

Meedoen
is makkelijk

Snelheidsgedrag binnen de bebouwde kom

Oktober 2022



Achtergrond

A large, stylized orange graphic element consisting of three horizontal bars with a jagged, sawtooth-like right edge. The top bar is the longest, the middle bar is shorter, and the bottom bar is the shortest. Each bar has several vertical lines of varying lengths extending from its right end.

VEILIGVERKEER

Achtergrond en onderzoeksverantwoording

Veilig Verkeer Nederland is er voorstander van om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van 50 km/uur naar 30 km/uur te veranderen. Er is echter weinig bekend over de attitudes van Nederlanders over de verandering van deze norm.

Door middel van een onderzoek onder een representatieve steekproef Nederlanders (18+) wil Veilig Verkeer Nederland inzicht in de mogelijke opvattingen, motieven en weerstanden van automobilisten en fietsers omtrent deze mogelijke verandering van de maximumsnelheid. Ook wenst Veilig Verkeer Nederland te weten welke psychologische mechanismen ten grondslag liggen aan het rijgedrag binnen de bebouwde kom.

**Hoofdvraag:
Wat zijn de opvattingen,
motieven en weerstanden van
automobilisten en fietsers over
hun rijgedrag binnen de
bebouwde kom**

Methodologie

CAWI online onderzoek

Uitgevoerd door onderzoeksbureau Blue
Field Agency

Significante verschillen binnen socio-
demografische variabelen worden
beschreven (95%
betrouwbaarheidsinterval)

Doelgroep en steekproef

Representatieve steekproef onder de
Nederlandse bevolking (18+)

N = 1015

Veldwerk
Meetperiode: 9 September 2022 t/m 19
September 2022

Hoe definiëren we een automobilist of fietser?

Definitie van automobilist (n = 216):

Nederlanders (18+) die aangeven dat ze 'dagelijks' of 'een aantal keer per week' autorijden.

Definitie van fietser (n = 212):

Nederlanders (18+) die aangeven dat ze 'dagelijks' of 'een aantal keer per week' fietsen.

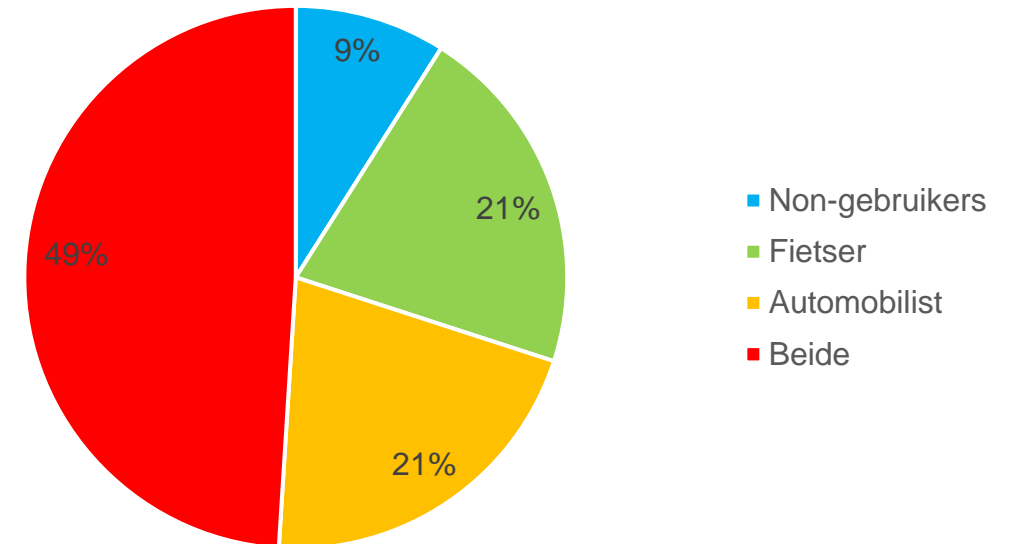
Beide (n = 497):

Nederlanders (18+) die aangeven dat ze zowel 'dagelijks' of 'een aantal keer per week' fietsen én 'dagelijks' of 'een aantal keer per week' autorijden.

Non-bestuurders (n = 87):

Nederlanders (18+) die aangeven dat ze minder dan 'een aantal keer per week' fietsen of autorijden.

Weggebruikers (N = 1015)



Het zijn vaak onbewuste drijfveren die ervoor zorgen dat automobilisten zich niet aan de snelheidslimiet houden



Vrouwen noemen vaker dan mannen **haast** als reden om te hard te rijden.

Mannen noemen eerder dan vrouwen dat het **geen kwaad kan om een paar km/uur te hard te rijden** en noemen vaker dan vrouwen dat ze **zelf willen kunnen beslissen hoe hard ze rijden**.

Wat zijn voor jou de belangrijkste redenen om je niet altijd aan de snelheidslimiet te houden binnen de bebouwde kom? (N = 423)

■ Automobilisten

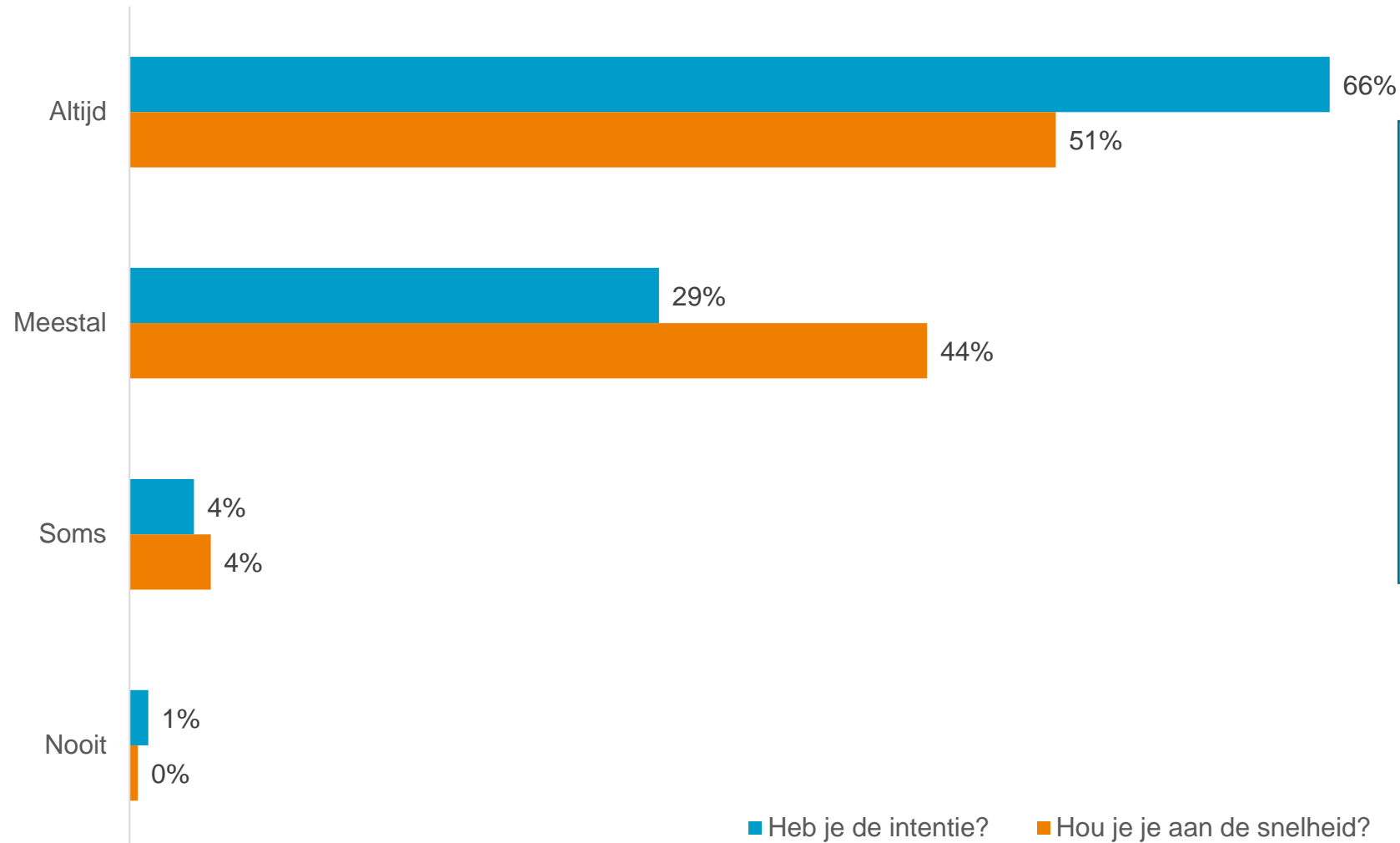
Veiligheid, mensen die plotseling oversteken en boetes voorkomen zijn de belangrijkste redenen om aan de snelheid te houden (Loss aversion)



