

Nederlandse weggebruikers in Europees perspectief

Resultaten van het ESRA2-onderzoek

R-2021-31

SWOV



Auteurs



Dr. Ch. Goldenbeld

Ongevallen **voorkomen**
Letsel **beperken**
Levens **redden**

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2021-31
Titel:	Nederlandse weggebruikers in Europees perspectief
Ondertitel:	Resultaten van het ESRA2-onderzoek
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld
Projectleider:	Dr. R.J. Davidse
Projectnummer SWOV:	S21.02.H
Projectinhoud:	<p>Het ESRA2-project heeft via een online vragenlijst onder 35.000 weggebruikers in 32 landen wereldwijd (20 uit Europa) informatie verzameld over: mobiliteit (vervoerswijzekeuze), verkeersgedrag, normen en motieven, meningen over maatregelen (en voertuigautomatisering), ervaringen met verkeerstoezicht en straffen, beleving van verkeersveiligheid, en risicoperceptie en betrokkenheid bij ongevallen. Dit rapport bevat een samenvatting van de ESRA2-resultaten waarbij Nederland vergeleken wordt met een aantal buurlanden en het gemiddelde in de Europese landen.</p>
Aantal pagina's:	41
Fotografen:	Paul Voorham (omslag) – Peter de Graaff (portret)
Uitgave:	<p>SWOV, Den Haag, 2021</p> <p>Dit onderzoek is mede mogelijk gemaakt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en gebaseerd op de resultaten van het ESRA2-project</p>

**De informatie in deze publicatie is openbaar.
Overname is toegestaan met bronvermelding.**

SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

Bezuidenhoutseweg 62, 2594 AW Den Haag – Postbus 93113, 2509 AC Den Haag
070 – 317 33 33 – info@swov.nl – www.swov.nl



[@swov_nl](https://twitter.com/swov_nl) / [@swov](https://twitter.com/swov)



[linkedin.com/company/swov](https://www.linkedin.com/company/swov)

Samenvatting

Dit rapport presenteert een samenvatting van de gegevens uit het internationale ESRA2-vragenlijstonderzoek naar attitudes en meningen van weggebruikers (E-Survey of Road users' Attitudes). De vraag die centraal staat in dit rapport luidt: hoe staat Nederland ervoor ten opzichte van zijn buurlanden en het Europese gemiddelde?

In 2018 is in het ESRA2-project via een online vragenlijst onderzoek gedaan onder 35.000 weggebruikers in 32 landen wereldwijd, waaronder 20 Europese landen. Daarin is informatie verzameld over mobiliteit, verkeersgedrag, normen en motieven, meningen over maatregelen en voertuigautomatisering, ervaringen met verkeerstoezicht en straffen, beleving van verkeersveiligheid, en risicoperceptie en betrokkenheid bij ongevallen. De bevindingen van ESRA2 zijn beschreven in vijftien Engelstalige thematische rapporten over specifieke gedragingen zoals snelheid, afleiding en rijden onder invloed, maatregelen en specifieke groepen verkeersdeelnemers.

In deze rapportage worden de resultaten uit de Engelstalige publicaties gebruikt om te zien of en hoe het verkeersgedrag, de attitudes en meningen van Nederlandse weggebruikers verschillen van het Europese gemiddelde en vijf Europese buurlanden (België, Denemarken, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Zweden).

Wanneer we de verschillen bekijken en proberen te duiden – in termen van onderliggende factoren die hierbij een rol kunnen hebben gespeeld – dan is het beeld in grote lijnen als volgt:

- **Snelheid:** Nederlandse automobilisten onderscheiden zich niet in sterke mate van Europese automobilisten of automobilisten in naburige landen wat betreft het snelheidsgedrag. Nederlandse weggebruikers verschillen wél in sterke mate van Europese weggebruikers doordat ze veel minder hun steun uitspreken voor wettelijk verplichte maatregelen die een veilige snelheid ondersteunen: installatie van dwingende ISA in nieuwe voertuigen en dynamische snelheidswaarschuwborden boven de weg die oplichten als een bestuurder boven een bepaalde snelheid rijdt.
- **Alcohol en drugs:** Nederlandse automobilisten onderscheiden zich niet veel van het Europese gemiddelde wat betreft rijden onder invloed van alcohol of drugs. Wel blijkt dat ze minder alcoholcontroles ondervinden en de pakkans lager inschatten dan de Europese automobilisten gemiddeld. Het laatste decennium is de handhaving in Nederland op dit terrein ook feitelijk verminderd terwijl rijden onder invloed zoals gemeten in het verkeer is toegenomen.
- **Afleiding:** Nederlandse automobilisten wijken *in gunstige zin* af van het Europese gemiddelde op vragen over telefoongebruik in het verkeer. Uit SWOV-onderzoek is bekend dat Nederland qua handhaving op dit terrein ook voorloopt op andere landen in Europa.

- **Fietsen:** De ESRA2-resultaten bevestigen dat Nederland 'fietsland nr. 1' van Europa is, als het gaat om het fietsgebruik als populair alledaags vervoermiddel. Een minpunt is dat in Nederland ook door meer fietsers dan het Europese gemiddelde met alcohol op wordt gefietst.
- **Maatregelen:**
 - Nederlandse weggebruikers onderscheiden zich in sterke mate van het Europese gemiddelde door hun mindere steun voor wettelijk verplichte maatregelen op terreinen van snelheid (zoals ISA), fietshelm en reflecterende kleding.
 - Het ESRA2-onderzoek heeft een verband gelegd tussen het gebrek aan steun onder de Nederlandse weggebruikers voor wettelijk verplichte veiligheidsmaatregelen en de sterke neiging tot onafhankelijkheid/individualisme als kenmerk van de Nederlandse cultuur.

De ESRA-onderzoekers geven aan dat de behoefte aan, of zorg om verkeersveiligheid in landen als Nederland mogelijk wat is teruggelopen omdat er in het verleden al veel is bereikt. Als dat waar is, dan betekent dat niet dat Nederlandse burgers niets meer willen op dit terrein, maar wel dat ze kennelijk de nodige reserves hebben ten aanzien van verdere maatregelen. Juist dan is het nodig om preciezer na te gaan wat Nederlandse burgers bereid zouden zijn om aan inspanning te leveren of aan tijd, geld of vrijheid in te leveren voor een verdere verbetering van verkeersveiligheid, en wat ze daarvoor eventueel willen terugzien of ontvangen in termen van een verbeterde verkeersomgeving of een verbeterde verkeersservice.

Summary

Dutch road users in a European perspective; ESRA2 research results

This report summarises the results of the international ESRA2 survey of road user opinions and attitudes (E-Survey of Road users' Attitudes). It intends to answer the central question: how is the Netherlands doing compared to its neighbours and to the European mean?

In 2018, in the context of the ESRA2 project, a worldwide online questionnaire was set out among 35,000 road users in 32 countries, among which 20 European countries. Information was gathered about mobility, road user behaviour, norms and motives, opinions on measures and vehicle automation, experience with traffic enforcement and penalties, road safety perception, and risk perception and road crash involvement. The ESRA2 findings have been described in 15 thematic reports (in English) about specific road user behaviour, such as speed, distraction and driving under the influence, and about measures and specific road user groups.

In this report, the results from the English thematic publications are used to determine whether and how Dutch road user behaviour, attitudes and opinions differ from the European average and from five European neighbouring countries (Belgium, Denmark, Germany, United Kingdom and Sweden).

Looking at the differences and what they imply – in terms of the underlying factors that could be involved – the main outlines of the overall picture are:

- **Speed:** speed behaviour of Dutch drivers does not differ strongly from European or the said neighbouring countries. Dutch road users do however differ in that they are much less supportive of mandatory measures concerning safe speeds: installation of an intervening ISA in new vehicles and dynamic speed signs above/on the side of the road that light up when drivers exceed a certain speed threshold.
- **Alcohol and drugs:** Dutch drivers do not greatly differ from the European average regarding drink or drug driving. What does differ is the frequency of alcohol checks and the subjective probability of detection. In the last decade, Dutch traffic enforcement in this field did actually decrease while measured drink driving increased.
- **Distraction:** Dutch drivers differ *favourably* from the European average regarding questions about phone use in traffic. SWOV research has shown that Dutch enforcement in this field is ahead of that in other European countries.
- **Cycling:** the ESRA2 results confirm that the Netherlands is the leading European country for cycling, as far as the bicycle as a popular everyday means of transport is concerned. A downside is that cycling under the influence of alcohol is more common among Dutch cyclists than among average European cyclists.

➤ **Measures:**

- Dutch road users differ strongly from the European average where mandatory measures concerning speed (such as ISA), bicycle helmets and reflective clothing are concerned, which they support to a lesser extent.
- The ESRA2 survey linked the lack of support among Dutch road users for mandatory safety measures to the strong tendency towards independence/individualism as a characteristic of Dutch culture.

The ESRA researchers indicate that the need for or concern about road safety in countries such as the Netherlands may have slightly declined because of what has been achieved so far. If true, this does not imply that Dutch citizens do not aspire to anything in this field, but rather that they apparently have quite a few reservations about additional measures. That is exactly why it is important to have a more precise idea about what efforts Dutch citizens are prepared to make, how much time or money they would spare, or how much freedom they would surrender to further improve road safety, and what safer road environment or traffic service they may want to see or receive in return.

Inhoud

1	Inleiding	9
1.1	ESRA2: internationale verkeersenquête	9
1.2	Opzet van deze rapportage	10
2	Beweerd verkeersgedrag	11
2.1	Gedrag automobilisten	11
2.1.1	Snelheid	11
2.1.2	Rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen	12
2.1.3	Afgeleid rijden	13
2.1.4	Vermoeid rijden	14
2.2	Fietsers	14
2.2.1	Fietsgebruik	14
2.2.2	Gedrag fietsers	15
2.3	Bestuurders van gemotoriseerde tweewielers	16
2.3.1	Gebruik gemotoriseerde tweewielers	16
2.3.2	Gedrag gebruikers van gemotoriseerde tweewielers	17
2.4	Voetgangers	18
3	Maatregelen	19
3.1	Steun voor maatregelen	19
3.1.1	Maatregelen tegen rijden onder invloed	19
3.1.2	Maatregelen tegen afleiding	20
3.1.3	Snelheidsmaatregelen	21
3.1.4	Helmverplichting	22
3.1.5	Maatregel verplichting van retro-reflecterende kleding	23
3.2	Ervaring met handhaving	24
3.3	Steun voor maatregelen en cultuur	26
4	Slotbeschouwing	28
4.1	Gedrag van automobilisten	28
4.2	Gedrag van andere weggebruikers	30
4.3	Maatregelen	32
4.3.1	Ervaring met verkeershandhaving	32
4.3.2	Steun voor maatregelen	33
4.3.3	Aangrijpingspunten voor het versterken van publiek draagvlak	34
	Literatuur	36
	Bijlage A Steekproefaantallen ESRA2	40
	Bijlage B Toelichting effectgrootte	41

1 Inleiding

Dit rapport presenteert een samenvatting van de gegevens uit het internationale ESRA2-vragenlijstonderzoek naar attitudes en meningen van weggebruikers (E-Survey of Road users' Attitudes¹), toegespitst op Nederland. Het verkeersgedrag, de risico-inschatting en de attitudes en meningen van Nederlandse weggebruikers over verkeerskwesties worden vergeleken met het Europese gemiddelde en Europese buurlanden. Dit hoofdstuk beschrijft het ESRA2-onderzoek en geeft aan hoe de presentatie van de gegevens in dit rapport is opgezet.

1.1 ESRA2: internationale verkeersenquête

In 2018 is in het ESRA2-project via een online vragenlijst onderzoek gedaan onder 35.000 weggebruikers in 32 landen wereldwijd, waaronder 20 Europese landen. Daarin is informatie verzameld over:

- > mobiliteit (vervoerswijzekeuze);
- > verkeersgedrag;
- > normen en motieven;
- > meningen over maatregelen en voertuigautomatisering;
- > ervaringen met verkeerstoezicht en straffen;
- > beleving van verkeersveiligheid; en
- > risicoperceptie en betrokkenheid bij ongevallen.

In *Bijlage A* staat een overzicht van de steekproefgrootte voor verschillende landen en verschillende groepen weggebruikers. De gehanteerde methodologie van het ESRA2-onderzoek is beschreven door Meesmann et al. (2021) en Pires et al. (2020).

De bevindingen van ESRA2 zijn beschreven in vijftien thematische rapporten over specifieke gedragingen (zoals snelheid, afleiding en rijden onder invloed), over maatregelen en voor specifieke groepen verkeersdeelnemers. Daarnaast is er over elk deelnemend land een factsheet verschenen met tabellen waarin de resultaten van dat land worden vergeleken met het gemiddelde voor Europa. Deze rapporten en de factsheets zijn te raadplegen op <https://www.esranet.eu/en/publications/>



1. <https://www.esranet.eu/about-the-project>

1.2 Opzet van deze rapportage

Dit rapport beschrijft het verkeersgedrag (*Hoofdstuk 2*) en de meningen en attitudes van Nederlanders over verkeersmaatregelen (*Hoofdstuk 3*). Daarbij wordt een vergelijking gemaakt met:

1. het Europese gemiddelde gebaseerd op de 19 Europese landen in de ESRA2-steekproef uit 2018² uitgezonderd Nederland;
2. vijf naburige landen: België, Denemarken, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Zweden.

Het ESRA2-onderzoek richtte zich op automobilisten, gemotoriseerde tweewielers, fietsers en voetgangers. Automobilisten zijn gedefinieerd als personen die een geldig rijbewijs voor een personenauto bezitten en die minstens enkele dagen per maand autorijden. Fietsers zijn gedefinieerd als personen die minstens enkele dagen per maand de fiets gebruiken, gebruikers van gemotoriseerde tweewielers zijn gedefinieerd als personen die minstens enkele dagen per maand een gemotoriseerde tweewieler gebruiken, en voetgangers zijn gedefinieerd als personen die minstens enkele keren per maand lopen.

Gezien de steekproefgroottes (*Bijlage A*) zijn alle verschillen tussen Nederland en het Europese gemiddelde vanaf ca. 4 percentagepunten statistisch significant wanneer wordt getoetst op $p < 0,05$. De statistische effectgrootte van de verschillen tussen Nederland en Europees gemiddelde, uitgedrukt in de statistische maat Cramer's V (*Bijlage B*), geeft voor alle in dit rapport vermelde significante verschillen aan dat het om een klein statistisch verschil gaat. De V-waarde is mede zo klein omdat een kleine steekproef (< 1000 respondenten uit Nederland) wordt vergeleken met een zeer grote steekproef (> 20.000 respondenten uit Europa, uitgezonderd Nederland). Voor een zuivere statistische toetsing van verschillen tussen Nederland en Europa is gebruikgemaakt van het gemiddelde van de 19 andere Europese landen in de ESRA2-steekproef, dus zonder Nederland. In de tekst en afbeeldingen in het vervolg van dit rapport wordt echter steeds het gemiddelde over alle 20 Europese landen in de ESRA2-steekproef gepresenteerd, dus inclusief Nederland. Daar is voor gekozen om geen verschillen te introduceren tussen dit rapport en de Europese gemiddelden die in de ESRA2-rapporten staan vermeld (Europa-20).

