

Rapport

# Verkeersveiligheid Zuid-Holland

Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid  
2021

# Colofon



## **Uitgave**

I&O Research  
Piet Heinkade 55  
1019 GM Amsterdam

## **Rapportnummer**

2022/042

## **Datum**

maart 2022

## **Opdrachtgever**

ROV Zuid-Holland

## **Auteurs**

Charlot Stensen  
Yanaika Elschot

*Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.*

# 1 Inhoud

<b>1</b>	<b>Inhoud</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Samenvatting</b>	<b>5</b>
2.1	Fietsers	5
2.2	Automobilisten	6
2.3	Scooter-, bromfiets- en snorfietsgebruikers	7
2.4	Motorrijders	8
2.5	Vrachtwagenchauffeurs	8
2.6	Scootmobielbestuurders	8
2.7	Jongeren	9
<b>3</b>	<b>Inleiding</b>	<b>10</b>
3.1	Achtergrond	10
3.2	Onderzoeksopzet	10
3.2.1	Onderzoeksdoel	10
3.2.2	Onderzoeksverantwoording	10
3.2.3	Regio's	11
3.2.4	Weging	12
3.2.5	Voertuigselectie	13
3.3	Representativiteit en betrouwbaarheid	13
3.4	Corona-effect	13
3.5	Leeswijzer	13
<b>4</b>	<b>Fietsers</b>	<b>15</b>
4.1	Gebruik	15
4.2	Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	17
4.3	Telefoongebruik	21
4.4	Verlichting	22
4.5	Conclusie	24
<b>5</b>	<b>Automobilisten</b>	<b>26</b>
5.1	Gebruik	26
5.2	Rijsnelheden	28
5.3	Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	31
5.4	Telefoongebruik	34
5.5	Conclusie	36
<b>6</b>	<b>Scooter-, snorfiets- en bromfietsgebruikers</b>	<b>37</b>
6.1	Gebruik	37
6.2	Rijsnelheden	38
6.3	Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	40
6.4	Telefoongebruik	42
6.5	Conclusie	44
<b>7</b>	<b>Motorrijders</b>	<b>45</b>
7.1	Gebruik	45
7.2	Rijsnelheden	45
7.3	Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	48
7.4	Telefoongebruik	49
7.5	Conclusie	50
<b>8</b>	<b>Vrachtwagenchauffeurs</b>	<b>51</b>
8.1	Gebruik	51
8.2	Rijsnelheden	52
8.3	Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	54
8.4	Telefoongebruik	56
8.5	Conclusie	56

<b>9</b>	<b> Scootmobielbestuurders</b>	<b>58</b>
	9.1 Gebruik	58
	9.2 Rijsnelheden	58
	9.3 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik	59
	9.4 Telefoongebruik	60
	9.5 Verlichting	61
	9.6 Conclusie	62
<b>10</b>	<b> Gordelgebruik</b>	<b>63</b>
	10.1 Gordelgebruik bestuurder en passagier	63
	10.2 Pakkans niet dragen gordel	64
	10.3 Conclusie	65
<b>11</b>	<b> Gevaarperceptie</b>	<b>66</b>
	11.1 Autorijden	66
	11.2 Fietsen	70
	11.3 Lopen	72
	11.4 Conclusie	72
<b>12</b>	<b> Verkeersveiligheidsmaatregelen</b>	<b>73</b>
	12.1 Bestaande maatregelen	73
	12.2 Extra maatregelen	75
	12.2.1 Extra maatregelen voor het rijden onder invloed	75
	12.2.2 Extra maatregelen voor informatievoorziening	76
	12.2.3 Extra maatregelen voor snelheidsvermindering	78
	12.2.4 Extra maatregelen voor algemene overtredingen	79
	12.3 Nieuwe maatregelen	81
	12.4 Conclusie	83
<b>13</b>	<b> Jongeren in het verkeer</b>	<b>84</b>
	13.1 Vervoersmiddelen	84
	13.2 Verkeersdeelname	86
	13.3 Pakkans	89
	13.4 Gevaarperceptie	91
	13.5 Conclusie	93
	<b>Bijlage 1 Profiel van de respondent</b>	<b>94</b>
	<b>Bijlage 2 Profiel van de fietser</b>	<b>95</b>
	<b>Bijlage 3 Profiel van de automobilist</b>	<b>96</b>
	<b>Bijlage 4 Profiel van de bromfietsgebruiker</b>	<b>97</b>
	<b>Bijlage 5 Profiel van de motorrijder</b>	<b>98</b>
	<b>Bijlage 6 Profiel van de vrachtwagenchauffeur</b>	<b>99</b>
	<b>Bijlage 7 Profiel van de scootmobielgebruiker</b>	<b>100</b>
	<b>Bijlage 8 Profiel van de jongeren</b>	<b>101</b>

## 2 Samenvatting

Dit is de samenvatting van het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV). Het PROV-onderzoek wordt sinds 2013 om de twee jaar uitgevoerd in opdracht van Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-Zuid-Holland). Ten opzichte van voorgaande edities is er gewerkt met een nieuwe onderzoeksopzet, waardoor een volledige vergelijking met voorgaande edities niet meer mogelijk is. Vergelijkingen zijn mogelijk voor fietsers en automobilisten. De nieuwe onderzoeksopzet maakt het mogelijk dat er informatie beschikbaar is over de ander modaliteiten dan fietsers en automobilisten. Dit betekent echter wel dat er geen vergelijkingen mogelijk zijn met voorgaande edities van het onderzoek betreffende deze modaliteiten.

Dit onderzoek heeft als doel om de ontwikkeling in kaart te brengen van de (zelf gerapporteerde) verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Het betreft een analyse naar onderwerpen als rijnsnelheden, alcohol-, drugs- en medicijngebruik, telefoongebruik en verlichting, waarbij het onderzoek heeft gewerkt met twee vragenlijsten. Eén vragenlijst voor volwassenen waarbij wordt gewerkt vanuit verschillende modaliteiten en één vragenlijst voor jongeren tot en met zeventien jaar. Respons is verworven via diverse kanalen zoals via internetpanels en open oproepen waarbij men kans maakte op een incentive. Voor de volwassen vragenlijst is een respons van 5.117 behaald en deze data is gewogen naar leeftijd, geslacht en regiogrootte. Dit maakt de gehele dataset representatief op deze kenmerken. Verschillende modaliteiten konden niet representatief gemaakt worden doordat hier geen populatiegegevens van bekend zijn. Voor de jongeren vragenlijst is de respons 248.



### 2.1 Fietsers

#### Fietsen onder invloed

Minder dan één op de zes van de weggebruikers vindt het (een beetje) ongevaarlijk om deel te nemen aan het verkeer op de fiets onder invloed van alcohol (14%), dit percentage ligt voor medicijnen (9%) en drugs (4%) lager. Het daadwerkelijke gedrag ten aanzien van de verkeersdeelname onder invloed van alcohol op de fiets laat een ander beeld zien. Van de fietsgebruikers neemt 35 procent wel eens deel aan het verkeer met de fiets onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan. Het daadwerkelijk deelnemen aan het verkeer onder invloed van medicijnen (5%) en drugs (2%) komt bijna volledig overeen met het feit dat men het (een beetje) ongevaarlijk vindt om onder invloed deel te nemen aan het verkeer als fietser.

Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen om met meer alcohol dan wettelijk is toegestaan deel te nemen aan het verkeer. Dit is terug te zien in het daadwerkelijke gedrag. Mannen (43%) nemen vaker deel aan het verkeer onder invloed van alcohol dan vrouwen (28%). Als er vergeleken wordt tussen de leeftijdscategorieën vinden de leeftijdscategorieën 40 tot 64 jaar en 65-plussers het gevaarlijker dan jongvolwassenen (18-39 jaar) dat er onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan deel wordt genomen op de fiets. Dit is overeenkomstig met het daadwerkelijke gedrag van de verschillende leeftijdscategorieën. Jongvolwassenen tussen de 18 en 39 jaar (54%) nuttigen vaker alcohol voordat ze gaan fietsen dan 40 tot 64-jarigen (32%).

#### Telefoongebruik

Negen op de tien (91%) van de weggebruikers vinden het (een beetje) gevaarlijk dat de smartphone gebruikt wordt tijdens het fietsen. Het daadwerkelijke gedrag van fietsgebruikers laat een ander beeld zien. Al gebruikt het overgrote deel van de fietsgebruikers geen smartphone tijdens het fietsen (tussen de 66% en 94%, afhankelijk van de applicatie) wordt de smartphone wel gebruikt door een deel van de fietsgebruikers. Wanneer de smartphone wordt gebruikt is dit het vaakst voor navigatie. Een vijfde van de fietsers (20%) gebruikt hier de smartphone handsfree voor. De smartphone wordt ook het vaakst handheld gebruikt voor navigatie (7%).

#### Fietsverlichting

Bijna alle weggebruikers (96%) vinden fietsen zonder fietsverlichting (een beetje) gevaarlijk. Het daadwerkelijke gebruik van de fietsverlichting komt hiermee overeen. Van de fietsers heeft 99 procent een werkend voorlicht (vaste verlichting of los lampje) en 98 procent werkend achterlicht (vaste verlichting of los lampje). In 2018 gaf 97 tot 99 procent van de fietsers aan dat men (bijna) altijd fietsverlichting gebruikt binnen en buiten de bebouwde kom. De vraagstelling in 2018 en 2021 betreft

fietsverlichting verschilt sterk, al lijken deze uitkomsten de indicatie te geven dat de groep die geen fietsverlichting heeft of gebruikt vergelijkbaar is.



## 2.2 Automobilisten

### Overschrijding snelheden

Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat er harder wordt gereden dan de maximumsnelheid op de diverse wegen. Dit verschil is ook te zien in het daadwerkelijke gedrag. Mannen rijden op de diverse wegen vaker te hard dan vrouwen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om twintig procent van de mannen die tien kilometer per uur of meer te hard op autosnelwegen rijden, tegenover twaalf procent van de vrouwen. Op ander type wegen gelden vergelijkbare verschillen. De leeftijdscategorieën 40-64 jaar en 65-plussers vinden het gevaarlijker dan 18 tot 39-jarigen dat er harder wordt gereden dan de maximumsnelheid. Dit uit zich ook in het daadwerkelijke gedrag. Jongvolwassenen (18-39 jaar) rijden vaker harder dan de maximumsnelheid dan de leeftijdscategorieën 40-64 jaar en 65-plussers. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om 26 procent van de automobilisten tussen de 18 en 39 jaar die tien kilometer per uur of meer te hard rijden op autosnelwegen, tegenover 15 procent van de 40- tot 64-jarigen en 6 procent van de 65-plussers. Vergelijkbare verschillen zijn zichtbaar op andere typen wegen.

Hoe hoger de maximum toegestane snelheid is, hoe kleiner het percentage respondenten dat de maximale toegestane snelheid overschrijdt. Bij de autosnelweg tussen zes uur 's ochtends en zeven uur 's avonds uur waar de maximumsnelheid 100 kilometer per uur is rijden de meeste respondenten te hard, namelijk 22 procent. Van de respondenten geeft 66 procent aan het (een beetje) gevaarlijk te vinden als er op de autosnelwegen harder wordt gereden dan de maximumsnelheid. Het daadwerkelijke gedrag van de respondenten laat ook zien dat het overgrote deel (minstens 70%) niet harder rijdt dan de maximale toegestane snelheid op autosnelwegen. De gevaarperceptie komt ook overeen met het daadwerkelijke gedrag van respondenten wat betreft de snelheidsovertredingen op doorgaande wegen binnen- en buiten de stad of dorp.

In 2018 gaf 20 tot 30 procent van de automobilisten op diverse type wegen aan de maximumsnelheid te overtreden. Dit werd het minst gedaan op wegen binnen de bebouwde kom (20% gaf aan de maximumsnelheid hier te overschrijden) en het meest op een autosnelweg waar de maximumsnelheid 100 kilometer per uur is (32% gaf aan hier de maximumsnelheid te overtreden). Hierin lijkt een afname zichtbaar in het aantal automobilisten dat de maximumsnelheid overtreedt, al is door de verschillende vraagstellingen geen volledige vergelijking mogelijk. Net als in 2018 wordt de pakkans op het overtreden van de snelheidslimiet het grootst geschat op auto(snel)wegen.

### Rijden onder invloed

Het percentage automobilisten in het onderzoek dat daadwerkelijk onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan of onder invloed van medicijnen deelneemt aan het verkeer ligt hoger dan het percentage dat het (een beetje) ongevaarlijk vindt, maar het verschil is klein. Slechts één procent van de weggebruikers vindt het (een beetje) ongevaarlijk dat er onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan deel wordt genomen aan het verkeer, terwijl 4 procent daadwerkelijk onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan deelneemt aan het verkeer. Van de weggebruikers vindt 2 het (een beetje) gevaarlijk als er onder invloed van medicijnen deel wordt genomen aan het verkeer, terwijl 4 procent daadwerkelijk deelneemt aan het verkeer onder invloed van medicijnen. Het gebruik van drugs wordt door 99 procent van de weggebruikers als (een beetje) gevaarlijk gezien en wordt ook niet gebruikt door de automobilisten in het onderzoek.

Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat er onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen deelgenomen wordt aan het verkeer. Hierbij gaat het om 83 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vinden om onder invloed van alcohol deel te nemen aan het verkeer tegenover 75 procent van de mannen. Bijna alle vrouwen (97%) vinden het gevaarlijker dan mannen (93%) om deel te nemen aan het verkeer onder invloed van drugs. Ruim de helft (58%) van de vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen (51%) dat er deel wordt genomen aan het verkeer onder invloed van medicijnen. Dit is deels terug te zien in het gedrag. Mannen nemen vaker onder invloed van alcohol deel aan het verkeer (5% van de mannen tegenover 2% van de vrouwen), vrouwen vaker onder invloed van medicijnen (5% van de vrouwen tegenover 3% van de mannen).

Het percentage dat aangeeft wel eens meer dan twee glazen alcohol te drinken als men nog moet gaan rijden is gelijk gebleven ten opzichte van 2018 (4%).

Ten opzichte van 2018 is de geschatte pakkans op rijden onder invloed van alcohol stabiel gebleven. In 2015 schatte veertien procent de pakkans voor het rijden onder invloed (zeer) groot in, dit zakte in 2018 naar tien procent.

### **Telefoongebruik**

Bijna iedereen (99%) vindt het (een beetje) gevaarlijk dat een bestuurder zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het rijden. Daarentegen wordt de smartphone wel regelmatig gebruikt tijdens het autorijden. Als de smartphone wordt gebruikt tijdens het rijden dan is het bijna altijd handsfree. Dit verschilt per applicatie, zo gebruiken 5 procent van de automobilisten de smartphone handsfree voor sociale media tot 65 procent voor navigatie. Een klein percentage gebruikt de smartphone zowel handsfree als handheld of altijd handheld. Van de automobilisten gebruikt 6 procent de smartphone (wel eens) handheld. Dit is voor de overige applicaties (bellen, muziekapplicaties en sociale media) 3 procent.

De leeftijdscategorie 18 tot 39 jaar (80%) vindt het minder gevaarlijk dat bestuurders zijn/haar smartphone gebruiken tijdens het rijden dan de leeftijdscategorieën 40-64 jaar (86%) en 65-plussers (93%). Dit is terug te zien in het gedrag. Jongvolwassenen tussen de 18 en 39 jaar gebruiken vaker de smartphone handsfree, zo gebruikt 69% de smartphone handsfree om te bellen. Bij 40 tot 64-jarigen doet 59% dit wel eens en bij 65-plussers doet 35% dit wel eens. Voor de andere applicaties op de smartphone (sociale media, navigatie en muziekapplicaties) zijn deze verschillen in verhouding vergelijkbaar.

### **Gordelgebruik**

Het niet dragen van de autogordel als bestuurder van een auto wordt door 81 procent van de weggebruikers als (een beetje) gevaarlijk gevonden. Dit is terug te zien in het daadwerkelijke gedrag van autobestuurders. Zowel op korte als lange afstanden draagt de bestuurder van de auto bijna altijd de autogordel. Hierbij gaat het om 100 procent van de bestuurders die op lange afstanden een autogordel dragen tegenover 98 procent van de bestuurders die op korte afstanden de autogordel dragen.



## **2.3 Scooter-, bromfiets- en snorfietsgebruikers**

### **Overschrijding snelheden**

Over het algemeen rijden bromfietsgebruikers rond de maximale toegestane snelheid of langzamer. Het aantal bromfietsgebruikers dat de snelheid overschrijdt, is tussen de 8 en 18 procent. De snelheid wordt het meest overschreden op een vrijliggend fietspad (17%) of plattelandsweg (18%) buiten stad of dorp. Mannen rijden vaker te hard dan vrouwen, dit geldt voor meerdere type wegen. Zo rijdt bijvoorbeeld op een vrijliggend fietspad 22 procent van de mannen te hard tegenover 12 procent van de vrouwen. Op ander wegtype zijn vergelijkbare verschillen zichtbaar.

### **Rijden onder invloed**

Minder dan één op de tien bromfietsgebruikers neemt wel eens deel aan het verkeer onder invloed van alcohol (7%), drugs (1%) of medicijnen (5%). Mannen rijden vaker onder invloed van alcohol op een bromfiets dan vrouwen (10% van de mannen doet dit wel eens tegenover 5% van de vrouwen).

### **Telefoongebruik**

Minstens 70 procent gebruikt geen smartphone tijdens het rijden op de scooter/bromfiets/snorfiets. De groep die de smartphone handsfree gebruikt, varieert van 2 procent tot 20 procent, afhankelijk van de applicatie. Van de bromfietsgebruikers gebruikt 2 tot 8 procent de smartphone zowel handsfree als (vrijwel altijd) handheld. De leeftijdscategorieën 40 tot 64-jarigen en 65-plussers gebruiken minder vaak de smartphone tijdens het rijden op de bromfiets, 18 tot 39-jarigen gebruiken vaker de telefoon handsfree. Zo gebruikt bijvoorbeeld 17 procent van de 18 tot 39-jarigen de telefoon handsfree voor de applicatie bellen tegenover 3 procent van de 40 tot 64-jarigen en 1 procent van de 65-plussers.



## 2.4 Motorrijders

### Overschrijding snelheden

Minstens de helft van de motorrijders rijdt langzamer of rond de maximale toegestane snelheid op de verschillende wegen. Op de wegen en woonerf binnen de stad of dorp rijdt nagenoeg niemand te hard. Op de wegen buiten de stad of dorp, zowel doorgaande wegen als auto(snel)wegen wordt door ongeveer 6 procent te hard gereden. Mannen rijden op doorgaande wegen en platteland wegen buiten de stad of het dorp vaker te hard dan vrouwen. Zo rijdt 30 procent van de mannen tien kilometer of meer per uur te hard op doorgaande wegen tegenover 12 procent van de vrouwen.

### Onder invloed deelnemen aan het verkeer

Slechts enkelen geven aan deel te nemen aan het verkeer onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen. Afgerond is dit nul procent van de motorrijders.

### Telefoongebruik

Ruim acht op de tien motorrijders gebruikt de smartphone niet tijdens het rijden voor het bellen (88%), muziekapplicaties (88%) of sociale media (100%). Voor navigatie is dit zes op de tien motorrijders (61%). Als de smartphone wordt gebruikt, dan is dat (vrijwel altijd) handsfree. Van de motorrijders gebruikt 39 procent de smartphone (vrijwel altijd) handsfree voor de navigatie, 12 procent gebruikt de smartphone handsfree voor het bellen en muziekapplicaties. Geen enkele motorrijder gebruikt de smartphone handheld.

De 18 tot 39-jarigen gebruiken vaker de smartphone handsfree tijdens het rijden dan motorrijders boven de 40 jaar. Zo gebruikt 17 procent van de 18 tot 39-jarigen de smartphone (handsfree) voor bellen tegenover 13 procent van de 40 tot 64-jarigen en 2 procent van de 65-plussers. Voor navigatie is dit 52 procent van de 18 tot 39-jarigen tegenover 34 procent van de 40 tot 64-jarigen en 18 procent van de 65-plussers.



## 2.5 Vrachtwagenchauffeurs

De gevonden resultaten van vrachtwagenchauffeurs zijn indicatief.

### Overschrijding snelheden

Vrachtwagenchauffeurs rijden niet vaak door een woonwijk of woonerf. Als ze daar doorheen rijden, houden ze zich aan de maximale toegestane snelheid. Op de wegen waar de vrachtwagenchauffeurs veelal rijden wordt door maximaal 6 procent harder gereden dan de maximale toegestane snelheid. Wanneer vrachtwagenchauffeurs de maximumsnelheid overschrijden, doen ze dit op doorgaande wegen binnen de stad of dorp (6%) of doorgaande wegen buiten de stad of dorp (3%).

### Rijden onder invloed

Slechts 3 procent van de vrachtwagenchauffeurs neemt wel eens deel aan het verkeer onder invloed van medicijnen, ze rijden niet onder invloed van alcohol of drugs.

### Telefoongebruik

Als de vrachtwagenchauffeur de smartphone gebruikt is dat veelal handsfree. Meer dan de helft van de vrachtwagenchauffeurs gebruikt de smartphone handsfree voor de navigatie (61%) en om te bellen (59%). Sociale media en muziekapplicaties worden niet veel gebruikt door vrachtwagenchauffeurs. De smartphone wordt handsfree door 14 procent gebruikt voor sociale media en door 10 procent handsfree voor muziekapplicaties. 5 procent maakt zowel handsfree als handheld gebruik van de smartphone om te bellen of het gebruik van sociale media. Van de vrachtwagenchauffeurs gebruikt 7 procent de smartphone zowel handsfree als handheld voor de navigatie.



## 2.6 Scootmobielbestuurders

De gevonden resultaten van scootmobielbestuurders zijn indicatief.

### Overschrijding snelheden

Bijna alle scootmobielbestuurders rijden langzamer of rond de maximale toegestane snelheid. Slechts 3 tot 5 procent overschrijdt de maximale toegestane snelheid op de verschillende type wegen.



### Onder invloed deelnemen aan het verkeer

De groep die onder invloed deelneemt aan het verkeer is het grootst in medicijngebruik, 16 procent doet dit wel eens. Van de scootmobielbestuurders neemt 4 procent wel eens deel aan het verkeer met de scootmobiel onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan.

### Telefoongebruik

Meer dan 80 procent van de scootmobielgebruikers gebruikt de smartphone niet tijdens het rijden voor navigatie, muziekapplicaties, bellen of om te kijken op sociale media. De navigatie is de meest gebruikte applicatie tijdens het rijden, 17 procent gebruikt deze app wel eens, waarbij 3 procent dit vrijwel altijd handheld doet. De groep die handheld belt is van vergelijkbare grootte (4%). Van de scootmobielgebruikers speelt 5 procent muziek af tijdens het rijden, deze applicatie wordt handsfree gebruikt.

### Verlichting

Een ruime meerderheid van de scootmobielgebruikers (94%) heeft werkende verlichting op de scootmobiel. De overige 6 procent heeft geen werkende verlichting.



## 2.7 Jongeren

### Telefoongebruik

Bijna drie op de vijf fietsers (59%) geeft aan de telefoon niet te gebruiken tijdens het fietsen. Drie op de tien fietsers (29%) zegt de telefoon wel te gebruiken, maar handsfree. Ongeveer één op de tien (9%) gebruikt de telefoon wel eens in de hand op de fiets. Iets meer dan een derde (38%) van de bromfietsgebruikers gebruikt de telefoon niet tijdens het rijden, eenzelfde groep gebruikt wel de telefoon, maar handsfree. 15 procent zegt de telefoon soms handsfree en soms in de hand te gebruiken.

### Verlichting

Alle scooter-, bromfiets- en snorfietsgebruikers hebben werkende verlichting. Van de fietsers geeft een ruime meerderheid (95%) dit ook aan. De overige 5 procent heeft geen (volledig) werkende verlichting op de fiets.

### Gordelgebruik

Jongeren dragen vaker de gordel wanneer ze voorin de auto als passagier deelnemen, negen op de tien jongeren (89%) draagt dan altijd de gordel. Dit is achter in de auto ongeveer drie kwart van de jongeren (73% tot 77%). Van de jongeren draagt 5 procent of minder nooit de gordel in de auto als passagier, dit is achter in de auto 5 procent, voor in de auto 2 procent.

## 3 Inleiding

### 3.1 Achtergrond

Sinds 2013 wordt om de twee jaar het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) uitgevoerd in opdracht van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-Zuid-Holland). ROV Zuid-Holland wil graag weten hoe de situatie er op dit moment uitziet en hoe zaken als het (zelf gerapporteerde) verkeersgedrag, motieven voor verkeersgedrag en kennis of meningen daarover zich ontwikkelen. In dit kader voerde I&O Research een onderzoek uit naar het huidige verkeersbeeld in Zuid-Holland.

De uitkomsten van dit onderzoek geven inzicht in het gedrag van verkeersdeelnemers en de houding ten opzichte van verkeersveiligheidsmaatregelen in de provincie Zuid-Holland. Over (regio's binnen) de provincie kunnen representatieve en betrouwbare uitspraken gedaan worden. Het laatste PROV Zuid-Holland is uitgevoerd in 2018. In 2020 zou normaliter het PROV Zuid-Holland weer uitgevoerd worden, maar in verband met de situatie rondom corona is het onderzoek uitgesteld en uitgevoerd in 2021. Deze rapportage beschrijft de resultaten van het PROV Zuid-Holland 2021.

Voor dit onderzoek is gekozen voor een nieuwe onderzoeksopzet. In eerdere onderzoeken stond vooral de modaliteit auto centraal, in deze nieuwe opzet is er een nieuwe vragenlijst opgesteld met meer ruimte voor alle modaliteiten. Hierbij zijn overkoepelende thema's als rijsnelheden, alcohol-, drugs- en medicijngebruik, gordelgebruik en fietsverlichting nog steeds de uitgangspunten van waaruit dit onderzoek is gestart. Waar mogelijk zijn vragen van voorgaande edities behouden. De aanpassingen in het onderzoek maken dat de uitkomsten van deze editie niet meer volledig vergelijkbaar zijn met de resultaten van voorgaande edities.

### 3.2 Onderzoeksopzet

#### 3.2.1 Onderzoeksdoel

Het doel van het onderzoek is om de ontwikkeling in kaart te brengen van de (zelf gerapporteerde) verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Naast de algemene ontwikkeling van de verkeersveiligheid wordt geanalyseerd of er verschil bestaat tussen het gedrag van inwoners van verschillende regio's binnen Zuid-Holland, geslacht, leeftijd en mate van stedelijkheid. Het onderzoek betreft een analyse naar zelf gerapporteerd verkeersgedrag ten aanzien van de volgende onderwerpen: rijsnelheden; alcohol-, drugs- en medicijngebruik in het verkeer; telefoongebruik; gordelgebruik en gebruik fietsverlichting. Daarnaast meet het onderzoek de gevaarperceptie over ongewenste verkeersgedragingen en de mening over verkeersmaatregelen.

#### 3.2.2 Onderzoeksverantwoording

In dit onderzoek zijn twee verschillende vragenlijsten opgesteld: voor jongeren en volwassenen. Jongeren zijn doorgaans een moeilijkere onderzoeksdoelgroep dan volwassenen, de groep is kleiner en ze voldoen nog niet aan de minimale leeftijdsgrens om onderdeel uit te maken van een online panel. Daarnaast is de bereidheid tot deelname aan een onderzoek lager bij jongeren dan bij volwassenen. Om gegevens te verzamelen van twaalf- tot en met zeventienjarigen is daarom een aparte vragenlijst opgesteld voor deze groep. Deze vragenlijst was korter dan de vragenlijst voor volwassenen. Daarnaast is er gebruik gemaakt van verschillende kanalen om respons te behalen.

#### Werving jongeren

De vragenlijst is in eerste instantie onder de aandacht gebracht via een sociale mediacampagne. De campagne richtte zich op jongeren vanaf twaalf tot en met zeventien jaar die in Zuid-Holland wonen. Een advertentie op sociale media nodigde jongeren uit om de vragenlijst in te vullen en deel te nemen aan het onderzoek, waarbij men kans maakte op een incentive. Doordat de respons tegenviel is de vragenlijst vervolgens uitgezet onder jongeren via Panelclix. In totaal zijn er 248 vragenlijsten ingevuld. De respons is te laag om de respondenten te verdelen over de regio's binnen Zuid-Holland, maar de verdeling naar leeftijd is goed en daarmee kunnen er wel conclusies gemaakt worden over de leeftijdsgroep twaalf- tot en met zeventienjarigen. Een profiel van de jongeren is te vinden in 'Bijlage 8 Profiel van de jongeren'.

### **Werving volwassenen**

In 2018 zijn er tijdens de uitvoering van het veldwerk extra acties ingezet om de respons te behalen. Om zo veel mogelijk te voorkomen dat dit weer nodig is, is nu vooraf meer tijd geïnvesteerd om te inventariseren welke kanalen ingezet konden worden om de respons te behalen. Zo is gekeken naar de beschikbaarheid van verschillende panels en geïnventariseerd welke panels gebruikt konden worden. Daarbij is rekening gehouden met de hoeveelheid panelleden en de verdeling in geslacht, leeftijd en regio. Voor de werving van respondenten voor de doelgroep achttien jaar en ouder is gebruik gemaakt van twee verschillende kanalen; organisch, via oproepen in organisaties, en georganiseerd, via de voor I&O Research beschikbare panels.

Voor dit onderzoek is het I&O Research Panel ingezet, waarin ruim 8.500 inwoners uit Zuid-Holland van achttien jaar en ouder aan deelnemen. Dit panel werkt niet met zelfaanmelding, panelleden worden actief geworven door I&O Research. Dit gebeurt via verschillende (offline) methoden, gekoppeld aan grootschalige onderzoeken die worden uitgevoerd.

Naast het I&O panel is er gebruik gemaakt van burgerpanels van verschillende gemeenten die I&O Research in het beheer heeft. Het gaat hierbij om de volgende burgerpanels:

- burgerpanel Alphen aan den Rijn. Dit panel bestaat uit 2.149 leden;
- burgerpanel Capelle a/d IJssel. Dit panel bestaat uit 2.195 leden;
- burgerpanel Lansingerland. Dit panel bestaat uit 2.111 leden;
- burgerpanel Leiderdorp. Dit panel bestaat uit 930 leden;
- burgerpanel Westvoorne. Dit panel bestaat uit 797 leden;
- digipanel Gorinchem. Dit panel bestaat uit 747 leden.

Naast het uitzetten van het onderzoek in de diverse panels, is aan elke gemeente gevraagd om het onderzoek onder aandacht te brengen aan de inwoners. Elke gemeente had daar de vrije hand in op welke manier zij het onderzoek onder de aandacht brachten. Dat deden ze bijvoorbeeld op de volgende manieren: delen via sociale media, via een nieuwsbrief of via de gemeentelijke website. Bij deze open oproepen maakten respondenten kans op een incentive. Tussentijds is er een terugkoppeling naar de regio's geweest waar de respons achterbleef zodat er acties ondernomen konden worden om de respons te optimaliseren.

De behaalde respons is 5.119 vragenlijsten. Een profiel van de respondenten is te vinden in 'Bijlage 1 Profiel van de respondent'.

### **3.2.3 Regio's**

Een belangrijk onderdeel van dit onderzoek is dat de uitkomsten worden uitgesplitst voor verschillende regionale projectgroepen (RPV-regio's). Deze RPV-regio's ontwikkelen gedragsprogramma's voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en coördineren de inzet van de verschillende partners in het betreffende RPV-gebied<sup>1</sup>. In Zuid-Holland bestaan zeven verschillende regio's: Holland Rijnland, Midden-Holland, Alblasserwaard, Drechtsteden, Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (zie Figuur 3.2.1).

---

<sup>1</sup> <https://rovzh.nl/wp-content/uploads/2019/07/Meerjarenplan-Midden-Holland.pdf>

**Figuur 3.2.1 - Regio's Zuid-Holland**



Een responsverdeling naar regio is te zien in Tabel 3.2.1. Deze respons is afdoende om uitspraken te kunnen maken over regionale verschillen. Mede omdat de verdeling naar verschillende regio's niet representatief is naar de bevolking van Zuid-Holland is er gebruik gemaakt van een weegfactor die corrigeert voor deze scheve verdeling.

**Tabel 3.2.1 – Responsverdeling per regio**

	<b>Respons</b>
Holland Rijnland	1654
Midden-Holland	371
Alblasserwaard	345
Drechtsteden	247
Hoeksche Waard	130
Goeree-Overflakkee	129
Metropoolregio Rotterdam-Den Haag	2143
Alleen werkadres in Zuid-Holland	100
Totaal	5.119

### 3.2.4 Weging

De opbrengst van de twee verschillende vragenlijsten zijn twee verschillende datasets. Door de ruime respons is er bij de volwassenen wel gebruik gemaakt worden van een weging. Er zijn geen populatiecijfers bekend van Nederlanders die in het bezit zijn van een rijbewijs én die de afgelopen maand gebruik hebben gemaakt van verschillende vervoersmiddelen in Zuid-Holland. Daarom is ervoor gekozen te wegen naar leeftijd, geslacht en regio van de bevolking in Zuid-Holland.

In het algemeen geldt dat bij enquêteonderzoek de representativiteit beoordeeld wordt op de overeenkomsten tussen respons en populatie op feitelijke kenmerken. Om de uitkomsten representatief te maken is het databestand gewogen naar de achtergrondkenmerken leeftijd, geslacht en regiogrootte. De gerealiseerde respons is hierdoor representatief voor de inwoners van Zuid-Holland wat betreft deze kenmerken. Voor populatiecijfers is gebruik gemaakt van de cijfers van de Gouden Standaard van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Echter is het zo dat de leeftijd/geslacht verdeling kan variëren tussen verschillende regio's in Zuid-Holland. Hierdoor is er voor de uitsplitsingen naar regio's een tweede weefactor gebruikt die garandeert dat binnen de regio een representatieve verhouding is tussen geslachtgroepen en leeftijdsgroepen. Een profiel van de respondenten in de dataset voor en na de weging is te vinden in 'Bijlage 1 Profiel van de respondent'.

### 3.2.5 Voertuigselectie

In de vragenlijst voor volwassenen zijn respondenten toegekend aan verschillende modaliteiten om vragen te beantwoorden in het kader van dat vervoersmiddel. De selectievraag 'Op welke manier neemt u (in 2021) actief deel aan het verkeer als bestuurder van een voertuig?' kon beantwoord worden met 'nooit', 'soms', 'regelmatig', en 'vaak'. Respondenten moesten dit voor de voertuigen 'auto', 'motor', 'vrachtwagen', 'scooter, bromfiets, snorfiets', 'fiets' en 'scootmobiel' aangeven. Wanneer een respondent aangaf een voertuig soms tot vaak te gebruiken, kreeg de respondent desbetreffende vragenlijst voorgelegd. Respondenten die meerdere vervoersmiddelen soms tot vaak gebruikten kregen maximaal twee keer de vragen voor een vervoersmiddel. Hierbij werd onderscheid gemaakt tussen de categorieën scootmobiel/fiets/scooter en auto/motor/vrachtwagen. Een respondent die van alle voertuigen soms tot vaak gebruik maakte werd at random toebedeeld aan één vragenlijst binnen de categorie scootmobiel/fiets/scooter en één binnen de categorie auto/motor/vrachtwagen. Een respondent die van geen enkel voertuig gebruik maakte kreeg alleen de vragen over gordelgebruik, gevaarperceptie en verkeersmaatregelen te zien.

## 3.3 Representativiteit en betrouwbaarheid

In het algemeen geldt dat bij enquêteonderzoek de representativiteit beoordeeld wordt op de overeenkomsten tussen respons en populatie op feitelijke kenmerken. Doordat er gebruik is gemaakt van een weefactor is de gerealiseerde respons representatief voor de inwoners van Zuid-Holland wat betreft de kenmerken leeftijd, geslacht en regio. Binnen de verschillende regio's is de respons ook representatief naar leeftijd en geslacht.

De rapportage splitst verschillende uitkomsten uit naar achtergrondkenmerken. Alleen significante verschillen tussen groepen worden besproken. Als er geen significant verschil is, dan is dit niet afzonderlijk vermeld. Er is sprake van een significant verschil als de kans dat het verschil op toeval berust minder dan vijf procent is. Hierbij zijn de verschillen tussen groepen getoetst op significantie waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen geslacht (man, vrouw), leeftijdsgroepen (18-39, 40-64, 65+), regio's en mate van stedelijkheid (niet stedelijk tot zeer sterk stedelijk). Mate van stedelijkheid is bepaald naar aanleiding van de gegeven postcode. De postcode is gekoppeld aan de mate van stedelijkheid op basis van de maatstaven van het CBS<sup>2</sup>. Omdat er niet is gewogen naar mate van stedelijkheid is de dataset niet representatief op dit kenmerk.

## 3.4 Corona-effect

De jaren 2020 en 2021 waren in vele opzichten andere jaren dan 2019. Met de komst van covid-19 en de restricties die gedurende het jaar van toepassing waren, zag het verkeerslandschap er in 2021 anders uit dan in andere jaren. In het coronatijdperk is er minder woon-werk verkeer op de weg, met als gevolg minder drukte. Dit kan van invloed zijn op de perceptie van verkeersdeelnemers. Dit zal voor bepaalde aspecten zoals pakkans en mobiliteitsgebruik meer van toepassing zijn dan voor aspecten als telefoongebruik. In de gevonden resultaten kan er sprake zijn van een corona-effect, echter zijn directe verbanden niet onderzocht waardoor dit niet met zekerheid is te zeggen.

## 3.5 Leeswijzer

Dit hoofdstuk heeft een inleiding gegeven over hoe het onderzoek is opgezet. In de hoofdstukken 4 tot en met 9 wordt voor de verschillende verkeersdeelnemers uiteengezet hoe de verkeersdeelnemer er in 2021 uitzag. Dit wordt op volgorde gedaan op basis van respons. In hoofdstuk 10 komt het gordelgebruik van verkeersdeelnemers aan bod. Hoofdstuk 11 en 12 gaan over gevaarperceptie en verkeersmaatregelen. In hoofdstuk 12 wordt het jongeren onderzoek behandeld. In de bijlagen zijn de profielen van de onderzoekspopulatie en profielen van de verschillende weggebruikers te vinden.

<sup>2</sup> [https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85067NED?q=stedelijkheid#Omschrijving\\_53](https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/85067NED?q=stedelijkheid#Omschrijving_53)

Waar bij de figuren en tabellen de respons (n=...) wordt vermeld, gaat dit om de ongewogen respons van de meting die in 2021 is uitgevoerd. Wanneer de input voor een grafiek lager was dan twintig respondenten is er geen grafische weergave gemaakt van de onderzoeksuitkomsten.

De gevonden resultaten zijn tekstueel omschreven. Cijfers tot en met twintig zijn voluit geschreven. Wanneer er tussen haakjes resultaten worden beschreven zijn cijfer in getallen en het procentteken uitgedrukt.



In de rapportage zijn op sommige plekken percentages respondenten aangegeven die bijvoorbeeld de pakkans voor snelheidsoverschrijding '(zeer) groot' vinden. De antwoordcategorieën in de vragenlijst lopen van zeer klein tot en met zeer groot. In de analyse zijn respondenten die groot en zeer groot hebben geantwoord bij elkaar gevoegd om significante verschillen aan te kunnen tonen. Het samenvoegen van deze antwoordcategorieën levert hiervoor voldoende respondenten. We hanteren hierbij de volgende conventie: wanneer we spreken over het totaal van respondenten dat bijvoorbeeld aangaf de pakkans 'groot' of 'zeer groot' te vinden, schrijven we '(zeer) groot'. Wanneer we uitsluitend over de respondenten rapporteren die de pakkans 'zeer groot' vinden, schrijven we 'zeer groot'.

## 4 Fietsers

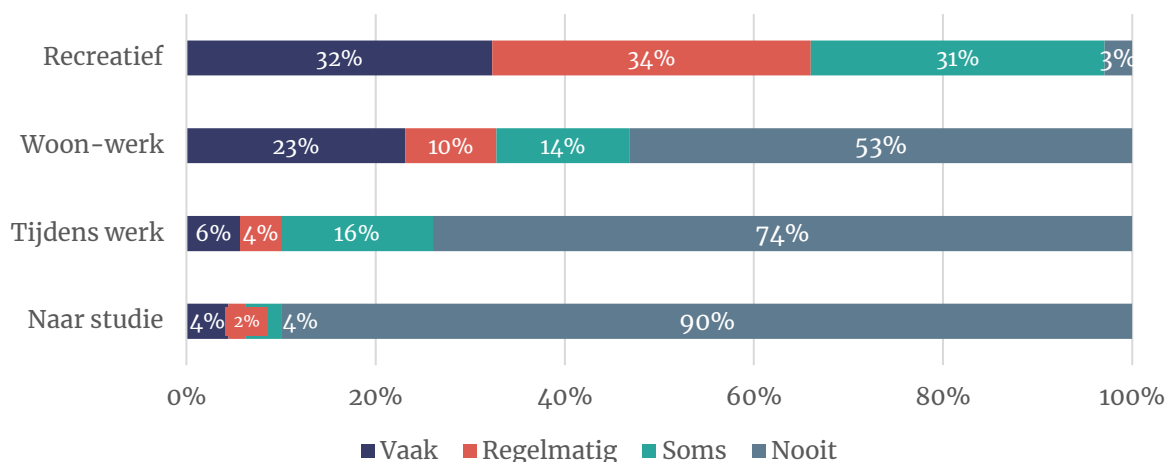
Dit hoofdstuk gaat over de fietsende populatie in Zuid-Holland. Naast alcohol-, drugs-, medicijngebruik en telefoongebruik komt ook fietsverlichting aan bod. In totaal hebben 4.552 respondenten de vragenlijst voor fietsers ingevuld. Het profiel van de fietser is te vinden in 'Bijlage 2 Profiel van de fietser'.

### 4.1 Gebruik

De fiets is het meest gebruikte vervoersmiddel van de verkeersdeelnemers in Zuid-Holland, 91 procent van de bevolking gebruikt de fiets 'soms' tot 'vaak'.

Voor recreatieve doeleinden wordt de fiets het meest gebruikt, 97 procent van de fietsers gebruikt de fiets daar 'soms' tot 'vaak' voor (Figuur 4.1.1). Bijna de helft van de fietsers (47%) gebruikt de fiets 'soms' tot 'vaak' met woon-werk doeleinden, een kwart (23%) gebruikt hier de fiets 'vaak' voor. Tijdens het werk wordt de fiets met regelmaat gebruikt, een kwart (26%) doet dit wel eens, al doen de meeste dit 'soms'. Tien procent van de fietsers gebruikt de fiets om naar school of studie te reizen.