Mensen die dagelijks met de auto rijden noemen minder vaak het **milieu** als reden om zich aan de snelheidslimiet te houden, dan mensen die minder vaak rijden.

Daarnaast noemen ze minder vaak de **regels** als reden om zich aan de snelheidslimiet te houden dan mensen die minder vaak rijden.

66% van de automobilisten neemt zich voor om zich **altijd** aan de snelheidslimiet te houden binnen de bebouwde kom. Slechts 51% zegt dat ook echt te doen.



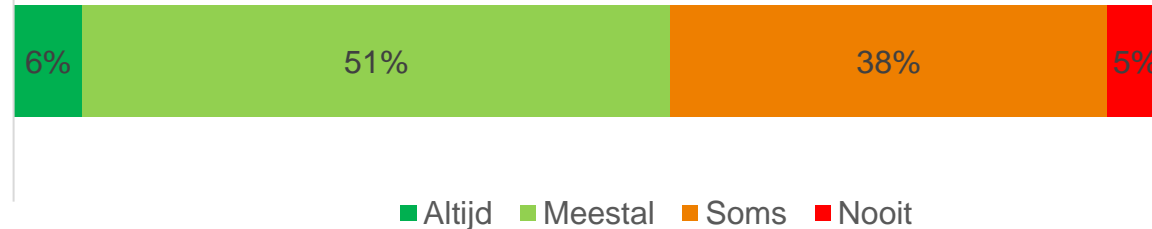
Mensen die 'dagelijks' of 'meerdere keren per week' autorijden, hebben significant **minder vaak** de **intentie** en houden zich minder vaak aan de snelheid dan mensen die minder vaak autorijden.

Ook hebben 60+ers **vaker** de **intentie** en houden ze zich beter aan de snelheidslimiet dan andere leeftijdsgroepen.

Als je met de auto binnen de bebouwde kom rijdt, neem je je dan voor om je aan de snelheidslimiet te houden? / Hoe vaak houd je je aan de snelheid binnen de bebouwde kom? (N = 873)

Een kleine meerderheid van de weggebruikers is van mening dat automobilisten zich altijd of meestal aan de snelheidslimiet houden

In hoeverre ben je van mening dat automobilisten zich aan de maximumsnelheid houden binnen de bebouwde kom



- Mensen die niet fietsen en autorijden vinden vaker dat automobilisten zich **nooit** aan de snelheid houden.
- Meer vrouwen dan mannen vinden dat andere automobilisten zich **soms** aan de maximumsnelheid houden.
- Meer mannen dan vrouwen vinden dat andere automobilisten zich **meestal** aan de maximumsnelheid houden

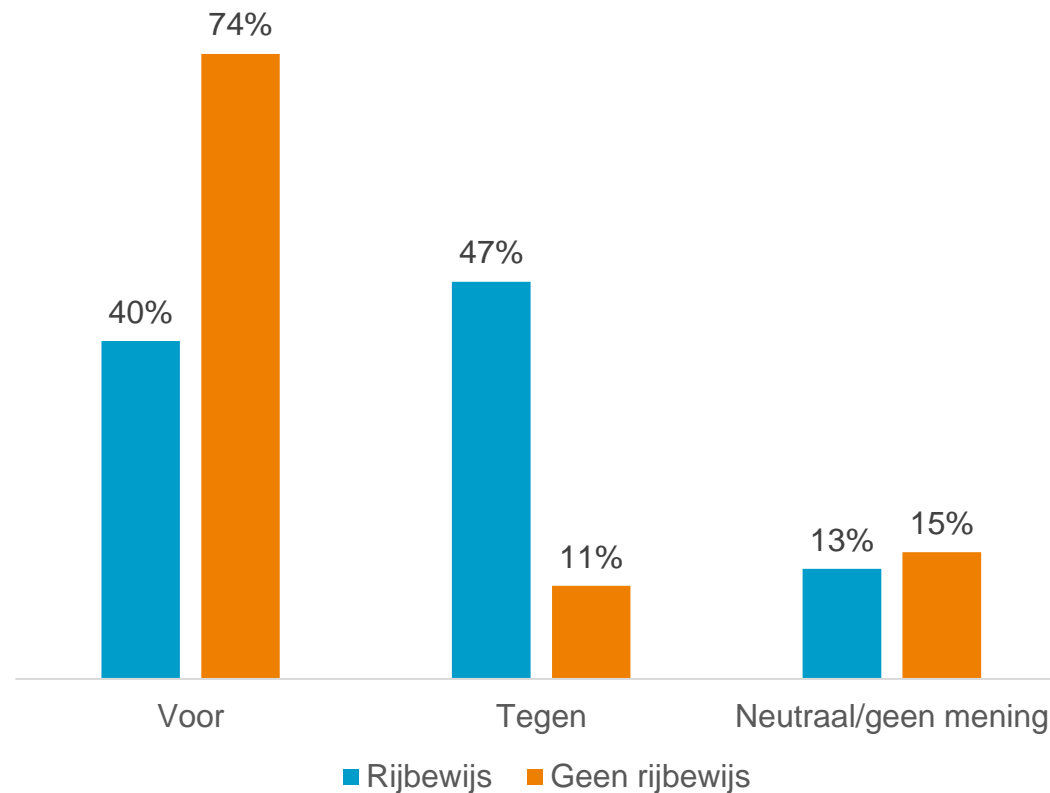
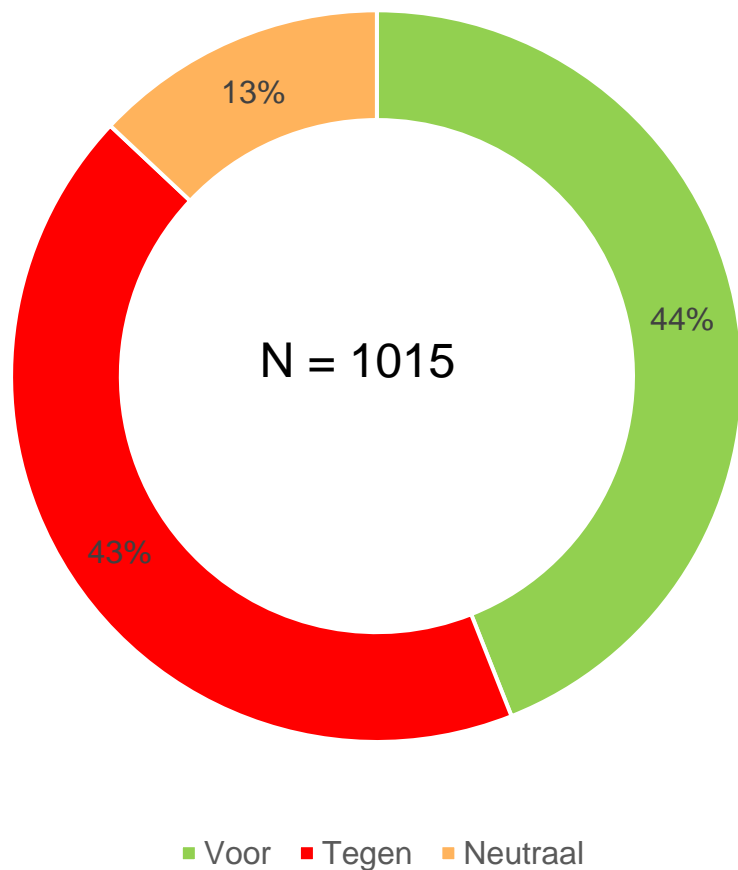
In hoeverre ben je van mening dat automobilisten zich aan de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom houden? (N = 1015)