Verschillen tussen landen in de beantwoording van vragen over verkeer en verkeersgedrag kunnen veel oorzaken hebben die te maken hebben met structurele en culturele verschillen tussen landen. Het valt buiten de mogelijkheden van deze samenvattende rapportage om deze oorzaken meer systematisch te verkennen. In het afsluitende *Hoofdstuk 4* wordt wel gepoogd om een aantal resultaten nader te duiden aan de hand van verdere kennis of gegevens over de verschillende landen.



2. België, Duitsland, Denemarken, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Oostenrijk, Polen, Portugal, Servië, Slovenië, Spanje, Tsjechië, Verenigd Koninkrijk, Zweden en Zwitserland.

2 Beweerd verkeersgedrag

Dit hoofdstuk beschrijft hoe het beweerde verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten zich verhoudt tot dat van de gemiddelde Europese automobilist en van automobilisten in buurlanden van Nederland. De verkeersgedragingen die aan bod komen zijn snelheid, rijden onder invloed van alcohol of drugs, afleiding in het verkeer en vermoeidheid.

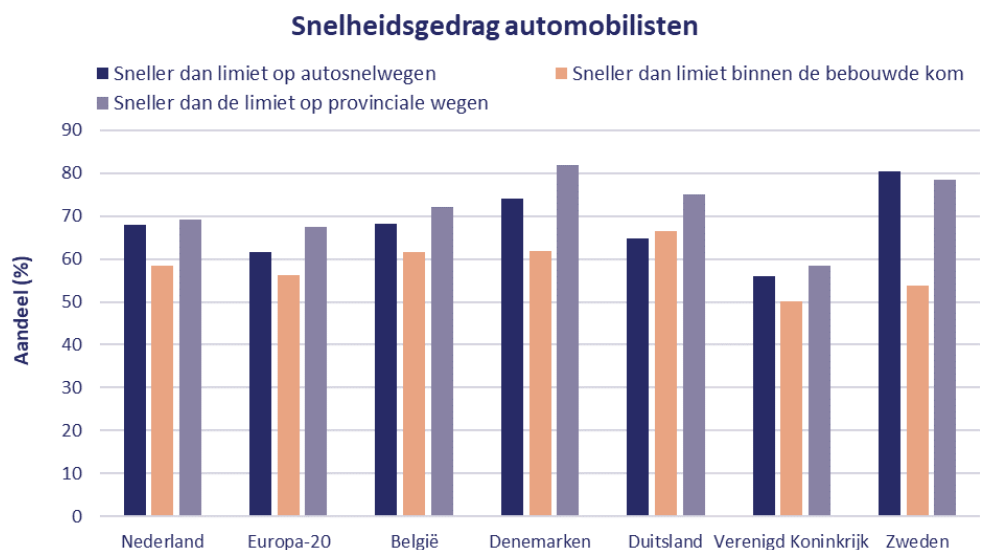
2.1 Gedrag automobilisten

2.1.1 Snelheid

Een hoge rijsnelheid is een risicofactor in het verkeer omdat een hogere rijsnelheid bij een botsing tot een grotere impact leidt, waardoor de kans op ernstig letsel toeneemt. Daarnaast leidt een hogere rijsnelheid tot een langere remweg en geeft het de bestuurder minder tijd om informatie te verwerken en daarop te reageren (SWOV, 2021b).

In de ESRA2-vragenlijst is automobilisten gevraagd of ze in de afgelopen 30 dagen sneller hebben gereden dan de snelheidslimiet. Deze vraag is gesteld voor het rijden op autosnelwegen, op provinciale wegen en op wegen binnen de bebouwde kom. *Afbeelding 2.1* toont de antwoorden op deze vragen. Een meerderheid van de Nederlandse automobilisten meldt in de afgelopen 30 dagen sneller te hebben gereden dan de limiet op alle drie typen wegen. Op provinciale wegen (69%) en op wegen binnen de bebouwde kom (58%) wijken deze percentages niet veel af van de Europese gemiddelden (67%, resp. 56%). Op autosnelwegen is het aandeel Nederlandse automobilisten dat sneller rijdt dan de limiet (68%) wel (bijna) zeven percentagepunten hoger dan het Europese gemiddelde (61%), maar ook dit is afgemeten aan de effectgrootte (Cramer's V) niet meer dan een klein statistisch verschil.

*Afbeelding 2.1. Beweerd snelheidsgedrag op verschillende typen wegen in de afgelopen 30 dagen
(Bron: ESRA2)*



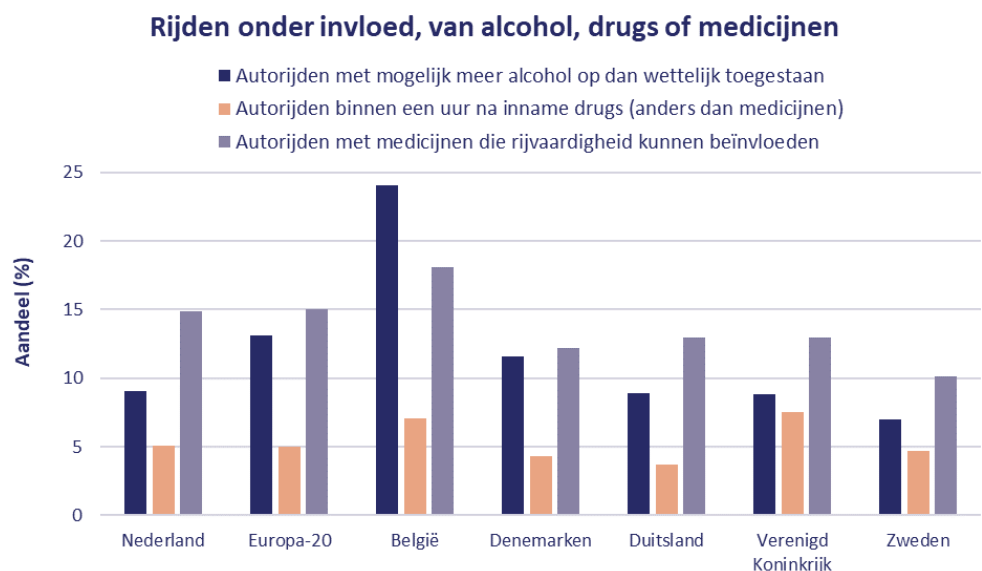
Ook in de buurlanden België, Denemarken, Duitsland en Zweden wordt vaker sneller dan de limiet gereden op autosnelwegen dan Europees gemiddeld. In de vergelijking tussen buurlanden valt het Verenigd Koninkrijk op door significant lagere aandelen snelheidsovertreders op alle drie de wegtypen.

2.1.2 Rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen

Rijden onder invloed van alcohol of drugs vermindert de vaardigheid om een voertuig veilig te besturen en vergroot de ongevalskans (SWOV, 2020a; 2021a). Bij een alcoholpromillage van 1,0‰ is het ongevalsrisico bijna vier keer zo hoog, en bij een promillage van 1,5‰ meer dan twintig keer zo hoog (SWOV, 2021a). Wat betreft drugs wordt de grootste risicoverhoging – minimaal een vijf keer zo hoog risico als rijden zonder drugs – gevonden voor het gebruik van amfetaminen, het gebruik van meerdere drugs tegelijkertijd en het combineren van alcohol en drugs (SWOV, 2020a). Het risico van het gebruik van geneesmiddelen in het verkeer is afhankelijk van het type geneesmiddel, maar neemt toe bij rijden onder invloed van geneesmiddelen zoals benzodiazepinen, antidepressiva en opiaten (SWOV, 2020a).

Afbeelding 2.2 toont de antwoorden van automobilisten in Nederland, buurlanden en Europees gemiddeld over rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen.

Afbeelding 2.2. Beweerd rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicijnen in de afgelopen 30 dagen
(Bron: ESRA2)



Wat betreft het rijden onder invloed met mogelijk meer alcohol dan wettelijk is toegestaan³ verklaart een op de elf (9,1%) Nederlandse automobilisten dit te hebben gedaan in de afgelopen 30 dagen. Daarmee ligt het percentage significant lager dan het Europese gemiddelde van 13,1%, maar het betreft een statistisch gezien klein verschil. Duitsland (8,9%), Verenigd Koninkrijk (8,8%), Denemarken (11,6%) en Zweden (7,0%) laten met Nederland vergelijkbare percentages zien, maar België staat met een percentage van 24,1% bovenaan de lijst van Europese landen.

Eén op de twintig automobilisten (5,1%) in Nederland verklaart in de afgelopen 30 dagen autogereden te hebben binnen een uur na inname van drugs anders dan medicijnen – een aandeel dat overeenkomt met het Europese gemiddelde (5,0%). De buurlanden Duitsland (3,7%), Denemarken (4,3%), Zweden (4,7%) scoren in gunstige zin iets onder het gemiddelde, terwijl



3. In de ESRA2-vragenlijst is de volgende formulering gebruikt: “rijden wanneer u wellicht meer dan de wettelijk toegestane hoeveelheid alcohol heeft gedronken”. Uiteraard kunnen respondenten zich vergissen bij de beantwoording van deze vraag. Mogelijk is niet iedere respondent op de hoogte van de wettelijke limiet en hoe die zich vertaalt naar een maximum aantal glazen alcoholhoudende drank in een bepaalde tijdsperiode.

België (7,1%) en het Verenigd Koninkrijk (7,5%) in ongunstige zin iets boven het Europese gemiddelde uitkomen, al zijn deze verschillen statistisch niet significant.

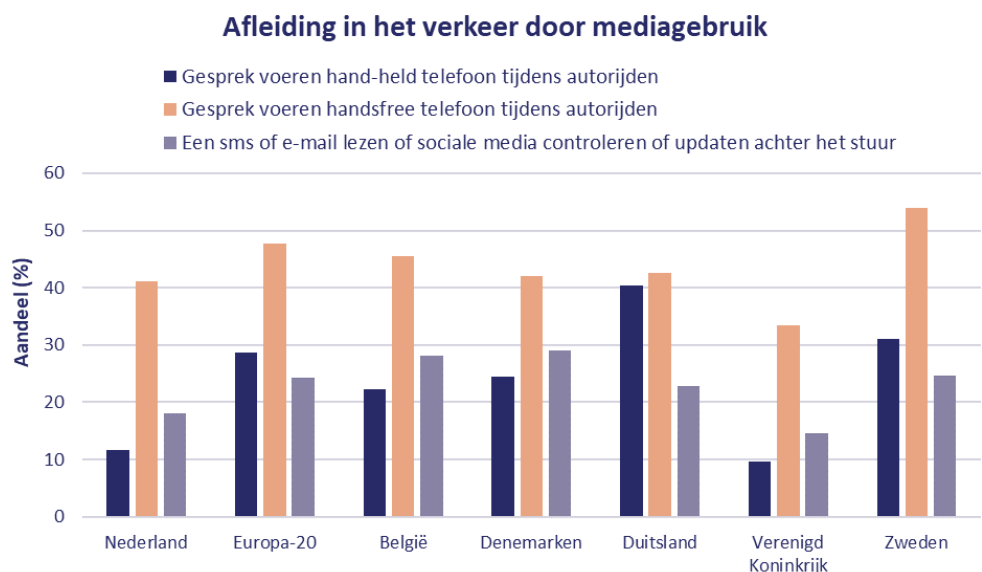
Gevraagd naar rijden onder invloed van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, antwoordt 14,9% van de Nederlandse automobilisten dit te hebben gedaan in de afgelopen 30 dagen. Weer ligt dit percentage voor Nederland zeer dicht bij het Europese gemiddelde (15,0%). Dat geldt ook voor de buurlanden Duitsland (13,0%), Verenigd Koninkrijk (13,0%) en Denemarken (12,2%), al scoren zij iets lager dan het Europese gemiddelde. Zweden valt op met een significant lager percentage van 10,1%, terwijl België met 18,1% iets boven het gemiddelde uitkomt (niet significant).

2.1.3 Afgeleid rijden

Afleiding heeft negatieve effecten op het gedrag in het verkeer. Vooral activiteiten die ervoor zorgen dat de ogen langere tijd niet op de weg zijn gericht, verhogen de kans op een ongeval: onder andere een telefoonnummer intoetsen, appen en sms'en, reiken naar objecten in de auto en langdurig kijken naar objecten buiten de auto (SWOV, 2020b).

In de ESRA2-vragenlijst zijn alleen vragen gesteld over afleiding door mediagebruik tijdens het autorijden. Aan automobilisten werd gevraagd of zij in de afgelopen 30 dagen gesprekken hadden gevoerd met een handheld telefoon, of ze handsfree hadden gebeld en of ze een tekstbericht hadden gelezen of sociale media gecontroleerd of geüpdatet. *Afbeelding 2.3* toont de resultaten.

Afbeelding 2.3. Beweerd gebruik van media tijdens autorijden in de afgelopen 30 dagen (Bron: ESRA2)



Nederlandse automobilisten wijken in gunstige zin af van het Europese gemiddelde op deze vragen. Vergelijken met het Europese gemiddelde scoren Nederlandse automobilisten zes percentagepunten lager op lezen sms/e-mails/sociale media, zeven percentagepunten lager op handsfree bellen, en zeventien percentagepunten lager op handheld bellen. Wat betreft de buurlanden valt het Verenigd Koninkrijk op met lagere percentages. In Duitsland wordt nog relatief vaak handheld getelefoneerd in de auto (40,4%).

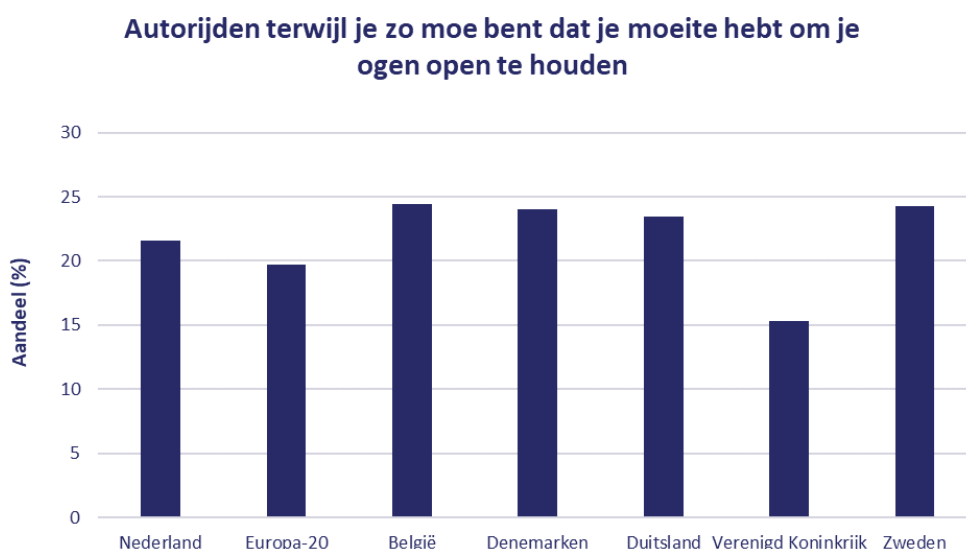
2.1.4 Vermoeid rijden

Naar schatting is 15 tot 20% van de verkeersongevallen (mede) het gevolg van vermoeidheid van de bestuurder (SWOV, 2019c). Weggebruikers die vermoeid zijn, zijn minder alert en reageren daardoor minder snel en minder adequaat dan weggebruikers die niet vermoeid zijn. In het meest extreme geval vallen vermoeide bestuurders in slaap achter het stuur. Ook heeft vermoeidheid effect op de stemming van bestuurders en daarmee op het gedrag: vermoeide weggebruikers zijn sneller geïrriteerd en gefrustreerd (SWOV, 2019c).

