwijl deze kans in Utrecht het laagst wordt ingeschat. De kans op controle op 30 km/uur wegen wordt in Zeeland het hoogst ingeschat en in Noord Brabant het laagst. De kans op een controle op rijden onder invloed wordt het hoogst ingeschat in Zuid-Holland, en het laagst in Drenthe.

Voor roodlichtnegatie geldt dat inwoners van Gelderland 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 2011.

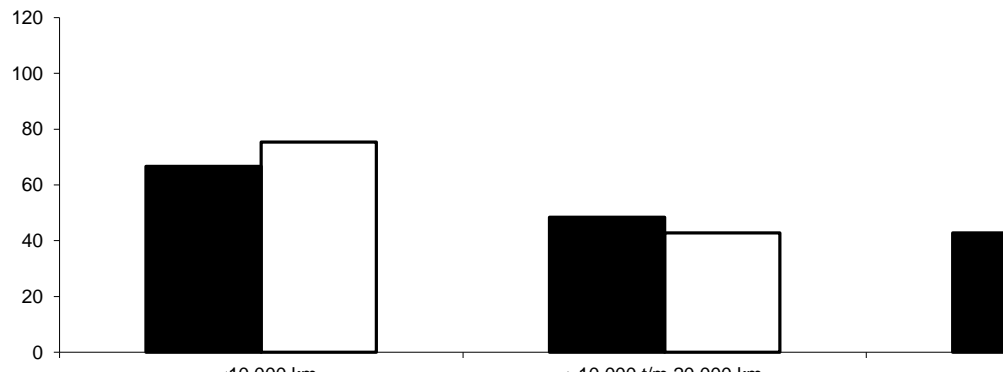
#### Jaarkilometrage

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 2011, zijn gemiddeld 71,3 keer per miljoen kilometer bekeurd. Dit is meer dan automobilisten die tussen de 10.000 tot en met 20.000 kilometer hebben gereden (46,2 bekeuringen per miljoen kilometer) en automobilisten met een jaarkilometrage van meer dan 20.000 kilometer (41,4 bekeuringen per miljoen kilometer).

#### Sekse

Mannelijke automobilisten hebben in 2011 gemiddeld meer bekeuringen ontvangen dan vrouwen, gemiddeld 0,943 bekeuring per man en 0,525 bekeuring per vrouw. (zie *Bijlage H3, T10*).

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*).



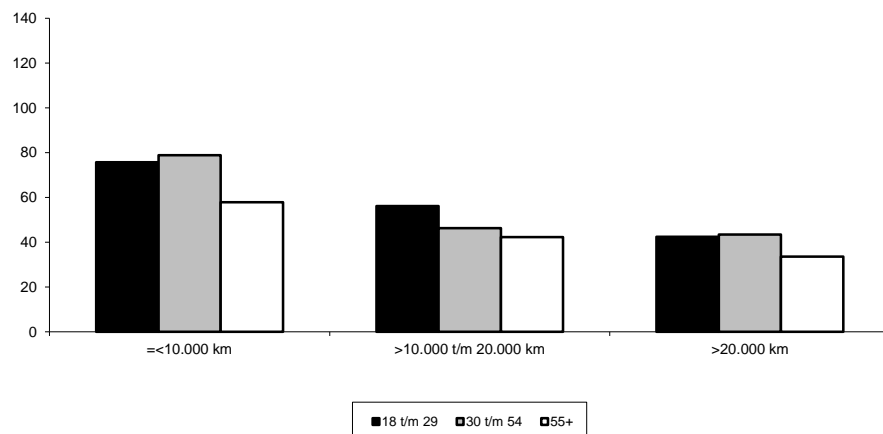
Figuur 3.13 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar sekse en jaarkilometrage, in 2011.

### Leeftijd

In 2011 lijkt het bekeuringrisico per leeftijdscategorie te verschillen.

Automobilisten tussen de 25 en 34 jaar oud zijn in 2011 het meest bekeurd, namelijk gemiddeld 48,6 keer per miljoen kilometer voor een verkeersovertreding (zie *Bijlage H3, T10*). Het laagste bekeuringrisico is te vinden onder automobilisten in de leeftijdscategorie 18 tot 24 jaar: zij hebben gemiddeld 37,5 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 alle leeftijdscategorieën af te nemen naarmate men meer kilometer per jaar aflegt (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.14*). Dit is echter niet significant.

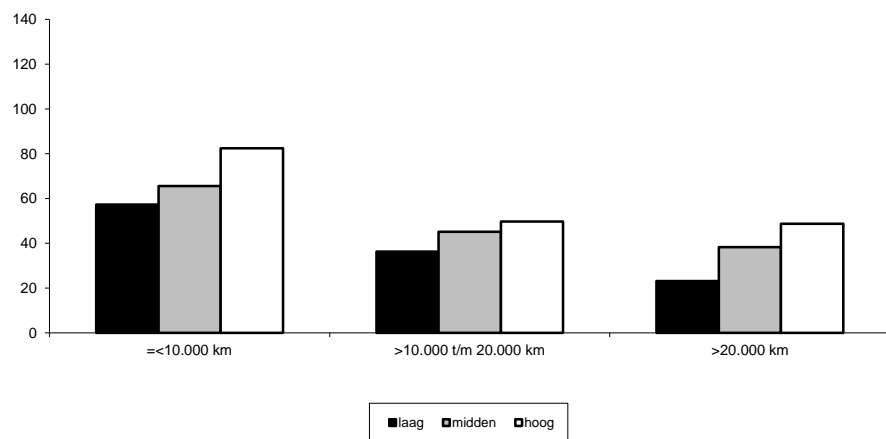


Figuur 3.14 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar leeftijd en jaarkilometrage, in 2011.

### Opleidingsniveau

Het opleidingsniveau lijkt van invloed te zijn op het bekeuringrisico van automobilisten. Hoogopgeleiden hebben net als in 2009 het hoogste bekeuringrisico met gemiddeld 51,4 bekeuringen per miljoen kilometer (zie *Bijlage H3, T10*), bij automobilisten met een midden-opleidingsniveau ligt dit op 43,2 en dat van laagopgeleide automobilisten op 31,8. Deze verschillen zijn echter niet significant.

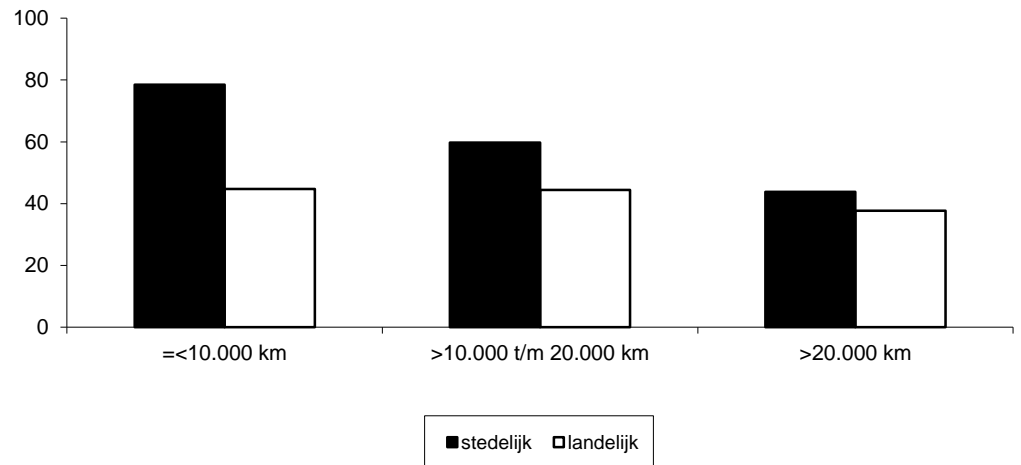
Het effect van opleiding op het bekeuringrisico blijkt het sterkst te zijn voor automobilisten die een jaarkilometrage van meer dan 20.000 kilometer hebben (zie *Bijlage H3, T11* en *Figuur 3.15*). In deze categorie hebben automobilisten met een laag opleidingsniveau minder bekeuringen per miljoen kilometer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



*Figuur 3.15 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar opleiding en jaarkilometrage, in 2011.*

### Urbanisatiegraad

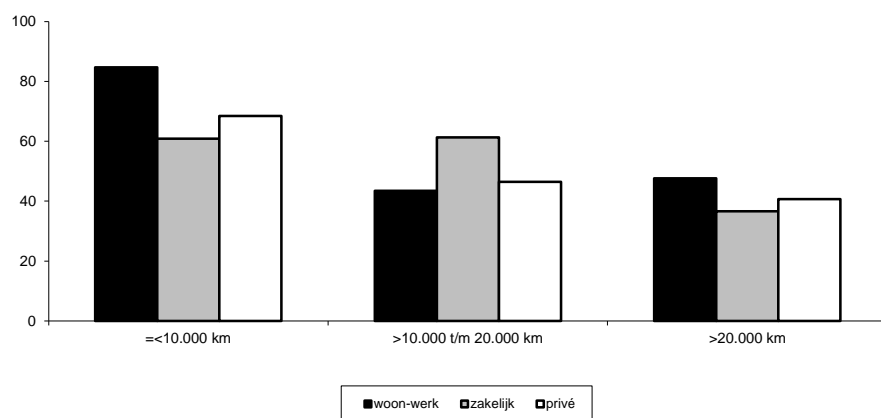
Naarmate de woonomgeving meer verstedelijkt is, is het gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer hoger (zie *Bijlage H3, T10*). Automobilisten woonachtig in zeer sterk verstedelijkt gebied hebben in 2011 gemiddeld 61,8 bekeuringen per miljoen kilometer ontvangen en automobilisten uit landelijk gebied 33,0. 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 2011.

### Hoofddoel autogebruik

Automobilisten die de auto hoofdzakelijk gebruiken voor privé-doeleinden lijken het meeste aantal bekeuringen per miljoen kilometer te ontvangen (51,1) gevolgd door automobilisten die de auto hoofdzakelijk gebruiken voor woon-werkverkeer (49,6) en automobilisten die de auto hoofdzakelijk gebruiken voor zakelijke ritten (39,5) (zie Bijlage H3, T10). Dit zijn echter geen significante verschillen. De onderverdeling naar jaarkilometrage in drie groepen laat eveneens geen significante verschillen zien (zie Bijlage H3, T11 en Figuur 3.17).

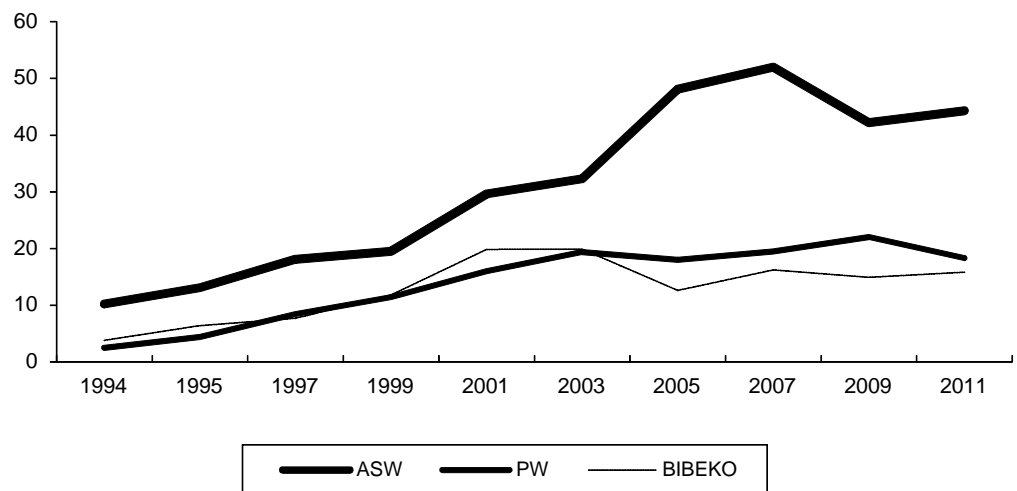


Figuur 3.17 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor automobilisten, naar hoofddoel van het autogebruik en jaarkilometrage, in 2011.

### Overschrijden van de maximumsnelheid

Voor diverse categorieën wegen is nagegaan hoe hoog het bekeuringrisico is onder snelheidsovertreders<sup>11</sup>. In 2011 hebben automobilisten die aangegeven hebben de snelheidslimiet op autosnelwegen te overschrijden gemiddeld 44,3 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 15,8 bekeuringen per miljoen kilometer voor te hard rijden op wegen binnen de bebouwde kom ontvangen en snelheidsovertreders op provinciale (80km)-wegen hebben gemiddeld 18,3 bekeuringen per miljoen kilometer voor te hard rijden op 80km-wegen buiten de bebouwde kom gekregen.

Ten opzichte van 2009 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.



*Figuur 3.18 Gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer voor snelheidsovertreders, naar wegtype, in 2011.*

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

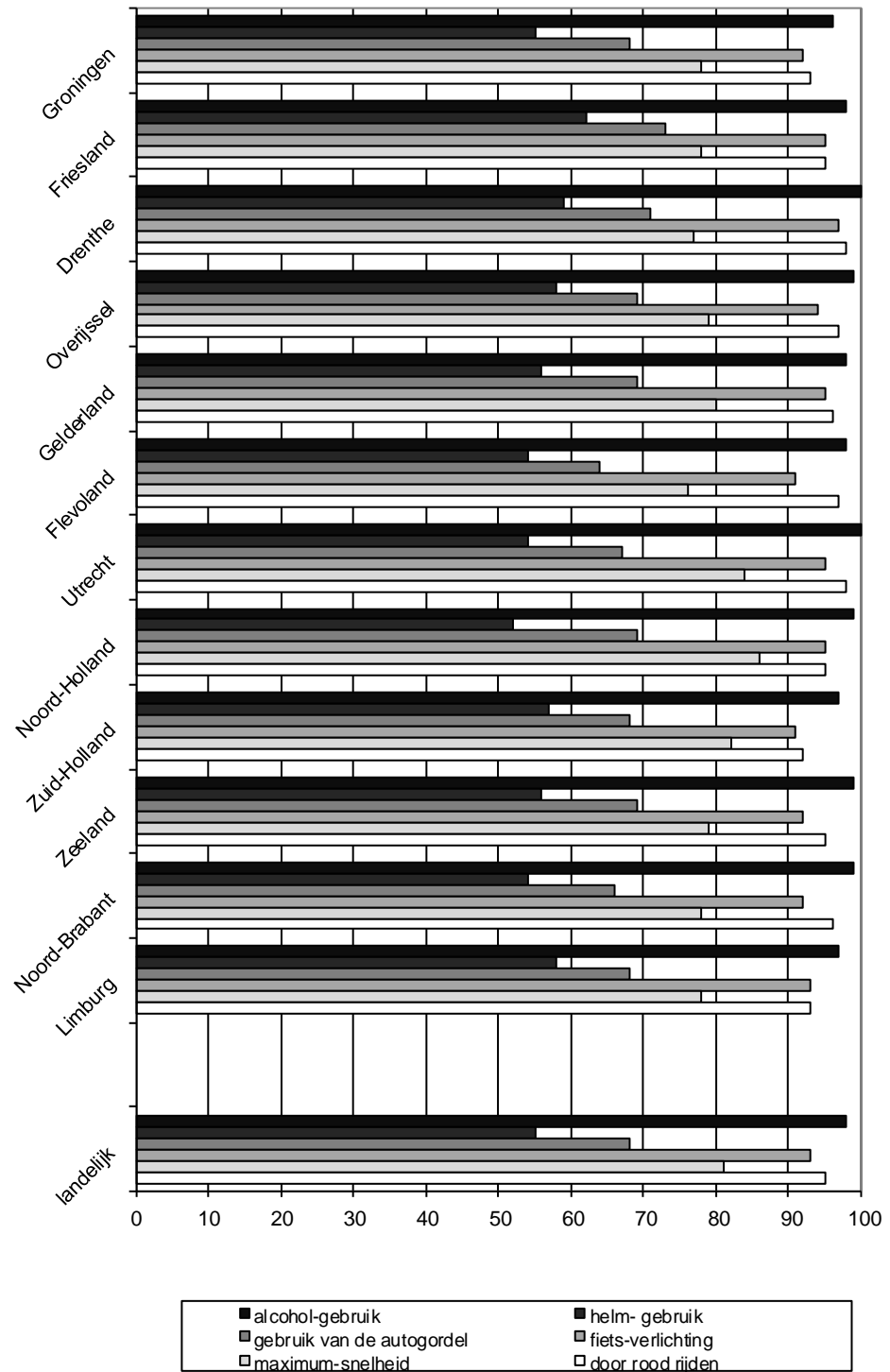
In 2011 is de respondenten voor de vierde keer gevraagd naar het belang van verschillende verkeerscontroles. Ook is gevraagd of zij denken dat de verschillende controles de verkeersveiligheid ten goede komen.

Het gemiddelde belang van verkeerscontroles is volgens de respondenten het hoogst bij controles op alcoholgebruik (9,17 op een schaal van 1-10), gevolgd door controle op door rood rijden (8,56) en controle op fietsverlichting (7,66) (zie *Bijlage H3, T13*). Van deze controles denkt respectievelijk 98%, 95% 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 lager (resp. 55%, 68% en 81%).

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

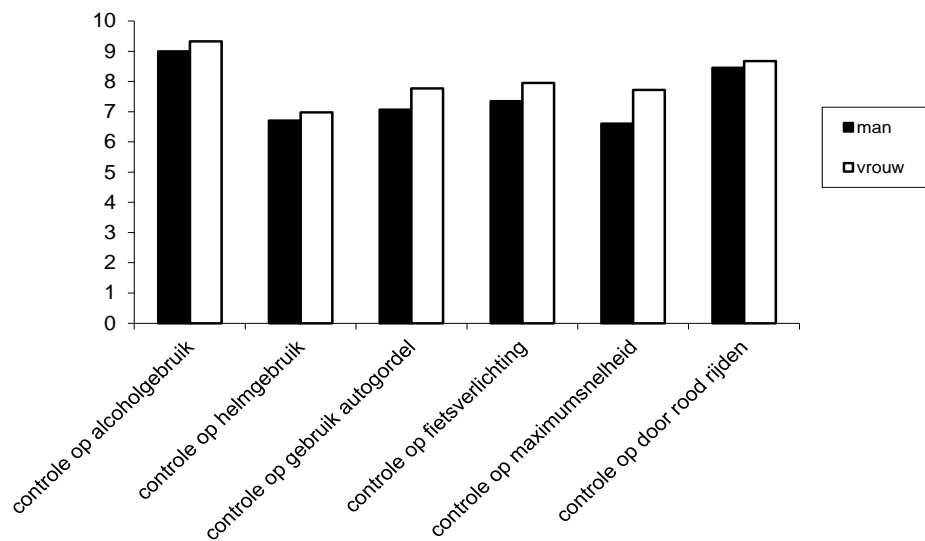
- controle op alcoholgebruik: hoogst in Utrecht (9,30), laagst in Gelderland (9,00)
- controle op helmgebruik: hoogst in Gelderland (9,83), laagst in Noord-Brabant (6,63)
- controle op gebruik autogordel: hoogst in Drenthe (7,66), laagst in Flevoland en Zeeland (7,37)
- controle op fietsverlichting: hoogst in Friesland (8,06), laagst in Noord Brabant (7,45)
- controle op maximumsnelheid: hoogst in Noord Holland (7,44), laagst in Noord Brabant (6,75)
- controle op door rood rijden: hoogst in Flevoland (8,74), laagst in Noord Brabant (8,36)

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 autogordel zijn deze verschillen echter niet significant.



Figuur 3.19 *Percentage respondenten dat vindt dat controles de veiligheid ten goede komen, naar provincie, in 2011.*

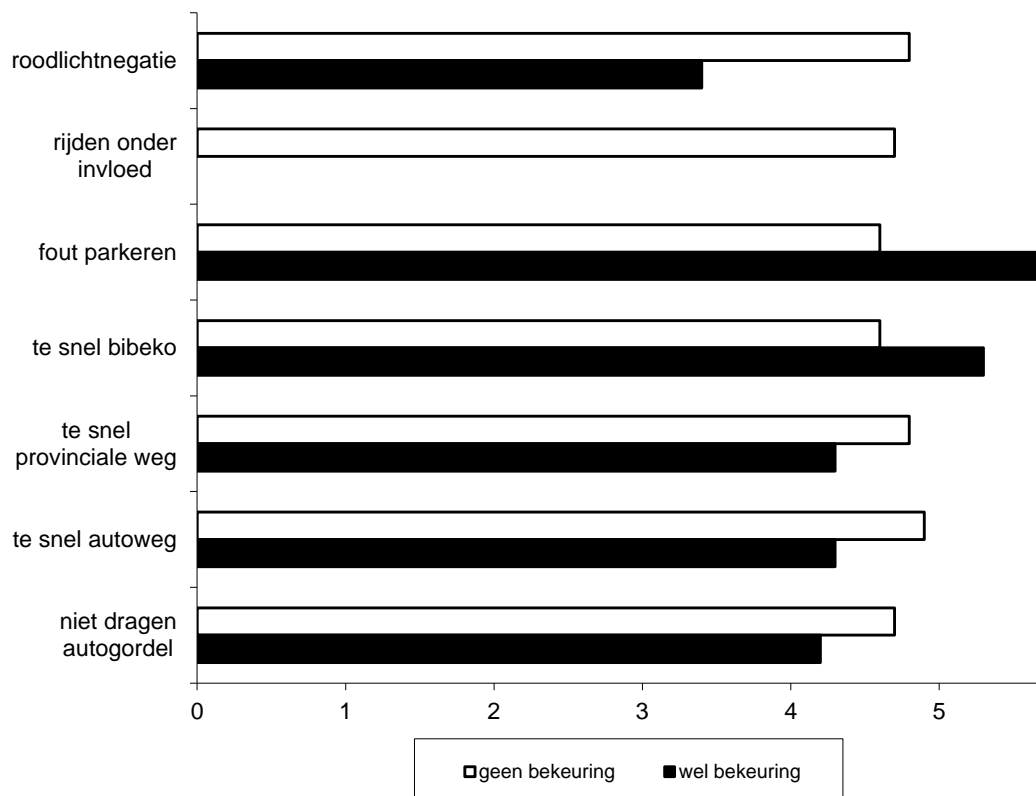
Het gemiddelde belang dat respondenten toekennen aan verschillende verkeerscontroles verschilt significant tussen mannen en vrouwen (zie *Bijlage H3, T16* en *Figuur 3.20*). Vrouwen vinden het belang van alle verkeerscontroles groter dan mannen. Het verschil tussen mannen en vrouwen is het grootst bij controles op maximumsnelheid (resp. 6,61 en 7,72).



*Figuur 3.20* Gemiddelde belang van verkeerscontroles, naar geslacht, in 2011.

### 3.5 Ongevallen en bekeuringen

Er zijn geen significante verschillen in het ongevalrisico per miljoen kilometer tussen automobilisten die in 2011 ten minste één keer zijn bekeurd of automobilisten die niet bekeurd zijn voor 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 2011.*

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 geen, één of meer bekeuringen (zie *Bijlage H3, T18*).

### 3.6 Conclusies

- Ruim een vijfde van de automobilisten is in 2011 wel eens door de politie staande gehouden in verband met een alcoholcontrole. Ten opzichte van 2009 is dit percentage gelijk gebleven. 4% van de automobilisten is voor controle op gordelgebruik staande gehouden en 3% voor een snelheidscontrole. Dit is voor het eerst sinds 2003 met 1 procent gedaald. 8% van de bromfietzers is in 2011

staande gehouden in verband met een snelheidscontrole en 3% voor controle op het valhelmgebruik. Dit laatste is ten opzichte van 2009 gedaald. Van de fietsers is 8% door de politie staande gehouden voor een verlichtingscontrole.

- In 2011 heeft 30% van de respondenten één of meer bekeuringen gekregen voor verkeersovertredingen. Het percentage respondenten dat ten minste één bekeuring voor een verkeersovertreding heeft ontvangen is gestegen ten opzichte van 2009.
- Wanneer een onderscheid gemaakt wordt naar voertuiggebruik, heeft de automobilist in 2011, net als in voorgaande jaren, gemiddeld de meeste bekeuringen ontvangen. Vrachtwagenchauffeurs staan op de twee positie. Als het gaat om het gemiddelde aantal bekeuringen per miljoen kilometer staat de motorbestuurder bovenaan.
- Wanneer we ons beperken tot automobilisten dan zijn in 2011 de meeste bekeuringen gegeven voor snelheidsovertredingen. Het aandeel automobilisten met minstens één bekeuring voor een snelheidsovertreding (33%) is ten opzichte van 2009 toegenomen.
- De kans om gecontroleerd te worden op snelheid vinden de respondenten in 2011, 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 (31%) acht de kans om gecontroleerd te worden op rijden onder invloed (zeer) groot.
- In bijna alle provincies (uitgezonderd Utrecht) is het percentage bekeurde respondenten ten opzichte van 2009 toegenomen. De provincies Overijssel, Flevoland, Noord Brabant en Drenthe kennen de hoogste percentages bekeurde respondenten. Het percentage bekeurde respondenten is in Zeeland het laagst.
- De meeste snelheidsbekeuringen onder automobilisten zijn uitgedeeld in Overijssel en Drenthe, in Zeeland zijn automobilisten het minst bekeurd. Automobilisten in de provincies Gelderland, Zuid-Holland en Noord-Brabant zijn het vaakst beboet voor fout parkeren (9%). In Drenthe en Flevoland is slechts 4% van de automobilisten bekeurd voor fout parkeren.

- Met betrekking tot het bekeuringrisico zijn er enkele verbanden met persoonskenmerken van automobilisten. Groepen met een relatief groot bekeuringrisico zijn:
  - 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 blijft ook in 2011 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 gedragmotieven

#### 4.1.1 Zelfgerapporteerde rijsnelheden naar wegtype

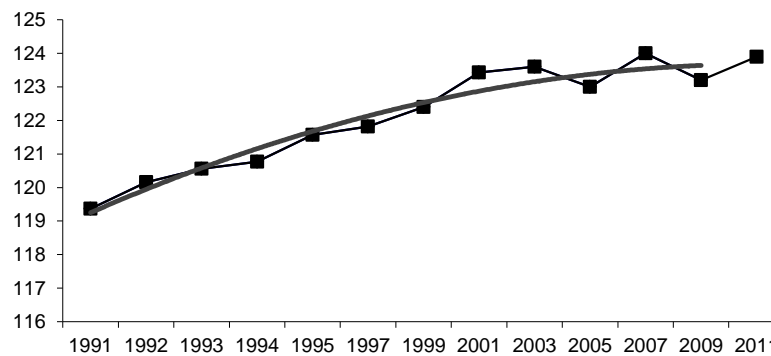
Om een beeld te krijgen van de snelheid waarmee automobilisten op de Nederlandse wegen rijden is aan hen gevraagd aan te geven hoe hard zij rijden als het niet druk is, bij goed weer en goed zicht en als zij geen andere auto's inhalen. De respondenten hebben deze vraag beantwoord voor de volgende acht 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 2011 op alle wegtypen harder te rijden dan is toegestaan (zie *Bijlage H4, T1a en T1b*). De absolute snelheidsovertredingen zijn, net als in 2009, 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 rijnsnelheid op de verschillende wegtypen in 2011 licht toegenomen ten opzichte van 2009. Hieronder wordt in detail ingegaan op de ontwikkeling per wegtype.

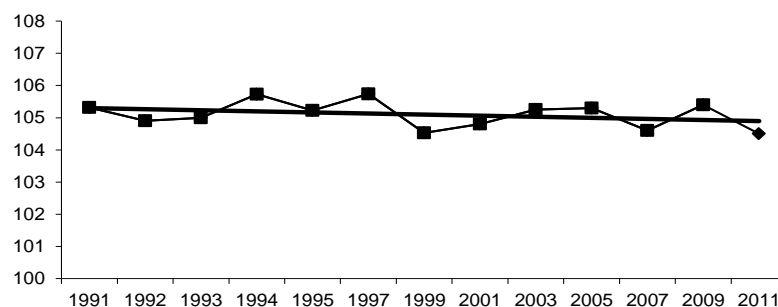
Automobilisten zijn de afgelopen jaren steeds harder gaan rijden op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur (zie *Figuur 4.1*), dit is ook in 2011 te zien.



