

# Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2023



**ROV**  
Zuid-Holland  
[maakteenpuntvannul.nl](https://maakteenpuntvannul.nl)

Goudappel  
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	ROV – Zuid Holland
Titel rapport	Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) Zuid-Holland 2023
Kenmerk	016047.20240325.R1.01
Datum publicatie	25 maart 2024
Projectleider Goudappel Projectteam Goudappel	Matthijs Dicke-Ogenia Leonie Zengerink, Constanza Gutiérrez Torres, Erik Timmermans
Projectteam opdrachtgever	Ada Albrecht, Marieke van Daal
Status	Concept

© Copyright Goudappel BV 25-3-24

## Inhoud

<b>1. Managementsamenvatting .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Onderzoeksverantwoording.....</b>	<b>31</b>
<b>3. Rijden onder invloed van alcohol.....</b>	<b>36</b>
<b>4. Rijden onder invloed van drugs .....</b>	<b>57</b>
<b>5. Rijden onder invloed van medicijnen.....</b>	<b>71</b>
<b>6. Gebruik van Gordel.....</b>	<b>87</b>
<b>7. Gebruik van Helm .....</b>	<b>98</b>
<b>8. Gebruik van kindersitje.....</b>	<b>111</b>
<b>9. Vasthouden en/of bedienen mobiel apparaat.....</b>	<b>116</b>
<b>10. Vermoeid rijden.....</b>	<b>132</b>
<b>11. Gereden snelheid.....</b>	<b>143</b>
<b>12. Fietsverlichting .....</b>	<b>155</b>
<b>13. Jongeren in het verkeer.....</b>	<b>161</b>
<b>14. Maatregelen .....</b>	<b>178</b>

# 1. Managementsamenvatting

Veilig verkeersgedrag is een belangrijke risico-indicator in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het helpt risicogestuurd beleid uit te voeren. Dit onderzoek geeft de resultaten van een onderzoek naar verkeersveilige deelname door de inwoners van Zuid-Holland.

Omdat landelijk een onderzoek is uitgevoerd naar dezelfde risico-indicatoren heeft het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid (ROV) Zuid-Holland de vragenlijst die landelijk is gebruikt als uitgangspunt genomen voor het eigen onderzoek. Met dit onderzoek zijn daarmee dezelfde vragen gesteld als in het landelijk onderzoek en aanvullend is er gevraagd naar specifieke verkeersveiligheidsinformatie die voor de provincie Zuid-Holland interessant is.

Er zijn 10 onveilige gedragingen ondervraagd:

- Rijden onder invloed van alcohol
- Rijden onder invloed van drugs
- Rijden onder invloed van medicijnen
- Gordelgebruik
- Helmgebruik
- Gebruik van een kinderzitje
- Vasthouden of gebruiken van een mobiele telefoon
- Deelname aan het verkeer bij vermoeidheid
- Snelheid
- Gebruik van fietsverlichting

Werving van deelnemers is uitgevoerd door in de verschillende regio's van de provincie Zuid-Holland oproepen te plaatsen via het netwerk van het ROV Zuid-Holland. Daarnaast is de vragenlijst ingevuld door leden in Zuid-Holland van een landelijk onderzoekspanel. In het onderzoek zijn via een aparte vragenlijst ook jongeren van 12 tot en met 17 jaar ondervraagd. In totaal zijn 4.856 respondenten ondervraagd.

Per respondent werd het onveilige gedrag voor 1, 2 of 3 vervoermiddelen ondervraagd. Het onderzoek rapporteert daardoor de resultaten van 8.623 vervoermiddelen.

In deze samenvatting leest u eerst de uitkomsten van de verdiepende vragen bij iedere gedraging. Vervolgens leest u per veilige gedraging de belangrijkste uitkomsten.

## 1.1 Onveilig gedrag dat vaak uitgevoerd wordt

Het meest voorkomende onveilige gedrag is het gebruik van een mobiel apparaat (36%), rijden onder invloed van alcohol (24%), te snel rijden (21%) en vermoeid rijden (19%).

Op ieder onderdeel van veilige verkeersdeelname zijn er inwoners die het veilige gedrag niet vertonen. Gedrag wordt als onveilig gezien als het onveilige gedrag tenminste één keer voorkwam in het afgelopen jaar. De meeste onveilige gedragingen komen per persoon het vaakst één- of tweemaal per jaar voor, en bijna nooit vaker dan vijf keer per jaar. Onveilige gedragingen die bij inwoners vaker dan 5 keer per jaar voorkomen zijn er wel. Dit zijn alcohol- en drugsgebruik op de fiets (13% en 2,5%) en bromfiets (4,2% en 4,2%). Daarnaast het gebruik van de mobiele telefoon bij alle vervoermiddelen.

## 1.2 Redenen vertoond gedrag

### 1.2.1 Onveilig gedrag

Bij alle gedragingen zijn de deelnemers gevraagd naar de redenen van het gedrag. Vrijwel bij alle gedragingen hadden de vaakst gegeven redenen ermee te maken dat de respondent het onveilige gedrag verantwoord vond: "ik vond het niet gevaarlijk", "het was maar een kort ritje" en "ik kon nog goed rijden" (bij middelen-gebruik) zijn voorbeelden daarvan. Deze redenen worden door ongeveer een derde van de mensen gegeven die het onveilige gedrag uitvoeren. Daarna is urgentie, toevalligheid of niet voorbereid zijn vaak een reden (door 10-20% van de mensen die het onveilige gedrag uitvoeren genoemd). "Ik moest ergens naartoe", "het was een noodgeval" en "het was een onverwachte situatie" zijn daar voorbeelden van.

Ongeveer de helft van de mensen die onder invloed van middelen op de fiets rijden geeft aan dat zij de fiets een goed alternatief vinden voor de auto. Het aantal glazen alcohol waarmee weggebruikers vinden dat zij nog veilig aan het verkeer kunnen deelnemen is bij fietsen dan ook hoger dan bij de auto. 25% van de fietsers vindt dat met 5 à 6 glazen alcohol nog aan het verkeer deelgenomen kan worden. Bij de auto is dat 4%.

Ten aanzien van het gebruik van de telefoon tijdens deelname aan het verkeer wordt vaak aangegeven dat het nodig is om te navigeren. Daarnaast wordt door 15-20% aangegeven dat ze "uit verveling of tijdverdrijf" hun telefoon gebruiken.

### 1.2.2 Veilig gedrag

Bij de redenen die worden gegeven om veilig gedrag te vertonen is het meest genoemde: "omdat ik het anders gevaarlijk vind" (ongeveer 50-70% van de respondenten), vanwege de wettelijke regels en de kans op een boete (10-40%).

## 1.3 Determinanten van gerapporteerd gedrag

Een belangrijke bevinding in het onderzoek is dat weggebruikers die wel eens onveilig gedrag vertonen het betreffende gedrag (in vergelijking met de respondenten die het onveilige gedrag nooit uitvoeren) vaker aanvaardbaar vinden, het ongewenste gedrag vaker zien in hun omgeving (uitgevoerd door voor hen belangrijke mensen), het risico lager inschatten en de pakkans hoger inschatten. Bijvoorbeeld het telefoongebruik op de fiets, dat wordt door de helft van de respondenten die de telefoon weleens gebruiken op de fiets als aanvaardbaar gezien, terwijl van de respondenten die dat nooit doen 12% het gedrag acceptabel vindt. Opvallend is dat zij de pakkans soms wel hoger inschatten.

### 1.3.1 Aanvaardbaarheid

Respondenten vinden doorgaans verkeersonveilig gedrag niet aanvaardbaar. Dit verschilt per onveilig gedrag en met name per vervoermiddel.

- Onveilige gedragingen op de fiets worden als meer aanvaardbaar beoordeeld dan onveilige gedragingen met andere (en met name gemotoriseerde) voertuigen.
- Hoe hoger de snelheid dat een vervoermiddel kan bereiken hoe minder aanvaardbaar het onveilige gedrag is. Met name voor de auto, motor en bestelbus worden de meeste onveilige gedragingen als onaanvaardbaar gezien.
- Onveilige gedragingen die een direct gevaar voor een ander inhouden worden door meer respondenten als onaanvaardbaar gezien dan gedragingen waarmee de weggebruiker zichzelf in gevaar brengt (bijvoorbeeld geen helm of gordel dragen).
- De aanvaardbaarheid van het gebruik van de mobiele telefoon tijdens deelname aan het verkeer is laag. Tegelijkertijd nemen veel respondenten dit waar bij belangrijke anderen. Dat heeft een grote invloed op de sociale norm waardoor het gedrag als normaler wordt beoordeeld. Kortom: we vinden het niet aanvaardbaar, maar het is voor velen moeilijk om het ook daadwerkelijk na te laten.

### 1.3.2 Sociale norm

We zijn geneigd het gedrag van belangrijke anderen uit onze omgeving over te nemen. Dat proces wordt weergegeven in de sociale norm. Hoe meer mensen in onze omgeving bepaald gedrag laten zien, hoe hoger de kans dat wij het zelf ook zo gaan doen.

- Bij de fiets is de aanvaardbaarheid van onveilig gedrag veel hoger dan bij de andere vervoermiddelen. Tegelijkertijd is de sociale norm daar ook naar: de resultaten laten zien dat respondenten vaak onveilig gedrag op de fiets waarnemen bij anderen. Bij de snorfiets is dat ook zo, maar leidt het tot minder mensen die het gedrag aanvaardbaar vinden.
- Veel gedragingen die worden gezien als onaanvaardbaar, maar toch in hoge mate voorkomen (bijvoorbeeld telefoon gebruik), hebben als kenmerk dat het gedrag door belangrijke mensen in de omgeving wordt uitgevoerd. Slecht voorbeeld doet slecht volgen lijkt hier aan de hand te zijn. Daarnaast geldt voor

de mensen die het onveilige gedrag uitvoeren dat bij hen altijd een verhoogd aantal mensen in de omgeving dat gedrag ook vertoont.

### 1.3.3 Risicoperceptie

De onveilige gedragingen worden over het algemeen in hoge mate als gevaarlijk beoordeeld. Dat hangt wel af van het vervoermiddel. Veel gedragingen worden in combinatie met de fiets als veel minder gevaarlijk beoordeeld dan bijvoorbeeld in combinatie met de auto. Rijden onder invloed, een mobiele telefoon in de hand houden of gebruiken, vermoeidheid et cetera worden als gevaarlijker ingeschat bij autorijden dan een rit op de fiets.

### 1.3.4 Pakkans

Er is een relatie tussen de gepercipieerde pakkans en de waarneembaarheid van het onveilige gedrag. Hoe beter het gedrag waar te nemen is door de handhavers, hoe hoger de pakkans wordt ingeschat.

- Voor direct waarneembaar gedrag (bijvoorbeeld gordelgebruik, helmdracht en het vasthouden van een mobiel apparaat) wordt de pakkans het hoogste ingeschat (meer mensen denken dat de kans op controle hoog of zeer hoog is).
- Voor onveilig gedrag dat bijna alleen met staandehouding wordt vastgesteld, wordt de pakkans als iets minder hoog gezien. Met twee uitzonderingen: het alcoholgebruik tijdens het rijden in een auto (is hoger) en het alcoholgebruik op de fiets (is veel lager).
- Voor niet waarneembaar onveilig gedrag, zoals vermoeidheid en medicijngebruik, wordt de pakkans als laag ingeschat.

## 1.4 Overige percepties

### 1.4.1 Motorrijders

Het gebruik van middelen en de telefoon komt weinig voor bij motorrijders. Motorrijders laten op de snelheid na voornamelijk veilig verkeersgedrag zien. Zij geven meer dan andere verkeersdeelnemers aan dat zij de verschillende gedragingen gevaarlijk vinden.

### 1.4.2 Snorfietsers

Gebruikers van een snorfiets rijden regelmatig onder invloed van alcohol (4,5%), drugs (2,8%) of medicijnen (15,1%). Daarnaast draagt 8,7% regelmatig geen helm. Zij schatten de risico's lager in dan de overige respondenten. Een zorgelijke combinatie.

## 1.5 Stedelijkheid

Bij de meeste gedragingen is er geen duidelijk beeld ten aanzien van de stedelijkheid. Meestal zijn er kleine verschillen tussen de verschillende stedelijkheidsgraden ten aanzien van het onveilige gedrag, maar is er geen verband te ontdekken.

Het komt bijna niet voor dat hoe stedelijker het gebied is hoe vaker of minder vaak inwoners het onveilige gedrag uitvoeren.

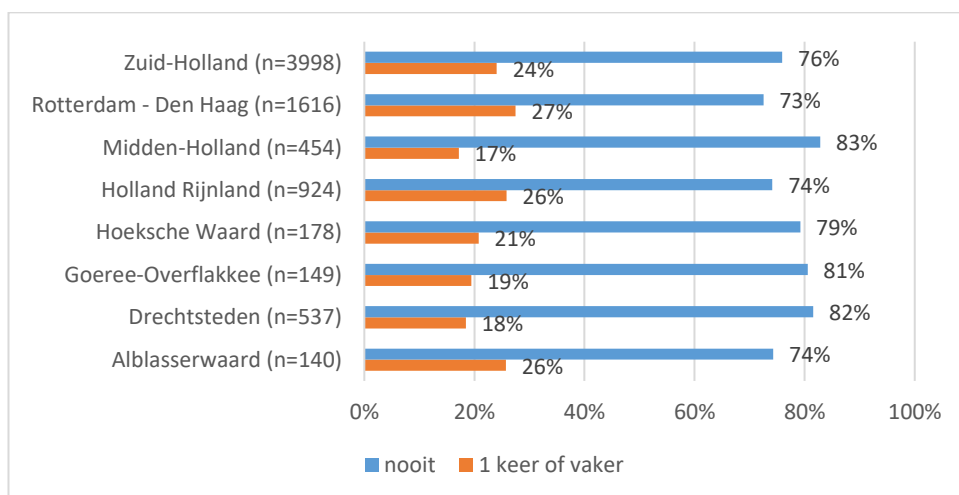
Uitzonderingen daarop zijn:

- Rijden onder invloed van drugs: in zeer sterk stedelijk gebied neemt 5% van de inwoners één keer of vaker deel aan het verkeer onder invloed van drugs. Dat loopt in percentage terug tot aan niet stedelijke gebieden waar het aandeel 1% is.
- Gordelgebruik door bestuurders: in zeer sterk stedelijk gebied is het aandeel inwoners dat één keer per jaar geen gordel draagt 4%, dit neemt toe tot aan niet stedelijke gebieden waar 9% dit gedrag laat zien.

## 1.6 Deelname aan het verkeer onder invloed van alcohol

Landelijk neemt 27% van de weggebruikers tenminste één keer per jaar met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol deel aan het verkeer. In Zuid-Holland komt dit iets minder voor, namelijk 24%.

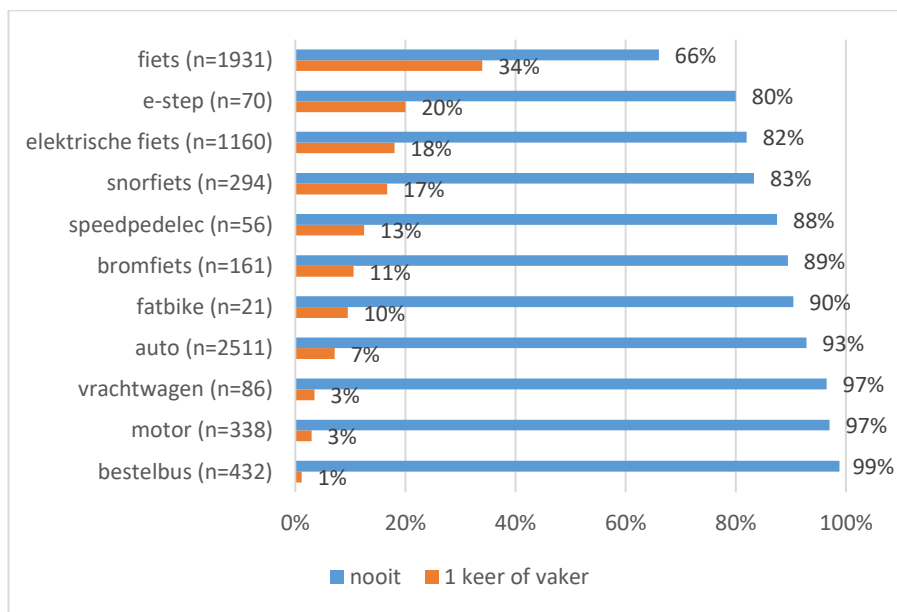
Geen van de regio's wijkt sterk af van het landelijk beeld. Het verschil tussen de regio's met het laagste aantal en het hoogste aantal inwoners dat onveilig gedrag vertoont is 10 procentpunt, tussen 17% en 27%. Midden-Holland (17%) en Drechtsteden (18%) hebben het laagste percentage weggebruikers dat één keer of vaker in het afgelopen jaar aan het verkeer deelnam met meer alcohol op dan is toegestaan. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (27%), Holland Rijnland (26%) en Alblasserwaard (26%) was het aandeel inwoners dat het onveilige gedrag vertoonde het hoogste.



Figuur 1.1: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per regio

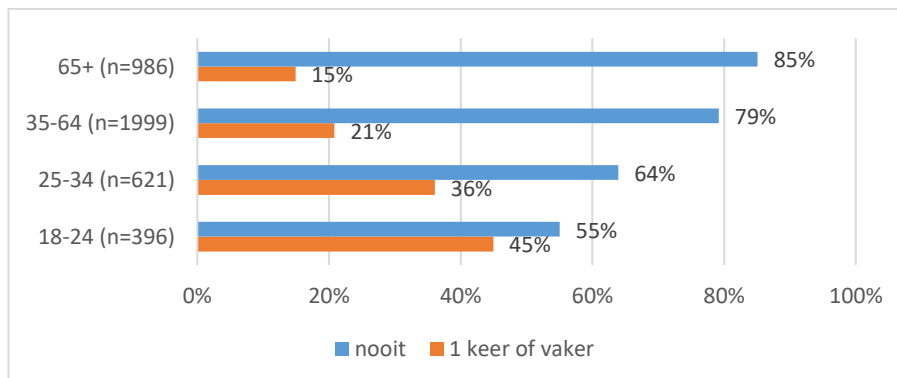


Rijden met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol komt vaker voor bij tweewielers (met uitzondering van de motor) dan bij auto's, vrachtwagens en bestelbussen. Bij de tweewielers heeft de snelheid waarmee gereden kan worden invloed op hoe vaak het onveilige gedrag wordt vertoond. Op de fiets zonder trapondersteuning wordt het vaakst met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol gereden (36%) en het minst met de auto, vrachtwagen, bestelbus en de motor. Dit is gelijk aan het landelijke beeld.



Figuur 1.2: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per vervoermiddel

Ten aanzien van leeftijd geldt: hoe ouder hoe minder vaak met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol aan het verkeer wordt deelgenomen. Het aandeel jong volwassenen dat het onveilige gedrag vertoont is met 45% (18-24 jaar) en 36% (25-34) hoog. Dit zijn sterke effecten: het is belangrijk om op jonge leeftijd zoveel mogelijk inspanning te doen op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol.



Figuur 1.3: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per geslacht

Hoewel 92% van de automobilisten het afgelopen jaar nooit met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol reed, is het zorgelijk dat van de 8% van de automobilisten die dit wel deden er 35% één of meer passagiers in de auto had.

De redenen die de weggebruikers geven voor hun deelname aan het verkeer met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol komen overeen met het landelijke beeld. Deze duiden op een onderschatting van de gevolgen van het onveilige gedrag: "omdat ik nog goed kon rijden" (34%) en "het was maar een kort ritje" (34%) zijn de meest genoemde verklaringen. In Zuid-Holland is ook nagegaan of weggebruikers 'te laat doorhadden dat ze te veel hadden gedronken'. Dat bleek voor 19% van de overtreders een belangrijke reden te zijn.

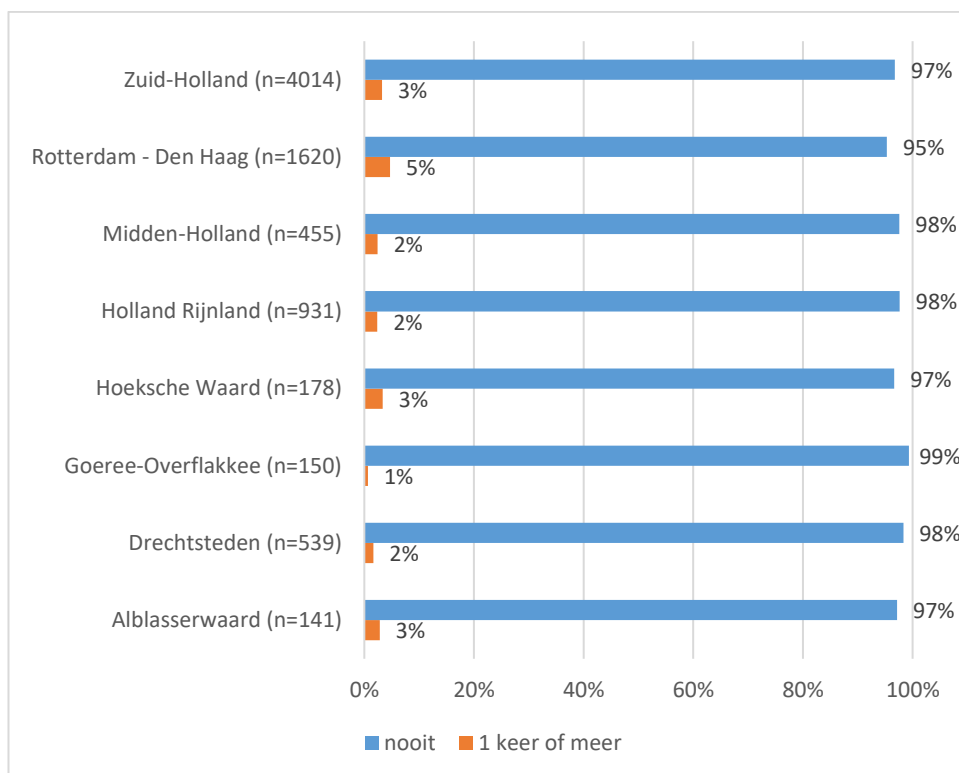
De aanvaardbaarheid van rijden onder invloed met gemotoriseerd verkeer is lager dan bij tweewielers (met en zonder trapondersteuning).

Vrijwel iedereen vindt het onaanvaardbaar met alcohol op aan het verkeer deel te nemen (ondanks dat gebeurt het toch, ruim 25% ziet belangrijke mensen in hun omgeving met alcohol op aan het verkeer deelnemen), het wordt ook als een hoog risico gezien. Echter wordt de pakkans als laag ingeschat.

Bijna iedereen vindt autorijden met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op onaanvaardbaar (98%), voor de fiets is dat 59%. Van de fietsers die wel eens onder invloed van alcohol aan het verkeer deelnemen gaf 51% aan dat zij de fiets een goed alternatief voor de auto vinden als ze alcohol gedronken hebben. Ruim 1/3 ziet geen gevaar in het fietsen met alcohol op en meer dan de helft ziet in de eigen omgeving anderen onder invloed van alcohol op de fiets rijden. Bovendien is de subjectieve pakkans laag (11%).

## 1.7 Deelname aan het verkeer onder invloed van drugs

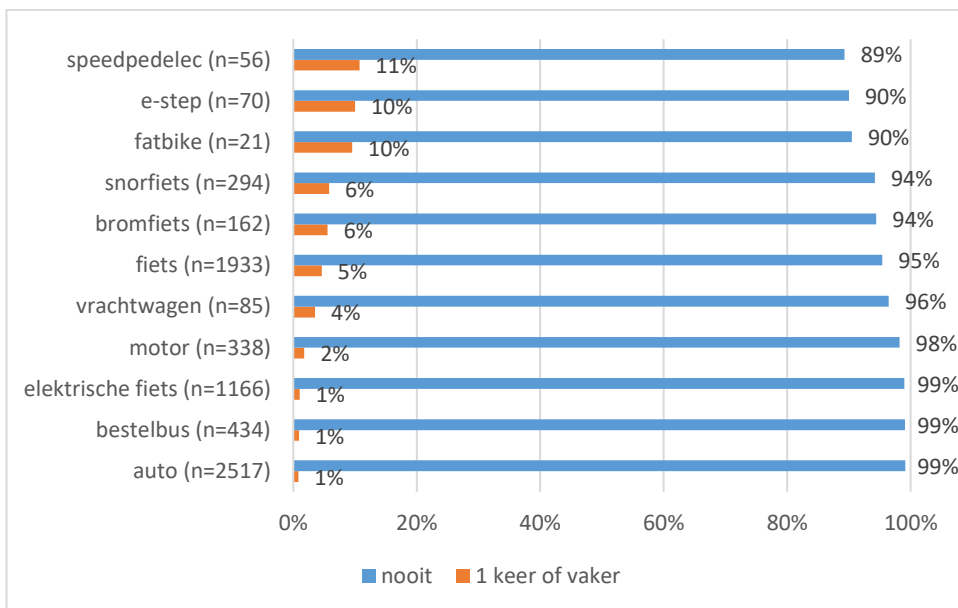
Landelijk neemt 4% van de weggebruikers tenminste één keer per jaar deel aan het verkeer onder invloed van drugs. In Zuid-Holland komt dit iets minder voor, 3%. Geen van de regio's wijkt sterk af van het landelijk beeld. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (5%) vertoont het grootste aandeel inwoners dit gedrag. In de regio Goeree-Overflakkee is dit het laagste (1%).



Figuur 1.4: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per regio

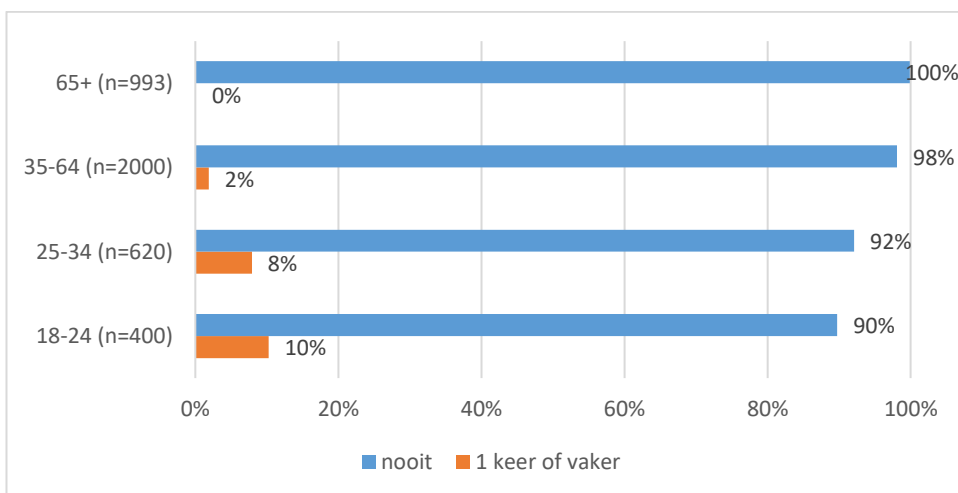
Vervoermiddelen waarmee onder invloed van drugs aan het verkeer wordt deelgenomen zijn vooral tweewielers. Bij voertuigen waarmee met hogere snelheid aan het verkeer wordt deelgenomen is het aandeel rijden onder invloed van drugs het laagste. Het lijkt erop, dat deelname aan het verkeer na het gebruik van drugs vaker voorkomt bij moderne tweewielers (zoals de e-step en fatbike) dan bij de overige vervoermiddelen<sup>1</sup>. Zowel het aantal deelnemers dat na het gebruik van drugs deelneemt aan het verkeer als de deelnemers die met moderne tweewielers rijden is laag. De marges in de uitkomsten kunnen groot zijn (door toeval is de uitkomst dan een aantal procent hoger). Bij toename van het aantal moderne voertuigen (wat te verwachten valt) is het van belang deze relatie in de gaten te houden, omdat door de veelal elektrische aandrijving van deze voertuigen met hogere snelheden gereden kan worden dan de weggebruiker doorgaans aankan.

<sup>1</sup> De resultaten voor de vervoermiddelen met een laag aantal ingevulde vragenlijsten op het betreffende onderdeel zijn indicatief. Het percentage voor de provincie in het geheel kan evengoed veel lager of hoger zijn.



*Figuur 1.5: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per vervoermiddel*

Het onder invloed van drugs aan het verkeer deelnemen, neemt af naarmate de leeftijd toeneemt. Bij ouderen komt dit gedrag nauwelijks voor, terwijl bij de 18 t/m 24 jarigen het aandeel 10% is. In de zeer sterk stedelijke gebieden komt deelname aan het verkeer na het gebruik van drugs relatief vaker voor.



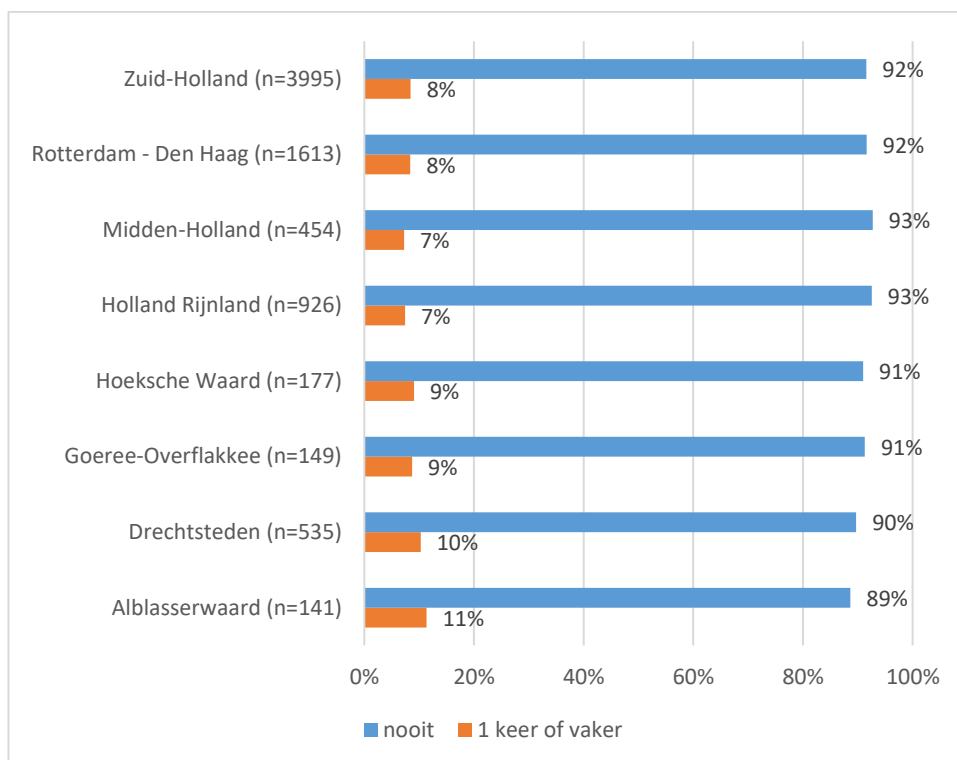
*Figuur 1.6: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per leeftijdscategorie*

Deelname aan het verkeer na drugsgebruik wordt door vrijwel iedereen gezien als onaanvaardbaar en risicovol. De gepercipieerde pakkans is lager dan die van het rijden onder invloed van alcohol. De methoden om drugsgebruik aan te tonen nemen toe, maar zijn nog niet zo goed als de methoden om het alcoholgebruik aan te tonen.

Het fietsen na drugsgebruik wordt als meer aanvaardbaar gezien dan autorijden. De pakkans voor het fietsen met drugs op wordt als laag ingeschat (6%).

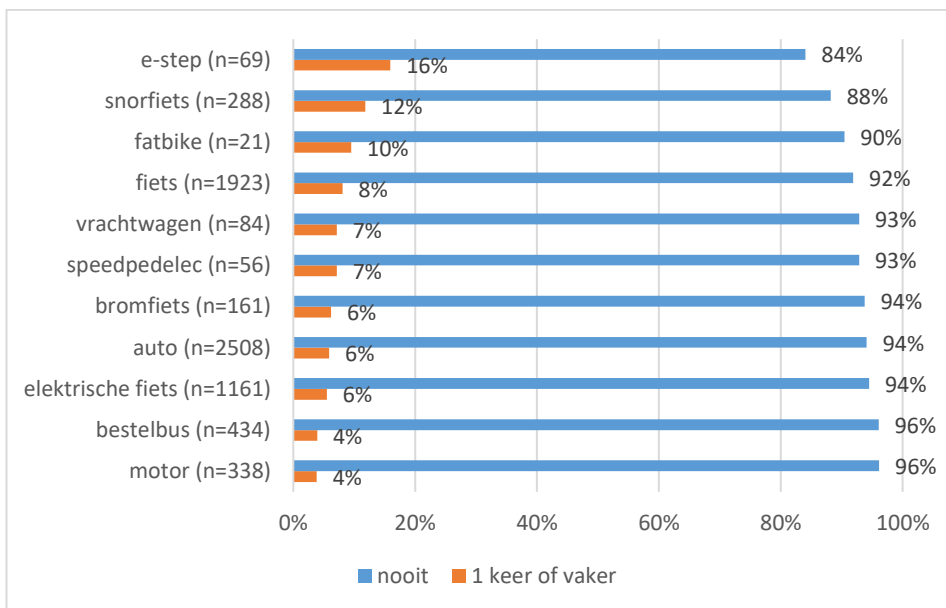
## 1.8 Deelname aan het verkeer onder invloed van medicijnen

8% van de inwoners in Zuid-Holland neemt wel eens deel aan het verkeer na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden. Landelijk is dit aandeel 9%. In alle regio's ligt het aandeel rond dit gemiddelde. De verschillen tussen de regio's zijn klein.



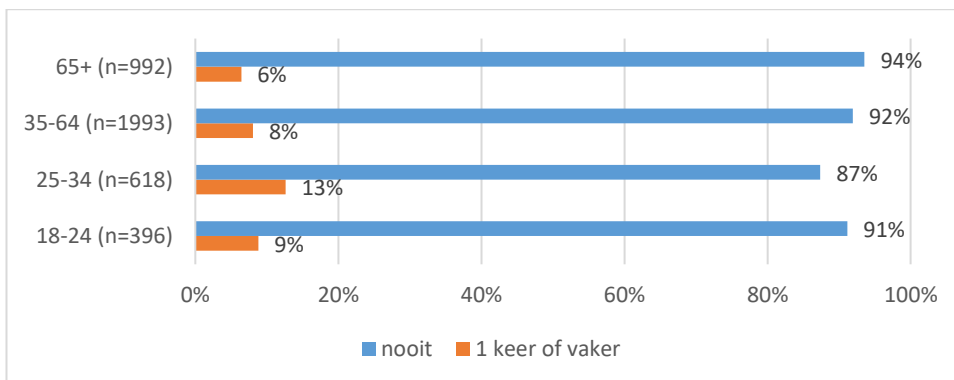
Figuur 1.7: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per regio

Het aandeel inwoners dat aan het verkeer deelneemt na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden is redelijk gelijk voor de vervoermiddelen. Alleen de e-step wijkt af. Er is een duidelijk verschil met alcohol en drugs. Die laatste twee worden vaak in een sociale setting gebruikt waarbij deelname aan het verkeer ook een onderdeel is, bijvoorbeeld een feestje in de sportkantine of een festival. Dat is voor medicijnen minder het geval.



*Figuur 1.8: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per regio*

Opvallend is dat deelname aan het verkeer na het gebruik van medicijnen vaker voorkomt bij jong volwassenen. Dit behoeft meer onderzoek, wellicht dat onder de jong volwassenen andere medicatie wordt gebruikt dan bij ouderen of dat ouderen vaker medicijnen gebruiken die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden en vaker dan jongeren om die reden niet aan het verkeer deelnemen.

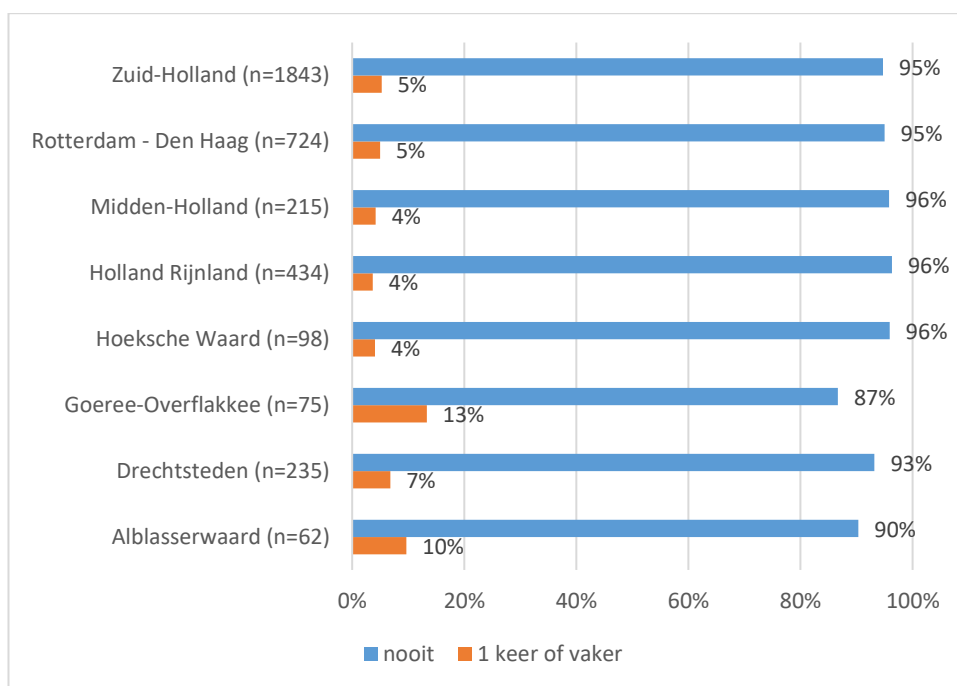


*Figuur 1.9: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per leeftijdscategorie*

De gepercipieerde pakkans voor deelname aan het verkeer onder invloed van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden is 7%, wat relatief hoog is omdat het gebruik van medicijnen bij staande houding moeilijk aan te tonen is.

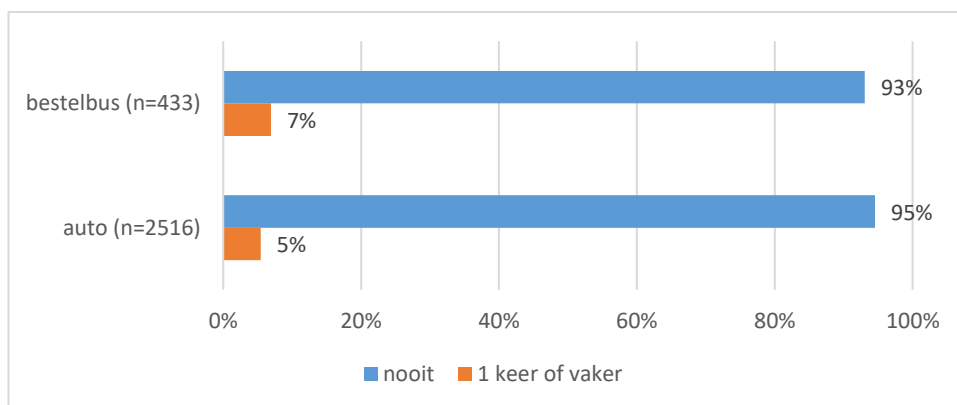
## 1.9 Gordeldracht bestuurders

Het aandeel inwoners dat één keer of vaker in het afgelopen jaar zonder gordel autoreed is in heel Zuid-Holland 5%, landelijk is dat 3%. Tussen de regio's zijn er bijna geen verschillen. Goeree-Overflakkee en Alblasserwaard wijken wat af, maar hebben een laag aantal inwoners die op dit onderdeel de vragenlijst hebben ingevuld.



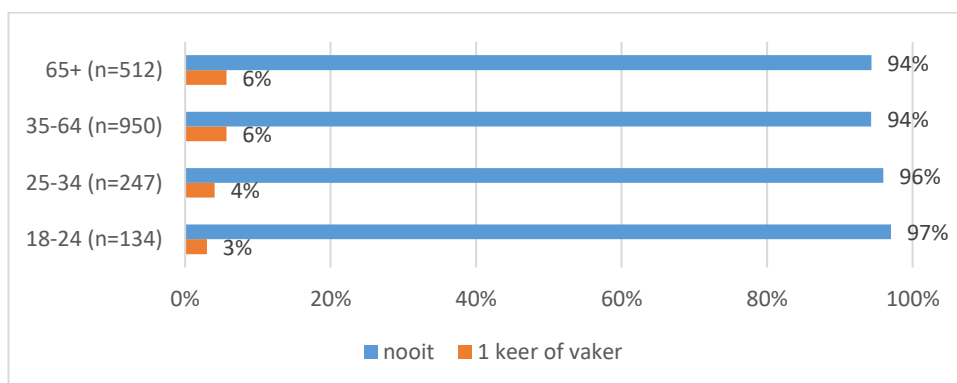
Figuur 1.10: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per regio

Het gebruik van de gordel in een bestelbus is lager dan in de auto.



Figuur 1.11: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per vervoermiddel

Ouderen dragen minder vaak (6%) de gordel dan jong volwassenen (3% en 4%).



Figuur 1.12: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per leeftijdscategorie

Er is een verband tussen de stedelijkheid en gordeldracht. In minder stedelijke gebieden is het aantal inwoners dat één keer of vaker in het afgelopen jaar geen gordel droeg hoger dan het aantal inwoners uit meer stedelijke gebieden. In zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel 4%, in niet stedelijke gebieden 9%.

Bij observaties op straat had in 2020 1% van de inzittenden van een auto geen gordel om en in 2021 was dat 4%<sup>2</sup>. Dit percentage geldt voor alle inzittenden in de auto, en is het aantal gordel-dragende inzittenden ten opzichte van het waargenomen aantal inzittenden. In het onderhavige onderzoek vinden we dat circa 5% in een jaar tijd wel eens zonder gordel gereden heeft. Het aandeel mensen dat heel vaak of bijna altijd zonder gordel rijdt is erg laag, wat aangeeft dat maar weinig inwoners weigeren een gordel te dragen. Het blijft vaak bij 1 of 2 keer per jaar dat iemand vergeet de gordel om te doen.

Wegen waar de gordel niet gedragen wordt zijn binnen de bebouwde kom en bij lage snelheden, meestal met als reden dat het een kort ritje was. Hier herkennen we een misperceptie bij weggebruikers, namelijk dat bij lage snelheden de gordel minder belangrijk is dan bij hoge snelheden. Terwijl de lage snelheden juist voorkomen op de wegen waar verkeer elkaar kruisen en de gevolgen van een ongeval, ook bij lage snelheid, ernstig kunnen zijn.

De helft van de mensen die wel eens zonder gordel een voertuig bestuurt, vindt dat aanvaardbaar. Zij zien anderen zonder gordel rijden en vinden het risico niet groot.

Het percentage bestuurders dat een gordel draagt is zo hoog dat er veel inspanning nodig is om de gordeldracht nog iets te verbeteren. Voor een verbetering (indien gewenst) zijn sterke maatregelen nodig.

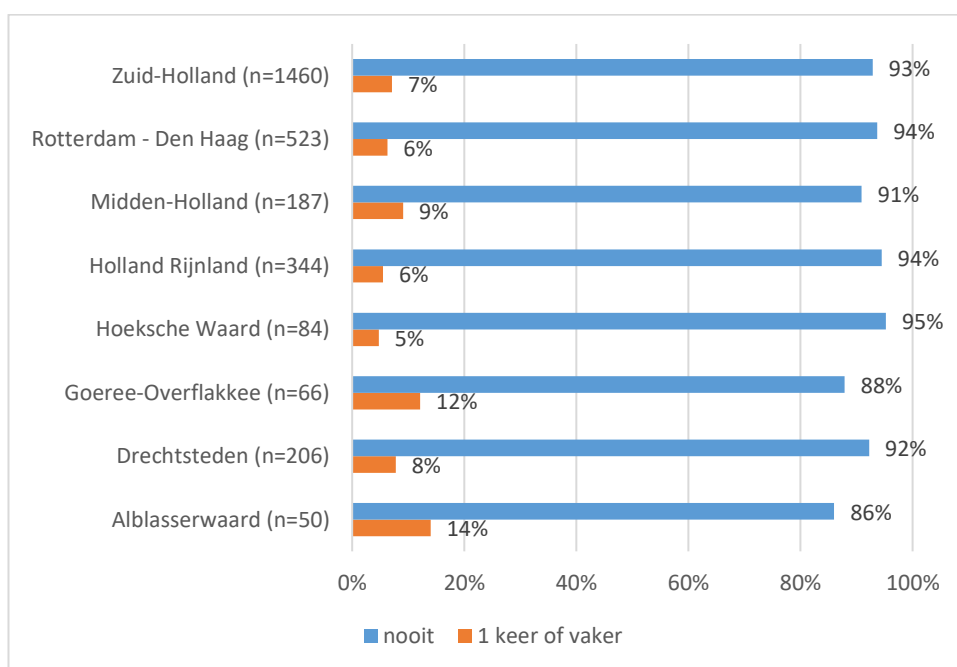
<sup>2</sup> Rijkswaterstaat, 2021. *Apparatuurgebruik, gordeldracht en gebruik kinderzitjes door automobilisten en chauffeurs*. Rijkswaterstaat, Rijswijk.



## 1.10 Gordeldracht passagiers

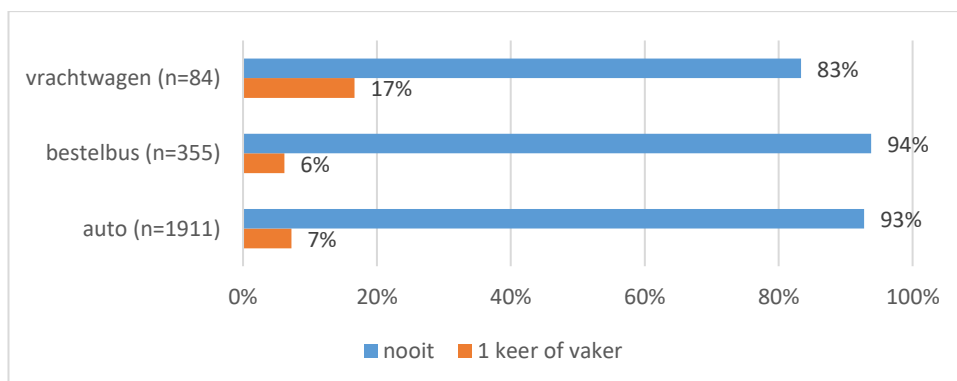
Passagiers dragen minder vaak een gordel dan bestuurders van een voertuig. 7% van de passagiers heeft in het afgelopen jaar tenminste één keer geen gordel gedragen.

7% van de inwoners van Zuid-Holland heeft in het afgelopen jaar één keer of vaker als passagier geen gordel gedragen. Met uitzondering van de regio's waarvoor we weinig ingevulde vragenlijsten hebben ontvangen, op dit onderdeel is het aandeel in de regio's ongeveer gelijk.



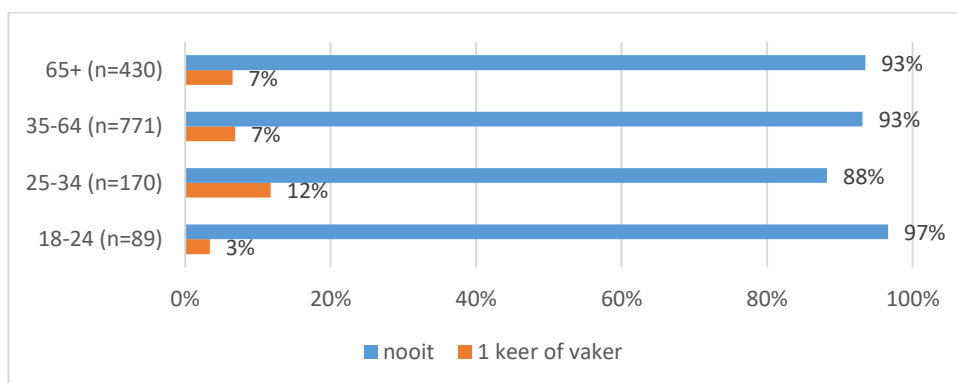
Figuur 1.13: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per regio

Het aandeel passagiers van een vrachtwagen dat één keer of vaker geen gordel droeg is het afgelopen jaar flink hoger dan bij passagiers in een bestelbus of auto.



Figuur 1.14: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per vervoermiddel

In de leeftijdsgroep 25-34 wordt als passagier het minst vaak een gordel gedragen.



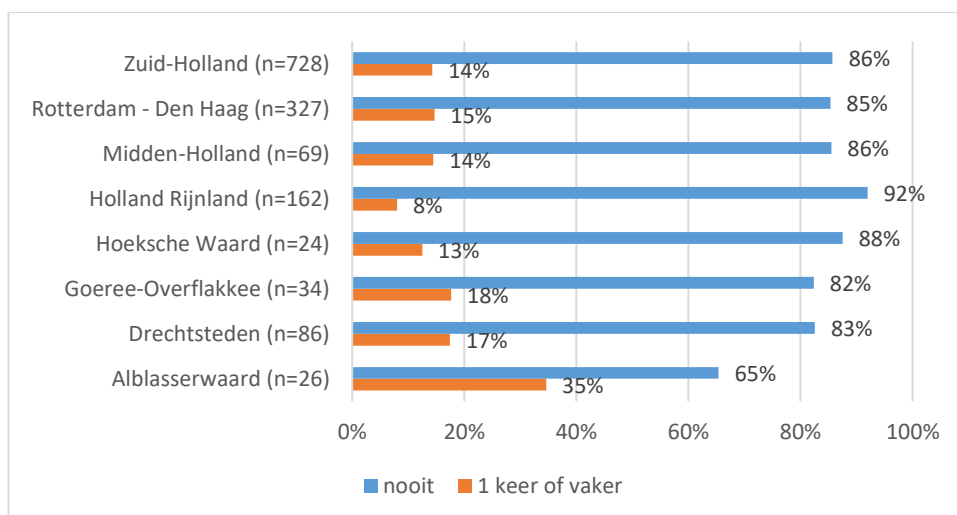
Figuur 1.15: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per leeftijdscategorie

## 1.11 Helmdracht

### 1.11.1 Voertuigen met een verplichting tot dragen van een helm

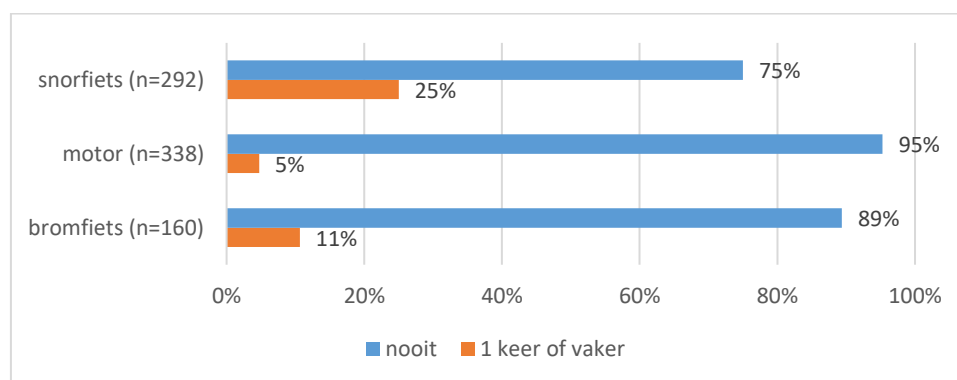
Voor de snorfiets, bromfiets en motor is vastgesteld hoe vaak bewoners een helm dragen bij het besturen van deze voertuigen. Voor de speed pedelec waren er te weinig respondenten om met betrouwbaarheid te rapporteren.

14% van de inwoners van Zuid-Holland draagt geen vastgeklikte helm bij het besturen van een snorfiets, bromfiets of motor. Landelijk is dat 16%. Er zijn weinig verschillen tussen de regio's. In Holland Rijnland wordt relatief vaker de helm vastgeklikt gedragen. In Alblasserwaard minder, hoewel het aantal deelnemers daar laag is.



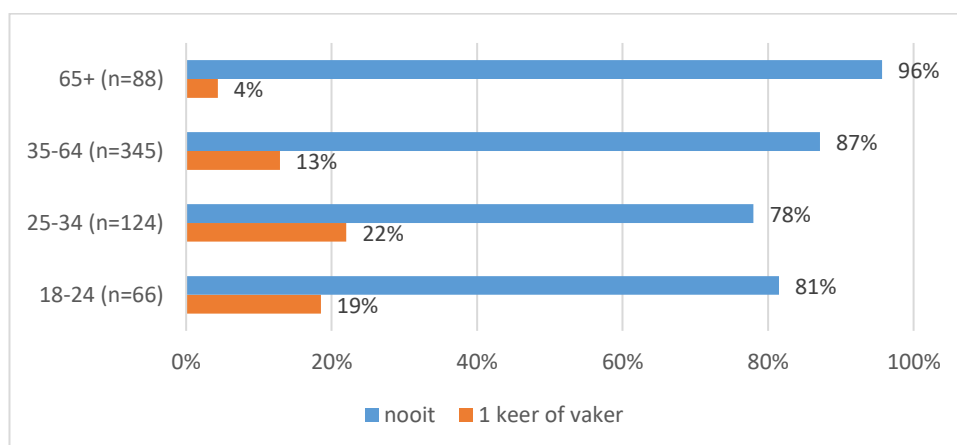
Figuur 1.16: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per regio

Snorfietsers (25%) dragen minder vaak een vastgeklikte helm dan bromfietzers (11%) en motorrijders (5%). De helmplicht voor de snorfiets geldt sinds 1 januari 2023. De enquête is vlak voor kerst uitgezet. Aan de respondenten is gevraagd naar het gedrag in de afgelopen 12 maanden. Het kan dus zijn dat deelnemers die vragen beantwoordden voor de snorfiets de helm niet gedragen hebben in een periode in 2022 waarin het dragen van de helm niet verplicht was. 5% van de snorfietsers geeft aan altijd zonder vastgeklikte helm te rijden. Dit is veel hoger dan bij de bromfiets (1%). En hier geldt het genoemde argument van december 2022 niet, omdat het om altijd in de afgelopen 12 maanden gaat. Blijkbaar is het helmgebruik bij de snorfiets nog niet geheel gemeengoed geworden door de ingestelde verplichting.



Figuur 1.17: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per voertuig

Het dragen van een helm gebeurt het vaakst in de groep 65+ (96%). In de jongste twee leeftijdsgroepen draagt 1 op 5 bestuurders wel eens de helm niet of niet vastgeklikt.

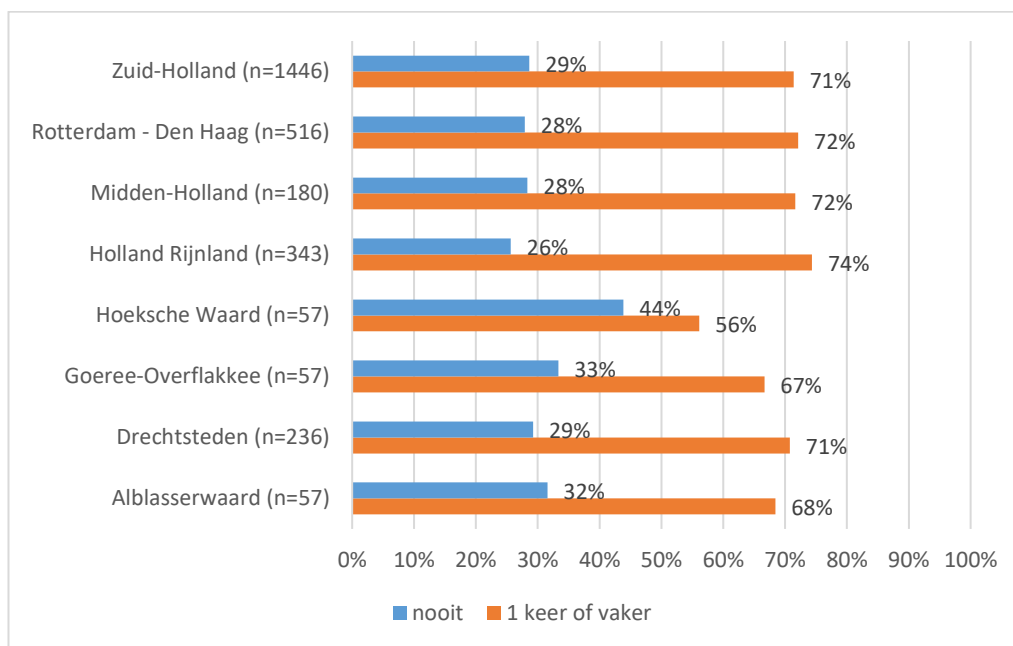


Figuur 1.18: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per leeftijdscategorie

Vrouwen (18%) dragen minder vaak een vastgeklepte helm dan mannen (12%) bij het besturen van voertuigen waar een helm verplicht is.

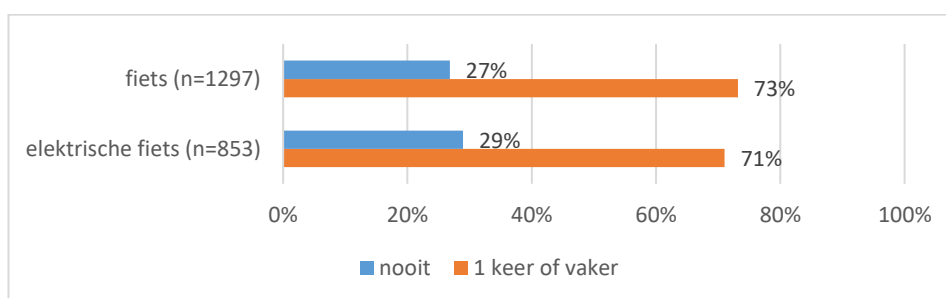
### 1.11.2 Voertuigen met een verplichting tot dragen van een helm

In de provincie Zuid-Holland rijdt 29% van de fietsers en e-bikers nooit zonder vastgeklepte helm. Er zijn weinig verschillen tussen de regio's.



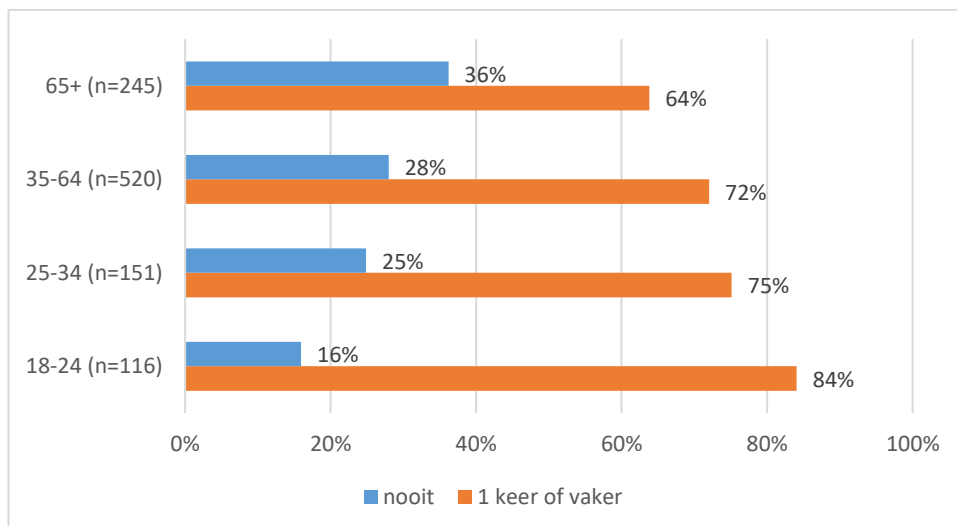
Figuur 1.19: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklepte helm, per regio

Er is nauwelijks verschil in het dragen van een vastgeklepte helm tussen de fiets of de elektrische fiets.



Figuur 1.20: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklepte helm, per vervoermiddel

Hoe ouder hoe meer inwoners een vastgeklepte helm dragen op de fiets of de elektrische fiets. Onder de jongste groepen is het aandeel inwoners dat een helm draagt veel lager dan in de oudste groep.



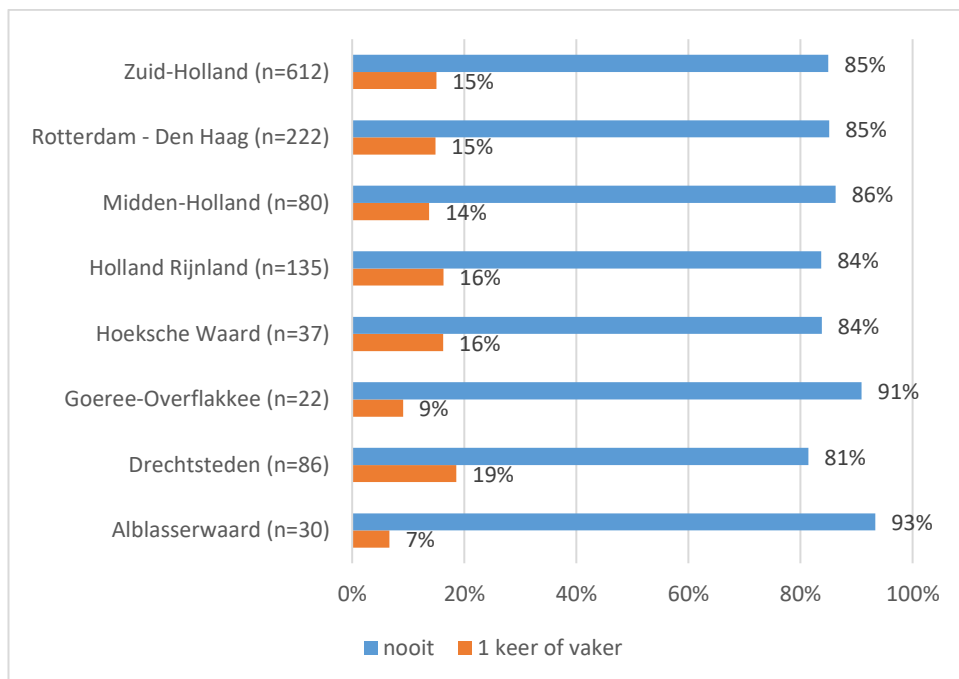
Figuur 1.21: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklikte helm, per leeftijd

Evenals bij voertuigen waarbij verplicht een helm moet worden gedragen geldt dat bij de fiets en de elektrische fiets mannen (32%) vaker een helm dragen dan vrouwen (26%). Ten aanzien van stedelijkheid wijkt het vrijwillig dragen van de helm af van het verplicht dragen van een helm. Bij het verplicht dragen van de helm is er geen effect op stedelijkheid. Bij het vrijwillig dragen van de helm geldt dat hoe meer stedelijk het gebied is, hoe minder vaak een vastgeklikte helm wordt gedragen op de fiets of elektrische fiets.

## 1.12 Kinderzitje

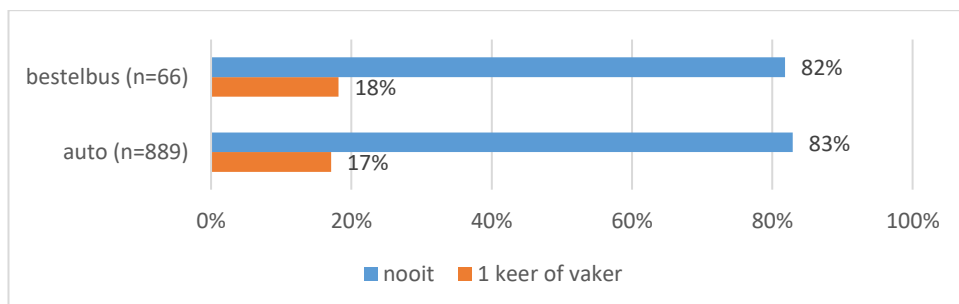
Het aandeel respondenten, die wel eens kinderen vervoeren kleiner dan 135 cm zonder kinderzitje of verhogingskussen, is ongeveer 15%. Er zijn geen betekenisvolle verschillen tussen de regio's. Hoewel het voornamelijk gaat om 1-2 of 3-5 keer per jaar, is het een hoog aandeel inwoners dat wel eens op een verkeerde manier kleine kinderen vervoert. Vaak genoemde redenen zijn: dat de respondent geen kinderzitje bezit, dat het een onverwacht ritje was of dat het een kort ritje was. Stedelijkheid lijkt een rol te spelen. In de stedelijkheidsklassen "weinig stedelijk" en "niet stedelijk" wordt er vaker goed omgegaan met kinderzitjes.

In de gehele provincie heeft 15% van de ondervraagden, die kinderen kleiner dan 135 cm heeft vervoerd met een auto of bestelbus, dat wel eens gedaan zonder kinderzitje of verhogingskussen. Er is nauwelijks verschil tussen de regio's.



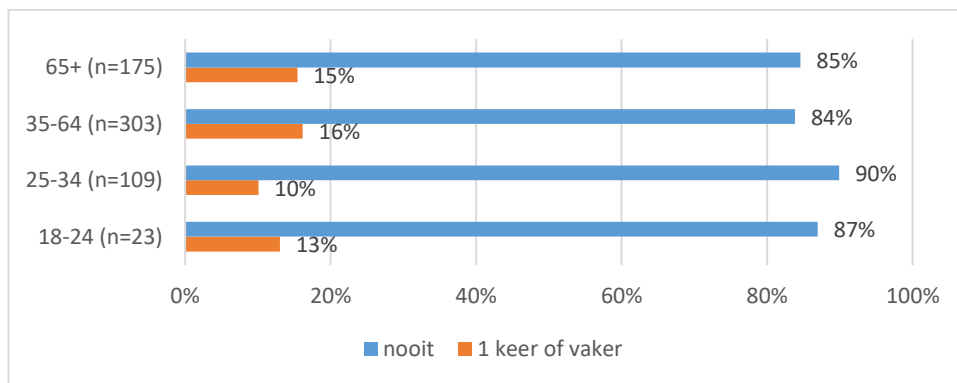
Figuur 1.22: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per regio

Er is geen verschil tussen de bestuurders van een bestelbus en van een auto als het gaat om het gebruik van een kinderzitje of verhogingskussen.



