



**TNS Nipo**  
Grote Bickersstraat 74 1013 KS Amsterdam  
t 020 5225 444  
e info@tns-nipo.com www.tns-nipo.com

## Rapport

# PROV Zuid-Holland 2013

*Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid*

Robbert Zandvliet

G8083 | augustus 2014



# Inhoud

	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Achtergrond	1
1.2	Organisatie	2
1.3	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Gegevensverzameling</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Overzicht resultaten regievoerders Zuid-Holland</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Rijsnelheden</b>	<b>11</b>
4.1	Overschrijding maximumsnelheid	11
4.2	Pakkans snelheidsovertredingen	15
4.3	Gevaar snelheidsovertredingen	17
4.4	Zelf ingeschatte rijvaardigheid	21
<b>5</b>	<b>Alcohol, drugs en medicijnen</b>	<b>22</b>
5.1	Zelfgerapporteerd alcoholgebruik	22
5.2	Pakkans rijden met alcohol	25
5.3	Gevaren rijden met alcohol	25
5.4	Gebruik van drugs en medicijnen	27
5.5	Gevaren drugs- en medicijngebruik	29
<b>6</b>	<b>Gordelgebruik</b>	<b>31</b>
6.1	Gordelgebruik bestuurder en passagier	31
6.2	Pakkans niet dragen autogordel	37
6.3	Gevaren niet dragen autogordel	38
<b>7</b>	<b>Fiets en e-bike</b>	<b>41</b>
7.1	Gebruik fietsverlichting	41
7.2	Risicoperceptie	43
<b>8</b>	<b>Verkeersveiligheidsmaatregelen</b>	<b>44</b>
8.1	Reeds ingevoerde verkeersmaatregelen	44
8.2	Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen	48
8.3	Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen	51
	<b>Bijlagen</b>	
	Bijlage 1 Verkeersveiligheidsmaatregelen	
	Bijlage 2 Overzicht resultaten per regio(gebied)	
	Bijlage 3 Overzicht resultaten voor jongere bestuurders	

# Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid (PROV) werd in het verleden door TNS NIPO in opdracht van Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (RWS-DVS) uitgevoerd. Het onderwerp van het PROV was zelf gerapporteerd verkeersgedrag en meningen over de verkeersveiligheidsproblematiek en het lopende en voorgenomen landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Regionale overheden konden bij dit landelijk onderzoek aansluiten.

Voor 2013 heeft RWS geen landelijk onderzoek uit laten voeren. Het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH) heeft er daarom voor gekozen om zelfstandig een meting uit te laten voeren binnen haar werkgebied. Hierdoor kunnen over regio's binnen Zuid-Holland representatieve en betrouwbare uitspraken worden gedaan om inzicht te krijgen in de ontwikkeling van de belangrijkste tussen- en einddoelen die zijn geformuleerd omtrent de verkeersveiligheid in Zuid-Holland. In onderliggende rapportage worden de resultaten van het PROV Zuid-Holland 2013 beschreven.

In de vragenlijst van het PROV 2013 zijn vragen opgenomen die aansluiten bij alle relevante tussendoelen, die in voorgaande jaren bij de ontwikkeling van de Zuid-Hollandse Effectrapportage Verkeersveiligheid (ZER-V) zijn vastgesteld. Het PROV is met ingang van 2005 tweejaarlijks afgenomen in Zuid-Holland. Het onderzoek is nu voor de vijfde maal uitgevoerd.

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

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

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

Doel van het onderzoek is om de vraagstelling van het landelijke PROV onderzoek te beantwoorden voor de situatie in Zuid-Holland, zodanig dat verschillen per regio kunnen worden aangetoond. De verkregen resultaten moeten vergeleken worden met voorgaande edities van het PROV Zuid-Holland (ZER-V).

Net als voor het landelijke PROV het geval was, geldt ook in Zuid-Holland dat gegevens beschikbaar zijn van voorgaande jaren waardoor een vergelijking gemaakt kan worden. Om de vergelijkbaarheid te waarborgen is de steekproeftrekking zoveel mogelijk gelijk gehouden aan voorgaande jaren. De afname van de enquête is conform voorgaande metingen verlopen. Ook in de opzet van het PROV Zuid-Holland is uitgebreid rekening gehouden met de vergelijkbaarheid met eerdere edities.

## 1.2 Organisatie

In de provincie Zuid-Holland zijn een drietal 'regievoerders' actief met ieder een eigen werkgebied voor aanpak van de verkeersveiligheid (zie figuur 1):

- Stadsgebied Haaglanden;
- stadsregio Rotterdam;
- regiegebied Provincie Zuid-Holland, de RPV<sup>1</sup>'s Holland-Rijnland, Midden-Holland, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee en Drechtsteden.



---

<sup>1</sup> Regionale Projectgroep Verkeersveiligheid

### 1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de gegevensverzameling voor het PROV in de provincie Zuid-Holland.

Een overzicht van de belangrijkste resultaten op het niveau van de drie regievoerders en de provincie Zuid-Holland als geheel is opgenomen in hoofdstuk 3.

In de hoofdstukken 4 tot en met 8 worden de geanalyseerde enquêteresultaten van de volgende onderwerpen beschreven: snelheid, alcohol, drugs en medicijnen, gordelgebruik, fiets en e-bike en verkeersveiligheidsmaatregelen. Deze hoofdstukken zijn volgens een vaste structuur opgebouwd. Eerst worden de resultaten beschreven die gelden voor de hele provincie Zuid-Holland. Deze resultaten worden afhankelijk van het onderwerp uitgesplitst naar achtergrondkenmerken van de respondenten, zoals leeftijd, geslacht en reismotief. Daarna volgt een beschrijving en analyse van de resultaten op regioniveau: Holland-Rijnland, Midden-Holland, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, Stadsgewest Haaglanden, stadsregio Rotterdam, Hoeksche Waard, Goeree-Overflakkee en Drechtsteden.

Hieronder volgt nog een aantal aandachtspunten voor de lezer:

- Ten opzichte van 2011 zijn er een aantal wijzigingen in de vragenlijst doorgevoerd:
  - Het gebruik van social media op de smartphone terwijl men fietst is uitgevraagd.
  - Het gevaar dat men toedicht aan het gebruik van social media op de smartphone terwijl men fietst is uitgevraagd.
  - De respondenten is gevraagd hun eigen rijvaardigheid uit te drukken in een rapportcijfer.
  
- In de rapportage wordt op een aantal punten statistisch significante verschillen<sup>2</sup> (zie ook hoofdstuk 2) in de uitkomsten beschreven:
  - In hoofdstuk 3 worden significante verschillen voor de drie regievoerders ten opzichte van de provincie Zuid-Holland als geheel beschreven.
  - In de hoofdstukken 4 tot en met 8 en de bijlage worden significante verschillen voor de regio's ten opzichte van de resultaten voor de provincie Zuid-Holland als geheel beschreven.
  - Voor de regio's worden significante verschillen tussen 2011 en 2013 eveneens in de hoofdstukken 4 tot en met 8 beschreven.
  
- In de rapportage worden percentages respondenten aangegeven die bijvoorbeeld de pakkans voor snelheidsoverschrijding "(zeer) groot" vinden. De antwoordcategorieën in de vragenlijst lopen van zeer klein tot en met zeer groot. In de analyse zijn respondenten die groot en zeer groot hebben geantwoord bij elkaar gevoegd om significante verschillen aan te kunnen tonen. Het samenvoegen van deze antwoordcategorieën levert hiervoor voldoende respondenten. We hanteren hierbij de volgende conventie. Wanneer we spreken over het totaal van respondenten die bijvoorbeeld de pakkans "groot" of "zeer groot" vinden, schrijven we '(zeer) groot'. Wanneer we uitsluitend over de respondenten rapporteren die de pakkans "zeer groot" vinden, schrijven we "zeer groot".

---

<sup>2</sup> Er is sprake van een significant verschil als de kans dat het verschil op toeval berust zo klein is, dat dit niet meer aannemelijk is.

- Sommige groepen binnen het PROV bestaan uit een klein aantal respondenten. Dit maakt een analyse op aanvullende kenmerken, zoals RPV, geslacht of leeftijd, onbetrouwbaar. Het gaat specifiek om jongeren van 18-24 jaar en e-bikers. In dergelijke gevallen rapporteren we de resultaten niet. Waar dit van toepassing is, melden we dit in het rapport door middel van een voetnoot.
- Tot slot zijn de percentages voor alle vragen dit jaar (net als vorig jaar) gebaseerd op een basis van respondenten *exclusief* respondenten die een vraag niet hebben beantwoord (dus ook geen 'weet niet' hebben aangevinkt), terwijl zij dit (volgens de routing in de vragenlijst) wel behoorden te doen. Dergelijke 'blanco antwoorden' komen doorgaans alleen voor bij respondenten die de vragenlijst schriftelijk hebben ingevuld. Deze wijze van percenteren komt overeen met de landelijke PROV-rapportage en de aanpak zoals in 2011 gehanteerd.

## 2 Gegevensverzameling

Het landelijk PROV is een enquêteonderzoek dat in 2011 onder een representatieve steekproef van de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder werd gehouden. In het onderzoek staat het zelfgerapporteerde gedrag van verkeersdeelnemers centraal. Daarnaast wordt een beeld verkregen van de gedragsmotieven die respondenten zeggen te hebben. Het landelijke onderzoek werd sinds 1990 vrijwel jaarlijks uitgevoerd. Sinds 2005 wordt het PROV ook – tweejaarlijks- uitgevoerd in Zuid-Holland. Voor het jaar 2013 wordt de PROV alleen voor de provincie Zuid-Holland uitgevoerd. Het is echter niet altijd mogelijk om gegevens uit verschillende jaren met elkaar te vergelijken, omdat de vraagstelling naar aanleiding van nieuwe inzichten of ontwikkelingen zijn (en worden) aangepast.

In Zuid-Holland zijn in totaal 3.751 huishoudens benaderd voor de PROV-enquête. De respondenten zijn voor het onderzoek geworven via een zogenaamde “twee-traps procedure”. In de eerste trap van de procedure benaderde TNS NIPO voor de opbouw van haar respondentenbestand een steekproef uit de Nederlandse bevolking het Cendris Nationaal Consumentenbestand. Gevraagd werd of men zou willen meedoen aan enquêteonderzoek over een verkeersonderwerp. Men kon zich aanmelden door een antwoordkaartje in te sturen en daarop tevens enkele achtergrondgegevens te noteren. Daarnaast kon men zich ook online aanmelden.

Uit het aldus opgebouwde bestand werden in de tweede trap personen voor het landelijke én de aanvullende regionale onderzoeken geselecteerd. De geretourneerde vragenlijsten zijn verwerkt en van de resultaten is een databestand opgebouwd. De respons bedraagt 60% (2.251 respondenten), waarmee de respons voldoende is om representatieve uitspraken te kunnen doen over de onderwerpen die in dit rapport behandeld worden (figuur 2.1).

Figuur 2.1 Resultaat veldwerk

	aantal enquêtes verstuurd	aantal enquêtes geretourneerd	responspercentage
Holland-Rijnland	670	339	51%
Midden-Holland	307	199	65%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	267	194	73%
Stadsgewest Haaglanden	826	470	57%
stadsregio Rotterdam	824	533	65%
Hoeksche Waard	316	180	57%
Goeree-Overflakkee	276	175	63%
Drechtsteden	265	161	61%
Totaal Zuid-Holland	3.751	2.251	60%

Indien de resultaten tussen de regio's en de provincie Zuid-Holland als geheel significant verschillen wordt dit in hoofdstuk 4 tot en met 8 beschreven. In de tabellen in deze hoofdstukken zijn voor de regio's ook significante verschillen tussen PROV 2011 en 2013 opgenomen. Tot slot wordt stilgestaan bij significante verschillen tussen verschillende doelgroepen, zoals mannen en vrouwen, verschillende leeftijdscategorieën en reismotieven.

In het volgende hoofdstuk plaatsen we de uitkomsten eerst in een breder perspectief; de resultaten voor de drie regievoerders worden in dit hoofdstuk naast de uitkomsten van de provincie Zuid-Holland als geheel gezet.



### 3 Overzicht resultaten regievoerders Zuid-Holland

De beschreven resultaten in dit rapport zijn van toepassing op de provincie Zuid-Holland. Onderstaand overzicht biedt de mogelijkheid om een vergelijking te kunnen maken tussen de verschillende resultaten van het PROV Zuid-Holland. Naast de resultaten op het niveau van de drie regievoerders in Zuid-Holland zijn de provinciale resultaten weergegeven. Grijze arceringen geven aan dat een percentage significant afwijkt van het percentage voor het totaal van Zuid-Holland.

Onderwerp	regiegebied Zuid-Holland	stadsregio Rotterdam	Stadsgewest Haaglanden	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>				
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden				
Autosnelweg (120 km/uur)	46%	40%	51%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	39%	39%	43%	40%
Autoweg (100 km/uur)	26%	26%	27%	26%
Bubeko (80 km/uur)	28%	24%	23%	25%
Bubeko (60 km/uur)	35%	30%	31%	32%
Bibeko (50 km/uur)	19%	22%	23%	21%
Bibeko (30 km/uur)	33%	21%	19%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt				
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	56%	48%	54%	53%
Bubeko (80 km/uur)	44%	38%	33%	39%
Bubeko (60 km/uur)	26%	22%	16%	22%
Bibeko (50 km/uur)	36%	30%	32%	33%
Bibeko (30 km/uur)	11%	10%	11%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.				
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	59%	64%	55%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	80%	83%	78%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	96%	96%	97%	96%
<b>ALCOHOL DRUGS EN MEDICIJNEN</b>				
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	3%	5%	6%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	29%	29%	29%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	98%	94%	96%	96%

Onderwerp	regiegebied Zuid-Holland	stadsregio Rotterdam	Stadsgewest Haaglanden	totaal Zuid-Holland
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>3</sup> .	18%	22%	19%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	88%	89%	87%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden auto gereden.	99%	98%	99%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>				
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).				
Bubeko	98%	98%	99%	98%
Bibeko	97%	98%	99%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.				
Voorpassagier bubeko	98%	97%	99%	98%
Voorpassagier bibeko	97%	97%	99%	98%
Achterpassagier bubeko	88%	85%	86%	87%
Achterpassagier bibeko	85%	84%	83%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	9%	11%	7%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om <u>voor</u> in de auto geen gordel te dragen	90%	93%	92%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om <u>achter</u> in de auto geen gordel te dragen	82%	81%	82%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>				
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.				
Bubeko, voorlicht	96%	94%	93%	94%
Bubeko, achterlicht	95%	93%	95%	94%
Bibeko, voorlicht	98%	98%	94%	97%
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.				
Bubeko, voorlicht	97%	99%	96%	97%
Bubeko, achterlicht	97%	99%	96%	97%
Bibeko, voorlicht	98%	99%	100%	99%

<sup>3</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Onderwerp	regiegebied Zuid-Holland	stadsregio Rotterdam	Stadsgewest Haaglanden	totaal Zuid-Holland
<b>FIETS EN E-BIKE (vervolg)</b>				
<b>Risicoperceptie gedragingen</b>				
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.				
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	98%	95%	97%	97%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	90%	89%	88%	89%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	99%	98%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	90%	92%	86%	90%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	94%	94%	91%	93%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>				
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>				
Beginnersrijbewijs voor automobilisten	87%	89%	88%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	51%	53%	52%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	81%	78%	73%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	65%	69%	68%	67%
30km-gebieden in steden	39%	46%	43%	42%
60km-gebieden buiten steden	29%	35%	33%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	55%	59%	56%	57%
Verbod handmatig telefoneren	93%	90%	92%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	30%	30%	37%	32%
Flitspalen	47%	51%	50%	49%
Roodlicht camera's	67%	71%	75%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	36%	33%	34%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	69%	68%	62%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>				
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	92%	91%	90%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	91%	90%	88%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	71%	76%	68%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	89%	89%	85%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	66%	70%	65%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	88%	93%	86%	89%
Meer trajectcontrole	46%	53%	50%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	25%	40%	34%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	23%	28%	23%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	51%	49%	51%	50%
Meer spitsstroken	68%	67%	69%	68%
Meer 60 km gebieden	25%	35%	34%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	83%	82%	85%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreiding	87%	87%	87%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	67%	67%	65%	66%

Onderwerp	regiegebied Zuid-Holland	stadsregio Rotterdam	Stadsgewest Haaglanden	totaal Zuid- Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>				
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	15%	14%	9%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	77%	76%	76%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	19%	18%	16%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	48%	49%	48%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	57%	65%	55%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	31%	40%	37%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	80%	83%	79%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	47%	53%	55%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	48%	47%	46%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	61%	60%	60%	60%
Invoeren van een alcoholslot	48%	54%	46%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	59%	64%	65%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	28%	30%	27%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	26%	31%	22%	26%
Drugstest voor automobilisten	71%	77%	68%	72%
Weglaten van verkeersborden	15%	17%	15%	16%

## 4 Rijsnelheden

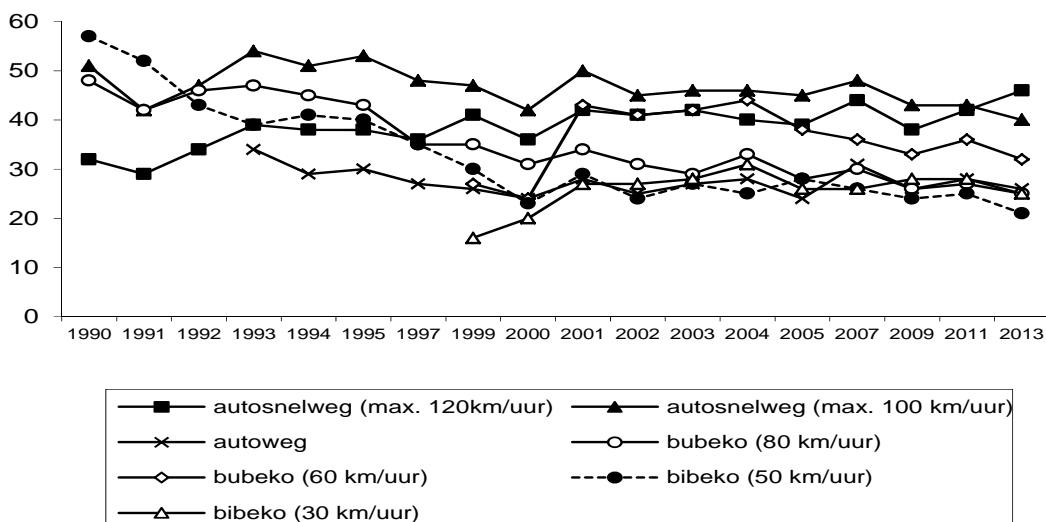
### 4.1 Overschrijding maximumsnelheid

“Percentage automobilisten dat aangeeft onder normale omstandigheden de maximumsnelheid te overschrijden; uitgesplitst naar verschillende wegtypen en deelgroepen.”

Net als in 2011, zien we in 2013 dat automobilisten in Zuid-Holland het meest te hard rijden op de autosnelwegen. Bijna de helft van de automobilisten (46%) geeft aan op autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur bijna normale weersomstandigheden de limiet te overschrijden. Vier op de tien (40%) geven aan op een autosnelweg met een limiet van 100 km/uur te hard te rijden. Na de autosnelwegen zijn het de wegen buiten de bebouwde kom met een snelheidslimiet van 60 km/uur waar vaak de limiet wordt overschreden: 32% geeft aan hier onder normale omstandigheden te hard te rijden (zie figuur 4.1).

Op 50 km-wegen is het percentage snelheidsovertreders in 2013 het laagst (21%), net als in 2011 (toen: 25%).

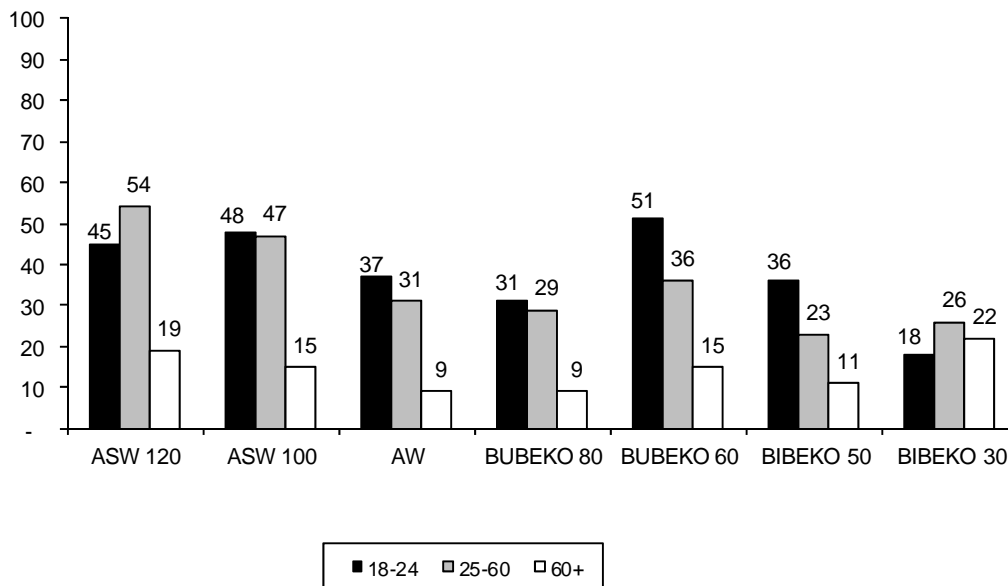
Het percentage snelheidsovertreders neemt op bijna elk type weg af in vergelijking met 2011. Alleen op de autosnelweg met een limiet van 120 km/uur rijden automobilisten vaker te hard. Deze stijging in snelheidsovertreders zien we al een aantal jaar; van 38% in 2009, naar 42% in 2011 en nu in 2013 46%.



Figuur 4.1 Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden, in 1990 tot en met 2013, naar type weg

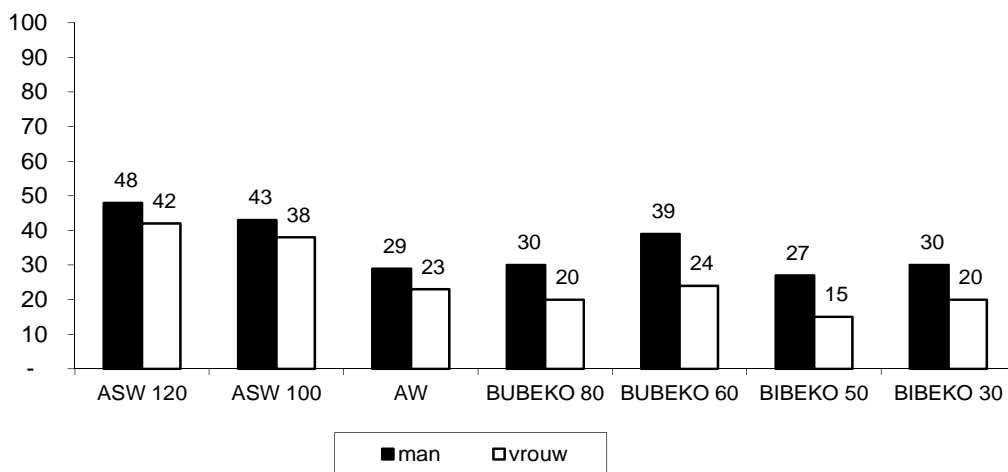
Het percentage overtreders van de maximumsnelheid verschilt per leeftijdsgroep (figuur 4.2). Op alle wegtypen rijden automobilisten in de leeftijdscategorie 25-59 jaar vaker dan gemiddeld te hard.