*Figuur 4.1 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur, in 1991 t/m 2011.*

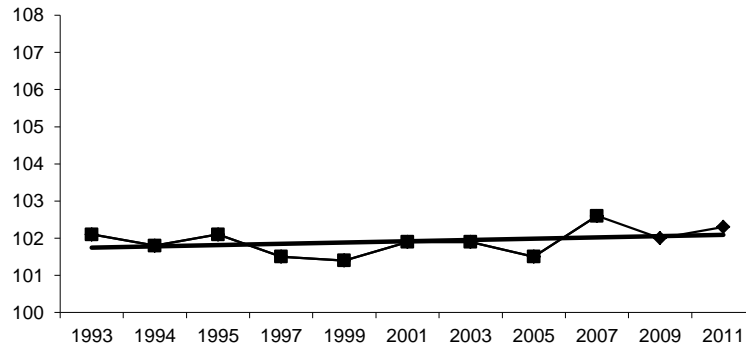
Het percentage automobilisten dat zegt de snelheid te overtreden op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur bedraagt in 2011 52%.

De gemiddelde rijnsnelheid op auto(snel)wegen met een limiet van 100 km/uur is ten opzichte van 2009 toegenomen, maar niet significant. (zie *Figuur 4.2* en *Figuur 4.3*).



*Figuur 4.2 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur, in 1991 t/m 2011.*

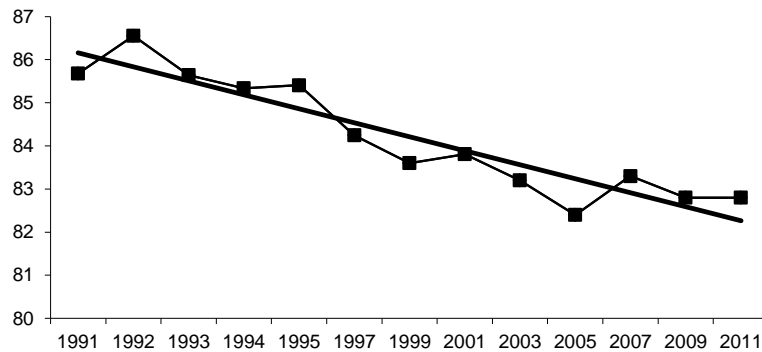




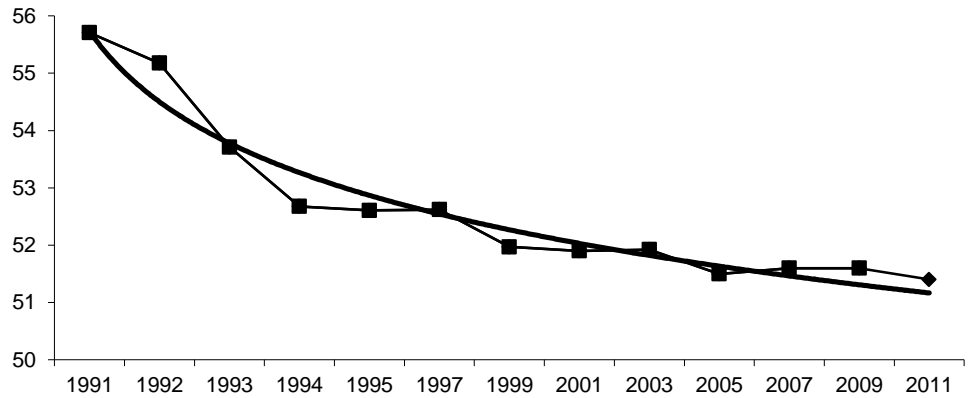
Figuur 4.3 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op autowegen met een limiet van 100 km/uur, in 1993 t/m 2011.

Op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur zegt in 2011 45% van de automobilisten de snelheid te overtreden. Op autowegen met een limiet van 100 km/uur is dit 32%.

De gemiddelde rijnsnelheid op 80km-wegen is ten opzichte van 2009 gelijk gebleven. Net als op de 50km-wegen. (zie *Figuur 4.4* en *Figuur 4.5*).



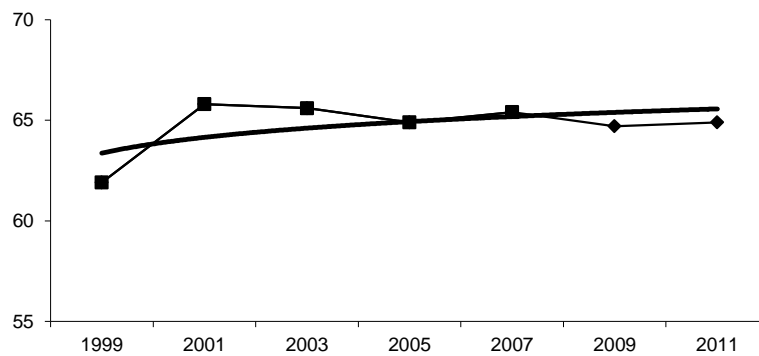
Figuur 4.4 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op 80km-wegen, in 1991 t/m 2011.



Figuur 4.5 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op 50km-wegen, in 1991 t/m 2011.

In 2011 zegt 37% respectievelijk 27% van de automobilisten de snelheid op 80- en 50km-wegen te overtreden.

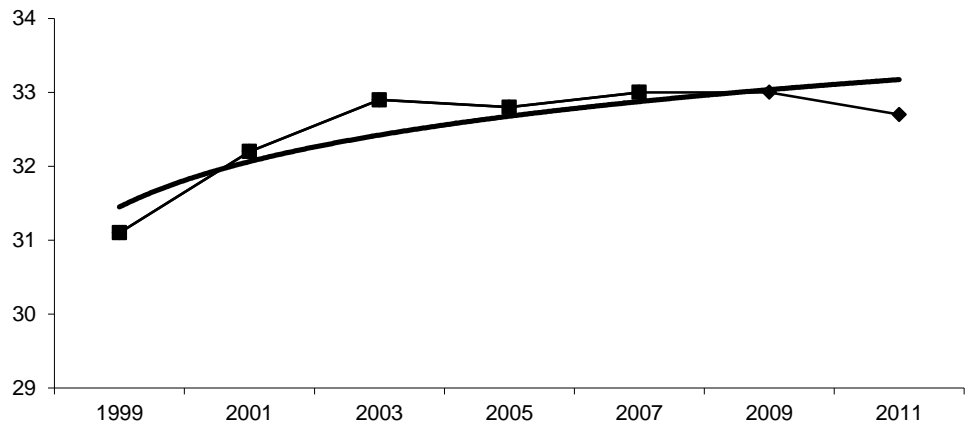
In 2000 is automobilisten voor het eerst gevraagd aan te geven hoe hard zij reden op 60- en 30km-wegen het voorgaande jaar. Naar de rijnsnelheid (in 2001) op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur is voor het eerst gevraagd in 2002. Vanaf 2001 vertoont de gemiddelde rijnsnelheid op 60km-wegen een licht dalende trend (zie Figuur 4.6). De rijnsnelheid ligt nog altijd hoger dan in 1999.



Figuur 4.6 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op 60km-wegen, in 1999 t/m 2011.

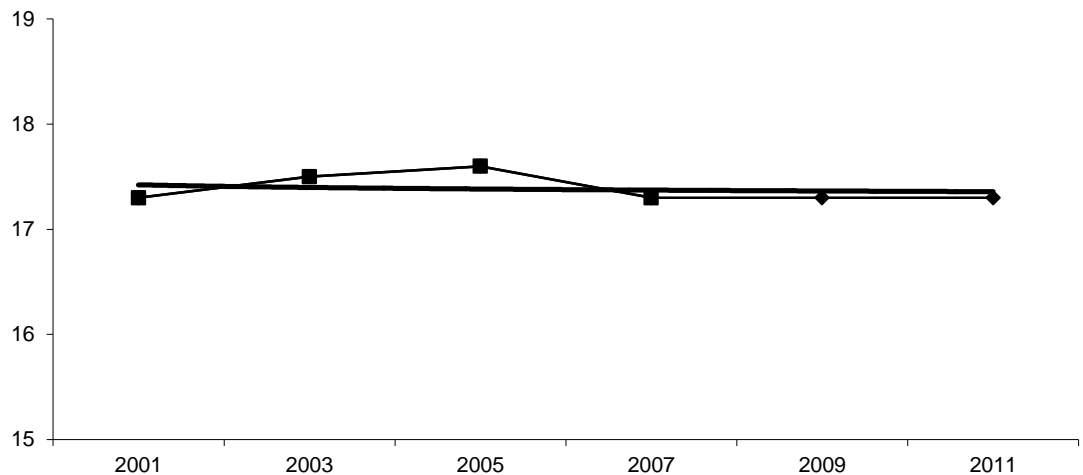
Het percentage automobilisten dat zegt de snelheid te overtreden op 60km-wegen bedraagt in 2009 46%.

De gemiddelde rijnsnelheid op 30km-wegen laat vanaf 1999 een significante stijging zien (zie *Figuur 4.7*). De gemiddelde rijnsnelheid in 2011 is echter iets lager dan in 2009.



*Figuur 4.7 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op 30km-wegen, in 1999 t/m 2011.*

In 2011 zegt 34% van de automobilisten de snelheid op 30km-wegen te overtreden. De gemiddelde rijnsnelheid 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, zette zich in 2009 niet door en blijft nu in 2011 weer stabiel (zie *Figuur 4.8*).

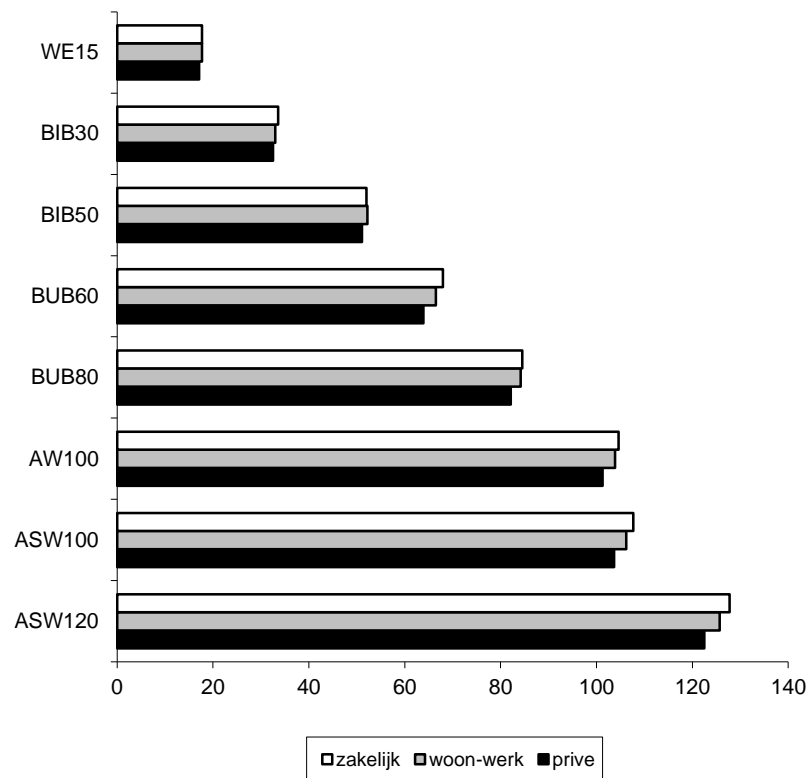


*Figuur 4.8 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) op (woon)erven, in 2001 t/m 2011*

Ruim een derde van alle automobilisten (36%) zegt in 2011 de snelheid op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur te overtreden.

4.1.2 Zelfgerapporteerde rijksnelheden naar hoofddoel autogebruik

In Bijlage H4, T1a en T1b en Figuur 4.9 staat de gemiddelde rijksnelheid per wegtype weergegeven, uitgesplitst naar het hoofddoel van het autogebruik<sup>12</sup>. Hieruit is af te lezen dat het hoofddoel van autogebruik samenhangt met de snelheid waarmee automobilisten rijden.



Figuur 4.9 Gemiddelde rijksnelheid (in km/uur), naar wegtype en hoofddoel autogebruik, in 2011

Automobilisten die aangeven de auto hoofdzakelijk voor privédoeleinden 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-

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 privédoeleinden 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.

werkverkeer op de weg zijn. Op alle andere wegen verschillen deze twee groepen niet significant van elkaar.

Op 120km-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 2011 is dit ten opzichte van 2009 hetzelfde gebleven. In 2011 is de gemiddelde rijsnelheid op 120km-, 100km-, 80km-, 60km- en 50km- en 15km-wegen van de groep die de auto vooral privé gebruikt licht toegenomen. Bij woon-werkverkeer daalt de snelheid, met uitzondering van de 120-km weg. Bij zakelijke rijders zijn er vooral toenames van de snelheid waarneembaar.

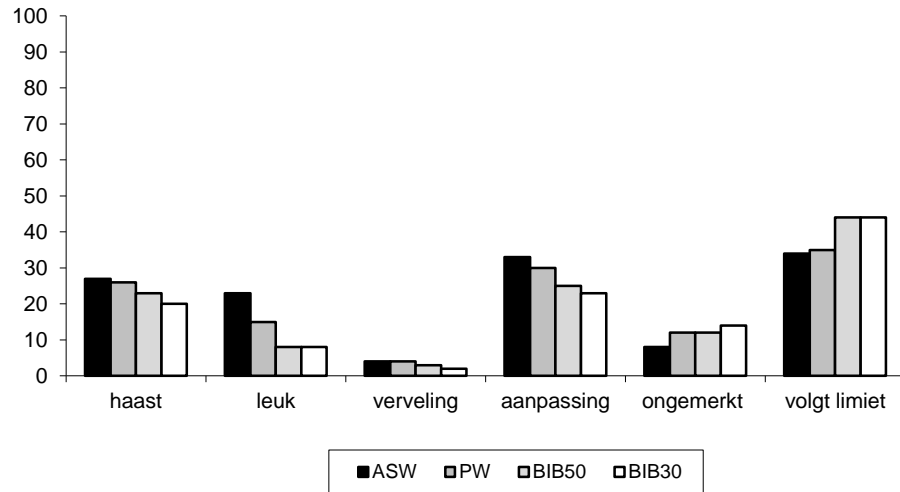
#### Gedragsmotieven

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, deze toename ten opzichte van 2009 is significant.

Het percentage automobilisten dat in 2011 aangeeft onopgemerkt hard te rijden is nagenoeg gelijk aan 2009. Voor provinciale wegen buiten de bebouwde kom zien we ook dat *leuk* weer op het oude niveau is van 2007. Op 30km-wegen zijn de percentages nagenoeg hetzelfde als in 2009, behalve een minieme toename in het motief *onopgemerkt te hard rijden*. Voor alle wegtypen geven automobilisten in 2011 vaker dan in 2009 aan dat zij nooit harder rijden (de limiet volgen), deze verschillen zijn op alle wegtypen significant.

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, deze afname is op de autosnelwegen significant. 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. Ten opzichte van 2009 zijn deze percentages in 2011 nagenoeg stabiel gebleven.



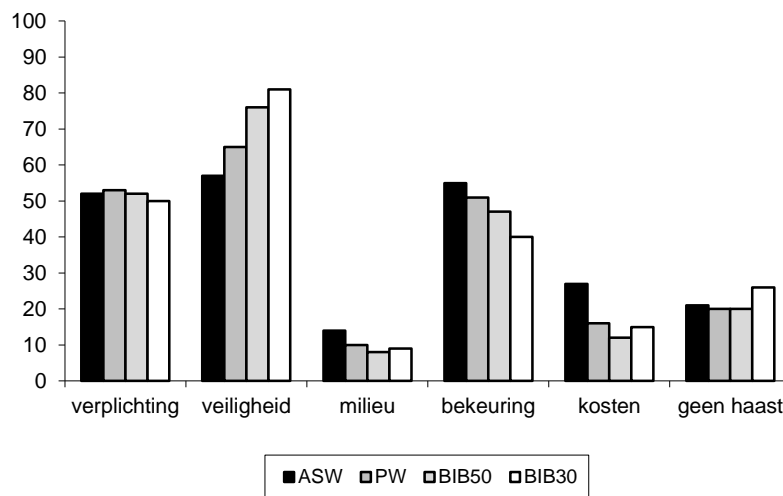
Figuur 4.10 Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om snelheidslimieten te overschrijden, naar wegtype, in 2011.

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 2011 op wegen binnen de bebouwde kom uit veiligheidsoverwegingen met voorsprong de meest genoemde reden is (76% op 50km- en 81% 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. 57% en 65%), dit is een significante toename ten opzichte van 2009. Ook om het krijgen van een bekeuring te vermijden (resp. 55% en 51%) en omdat het nu eenmaal verplicht is (resp. 52% en 53%).

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 2011 gelijk gebleven aan 2009.

Er kunnen nog meer verschillen aangetoond worden tussen 2009 en 2011 wat betreft het percentage automobilisten dat bepaalde motieven noemt om zich aan de snelheid te houden. *Milieu* en *brandstofkosten* zijn op 30-km wegen belangrijkere redenen geworden dan in 2009 om zich aan de maximumsnelheid te houden. Deze toename in deze motieven is significant. Daarnaast is het motief *geen haast* minder vaak genoemd dan in 2009. Voor autosnelwegen geldt dat de motieven *brandstofkosten*, *milieu* en *veiligheid* vaker en *verplichting* minder vaak genoemd worden. Op wegen buiten de bebouwde kom houden automobilisten zich in 2011 vaker aan de geldende snelheid uit *verplichting*, *veiligheidsoverwegingen*, *milieuoverwegingen* en *brandstofkosten*. Op 50km-wegen worden *verplichting*, *veiligheid*, *milieu* en *brandstofkosten* vaker genoemd en *bekeuring* minder.

Gespiegeld aan het begin van dit decennium (1999/2001) blijkt dat op autosnelwegen *veiligheid* en *brandstofkosten* steeds belangrijkere 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 al is het in 2011 ten opzichte van 2009 weer gestegen. *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 2011.

## 4.2 Beeld zelfgerapporteerde rijsnelheden en gedragsmotieven per provincie

### 4.2.1 Zelfgerapporteerde rijsnelheden

Op alle wegtypen kunnen in 2011 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. 123,5 en 123,0 km/uur). Op autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur maken vooral inwoners van Overijssel en Noord-Brabant zich schuldig aan dit gedrag (resp. 103,8 en 103,7 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 Limburg en Zeeland.

Op autowegen met een limiet van 100 km/uur wordt er door inwoners van Flevoland, Drenthe en Overijssel gemiddeld hard gereden (resp. 101,9 en door de laatste twee 101,8 km/uur). Inwoners van Noord- en Zuid-Holland overtreden op dit type wegen de rijsnelheid het minste (resp. 100,4 en 100,5 km/uur).

Op 80km-wegen rijden, net als in 2007, Flevolandse gemiddeld het snelst (83,1 km/uur). Limburgers rijden daar gemiddeld het minst hard (80,8 km/uur). In Friesland en Drenthe wordt relatief hard gereden op 60km-wegen (beiden 65,2 km/uur). In Utrecht en Limburg rijdt men gemiddeld het minst hard op 60km-wegen (alle drie 62,8 km/uur).

Inwoners van Flevoland rijden relatief hard op 50km-wegen (51,6 km/uur), terwijl inwoners van Zeeland hun snelheid op dit type wegen lager houden dan de maximumsnelheid (49,6 km/uur). De provincies Flevoland en Zeeland waren ook in 2009 de provincies met respectievelijk de hoogste en laagste gemiddelde rijsnelheid op 50km-wegen.

Inwoners van Noord-Brabant en Groningen overtreden de snelheidslimiet op 30km-wegen het meeste (34,0 km/uur en 33,5 km/uur). In Flevoland houdt men zich relatief goed aan de maximumsnelheid op 30km-wegen (31,0 km/uur). Inwoners van Noord-Holland matigen hun snelheid op (woon)erven met een limiet van 15 km/uur gemiddeld het vaakst (16,5 km/uur), terwijl inwoners van Groningen hier juist relatief hard rijden (17,8 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
  - veiligheid: Noord-Holland en Limburg (61%), Groningen (48%)
- andere wegen buiten de bebouwde kom
  - veiligheid: Noord-Holland (69%), Noord-Brabant (54%)
- doorgaande wegen binnen de bebouwde kom
  - het is verplicht: Limburg (55%), Groningen (46%)
  - veiligheid: Utrecht en Friesland (79%), Flevoland (70%)
- woongebieden binnen de bebouwde kom
  - het is verplicht: Zuid-Holland en Limburg (53%), Groningen (42%)
  - bekeuring: Zeeland en Drenthe (46%), Friesland (35%)
  - veiligheid: Utrecht (84%), Drenthe (76%)

Motieven om de maximumsnelheid wél te overschrijden:

- autosnelwegen
  - aanpassen: Noord-Holland (36%), Zeeland (22%)
  - leuk, prettig: Overijssel (30%), Limburg (18%)
- andere wegen buiten de bebouwde kom
  - aanpassen aan anderen: Noord-Brabant (33%), Zeeland en Drenthe (22%)
  - vanwege haast: Zeeland (32%), Zuid-Holland (23%)
  - leuk, prettig: Overijssel (20%), Zuid-Holland en Limburg (12%)
- doorgaande wegen binnen de bebouwde kom
  - aanpassen aan anderen: Noord-Brabant (28%), Zeeland (15%)
  - vanwege haast: Overijssel, Gelderland, Zeeland, Noord-Brabant en Limburg (25%), Friesland (18%)
- woongebieden binnen de bebouwde kom
  - aanpassen aan anderen: Limburg (26%), Zeeland (17%)
  - leuk, prettig: Groningen (12%), Limburg (5%)

### 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. Een 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 (30%).
2. *Notoire overtreders*: automobilisten die op minimaal zes van de acht wegtypen de snelheidslimiet extreem overschrijden<sup>13</sup> (2%).
3. *Incidentele overtreders*: alle overige automobilisten (68%).

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 bijna altijd een betaalde

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.

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

### **Andere risicovolle gedragingen**

Notoire overtreders vertonen ook relatief vaak ander risicovol gedrag. Onder deze overtreders geeft 19% van hen 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 tien 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 leaseauto. 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 privébezit 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 2011 het vaakst bij een ongeval betrokken. Deze groep bevindt zich echter ook meer op de weg dan limietovertreders en limietvolgers.

Iets meer dan de helft van alle notoire overtreders (58%) is in 2011 tenminste een keer bekeurd voor te hard rijden. Hetzelfde geldt voor ongeveer drie van de tien incidentele limietovertreders (33%) en voor 18% 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 9% van alle bekeuringen voor overtredingen met de auto naar notoire overtreders, 81% naar incidentele limietovertreders en 10% naar limietvolgers. Dit betekent dat notoire overtreders (2% van alle automobilisten) relatief veel bekeuringen ontvangen, terwijl limietvolgers (30% 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 2011. In grote lijnen wijken deze schetsen niet af van die van 2009.

#### 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, met uitzondering van 25-34 jaar.
- 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 privédoeleinden 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, een van een 60km-gebied en een 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 68% (2009: 66%) van de bestuurders beoordeelt de maximumsnelheid in het 60km-gebied juist (zie *Bijlage H4, T15*). 12% 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 7,7), ook al is die verkeerd. 90% van de

automobilisten geeft aan dat in het 60km-gebied ingehaald mag worden. Hiervan zijn zij zeker (8,6) en dit is ook correct.

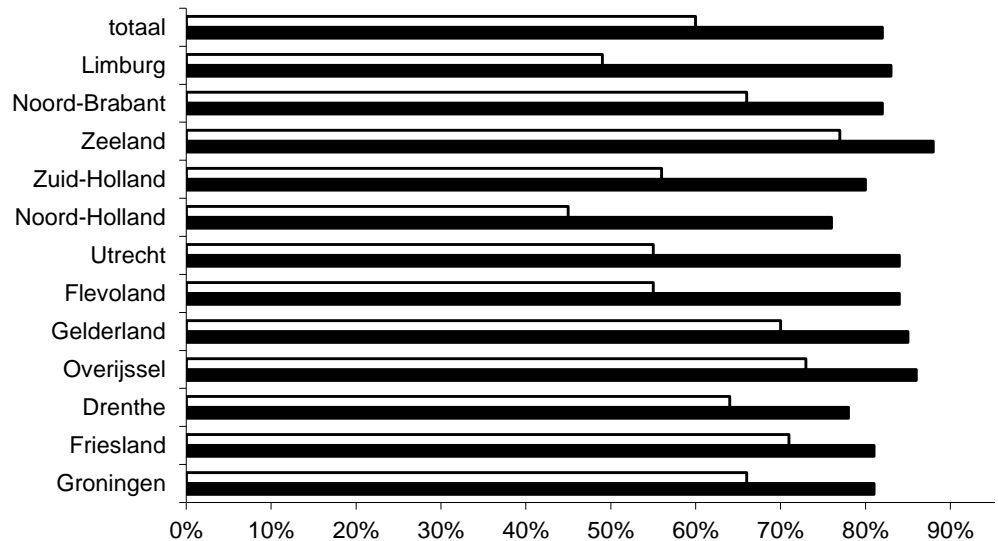
De waardering voor de inrichting van de weg wat betreft begrijpelijkheid en veiligheid is respectievelijk 7,1 en 6,2. In vergelijking met 2009 is de beoordeling van de inrichting en veiligheid van de 60km-weg iets toegenomen.

In de situatie van de 80km-weg beoordeelt 86% (2009: 86%) van de automobilisten de maximumsnelheid juist (zie *Bijlage H4, T15*). Slechts 5% denkt dat de maximumsnelheid in dit gebied 100 km/uur is. De automobilisten zijn vrij zeker van hun beoordeling (8,0). 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 7,7 en 7,8. De beoordeling en waardering van de 80km-weg is in vergelijking met 2009 iets toegenomen.

Bij zeven 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 Drenthe 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 (87%). In Drenthe en Gelderland is dit percentage het hoogst (97%). Dat was ook het geval in 2009. De waardering voor de duidelijkheid van de inrichting en de veiligheid van de 60km-weg verschilt significant tussen de provincies. De waardering voor de veiligheid van de inrichting van de 60km-weg is het laagst in Noord-Holland (6,0) en het hoogst in Overijssel, Gelderland en Friesland (6,5). De waardering voor de duidelijkheid is het hoogst in Gelderland (7,4) en het laagst in Groningen en Drenthe (6,8).

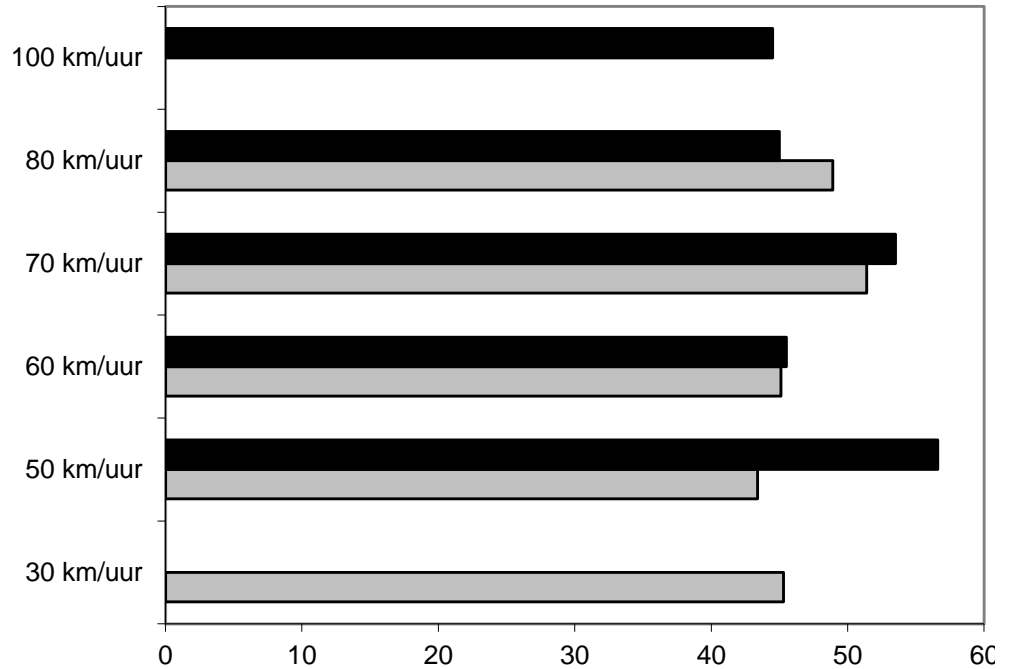
Voor de 80km-weg geldt dat, net als in 2009, in Utrecht, Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg de gemiddelde genoemde snelheid lager is dan 80 km/uur, namelijk 79 km/uur en 78 km/uur (zie *Bijlage H4, T17*). De hoogst gemiddelde snelheid wordt genoemd in Friesland, Flevoland, Overijssel en Drenthe (81 km/uur). In Overijssel denkt 5% van de automobilisten dat inhalen is toegestaan op de 80km-weg. In Noord-Brabant is dit percentage het laagst (2%). Het meest zeker hierover zijn automobilisten in Zeeland en Noord-Brabant (9,6), het minst zeker zijn automobilisten in Noord- en Zuid-Holland en Friesland (9,3). Het waarderingscijfer voor de duidelijkheid van de inrichting van de 80km-weg is het laagst in Drenthe (7,2) en het hoogst in Utrecht (7,9). De waardering voor de veiligheid van de inrichting van de 80km-weg verschilt significant tussen de provincies. De waarderingscijfer is het laagst in Groningen, Drenthe, Noord-Holland en Zuid-Holland (7,7) en het hoogst in Limburg en Gelderland (8,0).