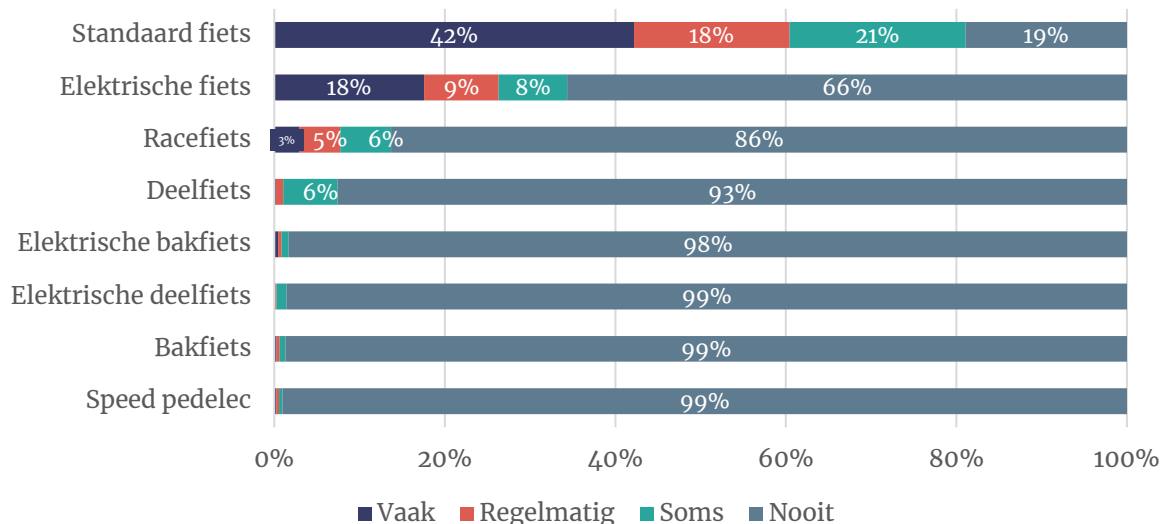
**Figuur 4.1.1 – Hoe vaak gebruikt u de fiets in de volgende situaties? (n = 4.552)**



- Vrouwen gebruiken de fiets vaker voor woon-werk doeleinden dan mannen. Een kwart van de vrouwen (26%) gebruikt de fiets 'vaak' voor woon-werk doeleinden, tegenover een op de vijf mannen (20%).
- Fietsers uit een zeer sterk stedelijk gebied gebruiken de fiets vaker voor verschillende doeleinden dan fietsers uit minder stedelijke gebieden. Een voorbeeld hiervan is dat acht procent van de fietsers uit een zeer sterk stedelijk gebied de fiets 'vaak' gebruikt om naar de studie te gaan, tegenover één procent van de fietsers uit de minder stedelijke gebieden.
- Inwoners van regio Holland Rijnland en regio MRDH gebruiken vaker de fiets voor woon-werkdoeleinden. Zo gebruikt een kwart van de inwoners van Holland Rijnland (25%) en regio MRDH (26%) de fiets 'vaak' hiervoor, tegenover een op de tien inwoners in Hoeksche Waard (10%), Goeree-Overflakkee (12%) en Midden-Holland (15%).

De standaardfiets is de meest gebruikte fiets (Figuur 4.1.2). Vier op de vijf fietsers (81%) gebruiken deze fiets, waarbij twee op de vijf (42%) dit 'vaak' doen. De elektrische fiets wordt daarna het meest gebruikt, 44 procent gebruikt deze fiets 'soms' tot 'vaak', waarbij achttien procent de fiets 'vaak' gebruikt. De racefiets en de deelfiets worden ook geregeld gebruikt, veertien procent en zeven procent gebruikt deze fiets 'soms' tot 'vaak'. De (elektrische) bakfiets, de elektrische deelfiets en de speed pedelec wordt door een kleine groep gebruikt (1 á 2%).

**Figuur 4.1.2 – In hoeverre maakt u gebruik van de verschillende fietsen? (n = 4.552)**



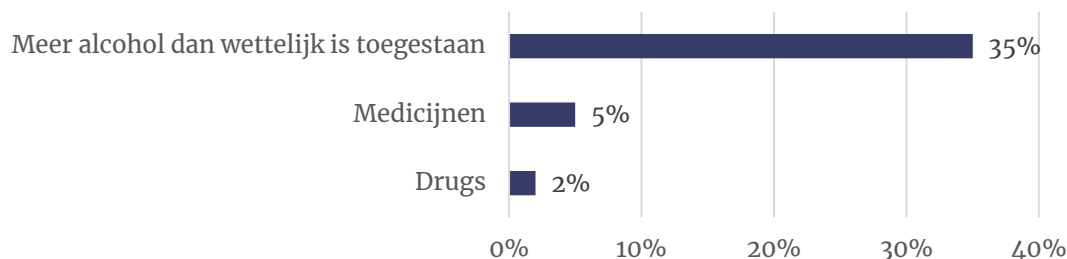
- Mannen maken vaker gebruik van de standaard fiets (22% 'vaak' tegenover 15%) en de racefiets (5% 'vaak' tegenover 1%), vrouwen gebruiken vaker de elektrische fiets (22% 'vaak' tegenover 13%).
- Fietsers in de leeftijdscategorie 65+ maken meer gebruik van de elektrische fiets dan de andere leeftijdsgroepen. Zo gebruikt 30 procent van de 65-plussers de elektrische fiets 'vaak', tegenover achttien procent van de 40 tot 64-jarigen en acht procent van de achttien tot 39-jarigen.
- Mensen uit zeer sterk stedelijke gebieden maken vaker gebruik van de standaardfiets (51% 'vaak') dan mensen uit een sterk stedelijk gebied (38% 'vaak'), een matig stedelijk gebied (33% 'vaak') en een weinig stedelijk gebied (29% 'vaak').



## 4.2 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Een derde van de fietsers (35%) neemt wel eens deel aan het verkeer onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan (Figuur 4.2.1). Vijf procent van de fietsers doet dit wel eens onder invloed van medicijnen en twee procent onder invloed van drugs.

**Figuur 4.2.1 – Neemt u wel eens deel aan het verkeer met de fiets onder invloed van ...? (n = 4.552)**



- Mannen (43%) nemen vaker deel aan het verkeer onder invloed van alcohol dan vrouwen (28%).
- Achttien tot 39-jarigen (54%) nuttigen vaker alcohol voordat ze gaan fietsen dan 40- tot 64-jarigen (32%).
- Fietsers uit zeer sterk stedelijke gebieden (41%) drinken vaker alcohol voordat ze gaan fietsen dan fietsers uit minder stedelijke gebieden (27-32%).
- Mensen uit zeer stedelijke gebieden nemen vaker onder invloed van drugs deel aan het verkeer (4% tegenover 0-1%).
- Inwoners uit regio Holland Rijnland (40%) en regio MRDH (39%) nemen vaker deel aan het verkeer onder invloed van alcohol dan inwoners van de regio's Drechtsteden (27%), Goeree-Overflakkee (19%), Hoeksche Waard (23%) en Midden-Holland (28%).

Als fietsers geen alcohol consumeren voor deelname aan het verkeer doen ze dit voornamelijk omdat ze fietsen onder invloed gevaarlijk vinden, vier op de tien fietsers noemen dit argument (38%) (Figuur 4.2.2). Anderzijds houden drie op de tien fietsers (29%) geen rekening met de hoeveelheid alcoholconsumptie als men nog moet fietsen. Een op de vijf fietsers (20%) fietst niet onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan omdat ze geen alcohol lusten of tot zich nemen.

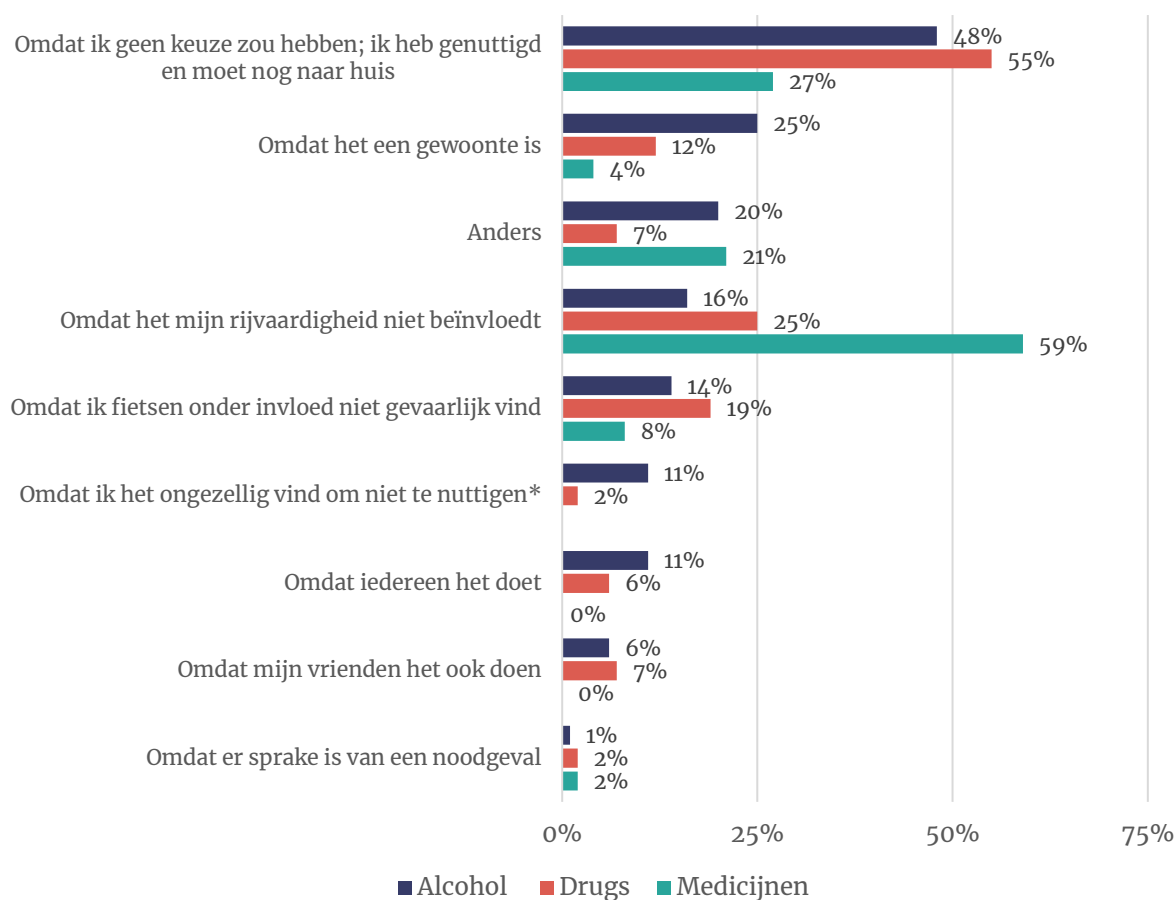
**Figuur 4.2.2 – Als u niets drinkt, of niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, omdat u nog moet deelnemen aan het verkeer met de fiets, waarom doet u dat dan? (n = 4.552)**



- Mannen houden vaker geen rekening met de alcoholconsumptie voor het fietsen dan vrouwen (33% tegenover 24%).
- Dit geldt ook voor achttien tot 39-jarigen ten opzichte van andere leeftijdsgroepen (46% tegenover 25% onder de 40- tot 64-jarigen en 11% onder de 65-plussers)
- En voor mensen uit een zeer sterk stedelijk gebied ten opzichte van minder stedelijke gebieden (33% tegenover 24 tot 26%).

In Figuur 4.2.3 is te zien wat de voornaamste redenen zijn dat fietsers onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, drugs of medicijnen deelnemen aan het verkeer met de fiets. Te zien is dat fietsers onder invloed van alcohol het vaakst het argument geven dat er geen keuze is, er is genuttigd en men moet nog naar huis. Dit is ook het meest genoemde argument voor fietsers die fietsen onder invloed van drugs. Medicijngebruikers geven vaker als argument dat het nemen geen invloed heeft op de rijvaardigheid.

**Figuur 4.2.3 – Wat is de voornaamste reden(en) dat u onder invloed deelneemt aan het verkeer met de fiets? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 1.437, 72, 190)**

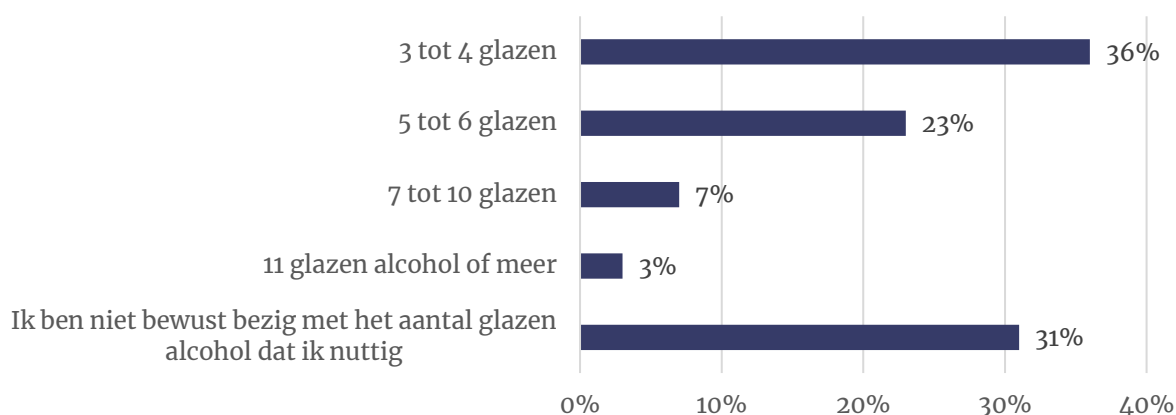


\* Categorie niet uitgevraagd bij rijden onder invloed van medicijnen

- Fietsers in de leeftijdsgroep 65+ geven vaker als argument dat alcoholconsumptie geen invloed heeft op de rijvaardigheid (26% noemt deze reden tegenover 15 en 16%). Achttien tot 39-jarigen geven in alcoholconsumptie vaker aan dat ze geen keuze hebben (62% noemt dit tegenover 34 en 37%).

Ongeveer een derde van de fietsers (36%) die alcohol nuttig voor het fietsen, vindt dat ze met drie tot vier glazen alcohol op nog kunnen deelnemen aan het verkeer met de fiets (Figuur 4.2.4). Drie op de tien fietsers zijn niet bewust bezig met het aantal glazen alcohol wat wordt geconsumeerd. Een op de tien fietsers (10%) vindt zeven glazen alcoholconsumptie of meer acceptabel om daarna deel te nemen aan het verkeer met de fiets.

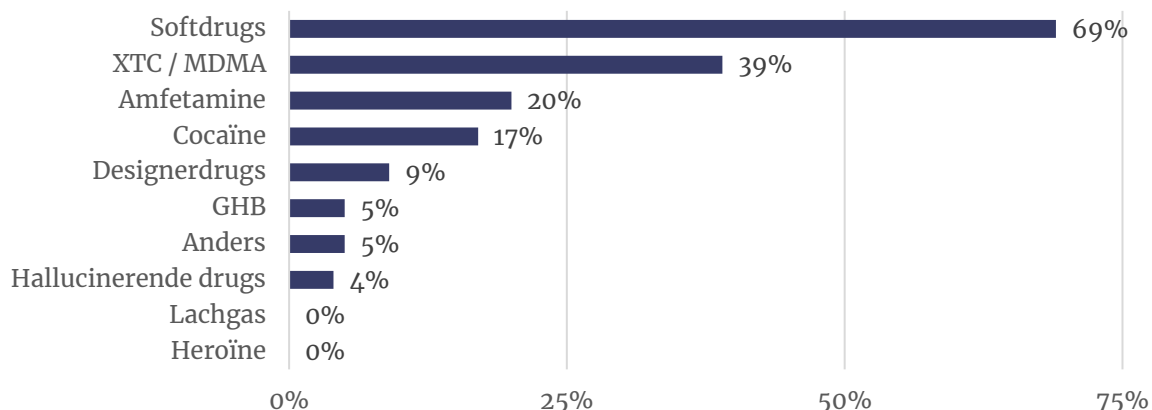
**Figuur 4.2.4 – Op het moment dat u meer heeft gedronken dan wettelijk is toegestaan, met hoeveel glazen alcohol op vindt u dat u nog kunt deelnemen aan het verkeer als bestuurder van een fiets?**  
(n = 1.437)



- Vrouwen (44%) antwoorden vaker met drie tot vier glazen alcohol dan mannen (30%), mannen vaker met zeven glazen alcohol of meer (13% tegenover 5%).
- Fietsers uit een zeer sterk stedelijk gebied (37%) zijn vaker niet bewust bezig met het aantal glazen alcohol dan mensen uit een sterk stedelijk gebied (22%) of matig stedelijk gebied (24%).
- Achttien tot 39-jarigen (44%) zijn zich ook minder bewust van het aantal glazen alcohol, ten opzichte van de andere leeftijdsgroepen (23% onder 40- tot 64-jarigen en 10% onder 65-plussers).

Fietsers die onder invloed van drugs deelnemen aan het verkeer, doen dit voornamelijk (69%) onder invloed van softdrugs zoals hasj of weed (Figuur 4.2.5). Vier op de tien gebruikers (39%) nemen drugs als XTC of MDMA voordat men deelneemt aan het verkeer met de fiets. De meest gebruikte drugs daarna is amfetamine.

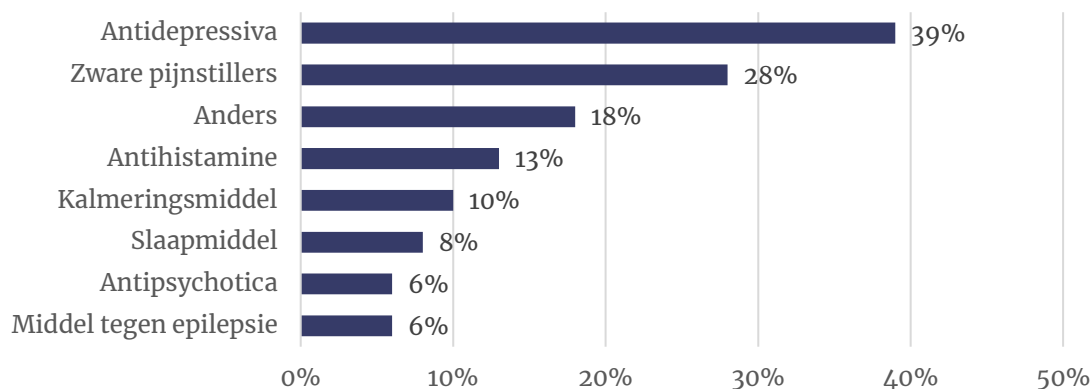
**Figuur 4.2.5 – Welke drugs gebruikt u wanneer u onder invloed van drugs deelneemt aan het verkeer met de fiets?** (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 72)



- De gevonden verschillen zijn indicatief als ze verder worden uitgesplitst naar achtergrondkenmerken. In verhouding geven mannen vaker aan onder invloed van softdrugs te fietsen (80% van de mannelijke gebruikers noemt dit) dan vrouwen (58% van de vrouwelijke gebruikers noemt dit). Vrouwen rijden vaker onder invloed van XTC/MDMA (56% tegenover 24%) of cocaïne (27% tegenover 9%).

De medicijnen die het meest worden genuttigd voordat men deelneemt aan het verkeer met de fiets zijn antidepressiva (39% neemt dit) en zware pijnstillers (28% neemt dit) (Figuur 4.2.6).

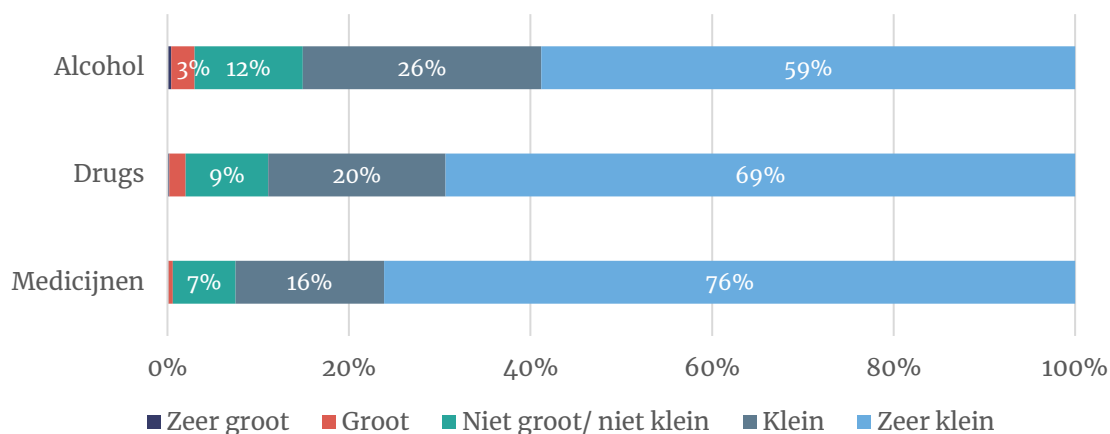
**Figuur 4.2.6 – Welke medicijnen gebruikt u wanneer u onder invloed van medicijnen deelneemt aan het verkeer met de fiets? (n = 190)**



- Vrouwen fietsen vaker onder invloed van antidepressiva en antipsychotica dan mannen. Van de vrouwen die wel eens onder invloed van medicijnen fietst gebruikt 47 procent antidepressiva tegenover 29 procent van de mannen. Dit is bij antipsychotica acht procent tegenover twee procent.
- Achttien tot 39-jarigen fietsen vaker onder invloed van antihistamine (21% noemt dit) dan 40- tot 64-jarigen (12% noemt dit) en 65-plussers (3% noemt dit).

Meer dan 85 procent van de fietsers schat de kans klein tot zeer klein om te worden gecontroleerd op het fietsen onder invloed van alcohol drugs of medicijnen (Figuur 4.2.7). Drie procent van de fietsers acht de kans groot om onder invloed van alcohol te worden gecontroleerd door de politie.

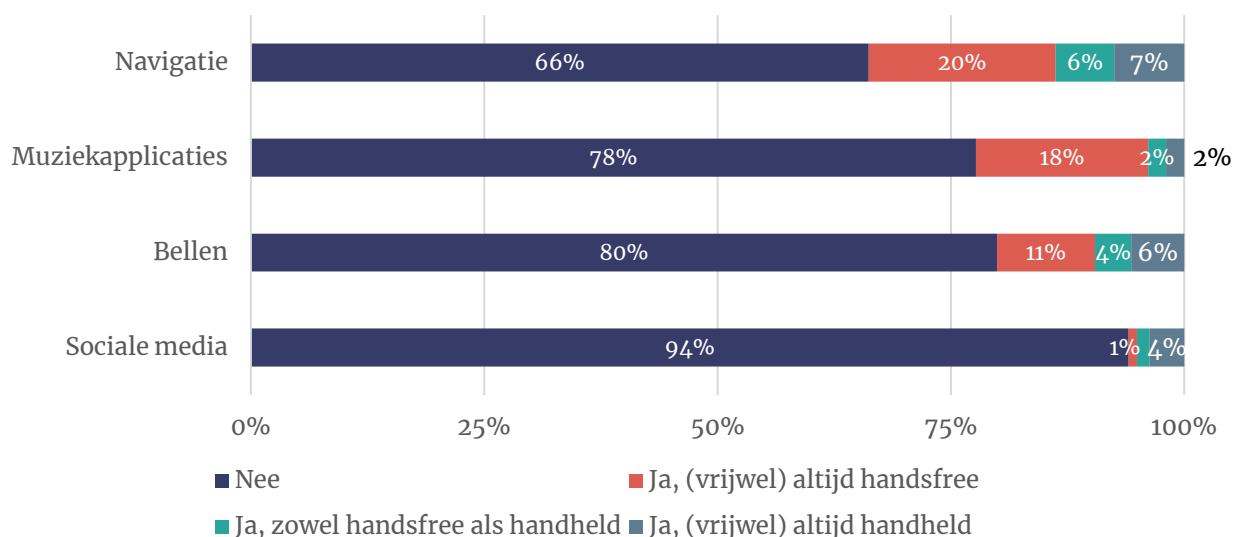
**Figuur 4.2.7 - Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed met de fiets? (n = 4.552)**



### 4.3 Telefoongebruik

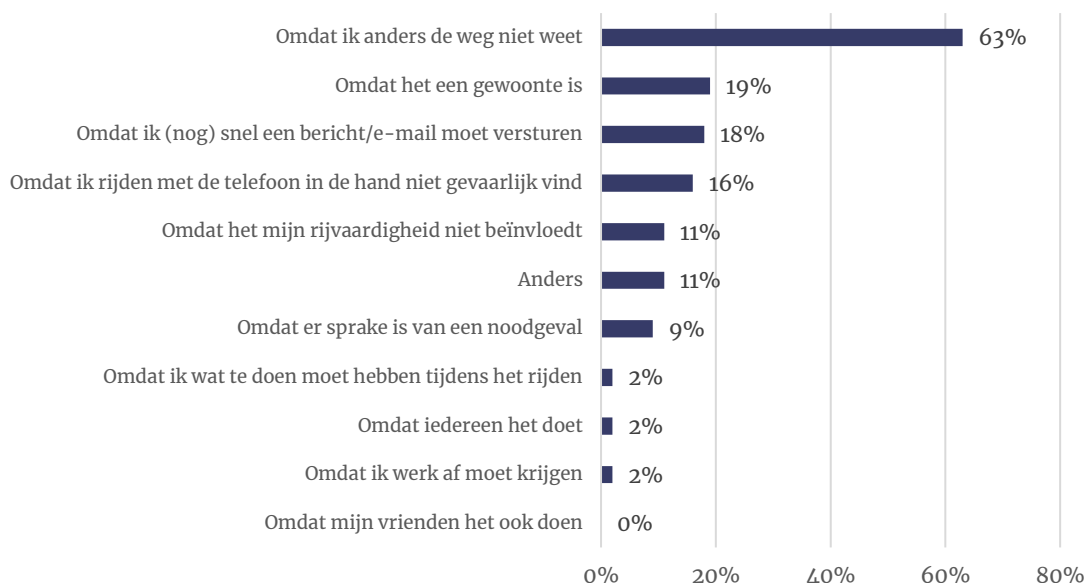
Meer dan twee derde van de fietsers (66% en meer) geeft aan geen telefoon te gebruiken tijdens het fietsen. Wanneer de telefoon wel wordt gebruikt, wordt dit voornamelijk voor navigatie gedaan. Een vijfde van de fietsers (20%) geeft aan de navigatie handsfree te gebruiken tijdens het fietsen. Zeven procent gebruikt de navigatie (vrijwel) altijd handhoud. Zes procent telefoneert wel eens tijdens het fietsen en doet dat (vrijwel) altijd handhoud.

**Figuur 4.3.1 – Gebruikt u de volgende applicaties wel eens op uw smartphone tijdens het fietsen? (n = 4.402)**



Fietsers die de telefoon handhoud gebruiken doen dit voornamelijk omdat ze anders de weg niet weten, 63 procent noemt dit argument (Figuur 4.3.2). Een op de vijf fietsers geeft aan de telefoon handhoud te gebruiken omdat het een gewoonte is (19%), of omdat er nog snel een bericht moet worden verstuurd (18%).

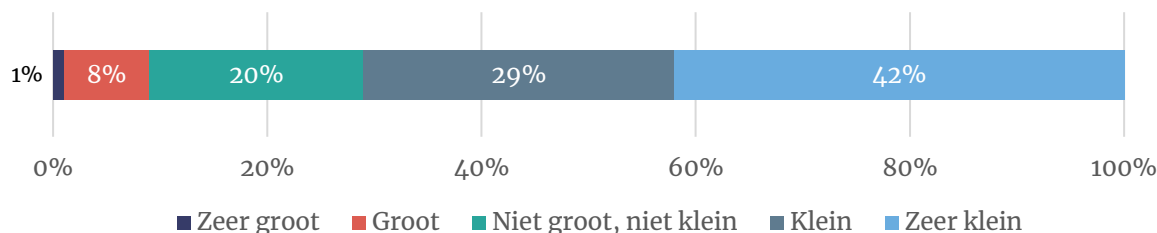
**Figuur 4.3.2 – Wat is de voornaamste reden dat u tijdens het fietsen uw smartphone in uw hand (handhoud) bedient? (n = 691)**



- Fietsers uit zeer sterk stedelijke gebieden gebruiken vaker de mobiel omdat men anders de weg niet weet (72% van de telefoongebruikers in zeer sterk stedelijke gebieden tegenover 40 tot 50% in minder stedelijke gebieden).

Zeven op de tien de fietsers (71%) schatten de kans (zeer) klein om te worden gecontroleerd op handbediening van de telefoon tijdens het fietsen. Negen procent schat de kans (zeer) groot.

**Figuur 4.3.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het handbedienen van een smartphone tijdens het fietsen? (n = 4.552)**

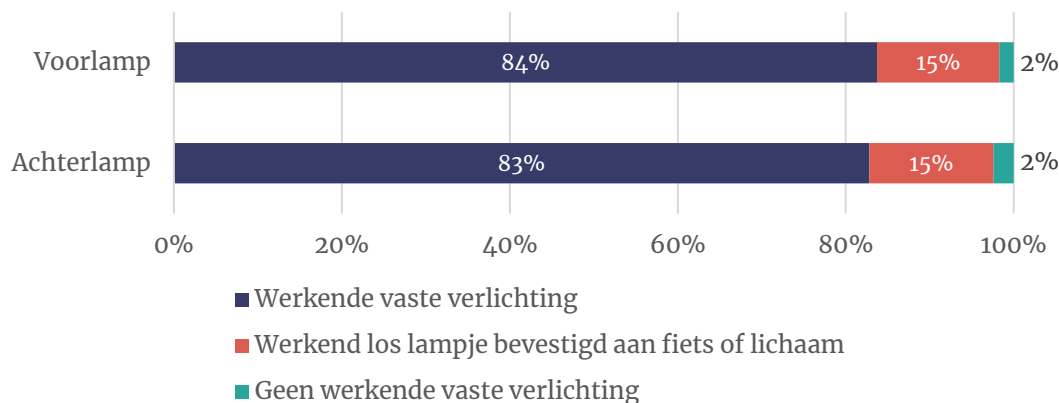


- Mannen schatten de kans om te worden gecontroleerd kleiner in dan vrouwen (76% van de mannen schat de kans klein tot zeer klein tegenover 66% van de vrouwen).
- Achttien tot 39-jarigen schatten de pakkans groter in dan 40 tot 64-jarigen en 65-plussers (21% van de achttien tot 39-jarigen schat de kans groot tot zeer groot tegenover 5% van de 40 tot 64-jarigen en 3% van de 65-plussers).
- Fietsers uit zeer sterk stedelijke gebieden schatten de kans om te worden gecontroleerd op het bedienen van een telefoon tijdens het fietsen groter in dan mensen uit weinig tot sterk stedelijke gebieden (15% schat de kans groot tot zeer groot tegenover 5 tot 8%).

## 4.4 Verlichting

De meerderheid van de fietsers heeft werkende fietsverlichting (Figuur 4.4.1). Vier op de vijf fietsers hebben een werkend voorlicht (84%) of achterlicht (83%). Degene die geen werkende vaste verlichting hebben, maken grotendeels gebruik van losse lampjes die bevestigd kunnen worden aan de fiets of het lichaam (15%). Twee procent geeft aan geen werkend voorlicht te hebben of geen werkend achterlicht te hebben.

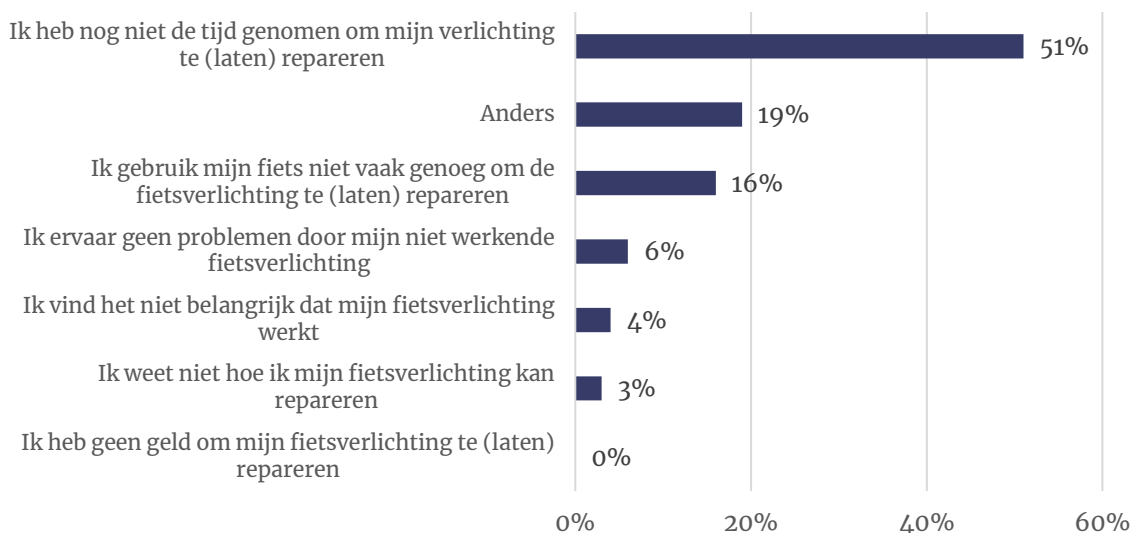
**Figuur 4.4.1 – Heeft u werkende fietsverlichting op uw fiets? (n = 4.552)**



- In 2018 gaf 97 tot 99 procent van de fietsers aan dat men (bijna) altijd fietsverlichting gebruikt binnen en buiten de bebouwde kom. De vraagstelling in 2018 en 2021 betreft fietsverlichting verschilt sterk, al lijken deze uitkomsten de indicatie te geven dat de groep die geen fietsverlichting heeft of gebruikt vergelijkbaar is.

Van de groep die (gedeeltelijk) geen werkende verlichting heeft, heeft de helft (51%) de tijd nog niet genomen om de verlichting te laten repareren (Figuur 4.4.2). Een op de vijf geeft een 'anders' reden waarom de verlichting niet werkt. Hierbij zegt de meerderheid dat er alleen bij daglicht wordt gefietst, waardoor verlichting niet nodig is. Een groep van zestien procent heeft geen werkende fietsverlichting omdat de fiets niet vaak genoeg wordt gebruikt om de fietsverlichting te laten maken.

**Figuur 4.4.2 – U geeft aan dat uw voor- en/of achterlicht niet werkte, wat is de belangrijkste reden dat de fietsverlichting niet werkt? (n = 103)**



- Achttien tot 39-jarigen noemen het argument dat men de tijd nog niet heeft genomen het vaakst (60% noemt dit tegenover 45% van de 40- tot 64-jarigen en 17% van de 65-plussers), 65-plussers noemen vaker het argument dat men niet door het donker fietst.

Twee derde van de fietsers (66%) maakt gebruik van fietsverlichting omdat men door andere weggebruikers gezien wil worden (Figuur 4.4.3). Het meest genoemde argument daarna is dat fietsers zich onveilig voelen zonder fietsverlichting (18% noemt dit). Zes en drie procent van de fietsers gebruikt fietsverlichting vanwege de wettelijke verplichting en de kans op een bekeuring.

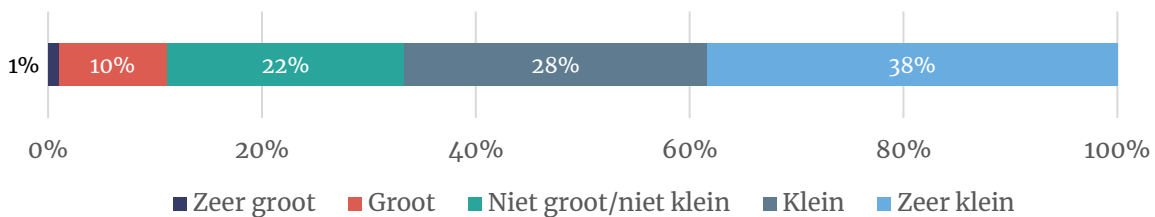
**Figuur 4.4.3 – Wat is voor u de belangrijkste reden om gebruik te maken van fietsverlichting? (n = 4.449)**



- Achttien tot 39-jarigen vinden vaker de kans op een bekeuring de belangrijkste reden om gebruik te maken van fietsverlichting (9% noemt dit tegenover 1% in de andere leeftijdsgroepen).
- Inwoners van regio Goeree-Overflakkee gebruiken vaker fietsverlichting omdat ze zich onveilig voelen zonder verlichting dan inwoners uit andere regio's (34% noemt dit tegenover 17 tot 20%).

Een op de tien fietsers (11%) schat de kans (zeer) groot om te worden gecontroleerd op het rijden zonder fietsverlichting (Figuur 4.4.4). Twee derde van de fietsers (66%) schatten de kans op een controle door de politie (zeer) klein.

**Figuur 4.4.4 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden zonder fietsverlichting? (n = 4.552)**



- Mannen schatten de kans op een controle kleiner dan vrouwen (72% van de mannen schat dit klein tot zeer klein tegenover 61% van de vrouwen).
- Fietsers tussen de achttien en 39 jaar schatten de kans groter dan 40- tot 64-jarigen en 65-plussers (24% schat dit groot tot zeer groot tegenover 8% van de 40- tot 64-jarigen en 3% van de 65-plussers).

## 4.5 Conclusie

De fiets is het meest gebruikte vervoersmiddel in Zuid-Holland. Deze wordt voor een groot deel gebruikt met recreatieve doeleinden. De standaardfiets is de meest gebruikte fiets, gevolgd door de elektrische fiets.

De pakkansen op het begaan van een verkeersovertreding op de fiets worden door fietsers als (zeer) klein geschat. Meer dan tachtig procent van de fietsers schat de kans om te worden gecontroleerd op het fietsen onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen als klein tot zeer klein. Minder dan vier procent schat deze kans groot. De pakkans om te worden gecontroleerd op het bedienen van een smartphone wordt iets groter geschat, al schat 71 procent deze kans nog steeds klein tot zeer klein. Dit is vergelijkbaar voor de geschatte pakkans op het bedienen van een telefoon tijdens het fietsen, 66 procent schat deze kans klein tot zeer klein. Jongvolwassenen schatten de pakkans doorgaans hoger in dan fietsers boven de 40.

De meerderheid van de fietsers neemt niet deel aan het verkeer onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, drugs of medicijnen. Hoewel de meerderheid van de fietsers niet deelneemt aan het verkeer onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, is er een grote groep (35%) die wel met te veel drank op nog gaat fietsen. Dit zijn vaker mannen dan vrouwen en het zijn vaker jongvolwassenen dan volwassenen. Bijna de helft van de fietsers (48%) die onder invloed van alcohol fietst doet dit omdat men geen keuze zou hebben, er is nog genuttigd en men moet naar huis. Een kwart van de alcoholgebruikers (25%) noemt dat het een gewoonte is. Wanneer er alcohol wordt geconsumeerd, zijn drie op de tien (31%) niet bezig met het aantal glazen alcohol dat wordt genuttigd voordat men gaat fietsen. Tien procent vindt dat men nog kan deelnemen aan het verkeer met zeven glazen alcohol of meer. De groep fietsers die onder invloed van medicijnen of drugs deelneemt aan het verkeer is kleiner, respectievelijk vijf en twee procent. Softdrugs en XTC/MDMA zijn de meest gebruikte drugs voordat men deelneemt aan het verkeer onder. Antidepressiva is het meest gebruikte medicijn. Dit wordt vaker geslikt door vrouwen dan mannen.

De meerderheid van de fietsers gebruikt de smartphone niet tijdens het fietsen. Wanneer men dit wel doet, is dit voornamelijk voor navigatie. Wanneer de telefoon handheld wordt bediend gebeurt dit ook meestal omdat men anders de weg niet weet. Zeven procent van de fietsers gebruikt de telefoon altijd handheld voor navigatie. Zes procent van de fietsers gebruikt de telefoon altijd handheld tijdens het bellen.



Bijna alle fietsers (98%) geven aan werkende fietsverlichting te hebben. Hierbij is geen onderscheid te zien tussen verlichting voor of achter op de fiets. Fietsers gebruiken fietsverlichting met name om door andere weggebruikers te worden gezien. Van de mensen die geen fietsverlichting hebben zegt de helft dat men nog niet de tijd heeft genomen om de verlichting te (laten) repareren.



## 5 Automobilisten

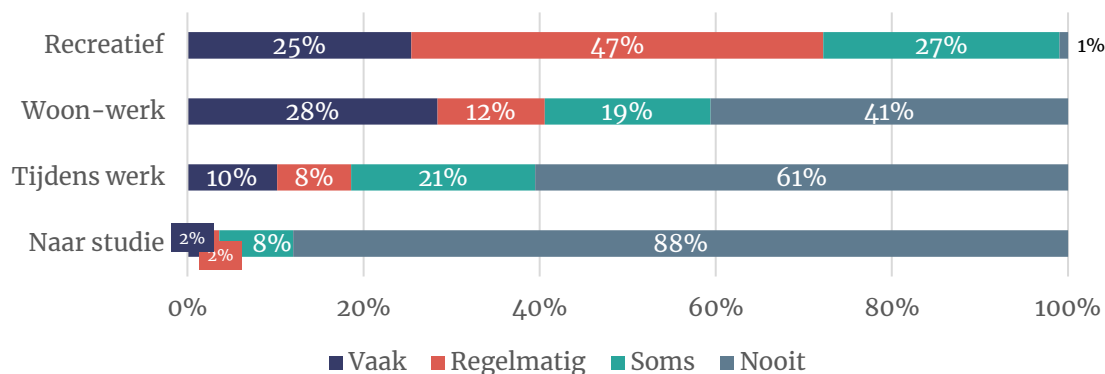
In dit hoofdstuk wordt omschreven hoe de automobilisten in Zuid-Holland zich verhouden tot rijsnelheden, alcohol- drugs- en medicijngebruik en telefoongebruik. In totaal hebben 4.435 automobilisten de vragenlijst ingevuld. Het profiel van de automobilisten is te vinden in 'Bijlage 3 Profiel van de automobilist'.

### 5.1 Gebruik

Na de fiets is de auto het meest gebruikte vervoersmiddel in Zuid-Holland. Van de bevolking gebruikt 87 procent de auto 'soms' tot 'vaak'.

De automobilisten in Zuid-Holland gebruiken de auto het vaakst voor recreatieve doeleinden (Figuur 5.1.1). Hoewel 28 procent van de automobilisten aangeeft de auto 'vaak' te gebruiken voor woon-werk doeleinden, geeft 41 procent aan 'nooit' de auto te gebruiken in die situatie. Een op de tien automobilisten (10%) gebruikt 'vaak' de auto tijdens het werk. Het grootste gedeelte van de automobilisten gebruikt de auto nooit voor studiedoelstellingen.