Ook jongeren 18-24 jaar lijken vaker dan gemiddeld te hard te rijden, maar dit verschil is alleen significant voor 60 km/uur en 50km-wegen. Ouderen rijden op alle wegtypen minder vaak dan gemiddeld te hard.



Figuur 4.2 Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden in 2013, naar leeftijd en wegtype

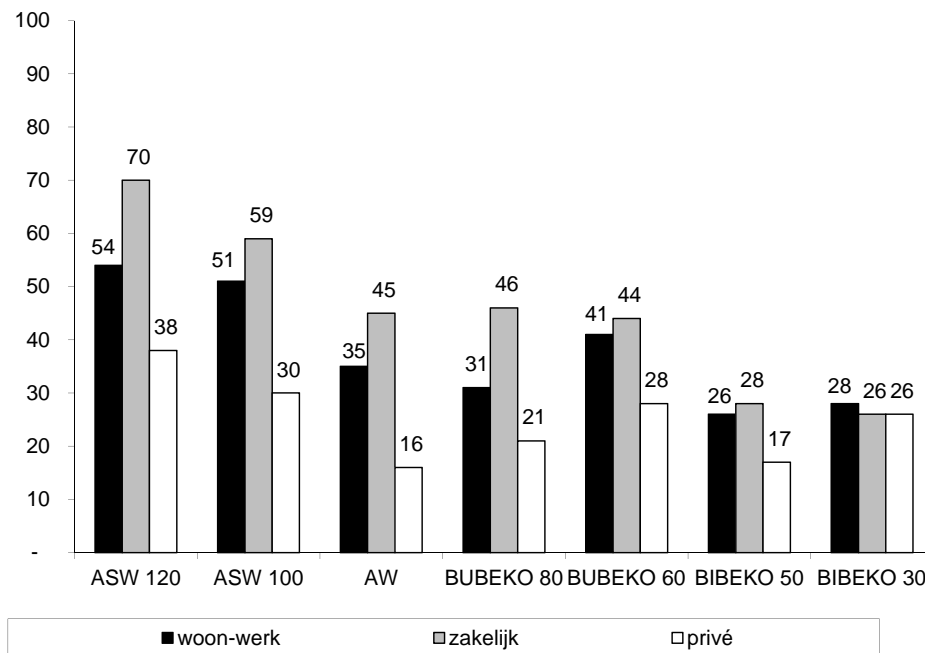
Ook in 2013 is er een verschil te zien tussen mannen en vrouwen. Voor alle wegtypen geeft een significant groter deel van de mannen dan de vrouwen aan doorgaans harder te rijden dan is toegestaan (zie figuur 4.3).



Figuur 4.3 Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden in 2013, naar geslacht en wegtype

Respondenten zijn gevraagd naar hun belangrijkste verplaatsingsmotief. Ook deze variabele blijkt samen te hangen met het overtreden van de snelheidslimiet. Op alle typen wegen buiten de bebouwde kom zien we eenzelfde beeld: automobilisten die de auto hoofdzakelijk voor privédoeleinde

gebruiken rijden significant minder vaak te hard dan gemiddeld. Daarnaast rijden automobilisten die de auto hoofdzakelijk voor zakelijk en woon-werkverkeer gebruiken significant vaker te hard op deze wegen. Op wegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 50 km/uur overschrijden automobilisten die privé rijden minder vaak de limiet en automobilisten die van hun woning naar hun werk rijden vaker de limiet dan gemiddeld. Op wegen binnen de bebouwde kom met een limiet van 30 km/uur zien we geen onderscheid tussen de verschillende motieven (zie figuur 4.4).



Figuur 4.4 Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden, in 2013, naar belangrijkste verplaatsingsmotief en wegtype

Er zijn in 2013 een aantal opvallende verschillen te zien tussen de percentages snelheidsovertreders in de verschillende regio's en de provincie Zuid-Holland als geheel (tabel 4.1).

Tabel 4.1 Percentage snelheidsovertreders, per wegtype en regio, in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013)

	ASW120		ASW100		AW100		BUB80		BUB60		BIB50		BIB30	
	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	47%	45%	44%	36%	32%	21%*	28%	23%	39%	31%*	28%	19%*	32%	32%
Midden-Holland	43%	47%	35%	38%	27%	29%	36%	34%	40%	34%	21%	24%	31%	30%
Abbl. waard-Vijfheerenlanden	38%	42%	42%	48%	26%	29%	28%	45%*	42%	54%*	17%	23%	37%	40%
Stadsgewest Haaglanden	41%	51%*	41%	43%	25%	27%	26%	23%	33%	31%	29%	23%	23%	19%
Stadsregio Rotterdam	42%	40%	48%	39%*	28%	26%	25%	24%	34%	30%	24%	22%	28%	21%*
Hoeksche Waard	41%	47%	42%	47%	27%	21%	29%	32%	44%	41%	13%	9%	27%	26%
Goeree-Overflakkee	45%	52%	54%	45%	37%	31%	54%	44%	60%	53%	22%	11%*	45%	19%*
Drechtsteden	38%	46%	37%	38%	24%	33%	22%	20%	28%	32%	23%	17%	26%	37%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>42%</b>	<b>46%*</b>	<b>43%</b>	<b>40%</b>	<b>28%</b>	<b>26%</b>	<b>27%</b>	<b>25%</b>	<b>36%</b>	<b>32%*</b>	<b>25%</b>	<b>21%*</b>	<b>28%</b>	<b>25%*</b>

#### Autosnelwegen met een limiet van 120 km/uur

In Stadsgewest Haaglanden geeft men significant vaker (51%) aan te hard rijden in vergelijking met de provincie Zuid-Holland als geheel. In stadsregio Rotterdam zijn er juist minder overtreders ten opzichte van Zuid-Holland als geheel (40%). In Zuid-Holland als geheel wordt de snelheid in 2013 vaker (46%) overtreden dan in 2011.

#### Autosnelwegen met een limiet van 100 km/uur

In de regio Alblasterwaard-Vijfheerenland zijn eveneens veel (in vergelijking met Zuid-Holland als geheel) overtreders op autosnelwegen waar een limiet van 100 km per uur geldt (48%). In Stadsregio Rotterdam overtreedt men minder vaak (39%) de limiet dan twee jaar geleden.

#### Autowegen met een limiet van 100 km/uur

In de regio Holland-Rijnland zijn er ten opzichte van de provincie Zuid-Holland weinig overtreders op autowegen waar een limiet van 100 km per uur geldt (21%). In 2011 waren hier juist meer overtreders te vinden in vergelijking met Zuid-Holland als geheel (32% versus 28%).

#### Wegen buiten de bebouwde kom met een limiet van 80 km/uur

In de regio's Midden-Holland, Alblasterwaard-Vijfheerenland en Goeree-Overflakkee zijn er in vergelijking met Zuid-Holland als geheel veel overtreders op 80 km-wegen (respectievelijk 34%, 45% en 44%).



### **Wegen buiten de bebouwde kom met een limiet van 60 km/uur**

In de regio's Alblasserwaard-Vijfheerenland, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee zijn er ten opzichte van Zuid-Holland als geheel veel overtreders op 60km-wegen (respectievelijk 54, 41% en 53%). In Zuid-Holland als geheel en in de regio Holland-Rijnland zijn er minder overtreders (respectievelijk 32% en 31%) dan in 2011.

### **Wegen binnen de bebouwde met een limiet van 50 km/uur**

In Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee zijn er minder vaak (dan voor Zuid-Holland als geheel) overtreders op 50km-wegen (respectievelijk 9% en 11%). In Zuid-Holland als geheel en in de regio's Holland-Rijnland en Goeree-Overflakkee zijn er minder overtreders (respectievelijk 21%, 19% en 11%) dan in 2011.

### **Wegen binnen de bebouwde met een limiet van 30 km/uur**

In de regio's Holland Rijnland, Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en Drechtsteden zijn er relatief veel overtreders in 30km-gebieden (respectievelijk 32%, 40% en 37%), in Stadsgebied Haaglanden en stadsregio Rotterdam juist weinig (19% en 21%). In Zuid-Holland als geheel, de Stadsregio Rotterdam en in de regio Goeree-Overflakkee zijn er minder overtreders (respectievelijk 25%, 21% en 19%) dan in 2011.

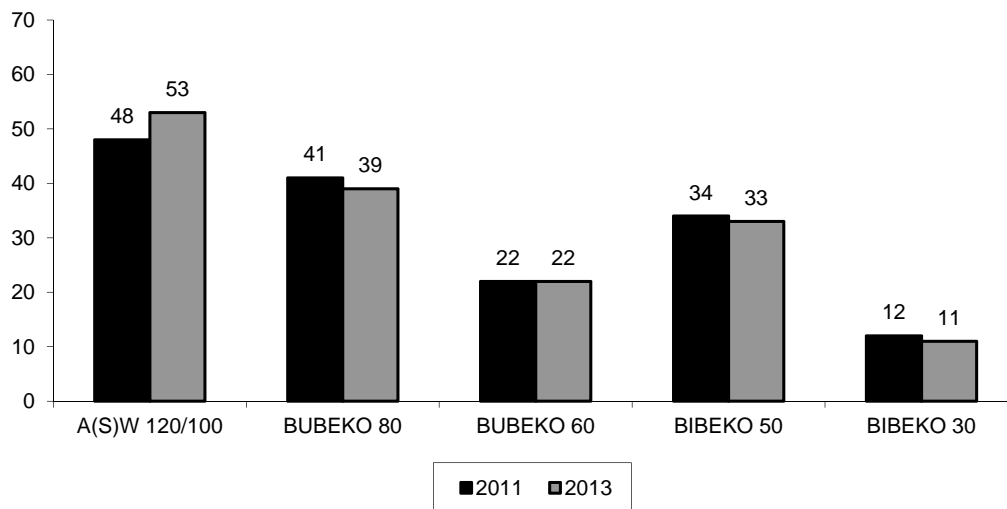
## **4.2 Pakkans snelheidsovertredingen**

“Percentage automobilisten dat van mening is dat de pakkans voor het overschrijden van de snelheidslimiet in het afgelopen jaar groot of zeer groot is, uitgesplitst naar verschillende wegsoorten en naar regio.”

In de enquête is respondenten gevraagd hoe groot zij de kans op controle voor het overschrijden van de snelheidslimiet (pakkans) schatten. Zij konden hierop antwoord geven door te kiezen uit de volgende vijf antwoordcategorieën: zeer klein, klein, niet groot/niet klein, groot of zeer groot. In deze paragraaf worden de resultaten op deze vraag beschreven.

De kans om in Zuid-Holland gecontroleerd te worden op het overschrijden van de snelheidslimiet is volgens automobilisten het grootst op autosnelwegen met een limiet van 120km/uur en 100 km/uur en op 50km-wegen. Respectievelijk 53%, 39% en 33% van de automobilisten is van mening dat de pakkans op deze wegen (zeer) groot is. Op wegen waar maximaal 30 km/uur mag worden gereden wordt de kans om op snelheid gecontroleerd te worden het kleinst geschat. Eén op de tien automobilisten (11%) acht de pakkans (zeer) groot (zie figuur 4.5).

De ingeschatte pakkans op het overschrijden van de snelheidslimiet is op bijna alle type wegen in 2013 ten opzichte van 2011 gelijk gebleven. Alleen de pakkans op autosnelweg met een limiet van 120km/uur wordt nu groter geacht (53% versus 48% in 2011).



Figuur 4.5 Percentage automobilisten dat van mening is dat de pakkans voor het overschrijden van de snelheidslimiet (zeer) groot is, in 2011 en 2013

De automobilisten hebben in 2011 niet in alle regio's dezelfde mening over de grootte van de pakkans voor snelheidsovertredingen (tabel 4.2).

Tabel 4.2 Pakkans overschrijding maximumsnelheid (in percentage), per wegtype en regio, in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013)

	ASW130/120/100		BUB80		BUB60		BIB50		BIB30	
	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	50%	56%	39%	48%*	18%	25%*	32%	35%	10%	10%
Midden-Holland	55%	62%	43%	52%	25%	33%	35%	39%	9%	11%
Albl. waard-Vijfheerenlanden	46%	52%	43%	41%	27%	25%	29%	31%	16%	10%
Stadsgewest Haaglanden	47%	54%*	38%	33%	21%	16%	37%	32%	8%	11%
stadsregio Rotterdam	46%	48%	44%	38%	24%	22%	34%	30%	17%	10%*
Hoeksche Waard	44%	44%	34%	34%	23%	21%	28%	31%	13%	13%
Goeree-Overflakkee	50%	45%	50%	38%*	32%	30%	27%	27%	11%	12%
Drechtsteden	44%	55%	41%	34%	22%	21%	31%	43%*	16%	13%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>48%</b>	<b>53%*</b>	<b>41%</b>	<b>39%</b>	<b>22%</b>	<b>22%</b>	<b>34%</b>	<b>33%</b>	<b>12%</b>	<b>11%</b>

#### Pakkans overschrijden snelheidslimiet op 130-, 120- en 100km-wegen

In de regio Midden-Holland schatten automobilisten de kans om betrappt te worden op het overschrijden van de snelheidslimiet van 130-, 120- of 100km/uur hoger in dan gemiddeld (62%). In de regio's stadsregio Rotterdam en Hoeksche Waard is dit juist lager (respectievelijk 48% en 44%). In vergelijking met 2011 schatten de automobilisten in Zuid-Holland als geheel en in het Stadsgewest Haaglanden de pakkans hoger in (respectievelijk 53% en 54%).

#### Pakkans overschrijden snelheidslimiet op 80km-wegen

In de regio's Midden-Holland en Holland-Rijnland is er ten opzichte van Zuid-Holland als geheel een groot aandeel automobilisten dat de pakkans (zeer) hoog inschat (respectievelijk 52% en 48%). In het

Stadsgewest Haaglanden ligt het percentage juist lager (33%). In Goeree-Overflakkee schat men de pakkans in 2013 lager in dan twee jaar geleden (38%), in Holland-Rijnland juist hoger (48%).

#### **Pakkans overschrijden snelheidslimiet op 60km-wegen**

In Midden-Holland en Goeree-Overflakkee zijn er relatief veel automobilisten (33% en 30%) die vinden dat de pakkans op 60km-wegen groot of zeer groot is. In regio Stadsgewest Haaglanden zijn er juist veel minder automobilisten die dit vinden (16%). In Holland-Rijnland schat men de pakkans in 2013 hoger in dan twee jaar geleden (25%).

#### **Pakkans overschrijden snelheidslimiet op 50km-wegen**

In de regio Drechtsteden is er ten opzichte van Zuid-Holland als geheel een groot aandeel automobilisten dat de pakkans hoog inschat (groot of zeer groot: 43%). Dit percentage is ook hoger dan in 2011.

#### **Pakkans overschrijden snelheidslimiet op 30km-wegen**

Er zijn geen significante verschillen tussen de regio's in de inschatting van de pakkans. In de stadsregio Rotterdam is het aandeel automobilisten dat de pakkans hoog inschat gedaald ten opzichte van 2011 (10%).

### **4.3 Gevaar snelheidsovertredingen**

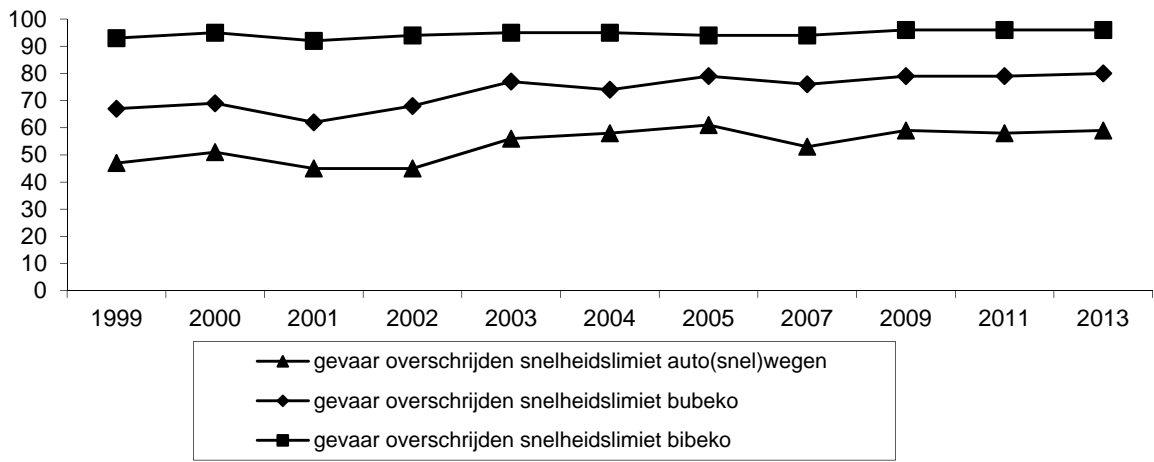
“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden als op autosnelwegen harder wordt gereden dan de maximumsnelheid; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden als op doorgaande wegen buiten stad of dorp harder wordt gereden dan de maximumsnelheid; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden als op doorgaande wegen binnen stad of dorp harder wordt gereden dan de maximumsnelheid; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

Veruit de meeste automobilisten uit Zuid-Holland vindt het in 2013 het gevaarlijkst om binnen de bebouwde kom harder te rijden dan de toegestane snelheid; 96% geeft aan dit (zeer) gevaarlijk te vinden. Hard rijden op wegen buiten de bebouwde kom wordt minder gevaarlijk gevonden. Acht op de tien automobilisten (80%) vind de snelheidslimiet buiten de bebouwde kom overschrijden (zeer) gevaarlijk. Op autosnelwegen wordt dit door 59% van de automobilisten (zeer) gevaarlijk gevonden.

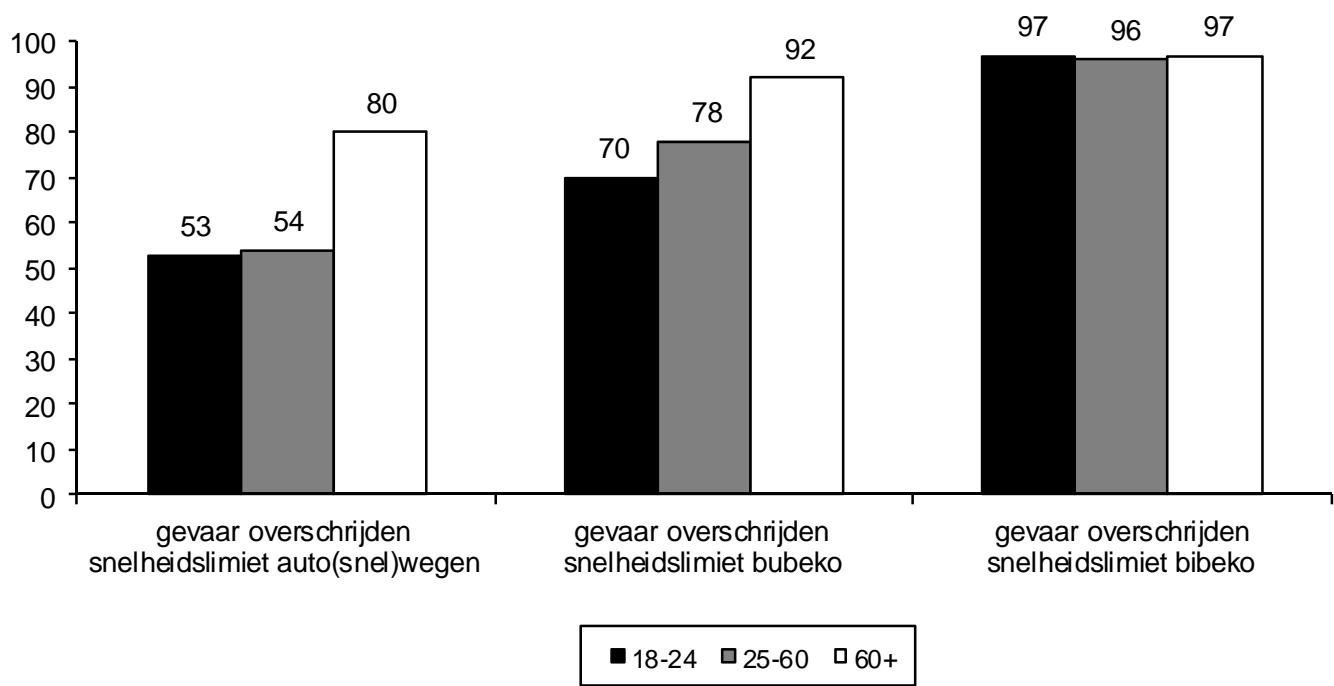
De risicoperceptie van automobilisten ten aanzien van te hard rijden op auto(snel)wegen en wegen binnen de bebouwde kom is vergelijkbaar met 2011 (figuur 4.6).



Figuur 4.6 Percentage automobilisten dat het overschrijden van de snelheidslimiet (zeer) gevaarlijk vindt, in 1999 tot en met 2013, naar wegtype

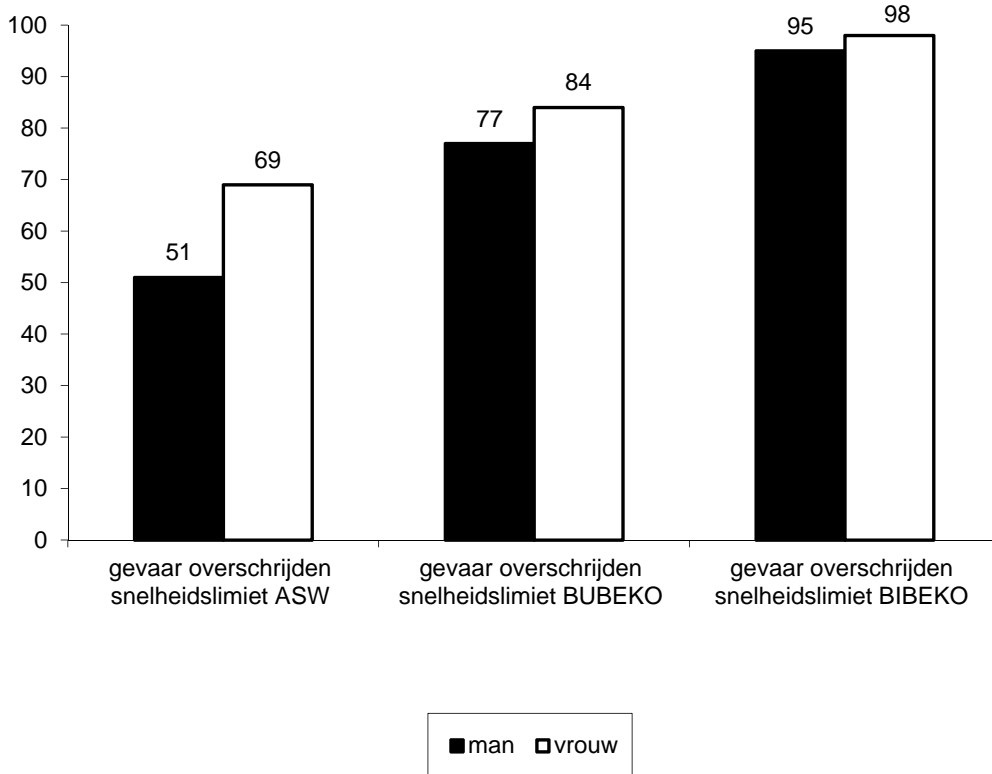
In hoeverre automobilisten de snelheidslimiet overschrijden gevaarlijk vinden hangt samen met leeftijd, sekse en verplaatsingsmotief.