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 2011.

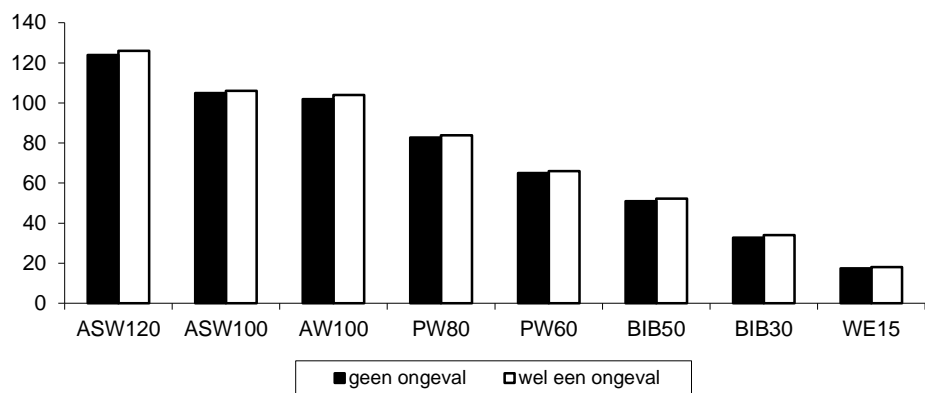
Opvallend is dat wanneer de veronderstelde snelheidslimiet voor de 60km-weg toeneemt, de gemiddelde leeftijd van de automobilisten hoger ligt (zie *Tabel H4, T18 en Figuur 4.13*). De gemiddelde leeftijd bij een lagere veronderstelde snelheid is juist lager. De gemiddelde leeftijd van automobilisten die de snelheid juist hebben beoordeeld is 45,1 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 veiligheid van het 80km-gebied; het hoogste cijfer (7,9) wordt daar gegeven door automobilisten die veronderstellen dat de snelheidslimiet 100 km/uur is.



Figuur 4.13 Gemiddelde leeftijd van automobilisten naar veronderstelde snelheid op weg volgens essentiële kenmerken, in 2011.

#### 4.5 Snelheid en ongevallen

Automobilisten die in 2011 een ongeval met de auto hebben gehad, rijden gemiddeld met hogere snelheden dan automobilisten die in 2011 geen ongeval met de auto hebben gehad. Dit geldt voor alle wegtypen (zie *Bijlage H4, T20* en *Figuur 4.14*).



Figuur 4.14 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van automobilisten, naar ongevalbetrokkenheid en wegtype, in 2011.

#### 4.6 Conclusies

- De zelfgerapporteerde snelheid van automobilisten is, net als in voorgaande jaren, gemiddeld op alle wegtypen hoger dan toegestaan. Ten opzichte van 2009 is alleen op de 30km- wegen de gemiddelde zelfgerapporteerde snelheid afgenomen. Bij de overige wegen is het nagenoeg stabiel of is er sprake van een kleine stijging.
- Op alle wegtypen zijn er in 2011 verschillen tussen provincies 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 2009 sprongen Drenthe en Overijssel er ook uit als de provincie met de hoogste zelfgerapporteerde rijsnelheden op deze wegtypen.
- Automobilisten die aangeven de auto hoofdzakelijk voor privédoeleinden 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 2011 een ongeval met de auto hebben gehad, rijden op de meeste wegtypen gemiddeld met hogere snelheden dan automobilisten die in 2011 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 2011 nagenoeg net zo vaak ongemerkt te hard, het is wel een dalende trend. Deze ontwikkeling past in de trend waarbij over de jaren heen het percentage automobilisten dat stelt *ongemerkt* te hard te rijden sterk is afgenomen. Voor alle wegtypen in 2011 wordt er vaker aangegeven dan in 2009 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 leaseauto, wordt de auto relatief vaak gebruikt voor zakelijke doeleinden en hebben zij een hoog jaarkilometrage. Notoire overtreders waren in 2011 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%.



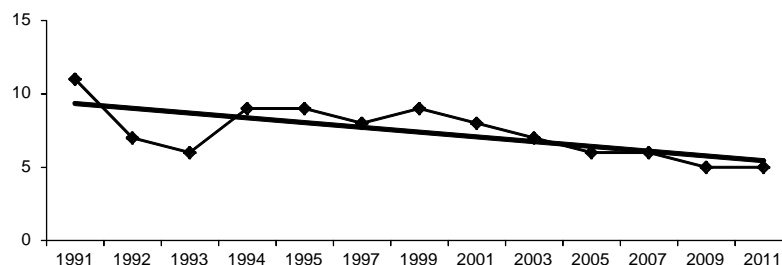
## 5 Rijden onder invloed

Eén van de aandachtspunten in het verkeersveiligheidsbeleid is *alcohol in het verkeer*. In de PROV-enquête is daarom een aantal vragen opgenomen die betrekking hebben 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 2009. Circa 5% van de automobilisten geeft aan in 2011 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 2011.*

Aan automobilisten is gevraagd naar de motieven om niet meer dan twee glazen alcohol te drinken, wanneer men nog moet rijden. Voor 2011 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*).



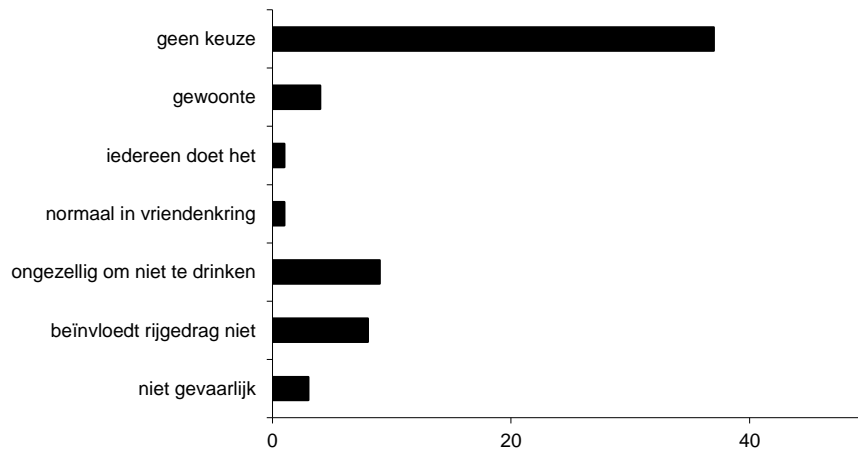
*Figuur 5.2* Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om niet meer dan twee glazen alcohol te drinken wanneer men nog moet autorijden, in 2011.

Bij deze motieven zien we geen significante verschillen met 2009.

Automobilisten die wel eens onder invloed rijden denken anders over het zich houden aan de 'alcoholregels' dan de automobilisten die niet onder invloed rijden. Net als in 2009 is het argument dat het *veiliger* is om niet onder invloed van alcohol te rijden veel belangrijker voor respondenten die niet onder invloed rijden dan voor respondenten die dit wel eens doen (genoemd door respectievelijk 80% en 59%). Voor respondenten die wel eens onder invloed rijden zijn *kans op bekeuring* (51%), *de wens van anderen* (20%) en *het is wettelijk verboden* (32%) 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 19% van de automobilisten dat zij zich een dergelijke situatie kunnen voorstellen. Dit percentage verschilt in 2011 niet van 2009 (18%) (zie *Bijlage H5, T4*).

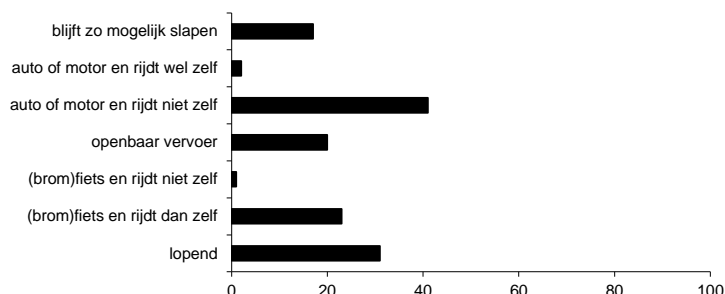
Automobilisten die zich kunnen voorstellen onder invloed te gaan autorijden geven ook in 2011 vooral aan dat men *geen keuze* heeft en nog naar huis moet rijden (37%) (zie *Figuur 5.3* en *Bijlage H5, T5*). Het aandeel automobilisten dat dit argument aanvoert is echter gedaald ten opzichte van 2009 (44%).



*Figuur 5.3 Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om wel te gaan autorijden na het drinken van drie of meer glazen alcohol, in 2011.*

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 (8%), alcohol het rijgedrag niet beïnvloedt (15%), het een gewoonte is (13%) en het ongezellig is om niet te drinken (21%)* (zie Bijlage H5, T6).

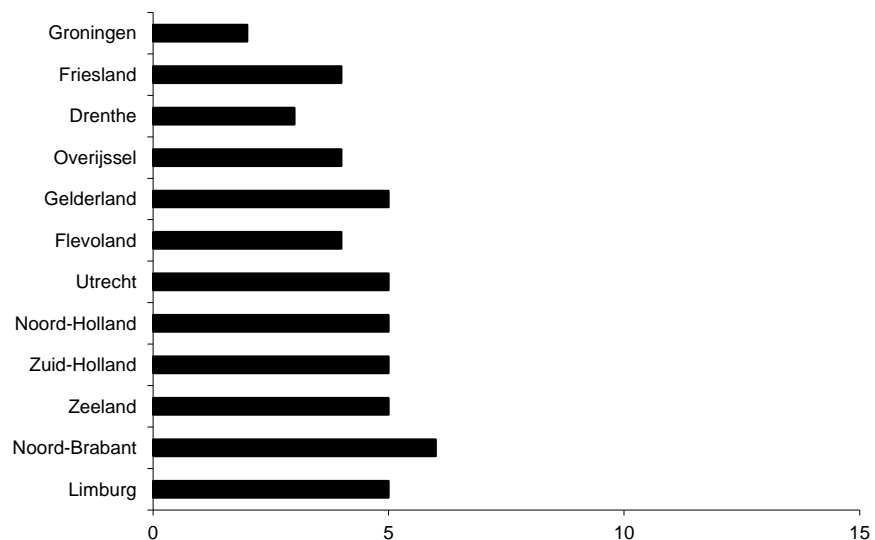
Aan automobilisten is gevraagd hoe zij naar huis gaan als ze drie of meer glazen alcohol hebben gedronken. Van de automobilisten geeft net als in 2009 41% aan dat ze *zich door een ander laten rijden* (zie Bijlage H5, T7 en Figuur 5.4). Andere relatief vaak genoemde vervoerwijzen in 2011 zijn *lopen (31%), zelf (brom)fietsen (23%)* en het *openbaar vervoer (20%)*.



*Figuur 5.4 Percentage automobilisten dat bovenstaande vervoerwijzen kiest na het drinken van drie of meer glazen alcohol, in 2011.*

## 5.2 Verschillen tussen provincies

Net als in voorgaande jaren zijn er provinciale verschillen aanwezig in het aandeel automobilisten dat onder invloed rijdt. In Groningen is het aandeel automobilisten dat onder invloed rijdt het laagst (2%), in Noord-Brabant het hoogst (6%) (zie *Bijlage H5, T8* en *Figuur 5.5*).



*Figuur 5.5* Percentage automobilisten dat aangeeft (wel eens) onder invloed te rijden, naar provincie in 2011.

Het beeld is in de afzonderlijke provincies over de jaren heen redelijk constant. Alleen in de provincie Noord-Holland zien we dat het aandeel automobilisten dat rijden onder invloed voorstelbaar vindt significant gestegen is ten opzichte van 2009, van 16% naar 18% (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 het meest aangegeven in Noord-Brabant (30%). In Noord-Holland wordt het motief *veiligheid* het meest genoemd (85%). In Overijssel wordt het minst vaak de *kans op een bekeuring* naar voren gebracht (15%). *Vermoeidheid* wordt in Utrecht (12%) vaker genoemd als reden om niet onder invloed te rijden. In Noord-Brabant (10%) wordt de *wens van anderen* vaker genoemd dan in de andere provincies. In Noord-Holland wordt vaker aangegeven dat men geen alcohol lust of drinkt (9%).

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 (40%) vaker *lopend* naar huis dan in de andere provincies, en in Flevoland loopt men minder vaak (16%) en gaat men ook minder vaak *zelf met de (brom)fiets* naar huis (12%). In Zeeland (7%) wordt beduidend minder vaak gebruik gemaakt van het *openbaar vervoer* dan in de overige provincies. In Noord-Holland (30%) gaat men beduidend vaker naar huis met het *openbaar vervoer*. In Drenthe (46%) laat men zich relatief vaak *door een ander* naar huis rijden. In Noord-Holland (21%) en Gelderland (20%) blijft men relatief vaker *zo nodig slapen* dan in andere provincies.

### 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

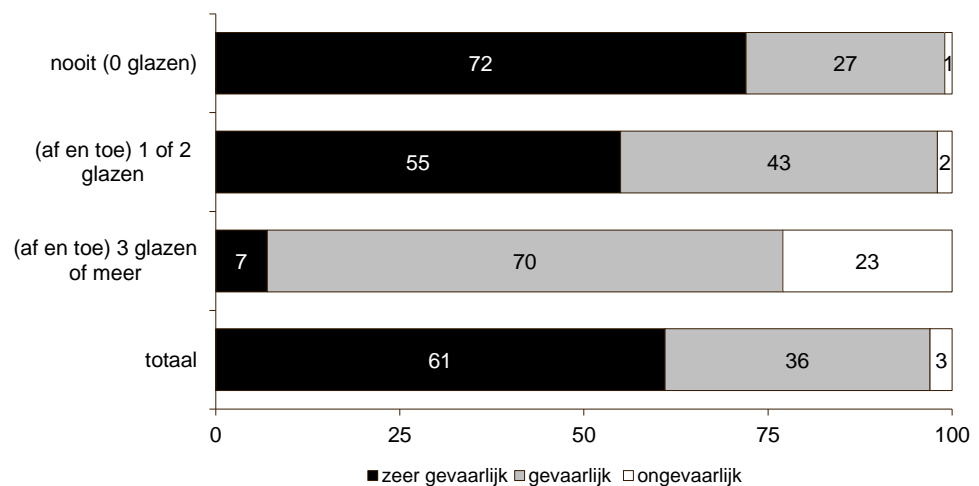
Het blijkt dat alle bovengenoemde achtergrondkenmerken samenhang vertonen met al dan niet rijden onder invloed. In vergelijking met 2007 zien we een vrij constant beeld. In 2011 zijn de volgende resultaten zichtbaar (zie *Bijlage H5, T13*):

- Net als in 2009 rijden mannen beduidend vaker onder invloed dan vrouwen.
- Personen met een hoge opleiding geven in 2001, net als in 2009, 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. Dit is ook vergelijkbaar met 2009.
- Personen zonder thuiswonende kinderen lijken vaker alcohol te drinken als zij nog moeten autorijden.
- Net als in 2009 rijden personen met betaald werk (meer dan 12 uur per week) vaker onder invloed dan personen zonder betaald werk.

- Automobilisten die de auto voornamelijk gebruiken voor zakelijke doeleinden rijden vaker onder invloed dan automobilisten die de auto voornamelijk voor privé- of woon-werk doeleinden gebruiken.

#### 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 vindt driekwart (77%) van de 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 2011.

#### 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 2011 blijkt het 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.

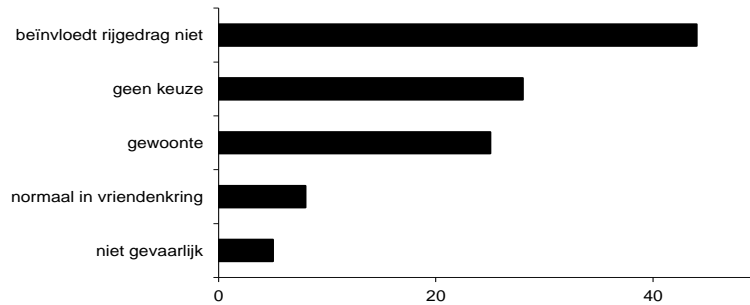
De resultaten met betrekking tot het medicijngebruik zijn weergegeven in *Bijlage H5, T16*. De tabel laat zien dat een klein deel van de automobilisten plaatsneemt achter het stuur na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Zo geeft 3% van de automobilisten aan te rijden na inname 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 (38%). Het rijden onder invloed van medicijnen is sinds 1999 nauwelijks veranderd.

Wanneer gevraagd wordt hoe gevaarlijk automobilisten het vinden om onder invloed van drugs, antwoordt 89% van de respondenten dat zij dit (zeer) gevaarlijk vinden.

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 (0,5%), gebruiken voornamelijk *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.

Automobilisten die aangeven wel eens drugs te gebruiken wanneer zij zelf nog moeten gaan rijden geven vooral aan dat het volgens hen *het rijgedrag niet beïnvloedt* (44%) (zie *Figuur 5.8*).



*Figuur 5.8* Percentage automobilisten dat bovenstaande motieven noemt om wel te gaan autorijden na het gebruik van drugs, in 2011.

Wanneer gevraagd wordt hoe gevaarlijk automobilisten het vinden om onder invloed van drugs, antwoordt 99% van de respondenten dat zij dit (zeer) gevaarlijk vinden.

## 5.7

### Conclusies

- In 2011 rijdt 5% van de automobilisten wel eens onder invloed van alcohol. Dit is gelijk aan 2009.
- Net als in 2009 is in Groningen 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*. Ook deze resultaten zijn gelijk aan 2009. 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 respondenten die wel eens onder invloed rijden zijn *kans op bekeuring*, *de wens van anderen* en *het is wettelijk verboden* relatief belangrijke redenen om niet onder invloed te rijden. Het motief dat rijden onder invloed *wettelijk is verboden* wordt het meest aangegeven in Noord-Brabant. In Noord-Holland wordt het motief *veiligheid* het meest genoemd. In Overijssel wordt het minst vaak de *kans op een bekeuring* naar voren gebracht. *Vermoeidheid* wordt in Utrecht vaker genoemd als reden om niet onder invloed te rijden. In Noord-Brabant wordt de *wens van anderen* vaker genoemd dan in de andere provincies. In Noord-Holland wordt vaker aangegeven dat men geen alcohol lust of drinkt.

- Mannen, 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. Dit is ook vergelijkbaar met 2009.
- 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.
- De meeste automobilisten die drie of meer glazen alcohol hebben gedronken laten 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. In Noord-Holland maakt men vaak gebruik van het *openbaar vervoer*. In Zeeland is dit niet populair is.
- Vrijwel alle automobilisten (97%) vinden rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk. Zelfs van de automobilisten die zelf aangeven wel eens onder invloed van drie of meer glazen alcohol te rijden is nog driekwart (77%) deze mening toegedaan.
- Net als in voorgaande meting, is er geen significant verschil gevonden in gemiddeld aantal ongevallen 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.
- Slechts een klein deel van de automobilisten gaat autorijden na inname van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden.
- Van de automobilisten geeft 0,5% aan wel eens drugs te gebruiken alvorens ze achter het stuur plaatsnemen. Het gaat dan vooral om softdrugs (hasj of weed).



## 6 Beveiligingsmiddelen

Een 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 landelijke 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 beschreven<sup>14</sup>. 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

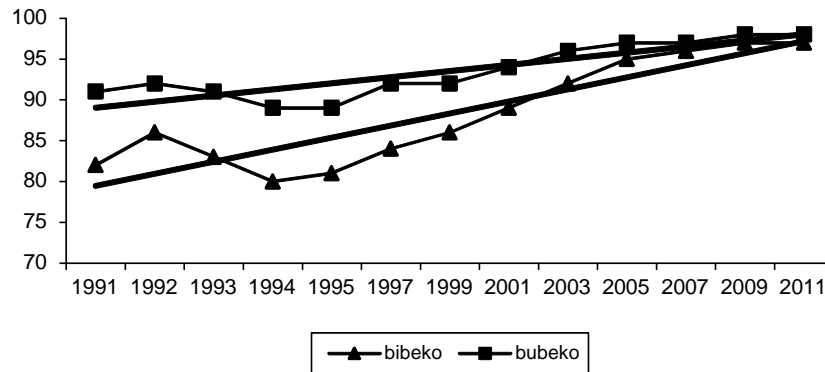
#### 6.1.1 Landelijk beeld gordelgebruik en gedragsmotieven

##### 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 2011 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. Het autogordelgebruik is gelijk gebleven aan 2009. (zie *Bijlage H6, T1*).

<sup>14</sup> 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.

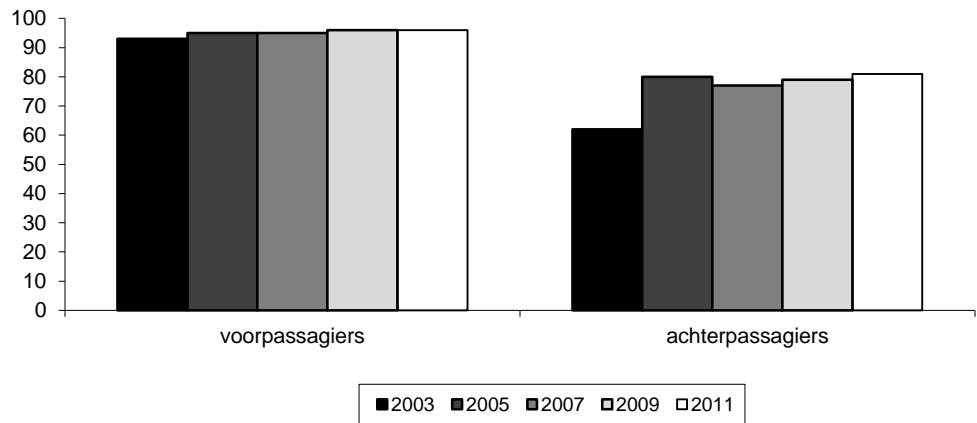


Figuur 6.1 Gordeldraagpercentages van bestuurders van personenauto's bij ritten binnen en buiten de bebouwde kom, in 1991 tot en met 2011.

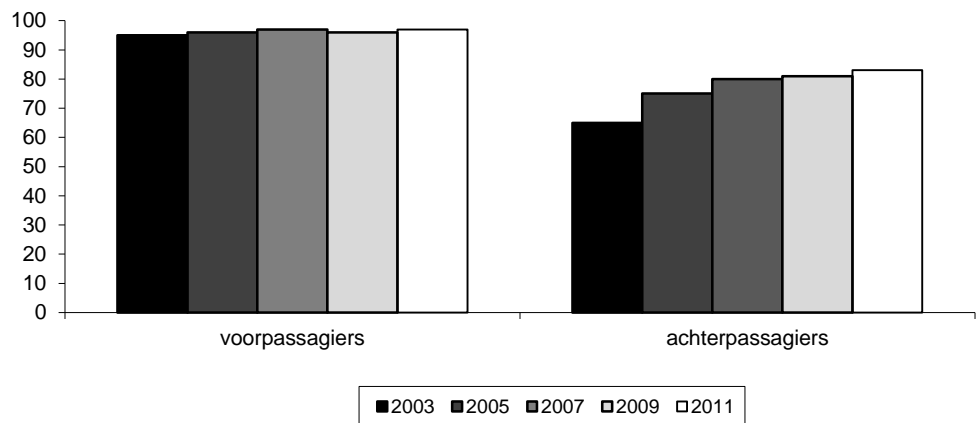
In 1994 is voor het eerst gevraagd naar de frequentie van het gordelgebruik door passagiers voorin en achterin de auto. Voorpassagiers hebben in 2011 bij 9,6 van de 10 ritten binnen en 9,7 van de 10 ritten buiten de bebouwde kom de gordel gedragen (zie Bijlage H6, T2 en T3). Het gordelgebruik door voorpassagiers is zowel binnen als buiten de bebouwde kom ten opzichte van 2009 vrijwel stabiel gebleven.

Ondanks de toename in de afgelopen jaren blijft het zelfgerapporteerde gordelgebruik door achterpassagiers<sup>15</sup> nog sterk achter bij dat van passagiers voorin de auto. In 2011 wordt gemiddeld bij 8,1 van de 10 ritten binnen de bebouwde kom en bij 8,3 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 81% in 2011 en buiten de bebouwde kom van 34% tot 83% in 2011.

<sup>15</sup> Er is vanaf 2001 niet meer gevraagd of er achterin 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.



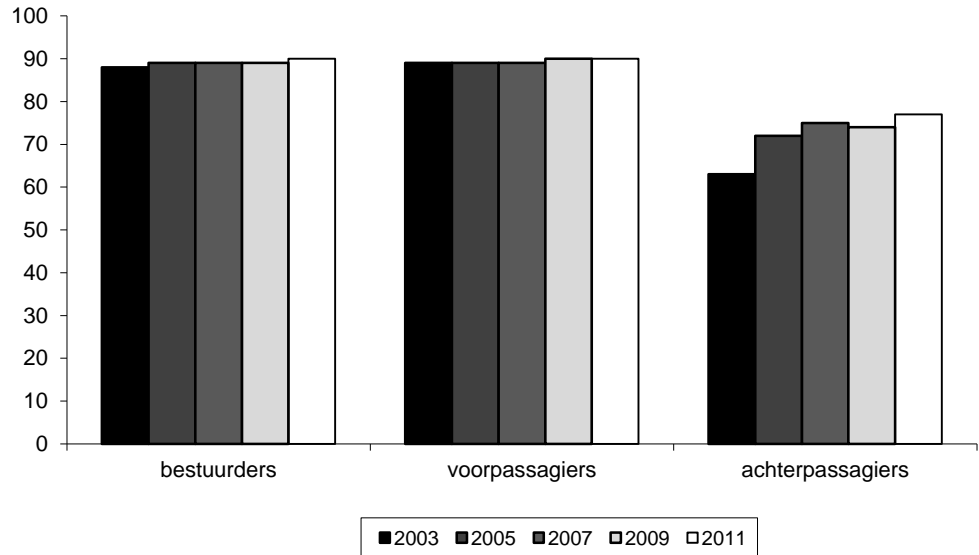
Figuur 6.2 Gordeldraagpercentages van voor- en achterpassagiers bij ritten binnen de bebouwde kom, in 2003 tot en met 2011.



Figuur 6.3 Gordeldraagpercentages van voor- en achterpassagiers bij ritten buiten de bebouwde kom, in 2003 tot en met 2011.

#### 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. Negen op de tien respondenten (90%) zeggen dat het dragen van de gordel op de bestuurdersplaats *altijd nodig* is. Bij voorpassagiers gaat het, net als in 2009, om 90%. De noodzaak van het dragen van de autogordel achterin de auto vindt 77% van de ondervraagden *altijd nodig*. Dit is met 3% gestegen ten opzichte van 2009 (zie Bijlage H6, T4 en Figuur 6.4).