Figuur 1.23: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per voertuig

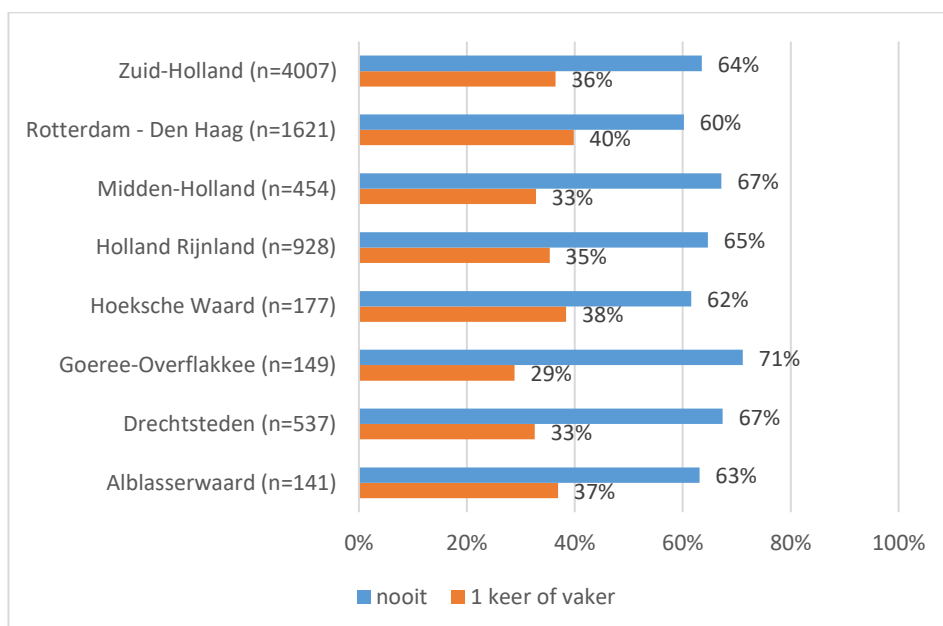
In de groep 25-34 jaar wordt het minst vaak op een verkeerde manier kinderen kleiner dan 135 cm vervoerd (10%). In de overige leeftijdsklassen komt dit iets vaker voor.



Figuur 1.24: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per leeftijdscategorie

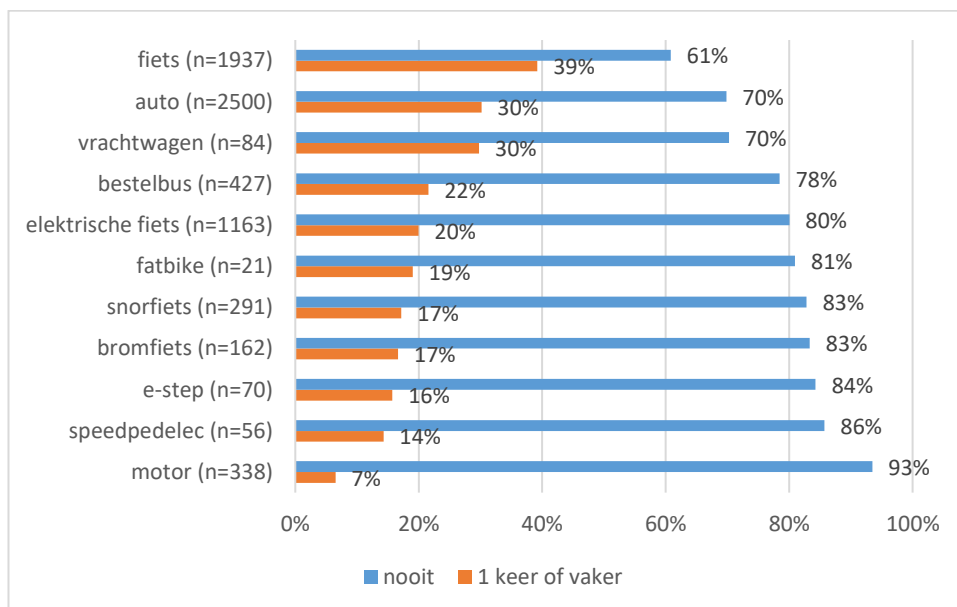
### 1.13 Telefoon vasthouden of bedienen

Ruim 1/3 heeft wel eens een telefoon vast gehad of bediend tijdens deelname aan het verkeer. Landelijk is dat 42%. Het is een zorgelijk hoog aandeel, dat bij 65-plussers 10% is en bij de jongste leeftijdscategorieën twee derde van de weggebruikers. Ook zorgelijk is dat het niet om een enkele keer per jaar gaat, maar dat 3% meer dan 20 keer per jaar het gedrag vertoont. Het gedrag wordt relatief vaak uitgevoerd op de snelweg. Voornamelijk als de bestuurder van de auto alleen rijdt (85%).



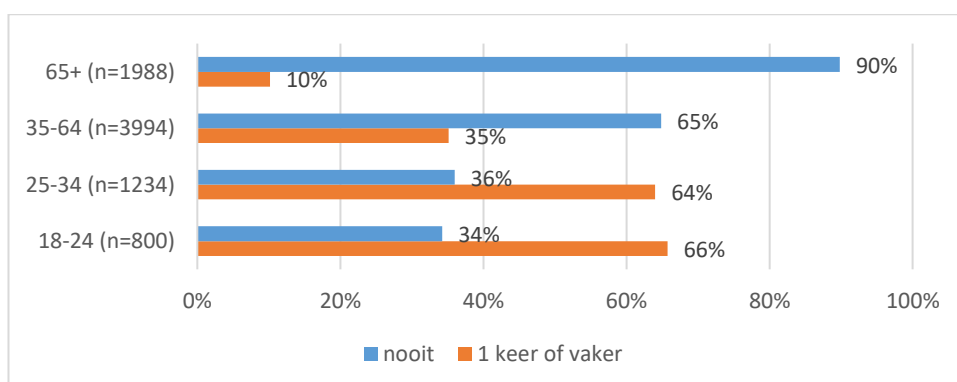
Figuur 1.25: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per regio

Vervoermiddelen waarbij het vaakst een telefoon vastgehouden of bediend wordt zijn: fiets (39%), auto (30%) en vrachtwagen (30%). Het gaat hierbij meestal om het gebruik voor navigatie. Echter, bellen, berichten lezen, berichten typen (31%) en muziek instellen (46%) komen ook vaak voor. Bij tweewielers met een hogere snelheid wordt de telefoon veel minder gebruikt.



Figuur 1.26: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per vervoermiddel

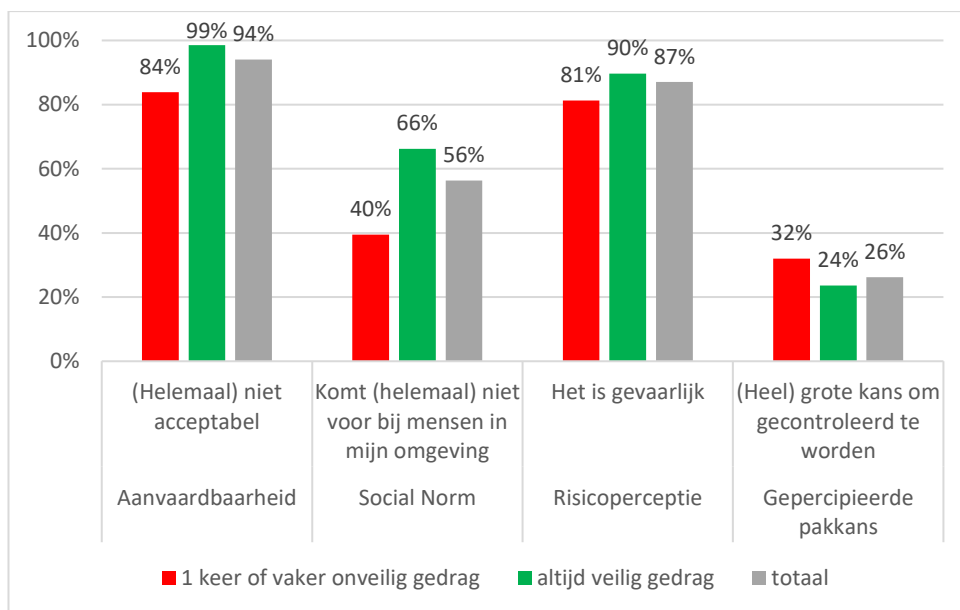
Er is eens sterk effect op leeftijd. Hoe ouder hoe minder vaak een mobiele telefoon wordt vastgehouden of bediend tijdens deelname aan het verkeer. Het verschil tussen de leeftijdsgroepen is groot. In de groep 65+ heeft 10% tenminste één keer een mobiele telefoon vastgehouden of bediend. In de jongste groepen is dat 64% en 66%.



Figuur 1.27: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per leeftijdscategorie



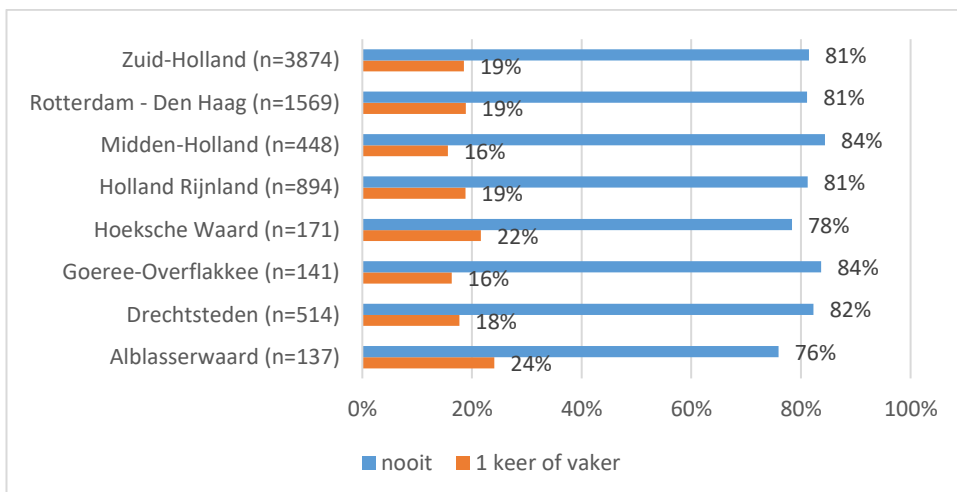
Het aandeel inwoners dat de mobiele telefoon vasthoudt of bedient tijdens het autorijden is opvallend, omdat dit gedrag door vrijwel iedereen als onaanvaardbaar wordt gezien (99% van de mensen die de telefoon nooit gebruiken tijdens het autorijden en 84% van de mensen die tenminste één keer in het jaar de telefoon vasthouden of bedienen tijdens het autorijden). Ondanks dat inwoners het onaanvaardbaar vinden, wordt dit onveilige gedrag vaak uitgevoerd en ook waargenomen in de eigen omgeving. De pakkans wordt als relatief laag gezien (12%).



Figuur 1.28: Overzicht determinanten bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een auto

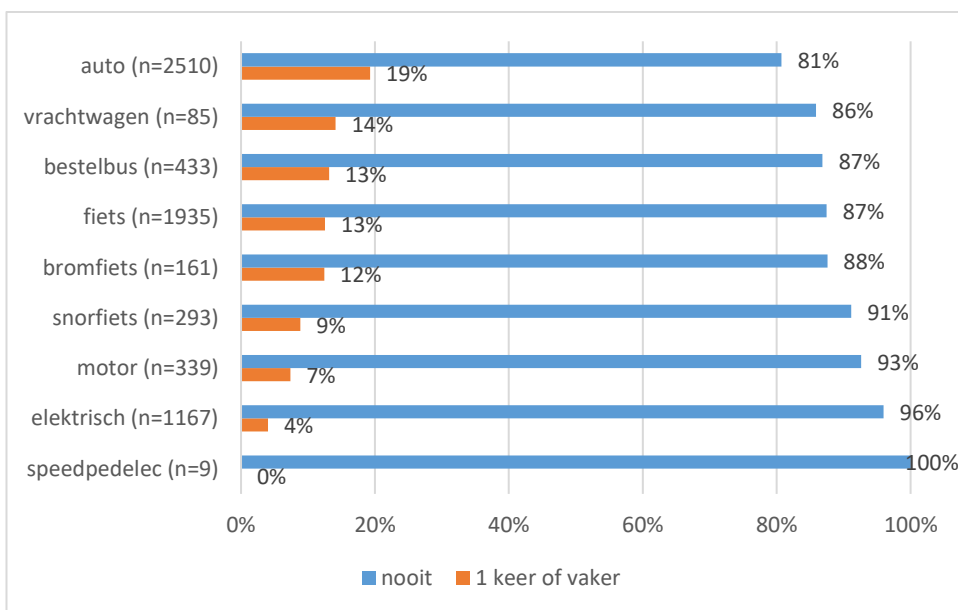
## 1.14 Vermoeid rijden

19% van de inwoners van Zuid-Holland heeft in het afgelopen jaar één keer of vaker vermoeid deelgenomen aan het verkeer. Landelijk is dat 23%. In Alblasserwaard is dit aandeel wat hoger dan in de rest van de regio. Het gaat doorgaans om een laag aantal keer per jaar per inwoner. Voornamelijk op de snelweg. Daaruit is de conclusie te trekken dat het wel eens voorkomt en dan met name tijdens lange ritten.



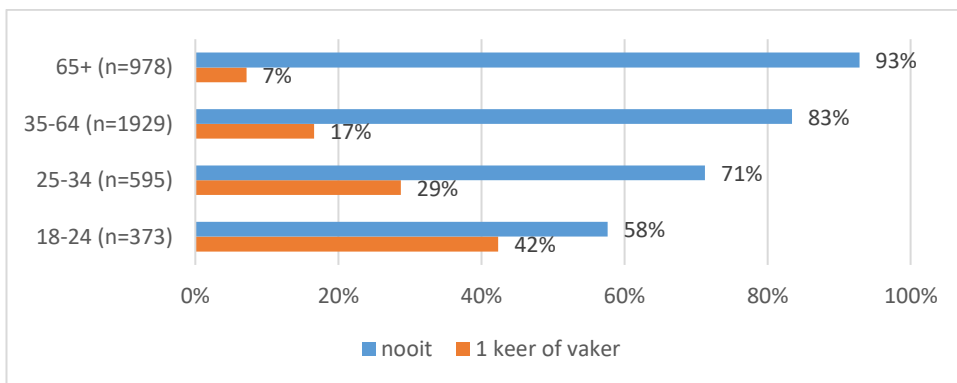
Figuur 1.29: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per regio

Vermoeidheid komt iets vaker voor bij de vervoermiddelen die voor de langere afstanden worden ingezet, hoewel de verschillen met andere vervoermiddelen relatief klein zijn.



Figuur 1.30: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per vervoermiddel

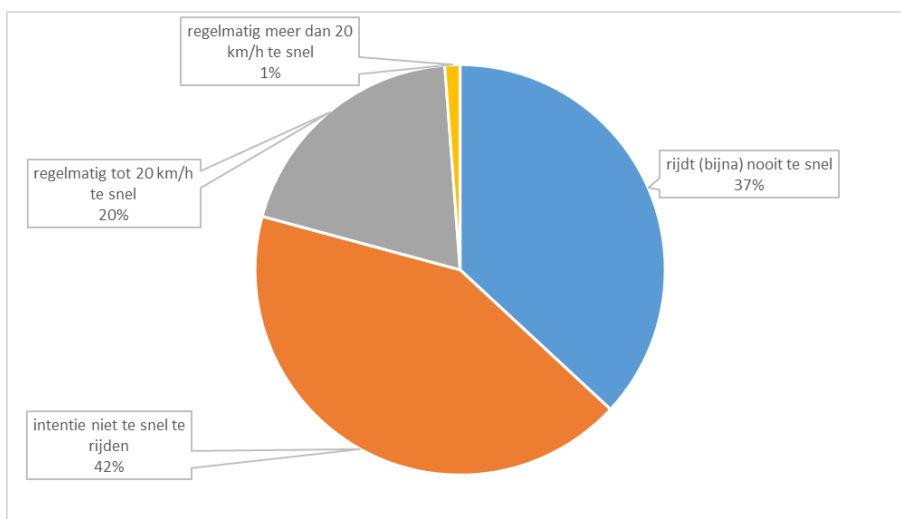
Hoe jonger hoe vaker vermoeidheid voorkomt. Een verklaring kan niet via de antwoorden in de vragenlijst gevonden worden. Een mogelijke verklaring is dat de combinatie werk-privé en kinderen een rol speelt.



Figuur 1.31: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per leeftijd

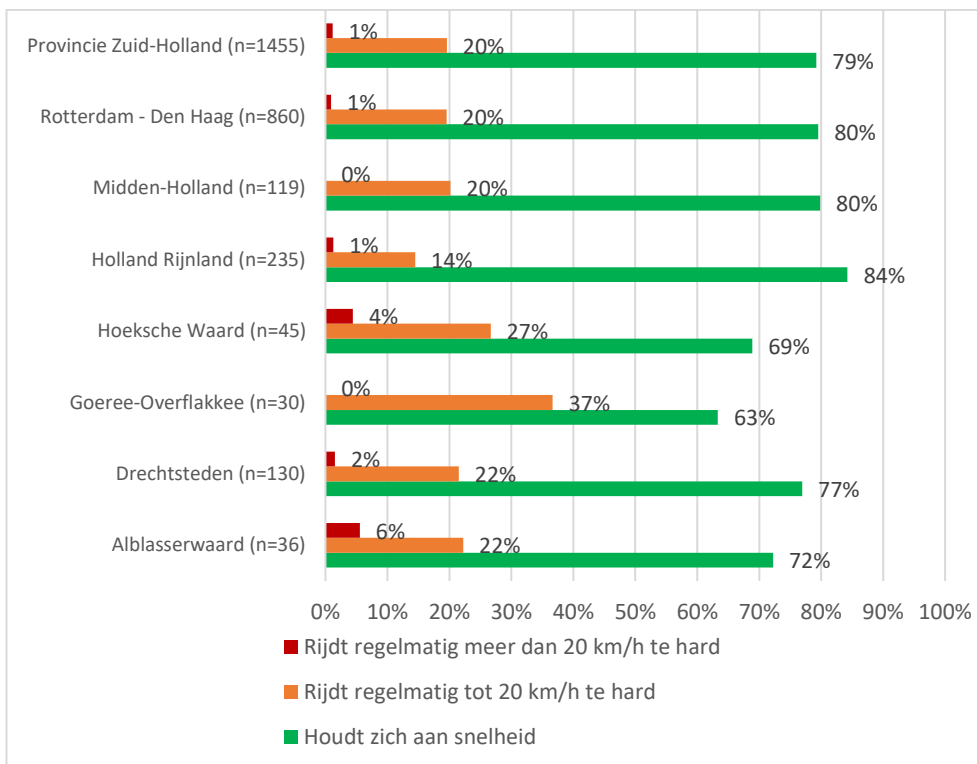
## 1.15 Snelheid

79% rijdt nooit te snel of heeft de intentie niet te snel te rijden. 20% rijdt regelmatig te snel, maar niet meer dan 20 km/h te snel. 1% doet dat wel.



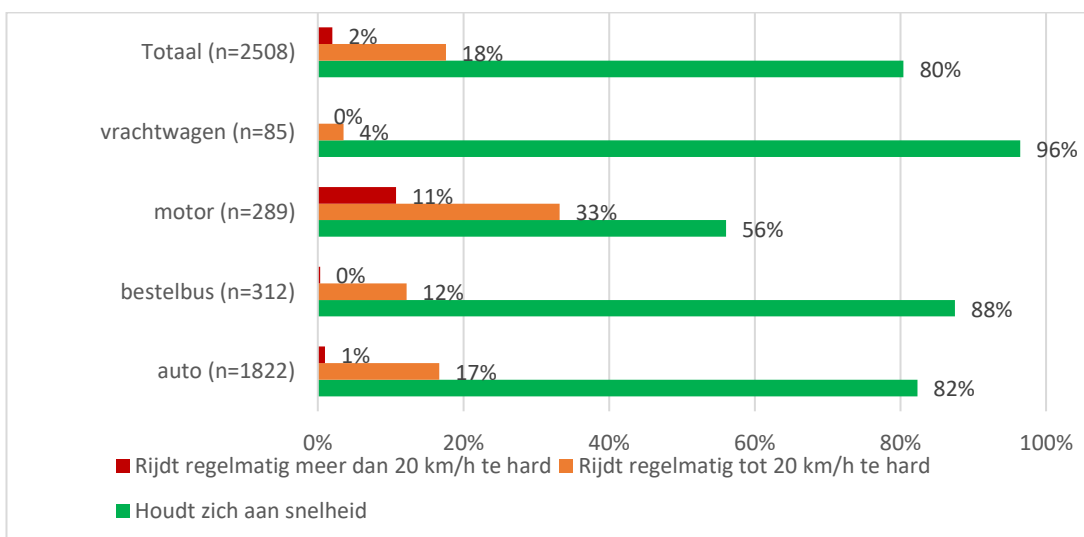
Figuur 1.32: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt

Er is weinig verschil tussen de regio's ten aanzien van hoe de inwoners zich doorgaans aan de snelheid houden. In de regio's met lagere percentages in bewoners die zich aan de snelheid houden, is het percentage eerder een gevolg van het lage aantal ingevulde vragenlijsten voor dit betreffende onderdeel dan dat het een betrouwbaar beeld geeft.



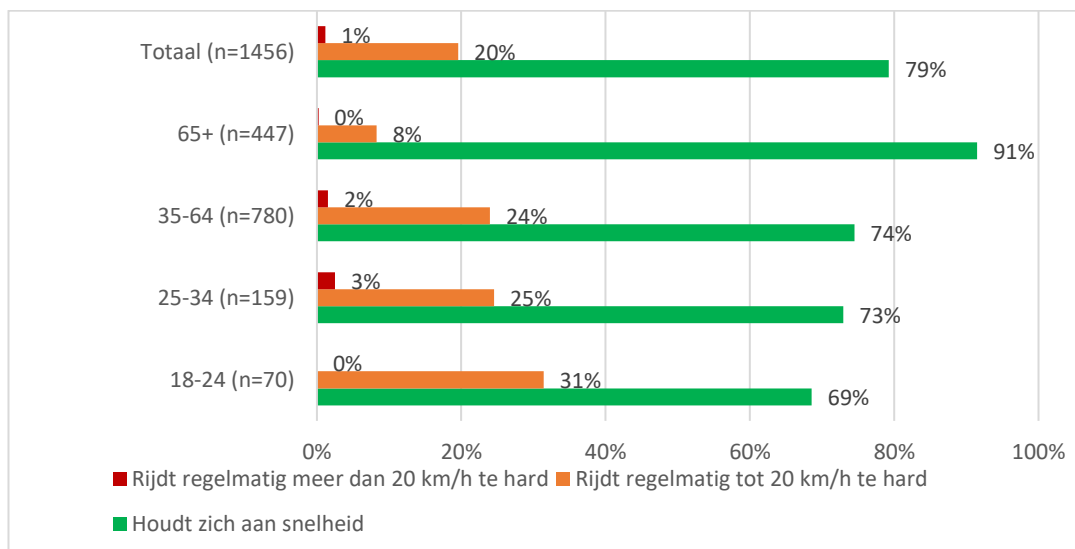
Figuur 1.33: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per regio

Met name motorrijders geven aan dat ze regelmatig te hard rijden, zowel tot 20 km/h als boven de 20 km/h.



Figuur 1.34: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per vervoermiddel

Van alle respondenten geeft de groep 18-24 jaar en de groep jong volwassenen (25-34) het vaakst aan regelmatig te hard te rijden. Zij gaan echter niet zo snel dat ze de snelheidslimiet regelmatig met 20 km/h overtreden. Die overtreding komt vooral bij de leeftijdsgroepen tussen 25 en 64 jaar voor. Ouderen (65+) houden zich het best aan de snelheid.

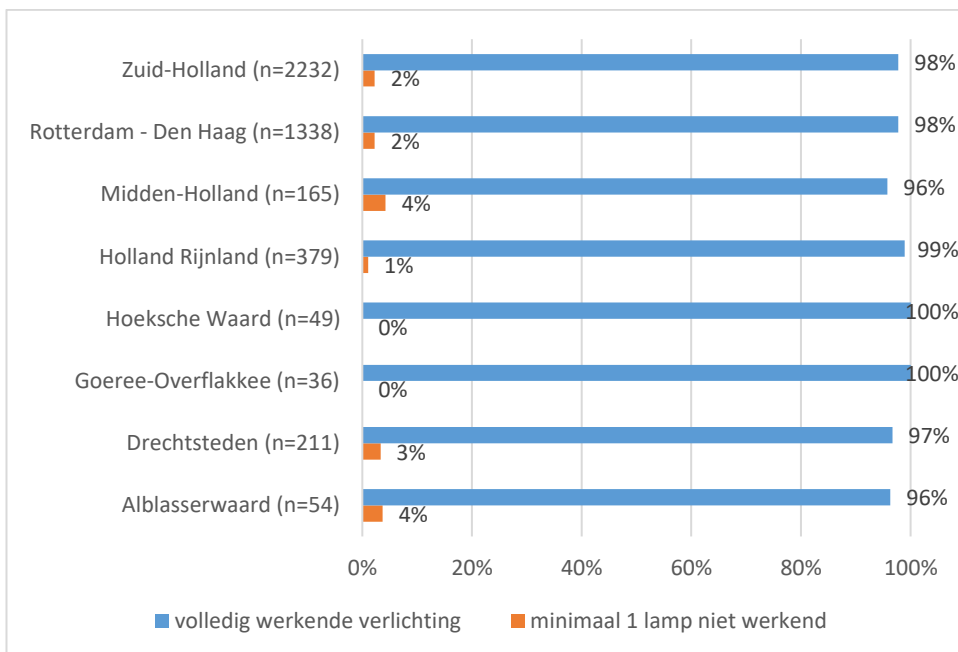


Figuur 1.35: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per leeftijdscategorie

## 1.16 Fietsverlichting

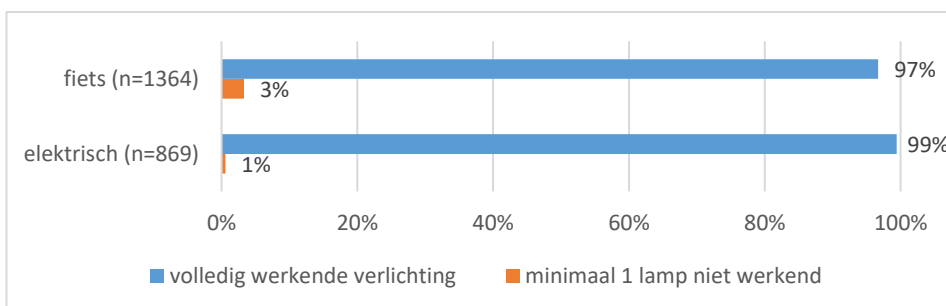
Er is weinig meer te optimaliseren aan de fietsverlichting. De betere verlichting op fietsen, de werking op batterijen en het gebruik van losse lampjes, heeft ervoor gezorgd dat bijna iedereen licht voert op de fiets en elektrische fiets.

In Zuid-Holland heeft 2% van de inwoners geen volledig werkende fietsverlichting. 98% rijdt rond met goed werkende fietsverlichting voor en achter. Alle regio's doen het goed, maar de ene regio doet het beter dan de andere.



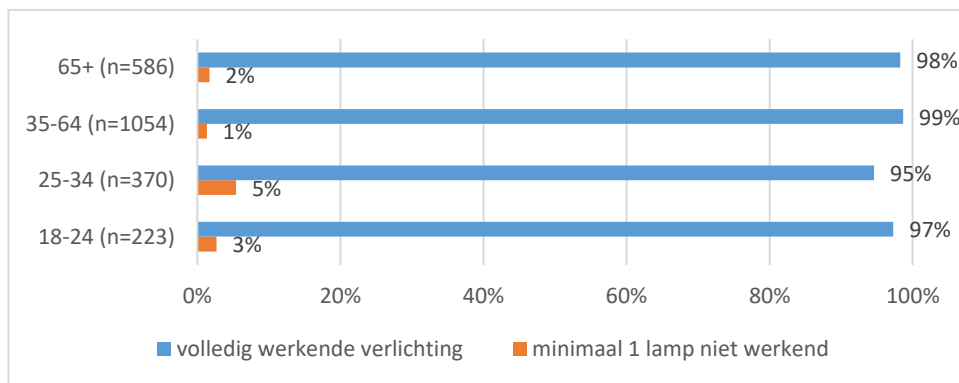
Figuur 1.36: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per regio

Bezitters van een elektrische fiets hebben vaker volledig werkende verlichting in vergelijking met de fiets. Voor de elektrische fiets geldt dat bij 1% minimaal 1 lamp niet werkt.



Figuur 1.37: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per vervoermiddel

In de leeftijdscategorie 18-24 en 25-34 hebben meer inwoners een fiets of elektrische fiets waarvan minimaal één lamp niet werkt. In de categorieën met oudere inwoners is dat een lager aandeel.



*Figuur 1.38: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per leeftijdscategorie*

Belangrijke redenen die worden genoemd om goed werkende verlichting op de fiets of elektrische fiets te hebben zijn: de wil om gezien te worden (65% respectievelijk 62%) en het voorkomen van een gevoel van onveiligheid als er zonder verlichting wordt gereden (18% respectievelijk 19%).

## 1.17 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Aan de respondenten is gevraagd naar hun mening over de bestaande maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook is gevraagd naar het draagvlak voor een aantal maatregelen die momenteel niet uitgevoerd worden.

De resultaten duiden op een grote roep om meer handhaving (circa 90%) en zwaarder straffen bij alcohol- en drugsgebruik in het verkeer. Er is ook een grote roep om meer informatie, educatie en verplichte cursussen.

Van de maatregelen voor het verminderen van de snelheid (Figuur 14.3) kent het invoeren van meer inhaalverboden voor vrachtverkeer het grootste draagvlak (76%). Ook is zo'n 60% van de respondenten voor meer trajectcontroles en meer mobiele snelheidscontroles. Een kwart van de respondenten is hier juist tegen. Over het invoeren van meer 30-km/h-zones in steden, meer 60-km/h-zones in landelijk gebied en meer 80-km/h-limieten op snelwegen in stedelijk gebied zijn de meningen verdeeld: zowel het aandeel voor- als tegenstanders is steeds ruim 40%. De maatregel om 's nachts een maximumsnelheid van 100 km/h in te voeren op snelwegen kent een groter aandeel tegen- (53%) dan voorstanders (33%).

Voor maatregelen om algemene overtredingen tegen te gaan is het draagvlak ook groot: 90% van de respondenten is voorstander van meer controle op het telefoongebruik, en 77% wil dat zwaarder bestraffen. Van meer totale voertuigcontroles is ook 70% voorstander.

Bij de respondenten is het draagvlak voor maatregelen, die momenteel niet uitgevoerd worden, nagegaan. Het meeste draagvlak is er voor het ongeldig verklaren van het rijbewijs bij grove overtredingen; het minste draagvlak is er juist voor het weglaten van verkeersborden om het regelen van het verkeer over te laten aan de weggebruikers zelf. Daartussenin zit een scala aan beoordelingen van maatregelen. Het invoeren van een helmlicht voor alle fietsers en verplichte snelheidsbegrenzers in personenauto's kent meer tegen- dan voorstanders. Een verplicht alcoholslot voor motorvoertuigen kent ongeveer evenveel voor- als tegenstanders. Het overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting en de grens van het toegestane alcoholpromillage verlagen van 0,5 naar 0,2 kent een ruime meerderheid voorstanders. Bij de overige maatregelen is ongeveer de helft van de respondenten voorstander, maar steeds slechts circa 30% tegenstander, ongeveer 20% heeft dan geen mening.

## 1.18 Jongeren in het verkeer

Onder 316 jongeren (12 t/m 17) is een aparte vragenlijst afgenomen naar onveilige gedragingen.

### 1.18.1 Rijden onder invloed

Onder deze jonge doelgroep is alcohol- en drugsgebruik nog geen gemeengoed. 87% drinkt nooit alcohol. De meeste jongeren (68%) herkennen het gevaar van het besturen van een voertuig na het gebruik van alcohol. 60% van de jongeren vindt het niet acceptabel om met alcohol op een voertuig te besturen.

97% zegt nooit drugs te gebruiken. De meeste jongeren (70%) herkennen het gevaar van het besturen van een voertuig na het gebruik van drugs. 85% van de jongeren vindt deelname aan het verkeer onder invloed van drugs (helemaal) niet acceptabel, 4% vindt dit (enigszins) wel acceptabel.

### 1.18.2 Gebruik van beveiligingsmiddelen

Het merendeel van de jongeren (91%) maakt gebruik van voertuigen met functionerende voor- en achterlichten. Ongeveer zeven op de tien jongeren (73%) heeft vaste verlichting op zijn of haar voertuig. 14% van de jongeren gebruikt losse lampjes aan het lichaam of stuur bij het besturen van een fiets (niet-elektrisch) of e-step. Enkele jongeren (2%) geven aan nooit gebruik te maken van verlichting op of aan het voertuig.

Minimaal 82% van de jongeren draagt als passagier altijd een veiligheidsgordel, ongeacht de afstand en zitplaats in de auto.

### 1.18.3 Gebruik mobiele telefoon

Ongeveer de helft van de jongeren (51%) geeft aan zijn of haar telefoon nooit te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer. Voor 47% van de jongeren geldt daarentegen dat ze hun telefoon wel eens gebruiken in het verkeer. Van alle jongeren bedient 35% hun telefoon handsfree tijdens het besturen van een



voertuig. Tweederde van de jongeren (66%) vindt het (helemaal) niet acceptabel wanneer een mobiel apparaat wordt bediend of vastgehouden tijdens het besturen.

#### **1.18.4 Vermoeid rijden**

Zes op de tien jongeren (63%) vindt het besturen van een voertuig bij vermoeidheid gevaarlijk. Een tiende (11%) beschouwt vermoeid rijden niet als gevaarlijk.

#### **1.18.5 Pakkans**

Jongeren schatten de pakkans ten aanzien van onveilig verkeersgedrag als veel hoger in dan volwassenen.

## 2. Onderzoeksverantwoording

Een belangrijk ingrediënt voor het ontwikkelen van beleid rondom verkeersveiligheid is inzicht in welke mate weggebruikers verkeersveilig gedrag vertonen. Dat past uitstekend in de risico-gestuurde aanpak die wordt gevoerd vanuit het SPV. “Veilige voertuigbestuurders” is één van de vijf risico-indicatoren vanuit het SPV. Voor deze risico-indicator zijn SPI's (Safety Performance Indicators) opgesteld. Het meten van SPI's wordt al sinds lange tijd gedaan door het ROV Zuid-Holland via het PROV-onderzoek.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in 2023 SPI's laten ontwikkelen voor het meten van veilige verkeersdeelname. Bij het ontwikkelen van methoden om deze indicatoren te verzamelen is het PROV-onderzoek als uitgangspunt genomen. Eind 2023 heeft IenW een vragenlijst uitgezet onder inwoners van Nederland en is per provincie bij 1.000 respondenten een vragenlijst afgenomen naar verkeersveilige gedragingen.

Het PROV-onderzoek 2023 sluit aan bij het onderzoek van IenW. Er wordt gebruik gemaakt van dezelfde onderwerpen en vragen, waarbij in het PROV-onderzoek nog extra vragen zijn opgenomen. Deze rapportage sluit nauw aan bij de landelijke rapportage van IenW. Dat is een trendbreuk voor het tweejaarlijkse PROV-onderzoek. Waar eerder werd gerapporteerd per modaliteit wordt nu per verkeersveilige gedraging (SPI) gerapporteerd. Zo wordt, met name voor de regio's in Zuid-Holland, beter inzichtelijk waar het verkeersveilige gedrag in de provincie afwijkt van het landelijk beeld.

### 2.1 Doel onderzoek

Het doel van het onderzoek is om de ontwikkeling in kaart te brengen van de (zelf gerapporteerde) verkeersveiligheid in Zuid-Holland. Het onderzoek betreft een analyse naar zelf gerapporteerd verkeersgedrag ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- Rijden onder invloed (alcohol, drugs en medicijnen)
- Gordelgebruik
- Helmgebruik
- Gebruik van een kinderzitje
- Vasthouden of gebruiken van een mobiele telefoon
- Deelname aan het verkeer bij vermoeidheid
- Snelheid
- Gebruik van fietsverlichting.

Naast deze indicatoren is er extra aandacht voor jongeren (12-18 jaar) in het verkeer. Onder hen is er een aparte vragenlijst afgenomen. Ook wordt er gerapporteerd over de mening ten aanzien van ongewenste gedragingen en verkeersveiligheidsmaatregelen.

## 2.2 Vragenlijsten

De vragenlijst voor dit onderzoek is opgesteld door de landelijk uitgevoerde vragenlijst te combineren met onderdelen uit het PROV-onderzoek uit 2021, die niet zijn opgenomen in het landelijk onderzoek. De vragenlijst is via twee feedbackronden verbeterd. Daarna is de vragenlijst getest op een kleine groep respondenten om na te gaan of alle vragen goed begrepen worden en of de beloofde invultijd haalbaar was.

Iedere respondent werd gevraagd welke vervoermiddelen gebruikt worden. Vervolgens kreeg iedere respondent over twee vervoermiddelen vragen ten aanzien van de verkeersveilige gedragingen. Wanneer een respondent aangaf een vervoermiddel te gebruiken dat minder vaak gebruikt wordt dan kreeg de respondent ook over dit vervoermiddel de vragen getoond. In dat geval beantwoordden de respondenten de vragen voor drie vervoermiddelen.

Naast de vragenlijst voor volwassenen is er ook een aparte vragenlijst uitgezet voor jongeren in de provincie Zuid-Holland. Vanaf 12 jaar tot en met 17 jaar konden jongeren de vragenlijst invullen.

## 2.3 Werving

De werving van de respondenten is uitgevoerd via:

1. het panel van Panelclix
2. werving onder inwoners van Zuid-Holland door de link naar het onderzoek beschikbaar te stellen. Dit is gedaan via de contacten van het ROV Zuid Holland.

Bij de werving via het panel van Panelclix is er gemonitord welke respondenten er aan het onderzoek deelnamen. Door te sturen in gewenste respondenten is een zo goed mogelijk representatieve sample verkregen voor de provincie Zuid-Holland en de regio's. De representativiteit is voor de gehele provincie bepaald op aantal inwoners per regio, leeftijd en geslacht. Voor de regio's is de representativiteit bepaald op leeftijd en geslacht.

In het onderzoek wordt onderscheid gemaakt naar de volgende zeven regio's:

- Alblasserwaard
- Drechtsteden
- Goeree-Overflakkee
- Hoeksche Waard
- Holland Rijnland
- Midden-Holland
- Rotterdam-Den Haag

## 2.4 Respons

De resultaten van het onderzoek van het ROV Zuid-Holland zijn gecombineerd met de data van het landelijk onderzoek. Uit het landelijk onderzoek is alleen de response van de provincie Zuid-Holland meegenomen. Een respondent is meegenomen in de analyse als de vragen voor minstens 1 modaliteit ingevuld waren.

Tabel 2.1: Respons per onderdeel

Werving	Respondenten
ROV Zuid-Holland via panel	1.642
ROV Zuid-Holland overige werving	1.771
Landelijk onderzoek	1.127
Jongeren 12 t/m 17 jaar	316
Totaal	4.856

Tabel 2.2: Respons per regio (respondenten)

Regio	Respondenten
Alblasserwaard	152
Drechtsteden	584
Goeree-Overflakkee	162
Hoeksche Waard	192
Holland Rijnland	1.051
Midden-Holland	485
Rotterdam - Den Haag	1.914
Totaal (zonder jongeren 12 t/m 17 jaar)	4.540

Afhankelijk van het aantal vervoermiddelen waar de respondenten mee reisden vulde de respondent vragen in voor één, twee en soms drie vervoermiddelen. De volgende aantallen respons per regio en vervoermiddel zijn gehaald:

Tabel 2.3: Aantal vervoermiddelen per regio

Regio	Aantal
Alblasserwaard	286
Drechtsteden	1.116
Goeree-Overflakkee	309
Hoeksche Waard	357
Holland Rijnland	2.016
Midden-Holland	919
Rotterdam - Den Haag	3.620
Totaal (zonder jongeren 12 t/m 17 jaar)	8.623

Tabel 2.4: Aantal vervoermiddelen totaal

Vervoermiddel	Aantal
Auto	2.660
Bestelbus	421
Auto als passagier	1.477
Bromfiets	155
e-step	56
Elektrische fiets	1.264
Fatbike	16
Fiets	1.834
Motor	343
Snorfiets	251
Speedpedelec	60
Vrachtwagen	86
Totaal (zonder jongeren 12 t/m 17 jaar)	8.623

## 2.5 Weging

Bij het analyseren van de data zijn weegfactoren toegepast op de onderdelen waar de werving niet leidde tot een volledige representativiteit. De data op provinciaal niveau is gewogen op leeftijd, geslacht en regio. Data op regionaal niveau is gewogen op leeftijd en geslacht. De jongerenvragenlijst voor 12 t/m 17 jaar is alleen gewogen op leeftijd.

Tabel 2.5: Overzicht aantal respondenten voor geslacht, leeftijd en stedelijkheid

Kenmerk	Totaal	
Geslacht	Man	2.385
	Vrouw	2.155
Leeftijd	18-24	130
	25-34	521
	35-64	2.355
	65+	1.534
Stedelijkheid	Zeer sterk stedelijk	1.481
	Sterk stedelijk	1.690
	Matig stedelijk	564
	Weinig stedelijk	475
	Niet stedelijk	330

### Vragen waarbij alleen gebruik is gemaakt van dataset ROV-Zuid-Holland

Omdat de volwassenen vragenlijst uit het landelijke onderzoek op enkele onderdelen afwijkt, is ervoor gekozen om voor die onderdelen alleen te rapporteren op basis van data die voor ROV Zuid-Holland is geworven. Dit zijn met name de vragen die over motieven van gedrag gaan. Het aantal antwoordcategorieën in het

onderzoek van ROV-Zuid-Holland is groter dan in het landelijk onderzoek, waardoor de gevonden resultaten mogelijk teveel afwijken. Een aparte weging heeft plaatsgevonden op de data die hiervoor gebruikt is.

## 2.6 Getoonde resultaten in deze rapportage

In deze rapportage worden resultaten waarbij het aantal respondenten lager is dan 100 wel opgenomen in de figuren maar niet meegenomen als een resultaat.

Resultaten worden weergegeven per gedraging. Ieder hoofdstuk start met een overzicht voor de gedraging verdeeld naar regio, vervoermiddel, leeftijd, geslacht en stedelijkheid. Vervolgens wordt per vervoermiddel gerapporteerd over het gedrag.

In de onderdelen waar de data wordt weergegeven voor regio, vervoermiddel, leeftijd, geslacht en stedelijkheid zijn de resultaten weergegeven *per respondent*, met uitzondering van vervoermiddel. De percentages geven weer welk aandeel respondenten voor ten minste één vervoermiddel één keer of vaker in het afgelopen jaar het onveilige gedrag heeft vertoond. Als een respondent bijvoorbeeld voor twee vervoermiddelen vragen heeft beantwoord over onveilig gedrag en bij het ene vervoermiddel wordt wel eens het onveilige gedrag vertoond en bij het andere niet dan geldt dat in de analyse als één respondent die wel eens het onveilige gedrag heeft vertoond bij deelname aan het verkeer. Voor vervoermiddel wordt de data weergegeven voor alle respons per vervoermiddel, ook als een deelnemer vragen voor twee vervoermiddelen heeft beantwoord.

De 'ouderwetse' fiets waar de fietser op geen enkele manier ondersteuning krijgt in het vooruitkomen noemen we in deze rapportage 'fiets'. Alle overige varianten worden benoemd met de naam die de variant heeft, speed pedelec, elektrische fiets, fatbike et cetera. Waar het helpt in het begrip wordt gesproken over 'fiets zonder trapondersteuning'.

# 3. Rijden onder invloed van alcohol

Rijden onder invloed is gemeten voor rijden onder invloed van alcohol, drugs en medicijnen. Er is geen twijfel dat rijden onder invloed effect heeft op verkeersveiligheid. Hoe hoger het bloedalcoholgehalte, hoe hoger het ongevalsrisico en hoe hoger de kans op letsel<sup>3</sup>. Een meting in 2022 maakte inzichtelijk dat 2,6% van de automobilisten tijdens weekendnachten onder invloed van alcohol rijden<sup>4</sup>.

Bij ongevallen wordt er niet altijd getest of betrokkenen onder invloed zijn van alcohol en bij dodelijke slachtoffers wordt deze meting niet uitgevoerd. Daarnaast is het meten van het gebruik van drugs en medicijnen moeilijk. En tenslotte geldt niet voor elk ongeval waarbij iemand is betrokken die onder invloed is dat het ongeval was voorkomen als die persoon niet onder invloed was.

Wat de exacte bijdrage is van het gebruik van alcohol, drugs en medicijnen aan ongevallen is daardoor niet exact vast te stellen, maar er zijn wel schattingen gedaan. In 2015 was naar schatting bij 12-23% van de verkeersdoden alcohol in het spel, in aantallen gaat dat om 75 tot 140 doden<sup>5</sup>. Uit ziekenhuisgegevens blijkt dat 6% van de (verkeer)slachtoffers die op de spoedeisende hulp terecht komen alcohol en/of drugs had gebruikt<sup>6</sup>. Ook voor fietsers is alcohol een risicofactor. De afgelopen decennia is het aantal fietsers tussen 15 en 29 jaar dat in weekendnachten na een valpartij in het ziekenhuis wordt opgenomen aan het stijgen; bij de helft van hen is alcohol in het spel<sup>7</sup>.

In het onderhavige onderzoek is gevraagd aan respondenten hoe vaak zij in de afgelopen 12 maanden aan het verkeer deelnamen terwijl ze meer alcohol hadden gebruikt dan toegestaan.

## 3.1 Zuid-Holland totaal

### 3.1.1 Regio

De resultaten per regio zijn weergegeven *per respondent*. De percentages geven weer welk aandeel respondenten voor ten minste één vervoermiddel één keer of vaker met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op heeft gereden. De

---

<sup>3</sup> SWOV (2021). *Dodelijke verkeersongevallen in Noord-Brabant 2018-2019: Analyse van ongevals- en letsel factoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen*. (R-2021-9). SWOV, Den Haag.

<sup>4</sup> SWOV (2023). *Rijden onder invloed van alcohol*. SWOV-factsheet, 2023-09. SWOV, Den Haag.

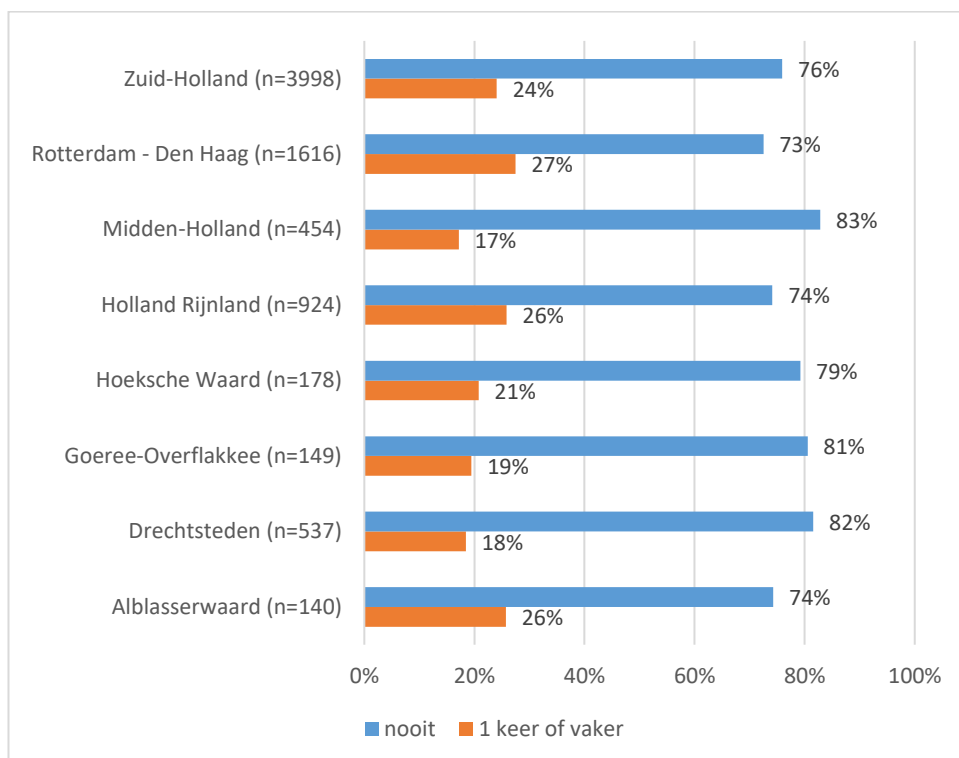
<sup>5</sup> SWOV (2023). *Rijden onder invloed van alcohol*. SWOV-factsheet, 2023-09. SWOV, Den Haag.

<sup>6</sup> Valkenberg, H. & Nijman, S. (2022). *Middelengebruik in het verkeer. Een analyse van data verzameld op SEH-afdelingen*. Rapport 947. VeiligheidNL, Amsterdam.

<sup>7</sup> SWOV (2015). *Alcoholgebruik van jongeren in het verkeer op stapavonden*. (R-2015-12) SWOV, Den Haag.

vraag is niet gesteld voor respondenten die als passagier mee hebben gereden met een auto.

Geen van de regio's wijkt sterk af van het landelijk beeld. Het verschil tussen de regio's met het laagste aantal en het hoogste aantal inwoners dat onveilig gedrag vertoont is 10 procentpunt, tussen 17% en 27%. Midden-Holland heeft het hoogste percentage weggebruikers dat nooit met meer alcohol op dan is toegestaan aan het verkeer deelneemt. Holland Rijnland en Alblasserwaard hebben het laagste percentage.

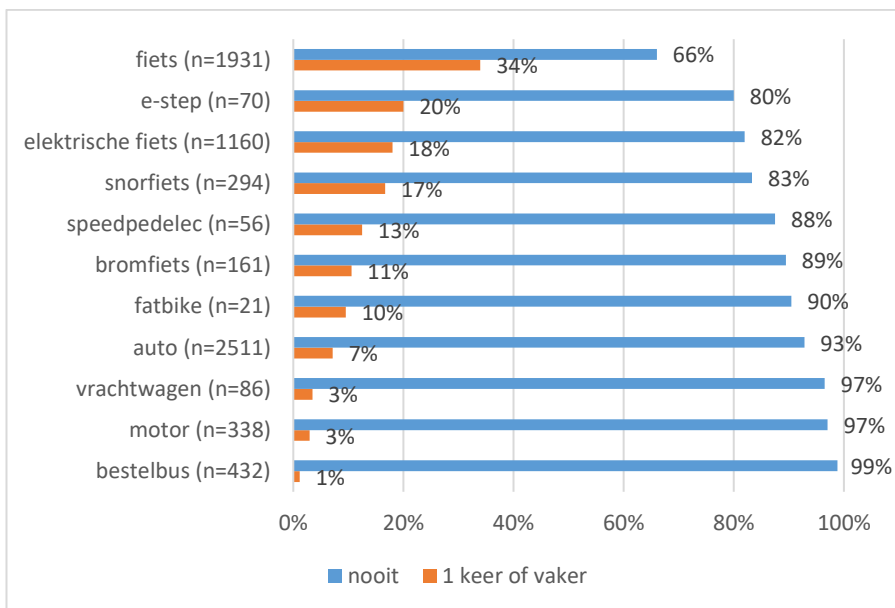


Figuur 3.1: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per regio.

### 3.1.2 Vervoermiddel

Rijden met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol komt vaker voor bij tweewielers (met uitzondering van de motor) dan bij auto's, vrachtwagens en bestelbussen. Bij de tweewielers heeft de snelheid waarmee gereden kan worden invloed op hoe vaak het onveilige gedrag wordt vertoond. Op de fiets wordt het vaakst met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol gereden (36%) en het minst bij auto, vrachtwagen, bestelbus en motor. Dit is gelijk aan het landelijke beeld.

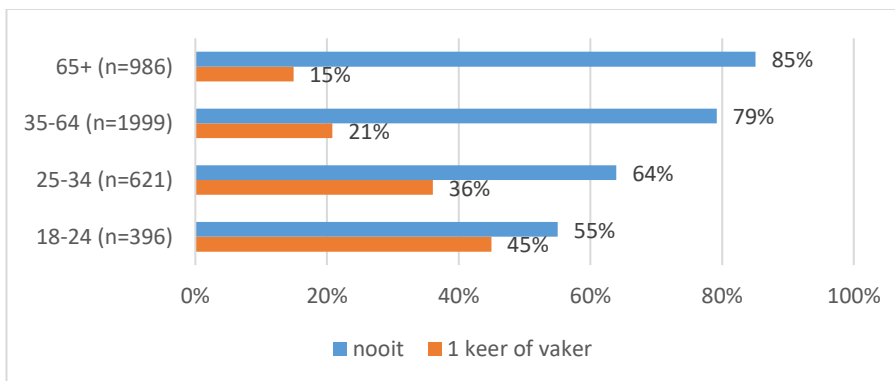




Figuur 3.2: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per vervoermiddel.

### 3.1.3 Leeftijd

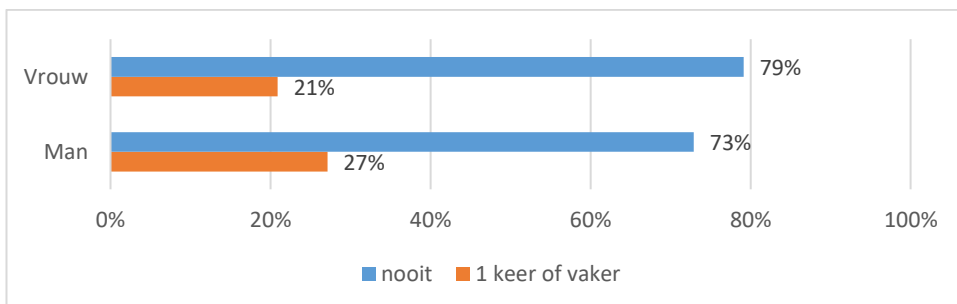
Ten aanzien van leeftijd geldt: hoe ouder hoe minder vaak met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol aan het verkeer wordt deelgenomen. Het aandeel jong volwassenen dat het onveilige gedrag vertoont is met 45% (18-24 jaar) en 36% (25-34) hoog.



Figuur 3.3: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per geslacht.

### 3.1.4 Geslacht

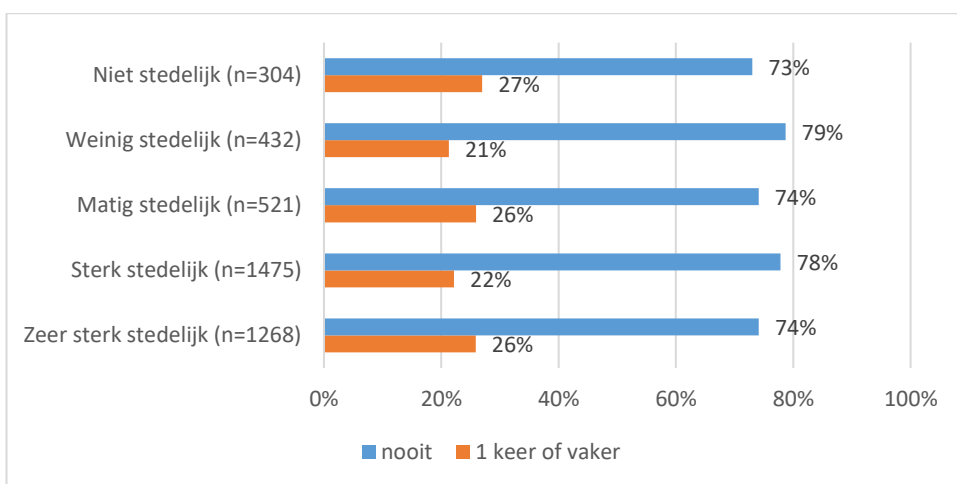
Iets meer mannen (27%) dan vrouwen (21%) nemen wel eens deel aan het verkeer met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol. Dit verschil is niet groot genoeg om beide geslachten anders te benaderen als het gaat om preventie.



Figuur 3.4: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per geslacht.

### 3.1.5 Stedelijkheid

Er zijn verschillen ten aanzien van stedelijkheidsgraad, maar er is geen logisch verband tussen stedelijkheid en rijden onder invloed van alcohol.

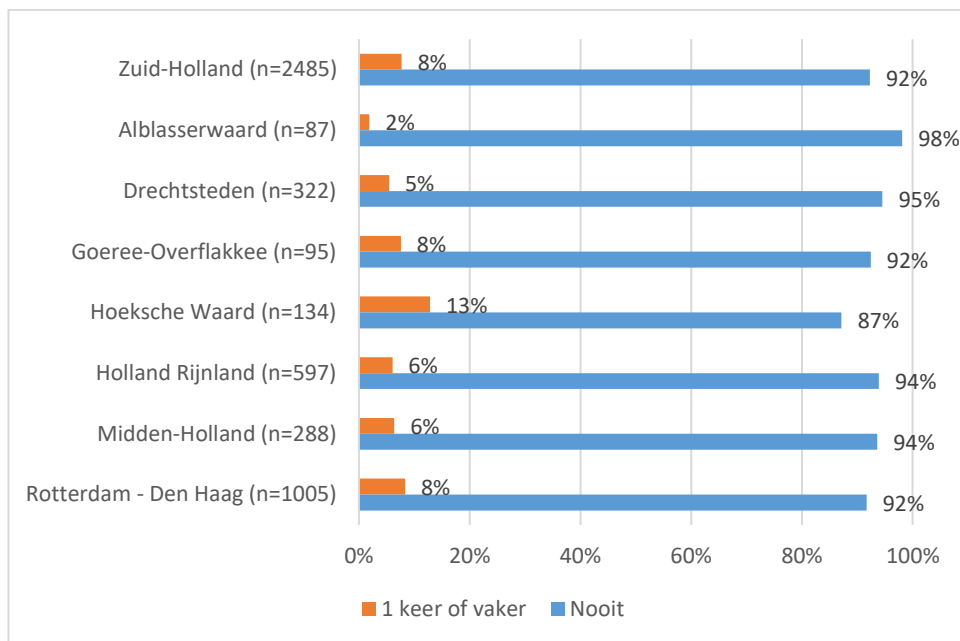


Figuur 3.5: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde met meer alcohol op dan toegestaan, per stedelijkheidsgraad.

## 3.2 Auto (als bestuurder)

### 3.2.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van de automobilisten in Zuid-Holland heeft 92% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.



*Figuur 3.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een auto bestuurd nadat je meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op had?*

### 3.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

8% van de automobilisten heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. 6% heeft dit 1-2 keer gedaan, 1% 3-5 keer en een enkeling vaker dan 5 keer.

#### Type weg (n=192)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van alcohol reed?', antwoordt het grootste deel (36%) dat ze op een doorgaande weg binnen de stad reden, gevolgd door een doorgaande weg binnen een dorp (32%) en een weg in een woonwijk (30%).

#### Passagiers (n=188)

Van de automobilisten die wel eens onder invloed van alcohol hebben gereden, zegt 64% alleen (zonder passagiers) te hebben gereden, de laatste keer dat dit gedrag voor kwam. 29% had 1 passagier in de auto en 6% meerdere passagiers.

### 3.2.3 Motieven

#### Wel rijden onder invloed

De belangrijkste redenen voor het onder invloed van alcohol rijden zijn: 'omdat ik nog goed kon rijden', 'het was maar een kort ritje' (beiden 43%), gevolgd door 'ik had te laat door dat ik te veel had gedronken' (19%).

Tabel 3.1: Waarom bestuurde je een auto nadat je meer alcohol op had dan is toegestaan volgens de wet? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie wel rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik nog goed kon rijden	46	34%
Het was maar een kort ritje	46	34%
Ik had te laat door dat ik teveel had gehad	25	19%
Ik vond het niet gevaarlijk	18	13%
Ik had niet verwacht nog te gaan rijden	18	13%
Omdat ik ergens naartoe moest	16	12%
Ik dacht er niet over na	11	8%
Het was rustig op straat	11	8%
Overige	10	7%
Ik gebruik dit middel al langer	5	4%
Omdat er sprake was van een noodgeval	5	3%
Omdat iedereen het doet	3	2%
Omdat het een gewoonte is	2	2%
Voor de kick of de adrenaline	0	0%
Alternatief voor de auto	0	0%
Totaal	136	100%

#### Maximum aantal glazen (n=135)

Aan de automobilisten die het afgelopen jaar onder invloed van alcohol hebben gereden, is gevraagd met hoeveel glazen alcohol iemand nog kan deelnemen aan het verkeer als bestuurder van een auto. Meer dan de helft (58%) antwoordt 1 tot 2 glazen, gevolgd door 25% dat 3 tot 4 glazen het maximum te nuttigen glazen alcohol vindt. 4% vindt dat 5 tot 6 glazen nog kan.

#### Niet rijden onder invloed

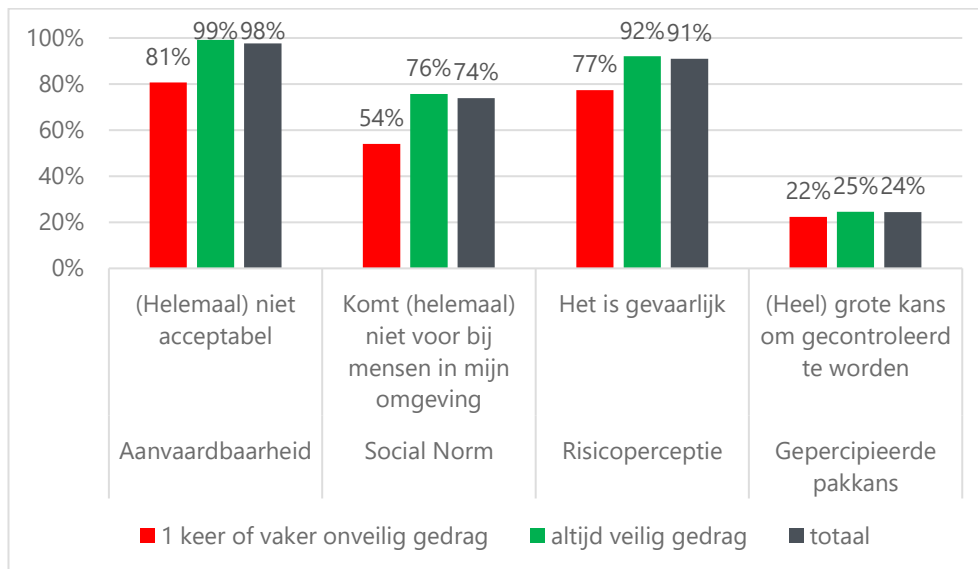
Als reden voor het niet onder invloed van alcohol te rijden, wordt het vaakst genoemd dat rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk is (77%). 34% zegt 'omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken'.

Tabel 3.2: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een auto moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	1541	77%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	679	34%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	475	24%
Vanwege de kans op een bekeuring	348	17%
Omdat ik slaperig word van alcohol	133	7%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	145	7%
Overige	99	5%
Totaal	1996	100%

### 3.2.4 Determinanten gerapporteerd gedrag (n=2515)

98% van de automobilisten vindt het (helemaal) niet acceptabel om een auto te besturen met meer alcohol op dan toegestaan. 74% van de automobilisten zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 91% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om auto te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Van de automobilisten schat 24% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op autorijden met meer alcohol op dan toegestaan.

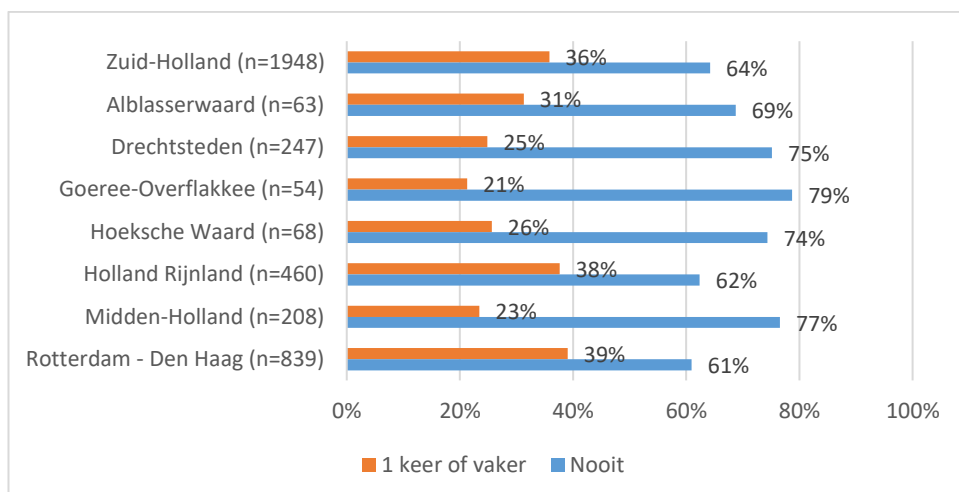


Figuur 3.7: Overzicht determinanten- autorijden onder invloed van alcohol (n= minimaal 2.100)

## 3.3 Fiets

### 3.3.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van het aantal fietsers in Zuid-Holland heeft 64% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.



Figuur 3.8: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een fiets bestuurd met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op (n=1948)

### 3.3.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

35,8% van de fietsers heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. 13,7% heeft dit 1-2 keer gedaan, 9,3% 3-5 keer en 12,8% vaker dan 5 keer.

#### Type weg (n=697)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van alcohol reed?', zegt meer dan een derde (35%) van deze groep fietsers dat het een weg in een woonwijk was. 22% noemt een doorgaande weg binnen een stad.

### 3.3.3 Motieven

#### Wel rijden onder invloed

De belangrijkste reden voor het onder invloed van alcohol fietsen was dat de fiets 'als alternatief voor de auto' gezien werd (51%). Andere belangrijke opgegeven redenen waren: 'omdat ik nog goed kon rijden' (35%), 'ik vond het niet gevaarlijk' (34%) en 'het was maar een kort ritje' (33%).

Tabel 3.3: Waarom bestuurde je een fiets nadat je meer alcohol op had dan is toegestaan volgens de wet? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie wel rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Alternatief voor de auto	220	51%
Omdat ik nog goed kon rijden	152	35%
Ik vond het niet gevaarlijk	148	34%
Het was maar een kort ritje	143	33%
Het was rustig op straat	104	24%
Omdat ik ergens naartoe moest	97	22%
Omdat het een gewoonte is	48	11%
Omdat iedereen het doet	43	10%
Ik dacht er niet over na	38	9%
Ik had te laat door dat ik teveel had gehad	25	6%
Ik had niet verwacht nog te gaan rijden	19	4%
Ik gebruik dit middel al langer	18	4%
Overige	16	4%
Omdat er sprake was van een noodgeval	3	1%
Voor de kick of de adrenaline	2	0%
Totaal	432	100%

#### Maximum aantal glazen (n=430)

Aan fietsers die het afgelopen jaar onder invloed van alcohol hebben gefietst, is gevraagd met hoeveel glazen alcohol iemand nog kan deelnemen aan het verkeer als fietser. Ongeveer een derde (31%) antwoordt 3 tot 4 glazen, gevolgd door 25% dat 5 tot 6 glazen het maximum aantal te nuttigen glazen alcohol is.

#### Niet rijden onder invloed

Als reden voor het niet onder invloed van alcohol te fietsen, wordt het vaakst genoemd dat fietsen onder invloed van alcohol gevaarlijk is (54%). 34% geeft aan geen alcohol te lusten en/of te gebruiken.