Automobilisten van 60 jaar en ouder vinden te hard rijden op auto(snel)wegen (80%) en op wegen buiten de bebouwde (92%) kom significant vaker (zeer) gevaarlijk dan gemiddeld. Personen in de leeftijdscategorie 25-60 vinden te hard rijden op deze wegen (45% en 78%) juist significant minder vaak (zeer) gevaarlijk dan gemiddeld (zie figuur 4.7).



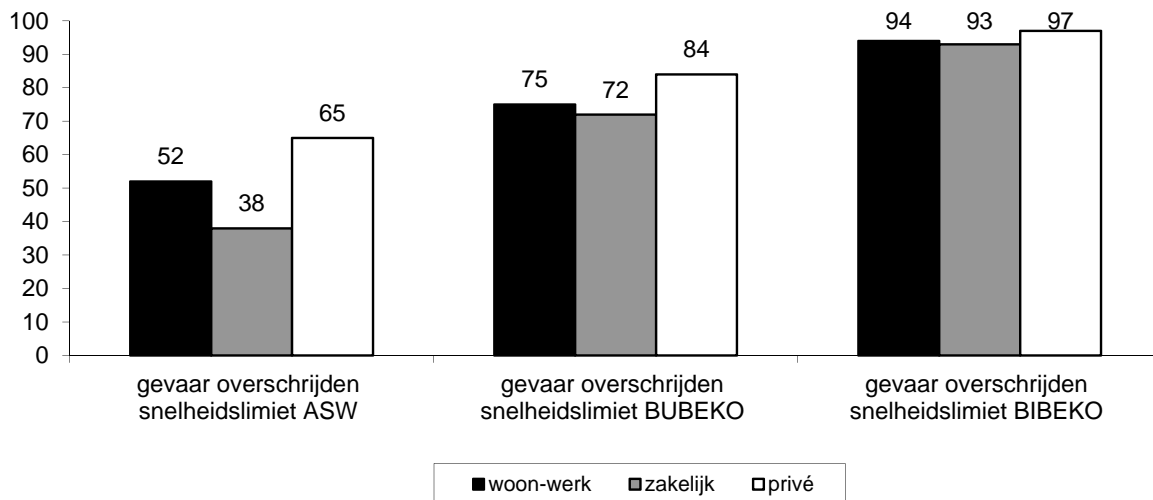
Figuur 4.7 Percentage automobilisten dat het overschrijden van de snelheidslimiet (zeer) gevaarlijk vindt, in 2013, naar leeftijd en wegtype

Ook bestaan er verschillen tussen mannen en vrouwen (zie figuur 4.8). Op alle wegtypen zien we dat vrouwen te hard rijden significant vaker (zeer) gevaarlijk vinden dan mannen. Vrouwen zijn vaker van mening dat te hard rijden op autosnelwegen (69% versus 51%), wegen buiten de bebouwde kom (84% versus 77%) en wegen binnen de bebouwde kom (98% versus 95%) gevaarlijker dan mannen.



Figuur 4.8 Percentage automobilisten dat het overschrijden van de snelheidslimiet (zeer) gevaarlijk vindt, in 2013, naar geslacht

Ten slotte zijn er ook verschillen te zien als gelet wordt op het voornaamste verplaatsingsmotief van automobilisten (zie figuur 4.9). Automobilisten die de auto voornamelijk voor privédoeleinden gebruiken, vinden te hard rijden op alle type wegen significant vaker (zeer) gevaarlijk dan automobilisten die de auto voornamelijk voor zakelijk of voor woon-werkverkeer gebruiken. Zo vindt 65% van de 'privé-rijders' het overschrijden van de snelheidslimiet op autosnelwegen (zeer) gevaarlijk, tegenover 52% van de 'woon-werkrijders' en 38% van de 'zakelijke rijders'. 84% van de 'privé-rijders' vindt te hard rijden op wegen buiten de bebouwde kom (zeer) gevaarlijk, tegenover 75% van de 'woon-werkrijders' en 72% van de 'zakelijke rijders'. 97% van de 'privé-rijders' vindt het (zeer) gevaarlijk om te hard te rijden binnen de bebouwde kom, tegenover 94% van de automobilisten die de auto hoofdzakelijk voor woon-werkverkeer gebruiken. Onder de woon-werkrijders is het percentage gestegen dat het (zeer) gevaarlijk acht om op de autosnelweg harder te rijden dan de maximumsnelheid (van 44% in 2001 naar 52% in 2013). Onder de zakelijke rijder is dit percentage juist gedaald (van 48% in 2011 naar 38% in 2013).



Figuur 4.9 Percentage automobilisten dat het overschrijden van de snelheidslimiet (zeer) gevaarlijk vindt, in 2013, naar belangrijkste verplaatsingsmotief

De mate waarin het overschrijden van de snelheidslimiet gevaarlijk wordt gevonden, verschilt in 2013 per regio (tabel 4.3).

Tabel 4.3 Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt, per wegtype en regio, in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	A(S)W		Bubeko		Bibeko	
	2011	2013	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	53%	63%*	79%	80%	95%	96%
Midden-Holland	52%	61%	71%	83%*	97%	95%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	56%	56%	69%	74%	99%	97%
Stadsgewest Haaglanden	61%	55%	80%	78%	96%	97%
stadsregio Rotterdam	60%	64%	81%	83%	96%	96%
Hoeksche Waard	57%	48%	77%	70%	96%	99%
Goeree-Overflakkee	48%	48%	67%	78%*	99%	99%
Drechtsteden	62%	57%	82%	81%	95%	97%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>58%</b>	<b>59%</b>	<b>79%</b>	<b>80%</b>	<b>96%</b>	<b>96%</b>

### Gevaar overschrijden snelheidslimiet autosnelweg

In de regio's Stadsgwest Haaglanden, Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee is het percentage automobilisten dat het overschrijden van de snelheidslimiet op autosnelwegen (zeer) gevaarlijk vindt laag in vergelijking met Zuid-Holland als geheel (respectievelijk 55%, 48% en 48%). In stadsregio Rotterdam is dit percentage juist hoger (64%).

### Gevaar overschrijden snelheidslimiet wegen buiten de bebouwde kom

In de regio Hoeksche Waard is het percentage automobilisten dat aangeeft het overschrijden van de snelheidslimiet op wegen buiten de bebouwde kom (zeer) gevaarlijk te vinden laag (70%) ten opzichte van heel Zuid-Holland.

## 4.4 Zelf ingeschatte rijvaardigheid

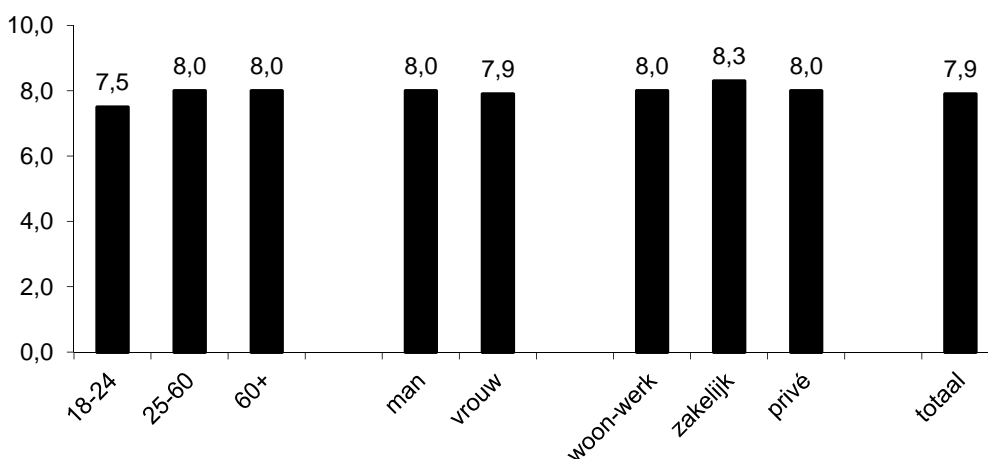
“De rijvaardigheid van de automobilisten uitgedrukt in een rapportcijfer, volgens eigen inschatting.”

Dit jaar is voor het eerst de, eigen ingeschatte, rijvaardigheid uitgevraagd. Hiervoor is dus geen vergelijking met 2011 en eerdere jaren te trekken. In 2013 schatten automobilisten in Zuid-Holland hun eigen rijvaardigheid met een 7.9 goed in (zie figuur 5.10).

Tussen de verschillende leeftijdsgroepen zien we een verschil in hoe goed ze zichzelf vinden rijden. Jongeren van 18-25 jaar geven hun eigen rijvaardigheid een significant lager rapportcijfer (7.5) dan de gemiddelde automobilist in Zuid-Holland.

Ook sekse heeft een invloed op de inschatting van eigen rijstijl. Mannen (8.0) geven hun eigen rijgedrag een iets hoger rapportcijfer dan vrouwen (7.9).

Het verplaatsingsmotief van automobilisten levert ook een andere inschatting van eigen rijvaardigheid op. Zakelijke rijders schatten hun eigen rijgedrag beter in dan gemiddeld (8.3).



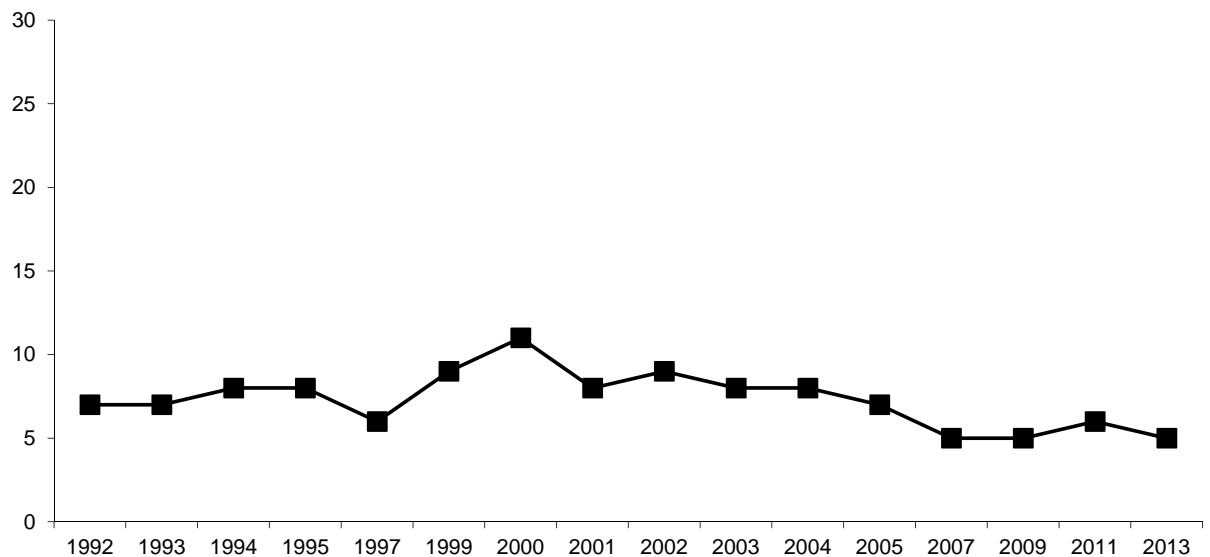
Figuur 4.10 Gemiddelde rapportcijfer eigen ingeschatte rijvaardigheid automobilisten, in 2013, naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief

## 5 Alcohol, drugs en medicijnen

### 5.1 Zelfgerapporteerd alcoholgebruik

“Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens meer dan twee glazen alcohol te drinken als men nog moet gaan autorijden.”

In 2013 geeft 5% van de automobilisten in Zuid-Holland aan wel eens vóór het autorijden meer dan twee glazen alcoholhoudende drank te hebben genuttigd. Hiermee is het weer op hetzelfde niveau als in 2007 (5%) en 2009 (5%). Vanaf 2002 is een dalende trend zichtbaar in het aandeel automobilisten dat voor het autorijden wel eens meer dan twee glazen alcohol nuttigt (zie figuur 5.1).



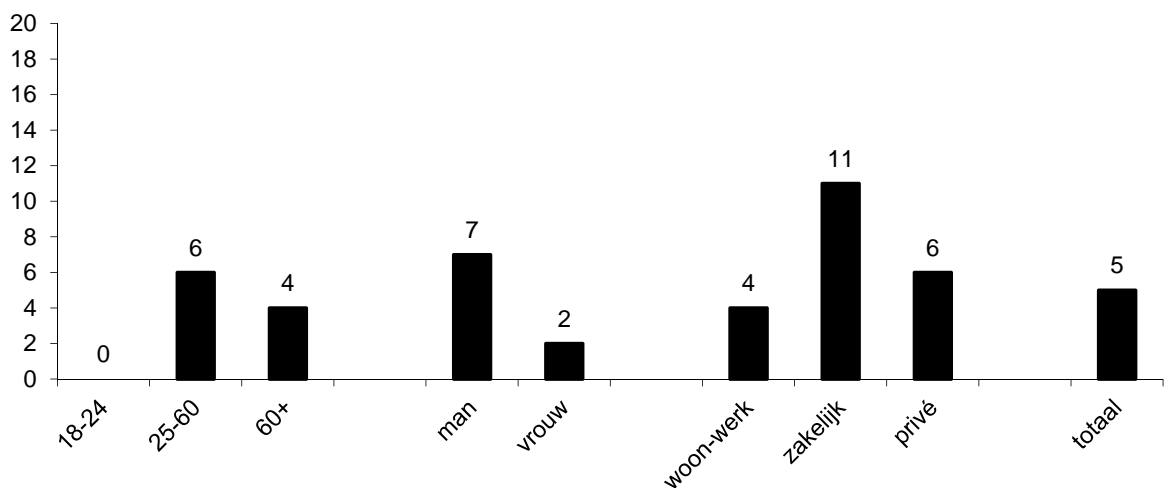
Figuur 5.1 Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens meer dan twee glazen alcohol te drinken als men nog moet gaan autorijden, in 1992 tot en met 2013.



Als wordt gekeken naar de achtergrondkenmerken van automobilisten, dan bestaan er verschillen in het rijden onder invloed van alcohol (zie figuur 5.2). Automobilisten van 25 tot en met 60 jaar geven significant vaker (6%) dan de andere twee leeftijdsgroepen aan gemiddeld meer dan twee glazen alcohol te drinken als zij nog moeten rijden.

Net als in voorgaande jaren geven mannen significant vaker dan vrouwen aan onder invloed te zijn van alcohol als ze de weg opgaan (7% versus 2%).

Zakelijke rijders geven vaker dan gemiddeld aan meer dan twee glazen alcohol te drinken als zij nog moeten rijden (11%). Automobilisten die vooral voor woon-werk doeleinden in de auto doen dit juist minder vaak dan gemiddeld (4%).



Figuur 5.2 Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens meer dan twee glazen alcohol te drinken als men nog moet gaan autorijden, in 2013, naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief

Ook als we kijken naar de verschillende regio's en de hoeveelheid alcohol men gemiddeld nuttigt alvorens de weg op te gaan, zien we kleine verschillen.

Automobilisten in Drechtsteden geven significant minder vaak aan meer dan twee glazen alcohol te drinken voordat zij de weg op gaan in vergelijking met Zuid-Holland als geheel (1% versus 5%). In de regio Midden-Holland geven automobilisten nu, in vergelijking met 2011 (8% versus 3%), minder vaak aan meer dan twee glazen alcohol te drinken voor het rijden (tabel 5.1).

Tabel 5.1 Percentage automobilisten dat wel eens onder invloed van alcohol rijdt, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	2011	2013
Holland-Rijnland	6%	4%
Midden-Holland	8%	3%*
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	6%	4%
Stadsgewest Haaglanden	7%	6%
Stadsregio Rotterdam	5%	5%
Hoeksche Waard	3%	4%
Goeree-Overflakkee	6%	2%
Drechtsteden	3%	1%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>6%</b>	<b>5%</b>

## 5.2 Pakkans rijden met alcohol

“Percentage automobilisten dat van mening is dat de pakkans voor het rijden onder invloed in het afgelopen jaar groot of zeer groot is.”

Volgens één op de drie (29%) automobilisten in Zuid-Holland is de pakkans voor het rijden onder invloed van alcohol groot of zeer groot. Er zijn geen significante verschillen tussen de regio's.

Het percentage automobilisten in Zuid-Holland als geheel is dit jaar minder vaak van mening dat de pakkans voor het rijden onder alcohol (zeer) groot is in vergelijking met 2011 (van 33% naar 29%). In de aparte regio Midden-Holland (van 37% naar 26%) is het percentage automobilisten dat de pakkans minder vaak (zeer) groot inschat ook gedaald ten opzichte van twee jaar geleden.

Tabel 5.2 Percentage automobilisten dat de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol groot of zeer groot vindt, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	2011	2013
Holland-Rijnland	34%	30%
Midden-Holland	37%	26%*
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	27%	30%
Stadsgewest Haaglanden	34%	29%
stadsregio Rotterdam	34%	29%
Hoeksche Waard	25%	32%
Goeree-Overflakkee	30%	25%
Drechtsteden	28%	30%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>33%</b>	<b>29%*</b>

## 5.3 Gevaren rijden met alcohol

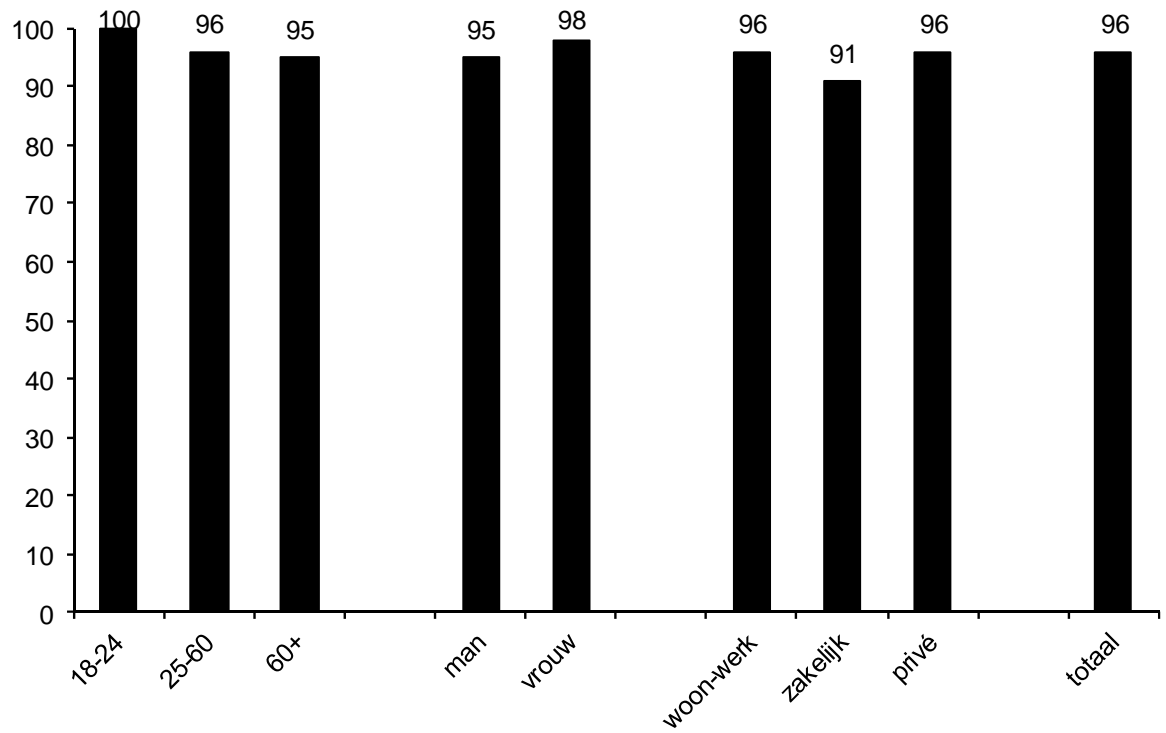
“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden, wanneer voor het autorijden meer dan twee glazen alcohol worden gedronken; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

In 2013 geeft 96% van de automobilisten in Zuid-Holland aan rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk te vinden (zie figuur 5.3). Dit percentage is gedaald ten opzichte van twee jaar geleden (van 98% naar 96%).

Consistent met de resultaten over gedrag van rijden onder invloed (mannen geven significant vaker aan wel eens onder invloed van alcohol te rijden dan vrouwen, zie figuur 5.2), zien we ook een verschil in mening over dit gevaar tussen de sekse. Vrouwen geven significant vaker dan mannen aan rijden onder invloed (zeer) gevaarlijk te vinden (98% versus 95%).

Ook concludeerden we in §5.1 dat automobilisten van 25 tot en met 60 jaar significant vaker (6%) dan de andere twee leeftijdsgroepen aangeven wel eens meer dan twee glazen alcohol te drinken als

zij nog moeten rijden. Als vervolgens wordt gekeken naar de mening over het gevaar van dit gedrag, dan blijkt echter dat alle leeftijdsgroepen dit gedrag (zeer) gevaarlijk vinden. 25-60 jarigen geven echter wel minder vaak dan 60-plussers aan het *zeer* gevaarlijk te vinden (respectievelijk 34% en 44%).



Figuur 5.3 Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om onder invloed van alcohol te rijden, in 2013, naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief

In de regio's Rotterdam (94%) en Goeree-Overflakkee (92%) ligt de bewustwording van de gevaren die rijden onder invloed van alcohol met zich meebrengt lager dan in Zuid-Holland als geheel. In de regio Hoeksche Waard (99%) ligt dit bewustzijn juist hoger dan in Zuid-Holland als geheel (tabel 5.3).