Normsverandering naar 30 km/uur



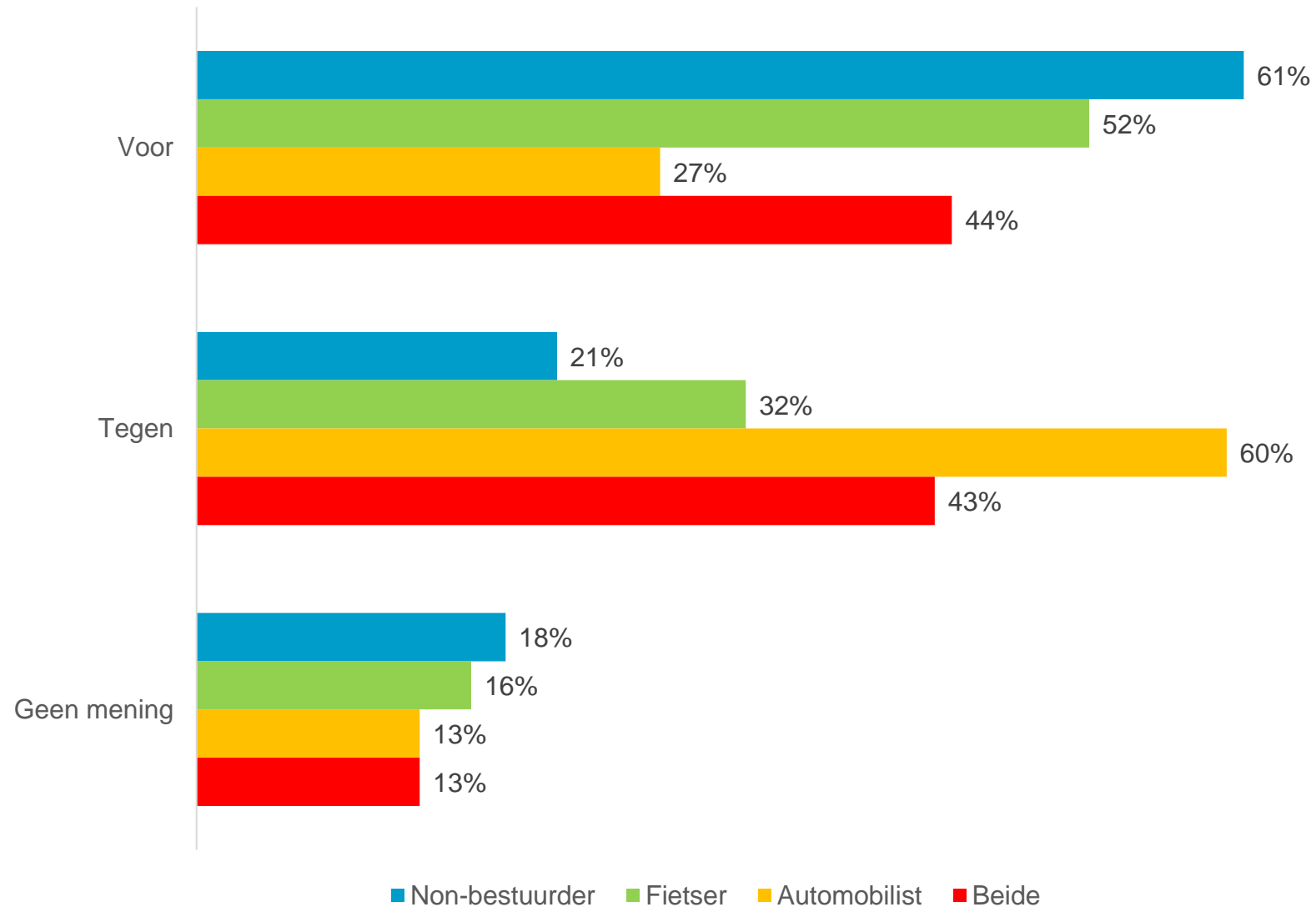
**VEILIGVERKEER**

Ongeveer evenveel mensen zijn voor als tegen een verandering van de snelheidslimiet van 50km/u naar 30 km/u. Daarin is het opvallend dat mensen met rijbewijs vaak tegen zijn, en mensen zonder rijbewijs graag de verandering zien naar 30 km/uur