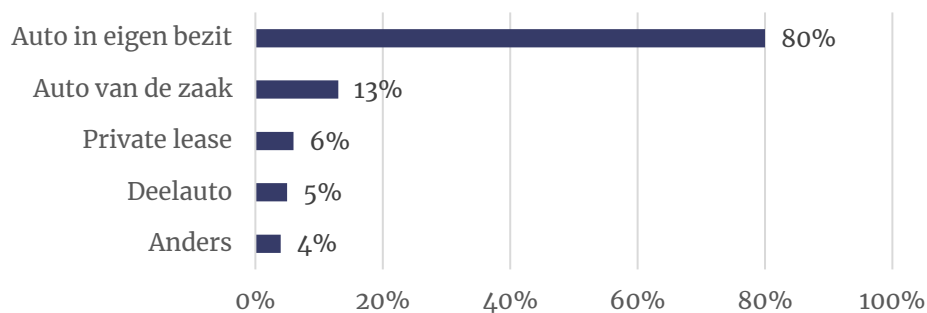
**Figuur 5.1.1 – Hoe vaak gebruikt u de auto in de volgende situaties? (n = 4.435)**



- Mannen gebruiken vaker de auto voor woon-werk dan vrouwen (31% van de mannen gebruikt de auto hier 'vaak' voor tegenover 26% van de vrouwen).
- Achttien tot 39-jarigen gebruiken de auto vaker voor woon-werk (39% gebruikt daar de auto 'vaak' voor, tegenover 33% van de 40- tot 64-jarigen en 5% bij de 65-plussers).
- Automobilisten uit een zeer sterk stedelijk gebied gebruiken minder vaak de auto voor woon-werk ritten dan automobilisten uit minder stedelijke gebieden (22% van de automobilisten uit een zeer sterk stedelijk gebied gebruikt de auto 'vaak' voor woon-werk doeleinden tegenover 30 tot 40% in minder stedelijke gebieden).
- Inwoners uit regio MRDH gebruiken minder vaak de auto voor woon-werk doeleinden dan in de andere regio's (26% gebruikt daar de auto 'vaak' voor tegenover 36 tot 45% in andere regio's).

Automobilisten hebben de auto voornamelijk in eigen bezit (Figuur 5.1.2). Vier op de vijf automobilisten (80%) hebben de auto in eigen bezit, daarna hebben automobilisten de auto het meest van de zaak (13%). Minder dan tien procent van de automobilisten heeft de auto in private lease of gebruikt een deelauto. Genoemde 'anders' mogelijkheden zijn dat de gebruikte auto in bezit is van familie.

**Figuur 5.1.2 – In welke vorm maakt u gebruik van de auto? (n = 4.435)**



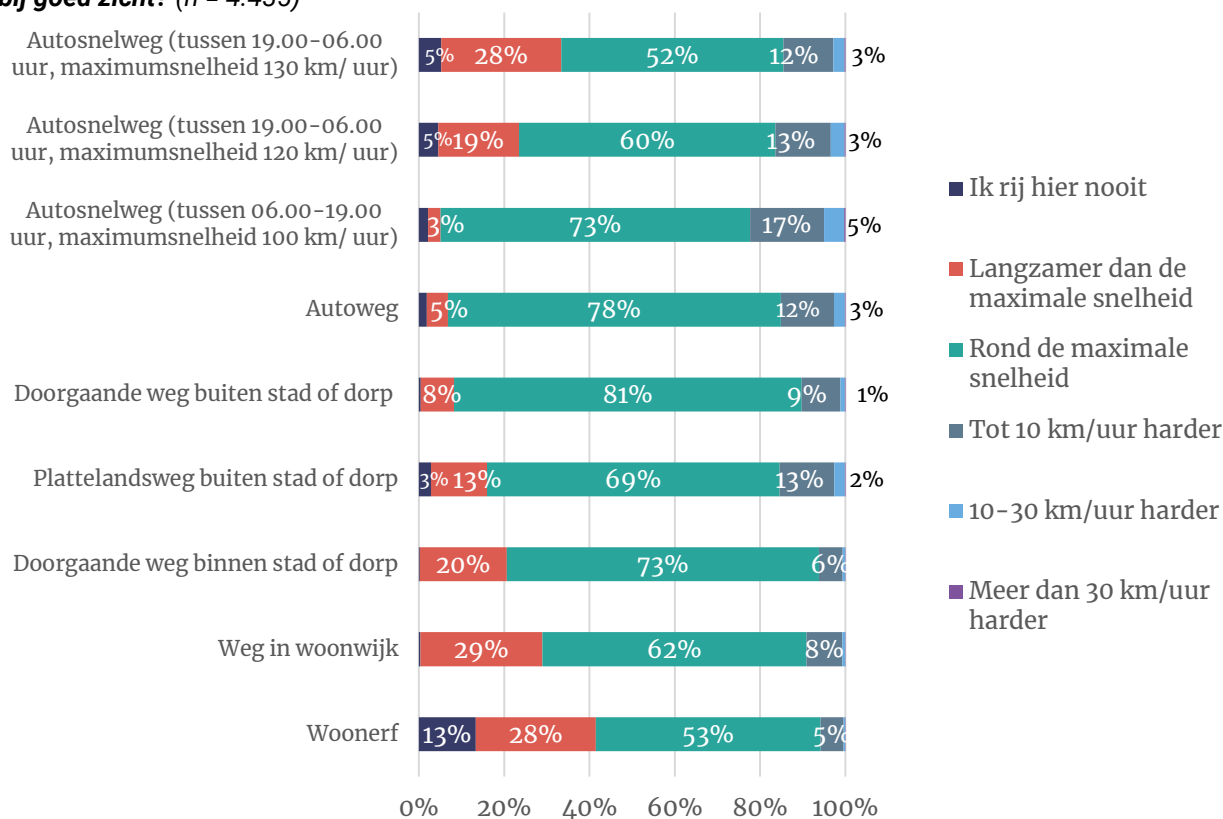
- Vrouwen hebben vaker een auto in eigen bezit dan mannen (83% van de vrouwen die een auto gebruiken tegenover 76% van de mannen).
- Automobilisten ouder dan 65 hebben vaker een eigen auto (92%) dan automobilisten in de leeftijdsgroep 40-64 jaar (83%) en automobilisten onder de 40 jaar (63%).
- Inwoners uit regio Hoeksche waard bezitten vaker een auto in eigen bezit (91% tegenover 76% tot 84% in andere regio's).

## 5.2 Rijsnelheden

In Figuur 5.2.1 is zichtbaar dat automobilisten op de autosnelweg tussen zes uur 's morgens en zeven uur 's avonds, waar de maximumsnelheid 100 kilometer per uur is, het vaakst te hard rijden.

Automobilisten rijden met regelmaat zachter dan de maximumsnelheid, al doen ze dit amper op autowegen en autosnelwegen wanneer de maximumsnelheid 100 kilometer per uur is. Kleine groepen van minder dan vijf procent geven aan harder dan tien kilometer per uur boven de maximale snelheid te rijden.

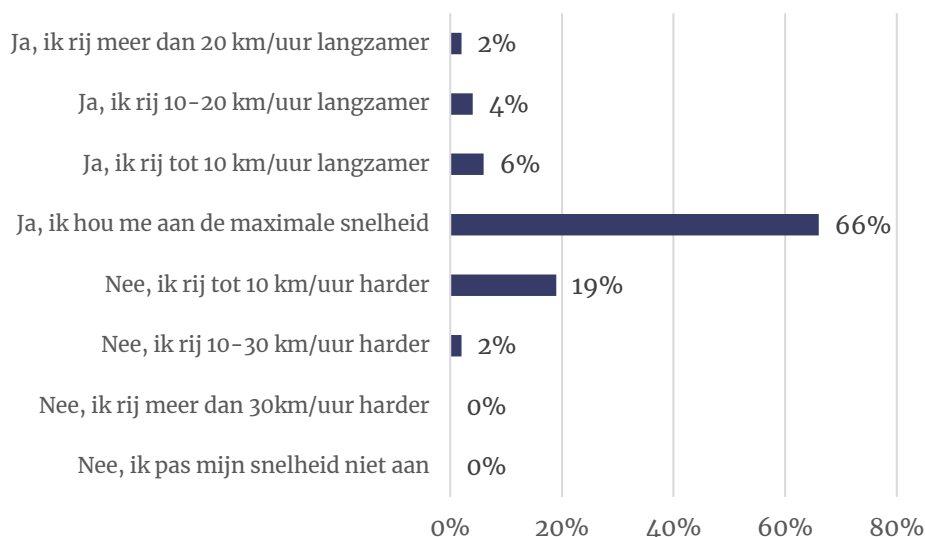
**Figuur 5.2.1 - Hoe hard rijdt u gemiddeld genomen op de volgende typen wegen als het niet druk is en bij goed zicht? (n = 4.435)**



- In 2018 gaf twintig tot 30 procent van de automobilisten op diverse type wegen aan de maximumsnelheid te overtreden. Dit werd het minst gedaan op wegen binnen de bebouwde kom (20% gaf aan de maximumsnelheid hier te overschrijden) en het meest op een autosnelweg waar de maximumsnelheid 100 kilometer per uur is (32% gaf aan hier de maximumsnelheid te overtreden). Hierin lijkt een afname zichtbaar in het aantal automobilisten dat de maximumsnelheid overtreedt, al is door de verschillende vraagstelling geen volledige vergelijking mogelijk.
- Mannen rijden vaker te hard dan vrouwen, dit geldt voor meerdere type wegen. Zo rijdt bijvoorbeeld twintig procent van de mannen tien kilometer per uur of meer te hard op autosnelwegen, tegenover twaalf procent van de vrouwen. Op andere type wegen gelden vergelijkbare verschillen.
- Achttien tot 39-jarige automobilisten rijden vaker harder dan de maximumsnelheid dan automobilisten in de leeftijdsgroepen 40-64 jaar en 65+, zo rijdt 26 procent van de automobilisten onder de 40 tien kilometer per uur of meer te hard op autosnelwegen, tegenover vijftien procent van de 40- tot 64-jarigen en zes procent van de 65-plussers. Vergelijkbare verschillen zijn zichtbaar op andere type wegen.

Twee op de drie automobilisten (66%) houden zich aan de maximale snelheid tijdens wegwerkzaamheden op de autosnelweg (Figuur 5.2.2). Een op de vijf (19%) rijdt harder dan de toegestane snelheid tijdens wegwerkzaamheden, dit is meestal tot tien kilometer per uur te hard.

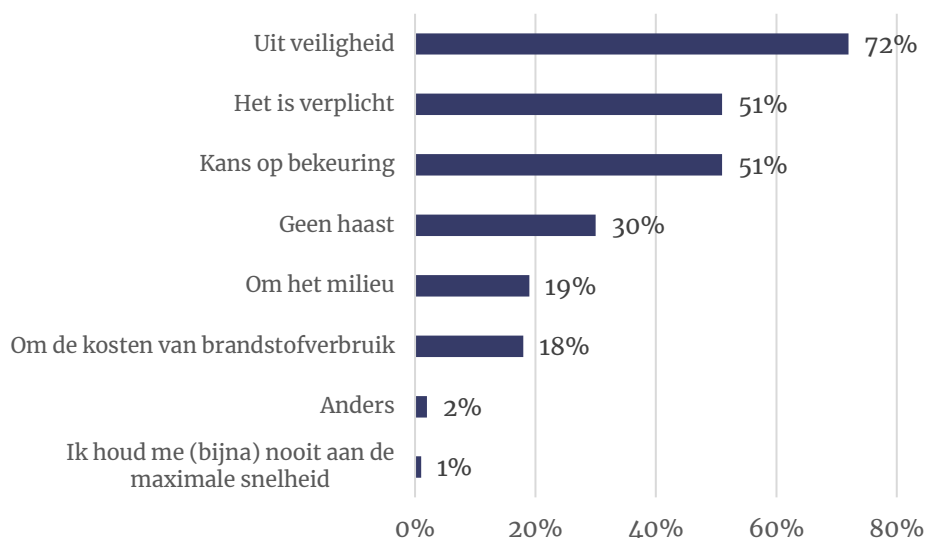
**Figuur 5.2.2 – Houdt u zich aan de maximale snelheid tijdens wegwerkzaamheden op de autosnelweg? (n = 4.352)**



- Net als bij de wegen zonder wegwerkzaamheden, rijden mannen en jongvolwassenen vaker te hard. Van de mannen rijdt 24 procent tien kilometer per uur of meer te hard bij wegwerkzaamheden tegenover achttien procent van de vrouwen. Van de automobilisten in de leeftijdsgroep achttien tot 39 rijdt 34 procent tien kilometer per uur of meer te hard, tegenover negentien procent van de 40- tot 64-jarigen en negen procent van de 65-plussers.

Wanneer automobilisten zich aan de maximumsnelheid houden, dan doen ze dit voornamelijk uit veiligheid (Figuur 5.2.3). De helft van de automobilisten (51%) houdt zich daarnaast aan de maximumsnelheid omdat het verplicht is en er een kans op bekeuring bestaat. Een op de vijf automobilisten (19%) houdt zich aan de maximale snelheid vanwege milieu overtuigingen.

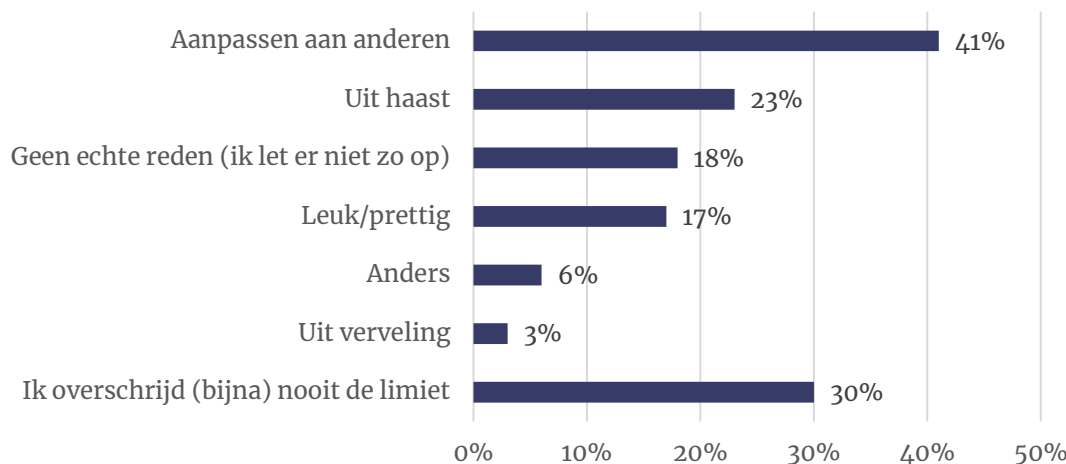
**Figuur 5.2.3 – Als u zich als automobilist aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 4.352)**



- Inwoners van regio Midden-Holland houden zich vaker aan de maximumsnelheid vanwege de kosten van brandstofverbruik dan inwoners van Hoeksche Waard (22% van de automobilisten in Midden-Holland noemt dit tegenover 8% in Hoeksche Waard).

Automobilisten die harder rijden dan de maximumsnelheid, doen dit voornamelijk om zich aan te passen aan andere weggebruikers (Figuur 5.2.4). Een kwart van de automobilisten (23%) rijdt wel eens te hard uit haast. Het te hard rijden zonder duidelijke reden of uit plezier komt daarna als meest genoemde reden, minder dan twintig procent van de automobilisten doet dit.

**Figuur 5.2.4 – Als u als automobilist harder rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 4.435)**

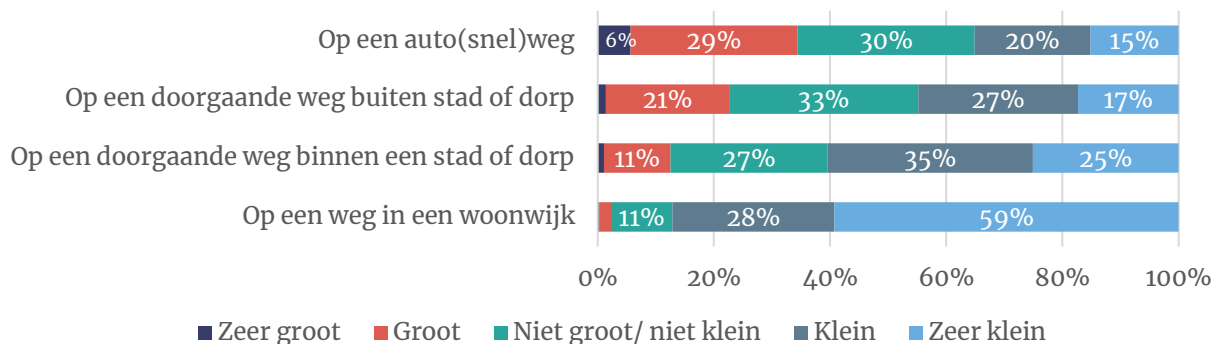


- In 2018 was ook de meest genoemde reden dat men zich aanpast aan een ander, 29 procent noemde dit als reden waarom men te hard reed op autosnelwegen.
- Mannen rijden vaker te hard uit plezier (20% noemt dit tegenover 13% van de vrouwen).
- Automobilisten ouder dan 65 zeggen vaker de maximumsnelheid niet te overtreden dan jongere automobilisten (50% van de 65-plussers, tegenover 29% van de 40- tot 64-jarigen en 16% van de 18 tot 39-jarigen).

Gemiddeld geven automobilisten zichzelf een 8,0 voor hun rijvaardigheid. Automobilisten waarderen hun eigen rijvaardigheden hoger dan de rijvaardigheden van andere automobilisten, zo wordt de rijvaardigheid van andere weggebruikers gemiddeld met een 6,7 uitgedrukt. Deze waardering van de eigen rijvaardigheid en de rijvaardigheid van een ander komen overeen met de cijfers uit 2018, toen gaven automobilisten zichzelf gemiddeld een 7,9 en anderen een 6,7.

Automobilisten schatten de kans om te worden gecontroleerd op een snelheidsovertreding het grootst op een auto(snel)weg (Figuur 5.2.5). Minder dan een derde van de automobilisten acht de kans (zeer) groot om op doorgaande wegen binnen of buiten de stad of het dorp gecontroleerd te worden. Meer dan 85 procent van de automobilisten acht de kans (zeer) klein om in een woonwijk gecontroleerd te worden op het overtreden van de maximumsnelheid. Ondanks dat de kans op een bekeuring in een woonwijk het kleinst wordt geschat, wordt er op dit type wegen het minst vaak te hard gereden.

**Figuur 5.2.5 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid met de auto in de volgende verkeerssituaties? (n = 4.435)**

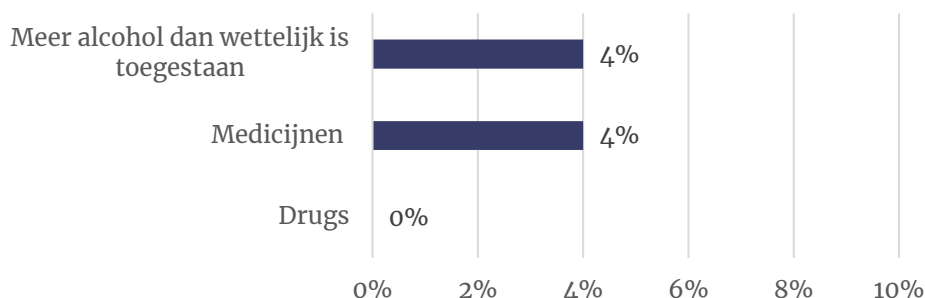


- In 2018 dachten automobilisten ook dat de pakkans het grootst was op auto(snel)wegen, toen schatte 35 procent de kans (zeer) groot.
- Automobilisten ouder dan 40 jaar achten de kans kleiner dan automobilisten onder de 40 jaar. Zo schat twintig procent van de achttien tot 39-jarigen de kans (zeer) groot tegenover elf procent van de 40- tot 64-jarigen en acht procent van de 65-plussers.

### 5.3 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Een kleine groep automobilisten (4%) neemt wel eens deel aan het verkeer onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, of onder invloed van medicijnen (Figuur 5.3.1). Een tiental automobilisten geeft aan wel eens onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer, echter is dit afgerond nul procent.

**Figuur 5.3.1 – Neemt u wel eens deel aan het verkeer met de auto onder invloed van ...? (n = 4.435)**



- Het percentage dat aangeeft wel eens meer dan twee glazen alcohol te drinken als men nog moet gaan rijden is gelijk gebleven ten opzichte van 2018 (4%).
- Mannen nemen vaker onder invloed van alcohol deel aan het verkeer (5% van de mannen tegenover 2% van de vrouwen), vrouwen vaker onder invloed van medicijnen (5% van de vrouwen tegenover 3% van de mannen).

Meer dan driekwart van de automobilisten (78%) drinkt niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan voor het rijden omdat ze rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vinden (Figuur 5.3.2). De meest genoemde reden om (bijna) geen alcohol te drinken voor het rijden is dat het wettelijk niet is toegestaan (30% noemt dit).

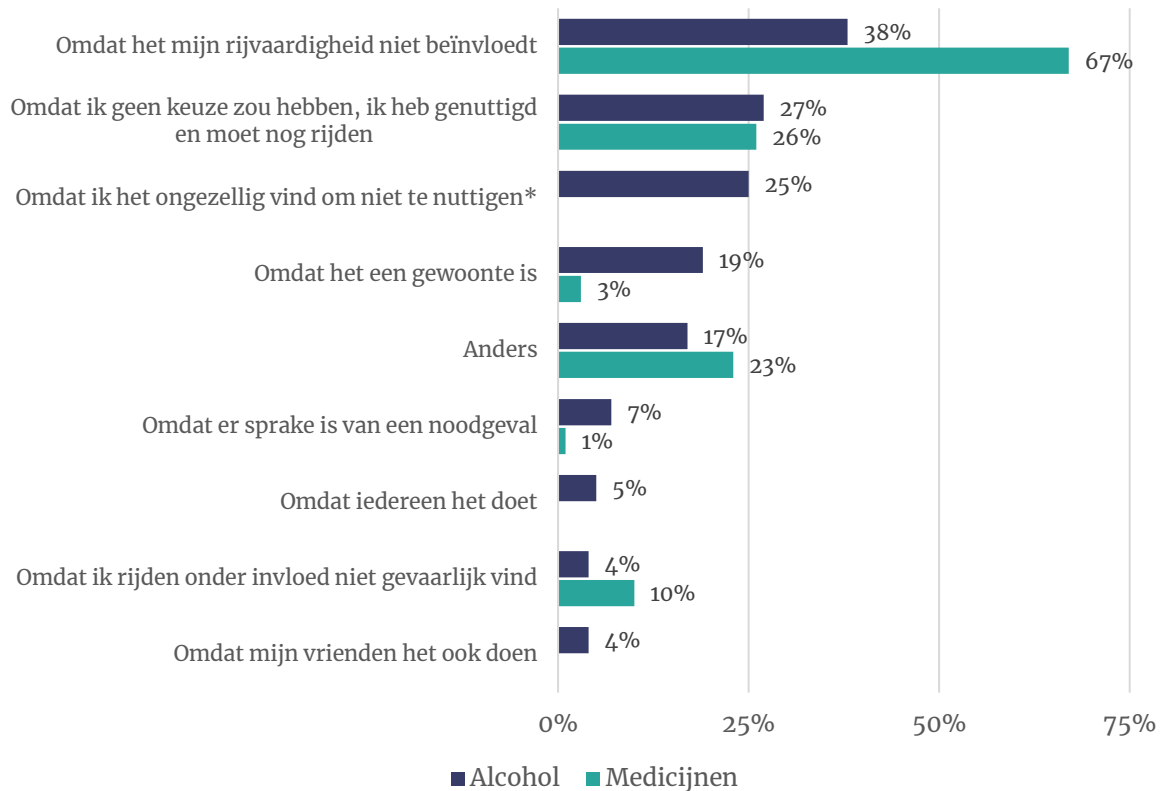
**Figuur 5.3.2 – Als u niets drinkt, of niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan omdat u nog moet rijden, waarom doet u dat dan? (n = 4.435)**



- Vrouwen drinken vaker niet omdat ze anders slaperig worden (7% van de vrouwen noemt dit tegenover 4% van de mannen) of omdat ze geen alcohol lusten of consumeren (24% van de vrouwen noemt dit tegenover 15% van de mannen). Mannen geven vaker aan dat ze niet drinken omdat dit wettelijk bepaald is (34% van de mannen noemt dit tegenover 26% van de vrouwen).
- Automobilisten onder de 40 jaar drinken vaker niet omdat ze het gevaarlijk vinden (86% noemt dit tegenover 75% bij de andere leeftijdsgroepen).

Automobilisten die onder invloed van alcohol, of medicijnen rijden doen dit voornamelijk omdat ze denken dat het de rijvaardigheid niet beïnvloed (Figuur 5.3.3). Automobilisten die rijden onder invloed van alcohol geven vaker aan dat ze het ongezellig vinden om niet te nuttigen. Automobilisten die rijden onder invloed van medicijnen geven vaker aan dat het de rijvaardigheid niet beïnvloedt of dat ze geen keuze hebben. Mannen vinden vaker dat alcohol de rijvaardigheid niet beïnvloedt. Degene die onder invloed van drugs rijden vinden vaker dat het rijden onder invloed niet gevaarlijk is.

**Figuur 5.3.3 – Wat is de voornaamste reden(en) dat u onder invloed van alcohol (meer dan wettelijk toegestaan) of medicijnen deelneemt aan het verkeer met de auto? (n = 198, 160)**

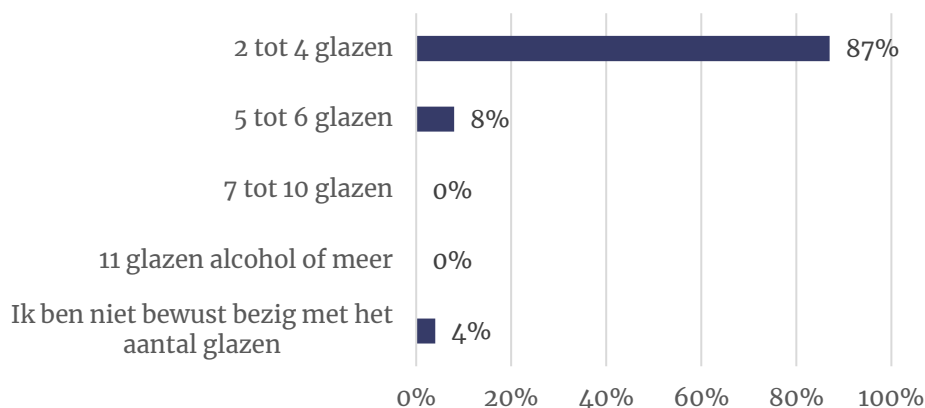


\* Categorie niet uitgevraagd bij rijden onder invloed van medicijnen



Automobilisten die meer alcohol drinken dan wettelijk is toegestaan vinden grotendeels (87%) dat men met twee tot vier glazen alcohol op nog deel kan nemen aan het verkeer met de auto (Figuur 5.3.4). Acht procent vindt dat dit nog kan met vijf tot zes glazen. Vier procent is niet bewust bezig met het aantal glazen alcohol voordat men deelneemt aan het verkeer. Inwoners uit matig stedelijke gebieden vinden vaker vijf tot zes glazen alcohol acceptabel.

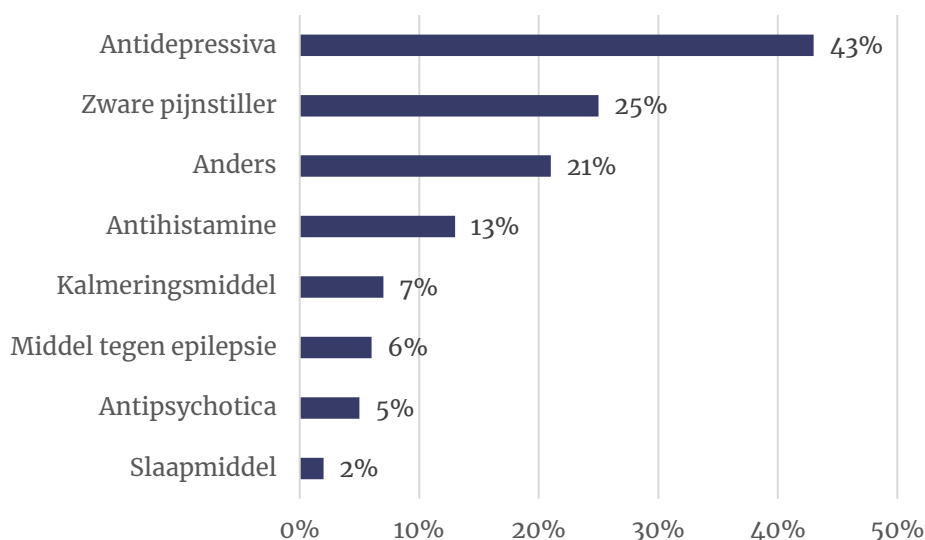
**Figuur 5.3.4 – Op het moment dat u meer heeft gedronken dan wettelijk is toegestaan, met hoeveel glazen alcohol op vindt u dat u nog kunt deelnemen aan het verkeer als automobilist? (n = 198)**



Automobilisten die onder invloed van drugs deelnemen aan het verkeer doen dit voornamelijk onder invloed van softdrugs zoals hasj of weed.

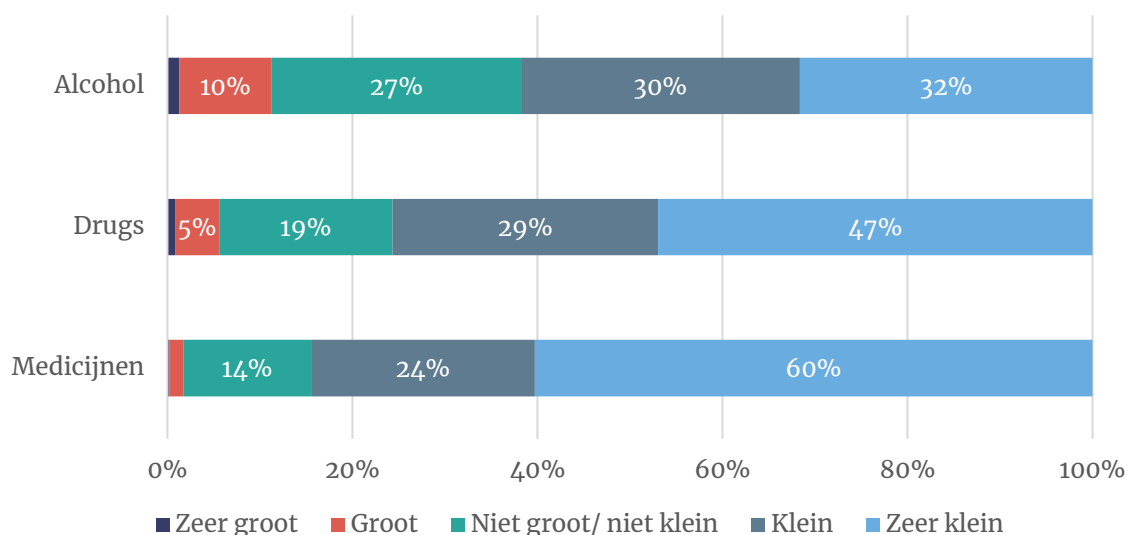
Iets minder dan de helft van de automobilisten (43%) die rijdt onder invloed van medicijnen doet dit onder invloed van antidepressiva (Figuur 5.3.5). Een kwart van de automobilisten (25%) rijdt onder invloed van zware pijnstillers. ‘Anders’ genoemde medicijnen zijn bloedverdunners en methylfenidaat, een middel wat wordt gebruikt als ADHD-medicatie.

**Figuur 5.3.5 – Welke medicijnen gebruikt u wanneer u onder invloed van medicijnen deelneemt aan het verkeer met de auto? (n = 160)**



Automobilisten schatten de kans het grootst om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol en het kleinst om te worden gecontroleerd op medicijngebruik (Figuur 5.3.). Minder dan twee procent van de automobilisten schat de kans (zeer) groot om te worden gecontroleerd op medicijngebruik tijdens het rijden. Vrouwen en jongeren denken doorgaans dat de kans om te worden gecontroleerd op rijden onder invloed groter is dan mannen en ouderen.

**Figuur 5.3.6 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van ...? (n = 4.435)**

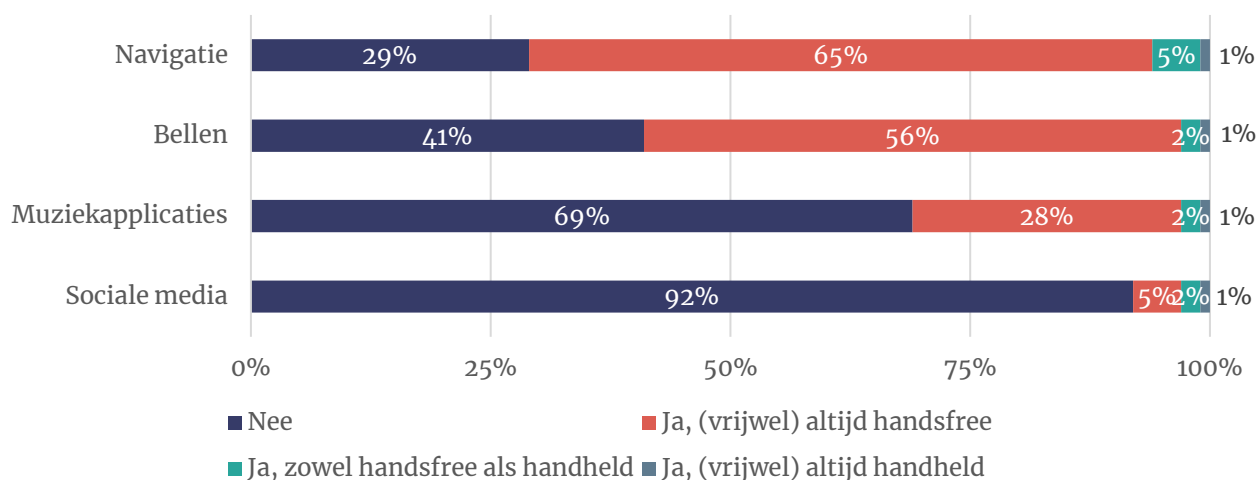


- Ten opzichte van 2018 is de geschatte pakkans op rijden onder invloed van alcohol stabiel gebleven. In 2015 schatte veertien procent de pakkans voor het rijden onder invloed (zeer) groot in, dit zakte in 2018 naar tien procent.

## 5.4 Telefoongebruik

Automobilisten gebruiken voornamelijk de telefoon in de auto voor navigatie, 71 procent gebruikt de telefoon daarvoor (Figuur 5.4.1). Hiervoor wordt de telefoon ook het vaakst handhield bedient. Drie procent of minder gebruikt de telefoon (onder andere) handhield tijdens het autorijden voor bellen, muziekapplicaties of sociale media. Sociale media worden het minst bekeken tijdens het rijden, 92 procent van de automobilisten doet dit niet.

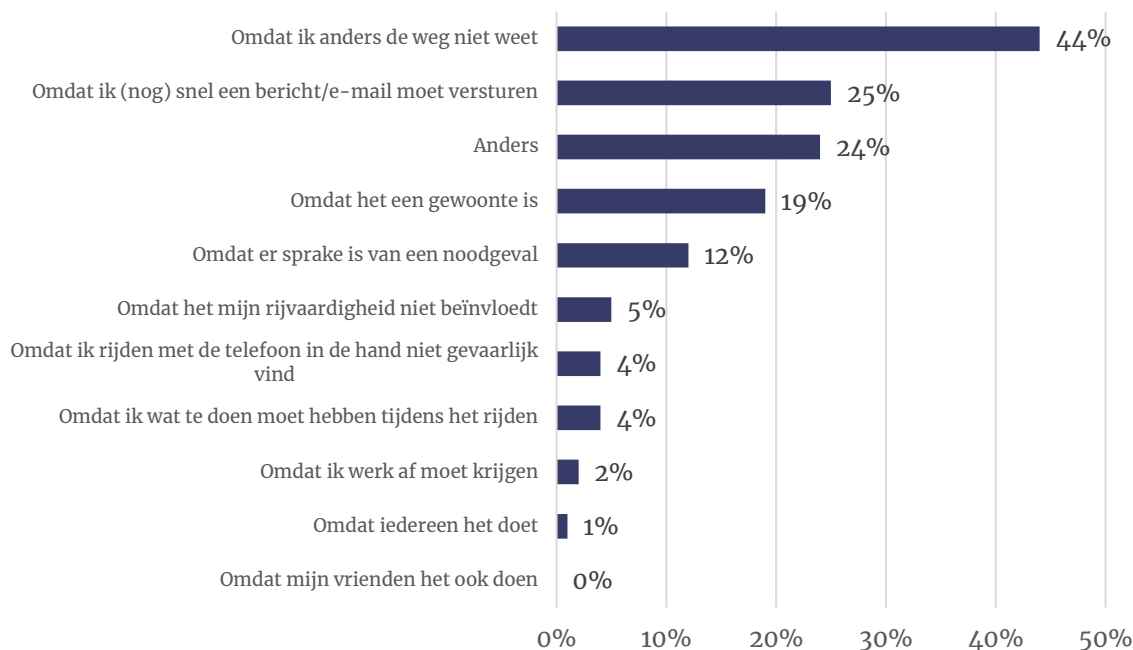
**Figuur 5.4.1 – Gebruikt u de volgende applicaties wel eens op uw smartphone tijdens het autorijden? (n = 4.294)**



- Automobilisten onder de 40 jaar gebruiken vaker de telefoon handsfree dan automobilisten boven de 40. Dit geldt voor alle applicaties, al is het verschil slechts een tot twee procentpunten.

De voornaamste reden om tijdens het autorijden de telefoon te gebruiken is dat automobilisten (44%) anders de weg niet weten (Figuur 5.4.2). Een kwart (25%) moet nog snel een bericht of e-mail versturen. Een op de vijf automobilisten (19%) gebruikt de telefoon handheld omdat het een gewoonte is.

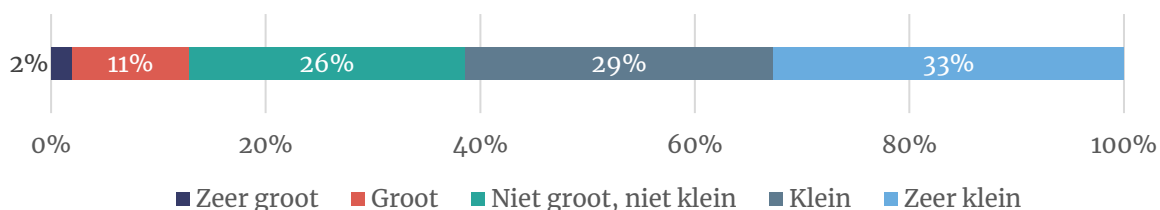
**Figuur 5.4.2 – Wat is de voornaamste reden dat u tijdens het autorijden uw smartphone in uw hand (handheld) bedient? (n = 335)**



- Achttien tot 39-jarigen gebruiken vaker de telefoon omdat ze anders de weg niet weten, van de telefoongebruikers in deze leeftijdsgroep gebruikt 52 procent de telefoon omdat men anders de weg niet weet tegenover 35 procent van de 40- tot 64-jarigen en 26 procent van de 65-plussers.

Dertien procent van de automobilisten schat de kans om te worden gecontroleerd op het bedienen van de telefoon handheld als (zeer) groot (Figuur 5.4.3). Meer dan de helft (62%) schat de kans (zeer) klein.

**Figuur 5.4.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het handheld bedienen van een smartphone tijdens het autorijden? (n = 4.435)**



- Jongvolwassenen schatten de pakkans groter in dan 40-plussers doen, zo schat 23 procent van de achttien tot 39-jarigen de kans groot tot zeer groot tegenover tien procent van de 40- tot 64-jarigen en zes procent van de 65-plussers.

## 5.5 Conclusie

De auto is het meest gebruikte gemotoriseerde voertuig in Zuid-Holland en wordt het vaakst gebruikt voor recreatieve doeleinden, al gebruikt een derde (28%) het 'vaak' voor woon-werk bestemmingen. Vier op de vijf autogebruikers (80%) hebben een auto in eigen bezit.



De kans om te worden gepakt op het begaan van een verkeersovertreding met de auto wordt voor snelheidsovertredingen het grootst geschat. Op een autosnelweg schat 35 procent van de automobilisten de kans groot tot zeer groot om te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid. Dit geldt voor een doorgaande weg buiten het dorp voor 21 procent van de automobilisten. De kans om te worden gecontroleerd op een snelheidsovertreding wordt op een weg door een woonwijk het kleinst geschat, waarbij één procent van de automobilisten deze kans groot acht.

Ondanks dat de kans het grootst wordt geschat om te worden gepakt op het overtreden van de maximumsnelheid op de autosnelweg, rijdt vijftien procent van de automobilisten gemiddeld genomen te hard op dit type wegen. Dit geldt voor autosnelwegen tussen zes uur 's morgens en zeven uur 's avonds zelfs voor 23 procent van de automobilisten. Op wegen in een woonwijk en op doorgaande wegen binnen een stad of dorp wordt het minst vaak te hard gereden, ondanks dat men zich daar minder gecontroleerd voelt. Wanneer beleidsmakers dus harder willen optreden tegen snelheidsovertredingen dan is de meeste winst te behalen op autosnelwegen. Mannen rijden doorgaans vaker te hard dan vrouwen (met een verschil van gemiddeld tien procentpunten). Jongvolwassenen rijden vaker te hard dan ouderen (met een verschil van gemiddeld tien procentpunten), ondanks dat ze de pakkans op snelheidsovertredingen vaak hoger schatten.

De pakkans voor het rijden onder invloed wordt kleiner geschat dan de pakkans voor snelheidsovertredingen. Voor alcoholconsumptie wordt de kans het grootst geschat (11% schat dit (zeer) groot), gevolgd door drugsgebruik (5% schat dit (zeer) groot) en tot slot medicijngebruik (2% schat dit (zeer) groot). Vier procent van de automobilisten neemt wel eens deel aan het verkeer onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, of onder invloed van medicijnen. Rijden onder invloed van drugs komt zelden voor. Opvallend is dat men de pakkans op het rijden onder invloed van medicijnen kleiner schat, terwijl naar verhouding meer automobilisten dat doen. Wanneer er wordt gereden met medicijnen op, dan gebeurt dit meestal onder invloed van antidepressiva (43% noemt dit medicijn). Een ruime meerderheid van de automobilisten die onder invloed van alcohol rijdt (87%) vindt dat men met twee tot vier glazen op nog kan deelnemen aan het verkeer.

Dertien procent van de automobilisten schat de kans (zeer) groot om te worden gecontroleerd op het handheld bedienen van de telefoon. De telefoon wordt met regelmaat gebruikt in de auto, maar dit gebeurt meestal handsfree. Wanneer de telefoon wordt gebruikt is dit meestal voor navigatie of om te bellen. Voor navigatie gebruikt zes procent van de automobilisten de telefoon (wel eens) handheld. De voornaamste reden waarom men de telefoon in de auto bedient met de hand is dan ook dat men anders de weg niet weet.