In stadsregio Rotterdam, Goeree-Overflakkee, Drechtsteden en in Zuid-Holland als geheel zien we een daling sinds 2011 in het aandeel dat van mening is dat het (zeer) gevaarlijk is om onder invloed van alcohol te rijden.

Tabel 5.3 Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om onder invloed van alcohol te rijden, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	2011	2013
Holland-Rijnland	98%	98%
Midden-Holland	95%	96%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	97%	98%
Stadsgewest Haaglanden	98%	96%
stadsregio Rotterdam	97%	94%*
Hoeksche Waard	98%	99%
Goeree-Overflakkee	100%	92%*
Drechtsteden	99%	98%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>98%</b>	<b>96%*</b>

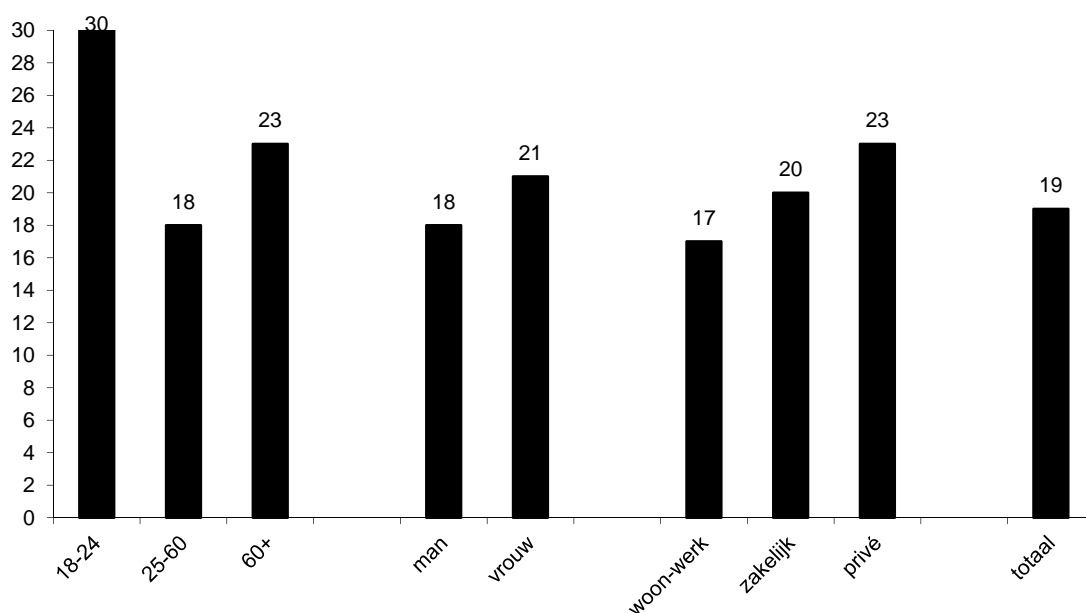
## 5.4 Gebruik van drugs en medicijnen

“Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs en/of medicijnen te gebruiken wanneer men nog moet gaan autorijden; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

Eén op de vijf automobilisten in Zuid-Holland (19%) geeft aan wel eens onder invloed van drugs en/of medicijnen<sup>4</sup> te rijden (zie figuur 5.4). Dit is een toename sinds 2011 toen nog 16% aangaf wel eens onder invloed van drugs en/of medicijnen te rijden. Hiermee is het percentage weer op het niveau van 2009 (19%).

Net als het alcohol gebruik blijkt ook het drugs- en/of medicijngebruik voor het autorijden samen te hangen met leeftijd. Automobilisten van 60 jaar en ouder gebruiken vaker (23%) dan gemiddeld medicijnen wanneer ze de weg nog op moeten. 25-60 jarige automobilisten geven juist minder vaak dan gemiddeld aan onder invloed van medicijnen de weg op te gaan (18%). Het drugsgebruik onder automobilisten is over de gehele linie – dus voor alle leeftijdsgroepen – verwaarloosbaar.

<sup>4</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.



Figuur 5.4 Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van drugs en medicijnen te rijden, in 2013, naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief

In de regio Alblasserwaard-Vijfheerenland is het percentage automobilisten dat onder invloed van drugs en/of medicijnen rijdt significant hoger dan in Zuid-Holland als geheel. In de Drechtsteden is dit percentage juist significant minder dan Zuid-Holland als geheel (tabel 5.4).

Ook zien we verschillen in vergelijking met 2011 tussen de regio's. Zo is er sprake van een toename ten opzichte van 2011 in de regio's Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (van 12% naar 26%), stadsregio Rotterdam (van 15% naar 22%) en Zuid-Holland als geheel (van 16% naar 19%).

Tabel 5.4 Percentage automobilisten dat wel eens onder invloed van drugs of medicijnen rijdt, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	2011	2013
Holland-Rijnland	16%	17%
Midden-Holland	16%	22%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	12%	26%*
Stadsgewest Haaglanden	17%	19%
stadsregio Rotterdam	15%	22%*
Hoeksche Waard	16%	18%
Goeree-Overflakkee	15%	17%
Drechtsteden	20%	13%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>16%</b>	<b>19%*</b>

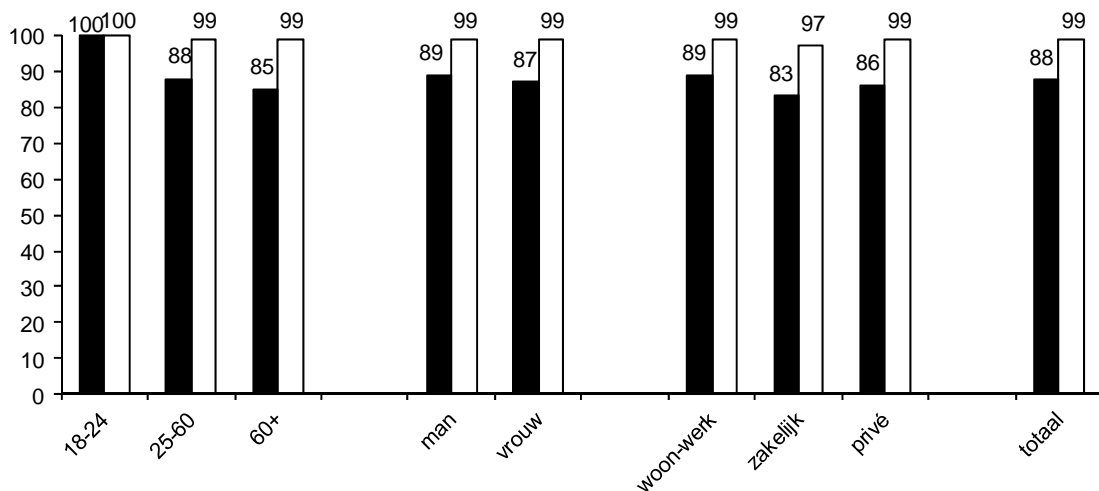
## 5.5 Gevaren drugs- en medicijngebruik

“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden als voor het autorijden medicijnen worden gebruikt; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden als voor het autorijden drugs worden gebruikt; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

Negen op de tien automobilisten (88%) in Zuid-Holland zijn in 2013 van mening dat het (zeer) gevaarlijk is om medicijnen te gebruiken in combinatie met autorijden. Het rijden onder invloed van wordt door 99% als (zeer) gevaarlijk gezien.

Automobilisten in de leeftijd 18-24 jaar zien een groter risico in het rijden onder invloed van medicijnen dan gemiddeld; iedereen in deze leeftijdscategorie vindt dit (zeer) gevaarlijk. Automobilisten van 60 jaar en ouder schatten dit juist minder vaak (zeer) gevaarlijk in dan gemiddeld (figuur 5.5). Over het gevaar van autorijden in combinatie met drugsgebruik is iedereen het eens; daar zien we geen significante verschillen tussen de verschillende doelgroepen.



Figuur 5.5 Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om onder invloed van medicijnen (links) of drugs (rechts) te rijden, in 2013, naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief.

Tussen de regio's zijn significante verschillen geconstateerd ten aanzien van het percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om onder invloed van drugs of medicijnen te rijden (tabel 5.5).

In de regio Midden-Holland vindt men het minder vaak (zeer) gevaarlijk om onder invloed van medicijnen te rijden.

En men vindt het in de stadsregio Rotterdam minder vaak (zeer) gevaarlijk om onder invloed van drugs te rijden dan in de provincie Zuid-Holland als geheel.

Ten opzichte van 2011 zien we in de provincie Zuid-Hollands als geheel dat minder mensen het (zeer) gevaarlijk vinden om onder invloed van medicijnen te rijden.

Tabel 5.5 Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om onder invloed van drugs of medicijnen te rijden per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel; \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013)

	Medicijnen		Drugs	
	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	93%	89%	99	99%
Midden-Holland	87%	81%	100	100%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	93%	92%	99	99%
Stadsgewest Haaglanden	91%	87%	99	99%
stadsregio Rotterdam	92%	89%	98	98%
Hoeksche Waard	90%	87%	99	100%
Goeree-Overflakkee	84%	83%	97	100%
Drechtsteden	85%	91%	99	100%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>91%</b>	<b>88%*</b>	<b>99%</b>	<b>99%</b>



## 6 Gordelgebruik

### 6.1 Gordelgebruik bestuurder en passagier

“Gemiddelde percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van automobilisten) bij de laatste tien ritten als bestuurder buiten de bebouwde kom; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Gemiddelde percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van automobilisten) bij de laatste tien ritten als bestuurder binnen de bebouwde kom; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Gemiddelde percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van respondenten) bij de laatste tien ritten als voorpassagier buiten de bebouwde kom; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

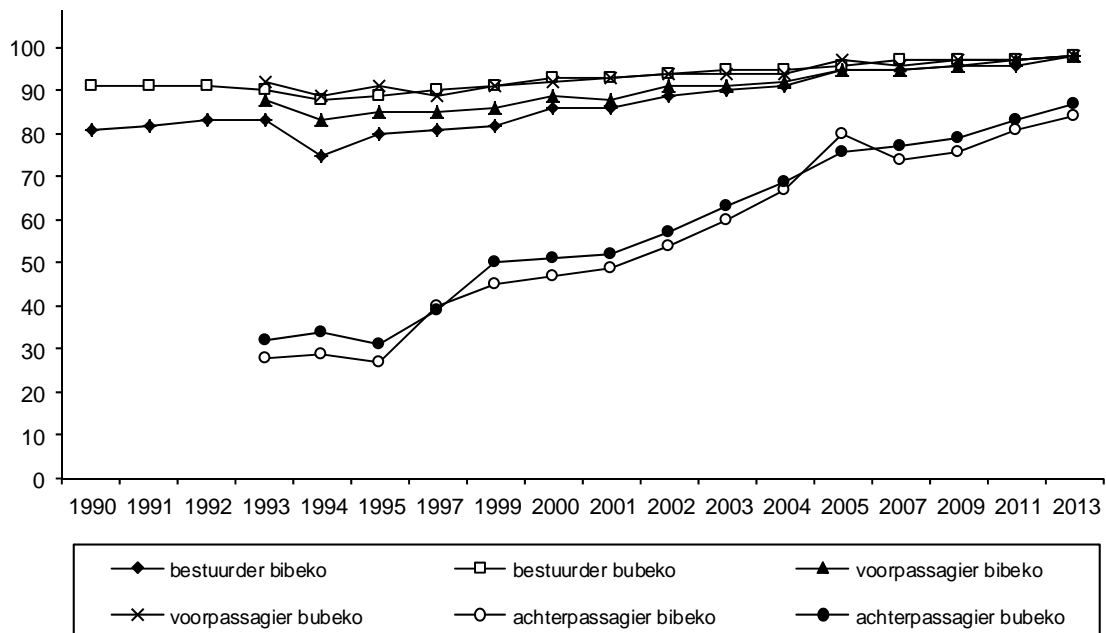
“Gemiddelde percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van respondenten) bij de laatste tien ritten als voorpassagier binnen de bebouwde kom; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Gemiddelde percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van respondenten) bij de laatste tien ritten als achterpassagier buiten de bebouwde kom; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Gemiddelde percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van respondenten) bij de laatste tien ritten als achterpassagier binnen de bebouwde kom; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

Het gordelgebruik door bestuurders binnen en buiten de bebouwde kom in Zuid-Holland is – naar eigen zeggen van de respondenten – in 2013 net als in voorgaande jaren hoog (zie figuur 6.1). Het gemiddelde gordelgebruik bij de laatste 10 ritten op deze wegen is voor bestuurders 98%. Dit percentage is gestegen ten opzichte van 2011 toen het gordelgebruik binnen de bebouwde kom nog 96% en buiten de bebouwde kom 97% was.

Het gemiddelde gordelgebruik van voorpassagiers is zowel binnen als buiten de bebouwde kom net zo hoog als dat van de bestuurders (98%). Het gordelgebruik van de achterpassagiers blijft nog altijd achter bij het gordelgebruik van de bestuurders en de voorpassagiers (tabel 6.1), maar is buiten de bebouwde kom wel significant gestegen ten opzichte van 2013 (van 83% naar 87%). Het gordelgebruik onder achterpassagiers binnen de bebouwde kom is 84%.

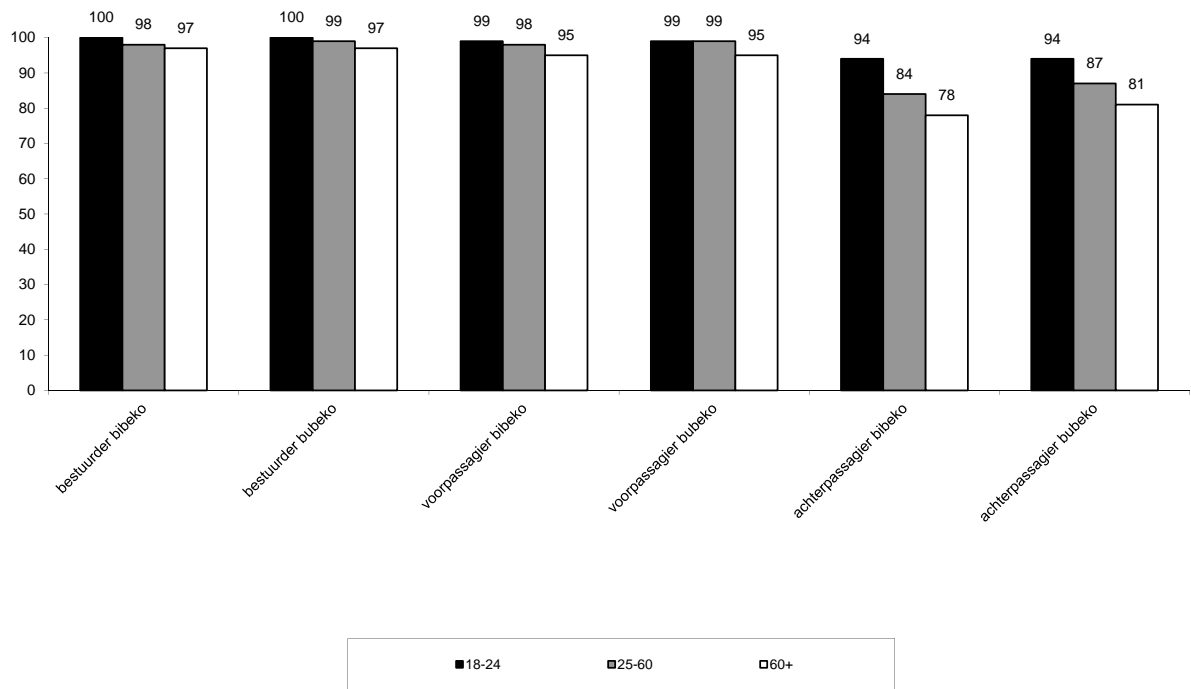


Figuur 6.1 Gordeldraagpercentages binnen en buiten de bebouwde kom voor bestuurders en passagiers, in 1990 tot en met 2013

In 2013 blijkt het gordelgebruik bij bestuurders en voorpassagiers zowel binnen als buiten de bebouwde kom leeftijdsafhankelijk te zijn.

Bestuurders in de leeftijdscategorie 18-24 jaar gebruiken de gordel zowel binnen als buiten de bebouwde kom significant vaker dan gemiddeld. Zowel voor voor- als achterpassagiers zien we dat 60-plussers zowel binnen als buiten de bebouwde kom minder vaak dan gemiddeld de gordel gebruiken.

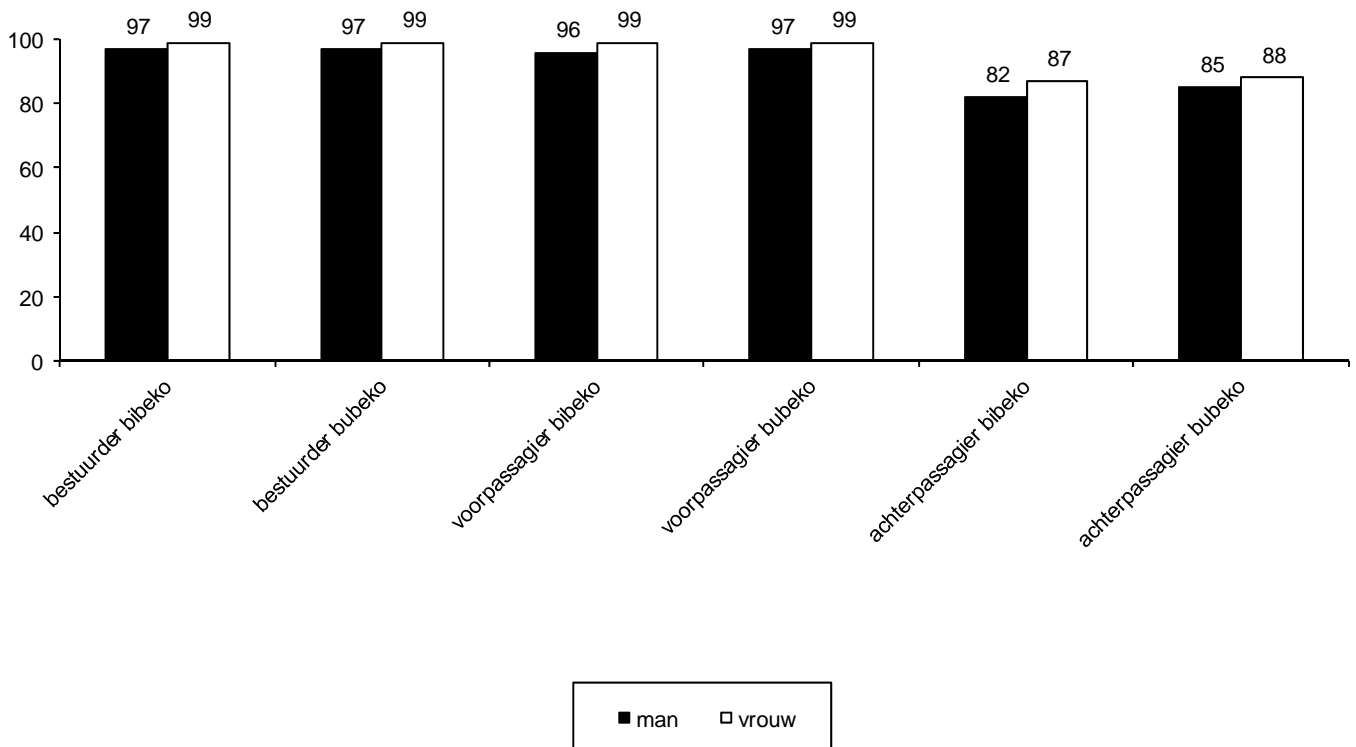
Ten opzichte van twee jaar geleden gebruiken jonge bestuurders tot en met 24 jaar de autogordel vaker, zowel binnen de bebouwde kom (2011: 80%, 2013: 100%) als buiten de bebouwde kom (2011: 81%, 2013: 100%). Deze groep gebruikt als achterpassagier binnen de bebouwde kom ook vaker de gordel dan twee jaar geleden (2011: 75%; 2013: 94%)



Figuur 6.2 Gordeldraagpercentages binnen en buiten de bebouwde kom voor bestuurder en passagiers, in 2013, uitgesplitst naar leeftijd

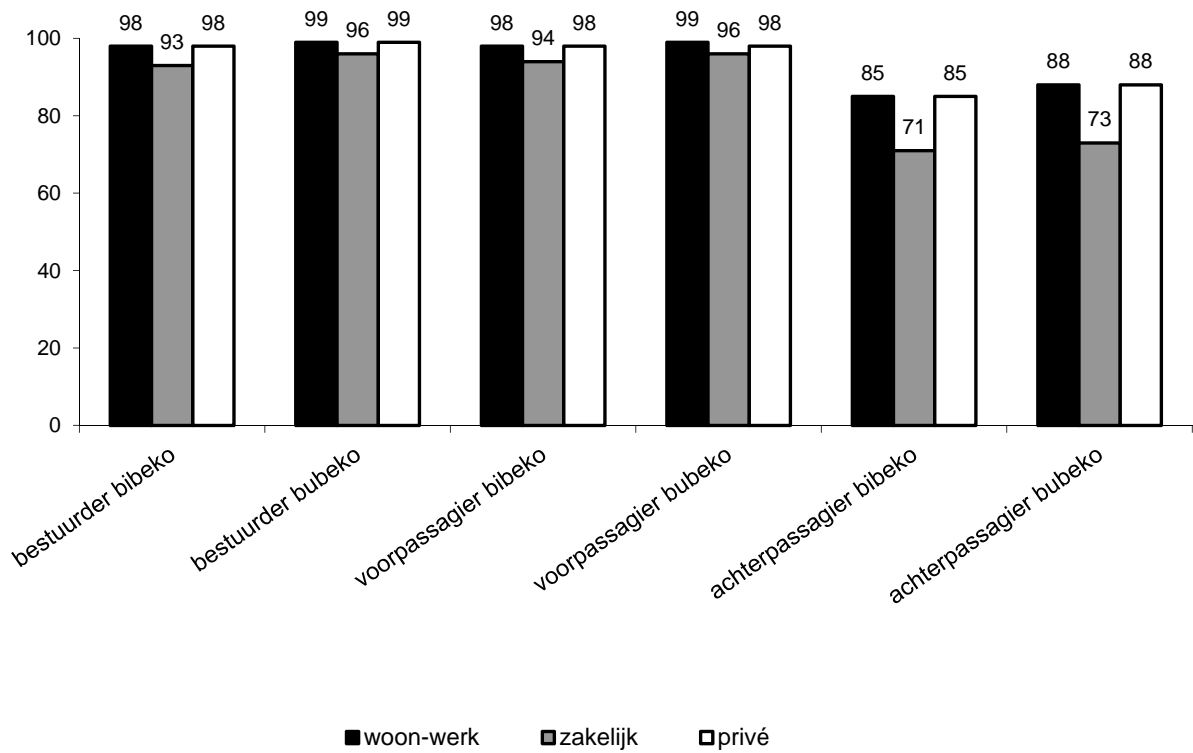
Mannen en vrouwen verschillen in hun zelfgerapporteerde gordelgebruik (zie figuur 6.3). Als bestuurders dragen vrouwen zowel binnen als buiten de bebouwde kom met twee procentpunten vaker de gordel dan mannen. Ook als voorpassagier dragen vrouwen vaker de gordel dan mannen (99% versus 96%).