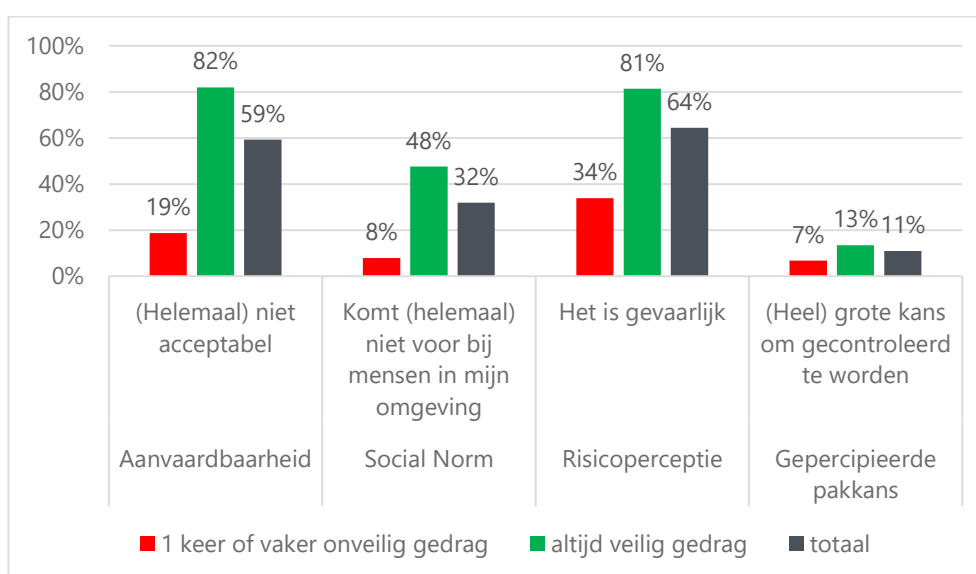
Tabel 3.4: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een fiets moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	753	54%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	368	26%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	259	18%
Vanwege de kans op een bekeuring	193	14%
Overige	150	11%
Omdat ik slaperig word van alcohol	78	6%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	58	4%
Totaal	1401	100%

### 3.3.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

59% van de fietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te fietsen met meer alcohol op dan toegestaan. 32% van de fietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 64% van de fietsers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen met meer alcohol op dan toegestaan. Van de fietsers schat 11% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op fietsen met meer alcohol op dan toegestaan.

Er zijn grote verschillen tussen de inwoners die nooit met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol op de fiets stappen en inwoners die dat wel doen. Zo vindt bijvoorbeeld 34% van de inwoners die wel eens onder invloed fietst dit gedrag niet gevaarlijk, terwijl 81% van de inwoners die nooit onder invloed fietst het wel gevaarlijk vindt.



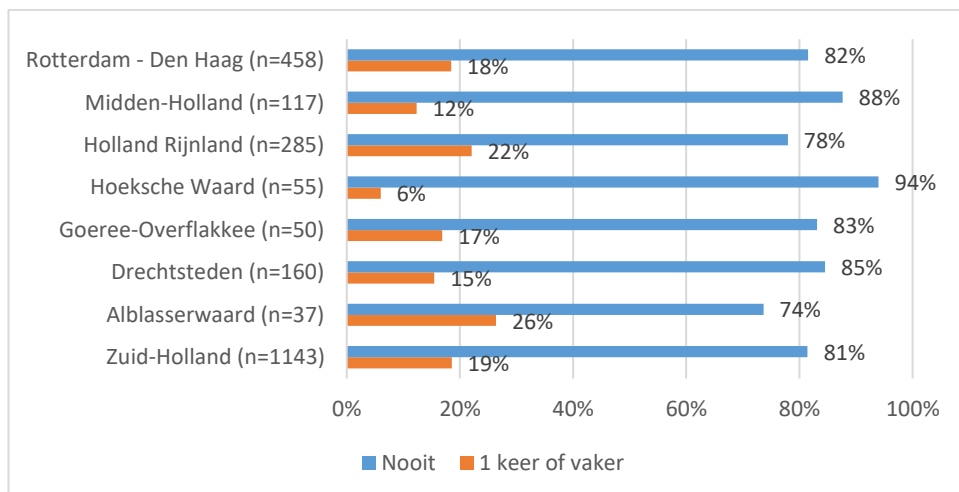
Figuur 3.9: Overzicht determinanten – fietsen onder invloed van alcohol (n= minimaal 1.655)

## 3.4 Elektrische fiets

### 3.4.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van het aantal elektrische-fietsgebruikers in Zuid-Holland heeft 81% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.





*Figuur 3.10: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een elektrische fiets bestuurd nadat je meer alcohol op had dan toegestaan*

### 3.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

18,6% van de elektrische-fietsgebruikers heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. 12,2% heeft dit 1-2 keer gedaan, 3% 3-5 keer en 1,3% vaker dan 5 keer.

#### Type weg (n=212)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van alcohol reed?', zegt bijna de helft (44%) van deze groep fietsers dat het een weg in een woonwijk was. 23% noemt een doorgaande weg binnen een dorp.

### 3.4.3 Motieven

#### Wel rijden onder invloed (n=157)

De belangrijkste redenen voor het onder invloed van alcohol fietsen zijn 'alternatief voor de auto' (46%), gevolgd door 'omdat ik nog goed kon rijden' en 'ik vond het niet gevaarlijk' (beiden 45%).

Tabel 3.5: Waarom bestuurde je een elektrische fiets nadat je meer alcohol op had dan is toegestaan volgens de wet? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie wel rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Alternatief voor de auto	72	46%
Omdat ik nog goed kon rijden	70	45%
Ik vond het niet gevaarlijk	71	45%
Het was maar een kort ritje	57	36%
Omdat ik ergens naartoe moest	31	20%
Het was rustig op straat	28	18%
Omdat het een gewoonte is	12	8%
Omdat iedereen het doet	10	7%
Ik gebruik dit middel al langer	9	6%
Ik dacht er niet over na	8	5%
Ik had niet verwacht nog te gaan rijden	7	5%
Ik had te laat door dat ik teveel had gehad	8	5%
Overige	6	4%
Omdat er sprake was van een noodgeval	2	1%
Voor de kick of de adrenaline	0	0%
Totaal	157	100%

#### Maximum aantal glazen (n=156)

Aan elektrische-fietsgebruikers die het afgelopen jaar onder invloed van alcohol hebben gefietst, is gevraagd met hoeveel glazen alcohol iemand nog kan deelnemen aan het verkeer. Ruim een derde (39%) antwoordt 3 tot 4 glazen, gevolgd door 23% dat 1 tot 2 glazen het maximum aantal te nuttigen glazen alcohol is.

#### Niet rijden onder invloed (n=889)

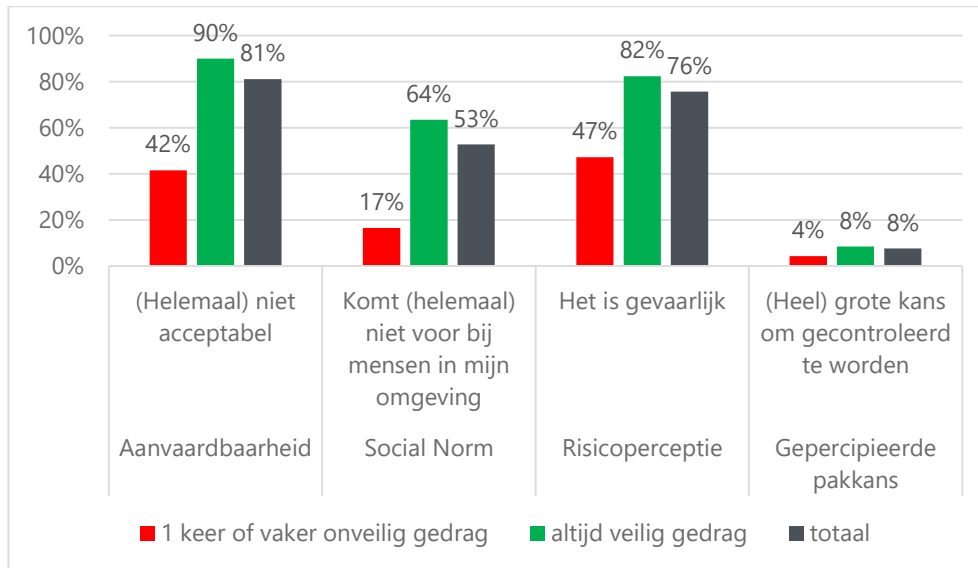
Als reden voor het niet onder invloed van alcohol te fietsen met een elektrische fiets, wordt het vaakst genoemd dat fietsen onder invloed van alcohol gevaarlijk is (59%). 26% geeft aan geen alcohol te lusten en/of te gebruiken.

Tabel 3.6: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een elektrische fiets moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	523	59%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	227	26%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	193	22%
Vanwege de kans op een bekeuring	124	14%
Overige	86	10%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	49	5%
Omdat ik slaperig word van alcohol	30	3%
Totaal	889	100%

### 3.4.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

81% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te fietsen met meer alcohol op dan toegestaan. 53% van de elektrische-fietsgebruikers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 75% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen met meer alcohol op dan toegestaan. Van de elektrische-fietsgebruikers schat 7% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op fietsen met meer alcohol op dan toegestaan.

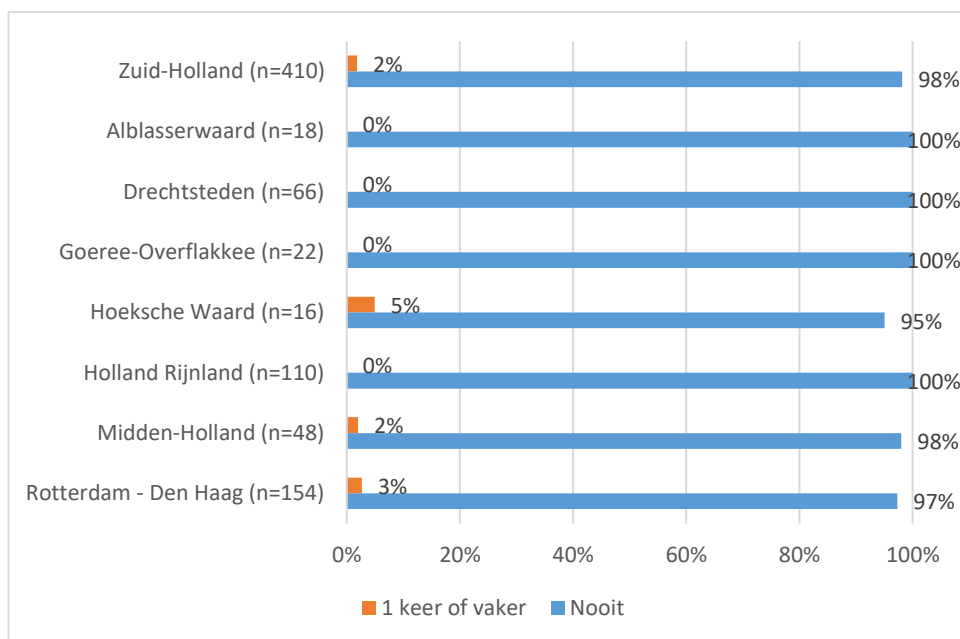


Figuur 3.11: Overzicht determinanten- rijden op een elektrische fiets onder invloed van alcohol (n=minimaal 812)

## 3.5 Bestelbus

### 3.5.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van het aantal bestuurders van bestelbussen in Zuid-Holland heeft 98% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.



Figuur 3.12: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Een bestelbus besturen nadat ik meer alcohol op had dan toegestaan

### 3.5.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

1,8% van de bestuurders van bestelbussen heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. Ze deden dat niet vaker dan 5 keer in een jaar.

### 3.5.3 Motieven

#### Niet rijden onder invloed

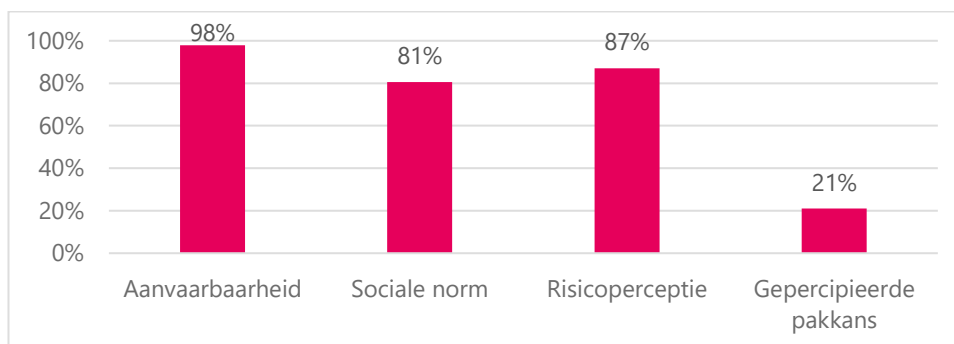
Als reden voor het niet onder invloed van alcohol rijden met een bestelbus, wordt het vaakst genoemd dat rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk is (74%). 40% geeft aan 'omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken'.

Tabel 3.7: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een bestelbus moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	256	74%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	136	40%
Vanwege de kans op een bekeuring	75	22%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	63	18%
Overige	32	9%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	29	8%
Omdat ik slaperig word van alcohol	15	4%
Totaal	344	100%

### 3.5.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

98% van de bestuurders van bestelbussen vindt het (helemaal) niet acceptabel om een bestelbus te besturen met meer alcohol op dan toegestaan. 81% van de bestuurders van bestelbussen zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 87% van de bestuurders van bestelbussen vindt het heel gevaarlijk om te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Van de bestuurders van bestelbussen schat 21% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden met meer alcohol op dan toegestaan.

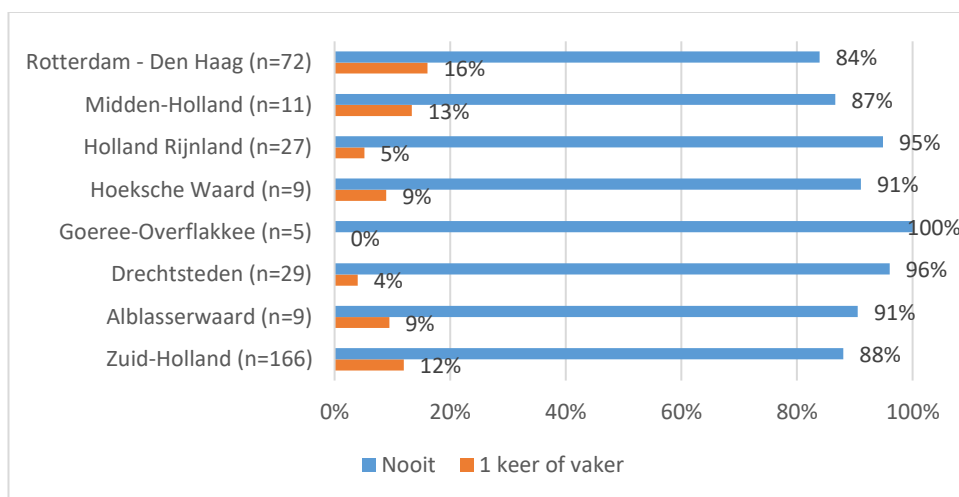


Figuur 3.13: Overzicht determinanten- in een bestelbus rijden onder invloed van alcohol (n=minimaal 416)

## 3.6 Bromfiets

### 3.6.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van het aantal bromfietzers in Zuid-Holland heeft 88% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.



Figuur 3.14: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een bromfiets bestuurd nadat je meer alcohol op had dan toegestaan?

### 3.6.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

12% van de bromfietzers heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. 6% heeft dit 1-2 keer gedaan en 3,6% heeft dit 6-10 keer gedaan.

### 3.6.3 Motieven

#### Niet rijden onder invloed

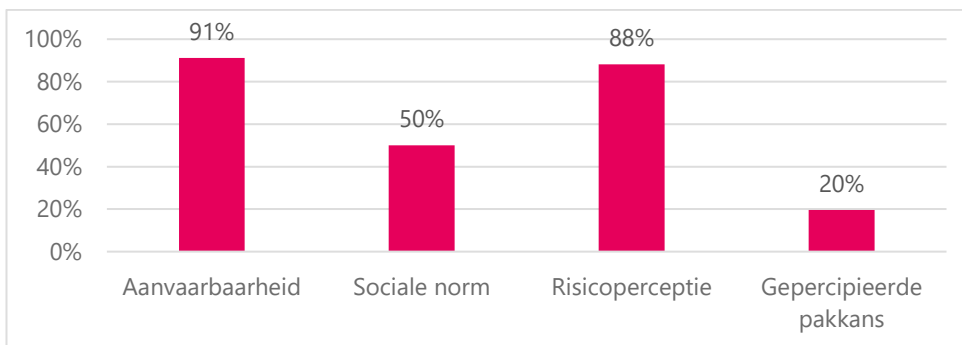
Als reden voor het niet onder invloed van alcohol te rijden, wordt het vaakst genoemd dat rijden op een bromfiets onder invloed van alcohol gevaarlijk is (67%). 34% geeft aan 'omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken'. 22% gaf aan geen alcohol te lusten en/of te gebruiken.

Tabel 3.8: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een bromfiets moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	90	67%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	46	34%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	29	22%
Vanwege de kans op een bekeuring	24	18%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	8	6%
Overige	9	6%
Omdat ik slaperig word van alcohol	6	4%
Totaal	134	100%

### 3.6.4 Determinanten gerapporteerd gedrag (n=172)

91% van de bromfietzers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. 50% van de bromfietzers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 88% van de bromfietzers vindt het heel gevaarlijk om te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Van de bromfietzers schat 20% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden met meer alcohol op dan toegestaan.

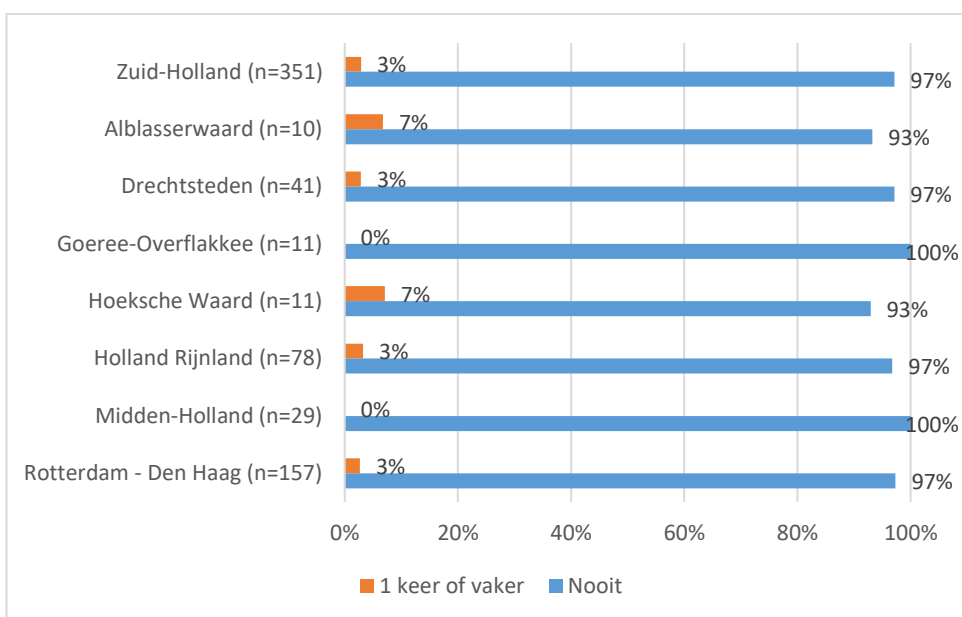


Figuur 3.15: Overzicht determinanten- op de bromfiets rijden onder invloed van alcohol (n=minimaal 172)

### 3.7 Motor

#### 3.7.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van de motorrijders in Zuid-Holland heeft 97% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.



Figuur 3.16: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een motor bestuurd nadat je meer alcohol op had dan toegestaan

#### 3.7.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

##### Frequentie

2,9% van de motorrijders heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. 4% heeft dit 1-2 keer gedaan en 1,7% meer dan 2 keer.

### 3.7.3 Motieven

#### Niet rijden onder invloed

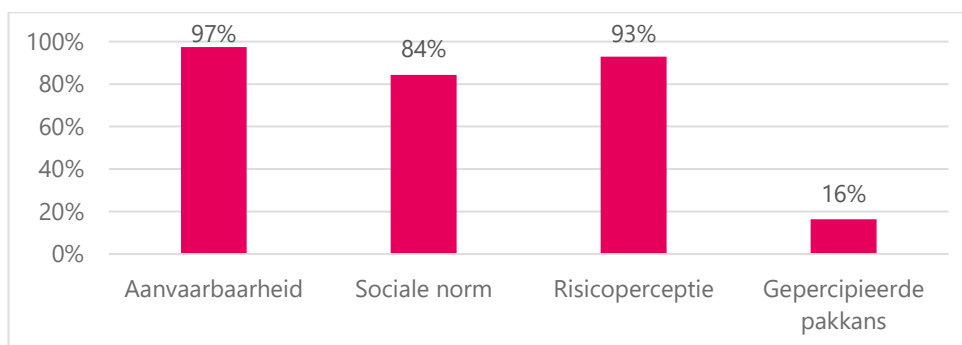
Als reden voor het niet onder invloed van alcohol te rijden, wordt het vaakst genoemd dat rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk is (87%). 25% zegt 'omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken'.

Tabel 3.9: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een motor moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	282	87%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	80	25%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	51	16%
Vanwege de kans op een bekeuring	39	12%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	38	12%
Overige	36	11%
Omdat ik slaperig word van alcohol	9	3%
Totaal	323	100%

### 3.7.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

97% van de motorrijders vindt het (helemaal) niet acceptabel om een auto te besturen met meer alcohol op dan toegestaan. 84% van de motorrijders zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 93% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om auto te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Van de motorrijders schat 16% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op autorijden met meer alcohol op dan toegestaan.



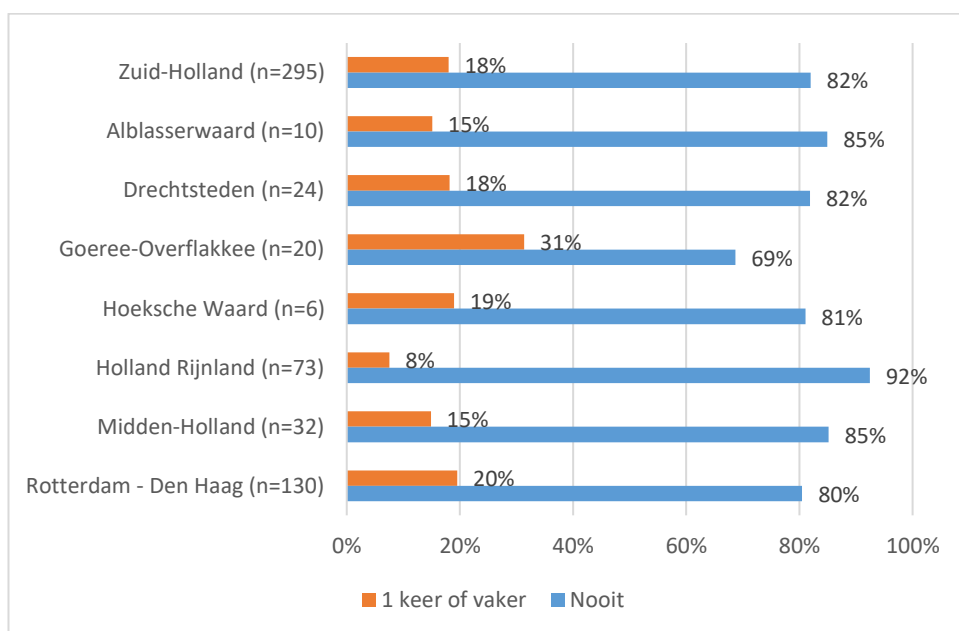
Figuur 3.17: Overzicht determinanten- op een motor rijden onder invloed van alcohol (n=minimaal 363)

## 3.8 Snorfiets

### 3.8.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

Van het aantal snorfietsers in Zuid-Holland heeft 82% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.





Figuur 3.18: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een snorfiets bestuurd nadat ik meer alcohol op had dan toegestaan

### 3.8.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

18% van de snorfietsers heeft het afgelopen jaar onder invloed van alcohol gereden. 11,5% heeft dit 1-2 keer gedaan en 6,5% vaker dan 2 keer.

### 3.8.3 Motieven

#### Niet rijden onder invloed

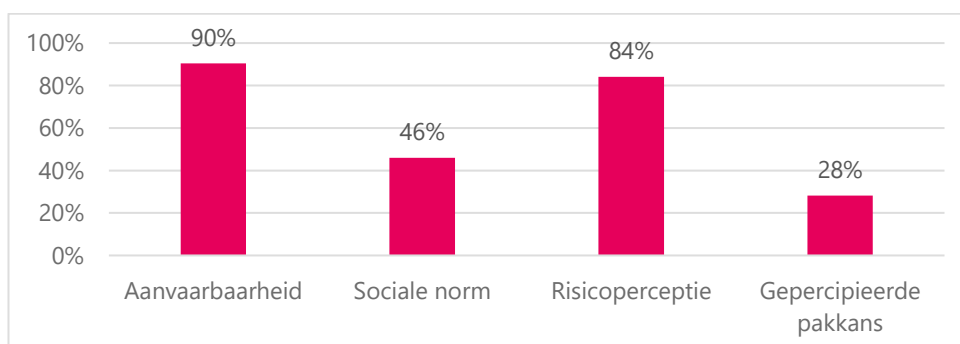
Als reden voor het niet onder invloed van alcohol te rijden, wordt het vaakst genoemd dat rijden op een snorfiets onder invloed van alcohol gevaarlijk is (73%). 49% geeft aan 'omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken'. 26% gaf aan dat dit vanwege de kans op een bekeuring was.

Tabel 3.10: Wat zijn voor jou redenen om niet te drinken als je nog een snorfiets moet besturen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Omdat ik rijden onder invloed van alcohol gevaarlijk vind	225	73%
Omdat je wettelijk niet meer alcohol mag drinken	151	49%
Vanwege de kans op een bekeuring	79	26%
Omdat ik geen alcohol lust en/of gebruik	52	17%
Omdat mijn partner, familie of vrienden dat graag zo zien	30	10%
Overige	19	6%
Omdat ik slaperig word van alcohol	6	2%
Totaal	309	100%

### 3.8.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

90% van de snorfietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. 46% van de snorfietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 84% van de snorfietsers vindt het heel gevaarlijk om te rijden met meer alcohol op dan toegestaan. Van de snorfietsers schat 28% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden met meer alcohol op dan toegestaan.



Figuur 3.19: Overzicht determinanten- op een snorfiets rijden onder invloed van alcohol (n=minimaal 296)

## 3.9 Overige vervoermiddelen

### 3.9.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

#### 3.9.1.1 Speed Pedelec (n=58)

Van het aantal speed pedelec-gebruikers in Zuid-Holland heeft 87% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.

#### 3.9.1.2 e-step (n=77)

Van het aantal e-stepgebruikers in Zuid-Holland heeft 79% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.

### 3.9.1.3 *Fatbike (n=26)*

Van het aantal fatbike-gebruikers in Zuid-Holland heeft 94% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.

### 3.9.1.4 *Vrachtwagen (n=98)*

Van het aantal vrachtwagenchauffeurs in Zuid-Holland heeft 97% nooit onder invloed van alcohol gereden het afgelopen jaar.

# 4. Rijden onder invloed van drugs

Het aantal verkeersdeelnemers dat onder invloed van drugs deelneemt aan het verkeer is niet bekend. In internationaal onderzoek uit 2018 is met zelfrapportage vastgesteld dat in Nederland 5,1% van de respondenten aangeeft minder dan een uur na inname van drugs als bestuurder in de auto te zijn gestapt<sup>8</sup>. Sinds 2017 voert de politie drugstesten uit bij weggebruikers. Daarmee is het aandeel van weggebruikers dat onder invloed van drugs aan het verkeer deelneemt beter vast te stellen en beter aan te pakken.

Er is weinig bekend over het aantal ongevallen waarbij drugs een rol speelt. Schattingen dateren van meer dan 10 jaar geleden. Toen (tussen 2007 en 2009) had ongeveer 10% van de ernstig verkeersgewonden (automobilisten) drugs in het lichaam<sup>9</sup>. Dit werd vastgesteld met bloedonderzoek. Daarbij werd ook vastgesteld dat in ongeveer de helft van de gevallen er sprake was van een combinatie van alcohol en drugs.

In het onderhavige onderzoek is gevraagd aan respondenten hoe vaak zij in de afgelopen 12 maanden aan het verkeer deelnamen nadat ze drugs hadden gebruikt.

## 4.1 Zuid-Holland totaal

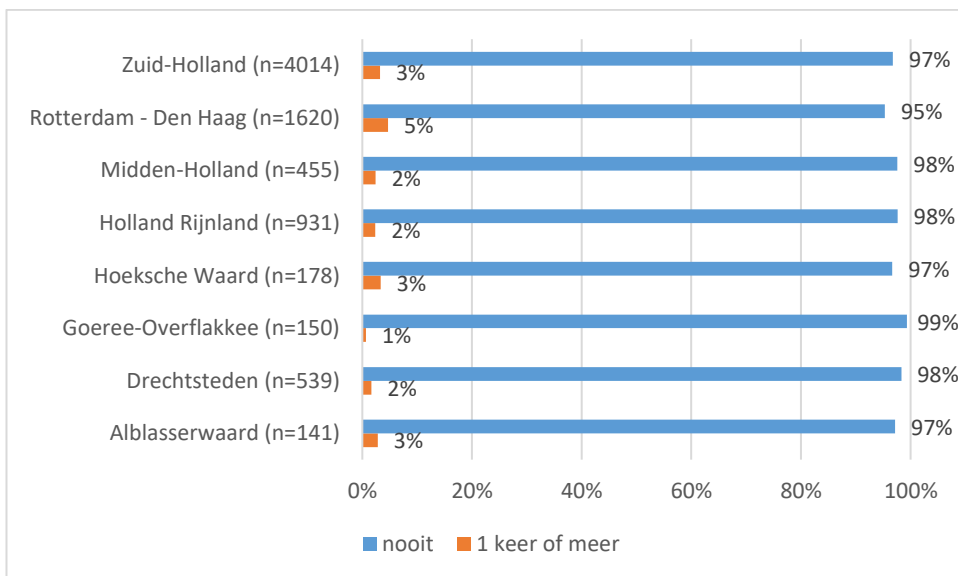
### 4.1.1 Regio

Een klein deel van de inwoners van Zuid-Holland neemt deel aan het verkeer na het gebruik van drugs. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (5%) vertoont het grootste aandeel inwoners dit gedrag. In de regio Goeree-Overflakkee is dit het laagste (1%).

---

<sup>8</sup> Vias institute (2019). Country fact sheet Netherlands. ESRA2\_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute, Brussels, Belgium.

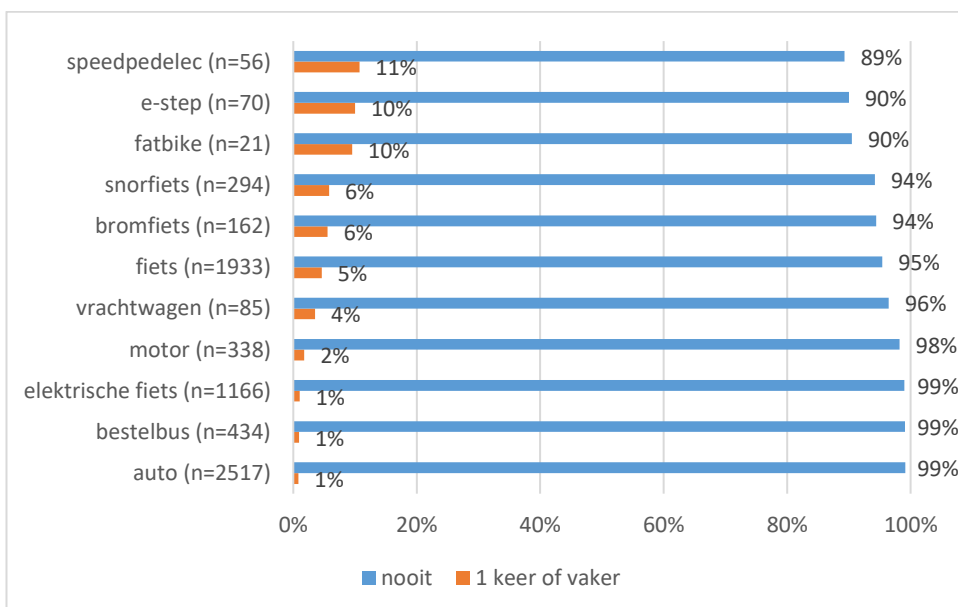
<sup>9</sup> Isalberti, C., Linden, T. van der, Legrand, S.-A., Verstraete, A., et al. (2011). *Prevalence of alcohol and other psychoactive substances in injured and killed drivers*. Deliverable D2.2.5 of the EU FP6 project DRUID. European Commission, Brussels



Figuur 4.1: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per regio

#### 4.1.2 Vervoermiddel

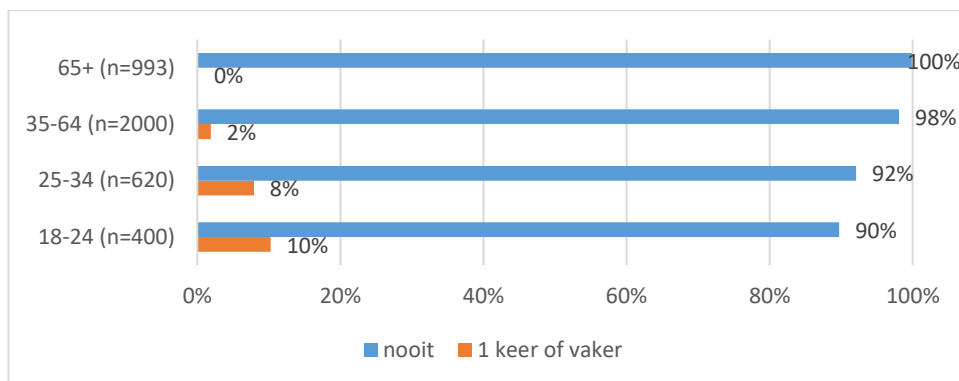
Deelname aan het verkeer na het gebruik van drugs gebeurt het vaakst op tweewielers. Dit effect is gelijk aan deelname aan het verkeer met meer dan de toegestane hoeveelheid alcohol. Opvallend is het resultaat voor de speed pedelec. Vanwege het lage aantal ingevulde vragenlijsten op dit onderdeel is dit resultaat niet betrouwbaar, maar wel een indicatie om verder onderzoek te doen.



Figuur 4.2: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per vervoermiddel.

### 4.1.3 Leeftijd

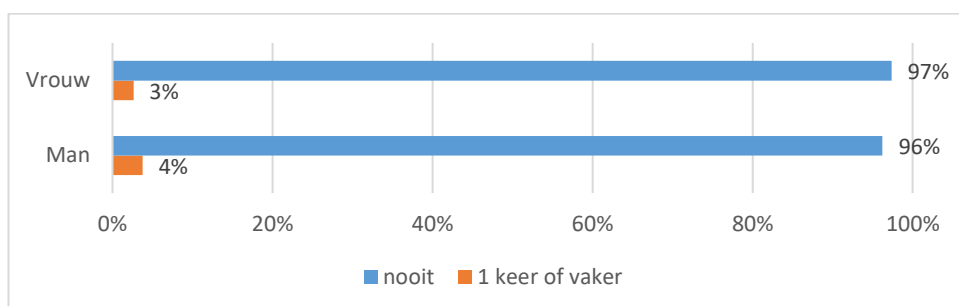
Onder invloed van drugs aan het verkeer deelnemen neemt af naarmate de leeftijd toeneemt. Bij ouderen komt dit gedrag nauwelijks voor, terwijl bij de jongste leeftijdscategorie het aandeel 10% is.



Figuur 4.3: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per leeftijdscategorie.

### 4.1.4 Geslacht

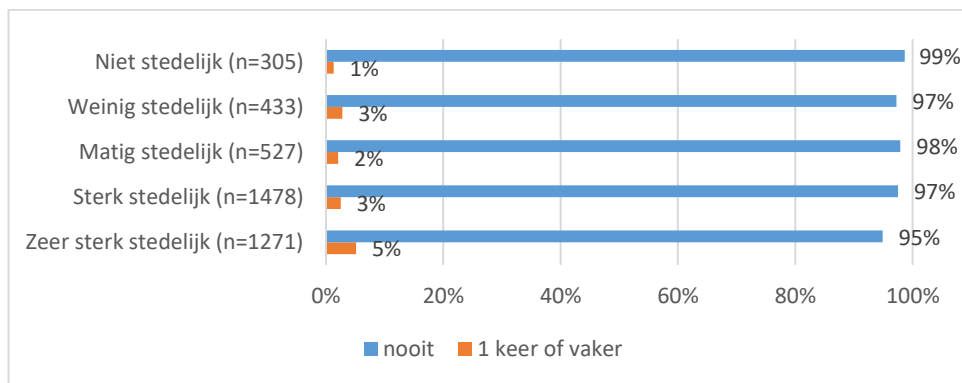
Er is geen verschil tussen mannen en vrouwen ten aanzien van het rijden onder invloed van drugs.



Figuur 4.4: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per geslacht

### 4.1.5 Stedelijkheid

Hoe stedelijker de omgeving hoe vaker inwoners deelnemen aan het verkeer na drugsgebruik.

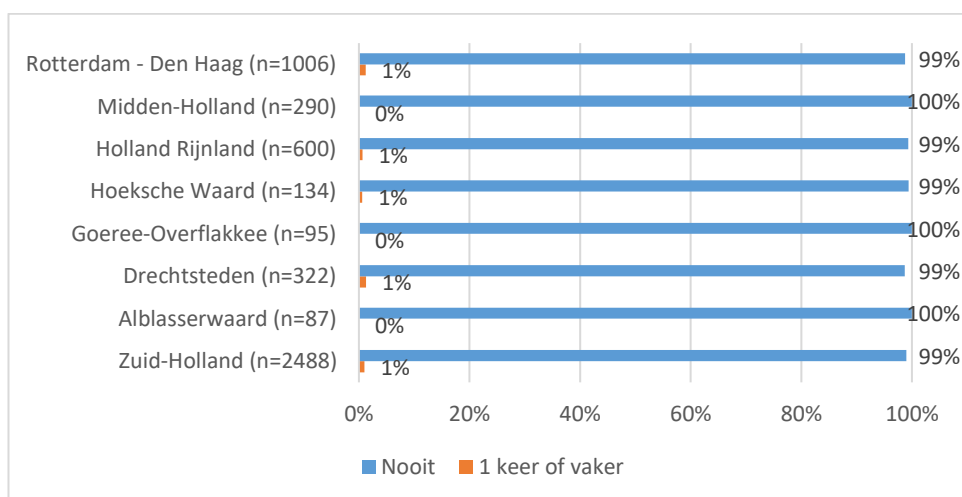


*Figuur 4.5: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde onder invloed van drugs, per stedelijkheidsgraad*

## 4.2 Auto als bestuurder

### 4.2.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van de automobilisten in Zuid-Holland heeft 99% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.



*Figuur 4.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een auto bestuurd nadat je drugs op had?*

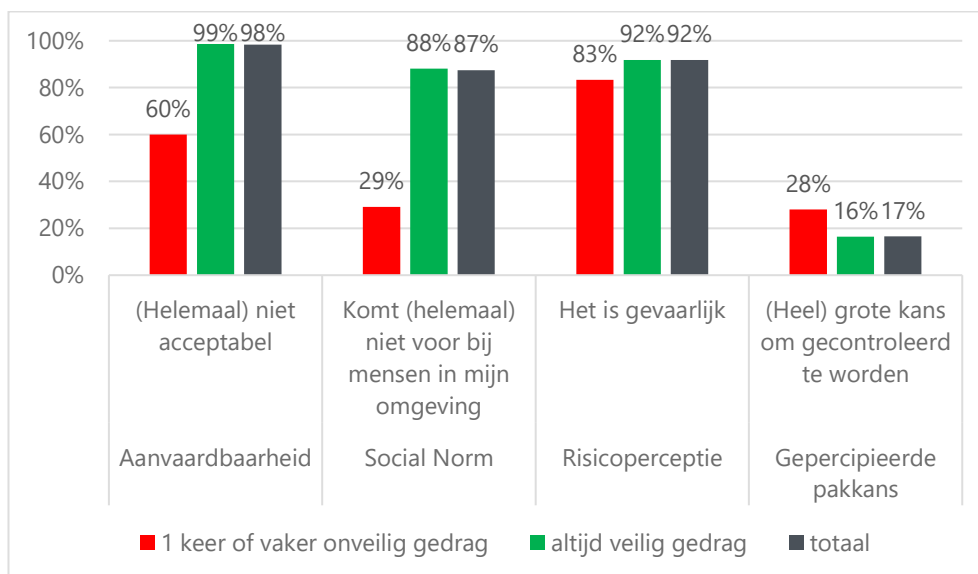
### 4.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

1% van de automobilisten heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden.

### 4.2.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

96% van de automobilisten vindt het (helemaal) niet acceptabel om een auto te besturen na het gebruik van drugs. 87% van de automobilisten zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 92% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om auto te rijden na het gebruik van drugs. Van de automobilisten schat 17% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op drugsgebruik tijdens deelname aan het verkeer.



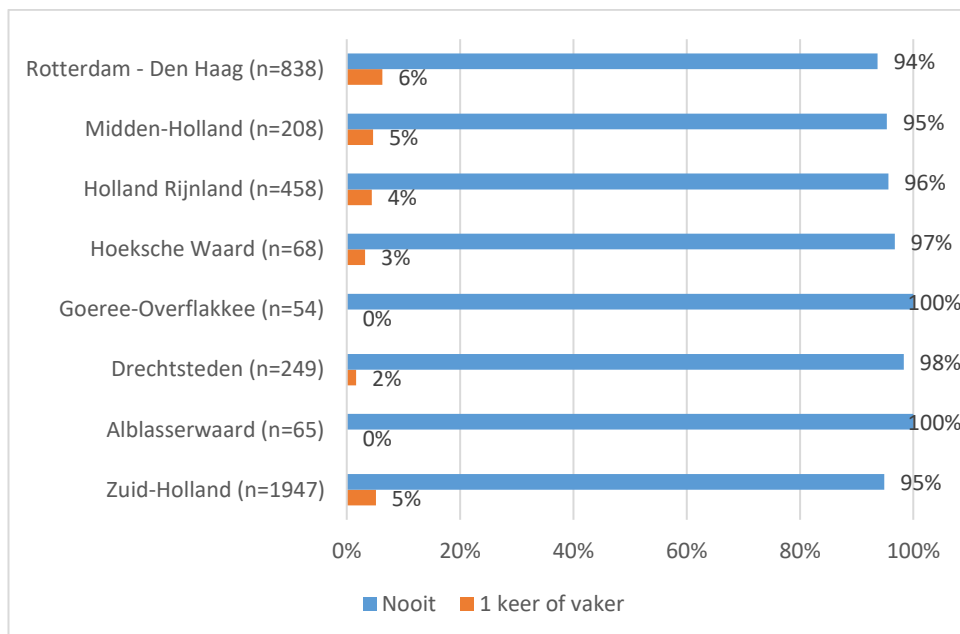
Figuur 4.7: Overzicht determinant- autorijden onder invloed van drugs (n= minimaal 1.945). 25 respondenten gaven aan één keer of vaker na het gebruik van drugs aan het verkeer deel te nemen.

## 4.3 Fiets

### 4.3.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van het aantal fietsers in Zuid-Holland heeft 95% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.





*Figuur 4.8: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een fiets bestuurd nadat je drugs op had?*

### 4.3.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

5% van de fietsers heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden. 2% heeft dit 1-2 keer gedaan, en 3% vaker dan 2 keer.

#### Type weg (n=100)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van drugs reed?', zegt iets minder dan een kwart (24%) van deze groep fietsers dat het een doorgaande weg binnen een stad was. 16% noemt een weg in een woonwijk.

#### Welke drugs

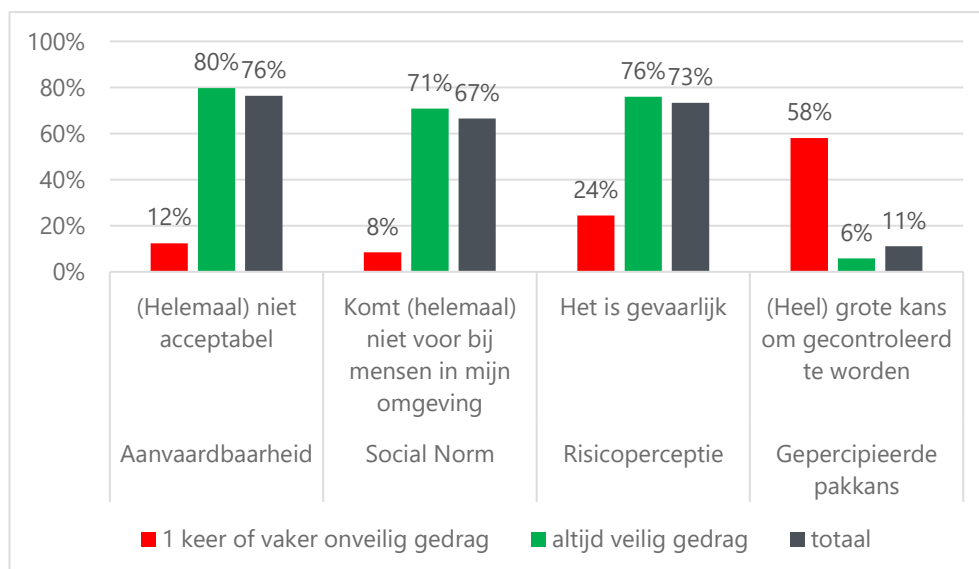
Van de fietsers die wel eens onder invloed van drugs hebben gefietst, gaf 52% aan dat dit de laatste keer onder invloed was van softdrugs. Dit wordt gevolgd door XTC / MDMA met 15%. 11% zegt niet te weten of wil niet zeggen onder invloed van welke drugs dit was.

Tabel 4.1: Welk drugs gebruikte je de laatste keer dat je een fiets bestuurde, nadat je drugs had gebruikt?

Welke drugs	Aantal	Percentage
Softdrugs (Cannabis, hasj of wiet)	52	52%
Lachgas	0	0%
Cocaïne	10	10%
XTC / MDMA	15	15%
Hallucinerende drugs 2CB/Truffels/LSD/Ketamine)	4	4%
Amfetamine (Speed)	4	4%
GHB	0	0%
Heroïne	0	0%
Designerdrugs (3MMC/2CB/4FMP/Miauw Miauw)	7	7%
Weet ik niet / wil ik niet zeggen	11	11%
Overige	3	3%
Totaal	100	100%

#### 4.3.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

76% van de fietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te fietsen na het gebruik van drugs. 67% van de fietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 73% van de fietsers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen na gebruik van drugs. Van de fietsers schat 11% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op drugsgebruik tijdens deelname aan het verkeer.

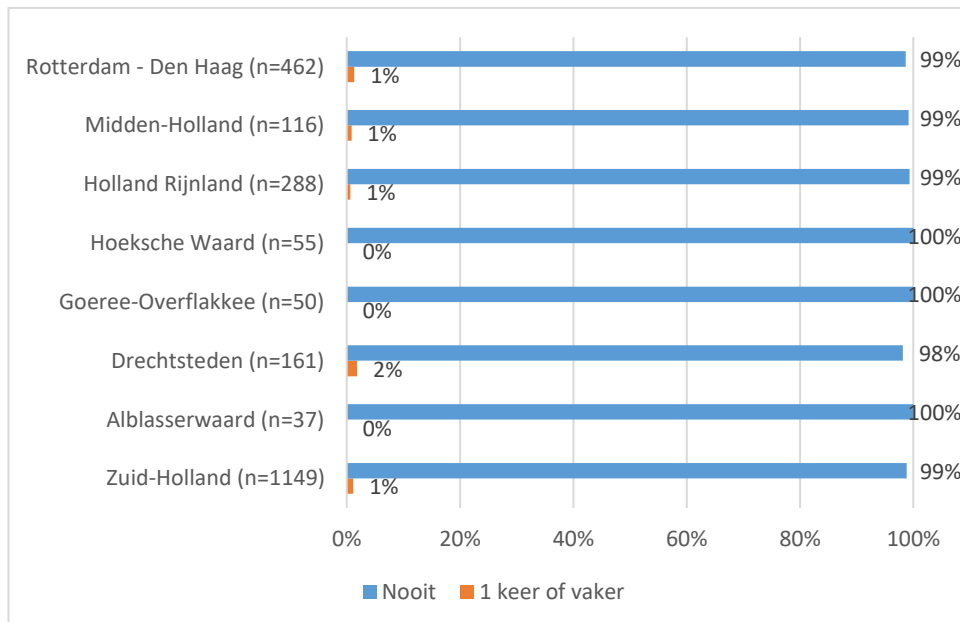


Figuur 4.9: Overzicht determinanten- fietsen onder invloed van drugs (n=minimaal 1.366). De percentages van de groep die één keer of vaker het onveilige gedrag vertoont zijn gebaseerd op ongeveer 100 inwoners.

## 4.4 Elektrisch fiets

### 4.4.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van het aantal elektrische-fietsgebruikers in Zuid-Holland heeft 99% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.



Figuur 4.10: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een elektrische fiets bestuurd nadat je drugs op had?

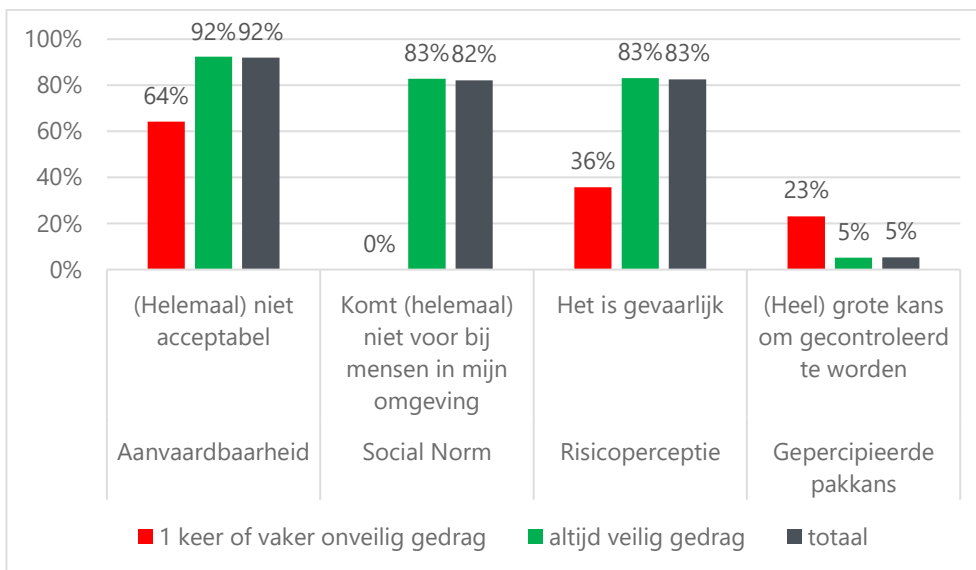
### 4.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

1% van de elektrische-fietsgebruikers heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden. Het lijkt om sporadisch gebruik te gaan, oftewel een enkele keer.

### 4.4.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

92% van de gebruikers van een elektrische fiets vindt het (helemaal) niet acceptabel om te fietsen na het gebruik van drugs. 82% van hen geeft aan dat het rijden op een elektrische fiets na het gebruik van drugs (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 83% van de gebruikers van een elektrische fiets vindt het heel gevaarlijk om te fietsen na het gebruik van drugs. 5% schat de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het gebruik van drugs tijdens deelname aan het verkeer.

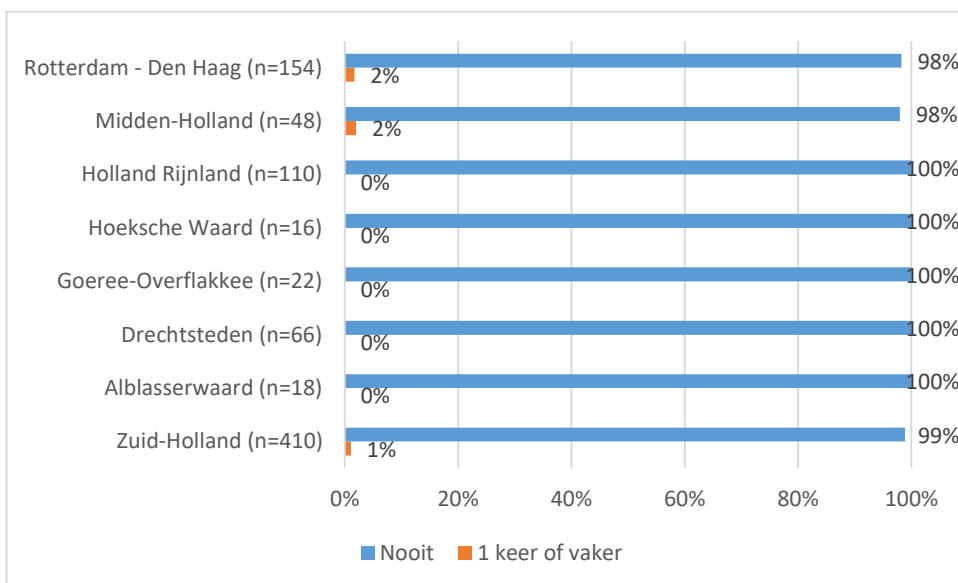


Figuur 4.11: Overzicht determinanten- rijden op een elektrische fiets onder invloed van drugs (n= minimaal 706). De percentages van de groep die één keer of vaker het onveilige gedrag vertoont zijn gebaseerd op 13 inwoners.

## 4.5 Bestelbus

### 4.5.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van het aantal bestuurders van bestelbussen in Zuid-Holland heeft 99% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.



Figuur 4.12: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een bestelbus bestuurd nadat je drugs op had?

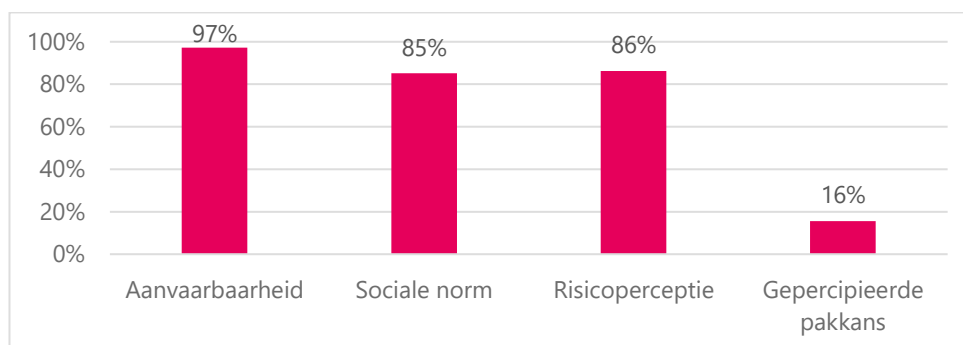
## 4.5.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

1% van de bestuurders van bestelbussen heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden.

## 4.5.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

98% van de bestuurders van bestelbussen vindt het (helemaal) niet acceptabel om een bestelbus te besturen na het gebruik van drugs. 85% van de bestuurders van bestelbussen zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 86% van de bestuurders van een bestelbus vindt het heel gevaarlijk om te rijden na het gebruik van drugs. Van de bestuurders van een bestelbus schat 15% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op deelname aan het verkeer na het gebruik van drugs.

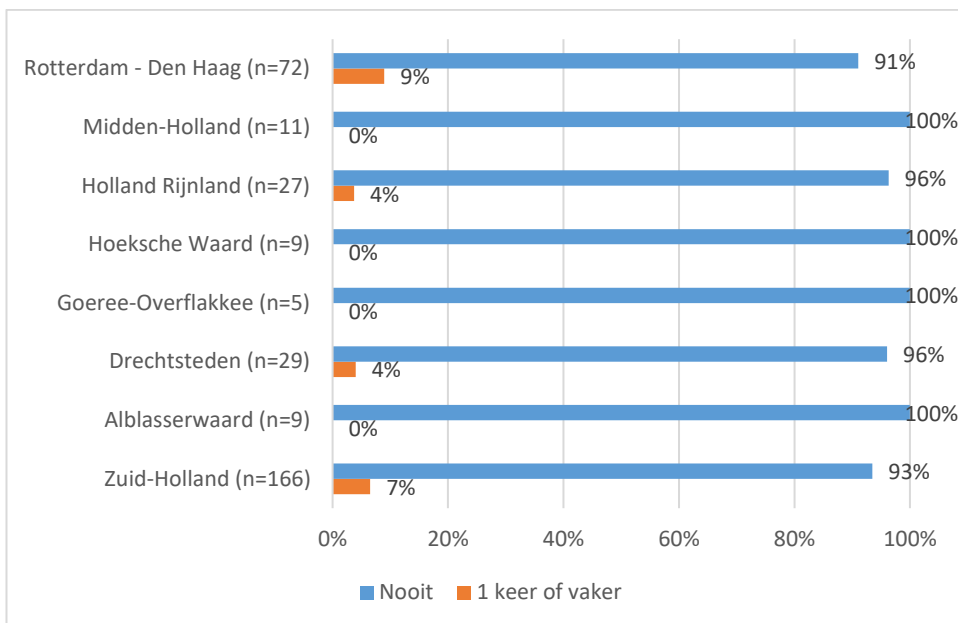


Figuur 4.13: Overzicht determinanten- rijden in een bestelbus onder invloed van drugs (n=minimaal 416)

## 4.6 Bromfiets

### 4.6.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van het aantal bromfietzers in Zuid-Holland heeft 93% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.



Figuur 4.14: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een bromfiets bestuurd nadat je drugs op had?

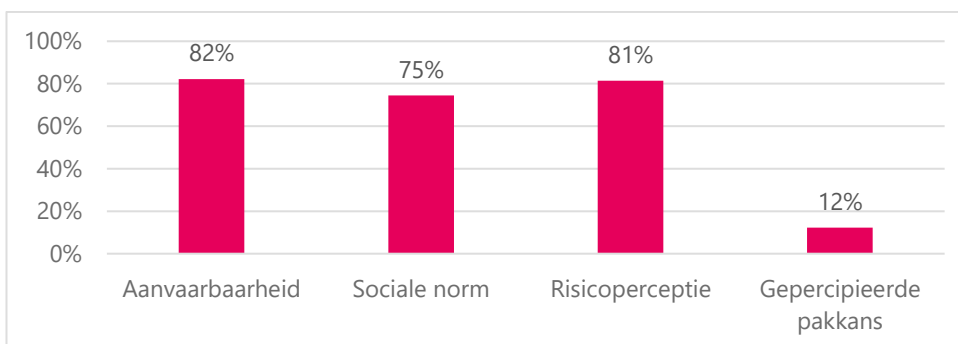
#### 4.6.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

##### Frequentie

7% van de bromfietzers heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden. 4% heeft dat meer dan 20 keer gedaan.

#### 4.6.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

82% van de bromfietzers vindt het (helemaal) niet acceptabel om deel te nemen aan het verkeer na het gebruik van drugs. 75% van de bromfietzers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 81% van de bromfietzers vindt het heel gevaarlijk om te rijden na het gebruik van drugs. Van de bromfietzers schat 12% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden op een bromfiets na het gebruik van drugs.

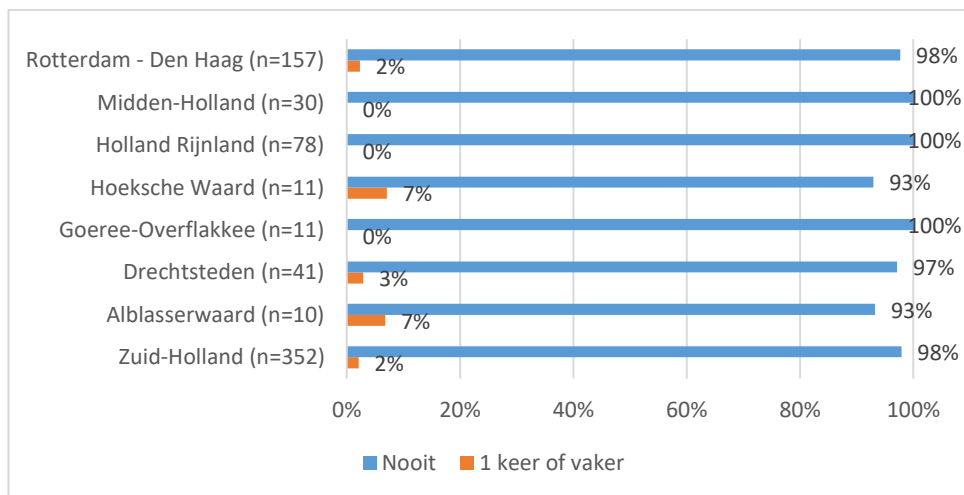


Figuur 4.15: Overzicht determinanten- rijden op een bromfiets onder invloed van drugs (n=minimaal 172)

## 4.7 Motor

### 4.7.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van de motorrijders in Zuid-Holland heeft 98% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.



Figuur 4.16: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een motor bestuurd nadat je drugs op had?

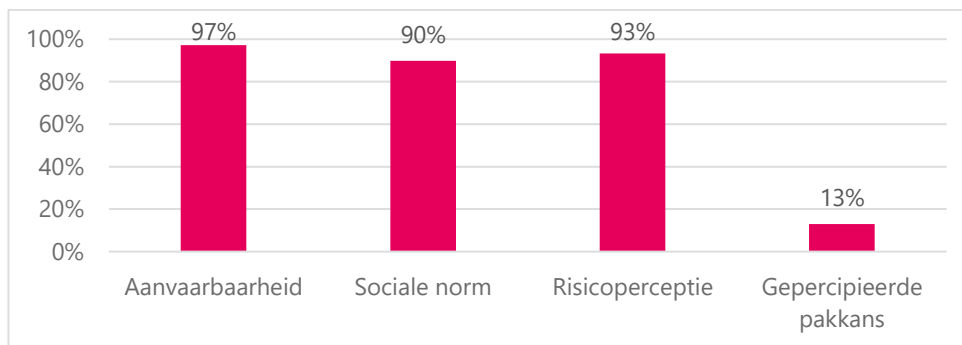
### 4.7.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

2% van de motorrijders heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden.

### 4.7.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

97% van de motorrijders vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden na het gebruik van drugs. 90% van de motorrijders zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 93% van de motorrijders vindt het heel gevaarlijk om te rijden na het gebruik van drugs. Van de motorrijders schat 13% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op motorrijden na het gebruik van drugs.

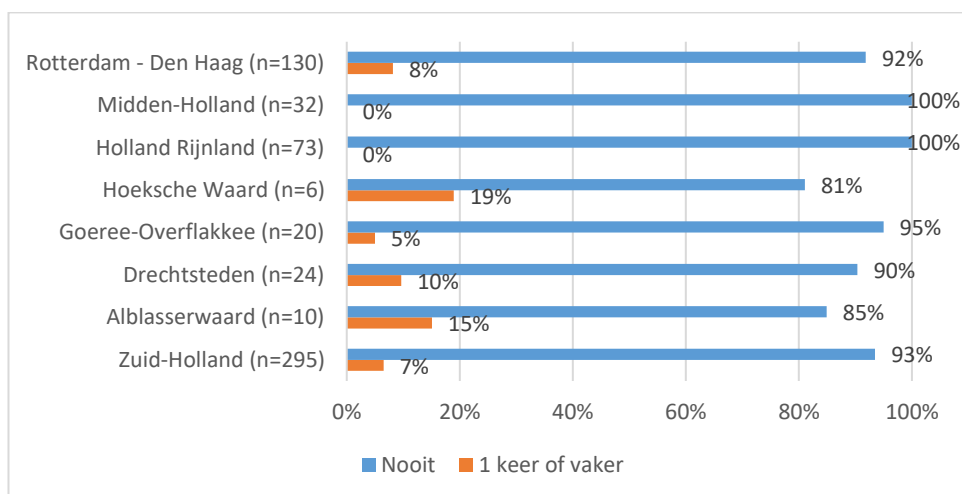


Figuur 4.17: Overzicht determinanten- rijden op een motor onder invloed van drugs (n=minimaal 363)

## 4.8 Snorfiets

### 4.8.1 SPI rijden onder invloed van drugs

Van het aantal snorfietsers in Zuid-Holland heeft 93% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.



Figuur 4.18: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een snorfiets bestuurd nadat je drugs op had?

### 4.8.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

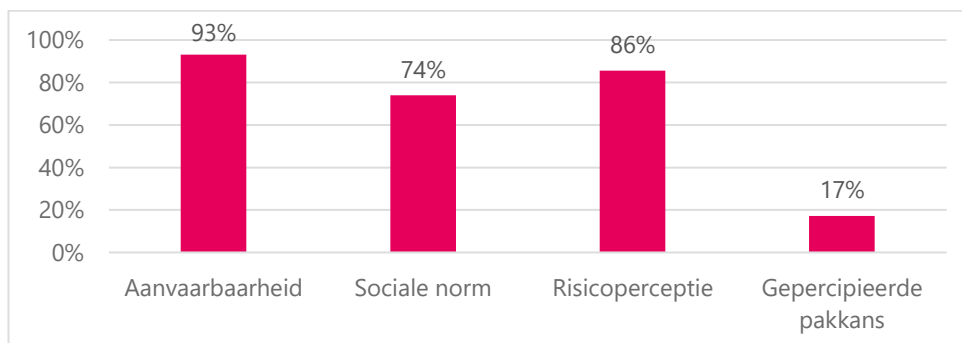
7% van de snorfietsers heeft het afgelopen jaar onder invloed van drugs gereden. 2% heeft dit 3-5 keer gedaan, 2% tussen de 6-10 keer en een enkeling vaker.

### 4.8.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

93% van de snorfietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden na het gebruik van drugs. 74% van de snorfietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet



voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 76% van de snorfietsers vindt het heel gevaarlijk om te rijden na het gebruik van drugs. Van de snorfietsers schat 17% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden op een snorfiets na het gebruik van drugs.



Figuur 4.19: Overzicht determinanten - rijden op een snorfiets onder invloed van drugs (n=minimaal 295)

## 4.9 Overige vervoermiddelen

### 4.9.1 SPI Rijden onder invloed van drugs

#### 4.9.1.1 Speed pedelec (n=58)

Van het aantal speed pedelec-gebruikers in Zuid-Holland heeft 89% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.

#### 4.9.1.2 e-step (n=63)

Van het aantal e-stepgebruikers in Zuid-Holland heeft 89% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.

#### 4.9.1.3 Fatbike (n=21)

Van het aantal fatbike-gebruikers in Zuid-Holland heeft 89% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.

#### 4.9.1.4 Vrachtwagen (n=87)

Van het aantal vrachtwagenchauffeurs in Zuid-Holland heeft 97% nooit onder invloed van drugs gereden het afgelopen jaar.

# 5. Rijden onder invloed van medicijnen

Net als bij drugsgebruik is er van deelname aan het verkeer na medicijngebruik, dat de rijgeschiktheid beïnvloedt weinig bekend<sup>10</sup>. In onderzoek uit 2018 gaf 14,9% aan (op basis van zelfrapportage) dat ze in de afgelopen 30 dagen wel eens onder invloed van een medicijn hebben gereden dat de rijgeschiktheid kan verminderen<sup>11</sup>.

