



# Hoe beleeft Nederland de verkeersveiligheid?

Flitspeiling 2021

---



# Flitspeiling Veilig Verkeer Nederland

---

- Veilig Verkeer Nederland is er voor elke Nederlander; iedereen heeft belang bij veilig verkeer. VVN brengt daarom ieder jaar in kaart wat burgers bezighoudt als het gaat om verkeersveiligheid. Welke dingen spelen meer of minder? En bij wie? Het veiligheidsgevoel in het verkeer wordt op dezelfde manier onderzocht sinds 2016. Het huidige onderzoek is een herhaalonderzoek om te kijken hoe het er anno 2021 voor staat met het veiligheidsgevoel in Nederland en om dit te vergelijken met de situatie in 2020. VVN gebruikt de resultaten van dit onderzoek bij het bepalen van haar prioriteiten. In dit rapport worden de resultaten van een enquête onder een representatieve groep Nederlanders weergegeven.

## *Methode*

- CAWI online onderzoek
- Aantal vragen:
  - Vaste module: 25
  - Flexibele module: +- 20
- Invulduur: 8 minuten
- Significante verschillen tussen 2021 en eerder worden aangegeven met een ★ (95% betrouwbaarheidsinterval)

## *Doelgroep & steekproef*

- Nederland representatief (leeftijd, geslacht en regio), 18+
- N per wave: 690 / 674 / 700
- N totaal: 2064
- Recrutment via: PanelClix

## *Veldwerk*

- 3 meetperiodes, verdeeld over 2021:
  - Wave 1: april 2021
  - Wave 2: juli 2021
  - Wave 3: oktober 2021

# Inhoud

---

- Verkeersveiligheidsbeleving
- Verbeteren verkeersveiligheid in eigen buurt
- Gebruik smartphone in het verkeer
- Veilige schoolomgeving
- Eigen gedrag in verkeer
- Bekendheid organisaties
- Bekendheid VVN uitingen
- Invoering helmplicht op (elektrische) fiets







# Verkeersveiligheidsbeleving

# Verkeersveiligheidsbeleving blijft hoog

---

- In de afgelopen jaren is de verkeersveiligheidsbeleving licht toegenomen. In 2021 steeg dit niet verder; 77% voelt zich veilig in het verkeer. Ook hun eigen buurt ervaren Nederlanders als (verkeers-)veilig. Ruim driekwart (76%) voelt zich veilig in het buurtverkeer, dat is een kleine toename t.o.v. een jaar geleden (73%). Toch neemt 42% van de Nederlanders wel eens een andere route dan gepland vanwege de veiligheid.
- Opletten, verkeersregels en snelheid zijn de eerste associaties met veiligheid in het verkeer. Ook praktische zaken als stoplichten, verlichting en autogordels spelen een grote rol. Daarnaast denkt men aan gedrag: voorzichtig en alert zijn, je houden aan regels en (maximum) snelheid, geen telefoon, geen alcohol.
- Fietsers zonder licht, automobilisten die bumperkleven, hun mobiel gebruiken of (te) hard rijden zorgen onveranderd voor het grootse onveiligheidsgevoel. Te hard rijdende auto's zijn ook verreweg de grootste veroorzaker van een onveilig gevoel in het buurtverkeer. De busjes van bezorgdiensten stijgen dit jaar met stip in deze ranglijst.
- Verkeersveiligheid is bij de helft van de Nederlanders een onderwerp dat je wel eens bespreekt met vrienden of familie. Dit gebeurt met name naar aanleiding van een actuele situatie. In gezinnen met kinderen wordt verkeersveiligheid bijna altijd wel eens besproken (zodra kinderen aan verkeer deelnemen). Er worden gevaarlijke situaties of plekken besproken en bepaald gedrag aanbevolen (verlichting aan, niet bellen, hand uitsteken).
- De eerste concrete acties die men bereid is te doen ter bevordering van de veiligheid is het niet gebruiken van de telefoon (43%) en het langzamer rijden (24%). Zes van de tien geven aan bereid te zijn 'het goede voorbeeld te geven' in het verkeer.
- De auto is nog steeds het meest gebruikte vervoersmiddel, 84% gebruikt deze vorm van vervoer regelmatig. De fiets volgt met 64%. Het (regelmatige) gebruik van bijna alle vervoersmiddelen stijgt ten opzichte van vorig jaar. De e-bike stijgt van een 6<sup>e</sup> naar 4<sup>e</sup> plek in meest gebruikte vervoersmiddel.