Uit de resultaten van ESRA2 blijkt dat één op de vijf Europese automobilisten (19,7%) aangeeft in de afgelopen 30 dagen wel eens zo slaperig te zijn geweest tijdens het autorijden dat men moeite had om de ogen open te houden (Afbeelding 2.4). De Nederlandse automobilisten zitten dicht tegen dit gemiddelde aan (21,6%). De verschillen met automobilisten uit vier naburige landen zijn zeer klein (België 24,4%; Denemarken 24,0%; Duitsland 23,5%; Zweden 24,3%). In het Verenigd Koninkrijk valt het percentage (15,3%) wat lager en gunstiger uit dan in Nederland.

Ook op vragen over persoonlijke acceptatie van vermoeid autorijden en over de waarneming van vermoeid rijden als ongevalsoorzaak wijken Nederlandse weggebruikers nauwelijks af van het Europese gemiddelde (Goldenbeld & Nikolaou, 2019).

Afbeelding 2.4. Beweerd vermoeid rijden in de afgelopen 30 dagen (Bron: ESRA2).

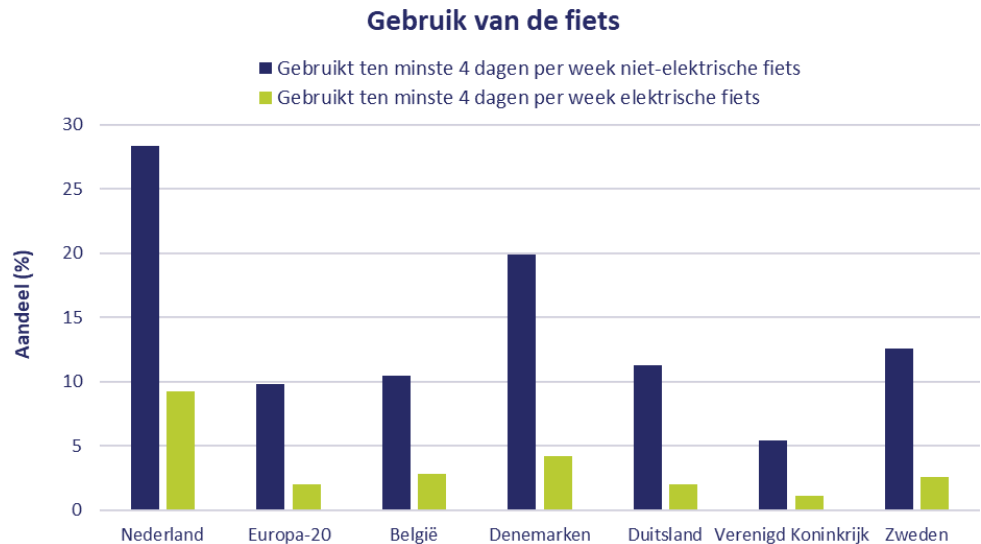


2.2 Fietzers

2.2.1 Fietsgebruik

Afbeelding 2.5 toont de antwoorden van alle ondervraagde weggebruikers in Nederland en andere Europese landen op de vragen over het gebruik van de 'normale' (niet-elektrische) fiets en de elektrische fiets. Het gebruik van 'normale' fietsen en het gebruik van elektrische fietsen (vier dagen per week of meer) is in Nederland veel groter dan gemiddeld in Europa, en ook duidelijk hoger dan in de buurlanden.

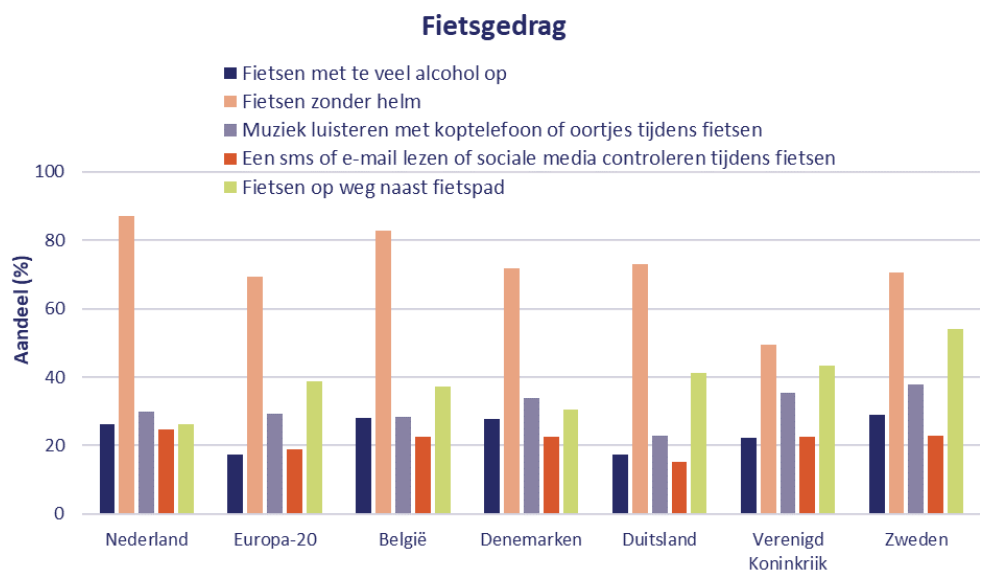
Afbeelding 2.5. Beweerd gebruik van de niet-elektrische en de elektrische fiets
(Bron: ESRA2)



2.2.2 Gedrag fietsers

Aan de fietsers – zij die minimaal enkele dagen per maand fietsen – is gevraagd of ze in de afgelopen 30 dagen met te veel alcohol op hebben gefietst, zonder een fietshelm hebben gefietst, muziek hebben geluisterd met koptelefoon of oortjes tijdens het fietsen, e-mail of sociale media hebben gecontroleerd tijdens het fietsen en of ze op de weg naast het fietspad hebben gefietst. Afbeelding 2.6 toont de antwoorden op deze vragen.

Afbeelding 2.6. Beweerde fietsgedragingen in de afgelopen 30 dagen
(Bron: ESRA2)



Afbeelding 2.6 laat het volgende zien:

- > In Nederland (26,2%) en in buurlanden België (28,2%), Denemarken (27,8%) en Zweden (28,9%) wordt vaker gefietst met alcohol op dan in Europa gemiddeld (17,4%).
- > In Nederland wordt aanzienlijk vaker gefietst zonder helm (87,0%) dan in Europa gemiddeld (69,2%) en dan in de buurlanden (bijv. Denemarken 71,9%, Verenigd Koninkrijk 49,4%).
- > Nederlandse fietsers verschillen niet van de gemiddelde Europese fietsers wat betreft muziek luisteren tijdens het fietsen (Nederland: 30%, Europa: 29,4%); bij de buurlanden wordt in Zweden relatief vaak muziek geluisterd op fiets (37,8%) en in Duitsland het minst (23,0%).

- Nederlandse fietsers controleren vaker (24,7%) e-mail, sms of sociale media tijdens het fietsen dan Europees gemiddeld (18,9%); bij de buurlanden valt op dat vooral Duitse fietsers dit minder vaak doen (15,3%).
- In Nederland wordt het minst vaak gefietst op een weg naast het fietspad (26,3%) vergeleken met Europees gemiddeld (38,7%) en met de buurlanden (bijv. Verenigd Koninkrijk: 43,5%; Zweden: 54%)

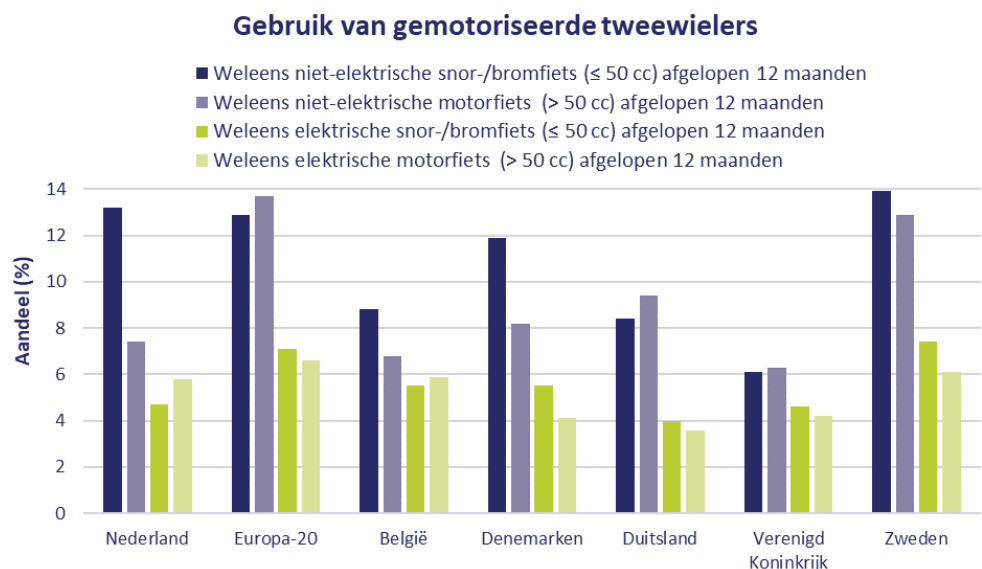
2.3 Bestuurders van gemotoriseerde tweewielers

In ESRA2 zijn gebruikers van gemotoriseerde tweewielers gedefinieerd als degenen die minimaal enkele dagen per maand gebruikmaken van een gemotoriseerde tweewieler (elektrische of niet-elektrische snor-/bromfiets of motorfiets). De ESRA2-steekproefaantallen voor gebruikers van gemotoriseerde tweewielers zijn echter betrekkelijk klein (zie de kolom 'PTW' in *Bijlage A*). De respondenten die de vragen over gemotoriseerde tweewielers hebben ingevuld, zijn daardoor mogelijk niet representatief voor gebruikers van gemotoriseerde tweewielers in Nederland.

2.3.1 Gebruik gemotoriseerde tweewielers

Afbeelding 2.7 toont de aandelen respondenten die wel eens een niet-elektrische of elektrische snor-/bromfiets of motorfiets hebben gebruikt in de afgelopen 12 maanden.

Afbeelding 2.7. Beweerd gebruik van gemotoriseerde tweewielers in afgelopen 12 maanden (Bron: ESRA2)



Afbeelding 2.7 laat zien dat Nederland niet veel afwijkt van het Europese gemiddelde wat betreft het gebruik van niet-elektrische snor-/bromfietsen (Nederland: 13,2%; Europa: 12,9%), elektrische snor-/bromfietsen (Nederland: 4,7%; Europa: 7,1%) en elektrische motorfietsen (Nederland: 5,8%; Europa: 6,6%). Het gebruik van niet-elektrische motorfietsen ligt gemiddeld in Europa (13,7%) hoger dan in Nederland (7,4%). Wat betreft de buurlanden wordt in het Verenigd Koninkrijk het minst gebruikgemaakt van niet-elektrische gemotoriseerde tweewielers en in Duitsland het minst van elektrische gemotoriseerde tweewielers.

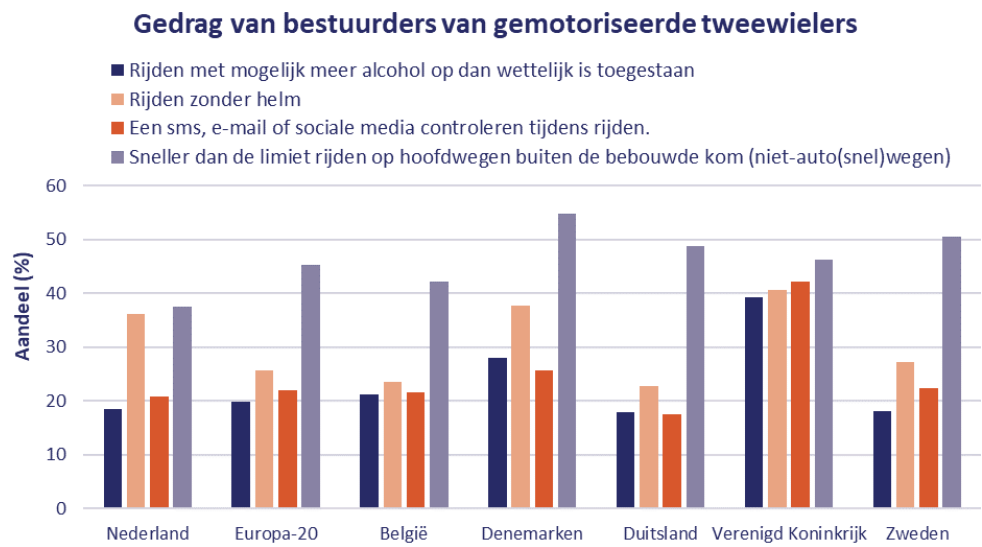
De ESRA2-cijfers over het gebruik van verschillende typen gemotoriseerde tweewielers doen vermoeden dat een aanzienlijk deel van de gemotoriseerde tweewielers in Nederland in 2018 elektrisch was. Dat is echter niet het geval. Van alle snorfietsen die op 1 januari 2019 in Nederland geregistreerd stonden was 5,2% elektrisch, en van de bromfietsen was dit slechts 1,4% (CBS, 2019). Het is mogelijk dat de respondenten wel eens gebruik hebben gemaakt van een elektrische deelscooter in binnen- of buitenland of een proefrit hebben gemaakt op een elektrische snor- of bromfiets. Een andere verklaring voor het onverwacht hoge aandeel dat wel

eens op een elektrisch gemotoriseerde tweewieler heeft gereden is de geringe steekproefomvang. Die is met 141 Nederlandse respondenten voor de gemotoriseerde tweewielers vele malen kleiner dan voor de overige vervoerswijzen (zie *Bijlage A*) en daardoor mogelijk niet representatief voor de Nederlandse gebruiker van een gemotoriseerde tweewieler.

2.3.2 Gedrag gebruikers van gemotoriseerde tweewielers

Aan bestuurders van gemotoriseerde tweewielers – die minimaal enkele dagen per maand een gemotoriseerde tweewieler gebruiken – werden vragen gesteld over het gedrag voor wat betreft alcohol, helmgebruik, mediagebruik tijdens rijden, en snelheid op hoofdwegen buiten de bebouwde kom. De antwoorden op de gedragsvragen zijn weergegeven in *Afbeelding 2.8*.

Afbeelding 2.8. Beweerd gedrag van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers in de afgelopen 30 dagen
(Bron: ESRA2)



We zien in *Afbeelding 2.8* dat Nederlandse bestuurders van gemotoriseerde tweewielers vaker dan Europees gemiddeld rijden zonder helm (Nederland: 36,2%; Europa: 25,7%). Dit heeft wellicht te maken met het feit dat er in Nederland meer snorfietsen dan bromfietsen zijn (op 1 januari 2019 748.900 snorfietsen versus 457.400 bromfietsen volgens het CBS⁴) en dat er in 2018 in Nederland nog geen helmplicht was voor snorfietsers, in tegenstelling tot andere landen waar de snorfiets rijdt (Davidse et al., 2017). Dat neemt niet weg dat het aandeel bestuurders van een gemotoriseerde tweewieler dat zonder helm rijdt in Denemarken (37,8%) en het Verenigd Koninkrijk (40,3%) op hetzelfde niveau ligt als in Nederland, terwijl in die landen wel voor alle gemotoriseerde tweewielers een helmplicht geldt.