Het Europese DRUID-onderzoek schatte dat in Nederland in 2012 tussen 5% en 10% van de verkeersdoden toe te schrijven was aan het gebruik van rijgevaarlijke geneesmiddelen door automobilisten<sup>12</sup>.

Bij conclusies over medicijngebruik in het verkeer moet altijd rekening worden gehouden dat de kwaal waarvoor het medicijn gebruikt wordt evengoed een negatieve invloed kan hebben op veilig verkeersgedrag.

In het onderhavige onderzoek is gevraagd aan respondenten hoe vaak zij in de afgelopen 12 maanden aan het verkeer deelnamen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

## 5.1 Zuid-Holland totaal

### 5.1.1 Regio

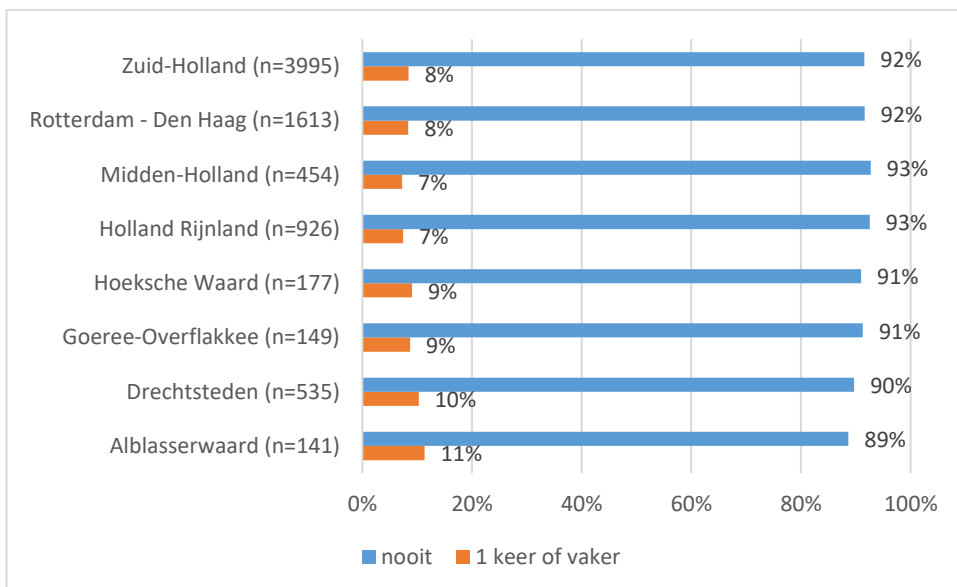
8% van de inwoners in Zuid-Holland neemt wel eens aan het verkeer deel na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden. Landelijk is dit aandeel 9%. In alle regio's ligt het aandeel rond dit gemiddelde. De verschillen tussen regio's zijn klein.

---

<sup>10</sup> SWOV spreekt consequent over rijgeschiktheid terwijl in het onderhavige onderzoek de term rijvaardigheid is gebruikt.

<sup>11</sup> Vias institute (2019). Country fact sheet Netherlands. ESRA2\_2018 survey (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute, Brussels, Belgium.

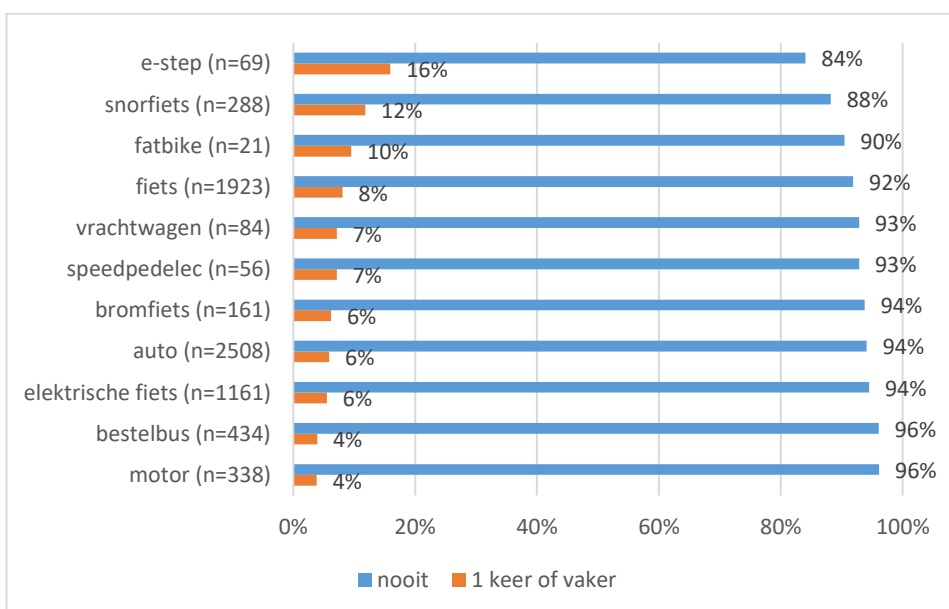
<sup>12</sup> RUG, NFI & SWOV (2012). Jaarlijks 33 tot 66 verkeersdoden door rijgevaarlijke geneesmiddelen. Gezamenlijk persbericht van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG), Nederlands Forensisch Instituut (NFI) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Geraadpleegd 22-03-2024 op [https://www.rug.nl/news/2012/05/065\\_12degier](https://www.rug.nl/news/2012/05/065_12degier)



Figuur 5.1: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per regio

### 5.1.2 Voertuig

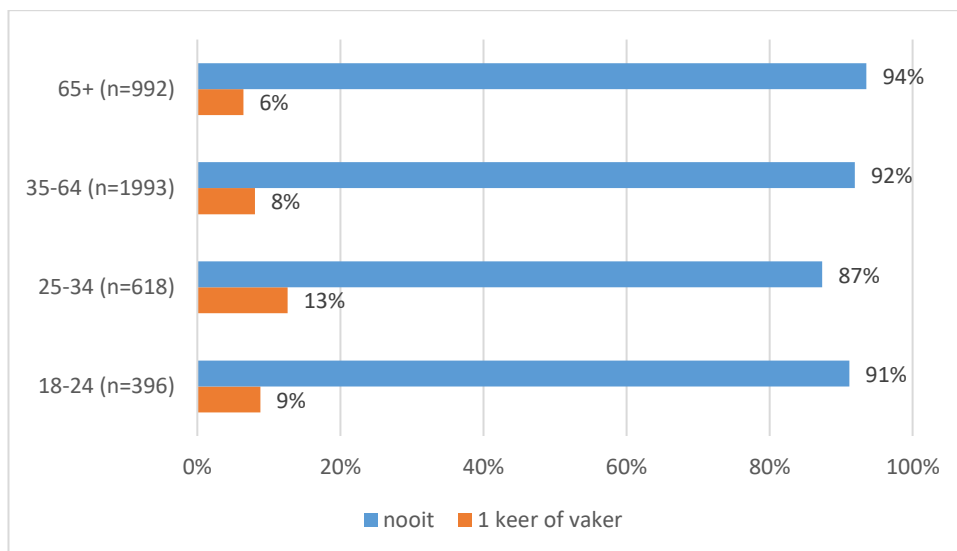
Het aandeel inwoners dat na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden aan het verkeer deelneemt, is redelijk gelijk voor de vervoermiddelen. Alleen de e-step wijkt af. Er is een duidelijk verschil met alcohol en drugs. Die laatste twee worden vaak in een sociale setting gebruikt waarbij reizen vaak een onderdeel is. Dat is voor medicijnen minder het geval.



Figuur 5.2: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per regio

### 5.1.3 Leeftijd

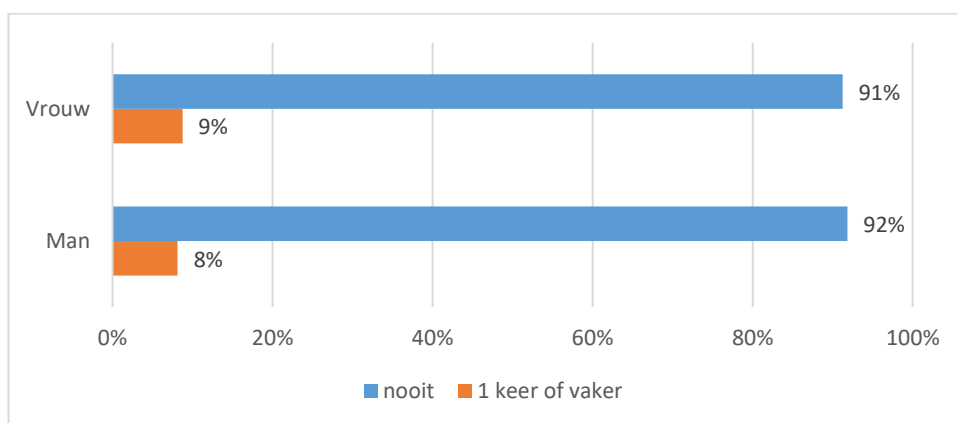
Deelname aan het verkeer na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden is het hoogst bij de groep 25-34 en het laagst bij 65+.



Figuur 5.3: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per leeftijdscategorie

### 5.1.4 Geslacht

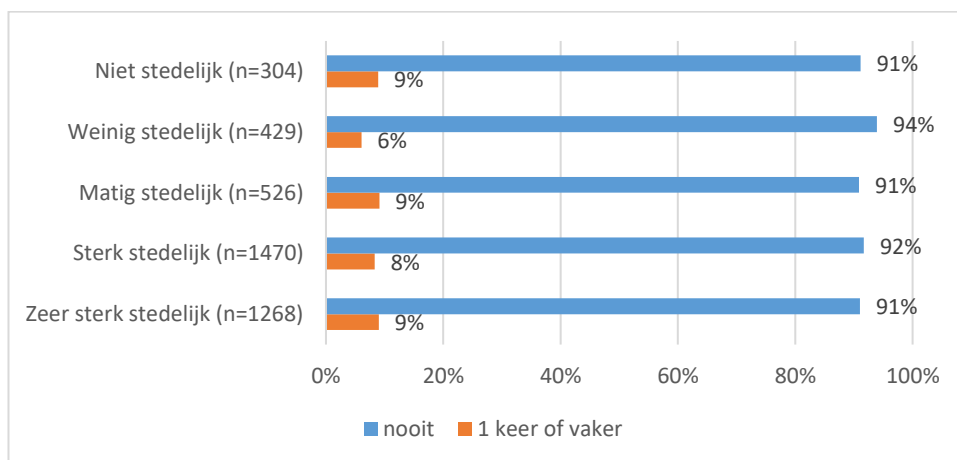
Er is geen verschil tussen mannen vrouwen ten aanzien deelname aan het verkeer na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.



Figuur 5.4: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per geslacht

### 5.1.5 Stedelijkheid

Er is geen effect ten aanzien van stedelijkheid.

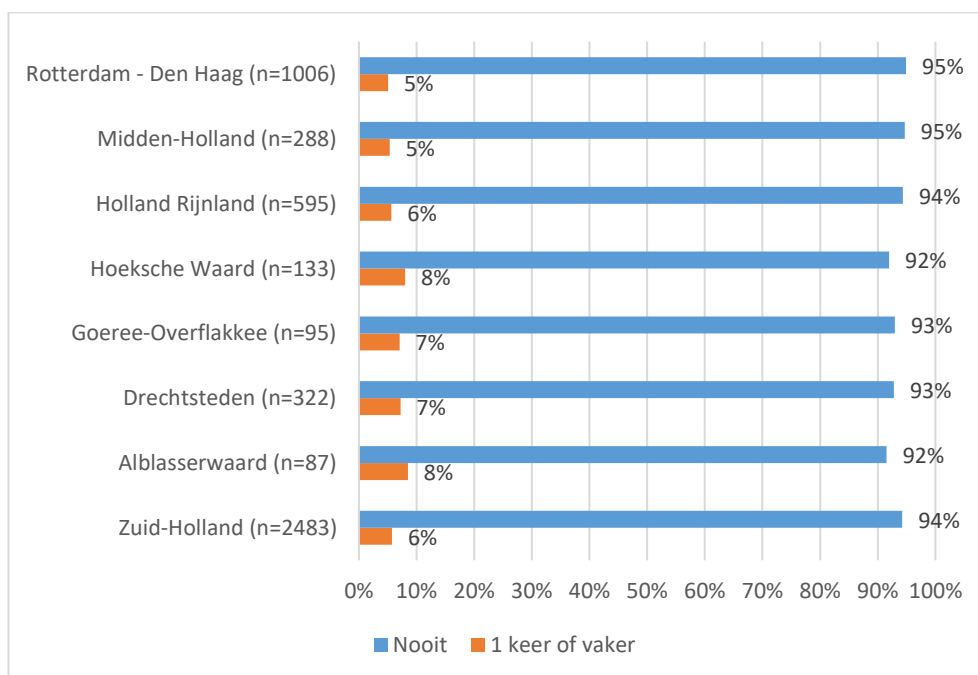


Figuur 5.5: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig bestuurde na inname van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, per stedelijkheidsgraad

## 5.2 Auto als bestuurder

### 5.2.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van de automobilisten in Zuid-Holland heeft 94% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een auto bestuurd na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

## 5.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

6% van de automobilisten heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. 3% van de automobilisten heeft dit 1-2 keer gedaan. 1% zegt dit zelfs altijd te doen.

### Type weg

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van medicijnen reed?', antwoordt iets meer dan de helft (51%) dat ze op een doorgaande weg binnen de stad reden, gevolgd door een weg in een woonwijk (48%) en een autosnelweg (38%).

Tabel 5.1: Waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van medicijnen reed? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Wegtype rijden met medicijnen op	Aantal	Percentage
Autosnelweg	54	38%
Autoweg (max. 100 km/h)	48	34%
Doorgaande weg buiten stad of dorp (max. 80 km/h)	57	40%
Plattelandsweg buiten stad of dorp (max. 60 km/h)	32	23%
Doorgaande weg binnen stad (max. 50 km/h)	73	51%
Doorgaande weg binnen dorp (max. 50 km/h)	49	34%
Weg in woonwijk (max. 30 km/h)	68	48%
Woonerf (max. 15 km/h)	17	12%
Totaal	143	100%

### Passagiers (n=139)

Van de automobilisten die wel eens onder invloed van medicijnen hebben gereden, zegt 60% alleen (zonder passagiers) te hebben gereden, de laatste keer dat dit gedrag voor kwam. 32% had 1 passagier in de auto en 7% meerdere passagiers.

## 5.2.3 Motieven

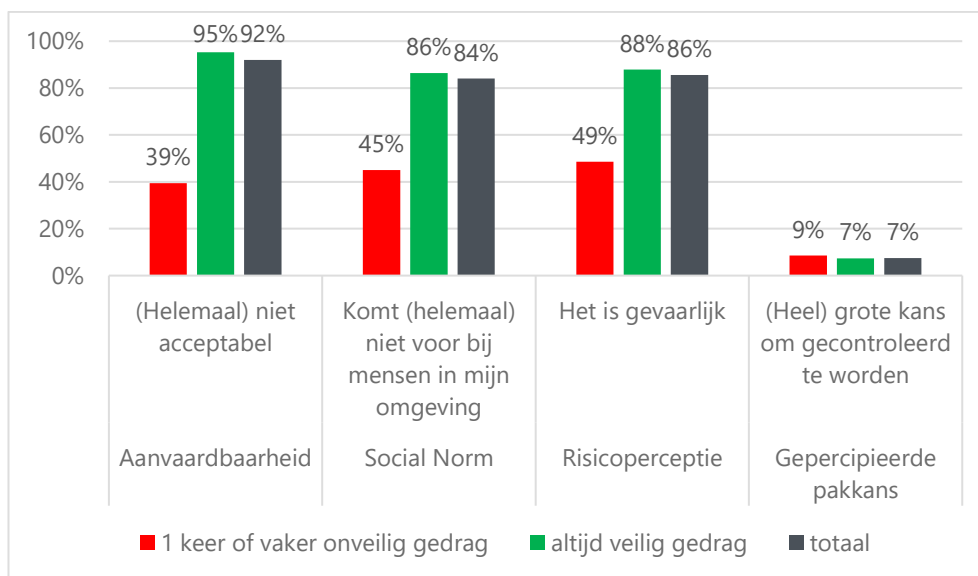
De volgende motivaties worden door respondenten opgegeven als reden waarom onder invloed van medicijnen aan het verkeer is deelgenomen.

Tabel 5.2: Waarom bestuurde je een auto nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie wel rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Ik gebruik dit middel al langer	57	47%
Omdat ik nog goed kon rijden	43	36%
Ik vond het niet gevaarlijk	35	29%
Omdat ik ergens naartoe moest	28	23%
Het was maar een kort ritje	13	11%
Omdat het een gewoonte is	12	10%
Ik had niet verwacht nog te gaan rijden	9	7%
Ik had te laat door dat ik teveel had gehad	6	5%
Het was rustig op straat	5	4%
Omdat er sprake was van een noodgeval	4	3%
Voor de kick of de adrenaline	4	3%
Ik dacht er niet over na	4	3%
Omdat iedereen het doet	3	2%
Alternatief voor de auto	0	0%
Overige	3	2%
Totaal	121	100%

#### 5.2.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

92% van de automobilisten vindt het (helemaal) niet acceptabel om een auto te besturen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. 84% van de automobilisten zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 86% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om auto te rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Van de automobilisten schat 7% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op autorijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

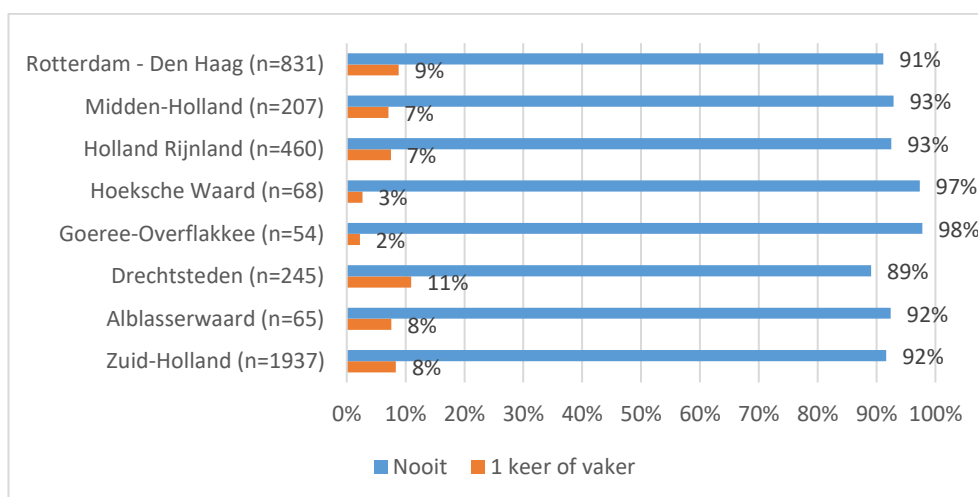


Figuur 5.7: Overzicht determinanten- autorijden onder invloed van medicijnen (n= minimaal 1.747)

## 5.3 Fiets

### 5.3.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van het aantal fietsers in Zuid-Holland heeft 92% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.8: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een fiets bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

#### Frequentie

8% van de fietsers heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. De frequentie is wisselend. 3% heeft dit bijvoorbeeld 1-2 keer gedaan, 1% 3-5 keer, 12% 6-10 keer. 1% doet dit altijd.



### Type weg (n=162)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van medicijnen reed?', zegt iets minder dan een derde (31%) van deze groep fietsers dat het een weg in een woonwijk was. 18% noemt een doorgaande weg binnen een dorp.

### 5.3.2 Motieven

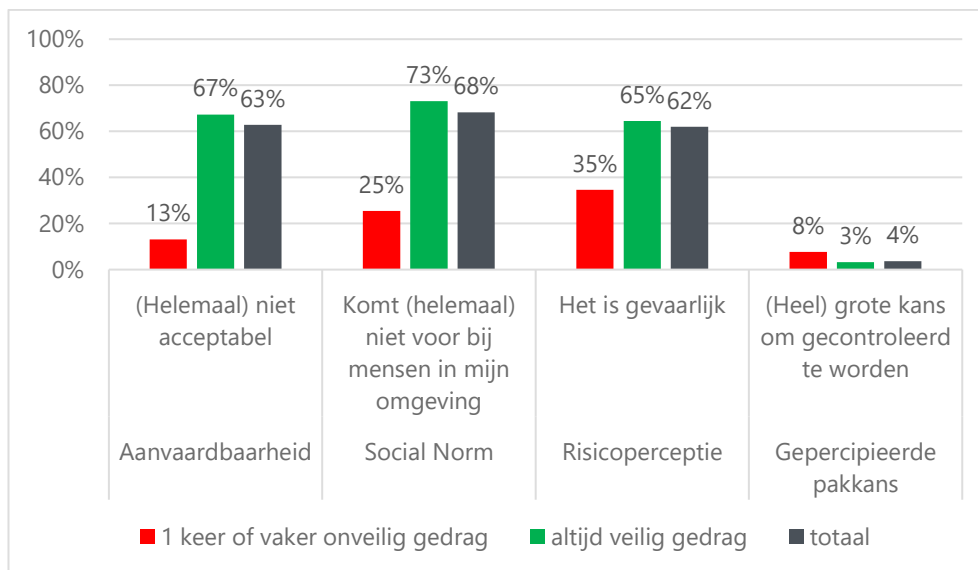
De volgende motivaties worden door respondenten opgegeven als reden waarom onder invloed van medicijnen aan het verkeer is deelgenomen.

Tabel 5.3: Waarom bestuurde je een fiets nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie wel rijden onder invloed	Aantal	Percentage
Ik gebruik dit middel al langer	54	50%
Omdat ik nog goed kon rijden	24	22%
Omdat ik ergens naartoe moest	22	20%
Ik dacht er niet over na	21	19%
Ik vond het niet gevaarlijk	16	15%
Omdat het een gewoonte is	14	13%
Het was rustig op straat	14	13%
Het was maar een kort ritje	11	10%
Alternatief voor de auto	11	10%
Ik had te laat door dat ik teveel had gehad	9	8%
Omdat er sprake was van een noodgeval	3	3%
Ik had niet verwacht nog te gaan rijden	3	3%
Omdat iedereen het doet	1	1%
Voor de kick of de adrenaline	0	0%
Overige	0	0%
Totaal	108	100%

### 5.3.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

63% van de fietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te fietsen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. 68% van de fietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 62% van de fietsers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Van de fietsers schat 4% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op fietsen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

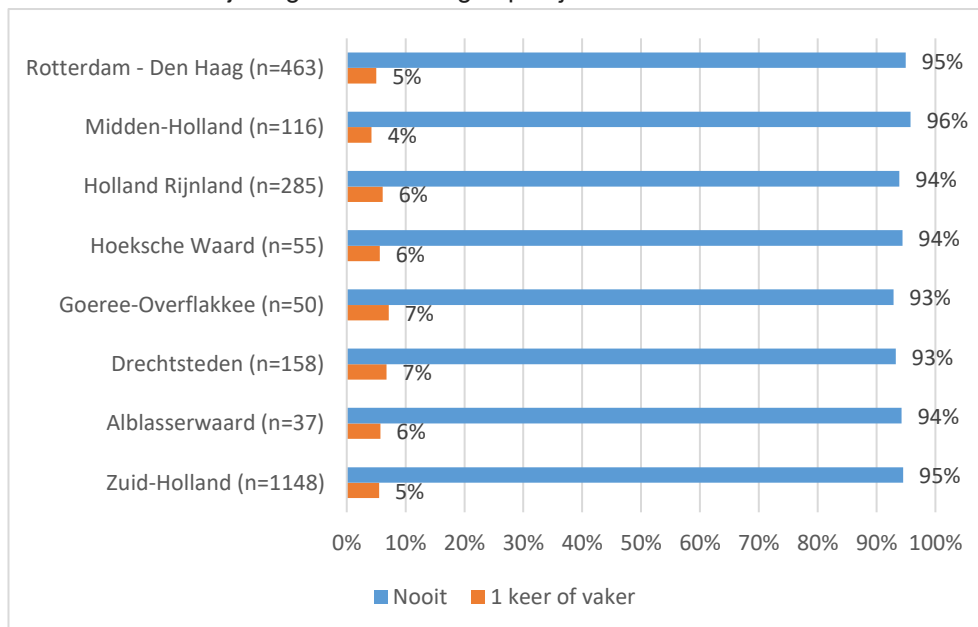


Figuur 5.9: Overzicht determinanten- fietsen onder invloed van medicijnen (n= minimaal 1.200)

## 5.4 Elektrische fiets

### 5.4.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van het aantal elektrische-fietsgebruikers in Zuid-Holland heeft 95% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.10: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een elektrische fiets bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

## 5.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

5% van de elektrische-fietsgebruikers heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. 3% deed dit 1-2 keer. 2% deed dit vaker dan 20 keer of zelfs altijd.

Tabel 5.4: Hoe vaak heb je in de afgelopen 12 maanden een elektrische fiets bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

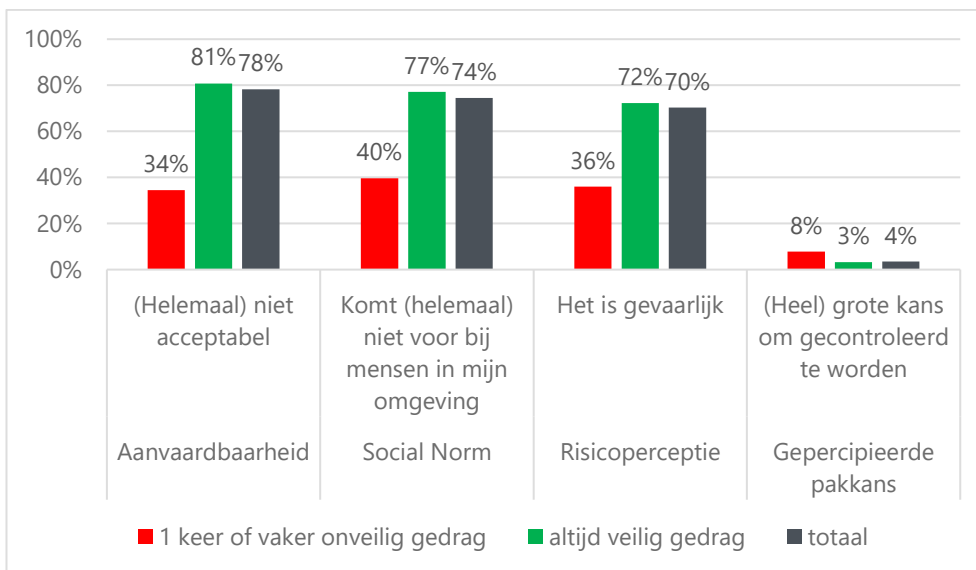
Frequentie elektrische fiets besturen met medicijnen op	Aantal	Percentage
Helemaal nooit	1.085	94,5%
1-2 keer	32	2,8%
3-5 keer	5	0,4%
6-10 keer	5	0,5%
11-20 keer	1	0,1%
Meer dan 20 keer	8	0,7%
Altijd	12	1,0%
Totaal	1.148	100%

### Type weg (n=63)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je onder invloed van medicijnen reed?', zegt minder dan de helft (46%) van deze groep fietsers dat het een weg binnen een woonwijk was. Dit wordt gevolgd door een woonerf (24%), doorgaande weg binnen een dorp (23%) en een doorgaande weg binnen de stad (22%).

## 5.4.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

78% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te fietsen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. 74% van de elektrische-fietsgebruikers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 70% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Van de elektrische-fietsgebruikers schat 4% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op fietsen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

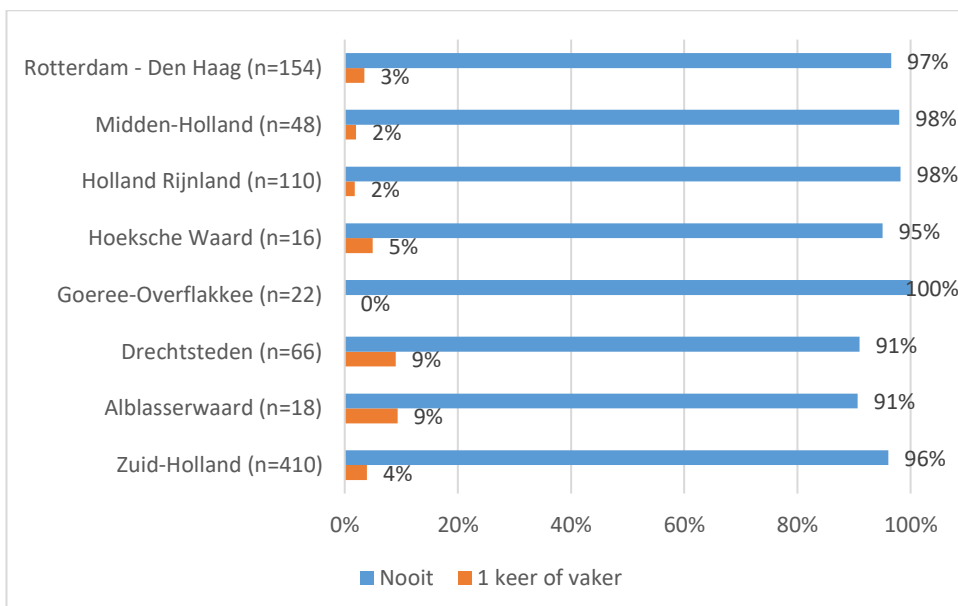


Figuur 5.11: Overzicht determinanten- rijden op een elektrische fiets onder invloed van medicijnen (n= minimaal 669). De percentages van de groep die één keer of vaker het onveilige gedrag vertoont zijn gebaseerd op 60 inwoners.

## 5.5 Bestelbus

### 5.5.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van het aantal bestuurders van bestelbussen in Zuid-Holland heeft 96% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.12: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een bestelbus bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

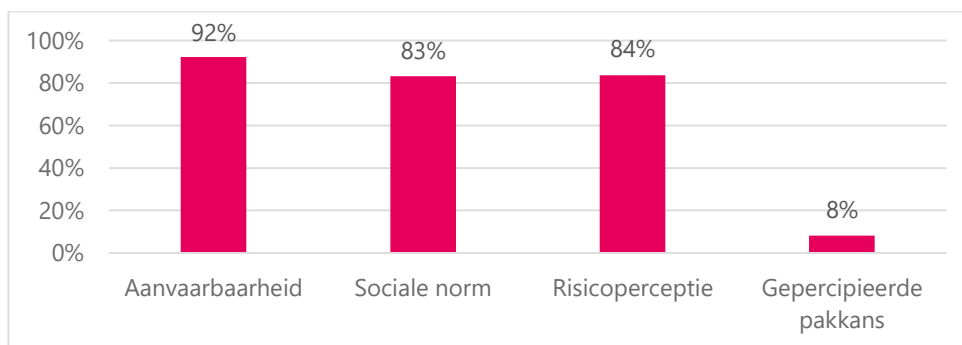
## 5.5.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

4% van de bestuurders van bestelbussen heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. 3% heeft dit 1-2 keer gedaan.

## 5.5.3 Determinanten gerapporteerd gedrag (n=416)

92% van de bestuurders van bestelbussen vindt het (helemaal) niet acceptabel om een bestelbus te besturen na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. 83% van de bestuurders van een bestelbus zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 84% van de bestuurders van een bestelbus vindt het heel gevaarlijk om te rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Van de bestuurders van een bestelbus schat 8% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden met een bestelbus na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

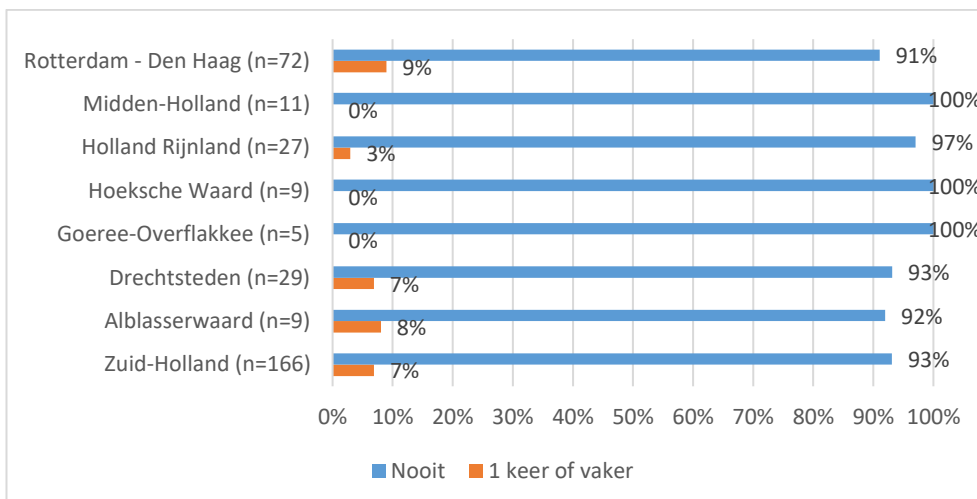


Figuur 5.13: Overzicht determinanten- rijden met een bestelbus onder invloed van medicijnen (n=minimaal 416)

## 5.6 Bromfiets

### 5.6.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van het aantal bromfietzers in Zuid-Holland heeft 93% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.14: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een bromfiets bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

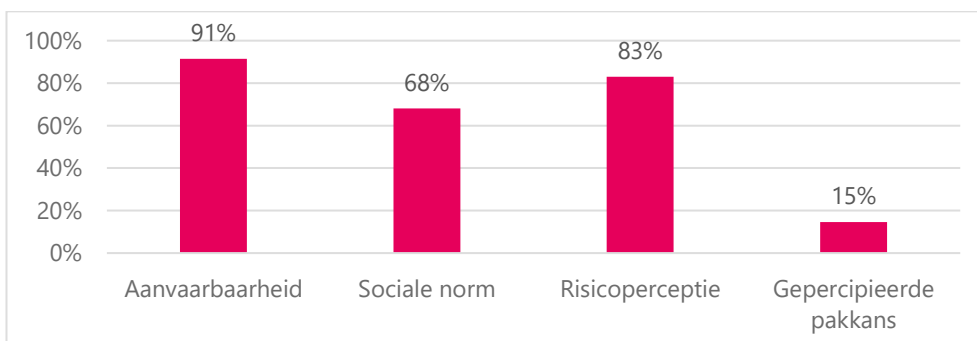
## 5.6.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

7% van de bromfietzers heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. 2% heeft dit 1-2 keer gedaan. 5% heeft dit meer dan 20 keer of altijd gedaan.

### 5.6.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

91% van de bromfietzers vindt het (helemaal) niet acceptabel om deel te nemen aan het verkeer na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. 68% van de bromfietzers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 83% van de bromfietzers vindt dit gedrag heel gevaarlijk. Van de bromfietzers schat 15% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden op een bromfiets na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid beïnvloeden.

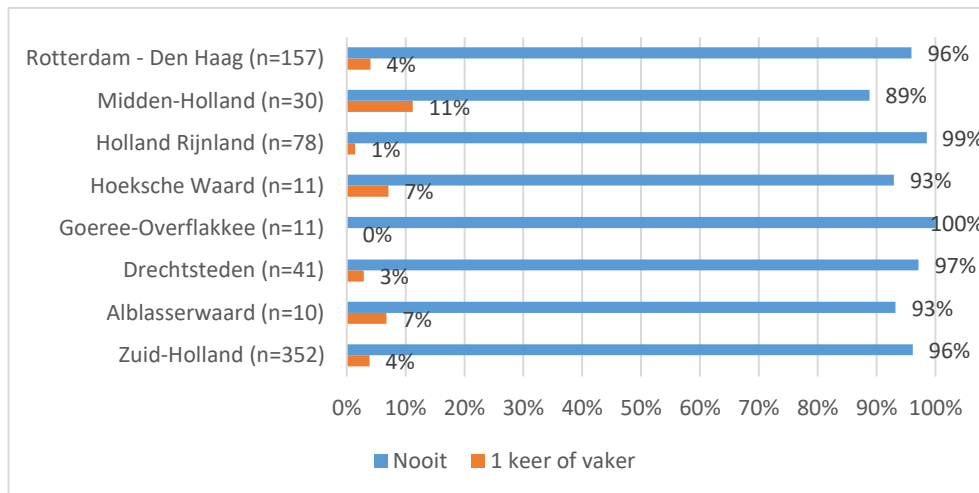


Figuur 5.15: Overzicht determinanten- rijden op een bromfiets onder invloed van medicijnen (n=minimaal 172)

## 5.7 Motor

### 5.7.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van de motorrijders in Zuid-Holland heeft 96% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.16: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een motor bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

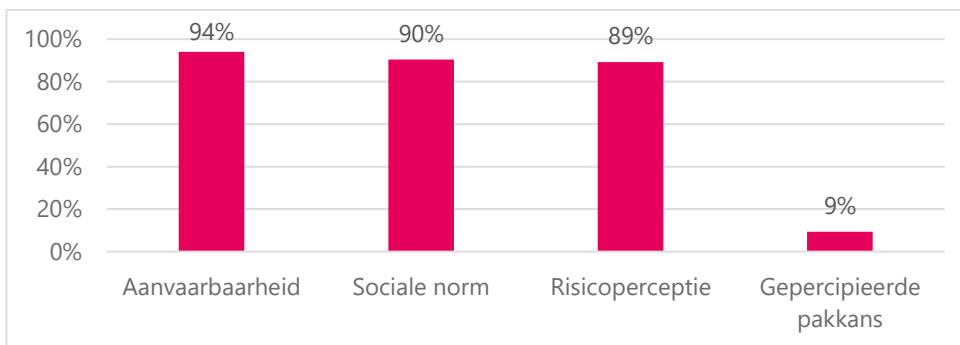
### 5.7.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

4% van de motorrijders heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. 2% deed dit 1-2 keer. 1% deed dit altijd.

### 5.7.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

94% van de motorrijders vindt het (helemaal) niet acceptabel om deel te nemen aan het verkeer na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. 90% van de motorrijders zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 89% van de motorrijders vindt het heel gevaarlijk om te rijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Van de motorrijders schat 9% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op motorrijden na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.

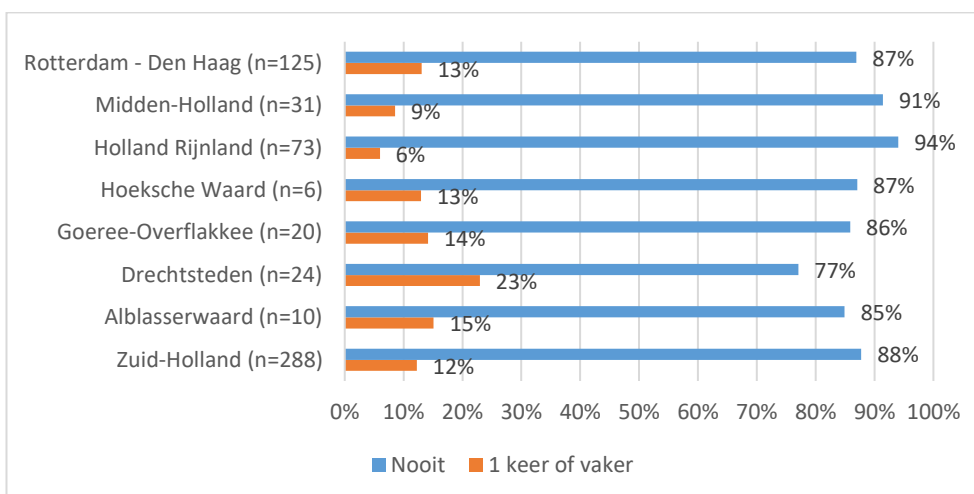


Figuur 5.17: Overzicht determinanten- rijden op een motor onder invloed van medicijnen (n=minimaal 363)

## 5.8 Snorfiets

### 5.8.1 SPI rijden onder invloed van medicijnen

Van het aantal snorfietsers in Zuid-Holland heeft 88% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.



Figuur 5.18: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een snorfiets bestuurd nadat je medicijnen had gebruikt die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

### 5.8.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

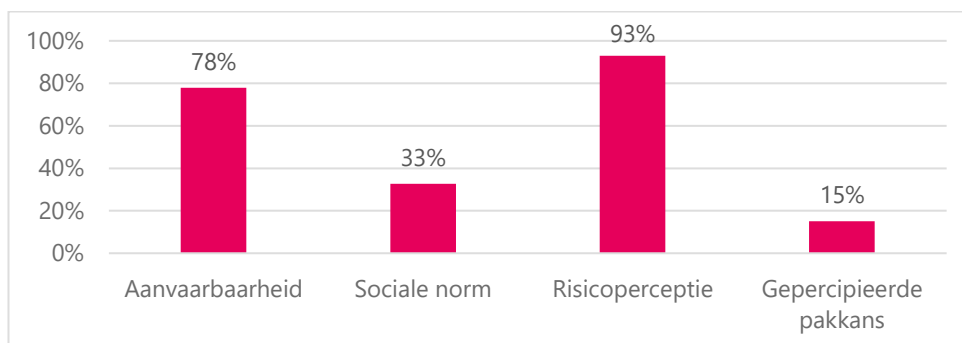
12% van de snorfietsers heeft het afgelopen jaar onder invloed van medicijnen gereden. Het grootste deel deed dit enkele keren per jaar (8% 1-2 keer, 1% 3-5 keer, 2% 6-10 keer). 2% deed dit meer dan 20 keer of zelfs altijd.

### 5.8.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

83% van de snorfietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om deel te nemen aan het verkeer na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen



beïnvloeden. 69% van de snorfietzers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 77% van de snorfietzers vindt het heel gevaarlijk om te rijden op een snorfiets na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden. Van de snorfietzers schat 12% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden op een snorfiets na het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden.



Figuur 5.19: Overzicht determinanten - rijden op een snorfiets onder invloed van medicijnen (n=minimaal 296)

## 5.9 Overige vervoermiddelen

### 5.9.1 SPI rijden onder invloed van alcohol

#### 5.9.1.1 Speed Pedelec (n=58)

Van het aantal speed pedelec-gebruikers in Zuid-Holland heeft 93% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.

#### 5.9.1.2 e-step (n=64)

Van het aantal e-stepgebruikers in Zuid-Holland heeft 82% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.

#### 5.9.1.3 Fatbike (n=21)

Van het aantal fatbike-gebruikers in Zuid-Holland heeft 93% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.

#### 5.9.1.4 Vrachtwagen (n=87)

Van het aantal vrachtwagenchauffeurs in Zuid-Holland heeft 94% nooit onder invloed van medicijnen gereden het afgelopen jaar.

## 6. Gebruik van Gordel

Gebruik van een gordel vermindert de gevolgen bij een ongeval. De kans op ernstig letsel of een dodelijke afloop bij een ongeval neemt met 60 procent af als mensen voorin een driepuntsgordel dragen. Voor passagiers op de achterbank neemt de kans op een dodelijke afloop of ernstig letsel af met 44 procent<sup>13</sup>. Het dragen van een gordel is niet alleen belangrijk om de gevolgen van een ongeval op te vangen. De gordel beschermt ook bij hard remmen. Het voorkomt dan de bestuurder en passagiers door de auto heel vliegen. En voor de bestuurder is de gordel van belang om bij hard remmen om een ongeval te voorkomen controle te houden: te kunnen blijven remmen en sturen.

Bij dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2019, droeg 35% van de overleden inzittenden, waarvan het gordelgebruik bekend is (n=51), geen autogordel (n=18). Het gaat hier over inzittenden van motorvoertuigen niet zijnde tweewielers<sup>14</sup>.

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak ze in de afgelopen 12 maanden een voertuig hadden bestuurd zonder gordel om. Dezelfde vraag is gesteld aan inwoners die als passagier meereden.

### 6.1 Gordeldracht bestuurders in Zuid-Holland

#### 6.1.1 Regio

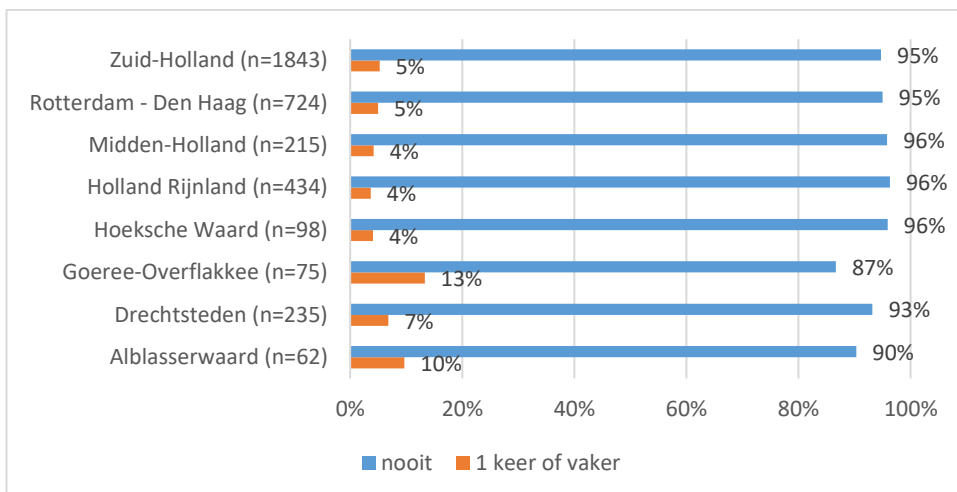
Het aandeel inwoners die één keer of vaker in het afgelopen jaar zonder gordel auto reden is in heel Zuid-Holland 5%. Landelijk is dat 3%. Tussen de regio's zijn er bijna geen verschillen. Goeree-Overflakkee en Alblasserwaard wijken wat af, maar hebben een laag aantal ingevulde vragenlijsten voor dit onderdeel.

---

<sup>13</sup> Hoye, A. (2016). *How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light*

*vehicle occupants?* Accident Analysis & Prevention, 88, 175–186.

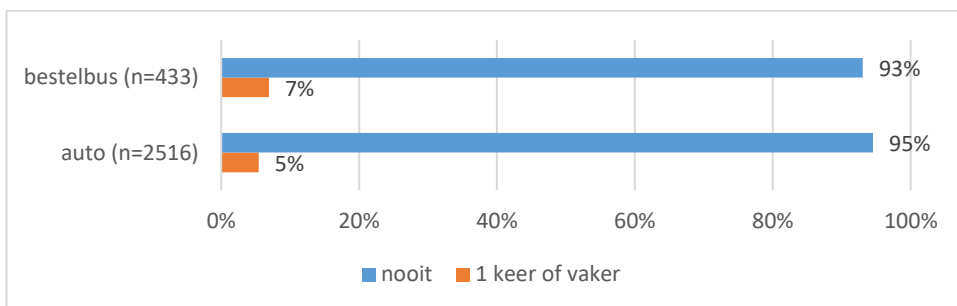
<sup>14</sup> Davidse, R.J., Duijvenvoorde, van, K., Louwerse, W.J.R. (2020). *Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2019*. R-2020-29, Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving. SWOV, Den Haag.



Figuur 6.1: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per regio

### 6.1.2 Voertuig

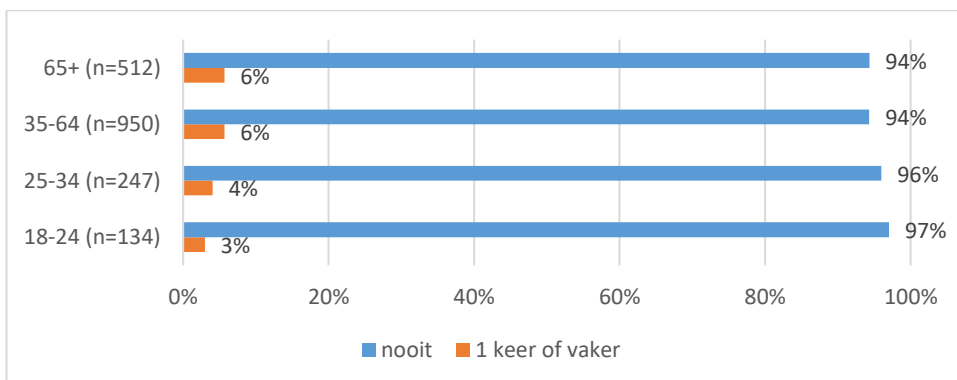
Het gebruik van de gordel in een bestelbus is lager dan in de auto.



Figuur 6.2: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per vervoermiddel

### 6.1.3 Leeftijd

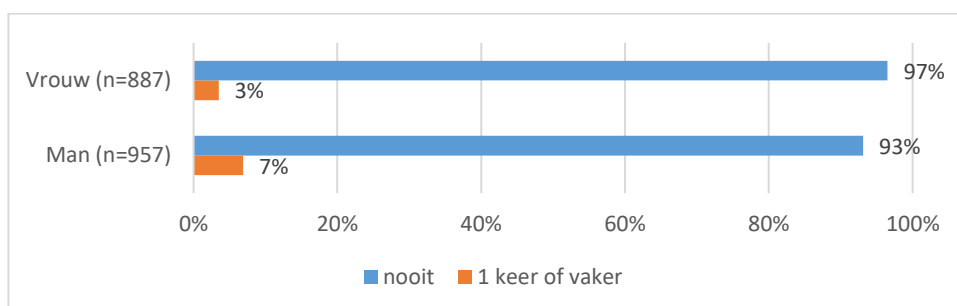
Ouderen dragen minder vaak (6%) de gordel dan jong volwassenen (3%).



Figuur 6.3: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per leeftijdscategorie

### 6.1.4 Geslacht

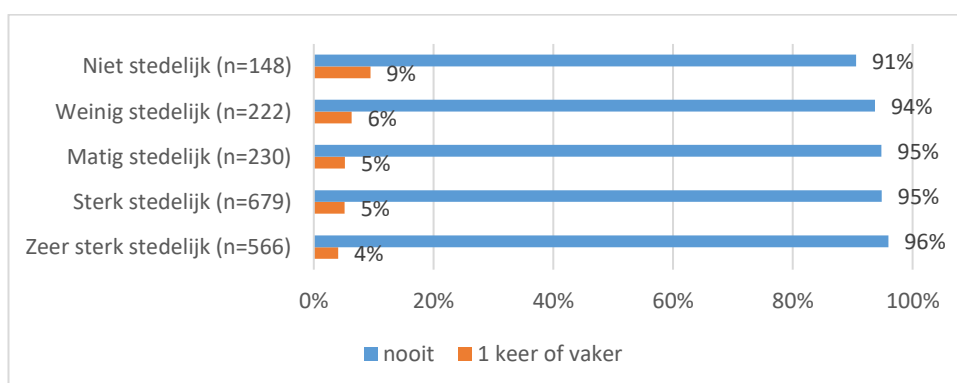
Gordelgebruik onder mannen is lager (7%) dan onder vrouwen (3%).



Figuur 6.4: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, naar geslacht

### 6.1.5 Stedelijkheid

Er is een verband tussen stedelijkheid en gordeldracht. In minder stedelijke gebieden is het aantal inwoners dat één keer of vaker in het afgelopen jaar geen gordel droeg hoger dan het aantal inwoners uit meer stedelijke gebieden. In zeer sterk stedelijke gebieden is het aandeel 4%, in niet stedelijke gebieden 9%.

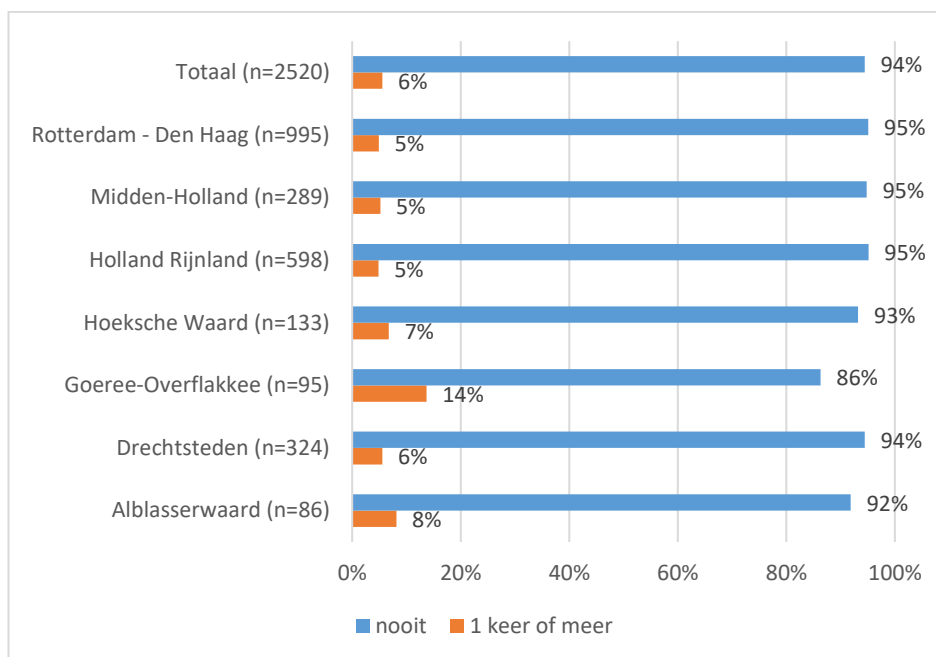


Figuur 6.5: Bestuurders zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, naar stedelijkheid

## 6.2 Auto als bestuurder

### 6.2.1 SPI gordelgebruik

Van de automobilisten draagt 94% altijd de gordel. Op basis van de behaalde aantallen per regio is niet te zeggen wat de verschillen tussen de regio's zijn.



Figuur 6.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden auto gereden zonder gordel om?

## 6.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

Als een inwoner in het afgelopen jaar geen gordel droeg, is dat doorgaans niet vaker dan 2 keer per jaar. 1% overkwam het 3-5 keer en 1% meer dan 20 keer (dat lijkt een bewuste keuze).

### Type weg

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je zonder gordel reed?', antwoordt 32% dat het een weg in een woonwijk was. 28% van de respondenten droeg geen gordel op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h.

Tabel 6.1: Waar reed je de laatste keer toen je zonder gordel reed?

Wegtype geen gordel als bestuurder	Aantal	Percentage
Autosnelweg	12	5%
Autoweg (max. 100 km/h)	11	5%
Doorgaande weg buiten stad of dorp (max. 80 km/h)	20	9%
Plattelandsweg buiten stad of dorp (max. 60 km/h)	20	9%
Doorgaande weg binnen stad (max. 50 km/h)	27	12%
Doorgaande weg binnen dorp (max. 50 km/h)	36	16%
Weg in woonwijk (max. 30 km/h)	73	32%
Woonerf (max. 15 km/h)	28	12%
Weet ik niet / wil ik niet zeggen	1	0%
Totaal	228	100%

## Passagiers

85% van de respondenten reed alleen in de auto toen er zonder gordel werd gereden. In 13% van de gevallen reed er 1 passagier meer. In 3% van de gevallen werd met meerdere passagiers gereden.

### 6.2.3 Motieven

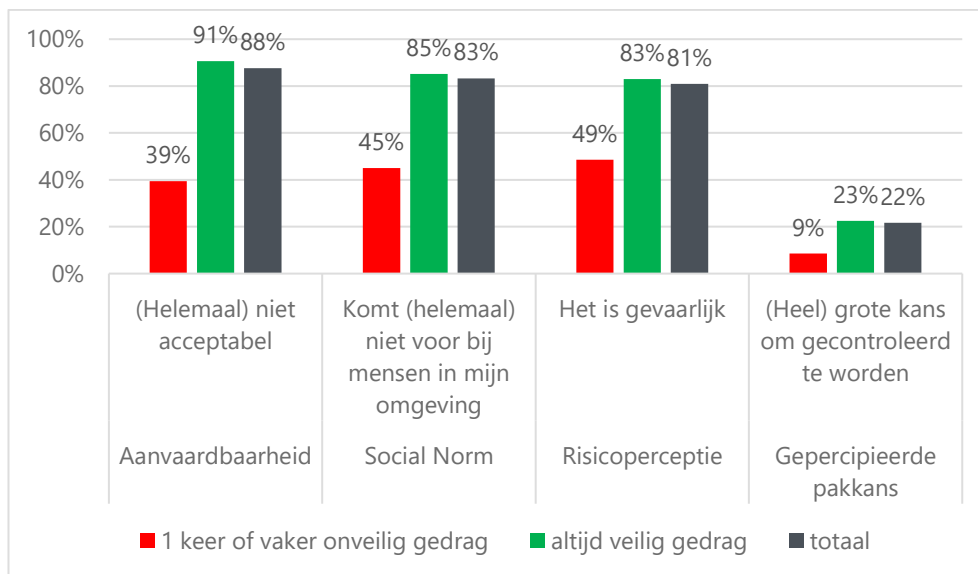
De belangrijkste reden voor het niet dragen van de gordel tijdens het besturen van een auto, is 'het was maar een kort ritje' (56%). Een kwart (24%) van de autobestuurders denkt er niet over na.

Tabel 6.2: Waarom bestuurde je een auto zonder gordel om?

Motivatie geen gordel dragen	Aantal	Percentage
Het was een kort ritje	71	56%
Ik dacht er niet over na	30	24%
Gordel was niet prettig	18	14%
Het is een gewoonte	11	9%
Gordel was niet nodig	7	6%
Ik kon de gordel niet vinden	5	4%
Een gordel is juist gevaarlijk	4	3%
Vanwege een noodgeval	3	2%
Bij ongeval heeft gordel geen zin	3	2%
De gordel was kapot	2	2%
Overig	10	1%
De gordel was er niet	1	1%
Totaal	165	100%

### 6.2.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

88% van de inwoners van Zuid-Holland vindt het (helemaal) niet acceptabel als de gordel niet gedragen wordt. 83% zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 81% van inwoners vindt het heel gevaarlijk om geen gordel te dragen in de auto, bestelbus of vrachtwagen. 22% schat de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op gordeldracht. Mensen die wel eens zonder gordel rijden vinden dat acceptabeler en minder gevaarlijk dan mensen die altijd de gordel gebruiken.

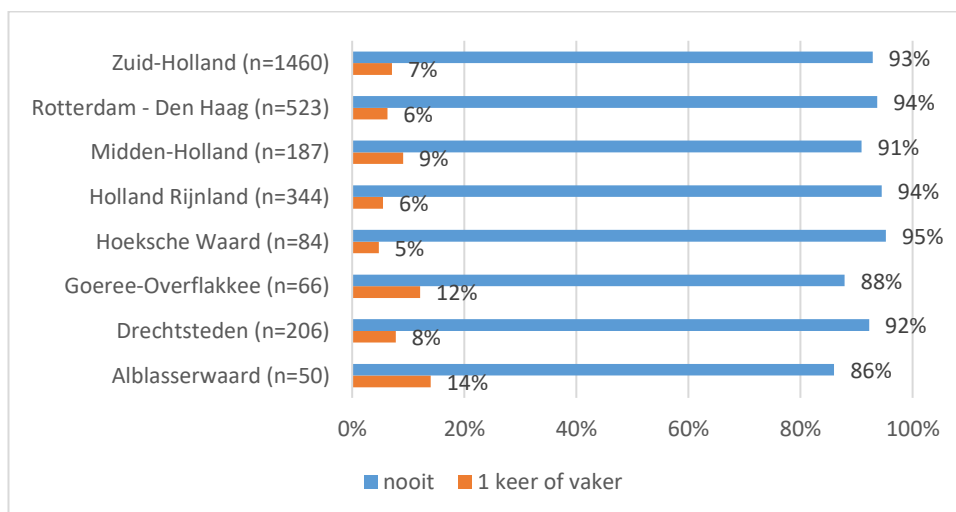


Figuur 6.7: Overzicht determinanten - autorijden als bestuurder zonder gordel (n=2.050). Het aantal mensen dat tenminste 1 keer zonder gordel reed is 140.

## 6.3 Gordeldracht passagiers Zuid-Holland

### 6.3.1 Regio

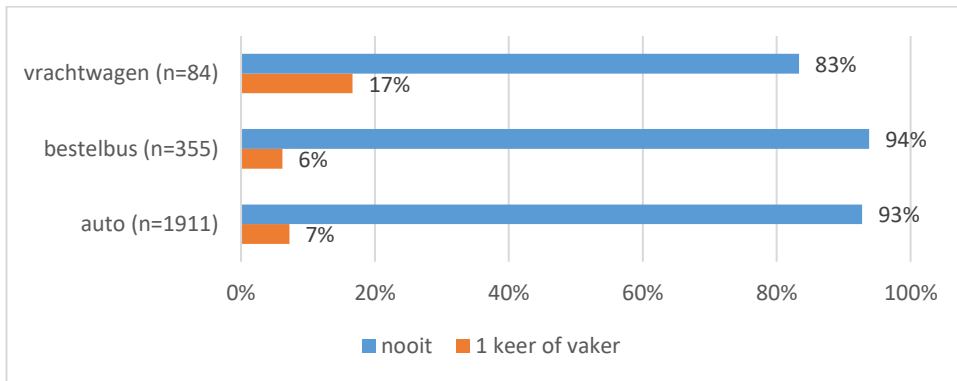
7% van de inwoners van Zuid-Holland hebben in het afgelopen jaar één keer of vaker als passagier geen gordel gedragen. Met uitzondering van de regio's met weinig ingevulde vragenlijsten op dit betreffende onderdeel is het aandeel in de regio's ongeveer gelijk.



Figuur 6.8: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per regio

### 6.3.2 Vervoermiddel

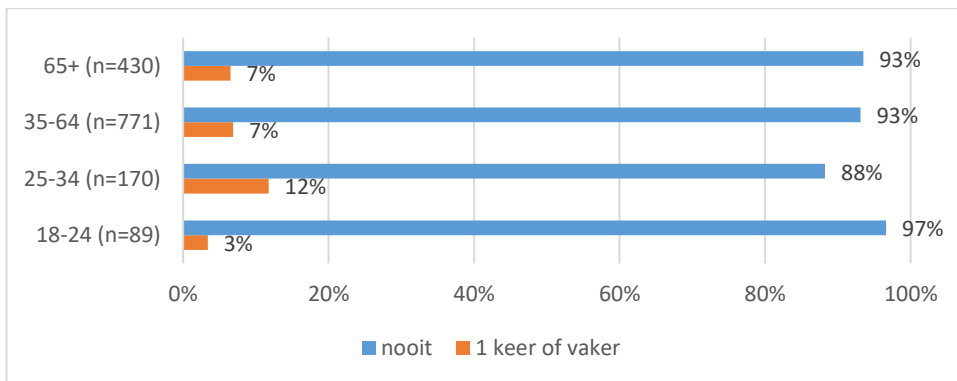
Het aandeel passagiers van een vrachtwagen dat één keer of vaker geen gordel droeg het afgelopen jaar is flink hoger dan bij passagiers in een bestelbus of auto.



Figuur 6.9: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per vervoermiddel

### 6.3.3 Leeftijd

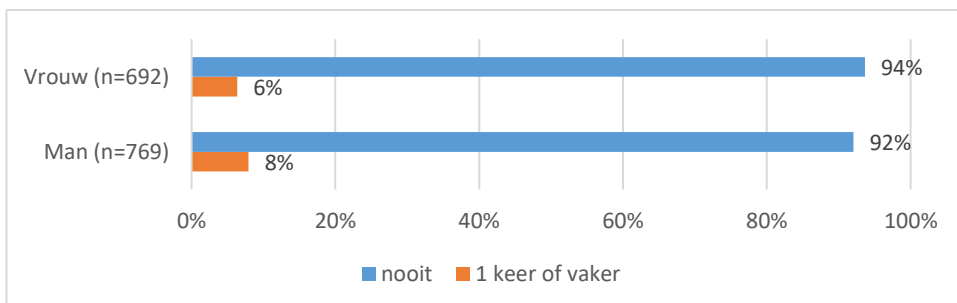
In de leeftijdsgroep 25-34 wordt als passagier het minst vaak een gordel gedragen.



Figuur 6.10: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per leeftijdscategorie

### 6.3.4 Geslacht

Mannen dragen iets minder vaak een gordel als passagier dan vrouwen.

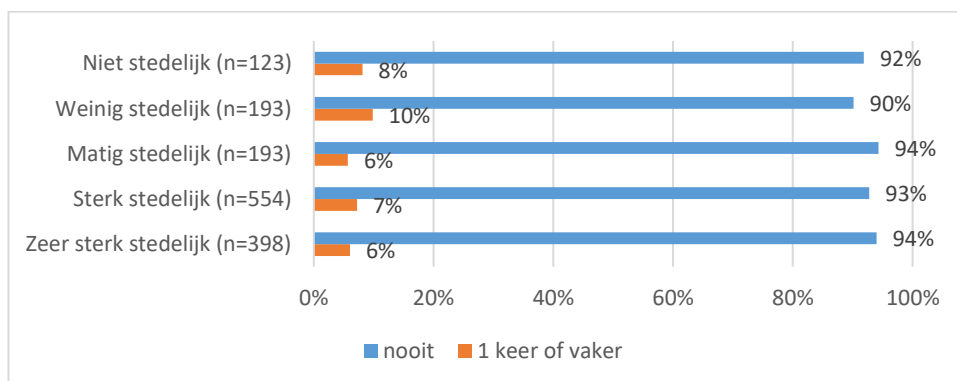


Figuur 6.11: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, per geslacht



### 6.3.5 Stedelijkheid

Er is geen verband tussen stedelijkheid en gordeldracht.

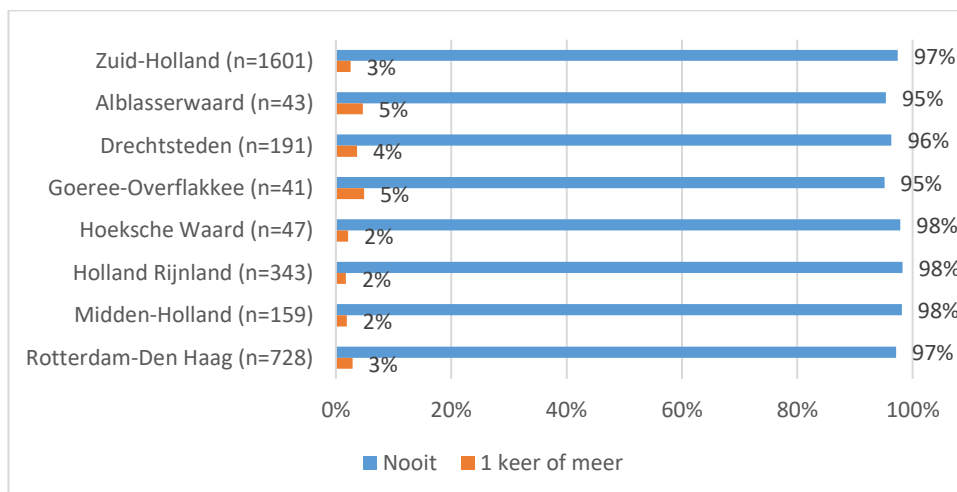


Figuur 6.12: Passagiers zonder gordel in de afgelopen 12 maanden, naar stedelijkheid

## 6.4 Auto als passagier

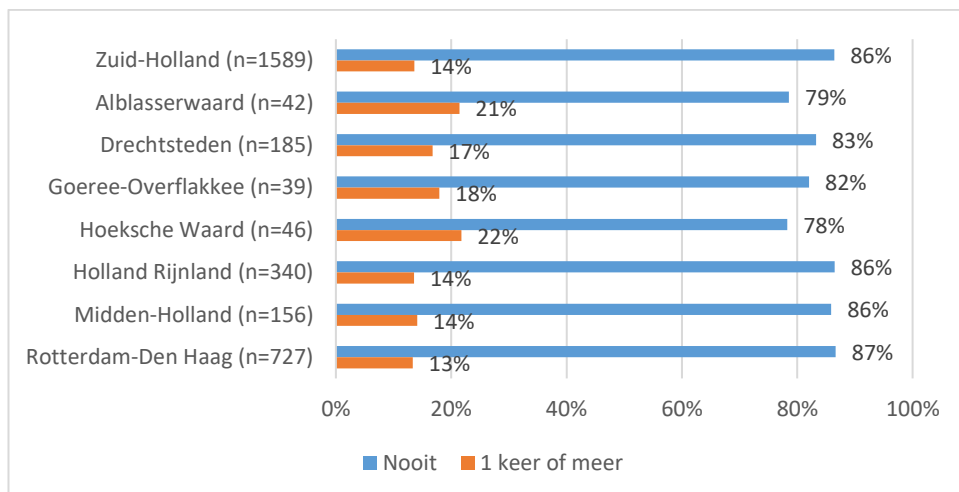
### 6.4.1 Gordelgebruik voor en achter

Aan auto passagiers is gordelgebruik apart bevestigd. Van deze groep droeg 97% altijd de gordel voor in de auto. Tussen de regio's zijn geen verschillen te zien.