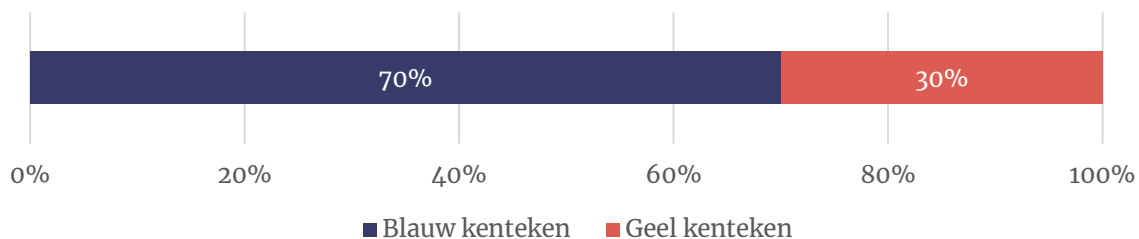
## 6 Scooter-, snorfiets- en bromfietsgebruikers

In dit hoofdstuk wordt behandeld hoe scooter-, snorfiets- en bromfietsgebruikers, hierna te noemen bromfietsgebruikers, zich gedragen in het verkeer in Zuid-Holland. In totaal hebben 345 bromfietsgebruikers de vragenlijst ingevuld, het profiel van deze weggebruiker is te vinden in 'Bijlage 4 Profiel van de bromfietsgebruiker'.

### 6.1 Gebruik

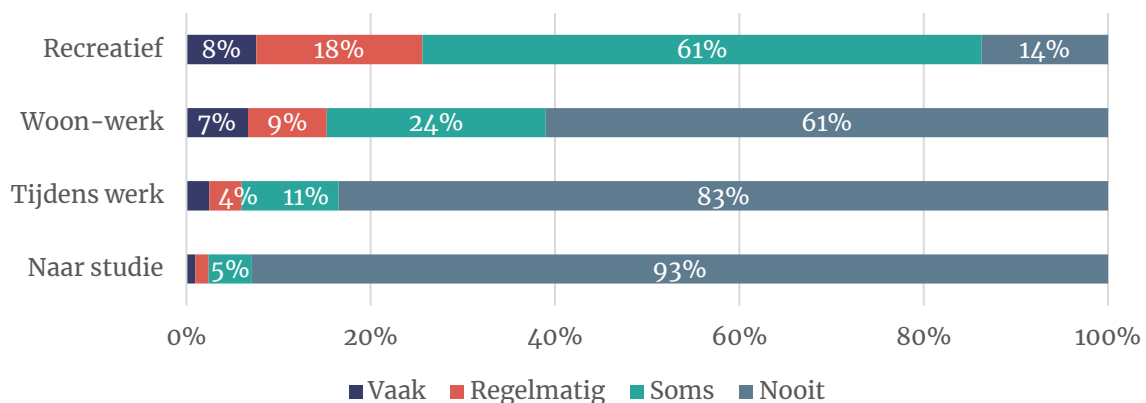
De bromfiets wordt door een tien procent van de inwoners uit Zuid-Holland 'soms' tot 'vaak' gebruikt. De meerderheid van de scooter-, snorfiets- en bromfietsgebruikers is in bezit van een voertuig met een blauw kenteken (Figuur 6.1.1). Inwoners uit niet stedelijke gebieden en weinig stedelijke gebieden hebben vaker een voertuig met een geel kenteken dan mensen uit zeer sterk stedelijke gebieden.

**Figuur 6.1.1 – Welk kenteken heeft uw scooter/bromfiets/snorfiets? (n = 345)**



De meeste bromfietsgebruikers gebruiken de bromfiets voor recreatieve doeleinden, 87 procent gebruikt de bromfiets daar 'soms' tot 'vaak' voor (Figuur 6.1.2). Het meest voorkomende doeleinde daarna is woon-werk verkeer. Vier op de tien bromfietsgebruikers (40%) gebruiken de bromfiets 'soms' tot 'vaak' om naar het werk te reizen. Het reizen van en naar studie wordt het minst als reisdoeleinden genoemd, 93 procent van de bromfietsgebruikers reist 'nooit' voor die situatie.

**Figuur 6.1.2 – Hoe vaak gebruikt u de scooter/bromfiets/snorfiets in de volgende situaties? (n = 345)**

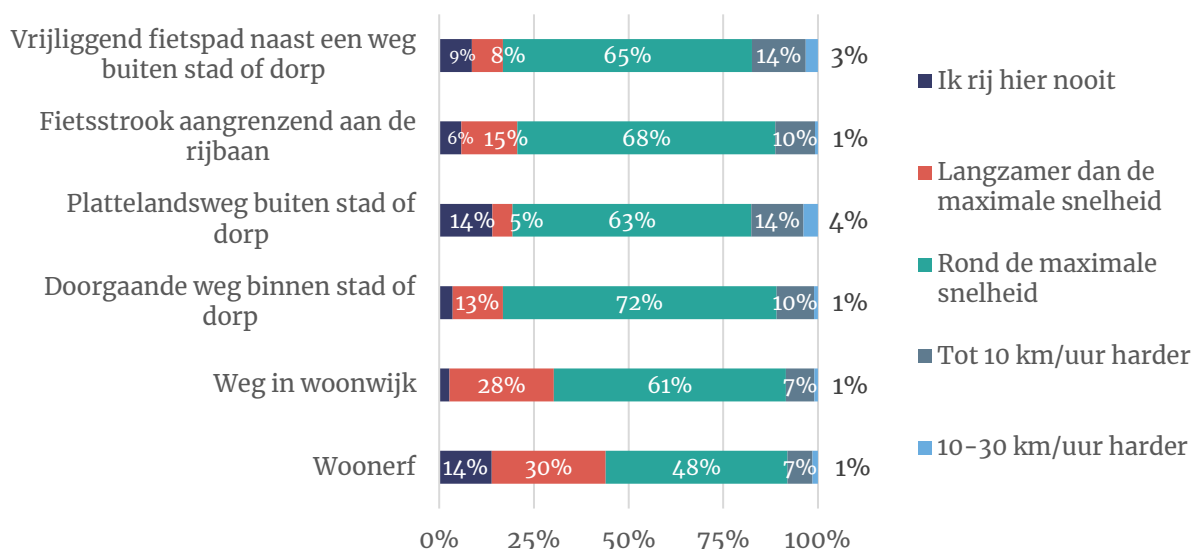


- Mannen gebruiken vaker de bromfiets voor recreatieve doeleinden dan vrouwen (11% van de mannen gebruikt de bromfiets hier 'vaak' voor tegenover 4% van de vrouwen).

## 6.2 Rijsnelheden

Op alle type wegen rijdt tussen de 60 en 70 procent van de bromfietsgebruikers rond de maximale snelheid, met uitzondering van het woonerf. Figuur 6.2.1 – Hoe hard rijdt u gemiddeld genomen op de volgende typen wegen als het niet druk is en bij goed zicht? (Figuur 6.2.1). Op het woonerf rijdt de helft (48%) rond de maximale snelheid, drie op de tien bromfietsgebruikers (30%) rijden hier langzamer. Op vrijliggende fietspaden naast een weg en plattelandswegen wordt het vaakst te hard gereden, al doet minder dan vier procent dit tien tot 30 kilometer per uur te hard.

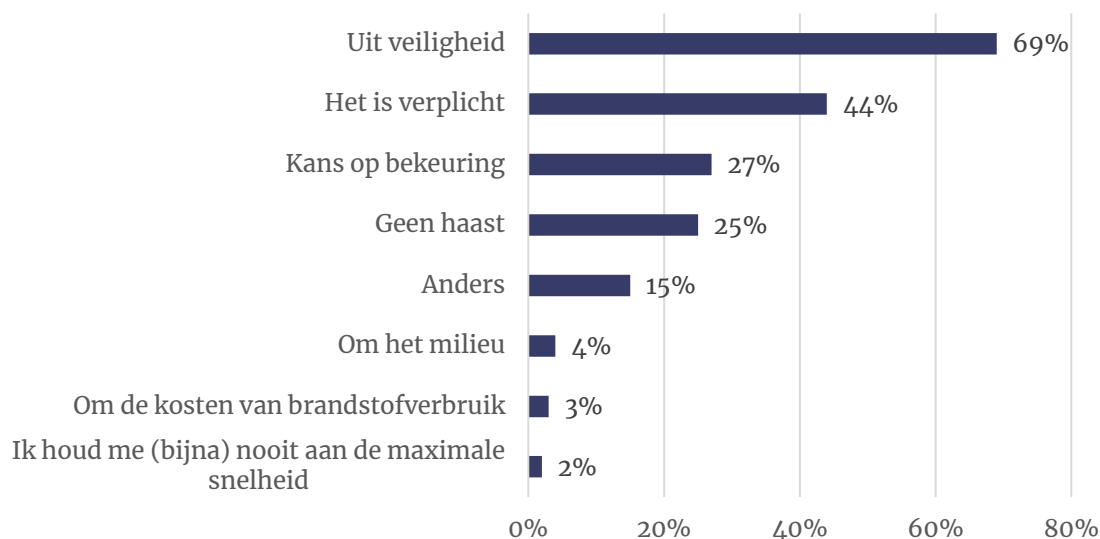
**Figuur 6.2.1 – Hoe hard rijdt u gemiddeld genomen op de volgende typen wegen als het niet druk is en bij goed zicht? (n = 345)**



- Mannen rijden vaker te hard dan vrouwen, dit geldt voor meerdere type wegen. Zo rijdt bijvoorbeeld op een vrijliggend fietspad 22 procent van de mannen te hard tegenover twaalf procent van de vrouwen. Op andere wegtype zijn vergelijkbare verschillen zichtbaar.

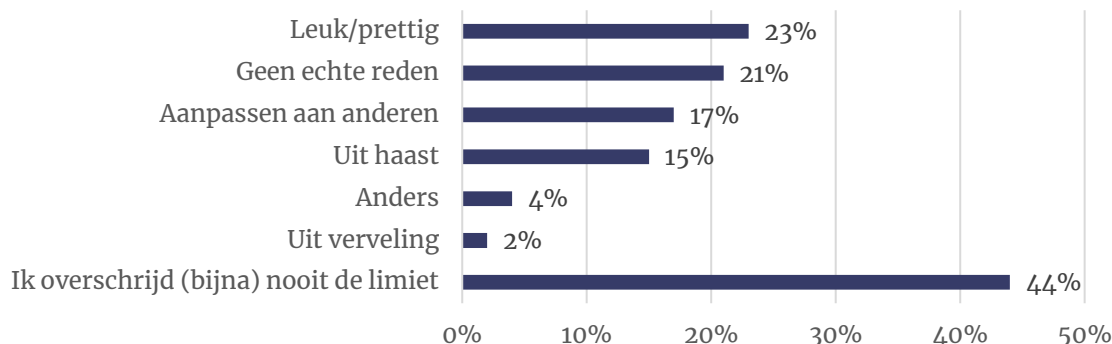
Bromfietsgebruikers houden zich grotendeels (79%) aan de maximumsnelheid vanwege de veiligheid (Figuur 6.2.2). Een vaak genoemd argument daarna is omdat het verplicht is, 44 procent noemt dit argument. Ongeveer een kwart van de bromfietsgebruikers noemt de kans op een bekeuring als argument (27%) of het niet hebben van haast (25%). Een groep van twee procent geeft aan zich bijna nooit aan de maximale snelheid te houden.

**Figuur 6.2.2 – Als u zich als scooter-/bromfiets-/snorfietsgebruiker aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 345)**



Bromfietsgebruikers die zich niet aan de maximumsnelheid houden doen dit voor diverse redenen. Een groep van 44 procent geeft aan bijna nooit de maximumsnelheid te overtreden (Figuur 6.2.3). De meest genoemde reden om te hard te rijden is uit plezier (23%) of dat een echte reden ontbreekt (21%). De minst genoemde reden is uit verveling, twee procent rijdt hierom te hard.

**Figuur 6.2.3 – Als u als scooter-/bromfiets-/snorfietsers sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doet u dat dan? (n = 345)**

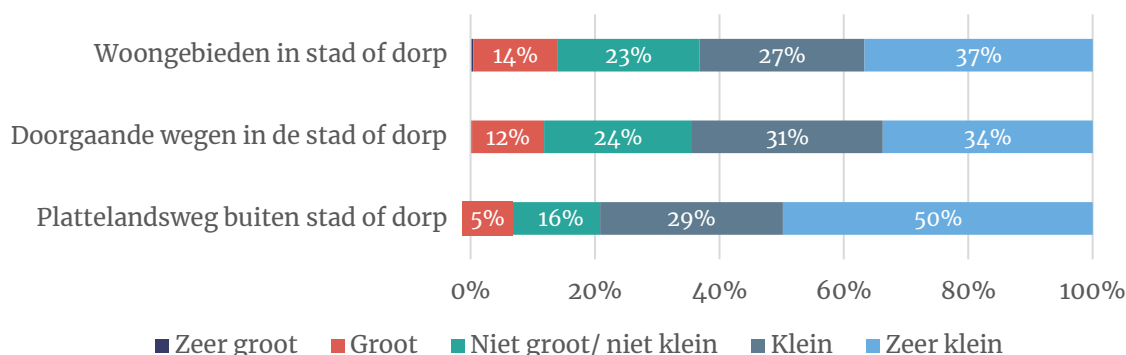


- Mannen rijden vaker te hard uit plezier of uit verveling dan vrouwen (32% van de mannen noemt dit tegenover 13% van de vrouwen). Vrouwen geven vaker aan bijna nooit de maximumsnelheid te overtreden (53% van de vrouwen noemt dit tegenover 37% van de mannen).
- Mensen onder de 40 jaar rijden vaker te hard uit haast dan de oudere leeftijdsgroepen (25% van de achttien tot 39-jarigen noemt dit tegenover 9% van de 40 tot 64-jarigen en 7% van de 65-plussers).

Bromfietsgebruikers waarderen hun eigen rijvaardigheid gemiddeld met een 7,9. De rijvaardigheid van andere bromfietsgebruikers wordt lager beoordeeld, met een 6,5.

Bromfietsgebruikers schatten de kans om te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid op geen enkele weg zeer groot (Figuur 6.2.4). De kans wordt het grootst geschat op een weg in het woongebied in een stad of dorp, veertien procent van de bromfietsgebruikers schat die kans groot. De kans wordt het kleinst geschat op een plattelandsweg, acht op de tien bromfietsgebruikers (79%) schat die kans (zeer) klein.

**Figuur 6.2.4 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid met de scooter/bromfiets/snorfiets, in de volgende verkeerssituaties? (n = 345)**

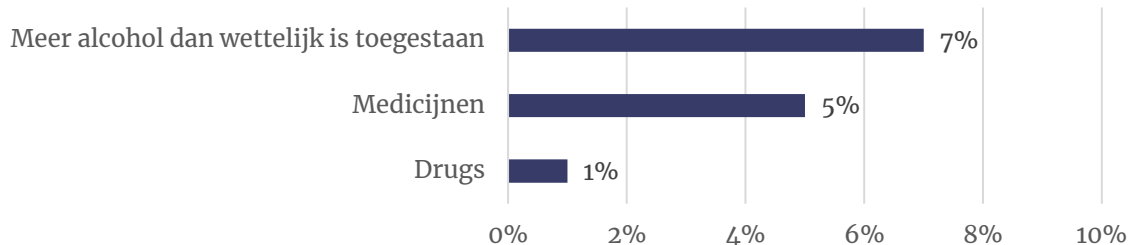


- Achttien tot 39-jarigen schatten de kans om te worden gecontroleerd op een snelheidsovertreding groter in dan 40- tot 64-jarigen en 65-plussers. Van deze eerste leeftijdsgroep schat 23 procent de kans groot tot zeer groot om op een doorgaande weg te worden gecontroleerd tegenover vijf procent van de 40- tot 64-jarigen en twee procent van de 65-plussers.

### 6.3 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Bromfietsgebruikers nemen wel eens deel aan het verkeer onder invloed, dit gebeurt het meest onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan (Figuur 6.3.1). Zeven procent neemt wel eens deel aan het verkeer onder invloed van alcohol, vijf procent onder invloed van medicijnen. Eén procent doet dit wel eens onder invloed van drugs.

**Figuur 6.3.1 – Neemt u wel eens deel aan het verkeer met de scooter/bromfiets/snorfiets onder invloed van ...? (n = 345)**



- Mannen rijden vaker onder invloed van alcohol op een bromfiets dan vrouwen (10% van de mannen doet dit wel eens tegenover 5% van de vrouwen).
- Degene die onder invloed van drugs rijden, doen dit onder invloed van softdrugs.

Wanneer bromfietsgebruikers geen alcohol drinken voordat ze deelnemen aan het verkeer doen ze dit voornamelijk omdat ze rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vinden (72% noemt dit argument) (Figuur 6.3.2). Het argument dat daarna het meest genoemd is, is dat men wettelijk niet meer alcohol mag drinken, dit wordt door drie van de tien bromfietsgebruikers (30%) genoemd. Het argument dat men slaperig wordt van alcohol wordt het minst genoemd (4% noemt dit).

**Figuur 6.3.2 – Als u niets drinkt, of niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, omdat u nog moet rijden met de scooter-/bromfiets-/snorfiets, waarom doet u dat dan? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 345)**

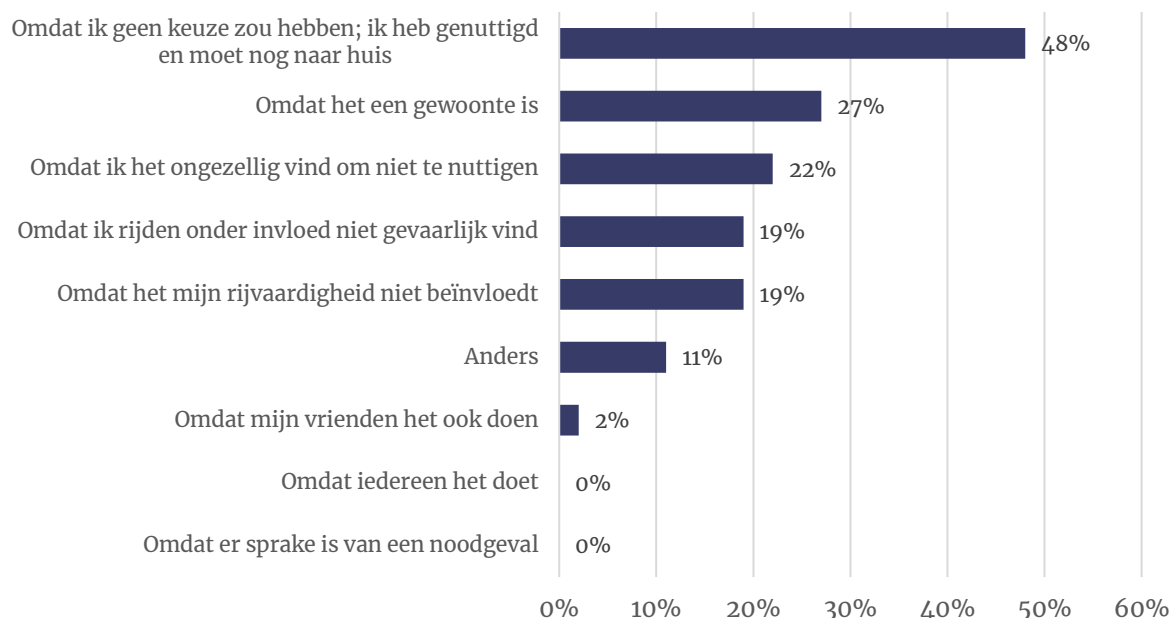


- Bromfietsgebruikers onder de 40 jaar geven vaker als argument dat ze rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vinden (80% noemt dit tegenover 68% van de 40- tot 64-jarigen en 62% van de 65-plussers).



Bijna de helft van de bromfietsgebruikers die rijdt onder invloed van alcohol doet dit omdat ze geen keuze hebben. (Figuur 6.3.3). Meer dan een kwart van de bromfietsgebruikers (27%) zegt te rijden onder invloed omdat een gewoonte is.

**Figuur 6.3.3 – Wat is de voornaamste reden(en) dat u onder invloed deelneemt aan het verkeer met de scooter/bromfiets/snorfiets? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 24)**



Van de bromfietsgebruikers die meer alcohol consumeren dan wettelijk is toegestaan, vindt 68 procent dat men twee tot vier glazen alcohol kan nuttigen en nog kan deelnemen aan het verkeer met de bromfiets (Figuur 6.3.4). Een kwart van deze groep (24%) vindt vijf tot zes glazen nog acceptabel. De overige acht procent is niet bewust bezig met het aantal glazen alcohol dat wordt geconsumeerd.

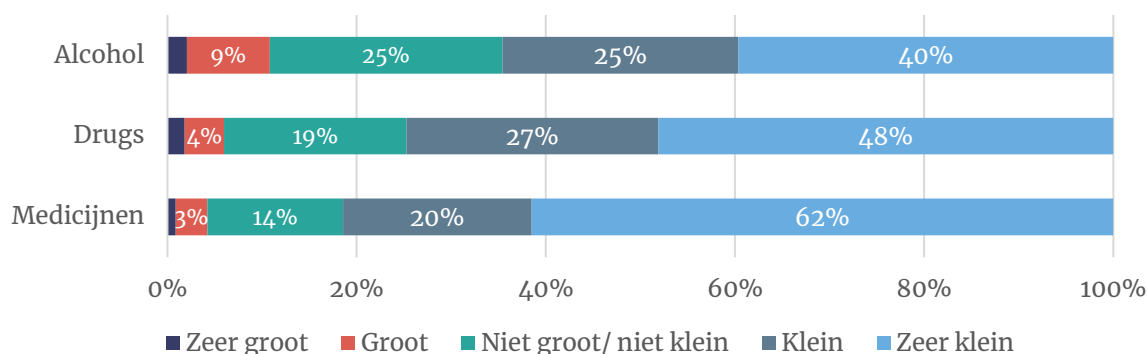
**Figuur 6.3.4 – Op het moment dat u meer heeft gedronken dan wettelijk is toegestaan, met hoeveel glazen alcohol op vindt u dat u nog kunt deelnemen aan het verkeer als scooter-/bromfiets-/snorfietsgebruiker? (n = 24)**



Antidepressiva is het meest gebruikte medicijn wanneer bromfietsgebruikers onder invloed van medicijnen deelnemen aan het verkeer. Drie op de tien nemen wel eens zware pijnstillers of antihistamine voor het rijden.

Bromfietsgebruikers schatten de kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol het grootst, al schat 65 procent die kans als (zeer) klein (Figuur 6.3.5). De kans om te worden gecontroleerd op het gebruik van medicijnen wordt door 82 procent als (zeer) klein geschat. Daarmee wordt deze kans kleiner geschat als de kans op controle van drugsgebruik, terwijl men vaker aangeeft medicijnen te gebruiken tijdens het rijden op de bromfiets.

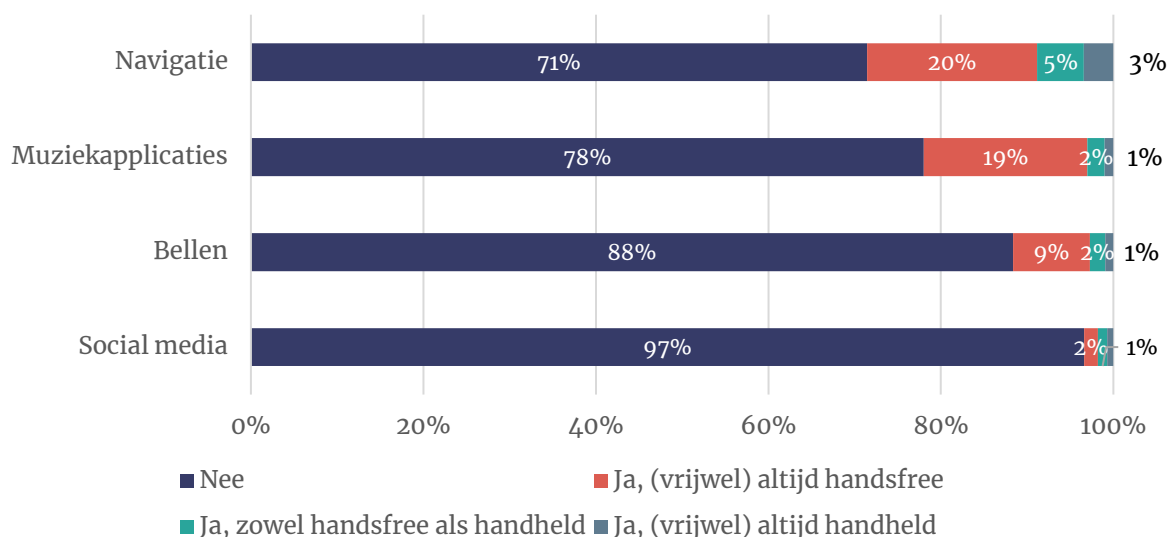
**Figuur 6.3.5 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed met de scooter/bromfiets/snorfiets? (n = 345)**



## 6.4 Telefoongebruik

Meer dan de helft van de bromfietsgebruikers geeft aan de telefoon niet te gebruiken voor bellen, sociale media, navigatie of muziekapplicaties tijdens het rijden (Figuur 6.4.1). Wanneer de telefoon wordt gebruikt, wordt de navigatie het vaakst gebruikt. Acht procent gebruikt (wel eens) de telefoon handheld om te navigeren. Drie procent doet dit (wel eens) voor muziekapplicaties, te bellen of om te kijken op sociale media.

**Figuur 6.4.1 – Gebruikt u de volgende applicaties wel eens op uw smartphone tijdens het rijden op de scooter-/bromfiets-/snorfiets? (n = 339)**



- De leeftijdsgroepen 40- tot 64-jarigen en 65+ gebruikt vaker niet de telefoon, achttien tot 39-jarigen gebruiken vaker de telefoon handsfree. Voor de applicatie bellen gebruikt bijvoorbeeld zeventien procent van de achttien tot 39-jarigen de telefoon handsfree, terwijl 95 procent van de 40- tot 64-jarigen en 99 procent van de 65-plussers de telefoon niet gebruikt.

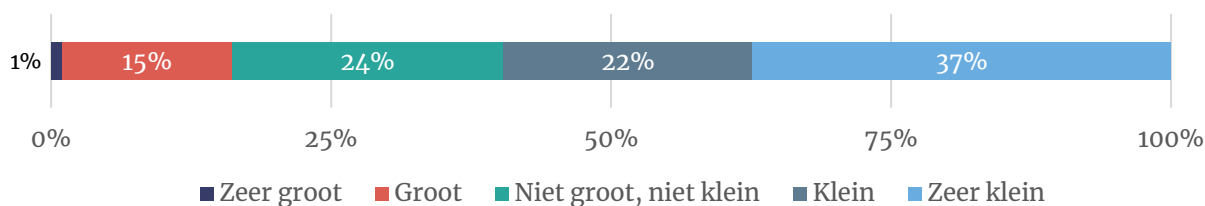
De meest genoemde reden waarom bromfietsgebruikers de telefoon in de hand bedienen is dat men anders de weg niet weet (72% noemt dit) (Figuur 6.4.2). De meest genoemde reden daarna is dat men nog snel een berichtje moet versturen (18%) en dat rijden met de telefoon in de hand niet gevaarlijk is (12%). De argumenten dat vrienden het ook doen of dat er nog werk af moet, worden niet genoemd.

**Figuur 6.4.2 – Wat is de voornaamste reden dat u tijdens het rijden op de scooter/bromfiets/snorfiets uw smartphone in uw hand (handheld) bedient? (n = 27)**



Zestien procent van de bromfietsgebruikers schat de kans om te worden gecontroleerd op het handheld gebruiken van een telefoon tijdens het rijden (zeer) groot (Figuur 6.4.3). Van de bromfietsgebruikers schatten zes op de tien (59%) de kans om te worden gecontroleerd als (zeer) klein.

**Figuur 6.4.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het handheld bedienen van een smartphone tijdens het rijden op de scooter/bromfiets/snorfiets? (n = 345)**



- Deze kans wordt door de groep achttien tot 39-jarigen vaker als groot ingeschat, andere leeftijdsgroepen schatten deze kans vaker als zeer klein. Zo schat 26 procent van de achttien tot 39-jarigen de kans groot tot zeer groot, tegenover negen procent van de 40- tot 64-jarigen en twee procent van de 65-plussers.

## 6.5 Conclusie

Van de inwoners van Zuid-Holland gebruikt tien procent de scooter, bromfiets of snorfiets met enige regelmaat. Dit wordt vooral voor recreatieve doeleinden gedaan. Men bezit voornamelijk voertuigen met een blauw kenteken.



Van de bromfietsgebruikers schat veertien procent de kans groot om te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid op een weg in een woongebied van een stad of een dorp. Voor doorgaande wegen is deze groep ongeveer even groot (12%), voor plattelandswegen geldt dat vijf procent de pakkans groot schat. Bromfietsgebruikers rijden het minst vaak te hard op een woonerf of op een weg in een woonwijk, acht procent rijdt hier gemiddeld genomen te hard. Bijna een vijfde van de bromfietsgebruikers rijdt te hard op plattelandswegen buiten het dorp (18%) of op vrijliggende fietspaden naast een weg buiten het dorp (17%).

De kans om te worden gepakt op het rijden onder invloed wordt door de meerderheid als klein geschat. De controle wordt het grootst geschat bij rijden onder invloed van alcohol (10% schat dit (zeer) groot), gevolgd door drugsgebruik (6% schat dit (zeer) groot) en medicijngebruik (4% schat dit (zeer) groot). Zeven procent van de bromfietsgebruikers rijdt wel eens onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, waarbij de meerderheid twee tot vier glazen als limiet hanteert. Er rijden meer bromfietzers onder invloed van medicijnen (5%) dan onder invloed van drugs (1%).

Van de bromfietsgebruikers schat zestien procent de kans (zeer) groot om te worden gecontroleerd op het handheld bedienen van de telefoon tijdens het rijden. Een ruime meerderheid zegt de telefoon niet te gebruiken tijdens het rijden, wanneer de telefoon wel wordt gebruikt is dit voornamelijk voor navigatie. Hierbij gebruikt acht procent de telefoon (wel eens) handheld voor dit doeleinden. De meest genoemde reden waarom men de telefoon handheld bedient tijdens het rijden is dat men anders de weg niet weet. Jongvolwassenen gebruiken doorgaans de telefoon vaker op de bromfiets, zowel handheld als handsfree.

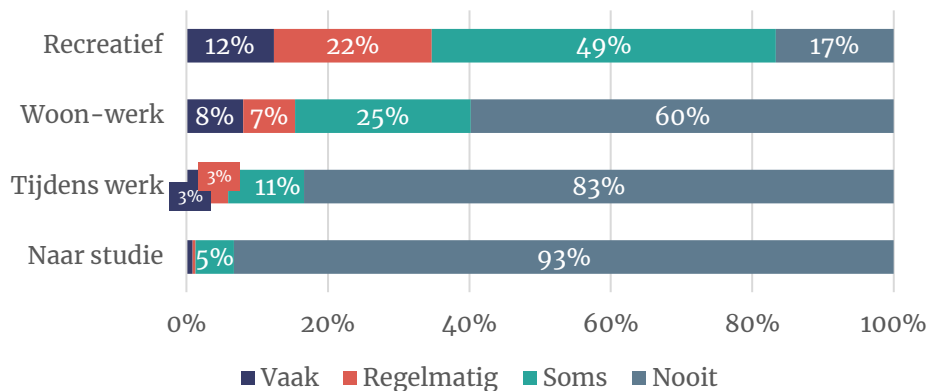
## 7 Motorrijders

In dit hoofdstuk wordt omschreven hoe de motorrijders in Zuid-Holland zich verhouden tot rijsnelheden, alcohol- drugs- en medicijngebruik en telefoongebruik. In totaal hebben 267 motorrijders de vragenlijst ingevuld. Het profiel van de motorrijder is te vinden in 'Bijlage 5 Profiel van de motorrijder'.

### 7.1 Gebruik

Van de inwoners uit Zuid-Holland gebruikt zeven procent de motor 'soms' tot 'vaak'. De motor wordt het vaakst gebruikt voor recreatieve doeleinden (Figuur 7.1.1). Ongeveer 40 procent van de motorrijders gebruikt de motor 'soms' tot 'vaak' in het woon-werk verkeer. Minder dan 80 procent van de motorrijders gebruikt de motor tijdens het werk of om naar studie te gaan.

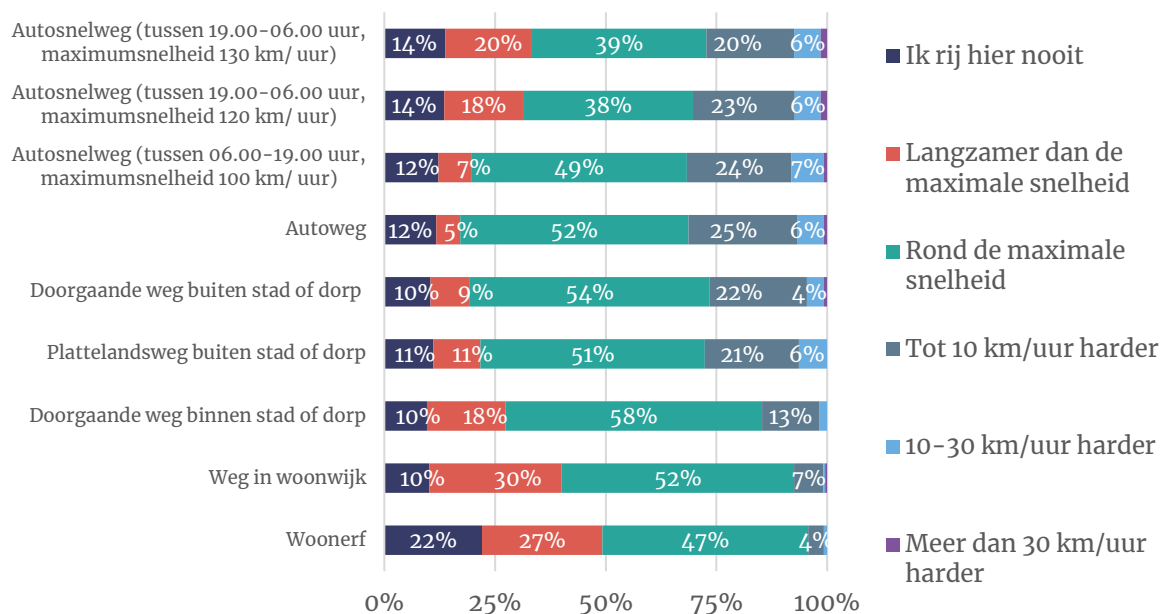
**Figuur 7.1.1 – Hoe vaak gebruikt u de motor in de volgende situatie? (n = 267)**



### 7.2 Rijsnelheden

Mensen met een motor rijden het vaakst te hard op autowegen en autosnelwegen wanneer de maximumsnelheid 100 kilometer per uur is tussen zes uur 's morgens en zeven uur 's avonds (Figuur 7.2.1). Motorrijders rijden op doorgaande wegen binnen en buiten dorpen of steden het meest rond de maximumsnelheid. Op een woonerf wordt het minst gereden, een op de vijf motorrijders (22%) geeft aan daar nooit te rijden.

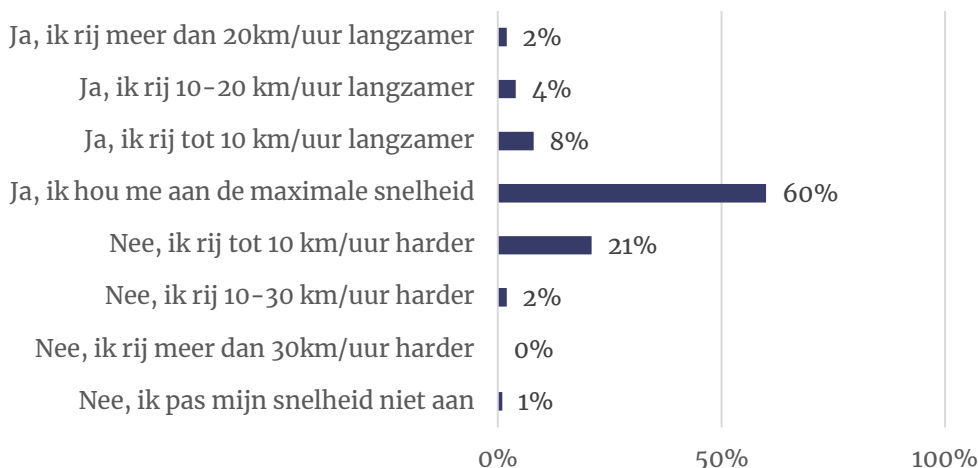
**Figuur 7.2.1 – Hoe hard rijdt u gemiddeld genomen op de volgende type wegen als het niet druk is en bij goed zicht? (n = 267)**



- Mannen rijden op doorgaande wegen en plattenlandswegen buiten de stad of het dorp vaker te hard dan vrouwen. Zo rijdt 30 procent van de mannen tien kilometer of meer per uur te hard op doorgaande wegen tegenover twaalf procent van de vrouwen.

Tijdens wegwerkzaamheden houden drie op de vijf motorrijders (60%) zich aan de maximale snelheid (Figuur 7.2.2). Een op de vijf (21 procent) geeft aan tot tien kilometer per uur harder te rijden. Er zijn ook motorrijders die langzamer gaan rijden, veertien procent geeft aan onder de maximale snelheid te rijden bij wegwerkzaamheden.

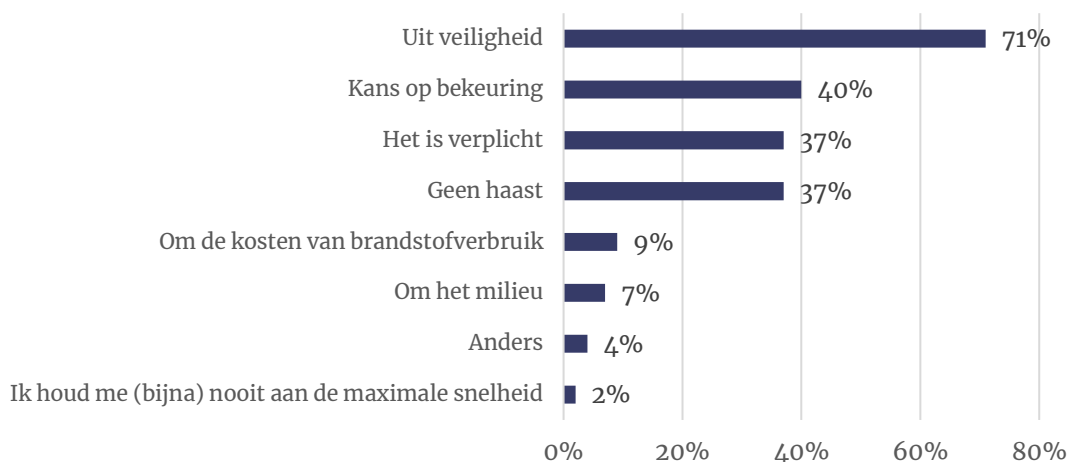
**Figuur 7.2.2 – Houdt u zich aan de maximale snelheid tijdens wegwerkzaamheden op de autosnelweg? (n = 229)**



- Vrouwen rijden vaker zachter dan de maximale snelheid dan mannen. Zo rijdt 27 procent van de vrouwen tot twintig kilometer per uur langzamer dan is toegestaan tegenover zeven procent van de mannen.

Wanneer motorrijders zich aan de maximale snelheid houden, doen zeven op de tien motorrijders (71%) dat uit veiligheid (Figuur 7.2.3). De meest genoemde reden daarna is de kans op bekeuring, vier op de tien motorrijders (40%) rijden daarom niet te hard. Een groep van twee procent houdt zich bijna nooit aan de maximale snelheid.

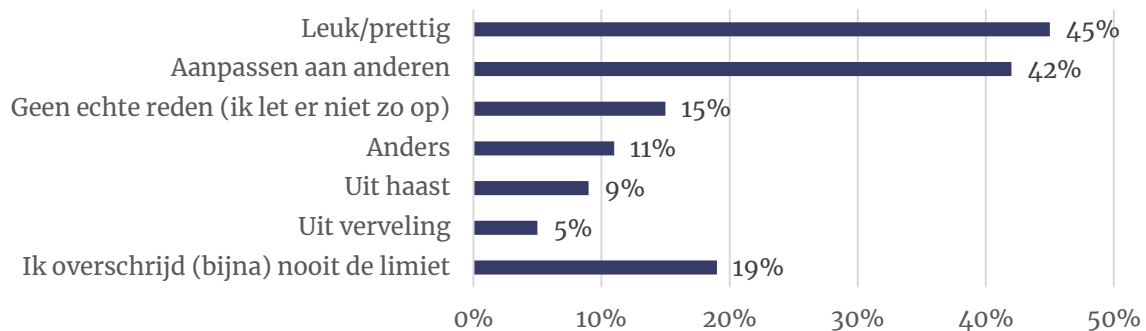
**Figuur 7.2.3 – Als u zich als motorrijder aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 267)**



- Vrouwen noemen vaker het argument dat het verplicht is (47% van de vrouwen noemt dit tegenover 33% van de mannen), mannen noemen vaker dat ze geen haast hebben (41% van de mannen noemt dit tegenover 26% van de vrouwen) of de kosten van brandstofverbruik (11% van de mannen noemt dit tegenover 3% van de vrouwen).
- Motorrijders tussen de achttien en 39 jaar geven vaker dan de andere leeftijdsgroepen het argument dat ze zich aan de officiële maximumsnelheid houden vanwege het milieu (14% tegenover 6% van de 40- tot 64-jarigen en 1% van de 65-plussers).

Als motorrijders zich niet aan de maximumsnelheid houden is dat meestal uit plezier (45%) of om zich aan te passen aan de andere weggebruikers (42%) (Figuur 7.2.4). Vijftien procent van de motorrijders heeft niet echt een reden waarom ze te hard rijden. Ongeveer een op de vijf motorrijders (19%) geeft aan bijna nooit de maximumsnelheid te overtreden.