Op de overige gedragingen wijken Nederlandse bestuurders niet significant af van het Europese gemiddelde. Wat betreft de buurlanden valt het Verenigd Koninkrijk op door percentages die 1,5 tot 2 keer zo hoog liggen als het Europese gemiddelde voor het rijden met meer alcohol dan wettelijk toegestaan, rijden zonder helm, en rijden terwijl men sms't, e-mailt of sociale media controleert.

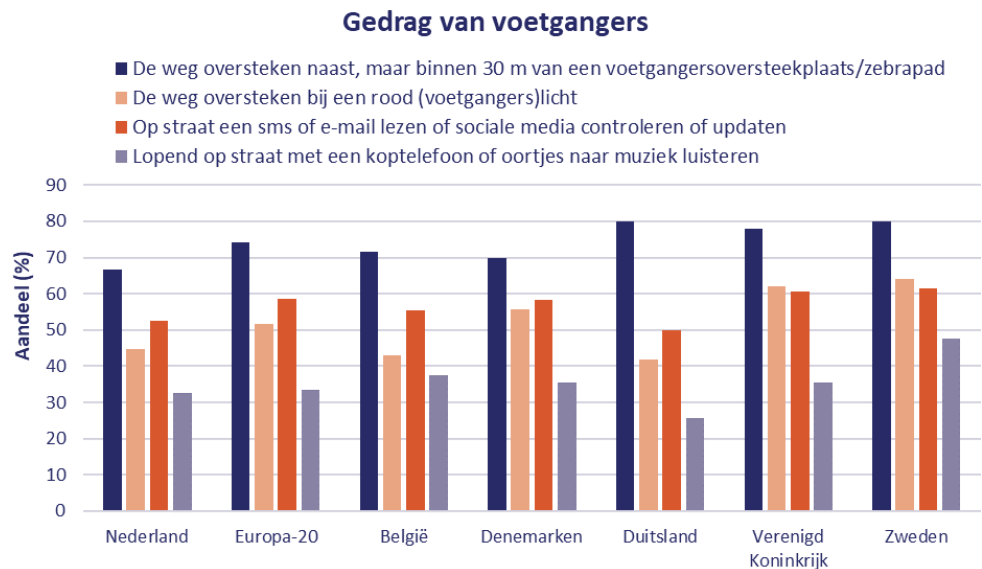


4. <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/bromfietsen-snorfietsen>, geraadpleegd 29 november 2021

2.4 Voetgangers

Ten aanzien van mogelijk riskant gedrag van voetgangers werden in ESRA2 vragen gesteld over oversteken op een andere plek dan een nabijgelegen oversteekplaats, het negeren van rood licht en afleiding (naar muziek luisteren of sms, e-mail of sociale media controleren terwijl men op straat loopt). *Afbeelding 2.9* toont de antwoorden op deze vragen.

Afbeelding 2.9. Beweerd gedrag van voetgangers in de afgelopen 30 dagen (Bron: ESRA2).



In gunstige zin valt op dat Nederlandse voetgangers minder dan Europees gemiddeld de weg oversteken bij een andere plek dan een voetgangersoversteekplaats of zebrapad (Nederland: 66,8%; Europa: 74,1%), minder vaak door rood lopen (Nederland: 44,7%; Europa: 51,8%) en minder vaak op straat sms, e-mail of sociale media controleren tijdens het lopen (Nederland: 52,4%; Europa: 58,7%). Nederlandse voetgangers verschillen niet significant van het Europese gemiddelde wat betreft muziek luisteren tijdens het lopen op straat (Nederland: 32,5%; Europa: 33,4%). Van de buurlanden steken Zweden en Verenigd Koninkrijk in negatieve zin uit boven het Europese gemiddelde voor alle (Zweden) of drie (Verenigd Koninkrijk) van deze risicogedragingen.

3 Maatregelen

In de ESRA2-vragenlijst is verkeersdeelnemers ook gevraagd naar hun voorkeur of steun voor verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op hoe de mening van Nederlandse weggebruikers over verschillende maatregelen zich verhoudt tot, en vooral verschilt van, die van andere Europese weggebruikers. Daarnaast wordt ingegaan op de ervaringen met verkeershandhaving in Nederland, Europa en de buurlanden. Tot slot wordt ingegaan op het verband tussen de nationale cultuur en publieke steun voor maatregelen.

3.1 Steun voor maatregelen

3.1.1 Maatregelen tegen rijden onder invloed

In Nederland mag een bestuurder maximaal 0,5‰ alcohol in zijn bloed hebben tijdens verkeersdeelname; voor beginnende bestuurders, inclusief beginnende brom- en snorfietsers, is dit 0,2‰. Voor voetgangers geldt geen wettelijke alcohollimiet, maar de politie kan voor openbaar dronkenschap van een voetganger wel een proces-verbaal maken. In de meeste andere Europese landen gelden dezelfde limieten (SWOV, 2021a). Het Verenigd Koninkrijk neemt een uitzonderlijke positie in met een limiet van 0,8‰ voor zowel volwassen als beginnende bestuurders. Ook is daar aselekt testen op alcohol in het verkeer wettelijk niet toegestaan; de politie moet een verdenking hebben om een blaastest op straat te mogen afnemen. Zweden daarentegen, heeft een lage limiet van 0,2‰ alcohol voor zowel ervaren als beginnende bestuurders en in enkele Oost-Europese landen, waaronder Hongarije en Tsjechië, geldt een nul-limiet voor alle bestuurders (SWOV, 2021a).

In Nederland kon tussen 2012 en 2015 het alcoholslot worden opgelegd aan recidiverende drankrijders. In maart 2015 bepaalde de Raad van State dat het CBR geen alcoholslotprogramma meer mocht opleggen. Het belangrijkste argument was dat de regeling in het bestuursrecht, dus zonder tussenkomst van een rechter, in een substantieel aantal gevallen onevenredig kan uitwerken. In 2018 concludeerden de ministers van Justitie en Veiligheid en Infrastructuur en Waterstaat, na een consultatie van enkele deskundigen, dat andere maatregelen de voorkeur verdienen boven herinvoering van het alcoholslot in het strafrecht (SWOV, 2021a).

In de ESRA2-vragenlijst zijn aan alle weggebruikers drie maatregelen voorgelegd die gericht zijn op rijden onder invloed van alcohol: een nul-limiet voor alle bestuurders, voor beginnende bestuurders, en het alcoholslot voor recidiverende bestuurders. *Afbeelding 3.1* toont de steun voor deze maatregelen tegen alcohol in het verkeer.

Afbeelding 3.1. Steun voor maatregelen tegen alcohol in verkeer (Bron: ESRA2)



Een meerderheid van de ondervraagde Nederlandse weggebruikers is vóór de genoemde maatregelen. Het minste draagvlak is er voor een totaal verbod (nul-limiet) voor alle bestuurders. Voor het alcoholslot en een nul-limiet voor alle bestuurders is de steun in Nederland vergelijkbaar met die gemiddeld in Europa:

- alcoholslot voor degenen die recidiveren op rijden onder invloed (Nederland: 79,6%; Europa: 78,7%);
- nul-limiet voor alle bestuurders (Nederland: 64,9%; Europa: 67,3%).

In Nederland is de steun voor een nul-limiet voor beginnende bestuurders groter dan gemiddeld in Europa (Nederland: 82,4%; Europa: 77,9%).

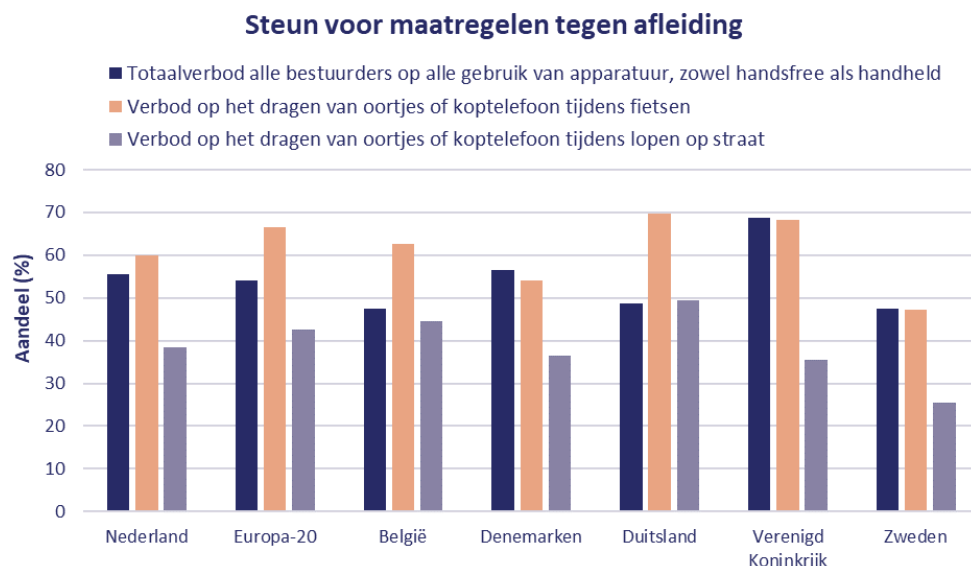
Ook in de buurlanden is er steun van een grote meerderheid van weggebruikers voor de drie maatregelen tegen alcohol in het verkeer, waarbij wel opvalt dat de steun voor een totaalverbod op alcohol in het verkeer wat lager is in Denemarken (52,5%) en België (57,6%). Deze beide landen kennen momenteel een limiet van 0,5‰ alcohol voor alle (dus ook voor beginnende) bestuurders. Overigens is het strafbeleid voor rijders onder invloed in Denemarken behoorlijk fors. Alcoholovertreeders moeten daar een boete betalen die mede afhankelijk is van de hoogte van hun inkomen en hun levenssituatie, en vanaf een alcoholpromillage hoger dan 1,21‰ wordt het rijbewijs onvoorwaardelijk drie jaar ingetrokken tenzij men wil participeren in een alcoholslotprogramma voor eenzelfde tijdspanne (ESTC, 2021). In Nederland is de straf voor bestuurders met een alcoholpromillage tussen 1,16 en 1,30‰ een boete van 650 euro gecombineerd met een Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer – dat is een behoorlijk verschil met drie jaar rijontzegging in Denemarken.

3.1.2 Maatregelen tegen afleiding

In Nederland is het niet toegestaan om in de auto tijdens het rijden een mobiele telefoon vast te houden (of een ander elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie en informatieverwerking). De telefoon mag ook niet tussen oor en schouder worden geklemd. Het is wel toegestaan om de telefoon in een houder te bedienen (SWOV, 2020b). Een verbod op het handmatig gebruik van telefoons geldt in alle EU-landen (SWOV, 2020b). Handsfree gebruik van de mobiele telefoon is in de meeste EU-landen toegestaan. Sinds juli 2019 geldt in Nederland ook een verbod om tijdens het fietsen de telefoon of andere elektronische communicatie- en informatieverwerkingsapparatuur vast te houden.

In ESRA2 zijn weggebruikers gevraagd naar hun steun voor een verbod op elk gebruik van de telefoon tijdens het autorijden (zowel handfree als handfree), steun voor een verbod van het gebruik van oortjes/koptelefoon tijdens het fietsen en steun voor een verbod van het gebruik van oortjes/koptelefoon tijdens het lopen op straat. *Afbeelding 3.2* toont de antwoorden op deze vragen voor Nederland, Europa gemiddeld en buurlanden.

Afbeelding 3.2. Steun voor maatregelen tegen afleiding in verkeer (Bron: ESRA2)



Een kleine meerderheid onder Europese weggebruikers (54,0%) is voor een verbod op alle gebruik – handsfree of handfree – van een mobiele telefoon tijdens het autorijden. De steun van Nederlandse weggebruikers voor deze maatregel verschilt niet van het Europese gemiddelde (55,5%). In Europa is de steun voor deze maatregel het grootst in het Verenigd Koninkrijk (68,7%) en het kleinst in Finland (34,1%; Van den Berghe et al., 2020a).

Voor een wettelijk verbod op het gebruik van koptelefoon of oordopjes tijdens het fietsen is onder Nederlandse weggebruikers minder steun (59,9%) dan het Europese gemiddelde (66,5%). Toch is ook onder Nederlandse weggebruikers – die vrijwel allemaal ook zelf fietsen in tegenstelling tot hun Europese tegenhangers – de meerderheid voor een dergelijke maatregel. In vergelijking met Nederland, is de steun voor deze maatregel onder buurlanden vooral wat hoger in Duitsland (69,8%) en het Verenigd Koninkrijk (68,2%).

Voor een maatregel om afleiding bij voetgangers tegen te gaan – een wettelijk verbod op het gebruik van koptelefoons of oordopjes tijdens het lopen – is geen meerderheidssteun te vinden onder Europese weggebruikers (42,5%) noch onder Nederlandse weggebruikers (38,5%). Onder de buurlanden is de steun voor deze maatregel het hoogst in Duitsland (49,4%).

3.1.3 Snelheidsmaatregelen

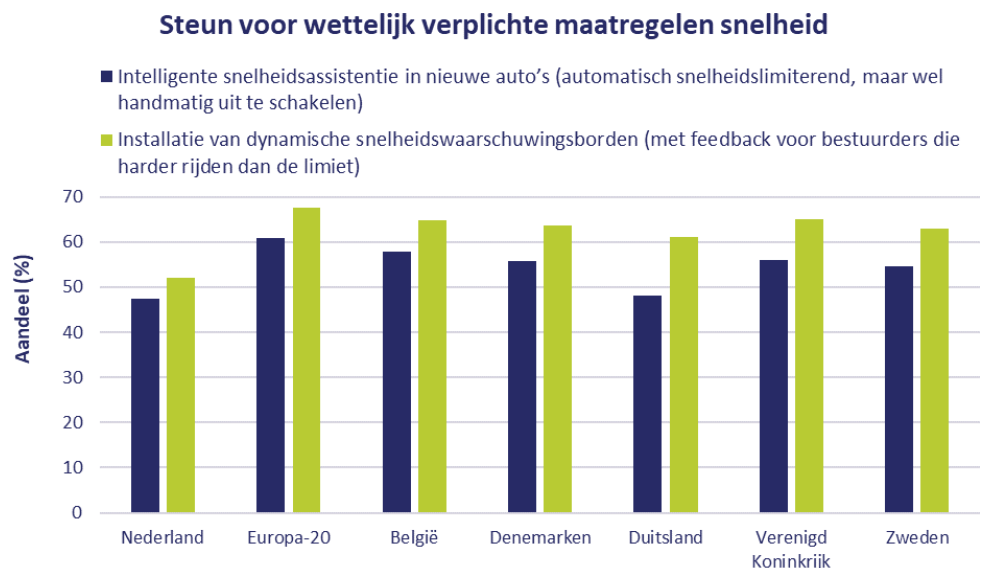
De keuze van een juiste en veilige voertuigsnelheid kan worden bevorderd door verschillende maatregelen. Een wettelijk verplicht ISA-systeem kan dodelijke ongevallen met meer dan 30% doen afnemen (Carsten & Tate, 2005; SWOV, 2019a). Studies over dynamische snelheids-waarschuwborden wijzen consistent uit dat deze de snelheid verlagen, maar de resultaten verschillen per studie, variërend van een vermindering van de gemiddelde snelheid met 1 km/uur tot aan 10 km/uur (Daniels & Focant, 2017).

In de ESRA2-vragenlijst zijn weggebruikers bevraagd over deze twee snelheidsmaatregelen namelijk:

3. de wettelijke verplichting om alle nieuwe auto's uit te rusten met een intelligent snelheidsassisterend systeem dat automatisch de snelheid begrenst bij limietoverschrijding en dat indien nodig handmatig uitgeschakeld kan worden;
4. de wettelijke verplichting tot de installatie van dynamische waarschuwingsborden boven de weg die bestuurders feedback geven wanneer ze de snelheidslimiet overschrijden.