Ten opzichte van de vorige meting valt op dat vrouwelijke bestuurders significant vaker de autogordel zijn gaan gebruiken in 2013 (zowel binnen als buiten de bebouwde kom). Opvallend is dat in 2011 mannen juist vaker aangaven de gordel te dragen als voorpassagier.



Figuur 6.3 Gordeldraagpercentages binnen en buiten de bebouwde kom voor bestuurder en passagiers, in 2013, uitgesplitst naar geslacht

Autobestuurders die de auto voornamelijk voor zakelijk verkeer gebruiken dragen de gordel binnen de bebouwde kom significant minder vaak dan andere automobilisten (93%, zie figuur 6.4). Ook draagt de zakelijke rijder (als achterpassagier) de gordel significant minder vaak zowel binnen als buiten de bebouwde kom (respectievelijk 71% en 73%).



Figuur 6.4 Gordeldraagpercentages binnen en buiten de bebouwde kom voor bestuurders en passagiers, in 2013, uitgesplitst naar belangrijkste verplaatsingsmotief

Het gordelgebruik van bestuurders en passagiers verschilt, zowel buiten als binnen de bebouwde kom, per regio in vergelijking met Zuid-Holland als geheel (tabel 6.1).

Tabel 6.1 Gemiddeld percentage gordelgebruik (naar eigen zeggen van de automobilisten) bij de laatste tien ritten als bestuurder, voor- en achterpassagier binnen en buiten de bebouwde kom, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel; \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	bestuurder bubeko		bestuurder bibeko		voorpassagier bubeko		voorpassagier bibeko		achterpassagier bubeko		achterpassagier bibeko	
	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	99%	98%	98%	98%	99%	99%	99%	99%	85%	90%	84%	88%
Midden-Holland	97%	98%	95%	96%	98%	98%	96%	97%	79%	86%	77%	83%
Alblasserwaard- Vijfheerenlanden	93%	98%*	92%	94%	93%	97%	93%	93%	85%	89%	83%	85%
Stadsgewest Haaglanden	98%	99%	98%	99%	97%	99%	98%	99%	82%	86%	81%	83%
stadsregio Rotterdam	95%	98%*	95%	98%*	95%	97%	94%	97%	82%	85%	80%	84%
Hoeksche Waard	98%	99%	97%	98%	98%	97%	96%	96%	88%	75%*	86%	71%*
Goeree- Overflakkee	99%	97%	94%	94%	99%	96%	97%	94%	88%	80%	83%	73%
Drechtsteden	96%	95%	95%	97%	96%	96%	97%	96%	81%	89%	79%	87%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>97%</b>	<b>98%*</b>	<b>96%</b>	<b>98%*</b>	<b>97%</b>	<b>98%</b>	<b>97%</b>	<b>98%</b>	<b>83%</b>	<b>87%*</b>	<b>81%</b>	<b>84%</b>

#### Bestuurders buiten de bebouwde kom

Bestuurders in stadsgewest Haaglanden dragen buiten de bebouwde kom significant vaker hun gordel in vergelijking met Zuid-holland als geheel (99%). In Zuid-Holland als geheel en in de regio Alblasserwaard-Vijfheerenlanden en in de stadsregio Rotterdam is het gordelgebruik gestegen ten opzichte van 2011 (respectievelijk 98%, 98% en 98%).

#### Bestuurders binnen de bebouwde kom

In Alblasserwaard-Vijfheerenland is het gordeldraagpercentage van bestuurders binnen de bebouwde kom lager (94%) dan in Zuid-Holland als geheel. In Zuid-Holland als geheel en in de stadsregio Rotterdam is het gordelgebruik gestegen ten opzichte van 2011 (respectievelijk 98% en 98%).

#### Voorpassagiers buiten de bebouwde kom

In stadsgewest Haaglanden ligt het percentage voorpassagiers dat aangeeft hun gordel te dragen (99%) hoger dan in Zuid-Holland als geheel.

#### Achterpassagiers buiten de bebouwde kom

In het Hoeksche Waard is het gordeldraagpercentage van achterpassagiers buiten de bebouwde kom lager (75%) dan in Zuid-Holland als geheel. Dit is ook gedaald ten opzichte van 2011. In Zuid-Holland als geheel is het gordelgebruik gestegen in vergelijking met twee jaar geleden (87%).

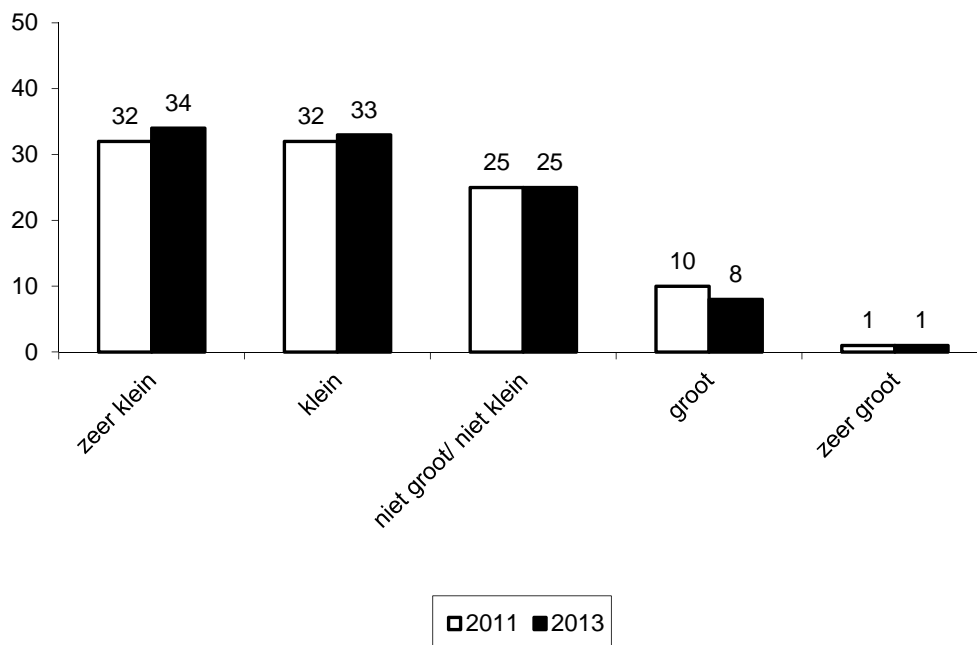
### Achterpassagiers binnen de bebouwde kom

Zowel in Hoeksche Waard als in Goeree-Overflakkee zijn minder achterpassagiers te vinden die hun gordel dragen (respectievelijk 71% en 73%). In de Hoeksche Waard is het gordelgebruik gedaald ten opzichte van 2011.

## 6.2 Pakkans niet dragen autogordel

“Percentage automobilisten dat van mening is dat de pakkans voor het niet dragen van de autogordel in het afgelopen jaar groot of zeer groot is, uitgesplitst naar de regio's.”

In 2013 vindt 9% van de automobilisten in Zuid-Holland dat de kans om door de politie gecontroleerd te worden op het dragen van de autogordel groot of zeer groot is. Dit percentage is gedaald met twee procentpunten sinds 2011 (11% versus 9% in 2013, zie figuur 6.5).



Figuur 6.5 Percentage automobilisten dat van mening is dat de pakkans voor het niet dragen van de autogordel zeer klein, klein, niet groot/ niet klein, groot of zeer groot is, in 2011 en 2013

In de regio Holland-Rijnland zijn minder automobilisten (6%) van mening dat de pakkans voor het niet dragen van de autogordel (zeer) groot is in vergelijking met Zuid-Holland in zijn geheel (tabel 6.2). Daarnaast zien we in Zuid-Holland als geheel dat in vergelijking met 2011 minder automobilisten denken dat de pakkans voor het niet dragen van de autogordel (zeer) groot is (van 11% naar 9%).

Tabel 6.2 Percentage automobilisten dat van mening is dat de pakkans voor het niet dragen van de autogordel groot of zeer groot is, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	2011	2013
Holland-Rijnland	10%	6%
Midden-Holland	11%	11%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	12%	11%
Stadsgewest Haaglanden	11%	7%
stadsregio Rotterdam	12%	11%
Hoeksche Waard	7%	8%
Goeree-Overflakkee	8%	10%
Drechtsteden	13%	11%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>11%</b>	<b>9%*</b>

### 6.3 Gevaren niet dragen autogordel

“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden om voor in de auto nooit de autogordel te dragen; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

“Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden om achter in de auto nooit de autogordel te dragen; uitgesplitst naar diverse deelgroepen.”

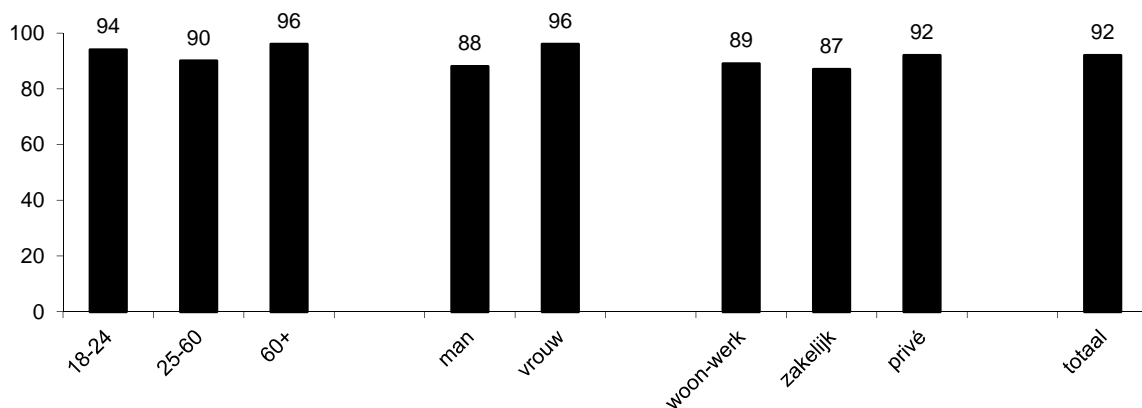
In 2013 vindt 92% van de automobilisten in Zuid-Holland het (zeer) gevaarlijk om voor in de auto nooit de gordel te dragen. Dit percentage is vergelijkbaar met 2011 (90%). Automobilisten vinden het minder gevaarlijk om achter in de auto de gordel niet te gebruiken dan voor in de auto. 82% van de automobilisten geeft in 2013 aan dit (zeer) gevaarlijk te vinden; vergelijkbaar met 2011 (80%).

De gedachte over het gevaar van het niet dragen van een gordel voor en achter in de auto is verschillend per leeftijdsgroep. Automobilisten van 60 jaar en ouder vinden het voor (96%) in de auto niet dragen van de autogordel vaker (zeer) gevaarlijk dan gemiddeld (zie figuur 6.6 en 6.7). In de leeftijdsgroep 25-59 jaar vinden automobilisten zowel voor (90%) als achter (81%) in de auto de gevaren minder groot dan gemiddeld.

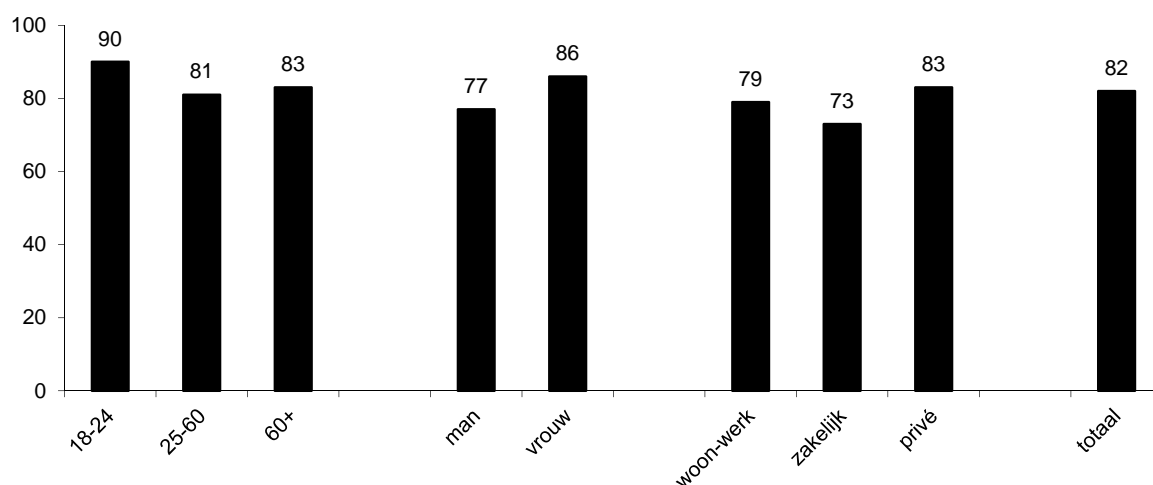
Net als in 2011 zien we in 2013 een significant sekseverschil in de mening over het gevaar van het niet dragen van de autogordel voor in de auto (zie figuur 6.6). Vrouwelijke automobilisten zijn vaker van mening dat het niet dragen van de gordel zowel voor (88% versus 96%) als achter (77% versus 86%) in de auto (zeer) gevaarlijk is dan mannen.

Ook zien we een significant verschil tussen automobilisten met verschillende reismotieven. Automobilisten die voornamelijk voor privédoeleinden reizen, vinden vaker dan gemiddeld dat het (zeer) gevaarlijk is om voor in geen gordel om te doen (92%). Ook vindt deze groep vaker dan gemiddeld dat het (zeer) gevaarlijk is achter in geen gordel te dragen (83%). Zakelijke rijders vinden het achter in de auto rijden zonder gordel minder gevaarlijk dan gemiddeld (73%).





Figuur 6.6 Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden om voor in de auto nooit een autogordel te dragen, in 2013, uitgesplitst naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief



Figuur 6.7 Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden om achter in de auto nooit een autogordel te dragen, in 2013, uitgesplitst naar leeftijd, geslacht en belangrijkste verplaatsingsmotief

Tussen de regio's zijn geen significante verschillen gevonden ten aanzien van hoe gevaarlijk het is om autogordel te dragen (tabel 6.3).

Ten opzichte van 2011 is er in de regio Midden-Holland sprake van een toename in het aandeel automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden om achter in de auto geen autogordel te dragen (van 72% naar 84%).

Tabel 6.3 Percentage automobilisten dat aangeeft het (zeer) gevaarlijk te vinden om voor in en achter in de auto nooit een autogordel te dragen, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	voor in de auto		achter in de auto	
	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	90%	89%	79%	78%
Midden-Holland	87%	92%	72%	84%*
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	90%	91%	83%	86%
Stadsgewest Haaglanden	90%	92%	81%	82%
stadsregio Rotterdam	92%	93%	80%	81%
Hoeksche Waard	95%	94%	84%	84%
Goeree-Overflakkee	90%	91%	86%	87%
Drechtsteden	89%	89%	79%	83%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>90%</b>	<b>92%</b>	<b>80%</b>	<b>82%</b>

## 7 Fiets en e-bike

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

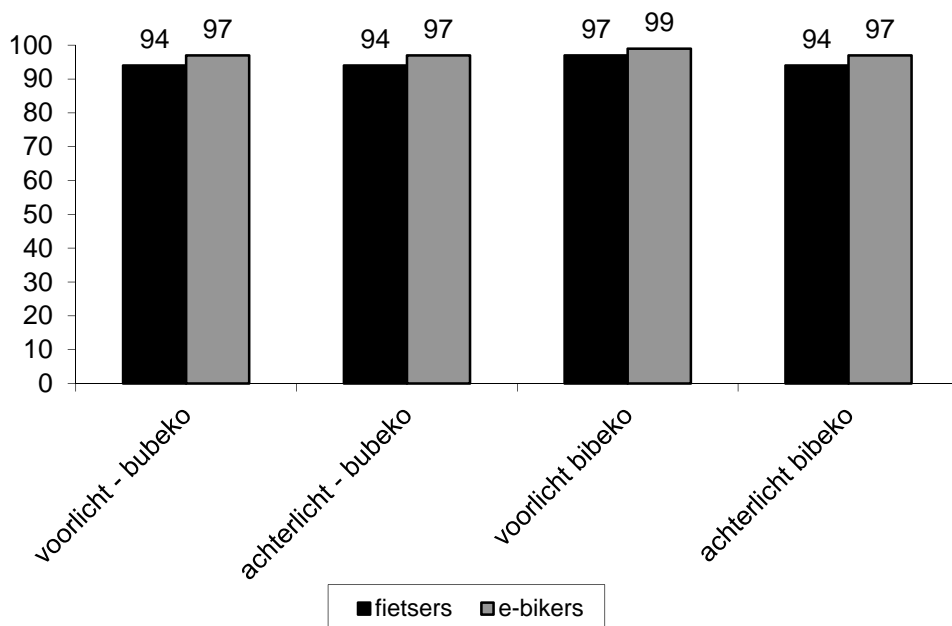
In 2013 is er voor het eerst onderscheid gemaakt tussen het fietsen op een gewone fiets en op een elektrische fiets (e-bike). In de vragenlijst is expliciet gevraagd of de respondent gebruik maakt van een fiets of e-bike. De resultaten zijn dit jaar voor het eerst apart voor fietsers en e-bikers gerapporteerd. Ongeveer 4% van de respondenten maakt regelmatig gebruik van een elektrische fiets. Ter vergelijking: 67% maakt regelmatig gebruik van een gewone fiets.

### 7.1 Gebruik fietsverlichting

“Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren; uitgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom en voor- en achterlicht.”

Fietsers en e-bikers zijn gevraagd hoe vaak zij verlichting – zowel voor- als achterlicht – voeren wanneer zij binnen en buiten de bebouwde kom fietsen. De fietsverlichting wordt in 2013 zowel binnen als buiten de bebouwde kom in Zuid-Holland door het merendeel van de fietsers en e-bikers gebruikt (zie figuur 7.1).

E-bikers gebruiken hun verlichting vaker *altijd* zowel binnen als buiten de bebouwde kom dan fietsers. Buiten de bebouwde kom maakt 97% van de e-bikers gebruik van fietsverlichting ten opzichte van 94% van de fietsers die hun voor- en achterlicht gebruiken. Binnen de bebouwde kom voert 99% van de e-bikers en 97% van de fietsers (bijna) altijd hun voorlicht. 97% van de e-bikers en 94% van de fietsers geven binnen de bebouwde kom aan hun achterlicht te gebruiken.



Figuur 7.1 Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren binnen en buiten de bebouwde kom in 2013

Op regionaal niveau zijn er een aantal afwijkingen ten opzichte van Zuid-Holland als geheel in de mate waarin fietsers voor en achter het fietslicht voert (tabel 7.1)<sup>5</sup>. In de regio Alblasserwaard-Vijfheerenland voeren fietsers significant vaker het voor- en achterlicht buiten de bebouwde kom en het achterlicht binnen de bebouwde kom dan in Zuid-Holland als geheel (allen 99%). In de regio Drechtsteden zijn fietsers consequent in het gebruiken van hun fietsverlichting. Zowel binnen als buiten de bebouwde kom en voor- en achterlicht wordt significant vaker gebruikt (achterlicht buiten de bebouwde kom 93%, de rest 100%). In stadsgewest Haaglanden voert men juist minder vaak dan Zuid-Holland als geheel het voorlicht binnen de bebouwde kom (94%).

Vergeleken met twee jaar geleden zien we in het gebruik van fietsverlichting door fietsers enkel dalingen. In Midden-Holland is het percentage fietsers dat buiten de bebouwde kom hun voorlicht voert gedaald sinds 2011 van 99% naar 91%. Fietsers in stadsregio Rotterdam gebruiken in 2013 minder vaak hun achterlicht buiten de bebouwde kom als twee jaar geleden (van 96% naar 93%). In de regio Hoeksche Waard zijn fietsers in vergelijking met 2011 minder vaker het achterlicht gaan voeren buiten de bebouwde kom (van 100% naar 92%).

Tabel 7.1 Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren, uitgesplitst naar binnen en buiten de bebouwde kom en voor- en achterlicht per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel; \*: significante verschillen tussen 2011 en 2013).

	bubeko				bibeko			
	voorlicht		achterlicht		voorlicht		achterlicht	
	2011	2013	2011	2013	2011	2013	2011	2013
Holland-Rijnland	98%	96%	98%	94%*	97%	98%	98%	94%*
Midden-Holland	99%	91%*	93%	91%	97%	94%	92%	92%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%	99%
Stadsgewest Haaglanden	95%	93%	95%	95%	95%	94%	92%	93%
stadsregio Rotterdam	96%	94%	96%	93%	95%	98%	94%	93%
Hoeksche Waard	100%	95%*	100%	92%*	99%	98%	99%	93%
Goeree-Overflakkee	95%	94%	99%	94%	94%	98%	94%	93%
Drechtsteden	98%	100%	98%	99%	99%	100%	99%	100%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>97%</b>	<b>94%*</b>	<b>96%</b>	<b>94%*</b>	<b>96%</b>	<b>97%</b>	<b>95%</b>	<b>94%</b>

<sup>5</sup> Voor verschillende regio's is het aantal respondenten te klein om de resultaten te presenteren. In de bijlagen vindt u de percentages voor de regio's waar wel voldoende aantallen zijn.

## 7.2 Risicoperceptie

“Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft verschillende gedragingen in het verkeer als gevaarlijk te beschouwen; uitgesplitst naar zes afzonderlijke gedragingen.”

Fietsers en e-bikers zijn het eens over het gevaar van rijden onder invloed van alcohol. 96% van de fietsers en 95% van de e-bikers vindt het (zeer) gevaarlijk om voor het rijden meer dan twee alcoholhoudende dranken te nuttigen; dit is gelijk aan Zuid-Holland in zijn geheel.

Over het gevaar van rijden onder invloed van medicijnen bestaat wel een verschil tussen fietsers, e-bikers en totaal Zuid-Holland. Fietsers vinden het gevaarlijker dan gemiddeld om onder invloed van medicijnen te rijden, terwijl e-bikers dat niet gevaarlijker vinden dan gemiddeld (zie tabel 7.2).

Fietsers en e-bikers zijn het ook eens over het gevaar van door rood rijden. Bijna alle fietsers en e-bikers (beide 99%) vinden het (zeer) gevaarlijk om door een rood verkeerslicht te rijden. Dit is gelijk aan Zuid-Holland in zijn geheel.