**Figuur 7.2.4 – Als u als motorrijder sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doet u dat dan?** (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 267)

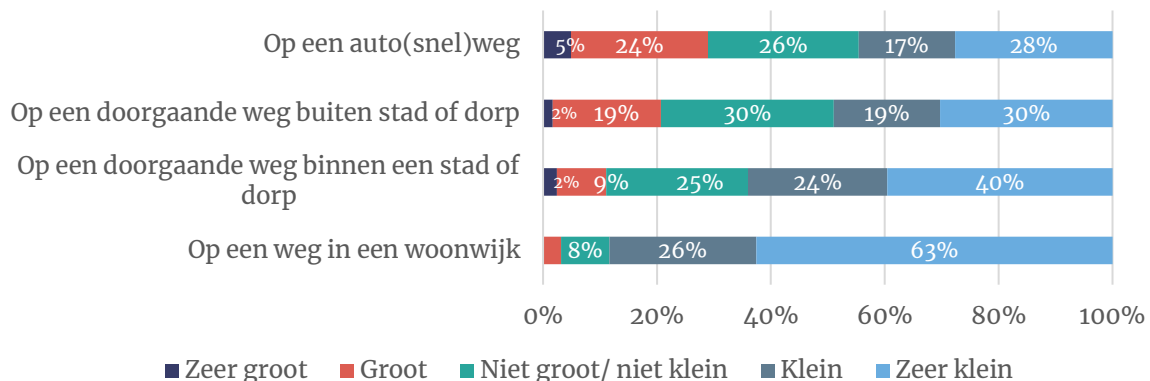


- Mannen rijden vaker te hard uit verveling dan vrouwen (7% van de mannen zegt dit tegenover 1% van de vrouwen).
- Motorrijders in de oudste leeftijdsgroep, de 65-plussers, geven vaker aan dat ze bijna nooit de limiet overschrijden (30% noemt dit tegenover 11% van de achttien tot 39-jarigen).

Motorrijders beoordelen hun eigen motorrijvaardigheid gemiddeld met een 7,4. Motorrijders beoordelen hun eigen rijvaardigheid hoger dan de motorrijvaardigheid van andere weggebruikers, deze krijgt gemiddeld een 6,8.

De kans om te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid acht men het grootst op autosnelwegen, drie op de tien motorrijders (29%) schatten die kans (zeer) groot (Figuur 7.2.5). De kans wordt het kleinst geschat op een weg in een woonwijk, bijna 90 procent schat daar de kans (zeer) klein. Ondanks dat de kans op een bekeuring in een woonwijk het kleinst wordt geschat, wordt er op dit type wegen het minst vaak te hard gereden.

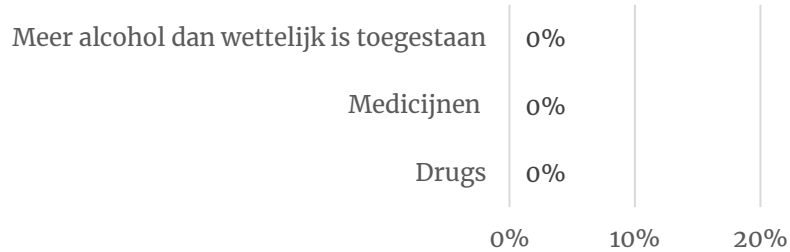
**Figuur 7.2.5 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid met de motor, in de volgende verkeerssituaties?** (n = 267)



### 7.3 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Slechts individuen geven aan deel te nemen aan het verkeer onder invloed van drugs, medicijnen of meer alcohol dan wettelijk is toegestaan (Figuur 7.3.1). Afgerond is dit nul procent van de motorrijdende groep. Hiermee zijn de motorrijders een unicum in dit onderzoek.

**Figuur 7.3.1 – Neemt u wel eens deel aan het verkeer met de motor onder invloed van ...? (n = 267)**



Driekwart van de motorrijders (78%) drinkt geen alcohol, of niet meer dan wettelijk is toegestaan, omdat ze rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vinden. De meest genoemde reden daarna, door een vijfde van de motorrijders (21%) genoemd, is dat men niet drinkt omdat het wettelijk niet is toegestaan. Het minst genoemde argument is dat men slaperig wordt van alcohol.

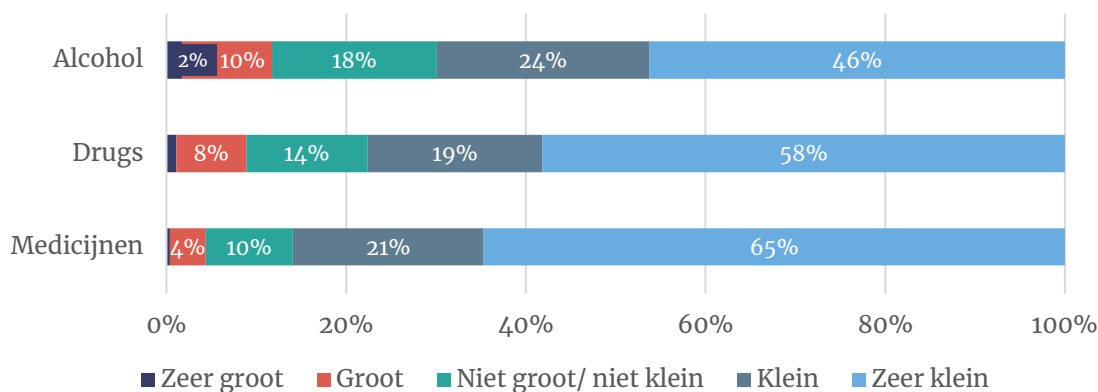
**Figuur 7.3.2 – Als u niets drinkt, of niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, omdat u nog moet motorrijden, waarom doet u dat dan? (n = 267)**





De kans om te worden gecontroleerd door de politie op het rijden onder invloed van alcohol wordt het grootst geschat onder motorrijders, twaalf procent schat die kans (zeer) groot (Figuur 7.3.3). De meerderheid van de mensen met een motor schat de kans (zeer) klein om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen. Een groep van 86 procent schat de kans (zeer) klein om te worden gecontroleerd op medicijngebruik tijdens het rijden.

**Figuur 7.3.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van ... met de motor? (n = 267)**

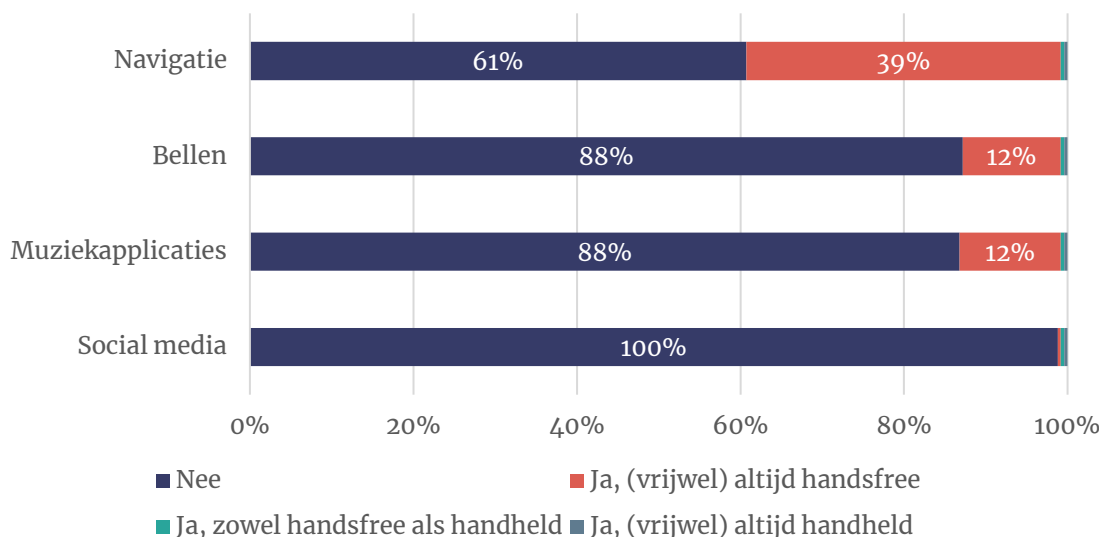


- Motorrijders tussen de achttien en 39 jaar schatten de kans groter in om gecontroleerd te worden op alcoholconsumptie en medicijngebruik dan 40- tot 64-jarige, en 65-plussers. Zo schat 21 procent van de achttien tot 39-jarigen de kans groot tot zeer groot om te worden gecontroleerd op alcohol tegenover acht procent van de 40- tot 64-jarigen en zes procent van de 65-plussers. De kans wordt bij medicijngebruik door dertien procent van de achttien tot 39-jarigen als groot of zeer groot geschat tegenover nul en één procent van de andere leeftijdsgroepen.
- Inwoners uit de regio Drechtsteden schatten de kans om te worden gecontroleerd op alcoholgebruik groter dan inwoners uit andere regio's. Zo wordt de kans op alcoholcontrole door 30 procent van de inwoners uit de regio Drechtsteden als groot tot zeer groot geschat.

## 7.4 Telefoongebruik

De meerderheid van de motorrijders gebruikt de telefoon niet tijdens het rijden voor navigatie, bellen, sociale media of muziekapplicaties (Figuur 7.4.1). De navigatie wordt het meest gebruikt, vier op de tien motorrijders (39%) gebruiken deze applicatie wel eens tijdens het rijden, maar alleen handsfree. Geen enkele applicatie wordt handheld gebruikt tijdens het rijden.

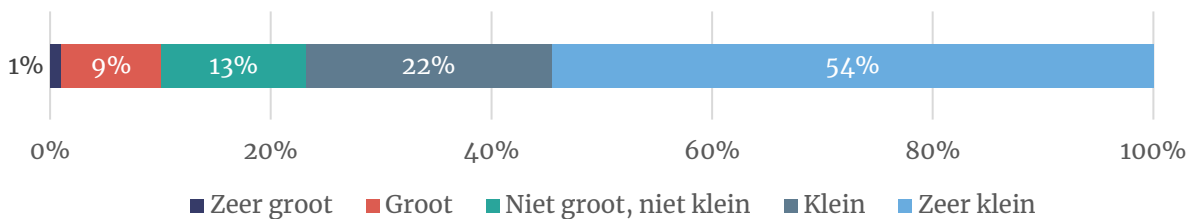
**Figuur 7.4.1 – Gebruikt u de volgende applicaties wel eens op uw smartphone tijdens het motorrijden? (n = 262)**



- Achttien tot 39-jarigen gebruiken vaker de telefoon handsfree tijdens het rijden voor muziekapplicaties en navigatie dan motorrijders boven de 40 jaar. Zo gebruikt zeventien procent van de achttien tot 39-jarigen de telefoon voor bellen tegenover dertien procent van de 40- tot 64-jarigen en twee procent van de 65-plussers. Voor navigatie is dit 52 procent van de achttien tot 39-jarigen tegenover 34 procent van de 40- tot 64-jarigen en achttien procent van de 65-plussers.

De kans om te worden gecontroleerd op het gebruiken van een telefoon tijdens het rijden wordt door 86 procent van de motorrijders als (zeer) klein geschat (Figuur 7.4.2). Tien procent acht de kans (zeer) groot, waarvan één procent de kans expliciet zeer groot schat.

**Figuur 7.4.2 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het handbedienen van een smartphone tijdens het motorrijden? (n = 267)**



- Motorrijders onder de 40 jaar schatten deze kans vaker groot in (24% schat dit groot tot zeer groot) dan de leeftijdsgroepen 40- tot 64-jarigen (5% schat dit groot tot zeer groot) en 65-plussers (4% schat dit groot tot zeer groot in).

## 7.5 Conclusie

De motor wordt door zeven procent van de inwoners van Zuid-Holland gebruikt, met name voor recreatieve doeleinden.

Motorrijders schatten de kans het grootst om te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid op een auto(snel)weg (29% schat dit (zeer) groot) en het kleinst op een weg in een woonwijk (3% schat dit (zeer) groot). Wanneer er te hard wordt gereden gebeurt dit echter zelden op een woonef of op een weg in een woonwijk, maar met name op autowegen en op autosnelwegen. Meer dan een kwart van de motorrijders (26% tot 31%) rijdt op autosnelwegen met verschillende maximumsnelheden te hard. Echter geeft ook 27 procent aan te hard te rijden op een plattelandsweg buiten het dorp. Motorrijders rijden met name te hard uit plezier. Een vijfde (19%) zegt de snelheidslimiet (bijna) nooit te overtreden. Mannen rijden vaker te hard dan vrouwen, dit verschil is gemiddeld vijftien procentpunten.

De kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol drugs of medicijnen wordt door motorrijders klein geschat. Hierbij wordt de kans op controle bij rijden onder invloed van alcohol het grootst geschat (12% schat dit (zeer) groot), gevolgd door drugsgebruik (9% schat dit (zeer) groot) en medicijngebruik (4% schat dit (zeer) groot). Motorrijders rijden zelden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen en zijn daarin een unicum.

De meerderheid van de motorrijders gebruikt de telefoon niet tijdens het rijden. De telefoon wordt door geen enkele motorrijder gebruikt voor sociale media. Wanneer de telefoon wel wordt gebruikt gebeurt dit handsfree, met name voor de navigatie. De telefoon wordt zelden door motorrijders handbediend gebruikt tijdens het rijden. De kans om te worden gecontroleerd op het handbedienen van de telefoon wordt door tien procent van de motorrijders als (zeer) groot geschat.

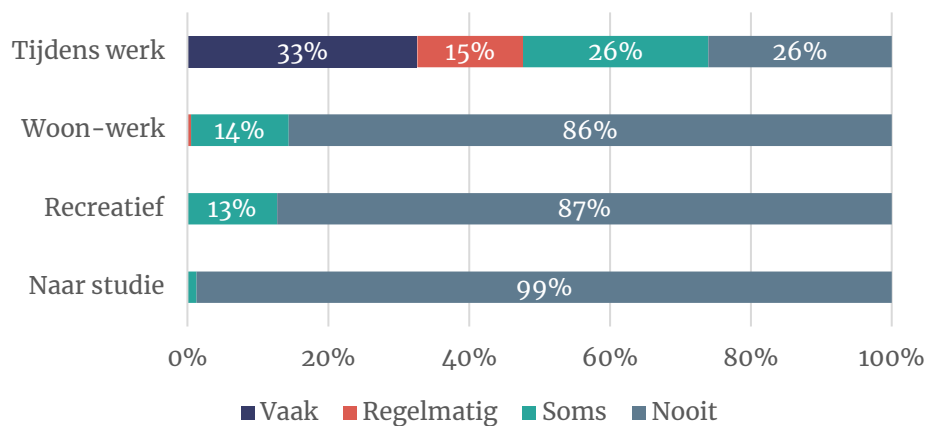
## 8 Vrachtwagenchauffeurs

In dit hoofdstuk wordt omschreven hoe de vrachtwagenchauffeurs in Zuid-Holland zich verhouden tot rijsnelheden, alcohol- drugs- en medicijngebruik en telefoongebruik. De respons van de vrachtwagenchauffeurs bedraagt 77, dit is te weinig respons om valide uitspraken te maken, de resultaten moeten dan ook als indicatief worden beschouwd. Het profiel van de chauffeur van de vrachtwagen is te vinden in 'Bijlage 6 Profiel van de vrachtwagenchauffeur'.

### 8.1 Gebruik

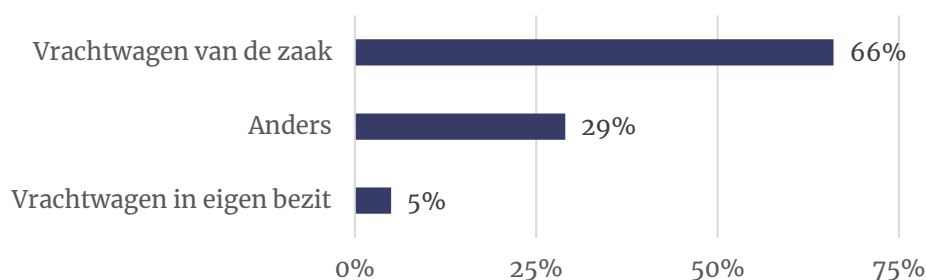
Van de inwoners van Zuid-Holland gebruikt twee procent 'soms' tot 'vaak' de vrachtwagen. Vrachtwagens worden het meest gebruikt tijdens het werk, driekwart van de vrachtwagenchauffeurs gebruikt de vrachtwagen 'soms' tot 'vaak' hiervoor (Figuur 8.1.1). De vrachtwagen wordt minder gebruikt voor woon-werk of recreatieve doeleinde, veertien procent en dertien procent gebruikt de vrachtwagen daar 'soms' voor.

**Figuur 8.1.1 – Hoe vaak gebruikt u de vrachtwagen in de volgende situaties? (n = 77)**



Twee derde van de vrachtwagenchauffeurs (66%) gebruikt een vrachtwagen van de zaak wanneer ze op de weg rijden (Figuur 8.1.2). Een vaak genoemde 'anders' vorm is dat chauffeurs een vrachtwagen huren of een grote camper rijden. Vijf procent van de vrachtwagenchauffeurs heeft een vrachtwagen in eigen bezit.

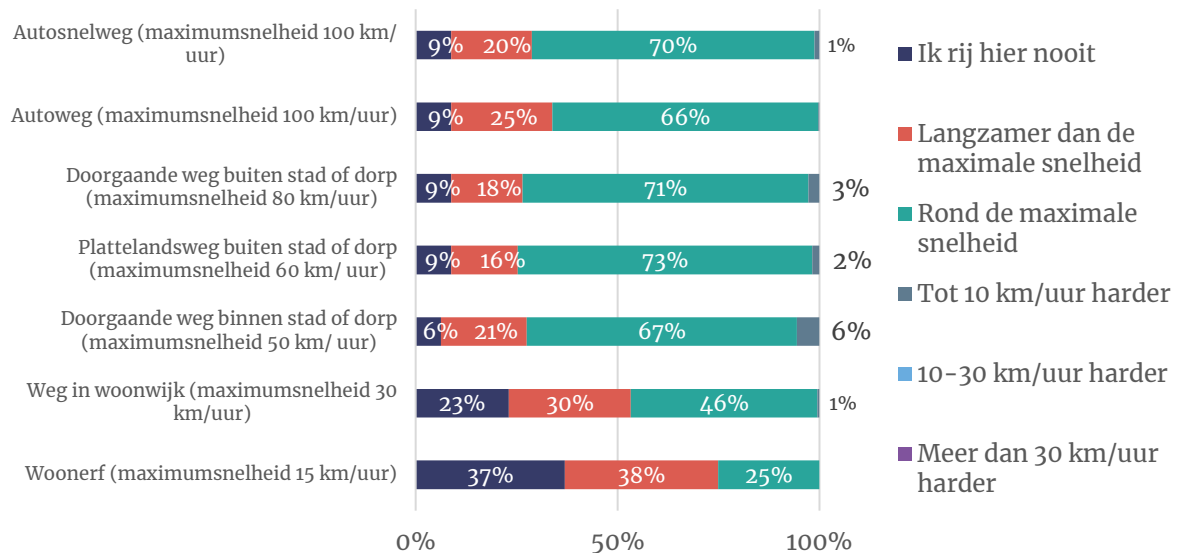
**Figuur 8.1.2 – In welke vorm maakt u gebruik van de vrachtwagen? (n = 77)**



## 8.2 Rijsnelheden

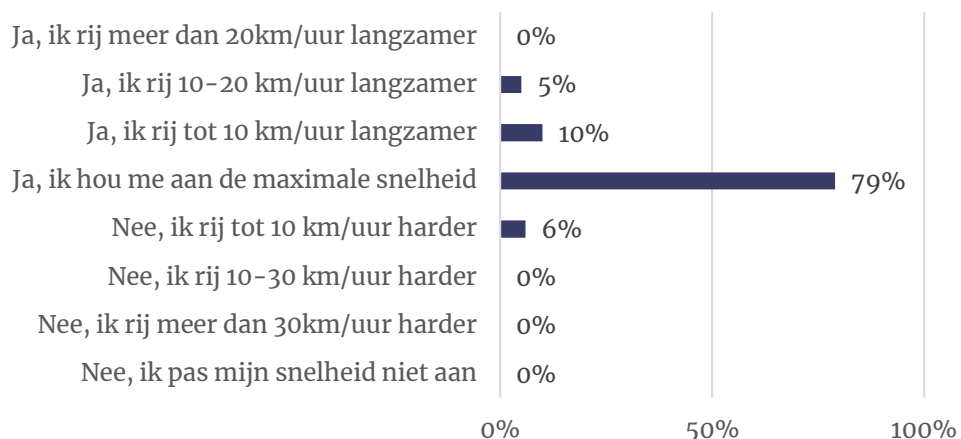
Vrachtwagenchauffeurs mogen met een vrachtwagen tot 100 kilometer per uur rijden. Chauffeurs rijden vrijwel niet te hard, met uitzondering op doorgaande wegen binnen een stad of dorp, waar zes procent aangeeft tot tien kilometer per uur te hard te rijden (Figuur 8.2.1). Meer dan de helft van de vrachtwagenchauffeurs rijdt rond de maximumsnelheid op alle type wegen, behalve op woonerven, daar rijdt de meerderheid zachter dan de maximumsnelheid. Op woonerven en door woonwijken wordt het minst gereden, 37 procent en 23 procent van de chauffeurs rijdt daar nooit.

**Figuur 8.2.1 – Hoe hard rijdt u gemiddeld genomen op de volgende typen wegen als het niet druk is en bij goed zicht? (n = 77)**



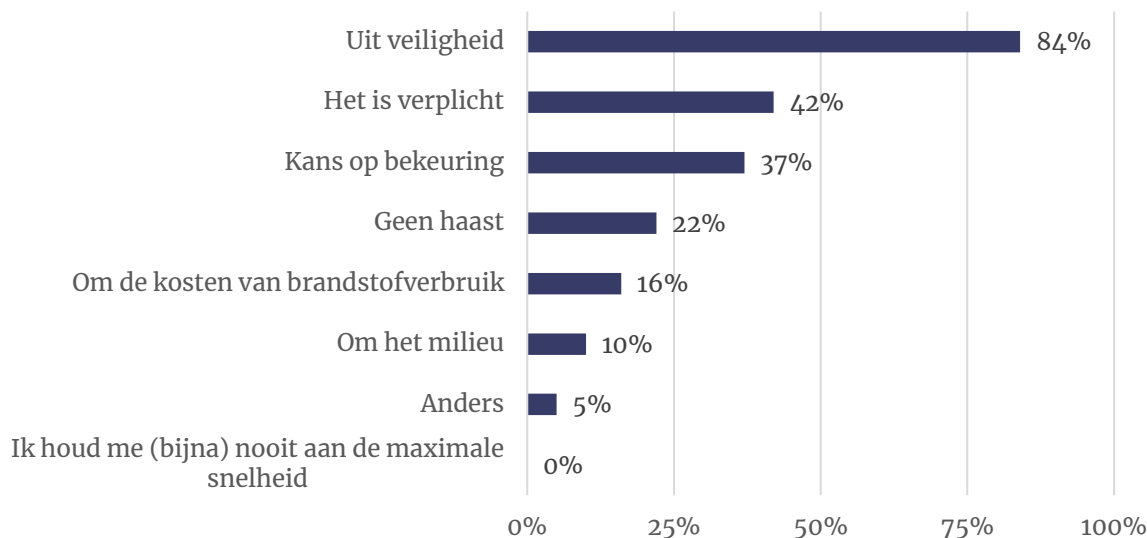
De meeste vrachtwagenchauffeurs (79%) houden zich aan de maximale snelheid wanneer er aan de weg gewerkt wordt (Figuur 8.2.2). De groep die langzamer rijdt tijdens wegwerkzaamheden is groter dan de groep die harder rijdt tijdens wegwerkzaamheden. Zo rijdt vijftien procent van de chauffeurs in die situatie tot twintig kilometer per uur zachter en rijdt zes procent van de chauffeurs tien kilometer per uur harder.

**Figuur 8.2.2 – Houdt u zich aan de maximale snelheid tijdens wegwerkzaamheden op de autosnelweg? (n = 70)**



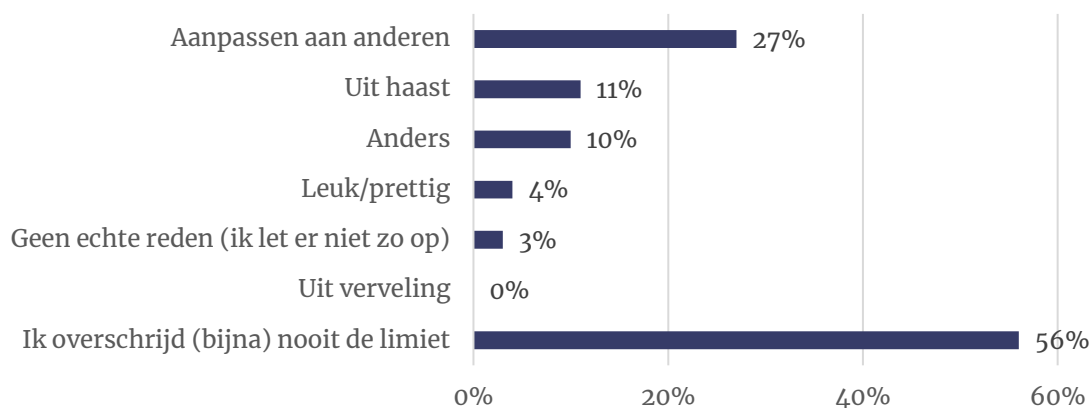
Veiligheid speelt een belangrijke rol voor veel chauffeurs die zich aan de maximumsnelheid houden, zo houdt 84 procent zich aan de snelheid uit veiligheid (Figuur 8.2.3). Andere argumenten zijn omdat het verplicht is (42% noemt dit) en de kans op bekeuring (37% noemt dit). Geen enkele chauffeur houdt zich (bijna) nooit aan de maximale snelheid.

**Figuur 8.2.3 – Als u zich als vrachtwagenchauffeur aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doet u dat dan?** (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 77)



Meer dan de helft van de vrachtwagenchauffeurs (56%) overschrijdt bijna nooit de maximale snelheid. Als chauffeurs dit wel doen, doen ze dit voornamelijk om zich aan te passen aan andere weggebruikers (27% noemt dit). Een op de tien chauffeurs (11%) rijdt wel eens te hard uit haast, minder dan vijf procent rijdt te hard uit plezier.

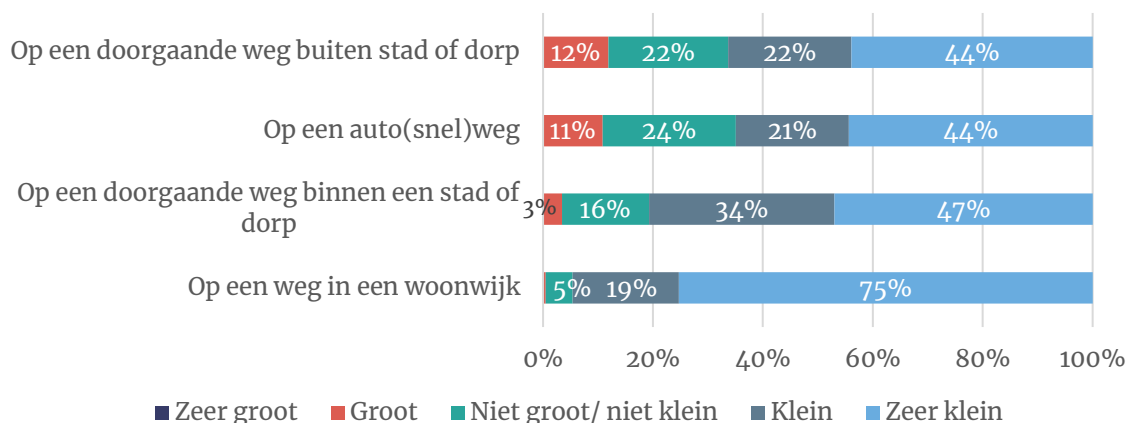
**Figuur 8.2.4 – Als u als vrachtwagenchauffeur sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doet u dat dan?** (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 77)



Chauffeurs van een vrachtwagen waarderen hun vrachtwagenrijvaardigheid gemiddeld met een 7,9. De vrachtwagenrijvaardigheid van andere vrachtwagenchauffeurs wordt gemiddeld beoordeeld met een 6,8.

Chauffeurs van de vrachtwagens schatten de kans het grootst om op een doorgaande weg buiten het dorp of de stad, of op een autosnelweg te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid (Figuur 8.2.5). Twaalf en elf procent van de chauffeurs acht de kans groot op deze wegen. De kansen worden kleiner geschat op doorgaande wegen binnen een stad of dorp of op een weg in een woonwijk. Op de laatstgenoemde weg schat 94 procent die kans (zeer) klein.

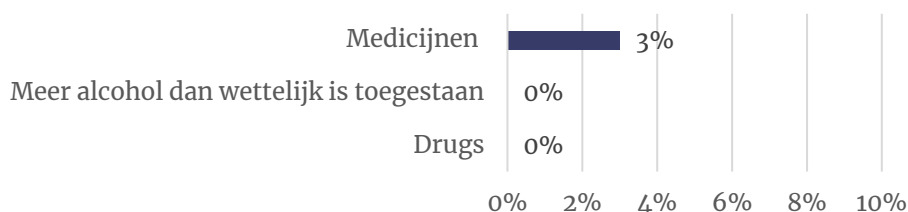
**Figuur 8.2.5 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid met de vrachtwagen, in de volgende verkeerssituaties? (n = 77)**



### 8.3 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Als vrachtwagenchauffeurs onder invloed deelnemen aan het verkeer, doen ze dit onder invloed van medicijnen (Figuur 8.3.1). Drie procent van de chauffeurs geeft aan wel eens te rijden onder invloed van medicijnen. Genoemde medicijnen die dan worden gebruikt zijn zware pijnstillers en antihistamine.

**Figuur 8.3.1 – Neemt u wel eens deel aan het verkeer met de vrachtwagen onder invloed van ...? (n = 77)**



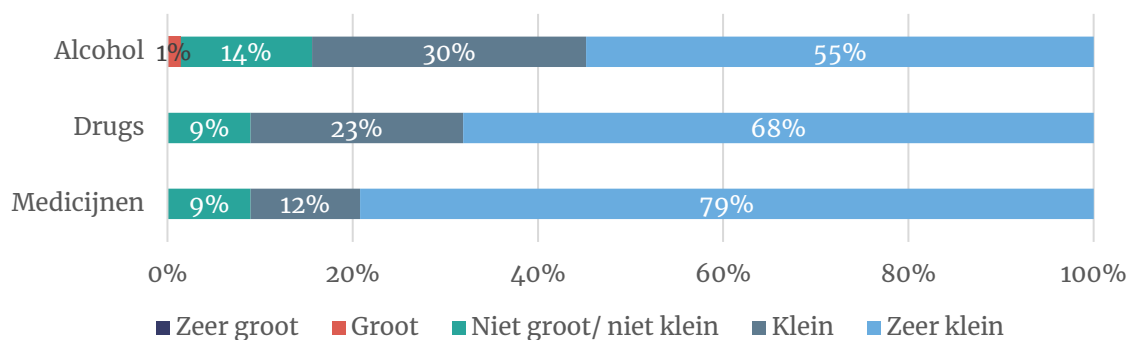
Chaufeurs nuttigen voornamelijk geen alcohol voor het rijden omdat ze het gevaarlijk vinden om onder invloed van alcohol te rijden, zeven op de tien chauffeurs (69%) noemen dit argument (Figuur 8.3.2). Bijna een kwart van de chauffeurs noemt dat ze geen alcohol nuttigen omdat dat wettelijk niet mag (23%) of omdat ze geen alcohol lusten of gebruiken (22%).

**Figuur 8.3.2 – Als u niets drinkt, of niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, omdat u nog moet rijden in de vrachtwagen, waarom doet u dat dan? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 77)**



Eén procent van de vrachtwagenchauffeurs schat de kans groot om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol (Figuur 8.3.3). Meer dan 80 procent van de chauffeurs schat de kans (zeer) klein om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, drugs of medicijnen.

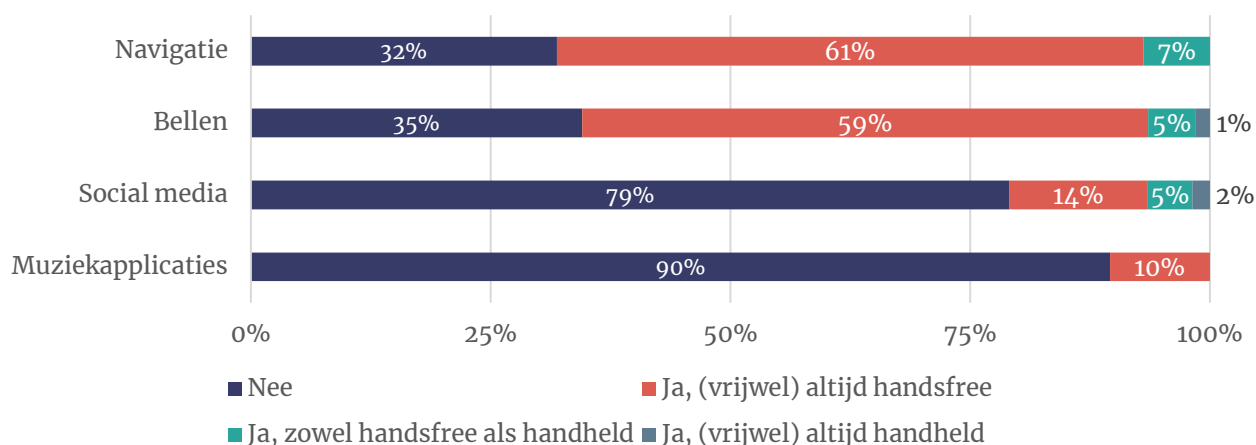
**Figuur 8.3.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed ... met de vrachtwagen? (n = 77)**



## 8.4 Telefoongebruik

Chauffeurs van een vrachtwagen gebruiken geregeld de telefoon tijdens het rijden, al is dit voornamelijk handsfree (Figuur 8.4.1). De navigatie wordt door zeven op de tien chauffeurs (68%) gebruikt, daarvan gebruikt zeven procent de navigatie wel eens handheld. Zes en zeven procent van de chauffeurs gebruikt de telefoon tijdens het bellen of het bekijken van sociale media (wel eens) handheld.

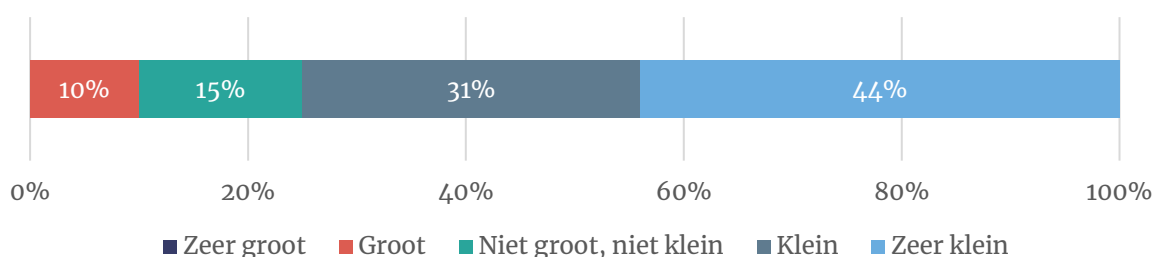
**Figuur 8.4.1 – Gebruikt u de volgende applicaties wel eens op uw smartphone tijdens het rijden in een vrachtwagen? (n = 73)**



Als de telefoon handheld wordt gebruikt, gebeurt dit voornamelijk omdat het een gewoonte is.

Vrachtwagenchauffeurs schatten de kans niet groot om te worden gecontroleerd op het handheld gebruiken van de telefoon tijdens het rijden. Een op de tien chauffeurs (10%) schat de kans groot tegenover driekwart van de chauffeurs (75%) die de kans (zeer) klein acht (Figuur 8.4.).

**Figuur 8.4.2 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het handheld bedienen van een smartphone tijdens het rijden in een vrachtwagen? (n = 77)**



## 8.5 Conclusie

Twee procent van de inwoners van Zuid-Holland gebruikt de vrachtwagen wel eens. De vrachtwagen wordt voornamelijk tijdens werk gebruikt. De meeste chauffeurs (66%) gebruiken een vrachtwagen van de zaak.

De kans om te worden gecontroleerd op het overtreden van de maximumsnelheid wordt door een ruime meerderheid van de vrachtwagenchauffeurs als klein geschat. Twaalf procent schat de kans (zeer) groot op doorgaande wegen buiten stad of dorp, elf procent schat dit op autosnelwegen. Op doorgaande wegen binnen het dorp of op een weg in een woonwijk wordt die kans zelden groot geschat. Desondanks rijden vrachtwagenchauffeurs zelden te hard, wanneer dit wel gebeurt is dit tot tien kilometer per uur te hard en op doorgaande wegen binnen een stad of dorp (6% rijdt hier gemiddeld genomen te hard). Ook tijdens wegwerkzaamheden houdt de ruime meerderheid zich aan de maximale snelheid, zes procent rijdt tot tien kilometer per uur te hard. Chauffeurs houden zich met name aan de maximumsnelheid uit veiligheidsovertuigingen.



Vrachtwagenchauffeurs schatten de kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed zeer klein in. Eén procent van de chauffeurs schat deze kans groot voor alcoholconsumptie tegenover 85 procent die de kans (zeer) klein schat. Voor drugsgebruik en medicijngebruik schat geen chauffeur die kans groot en schat meer dan 90 procent die kans (zeer) klein.

Vrachtwagenchauffeurs rijden echter niet onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan of drugs en ze rijden zelden (3% wel eens) onder invloed van medicijnen.



De telefoon wordt tijdens het rijden geregeld gebruikt voor navigatie of om te bellen, al gebeurt dit voornamelijk handfree. Een vergelijkbare groep van zes à zeven procent van de chauffeurs gebruikt de telefoon (wel eens) handheld voor navigatie, om te bellen of voor sociale media. Chauffeurs schatten de kans om te worden gecontroleerd op het handheld bedienen van de telefoon tijdens het rijden niet groot, tien procent schat deze kans groot tegenover 75% die deze kans (zeer) klein schat.

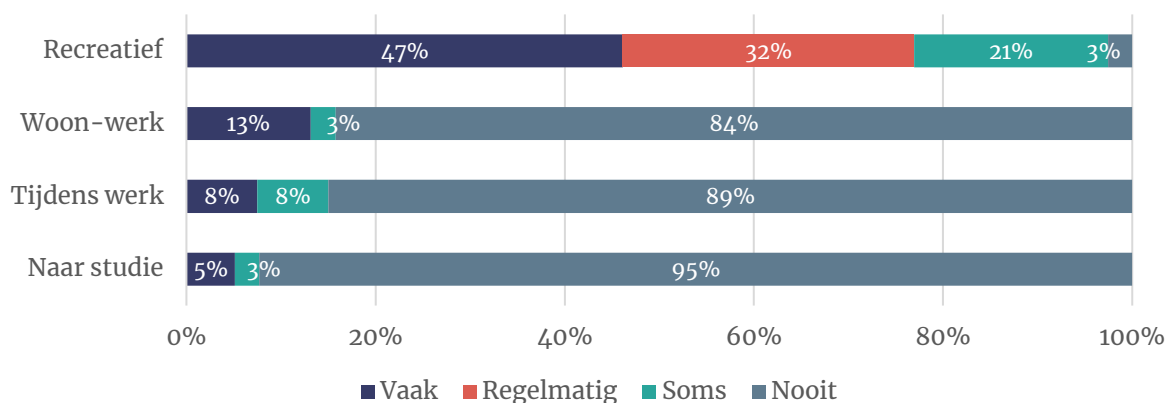
## 9 Scootmobielbestuurders

De scootmobielgebruikers staan centraal in dit hoofdstuk. Naast snelheid, alcohol-, drugs-, medicijngebruik en telefoongebruik komt ook verlichting aan bod. De respons voor scootmobielgebruikers bedraagt 47, dit is te weinig respons om valide uitspraken te maken, de resultaten moeten dan ook als indicatief worden beschouwd. Het profiel van deze weggebruiker is te vinden in 'Bijlage 7 Profiel van de scootmobielgebruiker'.

### 9.1 Gebruik

De scootmobiel wordt door twee procent van de bevolking van Zuid-Holland 'soms' tot 'vaak' gebruikt. Dit gebeurt meestal voor recreatieve doeleinden, bijna de helft van de gebruikers (47%) doet dit 'vaak' (Figuur 9.1.1). In overige situaties wordt de scootmobiel een stuk minder gebruikt, meer dan 80 procent van de scootmobielgebruikers gebruikt de scootmobiel 'nooit' voor doeleinden als woon-werk verkeer, tijdens werk of naar de studie. Vijf procent van de gebruikers gaat 'vaak' naar de studie met de scootmobiel.

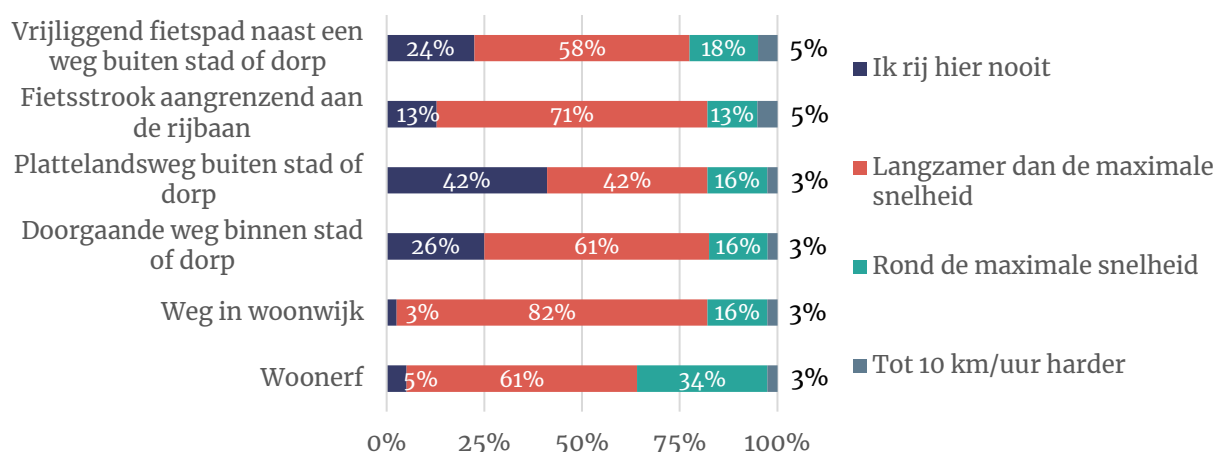
**Figuur 9.1.1 – Hoe vaak gebruikt u de scootmobiel in de volgende situaties? (n = 47)**



### 9.2 Rijsnelheden

De meerderheid van de scootmobielgebruikers rijdt langzamer dan de maximumsnelheid (Figuur 9.2.1). Ongeveer vijf procent van de scootmobielgebruikers rijdt harder dan de toegestane snelheid, afhankelijk van het type weg. Vier op de tien gebruikers (42%) rijden vrijwel nooit op plattelandswegen buiten het dorp of de stad, een kwart (24%) rijdt nooit op een vrijliggend fietspad naast een weg.