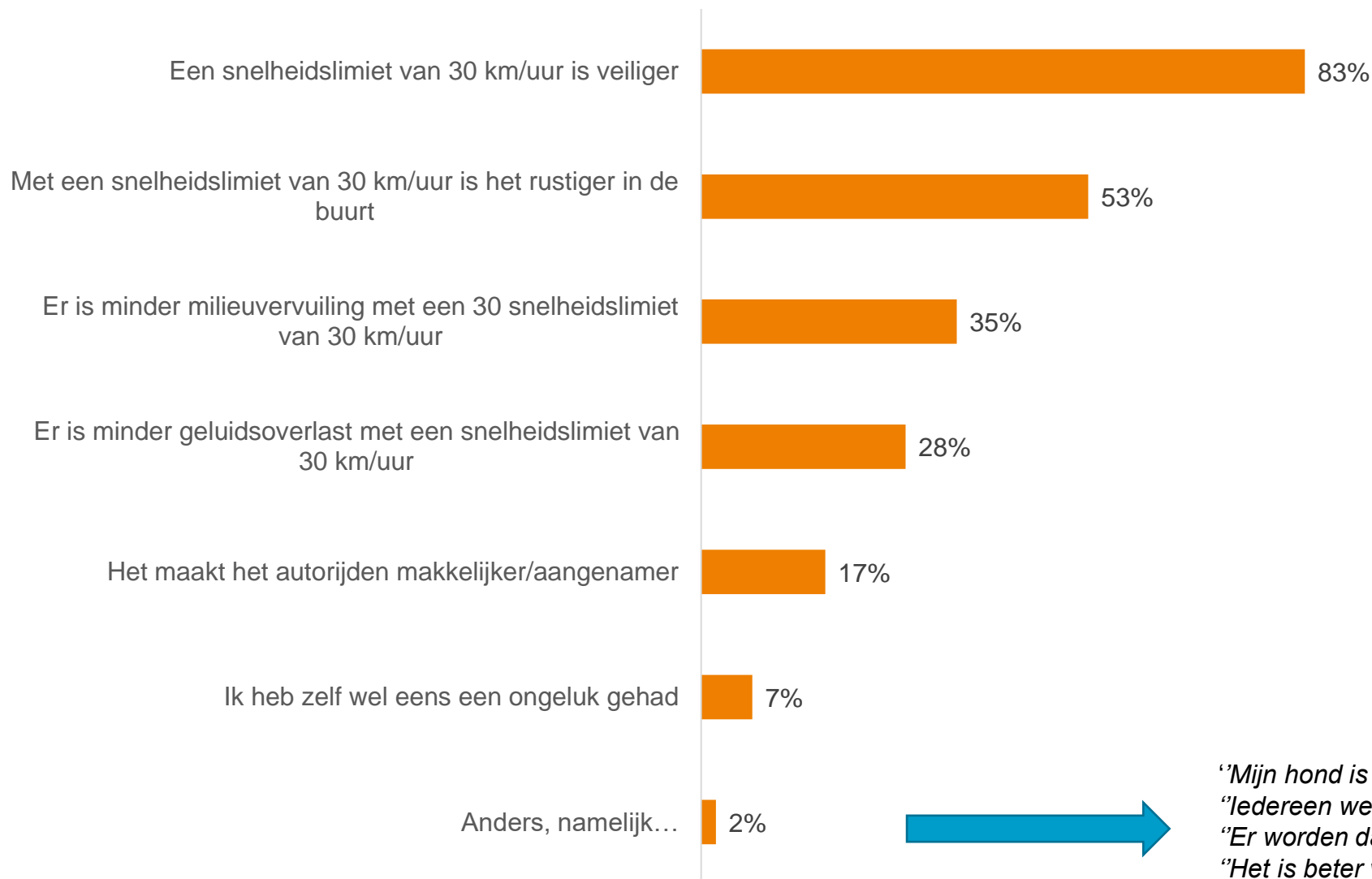
Wat vind je ervan als de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom overal van 50 km/uur naar 30 km/uur gaat? (N = 1015)

Automobilisten zijn vaker tegen dan fietsers en non-bestuurders. Fietsers en non-bestuurders zijn vaker dan automobilisten vóór een normsverandering



Ouderen (70+) zijn vaker voor de invoering van een 30 km/uur norm dan andere leeftijdscategorieën

Mensen die voor zijn vinden 30 km/uur veiliger. Ook vinden ze het belangrijk dat het dan rustiger is en er minder milieuvervuiling wordt veroorzaakt



50, 60 en 70+ers noemen **veiligheid** vaker dan andere leeftijdscategorieën als reden om voor de invoering van een 30 km/uur te zijn

*“Mijn hond is binnen de bebouwde kom aangereden”
“Iedereen weet waar die aan toe is”
“Er worden dan hopelijk minder katten aangereden”
“Het is beter voor de dieren”*

Weggebruikers die tegen zijn, vinden 30 km/uur te langzaam, geloven niet dat anderen zich er aan gaan houden en vinden het niet passend bij de infrastructuur

Non-bestuurders

*"Dan wordt de doorstroming er ook niet beter op."
'Niet nodig op de doorgaande wegen i.v.m doorstroming van verkeer. In woonwijken wel max 30 km.'
"dat is woonwijk snelheid"
"30 is wel heel sloom dan is zelfs een scooter sneller"
"Geeft slechte doorstroming in het verkeer."
"Vind ik te langzaam, niet nodig"*

Automobilisten

*"Dan loopt het verkeer helemaal vast."
"dat is te langzaam voor de wegen waar we rijden"
"We moeten niet overdrijven"
"Ach schei uit, dit gaat nergens over. gewoon 50!!!"
"30 km/uur is op sommige plaatsen echt niet nodig. Ik ben bang dat dit er enkel voor zorgt dat mensen nog harder gaan rijden, uit protest."
"heb geen rolstoel"
"Te langzaam"*

Waarom ben je tegen de invoering van de maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom? (N = 437)

Fietsers

*"Op sommige stukken kan je makkelijk 50 rijden, in woonwijken is 30 of stapvoets wel goed."
"Mensen houden zich er toch niet aan. Ze rijden nu ook al harder dan 50 km per uur."
"Met 50km per uur gebeuren er al weinig ongelukken, dus 30km/u gaat dat niet beter maken. "
"Als we 30km per uur mogen rijden, duurt het enorm lang voor we op de plaats van bestemming aan komen, ontstaan er opstoppingen en ik vermoed dat er meer agressie in het verkeer komt."*