# Opletten, (je houden aan) verkeersregels en letten op je snelheid zijn de eerste associaties met veiligheid in het verkeer

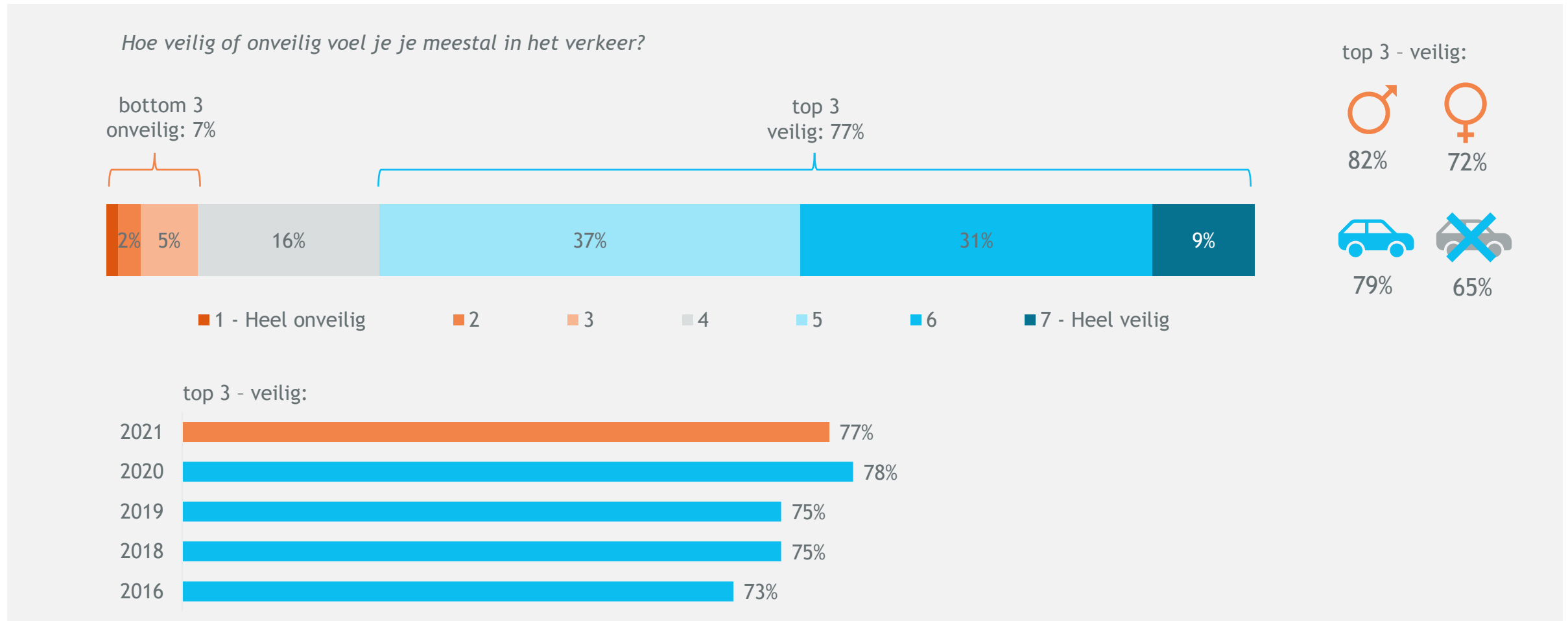
Praktische zaken als verlichting, stoplichten, zebrapad en autogordels komen snel bovendrijven. Maar ook gedrag en houding: (geen) telefoon, rustig, alert en voorzichtig zijn, hebben sterke associaties met veilig verkeer

*Eerste associatie met 'veiligheid in het verkeer'*



# Nederlanders voelen zich over het algemeen veilig in het verkeer

77% zegt zich veilig te voelen, en slechts 7% voelt zich onveilig. Mannen voelen zich veiliger in het verkeer dan vrouwen. Verkeersdeelnemers die niet autorijden, voelen zich ook minder veilig