Figuur 6.13: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden als passagier voor in een auto meegereden zonder gordel te dragen?

Het percentage auto passagiers dat de gordel achter in de auto draagt is iets kleiner, namelijk 86%. Er zijn geen noemenswaardige verschillen gevonden tussen de regio's, mede door de kleine aantallen in enkele regio's.



*Figuur 6.14: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden als passagier achter in een auto meegereden zonder gordel te dragen?*

#### 6.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

##### Frequentie

Van de auto passagiers heeft 3% wel eens zonder gordel voor in de auto meegereden. Twee derde heeft dit tussen de 1 en 5 keer gedaan. Een derde zegt dit meer dan 20 keer te hebben gedaan. Het aantal respondenten is te klein om uitspraken over de overige kenmerken te doen.

Achter in de auto heeft 14% van de passagiers wel eens niet de gordel gedragen. Van alle passagiers zegt 1% dit meer dan 20 keer te hebben gedaan en 1% draagt nooit de gordel achterin.

##### Type weg

Het achter in de auto niet de gordel dragen, kwam tijdens de laatste rit het meeste voor op doorgaande wegen binnen de stad (44%), maar ook doorgaande wegen buiten de stad of dorp (34%), de autosnelweg (32%) en een weg in een woonwijk (31%) wordt door ongeveer een derde genoemd.

##### Lengte rit

De lengte van de rit waarin de laatste keer achter in geen gordel werd gedragen, was in 75% van de gevallen korter dan een half uur, namelijk: 42% 15 minuten en 33% 15-30 minuten. 3% zegt dat de rit 120 minuten of langer was.

##### Passagiers

14% van de auto passagiers die achterin meereden zonder gordel, zat op dat moment alleen met de bestuurder in de auto (en dus geen andere passagiers). In de meeste gevallen (86%) ging het om meerdere passagiers.

### 6.4.3 Motieven

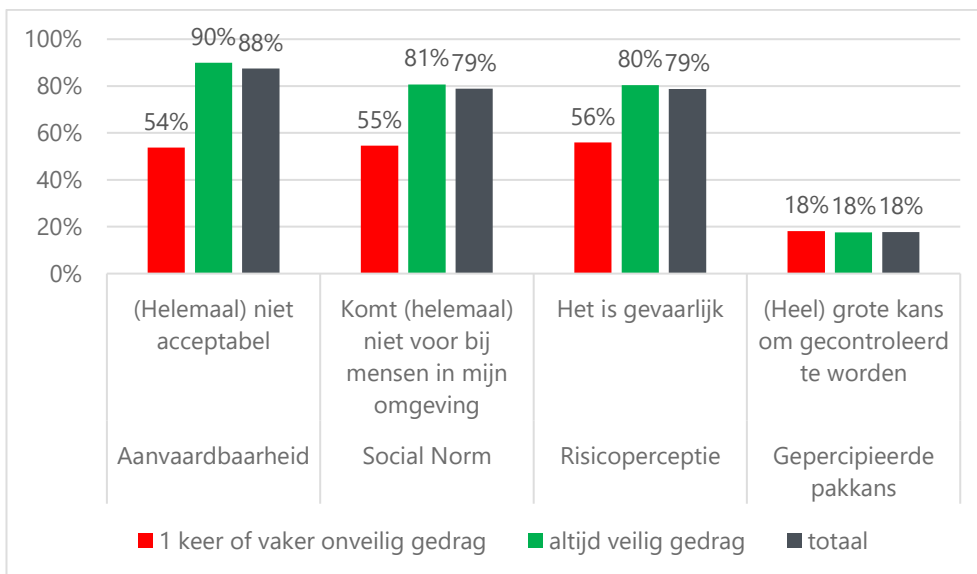
Als de gordel achter in de auto niet gedragen werd, is dit in de meeste gevallen zonder reden; 37% geeft aan dat er niet over na werd gedacht. Andere veelgenoemde redenen zijn: 'omdat het een gewoonte is' (28%) en 'het was maar een kort ritje' (25%).

Tabel 6.3: Waarom zat je als passagier achterin in een auto zonder een gordel te dragen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie <u>achter in</u> geen gordel dragen	Aantal	Percentage
Ik dacht er niet over na	79	37%
Omdat het een gewoonte is	60	28%
Het was maar een kort ritje	54	25%
Gordel was niet prettig	38	18%
Een gordel was niet nodig	18	8%
Een gordel is volgens mij juist gevaarlijker	10	5%
Omdat mensen om mij heen geen gordel droegen	2	1%
Bij een ongeluk heeft een gordel volgens mij toch geen zin	2	1%
Omdat er sprake was van een noodgeval	1	0%
Overige	40	19%
Totaal	216	100%

### 6.4.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

88% van de inwoners van Zuid-Holland vindt (helemaal) niet acceptabel als de gordel niet gedragen wordt als passagier. 79% zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voorkomt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 79% van inwoners vindt het heel gevaarlijk om geen gordel te dragen als passagier. 18% schat de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op gordeldracht als passagier. Passagiers die wel eens zonder gordel rijden vinden dat acceptabeler en minder gevaarlijk dan mensen die altijd de gordel gebruiken.



Figuur 6.15: Overzicht determinanten - autorijden als passagier zonder gordel (n=1.472). Het aantal passagiers dat tenminste 1 keer zonder gordel meereed is 119.

# 7. Gebruik van Helm

In de afgelopen jaren is het aantal fietsers dat dodelijk verongelukt of ernstig gewond raakt sterk toegenomen. Sinds 2012 is het landelijk aantal fietsdoden met 50% toegenomen van 200 naar 291. In 2023 waren 70% van de ernstig gewonden en bijna 40% van de doden in het verkeer fietsers.

In Nederland zijn de effecten van helmdracht bij brom- en snorfietsers niet onderzocht<sup>15</sup>, maar de SWOV berekende dat een helmplicht voor snorfietsers naar verwachting verkeersdoden bespaart, maar niet meer dan 10, en daarnaast 150 ernstig verkeersgewonden bespaart<sup>16</sup>.

Het dragen van een helm is sinds 1 januari 2023 verplicht voor snorfietsers. Voor brom- en motorfietsen en de speed pedelec was de helm al verplicht. Voor de e-bike en de gewone fiets is een helm niet verplicht.

In dit hoofdstuk worden eerst de resultaten getoond van vervoermiddelen waarvoor de helm verplicht is. Vervolgens worden de resultaten getoond voor de fiets en elektrische fiets, waarvoor geen helmplicht geldt.

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij in het afgelopen jaar een voertuig bestuurde zonder vastgeklikte helm.

Sommige resultaten zijn gebaseerd op een laag aantal vragenlijsten omdat de betreffende vervoermiddelen weinig voorkomen. Bij aantallen lager dan 100 respondenten kunnen geen conclusies getrokken worden, maar zijn de resultaten indicatief..

## 7.1 Verplicht dragen helm Zuid-Holland totaal

In dit deel wordt gerapporteerd voor de voertuigen waarvoor een helm verplicht is. Dit is uitgewerkt voor de snorfiets (sinds 1 januari 2023), de bromfiets en de motor. Voor de speed pedelec waren er te weinig ingevulde vragenlijsten voor deze gedraging om betrouwbaar te rapporteren.

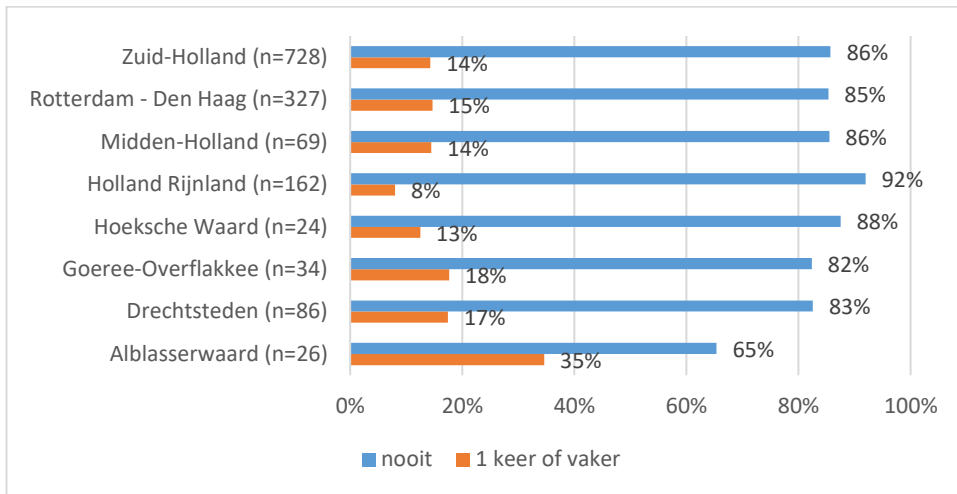
### 7.1.1 Regio

14% van de inwoners van Zuid-Holland draagt geen vastgeklikte helm bij het besturen van een snorfiets, bromfiets of motor. Er zijn weinig verschillen tussen de regio's. In Holland Rijnland wordt relatief vaker de helm vastgeklikt gedragen. In Alblasserwaard minder, hoewel het aantal deelnemers daar laag is.

---

<sup>15</sup> Kennisnetwerk SPV. (2021). *De definitie van risico-indicator 'Veilige verkeersdeelnemers': Op weg naar bruikbare risico-indicatoren voor verkeersveiligheid.* (KN SPV 2021-2). Kennisnetwerk SPV, Utrecht.

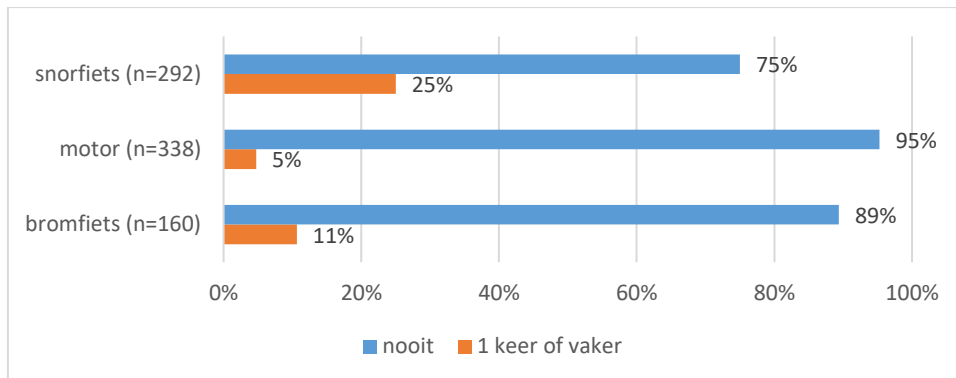
<sup>16</sup> SWOV, (2022). *Kiezen of delen: welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030.* (R-2022-8). SWOV, Den Haag.



Figuur 7.1: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per regio

### 7.1.2 Voertuig

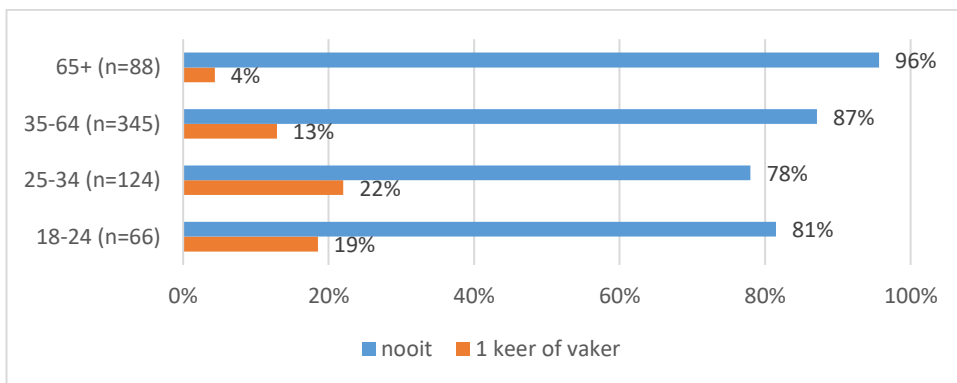
Snorfietsers (25%) dragen minder vaak een vastgeklikte helm dan bromfietsers (11%) en motorrijders 5%).



Figuur 7.2: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per voertuig

### 7.1.3 Leeftijd

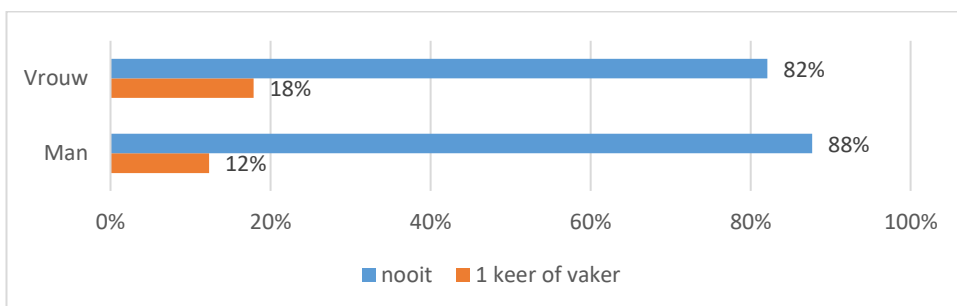
Het dragen van een helm gebeurt het vaakst in de groep 65+ (96%). In de jongste twee leeftijdsgroepen draagt 1 op 5 bestuurders wel eens de helm niet of niet vastgeklikt.



*Figuur 7.3: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per leeftijdscategorie*

#### 7.1.4 Geslacht

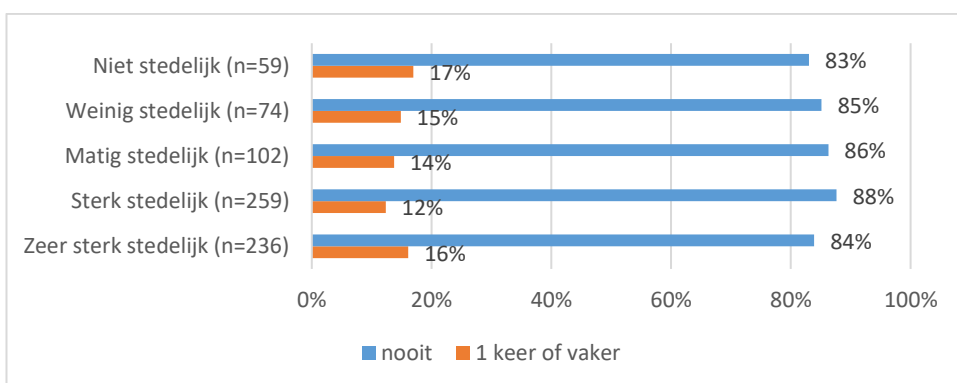
Vrouwen dragen minder vaak een vastgeklikte helm dan mannen.



*Figuur 7.4: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, per geslacht*

#### 7.1.5 Stedelijkheid

In zeer sterk stedelijk gebied en in niet stedelijk gebied is het aantal inwoners dat een vastgeklikte helm draagt het laagst.

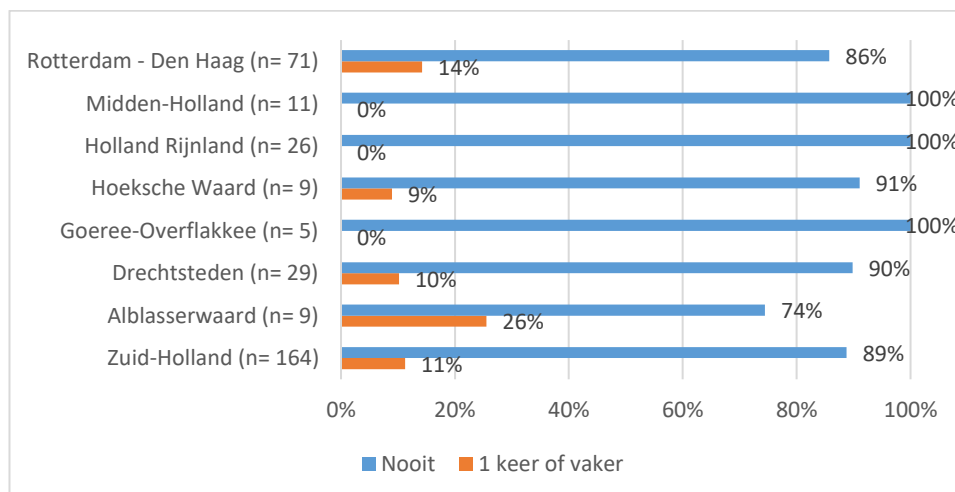


*Figuur 7.5: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden een voertuig is bestuurd zonder vastgeklikte helm, naar stedelijkheidsgraad*

## 7.2 Bromfiets

### 7.2.1 SPI rijden zonder vastgeklikte helm

Van het aantal bromfietzers in Zuid-Holland heeft 89% altijd met vastgeklikte helm gereden het afgelopen jaar. Op basis van de aantallen is niets te zeggen over verschillen tussen de regio's.



Figuur 7.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een bromfiets bestuurd zonder vastgeklikte helm op?

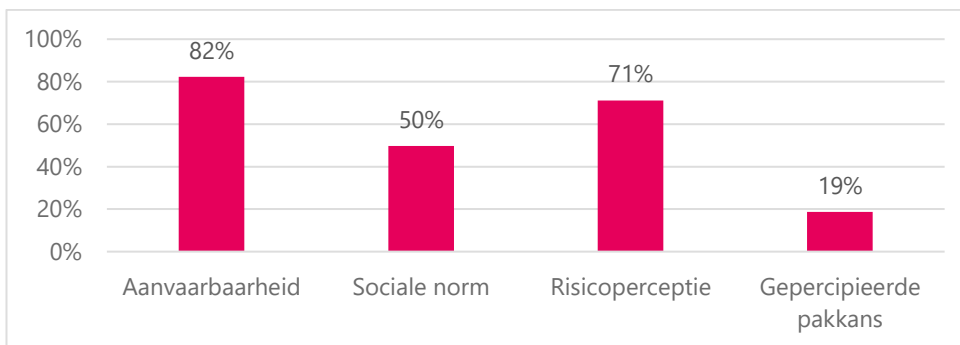
### 7.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

11% van de bromfietzers heeft het afgelopen jaar zonder vastgeklikte helm gereden. 7% heeft dit 1-2 keer gedaan en 3% 3-5 keer gedaan. 1% zegt nooit een helm te dragen.

### 7.2.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

82% van de bromfietzers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden zonder vastgeklikte helm. 50% van de bromfietzers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 71% van de bromfietzers vindt het (heel) gevaarlijk om te rijden zonder vastgeklikte helm. Van de bromfietzers schat 19% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden zonder vastgeklikte helm.



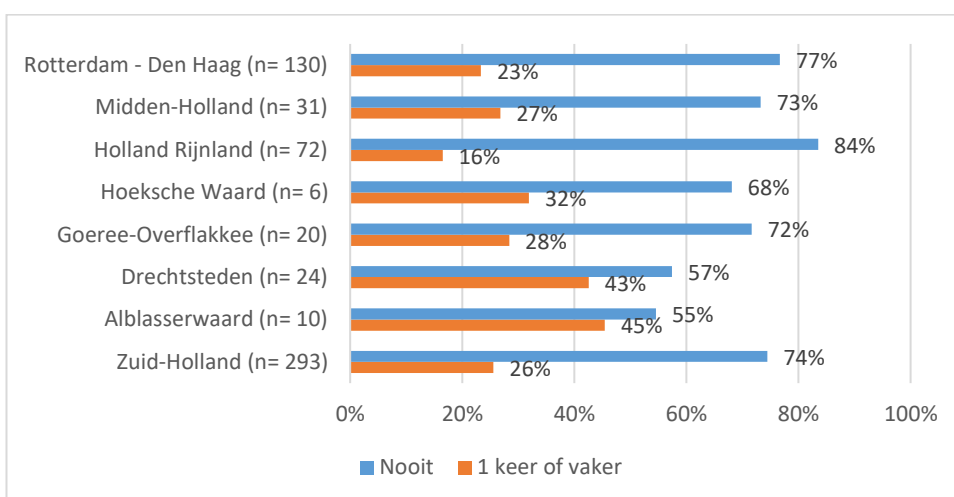


Figuur 7.7: Overzicht determinanten - rijden op een bromfiets zonder vastgeklepte helm (n=minimaal 172)

## 7.3 Snorfiets

### 7.3.1 SPI rijden zonder vastgeklepte helm

Van de snorfietsbestuurders heeft 74% altijd een helm op gehad tijdens het rijden. In verband met de kleine n per regio is niet te zeggen of er daadwerkelijk verschillen zijn tussen de regio's.



Figuur 7.8: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een snorfiets bestuurd zonder vastgeklepte helm op?

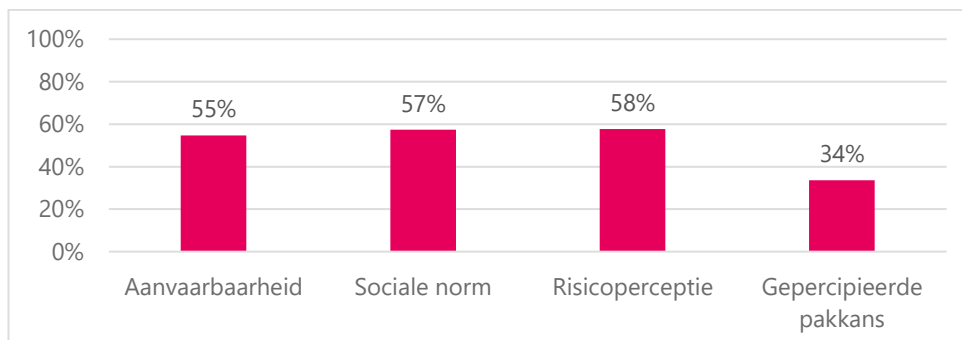
### 7.3.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

26% van de snorfietsers heeft het afgelopen jaar zonder vastgeklepte helm gereden. 14 % heeft dit 1-2 keer gedaan en 3% 3-5 keer gedaan. 5% doet dit meer dan 20 keer of altijd.

### 7.3.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

55% van de snorfietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden zonder vastgeklepte helm. 57% van de snorfietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor

komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 58% van de snorfietzers vindt het heel gevaarlijk om te rijden zonder vastgeklikte helm. Van de snorfietzers schat 34% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden zonder vastgeklikte helm.

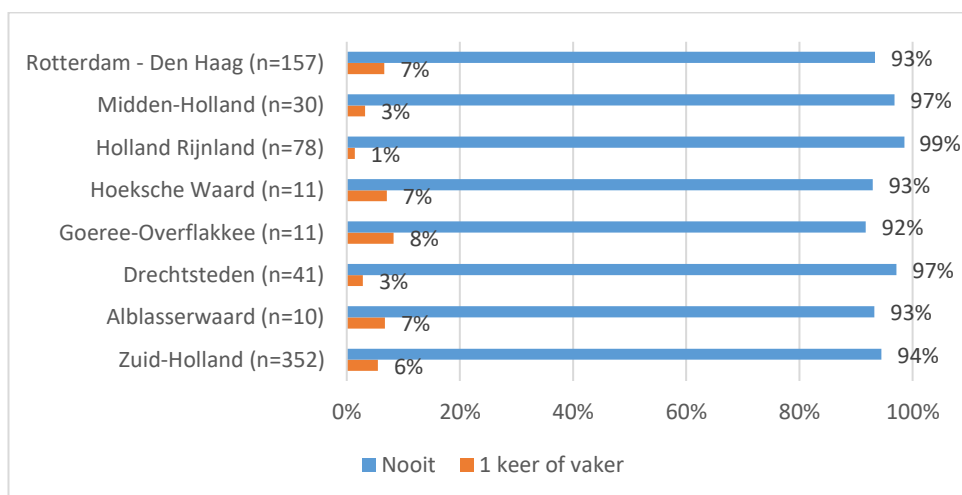


Figuur 7.9: Overzicht determinanten - rijden op een snorfiets zonder vastgeklikte helm (n=minimaal 296)

## 7.4 Motor

### 7.4.1 SPI rijden zonder vastgeklikte helm

Van het aantal motorrijders in Zuid-Holland heeft 94% nooit zonder vastgeklikte helm gereden het afgelopen jaar.



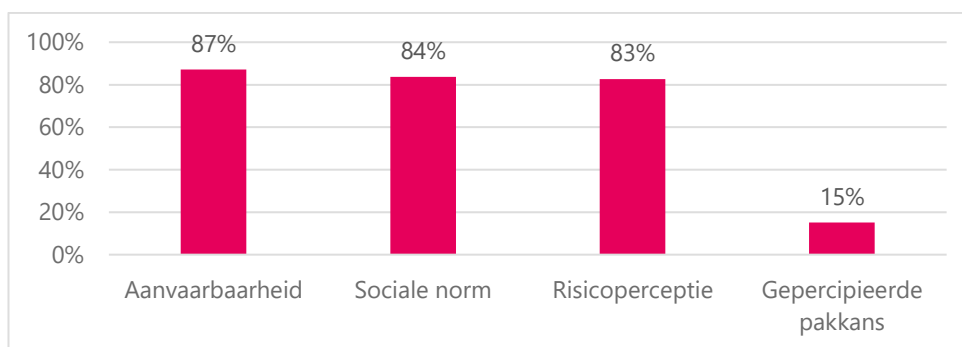
Figuur 7.10: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een motor bestuurd zonder vastgeklikte helm op?

### 7.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

Van de motorrijders heeft 6% het afgelopen jaar zonder vastgeklikte helm gereden. 4% heeft dit 1-2 keer gedaan. 1% doet dit altijd.

### 7.4.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

87% van de motorrijders vindt het (helemaal) niet acceptabel om te rijden zonder vastgeklepte helm. 84% van de motorrijders zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 83% van de motorrijders vindt het heel gevaarlijk om te rijden zonder vastgeklepte helm. Van de motorrijders schat 15% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op rijden zonder vastgeklepte helm.



Figuur 7.11: Overzicht determinanten - rijden zonder vastgeklepte helm (n=minimaal 363)

## 7.5 Overige vervoermiddelen

### 7.5.1 SPI rijden zonder vastgeklepte helm

#### 7.5.1.1 Speed Pedelec (n=10)

Van het aantal speed pedelec-gebruikers in Zuid-Holland heeft 70% nooit zonder vastgeklepte helm gereden het afgelopen jaar.

## 7.6 Vrijwillig dragen helm Zuid-Holland totaal

In dit deel wordt gerapporteerd over helmdracht op de fiets en e-bike. Het dragen van een helm is niet verplicht voor deze fietsen maar wordt wel geadviseerd.

Voor fietsers is hersenletsel de belangrijkste oorzaak van overlijden na een ongeval. Het dragen van een helm voorkomt ernstig hoofdletsel bij een ongeval. Wanneer het slachtoffer een helm draagt neemt de kans op een ongeval met dodelijke afloop af met 42% en de kans op ernstig hoofdletsel met 69% (internationale meta-analyse)<sup>17</sup>.

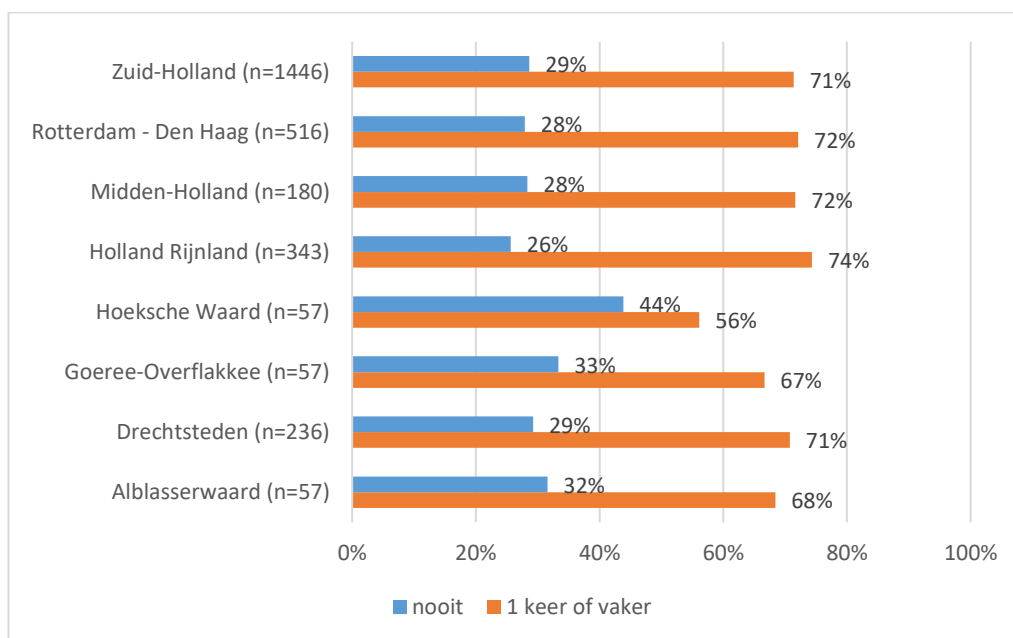
<sup>17</sup> Liu, B.C., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., et al. (2008). *Helmets for preventing injury in motorcycle riders*. In: Cochrane Database of Systematic Reviews 2008.

Met het verplichten van de fietshelm voor kinderen <12 jaar en e-bikers zijn naar schatting 45 verkeersdoden en 1400 ernstig verkeersgewonden te voorkomen<sup>18</sup>. SWOV berekende dat als 100% van de fietsers een helm draagt bij het fietsen dat dat een reductie van 110 doden en 1900 ernstig gewonden kan opleveren.

Een (internationale) meta-analyse van studies naar het letsel van fietsslachtoffers met en zonder helm laat zien dat helmdracht een risicoreductie van ernstig letsel met zich meebrengt van tussen de 54% en 65% en voor dodelijk letsel tussen de 44% en 85%<sup>19</sup>.

### 7.6.1 Regio

In de provincie Zuid-Holland rijdt 29% van de fietsers en e-bikers altijd met een vastgeklikte helm. Er zijn weinig verschillen tussen de regio's, in Hoeksche Waard is het beeld duidelijk anders dan in de andere regio's: 44% van de inwoners draagt een helm op de fiets.



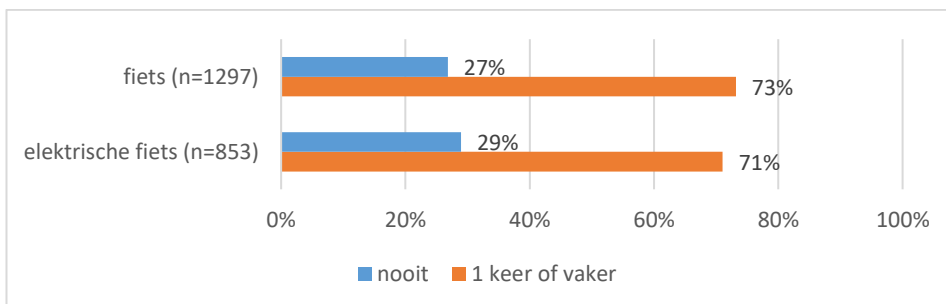
Figuur 7.12: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklikte helm, per regio

### 7.6.2 Vervoermiddel

Er is nauwelijks verschil in het dragen van een vastgeklikte helm tussen de fiets of elektrische fiets.

<sup>18</sup> Verrips, A.S. & H.D. Hilbers (2020), Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020, Den Haag: Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving.

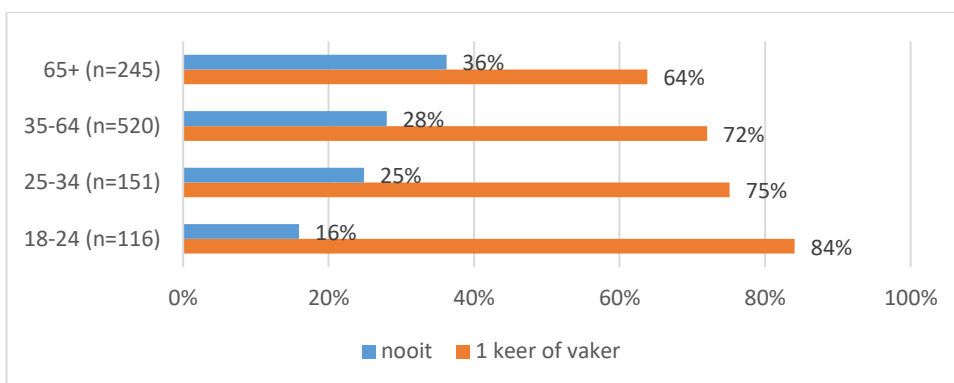
<sup>19</sup> Høye, A. (2018). *Bicycle helmets – To wear or not to wear? A meta-analysis of the effects of bicycle helmets on injuries.* *Accident Analysis & Prevention*, 117, 85-97.



Figuur 7.13: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklikte helm, per vervoermiddel

### 7.6.3 Leeftijd

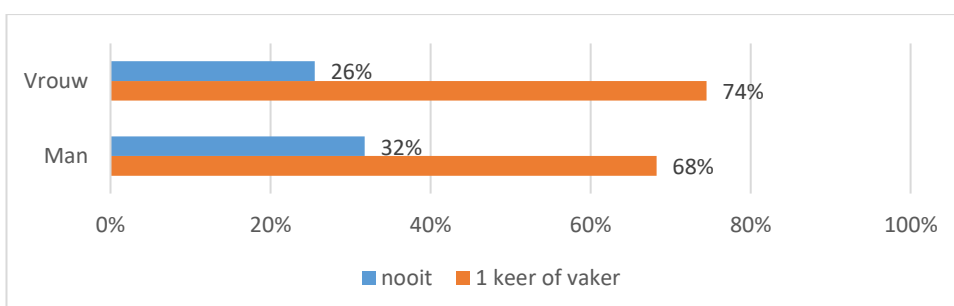
Hoe ouder hoe meer inwoners een vastgeklikte helm dragen op de fiets of elektrische fiets. Onder de jongste groepen is het aandeel inwoners dat een helm draagt veel lager dan in de oudste groep.



Figuur 7.14: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklikte helm, per leeftijd

### 7.6.4 Geslacht

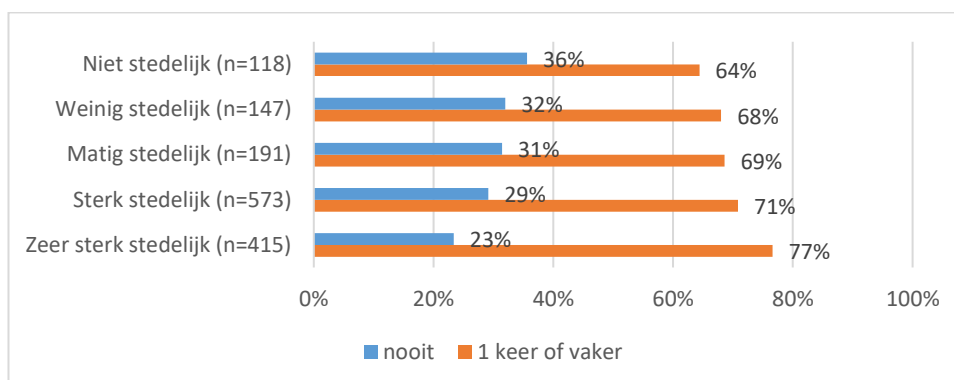
Mannen dragen vaker een vastgeklikte helm op de fiets of elektrische fiets dan vrouwen.



Figuur 7.15: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklikte helm, per geslacht

### 7.6.5 Stedelijkheid

Hoe stedelijker de omgeving waarin iemand woont, hoe minder vaak een helm wordt gedragen.

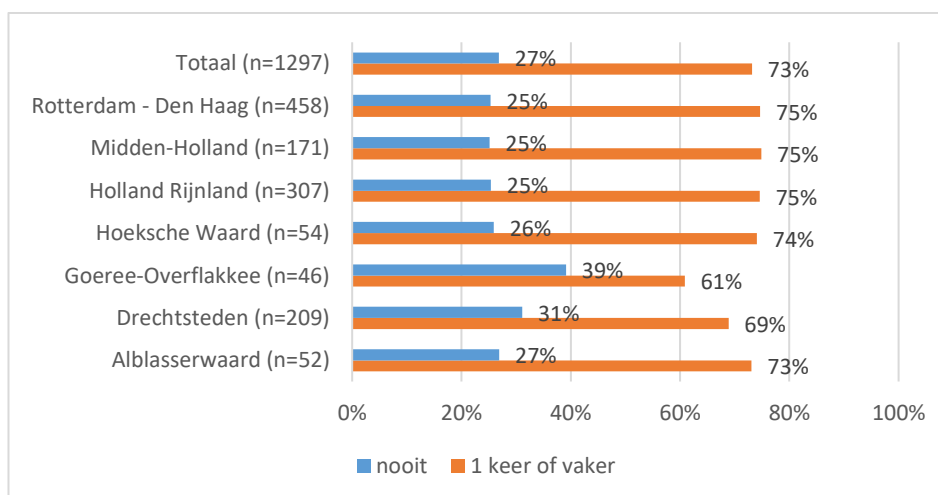


Figuur 7.16: Aantal keer dat in de afgelopen 12 maanden met een fiets of e-bike is gereden zonder vastgeklikte helm, naar stedelijkheid

## 7.7 Fiets

### 7.7.1 SPI rijden zonder vastgeklikte helm

Van het aantal fietsers in Zuid-Holland heeft 27% altijd met een vastgeklikte helm gereden het afgelopen jaar. Er zijn bijna geen verschillen tussen de regio's. In Goeree-Overflakkee en Drechtsteden rijden relatief meer inwoners met een vastgeklikte helm op de fiets.



Figuur 7.17: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden op een fiets gereden zonder vastgeklikte helm op?

### 7.7.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

27% van de fietsers zegt altijd met een helm te fietsen. 6% geeft aan afgelopen jaar meer dan 20 keer gefietst te hebben zonder vastgeklikte helm. 63% fietst altijd

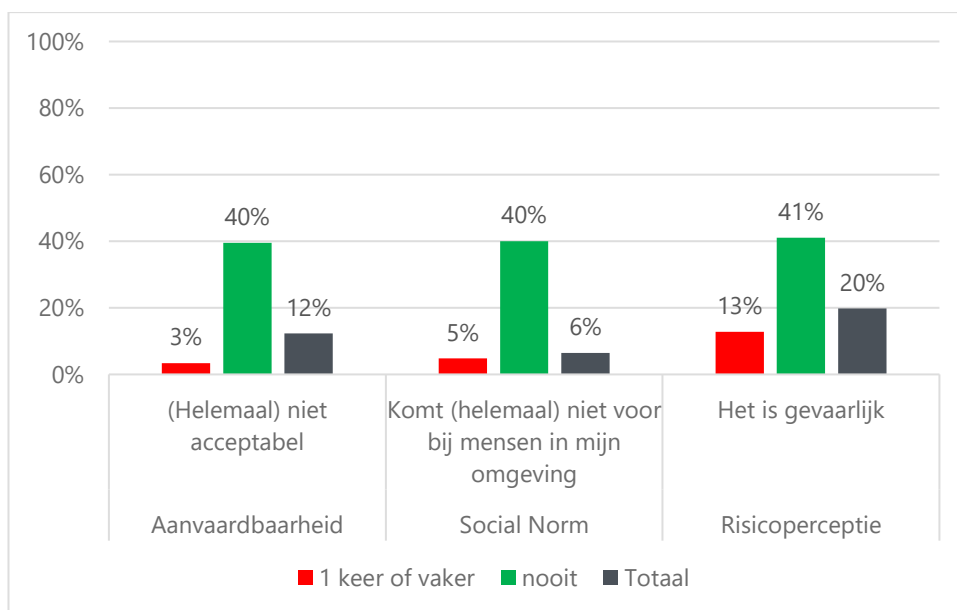
zonder helm. Daartussen zitten de inwoners die 1-2, 3-5, 6-10 of 11-20 keer zonder helm fietsten in het afgelopen jaar. Voor elke categorie geldt dat dit 1% van de inwoners betreft.

Als redenen om geen helm te dragen op de fiets worden genoemd: “ik heb geen helm” (47%), “Ik vind het niet nodig” (47%), “het is niet verplicht” (46%). 6% en 7% van de respondenten die geen helm draagt doet dat omdat deze “niet prettig zit” of “niet mooi staat”.

### 7.7.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

Van de fietsers die nooit een helm dragen vindt 3% dat fietsen zonder helm onaanvaardbaar is. Van hen geeft 5% aan dat het in hun directe omgeving niet voorkomt dat iemand geen helm draagt (wat betekent dat bij 5% van de inwoners die geen helm op de fiets draagt anderen in de directe omgeving de helm wel dragen). 13% van de mensen die geen helm draagt op de fiets vindt het gevaarlijk om zonder helm te fietsen.

Van de fietsers die altijd een helm dragen vindt 40% het onacceptabel om dat niet te doen. 40% geeft aan dat in hun directe bijna iedereen een helm draagt bij het fietsen. 41% van hen vindt het gevaarlijk om zonder helm te fietsen.

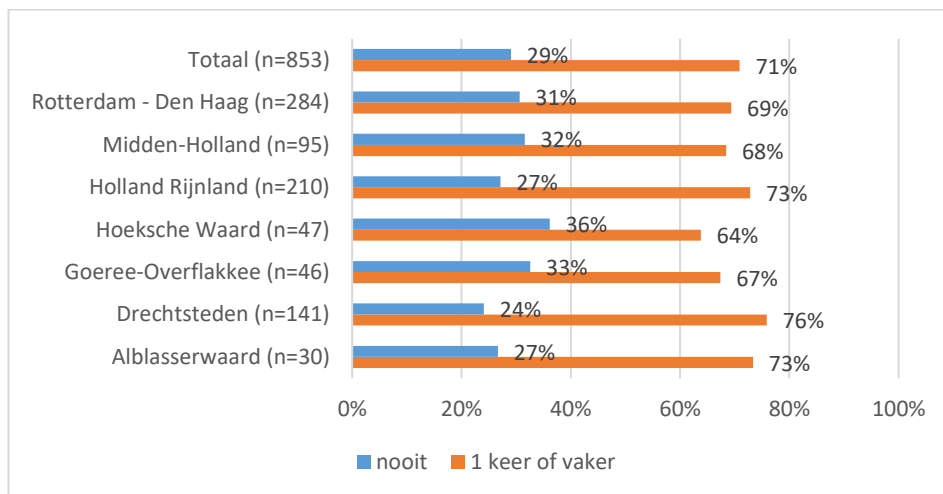


*Figuur 7.18: Overzicht determinanten bij fietsen zonder vastgeklikte helm. De pakkans is niet gevraagd, omdat het dragen van een helm voor de fiets niet verplicht is.*

## 7.8 Elektrische fiets

### 7.8.1 SPI rijden zonder vastgeklikte helm

Van het aantal gebruikers van een elektrische fiets in Zuid-Holland heeft 29% altijd met vastgeklikte helm gereden het afgelopen jaar. Er zijn bijna geen verschillen tussen de regio's. In Holland Rijnland, Drechtsteden en Alblasserwaard wordt het minste met de helm op gereden.



Figuur 7.19: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden op een elektrische fiets gereden zonder vastgeklikte helm op?

### 7.8.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

29% van de elektrische fietsers zegt altijd met helm te fietsen. 3% geeft aan afgelopen jaar meer dan 20 keer gefietst te hebben zonder vastgeklikte helm. 60% fietst altijd zonder helm.

Als redenen om geen helm te dragen op de fiets worden genoemd: "het is niet verplicht" (48%), "ik heb geen helm" (44%), "ik vind het niet nodig" (37%), 8% en 6% van de respondenten die geen helm draagt doet dat omdat deze "niet prettig zit" of "niet mooi staat".

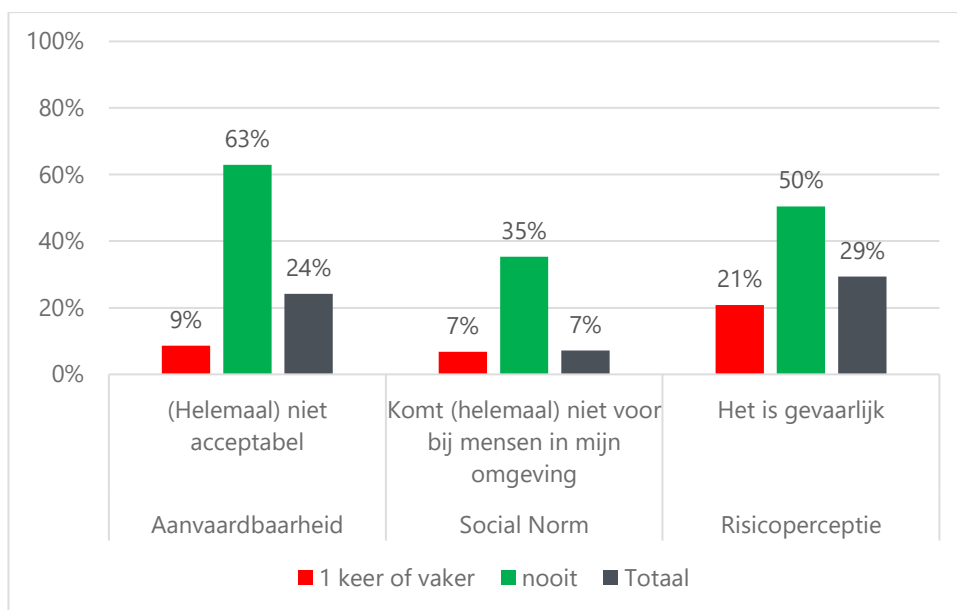
### 7.8.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

Van de fietsers op een elektrische fiets die nooit een helm dragen vindt 9% dat fietsen zonder helm onaanvaardbaar is. Van hen geeft 7% aan dat het in hun directe omgeving niet voorkomt dat iemand geen helm draagt bij het rijden op een elektrische fiets (wat betekent dat bij 7% van de inwoners die geen helm op de elektrische fiets draagt anderen in de directe omgeving de helm wel dragen). 21% van de mensen die geen helm draagt op de elektrische fiets vindt het gevaarlijk om zonder helm te fietsen.

Van de fietsers die altijd een helm dragen op de elektrische fiets vindt 63% het onacceptabel om dat niet te doen. 35% geeft aan dat in hun directe omgeving bijna



iedereen een helm draagt bij het fietsen. 50% van hen vindt het gevaarlijk om zonder helm te fietsen op een elektrische fiets.



*Figuur 7.20: Overzicht determinanten bij fietsen op elektrische fiets zonder vastgeklikte helm. De pakkans is niet gevraagd, omdat het dragen van een helm voor de elektrische fiets niet verplicht is.*

## 8. Gebruik van kinderzitje

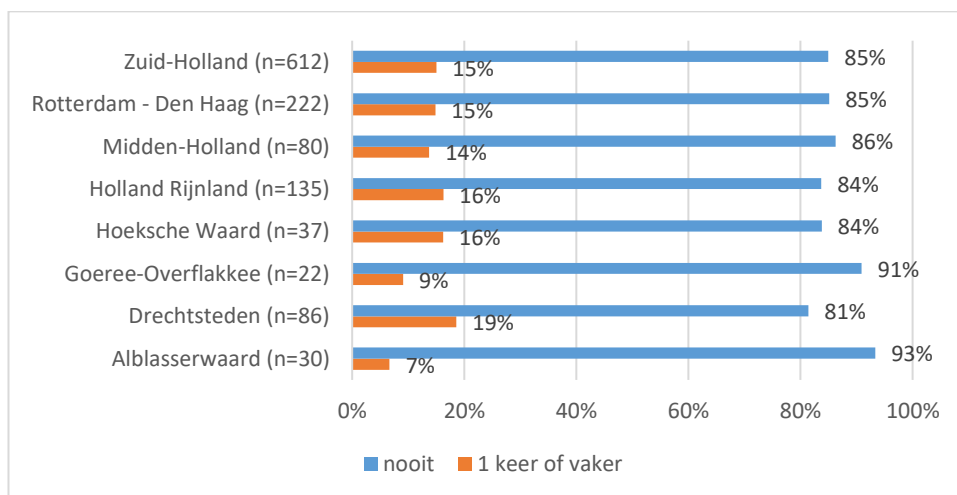
Het aantal dodelijke slachtoffers van kinderen onder de 4 jaar is laag: in de periode van 2015 tot 2021 varieert dit tussen de 2 en 5 slachtoffers per jaar (CBS, 2022); zowel de vervoerswijze als het gebruik van beveiligingsmiddelen is in deze gevallen onbekend. Een Australische studie laat zien dat correct gebruik van goedgekeurde kinderzitjes 50% doden bespaart en 30% ernstig letsel voorkomt<sup>20</sup>.

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij in de afgelopen 12 maanden een voertuig hebben bestuurd met kinderen kleiner dan 135 cm die niet in een kinderzitje of verhogingskussen beveiligd waren.

### 8.1 Zuid-Holland totaal

#### 8.1.1 Regio

In de gehele provincie heeft 15% van de ondervraagden, die kinderen kleiner dan 135 cm heeft vervoerd met een auto of bestelbus, dat wel eens gedaan zonder kinderzitje of verhogingskussen. Er is nauwelijks verschil tussen de regio's.

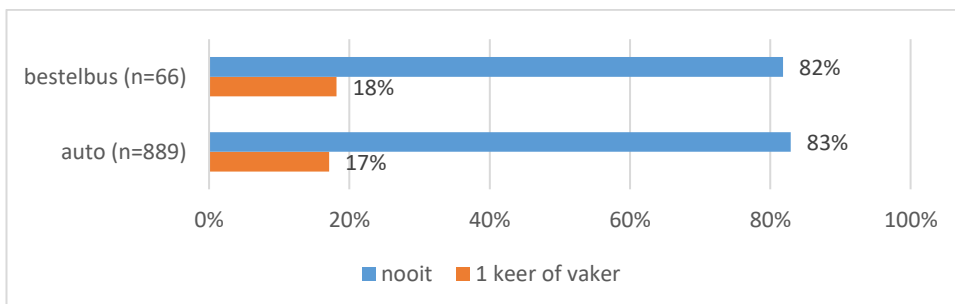


Figuur 8.1: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per regio

#### 8.1.2 Voertuig

Er is geen verschil tussen bestuurders van een bestelbus en van een auto als het gaat het gebruik van een kinderzitje of verhogingskussen.

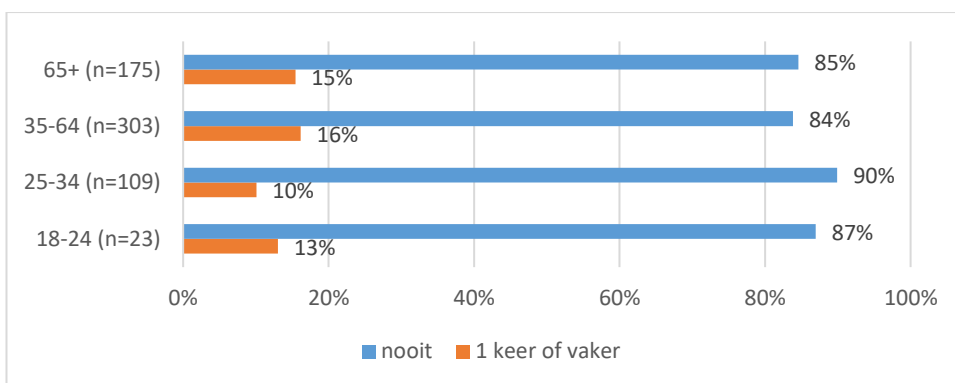
<sup>20</sup> Brown, J., Griffiths, M. & Paine, M. (2002). *Effectiveness of child restraints; The Australian experience*. Research Report RR06/02 for the Australian New Car Assessment Program ANCAP.



*Figuur 8.2: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per voertuig*

### 8.1.3 Leeftijd

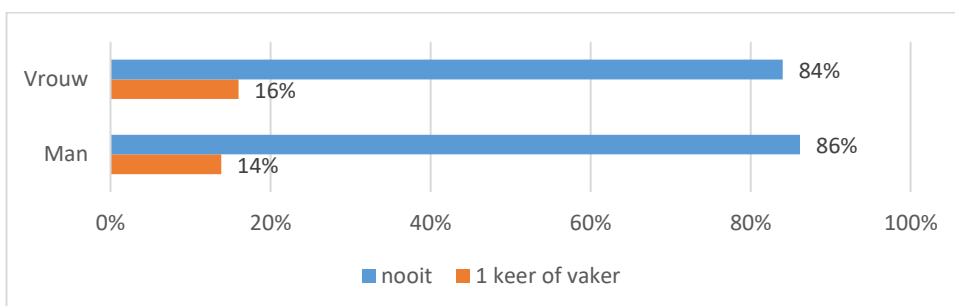
In de groep 25-34 jaar wordt het minst vaak op een verkeerde manier kinderen kleiner dan 135 cm vervoerd (10%). In de overige leeftijdsklassen komt dit iets vaker voor.



*Figuur 8.3: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per leeftijdscategorie*

### 8.1.4 Geslacht

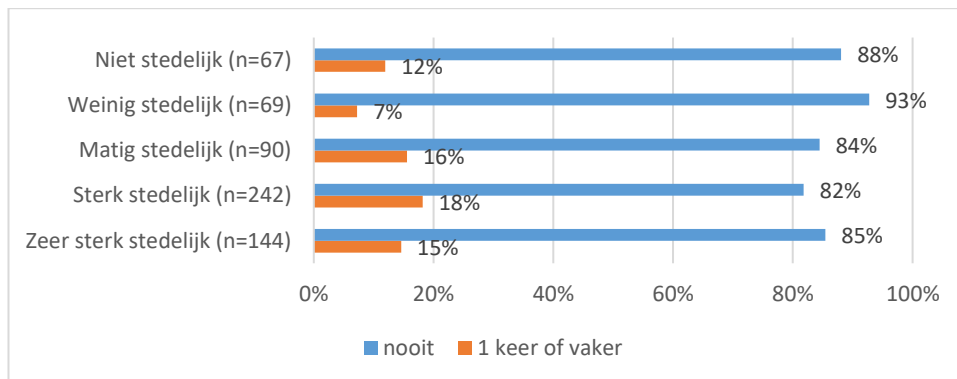
Vrouwen vervoeren iets vaker dan mannen kleine kinderen zonder kinderzitje of verhogingskussen.



*Figuur 8.4: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, per geslacht*

### 8.1.5 Stedelijkheid

In gebieden die weinig stedelijk zijn of niet stedelijk, is het aandeel inwoners dat kinderen één keer of vaker per jaar niet vervoert in een kinderzitje of met een verhogingskussentje lager dan in de andere stedelijkheidsklassen.

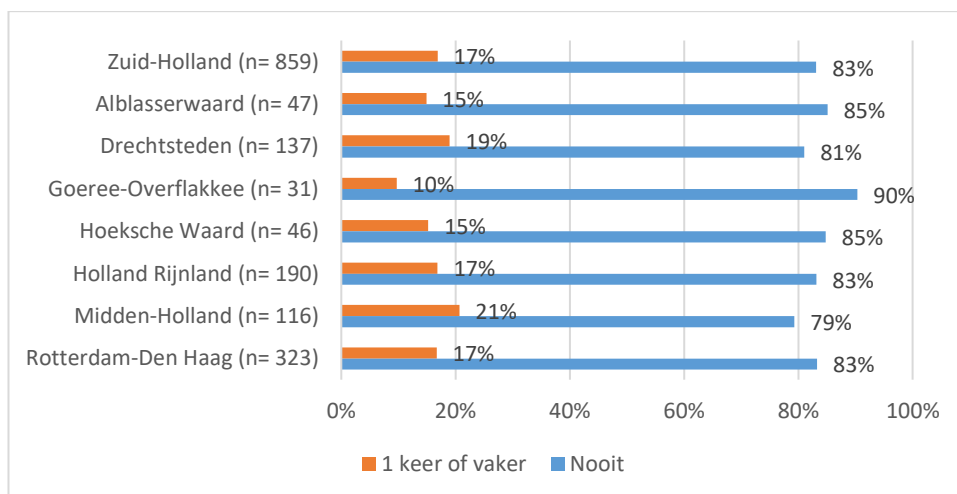


Figuur 8.5: Besturen van een voertuig (auto/bestelbus) met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen, naar stedelijkheidsgraad

## 8.2 Auto als bestuurder

### 8.2.1 SPI Kinderen vervoeren in kinderzitje

Van de automobilisten heeft 83% in het afgelopen jaar kinderen altijd in een kinderzitje vervoerd.



Figuur 8.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden een auto bestuurd met kinderen kleiner dan 135 cm niet in een kinderzitje of verhogingskussen?

## 8.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

17% van de automobilisten heeft het afgelopen jaar een kind vervoerd dat niet in een kinderzitje zat. In de meeste gevallen gaat dit om een enkele keer (14% 1-5 keer). 1% zegt dit altijd te doen.

### Type weg (n=145)

Automobilisten die wel eens een kind vervoerden zonder kinderzitje, deden dit voornamelijk op een weg in een woonwijk (47%), gevolgd door een doorgaande weg binnen een dorp (28%) of stad (25%).

## 8.2.3 Motieven

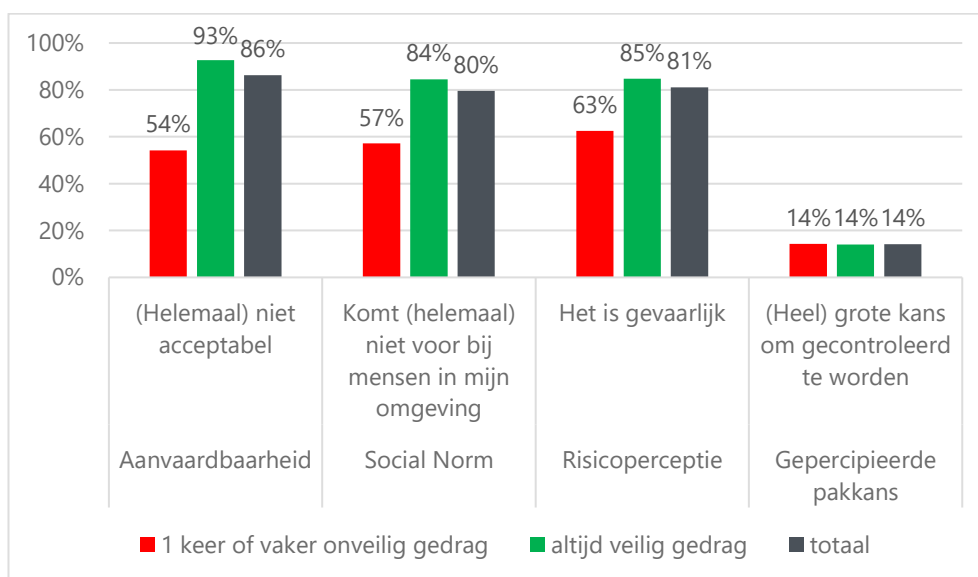
De belangrijkste redenen voor het niet gebruiken van een kinderzitje was: omdat de respondenten 'niet in bezit van een kinderzitje' waren (30%), het ritje 'onverwacht' was (23%) en omdat het 'maar een kort ritje' was (22%).

Tabel 8.1: Waarom vervoerde je een kind kleiner dan 135 cm zonder een kinderzitje of verhogingskussen? (meerdere antwoorden per respondent mogelijk)

Motivatie niet gebruiken kinderzitje	Aantal	Percentage
Niet in bezit van kinderzitje	44	30%
Het was een onverwacht ritje	33	23%
Het was maar een kort ritje	32	22%
Door een uitzondering niet hoeven te gebruiken	21	15%
Kinderzitje vergeten	16	11%
Sprake van noodgeval	14	10%
Ik dacht er niet over na	12	8%
Kinderzitje niet nodig vinden	12	8%
Installatie teveel gedoe	11	8%
Niet genoeg stoeltjes voor aantal	11	8%
Uit gewoonte	5	3%
Niet op de hoogte wettelijke eisen	5	3%
Kinderzitje te duur	2	1%
Iedereen doet het	0	0%
Het kind wilde dit niet	0	0%
Overige	14	10%
Totaal	145	100%

## 8.2.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

86% van de automobilisten vindt het (helemaal) niet acceptabel om bij het vervoeren van kinderen het kinderzitje niet te gebruiken. 80% van de automobilisten zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 81% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om kinderen te vervoeren zonder een kinderzitje. Van de automobilisten schat 14% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het vervoeren van kinderen zonder kinderzitje.



Figuur 8.7: Overzicht determinanten- kinderen vervoeren zonder kinderzitje (n= minimaal 738). Het aantal inwoners dat tenminste 1 keer met een kind kleiner dan 135 cm zonder een kinderzitje of verhogingskussen reed is 140.

### 8.3 Overige vervoermiddelen

#### 8.3.1 SPI Kinderen vervoeren in kinderzitje

##### 8.3.1.1 Bestelbusbestuurders (n=62)

Van de bestelbusbestuurders heeft 85% kinderen onder 135 cm altijd in een kinderzitje vervoerd.

## 9. Vasthouden en/of bedienen mobiel apparaat

Gebruik van een mobiele telefoon tijdens het besturen van een auto heeft een negatieve invloed op het rijgedrag: bestuurders herkennen minder snel gevaren, reageren langzamer en slingeren meer<sup>21 22</sup>. Het gebruik van mobiele elektronische apparaten door automobilisten verhoogt het risico op ongevallen<sup>23</sup>, maar in welke mate is niet bekend. Amerikaanse ongevallencijfers uit 2017 laten zien dat afleiding (niet alleen door de telefoon) een rol speelde bij 9% van de geregistreerde dodelijke auto-ongevallen en dat 6% van de automobilisten die betrokken waren bij een dodelijk ongeval was afgeleid<sup>24</sup>.

Voor afleiding bij fietsers door het gebruik van de telefoon onderweg is over ongevallen alleen zelfgerapporteerde data beschikbaar. Deze data is sterk verouderd, namelijk uit 2008 en 2009. In die periode was de mobiele telefoon al ingeburgerd, maar de smartphone nog niet. Afleiding bestond toen uit bellen en eventueel SMS-en dat nog niet via een QWERTY-toetsenbord ging, maar via de numerieke toetsen waarmee ook letters gezet konden worden door meerdere keren op een toets te drukken. Uit de twee Nederlandse onderzoeken kwam een verwachting dat bij 3% à 4% van de fietsongevallen met enig letsel telefoongebruik er aan voorafging<sup>25 26</sup>. Onderzoek van data van de Spoed Eisende Hulp uit 2016 (de periode dat met de smartphone teksten met een QWERTY-toetsenbord ingevoerd kunnen worden) laat zien dat 1% van de fietsongevallen waarbij letsel ontstaat het gevolg is van telefoon gebruik<sup>27</sup>.

In het onderzoek is gevraagd aan respondenten hoe vaak zij in de afgelopen 12 maanden tijdens het rijden een mobiel apparaat hebben vastgehouden en/of bediend.

---

<sup>21</sup> Doumen, M.J.A., Van der Kint, S., Vlakveld, W.P. (2019). *Appen achter het stuur met de telefoon in een houder; Rij-en kijkgedrag bij versturen of lezen van berichten in een rij simulator*. R-2019-19. SWOV, Den Haag.

<sup>22</sup> SWOV. (2020). *SWOV-factsheet: Afleiding in het verkeer*. SWOV, Den Haag.

<sup>23</sup> Dingus, T.A., Guo, F., Lee, S., Antin, J.F., Perez, M., Buchanan-King, M., Hankey, J. (2016). *Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data*. *PNAS*, 113, 2636–2641.

<sup>24</sup> NHTSA (2019). *Distracted driving in fatal crashes, 2017*. National Highway Traffic Safety Administration NHTSA, Washington, D.C.

<sup>25</sup> Schagen, I.N.L.G. van, Commandeur, J.F., Stipdonk, H.L., Goldenbeld, C., et al. (2010). *Snelheidsmetingen tijdens de voorlichtingscampagne 'Hou je aan de snelheidslimiet'*. R-2010-09. SWOV, Leidschendam.

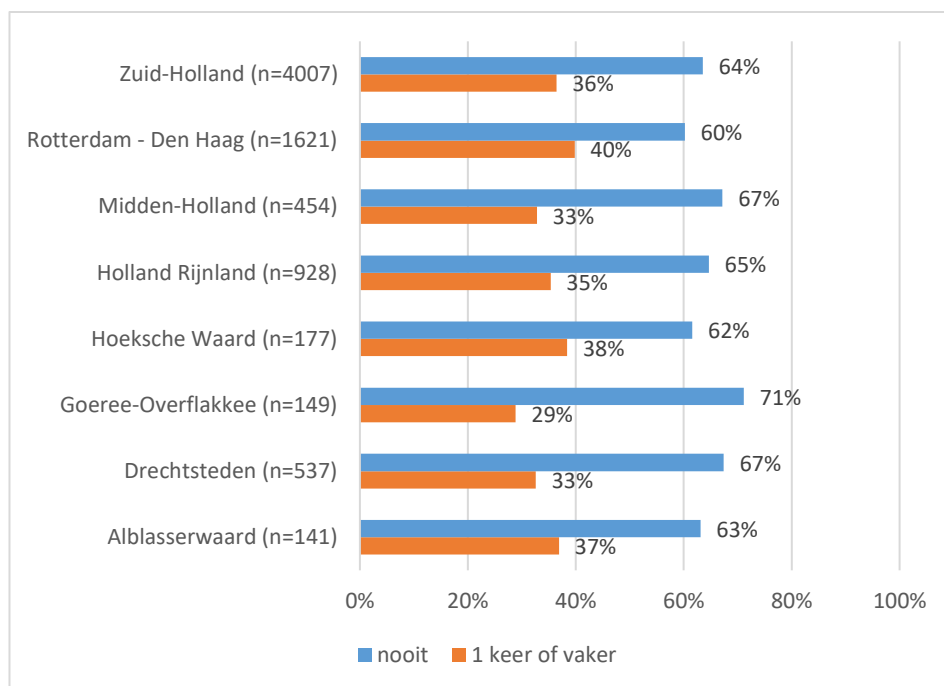
<sup>26</sup> Waard, D. de, Schepers, P., Ormel, W. & Brookhuis, K. (2010). *Mobile phone use while cycling: Incidence and effects on behaviour and safety*. In: *Ergonomics*, vol. 53, nr. 1, p. 30-42.