Afbeelding 3.3 toont de antwoorden op de vragen over deze maatregelen.

Afbeelding 3.3. Steun voor wettelijk verplichte maatregelen op het terrein van snelheid (Bron: ESRA2).



De steun onder Nederlandse weggebruikers voor wettelijk verplichte 'harde' ISA in nieuwe personenauto's (47% voor) en voor wettelijk verplichte dynamische waarschuwingsborden (52% voor) is aanmerkelijk lager dan gemiddeld in Europa (61%, resp. 68% voor). Ook in de omringende buurlanden is de steun voor deze maatregelen over het algemeen aanmerkelijk hoger dan in Nederland. Uitzondering is de steun voor ISA in Duitsland, die vergelijkbaar is met die in Nederland.

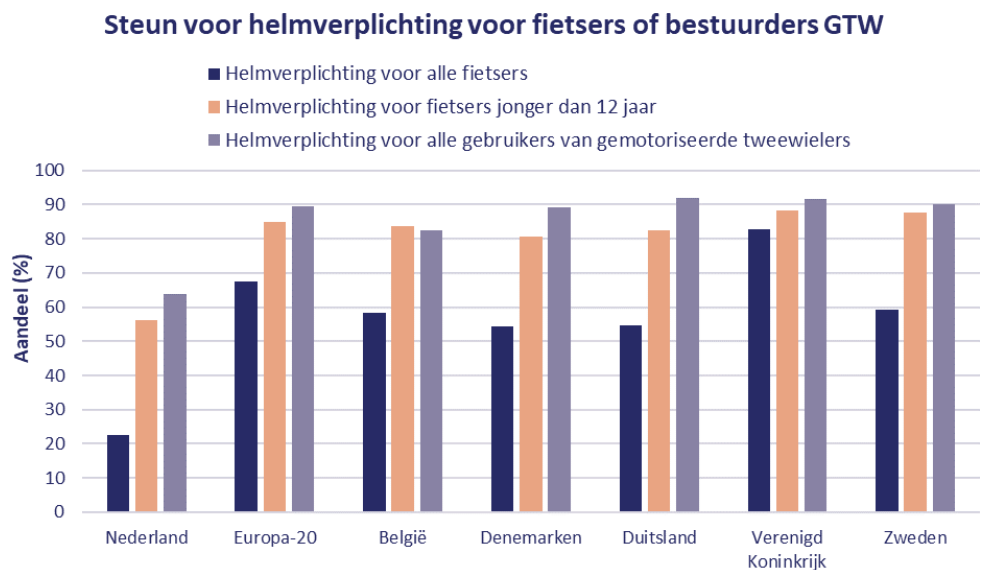
3.1.4 Helmverplichting

In Nederland geldt een helmverplichting voor motorrijders, bromfietzers en bestuurders van een speed-pedelec (trapondersteuning tot 45 km/uur). De helmverplichting voor rijders op een speed-pedelec geldt sinds 1 januari 2017; volgens Europese regelgeving valt de speed-pedelec vanaf 2017 namelijk onder de categorie bromfietsen. In 2021 is er ook een wetsvoorstel ingediend bij de Tweede Kamer om vanaf 1 juli 2022 alle snorfietzers – bestuurders en passagiers – verplicht een helm te laten dragen.

De beschermende werking van motor-, bromfiets- en fietshelmen is door onderzoek aangetoond. Door het dragen van een motorhelm neemt de kans op een dodelijke afloop van een motorongeval met ca. 42% af, en de kans op ernstig hoofdletsel met ca. 69% (SWOV, 2017). In Europa – en dus ook in Nederland – moet een bromfietshelm aan dezelfde eisen voldoen als een motorhelm. De beschermende werking van een bromfietshelm is dus in theorie net zo groot als van een motorhelm. Door een fietshelm vermindert het risico op ernstig hoofd-/hersenletsel na een botsing of val met 60% en het risico op dodelijk hoofd-/hersenletsel met 71% (SWOV, 2019b).

In de ESRA2-vragenlijst zijn vragen gesteld aan weggebruikers of ze voor of tegen een wettelijke verplichting tot het dragen van een helm zijn voor fietsers, jonge fietsers (< 12 jaar), en alle bestuurders van gemotoriseerde tweewielers. *Afbeelding 3.4* toont de resultaten voor deze vragen.

Afbeelding 3.4. Steun voor helmverplichting voor fietsers, jonge fietsers en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers (Bron: ESRA2)



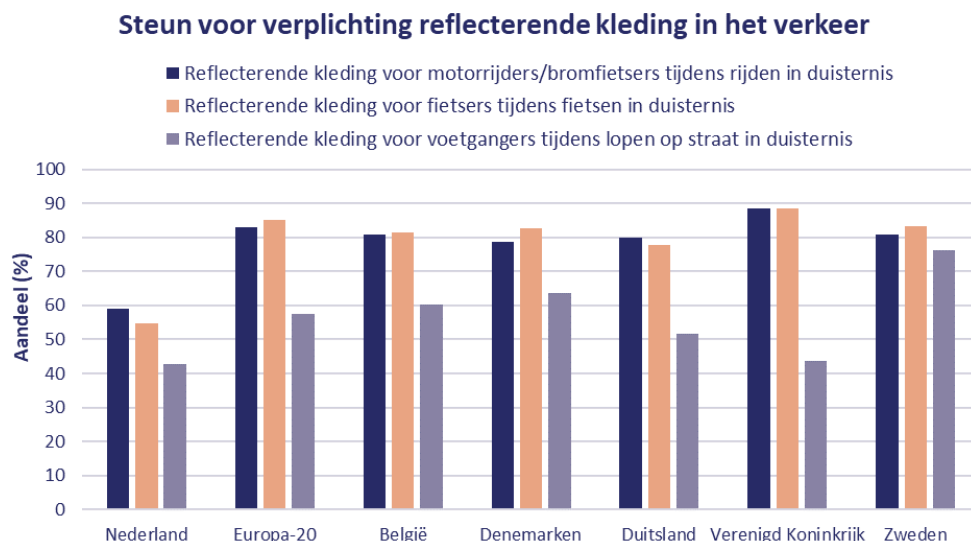
De steun onder Nederlandse weggebruikers voor een wettelijke verplichting van helmgebruik is veel lager dan die onder de gemiddelde Europese weggebruiker en bij de weggebruikers in buurlanden. Minder dan een kwart van de Nederlandse weggebruikers (23%) is voor een wettelijke verplichting tot helmgebruik voor alle fietsers tegenover twee derde bij Europese weggebruikers (67%). Een kleine meerderheid van de Nederlandse weggebruikers (56%) is wel voor een wettelijke verplichting van helmgebruik onder kinderen jonger dan 12 jaar, maar ook daar wijkt Nederland duidelijk af van het Europese gemiddelde (85%). Bijna twee derde van de Nederlandse weggebruikers (65%) is voor een verplichting van helmgebruik voor alle gemotoriseerde tweewielers, maar ook voor deze maatregel is de steun van de Europese weggebruiker aanzienlijk groter (90%).

3.1.5 Maatregel verplichting van retro-reflecterende kleding

Het dragen van retro-reflecterende kleding bij duisternis door motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers kan hun zichtbaarheid in het verkeer vergroten en daardoor de ongevalskans verkleinen (De Craen et al., 2011; 2014; Kwan & Mapstone, 2004; Wells et al., 2004). In Nederland geldt geen wettelijke verplichting tot het dragen van retro-reflecterende kleding.

In de ESRA2-vragenlijst is aan weggebruikers gevraagd of ze voor of tegen een wettelijke verplichting zijn tot het dragen van retro-reflecterende kleding tijdens rijden, fietsen of wandelen in de duisternis. Deze vraag werd drie keer gesteld, eenmaal als maatregel voor motorrijders en bromfietzers, eenmaal als maatregel voor fietsers, en ten slotte als maatregel voor voetgangers. *Afbeelding 3.5* toont de antwoorden op deze vragen.

Afbeelding 3.5. Steun voor wettelijke verplichting tot het dragen van retro-reflecterende kleding bij duisternis
(Bron: ESRA2)



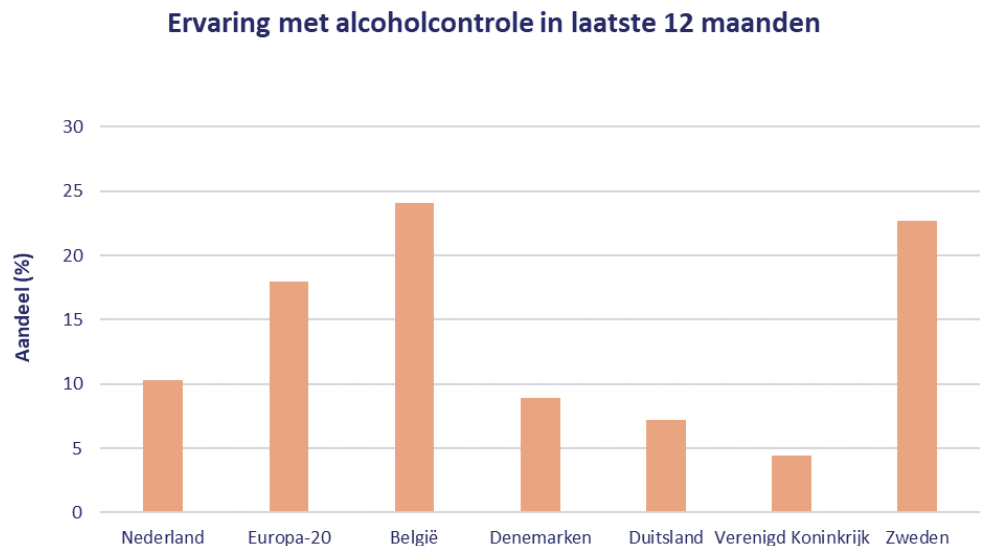
Evenals bij de vragen over wettelijke verplichting van helmen, zien we bij de vragen over verplichting van retro-reflecterende kleding aanzienlijk minder steun onder Nederlandse weggebruikers dan onder Europese weggebruikers. In Nederland is een bescheiden meerderheid voor een wettelijke verplichting tot het dragen van retro-reflecterende kleding bij duisternis voor motorrijders (59%) en fietsers (55%), terwijl onder Europese weggebruikers een zeer ruime meerderheid voor die maatregelen is (83%, resp. 85%). Voor een wettelijke verplichting voor voetgangers om retro-reflecterende kleding bij duisternis te dragen is onder Nederlandse weggebruikers geen meerderheid te vinden (43%), terwijl dat in Europa wel het geval is (57%). Ook in de buurlanden is de steun voor deze maatregelen aanmerkelijk groter dan in Nederland. Het Verenigd Koninkrijk deelt met Nederland een bescheiden enthousiasme voor de maatregel gericht op voetgangers.

3.2 Ervaring met handhaving

Verkeershandhaving – het systeem van controles op en straffen voor verkeersgedrag – is een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Politiecontroles langs de weg bepalen de objectieve pakkans of handhavingsdruk (SWOV, 2019d). Op grond van de handhavingsdruk en wat weggebruikers hierover in de (sociale) media lezen of van vrienden of kennissen horen, schatten zij in hoe groot de kans is dat ze betrappt zullen worden op een overtreding: dit is de subjectieve pakkans. Wanneer weggebruikers deze pakkans voldoende groot achten, zullen ze overtredingen vermijden (SWOV, 2019d).

In de ESRA2-vragenlijst is gevraagd naar de ervaring van automobilisten met alcoholcontroles in de afgelopen 12 maanden (Afbeelding 3.6)

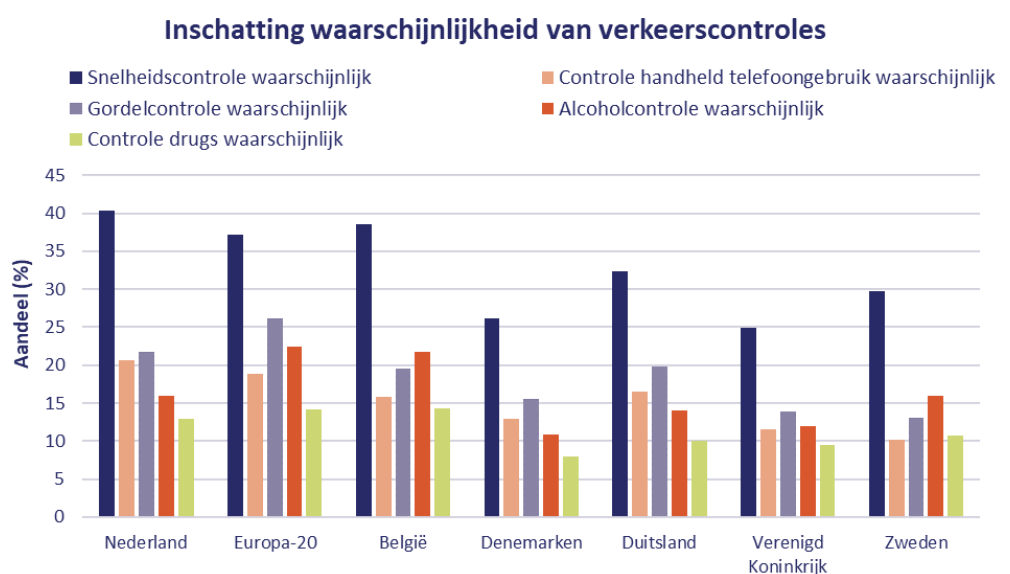
Afbeelding 3.6. Automobilisten bij wie alcoholcontrole via blaastest op straat is afgenomen in de laatste 12 maanden (Bron: ESRA2)



Op de vraag of men de laatste 12 maanden op straat via een blaastest gecontroleerd is op alcohol antwoordt 1 op de 10 Nederlandse automobilisten (10,3%) dat dit het geval is geweest, tegenover 1 op de 6 voor de Europese automobilist (18%). Bij de buurlanden valt op dat in België en Zweden het aandeel automobilisten dat een alcoholcontrole heeft gehad twee keer zo hoog ligt als in Nederland (> 20%), terwijl dat aandeel in het Verenigd Koninkrijk minder dan de helft is (4,4%) van dat in Nederland. Over de tijd heen is de ervaring van Nederlandse automobilisten met alcoholcontroles ook verminderd, terwijl de ervaring van de gemiddelde Europese automobilist met alcoholcontroles nagenoeg gelijk bleef. In 2015 antwoordde 17% van Nederlandse automobilisten dat men gecontroleerd was op alcoholgebruik in het verkeer, bijna gelijk aan het gemiddelde van 19% van de toenmalige Europese steekproef (Buttler, 2016; Goldenbeld & Buttler 2020).

Verdere ESRA2-vragen over verkeershandhaving betreffen de inschatting van automobilisten hoe waarschijnlijk ze het achten om gecontroleerd te worden op alcohol, drugs, snelheid, gordelgebruik en op handheld telefoongebruik (Afbeelding 3.7).