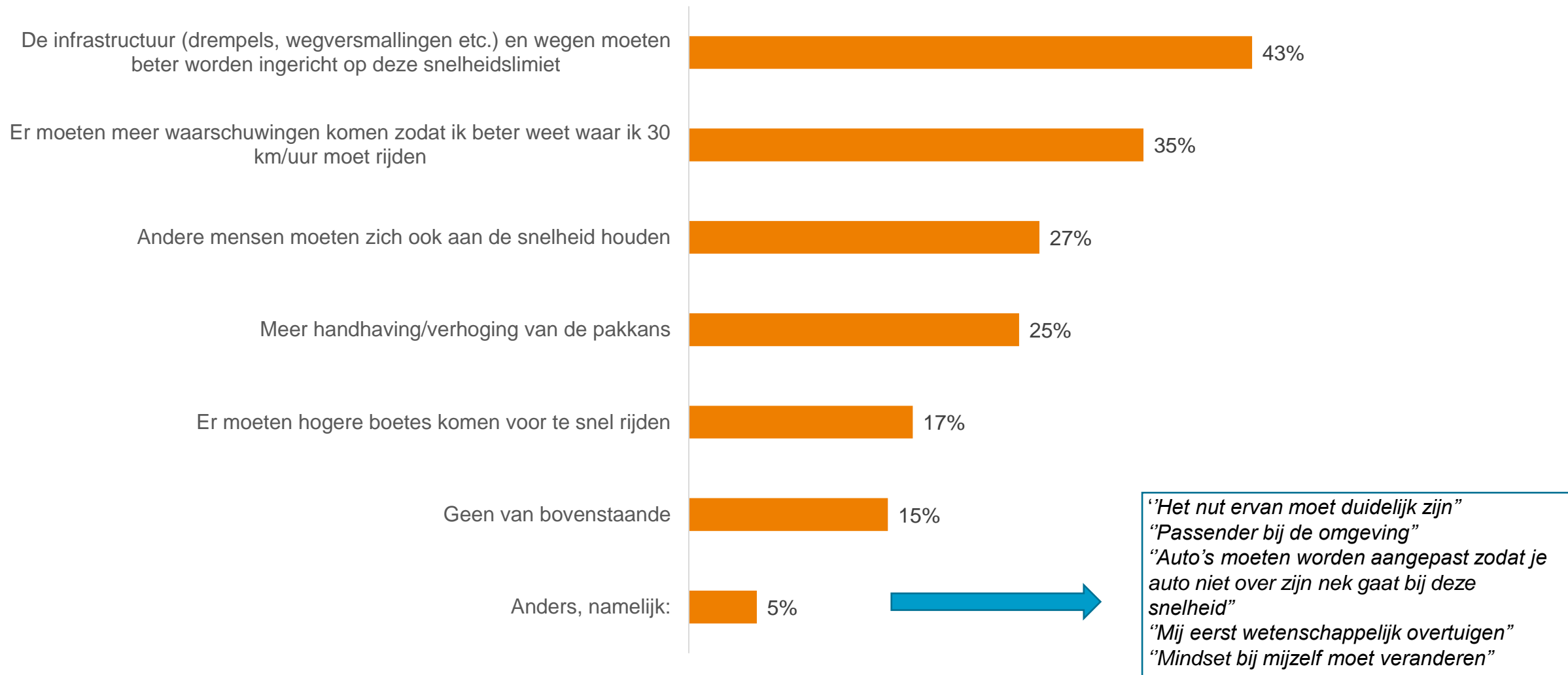
Beide

*"Is niet realistisch. Daardoor gaan juist gevaarlijke situaties ontstaan"
"mensen houden zich er toch niet aan"
"Te langzaam dit"
"Op sommige plekken te langzaam en mensen gaan zich zo irriteren er is geen doorkomen meer aan om door een plaats te rijden "
"Ik ben bang dat niemand zich daar aan gaat houden, omdat 30 redelijk langzaam is. "
"Betutteling en niet nodig"
"er zal zich niemand aan die snelheid houden. en 30km per uur is onzin."
"kun je niet eens een fiets voorbij komen"
"Gaat niemand zich aan houden"*

Er is weinig verschil tussen het soort weggebruikers en de redenen die ze noemen waarom ze tegen de invoering van de maximumsnelheid naar 30 km/uur zijn

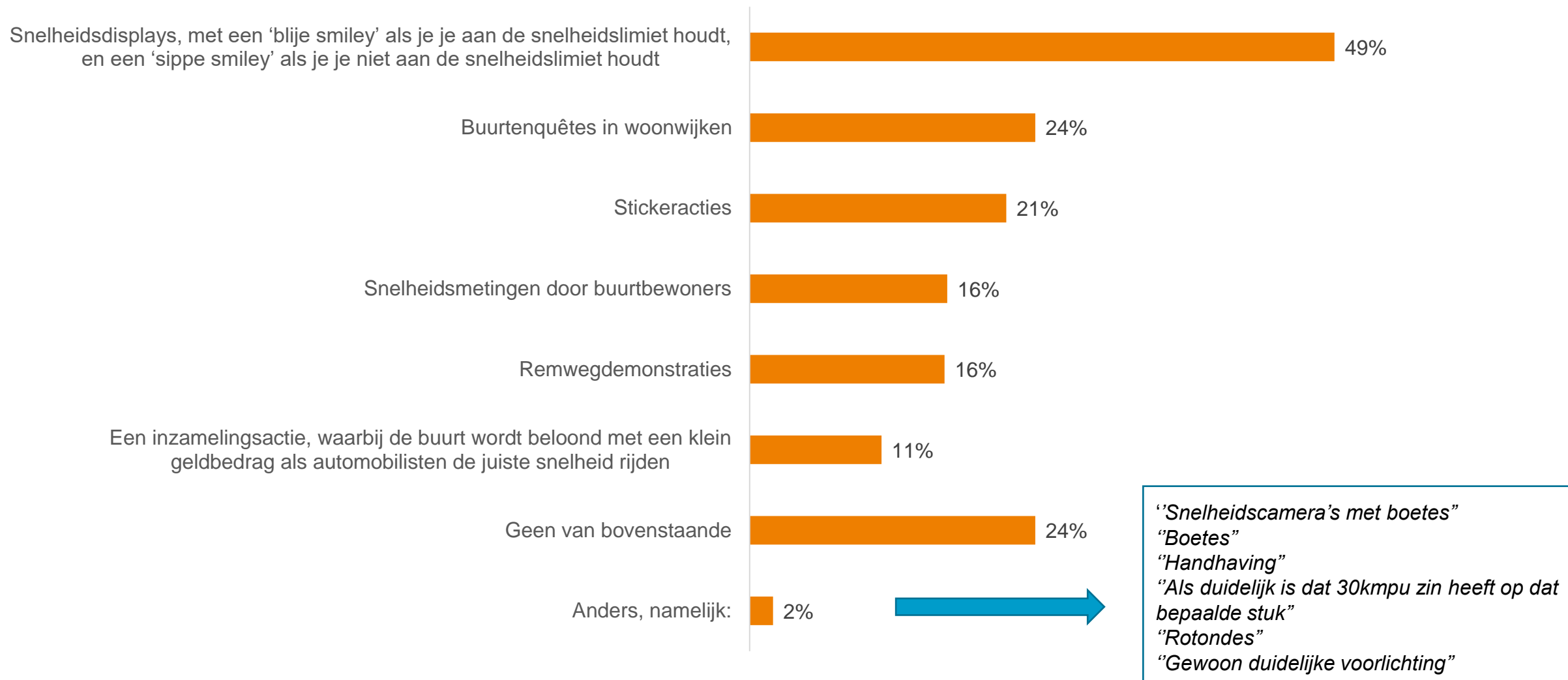


Snelheidsinterventies moeten zich richten op zowel onbewuste als bewuste drijfveren van snelheidsgedrag



Wat zou er moeten gebeuren om te zorgen dat je je beter aan de 30 km/uur snelheidslimiet zou houden (N = 577)

Er worden meerdere initiatieven genoemd die effect hebben op de snelheid binnen de bebouwde kom



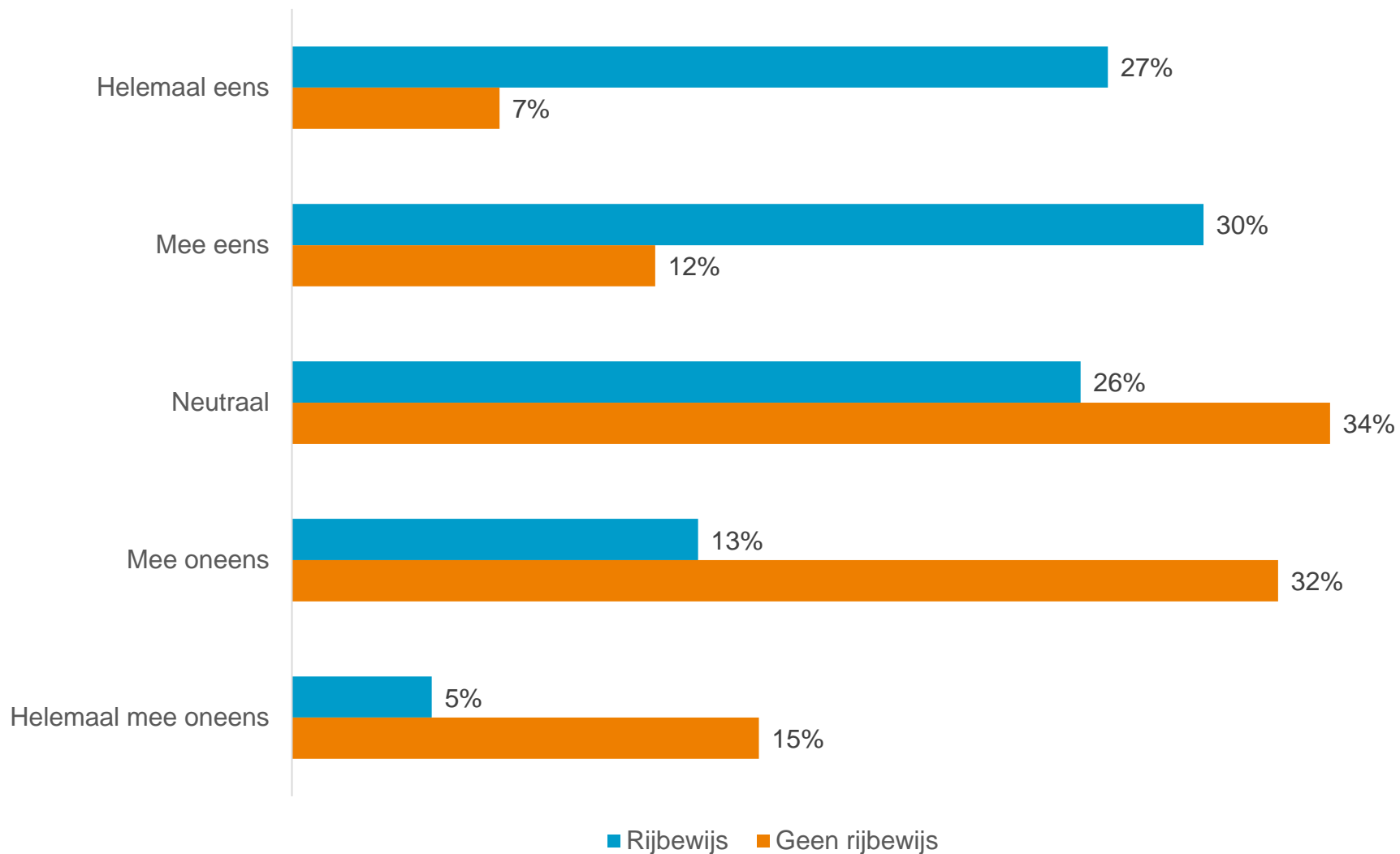
Welke van de volgende initiatieven hebben effect op jouw snelheid binnen de bebouwde kom? (N = 873)