<sup>27</sup> [11]. VeiligheidNL (2017). *Fietsongevallen in Nederland. SEH-behandelingen 2016*. VeiligheidNL, Amsterdam.

## 9.1 Zuid Holland totaal

### 9.1.1 Regio

Ruim 1/3 van de respondenten heeft wel eens een telefoon vast gehad of bediend tijdens deelname aan het verkeer. In de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is het aandeel het hoogst (40%), gevolgd door Hoeksche Waard (38%). In Goeree-Overflakkee is het aandeel het laagst (29%).

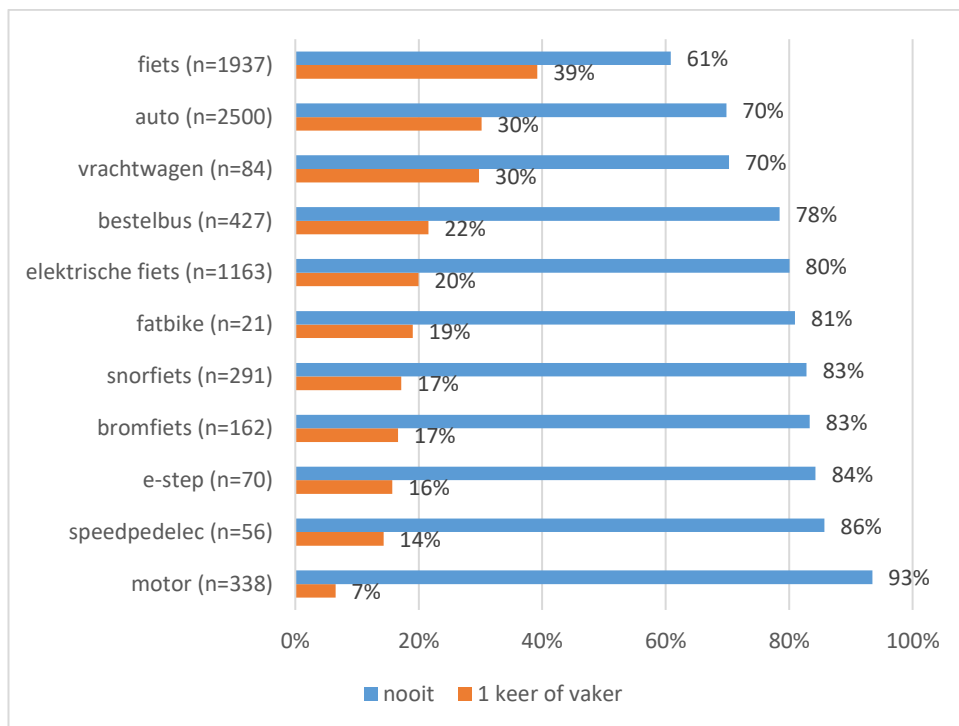


Figuur 9.1: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per regio

### 9.1.2 Vervoermiddel

Gebruik van de telefoon komt het vaakst voor op de fiets (39%), gevolgd door auto (30%) en vrachtwagen (30%). Op de motor wordt het minst vaak een telefoon gebruikt (7%).

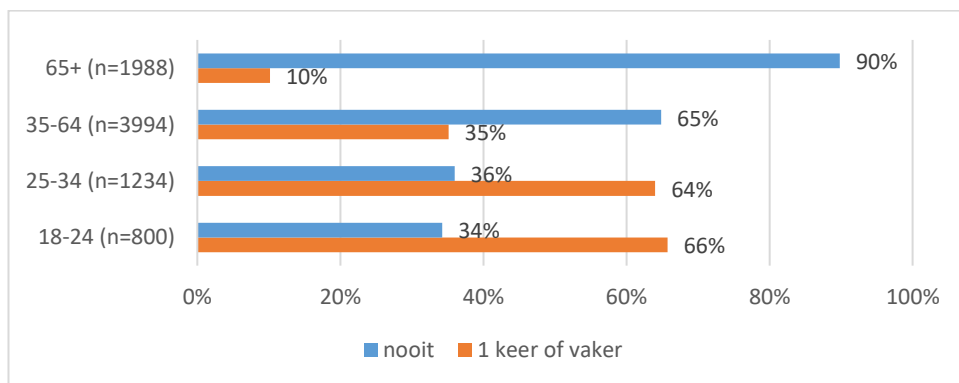




Figuur 9.2: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per vervoermiddel

### 9.1.3 Leeftijd

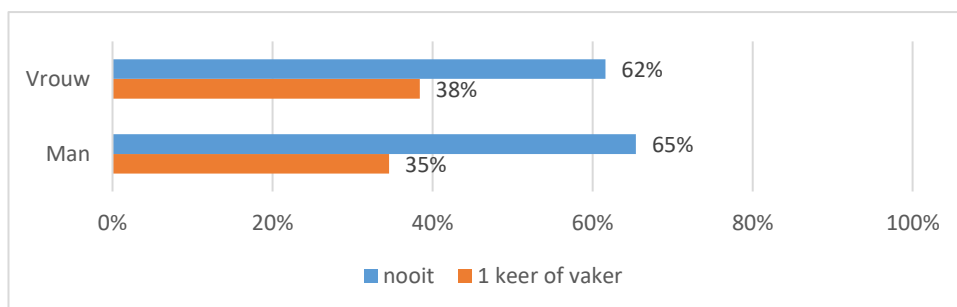
Er is een verband tussen leeftijd en het vasthouden en/of bedienen van een mobiele telefoon tijdens deelname aan het verkeer. Het verschil tussen de leeftijdsgroepen is groot. In de groep 65+ heeft 10% tenminste één keer een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend in het afgelopen jaar. In de jongste groepen is dat 64% en 66%.



Figuur 9.3: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per leeftijdscategorie

### 9.1.4 Geslacht

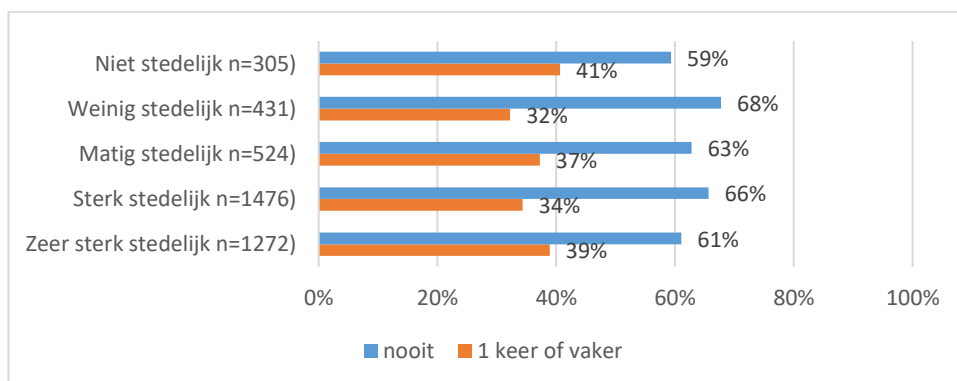
Iets meer vrouwen dan mannen houden de telefoon vast of bedienen deze tijdens deelname aan het verkeer.



Figuur 9.4: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, per geslacht

### 9.1.5 Stedelijkheid

Er is geen duidelijk effect van stedelijkheid. Het hoogste aandeel van inwoners dat wel eens een telefoon vasthoudt of bedient tijdens deelname aan het verkeer komt zowel voor in niet stedelijk gebied als zeer sterk stedelijk gebied (41% en 39%).

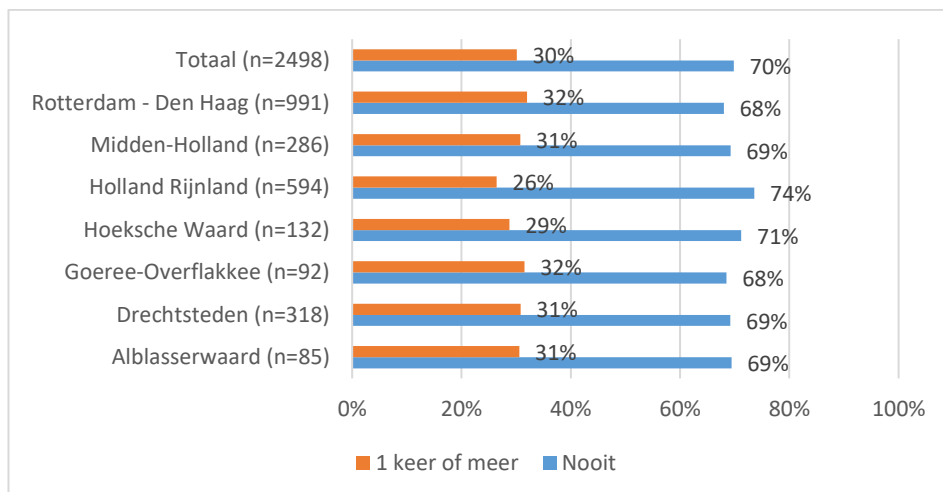


Figuur 9.5: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens één keer een mobiele telefoon heeft vastgehouden en/of bediend tijdens het besturen van een voertuig, naar stedelijkheid

## 9.2 Auto als bestuurder

### 9.2.1 SPI gebruik mobiele telefoon onderweg

Van de automobilisten in Zuid-Holland heeft 70% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden.



*Figuur 9.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Een mobiel vasthouden en/of bedienen tijdens het besturen van een auto*

## 9.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

31% van de automobilisten heeft het afgelopen jaar tijdens het rijden een telefoon vastgehouden en/of bediend. 18% deed dit 1-2 keer en 6% 3-5 keer. 8% deed dit vaker dan 5 keer.

### Type weg (n=1110)

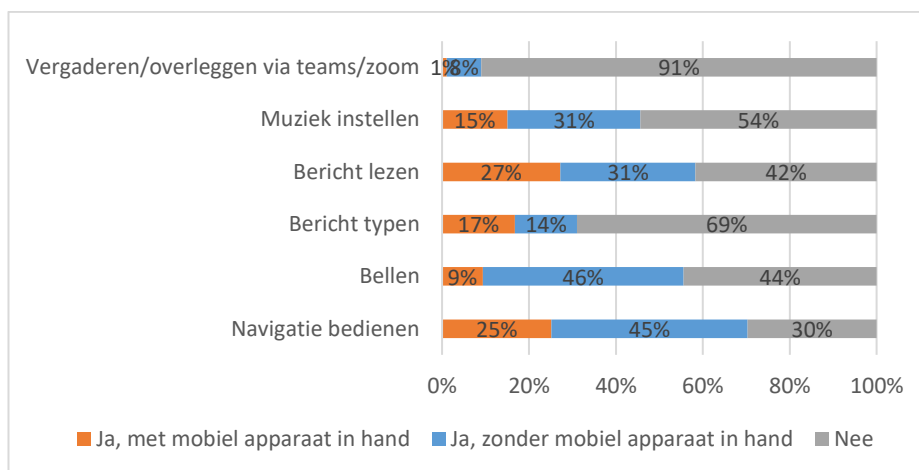
Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je een telefoon had vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden', antwoordt het grootste deel (27%) dat ze op een autosnelweg reden, gevolgd door een doorgaande weg binnen een stad (18%).

### Passagiers

Van de automobilisten die aangeven wel eens een telefoon te hebben vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden, zegt 85% alleen (zonder passagiers) te hebben gereden, de laatste keer dat dit gedrag voor kwam. 11% had 1 passagier in de auto en 3% meerdere passagiers.

### Kenmerken gebruik (minimale n = 454)

Van de automobilisten die wel eens een telefoon te hebben vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden, komt het bedienen van de navigatie het vaakst voor (70%). Meer dan de helft leest berichten (56%) of belt tijdens het rijden (44%).



Figuur 9.7: Uitgevoerde handelingen bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een auto

### 9.2.3 Motieven

De belangrijkste reden voor het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het rijden was: omdat 'anders de weg niet gevonden' kon worden (41%).

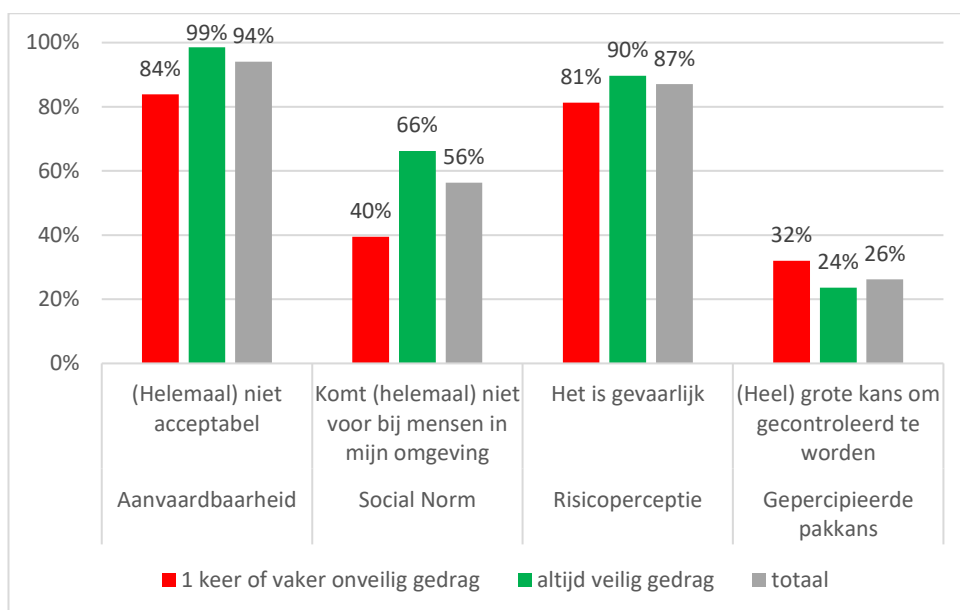
Tabel 9.1: Waarom bediende je tijdens het auto rijden een mobiel apparaat of hield je dit vast?

Motivatie gebruik mobiel apparaat tijdens rijden	Aantal	Percentage
Anders de weg niet vinden	306	41%
Ik vond het niet gevaarlijk	88	12%
Geen invloed op hoe ik reed	85	11%
Overig	84	11%
Het was handig	81	11%
Uit nieuwsgierigheid	73	10%
Uit gewoonte	54	7%
Vanwege werkafspraken	54	7%
Ik dacht er niet over na	52	7%
Bereikbaar zijn voor noodgeval	48	6%
Nuttig besteden reistijd	46	6%
Uit verveling of tijdverdrijf	24	3%
Iedereen doet het	3	0%
Totaal	998	100%

### 9.2.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

94% van de automobilisten vindt het (helemaal) niet acceptabel om een mobiel vast te houden en/of te bedienen tijdens het rijden. 56% van de automobilisten zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 87% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om auto te rijden terwijl een mobiel wordt vastgehouden en/of bediend. Van de automobilisten schat

26% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het rijden.

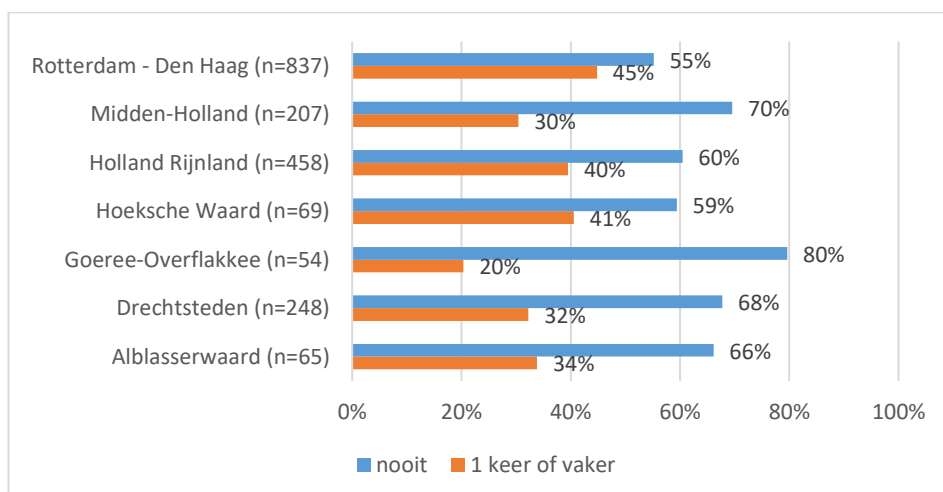


Figuur 9.8: Overzicht determinanten bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een auto (n= minimaal 2.143).

## 9.3 Fiets

### 9.3.1 SPI gebruik mobiele telefoon onderweg

Van de fietsers in Zuid-Holland heeft 61% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het fietsen.



Figuur 9.9: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Een mobiel vasthouden en/of bedienen tijdens het besturen van een fiets

### 9.3.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

Het grootste deel van de fietsers heeft in het afgelopen jaar nooit een mobiele telefoon vastgehouden tijdens het fietsen (59%). Fietsers die aangeven dat wel te doen, doen dat slechts een paar keer (18% 1 tot 2 keer). 5% van de fietsers heeft vaak de telefoon vast gehad tijdens het fietsen.

Tabel 9.2: Hoe vaak heb je in de afgelopen 12 maanden een fiets bestuurd toen je een mobiel apparaat vast hield en/of bediende?

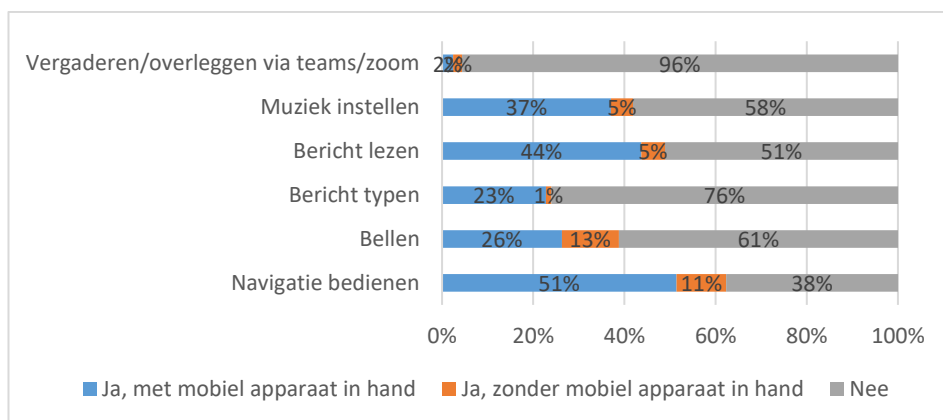
Frequentie mobiel apparaat vast tijdens fietsen	Aantal	Percentage
Helemaal nooit	1.156	59%
1-2 keer	354	18%
3-5 keer	147	8%
6-10 keer	108	6%
11-20 keer	75	4%
Meer dan 20 keer	99	5%
Altijd	6	0%
Totaal	1.945	100%

#### Type weg (n = 1.110)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je een telefoon had vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden', antwoordt het grootste deel (38%) dat ze op een weg in een woonwijk reden, gevolgd door een doorgaande weg binnen een stad (21%).

#### Kenmerken gebruik (minimale n = 411)

Van de fietsers die wel eens een telefoon hebben vastgehouden en/of bediend tijdens het fietsen, komt het bedienen van de navigatie het vaakst voor (62%). Ongeveer de helft leest berichten (49%) of stelt muziek in tijdens het fietsen (42%).



Figuur 9.10: Uitgevoerde handelingen bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een fiets

### 9.3.3 Motieven

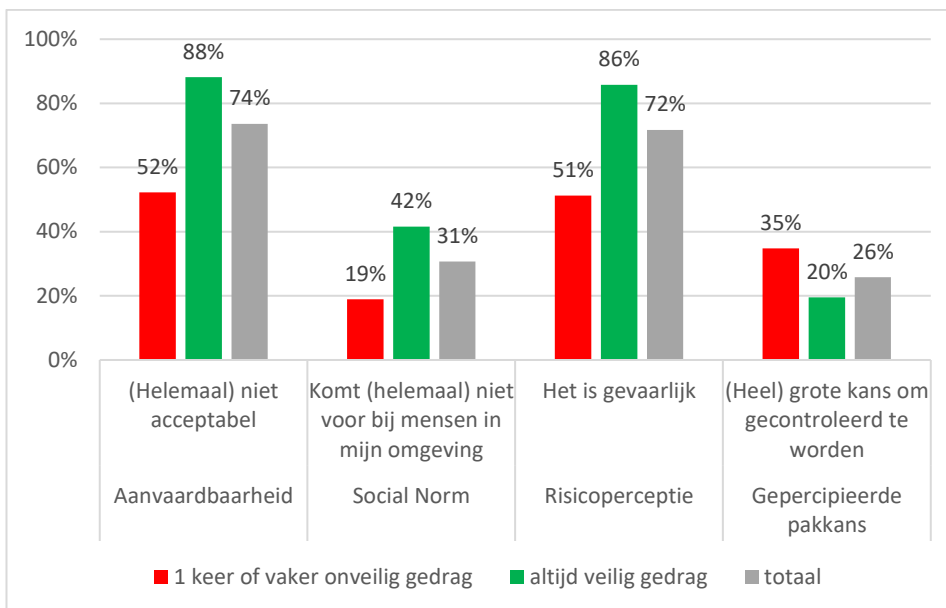
De belangrijkste reden voor het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het fietsen was: omdat 'anders de weg niet gevonden' kon worden (46%). Dit wordt gevolgd door 'ik vond het niet gevaarlijk' (24%) en 'het was handig' (23%).

Tabel 9.3: Waarom bediende je tijdens het fietsen een mobiel apparaat of hield je dit vast?

Motivatie gebruik mobiel apparaat tijdens fietsen	Aantal	Percentage
Anders de weg niet vinden	362	46%
Ik vond het niet gevaarlijk	193	24%
Het was handig	181	23%
Geen invloed op hoe ik reed	134	17%
Uit gewoonte	124	16%
Uit nieuwsgierigheid	90	11%
Ik dacht er niet over na	72	9%
Nuttig besteden reistijd	66	8%
Uit verveling of tijdverdrijf	51	6%
Overig	42	6%
Bereikbaar zijn voor noodgeval	38	5%
Vanwege werkafspraken	34	4%
Iedereen doet het	17	2%
Totaal	1.404	100%

### 9.3.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

74% van de fietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om een mobiel vast te houden en/of te bedienen tijdens het fietsen. 31% van de fietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 72% van de fietsers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen terwijl een mobiel wordt vastgehouden en/of bediend. Van de fietsers schat 26% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het fietsen.

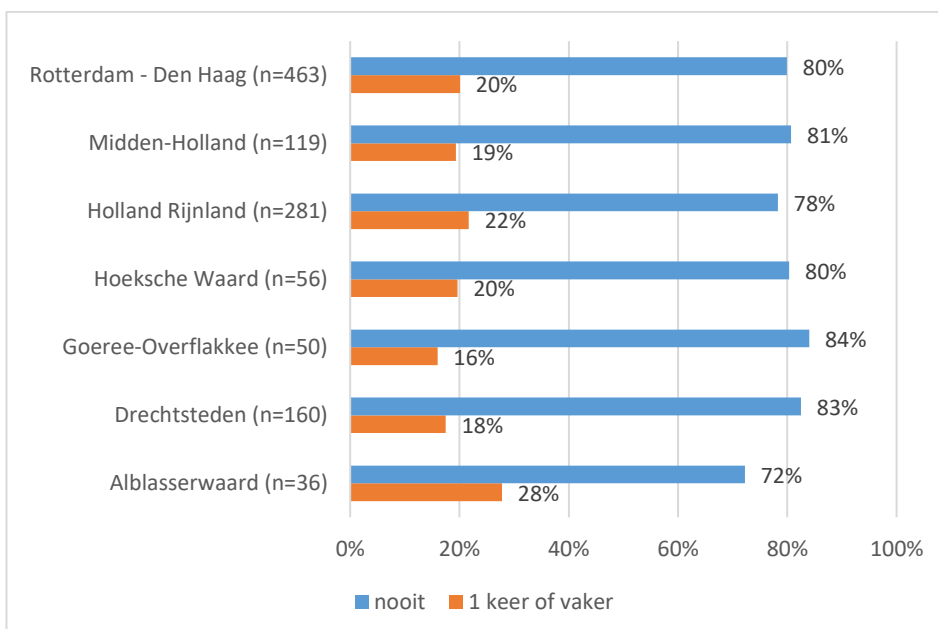


Figuur 9.11: Overzicht determinanten bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het fietsen (n=1.792)

## 9.4 Elektrische fiets

### 9.4.1 SPI gebruik mobiele telefoon onderweg

Van de elektrische-fietsgebruikers in Zuid-Holland heeft 80% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het fietsen.



Figuur 9.12: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Een mobiel vasthouden en/of bedienden tijdens het besturen van een elektrische fiets (n = 1165)



## 9.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

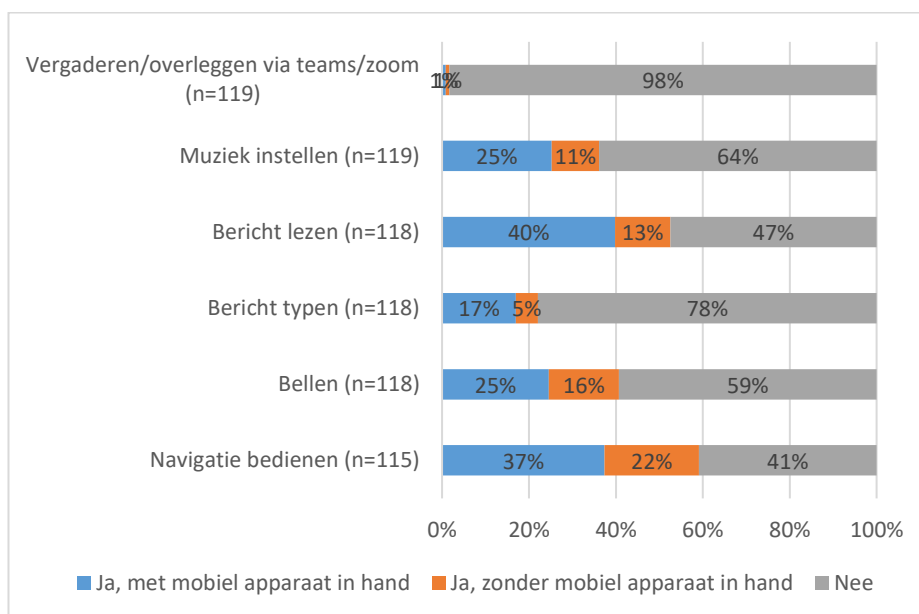
Het grootste deel van de elektrische-fietsgebruikers heeft in het afgelopen jaar nooit een mobiele telefoon vast gehouden tijdens het fietsen (80%). Fietsers die aangeven dat wel te doen, doen dat slechts een paar keer (11% 1 tot 2 keer). 1% van de fietsers heeft vaak de telefoon vast gehad tijdens het fietsen.

### Type weg (n= 171)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je een telefoon had vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden', antwoordt het grootste deel (35%) dat ze op een weg in een woonwijk reden, gevolgd door plattelandsweg buiten stad of dorp (25%).

### Kenmerken gebruik (n = 111)

Van de elektrische-fietsgebruikers die wel eens een telefoon hebben vastgehouden en/of bediend tijdens het fietsen, komt het bedienen van de navigatie het vaakst voor (57%). Iets meer dan de helft leest berichten (53%).



Figuur 9.13: Uitgevoerde handelingen bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een elektrische fiets

## 9.4.3 Motieven

### Wel een mobiel vasthouden en/of bedienen tijdens het rijden

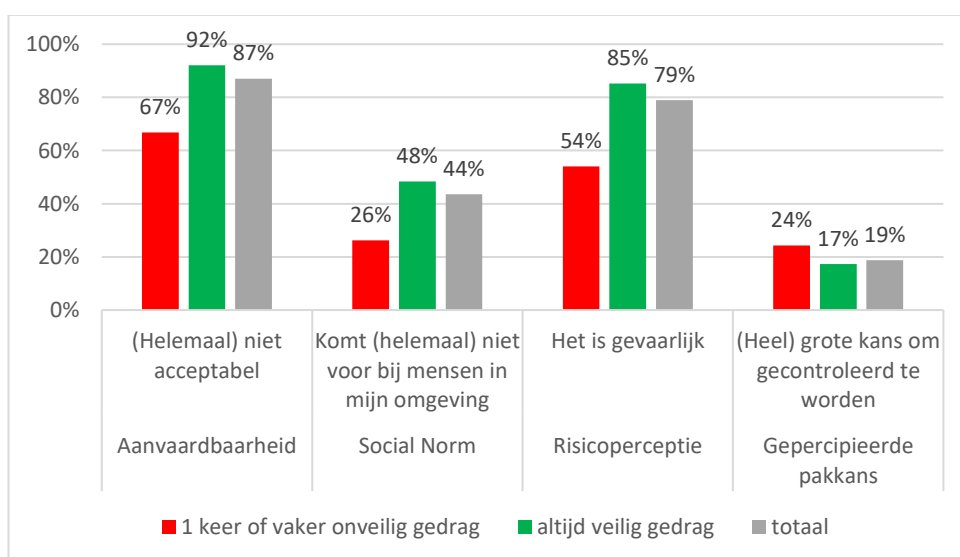
De belangrijkste reden voor het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het fietsen was: omdat 'anders de weg niet gevonden' kon worden (43%). Dit wordt gevolgd door 'ik vond het niet gevaarlijk' (24%) en 'het was handig' (23%).

Tabel 9.4: Waarom bediende je tijdens het fietsen een mobiel apparaat of hield je dit vast?

Motivatie gebruik mobiel tijdens fietsen	Aantal	Percentage
Anders de weg niet vinden	100	43%
Ik vond het niet gevaarlijk	52	23%
Het was handig	50	22%
Geen invloed op hoe ik reed	36	16%
Uit nieuwsgierigheid	29	13%
Uit gewoonte	25	11%
Nuttig besteden reistijd	23	10%
Bereikbaar zijn voor noodgeval	20	9%
Ik dacht er niet over na	16	7%
Vanwege werkafspraken	6	3%
Uit verveling of tijdverdrijf	4	2%
Overig	12	2%
Iedereen doet het	1	0%
Totaal	374	100%

#### 9.4.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

87% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het (helemaal) niet acceptabel om een mobiel vast te houden en/of te bedienen tijdens het fietsen. 44% van de elektrische-fietsgebruikers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 79% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het heel gevaarlijk om te fietsen terwijl een mobiel wordt vastgehouden en/of bediend. Van de elektrische-fietsgebruikers schat 19% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het fietsen.

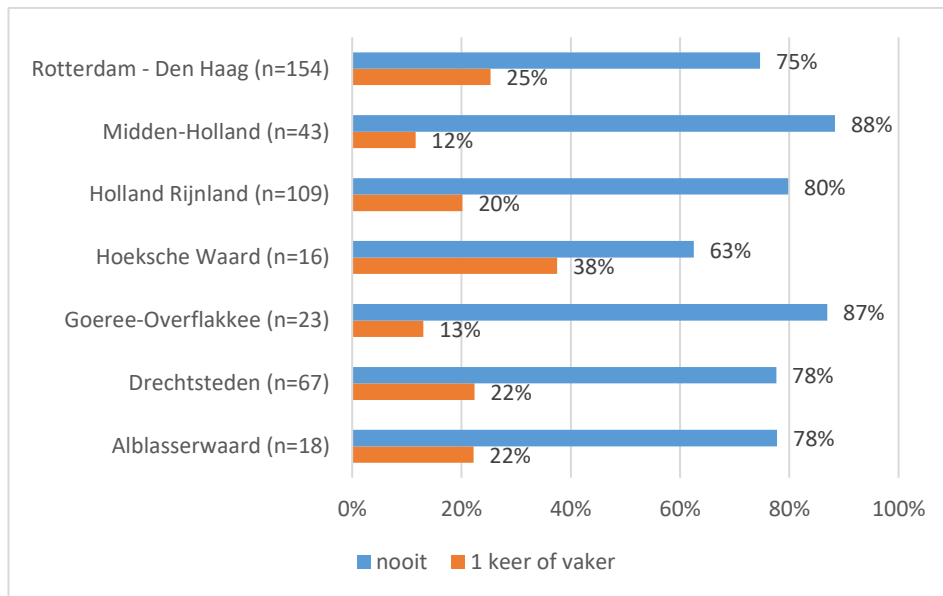


Figuur 9.14: Overzicht determinanten bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een elektrische fiets (n= minimaal 963).

## 9.5 Bestelbus

### 9.5.1 SPI gebruik mobiele telefoon onderweg

Van de bestelbusbestuurders in Zuid-Holland heeft 78% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden.



Figuur 9.15: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Een mobiel vasthouden en/of bedienden tijdens het besturen van een bestelbus

### 9.5.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

39% van de bestelbusbestuurders heeft het afgelopen jaar tijdens het rijden een telefoon vastgehouden en/of bediend. 13% deed dit 1-2 keer. 4% deed dit vaker dan 20 keer.

#### Type weg (n = 167)

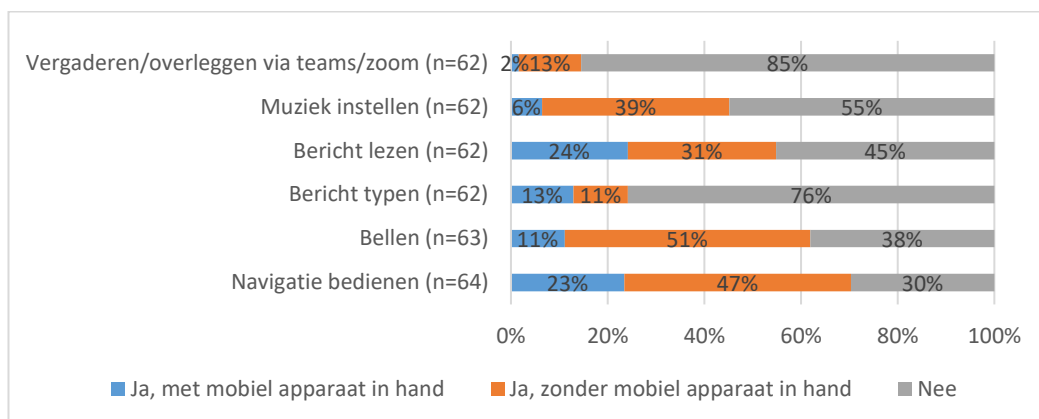
Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je een telefoon had vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden', antwoordt het grootste deel (23%) dat ze op een autosnelweg reden, gevolgd door een doorgaande weg buiten stad of dorp (15%).

#### Passagiers (n = 91)

Van de bestelbusbestuurders die wel eens een telefoon hebben vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden, zegt 76% alleen (zonder passagiers) te hebben gereden, de laatste keer dat dit gedrag voor kwam. 21% had 1 passagier in de auto en 3% meerdere passagiers.

### Kenmerken gebruik (n = 64)

Van de bestelbusbestuurders die wel eens een telefoon hebben vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden, komt het bedienen van de navigatie het vaakst voor (70% zegt ja). Meer dan de helft belt (62% ja) of leest berichten tijdens het rijden (55% ja).



Figuur 9.16: Uitgevoerde handelingen bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een bestelbus

### 9.5.3 Motieven

#### Wel een mobiel vasthouden en/of bedienen tijdens het rijden

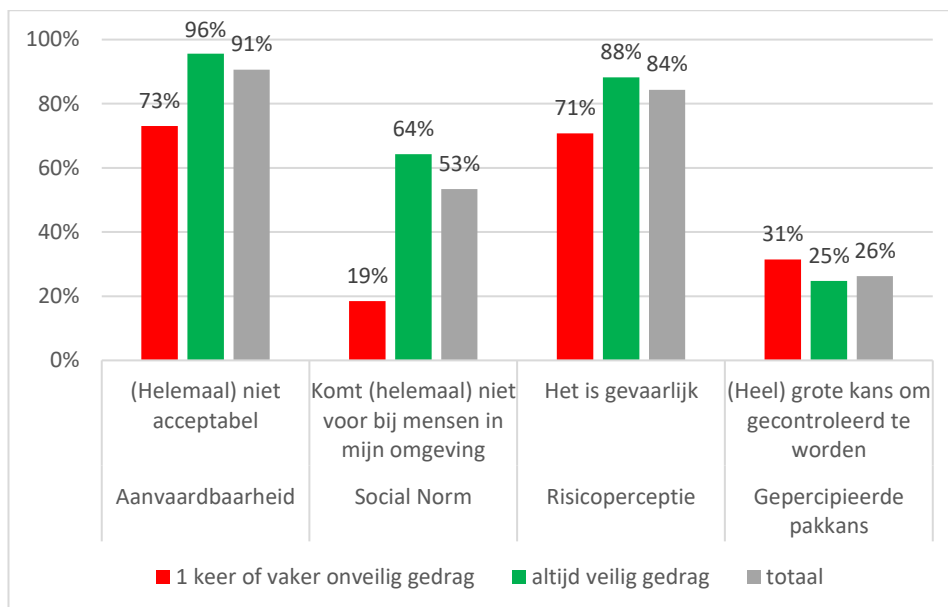
De belangrijkste reden voor het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het rijden was: omdat 'anders de weg niet gevonden' kon worden (56%). 20% deed dit 'uit verveling of tijdverdrijf'.

Tabel 9.5: Waarom bediende je tijdens het besturen van een bestelauto een mobiel apparaat of hield je dit vast?

Motivatie gebruik mobiel apparaat tijdens rijden	Aantal	Percentage
Anders de weg niet vinden	51	56%
Uit verveling of tijdverdrijf	18	20%
Ik vond het niet gevaarlijk	13	14%
Het was handig	12	13%
Nuttig besteden reistijd	11	12%
Geen invloed op hoe ik reed	9	10%
Bereikbaar zijn voor noodgeval	7	8%
Uit gewoonte	6	7%
Iedereen doet het	6	7%
Ik dacht er niet over na	6	7%
Vanwege werkafspraken	5	5%
Uit nieuwsgierigheid	3	3%
Overig	10	1%
Totaal	157	100%

### 9.5.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

91% van de bestelbusbestuurders vindt het (helemaal) niet acceptabel om een mobiel vast te houden en/of te bedienen tijdens het rijden. 53% van de bestelbusbestuurders zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 84% van de bestelbusbestuurders vindt het heel gevaarlijk om auto te rijden terwijl een mobiel wordt vastgehouden en/of bediend. Van de bestelbusbestuurders schat 26% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het rijden.



Figuur 9.17: Overzicht determinanten bij het vasthouden en/of bedienen van een mobiel tijdens het besturen van een bestelbus (n=341). Het aantal inwoners dat tenminste 1 keer een telefoon vasthield of bediende tijdens het rijden met een bestelbus is 89.

## 9.6 Overige vervoermiddelen

### 9.6.1 SPI gebruik mobiele telefoon onderweg

#### 9.6.1.1 Bromfiets (n=160)

Van de bromfietzers heeft 84% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het fietsen.

#### 9.6.1.2 Motor (n=339)

Van de motorrijders heeft 93% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden.

#### 9.6.1.3 Snorfiets (n=292)

Van de snorfietsers heeft 83% nooit een mobiele telefoon vastgehouden en/of bediend tijdens het rijden.

#### 9.6.1.4 *Speed pedelec (n=56)*

Van de speed pedelec bestuurders heeft 86% nooit een mobiele telefoon vastgehouden of bediend tijdens het rijden

#### 9.6.1.5 *e-step (n=67)*

Van de e-step bestuurders heeft 88% nooit een mobiele telefoon vastgehouden of bediend tijdens het rijden.

#### 9.6.1.6 *Fatbike (n=21)*

Van de Fatbike bestuurders heeft 81% nooit een mobiele telefoon vastgehouden of bediend tijdens het rijden.

#### 9.6.1.7 *Vrachtwagen (n=82)*

Van de vrachtwagen bestuurders heeft 72% nooit een mobiele telefoon vastgehouden of bediend tijdens het rijden.

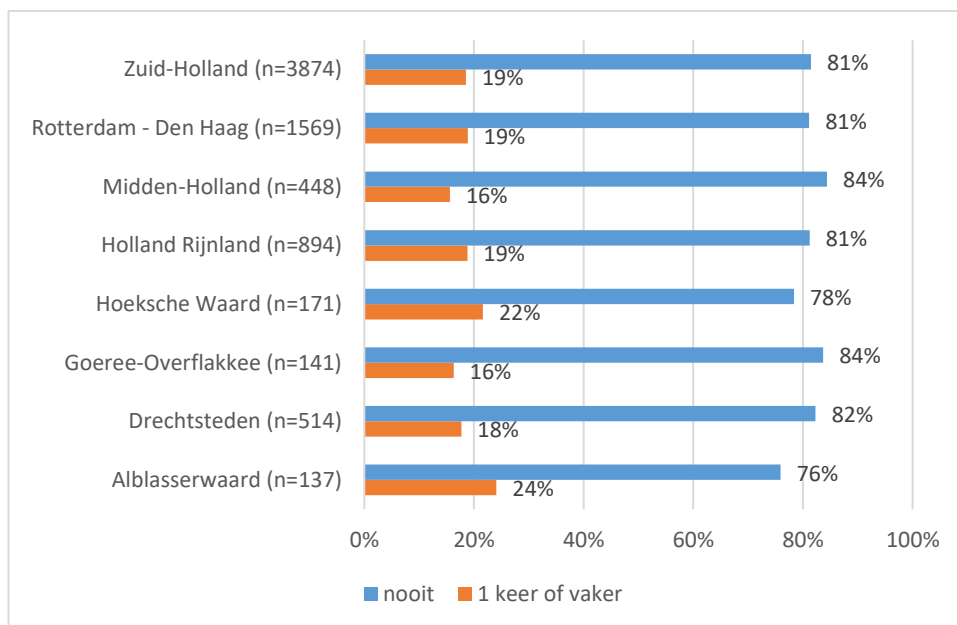
# 10. Vermoeid rijden

Vermoeidheid is een groot risico in het verkeer. Naast het maken van inschattingsfouten en sturfouten kan het ook gebeuren dat een bestuurder in slaap valt. SWOV schat in dat bij ongeveer 15-20% van de ongevallen vermoeidheid een rol heeft gespeeld<sup>28</sup>. Handhaving op vermoeidheid is moeilijk, omdat er geen maat is vast te stellen in welke mate vermoeidheid nog acceptabel is.

## 10.1 Zuid-Holland totaal

### 10.1.1 Regio

19% van de inwoners van Zuid-Holland heeft in het afgelopen jaar één keer of vaker vermoeid deelgenomen aan het verkeer. In Alblasserwaard is dit aandeel wat hoger dan in de rest van de regio.

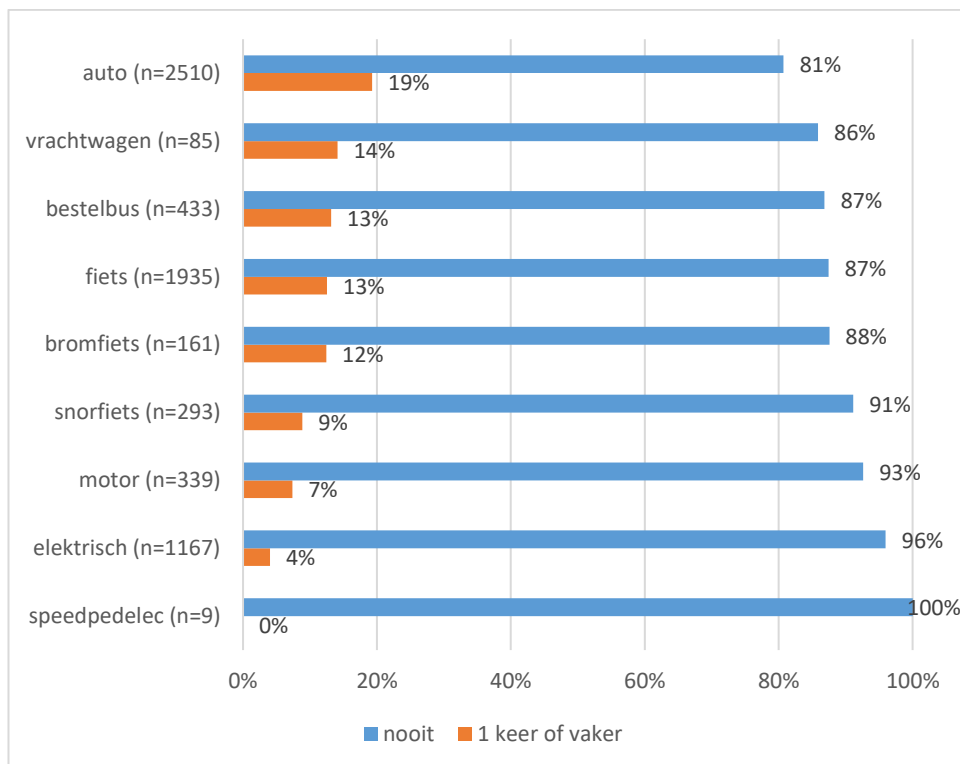


Figuur 10.1: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per regio

### 10.1.2 Vervoermiddel

Vermoeidheid komt het vaakst voor in de auto (19%). Op de elektrische fiets het minst (4%).

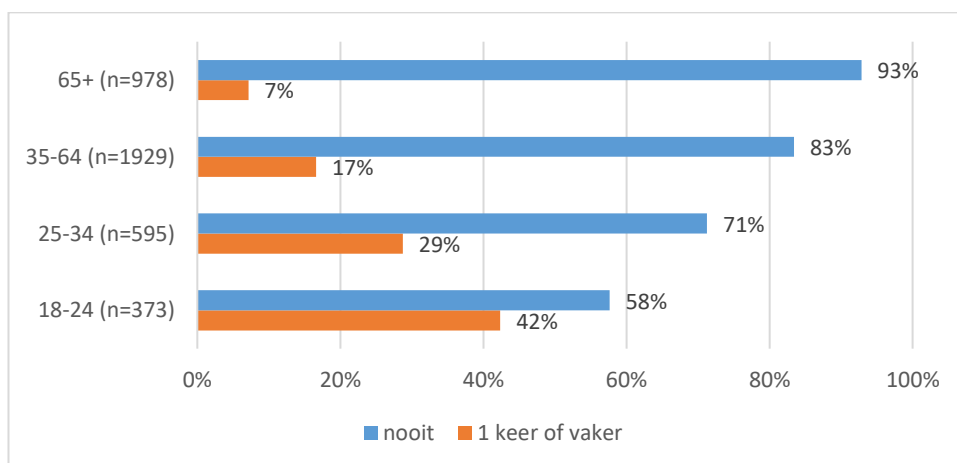
<sup>28</sup> SWOV. (2019). SWOV-factsheet: Vermoeidheid. SWOV, Den Haag.



Figuur 10.2: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per vervoermiddel

### 10.1.3 Leeftijd

Leeftijd heeft een groot effect op vermoeid deelnemen aan het verkeer. Hoe jonger hoe meer inwoners vermoeid deelnemen aan het verkeer.

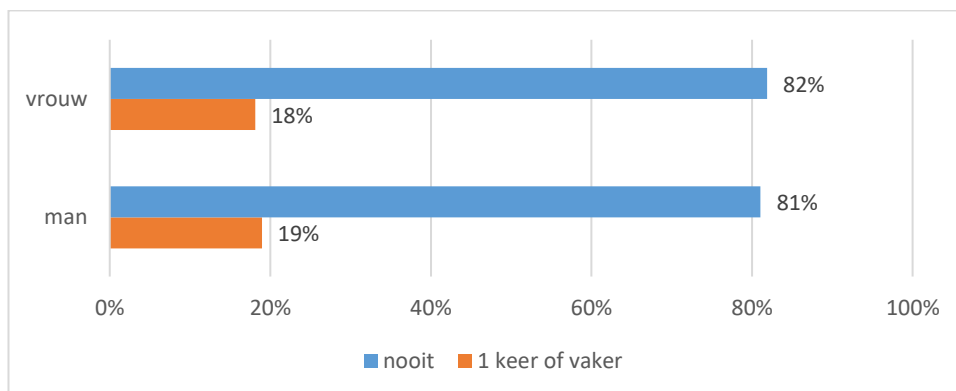


Figuur 10.3: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per leeftijd



### 10.1.4 Geslacht

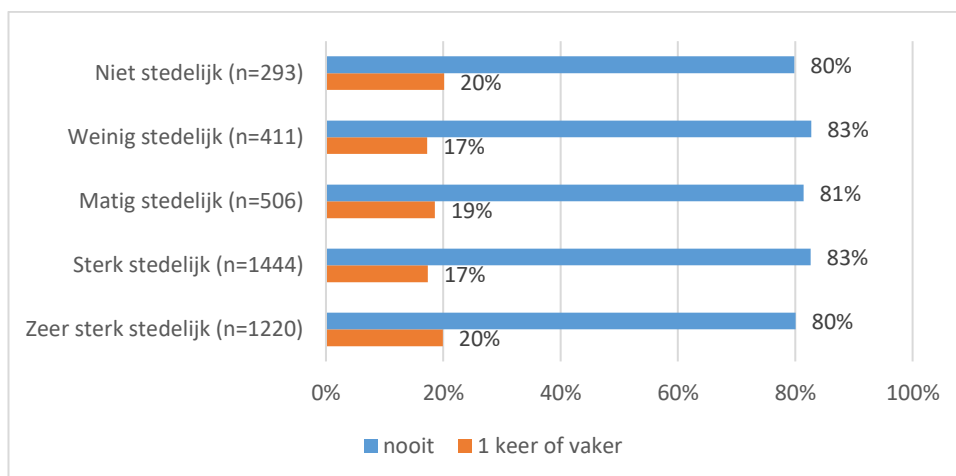
Er is geen verschil tussen mannen en vrouwen ten aanzien van vermoeid deelnemen aan het verkeer.



*Figuur 10.4: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, per geslacht*

### 10.1.5 Stedelijkheid

Er is geen effect van stedelijkheid ten aanzien van vermoeid deelnemen aan het verkeer.

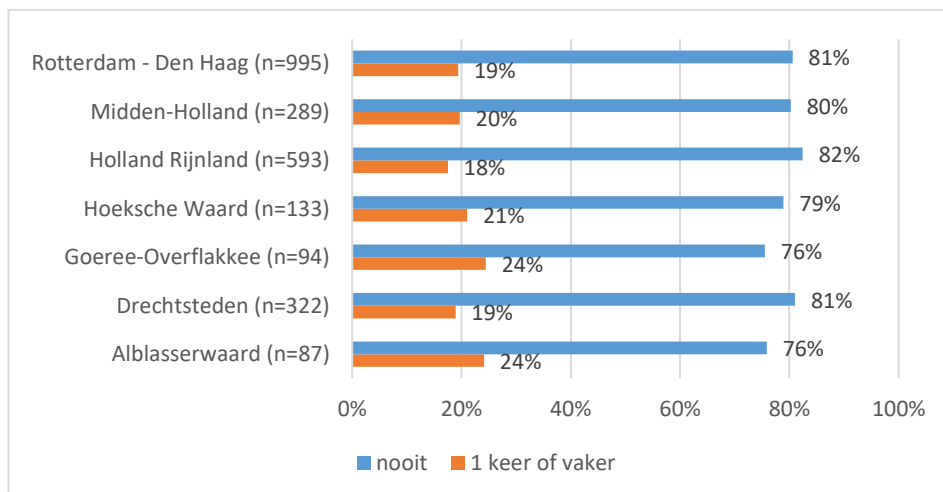


*Figuur 10.5: Aandeel inwoners dat in de afgelopen 12 maanden minstens 1 keer vermoeid is geweest tijdens het besturen van een voertuig, naar stedelijkheid*

## 10.2 Auto als bestuurder

### 10.2.1 SPI vermoeidheid in het verkeer

Van de automobilisten in Zuid-Holland heeft 81% nooit met vermoeidheid gereden.



*Figuur 10.6: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Met vermoeidheid een auto bestuurd*

## 10.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

19% van de automobilisten heeft het afgelopen jaar minstens een keer vermoeid achter het stuur gezeten. 16% deed dit 1-2 keer en 5% vaker dan 2 keer.

### Type weg (n = 932)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je met vermoeidheid had gereden', antwoordt het grootste deel (35%) dat ze op een autosnelweg reden. Dit wordt gevolgd door het rijden op een doorgaande weg buiten stad of dorp (13%).

### Passagiers (n = 476)

Van de automobilisten die wel eens een vermoeid hebben gereden, zegt 72% alleen (zonder passagiers) te hebben gereden, de laatste keer dat dit gedrag voor kwam. 21% had 1 passagier in de auto en 7% meerdere passagiers.

## 10.2.3 Motieven (n = 554)

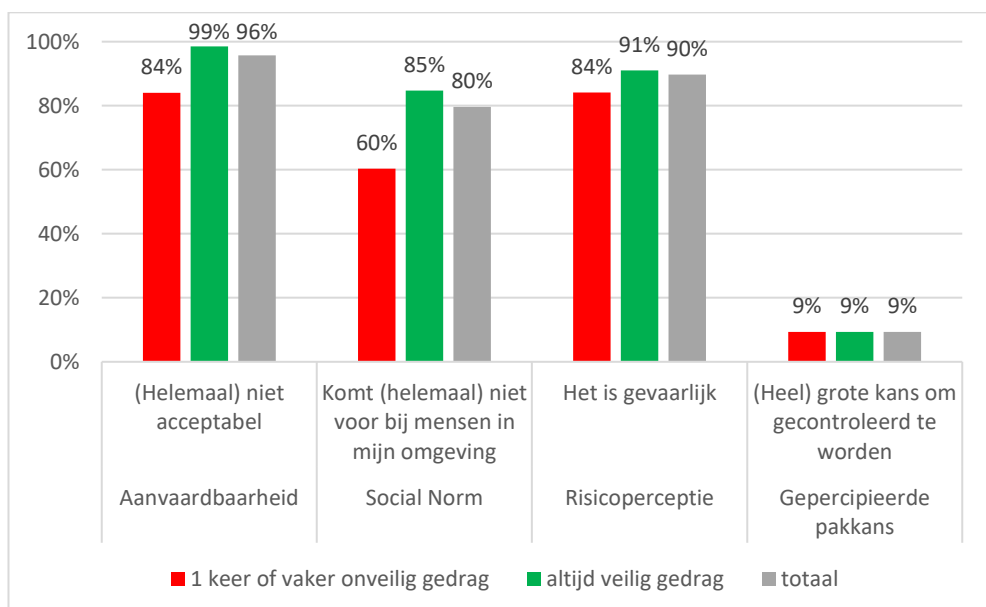
De belangrijkste reden om met vermoeidheid te rijden was: omdat 'ik ergens naartoe moest', wat iets minder dan de helft als motief opgaf (45%).

Tabel 10.1: Waarom bestuurde je een auto terwijl je zo moe was dat je moeite had om je ogen open te houden?

Motivatie vermoeid achter het stuur	Aantal	Percentage
Ik moest ergens naartoe	249	45%
Het was een woon/werk rit	82	15%
Overige redenen	70	13%
Het was een kort ritje	53	10%
Ik dacht er niet over na	39	7%
Sprake van noodgeval	22	4%
Had geen invloed op hoe goed ik reed	19	3%
Ik vond het niet gevaarlijk	8	1%
Omdat iedereen het doet	6	1%
Omdat het een gewoonte is	6	1%
Totaal	554	100%

#### 10.2.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

96% van de automobilisten vindt het (helemaal) niet acceptabel om met vermoeidheid te rijden. 80% van de automobilisten zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 90% van de automobilisten vindt het heel gevaarlijk om met vermoeidheid te rijden. Van de automobilisten schat 9% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het rijden met vermoeidheid.

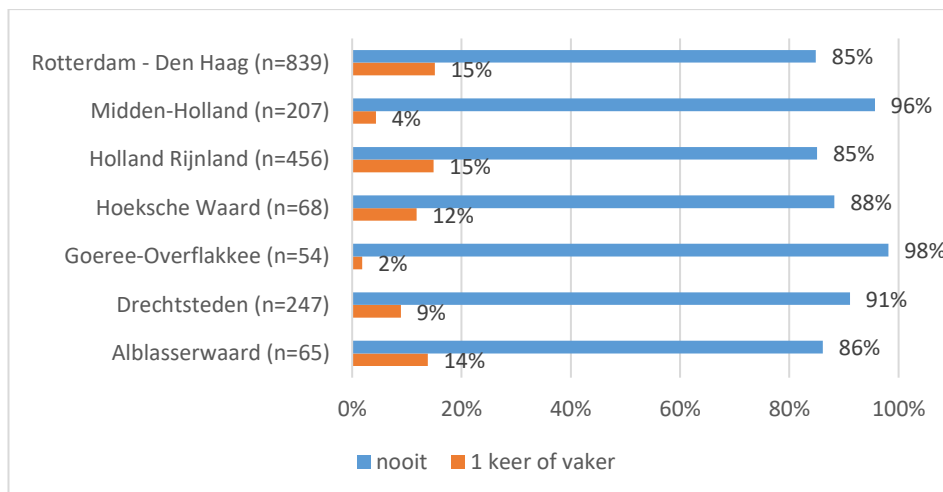


Figuur 10.7: Overzicht determinanten bij het vermoeid besturen van een auto (n= minimaal 1.711)

## 10.3 Fiets

### 10.3.1 SPI vermoeidheid in het verkeer

Van de fietsers in Zuid-Holland heeft 87% nooit met vermoeidheid gereden.



*Figuur 10.8: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Met vermoeidheid een fiets bestuurd*

### 10.3.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

13% van de fietsers heeft het afgelopen jaar minstens een keer vermoeid gefietst. 8% deed dit 1-2 keer en 5% vaker dan 2 keer.

#### Type weg (n=161)

Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je met vermoeidheid had gereden', antwoordt het grootste deel (34%) dat ze op een weg in een woonwijk reden, gevolgd door een doorgaande weg binnen de stad en doorgaande weg binnen een dorp (beide 18%).

### 10.3.3 Motieven

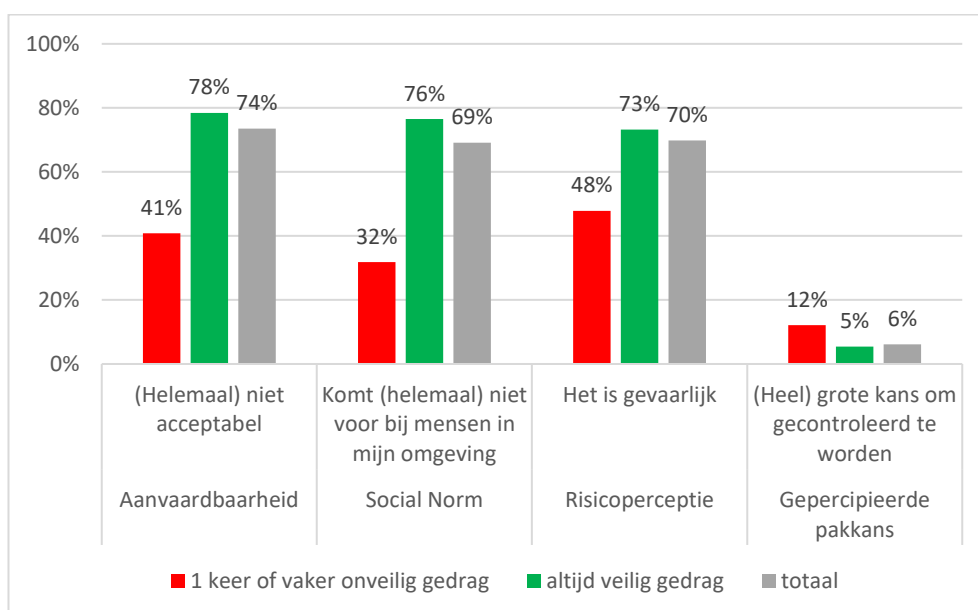
De belangrijkste reden voor het met vermoeidheid rijden was: omdat 'ik ergens naartoe moest' (40%). 15% deed dit omdat 'het een kort ritje' was.

Tabel 10.2: Waarom bestuurde je een fiets terwijl je zo moe was dat je moeite had om je ogen open te houden?

Motivatie vermoeid op de fiets	Aantal	Percentage
Ik moest ergens naartoe	161	40%
Het was een kort ritje	62	15%
Had geen invloed op hoe goed ik reed	35	9%
Ik dacht er niet over na	34	8%
Omdat het een gewoonte is	31	8%
Ik vond het niet gevaarlijk	30	7%
Het was een woon/werk rit	27	7%
Sprake van noodgeval	8	2%
Omdat iedereen het doet	7	2%
Overige redenen	5	1%
Totaal	401	100%

### 10.3.4 Determinanten gerapporteerd gedrag

74% van de fietsers vindt het (helemaal) niet acceptabel om met vermoeidheid te rijden. 69% van de fietsers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 70% van de fietsers vindt het heel gevaarlijk om met vermoeidheid te rijden. Van de fietsers schat 6% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het fietsen met vermoeidheid.

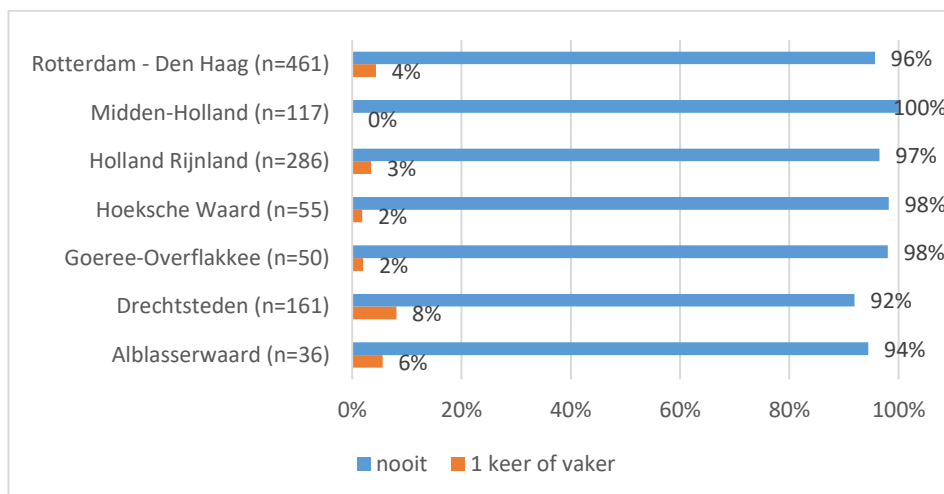


Figuur 10.9: Overzicht determinanten bij het vermoeid besturen van een fiets (n=minimaal 1.183)

## 10.4 Elektrische fiets

### 10.4.1 SPI vermoeidheid in het verkeer

Van de elektrische-fietsgebruikers in Zuid-Holland heeft 96% nooit met vermoeidheid gereden.



Figuur 10.10: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Met vermoeidheid een elektrische fiets bestuurd (n = 1166)

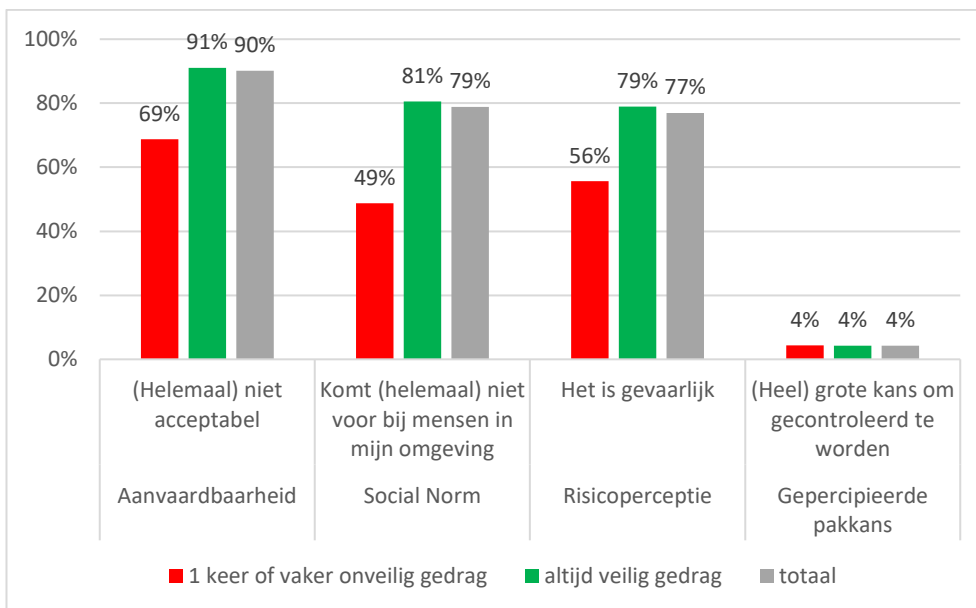
### 10.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Frequentie

4% van de elektrische-fietsgebruikers heeft het afgelopen jaar minstens een keer vermoeid gefietst. 3% deed dit 1-2 keer en 1% vaker dan 2 keer.

### 10.4.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

90% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het (helemaal) niet acceptabel om met vermoeidheid te rijden. 79% van de elektrische-fietsgebruikers zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 77% van de elektrische-fietsgebruikers vindt het heel gevaarlijk om met vermoeidheid te rijden. Van de elektrische-fietsgebruikers schat 4% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het fietsen met vermoeidheid.

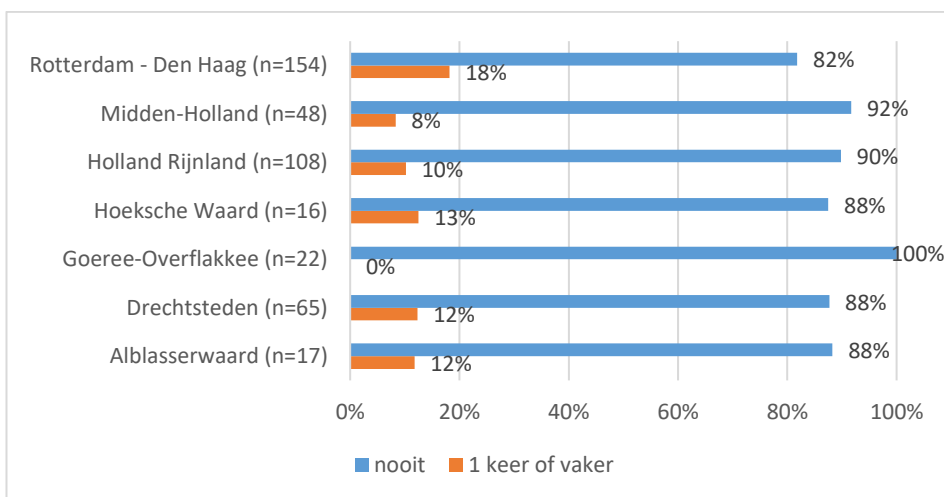


Figuur 10.11: Overzicht determinanten bij het vermoeid besturen van een elektrische fiets (n= minimaal 713)

## 10.5 Bestelbus

### 10.5.1 SPI vermoeidheid in het verkeer

Van de bestelbusbestuurders in Zuid-Holland heeft 87% nooit met vermoeidheid gereden.



Figuur 10.12: Hoe vaak heb je de afgelopen 12 maanden onderstaande dingen gedaan? Met vermoeidheid een bestelbus bestuurd (n = 430)

## 10.5.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

### Frequentie

13% van de bestelbusbestuurders heeft het afgelopen jaar minstens een keer vermoeid achter het stuur gezeten. 9% deed dit 1-2 keer en 3% vaker dan 2 keer.