Het gevaar van geen richting aangeven als fietser stuit op een meningsverschil tussen fietsers en e-bikers. E-bikers vinden dit gedrag vaker (zeer) gevaarlijk dan gemiddeld (96% versus 91%). Fietsers zijn minder vaak van mening dat geen richting aangeven (zeer) gevaarlijk is (90% versus 91%).

Eén op de tien e-bikers (10%) geeft aan wel eens social media op de fiets te gebruiken. Fietsers gebruiken significant vaker social media op de fiets (24%). Dit gedrag ten aanzien van social media sluit aan bij de risicoperceptie. E-bikers vinden het gebruik van social media namelijk ook significant vaker (zeer) gevaarlijk dan fietsers (97% versus 93%).

Tabel 7.2 Percentage fietsers en e-bikers dat het (zeer) gevaarlijk vindt om volgende gedragingen te doen in 2013 (\*: significante verschillen ten opzichte van totaal)

	Fietser	E-biker	Totaal
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	96%	95%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	88%*	87%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	99%	99%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	90%*	96%*	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	93%*	97%*	94%

## 8 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Een vast onderdeel van de PROV-vragenlijst betreft de mening over actuele en mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen. Eerst wordt de mening van de respondenten gevraagd over reeds ingevoerde verkeersmaatregelen. Vervolgens over meer toepassing van bestaande maatregelen en tot slot over een aantal ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen in de toekomst.

### 8.1 Reeds ingevoerde verkeersmaatregelen

“Percentage automobilisten dat aangeeft voor reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregel te zijn; uitgesplitst naar dertien afzonderlijke maatregelen.”

Net als in voorgaande PROV-jaren, is in 2011 de Zuid-Hollandse automobilisten naar hun mening over een aantal verkeersveiligheidsmaatregelen gevraagd. Doordat niet in alle jaren dezelfde verkeersveiligheidsmaatregelen zijn voorgelegd, is het niet bij alle maatregelen mogelijk een vergelijking te maken tussen jaren. Daarnaast is het maken van een vergelijking tussen de jaren bij een aantal maatregelen mogelijk minder betrouwbaar, doordat verkeersveiligheidsmaatregelen niet in alle jaren hetzelfde geformuleerd zijn. Aan de respondenten is gevraagd of zij voor of tegen de desbetreffende maatregel zijn (zie figuur 8.1).

Jonge, beginnende automobilisten blijken vaker onveilig verkeersgedrag te vertonen. Een maatregel om dit gedrag te veranderen is het *voorlopig rijbewijs voor beginnende automobilisten*. Deze maatregel houdt in dat beginnende automobilisten na het behalen van hun rijbewijs enkele jaren extra in de gaten worden gehouden, met de kans op verlies van het rijbewijs als zij een aantal zware overtredingen begaan. In 2013 is 88% van de respondenten voorstander van deze maatregel. In 2011 was dit vergelijkbaar (89%).

Automobilisten in Zuid-Holland als geheel lijken meer te voelen voor snelheidsverlaging door *aanleg van verkeersdrempels bij zebrapaden* dan op snelheidsverlaging door *aanleg van verkeersdrempels en plateaus op kruispunten*. In 2013 is 67% van de respondenten voor de eerstgenoemde maatregel en 52% van de respondenten voor de laatstgenoemde maatregel. Er is in 2013 een stijging te zien in voorstanders voor de eerstgenoemde regel: van 64% voorstanders in 2011 naar 67% in 2013.

Een maatregel die de goedkeuring van een groot deel van de respondenten kan wegdragen is *het vervangen van kruispunten door rotondes*. In 2013 is 78% voor deze maatregel. Hierin zien we geen verschil in vergelijking met twee jaar geleden. Wel is het percentage tegenstanders gedaald van 15% in 2011 naar 12% in 2013.

Eén derde (32%) van de respondenten is voor invoering van *60km-gebieden buiten de bebouwde kom*. De helft (50%) van de respondenten is tegen deze maatregel. Waar het aantal voorstanders vrijwel gelijk is gebleven sinds 2011 (33%), is het aantal tegenstanders gedaald sinds 2011 (van 54% naar 50% in 2013).

Een groter gedeelte van de respondenten (42%) is voor het invoeren van een *snelheidslimiet van 30 km/uur in gebieden binnen de bebouwde kom* in vergelijking met 60 km/uur-gebieden. Eenzelfde percentage is tegen de maatregel (43%). Deze percentages zijn gelijk gebleven sinds 2011.

Een groot deel van de ongevallen op 80km-wegen is het gevolg van een inhaalmanoeuvre. Een maatregel om deze wegen veiliger te maken is *het scheiden van de rijbanen*, waardoor inhalen niet

mogelijk is. Het percentage respondenten dat in 2013 voor deze maatregel is gelijk aan 2011: 57%. Eén derde (33%) is tegenstander.

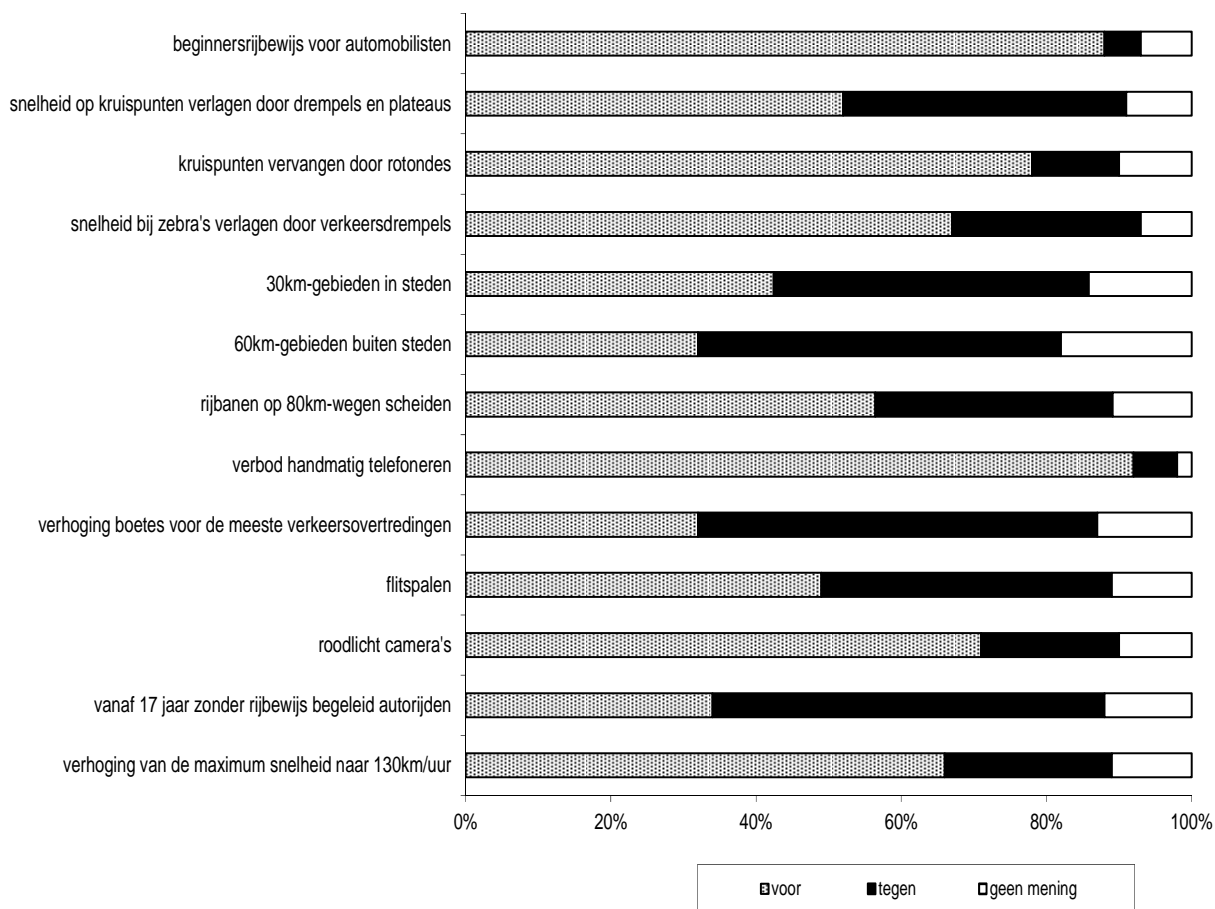
De maatregel *verbod op handmatig telefoneren tijdens het autorijden* kan de goedkeuring van de ruime meerderheid van de respondenten wegdragen: 92% van de respondenten is voor deze maatregel. Dit aantal is significant gestegen in vergelijking met 2011, toen nog maar 86% van de respondenten nog voorstander was.

Meer respondenten zijn tegen (55%) de maatregel *verhoging van de boetes voor de meeste verkeersovertredingen* dan ervoor (32%). De verhouding voor- en tegenstanders zijn gelijk gebleven ten opzichte van twee jaar geleden.

De meningen over meer elektronische controle op verschillende overtredingen lopen uiteen. Ten aanzien van de maatregel *roodlicht camera's* is 71% voor en 19% tegen. Het plaatsen van *flitspalen* is een minder geliefde maatregel om de snelheid te controleren: 49% van de respondenten is voor deze maatregel, en 40% is er tegen. Bij beide maatregelen zien we geen verschil in vergelijking met 2011.

In een aantal landen is het mogelijk voor jongeren om vanaf 17 jaar toegestaan *zonder B-rijbewijs, onder begeleiding van een persoon* die al langer een B-rijbewijs bezit, auto te rijden. Sinds deze maatregel ook ingevoerd is in Nederland zien we weinig verschil in de verhouding voor- en tegenstanders; in 2013 is 34% voor en 54% tegen.

De maatregel om de *snelheid op autosnelwegen te verhogen naar 130 km/u* is in de afgelopen twee jaar geliefder geworden; van 63% voorstanders in 2011 naar 66% in 2013. In lijn hiermee is ook het percentage tegenstanders gedaald; van 29% naar 23% in 2013.



Figuur 8.1 Percentage respondenten dat voor of tegen genoemde reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2013

### Verschillen per RPV

Wanneer een vergelijking wordt gemaakt tussen de verschillende regio's, zijn er in 2013 significante verschillen met betrekking tot de volgende maatregelen (zie ook bijlage 1, tabel B1). Hieronder wordt het verschil in voorstanders puntsgewijs opgesomd per regio in vergelijking met Zuid-Holland in zijn geheel:

- **Beginnersrijbewijs voor automobilisten**
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (84%).
- **Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus:**
  - minder vaak voorstanders in Goeree-Overflakkee (39%).
- **Kruispunten vervangen door rotondes:**
  - vaker voorstanders in Holland-Rijnland (85%);
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (73%).



- 30km-gebieden binnen de bebouwde kom:
  - minder vaak voorstanders in Drechtsteden (33%).
- 60km-gebieden buiten de bebouwde kom:
  - minder vaak voorstanders in Alblasserwaard (24%).
- Scheiden rijbanen op 80km-wegen:
  - vaker voorstanders in Goeree-Overflakkee (66%) en Drechtsteden (65%);
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (50%) en Alblasserwaard (48%).
- Verbod op handmatig telefoneren:
  - minder vaak voorstanders in stadsregio Rotterdam (90%).
- Verhoging van de boetes:
  - vaker voorstanders in stadsgewest Haaglanden (37%);
  - minder vaak voorstanders in Hoeksche Waard (24%).
- Flitspalen:
  - minder vaak voorstanders in Goeree-Overflakkee (34%).
- Roodlicht camera's:
  - vaker voorstanders in stadsgewest Haaglanden (75%);
  - minder vaak voorstanders in Hoeksche Waard (62%), Goeree-Overflakkee (64%) en Drechtsteden (61%).
- Verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/u:
  - Vaker voorstanders in Goeree-Overflakkee (75%) en Drechtsteden (74%);
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (62%).

## 8.2 Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen

“Percentage automobilisten dat aangeeft voor meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregel te zijn; uitgesplitst naar vijftien afzonderlijke maatregelen.”

Het merendeel van de respondenten (91%) is voor inventarisering van de maatregel *meer en strengere controle op het rijden onder invloed van alcohol* (zie figuur 8.2). Ondanks dat deze maatregel het grootste draagvlak heeft, is het percentage voorstanders gedaald ten opzichte van 2011; van 93% naar 91% in 2013.

Negen op de tien respondenten (89%) ziet de maatregel *het zwaarder aanpakken van alcoholovertredingen* graag vaker toegepast. De verhouding voor- en tegenstanders is gelijk aan 2011.

De maatregel *meer informatie van de overheid over de verkeersregels* heeft sinds 2011 wat aan draagvlak ingeleverd; van 75% in 2011 naar 72% in 2013. 8% van de respondenten is tegen deze maatregel.

Het meer toepassen van de maatregel *meer informatie van de overheid over nieuwe regels en situaties in het verkeer* valt erg goed bij de respondenten: 88% geeft aan hier positief over te zijn, slechts 3% is tegen deze maatregel. Deze verdeling is gelijk aan de verdeling voor- en tegenstanders in 2011. Het aantal voorstanders voor de maatregel *meer reclameachtige voorlichting van de overheid, gericht op gedragsbeïnvloeding in het verkeer* ligt op 67%, significant lager dan in 2011 toen het nog 70% was.

Net als in 2007, 2009 en 2011 is ook in 2013 nagegaan hoe men tegenover de maatregel *meer en beter verkeersonderwijs op scholen* staat. Het overgrote merendeel van de respondenten is positief over de maatregel *meer en beter verkeersonderwijs op scholen*: 89% is voor de maatregel. Slechts 2% ziet niets in deze maatregel, dit is iets afgenomen sinds 2011 (5%) en daarmee weer op het niveau van 2009 (3%).

Ten aanzien van de maatregel *meer trajectcontrole* is 49% voor; afname sinds 2011 (55%). 38% van de respondenten is tegen. Het aantal voorstanders voor *toename van het aantal spitsstroken* is gedaald in de afgelopen twee jaar van 73% in 2011 naar 68% in 2013. In lijn hiermee is het aantal tegenstanders gestegen (van 16% in 2011 naar 19% in 2013).

De maatregel om *op meer plaatsen een inhaalverbod voor vrachtverkeer* in te voeren krijgt net als in 2011 veel steun van de respondenten (83%), 9% is tegen de maatregel.

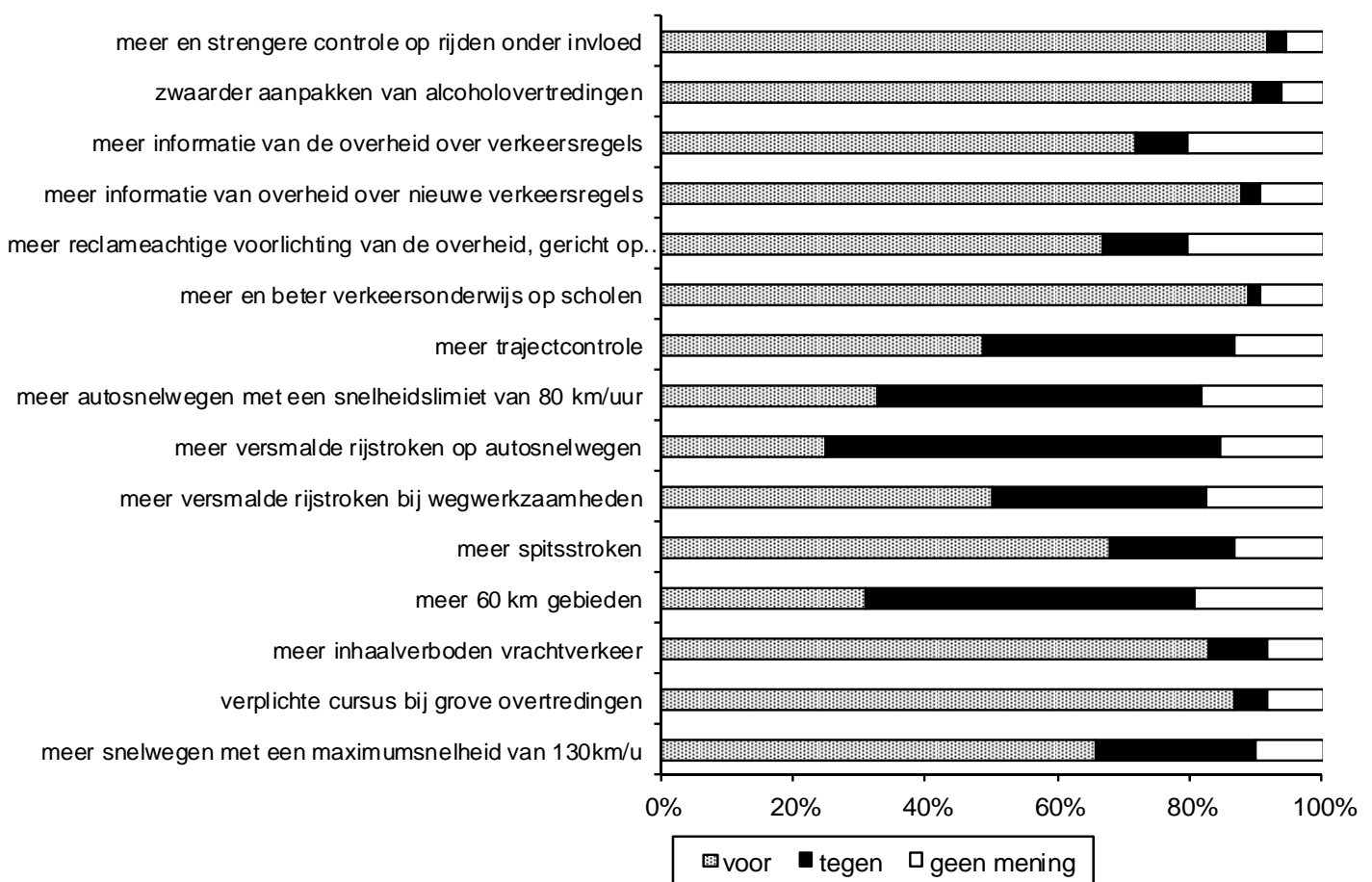
Voor het *verlagen van de snelheid op autosnelwegen in stedelijk gebied naar 80 km/uur* is de helft tegen (49%), 33% van de respondenten is voor deze maatregel. Het percentage voorstanders is de afgelopen twee jaar gedaald (van 36% naar 33%). Het merendeel van de respondenten is niet enthousiast over de maatregel om *meer wegen in landelijk gebied te hebben waar niet harder dan 60 km/uur gereden mag worden*. De helft is tegen deze maatregel (50%), 31% is voorstander van meer 60 km-wegen.

Over het meer toepassen van maatregelen ten aanzien van *versmalde rijstroken* zijn de meningen ook verdeeld. Indien *de rijstroken versmald worden, omdat er wegwerkzaamheden* zijn, is de helft van de respondenten (50%) voor meer versmalde rijstroken en 32% is tegen. De meer algemene maatregel

meer versmalde rijstroken op autosnelwegen heeft aanzienlijk minder voorstanders: 25% van de respondenten is voor deze maatregel en 60% is ertegen. We zien een afname in het aantal voorstanders sinds 2009 (van 30% naar 25%).

Verplichte cursussen voor bestuurders die een grove overtreding hebben begaan wordt door 87% gedragen. Een klein deel is hier tegen (5%); twee procentpunten lager dan in 2011 (7%).

De mogelijke maatregel om het aantal snelwegen waarop een maximumsnelheid van 130km/u geldt uit te breiden, wordt door twee derde van de weggebruikers ondersteund (66%). Dit percentage is gestegen sinds 2011 (62%). 24% is hier tegen.



Figuur 8.2 Percentage respondenten dat voor of tegen meer toepassingen van genoemde verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2013

### **Verschillen per RPV**

Voor meer toepassingen van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen zijn in 2013 de volgende significante verschillen op regionaal niveau (zie ook bijlage 1, tabel B2):

- Meer en strengere controle rijden onder invloed:
  - vaker voorstanders in Drechtsteden (96%)
- Meer informatie van de overheid over regels en situatie:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (76%)
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (66%).
- Meer informatie van de overheid over nieuwe regels en situatie:
  - vaker voorstanders in Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (96%)
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (85%) en Hoeksche Waard (82%).
- Meer en beter verkeersonderwijs op scholen:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (93%)
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (86%).
- Meer trajectcontrole:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (53%)
  - minder vaak voorstanders in Midden-Holland (40%), Hoeksche Waard (36%), Goeree-Overflakkee (38%) en Drechtsteden (40%).
- Meer 80km-autosnelwegen:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (40%)
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (27%), Midden-Holland (24%), Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (24%) en Drechtsteden (21%).
- Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen:
  - vaker voorstanders in Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (34%), stadsregio Rotterdam (28%) en Goeree-Overflakkee (34%).
- Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden:
  - vaker voorstanders in Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (58%) en Goeree-Overflakkee (65%).
- Meer spitsstroken:
  - vaker voorstanders in Goeree-Overflakkee (76%).
- Meer 60-km gebieden:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (35%)
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (26%) en Hoeksche Waard (21%).
- Meer snelwegen met maximum van 130 km/uur:
  - vaker voorstanders in Goeree-Overflakkee (75%).

### 8.3 Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen

“Percentage automobilisten dat aangeeft voor bepaalde ideeën van mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen te zijn; uitgesplitst naar twaalf afzonderlijke maatregelen.”

De maatregel die het meest positief beoordeeld wordt door de respondenten is *meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren*. Vier op de vijf respondenten (81%) is voor deze maatregel, slechts 10% is tegen.

De maatregel *verplicht praktijkexamen voor bromfietzers* kan ook op veel bijval rekenen. Ook hier is een overgroot deel van de respondenten (76%) voor deze maatregel, en slechts 14% is er tegen. Wel is het percentage voorstanders iets gedaald ten opzichte van 2011, toen was het nog 79%.

Naast educatie en handhaving behoren aanpassingen aan het voertuig tot mogelijke manieren om verkeersovertredingen te bestrijden. Een mogelijke maatregel om bumperkleven tegen te gaan is het *verplicht laten installeren van afstandsbepalende apparatuur in personenauto's*. Deze maatregel wordt door de helft (48%) van de respondenten positief beoordeeld en door 37% negatief. Ten opzichte van de mening van de respondenten over deze maatregel in 2011 is de mening in 2013 gelijk.

Het terugdringen van snelheidsovertredingen door *verplichte installatie van een snelheidsbegrenzer in personenauto's* wordt door slechts 18% van de respondenten positief beoordeeld. Dit aandeel is gedaald van 24% in 2011. 69% van de respondenten vindt dit geen goede maatregel. Een andere mogelijke maatregel is om *het voeren van de motorvoertuigverlichting overdag verplicht te stellen*. 59% is hier voorstander van, 26% ziet weinig in deze maatregel. Ten opzichte van 2011 is er sprake van een afname in het aantal voorstanders (toen 63%) en een stijging van het aantal tegenstanders (toen 23%).