Afbeelding 3.7. Ingeschatte waarschijnlijkheid van controles op overtredingen in het verkeer (Bron: ESRA2)



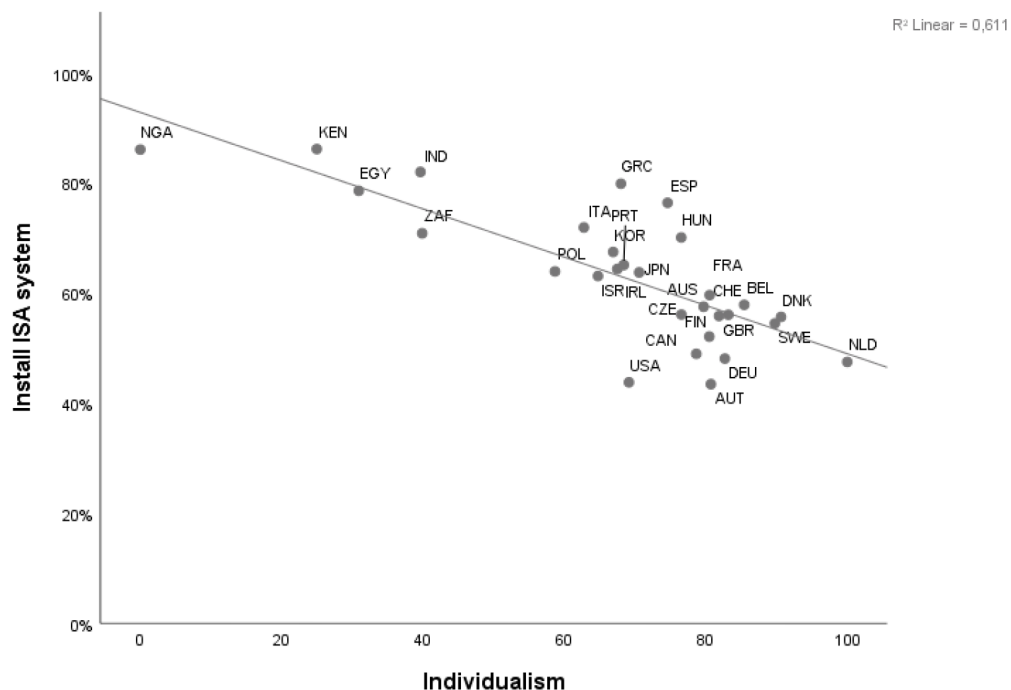
Nederlandse automobilisten verschillen vrijwel niet van het Europese gemiddelde als het gaat om de ingeschatte waarschijnlijkheid van snelheidscontrole (Nederland: 40,3%; Europa: 37,2%), controle op drugsgebruik in het verkeer (Nederland: 13,0%; Europa: 14,2%), en controle op handheld telefoongebruik (Nederland: 20,6%; Europa: 18,9%). Nederlandse automobilisten rapporteren wel een lagere waarschijnlijkheid van alcoholcontroles (Nederland: 16,0%; Europa: 22,5%) en gordelcontroles (Nederland: 21,7%; Europa: 26,1%); dit zijn echter statistisch gezien kleine effecten. Wanneer we vergelijken met de buurlanden, dan wordt de waarschijnlijkheid voor elk van de vijf typen controles (snelheid, handheld telefoon, gordel, alcohol, drugs) in Nederland hoger ingeschat dan in Denemarken, Duitsland, Zweden en het Verenigd Koninkrijk. Van de buurlanden schat men alleen in België de kans hoger in om gecontroleerd te worden op alcohol en drugs.

3.3 Steun voor maatregelen en cultuur

In ESRA2 is ook het verband tussen steun voor maatregelen en kenmerken van de nationale cultuur onderzocht (Van den Berghe et al., 2020a; 2020b). De nationale cultuur kan worden beschouwd als het geheel van normen, overtuigingen, waarden en praktijken die de burgers van een land onderscheiden van een ander land (Van den Berghe et al., 2020b). Uit de ESRA2-analyse van cultuurverschillen kwam naar voren dat de Nederlandse cultuur erg hoog scoort op de eigenschap 'individualisme' (ook wel 'onafhankelijkheid' genoemd). Dit is één van de belangrijke dimensies waarop nationale culturen kunnen verschillen (Hofstede, Hofstede & Minkov, 2010). "In maatschappijen met een hoge mate van onafhankelijkheid zijn mensen zeer gehecht aan hun vrijheid en onafhankelijke meningsvorming en in die maatschappijen kan men een 'natuurlijke' weerstand verwachten tegen maatregelen die gezien worden als een inperking van vrijheid en/of maatregelen die beschouwd worden als weinig nut hebbend." (Van den Berghe et al., 2020a; eigen vertaling; p. 42). Het begrip onafhankelijkheid wordt gemeten aan de hand van antwoorden op stellingen die bedoeld zijn om non-conformisme te identificeren, zoals bijvoorbeeld: "Ik beslis zelf welke sociale regels ik respecteer" en "Als het aan mij lag zou ik toestaan dat mensen nutteloze of betekenisloze wetten en regels overtreden." (Van den Berghe et al., 2020a; p. 42).

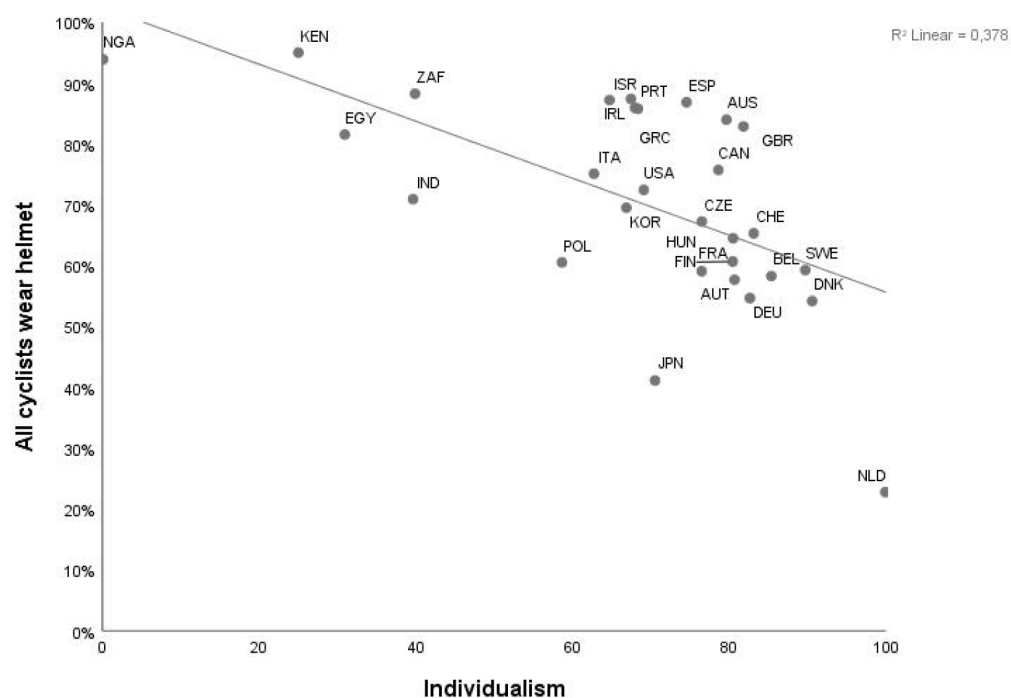
Het ESRA2-onderzoek liet verder zien dat er een verband is tussen de neiging tot onafhankelijkheid/individualisme en het gebrek aan steun onder weggebruikers voor wettelijk verplichte veiligheidsmaatregelen (Van den Berghe et al., 2020a). In *Afbeelding 3.8* en *3.9* is te zien dat Nederland (NLD) in vergelijking met andere landen wereldwijd helemaal aan het uiteinde, dus zeer hoog op de schaal individualisme (onafhankelijkheid) scoort en tegelijkertijd zeer laag scoort op steun voor maatregelen als ISA en een helmverplichting voor fietsers.

Afbeelding 3.8. Verband tussen individualisme en steun voor verplichte ISA (Bron: Van den Berghe et al., 2020a).



* Landenafkortingen: AUS = Australië; BEL = België; CAN = Canada; CHE = Zwitserland; CZE = Tsjechië; DEU = Duitsland; EGY = Egypte; ESP = Spanje; FIN = Finland; FRA = Frankrijk; GBR = Groot-Brittannië; GRC = Griekenland; HUN = Hongarije; IND = India; ISR = Israël; IRL = Ierland; ITA = Italië; JPN = Japan; KEN = Kenia; KOR = Zuid-Korea; NGA = Nigeria; NLD = Nederland; POL = Polen; PRT = Portugal; SWE = Zweden, USA = Verenigde Staten; ZAF = Zuid-Afrika

Afbeelding 3.9. Verband tussen individualisme en steun voor fietshelmverplichting (Bron: Van den Berghe et al., 2020a).



* Landenafkortingen: AUS = Australië; BEL = België; CAN = Canada; CHE = Zwitserland; CZE = Tsjechië; DEU = Duitsland; EGY = Egypte; ESP = Spanje; FIN = Finland; FRA = Frankrijk; GBR = Groot-Brittannië; GRC = Griekenland; HUN = Hongarije; IND = India; ISR = Israël; IRL = Ierland; ITA = Italië; JPN = Japan; KEN = Kenia; KOR = Zuid-Korea; NGA = Nigeria; NLD = Nederland; POL = Polen; PRT = Portugal; SWE = Zweden, USA = Verenigde Staten; ZAF = Zuid-Afrika

4 Slotbeschouwing

In dit hoofdstuk vatten we de resultaten samen en belichten we mogelijke achtergronden en lessen. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het gedrag van automobilisten (snelheid, rijden onder invloed, vermoeidheid, afleiding), gedrag van de andere groepen weggebruikers (snelheid, afleiding, oversteken), en meningen over maatregelen op terrein van snelheid, rijden onder invloed, afleiding, helm en kleding.

4.1 Gedrag van automobilisten

Tabel 4.1 vat de resultaten over beweerd gedrag van Nederlandse en Europese automobilisten samen en noemt ook het buurland met het voor veiligheid meest gunstige percentage.

Tabel 4.1. Overzicht beweerd gedrag van automobilisten in het verkeer in de voorgaande 30 dagen (Bron: ESRA2)

Gedrag	Omschrijving	Nederland	Europa-20	Positief buurland*
Snelheid	Sneller dan limiet bibeko	58%	65%	VK: 50%
	Sneller dan limiet op provinciale wegen	69%	67%	VK: 58%
	Sneller dan limiet op auto(snel)wegen	68%	61%	VK: 56%
Rijden onder invloed	Autorijden met mogelijk meer alcohol op dan wettelijk toegestaan	9%	13%	ZW: 7%
	Autorijden binnen een uur na inname van drugs (anders dan medicijnen)	5%	5%	DU: 4%
	Autorijden met medicijnen die rijvaardigheid kunnen beïnvloeden	15%	15%	ZW: 10%
Vermoeidheid	Autorijden terwijl je moeite hebt ogen open te houden	22%	20%	VK: 15%
Afleiding	Gesprek voeren handheld telefoon tijdens rijden	12%	29%	VK: 10%
	Gesprek voeren handsfree telefoon tijdens rijden	41%	48%	VK: 14%
	SMS, e-mail, sociale media checken tijdens rijden	18%	24%	VK: 14%



* Afkortingen landennamen: DU = Duitsland; VK = Verenigd Koninkrijk; ZW = Zweden

Zoals uit *Tabel 4.1* is op te maken, wordt het overtreden van de snelheidslimiet op verschillende wegtypen frequent gemeld door zowel Nederlandse als andere Europese automobilisten. Maar Nederlandse automobilisten overtreden minder vaak de limiet binnen de bebouwde kom en juist vaker de limiet op autosnelwegen dan Europese automobilisten.

Nederlandse automobilisten onderscheiden zich niet van het Europese gemiddelde wat betreft rijden onder invloed van alcohol, rijden onder invloed van of drugs of medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden, of vermoeid autorijden.

Nederlandse automobilisten wijken in gunstige zin af van het Europese gemiddelde ten aanzien van beweerd telefoongebruik in het verkeer. Vergeleken met het Europese gemiddelde scoren Nederlandse automobilisten zes percentagepunten lager op het beweerd lezen van sms/e-mails/sociale media, zeven percentagepunten lager op handsfree bellen en zeventien percentagepunten lager op handheld bellen.

Tabel 4.1 laat ook zien dat de buurlanden die de veiligste score laten zien op de vragen over de risicogedragingen, het Verenigd Koninkrijk en Zweden zijn. Dit zijn ook landen die in Europa al lange tijd zeer hoog scoren op verschillende maten van verkeersveiligheid (De Goede et al., 2020). Het Verenigd Koninkrijk en Zweden staan al 30 jaar in de top van landen met de hoogste verkeersveiligheid. Ook Nederland heeft langere tijd in de top 5 van meest verkeersveilige landen gestaan. Afgemeten aan het verkeersrisico (aantal verkeersdoden per miljard voertuigkilometer) behoorde Nederland in 2000 samen met het Verenigd Koninkrijk en Zweden tot de drie meest verkeersveilige landen ter wereld (Koorstra et al., 2002). De laatste 10 jaar is de gunstige ontwikkeling van verkeersdoden in Nederland echter gestagneerd en is Nederland uit de top 5 van meest verkeersveilige Europese landen weggezakt, terwijl Zweden en in iets mindere mate het Verenigd Koninkrijk daar nog steeds toe behoren (De Goede et al., 2020).

In het ESRA2-onderzoek gaven deelnemers uit het Verenigd Koninkrijk het minst vaak aan hun smartphone te gebruiken tijdens het autorijden. Het is verleidelijk om dat resultaat in verband te brengen met de forse straffen die in het Verenigd Koninkrijk ingevoerd zijn om afleiding door mediagebruik in het verkeer tegen te gaan. In het Verenigd Koninkrijk werden in maart 2017 de straffen voor handheld bellen in het verkeer verhoogd van 3 strafpunten en 100 Britse pond naar 6 strafpunten en 200 Britse pond (Fosdick, Campsall & Owen, 2017; RAC, 2017). Een totaal van 12 strafpunten binnen een periode van 3 jaar kan tot een rijontzegging van 6 maanden leiden. Dat betekent dat tweemaal gepakt worden voor handheld bellen in 3 jaar tijd tot een ontzegging van de rijbevoegdheid leidt.⁵ De hogere straffen in 2017 werden ook begeleid door een publiekscampagne, speciaal ontwikkelde tv-spots over de gevaren van afleiding door mediagebruik, en de extra inzet van politiecontroles op deze overtredingen.



5. Zie ook informatie op: <https://www.gov.uk/driving-disqualifications>

4.2 Gedrag van andere weggebruikers

Tabel 4.2 vat de resultaten van beweerd gedrag van de andere groepen weggebruikers samen en noteert ook het buurland met de gunstigste score op de gedragsvraag.