### Type weg

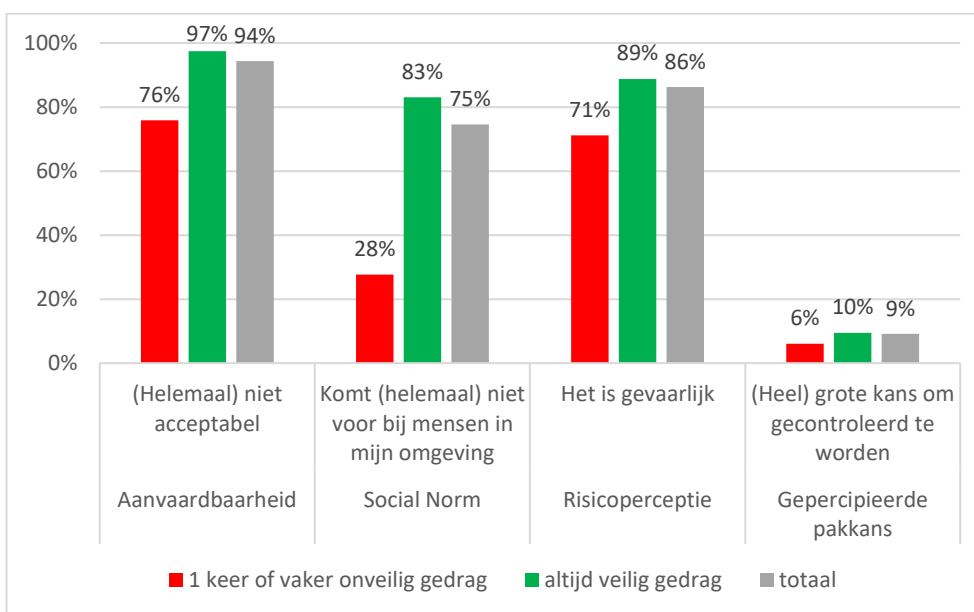
Op de vraag 'waar reed je de laatste keer toen je met vermoeidheid had gereden' zijn de antwoorden van de respondenten vrij divers. De vaakst genoemde redenen waren: het rijden op een plattelandsweg buiten een stad of dorp en een woonerf (beide 16%).

### Passagiers (n = 77)

Van de bestelbusbestuurders die wel eens een vermoeid hebben gereden, zegt 10% alleen (zonder passagiers) te hebben gereden, de laatste keer dat dit gedrag voor kwam. 77% had 1 passagier in de bestelbus en 13% meerdere passagiers.

## 10.5.3 Determinanten gerapporteerd gedrag

94% van de bestelbusbestuurders vindt het (helemaal) niet acceptabel om met vermoeidheid te rijden. 75% van de bestelbusbestuurders zegt dat dit gedrag (helemaal) niet voor komt bij de mensen in zijn/haar omgeving. 86% van de bestelbusbestuurders vindt het heel gevaarlijk om met vermoeidheid te rijden. Van de bestelbusbestuurders schat 9% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het rijden met vermoeidheid.



Figuur 10.13: Overzicht determinanten bij het vermoeid besturen van een bestelbus (n= minimaal 296). Het aantal inwoners dan vermoeid heeft gereden met een bestelbus is 58.



## 10.6 Overige vervoermiddelen

### 10.6.1 SPI vermoeidheid in het verkeer

#### 10.6.1.1 Bromfiets (n=160)

Van de bromfietsers in Zuid-Holland heeft 88% nooit met vermoeidheid gereden.

#### 10.6.1.2 Motor (n=339)

Van de motorrijders in Zuid-Holland heeft 93% nooit met vermoeidheid gereden.

#### 10.6.1.3 Snorfiets (n=296)

Van de snorfietsers in Zuid-Holland heeft 90% nooit met vermoeidheid gereden.

# 11. Gereden snelheid

Ongeveer de helft van de automobilisten houdt zich niet aan de snelheid op het onderliggend wegennetwerk<sup>29</sup>. Er is geen twijfel dat snelheid een rol speelt in zowel het ontstaan als de afloop van een ongeval. Hoe hoger de snelheid hoe minder de tijd om te reageren, hoe langer de remweg, hoe hoger de botssnelheid en hoe meer kans op verwondingen. Met name ongevallen met kwetsbare deelnemers pakken ernstiger uit bij hogere snelheden. Een klein beetje harder rijden lijkt onschuldig maar de gevolgen kunnen groot zijn. Als een automobilist 50 km/h rijdt en met 1 seconde reageert op een kruisende fietser 27 meter verderop dan staat deze net op tijd stil om de fietser niet te raken. Had de automobilist 5 km/h sneller gereden en een halve seconde langzamer gereageerd dan had deze de fietser met 48 km/h geraakt<sup>30</sup>.

In ongeveer een derde van de dodelijke ongevallen draagt een te hoge snelheid of een snelheid die niet is aangepast aan de omstandigheden bij aan het ontstaan van het ongeval en de dodelijke afloop<sup>31</sup>.

## 11.1 Hoe gaan mensen om met snelheid?

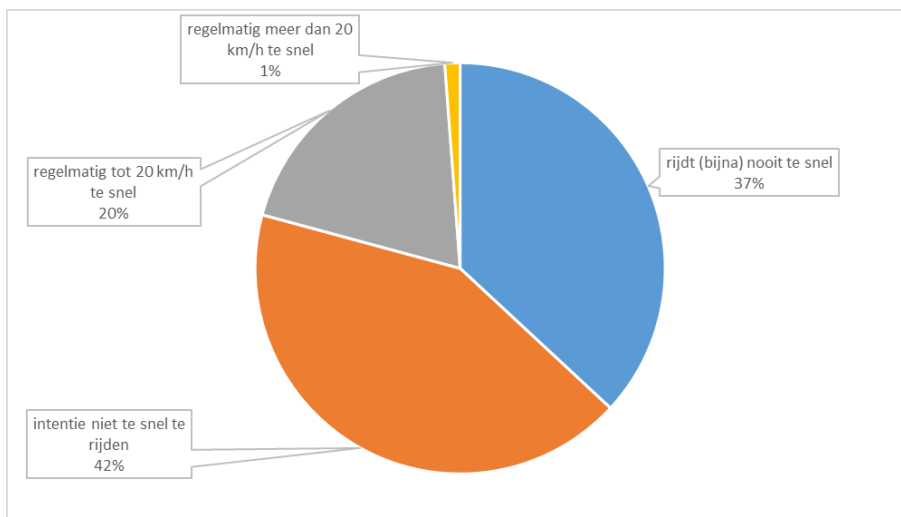
Aan respondenten is per voertuig gevraagd in welke mate zij zich aan de snelheid houden. Daarbij is onderscheid gemaakt naar (bijna) nooit te snel rijden, de intentie om zich aan de snelheid te houden, regelmatig te snel rijden met daarbinnen een onderscheid naar tot 20 km/h te hard te rijden en ook meer dan 20 km/h te hard rijden. Voor de analyse zijn alleen de antwoorden meegenomen voor de auto, bestelbus, vrachtwagen en motor. Deze vraag is niet in het landelijk onderzoek gesteld.

---

<sup>29</sup> Kijk in de Vegte, N. & Hovestad, M. (2019). *Monitor snelheid onderliggend wegennet. Ontwikkeling van snelheden op vaste meetpunten op provinciale en stedelijke wegen*. Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving, Rijswijk.

<sup>30</sup> Kijk hiervoor op [www.stopafstand.nl](http://www.stopafstand.nl)

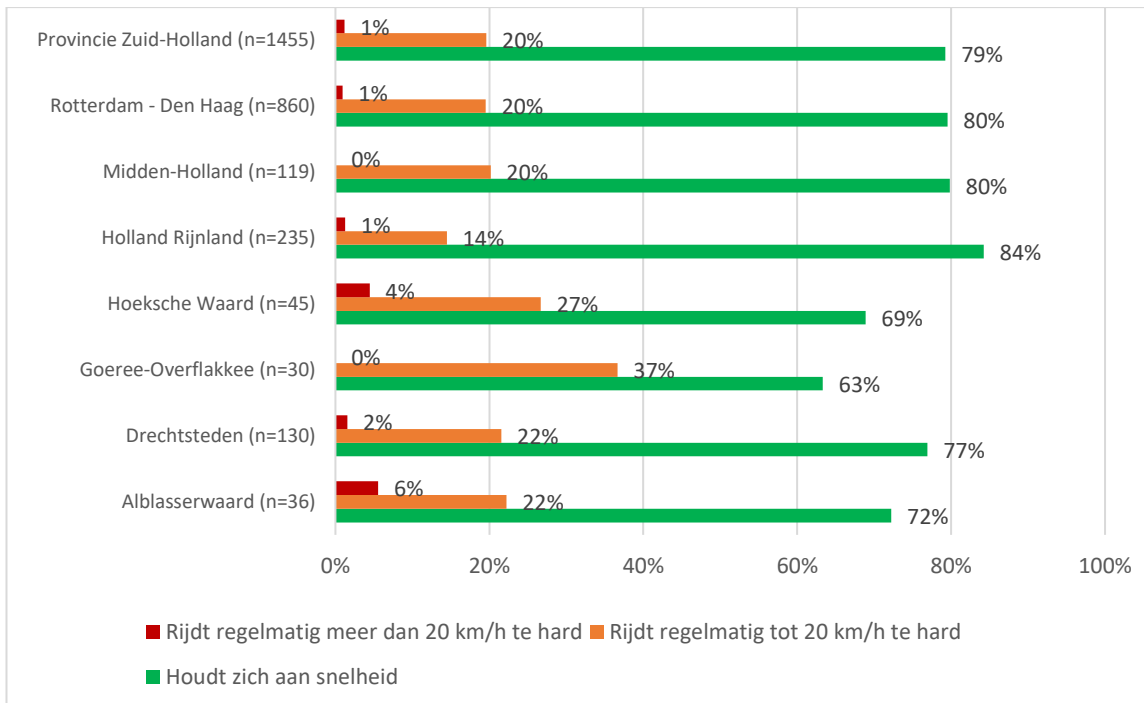
<sup>31</sup> OECD/ECMT (2006). *Speed management*. Organisation for Economic Co-operation and Development OECD/European Conference of Ministers of Transport ECMT, Paris.



Figuur 11.1: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt

### 11.1.1 Regio

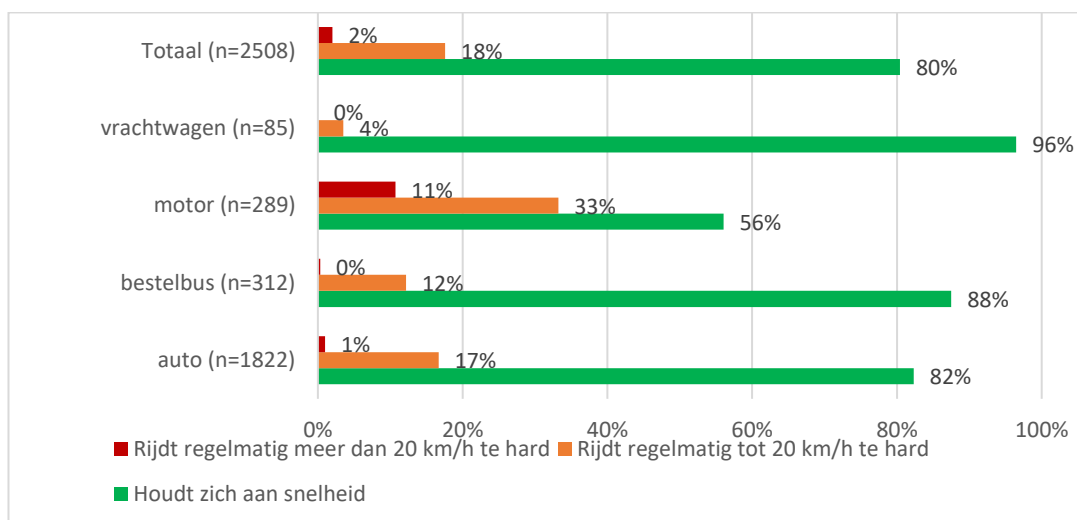
Er is weinig verschil tussen de regio's ten aanzien van hoe de inwoners zich doorgaans aan de snelheid houden. In de regio's met lagere percentages bewoners die zich aan de snelheid houden is het afwijkende percentage eerder een gevolg van een laag aantal ingevulde vragenlijsten dan dat het een betrouwbaar beeld geeft.



Figuur 11.2: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per regio

### 11.1.2 Voertuig

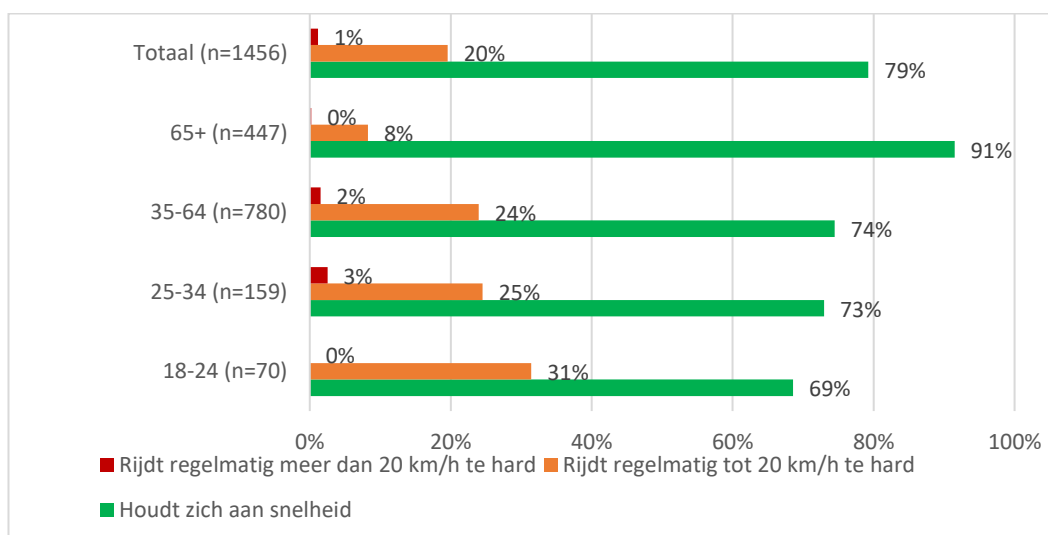
Met name motorrijders geven aan dat ze regelmatig te hard rijden, zowel tot 20 km/h als boven de 20 km/h.



Figuur 11.3: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per vervoermiddel

### 11.1.3 Leeftijd

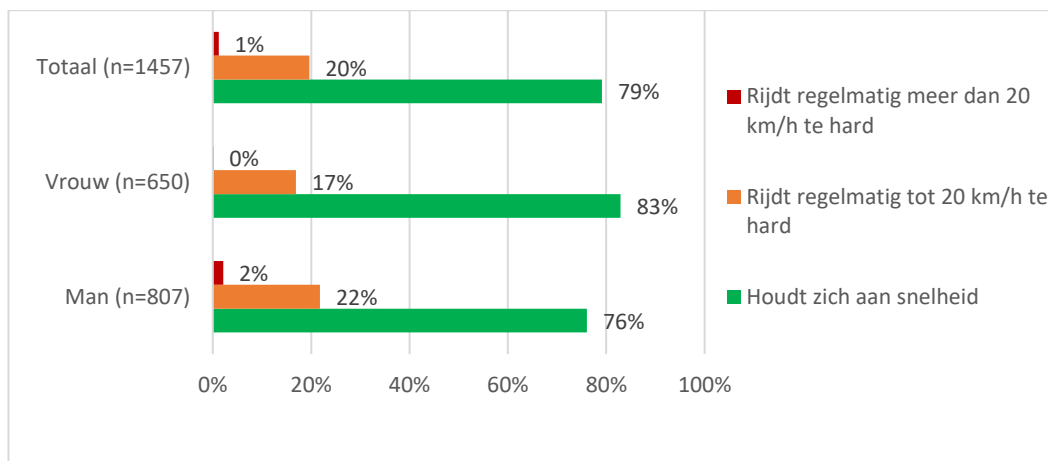
Van alle respondenten geven de jong volwassenen het vaakst aan regelmatig te hard te rijden. Zij gaan echter niet zo snel dat ze de snelheidslimiet regelmatig met 20 km/h overtreden. Die overtreding komt vooral bij de leeftijdsgroepen tussen 25 en 64 jaar voor. Ouderen (65+) houden zich het best aan de snelheid.



Figuur 11.4: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per leeftijdscategorie

### 11.1.4 Geslacht

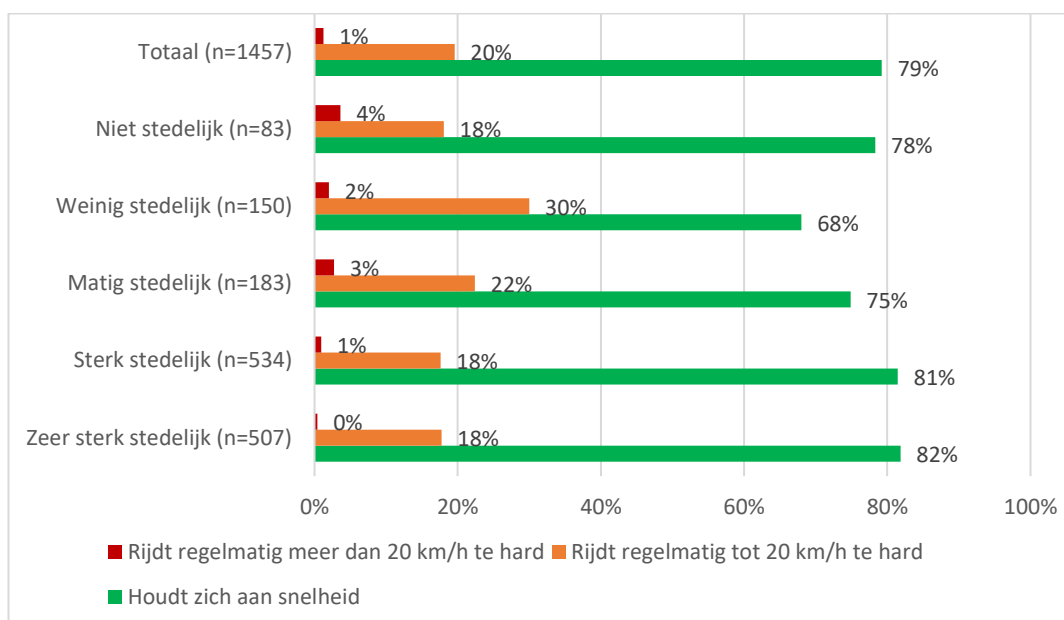
Zowel mannen als vrouwen rijden regelmatig te snel. De mannen overschrijden daarbij regelmatig de snelheid meer dan vrouwen. 2% rijdt regelmatig sneller dan 20 km/h te hard.



Figuur 11.5: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, per geslacht

### 11.1.5 Stedelijkheid

Hoe minder stedelijk het gebied hoe meer respondenten de snelheid overschrijden en bovendien hoe groter de snelheid waarmee de maximumsnelheid wordt overschreden.

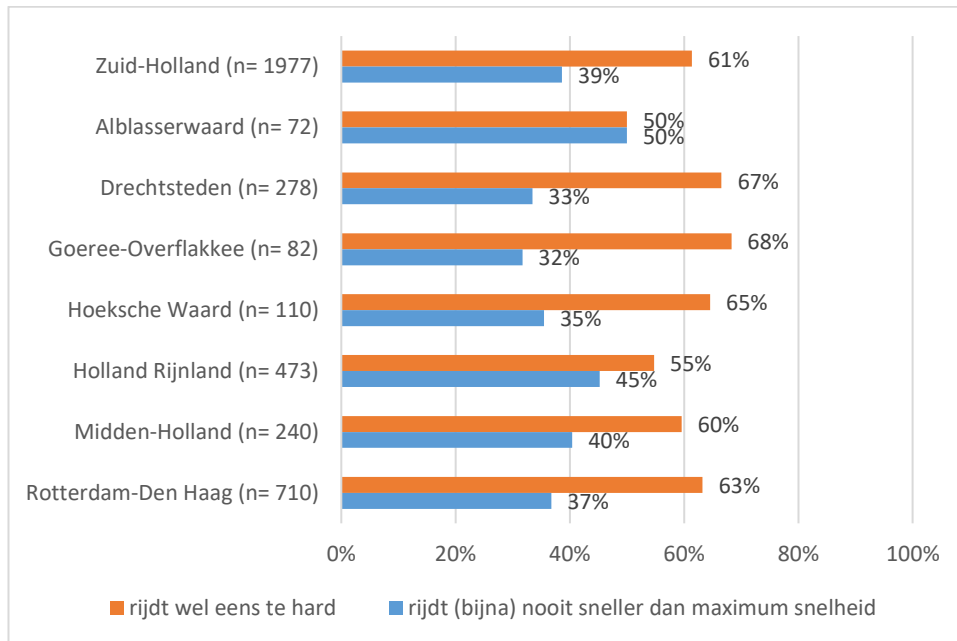


Figuur 11.6: Zelf gerapporteerde snelheid die doorgaans gereden wordt, naar stedelijkheid

## 11.2 Auto als bestuurder

### 11.2.1 Snelheidsgedrag

Op de vraag 'welke omschrijving past het beste bij je, als het gaat om je gereden snelheid met een auto?', geeft 61% van de automobilisten in Zuid-Holland aan wel eens te hard te hebben gereden.

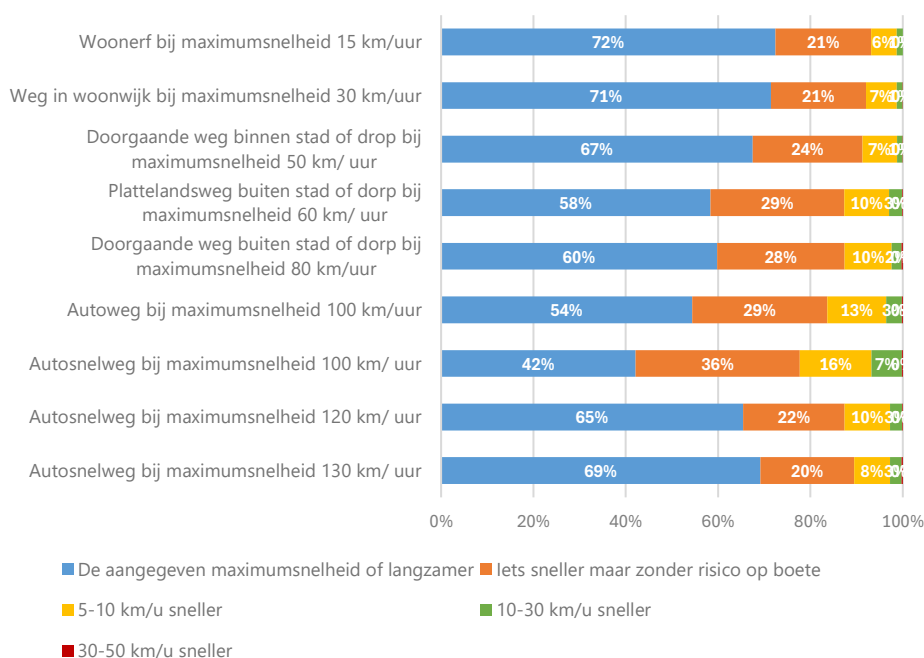


Figuur 11.7: Best passende omschreven gedrag, als het gaat om de gereden snelheid met een auto

### 11.2.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Wegtypen

Op de vraag 'Hoe snel rijd je gemiddeld genomen op de volgende typen wegen met een auto?', rijdt meer dan de helft de aangegeven maximumsnelheid of langzamer. Uitzondering hierop is de autosnelweg, waar 42% aangeeft dat wel te doen. 36% geeft daarbij aan dat ze iets harder rijden, maar zonder risico op een boete. 16% geeft daarbij aan dat zij 5-10 km/h harder rijden dan is toegestaan.



Figuur 11.8: Gemiddeld genomen snelheid met een auto per type weg

### 11.2.3 Motieven

#### Waarom wel aan snelheid houden

Als belangrijkste redenen om wel aan de maximale aangegeven snelheid te houden, geeft meer dan de helft aan dit uit veiligheid voor anderen (61%), het voorkomen van een boete (52%) en vanwege eigen veiligheid (50%) te doen.

Tabel 11.1: Als je je als bestuurder van een auto aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doe je dat dan?

Motivatie wel aan snelheid houden	Aantal	Percentage
Uit veiligheid voor anderen	1.197	61%
Om een boete te voorkomen	1.031	52%
Vanwege mijn eigen veiligheid	997	50%
Het is verplicht	743	38%
Om comfortabel te rijden	535	27%
Ik heb (bijna) nooit haast	518	26%
Om brandstof te besparen	435	22%
Vanwege het milieu	230	12%
Ik houd me (bijna) nooit aan de maximale snelheid	36	2%
Overige	44	2%
Totaal	1.977	100%

## Waarom niet aan snelheid houden

Als belangrijkste redenen om niet aan de maximale aangegeven snelheid te houden, geeft iets meer dan de helft aan dit te doen om zichzelf aan te passen aan de snelheid van medeweggebruikers (52%). Andere vaker voorkomende aangegeven redenen waren: dat zij de 'maximumsnelheid onnodig laag' vinden of er geen reden voor te hebben (beide 23%).

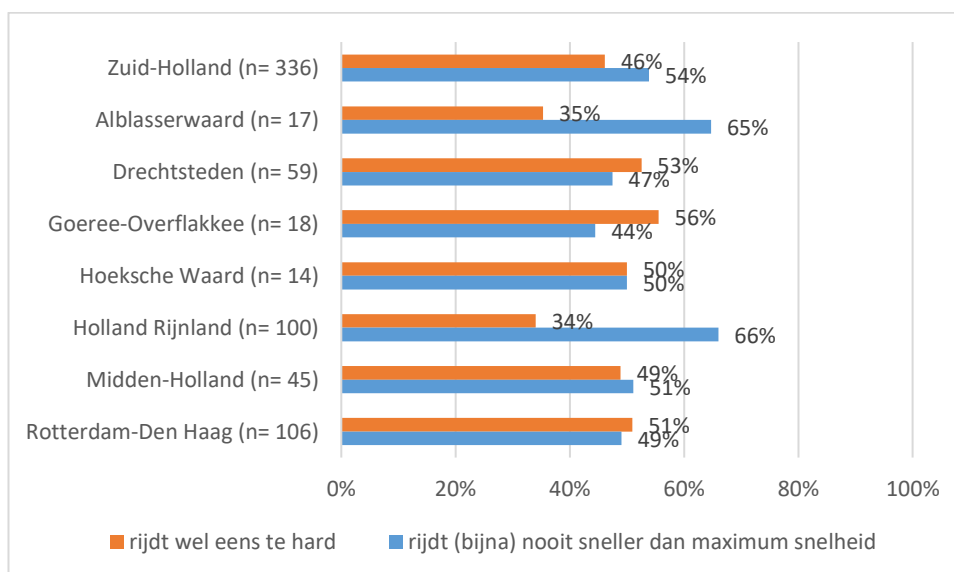
Tabel 11.2: Als je als bestuurder van een auto sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doe je dat dan?

Motivatie niet aan snelheid houden	Aantal	Percentage
Ik pas me aan de snelheid van medeweggebruikers	1029	52%
Geen echte reden (ik let er niet zo op)	463	23%
Als ik vind dat de maximumsnelheid onnodig laag is	452	23%
Als ik haast heb	262	13%
Omdat ik dan eerder op mijn bestemming ben	167	8%
Omdat ik het leuk vind	109	6%
Om verveling of indutten tegen te gaan	88	4%
Ik houd me (bijna) nooit aan de maximale snelheid	31	2%
Overige	289	15%
Totaal	1977	100%

## 11.3 Bestelbus

### 11.3.1 Snelheidsgedrag

Op de vraag 'welke omschrijving past het beste bij je, als het gaat om je gereden snelheid met een bestelbus?', geeft 46% van de bestelbusbestuurders in Zuid-Holland aan wel eens te hard te hebben gereden.



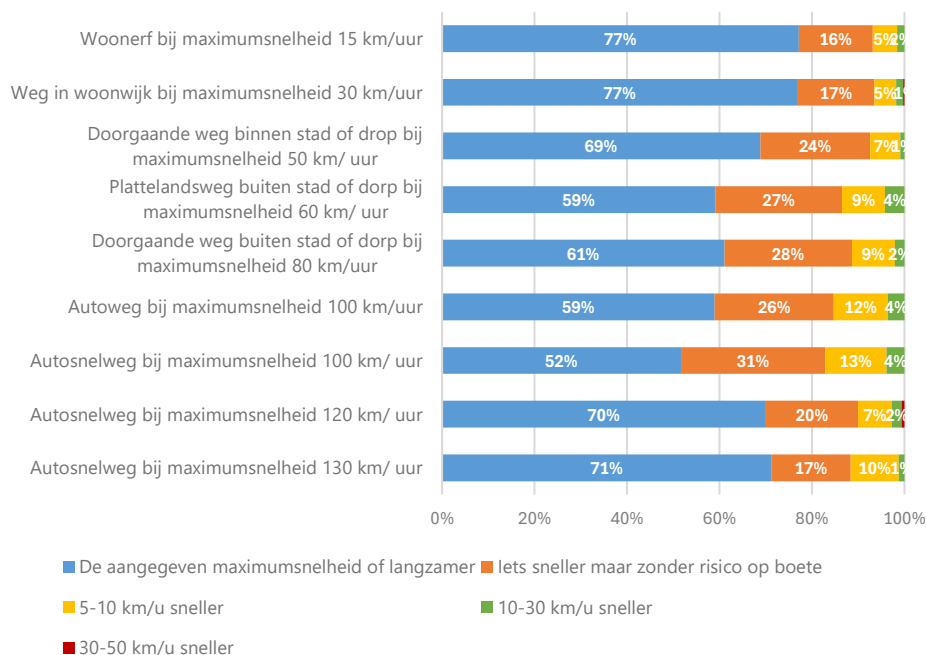
Figuur 11.9: Best passende omschreven gedrag, als het gaat om de gereden snelheid met een bestelbus



### 11.3.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

#### Wegtypen

Op de vraag 'Hoe snel rijd je gemiddeld genomen op de volgende typen wegen met een bestelbus?', rijdt meer dan de helft de aangegeven maximumsnelheid of langzamer. Op de autosnelweg is dit percentage het laagst (52%). 31% geeft daarbij aan dat ze iets harder rijden, maar zonder risico op een boete. 13% geeft daarbij aan dat zij 5-10 km/h harder en 4% 10-30 km/h harder dan is toegestaan.



Figuur 11.10: Gemiddeld genomen snelheid met een bestelbus per type weg

### 11.3.3 Motieven

#### Waarom wel aan snelheid houden

Als belangrijkste redenen om wel aan de maximale aangegeven snelheid te houden, geeft ongeveer een derde aan dit uit veiligheid voor anderen te doen (64%), Meer dan de helft geeft aan dit vanwege eigen veiligheid (54%) en het voorkomen van een boete (51%) te doen.

Tabel 11.3: Als je je als bestuurder van een bestelbus aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doe je dat dan?

Motivatie wel aan snelheid houden	Aantal	Percentage
Uit veiligheid voor anderen	214	64%
Vanwege mijn eigen veiligheid	180	54%
Om een boete te voorkomen	172	51%
Om comfortabel te rijden	111	33%
Het is verplicht	105	31%
Ik heb (bijna) nooit haast	85	25%
Om brandstof te besparen	60	18%
Vanwege het milieu	32	10%
Ik houd me (bijna) nooit aan de maximale snelheid	0	0%
Overige	10	3%
Totaal	336	100%

### Waarom niet aan snelheid houden

Als belangrijkste redenen om niet aan de maximale aangegeven snelheid te houden, geeft iets meer dan de helft aan dit te doen om zichzelf aan te passen aan de snelheid van medeweggebruikers (52%). Bijna een kwart gaf aan dat zij de 'maximumsnelheid onnodig laag' vinden (22%).

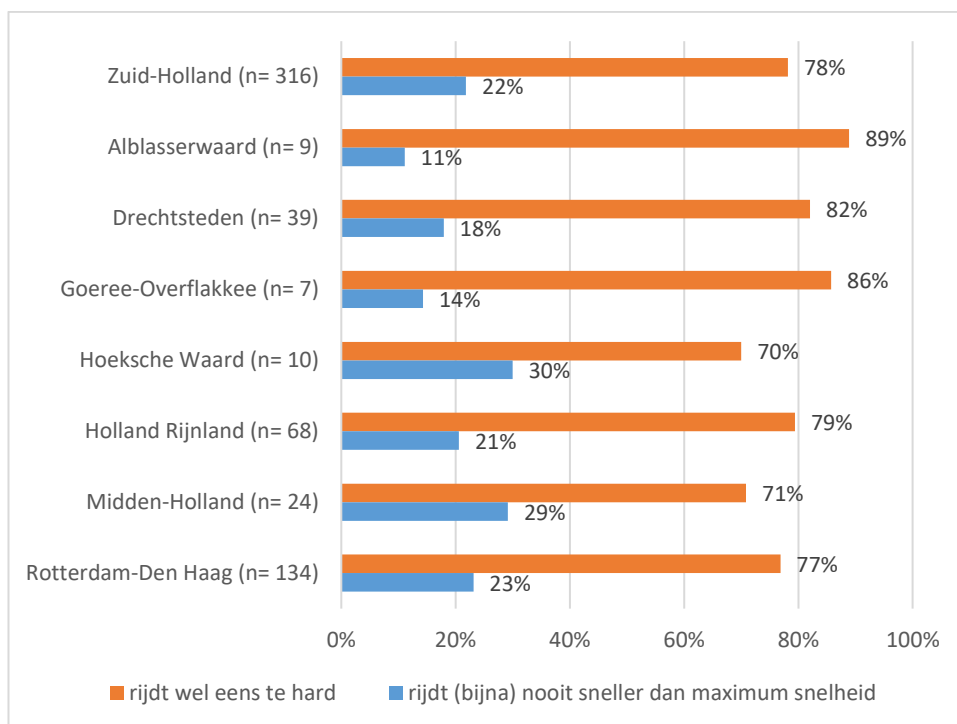
Tabel 11.4: Als je als bestuurder van een bestelbus sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doe je dat dan?

Motivatie niet aan snelheid houden	Aantal	Percentage
Ik pas me aan aan de snelheid van medeweggebruikers	170	51%
Als ik vind dat de maximumsnelheid onnodig laag is	75	22%
Als ik haast heb	65	19%
Geen echte reden (ik let er niet zo op)	65	19%
Omdat ik dan eerder op mijn bestemming ben	26	8%
Omdat ik het leuk vind	11	3%
Om verveling of indutten tegen te gaan	8	2%
Ik houd me (bijna) nooit aan de maximale snelheid	1	0%
Overige	55	16%
Totaal	336	100%

## 11.4 Motor

### 11.4.1 Snelheidsgedrag

Op de vraag 'welke omschrijving past het beste bij je, als het gaat om je gereden snelheid met een motor?', geeft 78% van de motorrijders in Zuid-Holland aan wel eens te hard te hebben gereden.

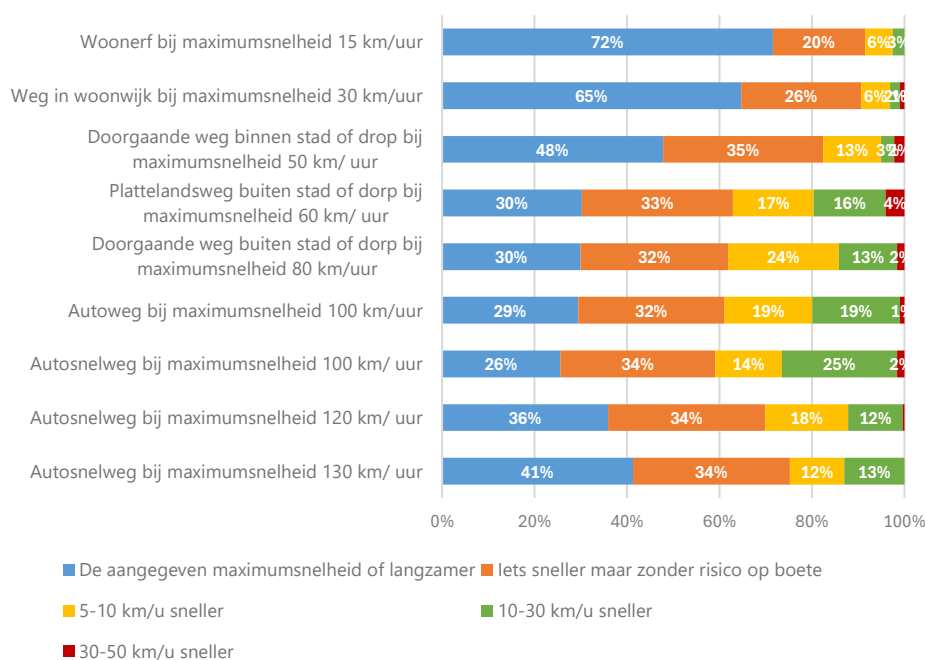


Figuur 11.11: Best passende omschreven gedrag, als het gaat om de gereden snelheid met een motor

#### 11.4.2 Kenmerken gerapporteerd gedrag

##### Wegtypen

Op de vraag ‘Hoe snel rijd je gemiddeld genomen op de volgende typen wegen met een motor?’, geeft alleen bij een woonerf bij 15 km/h en een weg in een woonwijk bij 30 km/h meer dan de helft aan zich aan de snelheid te houden (respectievelijk 72% en 65%). Het percentage dat aangeeft de maximumsnelheid of langzamer te rijden is het laagst bij de autosnelweg (36%). Bij de autosnelweg geeft een kwart (25%) van de motorrijders ook aan 10-30 km/h harder dan de maximumsnelheid te rijden.



Figuur 11.12: Gemiddeld genomen snelheid met een motor per type weg

### 11.4.3 Motieven

#### Waarom wel aan snelheid houden

Als belangrijkste reden om wel aan de maximale aangegeven snelheid te houden, wordt ‘vanwege mijn eigen veiligheid’ aangegeven (60%). Meer dan de helft geeft ook aan dit uit veiligheid voor anderen te doen.

Tabel 11.5: Als je je als bestuurder van een motor aan de officiële maximumsnelheid houdt, waarom doe je dat dan?

Motivatie wel aan snelheid houden	Aantal	Percentage
Vanwege mijn eigen veiligheid	189	60%
Uit veiligheid voor anderen	175	55%
Om een boete te voorkomen	124	39%
Om comfortabel te rijden	109	34%
Ik heb (bijna) nooit haast	77	24%
Het is verplicht	68	22%
Om brandstof te besparen	38	12%
Ik houd me (bijna) nooit aan de maximale snelheid	20	6%
Vanwege het milieu	16	5%
Overige	16	5%
Totaal	316	100%

## Waarom niet aan snelheid houden

De redenen om niet aan de maximale aangegeven snelheid te houden zijn vrij divers. Daarbij is de meest genoemde reden 'overig' (32%), waarbij er dus geen specificatie is aangegeven.

Tabel 11.6: Als je je als bestuurder van een motor sneller rijdt dan de officiële maximumsnelheid, waarom doe je dat dan?

Motivatie niet aan snelheid houden	Aantal	Percentage
Ik pas me aan aan de snelheid van medeweggebruikers	31	10%
Als ik vind dat de maximumsnelheid onnodig laag is	17	5%
Geen echte reden (ik let er niet zo op)	10	3%
Als ik haast heb	8	3%
Om verveling of indutten tegen te gaan	4	1%
Omdat ik dan eerder op mijn bestemming ben	3	1%
Omdat ik het leuk vind	2	1%
Ik houd me (bijna) nooit aan de maximale snelheid	1	0%
Overige	101	32%
Totaal	316	100%

## 11.5 Overige modaliteiten

### 11.5.1 Vrachtwagen (n=93)

42% van de vrachtwagenbestuurders geeft aan wel eens te hard te rijden.

# 12. Fietsverlichting

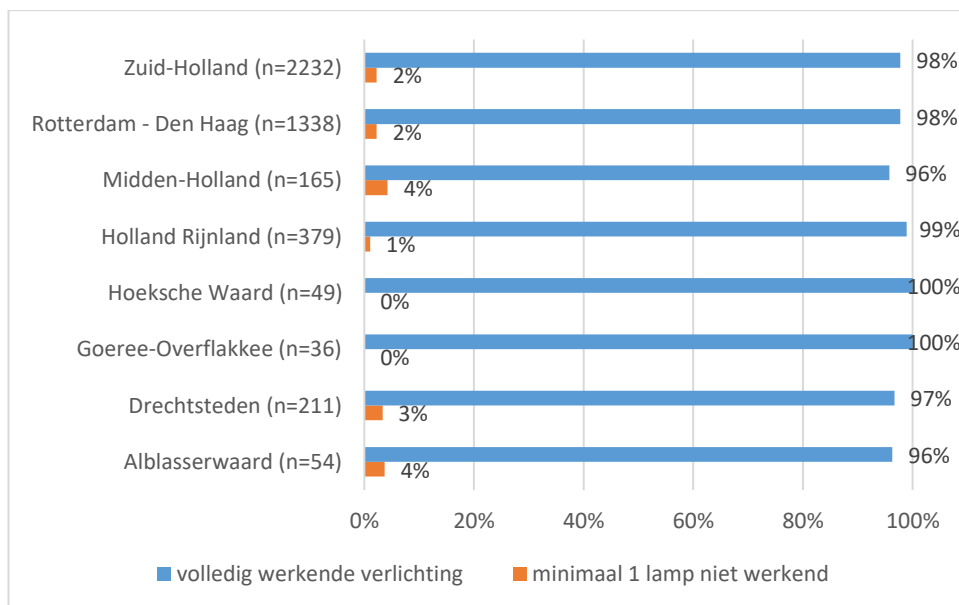
Lichtvoering is vooral een relevante factor voor verkeersveiligheid in omstandigheden waarin sprake is van verminderd zicht, zoals schemering/ duister en bij slecht weer. Het risico om slachtoffer te worden van een ongeval bij duisternis neemt met 17% af wanneer de fietser licht voert<sup>32</sup>. Van de fietsers die in het donker rijden, voert 41% tot 64% licht<sup>33</sup>.

Aan de deelnemers aan het onderzoek werd gevraagd of ze werkende fietsverlichting (zowel voor als achter) hadden op hun fiets of elektrische fiets. Daarbij kon gekozen worden voor een werkende lamp op de fiets of een werkend los lampje bevestigd aan fiets of lichaam.

## 12.1 Zuid-Holland totaal

### 12.1.1 Regio

In Zuid-Holland heeft 2% van de inwoners geen volledig werkende fietsverlichting. 98% rijdt rond met goed werkende fietsverlichting voor en achter. Alle regio's doen het goed, maar de ene regio duidelijk beter dan de andere.



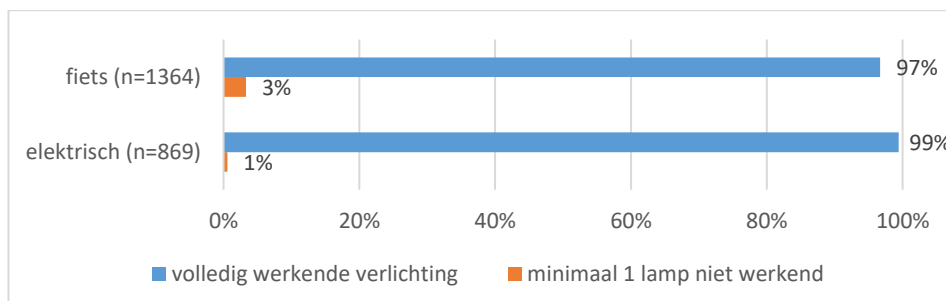
Figuur 12.1: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per regio

<sup>32</sup> Kuiken, M. & Stoop, J. (2012). *Verbetering van fietsverlichting. Verkenning van beleidsmogelijkheden*. Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft.

<sup>33</sup> Broeks, J., Boxum, J. & Zengerink, L. (2016). *Lichtvoering fietsers 2015/2016*. Goudappel Coffeng, Rijkswaterstaat Water Verkeer en Leefomgeving, Delft.

### 12.1.2 Vervoermiddel

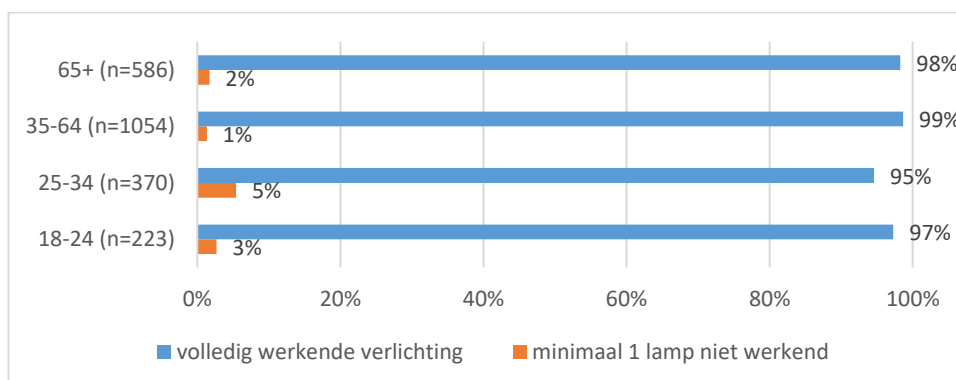
Bezitters van een elektrische fiets hebben vaker volledig werkende verlichting in vergelijking met de fiets. Voor de elektrische fiets geldt dat bij 1% minimaal 1 lamp niet werkt.



Figuur 12.2: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per vervoermiddel

### 12.1.3 Leeftijd

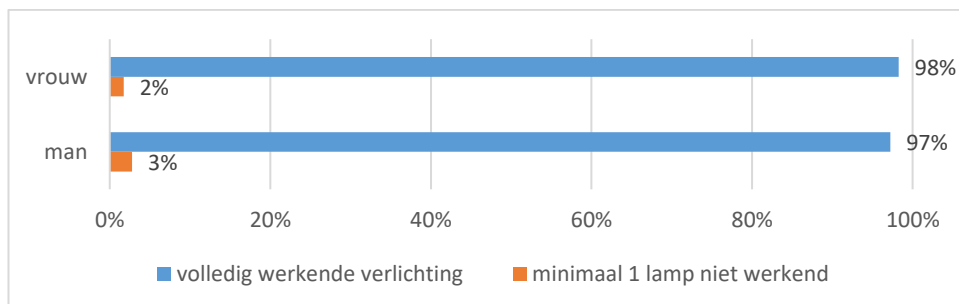
In de leeftijdscategorie 18-24 en 25-34 hebben meer inwoners een fiets of elektrische fiets waarvan minimaal 1 lamp niet werkt. In de categorieën met oudere inwoners is dat een lager aandeel.



Figuur 12.3: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per leeftijdscategorie

### 12.1.4 Geslacht

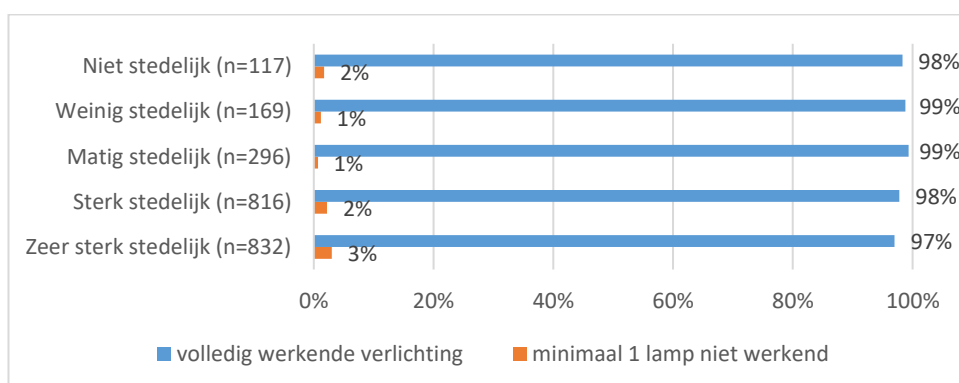
Er is geen verschil tussen mannen en vrouwen ten aanzien van werkende fietsverlichting.



Figuur 12.4: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, per geslacht

### 12.1.5 Stedelijkheid

Er is geen duidelijk verschil in stedelijkheid ten aanzien van fietsverlichting.



Figuur 12.5: Aandeel inwoners dat werkende fietsverlichting op de fiets of elektrische fiets heeft, naar stedelijkheid

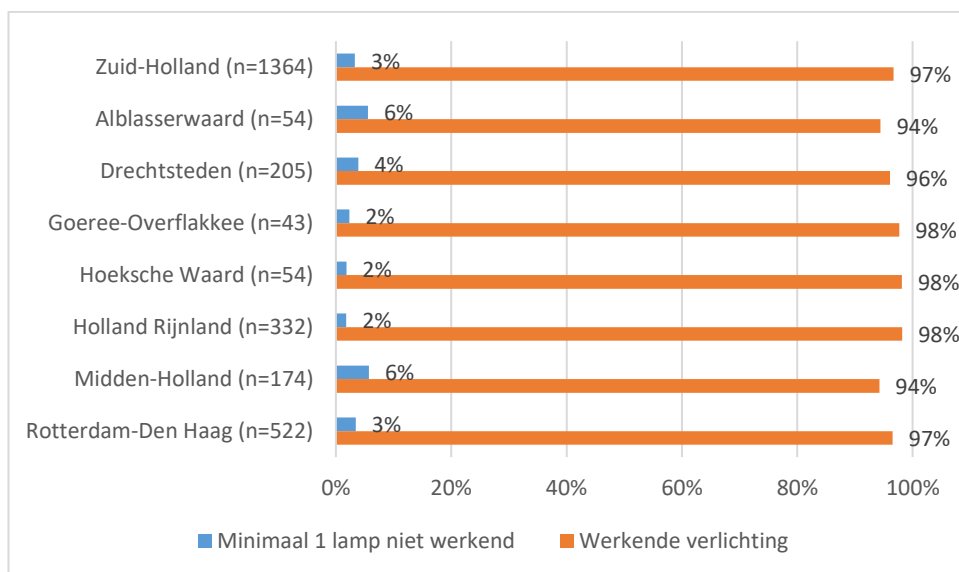
## 12.2 Fiets (niet elektrisch)

### 12.2.1 Gebruik fietsverlichting

Van de fietsers heeft 97% volledig werkende fietsverlichting. 3% geeft aan dat minimaal het voor- of achterlicht niet werkend is.

Van het wél gevoerde voor- en achterlicht is respectievelijk 16% en 17% een los lampje dat bevestigd is aan fiets of lichaam.





Figuur 12.6: Heb je werkende fietsverlichting op je fiets? (voor- en achterlicht) (n=1364)

### 12.2.2 Motieven

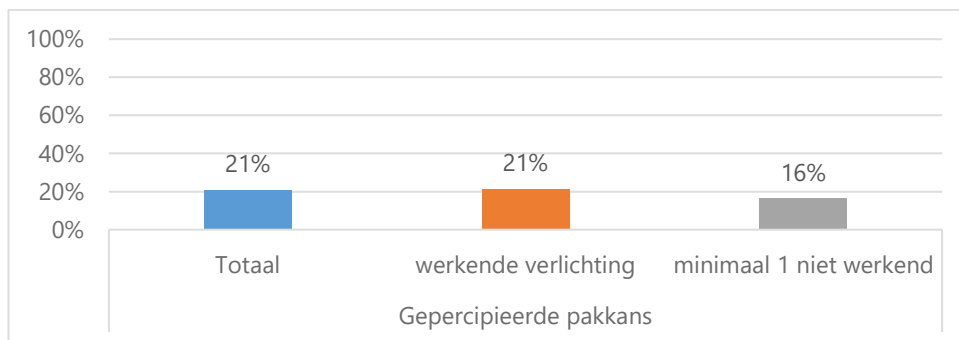
De grootste motivatie om fietsverlichting op de gewone fiets te voeren is 'omdat ik door andere weggebruikers gezien wil worden' (65%).

Tabel 12.1: Wat is voor jou de belangrijkste reden om gebruik te maken van fietsverlichting op de fiets

Motivatie wel gebruik fietsverlichting	Aantal	Percentage
Omdat ik door andere weggebruikers gezien wil worden	872	65%
Omdat ik me onveilig voel zonder fiets verlichting	239	18%
Omdat het wettelijk verplicht is	82	6%
Omdat ik anders een bekeuring kan krijgen	61	5%
Omdat ik dan beter de weg kan zien	33	2%
Omdat mijn omgeving het belangrijk vindt dat ik fietsverlichting gebruik	25	2%
Omdat het een gewoonte is	24	2%
Overige	9	1%
Totaal	1345	100%

### 12.2.3 Determinanten van gedrag

Van de fietsers schat 21% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het fietsen zonder fietsverlichting.



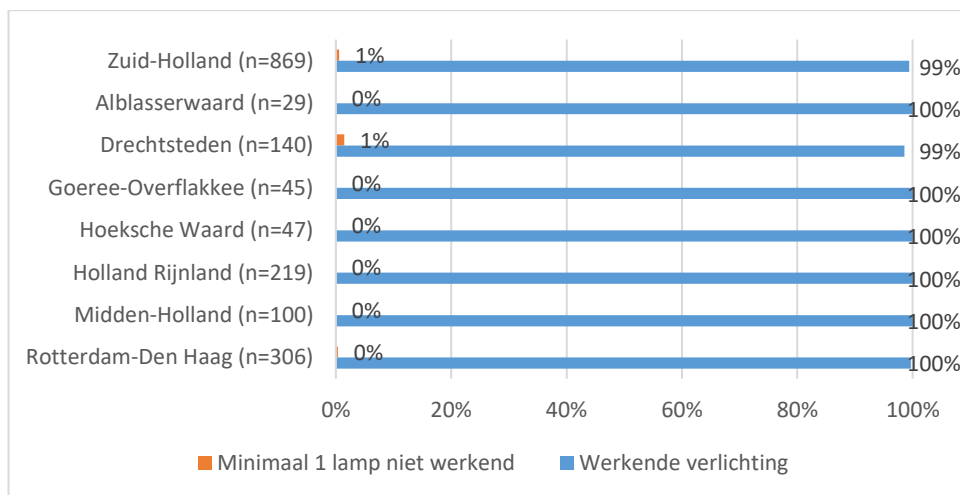
Figuur 12.7: Overzicht determinanten - gebruik fietsverlichting op de fiets (n=1.301)

## 12.3 Elektrisch fiets

### 12.3.1 Gebruik fietsverlichting

Van de elektrische fietsers zegt 1% dat minimaal het voor- of achterlicht niet werkend is.

Van het wel gevoerde voor- en achterlicht is respectievelijk 3% en 2% een los lampje dat bevestigd is aan fiets of lichaam. Dat is in verhouding tot de gewone fiets, een kleiner percentage.



Figuur 12.8: Heb je werkende fietsverlichting op je elektrische fiets? (voor- en achterlicht)

### 12.3.2 Motieven

De belangrijkste reden om wel fietsverlichting te hebben op de elektrische fiets is om gezien te worden door andere weggebruikers (62%). Een andere vaker genoemde reden is een 'onveilig gevoel zonder fietsverlichting' (19%).

Tabel 12.2: Wat is voor jou de belangrijkste reden om gebruik te maken van fietsverlichting?

Motivatie wel gebruik fietsverlichting	Aantal	Percentage
Omdat ik door andere weggebruikers gezien wil worden	534	62%
Omdat ik me onveilig voel zonder fiets verlichting	161	19%
Omdat het wettelijk verplicht is	55	6%
Omdat ik dan beter de weg kan zien	39	5%
Omdat het een gewoonte is	22	3%
Omdat ik anders een bekeuring kan krijgen	18	2%
Omdat mijn omgeving het belangrijk vindt dat ik fietsverlichting gebruik	9	1%
Overig	25	3%
Totaal	863	100%

### 12.3.3 Determinanten van gedrag (n=838)

Van de fietsers schat 14% de kans (heel) groot in om gecontroleerd te worden op het fietsen zonder fietsverlichting.

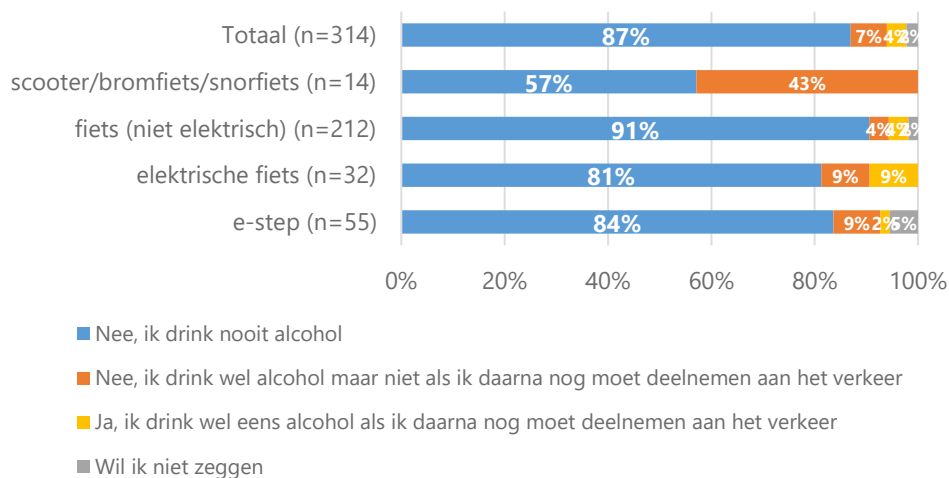
# 13. Jongeren in het verkeer

In dit hoofdstuk staat de verkeersdeelname van de jongeren centraal. Jongeren (12 t/m 17 jaar) hebben een aangepaste vragenlijst ingevuld (n=316). De figuren presenteren uitsplitsingen naar het meest gebruikte voertuig (e-step, elektrische fiets, gewone fiets, scooter/bromfiets/snorfiets). De resultaten van de scootmobiel zijn weggelaten, omdat hiervoor maar 1 vragenlijst was ingevuld. De resultaten voor scooter/bromfiets/snorfiets zijn gebaseerd op minder dan dertig respondenten en daarom slechts indicatief.

## 13.1 Rijden onder invloed

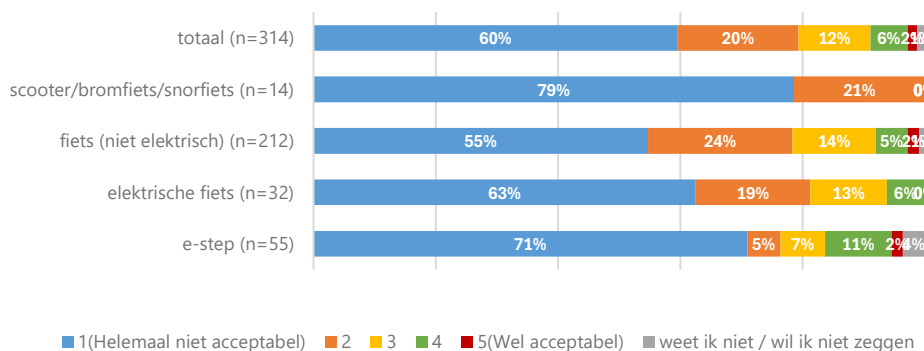
### 13.1.1 Rijden onder invloed van alcohol

Bijna negen op de tien jongeren (87%) stelt nooit alcohol te drinken (zie Figuur 13.1). 7% drinkt wel eens alcohol, maar niet als zij daarna nog moeten deelnemen aan het verkeer. Een groep van 4% drinkt wel alcohol, ook als ze nog moeten deelnemen aan het verkeer. Onder e-bike gebruikers is dit ongeveer het dubbele; 9% drinkt wel eens alcohol voor deelname aan het verkeer.



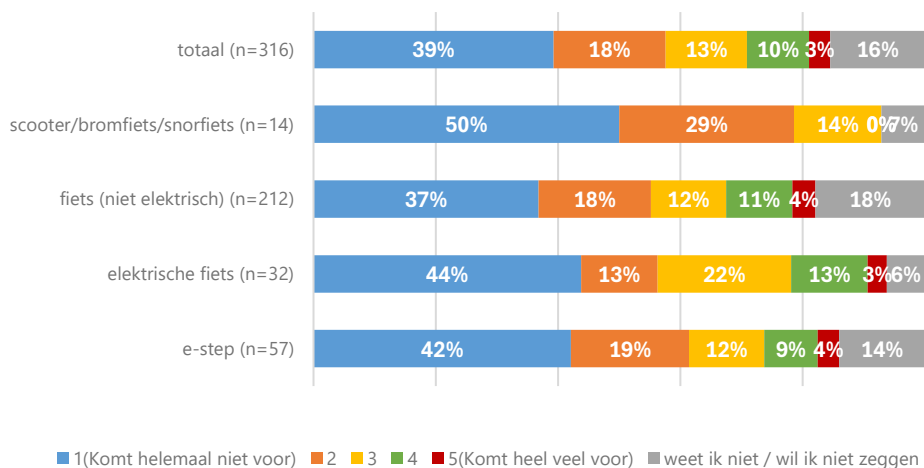
Figuur 13.1: Drink je wel eens alcohol als je daarna nog deelneemt aan het verkeer met ...?

60% van de jongeren vindt het niet acceptabel om met alcohol op een voertuig te besturen (zie Figuur 13.2). Gebruikers van de e-step vinden dit het meest acceptabel (13%).



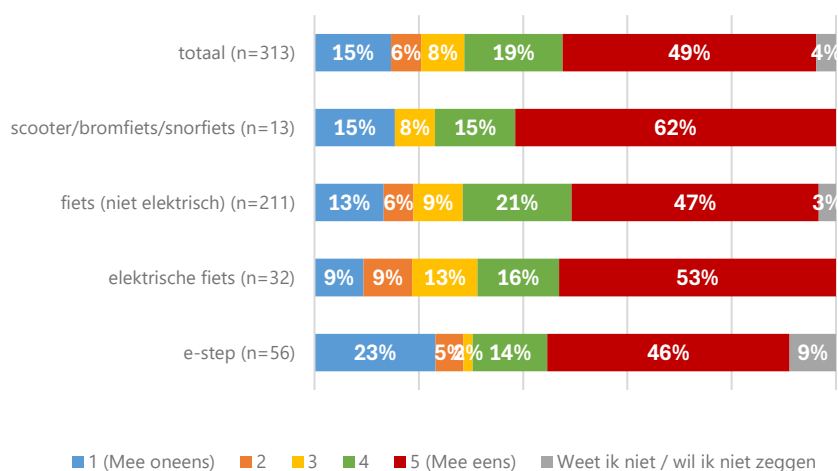
Figuur 13.2: Hoe acceptabel vind jij een ... besturen onder invloed van alcohol?

Bij 39% van de jongeren komt het helemaal niet voor dat iemand uit hun directe omgeving een voertuig bestuurt onder invloed van alcohol (zie Figuur 13.3). Bij 3% komt dit juist heel veel voor.



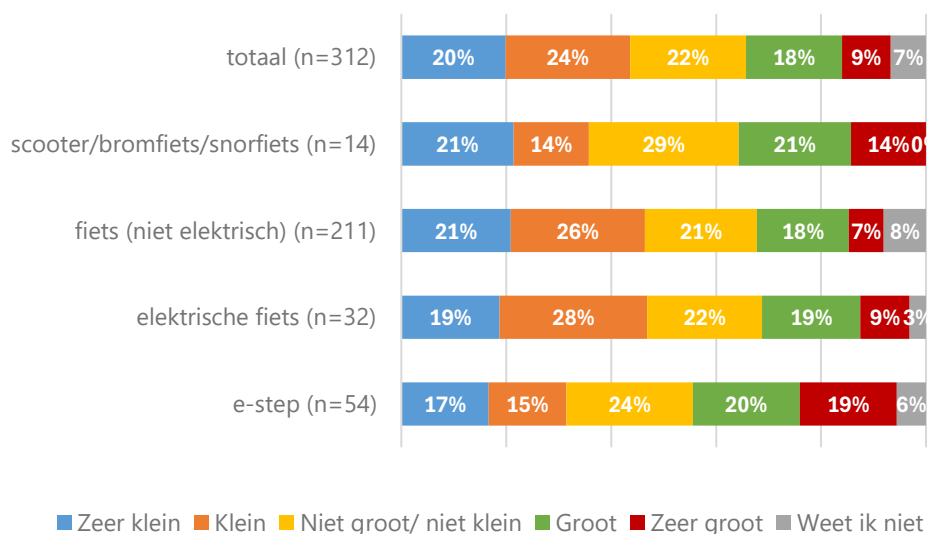
Figuur 13.3: Hoe vaak komt een ... besturen onder invloed van alcohol voor bij de mensen in je directe omgeving?

Meer dan tweederde van de jongeren (49%+19%) vindt het (enigszins) gevaarlijk om een voertuig te besturen onder invloed van alcohol (zie Figuur 13.4).



Figuur 13.4: Het is gevaarlijk om een ... te besturen onder invloed van alcohol

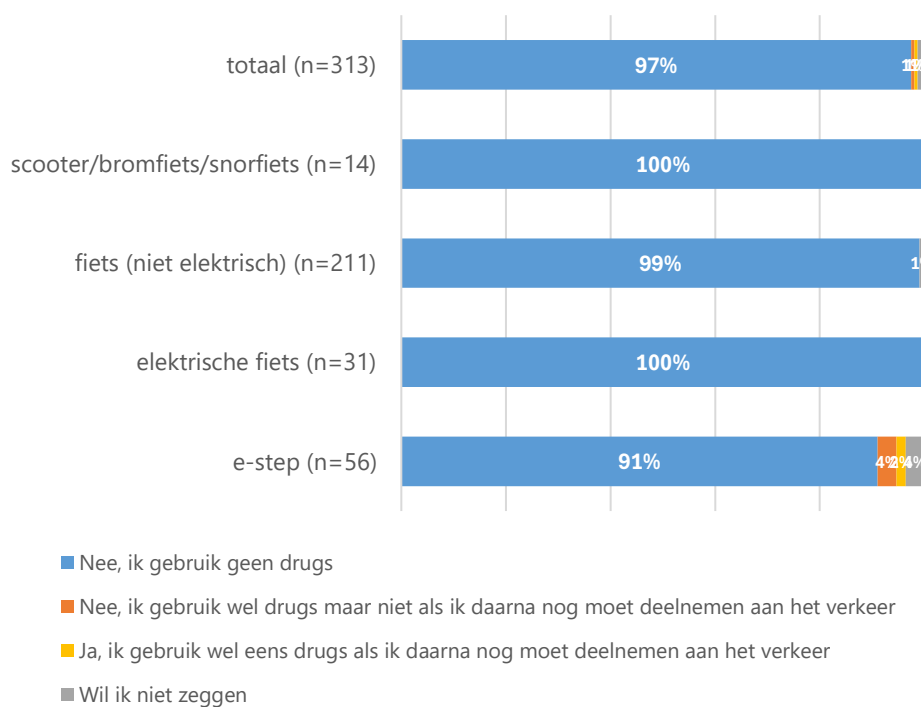
44% van de jongeren acht de pakkans voor het rijden onder invloed van alcohol (zeer) klein, 27% van de jongeren acht de pakkans juist (zeer) groot (zie Figuur 13.5).