Een van de maatregelen gericht op de toelatingseisen aan voertuigbestuurders betreft *het verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets naar 17 jaar*. 36% van de respondenten is voor en 46% van de respondenten is tegen deze maatregel. De maatregel om de *maximumsnelheid van bromfietsen te verhogen* kan op weinig bijval rekenen, 76% is tegen deze maatregel, 13% is voor.

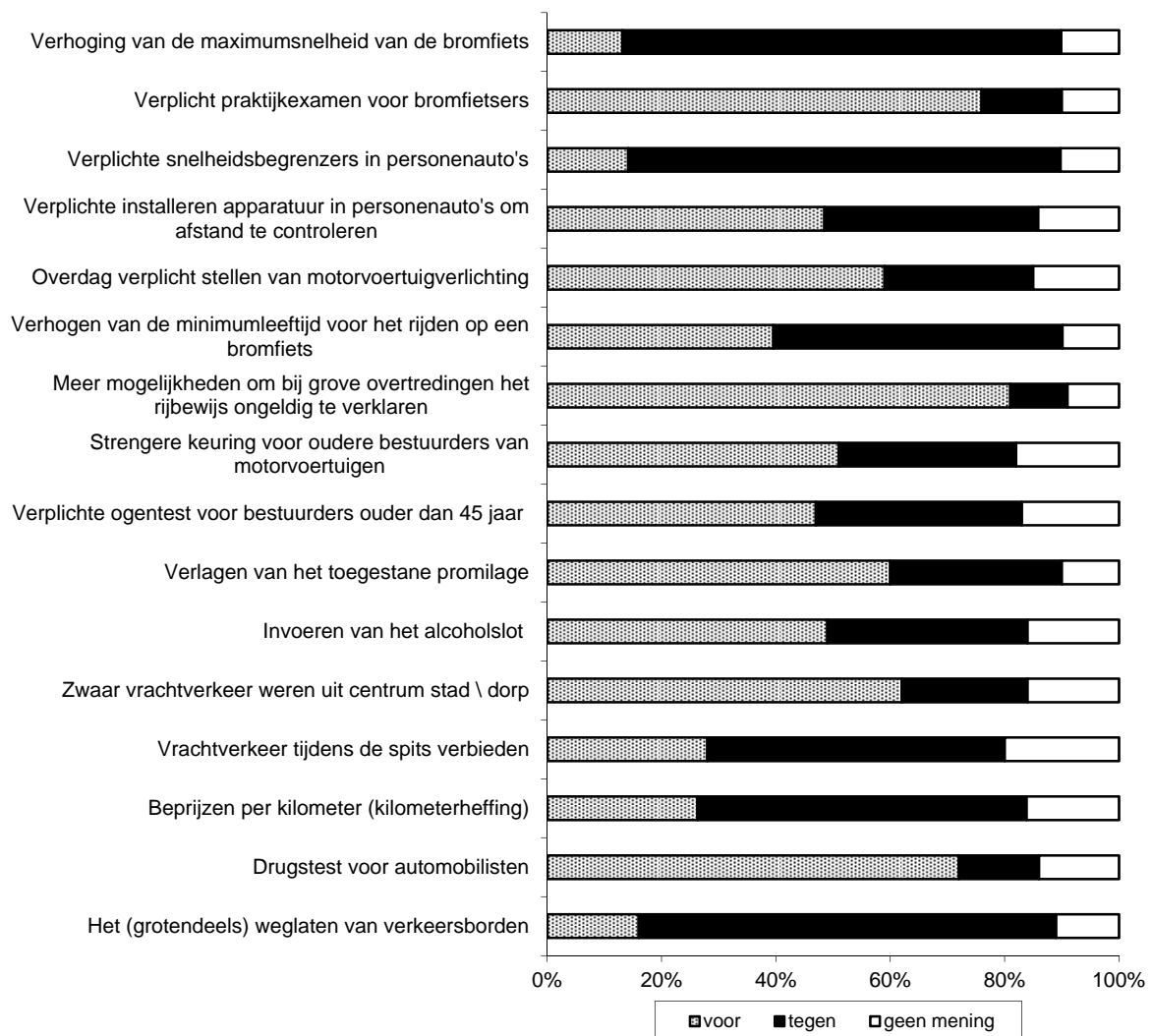
Net als jonge weggebruikers vormen oudere verkeersdeelnemers een risicogroep in het verkeer. De helft van de respondenten (51%) is in 2013 voor *een strengere keuring voor oudere bestuurders van motorvoertuigen*. Van de ondervraagden is 31% tegen een dergelijke maatregel. De mening van de respondenten is niet veranderd sinds 2011.

Een andere maatregel gericht op oudere verkeersdeelnemers is *een verplichte ogentest voor personen ouder dan 45 jaar, die een motorvoertuig besturen*. De helft (47%) van de respondenten vindt dit een goede maatregel, en 36% is tegen de maatregel.

Het huidige toegestane alcoholpromillage is 0,5. In 2013 is 60% van de respondenten voor *het verlagen van de grens van het toegestane alcoholpromillage naar 0,2 promille*. Dit is vergelijkbaar met 2011 (toen 62% voor). De maatregel *het invoeren van een alcoholslot* wordt door de helft van de respondenten (49%) gesteund. In 2011 was dit percentage nog 53%. Daarnaast geeft ongeveer drie kwart van de respondenten (72%) aan voor het invoeren van een *drugstest voor automobilisten* te zijn. Twee jaar geleden was dit nog 75%.

De maatregel om vrachtverkeer tijdens de spits te verbieden is door 28% van de respondenten positief beoordeeld, in 2011 was dit nog 32%. 52% van de respondenten is tegen deze maatregel. Het centrum van veel steden en dorpen is voor vrachtwagens toegankelijk. De maatregel om zwaar vrachtverkeer te weren uit het centrum van steden en dorpen wordt door meer respondenten positief beoordeeld. 62% van de respondenten is voor deze maatregel en 22% is tegen.

Tenslotte geeft 16% van de respondenten aan voor het (grotendeels) weglaten van verkeersborden om zo het regelen van verkeer over te laten aan de beleefdheid, het gezonde verstand en de sociale interactie van de weggebruikers. Dit aandeel is gedaald van 20% in 2011 naar 16% in 2013. Bijna drie kwart (73%) geeft aan hier tegen te zijn.



Figuur 8.3 Percentage respondenten dat voor of tegen genoemde ideeën over verkeersveiligheidsmaatregelen is, in 2013

### Verschillen per RPV

Met betrekking tot ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen zijn er in 2013 de volgende significante verschillen op regionaal niveau (zie ook bijlage 1, tabel B3):

- Verhoging van maximumsnelheid voor bromfietzers:
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (9%);
  - vaker voorstanders in Drechtsteden (18%).
- Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers:
  - vaker voorstanders in Midden-Holland (85%).
- Verplicht installeren van apparatuur voor afstandscontrole:
  - minder vaak voorstanders in Midden-Holland (41%);
  - vaker voorstanders in Drechtsteden (61%).
- Verplicht overdag voeren van motorrijtuigverlichting:
  - vaker voorstanders in Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (68%), stadsregio Rotterdam (65%) en Hoeksche Waard (69%);
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (54%), stadsgewest Haaglanden (55%).
- Verhoging van minimum leeftijd voor rijden op bromfiet:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (40%);
  - minder vaak voorstanders in Hoeksche Waard (28%) en Drechtsteden (28%).
- Meer mogelijkheden om bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig te verklaren:
  - vaker voorstanders in Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (88%);
  - minder vaak voorstanders in Holland-Rijnland (76%) en Hoeksche Waard (75%).
- Invoeren van alcoholslot:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (54%).
- Weren van vrachtverkeer uit centrum:
  - minder vaak voorstanders in Midden-Holland (47%).
- Beprijzen per kilometer (kilometerheffing):
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (31%);
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (22%).
- Drugstest voor automobilisten:
  - vaker voorstanders in stadsregio Rotterdam (77%);
  - minder vaak voorstanders in stadsgewest Haaglanden (68%).

# Bijlagen



## Bijlage 1 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Tabel B1 Percentage verkeersdeelnemers dat voorstander is van onderstaande reeds ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen, per regio in 2013 (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel)

	Beginrijbewijs voor automobilisten	Snelheid op kruispunten verlagen door drempels	Kruispunten vervangen door rotondes	Snelheid bij zebra's verlagen door	30km-gebieden in steden	60km-gebieden buiten steden	Rijbanen op 80km-wegen scheiden	Verbod handmatig telefoneren	Verhoging boetes voor de meeste	Fliitspalen	Roodlicht camera's	Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	Verhoging van de maximum snelheid ASW
Holland-Rijnland	84%	51%	85%	69%	41%	32%	50%	94%	28%	50%	71%	32%	67%
Midden-Holland	91%	47%	72%	62%	37%	29%	57%	92%	31%	46%	69%	37%	63%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	88%	49%	82%	68%	39%	24%	48%	94%	33%	46%	67%	38%	71%
Stadsgewest Haaglanden	88%	52%	73%	68%	43%	33%	56%	92%	37%	50%	75%	34%	62%
stadsregio Rotterdam	89%	53%	78%	69%	46%	35%	59%	90%	30%	51%	71%	33%	68%
Hoeksche Waard	84%	51%	79%	66%	46%	29%	53%	92%	24%	45%	62%	33%	74%
Goeree-Overflakkee	86%	39%	82%	61%	50%	26%	66%	90%	26%	34%	64%	41%	75%
Drechtsteden	90%	56%	83%	61%	33%	28%	65%	93%	33%	46%	61%	40%	74%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>88%</b>	<b>52%</b>	<b>78%</b>	<b>67%</b>	<b>42%</b>	<b>32%</b>	<b>57%</b>	<b>92%</b>	<b>32%</b>	<b>49%</b>	<b>71%</b>	<b>34%</b>	<b>66%</b>

Tabel B2 Percentage verkeersdeelnemers dat voorstander is van meer toepassingen van onderstaande bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen, per regio in 2013. (grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel)

	Meer en strengere controle op rijden onder invloed	Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	Meer informatie van de overheid over verkeersregels	Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	Meer trajectcontrole	Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	Meer spitsstroken	Meer 60 km gebieden	Meer inhaalverboden vrachtverkeer	Verplichte cursussen bij grove overtreding	Meer snelwegen met een maximum snelheid van 130 km/u
Holland-Rijnland	92%	92%	66%	87%	68%	90%	52%	27%	21%	49%	65%	26%	83%	86%	64%
Midden-Holland	91%	91%	66%	87%	61%	89%	40%	24%	25%	50%	63%	26%	80%	86%	63%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	88%	92%	75%	96%	73%	89%	50%	24%	34%	58%	70%	26%	83%	89%	66%
Stadsgewest Haaglanden	90%	88%	68%	85%	65%	86%	50%	34%	23%	51%	69%	34%	85%	87%	65%
stadsregio Rotterdam	91%	90%	76%	89%	70%	93%	53%	40%	28%	49%	67%	35%	82%	87%	67%
Hoeksche Waard	92%	91%	72%	82%	65%	90%	36%	33%	23%	52%	70%	21%	81%	82%	73%
Goeree-Overflakkee	90%	88%	76%	92%	60%	84%	38%	36%	34%	65%	76%	25%	85%	82%	75%
Drechtsteden	96%	89%	79%	91%	65%	84%	40%	21%	19%	50%	73%	24%	86%	91%	72%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>91%</b>	<b>89%</b>	<b>72%</b>	<b>88%</b>	<b>67%</b>	<b>89%</b>	<b>49%</b>	<b>33%</b>	<b>25%</b>	<b>50%</b>	<b>68%</b>	<b>31%</b>	<b>83%</b>	<b>87%</b>	<b>66%</b>

Tabel B3 Percentage verkeersdeelnemers dat voorstander is van onderstaande ideeën voor verkeersveiligheidsmaatregelen, per regio in 2013.  
(grijs gearceerd: significante verschillen t.o.v. Zuid-Holland als geheel)

	Verhoging van de maximumsnelheid van de bromfiets	Verplicht praktijkexamen bromfietzers	Verplichte snelheidsbegrenzers in personenauto's	Verplichte installeren apparatuur in personenauto's om afstand te	Overdag verplicht stellen van motorvoertuigverlichting	Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	Meer mogelijkheden bij grove overtredingen het rijbewijs ongeldig	Strengere keuring voor oudere bestuurders van motorvoertuigen	Verplichte ogentest voor bestuurders 45+	Verlagen van het toegestane promilage	Invoeren van het alcoholslot	Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum stad \ dorp	Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	Drugstest voor automobilisten	Het (grotendeels) weglaten van verkeersborden
Holland-Rijnland	14%	74%	21%	44%	54%	31%	76%	46%	47%	61%	45%	60%	27%	28%	71%	15%
Midden-Holland	13%	85%	20%	41%	62%	34%	83%	50%	52%	60%	53%	47%	23%	32%	68%	20%
Alblasserwaard-Vijfheerenlanden	17%	73%	15%	49%	68%	34%	88%	47%	54%	66%	49%	60%	24%	20%	77%	15%
Stadsgewest Haaglanden	9%	76%	16%	48%	55%	37%	79%	55%	46%	60%	46%	65%	27%	22%	68%	15%
stadsregio Rotterdam	14%	76%	18%	49%	65%	40%	83%	53%	47%	60%	54%	64%	30%	31%	77%	17%
Hoeksche Waard	10%	81%	19%	47%	60%	28%	75%	49%	52%	58%	56%	68%	35%	20%	77%	16%
Goeree-Overflakkee	9%	76%	22%	53%	69%	29%	81%	52%	45%	67%	50%	58%	24%	31%	71%	14%
Drechtsteden	18%	74%	16%	61%	53%	28%	84%	43%	44%	58%	45%	62%	35%	20%	70%	11%
<b>Zuid-Holland</b>	<b>13%</b>	<b>76%</b>	<b>18%</b>	<b>48%</b>	<b>59%</b>	<b>36%</b>	<b>81%</b>	<b>51%</b>	<b>47%</b>	<b>60%</b>	<b>49%</b>	<b>62%</b>	<b>28%</b>	<b>26%</b>	<b>72%</b>	<b>16%</b>

## **Bijlage 2 Overzicht resultaten per regio(gebied)**

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	47%	45%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	44%	36%	40%
Autoweg (100 km/uur)	32%	21%	26%
Bubeko (80 km/uur)	28%	23%	25%
Bubeko (60 km/uur)	39%	31%	32%
Bibeko (50 km/uur)	28%	19%	21%
Bibeko (30 km/uur)	32%	32%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	50%	56%	53%
Bubeko (80 km/uur)	39%	48%	39%
Bubeko (60 km/uur)	18%	25%	22%
Bibeko (50 km/uur)	32%	35%	33%
Bibeko (30 km/uur)	10%	10%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	53%	63%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	79%	80%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	95%	96%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	6%	4%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	34%	30%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	98%	98%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	16%	17%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	93%	89%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	99%	99%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	99%	98%	98%
Bibeko	98%	98%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	99%	99%	98%
Voorpassagier bibeko	99%	99%	98%
Achterpassagier bubeko	85%	90%	87%
Achterpassagier bibeko	84%	88%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	10%	6%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	90%	89%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	79%	78%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	98%	96%	94%
Bubeko, achterlicht	98%	94%	94%
Bibeko, voorlicht	97%	98%	97%
Bibeko, achterlicht	98%	94%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant ten opzichte van 2013)	Holland Rijnland		totaal
	2011	2013	Zuid-Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren. <sup>2</sup>			
Bubeko, voorlicht	-	-	97%
Bubeko, achterlicht	-	-	97%
Bibeko, voorlicht	-	-	99%
Bibeko, achterlicht	-	-	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	99%	99%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	93%	91%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	100%	98%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	89%	89%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	93%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	89%	84%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	57%	51%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	81%	85%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	72%	69%	67%
30km-gebieden in steden	48%	41%	42%
60km-gebieden buiten steden	28%	32%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	57%	50%	57%
Verbod handmatig telefoneren	90%	94%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	30%	28%	32%
Flitspalen	56%	50%	49%
Roodlicht camera's	80%	71%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	37%	32%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	57%	67%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	93%	92%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	91%	92%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	75%	66%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	90%	87%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	63%	68%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	88%	90%	89%
Meer trajectcontrole	62%	52%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	34%	27%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	27%	21%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	49%	49%	50%
Meer spitsstroken	65%	65%	68%
Meer 60 km gebieden	28%	26%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	84%	83%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	85%	86%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	58%	64%	66%

<sup>2</sup> Het aantal e-bikers in deze regio is te klein om de resultaten te presenteren.

Holland Rijnland

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	Holland Rijnland		totaal Zuid- Holland
	2011	2013	
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	9%	14%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	77%	74%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	24%	21%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	50%	44%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	60%	54%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	34%	31%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	81%	76%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	57%	46%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	52%	47%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	62%	61%	60%
Invoeren van een alcoholslot	51%	45%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	67%	60%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	31%	27%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	39%	28%	26%
Drugstest voor automobilisten	75%	71%	72%
Weglaten van verkeersborden	16%	15%	16%

Midden Holland

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant ten opzichte van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	43%	47%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	35%	38%	40%
Autoweg (100 km/uur)	27%	29%	26%
Bubeko (80 km/uur)	36%	34%	25%
Bubeko (60 km/uur)	40%	34%	32%
Bibeko (50 km/uur)	21%	24%	21%
Bibeko (30 km/uur)	31%	30%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	55%	62%	53%
Bubeko (80 km/uur)	43%	52%	39%
Bubeko (60 km/uur)	25%	33%	22%
Bibeko (50 km/uur)	35%	39%	33%
Bibeko (30 km/uur)	9%	11%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	52%	61%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	71%	83%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	97%	95%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	8%	3%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	37%	26%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	95%	96%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	16%	22%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereiden	87%	81%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereiden	100%	100%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	97%	98%	98%
Bibeko	95%	96%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	98%	98%	98%
Voorpassagier bibeko	96%	97%	98%
Achterpassagier bubeko	79%	86%	87%
Achterpassagier bibeko	77%	83%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.			
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	87%	92%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	72%	84%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	99%	91%	94%
Bubeko, achterlicht	93%	91%	94%
Bibeko, voorlicht	97%	94%	97%
Bibeko, achterlicht	92%	92%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.



Midden Holland

Onderwerp	2011	2013	totaal Zuid-Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren. <sup>2</sup>			
Bubeko, voorlicht	-	-	97%
Bubeko, achterlicht	-	-	97%
Bibeko, voorlicht	-	-	99%
Bibeko, achterlicht	-	-	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	95%	95%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	89%	82%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	100%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	96%	85%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	91%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	82%	91%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	39%	47%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	73%	72%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	55%	62%	67%
30km-gebieden in steden	34%	37%	42%
60km-gebieden buiten steden	24%	29%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	50%	57%	57%
Verbod handmatig telefoneren	78%	92%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	26%	31%	32%
Flitspalen	41%	46%	49%
Roodlicht camera's	64%	69%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	35%	37%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	67%	63%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	90%	91%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	87%	91%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	76%	66%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	92%	87%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	75%	61%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	90%	89%	89%
Meer trajectcontrole	58%	40%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	33%	24%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	38%	25%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	54%	50%	50%
Meer spitsstroken	76%	63%	68%
Meer 60 km gebieden	21%	26%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	80%	80%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	89%	86%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	66%	63%	66%

<sup>2</sup> Het aantal e-bikers in deze regio is te klein om de resultaten te presenteren

Midden Holland

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant ten opzichte van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	18%	13%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	77%	85%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	12%	20%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	46%	41%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	61%	62%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	31%	34%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	71%	83%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	56%	50%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	47%	52%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	58%	60%	60%
Invoeren van een alcoholslot	48%	53%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	59%	47%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	22%	23%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	37%	32%	26%
Drugstest voor automobilisten	72%	68%	72%
Weglaten van verkeersborden	18%	20%	16%

**Alblasserwaard en de  
Vijfheerenlanden**

<b>Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)</b>	<b>2011</b>	<b>2013</b>	<b>totaal Zuid- Holland</b>
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	38%	42%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	42%	48%	40%
Autoweg (100 km/uur)	26%	29%	26%
Bubeko (80 km/uur)	28%	45%	25%
Bubeko (60 km/uur)	42%	54%	32%
Bibeko (50 km/uur)	17%	23%	21%
Bibeko (30 km/uur)	37%	40%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	46%	52%	53%
Bubeko (80 km/uur)	43%	41%	39%
Bubeko (60 km/uur)	27%	25%	22%
Bibeko (50 km/uur)	29%	31%	33%
Bibeko (30 km/uur)	16%	10%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	56%	56%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	69%	74%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	99%	97%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	6%	4%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	27%	30%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	97%	98%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	12%	26%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	93%	92%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	99%	99%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	93%	98%	98%
Bibeko	92%	94%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	93%	97%	98%
Voorpassagier bibeko	93%	93%	98%
Achterpassagier bubeko	85%	89%	87%
Achterpassagier bibeko	83%	85%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	12%	11%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	90%	91%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	83%	86%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	99%	99%	94%
Bubeko, achterlicht	99%	99%	94%
Bibeko, voorlicht	99%	99%	97%
Bibeko, achterlicht	99%	99%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Onderwerp	2011	2013	totaal Zuid- Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren <sup>2</sup> .			
Bubeko, voorlicht	-	-	97%
Bubeko, achterlicht	-	-	97%
Bibeko, voorlicht	-	-	99%
Bibeko, achterlicht	-	-	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	96%	98%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	93%	94%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	99%	98%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	93%	92%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	98%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	92%	88%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	43%	49%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	84%	82%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	53%	68%	67%
30km-gebieden in steden	36%	39%	42%
60km-gebieden buiten steden	25%	24%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	56%	48%	57%
Verbod handmatig telefoneren	84%	94%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	35%	33%	32%
Flitspalen	40%	46%	49%
Roodlicht camera's	69%	67%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	33%	38%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	64%	71%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	90%	88%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	90%	92%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	71%	75%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	88%	96%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	67%	73%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	90%	89%	89%
Meer trajectcontrole	48%	50%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	31%	24%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	32%	34%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	50%	58%	50%
Meer spitsstroken	76%	70%	68%
Meer 60 km gebieden	25%	26%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	84%	83%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	89%	89%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	64%	66%	66%

<sup>2</sup> Het aantal e-bikers in deze regio is te klein om de resultaten te presenteren

**Ablasserwaard en de  
Vijfheerenlanden**

<b>Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)</b>	<b>2011</b>	<b>2013</b>	<b>totaal Zuid- Holland</b>
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	18%	17%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	78%	73%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	16%	15%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	49%	49%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	75%	68%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	37%	34%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	78%	88%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	56%	47%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	54%	54%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	60%	66%	60%
Invoeren van een alcoholslot	54%	49%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	68%	60%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	28%	24%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	38%	20%	26%
Drugstest voor automobilisten	70%	77%	72%
Weglaten van verkeersborden	23%	15%	16%

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant ten opzichte van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	41%	51%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	41%	43%	40%
Autoweg (100 km/uur)	25%	27%	26%
Bubeko (80 km/uur)	26%	23%	25%
Bubeko (60 km/uur)	33%	31%	32%
Bibeko (50 km/uur)	29%	23%	21%
Bibeko (30 km/uur)	23%	19%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	47%	54%	53%
Bubeko (80 km/uur)	38%	33%	39%
Bubeko (60 km/uur)	21%	16%	22%
Bibeko (50 km/uur)	37%	32%	33%
Bibeko (30 km/uur)	8%	11%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	61%	55%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	80%	78%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	96%	97%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	7%	6%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	34%	29%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	98%	96%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	17%	19%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereiden	91%	87%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereiden	99%	99%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	98%	99%	98%
Bibeko	98%	99%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	97%	99%	98%
Voorpassagier bibeko	98%	99%	98%
Achterpassagier bubeko	82%	86%	87%
Achterpassagier bibeko	81%	83%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	11%	7%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	90%	92%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	81%	82%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	95%	93%	94%
Bubeko, achterlicht	95%	95%	94%
Bibeko, voorlicht	95%	94%	97%
Bibeko, achterlicht	92%	93%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Onderwerp	Stadsgewest Haaglanden		totaal Zuid- Holland
	2011	2013	
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren <sup>2</sup> .			
Bubeko, voorlicht	100%	96%	97%
Bubeko, achterlicht	100%	96%	97%
Bibeko, voorlicht	100%	100%	99%
Bibeko, achterlicht	100%	96%	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	97%	97%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	92%	88%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	99%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	90%	86%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	91%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	90%	88%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	54%	52%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	74%	73%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	63%	68%	67%
30km-gebieden in steden	46%	43%	42%
60km-gebieden buiten steden	34%	33%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	54%	56%	57%
Verbod handmatig telefoneren	87%	92%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	36%	37%	32%
Flitspalen	55%	50%	49%
Roodlicht camera's	74%	75%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	36%	34%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	62%	62%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	93%	90%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	89%	88%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	74%	68%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	86%	85%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	70%	65%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	87%	86%	89%
Meer trajectcontrole	53%	50%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	35%	34%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	32%	23%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	56%	51%	50%
Meer spitsstroken	72%	69%	68%
Meer 60 km gebieden	33%	34%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	82%	85%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	88%	87%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	61%	65%	66%

<sup>2</sup> Deze resultaten zijn gebaseerd op een klein aantal respondenten (n=26). Omdat in andere regio's de aantallen te klein zijn om te presenteren, is de vergelijking tussen de regio's niet opgenomen in het rapport.