Houding en weerstanden 30 km norm

A large, stylized orange graphic element consisting of three horizontal bars of varying lengths and orientations, with a series of vertical lines on the right side of each bar, resembling a stylized 'V' or a road sign.

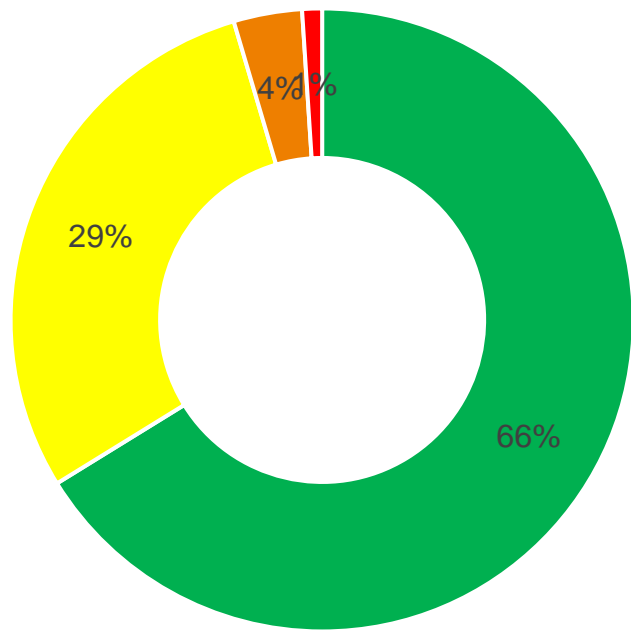
VEILIGVERKEER

Weggebruikers met rijbewijs vinden de snelheidslimiet goed zoals deze nu is. Mensen zonder rijbewijs zijn het daarmee oneens



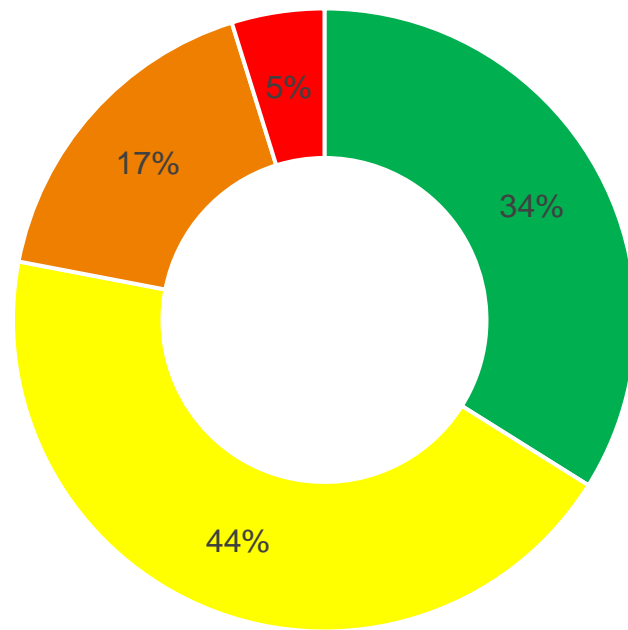
De snelheidslimiet binnen de bebouwde kom is goed zoals deze nu is
(Nrijbewijs = 897, Ngeenrijbewijs = 118)

Automobilisten zijn zelf minder vaak van plan om zich aan de snelheidslimiet te houden als deze van 50 km/uur naar 30 km/uur verandert



■ Altijd ■ Meestal ■ Soms ■ Nooit

Als je met de auto binnen de bebouwde kom rijdt, neem je je dan voor om je aan de snelheidslimiet te houden? (N = 873)