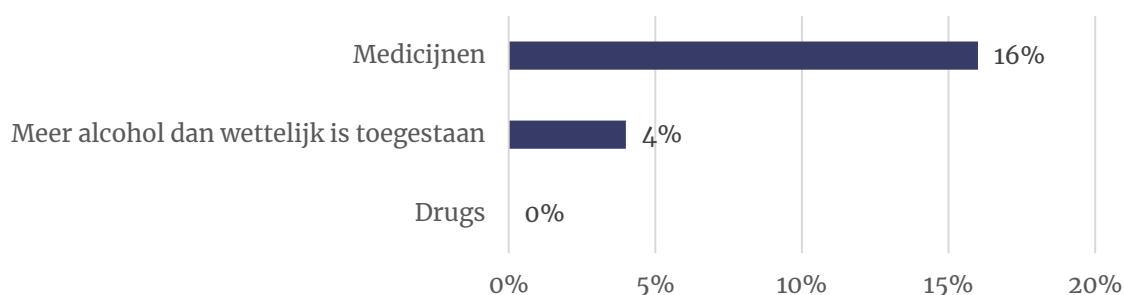
**Figuur 9.2.1 – Hoe hard rijdt u gemiddeld genomen op de volgende typen wegen als het niet druk is en bij goed zicht? (n = 47)**



### 9.3 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

Scootmobielgebruikers nemen niet onder invloed van drugs deel aan het verkeer (Figuur 9.3.1). De groep die onder invloed deelneemt aan het verkeer is het grootst in medicijngebruik, zestien procent doet dit wel eens. Vier procent neemt wel eens deel aan het verkeer met de scootmobiel onder invloed van meer alcohol dan wettelijk is toegestaan. Dit doen ze voornamelijk omdat het de rijvaardigheid niet beïnvloedt. Ze zijn daarbij niet bewust bezig met het aantal glazen alcohol wat wordt geconsumeerd.

**Figuur 9.3.1 – Neemt u wel eens deel aan het verkeer met de scootmobiel onder invloed van ...? (n = 47)**



De helft van de scootmobielgebruikers (47%) nuttigt geen alcohol voor het rijden omdat men geen alcohol lust of gebruikt (Figuur 9.3.2). Het meest genoemde argument daarna is dat men onder invloed van alcohol rijden gevaarlijk vindt (37% noemt dit). Opvallend is dat het argument betreft wettelijke bepalingen of de kans op een bekeuring weinig bijval krijgt in vergelijking met andere voertuigen.

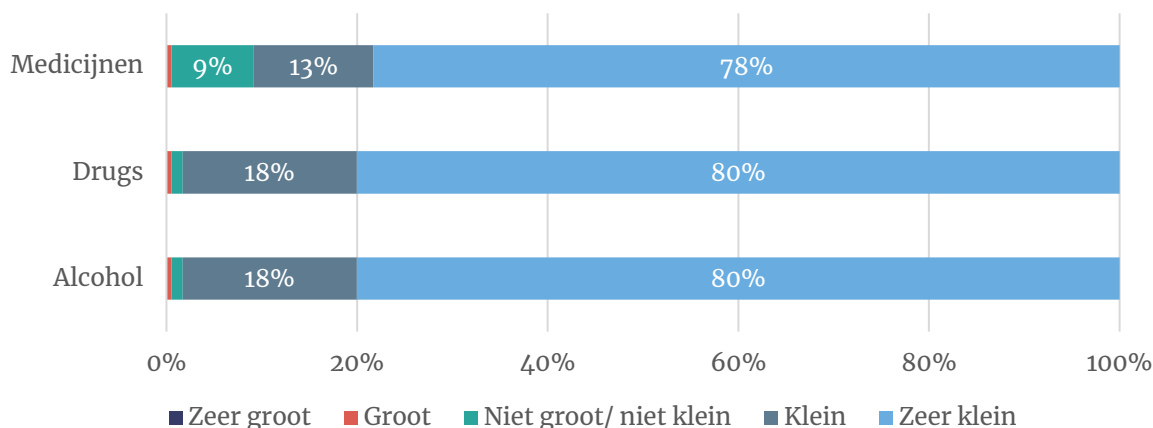
**Figuur 9.3.2 – Als u niets drinkt, of niet meer alcohol dan wettelijk is toegestaan, omdat u nog moet deelnemen aan het verkeer met de scootmobiel, waarom doet u dat dan? (n = 47)**



Zoals eerder aangetoond zijn medicijnen de meest gebruikte middelen voordat iemand gaat rijden op een scootmobiel. Van de medicijngebruikers slijkt de meerderheid zware pijnstillers. Wanneer men medicijnen nuttigt voordat men gaat rijden op een scootmobiel is dat voornamelijk omdat ze vinden dat het de rijvaardigheid niet beïnvloedt.

Scootmobielgebruikers schatten de kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen niet groot (Figuur 9.3.). Geen enkele gebruiker acht de kans zeer groot en een enkeling schat de kans groot. In medicijngebruik is de groep die de kans niet groot maar ook niet klein schat het grootst (9%). Van de scootmobielgebruikers schat 98 procent de kans om te worden gecontroleerd op drugs of alcohol gebruik (zeer) klein.

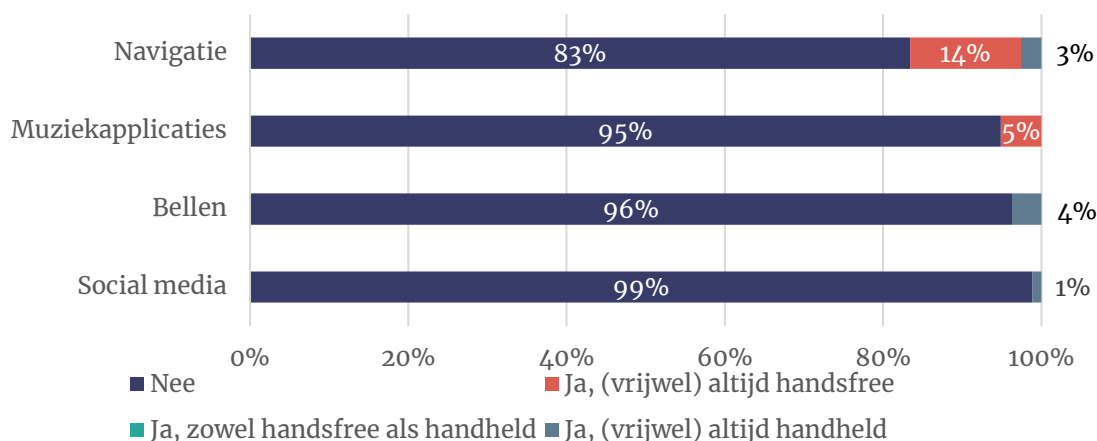
**Figuur 9.3.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed met de scootmobiel? (n = 47)**



## 9.4 Telefoongebruik

Meer dan 80 procent van de scootmobielgebruikers gebruikt de telefoon niet tijdens het rijden voor navigatie, muziekapplicaties, bellen of om te kijken op sociale media (Figuur 9.4.1). De navigatie is de meest gebruikte applicatie tijdens het rijden, zeventien procent gebruikt deze app wel eens, waarbij drie procent dit vrijwel altijd handhield doet. De groep die handhield belt is van vergelijkbare grootte (4%). Vijf procent van de scootmobielgebruikers speelt muziek af tijdens het rijden, deze applicatie wordt handsfree gebruikt.

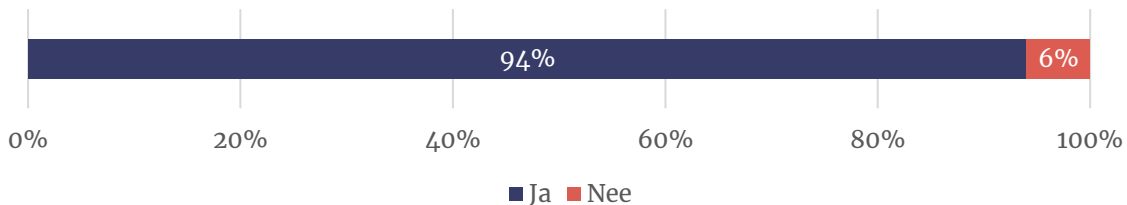
**Figuur 9.4.1 – Gebruikt u de volgende applicaties wel eens op uw smartphone tijdens het rijden met een scootmobiel? (n = 44)**



## 9.5 Verlichting

Een ruime meerderheid van de scootmobielgebruikers (96%) heeft werkende verlichting op de scootmobiel (Figuur 9.5.1). Zes procent heeft geen werkende verlichting. Degene die geen verlichting hebben geven daarvoor als reden dat ze een type scootmobiel hebben dat alleen op het trottoir rijdt, waarbij geen verlichting op het apparaat is bevestigd. Een ander genoemd argument is dat in het donker niet wordt gereden met de scootmobiel.

**Figuur 9.5.1 – Heeft u volledig werkende verlichting op uw scootmobiel (waarbij zowel voor- als achterlicht werkt)? (n = 47)**



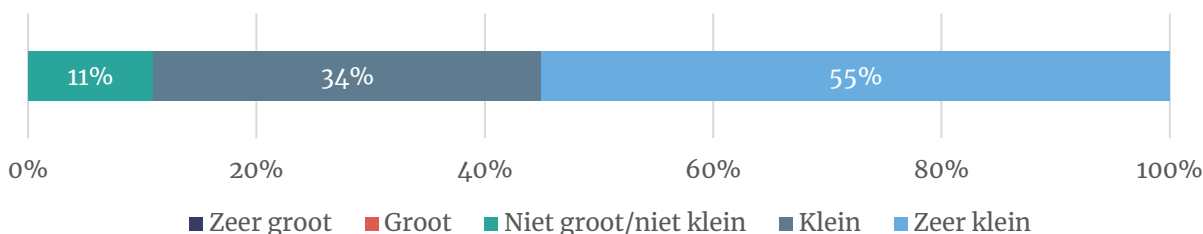
Degene die gebruikmaken van verlichting willen gezien worden door andere weggebruikers, twee derde van de scootmobielgebruikers (63%) noemt dit argument (Figuur 9.5.2). Andere genoemde argumenten zijn dat het uit gewoonte is of omdat de omgeving het belangrijk vindt om verlichting te gebruiken. De kans op een bekeuring wordt niet als argument gegeven.

**Figuur 9.5.2 – Wat is voor u de belangrijkste reden om gebruik te maken van verlichting op uw scootmobiel? (n = 43)**



Net als bij de geschatte pakkans op rijden onder invloed, schatten scootmobielgebruikers de kans om te worden gecontroleerd op het rijden zonder verlichting niet groot. Negen van de tien gebruikers (89%) schatten de kans (zeer) klein, waarbij 55 procent de kans zeer klein schat.

**Figuur 9.5.3 – Hoe groot denkt u dat de kans is om in 2021 door de politie te worden gecontroleerd op het rijden zonder verlichting op de scootmobiel? (n = 47)**



## 9.6 Conclusie

De scootmobiel wordt door twee procent van de bevolking van Zuid-Holland met enige regelmaat gebruikt. Dit gebeurt meestal voor recreatieve doeleinde, bijna de helft (47%) gebruikt de scootmobiel daar vaak voor.

Een kleine groep scootmobielgebruikers geeft aan wel eens te hard te rijden. Dit gebeurt op verschillende type wegen tot tien kilometer per uur te hard. Meer dan de helft rijdt langzamer dan de maximale snelheid, in een woonwijk is dit zelfs 82 procent. Vier op de tien scootmobielgebruikers (42%) rijden nooit op een plattelandsweg buiten het dorp of de stad.

Scootmobielgebruikers schatten zelden de kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van medicijnen, drugs of alcohol als (zeer) groot. Bijna 100 procent schat deze kans (zeer) klein voor alcoholconsumptie en drugsgebruik, voor medicijngebruik is dit 91 procent. Als scootmobielgebruikers rijden onder invloed, dan gebeurt dit met name onder invloed van medicijnen (16% doet dit wel eens). Vier procent rijdt wel eens met meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan.

De telefoon wordt weinig gebruikt tijdens het besturen van een scootmobiel. Meer dan 80 procent gebruikt de telefoon niet. Als de telefoon wordt gebruikt dan is dit met name voor navigatie. Vier procent van de scootmobielgebruikers belt wel eens tijdens het rijden, dit gebeurt vrijwel altijd handheld.

De kans om te worden gecontroleerd op het rijden zonder verlichting wordt ook als klein geschat. Geen scootmobielgebruiker schat de kans groot, 89 procent schat de kans (zeer) klein. Desondanks heeft een ruime meerderheid van de gebruikers (94%) werkende verlichting, zowel voor- als achter.

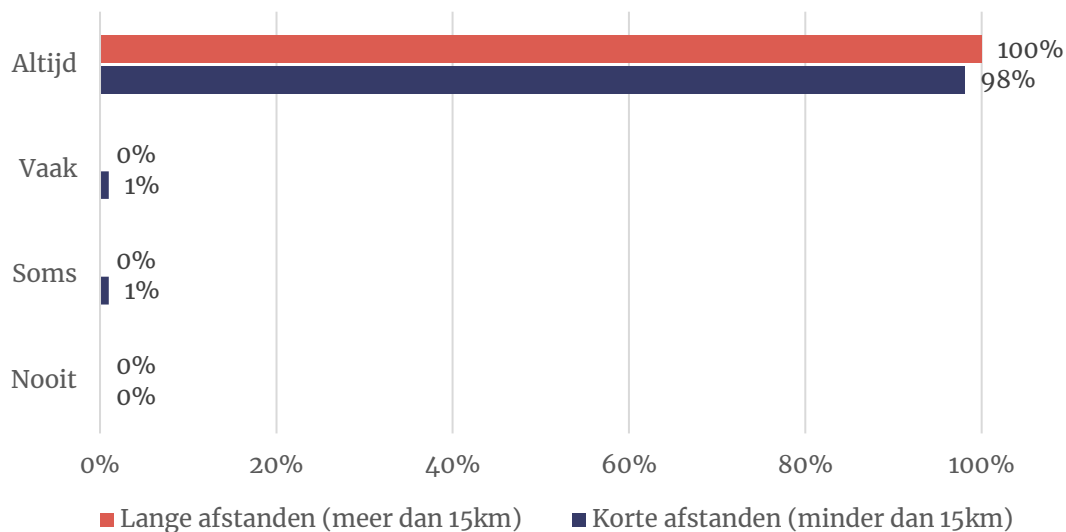
# 10 Gordelgebruik

In dit hoofdstuk wordt besproken in hoeverre de gordel wordt gedragen door de bestuurder en passagier van een auto.

## 10.1 Gordelgebruik bestuurder en passagier

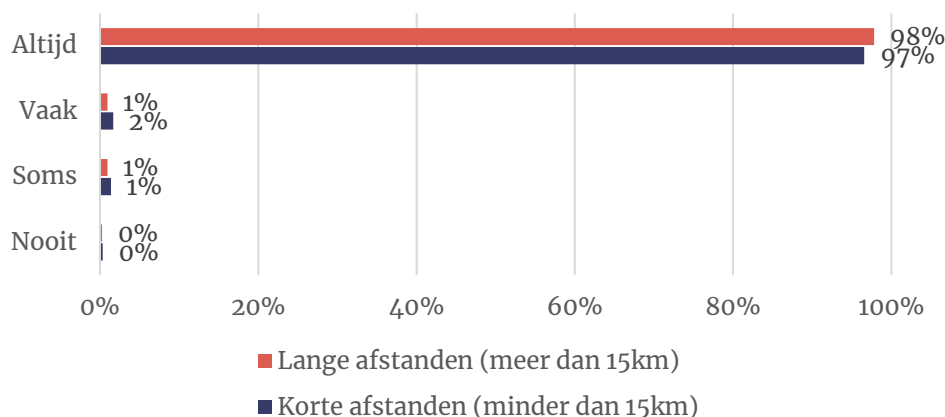
Tien procent van de respondenten is nooit een bestuurder van een auto. Van de respondenten die wel eens een bestuurder van een auto is, draagt iedereen (100%) altijd een gordel als bestuurder bij het rijden van lange afstanden (meer dan 15km). Bij het rijden van korte afstanden (minder dan 15km) heeft 98 procent altijd een gordel om als bestuurder van een auto. Hierbij geeft een procent aan soms en vaak de gordel te gebruiken, maar de overige bestuurders dragen altijd een gordel.

**Figuur 10.1.1 – Gordelgebruik bestuurders.** (n = 5.119)



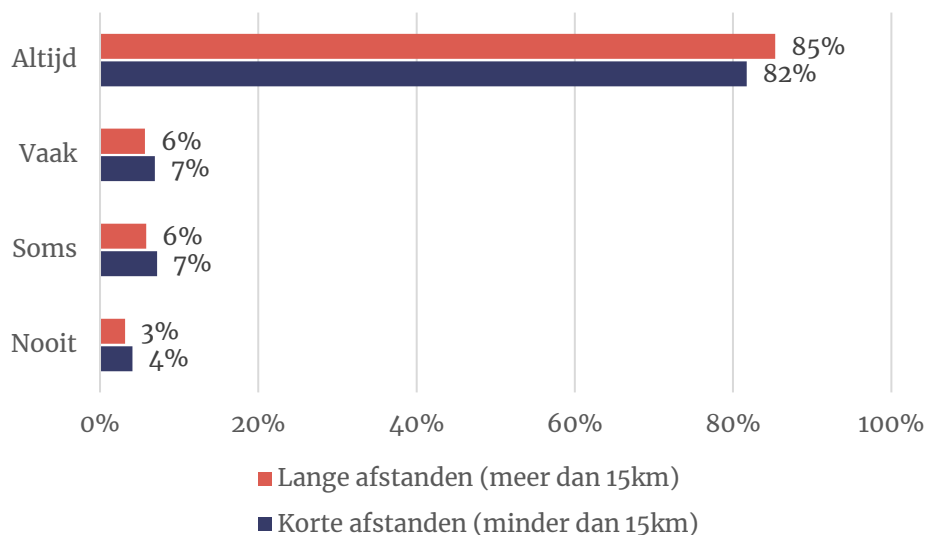
Twee procent van de respondenten zit nooit voorin de auto als passagier. Van de respondenten die als passagiers voorin de auto plaats nemen hebben ruim negen op de tien altijd een gordel om, (Figuur 10.1.2). Bij de korte afstanden is dat 97 procent en bij de lange afstanden is dat 98 procent. Bij de passagiers die voorin zitten en de gordel vaak om doen gebeurt dit twee procent bij korte afstanden en een procent bij lange afstanden. Eén procent doet zowel bij lange- als bij korte afstanden soms de gordel om als passagier die voorin de auto plaats neemt.

**Figuur 10.1.2 – Gordelgebruik passagiers voorin de auto.** (n = 5.119)



Zeven procent van de respondenten neemt nooit plaats als passagier achter in de auto. Van de respondenten die wel achter in de auto plaatsnemen als passagier is in Figuur 10.1.3 te zien dat ruim acht op de tien aangeven dat er altijd een gordel gedragen wordt. Dit geldt zowel voor de korte afstanden (82%) als voor de lange afstanden (85%).

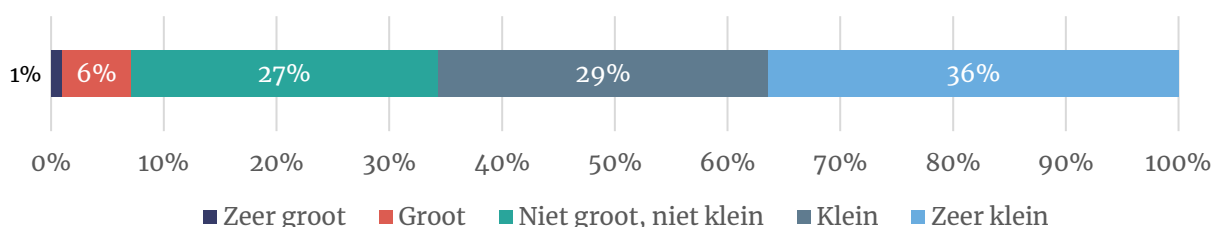
**Figuur 10.1.3 – Gordelgebruik passagiers achter in de auto. (n = 5.119)**



## 10.2 Pakkans niet dragen gordel

De kans dat er door de politie gecontroleerd wordt in 2021 op het dragen van een gordel wordt door ruim een op de drie (36%) gezien als zeer klein (Figuur 10.2.1). Drie op de tien zien het als een kleine kans (29%) en nog ruim een kwart (27%) schat de kans in als niet groot, niet klein.

**Figuur 10.2.1 – Pakkans niet dragen gordel. (n = 5.119)**



- Mannen schatten de pakkans op het dragen van een gordel kleiner in dan vrouwen. Eenendertig procent van de mannen schat de kans klein in, terwijl 28 procent van de vrouwen de kans klein inschat. Daarentegen schat zeven procent van de vrouwen de pakkans als groot, terwijl vijf procent van de mannen de pakkans als groot inschat.
- De leeftijdscategorieën 40-64 jaar (40%) en 65+ (40%) schatten de kans zeer kleiner in dan de leeftijdscategorie 18-39 jaar (28%). Daarentegen schatten de achttien tot 39-jarigen (2%) en de 40- tot 64-jarigen (1%) de kans als zeer groot in, terwijl nul procent van de 65-plussers die kans zeer groot inschat.



## 10.3 Conclusie



De bestuurders van een auto dragen bijna allemaal altijd een gordel als ze autorijden. Hierbij maakt het niet uit of er een korte of lange afstand gereden wordt. Ook de passagier die voorin de auto plaatsneemt draagt bijna altijd de autogordel. Hierbij maakt de lengte van de reis niet veel verschil. Bij kortere afstanden wordt het dragen van een autogordel iets vaker achterwege gelaten. Daarentegen is de passagier die achter in de auto plaatsneemt minder consequent met het dragen van de gordel. Het overgrote deel van de passagiers die achterin plaatsnemen draagt altijd een gordel, maar het dragen van een autogordel is wisselvalliger. Hierbij is afstand wel een bepalende factor.

De inschatting van de pakkans op het niet dragen van een gordel kan (indirect) invloed hebben op het daadwerkelijk dragen van de autogordel. De pakkans op het niet dragen van een autogordel wordt door ruim de helft van de respondenten (65%) als (zeer) klein ervaren. Aangezien de politie meer zicht heeft op het gordelgebruik voor in de auto kan dat duiden op een hoger percentage gebruik van een autogordel, dan achter in de auto.

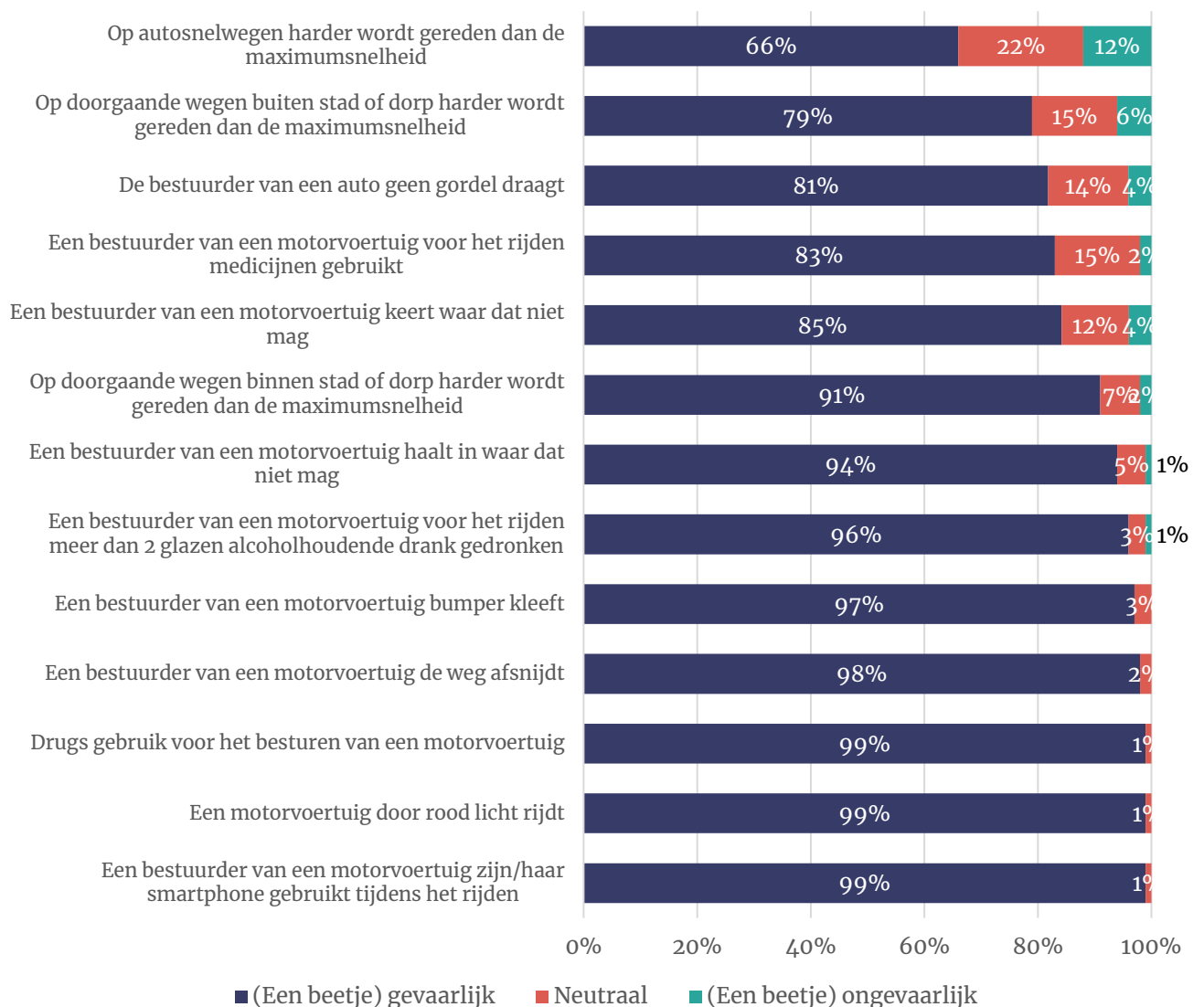
# 11 Gevaarperceptie

In dit hoofdstuk staat de gevaarperceptie. Hierbij gaat het niet om het eigen gedrag van de respondent, maar in hoeverre de respondent bepaalde situaties, in het algemeen, gevaarlijk vindt. Er wordt onderscheid gemaakt tussen situaties bij het autorijden, fietsen en tijdens het lopen. In totaal hebben 5.119 respondenten deze vragen beantwoord.

## 11.1 Autorijden

Tijdens het autorijden zijn er drie situaties die volwassen (een beetje) gevaarlijk vinden. In Figuur 11.1.1 is te zien dat gebruik van drugs in het verkeer (99%), dat een voertuig door rood licht rijdt (99%) en dat een bestuurder gebruik maakt van de smartphone (99%) als gevaarlijkst wordt ervaren. Snelheidsovertredingen vinden volwassenen het minst gevaarlijk. Hierbij worden snelheidsovertredingen binnen een stad of dorp wel als gevaarlijker ervaren dan als er buiten de stad of dorp gereden wordt. Zesenzestig procent geeft aan dat ze het (een beetje) gevaarlijk vinden als er op autosnelwegen te hard wordt gereden. Het overtreden van de maximumsnelheid op doorgaande wegen buiten de stad of dorp wordt door 79 procent als (een beetje) gevaarlijk ervaren en geeft 91 procent aan het (een beetje) gevaarlijk te vinden als er binnen een stad of dorp harder gereden worden dan de maximumsnelheid.

**Figuur 11.1.1 – Gevaarperceptie mede automobilisten. (n = 5.119)**



Vrouwen vinden over het algemeen de overtredingen gevaarlijker dan mannen. Hieronder een overzicht van de verschillen met de percentages.

- Vrouwen vinden het (een beetje) gevaarlijker dan mannen dat er harder wordt gereden dan de maximumsnelheid op autosnelwegen. Hierbij gaat het om 74 procent van de vrouwen tegenover 58 procent van de mannen.
- Vrouwen (45%) vinden het gevaarlijker dan mannen (32%) dat er op doorgaande wegen buiten stad of dorp harder wordt gereden dan de maximumsnelheid.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat er op doorgaande wegen binnen stad of dorp harder wordt gereden dan de maximumsnelheid. Hierbij gaat het om 66 procent van de vrouwen tegenover 53 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een motorvoertuig voor het rijden meer dan twee glazen alcoholhoudende drank gedronken heeft. Hierbij gaat het om 83 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 75 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen als een bestuurder van een motorvoertuig voor het rijden drugs gebruikt. Hierbij gaat het om 97 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 93 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een motorvoertuig voor het rijden medicijnen gebruikt. Hierbij gaat het om 58 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 51 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een auto geen gordel draagt. Hierbij gaat het om 63 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 49 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een motorvoertuig zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het rijden. Hierbij gaat het om 90 procent van de vrouwen om 82 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een motorvoertuig bumper zit te kleven. Hierbij gaat het om 79 procent van de vrouwen tegenover 75 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een motorvoertuig keert waar dat niet mag. Hierbij gaat het om 52 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vinden tegenover 48 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een bestuurder van een motorvoertuig inhaalt waar dat niet mag. Hierbij gaat het om 76 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 65 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een motorvoertuig de weg afsnijdt. Hierbij gaat het om 82 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 77 procent van de mannen.

De leeftijdscategorie achttien tot 39 jaar vindt de overtredingen over het algemeen minder gevaarlijk dan de 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers. Hieronder is een overzicht van de verschillen met percentages (Tabel 11.1.1). De percentages in het groen zijn significante verschillen.

**Tabel 11.1.1 – Gevaarperceptie gedragingen automobilisten naar leeftijdsgroepen (n = 5.117)**

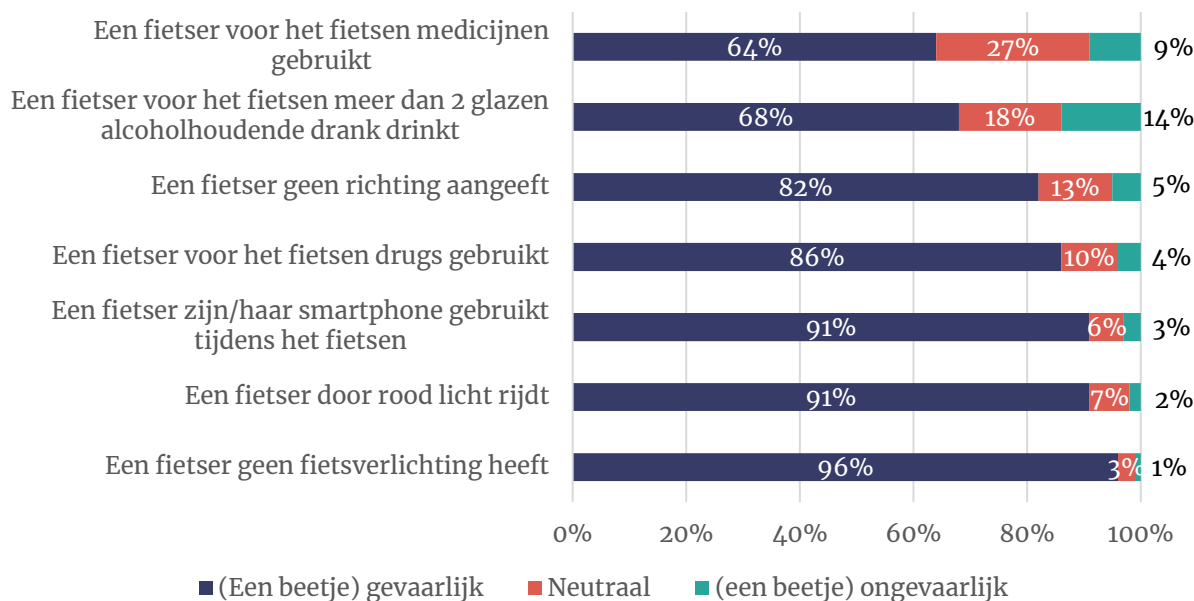
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Op autosnelwegen harder wordt gereden dan de maximumsnelheid	Ongevaarlijk	6%*	4%*	1%
	Een beetje ongevaarlijk	13%*	9%*	2%
	Neutraal	25%	23%	14%
	Een beetje gevaarlijk	38%	39%	
	Gevaarlijk	18%	25%*	42%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Op doorgaande wegen buiten stad of dorp harder wordt gereden dan de maximumsnelheid	Ongevaarlijk	2%*	1%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	9%*	4%*	2%
	Neutraal	21%*	16%*	6%
	Een beetje gevaarlijk	44%*	40%	37%
	Gevaarlijk	24%	39%*	55%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Op doorgaande wegen binnen stad of dorp harder wordt gereden dan de maximumsnelheid	Ongevaarlijk	1%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	2%*	2%*	1%
	Neutraal	10%*	7%	5%
	Een beetje gevaarlijk	40%*	30%*	23%
	Gevaarlijk	47%	61%*	72%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank gedronken	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	1%	1%	0%
	Neutraal	4%	3%	3%
	Een beetje gevaarlijk	16%	17%	17%
	Gevaarlijk	78%	79%	80%
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig voor het rijden drugs gebruikt	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Neutraal	1%*	1%	0%
	Een beetje gevaarlijk	4%	5%*	3%
	Gevaarlijk	94%	94%	97%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig voor het rijden medicijnen-gebruik	Ongevaarlijk	1%*	0%	0%*
	Een beetje ongevaarlijk	3%*	2%	1%
	Neutraal	20%*	13%	13%
	Een beetje gevaarlijk	32%*	27%	25%
	Gevaarlijk	45%	58%*	61%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
De bestuurder van een auto geen gordel draagt	Ongevaarlijk	2%*	3%*	1%
	Een beetje ongevaarlijk	3%*	3%*	1%
	Neutraal	13%	15%*	12%
	Een beetje gevaarlijk	29%*	23%	25%
	Gevaarlijk	52%	56%*	62%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een motorvoertuig door rood licht rijdt	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Neutraal	3%*	1%	1%
	Een beetje gevaarlijk	13%*	9%*	5%
	Gevaarlijk	84%	91%*	94%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het rijden	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Neutraal	2%*	1%	1%
	Een beetje gevaarlijk	17%*	12%*	7%

		80%	86%*	93%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig bumper kleeft	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	1%	0%	0%
	Neutraal	5%*	2%	1%
	Een beetje gevaarlijk	31%*	17%*	13%
	Gevaarlijk	63%	81%*	86%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig keert waar dat niet mag	Ongevaarlijk	1%*	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	5%*	2%*	1%
	Neutraal	18%*	10%*	5%
	Een beetje gevaarlijk	43%*	35%*	26%
	Gevaarlijk	33%	53%*	68%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig haalt in waar dat niet mag	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	1%*	1%*	0%
	Neutraal	9%*	4%*	2%
	Een beetje gevaarlijk	33%*	23%*	13%
	Gevaarlijk	57%	71%*	85%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een bestuurder van een motorvoertuig de weg afsnijdt	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Neutraal	3%*	2%	1%
	Een beetje gevaarlijk	26%*	16%*	12%
	Gevaarlijk	70%	81%*	87%*

## 11.2 Fietsen

Ruim negen op de tien respondenten (96%) geven aan dat het grootste gevaar bij fietsers is dat de fietser geen fietsverlichting heeft (Figuur 12.2.1). Vrouwen (83%) vinden het gevaarlijker dan mannen (74%) dat een fietser geen fietsverlichting heeft. Gedeeld op de tweede en derde plaats staan door rood licht rijden (91%) en smartphone gebruik tijdens het fietsen (91%). Onder invloed fietsen met medicijnen (64%) en alcohol (68%) wordt als beduidend minder gevaarlijk gezien dan onder invloed fietsen met drugs (86%).

**Figuur 11.2.1 – Gevaarperceptie fietsgebruikers.** (n = 5.119)



Vrouwen vinden over het algemeen de overtredingen van fietsers gevaarlijker dan mannen. Hieronder een overzicht van de verschillen met de percentages.

- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser door rood licht rijdt. Hierbij gaat het om 71 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 65 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser geen richting aangeeft. Hierbij gaat het om 46 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 35 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser geen fietsverlichting heeft. Hierbij gaat het om 83 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 74 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser voor het fietsen meer dan twee glazen alcoholhoudende drank drinkt. Hierbij gaat het om 37 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 29 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser voor het fietsen drugs gebruikt. Hierbij gaat het om 63 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 55 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser voor het fietsen medicijnen gebruikt. Hierbij gaat het om 31 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 27 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een fietser zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het fietsen. Hierbij gaat het om 70 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 59 procent van de mannen.

De leeftijdscategorieën achttien tot 39 jaar en 40-64 jaar vinden de overtredingen over het algemeen minder gevaarlijk dan de 65-plussers. Hieronder is een overzicht van de verschillen met percentages (Tabel 11.2.1). De percentages in het groen zijn significante verschillen.

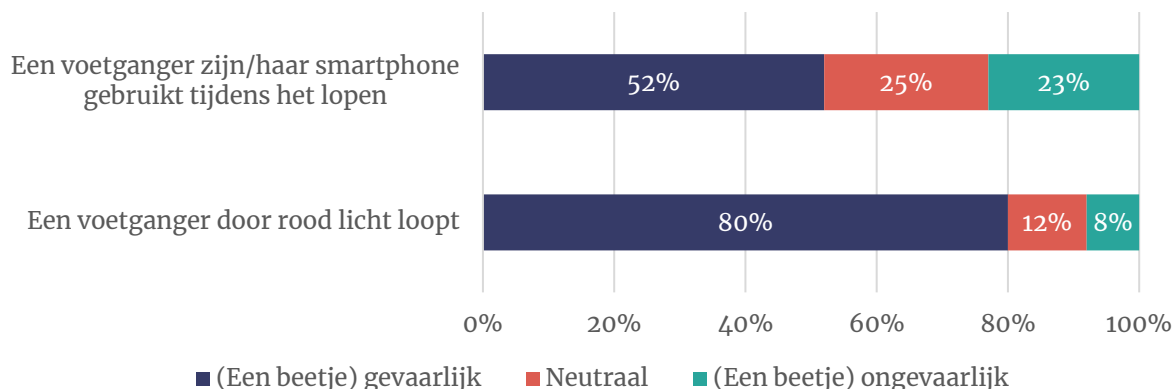
**Tabel 11.2.1 – Gevaarperceptie gedragingen fietser naar leeftijdsgroepen (n = 5.117)**

		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een fietser door rood licht rijdt	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	4%*	2%*	0%
	Neutraal	11%*	6%*	3%
	Een beetje gevaarlijk	29%*	23%*	14%
	Gevaarlijk	56%	68%*	82%*
Een fietser geen richting aangeeft	Ongevaarlijk	2%*	1%*	0%
	Een beetje ongevaarlijk	7%*	4%*	1%
	Neutraal	18%*	13%*	6%
	Een beetje gevaarlijk	43%	41%	39%
	Gevaarlijk	31%	41%*	53%*
Een fietser geen fietsverlichting heeft	Ongevaarlijk	0%	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	2%*	1%	0%
	Neutraal	6%*	2%	1%
	Een beetje gevaarlijk	27%*	15%*	11%
	Gevaarlijk	64%	83%*	88%*
Een fietser voor het fietsen meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank drinkt	Ongevaarlijk	8%*	3%*	1%
	Een beetje ongevaarlijk	18%*	8%*	2%
	Neutraal	25%*	18%*	10%
	Een beetje gevaarlijk	30%	37%*	39%*
	Gevaarlijk	20%	34%*	48%*
Een fietser voor het fietsen drugs gebruikt	Ongevaarlijk	3%*	1%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	7%*	2%*	0%
	Neutraal	17%*	9%*	3%
	Een beetje gevaarlijk	30%*	27%*	19%
	Gevaarlijk	43%	61%*	77%*
Een fietser voor het fietsen medicijnen gebruikt	Ongevaarlijk	6%*	2%	1%
	Een beetje ongevaarlijk	12%*	5%*	2%
	Neutraal	35%*	25%*	21%
	Een beetje gevaarlijk	29%	37%*	37%*
	Gevaarlijk	17%	31%*	40%*
Een fietser zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het fietsen	Ongevaarlijk	2%*	0%	0%
	Een beetje ongevaarlijk	6%*	1%*	0%
	Neutraal	13%*	5%*	1%
	Een beetje gevaarlijk	36%*	25%*	17%
	Gevaarlijk	44%	69%*	82%*

## 11.3 Lopen

Door rood licht lopen wordt door acht op de tien respondenten (80%) als (een beetje) gevaarlijk gevonden (Figuur 11.3.1). Ruim de helft van de respondenten (52%) vindt smartphone gebruik tijdens het lopen (een beetje) gevaarlijk.

**Figuur 11.3.1 – Gevaarperceptie mede voetgangers. (n = 5.119)**



- Vrouwen vinden het gevaarlijker dan mannen dat een voetganger door rood licht loopt. Hierbij gaat het om 53 procent van de vrouwen die het gevaarlijk vindt tegenover 43 procent van de mannen.
- Vrouwen vinden het (een beetje) gevaarlijker dan mannen dat een voetganger zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het lopen. Hierbij gaat het om 56 procent van de vrouwen die het (een beetje) gevaarlijk vindt tegenover 48 procent van de mannen.

De leeftijdscategorie 18-39 jaar vindt de overtredingen over het algemeen minder gevaarlijk dan de 40- tot 64-jarigen en 65-plussers. Hieronder is een overzicht van de verschillen met percentages (Tabel 11.3.1). De percentages in het groen zijn significante verschillen.

**Tabel 11.3.1 – Gevaarperceptie gedragingen voetgangers naar leeftijdsgroepen**

		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een voetganger door rood licht loopt	Ongevaarlijk	3%*	2%	1%
	Een beetje ongevaarlijk	9%*	5%*	3%
	Neutraal	16%*	13%*	7%
	Een beetje gevaarlijk	35%*	32%*	26%
	Gevaarlijk	38%	47%*	63%*
		18-39 jaar	40-64 jaar	65+
Een voetganger zijn/haar smartphone gebruikt tijdens het lopen	Ongevaarlijk	15%*	9%	8%
	Een beetje ongevaarlijk	18%*	11%*	8%
	Neutraal	27%*	23%	25%
	Een beetje gevaarlijk	30%	36%*	40%*
	Gevaarlijk	10%	20%*	19%*

## 11.4 Conclusie

Meer dan de helft van de respondenten vinden alle overtredingen (een beetje) gevaarlijk. Hierin is een verschil te zien in het geslacht. Vrouwen vinden (bijna) alle overtredingen gevaarlijker dan mannen. Dit geldt voor zowel overtredingen van autobestuurders, fietsers als voetgangers. Als er vergeleken wordt tussen de leeftijdscategorieën is te zien dat jongvolwassenen tussen de achttien en 39 jaar over het algemeen de overtredingen minder gevaarlijk vinden dan de 65-plussers. Sommige overtredingen vinden zowel de 40- tot 64-jarigen als de 65-plussers gevaarlijker dan achttien tot 39-jarigen.