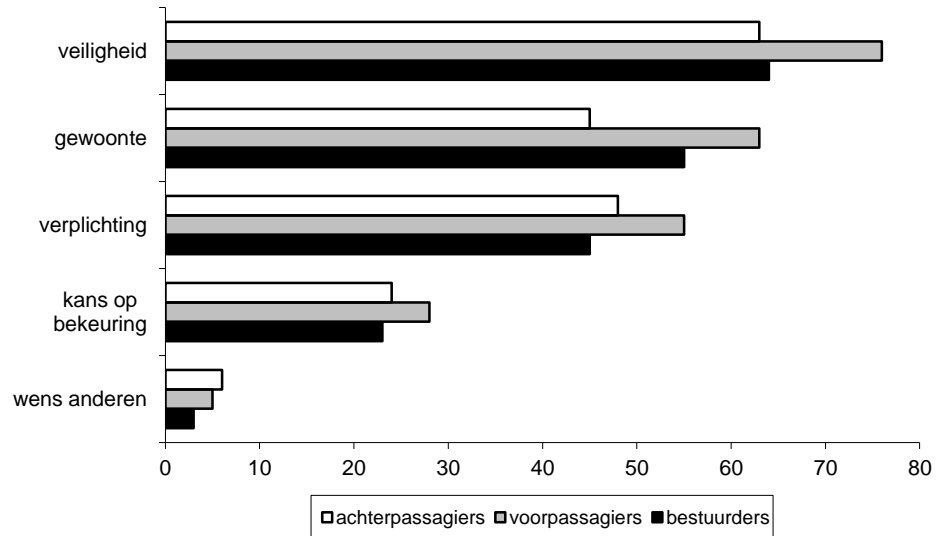


Figuur 6.4 Percentage respondenten dat het gebruik van de autogordel 'altijd nodig' vindt, naar plaats in de auto, in 2003 tot en met 2011

#### 6.1.1.3 Gedragsmotieven

In de PROV-enquête wordt aan alle respondenten gevraagd motieven aan te geven voor het wel en voor het niet dragen van de autogordel, wanneer zij bestuurder, voorpassagier of achterpassagier zijn. Net als in voorgaande jaren blijft *veiligheid* het meest genoemde motief voor gebruik van de autogordel (in 2011 door 64% van de bestuurders; door 76% van de voorpassagiers en door 63% van de achterpassagiers genoemd). Vervolgens worden *gewoonte* (resp. 55%; 63% en 45%) en *verplichting* (resp. 45%; 55% en 48%) relatief vaak genoemd. Het motief *kans op een bekeuring* wordt naar verhouding minder vaak genoemd (resp. 23%; 28% en 24%). Opvallend is de afname van het aandeel bestuurders die *verplicht* als reden noemt. Dit aandeel ligt al enkele jaren op een veel lager niveau dan in 2005 (60%) (zie Bijlage H6, T5 en Figuur 6.5).

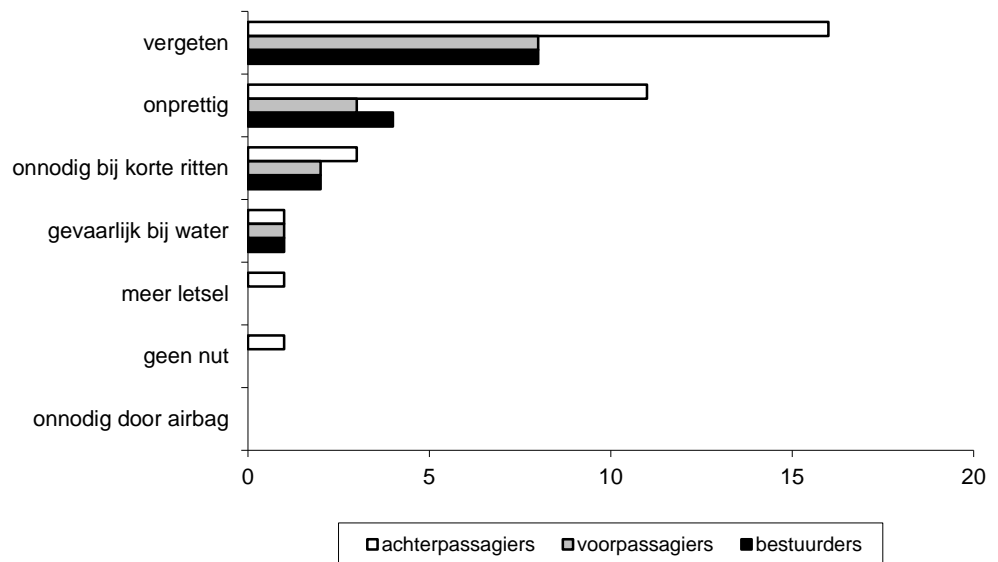




Figuur 6.5 Percentage bestuurders en passagiers van personenauto's dat bepaalde motieven noemt om de gordel wel te dragen, in 2011.

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 voorpassagiers genoemd. Dit aandeel is hoger onder achterpassagiers, namelijk 16%. Voor voorpassagiers is dit aandeel de afgelopen jaren gedaald. Van 18% in 2001 naar 8% in 2011. 4% van de bestuurders en 3% van de voorpassagiers noemt het motief *onprettig*. Achterpassagiers noemen *onprettig* vaker, namelijk 11%. (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 in 2011 achterpassagiers in vergelijking met bestuurders en voorpassagiers minder motieven voor het gebruik van de autogordels en juist vaker motieven tegen 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 2011.

### 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 2011 gelijk gebleven ten opzichte van 2009. Er zijn wel significante verschillen per provincie. In Zeeland is het gordelgebruik binnen de bebouwde kom gestegen, van 93% in 2007 naar 96% in 2011.

Het gordelgebruik door voorpassagiers is in 2011 binnen de bebouwde kom gelijk gebleven ten opzichte van 2009. Er zijn geen significante verschillen tussen de provincies wat betreft gordelgebruik binnen of buiten de bebouwde kom. (zie *Bijlage H6, T2 en T3*).

Met betrekking tot het dragen van de autogordel achterin is bij vrijwel alle provincies een gedragsverbetering zichtbaar, zowel binnen als buiten de bebouwde kom (zie *Bijlage H6, T2 en T3*). In Zeeland en Zuid-Holland is het gordelgebruik van achterpassagiers binnen de bebouwde kom het hoogst (84%). In Noord-Holland en Zuid-Holland is de sterkste stijging in gordelgebruik binnen de bebouwde kom zichtbaar vergeleken met 2009. De verschillen tussen de provincies zijn er nog steeds.

Buiten de bebouwde kom wordt de gordel het meest gebruikt door achterpassagiers in Zeeland (87%). In Noord-Holland en Zuid-Holland is het gordelgebruik van achterpassagiers het meest gestegen. In de provincie Overijssel is het gordelgebruik het laagst (79%).

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

Wanneer de motieven voor het wel 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 Noord-Brabant en minst vaak genoemd in Noord-Holland en Zuid-Holland), *kans op een bekeuring* (vaker genoemd in Overijssel en minder vaak in Noord-Holland en Utrecht), *veiligheid* (vaker genoemd in Flevoland en minder vaak in Noord-Holland) en *wens van anderen* (minst vaak genoemd in Friesland).
- Voorpassagiers, met betrekking tot de motieven *gewoonte* (vaker genoemd in Drenthe en Noord-Brabant en minder vaak in Gelderland en Zuid-Holland), *verplichting* (vaker genoemd in Limburg en minder vaak in Groningen en Flevoland), *kans op bekeuring* (vaker genoemd in Friesland en minder vaak Utrecht en Noord-Holland) en *wens van anderen* (vaker genoemd in Flevoland en Drenthe en minder vaak in Noord-Holland).
- Achterpassagiers, met betrekking tot de motieven *gewoonte* (vaker genoemd in Noord-Brabant en Flevoland en minder vaak genoemd in Gelderland), *veiligheid* (vaker genoemd in Flevoland, Utrecht en Noord-Holland en minder vaak in Gelderland en Zeeland) en *wens van anderen* (vaker genoemd in Drenthe en minder vaak in Friesland en Noord-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 (niet significant verschillend) woonomgeving;
- hoofddoel autogebruik (niet significant verschillend) jaarkilometrage (niet significant verschillend).

### **Sekse, leeftijd, opleidingsniveau en burgerlijke staat**

Wanneer gekeken wordt naar 2011, dan 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%). Deze resultaten zijn identiek aan 2009.

Leeftijd blijkt in 2011 binnen de bebouwde kom niet van invloed te zijn op het dragen van de autogordel. Buiten de bebouwde kom maakt dit per leeftijdscategorie wel uit. De 65-plussers dragen de gordel het minst vaak buiten de bebouwde kom (96%).

Het opleidingsniveau speelt een belangrijke rol. Hoger opgeleiden dragen vaker de autogordel dan lager of gemiddeld opgeleiden, zowel binnen de bebouwde kom (resp. 98%, 95% en 96%) als buiten de bebouwde kom (resp. 98%, 96% 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 gordel dragen buiten de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom lijken respondenten uit minder stedelijke gebieden minder vaak de gordel te dragen dan respondenten uit stedelijke gebieden (resp. 96% en 97%).

Net zoals in 2009 zijn het hoofddoel van het autogebruik en het jaarkilometrage van weinig invloed in 2011.

#### *6.1.3 Gordelgebruik en ongevalbetrokkenheid*

Bij bestuurders en voorpassagiers bestaan er significante verbanden tussen het gordeldraagpercentage en het hebben van een ongeval (zie *Bijlage H6, T10*). Bij geen ongeval, is het gordeldraagpercentage hoger.

## **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 werden vervoerd, er gebruik gemaakt diende te worden van een voor hen geschikt kinderbeveiligingsmiddel, voorzien van een goedkeuringsmerk. Voor het vervoeren van kinderen jonger dan 12 jaar achterin 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.

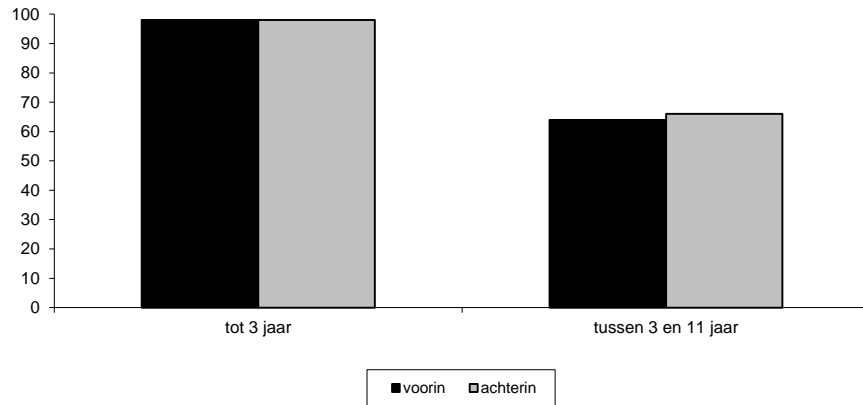
Vanaf 1 maart 2006 is de regelgeving met betrekking tot het gebruik van kinderzitjes veranderd. De nieuwe regelgeving komt erop neer dat kinderen kleiner dan 1,35 meter in een kinderzitje moeten worden vervoerd. Kinderen groter dan 1,35 meter moeten de autogordel om en mogen zo nodig ook een kinderzitje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

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

In de PROV-enquête 2011 is nagegaan op welke wijze kinderen (jonger dan 3 en tussen 3 en 11 jaar) voor- en achterin 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 achterin de auto (beide 98%) (zie *Bijlage H6, T11* en *Figuur 6.7*). Het aandeel automobilisten dat kinderen tussen 3 en 11 jaar veilig vervoert is aanzienlijk kleiner, zowel voorin als achterin (resp. 64% en 66%). Dit is vergelijkbaar met 2009.

Zowel voorin als achterin vervoert 1% van de automobilisten kinderen tot 3 jaar met behulp van alleen de autogordel. Kinderen tussen 3 en 11 jaar worden veel vaker vervoerd met alleen de autogordel om (voorin 35% en achterin 33%). Dit is vrijwel gelijk aan 2009. 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 2011.

### 6.2.2 Achtergrondkenmerken

In deze paragraaf worden enkele verbanden belicht tussen het gebruik van kinderbeveiligingsmiddelen en achtergrondkenmerken van bestuurders die in 2011 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 voorin veiliger dan mannen (resp. 68% voor vrouwen en 61% voor mannen). Kinderen jonger dan 3 jaar worden achterin ook veiliger vervoerd door vrouwen (99% tegenover 97% bij mannen).

#### **Leeftijd en het zelf hebben van kinderen**

Kinderen tot 3 jaar worden vaker veilig vervoerd door bestuurders in de leeftijdscategorie boven de 24 jaar (96% - 100%) dan door bestuurders van tot en met 24 jaar (91% voorin en 93% achterin).

Kinderen in de leeftijd tussen de 3 en 11 jaar worden zowel voorin als achterin ook door bestuurders in de leeftijd tot 25 jaar minder veilig vervoerd (resp. 40% en 34%). In mindere mate geldt dit ook voor bestuurders van 55 jaar of ouder (resp. 57% en 61%).

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 70% en achterin 73%;
- bestuurders zonder kinderen:
  - kinderen tot 3 jaar voorin 96% en achterin 97%;
  - kinderen tussen 3 en 11 jaar voorin 55% en achterin 59%.

#### **Opleidingsniveau en burgerlijke staat**

Er is nauwelijks verschil in de mate waar in automobilisten kinderen tot 3 jaar voorin of achterin de auto vervoeren (97%-98%).

Voor het vervoer van kinderen tussen 3 en 11 jaar geldt zowel voorin als achterin dat middelbaar opgeleiden de kinderen vaker veilig vervoeren (resp. 67% en 68%).

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 (respectievelijk 67% en 47%) als achterin (respectievelijk 68% en 51%) veiliger dan ongehuwden 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

- Het autogordelgebruik door bestuurders is vrijwel gelijk gebleven aan het gebruik in voorgaande meting in 2009.
- Het gordelgebruik door voorpassagiers, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, is nagenoeg gelijk aan 2009. Ondanks opnieuw een toename in de laatste jaren blijft het gordelgebruik van achterpassagiers nog steeds achter bij dat van de overige inzittenden van personenauto's. Het gordelgebruik zowel binnen als buiten de bebouwde kom achterin is in 2011 toegenomen ten opzichte van 2009.
- Het dragen van de gordel voor in de auto wordt door 90% van de respondenten altijd noodzakelijk geacht. De noodzaak van het altijd dragen van een gordel achterin de auto wordt door minder respondenten erkend, namelijk 77%. Dit is iets toegenomen ten opzichte van 2009.
- *Veiligheid* wordt door bestuurders en voorpassagiers, evenals in voorgaande jaren, het meest genoemd als motief om de autogordel wel te dragen. Dit wordt gevolgd door de motieven *gewoonte en verplichting*, 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. Voorpassagiers en achterpassagiers noemen in 2011 vaker *gewoonte* als reden, dit neemt toe sinds 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 Zeeland is het gordelgebruik door *bestuurders* binnen de bebouwde kom gestegen ten opzichte van 2009.
- Voor wat betreft het gordeldraagpercentage van de *voorpassagiers* is er geen significant verschil in binnen of buiten de bebouwde kom, maar ook niet per provincie.
- In Zeeland en Zuid-Holland is het gordeldraagpercentage binnen de bebouwde kom van *achterpassagiers* het hoogst. In iedere provincie is een gedragsverbetering zichtbaar wat betreft gordel dragen achterin (zowel binnen als buiten de bebouwde kom), de sterkste stijging is echter in Zuid-Holland en Noord-Holland te zien.



- De autogordel wordt vaker gedragen door:
  - vrouwen;
  - hoger opgeleiden.Leeftijd, burgerlijke staat, woonomgeving, hoofddoel autogebruik en jaarkilometrage lijken geen sterk verband te hebben met het gordeldraagpercentage.
- In 2011 lijkt er wel een verband te bestaan tussen bestuurders en voorpassagiers met een hoger gordelgebruik zijn 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 2009.
- Kinderen worden vaker op een veilige manier (met behulp van een speciaal zitje) vervoerd door:
  - vrouwen (kinderen tussen de 3 en 11 jaar voorin, kinderen tot 3 jaar achterin);
  - automobilisten ouder dan 24 jaar;
  - automobilisten die zelf kinderen tot 18 jaar hebben;
  - gehuwden en samenwonenden (kinderen 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.

En in 2011 zijn hier de volgende gedragingen aan toegevoegd/aangepast:

- het gebruik van de vluchtstrook als spitsstrook;
- het negeren van een rood kruis door automobilisten boven de autosnelweg;
- het gebruik van drugs of medicijnen voor het rijden is apart uitgevraagd.

Alle genoemde gedragingen, op vluchtstrook als spitsstrook gebruiken na, 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 (70%);
- rijden onder invloed van alcohol (60%);
- rijden onder invloed van drugs (76%);
- harder rijden dan de maximumsnelheid op doorgaande wegen binnen stad of dorp (50%);

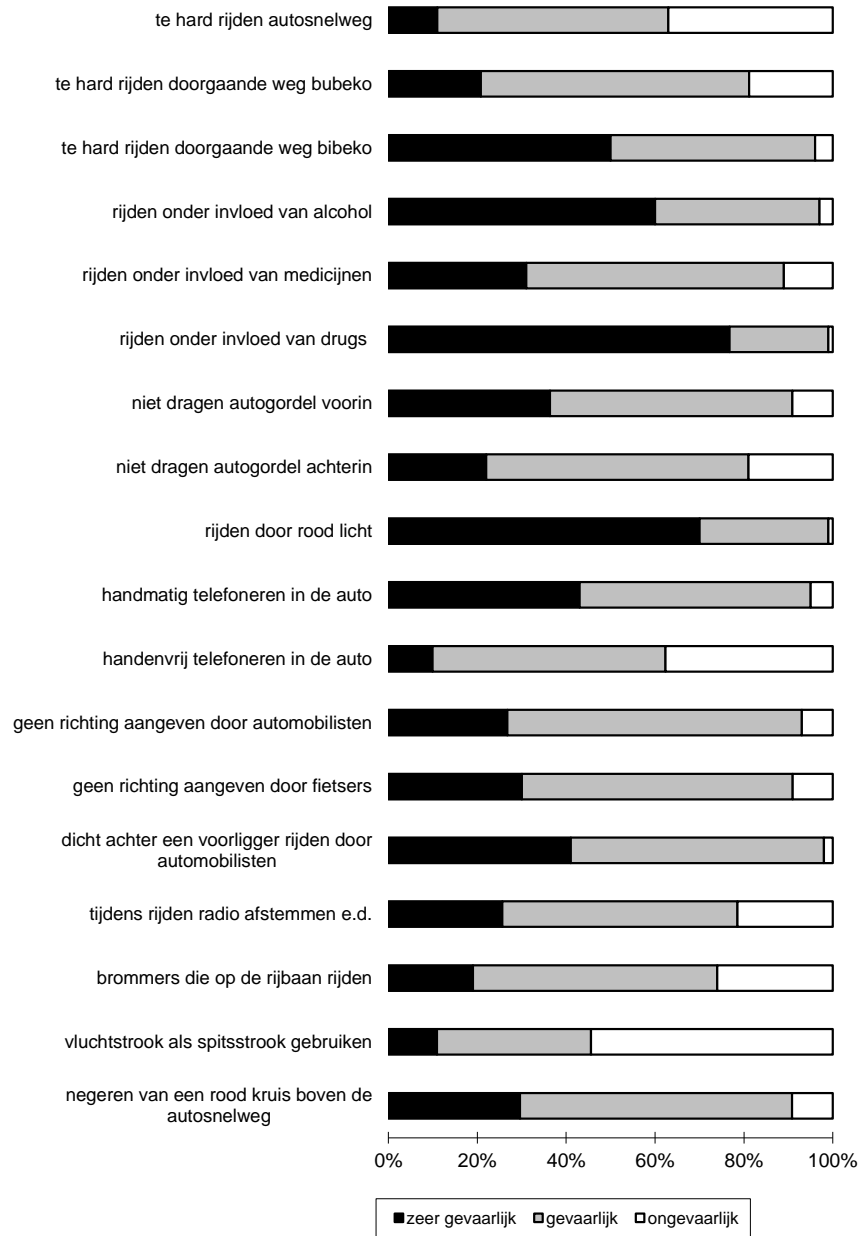
Het percentage dat bovenstaande gedragingen zeer gevaarlijk vindt, is vrijwel gelijk gebleven ten opzichte van 2009, behalve het rijden onder invloed van drugs (dit werd in voorgaande jaren samen met medicijngebruik uitgevraagd).

Gedragingen, die veel respondenten ongevaarlijk vinden, zijn:

- handenvrij telefoneren in de auto (38%, was 46% in 2009);
- te hard rijden op de autosnelweg (37%);
- vluchtstrook als spitsstrook gebruiken (55%).

11% vindt rijden onder invloed van medicijnen ongevaarlijk.

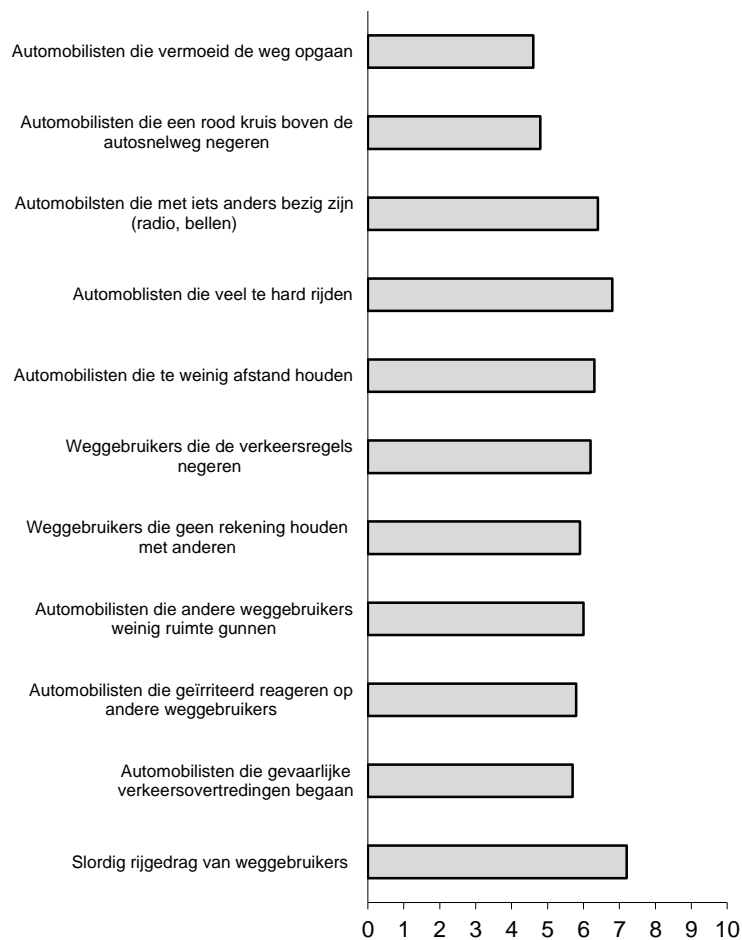
De overige percentages zijn vergelijkbaar met 2009. Voor alle genoemde gedragingen geldt dat ze significant gevaarlijker worden gevonden door vrouwen dan door mannen.



Figuur 7.1 Percentage automobilisten dat bovengenoemde gedragingen zeer gevaarlijk, gevaarlijk of ongevaarlijk vindt, in 2011.

## 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 net als in 2009 – 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*).

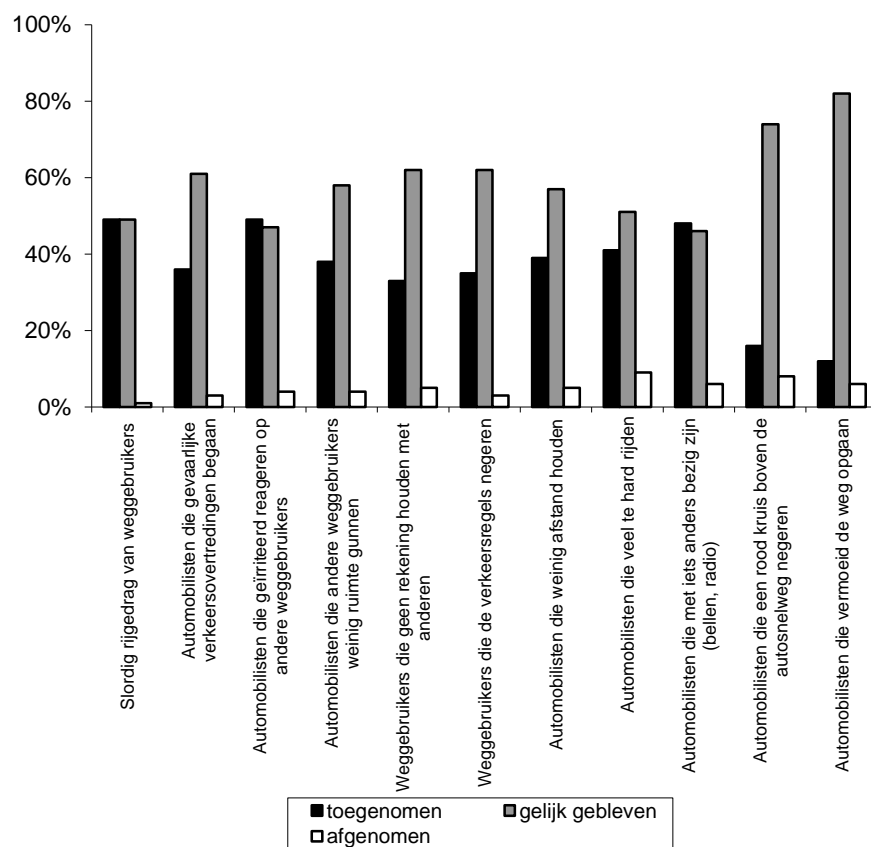


*Figuur 7.2 Gemiddelde oordeel van personen over de frequentie waarmee men als verkeersdeelnemer geconfronteerd wordt met negatief weggedrag, naar type weggedrag, in 2011.*

De mate waarin men stelt geconfronteerd te worden met negatieve weggedragingen verschilt per provincie (zie *Bijlage H7, T4* en *T5*). In Flevoland is men over bijna alle

aspecten negatiever, over slordig rijgedrag, over anderen weinig ruimte gunnen, weinig afstand houden, veel te hard rijden en met iets anders bezig zijn. In Friesland en in minder mate in Groningen, worden negatieve gedragingen minder vaak gerapporteerd.

Bijna de helft van de weggebruikers denkt dat *slordig rijgedrag, automobilisten die geïrriteerd reageren op andere weggebruikers en automobilisten die met iets anders bezig zijn* de afgelopen twee jaar zijn toegenomen (zie *Bijlage H7, T3 en Figuur 7.3*).

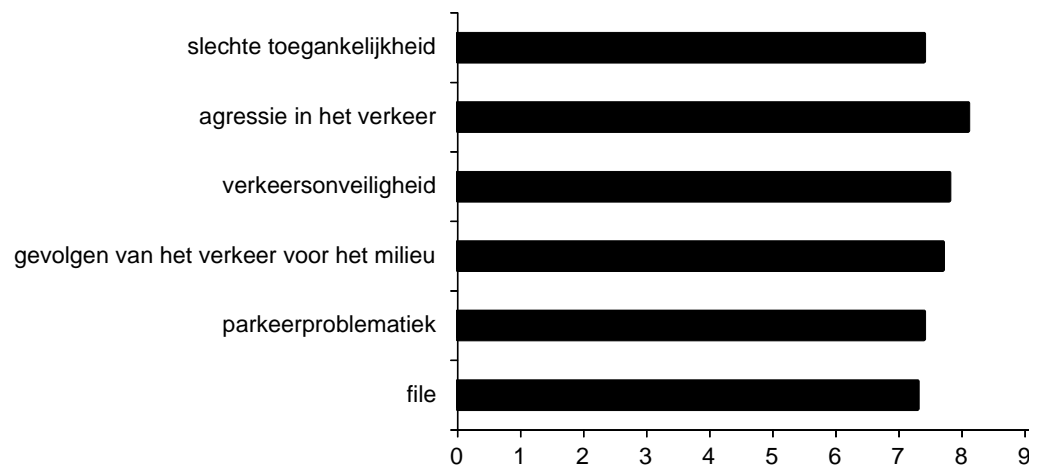


Figuur 7.3 Percentage personen dat van mening is dat negatief weggedrag de afgelopen twee jaar is toegenomen, gelijk gebleven of afgenomen, naar type weggedrag, in 2011.

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 van 7,3 (file) tot 8,1 (agressie).



Figuur 7.4 Gemiddeld oordeel van personen over de grootte van bovenstaande problemen in het verkeer in 2011.

Er zijn wat dit betreft verschillen tussen provincies, behalve bij gevolgen van het verkeer voor het milieu en agressie in het verkeer.

*Files* beschouwt men in Zuid-Holland als een relatief groot probleem en in Groningen als een relatief klein probleem.