Tabel 4.2. Overzicht beweerd gedrag van de andere groepen weggebruikers in het verkeer in de voorgaande 30 dagen (Bron: ESRA2)

Groep	Gedrag	Nederland	Europa-20	Positief buurland*
Fietzers	Fietsen met mogelijk meer alcohol op dan wettelijk toegestaan	26%	17%	DU: 17%
	Fietsen zonder helm	87%	69%	VK: 49%
	Muziek luisteren met koptelefoon of oortjes tijdens fietsen	30%	29%	DU: 23%
	Een sms of e-mail lezen of sociale media controleren tijdens fietsen	25%	19%	DU: 15%
	Fietsen op weg naast fietspad	26%	39%	NL beste score
Gebruikers van gemotoriseerde tweewielers	Sneller dan limiet rijden op hoofdwegen bubeko (niet-auto(snel)wegen)	38%	45%	NL beste score
	Rijden met mogelijk meer alcohol op dan wettelijk toegestaan	18%	20%	DU: 18%
	Rijden zonder helm	36%	26%	DU: 23%
	Een sms, e-mail of sociale media controleren tijdens rijden.	21%	22%	DU: 17%
Voetgangers	De weg oversteken op een andere plaats dan een nabijgelegen (minder dan 30 m) voetgangersoversteekplaats/ zebrapad	67%	74%	NL beste Score
	De weg oversteken bij een rood (voetgangers)stoplicht	45%	52%	DU: 42%
	Op straat een sms of e-mail lezen of sociale media (Facebook, twitter, etc.) controleren of updaten	52%	59%	DU: 50%
	Op straat met oortjes of een koptelefoon naar muziek luisteren	32%	33%	DU: 26%



* Afkortingen landennamen: DE = Denemarken; DU = Duitsland; NL = Nederland; VK = Verenigd Koninkrijk

Fietzers

Wat betreft het gedrag van fietsers, valt op dat de Nederlandse fietser vaker dan de gemiddelde Europese fietser onder invloed rijdt, de sms/e-mail of sociale media checkt tijdens het fietsen, en zonder helm rijdt. Onder de buurlanden vallen de fietsers uit Duitsland en Verenigd Koninkrijk op wat betreft meest veilige scores op riskant fietsgedrag. De Goede et al. (2020) vergeleken het overlijdensrisico (2015-2018) van fietsers in tien landen waarvoor informatie beschikbaar was over afgelegde fietskilometers. Wanneer gecorrigeerd wordt voor het aantal gereden fietskilometers, dan neemt Nederland de zesde plaats in van tien landen, en presteren in volgorde van veiligheid Noorwegen, Denemarken, Duitsland, Zweden en België beter. Op basis van de beschikbare gegevens was niet eenduidig vast te stellen waarom Nederland wat slechter presteert. Mogelijk spelen verschillen in de gemiddelde leeftijd van fietsers en helmgebruik een rol. Zo is het fietshelmgebruik in alle andere genoemde landen hoger dan in Nederland. De ESRA2-resultaten laten helaas geen duidelijke conclusie toe over hoe belangrijk het fietsen onder invloed van alcohol en het checken van sms/media tijdens het fietsen is voor de verklaring van

verschillen in fietsveiligheid tussen landen. Ongetwijfeld zijn dit risicofactoren bij het fietsen, en Nederland scoort ongunstiger op beide gedragingen dan Europees gemiddeld, maar landen als Denemarken, België, en Zweden verschillen op deze twee fietsgedragingen nauwelijks van Nederland, terwijl ze wel een gunstiger fietsrisico hebben dan Nederland.

Er is een aantal mogelijke verklaringen aan te voeren waarom Nederlandse fietsers wat vaker fietsgedrag vertonen dat als riskant omschreven kan worden dan hun Europese tegenhangers. Veel van die redenen zijn terug te voeren op de tamelijk unieke fietscultuur die Nederland kent. De fiets is in Nederland van oudsher een zeer veelgebruikt vervoermiddel, en mede daardoor zijn er al decennialang veel fietsvoorzieningen zoals fietspaden en -stallingen. Historisch gezien hebben verschillende structurele en culturele factoren het fietsgebruik in Nederland gestimuleerd, waarbij te denken valt aan van oorsprong een gematigd klimaat, kleine woon-werkafstanden, een vlak landschap, een vooroorlogse nationale fietsindustrie en later ook een actief fietsbeleid en actieve belangengroepen voor fietsers (Harms & Kansen, 2018; Dekker, 2021; Leerink, 1938; Ministry of I&W, and Rijkswaterstaat, 2020; Wardlaw, 2014; Pucher & Buehler, 2007, 2012; Lesisz, 2004; Schepers et al., 2017). Nederlandse fietsers hebben vaak dagelijks ervaring met de risico's die gepaard gaan met fietsen en we weten dat vertrouwdheid met risico's leidt tot lagere risicobeleving (Vlakveld, Goldenbeld & Twisk, 2008). Ook weten we dat fietsen een positief imago heeft, zeker bij oudere fietsers (Jansen & Stienstra, 2019) en dat het fietsen zonder helm de zichtbare norm is (Goldenbeld, Boele & Commandeur, 2016). De vertrouwdheid met het fietsen, de relatief veilige fietsvoorzieningen, het positieve imago van fietsen en de zichtbare norm dat weinig fietsers een helm dragen, zijn allemaal factoren die de acceptatie van de risico's die met fietsen gepaard gaan in de hand kunnen werken.

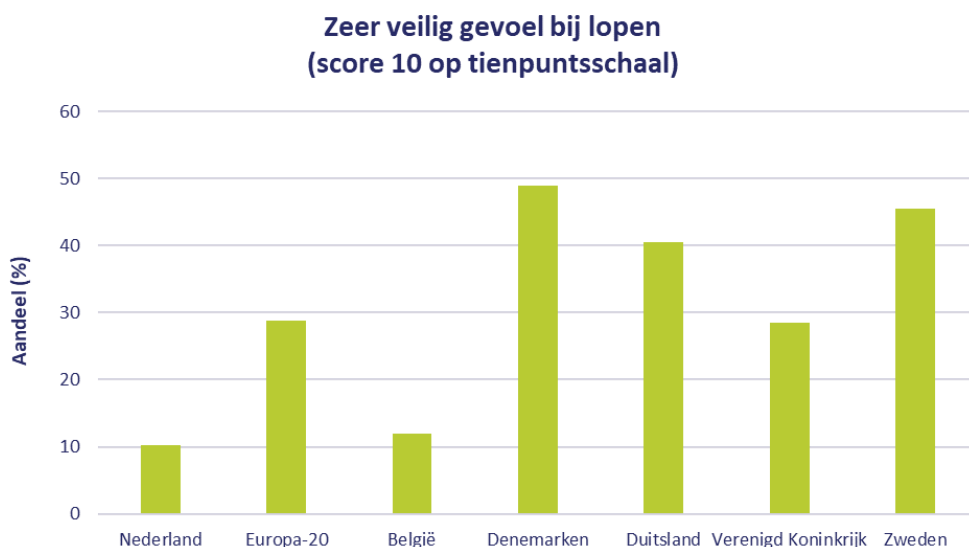
Gebruikers gemotoriseerde tweewielers

Nederlandse gebruikers van gemotoriseerde tweewielers verschillen niet significant van hun Europese gebruikers wat betreft snelheid op hoofdwegen tussen steden, rijden onder invloed van alcohol en checken van sms, e-mail of sociale media tijdens het rijden. Nederlandse gebruikers rijden wel vaker zonder helm op. Dat laatste verschil is wellicht te verklaren door het feit dat er in Nederland in 2018 (nog) geen helmplicht was voor snorfietsbestuurders. In Denemarken en het Verenigd Koninkrijk lag het helmgebruik echter op een zelfde niveau, terwijl in die landen wel voor alle gemotoriseerde tweewielers een helmplicht geldt.

Voetgangers

Nederlandse voetgangers rapporteren significant minder vaak dan het Europese gemiddelde de weg over te steken bij een andere plek dan een voetgangersoversteekplaats of zebrapad, door rood te lopen of op straat een sms, e-mail of sociale media te controleren tijdens het lopen. Mogelijk hangt dit samen met het onveiligheidsgevoel van Nederlandse voetgangers. Uit het ESRA2-onderzoek kwam namelijk ook naar voren dat Nederlandse voetgangers zich onveiliger voelen dan de gemiddelde Europese voetganger (Buttler, 2020). Nederlandse voetgangers geven hun veiligheidsgevoel tijdens het lopen een lager cijfer dan het Europese gemiddelde; ze geven in ieder geval minder vaak een 10 (zie *Afbeelding 4.1*).

Afbeelding 4.1. Beoordeelde veiligheid van lopen: het percentage voetgangers dat de maximale score toekent (Bron: ESRA2).



4.3 Maatregelen

In deze paragraaf bespreken we eerst de ervaring van weggebruikers met verkeershandhaving. Daarna gaan we in op de publieke steun voor verschillende maatregelen.

4.3.1 Ervaring met verkeershandhaving

Op het terrein van verkeershandhaving valt op dat Nederland onder het Europese gemiddelde scoort voor wat betreft zowel de feitelijke ervaring met alcoholcontroles op straat in het afgelopen jaar als ook de ingeschatte waarschijnlijkheid om een alcoholcontrole tegen te komen (pakkans). Dat is uiteraard onwenselijk, zeker gezien het feit dat in de laatste meting van het onderzoek naar rijden onder invloed in 2019 er een toename te zien was ten opzichte van 2017 (I&O Research, 2021).

De beperkte ervaringen met alcoholcontroles van Nederlandse verkeersdeelnemers hangt waarschijnlijk samen met de afname van het aantal grootschalige fuikcontroles in Nederland. Sinds 2011 maakt de Nederlandse politie steeds minder gebruik van dit soort grootschalige controles op rijden onder invloed en meer van kleinschalige controles op risicolocaties.

De ESRA2-resultaten laten zien dat Belgische automobilisten erg hoog scoren op hun ervaring met politiecontroles op alcoholgebruik (24,1%), terwijl bestuurders in het Verenigd Koninkrijk het laagst scoren (4,4%). Deze uiteenlopende resultaten voor België en het Verenigd Koninkrijk worden bevestigd door objectieve gegevens over handavingsniveaus in deze landen. In de jaren 2017-2019 zijn in het Verenigd Koninkrijk iets meer dan 300.000 bestuurders getest (ETSC, 2021). Dat is zeer weinig in een land met meer dan 31 miljoen geregistreerde personenauto's (Department for Transport, 2019). Met uitzondering van Noord-Ierland is er in het Verenigd Koninkrijk geen mogelijkheid tot aselect testen in het verkeer. De politie mag wel een blaastest afnemen als de bestuurder een overtreding heeft begaan, bij een ongeval betrokken is geweest of als uit observatie of interactie het vermoeden van alcoholgebruik is gewekt. Als de blik wordt gericht op België, valt juist de intensivering van alcoholcontroles in de periode 1995-2019 op. In België blijken de alcoholcontroles tijdens de Bob-campagnes op het einde van het jaar aanzienlijk te zijn geïntensiveerd: van 100.000 geteste bestuurders in het najaar van 1995 naar 555.000 geteste bestuurders in het najaar van 2019.⁶ Dat is een verviervoudiging van controles in de



6. Webbericht geraadpleegd op 23 juni 2021: <https://www.bob.be/nl/bob-news/hou-het-veilig-/>

najaarsperiode. Het massaal testen van automobilisten in een periode van ca. 2-3 maanden tijd wordt dus weerspiegeld in een hoge score op de ESRA-vraag naar ervaring met controles.

4.3.2 Steun voor maatregelen

Tabel 4.3 vat de resultaten samen over steun voor maatregelen.

Tabel 4.3. Steun voor verkeersveiligheidsmaatregelen (Bron: ESRA2).

Maatregel	Omschrijving	Nederland	Europa-20	Positief buurland*
Rijden onder invloed	Alcoholslot voor recidiverende bestuurders	80%	79%	ZW: 86%
	Totaalverbod (nul-limiet) voor beginnende bestuurders	82%	78%	DU: 84%
	Totaalverbod (nul-limiet) voor alle bestuurders	65%	67%	ZW: 72%
Afleiding	Totaalverbod alle bestuurders alle gebruik telefoon (handheld/ handsfree)	55%	54%	VK: 69%
	Verbod dragen oortjes of koptelefoon tijdens fietsen	60%	66%	DU: 70%
	Verbod dragen oortjes of koptelefoon tijdens lopen op straat	38%	42%	DU: 49%
Snelheids-ondersteuning	Verplichte intelligente snelheids-assistentie in nieuwe auto's**	47%	61%	BE: 58%
	Installatie van dynamische snelheidswaarschuwborden***	52%	68%	BE: 65%
Helmverplichting	..... voor alle fietsers	23%	67%	VK: 83%
	..... voor fietsers jonger dan 12 jaar	56%	85%	VK: 88%
	..... voor alle gebruikers van gemotoriseerde tweewielers	64%	90%	DU: 92%
Verplichting reflecterende kleding dragen	.... voor brom-/snorfietsers	59%	83%	VK: 88%
	.... voor fietsers	55%	85%	VK: 89%
	.... voor voetgangers	43%	57%	ZW: 76%



* Afkortingen landennamen: DE = Denemarken; DU = Duitsland; NL = Nederland; VK = Verenigd Koninkrijk; ZW = Zweden

** automatisch waarschuwend en ingrijpend systeem dat wel handmatig uitgeschakeld kan worden

*** borden geven feedback aan bestuurders die harder rijden dan de limiet

De Nederlandse weggebruikers wijken niet veel af van het Europese gemiddelde voor wat betreft steun voor verschillende maatregelen tegen rijden onder invloed. Als het gaat om maatregelen tegen afleiding, verschillen Nederlandse weggebruikers niet van het Europese gemiddelde wat betreft steun voor een totaal verbod op telefoongebruik voor alle bestuurders, maar zijn ze wel minder voorstander van een verbod op het dragen van een koptelefoon of oortjes tijdens het fietsen of lopen. Verder is er in Nederland opvallend minder steun onder weggebruikers voor nieuwe maatregelen op het gebied van snelheid, helmgebruik en reflecterende kleding. Zo is de steun voor een helmverplichting in Nederland lager dan het gemiddelde in Europa en ook lager dan in de buurlanden. Vooral waar het gaat om een helmverplichting voor *alle* fietsers is het verschil groot. Minder dan een kwart van de Nederlandse weggebruikers (23%) is hier vóór, tegenover twee derde bij Europese weggebruikers (67%). Een belangrijke verklaring voor dit

verschil is waarschijnlijk dat Nederland een lange traditie kent van fietsen zonder helm en dat Nederland al sinds vele decennia veel en kwalitatief goede fietsvoorzieningen heeft. Dat neemt niet weg dat het stimuleren van vrijwillig gebruik van de fietshelm onder fietsers het aantal fietsdoden zou kunnen verminderen. In Denemarken, waar ook veel gefietst wordt, heeft men het vrijwillig dragen van de fietshelm actief gestimuleerd door middel van onder andere campagnes. Het draagpercentage is daar gestegen van 6% in 2004 tot 35% in 2016. Het aandeel hoofdletsel onder ernstige gewonde fietsers is in die periode gedaald van 33% naar 23% (De Goede et al., 2020).

4.3.3 Aangrijpingspunten voor het versterken van publiek draagvlak

Het ESRA-onderzoek heeft een verband gelegd tussen het gebrek aan steun onder de Nederlandse weggebruikers voor wettelijk verplichte veiligheidsmaatregelen en de sterke neiging tot onafhankelijkheid/individualisme (Van den Berge et al., 2020a). Ook in een rapport van het Sociaal Cultureel Planbureau wordt individualisme als dominante Nederlandse cultuureigenschap genoemd (Beugelsdijk, 2019).