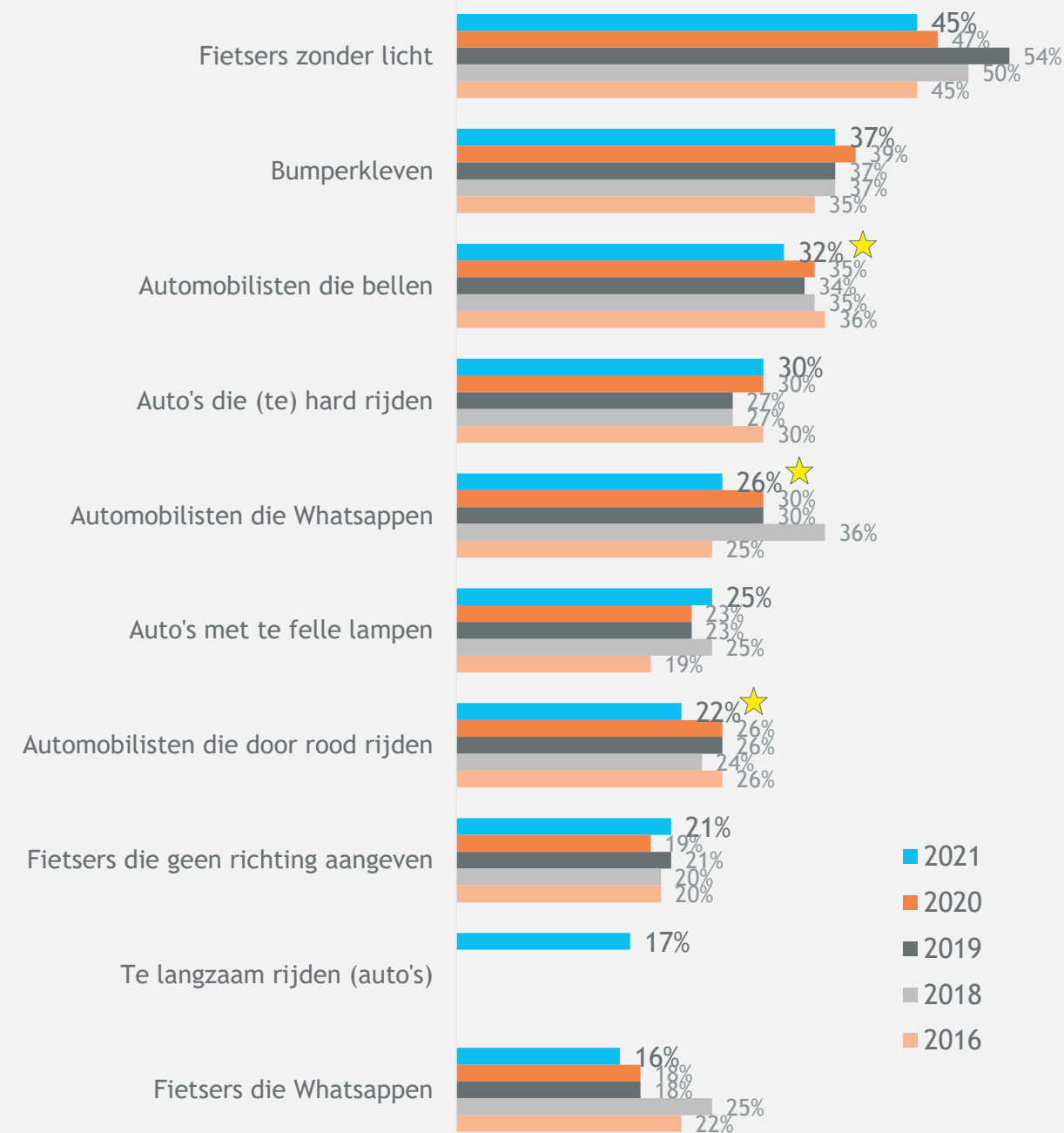
Hoe veilig of onveilig voel je je meestal in het verkeer?  
Basis: allen (n=2064)

★ Significante stijging / daling

# Fietsers zonder licht geven nog steeds meest onveilige gevoel

- Automobilisten die bumperkleven, bellen tijdens het rijden of (te) hard rijden geven ook een onveilig gevoel.
- De bijdrage aan het gevoel van onveiligheid van automobilisten die bellen of Whatsappen, daalt licht.
- Mannen vinden auto's met te felle lampen, onnodig links en te langzaam rijdende auto's gevaarlijker dan vrouwen. Vrouwen krijgen juist vaker een onveilig gevoel van auto's die te hard rijden, Whatsappende bestuurders en van rijden in het donker op slecht verlichte wegen.
- Jongeren krijgen vaker een onveilig gevoel in het verkeer van te langzaam en te hard rijdende auto's dan mensen van 65+. Ouderen krijgen juist vaker een onveilig gevoel van fietsers zonder licht, fietsers die op de stoep rijden of bellen tijdens het rijden.
- Opvallend is dat het gebruik van WhatsApp in de auto en op de fiets langzaamaan een kleinere bijdrage vormt aan het onveilige gevoel.