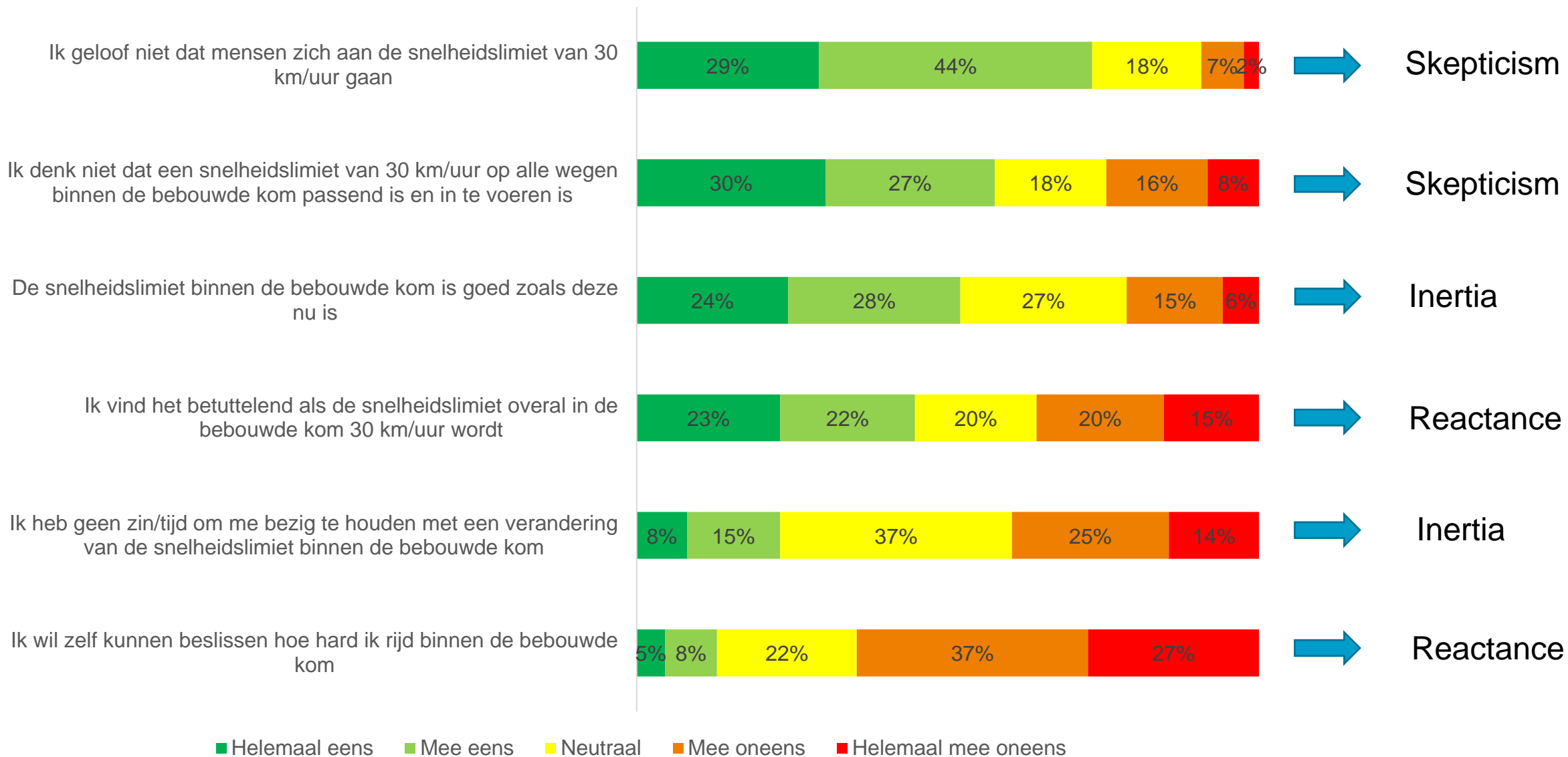


■ Altijd ■ Meestal ■ Soms ■ Nooit

Ben je van plan om je aan de snelheidslimiet te houden als deze van 50 km/uur naar 30 km/uur gaat in de bebouwde kom? (N = 873)

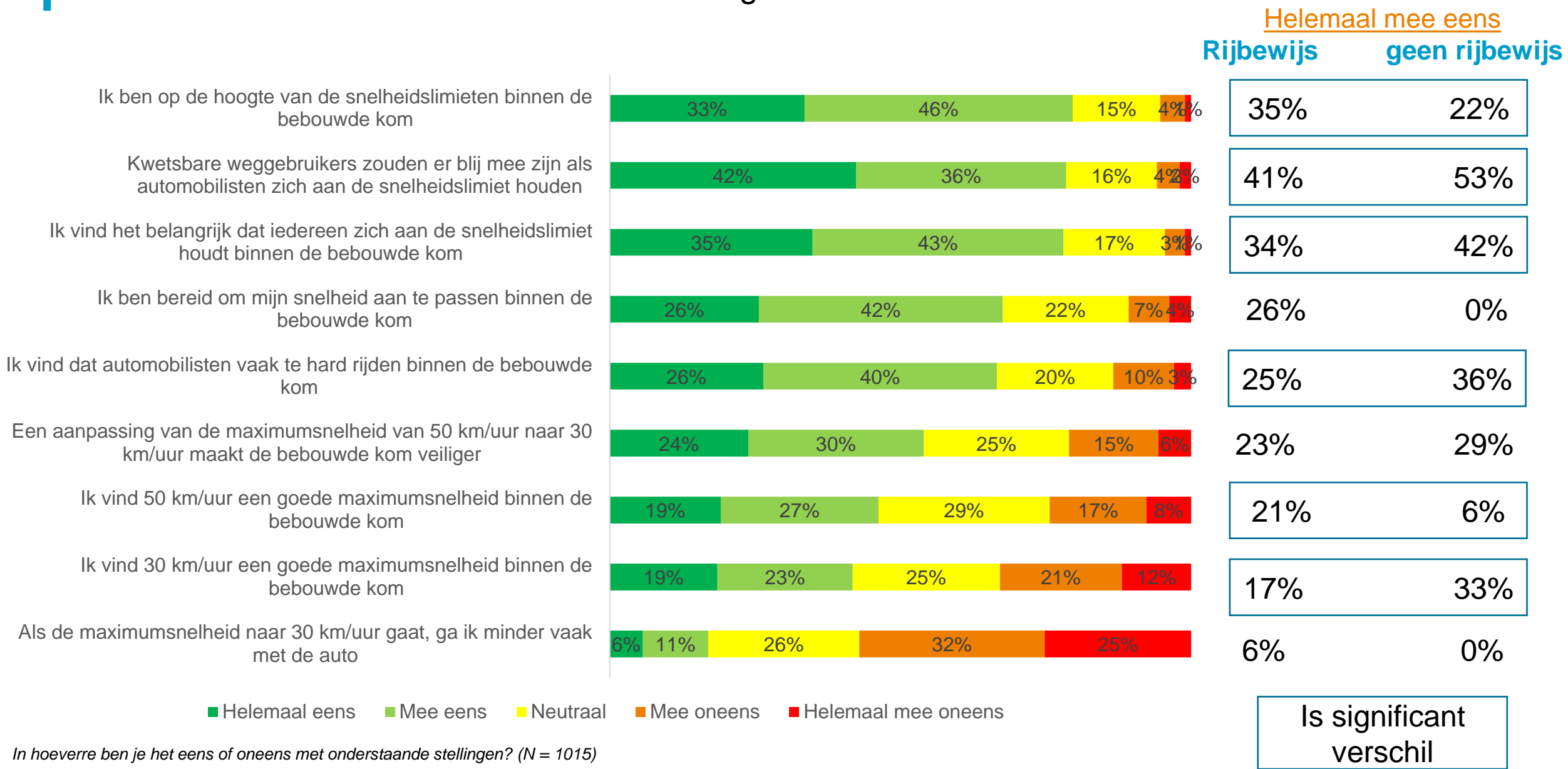
95% van de automobilisten neemt zich nu altijd of meestal voor om zich aan de snelheid te houden. Bij een 30 km/uur norm **neemt** dit **af** met **17%**!

De meeste weggebruikers zijn sceptisch over een potentiële normsverandering naar 30 km/uur



In hoeverre ben je het eens of oneens met onderstaande stellingen? (N = 1015)

Hoewel evenveel weggebruikers 30km/uur als 50 km/uur een goede snelheid vinden, vindt meer dan de helft dat de bebouwde kom veiliger wordt met een 30 km/uur norm.