Ook de *parkeerproblematiek* is in Groningen (maar ook in Drenthe) een relatief klein probleem, in Noord- en Zuid-Holland is dit vaker een probleem.

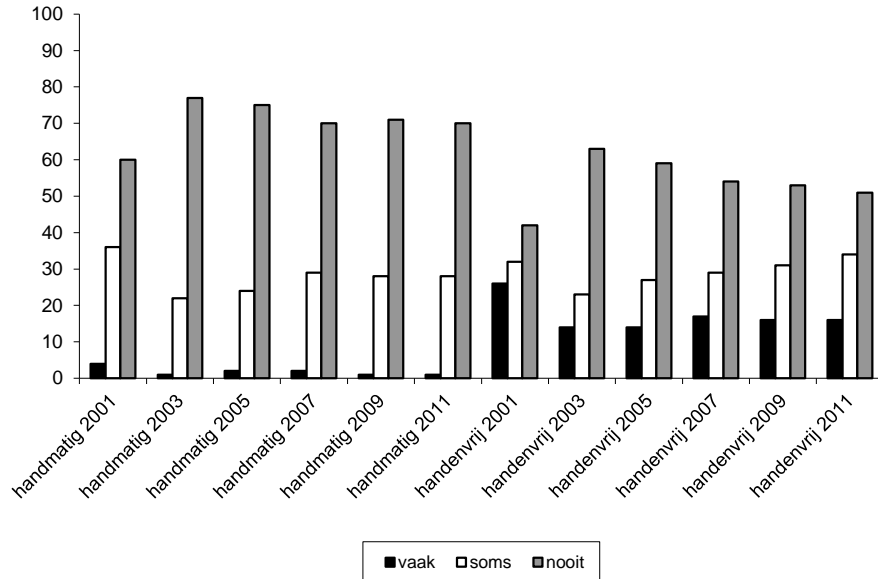
*Verkeersonveiligheid* wordt in Noord-Holland een relatief groot probleem gevonden en in Groningen een relatief klein probleem. *Verkeersveiligheid in het verkeer* wordt in Noord-Holland gezien als een relatief groot probleem en in Groningen als een relatief klein probleem. In Zuid-Holland is slechte toegankelijkheid een relatief groot probleem en in Gelderland wordt dit gezien als een relatief klein probleem.



### 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 (70%) autobestuurders telefoneren tijdens het autorijden nooit handmatig. Bijna drie op de tien (28%) automobilisten doen dit soms, een zeer kleine minderheid (1%) vaak. Deze percentages wijken niet af van 2009. Het percentage automobilisten dat zegt vaak handenvrij te telefoneren ligt aanzienlijk hoger (16%), ongeveer een op de drie (34%) belt soms handenvrij (dit is hoger dan in 2009: 31% en vertoont een stijgende lijn) en de rest (51%) nooit (zie *Bijlage H7, T6* en *Figuur 7.5*).



*Figuur 7.5* Percentage automobilisten dat aangeeft vaak, soms of nooit handmatig en handenvrij te telefoneren tijdens het autorijden, in 2001, 2003, 2007, 2009 en 2011.

Bijna vier op de tien automobilisten (39%) bellen nooit tijdens het autorijden (zie *Bijlage H7, T7*). In 2009 was dit 41%.

Er zijn tussen de provincies significante verschillen aangetoond met betrekking tot de frequentie van handenvrij bellen, en ook met betrekking tot de frequentie van handmatig bellen. In Noord-Brabant (20%) en Gelderland (19%) belt men aanzienlijk meer handenvrij dan in Zeeland (10%) (zie *Bijlage H7, T8 en T9*).

De relatie tussen telefoneren tijdens het autorijden en ongevalbetrokkenheid is bekeken door automobilisten onder te verdelen in vier groepen: zij die handmatig (maar nooit handenvrij) telefoneren tijdens het autorijden, zij die handenvrij (maar nooit handmatig) telefoneren tijdens het autorijden, zij die soms handmatig en soms handenvrij telefoneren tijdens het autorijden en zij die nooit telefoneren tijdens het autorijden. Het aantal ongevallen van de soms handmatige en soms handenvrij bellers is hoger dan dat van de andere bellers (0,093), terwijl het aantal ongevallen van de personen in de groep die nooit belt veruit het laagst is (0,044) (zie *Bijlage H7, T10*). Als we corrigeren voor de jaarkilometrage zien we hetzelfde. Kijkend naar het gemiddeld aantal ongevallen per miljoen kilometer 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.

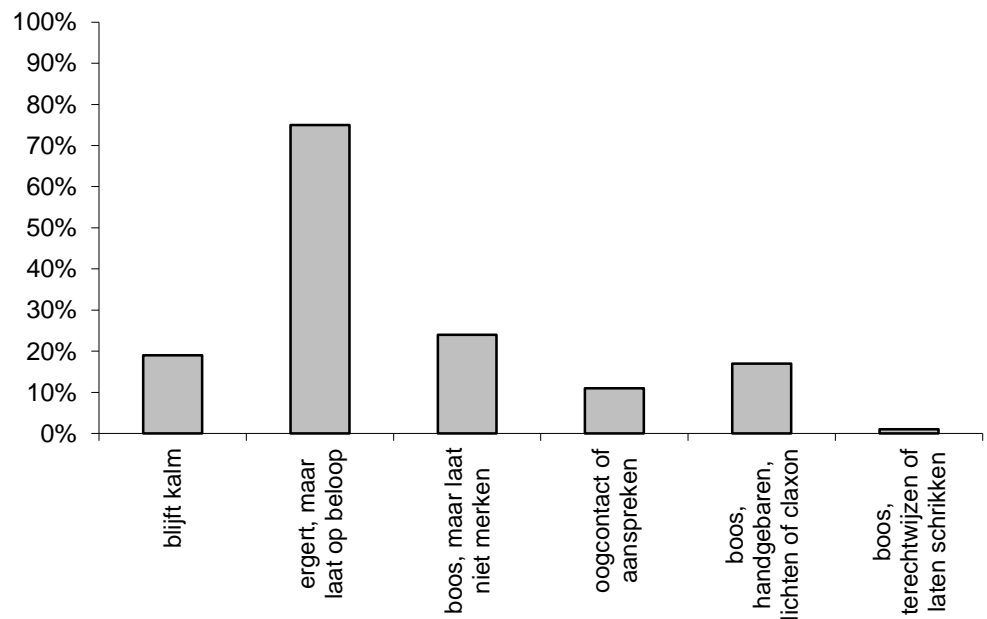
Per respondent is bepaald wat zijn of haar 'meest agressieve' reactie is. Dit wordt geacht een maat te zijn voor de agressiviteit in het verkeer van de betreffende respondent.

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, kenteken noteren en doorgeven, en hardop kritiek geven.*

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 (19%) (zie *Tabel H7, T11* en *Figuur 7.6*). Deze resultaten zijn vergelijkbaar met 2009. Jongeren hebben eerder de neiging om tot zichtbare reacties over te gaan (zie *tabel H7, T12*).



*Figuur 7.6 Percentage respondenten dat betreffende reactie noemt als reactie op gevaarlijk weggedrag van anderen in 2011.*

De reactie op gevaarlijk gedrag van andere weggebruikers verschilt meestal niet significant tussen provincies, wel voor oogcontact maken of aanspreken en boos, terechtwijzen. Inwoners van de provincies Gelderland, Utrecht en Noord-Holland maken het meest oogcontact of spreken weggebruikers aan (13%). In Overijssel laten inwoners het meest de andere weggebruikers schrikken (3%) (zie *Bijlage H7, T11*).

## 7.5 Conclusies

- *Rijden door rood licht en rijden onder invloed van drugs, medicijnen en/of alcohol* 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.

- Net als in 2009 geven weggebruikers aan 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.
- *Files* beschouwt men in Zuid-Holland als een relatief groot probleem en in Groningen als een relatief klein probleem. Ook de *parkeerproblematiek* is in Groningen (maar ook in Drenthe) een relatief klein probleem, in Noord- en Zuid-Holland is dit vaker een probleem. Over het algemeen zijn in Groningen de ervaren problemen op deze gebieden kleiner.
- Zeven op de tien autobestuurders (70%) 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%. 34% van alle automobilisten zegt soms handenvrij te telefoneren, dit aandeel vertoont een stijgende lijn in de afgelopen jaren. 51% van alle automobilisten geeft aan dit nooit te doen.
- Het aantal ongevallen van de *soms handmatige en soms handenvrij* bellers is hoger dan dat van de andere bellers, terwijl het aantal ongevallen van de personen in de groep die nooit belt veruit het laagst is. Corrigeren we hier voor de jaarkilometrage dan zijn de verschillen niet langer significant.
- Op gevaarlijk gedrag van anderen wordt door 19% kalm gereageerd, bijna een kwart wordt boos of geërgerd maar laat dat niet merken en 17% reageert met handgebaren, lichten of claxon.



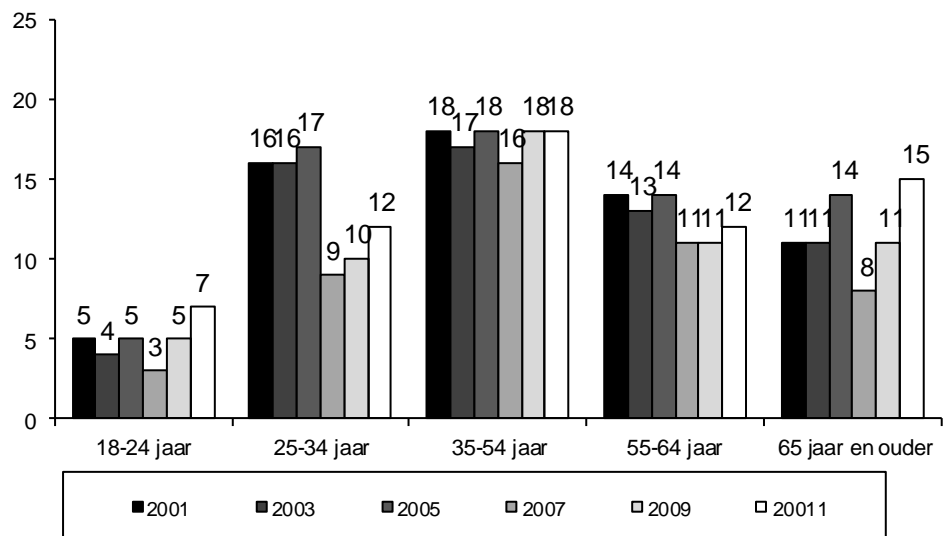
## 8 Motorrijders

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 2011 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 laatste paar jaar is er weer een stijging te zien in het aandeel personen van 18 jaar en ouder met een motorrijbewijs. In 2007 is dit aandeel 11% en nu in 2011 14%. (zie *Bijlage H8, T1*). Zoals blijkt uit *Figuur 8.1* is het motorrijbewijsbezit het laagst in de leeftijdscategorieën 18 tot en met 24 jaar.



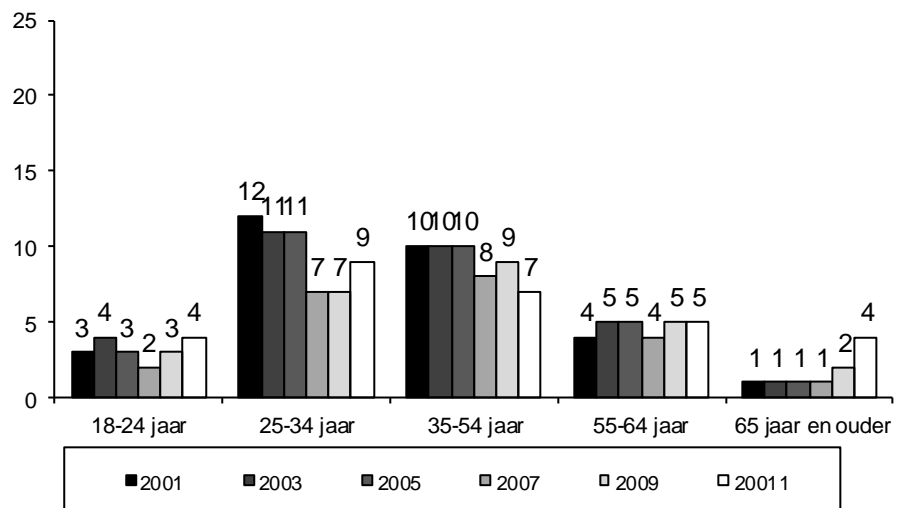
*Figuur 8.1* Percentage bezitters van een motorrijbewijs, naar leeftijd, in 2001 tot en met 2011.

Het motorrijbewijsbezit onder 65 jaar en ouder is sinds 2007 behoorlijk gestegen, van 8% in 2007 naar 15% in 2011. Dit percentage is in geen enkel jaar zo hoog geweest (14% in 2005).

Mannen zijn een stuk vaker in het bezit van een motorrijbewijs (21%) dan vrouwen (7%). Het aandeel mannen dat over een motorrijbewijs beschikt is opnieuw licht toegenomen (zie *Bijlage H8, T1*).

Niet alle respondenten met een motorrijbewijs zijn ook actief motorrijder. Van de motorrijbewijsbezitters maakt iets minder dan de helft daadwerkelijk gebruik van de motor. In 2011 is weliswaar 14% 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 2011 is het aandeel actieve motorrijders het hoogst in de leeftijdscategorie 25 tot en met 34 jaar (9%). Gevolgd door de leeftijdscategorie 35 tot en met 54 jaar, deze categorie was in 2009 het meest actief. In de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder is het aantal actieve motorrijders toegenomen en is met 4% nog nooit zo hoog geweest (zie *Bijlage H8, T1* en *Figuur 8.2*).

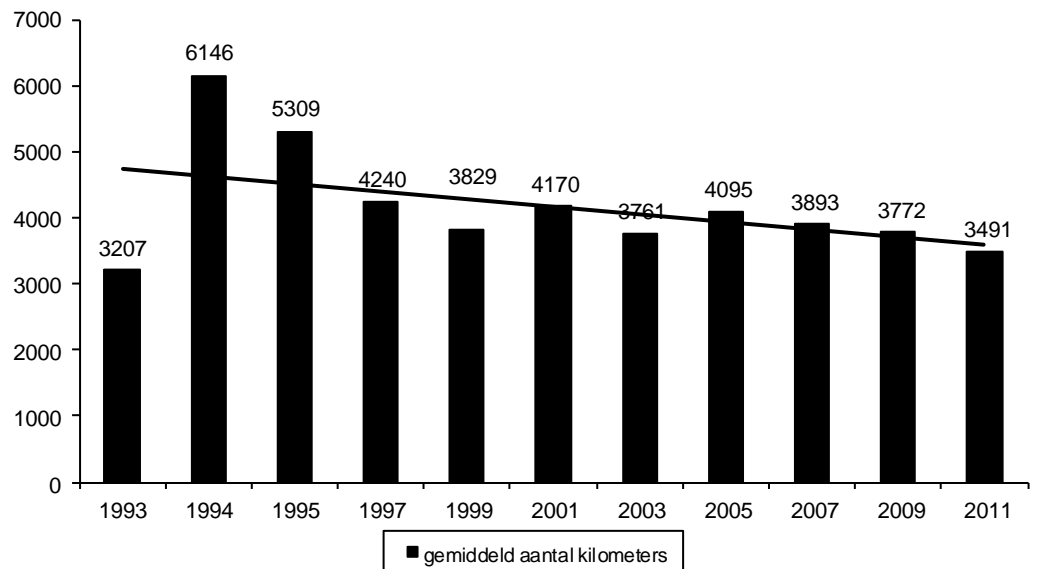


*Figuur 8.2* Percentage actief gebruik van de motor, naar leeftijd, in 2001 tot en met 2011.

Beduidend meer mannen dan vrouwen rijden actief motor. Het percentage mannen dat actief motor rijdt is 10%. Het percentage vrouwen dat actief motor rijdt, is al jaren stabiel rond de 2%. In Noord-Holland zijn relatief weinig actieve motorrijders, in Groningen en Friesland relatief veel.

87% van de mensen die in bezit zijn van een motorrijbewijs beschikt ook over een personenautorijbewijs. Van de actieve motorrijders beschikt 93% over een personenautorijbewijs.

De groep actieve motorrijders heeft in 2011 gemiddeld 3.491 kilometers gereden. Dit gemiddeld aantal gereden kilometers neemt vanaf 2005 gestaag af. (zie *Bijlage H8, T2* en *Figuur 8.3*).

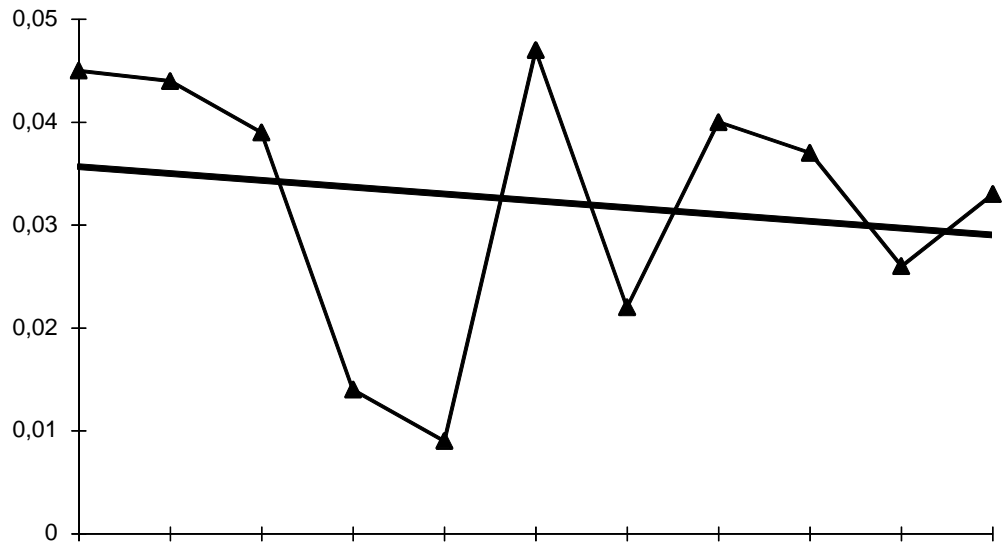


*Figuur 8.3* Gemiddelde aantal kilometers dat per jaar op de motor wordt gereden.

De groep 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 57% van de motorrijders). Nog eens 21% van de motorrijders gebruikt de motor voornamelijk voor vakantie-doeleinden. Het woon-werkverkeer is voor 18% van de motorrijders het hoofddoel van het motorgebruik. Slechts 4% van de motorrijders gebruikt de motor voor zakelijk verkeer.

In 2011 bedraagt het aantal motorongevallen gemiddeld 0,033 per actieve motorrijder. Dat wil zeggen dat gemiddeld 1 op de 30 motorrijders betrokken is geraakt bij een motorongeval. Het gemiddeld aantal ongevallen is ten opzichte van 2009 niet significant veranderd, maar in 2009 raakte gemiddeld 1 op de 38 motorrijders betrokken bij een motorongeval. 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 2011.

Indien wordt gekeken naar het ongevalrisico (i.e. het aantal ongevallen per miljoen motorkilometers) dan blijkt dat in 2011 9,5 motorongevallen per miljoen kilometer hebben plaatsgevonden. Dat is niet significant verschillend met 2009 (zie *Bijlage H8, T2*). Het ongevalrisico blijft ruim onder het niveau van 1993<sup>16</sup>.

De ongevalbetrokkenheid is niet meer afhankelijk van de leeftijd van de motorrijder<sup>17</sup> (zie *Bijlage H8, T3*).

Indien we het aantal ongevallen relateren aan het gemiddelde jaarkilometrage dan heeft de groep in de leeftijd 25 t/m 34 jaar gemiddeld 5,5 ongevallen per miljoen kilometer en is dit onder de groep motorrijders in de leeftijd van 35 jaar en ouder gelijk aan 11,3 (zie *Bijlage H8, T4*).

16 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.

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

## 8.2 Conclusies

- In 2011 is 14% van de respondenten in de leeftijd van 18 jaar en ouder in het bezit van een motorrijbewijs. Iets minder dan de helft hiervan maakt ook actief gebruik van de motor (6%). De meeste actieve motorrijders zijn in de leeftijd van 25 tot en met 34 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 2011 is gemiddeld 1 op de 30 motorrijders betrokken bij een motorongeval. Hiermee is het gemiddelde aantal motorongevallen niet significant veranderd ten opzichte van 2009.
- Het ongevalrisico bedraagt dit jaar 9,5 ongevallen per miljoen motorkilometers. Het ongevalrisico is wijkt hiermee niet ten opzichte van 2009, maar ligt nog wel boven het niveau van 1997 en 1999.



## 9 Bromfietzers

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op bromfietzers<sup>18,19</sup>.

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 bromfietzers naar leeftijd en sekse, het bezit van het bromfietsrijbewijs, gebruiksdoelen, rijnsnelheid en het dragen van een valhelm.

#### 9.1.1 Gebruiksfrequentie

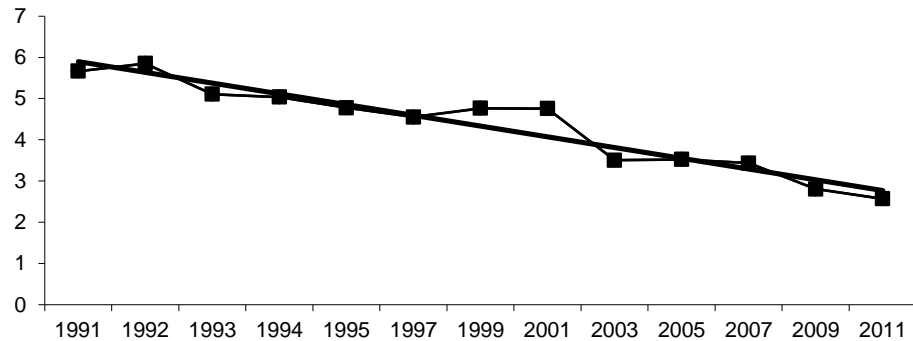
Van de respondenten van 16 jaar en ouder heeft 2,6% in 2011 tenminste één keer per maand een bromfiets gebruikt. Zij worden hier aangeduid als *actieve bromfietzers*<sup>20</sup>. Dit percentage is vanaf 1991 afgenomen (zie *Figuur 9.1*)<sup>21</sup>.

18 Vanwege het geringe aantal bromfietzers in de PROV-steekproef (n=268) zijn uitspraken op provinciaal niveau niet verantwoord en dient bij de interpretatie van de in dit hoofdstuk gepresenteerde resultaten enige voorzichtigheid betracht worden.

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

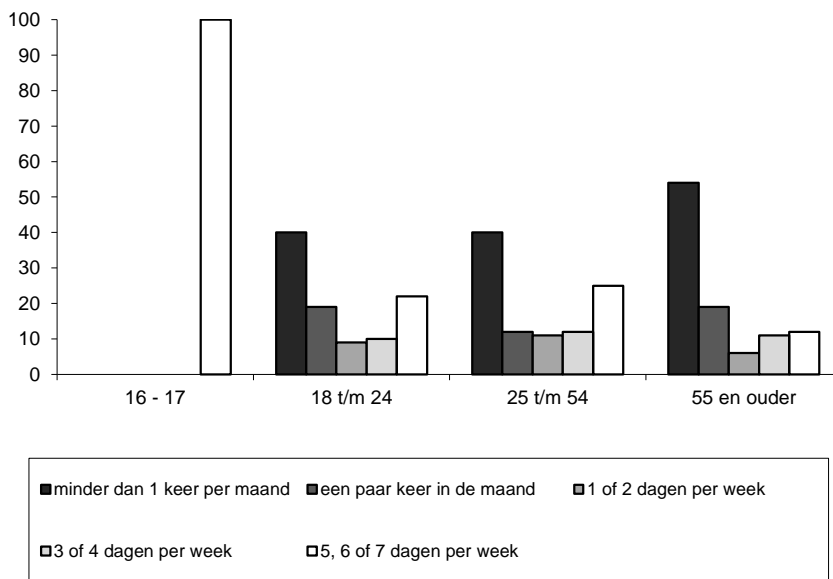
20 Bijna alle gegevens die in dit hoofdstuk gepresenteerd worden, hebben betrekking op actieve bromfietzers. Alleen bij de frequentie van gebruik is naar de hele groep bromfietzers gekeken (zie ook *Bijlage H9, T1 t/m T10*).

21 Het percentage actieve bromfietzers 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).



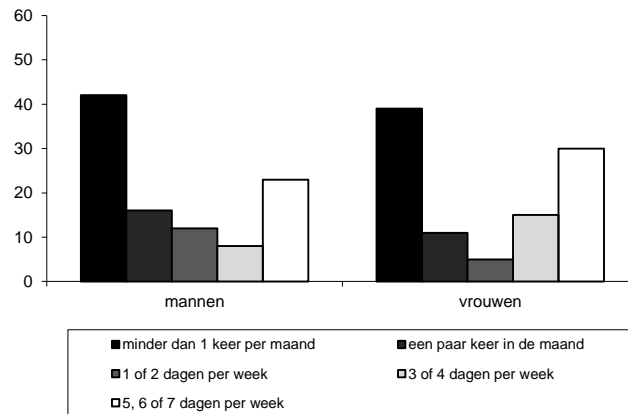
Figuur 9.1 Percentage actieve bromfietsgebruikers, in 1991 tot en met 2011.

In de leeftijdscategorie 16- en 17-jarigen wordt het meest frequent gebruik gemaakt van de bromfiets (zie *Bijlage H9, T1* en *Figuur 9.2*). Alle (100%) 16- en 17-jarigen die in 2011 bromfiets reden, deden dit minimaal 5 dagen per week. Ten opzichte van 2009 is dit een opvallende stijging, toen lag het percentage op 55%.



Figuur 9.2 Percentage bromfietsers, naar gebruiksfrequentie en leeftijd, in 2011.

In 2011 hebben meer mannen (3,1%) dan vrouwen (2,0%) actief de bromfiets gebruikt (zie *Bijlage H9, T1* en *Figuur 9.3*).

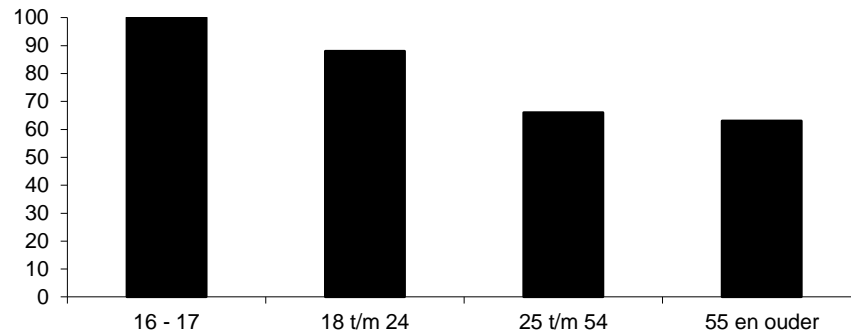


Figuur 9.3 Percentage bromfietzers, naar gebruiksfrequentie en sekse, in 2011.

Actieve bromfietzers reden in 2011 gemiddeld 2.659 kilometer. In 2011 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 gestegen van 2.208 kilometer naar 2.455 kilometer. Ook in de groepen 18-24 jaar en 55 jaar en ouderen is er een significante stijging te zien (respectievelijk van 2.555 naar 3.821 kilometer en van 1.391 naar 2.478 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 73% 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 2011 geen enkele jongere in overtreding. In 2007 en 2009 waren nog respectievelijk 5% en 4% van deze groep in overtreding.



*Figuur 9.4 Percentage actieve bromfietzers dat beschikt over een bromfietzrijbewijs, naar leeftijd, in 2011.*

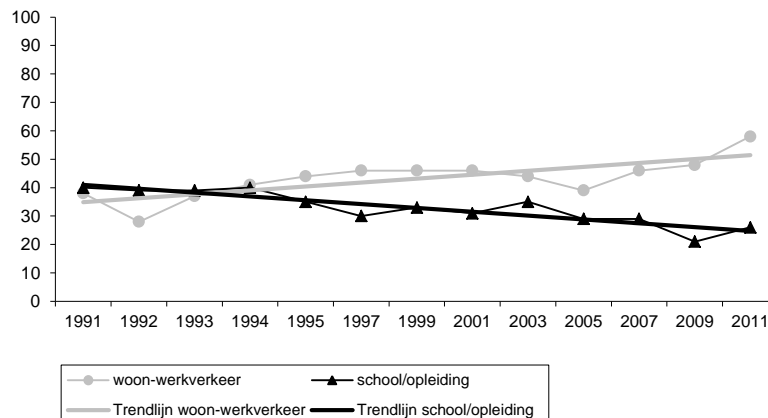
### 9.1.3 Gebruiksdoelen

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 (57%). 58% van de actieve bromfietzers gebruikt de bromfietz in het woon-werkverkeer en 26% voor het rijden van en naar school of opleiding. Tenslotte gebruikt 14% de bromfietz om op vakantie te gaan.