Stadsgewest  
Haaglanden

Onderwerp	2011	2013	totaal Zuid- Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	13%	9%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	83%	76%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	28%	16%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	49%	48%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	60%	55%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	41%	37%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	86%	79%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	56%	55%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	53%	46%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	61%	60%	60%
Invoeren van een alcoholslot	50%	46%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	67%	65%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	38%	27%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	37%	22%	26%
Drugstest voor automobilisten	76%	68%	72%
Weglaten van verkeersborden	24%	15%	16%



Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	42%	40%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	48%	39%	40%
Autoweg (100 km/uur)	28%	26%	26%
Bubeko (80 km/uur)	25%	24%	25%
Bubeko (60 km/uur)	34%	30%	32%
Bibeko (50 km/uur)	24%	22%	21%
Bibeko (30 km/uur)	28%	21%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	46%	48%	53%
Bubeko (80 km/uur)	44%	38%	39%
Bubeko (60 km/uur)	24%	22%	22%
Bibeko (50 km/uur)	34%	30%	33%
Bibeko (30 km/uur)	17%	10%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	60%	64%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	81%	83%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	96%	96%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	5%	5%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	34%	29%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	97%	94%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	15%	22%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	92%	89%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	98%	98%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	95%	98%	98%
Bibeko	95%	98%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	95%	97%	98%
Voorpassagier bibeko	94%	97%	98%
Achterpassagier bubeko	82%	85%	87%
Achterpassagier bibeko	80%	84%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	12%	11%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	92%	93%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	80%	81%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	96%	94%	94%
Bubeko, achterlicht	96%	93%	94%
Bibeko, voorlicht	95%	98%	97%
Bibeko, achterlicht	94%	93%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Stadsregio Rotterdam

Onderwerp			totaal
	2011	2013	Zuid-Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren <sup>2</sup> .			
Bubeko, voorlicht	100%	99%	97%
Bubeko, achterlicht	100%	99%	97%
Bibeko, voorlicht	100%	99%	99%
Bibeko, achterlicht	100%	99%	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	98%	95%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	92%	89%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	100%	98%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	91%	92%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	94%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	89%	89%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	50%	53%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	77%	78%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	64%	69%	67%
30km-gebieden in steden	46%	46%	42%
60km-gebieden buiten steden	37%	35%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	58%	59%	57%
Verbod handmatig telefoneren	86%	90%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	36%	30%	32%
Flitspalen	49%	51%	49%
Roodlicht camera's	69%	71%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	35%	33%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	66%	68%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	94%	91%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	94%	90%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	76%	76%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	88%	89%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	73%	70%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	86%	93%	89%
Meer trajectcontrole	54%	53%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	40%	40%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	31%	28%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	51%	49%	50%
Meer spitsstroken	78%	67%	68%
Meer 60 km gebieden	38%	35%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	80%	82%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	87%	87%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	65%	67%	66%

<sup>2</sup> Deze resultaten zijn gebaseerd op een klein aantal respondenten (n=24). Omdat in andere regio's de aantallen te klein zijn om te presenteren, is de vergelijking tussen de regio's niet opgenomen in het rapport.

Stadsregio Rotterdam

Onderwerp	Stadsregio Rotterdam		totaal
	2011	2013	Zuid-Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	12%	14%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	78%	76%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	25%	18%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	52%	49%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	62%	65%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	38%	40%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	84%	83%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	52%	53%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	44%	47%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	60%	60%	60%
Invoeren van een alcoholslot	54%	54%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	60%	64%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	34%	30%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	33%	31%	26%
Drugstest voor automobilisten	74%	77%	72%
Weglaten van verkeersborden	21%	17%	16%

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	41%	47%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	42%	47%	40%
Autoweg (100 km/uur)	27%	21%	26%
Bubeko (80 km/uur)	29%	32%	25%
Bubeko (60 km/uur)	44%	41%	32%
Bibeko (50 km/uur)	13%	9%	21%
Bibeko (30 km/uur)	27%	26%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	44%	44%	53%
Bubeko (80 km/uur)	34%	34%	39%
Bubeko (60 km/uur)	23%	21%	22%
Bibeko (50 km/uur)	28%	31%	33%
Bibeko (30 km/uur)	13%	13%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	57%	48%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	77%	70%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	96%	99%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	3%	4%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	25%	32%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	98%	99%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	16%	18%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	90%	87%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	99%	100%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	98%	99%	98%
Bibeko	97%	98%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	98%	97%	98%
Voorpassagier bibeko	96%	96%	98%
Achterpassagier bubeko	88%	75%	87%
Achterpassagier bibeko	86%	71%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	7%	8%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	95%	94%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	84%	84%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	100%	95%	94%
Bubeko, achterlicht	100%	92%	94%
Bibeko, voorlicht	99%	98%	97%
Bibeko, achterlicht	99%	93%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Hoeksche Waard

Onderwerp	2011	2013	totaal Zuid-Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren <sup>2</sup> .			
Bubeko, voorlicht	100%	100%	97%
Bubeko, achterlicht	100%	100%	97%
Bibeko, voorlicht	100%	100%	99%
Bibeko, achterlicht	100%	100%	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	98%	99%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	93%	88%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	99%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	89%	93%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	92%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	94%	84%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	45%	51%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	76%	79%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	63%	66%	67%
30km-gebieden in steden	49%	46%	42%
60km-gebieden buiten steden	28%	29%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	60%	53%	57%
Verbod handmatig telefoneren	85%	92%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	31%	24%	32%
Flitspalen	42%	45%	49%
Roodlicht camera's	78%	62%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	43%	33%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	66%	74%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	93%	92%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	93%	91%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	78%	72%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	93%	82%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	74%	65%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	93%	90%	89%
Meer trajectcontrole	46%	36%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	36%	33%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	33%	23%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	55%	52%	50%
Meer spitsstroken	71%	70%	68%
Meer 60 km gebieden	28%	21%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	87%	81%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	86%	82%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	65%	73%	66%

<sup>2</sup> Deze resultaten zijn gebaseerd op een klein aantal respondenten (n=20). Omdat in andere regio's de aantallen te klein zijn om te presenteren, is de vergelijking tussen de regio's niet opgenomen in het rapport.

Hoeksche Waard

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	2011	2013	totaal Zuid- Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	12%	10%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	84%	81%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	26%	19%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	56%	47%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	75%	60%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	35%	28%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	85%	75%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	50%	49%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	53%	52%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	70%	58%	60%
Invoeren van een alcoholslot	62%	56%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	60%	68%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	24%	35%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	27%	20%	26%
Drugstest voor automobilisten	82%	77%	72%
Weglaten van verkeersborden	17%	16%	16%

## Goeree-Overflakkee

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant ten opzichte van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	45%	52%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	54%	45%	40%
Autoweg (100 km/uur)	37%	31%	26%
Bubeko (80 km/uur)	54%	44%	25%
Bubeko (60 km/uur)	60%	53%	32%
Bibeko (50 km/uur)	22%	11%	21%
Bibeko (30 km/uur)	45%	19%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	50%	45%	53%
Bubeko (80 km/uur)	50%	38%	39%
Bubeko (60 km/uur)	32%	30%	22%
Bibeko (50 km/uur)	27%	27%	33%
Bibeko (30 km/uur)	11%	12%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	48%	48%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	67%	78%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	99%	99%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden			
	6%	2%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt			
	30%	25%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt			
	100%	92%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .			
	15%	17%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden			
	84%	83%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs of te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden			
	97%	100%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	99%	97%	98%
Bibeko	94%	94%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	99%	96%	98%
Voorpassagier bibeko	97%	94%	98%
Achterpassagier bubeko	88%	80%	87%
Achterpassagier bibeko	83%	73%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.			
	8%	10%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen			
	90%	91%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen			
	86%	87%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	95%	94%	94%
Bubeko, achterlicht	99%	94%	94%
Bibeko, voorlicht	94%	98%	97%
Bibeko, achterlicht	94%	93%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

## Goeree-Overflakkee

Onderwerp	2011	2013	totaal Zuid-Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren <sup>2</sup> .			
Bubeko, voorlicht	-	-	97%
Bubeko, achterlicht	-	-	97%
Bibeko, voorlicht	-	-	99%
Bibeko, achterlicht	-	-	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	100%	91%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	84%	81%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	99%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	92%	96%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	94%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	94%	86%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	45%	39%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	75%	82%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	56%	61%	67%
30km-gebieden in steden	42%	50%	42%
60km-gebieden buiten steden	19%	26%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	67%	66%	57%
Verbod handmatig telefoneren	82%	90%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	20%	26%	32%
Flitspalen	26%	34%	49%
Roodlicht camera's	58%	64%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	35%	41%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	64%	75%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	94%	90%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	91%	88%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	74%	76%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	93%	92%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	79%	60%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	91%	84%	89%
Meer trajectcontrole	48%	38%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	38%	36%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	28%	34%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	53%	65%	50%
Meer spitsstroken	79%	76%	68%
Meer 60 km gebieden	18%	25%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	83%	85%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreiding	89%	82%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	64%	75%	66%

<sup>2</sup> Het aantal e-bikers in deze regio is te klein om de resultaten te presenteren



## Goeree-Overflakkee

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant ten opzichte van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	14%	9%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	77%	76%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	20%	22%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	54%	53%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	69%	69%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	24%	29%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	80%	81%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	52%	52%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	56%	45%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	72%	67%	60%
Invoeren van een alcoholslot	59%	50%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	59%	58%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	27%	24%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	21%	31%	26%
Drugstest voor automobilisten	90%	71%	72%
Weglaten van verkeersborden	11%	14%	16%

Drechtsteden

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	38%	46%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	37%	38%	40%
Autoweg (100 km/uur)	24%	33%	26%
Bubeko (80 km/uur)	22%	20%	25%
Bubeko (60 km/uur)	28%	32%	32%
Bibeko (50 km/uur)	23%	17%	21%
Bibeko (30 km/uur)	26%	37%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	44%	55%	53%
Bubeko (80 km/uur)	41%	34%	39%
Bubeko (60 km/uur)	22%	21%	22%
Bibeko (50 km/uur)	31%	43%	33%
Bibeko (30 km/uur)	16%	13%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	62%	57%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	82%	81%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	95%	97%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	3%	1%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	28%	30%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	99%	98%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	20%	13%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	85%	91%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	99%	100%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	96%	95%	98%
Bibeko	95%	97%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	96%	96%	98%
Voorpassagier bibeko	97%	96%	98%
Achterpassagier bubeko	81%	89%	87%
Achterpassagier bibeko	79%	87%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	13%	11%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	89%	89%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	79%	83%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	98%	100%	94%
Bubeko, achterlicht	98%	99%	94%
Bibeko, voorlicht	99%	100%	97%
Bibeko, achterlicht	99%	100%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

**Drechtsteden**

Onderwerp	2011	2013	totaal Zuid- Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren <sup>2</sup> .			
Bubeko, voorlicht	-	-	97%
Bubeko, achterlicht	-	-	97%
Bibeko, voorlicht	-	-	99%
Bibeko, achterlicht	-	-	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	99%	98%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	83%	95%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	100%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	95%	95%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	97%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	88%	90%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	43%	56%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	87%	83%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	60%	61%	67%
30km-gebieden in steden	37%	33%	42%
60km-gebieden buiten steden	36%	28%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	66%	65%	57%
Verbod handmatig telefoneren	85%	93%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	29%	33%	32%
Flitspalen	41%	46%	49%
Roodlicht camera's	68%	61%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	28%	40%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	57%	74%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	95%	96%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	97%	89%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	76%	79%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	91%	91%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	70%	65%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	92%	84%	89%
Meer trajectcontrole	55%	40%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	37%	21%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	25%	19%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	53%	50%	50%
Meer spitsstroken	71%	73%	68%
Meer 60 km gebieden	38%	24%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	86%	86%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	91%	91%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	59%	72%	66%

<sup>2</sup> Het aantal e-bikers in deze regio is te klein om de resultaten te presenteren

Drechtsteden

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	Drechtsteden		totaal
	2011	2013	Zuid-Holland
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	11%	18%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	80%	74%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	26%	16%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	60%	61%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	69%	53%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	36%	28%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	77%	84%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	44%	43%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	46%	44%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	70%	58%	60%
Invoeren van een alcoholslot	64%	45%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	63%	62%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	27%	35%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	29%	20%	26%
Drugstest voor automobilisten	76%	70%	72%
Weglaten van verkeersborden	13%	11%	16%

## **Bijlage 3 Overzicht resultaten voor jongere bestuurders**

Onderwerp (grijs gearceerd: verschilt significant van 2013)	2011	2013	totaal Zuid-Holland
<b>RIJSNELHEDEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft de maximumsnelheid te overschrijden			
Autosnelweg (120 km/uur)	41%	45%	46%
Autosnelweg (100 km/uur)	48%	48%	40%
Autoweg (100 km/uur)	35%	37%	26%
Bubeko (80 km/uur)	35%	31%	25%
Bubeko (60 km/uur)	43%	51%	32%
Bibeko (50 km/uur)	40%	36%	21%
Bibeko (30 km/uur)	25%	18%	25%
Percentage automobilisten dat de pakkans voor overschrijding van de snelheidslimiet (zeer) groot vindt			
Auto(snel)weg (130/120/100 km/uur)	66%	59%	53%
Bubeko (80 km/uur)	51%	43%	39%
Bubeko (60 km/uur)	35%	41%	22%
Bibeko (50 km/uur)	63%	42%	33%
Bibeko (30 km/uur)	34%	16%	11%
Percentage automobilisten dat overschrijding van de maximumsnelheid (zeer) gevaarlijk vindt.			
Auto(snel)wegen (130/120/100 km/uur)	56%	53%	59%
Bubeko (80/60 km/uur)	74%	70%	80%
Bibeko (50/30 km/uur)	89%	97%	96%
<b>ALCOHOL, DRUGS EN MEDICIJNEN</b>			
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens onder invloed van alcohol te rijden	0%	0%	5%
Percentage automobilisten dat de pakkans op rijden onder invloed van alcohol (zeer) groot vindt	59%	22%	29%
Percentage automobilisten dat rijden onder invloed van alcohol (zeer) gevaarlijk vindt	97%	100%	96%
Percentage automobilisten dat aangeeft wel eens drugs of medicijnen te gebruiken wanneer ze nog moeten autorijden <sup>1</sup> .	8%	30%	19%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om medicijnen te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	87%	100%	88%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om drugs te gebruiken wanneer nog moet worden autogereden	99%	100%	99%
<b>GORDELGEBRUIK</b>			
Percentage gordelgebruik van automobilisten (naar eigen zeggen van de automobilisten).			
Bubeko	81%	100%	98%
Bibeko	80%	100%	98%
Gemiddeld percentage gordelgebruik van respondenten.			
Voorpassagier bubeko	89%	99%	98%
Voorpassagier bibeko	88%	99%	98%
Achterpassagier bubeko	76%	94%	87%
Achterpassagier bibeko	75%	94%	84%
Percentage automobilisten dat de pakkans op het niet dragen van de autogordel (zeer) groot vindt.	24%	6%	9%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om voor in de auto geen gordel te dragen	98%	94%	92%
Percentage automobilisten dat het (zeer) gevaarlijk vindt om achter in de auto geen gordel te dragen	84%	90%	82%
<b>FIETS EN E-BIKE</b>			
Percentage fietsers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren.			
Bubeko, voorlicht	95%	86%	94%
Bubeko, achterlicht	95%	89%	94%
Bibeko, voorlicht	96%	87%	97%
Bibeko, achterlicht	95%	90%	94%

<sup>1</sup> Exclusief het gebruik van lichte pijnstillers zoals verkrijgbaar bij drogist of apotheek.

Jongeren 18-24

Onderwerp			totaal
	2011	2013	Zuid-Holland
Percentage e-bikers dat aangeeft (bijna) altijd fietsverlichting te voeren. <sup>2</sup>			
Bubeko, voorlicht	-	-	97%
Bubeko, achterlicht	-	-	97%
Bibeko, voorlicht	-	-	99%
Bibeko, achterlicht	-	-	97%
<b>RISICOPERCEPTIE GEDRAGINGEN</b>			
Percentage fietsers en e-bikers dat aangeeft de onderstaande gedragingen (zeer) gevaarlijk te vinden.			
Als voor het rijden meer dan 2 glazen alcoholhoudende drank worden gedronken	97%	100%	96%
Als voor het rijden medicijnen worden gebruikt	85%	100%	88%
Als door een rood verkeerslicht wordt gereden	100%	100%	99%
Als fietsers geen richting aangeven	94%	87%	91%
Als fietsers social media (zoals Facebook, Twitter en Whatsapp) op de fiets gebruiken	-	81%	94%
<b>VERKEERSVEILIGHEIDSMATREGELEN</b>			
<b>Reeds ingevoerde maatregelen</b>			
Beginnerrijbewijs voor automobilisten	82%	84%	88%
Snelheid op kruispunten verlagen door drempels en plateaus	55%	66%	52%
Kruispunten vervangen door rotondes	82%	90%	78%
Snelheid bij zebra's verlagen door verkeersdrempels	63%	79%	67%
30km-gebieden in steden	25%	29%	42%
60km-gebieden buiten steden	30%	23%	32%
Rijbanen op 80km-wegen scheiden	43%	63%	57%
Verbod handmatig telefoneren	73%	96%	92%
Verhoging boetes voor de meeste verkeersovertredingen	32%	22%	32%
Flitspalen	54%	51%	49%
Roodlicht camera's	64%	69%	71%
Begeleid autorijden vanaf 17 jaar	30%	25%	34%
Verhoging van de maximum snelheid op de autosnelweg naar 130 km/u	84%	70%	66%
<b>Meer toepassing van bestaande verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Meer en strengere controle op rijden onder invloed	95%	97%	91%
Zwaardere aanpak van alcoholovertredingen	89%	93%	89%
Meer informatie van de overheid over verkeersregels	84%	71%	72%
Meer informatie van de overheid over nieuwe verkeersregels	91%	97%	88%
Meer reclameachtige voorlichting van de overheid	73%	66%	67%
Meer en beter verkeersonderwijs op scholen	87%	90%	89%
Meer trajectcontrole	45%	36%	49%
Meer autosnelwegen met een snelheidslimiet van 80 km/uur	29%	19%	33%
Meer versmalde rijstroken op autosnelwegen	25%	17%	25%
Meer versmalde rijstroken bij wegwerkzaamheden	41%	30%	50%
Meer spitsstroken	86%	75%	68%
Meer 60 km gebieden	41%	22%	31%
Meer inhaalverboden vrachtverkeer	91%	96%	83%
Verplichte cursussen bij grove overtreding	77%	82%	87%
Meer snelwegen waarop een maximum snelheid van 130 km/u wordt ingevoerd	83%	70%	66%

<sup>2</sup> Het aantal e-bikers in deze groep is te klein om de resultaten te presenteren.

Jongeren 18-24

Onderwerp	Jongeren 18-24		totaal Zuid- Holland
	2011	2013	
<b>Ideeën over mogelijke verkeersveiligheidsmaatregelen</b>			
Verhogen van de maximumsnelheid van de bromfiets	19%	13%	13%
Verplicht praktijkexamen voor bromfietzers	74%	86%	76%
Verplicht installeren van snelheidsbegrenzer in personenauto's	33%	8%	18%
Verplicht installeren apparatuur in personenauto's om afstand te controleren	55%	48%	48%
Verplicht overdag motorvoertuigverlichting voeren	51%	50%	59%
Verhogen van de minimumleeftijd voor het rijden op een bromfiets	47%	43%	36%
Meer mogelijkheden om rijbewijs ongeldig te laten verklaren bij grove overtredingen	82%	69%	81%
Strengere keuring voor oudere bestuurders	67%	62%	51%
Verplichte ogentest voor bestuurders ouder dan 45 jaar	54%	59%	47%
Verlagen van het toegestane alcoholpromillage	45%	48%	60%
Invoeren van een alcoholslot	54%	50%	49%
Zwaar vrachtverkeer weren uit centrum van dorp/stad	71%	60%	62%
Vrachtverkeer tijdens de spits verbieden	56%	23%	28%
Beprijzen per kilometer (kilometerheffing)	39%	24%	26%
Drugstest voor automobilisten	85%	74%	72%
Weglaten van verkeersborden	39%	1%	16%