Figuur 13.5: Hoe groot denk je dat de kans is om gecontroleerd te worden op een ... besturen onder invloed van alcohol?

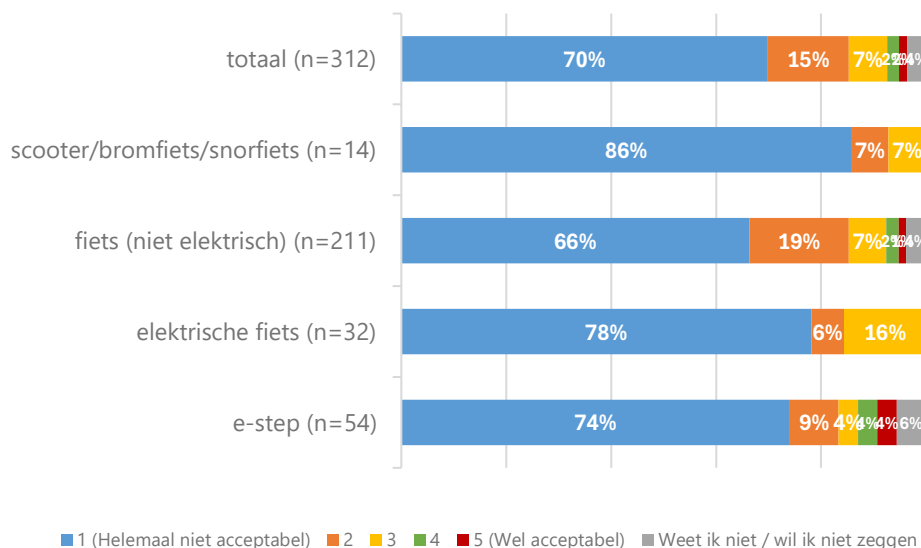
### 13.1.2 Rijden onder invloed van drugs

Bijna alle jongeren (97%) stellen nooit drugs te gebruiken (zie Figuur 13.6). Enkel (1%) van de jongeren gebruikt wel eens drugs als hij of zij daarna nog deelneemt aan het verkeer.



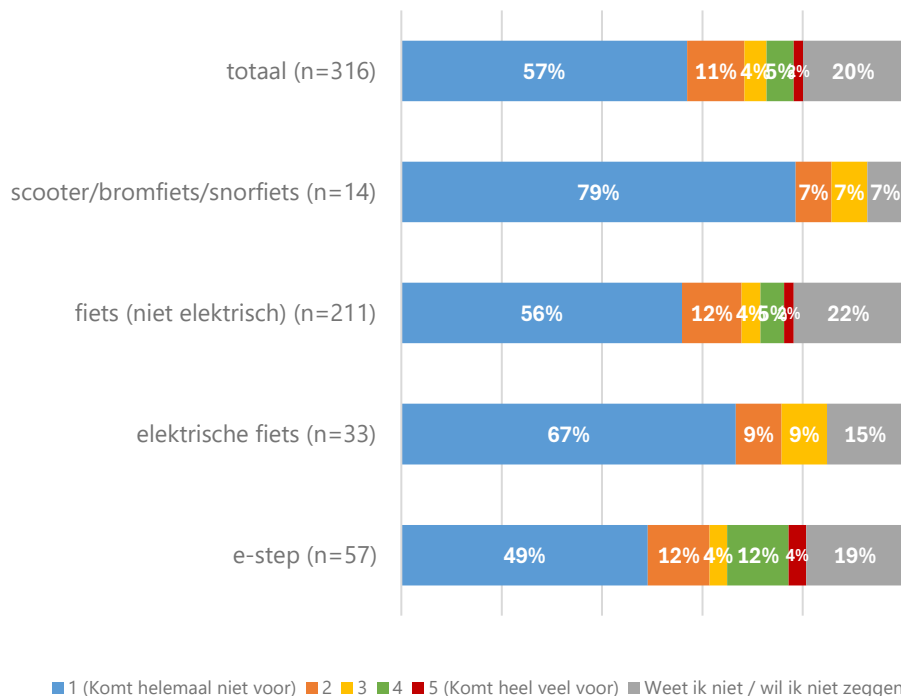
Figuur 13.6: Gebruik je wel eens drugs als je daarna nog deelneemt aan het verkeer met een...?

85% van de jongeren vindt deelname aan het verkeer onder invloed van drugs (helemaal) niet acceptabel, 4% vindt dit (enigszins) wel acceptabel (zie Figuur 13.7).



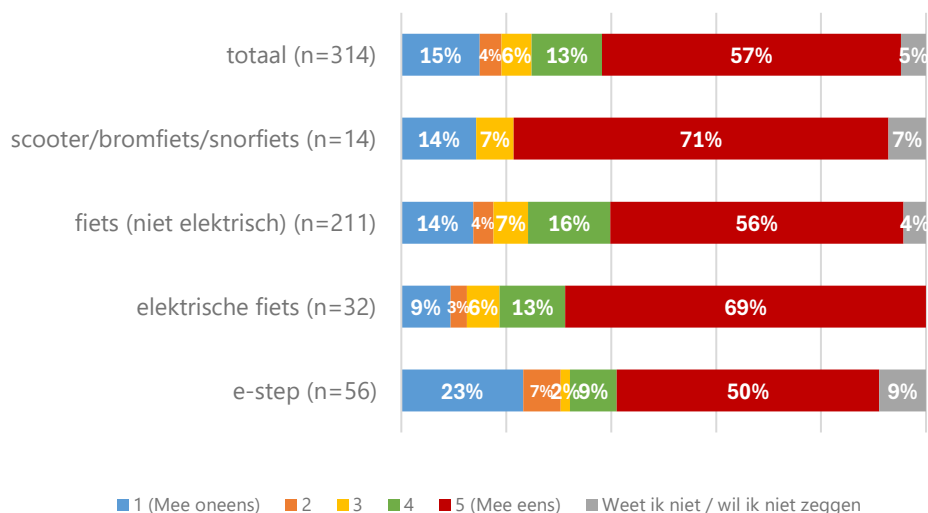
Figuur 13.7: Hoe acceptabel vind jij een ... besturen onder invloed van drugs?

Bij 68% van de jongeren komt een voertuig besturen onder invloed van drugs niet tot nauwelijks voor (zie figuur 13.8). Het aandeel jongeren dat dit niet weet of niet wil zeggen is aanzienlijk (20%). Onder e-step gebruikers lijkt dit vaker in de omgeving voor te komen (16%) dan bij de overige vervoerswijzen.



Figuur 13.8: Hoe vaak komt een ... besturen onder invloed van drugs voor bij de mensen in je directe omgeving?

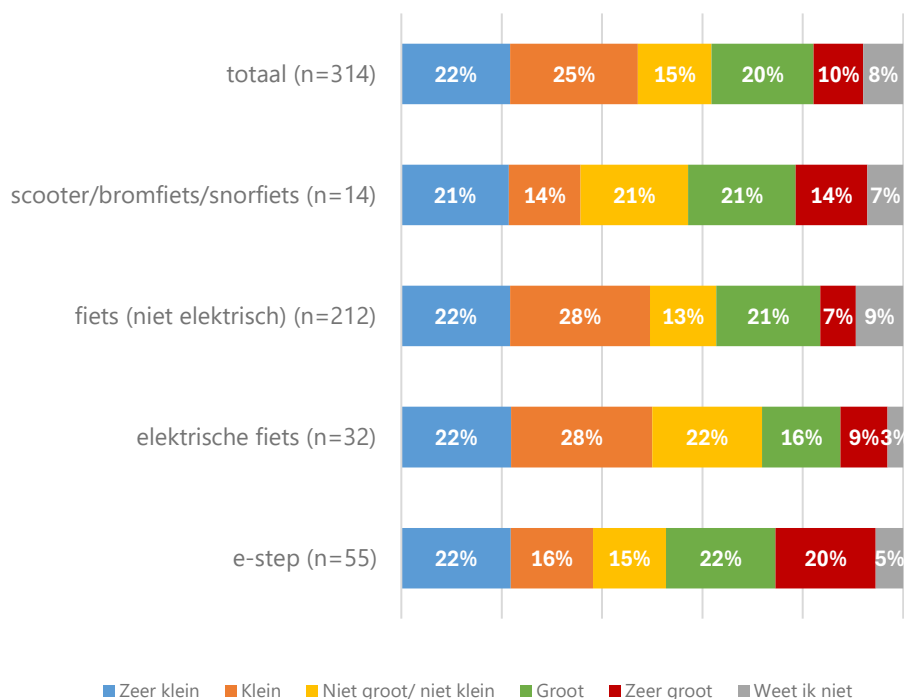
Meer dan tweederde (70%) van de jongeren vindt het (zeer) gevaarlijk om onder invloed van drugs een voertuig te besturen (zie Figuur 13.9). Bijna een derde van de e-step gebruikers (30%) stelt dit echter (helemaal) niet gevaarlijk te vinden.



Figuur 13.9: Het is gevaarlijk om een ... te besturen onder invloed van drugs.



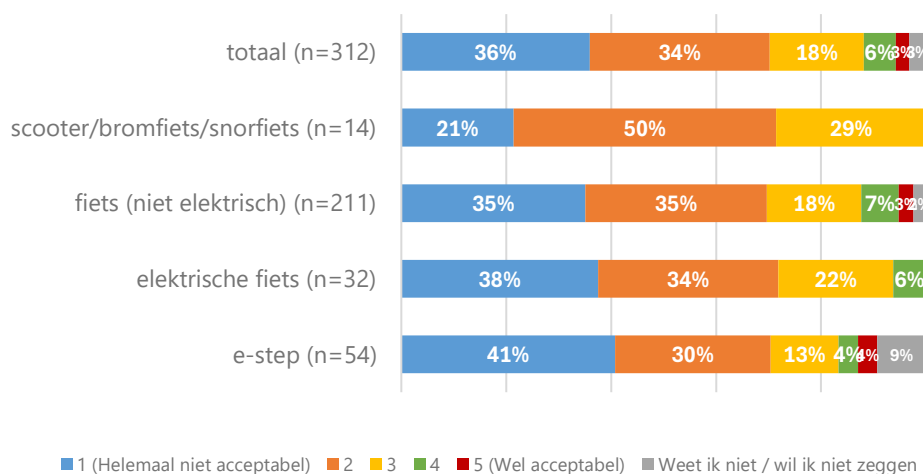
47% van de jongeren acht de pakkans voor het rijden onder invloed van drugs (zeer) klein, 30% van de jongeren acht de pakkans juist (zeer) groot (zie Figuur 13.10).



Figuur 13.10: Hoe groot denk je dat de kans is om gecontroleerd te worden op een ... besturen onder invloed van drugs?

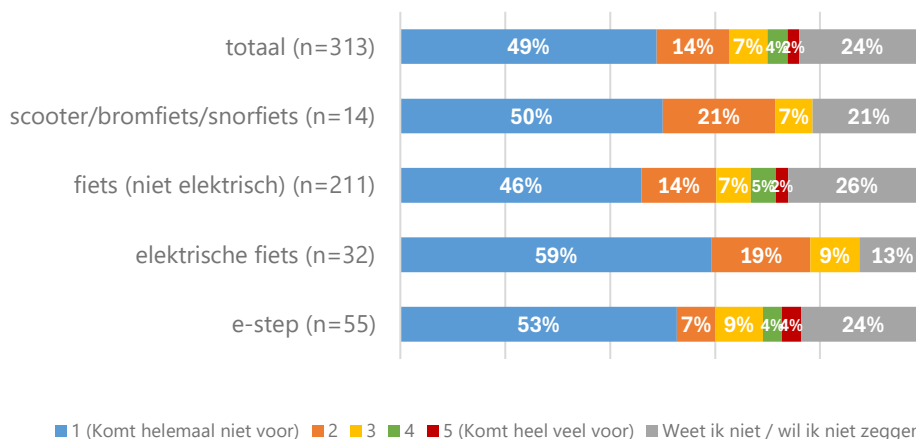
### 13.1.3 Rijden onder invloed van medicijnen

Zeven op de tien jongeren (70%) vindt een voertuig besturen onder invloed van medicijnen (helemaal) niet acceptabel (zie Figuur 13.11).



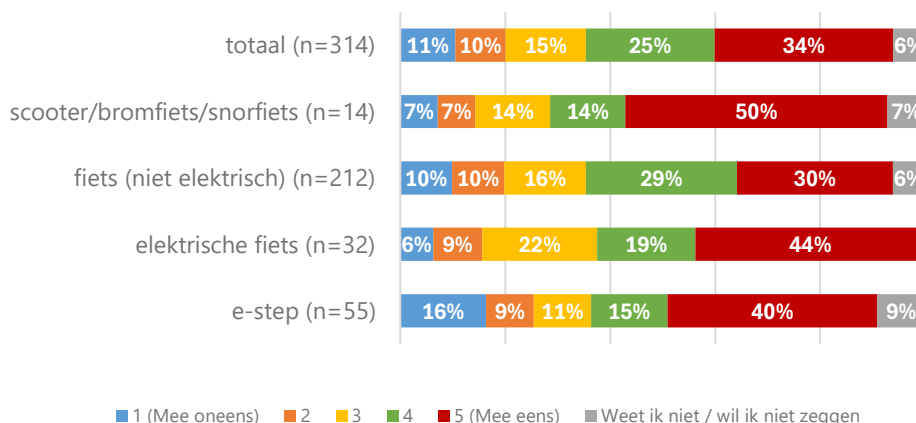
Figuur 13.11: Hoe acceptabel vind jij een ... besturen onder invloed van medicijnen?

Bij meer dan zes op de tien jongeren (63%) komt het besturen van een voertuig onder invloed van medicijnen weinig tot niet voor (zie Figuur 13.12).



Figuur 13.12: Hoe vaak komt een ... besturen onder invloed van medicijnen voor bij de mensen

Bijna zes op de tien jongeren (59%) vindt het (enigszins) gevaarlijk om een voertuig te besturen onder invloed van medicijnen (zie Figuur 13.13).

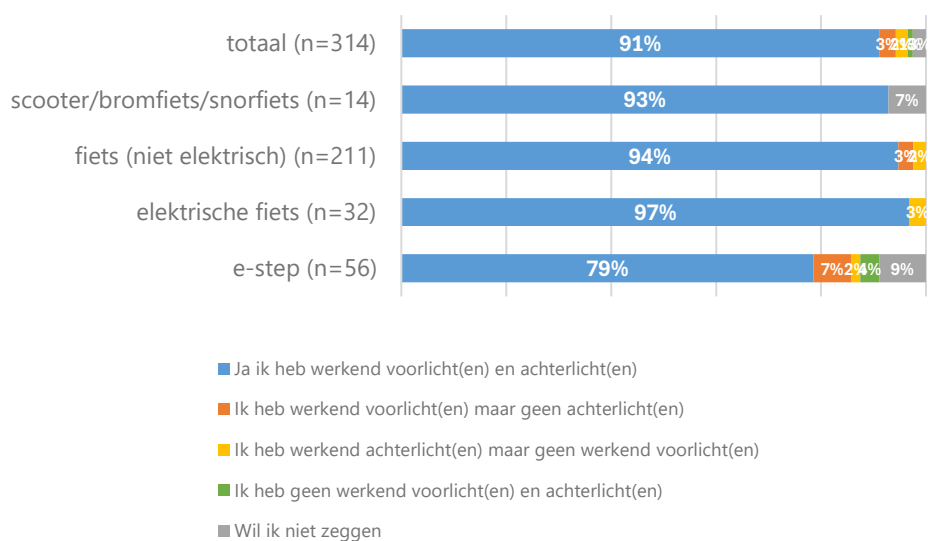


Figuur 13.13: Het is gevaarlijk om een ... te besturen onder invloed van medicijnen waardoor je minder goed kunt sturen.

## 13.2 Het gebruik van beveiligingsmiddelen

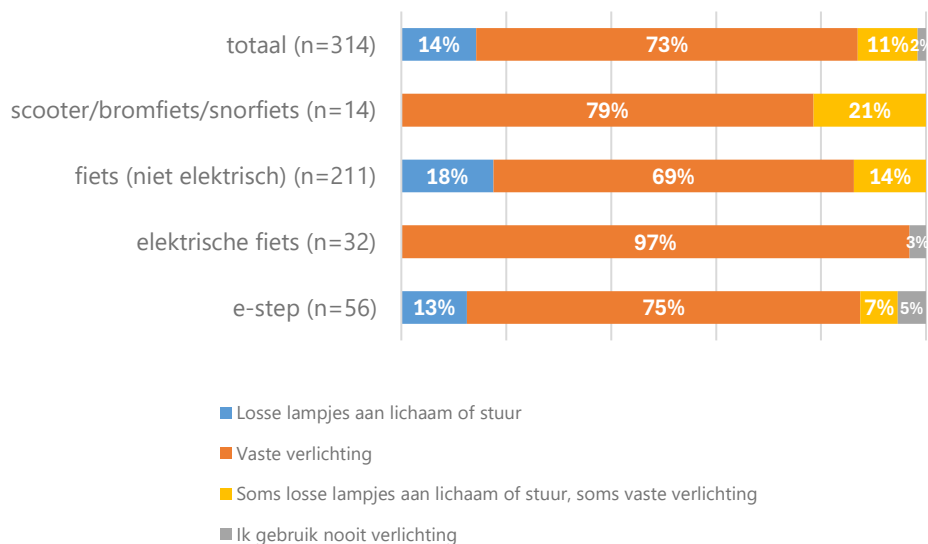
### 13.2.1 Gebruik van verlichting

Het merendeel van de jongeren (91%) maakt gebruik van voertuigen met functionerende voor- en achterlichten (zie Figuur 13.14).



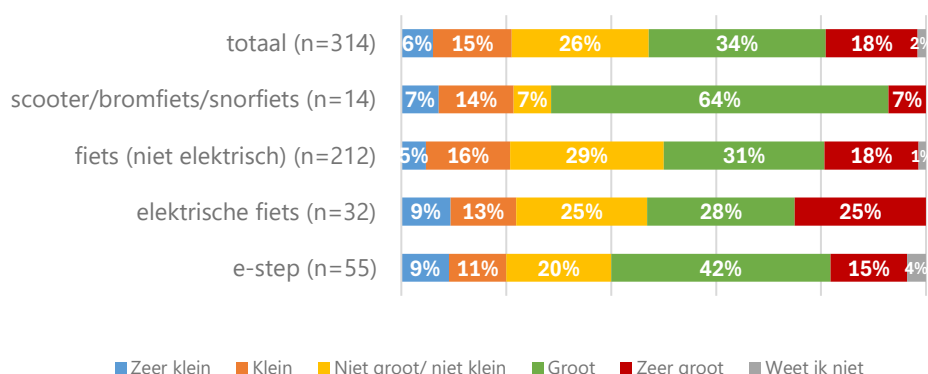
Figuur 13.14: Heb je werkende verlichting op je...?

Ongeveer zeven op de tien jongeren (73%) heeft vaste verlichting op zijn of haar voertuig (zie Figuur 13.15). 14% van de jongeren gebruikt losse lampjes aan het lichaam of stuur bij het besturen van een fiets (niet-elektrisch) of e-step. Enkele jongeren (2%) geven aan nooit gebruik te maken van verlichting op of aan het voertuig.



Figuur 13.15: Gebruik je voor de verlichting losse lampjes of vaste verlichting?

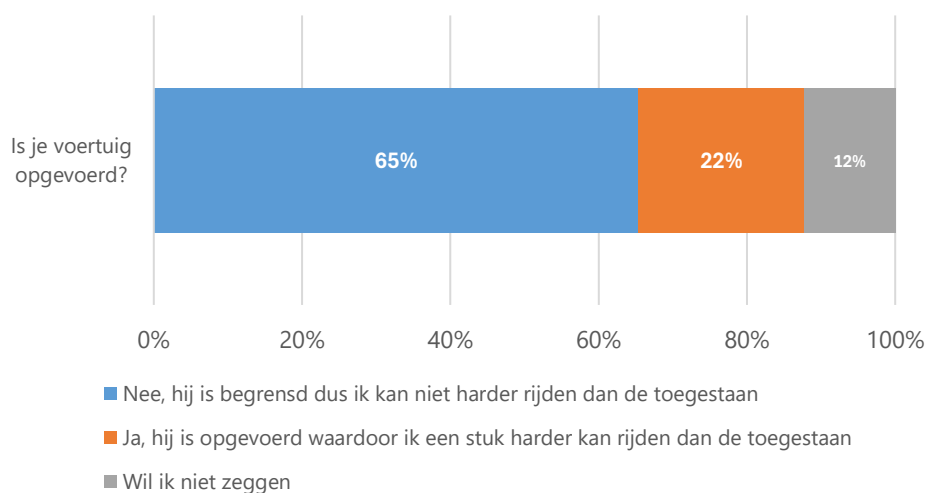
De helft van de jongeren (53%) acht de kans (zeer) groot om gecontroleerd te worden op het niet gebruiken van verlichting in het donker (zie Figuur 13.16). Scooter, bromfiets en snorfiets bestuurders ervaren een (zeer) grote kans op controle (71%).



Figuur 13.16: Hoe groot denk je dat de kans is om gecontroleerd te worden op het niet gebruiken van verlichting in het donker op een ...?

### 13.2.2 Gebruik van opgevoerd voertuig

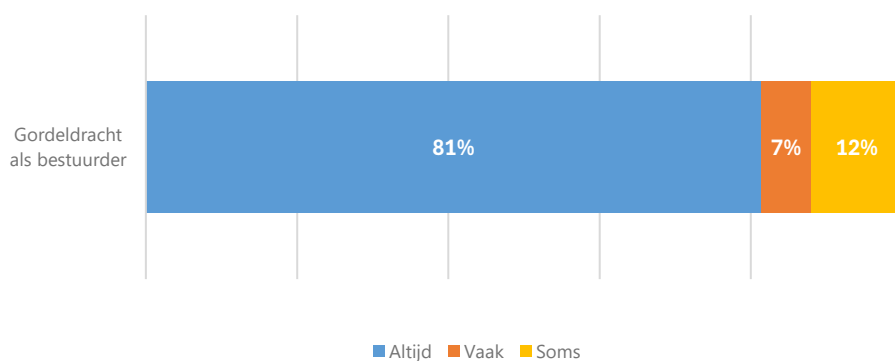
Twee op de tien jongeren (22%) maakt gebruik van een opgevoerd voertuig (zie Figuur 13.17). Bijna zeven op de tien jongeren (65%) bestuurt een voertuig dat begrensd is.



Figuur 13.17: Is je voertuig opgevoerd? (N = 9)

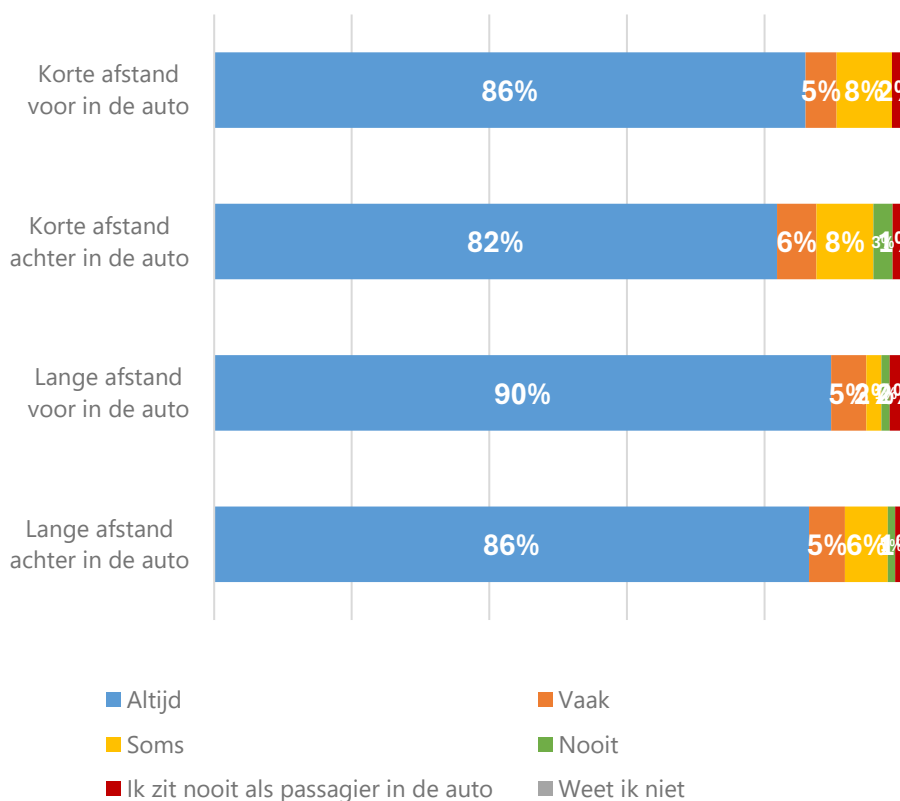
### 13.2.3 Gebruik van gordel

De meerderheid van de jongeren (81%) maakt gebruik van de veiligheidsgordel bij het besturen van een auto (zie Figuur 13.18). Bijna twee op de tien jongeren (19%) geeft aan niet altijd een gordel te dragen tijdens het rijden.



Figuur 13.18: Hoe vaak draag je je autogordel als je zelf auto rijdt? (N = 17)

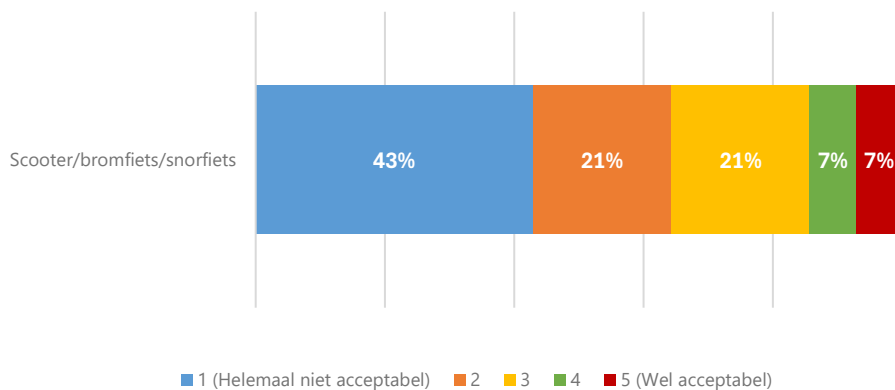
Minimaal 82% van de jongeren draagt als passagier altijd een veiligheidsgordel, ongeacht de afstand en zitplaats in de auto (zie Figuur 13.19). Jongeren die bij lange afstanden op de passagiersstoel zitten maken in de meeste gevallen gebruik van een gordel (90%). Bij ritten met een korte afstand en zitplaats achter in de auto geeft 11% van de jongeren aan soms of nooit een gordel te dragen.



Figuur 13.19: Draag jij je autogordel als passagier in een auto? (N = 316)

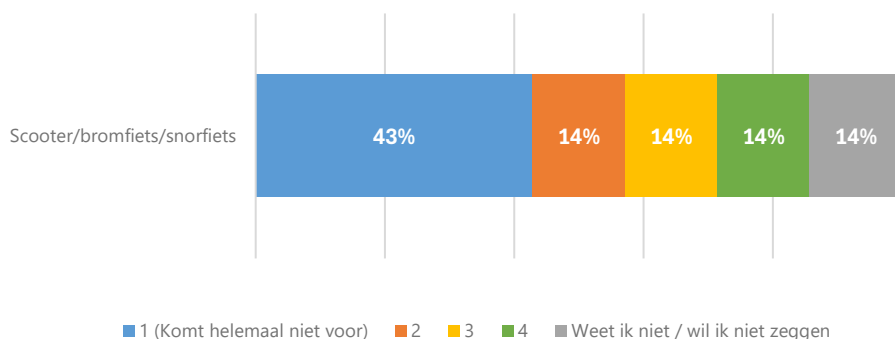
### 13.2.4 Gebruik van helm

Ruim vijf op de tien jongeren (54%) vindt het (helemaal) niet acceptabel om een scooter, bromfiets of snorfiets te besturen zonder een vastgeklikte helm (zie Figuur 13.21).



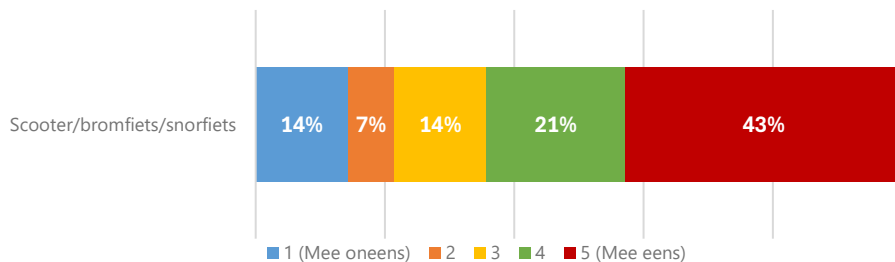
*Figuur 13.20: Hoe acceptabel vind jij een scooter/bromfiets/snorfiets besturen zonder vastgeklikte helm? (N = 14)*

Bij 57% van de jongeren komt het niet dragen van een vastgeklikte helm helemaal niet of nauwelijks voor in hun directe omgeving (zie Figuur 13.22). In de directe omgeving van 14% van de jongeren komt dit gedrag juist vaak voor tijdens het besturen van een scooter, bromfiets of snorfiets.



*Figuur 13.21: Hoe vaak komt een scooter/bromfiets/snorfiets besturen zonder vastgeklikte helm voor bij de mensen in je directe omgeving? (N = 14)*

43% van de jongeren ervaart het besturen van een scooter, bromfiets of snorfiets als gevaarlijk (zie Figuur 13.23). Ruim één op de tien jongeren (14%) vindt het ongevaarlijk om het voertuig te besturen zonder helm.

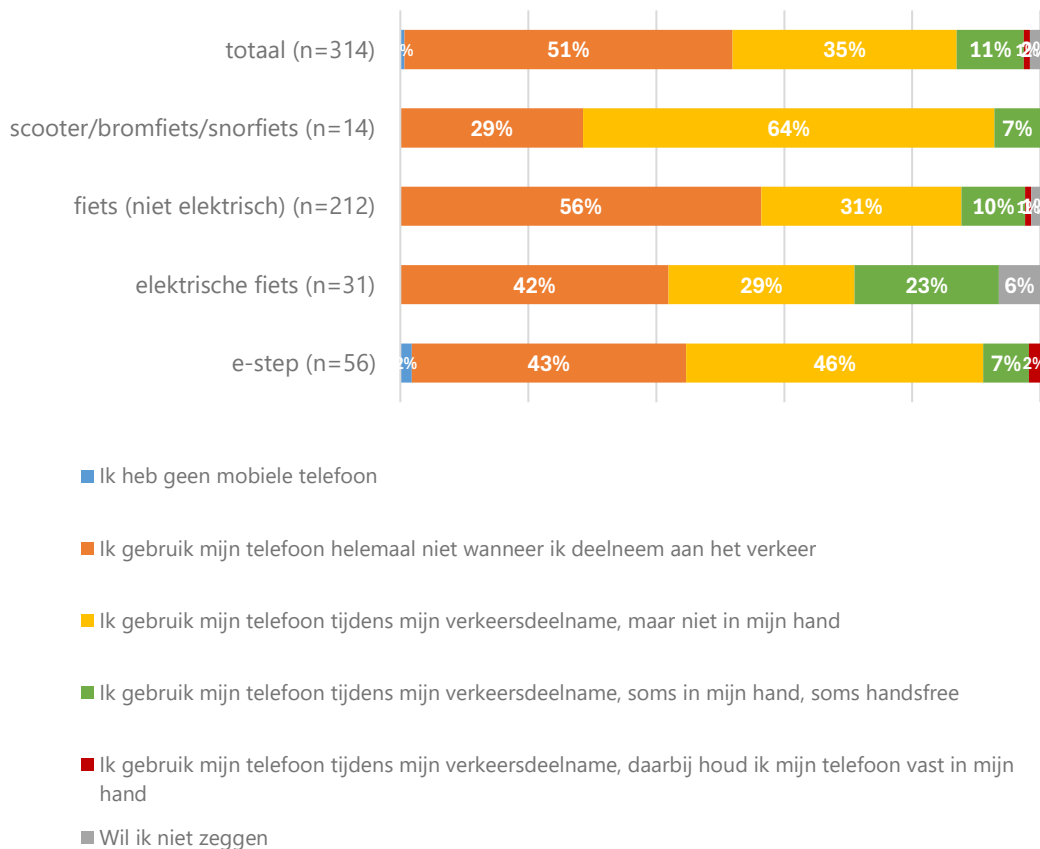


Figuur 13.22: Het is gevaarlijk om een ... te besturen zonder vastgeklitte helm op. (N = 14)

### 13.3 Aandacht op de weg

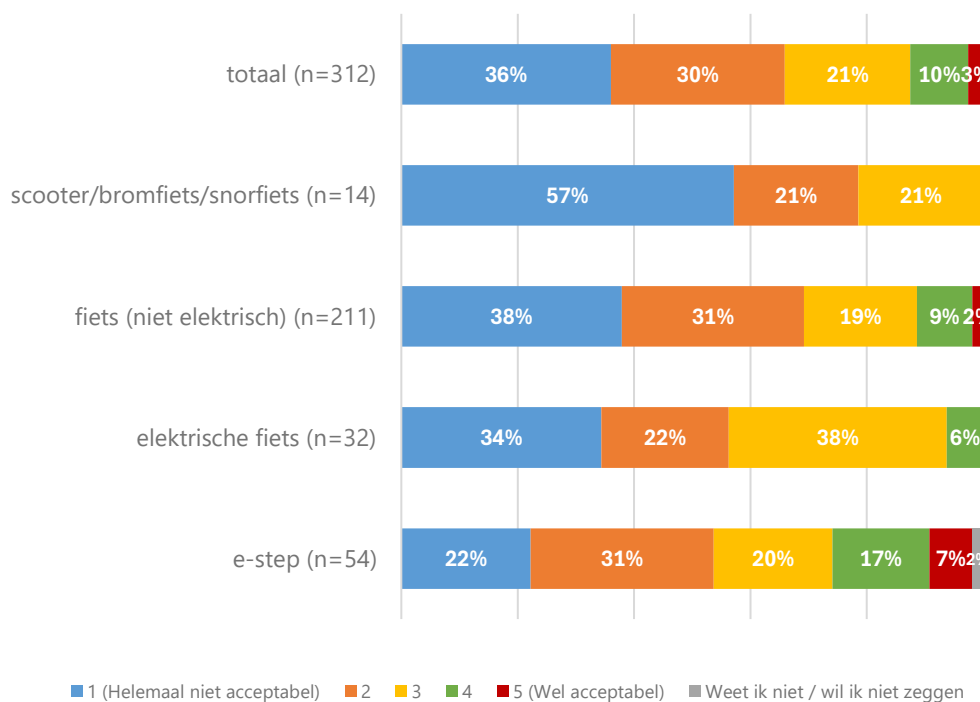
#### 13.3.1 Vasthouden of bedienen van een mobiele telefoon

Ongeveer de helft van de jongeren (51%) geeft aan zijn of haar telefoon nooit te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer (zie Figuur 13.24). Voor 47% van de jongeren geldt daarentegen dat ze hun telefoon wel eens gebruiken in het verkeer. Van alle jongeren bedient 35% hun telefoon handsfree bij het besturen van een voertuig.



Figuur 13.23: Hoe ga je om met je telefoon als je deelneemt aan het verkeer met een...?

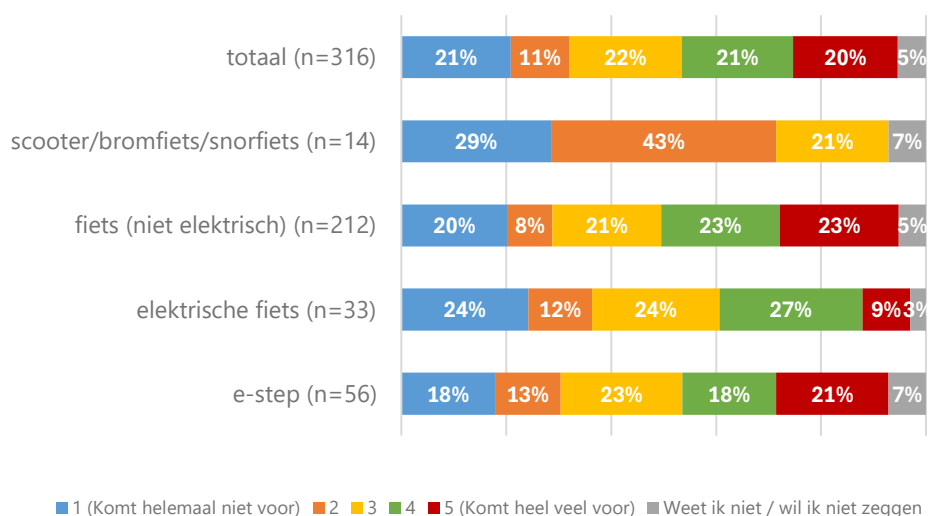
Tweederde van de jongeren (66%) vindt het (helemaal) niet acceptabel wanneer een mobiel apparaat wordt bediend of vastgehouden tijdens het besturen (zie Figuur 13.25). Jongeren vinden het gebruik van een mobiel apparaat het minst acceptabel bij het besturen van een scooter, bromfiets of snorfiets. Relatief de grootste acceptatie van het gebruik van een mobiel apparaat wordt gezien bij het besturen van een e-step: 24% van de jongeren geeft aan het (wel) acceptabel te vinden.



*Figuur 13.24: Hoe acceptabel vind jij een ... besturen wanneer de bestuurder een mobiel apparaat vasthoudt en/of bedient?*

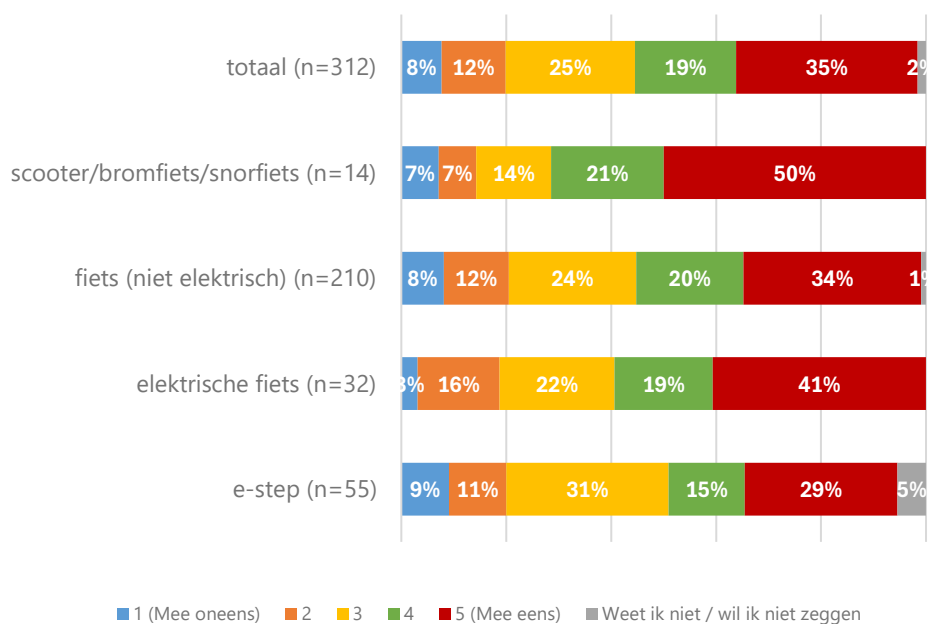
In de directe omgeving van 21% van de jongeren komt het gebruik van een mobiel apparaat tijdens het besturen van een voertuig helemaal niet voor (zie Figuur 13.26). Tegelijkertijd geeft 20% van de jongeren aan dat in hun directe omgeving dit juist heel erg vaak gebeurt. Bediening of het vasthouden van een mobiel apparaat wordt in hun omgeving relatief veel waargenomen bij fietsers (23%) en e-step gebruikers (21%).





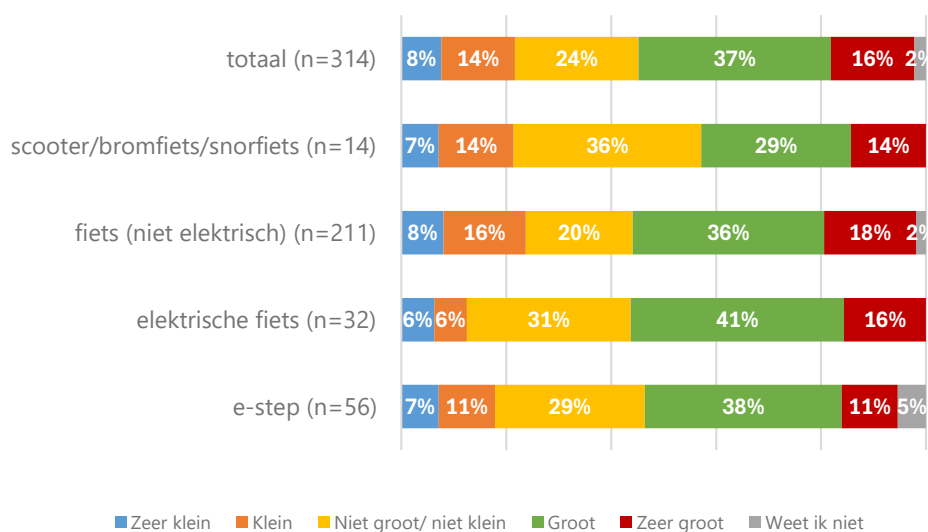
*Figuur 13.25: Hoe vaak komt een ... besturen wanneer bestuurder een mobiel apparaat vasthoudt en/of bedient voor bij de mensen in je directe omgeving?*

Ruim de helft van de jongeren (54%) is het ermee eens dat het bedienen of vasthouden van een mobiel apparaat als bestuurder gevaarlijk is (zie Figuur 13.27).



*Figuur 13.26: Het is gevaarlijk om een ... te besturen wanneer de bestuurder een mobiel apparaat vasthoudt en/of bedient.*

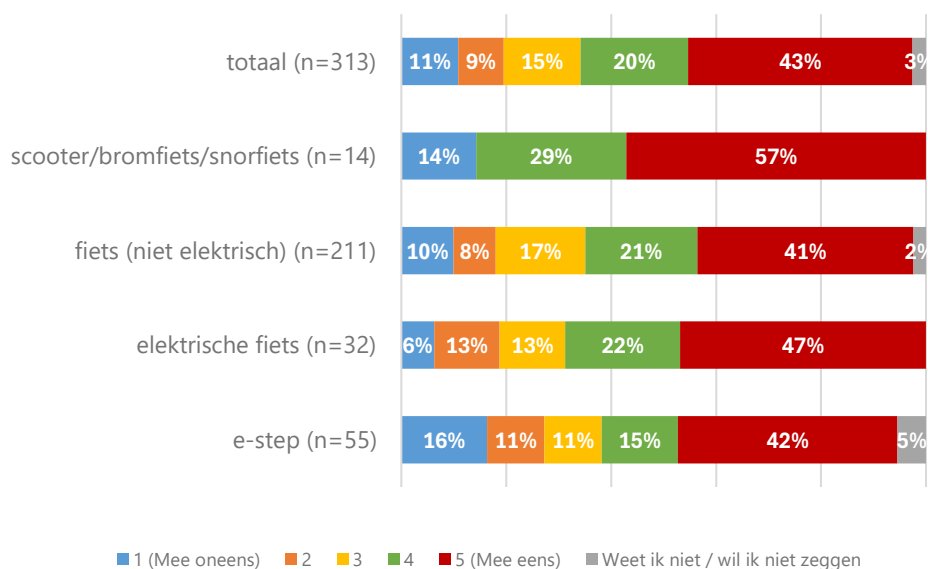
Vijf op de 10 jongeren (53%) beschouwt de kans om gecontroleerd te worden op het gebruik of vasthouden van een mobiel apparaat (zeer) groot (zie Figuur 13.28).



Figuur 13.27: Hoe groot denk je dat de kans is om gecontroleerd te worden op het gebruik van een telefoon in je hand tijdens het besturen van een ... ?

### 13.3.2 Vermoeid rijden

Zes op de tien jongeren (63%) vindt het besturen van een voertuig bij vermoeidheid gevaarlijk (zie Figuur 13.29). Een tiende (11%) beschouwt vermoeid rijden niet als gevaarlijk.



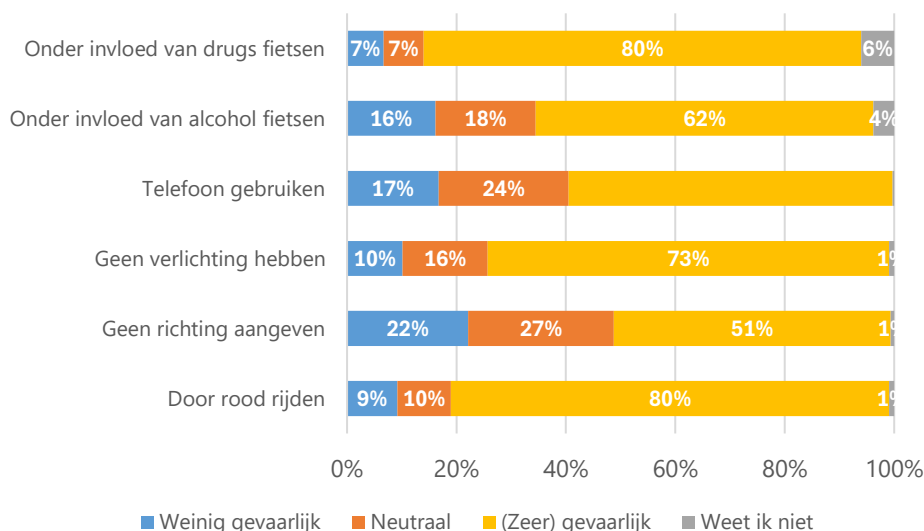
Figuur 13.28: Het is gevaarlijk om een ... te besturen wanneer de bestuurder zo moe is dat hij of zij moeite heeft de ogen open te houden.

## 13.4 Gevaarperceptie

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

### 13.4.1 Fietsers

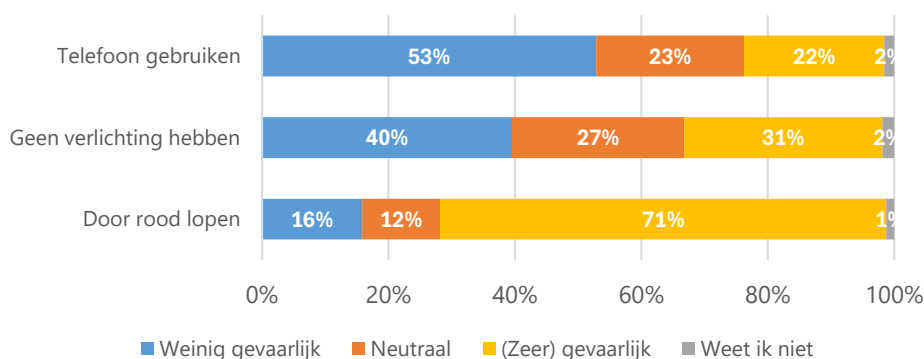
In Figuur 13.30 is zichtbaar hoe gevaarlijk jongeren het vinden dat fietsers verschillende verkeersovertredingen maken. De meeste overtredingen zien jongeren als gevaarlijk (variërend tussen de 51% en 80%). Het meest gevaarlijk vinden jongeren het onder invloed van drugs rijden en het door rood rijden (80% vindt dit gevaarlijk), het minst gevaarlijk vinden jongeren het geen richting aangeven (22% vindt dit niet tot weinig gevaarlijk). Opvallend is dat jongeren onder invloed van alcohol fietsen minder vaak als gevaarlijk zien dan onder invloed van drugs fietsen (62% ten opzichte van 80%). 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.



Figuur 13.29: Hoe gevaarlijk vind jij het als fietsers ...? (N = 316)

### 13.4.2 Voetgangers

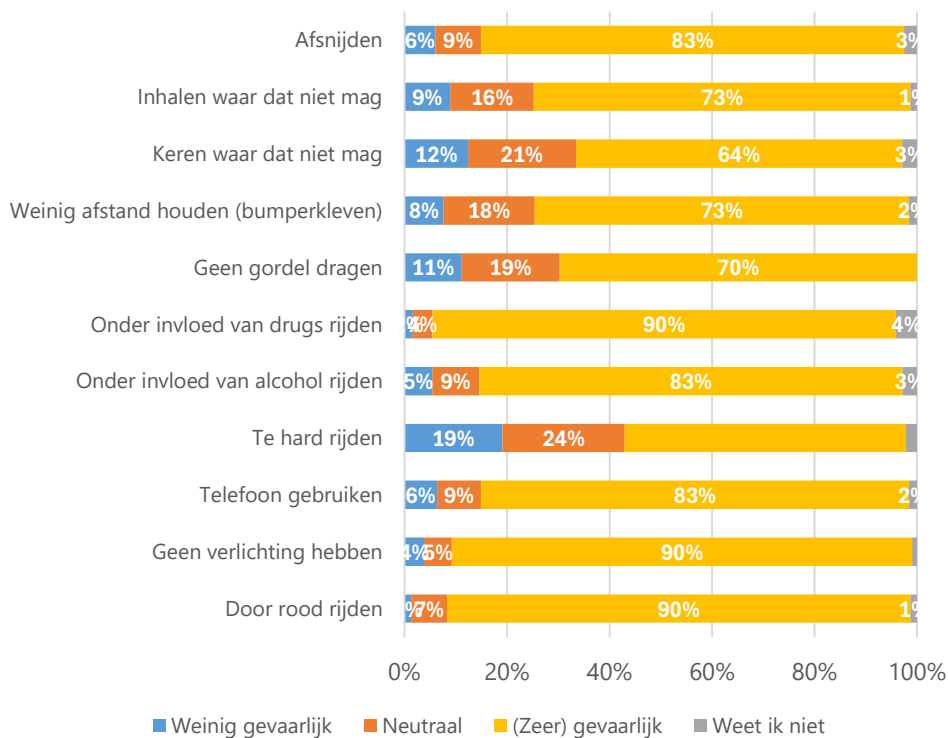
In Figuur 13.31 is zichtbaar hoe gevaarlijk jongeren het vinden dat voetgangers verschillende verkeersovertredingen maken. Het meest gevaarlijk vinden jongeren het door rood lopen (71% vindt dit gevaarlijk), het minst gevaarlijk vinden jongeren het gebruik van de telefoon tijdens het lopen (53% vindt dit niet tot weinig gevaarlijk).



Figuur 13.30: Hoe gevaarlijk vind jij het als voetgangers ...? (N = 316)

### 13.4.3 Bestuurders van auto's, motoren of vrachtwagens

In Figuur 13.32 is zichtbaar hoe gevaarlijk jongeren het vinden dat bestuurders van auto's, motoren of vrachtwagens verschillende verkeersovertredingen maken. De meeste overtredingen zien jongeren als gevaarlijk (variërend tussen de 55% en 90%). Het meest gevaarlijk vinden jongeren het onder invloed van drugs rijden, geen verlichting hebben en door rood rijden (in alle gevallen vindt 90% dit gevaarlijk), het minst gevaarlijk vinden jongeren te hard rijden (19% vindt dit niet tot weinig gevaarlijk). Ook keren waar dat niet mag (12%), en geen gordel dragen (11%) worden vaker als niet tot weinig gevaarlijk gezien.



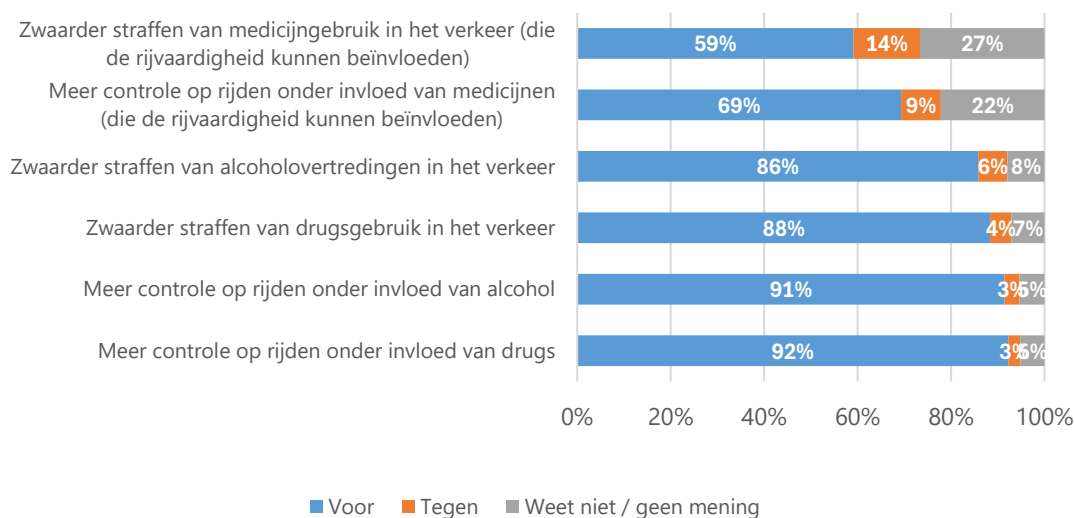
Figuur 13.31: Hoe gevaarlijk vind jij het als bestuurders van auto's, motoren of vrachtwagens ...? (N = 315)

# 14. Maatregelen

In dit hoofdstuk wordt het draagvlak voor verschillende maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten behandeld. We maken onderscheid tussen maatregelen waar extra op ingezet kan worden en geheel nieuwe maatregelen. De vragen zijn beantwoord door circa 3.400 respondenten.

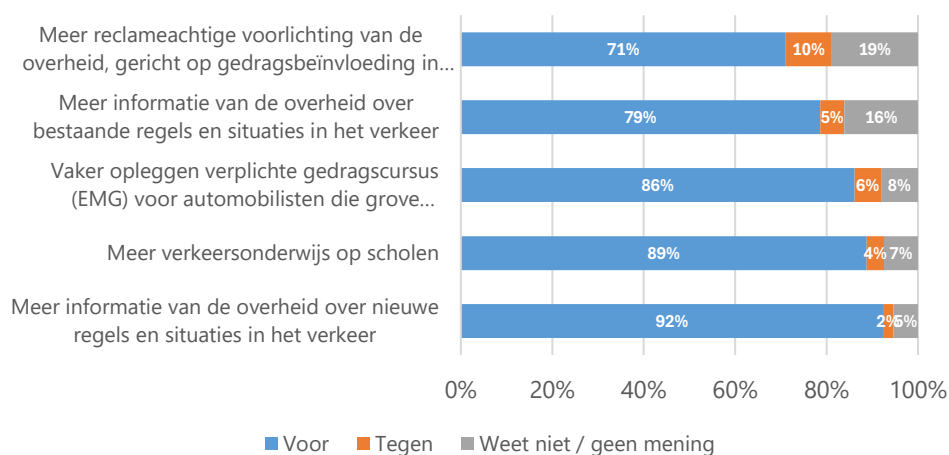
## 14.1 Extra maatregelen

Er is veel draagvlak voor extra maatregelen tegen rijden onder invloed. In Figuur 14.1 is te zien dat ruim 90% van de respondenten voorstander is van meer controles op rijden onder invloed van drugs en alcohol. Voor het zwaarder bestraffen van alcoholovertredingen en drugsgebruik in het verkeer is iets minder draagvlak, maar nog steeds een kleine 90% van de respondenten is daar voorstander van. Wat betreft het gebruik van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden is het aantal voorstanders van meer controles (bijna 70%) en zwaarder straffen (bijna 60%) lager dan bij alcohol en drugs. Ongeveer een kwart van de respondenten heeft hier geen mening over.



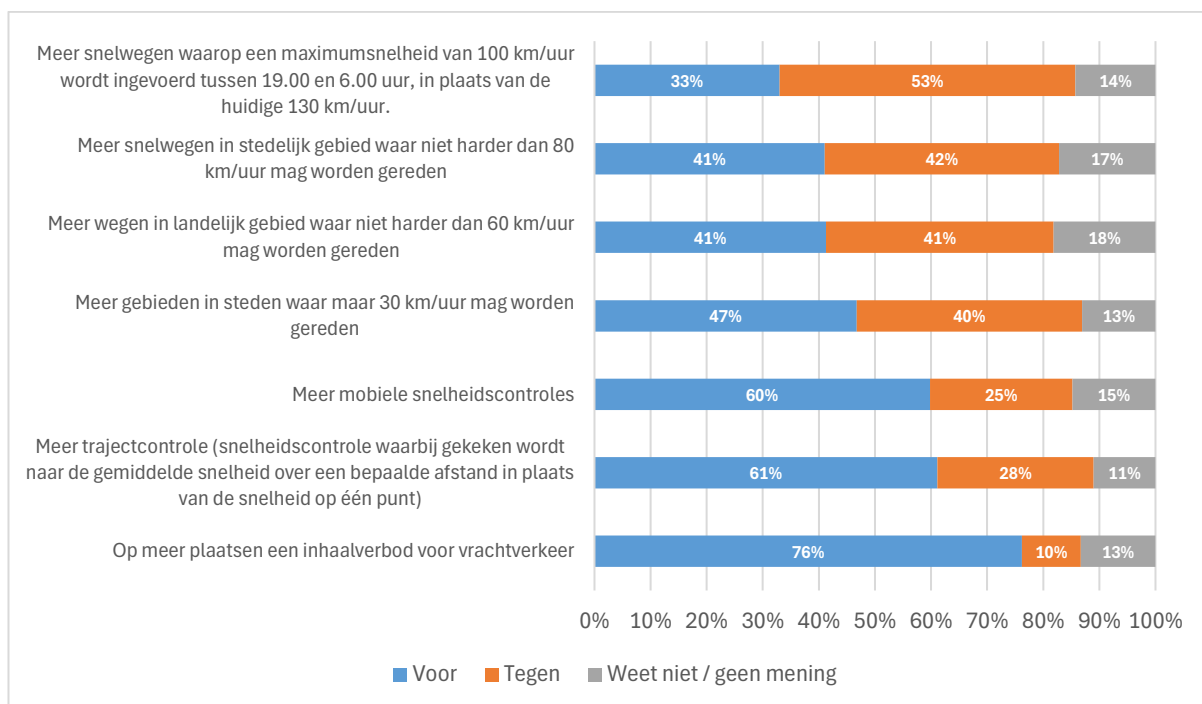
Figuur 14.1: Draagvlak voor extra maatregelen rijden onder invloed

Figuur 14.2 toont het draagvlak voor extra maatregelen met betrekking tot informatievoorziening. Het meeste draagvlak is er voor meer informatie van de overheid over nieuwe regels in het verkeer (92% voorstander). Voor informatie over bestaande regels en situaties is dit lager, maar nog steeds 79% van de respondenten is daarvan voorstander. Ook meer verkeersonderwijs op scholen en een verplichte gedragscursus (EMG) kennen hoge percentages voorstanders.



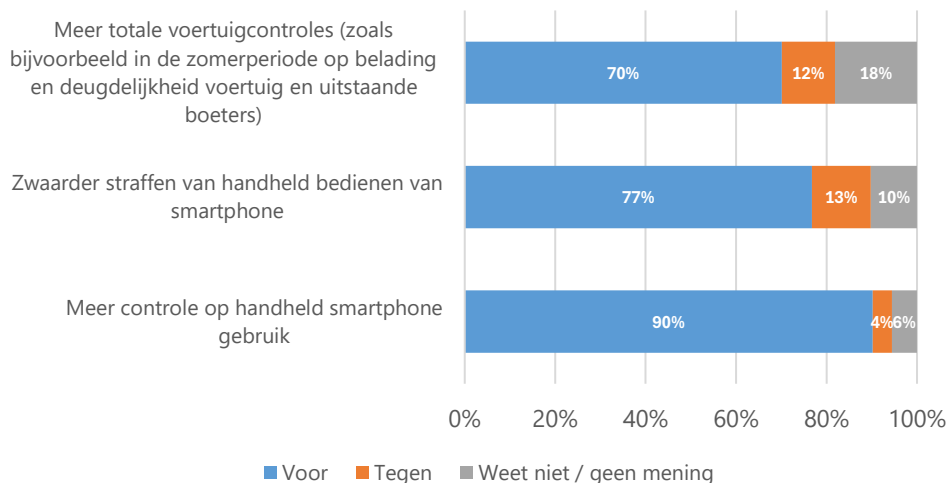
Figuur 14.2: Draagvlak voor extra maatregelen informatievoorziening

Van de maatregelen voor het verminderen van de snelheid (Figuur 14.3) kent het invoeren van meer inhaalverboden voor vrachtverkeer het grootste draagvlak (76%). Ook is zo'n 60% van de respondenten voor meer trajectcontrole en meer mobiele snelheidscontroles. Een kwart van de respondenten is hier juist tegen. Over het invoeren van meer 30-km/h-zones in steden, meer 60-km/h-zones in landelijk gebied en meer 80-km/h-limieten op snelwegen in stedelijk gebied zijn de meningen verdeeld: zowel het aandeel voorstanders als het aandeel tegenstanders is steeds ruim 40%. De maatregel om 's nachts een maximumsnelheid van 100 km/h in te voeren op snelwegen kent een groter aandeel tegenstanders (53%) dan voorstanders (33%).



Figuur 14.3: Draagvlak voor extra maatregelen snelheidsvermindering

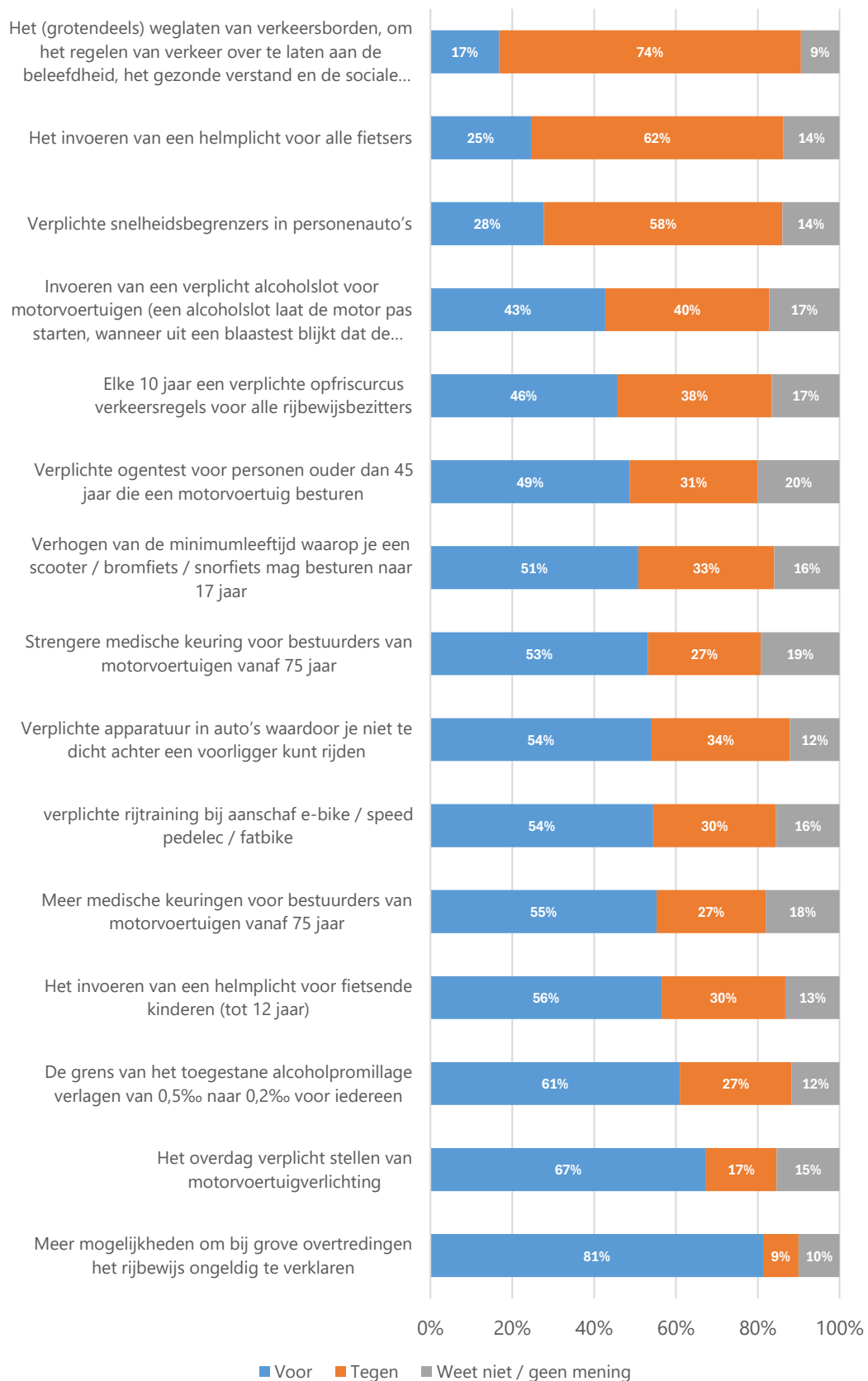
Voor maatregelen om algemene overtredingen tegen te gaan is het draagvlak ook groot (Figuur 14.4): 90% van de respondenten is voorstander van meer controle op het telefoongebruik, en 77% wil dat zwaarder bestraffen. Van meer totale voertuigcontroles is ook 70% voorstander.



Figuur 14.4: Draagvlak voor extra maatregelen algemene overtredingen

## 14.2 Nieuwe maatregelen

In Figuur 14.5 tonen we het draagvlak voor mogelijke nieuwe maatregelen. Het meeste draagvlak is er voor het ongeldig verklaren van het rijbewijs bij grove overtredingen; het minste draagvlak is er juist voor het weglaten van verkeersborden om het regelen van het verkeer over te laten aan de weggebruikers zelf. Daartussenin zit een scala aan beoordelingen van maatregelen. Het invoeren van een helmplicht voor alle fietsers en verplichte snelheidsbegrenzers in personenauto's kennen meer tegenstanders dan voorstanders. Een verplicht alcoholslot voor motorvoertuigen kent ongeveer evenveel voor- als tegenstanders. Het overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting en de grens van het toegestane alcoholpromillage verlagen van 0,5 naar 0,2 kennen een ruime meerderheid voorstanders. Bij de overige maatregelen is ongeveer de helft van de respondenten voorstander, maar steeds slechts circa 30% tegenstander – ongeveer 20% heeft dan geen mening.



Figuur 14.5: Draagvlak voor mogelijke nieuwe maatregelen



### 14.3 Conclusie

Het draagvlak voor extra maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten is over het algemeen groot. Met name de maatregelen om rijden onder invloed en algemene overtredingen tegen te gaan, en de maatregelen om de informatievoorziening te vergroten kennen grote aandelen voorstanders. Maatregelen om de snelheid te verminderen worden wisselend beoordeeld: controles worden redelijk positief beoordeeld, maar het invoeren van meer snelheidslimieten kent zowel voor- als tegenstanders. Ook mogelijke nieuwe maatregelen worden gevarieerd beoordeeld, al is het aandeel voorstanders veelal groter dan het aandeel tegenstanders.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
info@goudappel.nl  
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01  
KVK 3801 7479  
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32