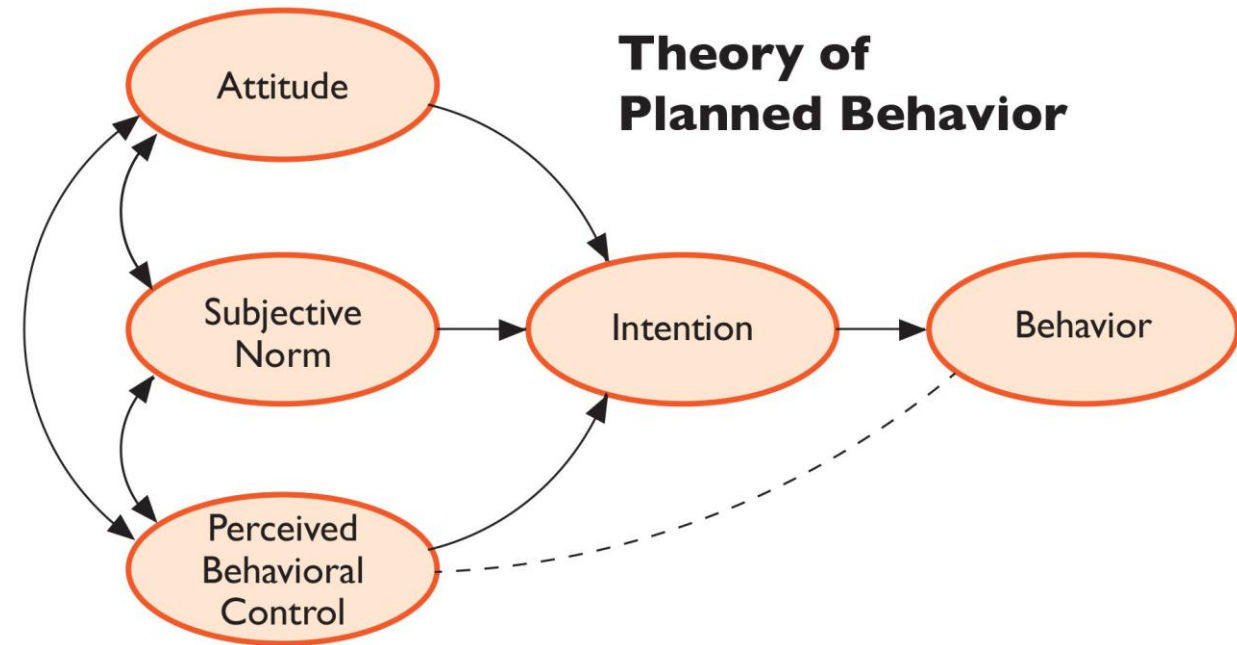
Aanbevelingen



VEILIGVERKEER

Aanbevelingen o.b.v. Theory of Planned Behavior

- **Een negatieve attitude:** Automobilisten vormen pas een positieve attitude als ze in de boodschap geloven. De injunctieve norm (wat anderen vinden) moet breed worden gedragen voordat er een positieve attitude kan worden gemaakt.
- **Descriptieve norm:** De descriptieve norm is laag. Weggebruikers hebben de perceptie dat anderen zich niet altijd aan de snelheid (gaan) houden binnen de bebouwde kom. *Waarom zouden zij het dan wel doen?* Richt je daarom bij het ontwikkelen van interventies op het sterk communiceren van de sociale norm.
- **Zelfeffectiviteit:** 50 km/uur zit er bij automobilisten ingebakken. Mensen hebben een lage zelfeffectiviteit (*self-efficacy*) om zich aan een langzamere 30 km/uur norm te houden. Ze willen dit niet opgeven en rijden (onbewust) te hard. Zorg in campagnes/interventies voor duidelijke, simpele handelingsperspectieven op de juiste momenten. Help de automobilist hierbij en zorg dat ze niet onbewust verleid worden om toch te hard te rijden.



- **Intention behavior gap:** Automobilisten nemen zich wel voor om zich aan de snelheid te houden, maar doen het vaak niet (bv. door **onbewust** te hard rijden). Een mogelijke aanpak om deze *intention behavior gap* te overbruggen is met behulp van gedragsinterventies (bv. implementatie intenties, nudging).

I Aanbevelingen (II)

Scepticisme: Weggebruikers zijn sceptisch over de 30 km/uur norm en moeten een motief hebben om zich aan de 30 km/uur te houden (bv. Boete voorkomen/ongeluk voorkomen). Speel in op dat motief. *Waarom willen weggebruikers 30 km/uur rijden?* Ook het geven van garanties kan werken om scepticisme tegen te gaan, bv. garanderen dat een 30 km/uur norm geen problemen gaat veroorzaken voor de doorstroom, en de veiligheid ten goede komt (maar alleen als dit ook écht realistisch is).

Anchoring: Hoewel weerstand een duidelijke rol speelt aan snelheidsgedrag binnen de bebouwde kom, kan de 30 km/uur norm wel als anker worden gebruikt (mits deze goed is weergegeven), waar mensen hun snelheidslimiet op ijkten.

Gewoonten doorbreken door vergroten bewustzijn: Snelheidsgedrag kan ook een gewoonte zijn. Door het bewustzijn te vergroten van automobilisten is het mogelijk om bestaande (onbewuste) gewoonten te doorbreken. Dit kan o.m. door gebruik te maken van *Social Influence* technieken of door gebruik te maken van *reminders* en *prompts*. **Puur inzetten op onbewuste beïnvloedingstechnieken is in dit geval niet kansrijk.**

| Samenvatting* (I)

Snelheidsgedrag binnen de bebouwde kom

- Er is een discrepantie bij automobilisten tussen het voornemen om zich aan de snelheidslimiet te houden en het daadwerkelijke snelheidsgedrag (intention behavior gap)
- Automobilisten die vaker autorijden hebben minder vaak het voornemen om zich aan de snelheid te houden en doen dat ook minder vaak
- 'Haast', 'niet doorhebben dat men te snel rijdt', en een 'niet passende snelheidslimiet' zijn de belangrijkste redenen om te hard te rijden
- 'Mensen die plotseling oversteken', 'boetes voorkomen' en 'veiligheid' zijn de voornaamste redenen voor automobilisten om zich *wel* aan de snelheid te houden
- Automobilisten noemen 'een beter passende infrastructuur' en 'meer waarschuwingen' het vaakst als maatregelen die kunnen werken om zich beter aan de snelheid te houden

**De resultaten van het onderzoek gaan over zelf-gerapporteerd gedrag d.m.v. een vragenlijst. Ook zijn de groepen niet even groot. Hier dient rekening gehouden mee te worden voordat er conclusies worden gemaakt op basis van dit onderzoek.*

I Samenvatting* (II)

Kennis

- De meeste mensen zijn op de hoogte van de bestaande snelheidslimieten binnen de bebouwde kom. Er is geen verschil tussen weggebruikers.

Attituden en weerstand

- Ongeveer evenveel mensen zijn 'voor' als 'tegen' een snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom
- Vooral automobilisten houden graag een snelheidslimiet van 50 km/uur, terwijl andere weggebruikers de snelheidslimiet liever zien veranderen naar 30 km/uur.
- De meerderheid van de weggebruikers vindt dat de bebouwde kom veiliger wordt met een 30 km/uur norm
- Mensen die voor een 30 km/uur norm zijn, noemen 'veiligheid', 'rust in de buurt' en 'minder milieuvervuiling' als belangrijkste redenen.
- Weggebruikers die tegen de 30 km/uur norm zijn, hebben een negatieve attitude en zijn vaak sceptisch. Ze vinden 30 km/uur te langzaam, vinden dat het niet past in de infrastructuur, of geloven niet dat anderen zich aan deze limiet gaan houden.
- Automobilisten zeggen dat ze zelf minder vaak het voornemen gaan hebben om zich aan de snelheid te houden als deze 30 km/uur wordt.

**De resultaten van het onderzoek gaan over zelf-gerapporteerd gedrag d.m.v. een vragenlijst. Ook zijn de groepen niet even groot. Hier dient rekening gehouden mee te worden voordat er conclusies worden gemaakt op basis van dit onderzoek.*

| Algemene conclusies

- Er is een verschil tussen de intentie die weggebruikers hebben om zich aan de snelheid te houden, en het daadwerkelijke snelheidsgedrag (*intention behavior gap*).
- Ongeveer evenveel weggebruikers zijn **voor** als **tegen** de invoering van een 30 km/uur norm.
- Vooral automobilisten zijn tegen een verandering van de snelheidslimiet naar 30 km/uur. Andere weggebruikers zijn vaker voor.





VEILIGVERKEER