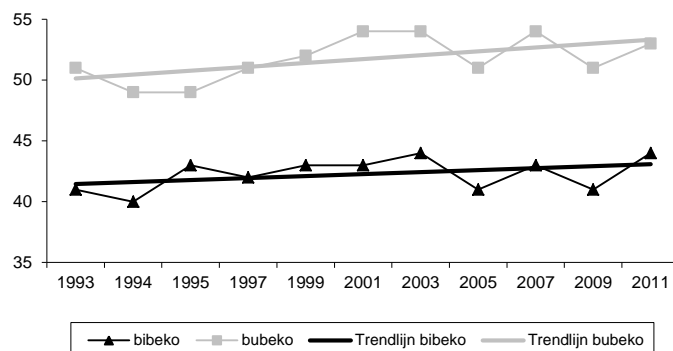
Kijken we naar de ontwikkeling over de jaren heen dan zien we dat, na een afname in 2005, het gebruik van de bromfietz voor het woon-werkverkeer verder is toegenomen en hoger ligt dan ooit (zie *Bijlage H9, T3* en *Figuur 9.5*).



Figuur 9.5 Percentage actieve bromfietzers dat de bromfiets gebruikt voor woon-werkverkeer en school/opleiding, in 1991 tot en met 2011.

#### 9.1.4 Rijsnelheid

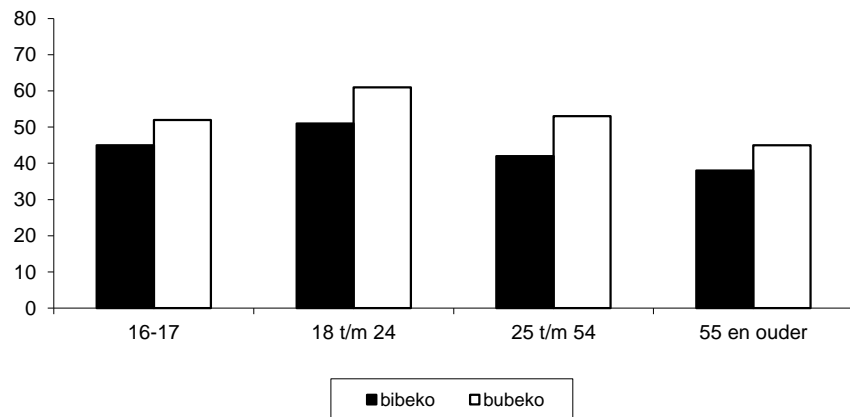
Voor bromfietsen is de toegestane maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 40 km/uur. In 2011 bedraagt de gemiddelde snelheid van actieve bromfietส์gebruikers 44 km/uur binnen de bebouwde kom en 53 km/uur buiten de bebouwde kom. Ten opzichte van 2009, laten beide snelheden een stijging zien en liggen ze op hetzelfde niveau als in 2007 (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 2011.



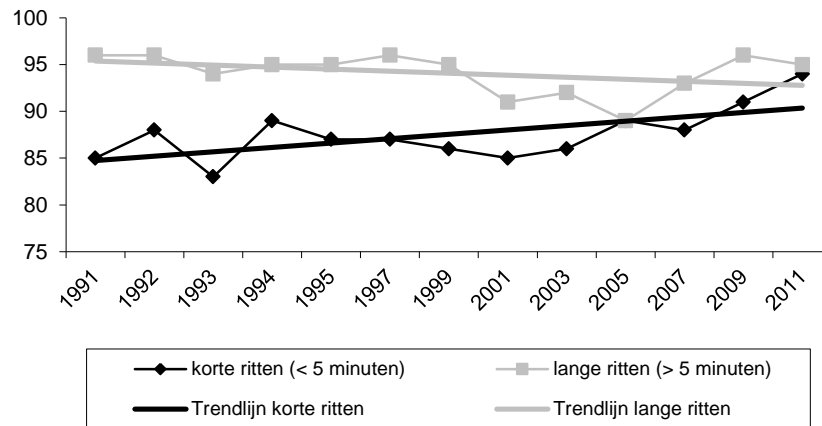
De gemiddelde rijnsnelheid van jongere bromfietzers lag in 2011 hoger dan die van oudere bromfietzers. Ook in voorgaande jaren geldt dat oudere bromfietzers zich beter aan de geldende maximumsnelheid houden dan jongere bromfietzers (zie *Bijlage H9, T5* en *Figuur 9.7*).



*Figuur 9.7 Gemiddelde rijnsnelheid (in km/uur) van bromfietzers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar leeftijd, in 2011.*

#### 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 2011 wordt de valhelm gedragen bij 95% van de lange ritten en 94% van de korte ritten. Ten opzichte van 2009 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 2009 en 2011 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 1991 tot en met 2011.

Bromfietzers zijn gevraagd redenen te noemen voor zowel het wel als het niet dragen van de valhelm. In 2011 is *verplichting* de meest genoemde reden voor het wel dragen van een valhelm, deze wordt door 81% van de bromfietzers genoemd, gevolgd door *gevaarlijk* (57%), *kans op een bekeuring* (37%) en *gewoonte* (36%). De motieven *uit gewoonte* en *het is verplicht* worden dit jaar vaker genoemd dan in 2009 (zie *Bijlage H9, T7*).

Van alle bromfietzers geeft 2% aan nooit een valhelm te dragen, 83% stelt altijd een valhelm te dragen. Deze percentages verschillen niet significant van die van 2009. 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 bromfietส์gebruikers 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 *maakt niet uit* werd in voorgaande jaren niet of nauwelijks genoemd, maar wordt in 2011 door 4% als reden genoemd om geen valhelm te dragen (zie *Bijlage H9, T8*).

## 9.2 Ongevallen

Het gemiddelde aantal verkeersongevallen waar een bromfietser bij betrokken is bedraagt in 20011 0,090 per bromfietser (zie *Bijlage H9, T9*). Dit ligt iets onder het niveau van 2007 en 2009.

Wanneer het ongevalrisico (aantal ongevallen per miljoen voertuigkilometers) in ogenschouw wordt genomen, blijken er onder bromfietzers in 2011 33,5 ongevallen per miljoen kilometer te hebben plaatsgevonden. Dit risico wijkt niet significant af van het risico dat in 2009 werd gevonden (56,6).

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 0,31 verkeersongevallen betrokken.

In voorgaande waren de oudste bromfietzers (55 en ouder) het minst vaak betrokken bij verkeersongevallen betrokken. Dit jaar zijn zij, na de jongeren, het vaakst betrokken bij een verkeersongeval (gemiddeld 0,15 verkeersongevallen). 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 2011 dus niet significant samen met de leeftijd (zie *Bijlage H9, T9*).

Net zoals in 2009 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 2011 gebruikte circa 1 op de 38 verkeersdeelnemers van 16 jaar en ouder tenminste één keer per maand de bromfietz. Ondanks een daling ten opzichte van 2009, maken jongeren van 16 en 17 jaar nog steeds het vaakst gebruik van de bromfietz. Het totale gemiddelde jaarkilometrage is in 2011 weer gestegen tot 2.659 kilometer.
- In 2011 geeft de hele groep van de jongste bromfietzers (16- en 17-jarigen) aan in het bezit van een bromfietzrijbewijs te zijn. Het percentage dat in overtreding is, is tot 0% gereduceerd. 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 2011 bedraagt de gemiddelde snelheid van actieve bromfietzers 44 km/uur binnen de bebouwde kom en 53 km/uur buiten de bebouwde kom. Ten opzichte van 2009, laten beide snelheden een stijging zien en liggen ze op hetzelfde niveau als in 2007. De gemiddelde rijnsnelheid van jongere bromfietzers ligt hoger dan die van oudere bromfietzers. Naarmate bromfietzers ouder zijn, houdt men zich beter aan de geldende maximumsnelheid.

- In 2011 wordt bij circa 95% van de lange ritten en bij 94% 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 2011 is 0,090. Het afgelopen jaar blijken er onder bromfietsgebruikers 33,5 ongevallen per miljoen kilometer te hebben plaatsgevonden. Nog steeds zien we dat jonge bromfietsers vaker bij verkeersongevallen betrokken zijn dan oudere bromfietsers. 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 typen<sup>22</sup>. 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 klein<sup>23</sup> 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 2009. In paragraaf 10.3 worden enkele conclusies getrokken.

### 10.1 Landelijk beeld frequentie en achtergronden van gebruik

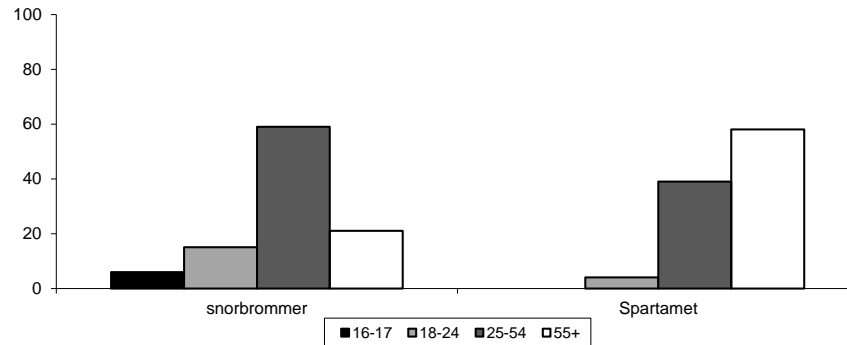
Op de vraag of men in 2011 wel eens gebruik heeft gemaakt van een snorfiets antwoordt 4,4% van de respondenten bevestigend. Ongeveer tweederde (66%) van deze respondenten was in 2011 'actief' snorfietser, d.w.z. maakte in 2011 ten minste een keer per maand gebruik van de snorfiets. In totaal is 2,9% van alle respondenten te kenmerken als actief snorfietser<sup>24</sup>.

In 2011 heeft 0% van de 16- en 17 jarige respondenten en 4% van de 18 t/m 24 jarige respondenten gebruik gemaakt van het type Spartamet. De Spartamet is vooral onder de oudste respondenten geliefd: 58% van de actieve Spartametgebruikers is 55 jaar of ouder (was in 2009 69%). 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*).

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

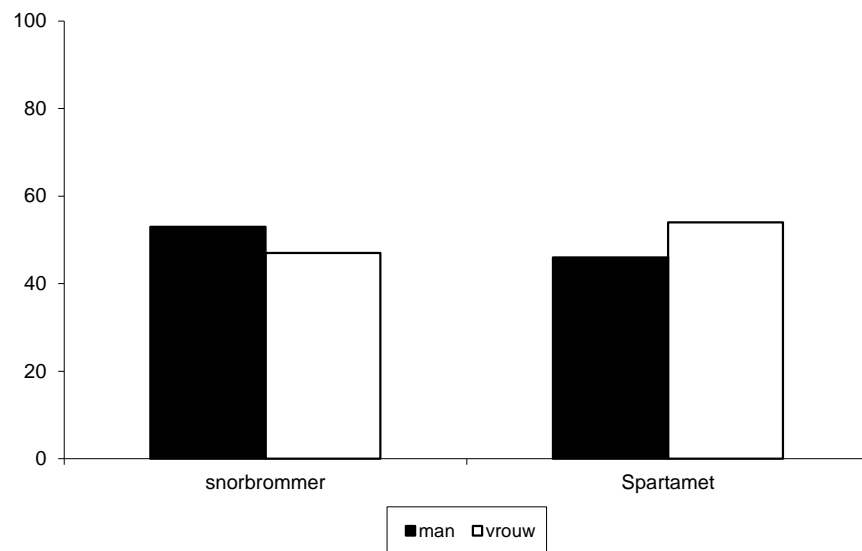
23 Het totaal aantal snorfietzers in de steekproef bedraagt 615.

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



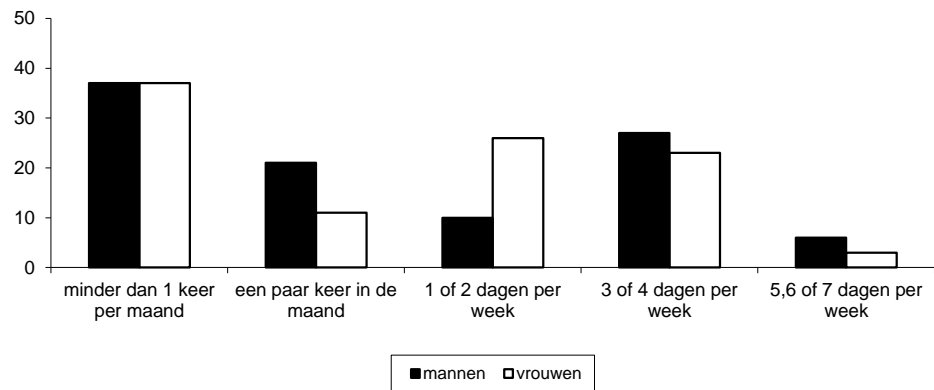
Figuur 10.1 Percentage snorbrommergebruikers en Spartametgebruikers, naar leeftijd, in 2011.

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*).

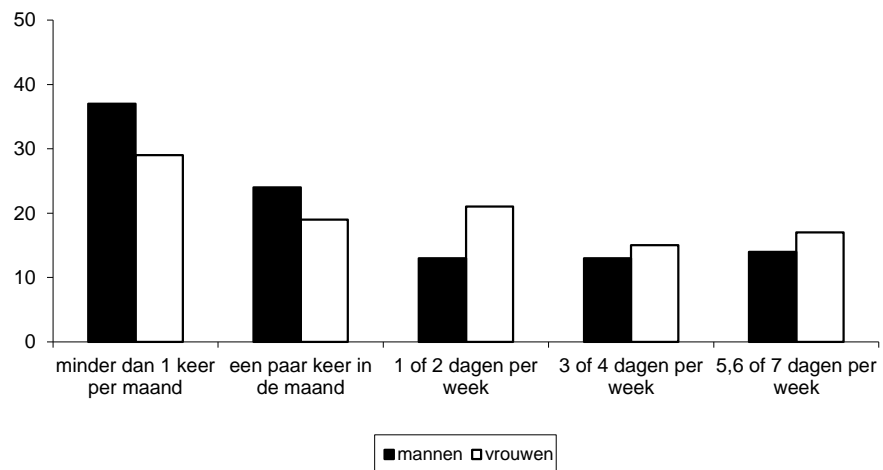


Figuur 10.2 Percentage snorbrommergebruikers en Spartametgebruikers, naar sekse, in 2011.

Als we kijken naar de frequentie waarmee de snorbrommer of de Spartamet wordt gebruikt dan blijkt dat mannelijke en vrouwelijke gebruikers in dit opzicht niet significant van elkaar verschillen. (zie *Bijlage H10, T2 en T3 en Figuren 10.3 en 10.4*).



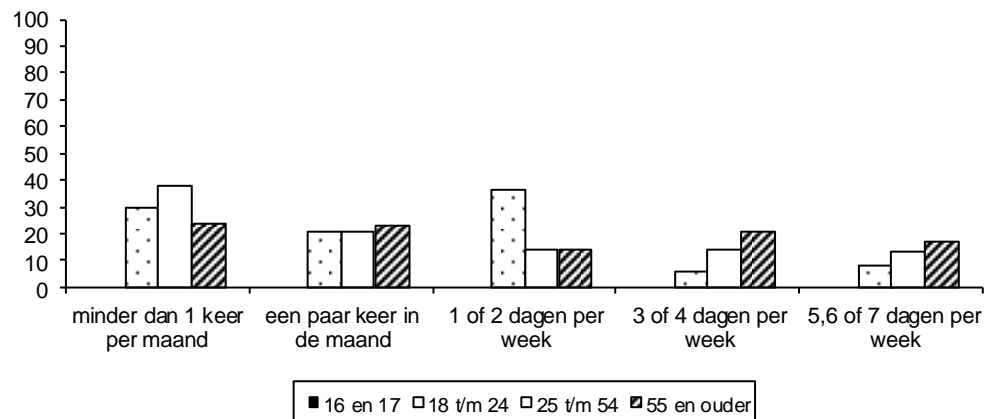
*Figuur 10.3* Percentage snorbrommergebruikers, naar gebruiksfrequentie en sekse, in 2011.



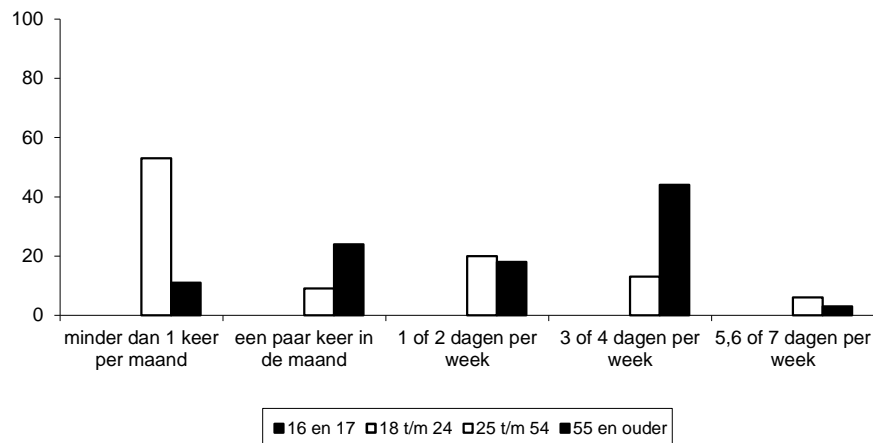
*Figuur 10.4* Percentage Spartametgebruikers, naar gebruiksfrequentie en sekse, in 2011.



Er is wel verschil in leeftijd als het gaat om gebruik van de snorbrommer of de Spartamet. De Spartamet wordt het meest frequent gebruikt door mensen vanaf 55 jaar, 44% gebruikt deze 3 of 4 dagen in de week (zie *Bijlage H10, T2 en T3 en Figuren 10.5 en 10.6*).



Figuur 10.5 Percentage snorbrommergebruikers, naar gebruiksfrequentie en leeftijd, in 2011.

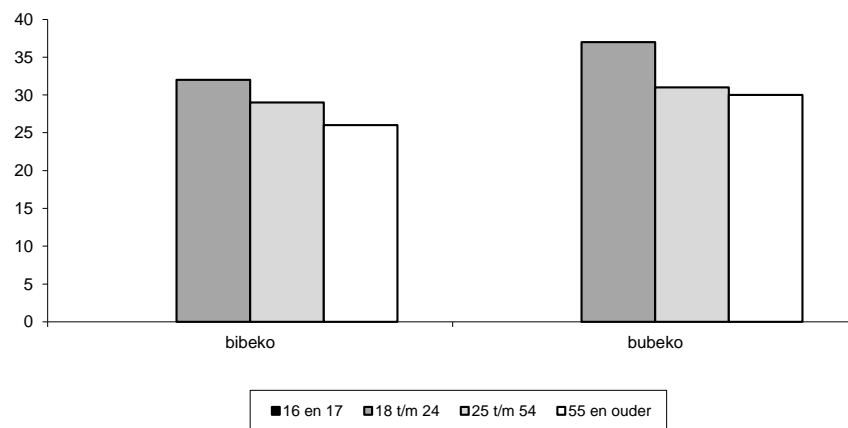


figuur 10.6 Percentage Spartametgebruikers, naar gebruiksfrequentie en leeftijd, in 2011.

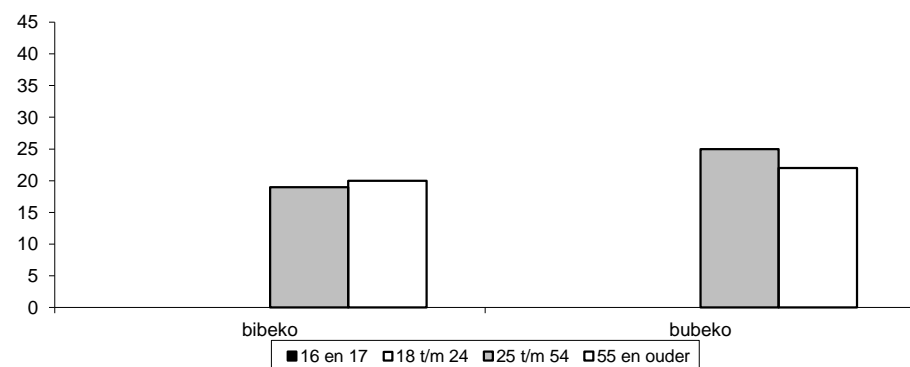
De snelheid van de snorfiets is officieel begrensd tot 25 km/uur. Toch wordt op de snorfiets vaak beduidend harder gereden dan is toegestaan. Dit wijst erop dat er dikwijls aan de snorfiets wordt gesleuteld om deze op te voeren, met name geldt dit voor jonge snorbrommergebruikers.

F

Wanneer er wordt gekeken naar de gemiddelde rijsnelheid is er de laatste jaren een stijging te zien. Dit geldt voor zowel de snorbrommer als voor de Spartamet. Gekeken naar leeftijd en sekse, is de leeftijdsgroep 18-24 harder gaan rijden met de snorbrommer de afgelopen jaren. Vrouwen lijken op zowel de snorbrommer als de Spartamet harder te zijn gaan rijden dan afgelopen jaren (zie *Bijlage H10, T4 en Figuur 10.7 en 10.8*).

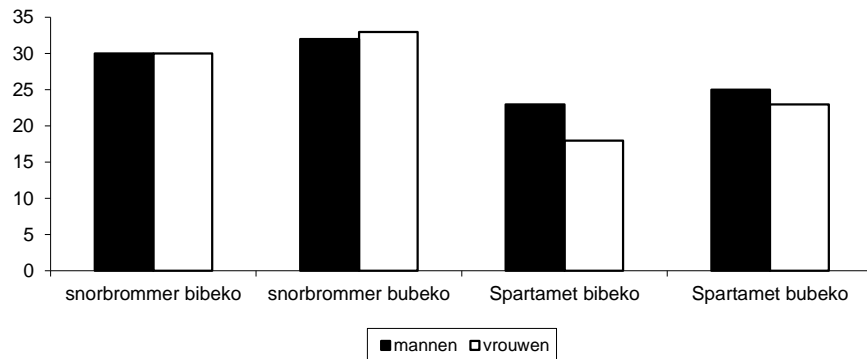


*Figuur 10.7 Gemiddelde rijsnelheid (in km/uur) van snorbrommergebruikers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar leeftijd, in 2011.*



*Figuur 10.8 Gemiddelde rijsnelheid (in km/uur) van Spartametgebruikers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar leeftijd, in 2011.*

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



*Figuur 10.9 Gemiddelde rijksnelheid (in km/uur) van snorbrommergebruikers en Spartametgebruikers op wegen binnen en buiten de bebouwde kom, naar sekse, in 2011.*

## 10.2 Ongevallen

In 2011 hebben snorfietzers gemiddeld 0,013 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 2011 net als vorige jaren het meest 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, toch wordt deze het meest gebruikt in de leeftijdsgroep 25-54 jaar. Als gekeken wordt naar gebruik, is er wel verschil in leeftijd. De Spartamet wordt het meest frequent gebruikt door mensen vanaf 55 jaar.
- Gekeken naar geslacht, is de verhouding mannelijke en vrouwelijke gebruikers van de snorbrommer en de Spartamet in 2011 gelijk. In het (bijna) dagelijks gebruik is er geen verschil tussen mannen en vrouwen.
- Mannelijke Spartamet gebruikers rijden binnen als de bebouwde kom gemiddeld harder dan vrouwelijke gebruikers. De jongeren zijn op de snorbrommer harder gaan rijden in de afgelopen metingen. Deze trend zien we ook in enige mate terug over de andere leeftijdsgroepen en de Spartamet. Vrouwen zijn in vergelijking tot mannen ook harder gaan rijden op zowel de snorbrommer als de Spartamet.
- Er is een leeftijdsverschil voor wat betreft het gemiddelde aantal verkeersongevallen dat snorfietsgebruikers in 2011 hebben gehad, gecorrigeerd voor het jaarkilometrage verdwijnt dit verschil. Tussen de leeftijdsgroepen is er geen significant verschil.



## 11 Fietsers

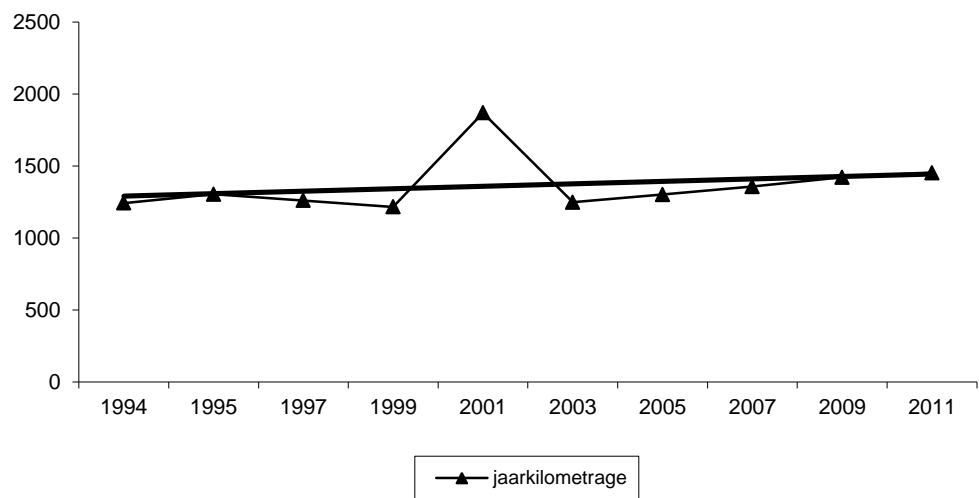
Nederland is een fietsland bij uitstek. Een groot aantal Nederlanders maakt regelmatig gebruik van de fiets. Fietsers zijn een kwetsbare groep in het verkeer. In dit hoofdstuk gaat het over deze groep.

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 2011 heeft de fietser<sup>25</sup> gemiddeld 1.453 kilometer afgelegd<sup>26</sup> (zie *Bijlage H11, T1* en *Figuur 11.1*).

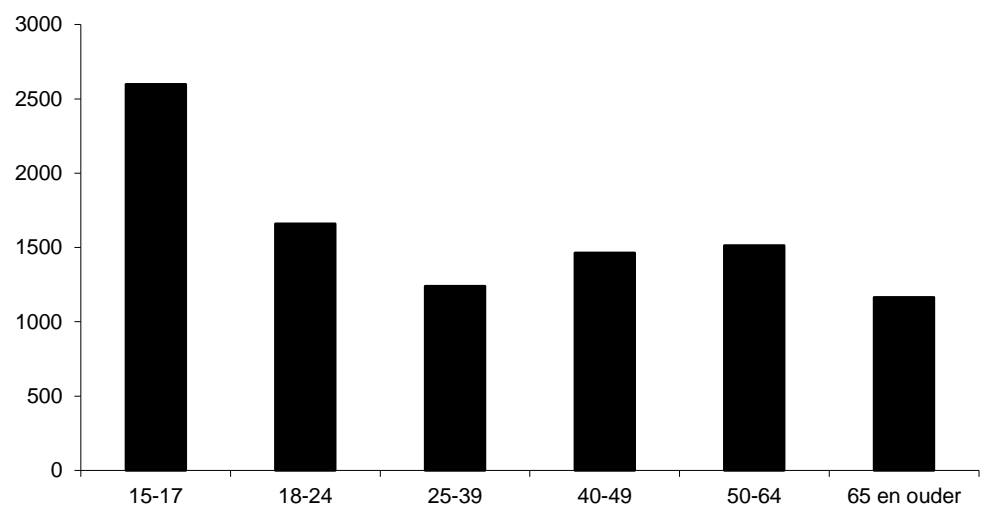


*Figuur 11.1 Gemiddelde jaarkilometrage van fietsers, 1994 tot en met 2011.*

25 Respondenten die in 2011 ten minste een paar keer per maand de fiets gebruikt hebben zijn geclassificeerd als fietser.