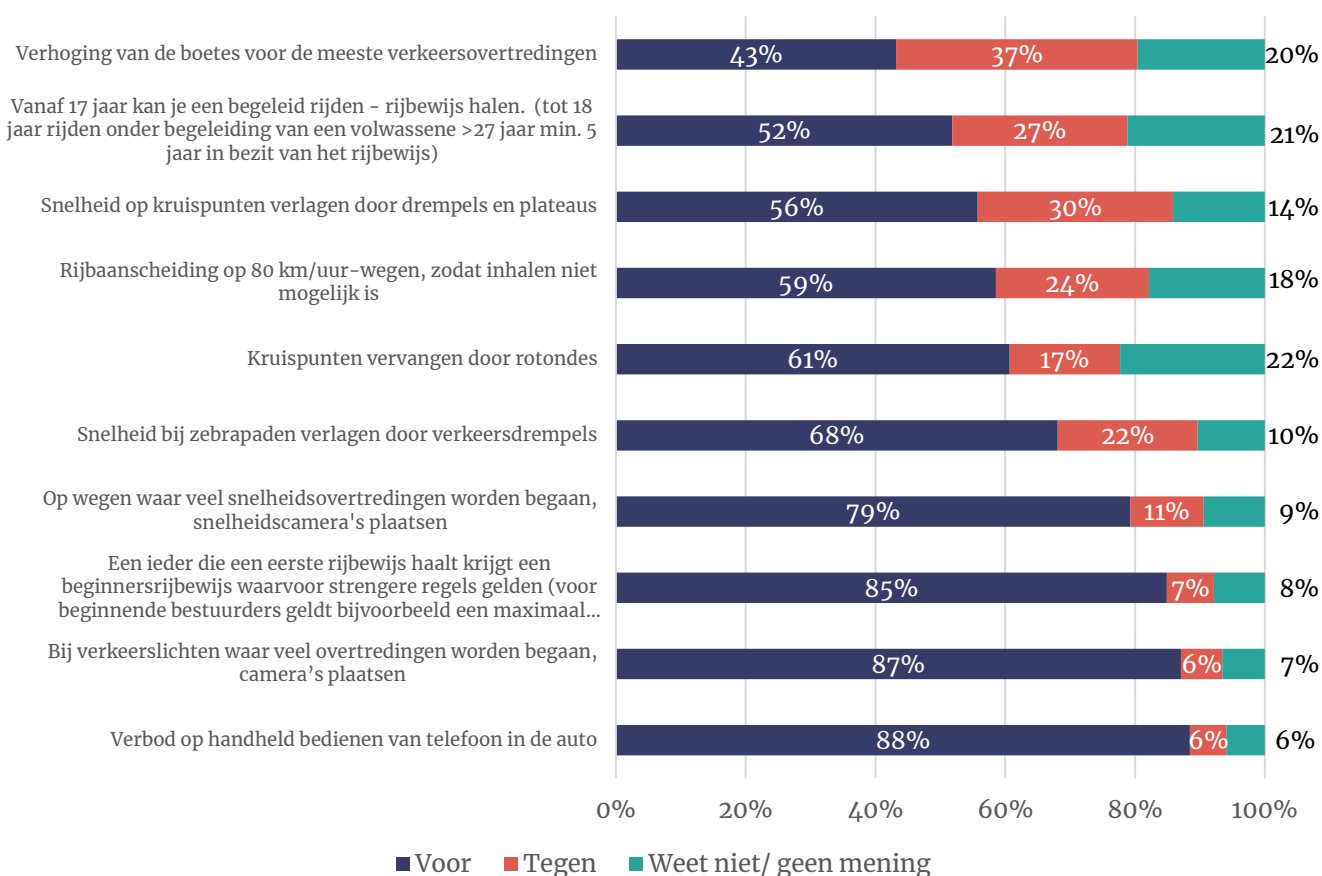
## 12 Verkeersveiligheidsmaatregelen

In dit hoofdstuk worden diverse maatregelen behandeld en de mate dat er draagvlak is voor deze maatregelen. Er worden verschillende maatregelen besproken, zoals reeds al bestaande maatregelen, maatregelen die extra ingezet kunnen worden en eventuele nieuwe maatregelen om de verkeersveiligheid in het algemeen te verbeteren. In totaal hebben 5.119 respondenten deze vragen beantwoord.

### 12.1 Bestaande maatregelen

Van de bestaande maatregelen zijn er drie maatregelen waarbij het draagvlak het grootst is en deze maatregelen zitten qua percentage ook dicht bij elkaar (zie Figuur 12.1.1). De grootste draagkracht is voor het verbod op handbediende telefoons in de auto (88%). Daaropvolgend is camera's plaatsen bij verkeerslichten waar veel overtredingen worden begaan (87%) en als derde is de maatregel dat een ieder die een eerste rijbewijs haalt een beginnersrijbewijs krijgt waarvoor strengere regels gelden (85%). De minste draagvlak is voor de maatregel om de boetes voor verkeersovertredingen te verhogen (43%). De helft tot drie op de vier is voor de verschillende maatregelen waarbij de snelheid verminderd worden, hierbij loopt het percentage van 56 procent voor de snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus tot 79 procent om snelheidscamera's te plaatsen waar veel snelheidsovertredingen begaan worden.

**Figuur 12.1.1 – Standpunt ten aanzien van maatregelen die al bestaan. (n = 5.119)**



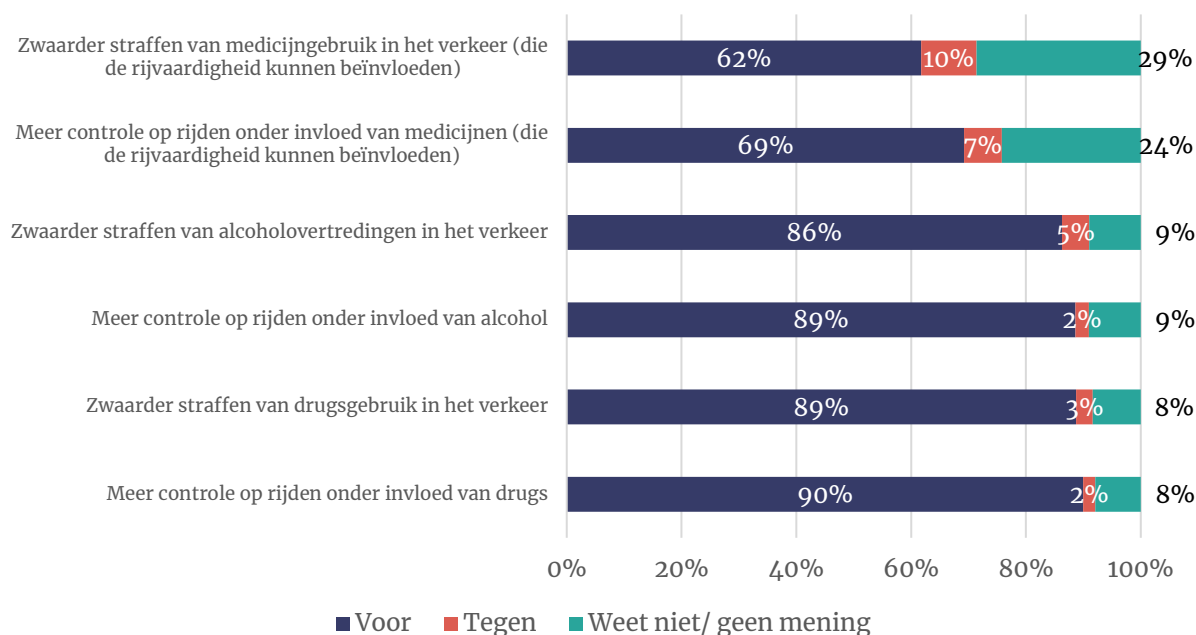
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de maatregel om de snelheid op kruispunten te verlagen door drempels en plateaus. Hierbij gaat het om 59 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 53 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de maatregel om de snelheid bij zebrapaden te verlagen door verkeersdrempels. Hierbij gaat het om 71 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 65 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de maatregel voor een verhoging van de boetes voor de meeste verkeersovertredingen. Hierbij gaat het om 46 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 40 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de maatregel om op wegen waar veel snelheidsovertredingen worden begaan, snelheidscamera's te plaatsen. Hierbij gaat het om 83 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 76 procent van de mannen.
- De leeftijdscategorieën 40-64 jaar en 65-plussers zijn meer voorstander van de maatregel om één ieder die een eerste rijbewijs haalt een beginnersrijbewijs te geven waarvoor strengere regels gelden. Hierbij gaat het om 85 procent van de 40- tot 64-jarigen en 90 procent van de 65-plussers tegenover 81 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De leeftijdscategorie achttien tot 39 jaar is meer voorstander dan de 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers voor de maatregel om de snelheid op kruispunten te verlagen door drempels en plateaus. Hierbij gaat het om 61 procent van de achttien tot 39-jarigen tegenover 33 procent van de 40- tot 64-jarigen en 31 procent van de 65-plussers.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan achttien tot 39-jarigen en 40- tot 64-jarigen van de maatregel om kruispunten te vervangen door rotondes. Hierbij gaat het om 65 procent van de 65-plussers tegenover 17 procent van de achttien tot 39-jarigen en 19 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De achttien tot 39-jarigen zijn meer voorstander dan de 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers van de maatregel om de snelheid bij zebrapaden te verlagen door verkeersdrempels. Hierbij gaat het om 73 procent van de achttien tot 39-jarigen tegenover 24 procent van de 40- tot 64-jarigen en 23 procent van de 65-plussers.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de maatregel voor rijbaanscheiding op 80 kilometer per uur wegen, zodat inhalen niet mogelijk is. Hierbij gaat het om 59 procent van de 40- tot 64-jarigen en 69 procent van de 65-plussers tegenover 50 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de maatregel op het verbod op handbedienen van de telefoon in de auto. Hierbij gaat het om 89 procent van de 40- tot 64-jarigen en 93 procent van de 65-plussers tegenover 83 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de maatregel voor een verhoging van de boetes voor de meeste verkeersovertredingen. Hierbij gaat het om 50 procent van de 65-plussers tegenover 42 procent van de achttien tot 39-jarigen en 39 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen voor de maatregel om op wegen waar veel snelheidsovertredingen worden begaan, snelheidscamera's te plaatsen. Hierbij gaat het om 80 procent van de 40- tot 64-jarigen en 88 procent van de 65-plussers tegenover 72 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de maatregel om bij verkeerslichten waar veel overtredingen worden begaan, camera's te plaatsen. Hierbij gaat het om 87 procent van de 40- tot 64-jarigen en 91 procent van de 65-plussers tegenover 83 procent van de achttien tot 39-jarigen.

## 12.2 Extra maatregelen

### 12.2.1 Extra maatregelen voor het rijden onder invloed

Zoals in Figuur 12.2.1 te zien is, zijn negen op de tien respondenten voorstander van meer controles (90%) en zwaardere straffen (89%) voor drugsgebruik in het verkeer. Ook bijna negen op de tien respondenten zijn voorstander voor zwaardere straffen (86%) en meer controles (89%) op het rijden onder invloed van alcohol. De draagkracht voor extra maatregelen op het rijden onder invloed van medicijnen in het verkeer is een stuk lager. Tweeënzestig procent is voorstander van zwaarder straffen op medicijngebruik. Negenenzestig procent is voor meer controle op het rijden onder invloed van medicijnen. Hierbij is het van belang te vermelden dat een kwart geen mening heeft over het treffen van extra maatregelen bij medicijngebruik in het verkeer.

**Figuur 12.2.1 – Extra maatregelen rijden onder invloed.** (n = 5.119)



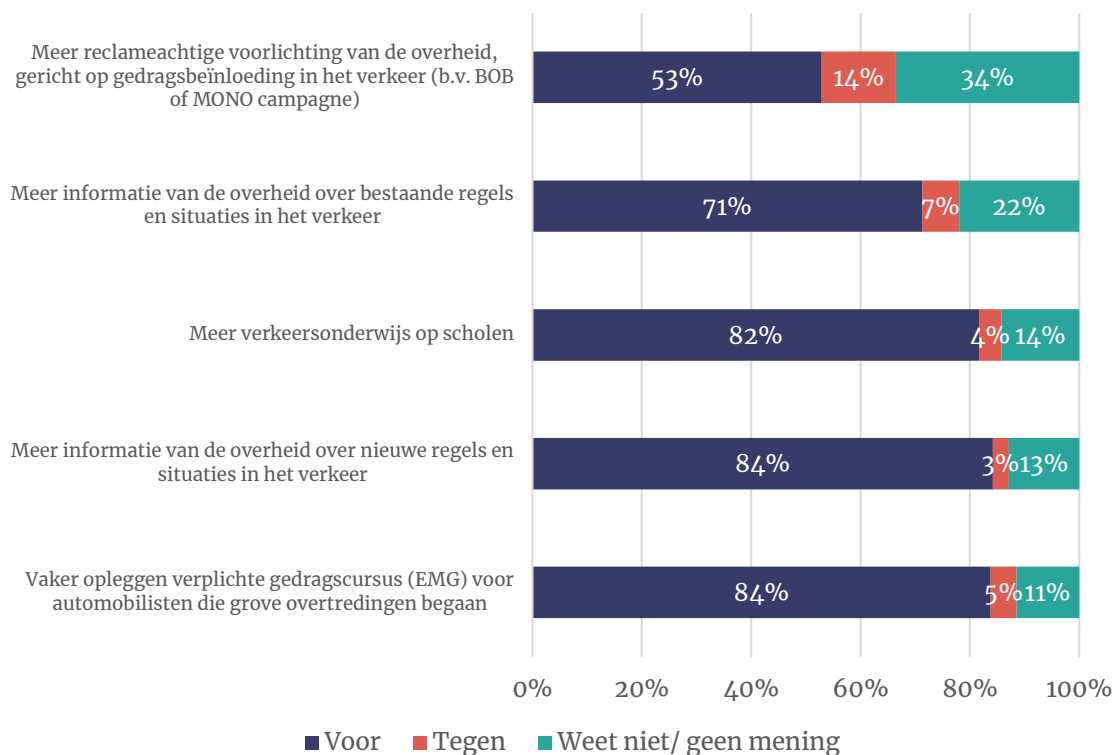
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer controle op het rijden onder invloed van alcohol. Hierbij gaat het om 90 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 87 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor het zwaarder straffen van alcoholovertradingen in het verkeer. Hierbij gaat het om 89 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 83 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer controle op het rijden onder invloed van drugs. Hierbij gaat het om 91 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 89 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor het zwaarder straffen van drugsgebruik in het verkeer. Hierbij gaat het om 90 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 87 procent van de mannen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer controle op het rijden onder invloed van drugs. Hierbij gaat het om 90 procent van de 40- tot 64-jarigen en 94 procent van de 65-plussers tegenover 86 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor het zwaarder straffen van drugsgebruik in het verkeer. Hierbij gaat het om 93 procent van de 65-plussers tegenover 86 procent van de achttien tot 39-jarigen en 88 procent van de 40 tot 64-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer controle op het rijden onder invloed van medicijnen. Hierbij gaat het om 70 procent van de 40- tot 64-jarigen en 75 procent van de 65-plussers tegenover 63 procent van de achttien tot 39-jarigen.

- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het zwaarder straffen van medicijngebruik in het verkeer. Hierbij gaat het om 62 procent van de 40- tot 64-jarigen en 68 procent van de 65-plussers tegenover 56 procent van de achttien tot 39-jarigen.

### 12.2.2 Extra maatregelen voor informatievoorziening

De draagkracht voor extra maatregelen wat betreft informatievoorziening is er het meest voor het vaker opleggen van de verplichte gedragscursus (EMG), dit is 84 procent (Figuur 12.2.2). Ook is 84 procent voorstander van de extra maatregel om meer informatie van de overheid te verschaffen over nieuwe regels en situaties in het verkeer. Er is meer behoefte aan informatie over nieuwe regels en situaties dan over bestaande regels en situaties. Bij deze maatregel is 71 procent voorstander, waarbij opgemerkt moet worden dat ruim een op de vijf (22%) geen mening heeft over deze maatregel. Het minste draagkracht is er voor de maatregel om meer reclameachtige voorlichting te geven vanuit de overheid. Hierbij is de helft voorstander (53%) en ruim drie op de tien (34%) hebben er geen mening over.

**Figuur 12.2.2 – Extra maatregelen informatievoorziening.** (n = 5.119)

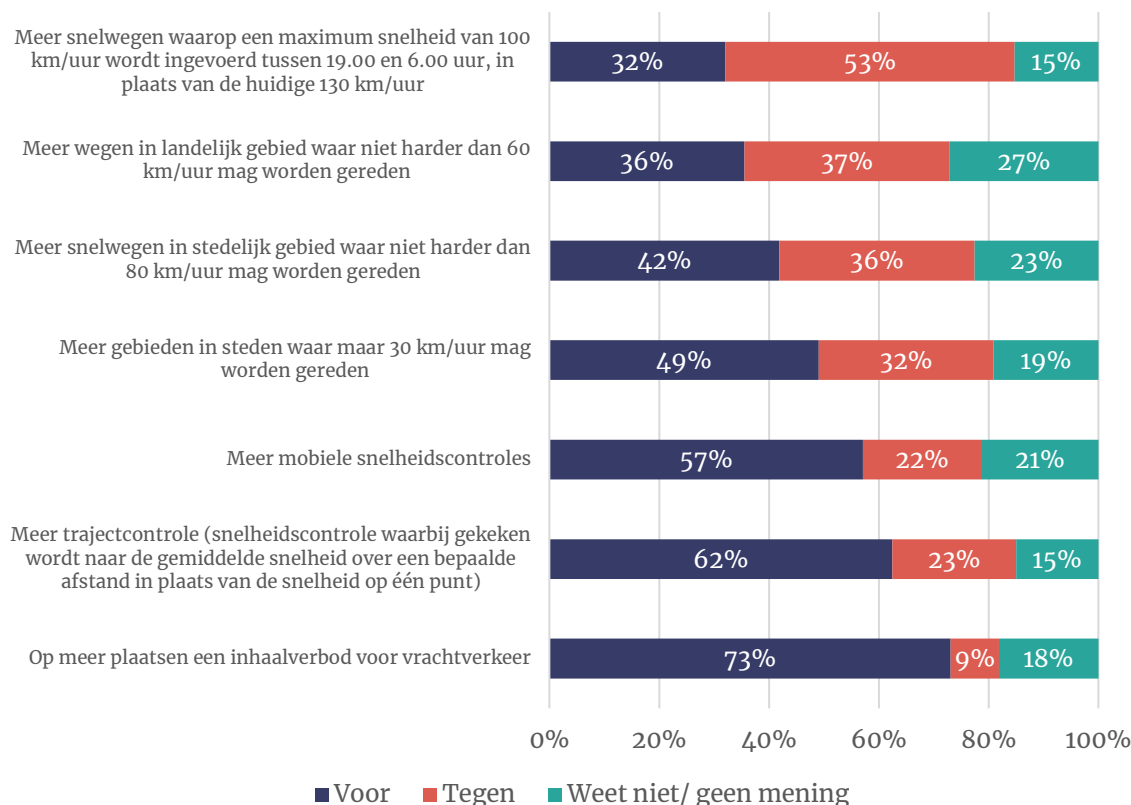


- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer informatie van de overheid over nieuwe regels en situaties in het verkeer. Hierbij gaat het om 85 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 83 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor het vaker opleggen van verplichte gedragscursus (EMG) voor automobilisten die grove overtredingen begaan. Hierbij gaat het om 87 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 81 procent van de mannen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer informatie van de overheid over bestaande regels en situaties in het verkeer. Hierbij gaat het om 71 procent van de 40- tot 64-jarigen en 77 procent van de 65-plussers tegenover 66 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor meer informatie van de overheid over nieuwe regels en situaties in het verkeer. Hierbij gaat het om 89 procent van de 65-plussers tegenover 83 procent van de achttien tot 39-jarigen en 81 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor meer reclameachtige voorlichting van de overheid, gericht op gedragsbeïnvloeding in het verkeer. Hierbij gaat het om 60 procent van de 65-plussers tegenover 50 procent van de achttien tot 39-jarigen en 51 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor meer verkeersonderwijs op scholen. Hierbij gaat het om 85 procent van de 65-plussers tegenover 79 procent van de achttien tot 39-jarigen en 81 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het vaker opleggen van de verplichte gedragscursus (EMG) voor automobilisten die grove overtredingen begaan. Hierbij gaat het om 84 procent van de 40- tot 64-jarigen en 86 procent van de 65-plussers tegenover 81 procent van de achttien tot 39-jarigen.

### 12.2.3 Extra maatregelen voor snelheidsvermindering

Om de snelheid te verminderen in het verkeer is de meeste draagkracht te vinden voor de maatregel om op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer in te voeren (Figuur 12.2.3). Daar is driekwart (73%) voorstander van. Daaropvolgend zijn ruim drie op de vijf (62%) voorstander van de maatregel om meer trajectcontroles in te zetten. Iets meer dan de helft (57%) is voorstander van meer mobiele snelheidscontroles. De minste voorstanders zijn er voor de maatregel om op meer wegen de maximumsnelheid naar beneden te halen. Meer snelwegen waar een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur wordt gehanteerd in plaats van 130 kilometer per uur is het minst in trek. Hier is een op de drie (32%) voorstander en meer dan de helft (53%) is daar een tegenstander van.

**Figuur 12.2.3 – Extra maatregelen snelheidsvermindering.** (n = 5.119)



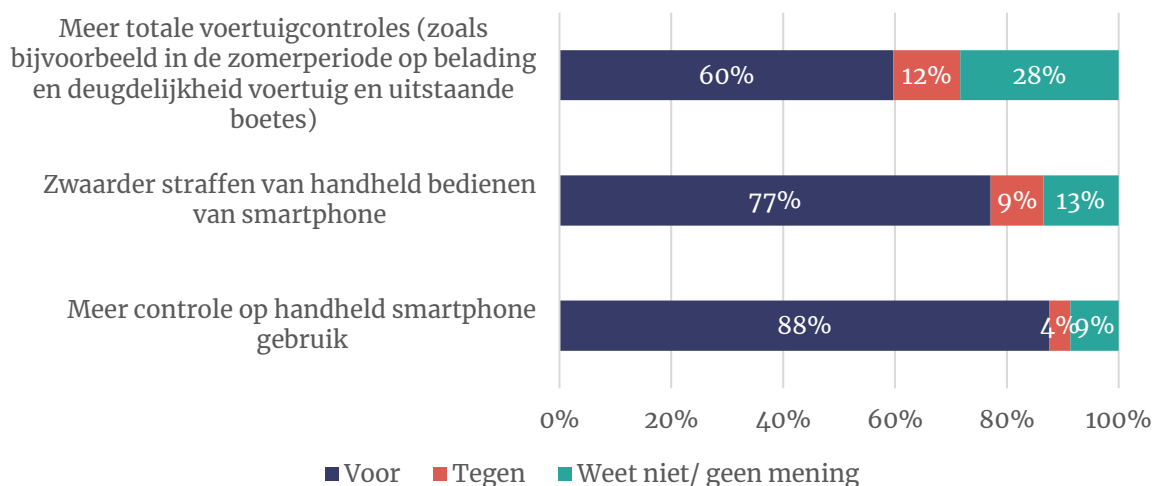
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer wegen in landelijk gebied waar niet harder dan 60 kilometer per uur mag worden gereden. Hierbij gaat het om 39 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 32 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer snelwegen waarop een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur wordt ingevoerd tussen zeven uur 's avonds en zes uur 's ochtends, in plaats van de huidige 130 kilometer per uur. Hierbij gaat het om 33 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 31 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer gebieden in steden waar maar 30 kilometer per uur mag worden gereden. Hierbij gaat het om 51 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 47 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer mobiele snelheidscontroles. Hierbij gaat het om 59 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 55 procent van de mannen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer trajectcontrole. Hierbij gaat het om 62 procent van de 40- tot 64-jarigen en 74 procent van de 65-plussers tegenover 54 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer snelwegen in stedelijk gebied waar niet harder dan 80 kilometer per uur mag worden gereden. Hierbij gaat het om 41 procent van de 40- tot 64-jarigen en 60 procent van de 65-plussers tegenover 30 procent van de achttien tot 39-jarigen.

- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer wegen in landelijk gebied waar niet harder dan 60 kilometer per uur mag worden gereden. Hierbij gaat het om 35 procent van de 40- tot 64-jarigen en 52 procent van de 65-plussers tegenover 23 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel om op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer te doen. Hierbij gaat het om 78 procent van de 65-plussers tegenover 70 procent van de achttien tot 39-jarigen en 73 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor meer snelwegen waarop een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur wordt ingevoerd tussen 19.00 en 6.00 uur, in plaats van de huidige 130 kilometer per uur. Hierbij gaat het om 49 procent van de 65-plussers tegenover 28 procent van de achttien tot 39-jarigen en 25 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer gebieden in steden waar maar 30 kilometer per uur mag worden gereden. Hierbij gaat het om 48 procent van de 40- tot 64-jarigen en 60 procent van de 65-plussers tegenover 43 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer mobiele snelheidscontroles. Hierbij gaat het om 58 procent van de 40- tot 64-jarigen en 69 procent van de 65-plussers tegenover 46 procent van de achttien tot 39-jarigen.

#### 12.2.4 Extra maatregelen voor algemene overtredingen

De draagkracht voor de extra maatregelen voor de algemene overtredingen is minstens drie op de vijf (Figuur 12.2.4). Als het gaat om smartphone gebruik in het verkeer zijn er meer voorstanders voor meer controles op handheld smartphone gebruik (88%). Driekwart (77%) is voorstander van het zwaarder straffen van handheld bedienen van smartphone. Zestig procent is voorstander van meer voertuigcontroles, hierbij is het van belang te benoemen dat ruim een kwart (28%) hier geen mening over heeft.

**Figuur 12.2.4 – Extra maatregelen algemene overtreding.** (n = 5.119)



- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor het zwaarder straffen van handheld bedienen van de smartphone. Hierbij gaat het om 80 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 74 procent van de mannen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer controle op handheld smartphone gebruik. Hierbij gaat het om 88 procent van de 40- tot 64-jarigen en 94 procent van de 65-plussers tegenover 81 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het zwaarder straffen van handheld bedienen van de smartphone. Hierbij gaat het om 76 procent van de 40- tot 64-jarigen en 86 procent van de 65-plussers tegenover 71 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor meer totale voertuigcontroles. Hierbij gaat het om 62 procent van de 40- tot 64-jarigen en 71 procent van de 65-plussers tegenover 47 procent van de achttien tot 39-jarigen.

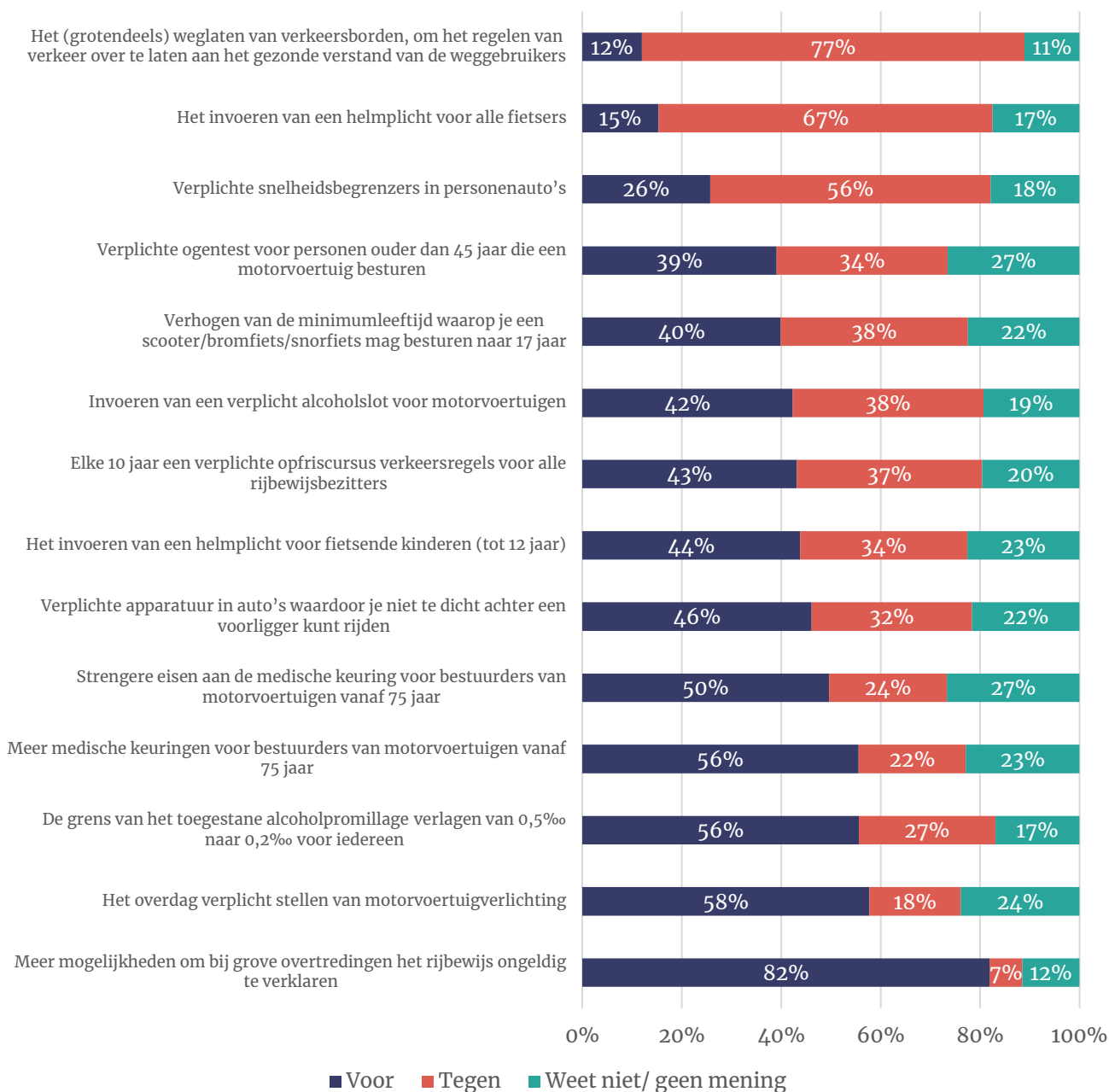


## 12.3 Nieuwe maatregelen

De grootste uitschieter waar veel voorstanders voor zijn, is de maatregel om meer mogelijkheden te hebben om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren, (

Figuur 12.3.1). Iets meer dan de helft is voorstander om overdag verplicht te stellen van motorverlichting (58%), de grens van het toegestane alcoholpromillage te verlagen van 0,5 promille naar 0,2 promille (56%) en er zijn evenveel voorstanders voor meer medische keuringen voor bestuurders van motorvoertuigen vanaf 75 jaar. De minste voorstanders zijn er voor het (grotendeels) weglaten van verkeersborden (12%) en het invoeren van een helmplicht voor alle fietsers (15%). Ruim twee op de drie tot driekwart is tegenstander van deze maatregelen. Er zijn ook veel maatregelen waarbij de voor- en tegenstanders ongeveer een gelijk percentage bedraagt.

**Figuur 12.3.1 – Draagkracht nieuwe maatregelen.** (n = 5.119)



- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor verplichte snelheidsbegrenzers in personenauto's. Hierbij gaat het om 28 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 23 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor verplichte apparatuur in auto's waardoor je niet te dicht achter een voorligger kunt rijden. Hierbij gaat het om 48 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 44 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor strengere eisen aan de medische keuring voor bestuurders van motorvoertuigen vanaf 75 jaar. Hierbij gaat het om 52 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 47 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor meer medische keuringen voor bestuurders van motorvoertuigen vanaf 75 jaar. Hierbij gaat het om 57 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 54 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel een verplichte ogentest voor personen ouder dan 45 jaar die een motorvoertuig besturen. Hierbij gaat het om 41 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 37 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor de grens van het toegestane alcoholpromillage verlagen van 0,5 promille naar 0,2 promille voor iedereen. Hierbij gaat het om 59 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 52 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor het invoeren van een verplicht alcoholslot voor motorvoertuigen. Hierbij gaat het om 46 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 39 procent van de mannen.
- Mannen zijn meer voorstander dan vrouwen voor de extra maatregel voor het (grotendeels) weglaten van verkeersborden, om het regelen van verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers. Hierbij gaat het om 17 procent van de mannen die voorstander is tegenover 7 procent van de vrouwen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor het invoeren van een helmplicht voor alle fietsers. Hierbij gaat het om 16 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 14 procent van de mannen.
- Vrouwen zijn meer voorstander dan mannen voor de extra maatregel voor elke tien jaar een verplichte opfriscursus verkeersregels voor alle rijbewijsbezitters. Hierbij gaat het om 45 procent van de vrouwen die voorstander is tegenover 42 procent van de mannen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor verplichte snelheidsbegrenzers in personenauto's. Hierbij gaat het om 31 procent van de 65-plussers tegenover 25 procent van de achttien tot 39-jarigen en 24 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor verplichte apparatuur in auto's waardoor je niet te dicht achter een voorligger kunt rijden. Hierbij gaat het om 46 procent van de 40- tot 64-jarigen en 55 procent van de 65-plussers tegenover 39 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting. Hierbij gaat het om 62 procent van de 40- tot 64-jarigen en 61 procent van de 65-plussers tegenover 47 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor het verhogen van de minimumleeftijd waarop je een scooter/bromfiets/snorfiets mag besturen naar 17 jaar. Hierbij gaat het om 45 procent van de 65-plussers tegenover 39 procent van de achttien tot 39-jarigen en 38 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren. Hierbij gaat het om 84 procent van de 65-plussers tegenover 80 procent van de achttien tot 39-jarigen en 82 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen zijn meer voorstander dan de 65-plussers van de extra maatregel voor strengere eisen aan de medische keuring voor bestuurders van motorvoertuigen vanaf 75 jaar. Hierbij gaat het om 66 procent van de achttien tot 39-jarigen en 47 procent van de 40- tot 64-jarigen tegenover 34 procent van de 65-plussers.
- De achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen zijn meer voorstander dan de 65-plussers van de extra maatregel voor meer medische keuringen voor bestuurders van motorvoertuigen vanaf 75 jaar. Hierbij gaat het om 72 procent van de achttien tot 39-jarigen en 54 procent van de 40- tot 64-jarigen tegenover 38 procent van de 65-plussers.

- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor een verplichte ogentest voor personen ouder dan 45 jaar die een motorvoertuig besturen. Hierbij gaat het om 43 procent van de 65-plussers tegenover 40 procent van de achttien tot 39-jarigen en 37 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen en de 40- tot 64-jarigen van de extra maatregel voor het invoeren van een verplicht alcoholslot voor motorvoertuigen. Hierbij gaat het om 50 procent van de 65-plussers tegenover 39 procent van de achttien tot 39-jarigen en 41 procent van de 40- tot 64-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het (grotendeels) weglaten van verkeersborden, om het regelen van verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers. Hierbij gaat het om 14 procent van de 40- tot 64-jarigen en 12 procent van de 65-plussers tegenover 9 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het invoeren van een helmplicht voor alle fietsers. Hierbij gaat het om 15 procent van de 40- tot 64-jarigen en 25 procent van de 65-plussers tegenover 8 procent van de achttien tot 39-jarigen.
- De 40- tot 64-jarigen en de 65-plussers zijn meer voorstander dan de achttien tot 39-jarigen van de extra maatregel voor het invoeren van een helmplicht voor fietsende kinderen (tot 12 jaar). Hierbij gaat het om 44 procent van de 40- tot 64-jarigen en 60 procent van de 65-plussers tegenover 31 procent van de achttien tot 39-jarigen.

## 12.4 Conclusie

De draagkracht voor zowel bestaande, extra en nieuwe maatregelen is over het algemeen groot. Hierbij is er een verschil te zien in de bestaande maatregelen en de nieuwe maatregelen. Dat is een logisch gevolg, omdat men bij de bestaande maatregelen een beeld kunnen vormen hoe de maatregelen in de praktijk uitgewerkt zijn en dat geldt niet voor de nieuwe maatregelen.

Over het algemeen zijn vrouwen meer voorstander van de bestaande, extra en nieuwe maatregelen. De leeftijdscategorie achttien tot 39 jaar verschilt vaak van mening ten opzichte van de leeftijdscategorieën 40- tot 64 jaar en 65-plussers.

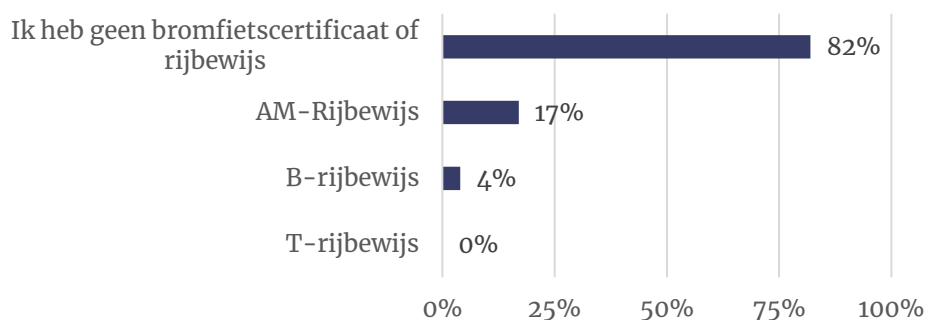
## 13 Jongeren in het verkeer

In dit hoofdstuk staat de verkeersdeelname van de jongeren in Zuid-Holland centraal. Jongeren hebben een aangepaste vragenlijst gekregen en ingevuld. De thema's die hierin aan bod kwamen waren de gebruikte vervoersmiddelen, alcohol- en drugsgebruik, fietsverlichting, gordelgebruik, de ervaren pakkans en gevaarperceptie. Er worden uitsplitsingen gepresenteerd tussen jongeren die gebruik maken van de fiets en jongeren die de scooter, bromfiets of snorfiets gebruiken. De respons voor deze laatste groep bedraagt onder de twintig en dient daarom indicatief te worden gelezen. Het profiel van jongeren respondenten is te vinden in 'Bijlage 8 Profiel van de jongeren'.

### 13.1 Vervoersmiddelen

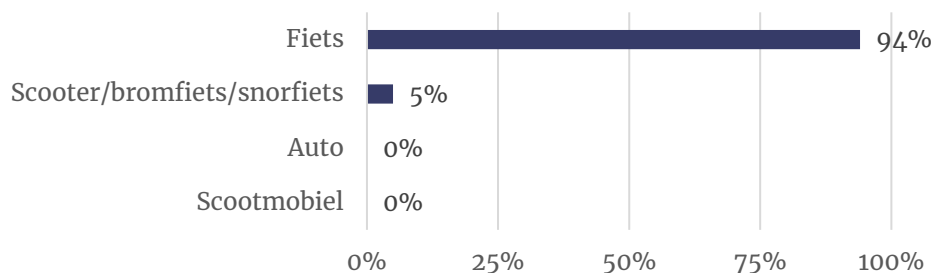
Aan jongeren van zestien of zeventien jaar is gevraagd of ze in bezit zijn van één of meerdere rijbewijzen. In Figuur 13.1.1 is zichtbaar dat ongeveer vier op de vijf jongeren (82%) niet in bezit zijn van een rijbewijs. Bijna één op de vijf (17%) heeft een rijbewijs voor een scooter of bromfiets. Slechts vier procent heeft een autorijbewijs. Van de jongeren met een AM-rijbewijs heeft 83 procent deze al een jaar.

**Figuur 13.1.1- Ben je in het bezit van een of meerdere van de volgende rijbewijzen? (Meerdere antwoorden mogelijk) (n = 72)**



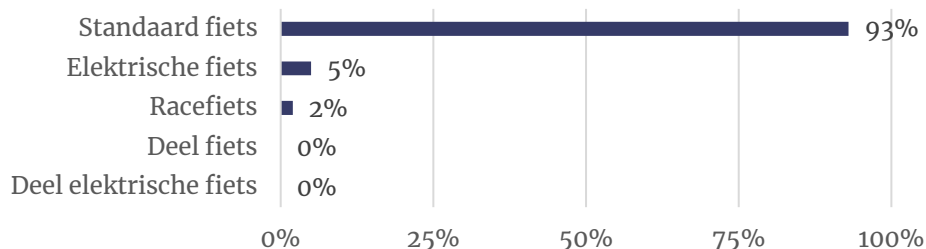
Jongeren nemen vooral deel aan het verkeer met de fiets (Figuur 13.1.2). Van 94 procent is de fiets het meest gebruikte voertuig, de overige vijf procent gebruikt de scooter, bromfiets of snorfiets het meest. De auto of een scootmobiel wordt niet als meest gebruikt.

**Figuur 13.1.2 Op welke manier neem je (in 2021) deel aan het verkeer als bestuurder? (Meest gebruikte voertuig geselecteerd) (n = 245)**



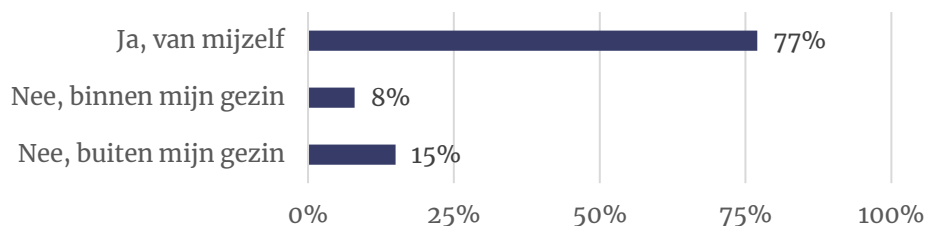
De standaardfiets is de meest gebruikte fiets onder jongeren, 93 procent gebruikt deze het meest (Figuur 13.1.3). Vijf procent van de jongeren gebruikt de elektrische fiets het meest en twee procent de racefiets.

**Figuur 13.1.3 Welke fiets gebruik je het meest? (n = 231)**



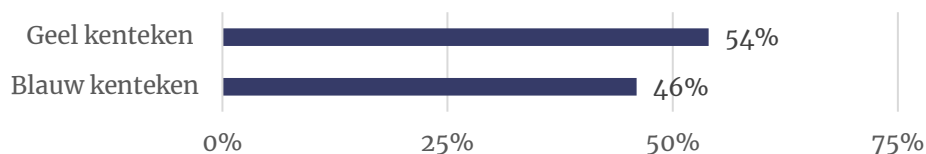
De jongeren die een scooter, bromfiets of snorfiets hebben, hebben die voornamelijk in eigen bezit (Figuur 13.1.4). Bijna vier op de vijf jongeren (77%) hebben een van deze vervoersmiddelen in eigen bezit. Een op de tien jongeren (8%) heeft het niet in eigen bezit, maar wel een scooter, bromfiets of snorfiets in het gezin. De overige vijftien procent gebruikt een scooter, bromfiets of snorfiets die niet in bezit is van het huishouden.