Van den Berghe et al. (2020b) constateren de paradox dat landen die hoog scoren op individualisme wel beter scoren op verkeersveiligheid dan landen met een meer collectivistische instelling, maar dat er in de individualistische landen tegelijkertijd meer weerstand is tegen (nieuwe) verkeersveiligheidsmaatregelen. Voor deze paradox geven Van den Berghe et al. drie – elkaar niet uitsluitende – verklaringen. Ten eerste is het mogelijk dat in landen met een individualistische instelling waar verkeersveiligheid sterk verbeterd is, er minder sterke behoefte is aan verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Als de verkeersveiligheid al verbeterd is, worden burgers mogelijk minder bereid om verdere lasten of kosten te dragen voor een verdere verbetering. Ten tweede worden ook in landen met een sterk individualistische instelling wel degelijk maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren, ook als er weerstand is bij een aanzienlijk deel van de bevolking. De laatste verklaring is dat mensen in landen met een individualistische instelling weliswaar geneigd zijn om nieuwe regels kritisch te bekijken, maar tegelijkertijd wel meer oog hebben voor het belang van de maatschappij als geheel en voor veiligheid. In maatschappijen met een collectivistische instelling denkt (en handelt) men daarentegen vaker in termen van een tweedeling tussen de in-groep (eigen sociale groep waarmee men zich identificeert) en de uit-groep (groep waarmee men zich niet identificeert; Van den Berghe et al., 2021b).

Uit de drie bovengenoemde verklaringen kunnen ook drie mogelijke aangrijpingspunten worden afgeleid voor het versterken van draagvlak voor maatregelen:

1. Als de behoefte aan of zorg om verkeersveiligheid wat teruggelopen is omdat er in het verleden al veel is bereikt, betekent dat niet dat burgers niets meer willen op dit terrein, maar wel dat ze kennelijk de nodige reserves hebben ten aanzien van verdere maatregelen. Juist dan is het nodig om preciezer na te gaan wat burgers bereid zouden zijn aan inspanning te leveren, of aan tijd, geld of vrijheid in te leveren voor een verdere verbetering van verkeersveiligheid, en wat ze daarvoor eventueel willen terugzien of ontvangen in termen van een verbeterde verkeersomgeving of een verbeterde verkeersservice.
2. Publieke weerstand tegen een wettelijke maatregel betekent niet automatisch dat een maatregel dan niet ingevoerd moet worden. Het betekent wel dat beleidsmakers inspanning moeten (blijven) leveren om zo veel mogelijk de achtergrond van die weerstand te begrijpen en waar mogelijk de weerstand te verminderen.
3. Veiligheid is en blijft een kernwaarde van individualistisch ingestelde maatschappijen; dus ook verkeersveiligheid blijft een gewaardeerd publiek goed. Maar deze positieve grondhouding vertaalt zich niet meer automatisch in steun voor nieuwe (verplichte) maatregelen. Die steun moet door heldere argumenten, voorbeeldprojecten, overleg met burgergroepen, – lokaal, regionaal en ten slotte ook landelijk – actief ‘verdiend’ worden.

De drie bovengenoemde punten benadrukken de wisselwerking tussen burger en beleid. De verwachtingen en wensen van burgers beïnvloeden (verkeersveiligheids)beleid en omgekeerd zal dat beleid ook die verwachtingen en wensen beïnvloeden. In een recent artikel over normen en waarden en verkeersveiligheid wordt de wederkerigheid van deze relatie benadrukt: beleid volgt vaak de normen en waarden van burgers, maar vernieuwend beleid doet normen en waarden van die burgers ook opschuiven naar een grotere oriëntatie op veiligheid (Nævestad et al., 2022).

Literatuur

Beugelsdijk, S. (2019). *Nederlandse waarden en normen internationaal vergeleken. Analyse*. In: SCP (2019). Sociaal en Cultureel Rapport 2019 – Denkend aan Nederland, Hoofdstuk 9, p. . Geraadpleegd 3 november 2021 op:

<https://www.scp.nl/publicaties/monitors/2019/06/26/denkend-aan-nederland>

Buttler, I. (2016). *Enforcement and support for road safety policy measures*. ESRA thematic report no. 6. ESRA project (European Survey of Road users' safety Attitudes). Instytutu Transportu Samochodowego ITS, Warschau.

Buttler, I. (2020). *Pedestrians*. ESRA2 Thematic report Nr. 10. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Instytut Transportu Samochodowego ITS, Warschau.

Carsten, O.M.J. & Tate, F.N. (2005). *Intelligent speed adaptation: accident savings and cost-benefit analysis*. In: Accident Analysis & Prevention, 37 (3), 407-416.

<https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.02.007>.

CBS (2019). *Weer meer snorfietsen, minder bromfietsen*. Webbericht 12-3-2019, geraadpleegd 27 januari 2022 op: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/11/weer-meer-snorfietsen-minder-bromfietsen#:~:text=Van%20alle%20nieuw%20verkochte%20snorfietsen,was%20dit%201%2C4%20procent>

Craen, S. de, Doumen, M., Bos, N. & Norden, Y. van (2011). *The roles of motorcyclists and car drivers in conspicuity-related motorcycle crashes*. R-2011-25. SWOV, Leidschendam.

Craen S. de, Doumen, M.J. & van Norden, Y. (2014). *A different perspective on conspicuity related motorcycle crashes*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 63, p. 133-137.

<https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.10.027>.

Daniels, S. & Focant, N. (2017). *Dynamic Speed Display Signs*. European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu on 26 October 2021

Davidse, R.J., Duijvenvoorde, K. van, Boele, M.J., Louwerse, W.J.R., et al. (2017). *Snorfietsongevallen op het fietspad: Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?* R-2017-12. SWOV, Den Haag.

Dekker, H-J. (2021). *Cycling pathways: The politics and governance of Dutch cycling infrastructure, 1920-2020*. Studies in History, Technology and Society. Amsterdam University Press.

Department for Transport (2019). *Vehicle Licensing Statistics: Annual 2018*. Statistical Release 11 April 2019. Department for Transport, London.

ETSC (2021). *SMART Sober mobility across transport. Analysis UK*. May 2021. European Transport safety Council, Brussel. Geraadpleegd 3 december 2021 op: <https://etsc.eu/projects/smart/>

Fosdick, T., Campsall, D. & Owen, R. (2017). *UK Road Safety. Seizing The Opportunities. Safer road users*. Parliamentary Advisory Council for Transport Safety PACTS, London.

Goede, M. de, Hermens, F., Goldenbeld, Ch., Bos, N. & Decae, R. (2020). *De Nederlandse verkeersveiligheid in internationaal perspectief; Lessen voor beleid*. R-2020-30. SWOV, Den Haag.

Goldenbeld, Ch., Boele, M.J. & Commandeur, J.J.F. (2016). *Evaluatie fietshelmcampagne 'Coole kop, helm op!' in Zeeland*. R-2016-8. SWOV, Den Haag.

Goldenbeld, C. & Nikolaou, D. (2019). *Driver fatigue*. ESRA2 Thematic report Nr. 4. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). SWOV, The Hague.

Goldenbeld, C. & Buttler, I. (2020). *Enforcement and traffic violations*. ESRA2 Thematic report Nr. 6. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). SWOV, The Hague.

Harms, L. & Kansen, M. (2018). *Cycling Facts* [PDF file]. Ministry of Infrastructure and Water Management. Retrieved from: <https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018>

Hofstede, G.H., Hofstede, G.-J. & Minkov, M. (2010). *Cultures and Organizations : Software of the Mind – Intercultural Cooperation and Its Importance for Survival (3rd Ed.)*. McGraw-Hill, New York & London.

I&O Research (2021). *Rijden onder invloed in Nederland in 2006-2019. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, Den Haag.

Jansen, A. & Stienstra, J. (2019). *Risicoperceptie enkelvoudige ongevallen oudere fietsers verkennend onderzoek*. Rijkswaterstaat, Den Haag.

Koornstra, M., Lynam, D., Nilsson, G., Noordzij, P., et al. (2002). *SUNflower: A comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. SWOV, Leidschendam.

Kwan, I. & Mapstone, J. (2004). *Visibility aids for pedestrians and cyclists: a systematic review of randomised controlled trials*. In: Accident Analysis & Prevention, vol. 36, nr. 3, p. 305-312.

Leerink, J.A. (1938). *De verkeersveiligheid op den weg. Een juridische, sociologische en verkeerstechnische studie*. Samson, Alphen aan den Rijn.

Lesisz, R. (2004). *Honderd jaar fietsen in Nederland 1850-1950. Over het begin van de fietscultuur*. Universiteit Wrocław, Polen.

Meesmann, U., Torfs, K., Wardenier, N. & Van den Berghe, W. (2021). *ESRA2 methodology*. ESRA2 report Nr. 1 (updated version). ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute, Brussels.

Ministry of I&W, and Rijkswaterstaat(2020). *Cycling and Dutch national infrastructure. Working towards a more structural approach to incorporating cycling in national-level projects*. Ministry of Infrastructure and Water Management, and Rijkswaterstaat, The Hague.

Nævestad, T.-O., Laiou, A., Rosenbloom, T., Elvik, R., Yannis, G. (2022). *The role of values in road safety culture: Examining the valuation of freedom to take risk, risk taking and accident involvement in three countries*. In: Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, vol. 84, p. 375-392. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.12.012>

Pires, C., Torfs, K., Areal, A., Goldenbeld, C., et al. (2020). *Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries*. In: IATSS Research, vol. 44, nr. 3, p. 166–179. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>

Pucher, J. & Buehler, R. (2007). *At the frontiers of cycling: Policy innovations in the Netherlands, Denmark, and Germany*. In: World Transport Policy and Practice, vol. 13, p. 8-57.

Pucher, J. & Buehler, R. (2012). *City Cycling*. MIT Press, Cambridge (MA).

RAC (2017). *Drivers caught using a handheld phone falls by 11% after introduction of tougher penalties*. Press release 1 December 2017, retrieved 12 November 2019 from: <https://media.rac.co.uk/pressreleases/drivers-caught-using-a-handheld-phone-falls-by-11-percent-after-introduction-of-tougher-penalties-2310834>

Schepers, P., Twisk, D., Fishman, E., Fyhri, A. & Jensen, A. (2017). *The Dutch road to a high level of cycling safety*. In: Safety Science, vol. 92, p. 264-273. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2015.06.005>.

SWOV (2017). *Brom- en snorfietzers*. SWOV-Factsheet, oktober 2017. SWOV, Den Haag

SWOV (2019a). *Intelligent transport- en rijhulpsystemen (ITS en ADAS)*. SWOV-factsheet, april 2019. Den Haag.

SWOV (2019b). *Fietshelmen*. SWOV-factsheet, juni 2019, Den Haag.

SWOV (2019c). *Vermoeidheid*. SWOV-Factsheet, september 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV (2019d). *Verkeershandhaving*. SWOV-factsheet, september 2019, Den Haag.

SWOV (2020a). *Drugs en geneesmiddelen*. SWOV-factsheet, maart 2020, Den Haag.

SWOV (2020b). *Afleiding in het verkeer*. SWOV-Factsheet, juli 2020. SWOV, Den Haag

SWOV (2021a). *Rijden onder invloed van alcohol*. SWOV-factsheet, juni 2021, SWOV, Den Haag.

SWOV (2021b). *Snelheid en snelheidsmanagement*. SWOV-factsheet, juli 2021. SWOV, Den Haag.

Van den Berghe, W., Sgarra, V., Usami D.S., González-Hernández B. & Meesmann, U. (2020a). *Public support for policy measures in road safety*. ESRA2 Thematic report Nr. 9. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Vias institute/CTL –Research Centre for Transport and Logistics, Brussel/Rome.

Van den Berghe, W., Schachner, M., Sgarra, V. & Christie, N. (2020b). *The association between national culture, road safety performance and support for policy measures*. In: IATSS Research, vol. 44, nr. 3, p. 197-211. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.09.002>

Vlakveld, W. Goldenbeld, Ch. & Twisk, D.A.M. (2008). *Beleving van verkeersonveiligheid; Een probleemverkenning over subjectieve veiligheid*. R-2008-15. SWOV, Leidschendam.

Wardlaw, M.J. (2014). *History, risk, infrastructure: perspectives on bicycling in the Netherlands and the UK*. In: Journal of Transport & Health, vol. 1, nr. 4, p. 243-250.
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2014.09.015>.

Wells, S., Mullin, B., Norton, R., Langley, J., et al. (2004). *Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study*. In: The British Medical Journal, vol. 328, p. 857-860.

Bijlage A Steekproefaantallen ESRA2

ESRA2 sample sizes (not weighted)

		Respondents	Car drivers	Car passengers	Cyclists	PTW	Pedestrians
Abbrev.	Country	Total	At least a few days a month				
AT	Austria	1999	977	739	980	242	1951
BE	Belgium	1985	1532	1245	797	209	1789
CH	Switzerland	1020	788	669	427	141	990
DE	Germany	1989	1506	1193	998	204	1862
DK	Denmark	984	732	775	556	82	931
EL	Greece	1015	823	844	367	269	975
ES	Spain	980	784	660	384	189	926
FI	Finland	994	703	701	483	73	950
FR	France	994	779	675	268	89	890
IE	Ireland	1031	782	813	302	95	925
IT	Italy	980	865	668	473	223	911
NL	Netherlands	983	710	571	722	141	893
PL	Poland	993	734	718	607	116	921
PT	Portugal	998	874	705	252	137	902
SE	Sweden	987	679	729	467	121	936
SI	Slovenia	1035	868	758	572	165	992
UK	United Kingdom	963	651	701	227	70	853
CA	Canada	980	758	696	275	90	810
CZ	Czech Republic	989	598	648	345	105	918
HU	Hungary	1014	720	802	586	161	987
IL	Israel	984	830	762	140	48	886
KR	Republic of Korea	1043	752	845	420	121	928
US	USA	1016	808	819	234	96	778
AU	Australia	968	778	697	198	71	861
RS	Serbia	1041	757	937	560	157	1001
JP	Japan	980	623	595	410	108	746
IN	India	1035	713	901	598	757	937
EG	Egypt	996	611	835	424	357	828
KE	Kenya	1000	618	947	467	387	943
NG	Nigeria	1000	711	948	452	487	923
MA	Morocco	1047	626	883	413	327	903
ZA	South Africa	1013	845	857	263	150	872
TOTAL		35036	25535	25336	14667	5988	31918
Europe20		22974	16862	15551	10373	2989	21503
AsiaOceania5		5010	3696	3800	1766	1105	4358
NorthAmerica2		1996	1566	1515	509	186	1588
Africa5		5056	3411	4470	2019	1708	4469

Bron: Goldenbeld & Buttler (2020); *Appendix 2*.

Bijlage B Toelichting effectgrootte

De Chi-kwadraat voor onafhankelijkheid is gebruikt om de statistische samenhang tussen land (in dit geval Nederland versus Europa overig) en beweerd gedrag of mening te onderzoeken. De grootte van het verschil kan worden afgelezen aan de zgn. effectmaat Cramer's V (Cohen, 1988). Dit is een statistische maat voor de grootte van een samenhang tussen twee variabelen. In alle statistische toetsen in dit rapport was sprake van één vrijheidsgraad voor de toets. De waarden van Cramer's V bij een vrijheidsgraad van 1 kunnen als volgt geïnterpreteerd worden (Cohen, 1988):

verschil is klein V: $0,10 < 0,30$

verschil is medium V: $0,30 < 0,50$

verschil is groot V: $\geq 0,50$

De waarden van Cramer's V bij 5 vrijheidsgraden kunnen als volgt geïnterpreteerd worden (Cohen, 1988):

verschil is klein V: $0,04 < 0,13$

verschil is medium V: $0,13 < 0,22$

verschil is groot V: $\geq 0,22$

Bijna alle gerapporteerde significante verschillen in dit rapport hebben een Cramer's V $< 0,15$ en zijn dus als statistisch klein te beschouwen.