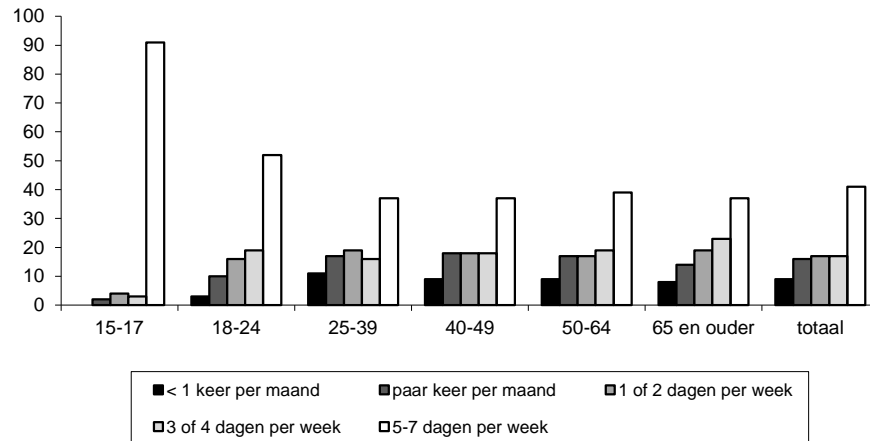
26 Omdat het jaarkilometrage van fietsers, brom- en snorfietsers in 2001 op andere wijze is bepaald dan zowel in de jaren daarvoor als daarna, is bij een vergelijking van jaarkilometrage en ongevalsrisico over jaren het jaar 2001 niet meegenomen. In de bijbehorende figuren is dan 2001 licht gekleurd.

Vrouwelijke fietsers legden in 2011 gemiddeld meer kilometer af dan mannelijke fietsers. (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 65 jaar en ouder afleggen ligt een behoorlijk stuk lager dan de andere leeftijdscategorieën. Alleen fietsers uit de leeftijdscategorie 25 tot 39 jaar scoren ook behoorlijk laag. (zie *Bijlage H11, T4* en *Figuur 11.2*)



*Figuur 11.2 Gemiddelde jaarkilometrage van fietsers naar leeftijd, in 2011.*

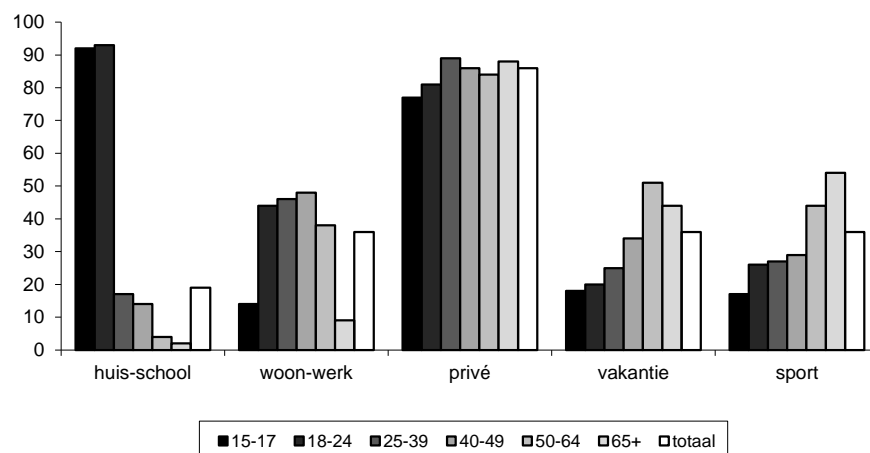
Uit *Figuur 11.3* blijkt duidelijk dat de meeste fietsers de fiets vaker dan 5 keer per week gebruiken (41%). In de leeftijdscategorie 15 tot en met 17 jaar komt dit het sterkst naar voren. Een reden daarvoor kan zijn dat deze fietsers nog niet beschikken over een autorijbewijs. Opvallend is dat fietsers in de leeftijd van 25 tot en met 39 het vaakst aangeven dat zij slechts 1 keer of minder per maand de fiets gebruiken (11 %) (zie *Bijlage H11, T3*).



Figuur 11.3 Gebruiksfrequentie van de fiets naar leeftijd, in 2011.

### 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, privédoeleinden (boodschappen, familiebezoek etc.), vakantie/recreatie en lichaamsbeweging/sport. De meerderheid van de fietsers gebruikt de fiets voor privédoeleinden (86%). Vier op de tien fietsers gebruikt de fiets als vervoersmiddel om naar het werk te reizen (40%). Ruim een derde van de fietsers gebruikt de fiets voor sportieve doeleinden (35%) en een iets kleiner percentage voor vakantie (33%). Eén op de vijf gebruikt de fiets om naar school te gaan (21%). (zie *Bijlage H11, T2* en *Figuur 11.4*).

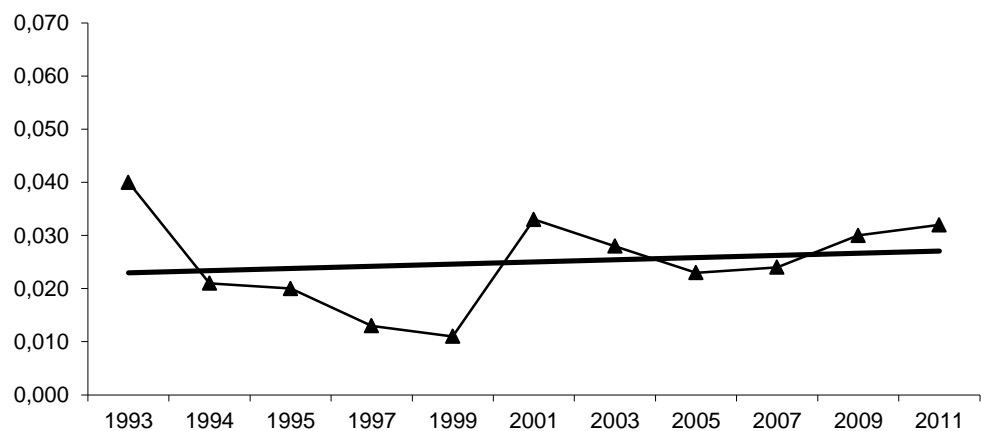


Figuur 11.4 Percentage fietsers dat meestal voor genoemde doeleinden gebruik maakt van de fiets naar leeftijd, in 2011.



### 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 2011 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 2011 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 2011.

### 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 2011 groter geworden. In 2011 bedraagt het aantal fietsongevallen per miljoen kilometer gemiddeld genomen 22,0 per fietser. In 2009 was het ongevalrisico 20,7. De toename in 2011 is echter niet significant.

### Leeftijd

Leeftijd speelt een belangrijke rol in de kans op een fietsongeval. Evenals in voorgaande enquêtejaren blijkt in 2011 dat met name fietsers in de leeftijd van 15 tot en met 17 jaar relatief vaak bij een ongeval betrokken zijn, maar fietsers in de leeftijd van 28 tot met 24 jaar zijn relatief het meest betrokken bij een ongeval. (zie *Bijlage H11, T4*). Als namelijk gecorrigeerd wordt voor het aantal kilometers dat fietsers per jaar afleggen, blijkt dat deze leeftijdsgroep jaar een groter risico loopt om bij een ongeval betrokken te raken dan fietsers uit andere leeftijdscategorieën.

Ten opzichte van 2009 is het ongevalsrisico voor de leeftijdsgroep 18 tot en met 24 aanmerkelijk toegenomen, dit is de meest opvallende stijging. Dit betekent dat deze fietsers gemiddeld bij 37 ongevallen per miljoen kilometer betrokken zijn. Daarnaast is het ongevalsrisico in leeftijdsgroep 15 tot en met 17 jaar flink gedaald. Bij de overige leeftijdsgroepen fluctueert het ongevalsrisico een stuk minder.

### **Sekse**

In 2011 verschillen mannen en vrouwen veel in het gemiddelde aantal ongevallen (zie *Bijlage H11, T4*). Ten opzichte van 2009 is het gemiddelde aantal ongevallen voor mannen gedaald en voor vrouwen gestegen. Het ongevalsrisico voor mannen daalt weer aanzienlijk en bij vrouwen is het gestegen.

### **Woonomgeving**

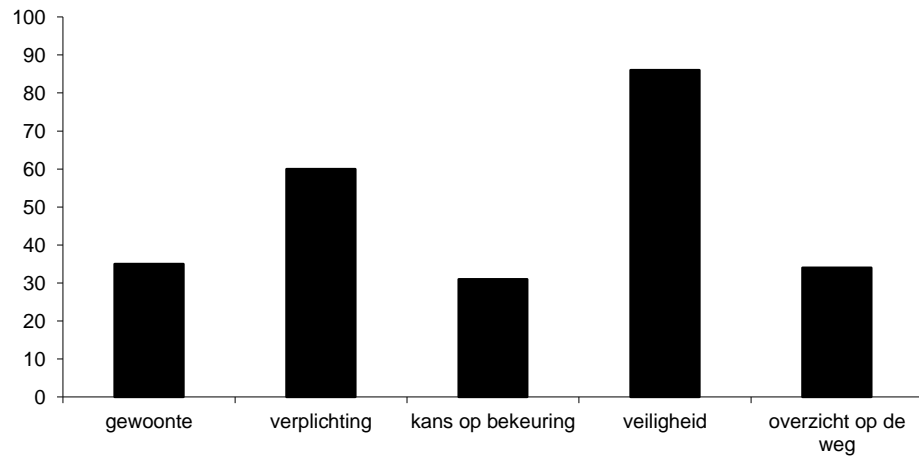
Er is een groot verschil tussen het gemiddelde aantal ongevallen per fietser in 2011 in zeer sterk stedelijk gebieden en niet stedelijke gebieden (zie *Bijlage H11, T5*). In zeer sterk stedelijk gebied heeft één op de 17 fietsers een ongeval gehad tegenover één op de 250 fietsers in niet-stedelijk gebied.

#### *11.1.4 Fietsverlichting*

Het merendeel van de fietsers heeft in 2011 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 binnen de bebouwde kom door 96% van de fietsers gebruikt, buiten de bebouwde kom ligt dit op 97% (zie *Bijlage H11, T6*).

Het gebruik van achterlicht ligt op hetzelfde niveau; 95% van de fietsers heeft binnen de bebouwde kom zijn achterlicht aan in het donker, buiten de bebouwde kom is dit 97%. De cijfers van 2011 zijn alleen vergelijkbaar sinds PROV-jaar 2003, aangezien in dit jaar voor het eerst expliciet is gevraagd naar voor- en achterverlichting.

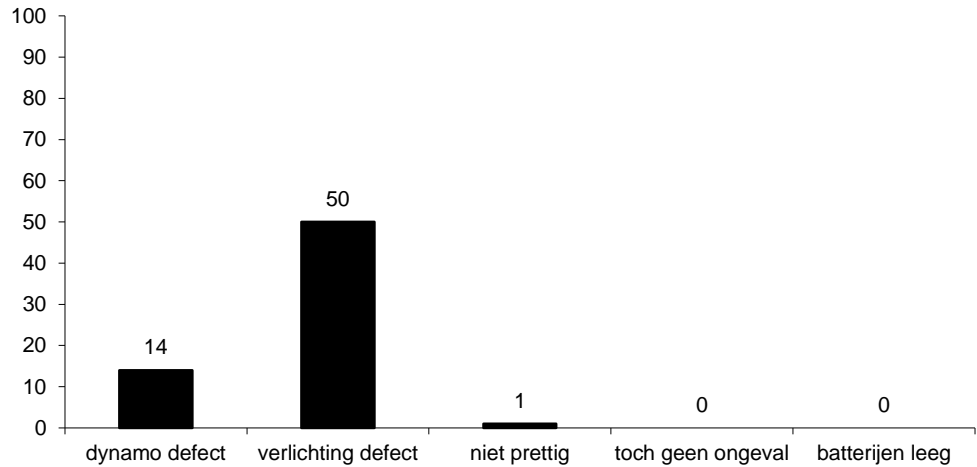
De meest genoemde reden om licht op de fiets te gebruiken is *veiligheid*. Bijna negen op de tien fietsers (86%) noemt deze reden en zes op de tien (60%) van de fietsers geeft aan uit *verplichting* fietsverlichting te gebruiken. Bijna eenderde (35%) van de fietsers gebruikt fietsverlichting uit *gewoonte*, net zoals eenderde (34%) van de fietsers verlichting gebruikt voor *overzicht op de weg*. Het percentage fietsers dat wegens de *kans op een bekeuring* verlichting gebruikt is 31% (zie *Bijlage H11, T7* en *Figuur 11.6*).



Figuur 11.6 Percentage fietsers dat genoemde motieven heeft om wel fietsverlichting te voeren, in 2011.

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 *overzicht op de weg* minder vaak genoemd, terwijl *kans op een bekeuring* aanzienlijk vaker wordt genoemd dan in minder sterk stedelijke gebieden.

De belangrijkste reden om géén fietsverlichting te gebruiken is *defecte fietsverlichting* (50%) of een *defecte dynamo* (14%). Slechts een heel klein deel van de fietsers geeft aan geen fietsverlichting te gebruiken omdat het *niet prettig* fietst (1%) (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 2011.

## 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 Drenthe, Utrecht, Zeeland en Noord-Holland legden in 2011 de meeste kilometers af en fietsers in Limburg en Flevoland de minste.

### 11.2.2 Fietsongevallen

Het gemiddeld aantal ongevallen per fietser in 2011 verschilt per provincie; in Gelderland hebben fietsers gemiddeld meer ongevallen gehad. In Limburg, Drenthe, en Zeeland hebben fietsers gemiddeld minder ongevallen gehad. Ook wanneer gecorrigeerd wordt voor jaarkilometragede, zijn er in 2011 significante verschillen tussen de provincies in het aantal ongevallen per fietser per miljoen kilometer (zie *Bijlage H11, T9*). In Gelderland is het ongevalrisico het hoogst. In Drenthe, Zeeland en Limburg 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 Flevoland en Drenthe in vergelijking met de overige provincies weinig gebruik van de fiets. In de provincies Groningen, Noord-Holland en Utrecht maken juist veel mensen gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer. In Flevoland en Limburg geven fietsers het minst vaak aan de fiets te gebruiken voor *privé-doeleinden*, terwijl men in Overijssel en Noord-Holland juist het vaakst aangeeft de fiets daarvoor te gebruiken. Inwoners van Noord-Brabant en Noord-Holland 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 en Overijssel gebruiken relatief veel fietsers hun verlichting uit gewoonte; in Groningen, Zuid- en Noord-Holland wordt dit veel minder vaak genoemd. Het *overzicht op de weg* is vooral in Friesland, Drenthe en Overijssel een veel genoemd argument. In Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht wordt dit veel minder vaak genoemd. De *kans op een bekeuring* wordt in 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 2011 legden jonge fietsers (15-17 jaar) gemiddeld de meeste kilometers af. Vrouwen fietsen gemiddeld meer kilometer dan mannen.
- Veruit de meeste fietsers (41%) gebruiken de fiets vaker dan 5 keer per week.
- Fietsers in Drenthe, Utrecht, Zeeland en Noord-Holland legden de meeste kilometers af in 2011. In Flevoland en Limburg werden beduidend minder fietskilometers gemaakt.
- Evenals in voorgaande jaren wordt de fiets in 2011 het meest gebruikt voor privé-doeleinden. Het gebruiksdoel sport staat op de tweede plaats.
- In 2011 is het gemiddeld ongevalsrisico voor fietsers 22,0 per miljoen kilometer.

- Van alle fietsers zijn jonge fietsers van 15 tot en met 17 jaar het vaakst betrokken bij een ongeval in 2011. Deze groep gebruikt de fiets ook het vaakst. Het ongevalrisico is het hoogst voor fietsers van 18 tot en met 24 jaar. Het ongevalrisico voor deze groep is in 2011 gestegen naar 36,8.
- Fietsers uit een zeer stedelijke woonomgeving hebben vaker een ongeval dan fietsers uit een niet stedelijke woonomgeving.
- In 2011 hebben fietsers uit Gelderland gemiddeld meer ongevallen gehad.
- Het merendeel van de fietsers zegt in 2011 zowel binnen als buiten de bebouwde kom fietsverlichting te hebben gevoerd. Dit geldt voor zowel voor- als achterverlichting.
- *Veiligheid* is in 2011 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 *overzicht op de weg* 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 en Overijssel gebruiken relatief veel fietsers hun verlichting uit *gewoonte*; in Groningen, Zuid- en Noord-Holland wordt dit veel minder vaak genoemd. Het *overzicht op de weg* is vooral in Friesland, Drenthe en Overijssel een veel genoemd argument. In Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht wordt dit veel minder vaak genoemd. De *kans op een bekeuring* wordt in Noord-Holland vaak als argument genoemd.



## 12 Elektrische fiets

In de afgelopen jaren is de elektrische fiets (of e-bike) in opkomst in Nederland. Om deze reden is in de enquête van het PROV 2011 naast het gebruik van de fiets (zie hoofdstuk 12) ook naar het gebruik van de elektrische fiets gevraagd. Aangezien de opzet in de vragenlijst identiek is aan die van de fietser, volgt dit hoofdstuk ook dezelfde opzet. Omdat het nog om een kleine groep gaat wordt dit jaar niet ingegaan op de verschillen tussen provincies.

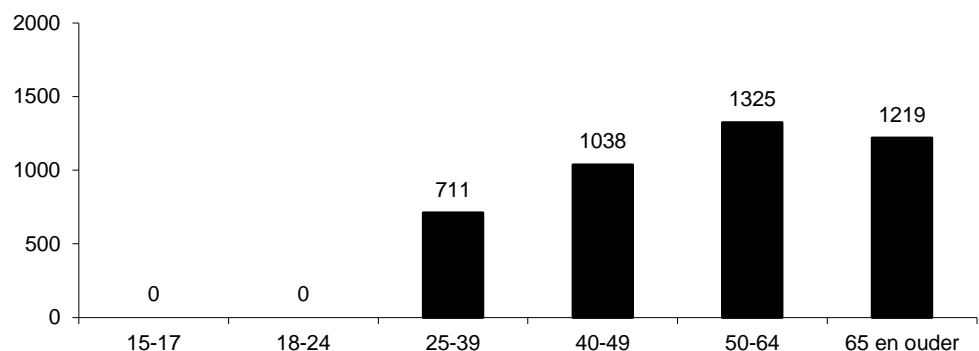
In de eerste paragraaf wordt het landelijke beeld geschetst van de gebruiksfrequentie, het gebruiksdoel, fietsongevallen en het gebruik van fietsverlichting. In paragraaf 12.3 wordt het hoofdstuk afgesloten met enkele concluderende opmerkingen.

### 12.1 Landelijk beeld

#### 12.1.1 Gebruik

In 2011 hebben gebruikers van de elektrische fiets<sup>27</sup> gemiddeld 1.152 kilometer afgelegd (zie *Bijlage H12, T1*). De belangrijkste motieven om gebruik te maken van de elektrische fiets zijn voor *privégebruik* (65%) en *vakantie* (40%). Iets meer dan de helft (55%) van de e-bike bezitters is ook in het bezit van een normale fiets.

Het zijn vooral gebruikers boven de 50 jaar die kilometers maken op de elektrische fiets (zie *Bijlage H12, T4* en *Figuur 12.1*).

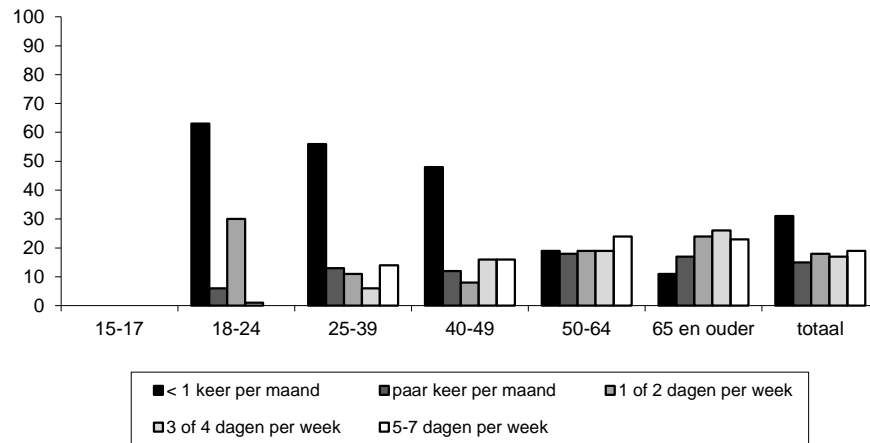


*Figuur 12.2* Gemiddelde jaarkilometrage van e-fietsers naar leeftijd, in 2011.

<sup>27</sup> Respondenten die in 2011 ten minste een paar keer per maand de elektrische fiets gebruikt hebben zijn geclassificeerd als gebruiker van een elektrische fietser.



Meer dan de helft van deze groep geeft aan de elektrische fiets ook minstens een keer per week te gebruiken. Bij de groepen onder de 50 jaar ligt de gebruiksfrequentie beduidend lager, een groot deel geeft aan de fiets minder dan een keer per maand te gebruiken (zie *Bijlage H12, T3*).



Figuur 12.3 Gebruiksfrequentie van de elektrische fiets naar leeftijd, in 2011.

### 12.1.2 Ongevallen en achtergrondkenmerken

Om een beeld te krijgen van de ongevallen onder gebruikers van de elektrische fietsers is gekeken naar al deze gebruikers. Ongeveer 1% van de e-fietsers was in 2011 bij een ongeval betrokken.

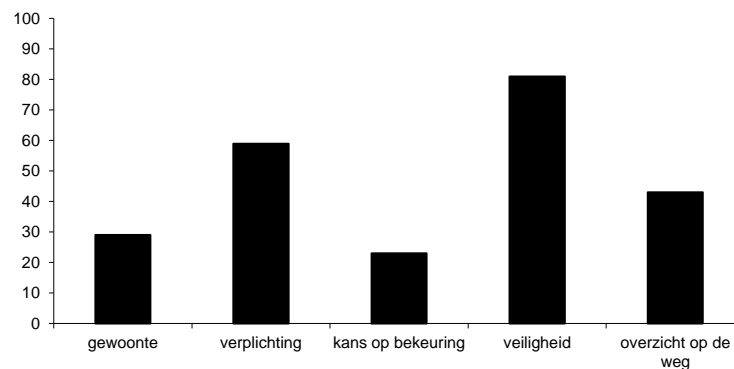
Net als bij 'gewone' fietsers is aan e-fietsers gevraagd een schatting te geven van het aantal fietskilometers dat zij jaarlijks afleggen. Met deze gegevens kan een inschatting worden gemaakt van het ongevalrisico voor fietsers. In 2011 bedraagt het aantal fietsongevallen per miljoen kilometer gemiddeld genomen 8,7 per e-fietsers.

Ouderen tussen de 50 en 64 jaar zijn relatief het meest betrokken bij een ongeval (18,3 ongevallen per miljoen kilometer). Wanneer er gekeken wordt naar verschillen tussen mannen en vrouwen, opleidingsniveau of urbanisatie graad worden er geen significante verschillen gevonden.

### 12.1.3 Fietsverlichting

De gebruikers van een elektrische fiets hebben het voor- en achterlicht zowel binnen als buiten de bebouwde kom altijd aan in het donker.

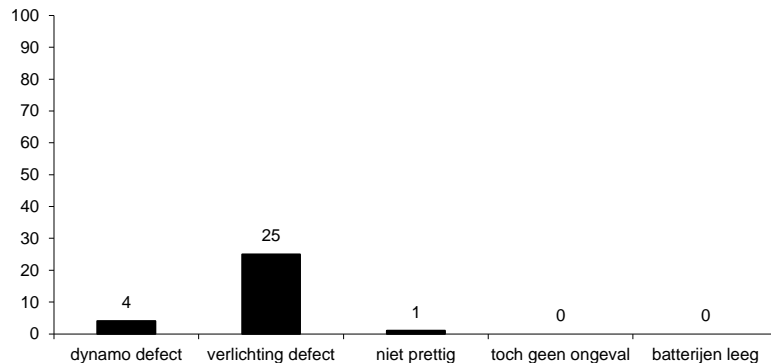
De meest genoemde reden om licht op de fiets te gebruiken is *veiligheid*. Bijna acht op de tien fietsers (81%) noemen deze reden en zes op de tien (59%) van de e-fietsers geeft aan uit *verplichting* fietsverlichting te gebruiken. Vier op de tien (43%) gebruikt verlichting gebruikt voor *overzicht op de weg*, 29% gebruikt fietsverlichting uit *gewoonte*. Het percentage e-fietsers dat wegens de *kans op een bekeuring* verlichting gebruikt is 23% (zie *Bijlage H12, T7* en *Figuur 11.6*).



*Figuur 11.6* Percentage fietsers dat genoemde motieven heeft om wel fietsverlichting te voeren, in 2011.

De motieven die genoemd worden om wel fietsverlichting te gebruiken hangen samen met de mate van urbanisatie (zie *Bijlage H12, T8*). In 'zeer' sterk stedelijke gebieden worden *gewoonte* en *overzicht op de weg* minder vaak genoemd, terwijl *kans op een bekeuring* aanzienlijk vaker wordt genoemd dan in minder sterk stedelijke gebieden.

De belangrijkste reden om géén fietsverlichting te gebruiken is *defecte fietsverlichting* (25%) of een *defecte dynamo* (4%). Slechts een heel klein deel van de fietsers geeft aan geen fietsverlichting te gebruiken omdat het *niet prettig* fietst (1%) (zie *Bijlage H12, T7* en *Figuur 12.7*).



Figuur 12.7 Percentage fietsers dat genoemde motieven heeft om geen fietsverlichting te voeren, in 2011.

## 12.2 Conclusies

- In 2011 legden voornamelijk ouderen (boven de 50 jaar) gemiddeld de meeste kilometers af. De belangrijkste motieven om gebruik te maken van de elektrische fiets zijn voor *privégebruik* (65%) en *vakantie* (40%).
- Veruit de meeste fietsers (54%) gebruiken de elektrische fiets wekelijks. Vooral onder de groep bovende 50 jaar ligt de gebruiksfrequentie hoog.
- In 2011 is het gemiddeld ongevalrisico voor e-fietsers 8,7 per miljoen kilometer.
- Van alle gebruikers van een elektrische fiets zijn ouderen het vaakst betrokken bij een ongeval in 2011. Deze groep gebruikt de elektrische fiets ook het vaakst. Het ongevalrisico is het hoogst voor de groep van 50 tot en met 64 jaar met 18,3 ongevallen per miljoen kilometer.
- Het merendeel van de fietsers zegt in 2011 zowel binnen als buiten de bebouwde kom fietsverlichting te hebben gevoerd. Dit geldt voor zowel voor- als achterverlichting.
- *Veiligheid* is in 2011 de belangrijkste reden om in het donker fietsverlichting te gebruiken. De meest genoemde reden om zonder verlichting te fietsen is *defecte fietsverlichting*.



## 13 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 13.1), waarna in paragraaf 13.2 verschillen tussen provincies worden belicht. Het hoofdstuk wordt afgesloten met enkele conclusies in paragraaf 13.3.

### 13.1 Landelijk beeld

#### 13.1.1 Reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen

Aan de respondenten zijn dertien reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen ter beoordeling voorgelegd<sup>28</sup>. Gevraagd is of zij *voor* of *tegen* de desbetreffende maatregel zijn (zie *Bijlage H13, T1* en *Figuur 13.1*). In 2011 zijn de maatregelen *vanaf 17 jaar zonder rijbewijs begeleid autorijden* en *verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u* toegevoegd.

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 beginnersrijbewijs gestaag gegroeid: van 72% naar 87%. Dit lijkt nu te stabiliseren, in 2009 is het een percentage van 88% en in 2011 van 89%.

Wanneer onderscheid wordt gemaakt naar B-rijbewijsbezitters en respondenten die niet in het bezit zijn van een B-rijbewijs, blijkt eerstgenoemde groep in 2011 positiever tegenover het invoeren van het beginnersrijbewijs te staan dan respondenten die (nog) niet in het bezit zijn van een rijbewijs (resp. 91% en 83% 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 69% van de 15- tot 19-jarigen is voor deze maatregel. Dit percentage ligt iets hoger

<sup>28</sup> In 2007 is de maatregel 'meer flitspalen' toegevoegd aan de categorie reeds toegepaste maatregelen, in 2009 is 'meer roodlichtcamera's' toegevoegd en in 2011 zijn de maatregelen 'vanaf 17 jaar mag je zonder rijbewijs begeleid autorijden (een volwassene die al een tijd het rijbewijs heeft zit naast je)' en 'verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u' toegevoegd. In voorgaande jaren vielen 'meer flitspalen' en 'meer roodlichtcamera's' nog onder de categorie 'meer toepassingen van reeds bestaande maatregelen'. De maatregel 'begeleid autorijden vanaf 17 jaar' viel in voorgaande jaren onder de categorie 'ideeën over mogelijke maatregelen'.

dan wat we in 2009 zagen: 59%. Van de 18- tot 34-jarigen is 84% voorstander, van 35- tot 60-jarigen 86% en van de 60-plussers 89%.