**Figuur 13.1.4 Is de scooter, bromfiets of snorfiets van jezelf? (n = 13)**



Jongeren gebruiken net wat vaker een scooter of bromfiets met een geel kenteken (Figuur 13.1.5), iets meer dan de helft (54%) rijdt met een geel kenteken.

**Figuur 13.1.5 Welk kenteken heeft je scooter/bromfiets/snorfiets? (n = 13)**

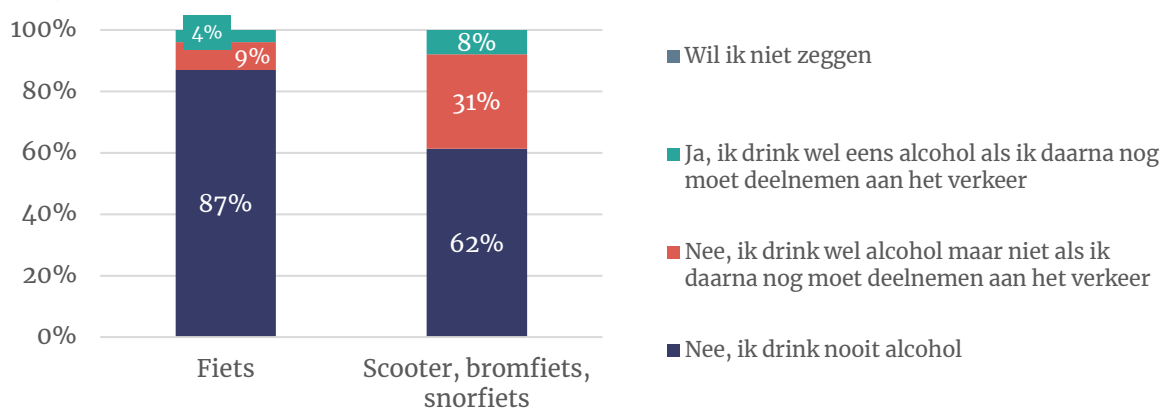


## 13.2 Verkeersdeelname

Aan jongeren zijn verschillende vragen gesteld over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, telefoongebruik in het verkeer en verlichting. Desbetreffende vragen zijn gesteld over het meest gebruikte voertuig.

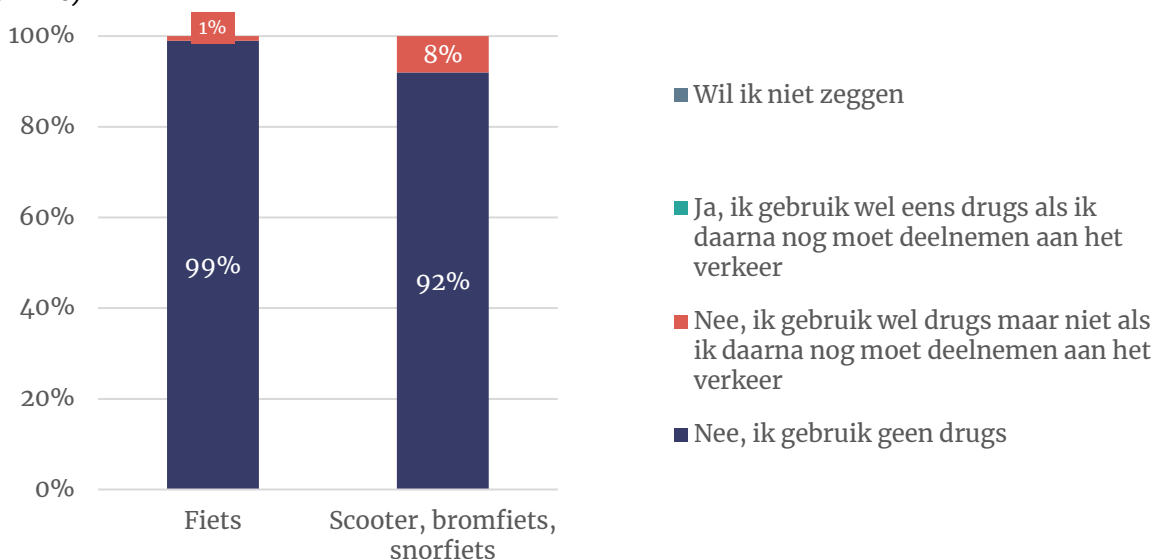
In Figuur 13.2.1 is zichtbaar dat een groot gedeelte van de jongeren geen alcohol consumeert. Bijna negen op de tien fietsers (87%) zeggen nooit alcohol te drinken. Een op de tien fietsers (9%) drinkt wel eens alcohol, maar niet als ze nog moeten gaan fietsen. Een groep van vier procent drinkt wel alcohol, ook als ze nog moeten fietsen. Meer dan de helft van de scooter, snorfiets of bromfiets gebruikers (62%) zegt nooit alcohol te drinken. Bijna een derde (31%) zegt wel alcohol te drinken, maar niet als er nog gereden moet worden. De overige acht procent geeft aan wel eens alcohol te drinken als er daarna nog gereden moet worden.

**Figuur 13.2.1 Drink je wel eens alcohol als je daarna nog deelneemt aan het verkeer met ...?** (n = 231, n= 13)



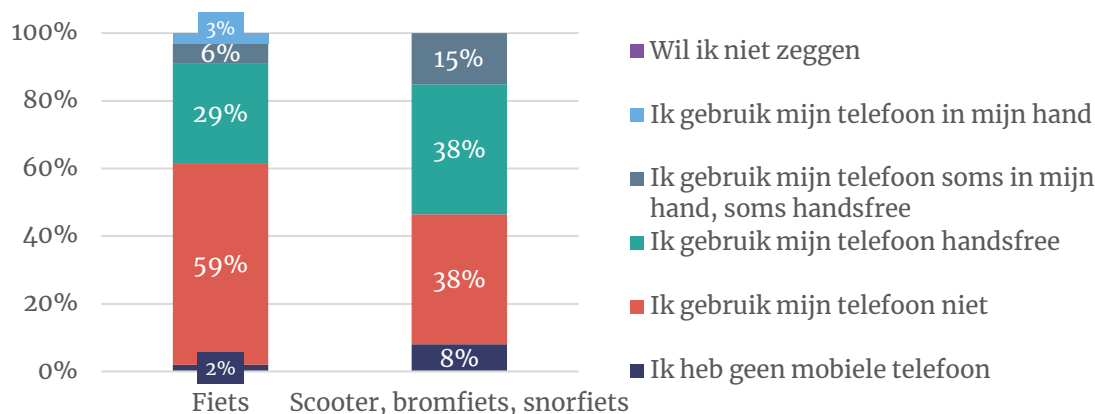
In Figuur 13.2.2 is zichtbaar dat geen enkele jongere deelneemt aan het verkeer met de fiets, scooter, bromfiets of snorfiets onder invloed van drugs. Enkel (1%) van de fietsers geven aan wel drugs te gebruiken, maar niet als ze nog moeten fietsen. Ditzelfde geldt voor gebruikers van scooters, bromfietsen of snorfietsen.

**Figuur 13.2.2 Gebruik je wel eens drugs als je daarna nog deelneemt aan het verkeer met de ...?** (n = 231, n= 13)



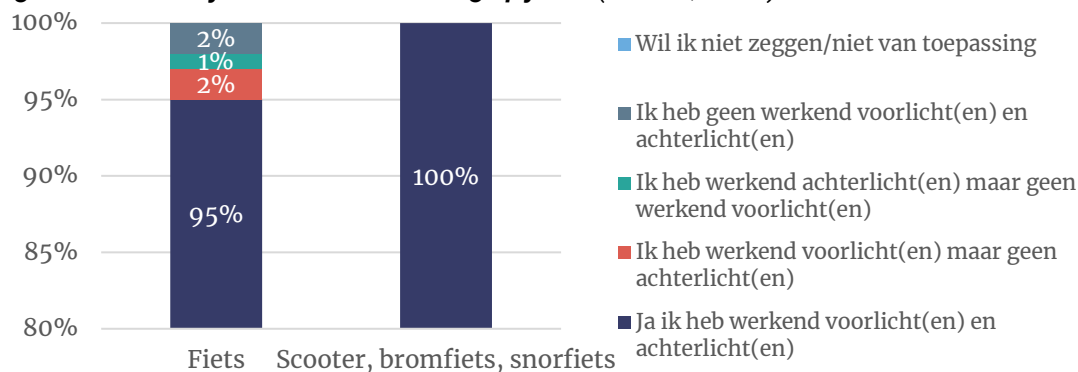
Slechts een aantal jongeren beschikken niet over een mobiele telefoon (Figuur 13.2.3). Bijna drie op de vijf fietsers (59%) geven aan de telefoon niet te gebruiken tijdens het fietsen. Drie op de tien fietsers (29%) zeggen de telefoon wel te gebruiken, maar handsfree. Ongeveer een op de tien (9%) gebruikt de telefoon wel eens in de hand op de fiets. Vijftien procent van de scooter, bromfiets of snorfiets gebruikers zegt soms de telefoon in de hand te gebruiken, in combinatie met handsfree telefoongebruik. Vier op de tien (38%) gebruiken de telefoon alleen handsfree. Iets meer dan een derde gebruikt de telefoon niet tijdens het rijden op de scooter, bromfiets of snorfiets.

**Figuur 13.2.3 Hoe ga je om met je telefoon als je deelneemt aan het verkeer met ...? (n = 231, n= 13)**



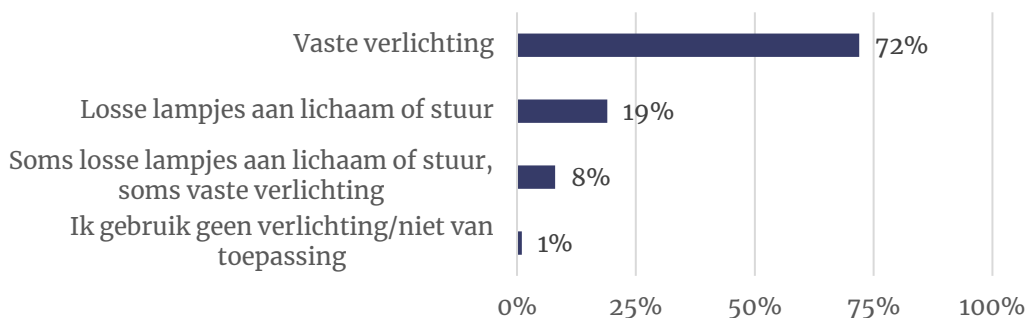
Alle scooter, bromfiets en snorfiets gebruikers hebben werkende verlichting (Figuur 13.2.4). Van de fietsers geeft een ruime meerderheid (95%) dit ook aan. Vijf procent heeft geen (volledig) werkende verlichting op de fiets, er zijn geen duidelijke verschillen tussen werkende voorlichten of achterlichten.

**Figuur 13.2.4 Heb je werkende verlichting op je ...? (n = 231, n= 13)**



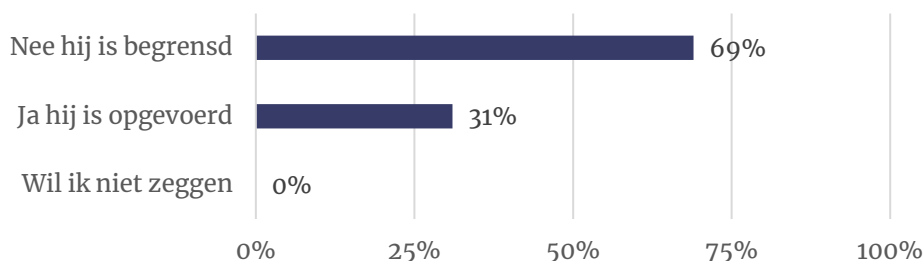
Bijna driekwart van de fietsers (72%) gebruikt vaste verlichting op de fiets (Figuur 13.2.5). Een op de vijf fietsers (19%) maakt vooral gebruik van losse lampjes die aan het lichaam of aan het stuur worden bevestigd. Acht procent combineert de twee type verlichting en enkelen zeggen geen verlichting te gebruiken of dat dit niet van toepassing is.

**Figuur 13.2.5 Als je fietst, gebruik je voor de verlichting losse of vaste lampjes? (n = 231)**



Alle scooter, bromfiets of snorfiets gebruikers zijn bereid toe te geven of de scooter, bromfiets of snorfiets is opgevoerd (Figuur 13.2.6). Zeven op de tien scooterrijders zeggen dat het voertuig niet is opgevoerd. De overige drie op de tien bestuurders (31%) zeggen dat de scooter, bromfiets of snorfiets wel is opgevoerd. Dit zijn zowel gebruikers van voertuigen met gele kentekens als blauwe kentekens.

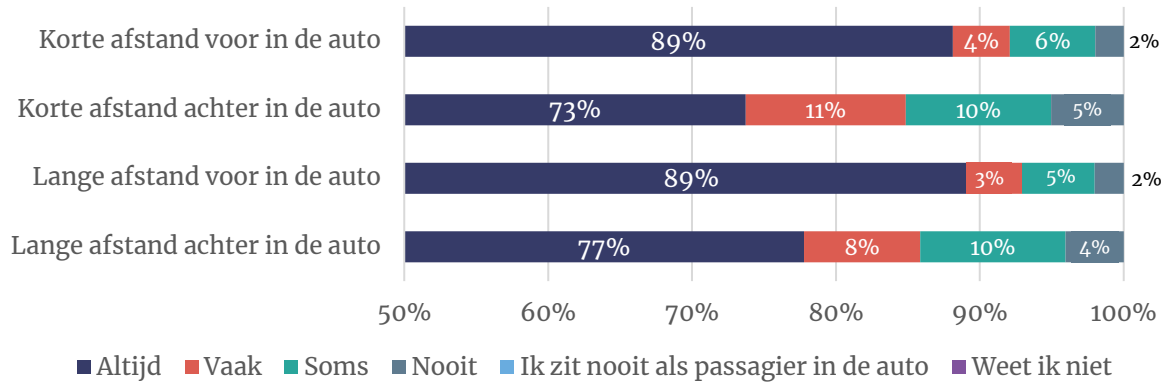
**Figuur 13.2.6 Is je scooter, bromfiets of snorfiets opgevoerd? (n = 13)**





In Figuur 13.2.7 is weergegeven hoeveel procent van de jongeren hun gordel dragen wanneer ze als passagier in een auto zitten. Te zien is dat jongeren vaker de gordel dragen wanneer ze voor in de auto zitten, negen op de tien jongeren (89%) dragen dan altijd de gordel. Dit is achter in de auto ongeveer drie kwart van de jongeren (73%, 77%). Vijf procent of minder draagt nooit de gordel in de auto als passagier. Er zijn geen grote verschillen zichtbaar tussen korte of lange afstanden.

**Figuur 13.2.7 Draag jij je autogordel als passagier in de auto? (n = 248)**

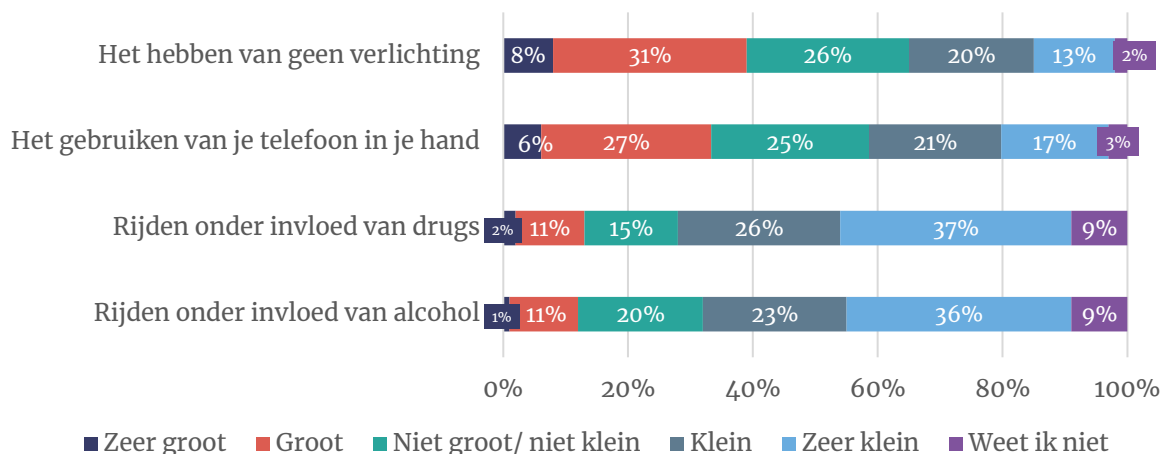


### 13.3 Pakkans

Aan jongeren is gevraagd hoe groot ze de kans schatten om te worden gecontroleerd op diverse verkeersovertredingen. Dit is gevraagd voor het meest gebruikte voertuig wat eerder in de vragenlijst was gekozen.

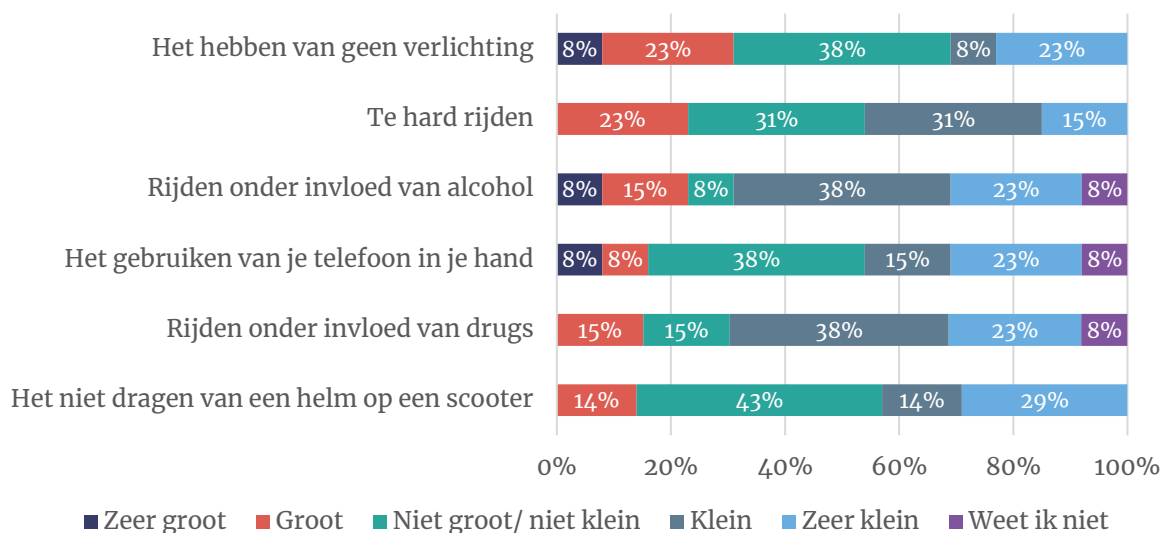
In Figuur 13.3.1 is zichtbaar dat fietsers de kans het grootst achten om te worden gecontroleerd op het ontbreken van werkende fietsverlichting, vier op de tien fietsers (39%) achten die kans (zeer) groot. De kans om te worden gecontroleerd op het fietsen onder invloed van drugs wordt het kleinst geschat, 63 procent schat die kans (zeer) klein. Fietsers weten vaker een mening te geven over controles op fietsverlichting en telefoongebruik dan over rijden onder invloed.

**Figuur 13.3.1 Hoe groot denk je dat de kans is om gecontroleerd te worden op de volgende overtredingen met je fiets? (n = 231)**



Bestuurders van scooters, bromfietsen of snorfietsen achten de kans het grootst om te worden gecontroleerd op het hebben van geen verlichting (Figuur 13.3.2). Drie op de tien bestuurders (31%) achten die kans (zeer) groot. Daarna volgt de kans om te worden gecontroleerd op te hard rijden als het grootst (23%). De kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van drank of drugs schat 61 procent van de bestuurders (zeer) klein. Het gecontroleerd worden op het gebruik van de telefoon in de hand tijdens het rijden of het dragen van een helm wordt door de grootste groep als niet klein maar ook niet groot geschat.

**Figuur 13.3.2 Hoe groot denk je dat de kans is om gecontroleerd te worden op de volgende overtredingen met je scooter, bromfiets of snorfiets? (n = 13)**

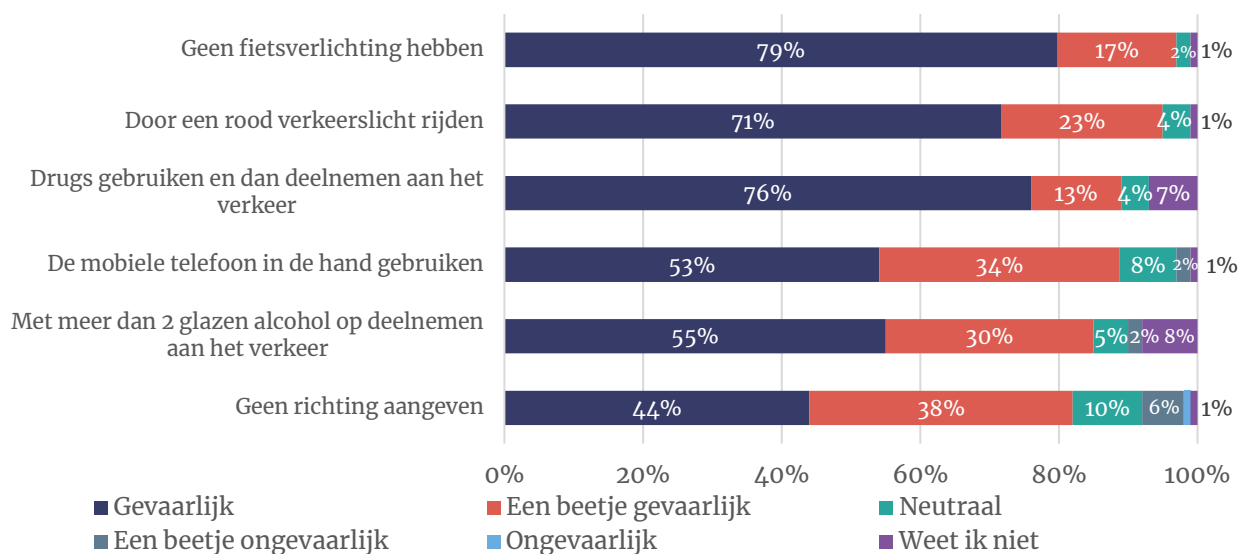


## 13.4 Gevaarperceptie

Tot slot is er aan jongeren gevraagd hoe gevaarlijk ze verschillende verkeersacties vinden van fietsers, voetgangers en bestuurders van auto's, motors of vrachtwagens.

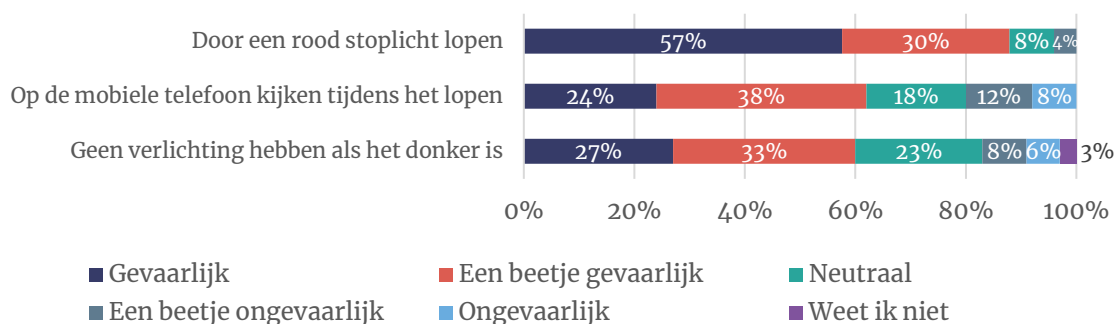
In Figuur 13.4.1 is zichtbaar hoe gevaarlijk jongeren het vinden dat fietsers verschillende verkeersovertredingen maken. Het meest gevaarlijk vinden ze het als fietsers geen fietsverlichting hebben, 96 procent vindt dat (een beetje) gevaarlijk. Door een verkeerslicht rijden wordt door 84 procent van de jongeren als (een beetje) gevaarlijk gezien. Jongeren geven vaker aan dat ze niet weten hoe gevaarlijk ze het vinden dat fietsers onder invloed van alcohol of drugs deelnemen aan het verkeer. Het aangeven van geen richting wordt als de minst gevaarlijke overtreding gezien, al vindt 82 procent van de jongeren dat (een beetje) gevaarlijk.

**Figuur 13.4.1 Hoe gevaarlijk vind je het als fietsers ...? (n = 248)**



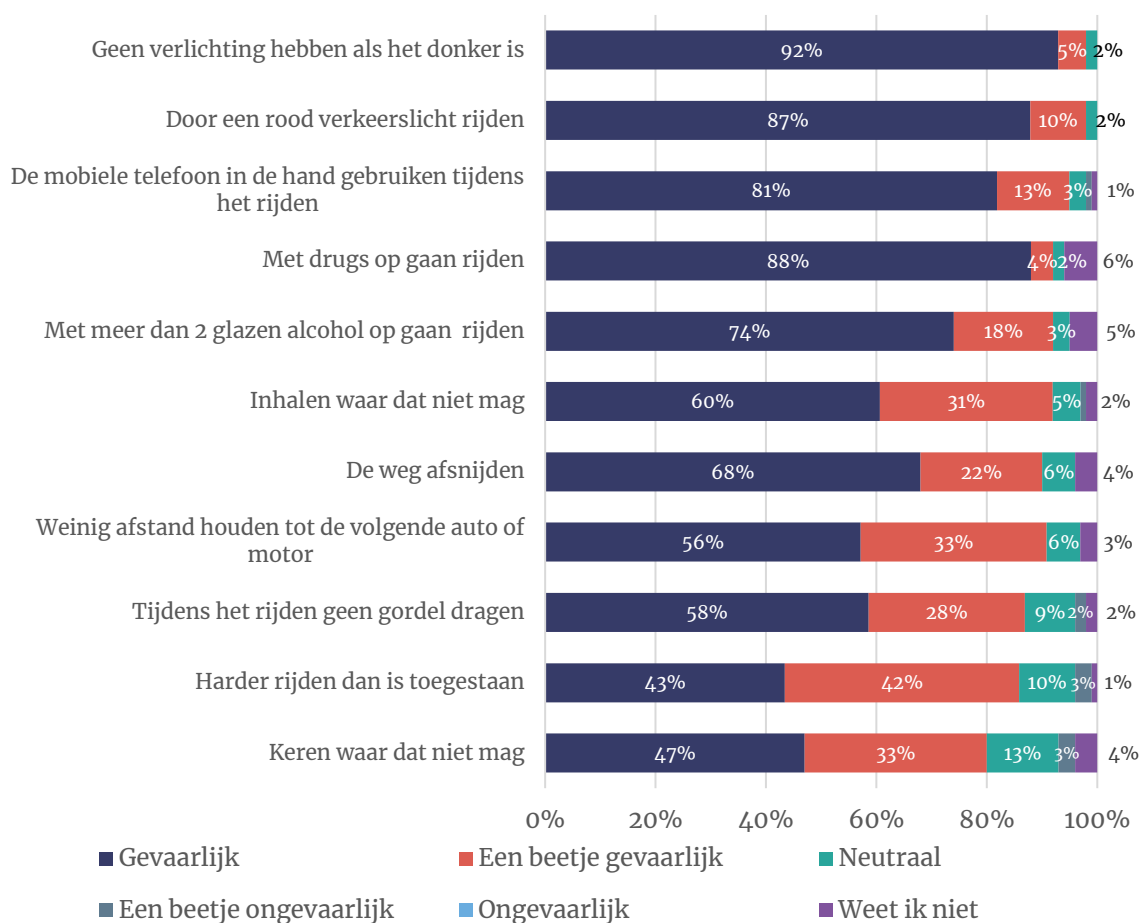
Jongeren vinden het lopen door een rood stoplicht de meest gevaarlijke actie van voetgangers, 87 procent vindt dit (een beetje) gevaarlijk (Figuur 13.4.2). Het kijken op de mobiele telefoon wordt door een vijfde van de jongeren (20%) als (een beetje) ongevaarlijk gezien, een grotere groep van 62 procent vindt dit wel gevaarlijk. Zes op de tien jongeren (60%) vinden het (een beetje) gevaarlijk als voetgangers geen verlichting dragen als het donker is.

**Figuur 13.4.2 Hoe gevaarlijk vind je het als voetgangers ...? (n = 248)**



Tot slot is aan jongeren gevraagd hoe gevaarlijk ze diverse verkeersovertredingen vinden van automobilisten, motorrijders of vrachtwagenchauffeurs. Jongeren vinden het ontbreken van verlichting als het donker is en het rijden door een rood verkeerslicht de meest gevaarlijke overtredingen (Figuur 13.4.3). Twee procent van de jongeren is neutraal over deze twee overtredingen, 97 procent vindt dit (een beetje) gevaarlijk. Jongeren geven net als bij de gevaarperceptie voor fietsers vaker aan dat ze niet weten of ze het gevaarlijk vinden dat bestuurders onder invloed van alcohol of drugs deelnemen aan het verkeer. Jongeren vinden het keren waar dat niet mag en het harder rijden dan is toegestaan het minst vaak (een beetje) gevaarlijk, al vindt 81 procent en 85 procent dit nog steeds (een beetje) gevaarlijk.

**Figuur 13.4.3 Hoe gevaarlijk vind je het als bestuurders van auto's, motors of vrachtwagens ...?**  
(n = 248)



## 13.5 Conclusie

Jongeren in Zuid-Holland gebruiken het vaakst de standaard fiets als vervoersmiddel. Slechts een kleine groep van zeventien procent en vier procent is in het bezit van een AM-rijbewijs of B-rijbewijs. Als jongeren een scooter bezitten, is deze meestal van hunzelf. Jongeren hebben net wat vaker scooters en bromfietsen (54%) dan snorfietsen (46%).



Slechts kleine groepen jongeren drinken alcohol en nemen daarna nog deel aan het verkeer met de fiets of de scooter, bromfiets en snorfiets. Geen enkele jongere gaf aan onder invloed van drugs deel te nemen aan het verkeer. De mobiele telefoon wordt zowel op de fiets als op de scooter gebruikt, zowel handsfree als handheld, al geven fietsers vaker aan de telefoon niet te gebruiken tijdens de deelname aan het verkeer. Vrijwel alle fietsers en bestuurders van scooters, bromfietsen of snorfietsen geven aan werkende verlichting te hebben. Vijf procent van de fietsers heeft geen (volledig) werkende verlichting. Deze verlichting is voornamelijk verlichting die vast is bevestigd op de fiets. Een derde van de bestuurders van scooters, bromfietsen en snorfietsen heeft zijn voertuig opgevoerd om harder te kunnen rijden dan de wettelijke begrenzing. Driekwart van de jongeren draagt ten alle tijden een gordel, ongeacht de afstand of de positie in de auto.

Jongeren schatten de pakkans van het rijden zonder verlichting het grootst. Meer dan de helft van de fietsers en bestuurders van scooters, bromfietsen en snorfietsen schat de kans om te worden gecontroleerd op het rijden onder invloed van drank of drugs als (zeer) klein. Jongeren vinden het rijden zonder verlichting of het rijden door een rood verkeerslicht de meest gevaarlijke verkeersovertredingen van fietsers en bestuurders van auto's, motors of vrachtwagens.

## Bijlage 1 Profiel van de respondent

Er is gekozen te wegen naar leeftijd, geslacht en regio van de bevolking van Zuid-Holland (18+). Met deze weging worden groepen die oververtegenwoordigd zijn in de data gecorrigeerd, door deze data minder zwaar te laten meewegen in de analyses. Groepen die ondervertegenwoordigd zijn worden zwaarder meegerekend. Zo wegen de groep inwoners uit Holland Rijnland in de analyses minder zwaar, omdat ze naar verhouding zijn oververtegenwoordigd in de dataset. De weegfactor is gebaseerd op de verhoudingen in de dataset ten opzichte van de verhouding in de populatie van Zuid-Holland. Voor populatiecijfers is gebruik gemaakt van de cijfers van de Gouden Standaard van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

**Tabel 0.1 – Profiel van de respondent, gewogen en ongewogen.**

	Ongewogen		Gewogen	
<b>Geslacht</b>				
Man	2.722	53%	2.500	49%
Vrouw	2.387	47%	2.609	51%
Anders	10	0%	10	0%
<b>Totaal</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>
<b>Leeftijd</b>				
18-39	1.027	20%	1.466	29%
40-65	2.144	42%	2.495	49%
65+	1.946	38%	1.155	23%
Geen antwoord	2	0%	2	0%
<b>Totaal</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>
<b>Woonregio</b>				
Onbekend of buiten regio	100	2%	100	2%
Alblasserwaard	345	7%	157	3%
Drechtsteden	247	5%	339	7%
Goeree-Overflakkee	129	3%	69	1%
Hoeksche Waard	130	3%	121	2%
Holland Rijnland	1.654	32%	779	15%
Midden-Holland	371	7%	319	6%
MRDH	2.143	42%	3.235	63%
<b>Totaal</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>
<b>Mate van Stedelijkheid</b>				
Zeer sterk stedelijk	1.714	33%	2.339	46%
Sterk stedelijk	2.204	43%	1.606	31%
Matig stedelijk	601	12%	726	14%
Weinig stedelijk	542	11%	416	8%
Niet stedelijk	54	1%	28	1%
Onbekend	4	0%	4	0%
<b>Totaal</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>
<b>Opleidingsniveau</b>				
Basisonderwijs, lager onderwijs	28	1%	23	0%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	624	12%	537	10%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	1.414	28%	1.442	28%
HBO	1.796	35%	1.765	34%
Universiteit	1.219	24%	1.322	26%
Anders	38	1%	30	1%
<b>Totaal</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>	<b>5.119</b>	<b>100%</b>

## Bijlage 2 Profiel van de fietser

**Tabel 0.2 – Profiel van de fietser, gewogen.**

Geslacht		
Man	2.254	49%
Vrouw	2.314	51%
Anders	7	0%
<b>Totaal</b>	<b>4.575</b>	<b>100%</b>
Leeftijd		
18-39	1.358	30%
40-65	2.262	49%
65+	953	21%
Geen antwoord	2	0%
<b>Totaal</b>	<b>4.575</b>	<b>100%</b>
Woonregio		
Onbekend of buiten regio	83	2%
Alblasserwaard	137	3%
Drechtsteden	299	7%
Goeree-Overflakkee	64	1%
Hoeksche Waard	105	2%
Holland Rijnland	716	16%
Midden-Holland	290	6%
MRDH	2.879	63%
<b>Totaal</b>	<b>4.575</b>	<b>100%</b>
Mate van Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	2.072	45%
Sterk stedelijk	1.429	31%
Matig stedelijk	670	15%
Weinig stedelijk	372	8%
Niet stedelijk	28	1%
Onbekend	4	0%
<b>Totaal</b>	<b>4.575</b>	<b>100%</b>
Opleidingsniveau		
Basisonderwijs, lager onderwijs	18	0%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	430	9%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	1.278	28%
HBO	1.599	35%
Universiteit	1.223	27%
Anders	27	1%
<b>Totaal</b>	<b>4.575</b>	<b>100%</b>

## Bijlage 3 Profiel van de automobilist

**Tabel 0.3 – Profiel van de automobilist, gewogen.**

Geslacht		
Man	2.194	50%
Vrouw	2.177	50%
Anders	8	0%
<b>Totaal</b>	<b>4.380</b>	<b>100%</b>
Leeftijd		
18-39	1.210	28%
40-65	2.202	50%
65+	966	22%
Geen antwoord	2	0%
<b>Totaal</b>	<b>4.380</b>	<b>100%</b>
Woonregio		
Onbekend of buiten regio	93	2%
Alblasserwaard	142	3%
Drechtsteden	292	7%
Goeree-Overflakkee	62	1%
Hoeksche Waard	112	3%
Holland Rijnland	670	15%
Midden-Holland	289	7%
MRDH	2.719	62%
<b>Totaal</b>	<b>4.380</b>	<b>100%</b>
Mate van Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	1.856	42%
Sterk stedelijk	1.443	33%
Matig stedelijk	661	15%
Weinig stedelijk	389	9%
Niet stedelijk	27	1%
Onbekend	3	0%
<b>Totaal</b>	<b>4.380</b>	<b>100%</b>
Opleidingsniveau		
Basisonderwijs, lager onderwijs	15	0%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	431	10%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	1.212	28%
HBO	1.556	36%
Universiteit	1.144	26%
Anders	22	1%
<b>Totaal</b>	<b>4.380</b>	<b>100%</b>



## Bijlage 4 Profiel van de bromfietsgebruiker

**Tabel 0.4 – Profiel van de bromfietsgebruiker, gewogen.**

Geslacht		
Man	232	56%
Vrouw	181	44%
Anders	2	0%
<b>Totaal</b>	<b>415</b>	<b>100%</b>
Leeftijd		
18-39	170	41%
40-65	205	49%
65+	39	9%
Geen antwoord	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>415</b>	<b>100%</b>
Woonregio		
Onbekend of buiten regio	16	4%
Alblasserwaard	10	2%
Drechtsteden	24	6%
Goeree-Overflakkee	3	1%
Hoeksche Waard	13	3%
Holland Rijnland	46	11%
Midden-Holland	26	6%
MRDH	277	67%
<b>Totaal</b>	<b>415</b>	<b>100%</b>
Mate van Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	221	53%
Sterk stedelijk	106	26%
Matig stedelijk	47	11%
Weinig stedelijk	38	9%
Niet stedelijk	2	0%
Onbekend	1	0%
<b>Totaal</b>	<b>415</b>	<b>100%</b>
Opleidingsniveau		
Basisonderwijs, lager onderwijs	3	1%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	52	13%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	143	34%
HBO	122	29%
Universiteit	95	23%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>415</b>	<b>100%</b>

## Bijlage 5 Profiel van de motorrijder

Tabel 0.5 – Profiel van de motorrijder, gewogen.

Geslacht		
Man	200	75%
Vrouw	67	25%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>267</b>	<b>100%</b>
Leeftijd		
18-39	77	29%
40-65	142	53%
65+	48	18%
Geen antwoord	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>267</b>	<b>100%</b>
Woonregio		
Onbekend of buiten regio	12	4%
Alblasserwaard	7	3%
Drechtsteden	15	6%
Goeree-Overflakkee	5	2%
Hoeksche Waard	10	4%
Holland Rijnland	41	15%
Midden-Holland	17	6%
MRDH	161	60%
<b>Totaal</b>	<b>267</b>	<b>100%</b>
Mate van Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	110	41%
Sterk stedelijk	87	33%
Matig stedelijk	40	15%
Weinig stedelijk	28	10%
Niet stedelijk	3	1%
Onbekend	0	0%
<b>Totaal</b>		<b>0%</b>
Opleidingsniveau		
Basisonderwijs, lager onderwijs	1	0%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	17	6%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	90	34%
HBO	121	45%
Universiteit	38	14%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>267</b>	<b>100%</b>

## Bijlage 6 Profiel van de vrachtwagenchauffeur

**Tabel 0.6 – Profiel van de vrachtwagenchauffeur, gewogen.**

Geslacht		
Man	71	91%
Vrouw	7	9%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>
Leeftijd		
18-39	12	15%
40-65	56	72%
65+	10	13%
Geen antwoord	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>
Woonregio		
Onbekend of buiten regio	4	5%
Alblasserwaard	3	4%
Drechtsteden	5	6%
Goeree-Overflakkee	2	3%
Hoeksche Waard	3	4%
Holland Rijnland	8	10%
Midden-Holland	9	12%
MRDH	44	56%
<b>Totaal</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>
Mate van Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	14	18%
Sterk stedelijk	35	45%
Matig stedelijk	18	23%
Weinig stedelijk	10	13%
Niet stedelijk	0	0%
Onbekend	1	1%
<b>Totaal</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>
Opleidingsniveau		
Basisonderwijs, lager onderwijs	1	1%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	23	29%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	32	41%
HBO	20	26%
Universiteit	2	3%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>

## Bijlage 7 Profiel van de scootmobielgebruiker

**Tabel 0.7 – Profiel van de scootmobielgebruiker, gewogen.**

Geslacht		
Man	17	44%
Vrouw	22	56%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
Leeftijd		
18-39	1	3%
40-65	21	54%
65+	17	44%
Geen antwoord	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
Woonregio		
Onbekend of buiten regio	0	0%
Alblasserwaard	2	5%
Drechtsteden	4	10%
Goeree-Overflakkee	1	3%
Hoeksche Waard	0	0%
Holland Rijnland	5	13%
Midden-Holland	3	8%
MRDH	24	62%
<b>Totaal</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
Mate van Stedelijkheid		
Zeer sterk stedelijk	16	41%
Sterk stedelijk	20	51%
Matig stedelijk	0	0%
Weinig stedelijk	2	5%
Niet stedelijk	1	3%
Onbekend	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>
Opleidingsniveau		
Basisonderwijs, lager onderwijs	2	5%
LBO, VGLO, LAVO, MAVO, MULO, VBO OF VMBO	16	41%
MBO, HAVO Atheneum/HBS of gymnasium	5	13%
HBO	14	36%
Universiteit	2	5%
Anders	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>39</b>	<b>100%</b>

## Bijlage 8 Profiel van de jongeren

**Tabel 0.8 – Profiel van de jongeren, ongewogen.**

<b>Geslacht</b>		
Man	128	52%
Vrouw	120	48%
<b>Totaal</b>	<b>248</b>	<b>100%</b>
<b>Leeftijd</b>		
12	45	18%
13	48	19%
14	37	15%
15	45	18%
16	47	19%
17	26	10%
<b>Totaal</b>	<b>248</b>	<b>100%</b>
<b>Woonregio</b>		
Onbekend of buiten regio	2	1%
Alblasserwaard	13	5%
Drechtsteden	31	13%
Goeree-Overflakkee	10	4%
Hoeksche Waard	9	4%
Holland Rijnland	34	14%
Midden-Holland	20	8%
MRDH	129	52%
<b>Totaal</b>	<b>248</b>	<b>100%</b>
<b>Mate van Stedelijkheid</b>		
Zeer sterk stedelijk	94	38%
Sterk stedelijk	89	36%
Matig stedelijk	27	11%
Weinig stedelijk	31	13%
Niet stedelijk	6	2%
Onbekend of buiten regio	1	0%
<b>Totaal</b>	<b>248</b>	<b>100%</b>
<b>Opleidingsniveau</b>		
Basisonderwijs	19	8%
Praktijkonderwijs	12	5%
VMBO	69	28%
HAVO	60	24%
VWO	53	21%
MBO	27	11%
HBO	5	2%
Ik volg momenteel geen onderwijs	2	1%
Andere opleiding, namelijk...	1	0%
<b>Totaal</b>	<b>248</b>	<b>100%</b>