Net als in de jaren daarvoor kan in 2011 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 2011 is 65% van de respondenten voor eerstgenoemde maatregel, terwijl 50% van de respondenten voor laatstgenoemde maatregel is. In 2009 was er een vergelijkbaar aandeel voorstanders van deze maatregelen (resp. 67% en 51%).

Een maatregel die de goedkeuring van een groot deel van de respondenten kan wegdragen is *het vervangen van kruispunten door rotondes*: 78% 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 (34%) is in 2011 voor *meer 60km-gebieden buiten de bebouwde kom*. Ruim de helft (53%) van de respondenten is tegen deze maatregel. In 2009 kwamen we bijna 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 2011 meer verdeeld; 45% van de respondenten is voorstander en 43% is tegenstander. In 2009 waren deze aantallen nagenoeg gelijk: 42% van de respondenten was voor het aanleggen van meer 30km-gebieden binnen de bebouwde kom en 45% was hier tegen. Alleen zijn er in 2011 meer voorstanders dan tegenstanders. 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 2011 voor deze maatregel is, is groter dan het percentage tegenstanders (resp. 48% en 41%). Vergelijken we dit met de voorgaande jaren dan zien we dat het percentage tegenstanders redelijk gelijk blijft.

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: 86% van de respondenten is voor deze maatregel en 9% is tegen.

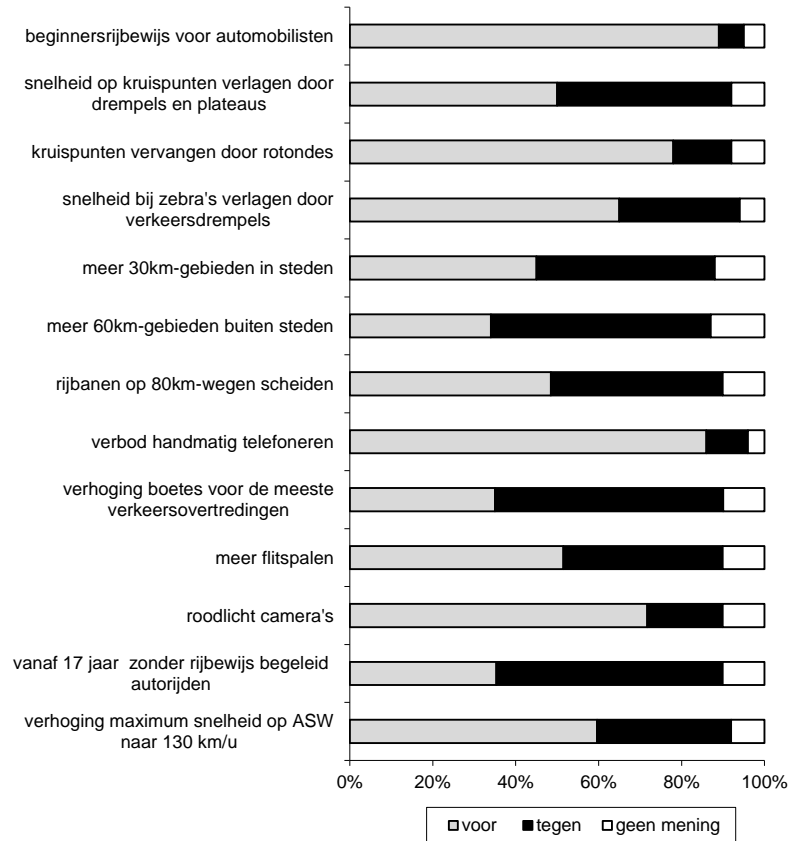
Voor de maatregel *verhoging van de boetes voor de meeste verkeersovertredingen* zijn er in 2011, net zoals in 2009, meer tegenstanders dan voorstanders (resp. 55% en 34%). Ten opzichte van 2009 is het percentage tegenstanders toegenomen (van 47% naar 55%) en het percentage voorstanders gedaald (van 41% naar 35%).

Bij het *plaatsen van meer flitspalen* zien we dat de cijfers nagenoeg gelijk zijn aan de cijfers van 2009. Er zijn meer voorstanders dan tegenstanders (51% tegen

38%). De plaatsing van *roodlichtcamera's* kan op meer steun rekenen: 71% van de respondenten is voorstander, 18% is tegenstander. Dit is niet veranderd ten opzichte van 2009.

Sinds november 2011 is in Nederland 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: 35% van de respondenten is voor deze maatregel en 54% is tegen. In de vorige jaren, toen deze maatregel nog niet ingevoerd was, was de weerstand veel groter: in 2009 was 71% van de respondenten nog tegen invoering van deze maatregel. Deze maatregel wordt, net zo als in de voorgaande jaren, door de jongste respondenten positiever beoordeeld dan door oudere respondenten: 60% van de respondenten jonger dan 18 jaar is voor deze maatregel, tegenover 32% van de 18- tot 35-jarigen, 36% van de 35- tot 60-jarigen en 33% van de 60-plussers.

Onder de respondenten is ongeveer 59% voorstander voor de maatregel 'het verhogen van de maximum snelheid op bepaalde autosnelwegen naar 130 km/u'.



Figuur 13.1 Percentage respondenten dat voor of tegen genoemde reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2011.

### 13.1.2 Meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen

De respondenten is gevraagd om hun mening te geven over meer toepassingen van veertien reeds bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen<sup>29</sup> (zie *Bijlage H13, T2* en *Figuur 13.2*).

De maatregelen waarvoor in 2011 verreweg het grootste draagvlak is, hebben te maken met alcohol. Van alle respondenten is 92% voorstander van *meer en*

<sup>29</sup> In 2007 is de maatregel 'meer en beter verkeersonderwijs op scholen' toegevoegd. In 2009 is de maatregel 'verplichte cursus voor automobilisten die grove overtredingen begaan' toegevoegd. In voorgaande jaren viel deze maatregel onder de categorie 'mogelijke maatregelen'. In 2011 is de categorie 'meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd' toegevoegd.



*strengere controle op het rijden onder invloed van alcohol* en 91% voorstander van het *zwaarder aanpakken van alcoholovertredingen*. Dit draagvlak is nagenoeg gelijk aan voorgaande jaren.

De maatregel om *op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer* in te voeren krijgt steun van 78% van de respondenten. Ook in 2009 was 82% van de respondenten een voorstander van deze maatregel. Hier is een kleine daling waar te nemen.

De maatregel *meer informatie van de overheid over de verkeersregels* had in 2005 relatief veel draagvlak: driekwart (74%) van de respondenten was voorstander, 8% van de respondenten was 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 2011, net zoals in 2009, groter (88%) dan dat voor informatie over bestaande verkeersregels (74%). De percentages zijn bijna hetzelfde als in 2009 (resp. 90% en 75%).

Het aantal voorstanders voor de maatregel *reclameachtige voorlichting van de overheid, gericht op gedragsbeïnvloeding in het verkeer* is in 2011 licht toegenomen (71%) ten opzichte van 2009 (68%).

Ten aanzien van elektronische controle op verschillende overtredingen wijzen de meningen in 2011 in dezelfde richting. Het controleren van de snelheid door *meer trajectcontroles* kan, net als in 2009 op de goedkeuring van een meerderheid van de respondenten (57%) rekenen. Drie op de tien (32%) respondenten zijn tegen deze maatregel.

Het *vergroten van het aantal spitsstroken* kan de goedkeuring van het merendeel (67%) van de respondenten wegdragen. 20% van de respondenten is tegen deze maatregel. Dit is vergelijkbaar met de resultaten van 2009.

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 73% voor de maatregel en 17% is ertegen, tegenover 53% voorstanders en 28% 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: 38% 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 46% voor deze maatregel en 33% tegen. Van de automobilisten is 35% voor de maatregel en 51% tegen.

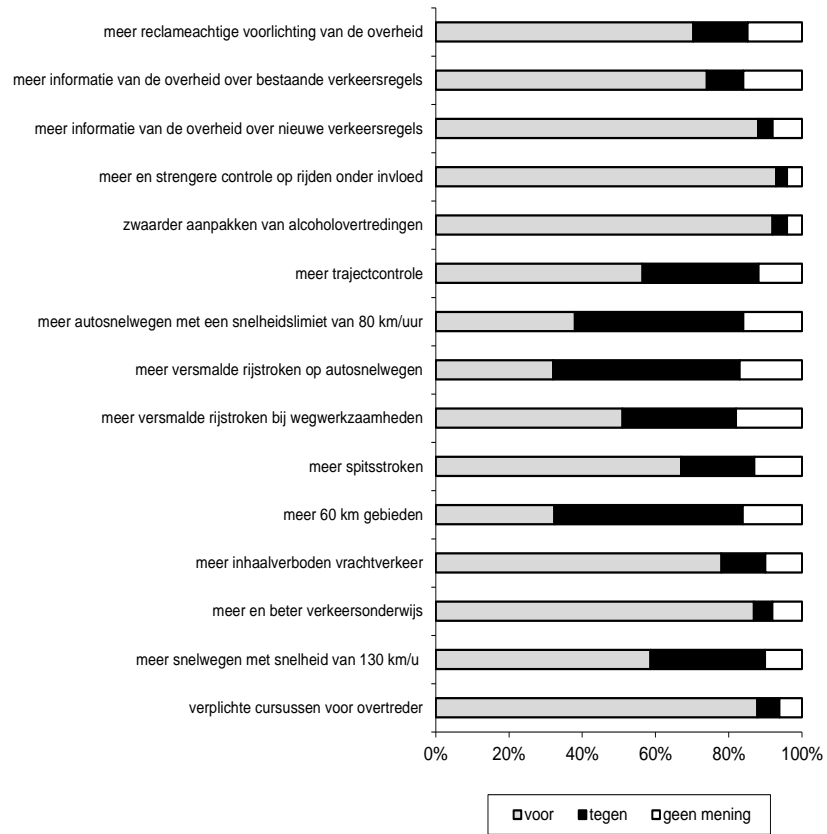
Daarnaast blijkt leeftijd van de automobilist een rol te spelen: van de jongere automobilisten (18 tot 39 jaar) is een kleiner deel (27%) voor deze maatregel dan van de oudere automobilisten (39 tot 60 jaar en ouder dan 60 jaar, resp. 34% en 50%).

Er zijn meer voorstanders dan tegenstanders voor *meer snelwegen met een snelheidslimiet van 130 km/u*. Drie op de vijf respondenten (58%) zijn voor, 31% is tegen.

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 de helft van de respondenten (51%) voor meer versmalde rijstroken en een derde (31%) tegen. De meer algemene maatregel *meer versmalde rijstroken op autosnelwegen* heeft aanzienlijk minder voorstanders: 32% van de respondenten is voor deze maatregel en 51% is ertegen. Kijken we hier naar de voorgaande jaren dan zien we het percentage tegenstanders sinds 2005 telkens toenemen (46% in 2007 en 50% in 2009).

Ongeveer een derde van de respondenten (32%) is in 2011 voor *meer wegen in landelijk gebied waar niet harder dan 60km/uur wordt gereden*. De helft (51%) van de respondenten is tegen deze maatregel. In 2009 kwamen we bijna exact dezelfde percentages tegen.

Meer toepassing van maatregelen met een educatieve insteek kunnen op veel steun rekenen. Een ruime meerderheid (86%) is voorstander van *meer en beter verkeersonderwijs op scholen*. Ook voor *verplichte cursussen voor automobilisten die grove overtreeders begaan* is in ruime mate steun: 86% is voorstander, 6% tegenstander.



*Figuur 13.2* Percentage respondenten dat voor of tegen meer toepassingen van genoemde verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2011.

### 13.1.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen

Aan de respondenten is gevraagd aan te geven hoe zij tegenover zeventien ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen staan (zie *Bijlage H13, T3* en *Figuur 13.3*)<sup>30</sup>.

Het invoeren van *een verplicht praktijkexamen voor bromfietzers* kan in 2011 ook de goedkeuring van het merendeel van de respondenten (80%) wegdragen. Ruim een op de acht respondenten (13%) is tegen deze maatregel. Dit zijn exact dezelfde percentages als in 2009. In vergelijking met respondenten die geen gebruik maken van de bromfiets, is de mening van bromfietzers over deze maatregel iets minder positief: in 2011 is 63% van de bromfietzers voor deze maatregel, tegenover 80% van de overige respondenten. 30% van de bromfietzers is tegen de maatregel, tegenover 12% van de niet-bromfietzers. Deze verschillen tussen bromfietzers en niet-bromfietzers zagen we in eerdere jaren ook. Het praktijkexamen voor bromfietzers is inmiddels gerealiseerd, sinds maart 2010.

Het *verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets* vindt 13% van de respondenten een goed idee. Het merendeel (77%) van de respondenten is tegen deze maatregel. Respondenten die gebruik maken van de bromfiets zijn over het algemeen positiever over deze maatregel dan respondenten die geen gebruik maken van de bromfiets (resp. 60% en 12% is voorstander). Onder de bromfietzers zijn voornamelijk de jongeren voor het verhogen van de maximumsnelheid: 100% van de bromfietzers jonger dan 18 jaar is voor de maatregel, tegenover 69% van de 18- tot 35-jarigen, 49% van de 35- tot 60-jarigen en 52% 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)

<sup>30</sup> In 2009 zijn de maatregelen 'beprijzen per kilometer (kilometerheffing)', 'meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren', 'drugstest voor automobilisten' en 'het (grotendeels) weglaten van verkeersborden, om zo het regelen van het verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers' toegevoegd. De maatregelen 'verplichte cursus voor automobilisten die een grove overtreding hebben begaan' en 'vanaf 17 jaar mag je zonder rijbewijs begeleid autorijden' verplaatst naar de categorie 'reeds toegepaste maatregelen', in respectievelijk 2009 en 2011.

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 35% negatief beoordeeld.

Het terugdringen van snelheidsovertredingen door *verplichte installatie van één snelheidsbegrenzer in personenauto's* wordt door slechts drie op de tien (28%) respondenten positief beoordeeld. 60% van de respondenten vindt dit geen goede maatregel.

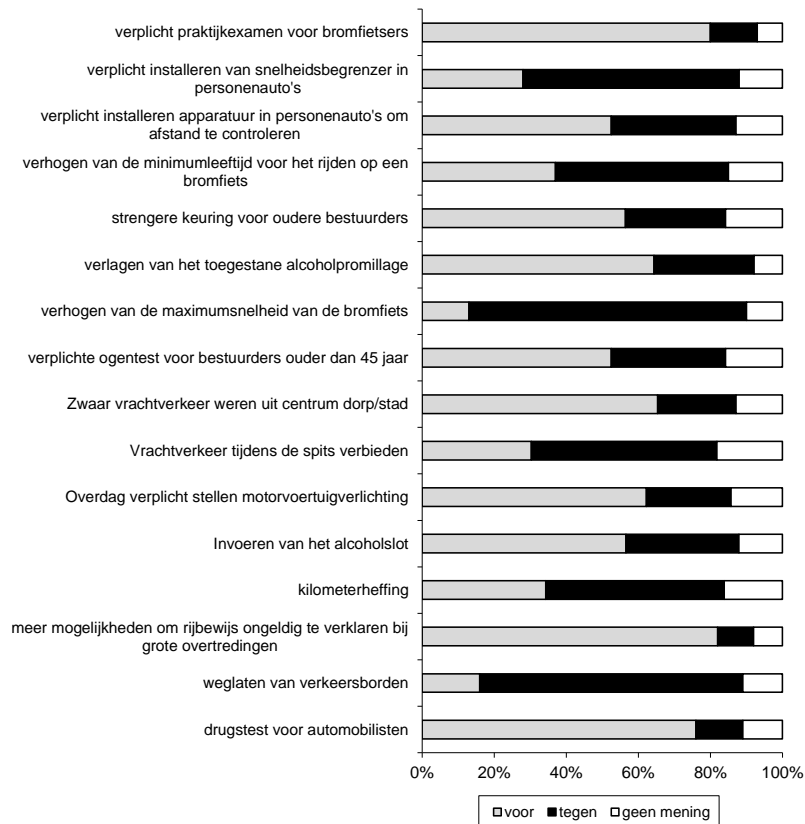
Een maatregel gericht op de leeftijd betreft *het verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar*. De meningen over deze maatregel zijn sterk verdeeld: 37% van de respondenten is voor en 48% van de respondenten is tegen. In vergelijking met 2009 is de mening over deze maatregel in 2011 vrijwel onveranderd: in 2009 was 41% van de respondenten voor deze maatregel en eveneens 44% tegen.

Het *verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar* kan daarentegen slechts op de steun van 28% van de respondenten onder de 18 jaar rekenen, tegenover 32% van de 18- tot 35-jarigen, 37% van de 35- tot 60-jarigen en 47% van de 60-plussers.

Net als jonge weggebruikers vormen oudere verkeersdeelnemers een risicogroep in het verkeer. Meer dan de helft van de respondenten (57%) is in 2011 voor *een strengere keuring voor oudere bestuurders van motorvoertuigen*. Van de ondervraagden is 28% tegen een dergelijke maatregel. Ook in 2009 is de respondenten deze maatregel ter beoordeling voorgelegd. De mening van de respondenten in dat jaar verschilt nauwelijks van de mening in 2011: 54% van de respondenten in 2009 was voor, en 30% 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 (53%) van de respondenten vindt dit een goede maatregel, en 32% is tegen de maatregel. Ondanks dat er nog steeds een meerderheid voorstander is van deze maatregel zien we dat het draagvlak aan het afkalven is. In 2003 was nog 64% voor deze maatregel en in 2005 61%.

Vooraf de maatregel *strengere keuring van oudere bestuurders van motorvoertuigen* wordt door oudere automobilisten minder positief beoordeeld dan door jongere automobilisten. 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 56% en van de 60-plussers 30%. De verschillen met betrekking tot de *verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar* zijn veel geringer: 54% van de 18- tot 35-jarige automobilisten is voorstander, van de 35- tot 60-jarigen 50% en van de 60-plussers 50%.



*Figuur 13.3* Percentage respondenten dat voor of tegen genoemde ideeën over verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2011.

Het huidige toegestane alcoholpromillage is 0,5. In 2011 is bijna tweederde (65%) van de respondenten voor *het verlagen van de grens van het toegestane alcoholpromillage naar 0,2 promille*. Dit is nagenoeg gelijk aan 2009 toen 63% van de respondenten voor deze maatregel was. In 2011 is 28% van de respondenten tegen deze maatregel en in 2009 29%. Het aantal tegenstanders is dus ook nagenoeg gelijk gebleven.

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 16% van deze automobilisten is voor deze

maatregel en 77% 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 66% van de respondenten positief beoordeeld. 22% van de respondenten is tegen deze maatregel.

De maatregel om *vrachtverkeer tijdens de spits te verbieden* wordt door minder respondenten positief beoordeeld. 30% van de respondenten is voor deze maatregel en 51% is tegen.

Sinds 2007 zijn er twee maatregelen aan de vragenlijst toegevoegd: het *overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting* en het *invoeren van een alcoholslot*. Drievijfde (61%) van de respondenten is in 2011 voorstander van de verplichtstelling motorvoertuigverlichting, 23% tegenstander. Deze percentages zijn amper veranderd ten opzichte van 2009. De maatregel dat de motor pas start wanneer uit een blaastest blijkt dat de bestuurder niet teveel gedronken heeft, kan in 2011 rekenen op 56% voorstanders en 31% tegenstanders. Ten opzichte van 2009 zien we het aandeel tegenstanders afneemt (in 2009 nog 36%) en het aandeel voorstanders licht toeneemt (in 2009 50%).

Sinds 2009 zijn er vier maatregelen aan de vragenlijst toegevoegd: *beprijzen per kilometer (kilometerheffing)*, *meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren*, *een drugstest voor automobilisten* en het *grotendeels weglaten van verkeersborden, om zo het regelen van het verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers*.

De respondenten zijn verdeeld over het idee van *kilometerheffing*: een derde (34%) is voor, de helft (49%) is tegen. Een ruime meerderheid (82%) van de respondenten is voor *meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren*. Dit is niet veranderd ten opzichte van 2009. Een *drugstest voor automobilisten* kan ook op veel steun rekenen: 76% van de respondenten is voorstander. Het *weglaten van verkeersborden* kan daarentegen op weinig steun rekenen: drie kwart (73%) van de respondenten is tegen dit idee.

## 13.2 Verschillen tussen provincies

### 13.2.1 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 H13, T4*):

- Beginnersrijbewijs voor automobilisten:
  - relatief veel voorstanders in Friesland, Gelderland en Noord-Brabant (91%);
  - relatief weinig voorstanders in Groningen (86%);



- Snelheid op kruispunten verlagen door aanleg drempels en plateaus:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Holland en Zuid-Holland (54%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (42%).
- Kruispunten vervangen door rotondes:
  - relatief veel voorstanders in Limburg (85%);
  - relatief weinig voorstanders in Groningen (71%).
- Snelheid bij zebra's verlagen door aanleg drempels:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (71%);
  - relatief weinig voorstanders in Groningen (58%).
- Meer 30km-gebieden binnen de bebouwde kom:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Holland (54%);
  - relatief weinig voorstanders in Limburg (34%).
- Meer 60km-gebieden buiten de bebouwde kom:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht en Zuid-Holland (41%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (25%).
- Scheiden rijbanen op 80km-wegen:
  - relatief veel voorstanders in Zuid-Holland (57%);
  - relatief weinig voorstanders in Overijssel (40%).
- Verbod op handmatig telefoneren:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (89%);
  - relatief weinig voorstanders in Overijssel(80%).
- Verhoging van boetes voor de meeste verkeersovertredingen:
  - relatief veel voorstanders in Zuid-Holland (38%);
  - relatief weinig voorstanders in Friesland (28%).
- Meer flitspalen:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (57%);
  - relatief weinig voorstanders in Overijssel (41%).
- Meer roodlichtcamera's:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (77%);
  - relatief weinig voorstanders in Friesland (65%).
- Begeleid autorijden zonder rijbewijs vanaf 17 jaar:
  - relatief veel voorstanders in Overijssel en Zeeland (39%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (31%).
- Verhogen van de maximumsnelheid op bepaalde autosnelwegen naar 130km/u:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant (67%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (50%).

### 13.2.2 Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen

Voor meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen zijn in 2011 de volgende significante provinciale verschillen (zie *Bijlage H13, T5*):

- Meer reclameachtige voorlichting van de overheid:
  - relatief veel voorstanders in Noord- Brabant (74%);
  - relatief weinig voorstanders in Overijssel en Limburg (66%).
- Meer informatie van de overheid over bestaande verkeersregels:
  - relatief veel voorstanders in Gelderland en Flevoland (77%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (71%).
- Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels:
  - relatief veel voorstanders in Groningen en Flevoland (91%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (85%).
- Meer en strengere controle op rijden onder invloed:
  - relatief veel voorstanders in Friesland en Drenthe (95%);
  - relatief weinig voorstanders in Gelderland (89%).
- Zwaarder aanpakken van alcoholovertredingen:
  - relatief veel voorstanders in Drenthe (96%);
  - relatief weinig voorstanders in Limburg (89%).
- Meer roodlicht camera's:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (77%);
  - relatief weinig voorstanders in Friesland (65%).
- Meer trajectcontrole:
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (65%);
  - relatief weinig voorstanders in Overijssel (49%).
- Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Holland (43%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (33%).
- Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen:
  - relatief veel voorstanders in Flevoland (39%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (29%).
- Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden:
  - relatief veel voorstanders in Friesland en Zeeland (57%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (46%).
- Meer spitsstroken:
  - relatief veel voorstanders in Flevoland (76%);
  - relatief weinig voorstanders in Zeeland (60%).
- Meer 60 km/uur-gebieden:
  - relatief veel voorstanders in Zuid-Holland en Limburg (38%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord- Brabant (23%).
- Op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer
  - relatief veel voorstanders in Limburg (81%);
  - relatief weinig voorstanders in Drenthe (74%).
- Meer en beter verkeersonderwijs:

- relatief veel voorstanders in Flevoland (90%);
- relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (82%).
- Verplichte cursus voor automobilisten die grove overtredingen begaan:
  - relatief veel voorstanders in Groningen en Gelderland (90%);
  - relatief weinig voorstanders in Zuid-Holland, Noord-Brabant en Limburg (84%).
- Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd:
  - relatief veel voorstanders in Flevoland en Noord-Brabant (63%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland (53%).

### 13.2.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen

Met betrekking tot ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen zijn er in 2011 de volgende significante verschillen tussen provincies (zie *Bijlage H13, T6*):

- Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers:
  - relatief veel voorstanders in Gelderland (83%);
  - relatief weinig voorstanders in Groningen (77%).
- Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's:
  - relatief veel voorstanders in Limburg (35%);
  - relatief weinig voorstanders in Overijssel (21%).
- Verplicht installeren van apparatuur voor afstandscontrole:
  - Geen significante verschillen.
- Verhogen minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Holland (44%);
  - relatief weinig voorstanders in Drenthe (31%).
- Meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Holland (86%);
  - relatief weinig voorstanders in Zeeland (77%).
- Strengere keuring voor oudere bestuurders van motorvoertuigen:
  - Geen significante verschillen.
- Verlagen van de grens van het toegestane alcoholpromillage:
  - relatief veel voorstanders in Groningen en Drenthe (73%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (61%).
- Weren van vrachtverkeer uit het centrum:
  - relatief veel voorstanders in Noord-Brabant en Limburg (69%);
  - relatief weinig voorstanders in Zeeland (58%).
- Weren van vrachtverkeer tijdens de spits:
  - relatief veel voorstanders in Limburg (33%);
  - relatief weinig voorstanders in Friesland en Drenthe (26%).
- Verhogen maximumsnelheid van de bromfiets:
  - relatief veel voorstanders in Overijssel (18%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Holland en Noord-Brabant (10%).
- Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar:

- relatief veel voorstanders in Gelderland (57%);
- relatief weinig voorstanders in Drenthe (49%).
- Overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting:
  - relatief veel voorstanders in Drenthe (75%);
  - relatief weinig voorstanders in Limburg (48%).
- Invoeren van het alcoholslot:
  - relatief veel voorstanders in Zeeland (60%);
  - relatief weinig voorstanders in Drenthe en Noord-Holland (54%).
- Beprijzen per kilometer (kilometerheffing):
  - relatief veel voorstanders in Utrecht (39%);
  - relatief weinig voorstanders in Groningen (28%).
- Drugstest voor automobilisten:
  - relatief veel voorstanders in Groningen (80%);
  - relatief weinig voorstanders in Limburg (73%).
- Weglaten van verkeersborden:
  - relatief veel voorstanders in Friesland en Flevoland (20%);
  - relatief weinig voorstanders in Noord-Brabant (12%).

### 13.3 Conclusies

- Reeds ingevoerde maatregelen waar de meerderheid van de respondenten voor is, zijn:
  - beginnersrijbewijs voor automobilisten;
  - verbod op handmatig telefoneren tijdens het rijden;
  - kruispunten vervangen door rotondes;
  - snelheid bij zebra's verlagen door aanleg van verkeersdrempels;
  - meer flitspalen toepassen;
  - meer roodlichtcamera's installeren;
  - verhoging van de maximumsnelheid op de autosnelweg naar 130 km/u.
- Reeds ingevoerde maatregelen waar de meerderheid van de respondenten tegen is, zijn:
  - verhoging van de boetes van de meeste overtredingen;
  - begeleid autorijden zonder rijbewijs vanaf 17 jaar;
  - 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.

- 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 (buiten de bebouwde kom);
  - 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:
  - weglaten van verkeersborden om zo het regelen van het verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers;
  - verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets;
  - verplicht installeren van een snelheidsbegrenzer in personenauto's;
  - vrachtverkeer tijdens spits verbieden

De meningen zijn verdeeld over:

- verhogen van de minimum leeftijd voor het rijden op een bromfiets;
- beprijzen per kilometer (kilometerheffing).