Welke situaties of welk gedrag in het verkeer geven je een onveilig gevoel?  
(Basis: allen (n=2060))

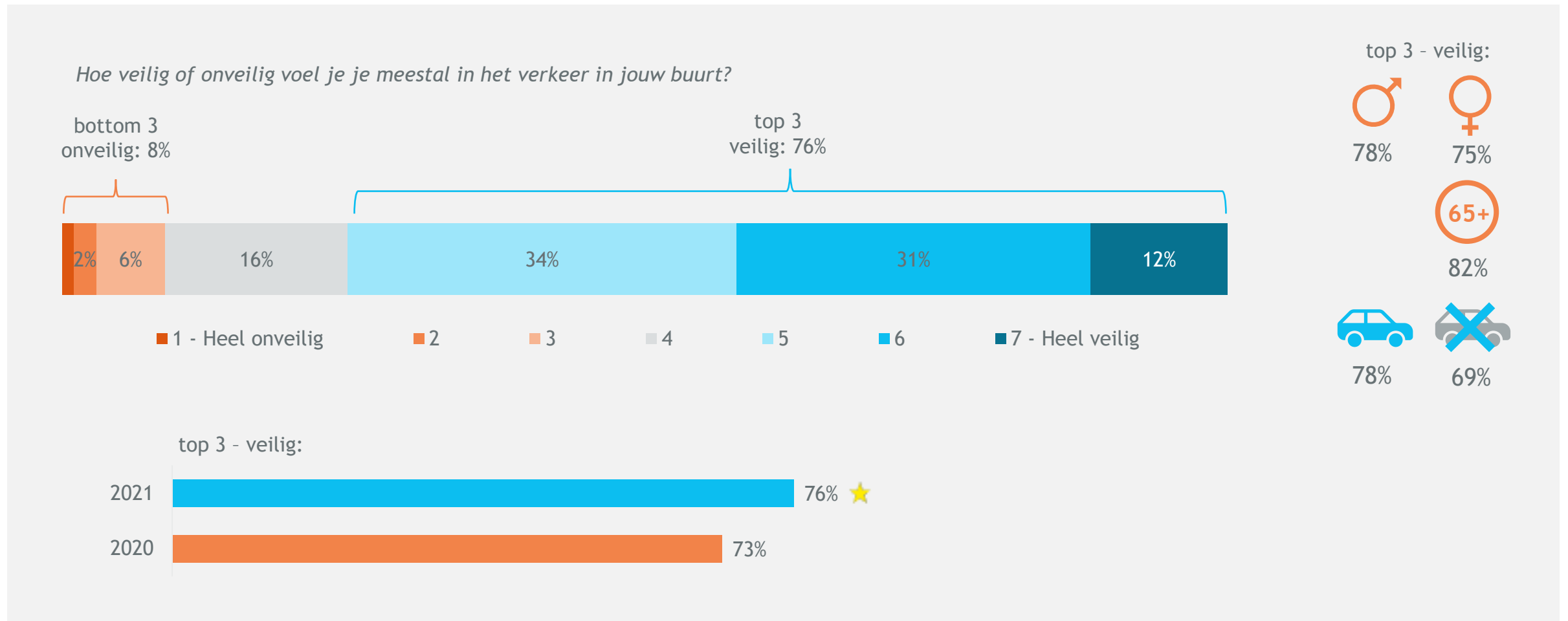


\* Significante stijging / daling



# 76% van de burgers vindt het verkeer in de eigen buurt veilig

Slechts 7% voelt zich onveilig in het verkeer in de eigen buurt. 65+ers voelen zich nog vaker veilig, mannen voelen zich iets veiliger dan vrouwen. Verkeersdeelnemers die autorijden, voelen zich ook iets veiliger



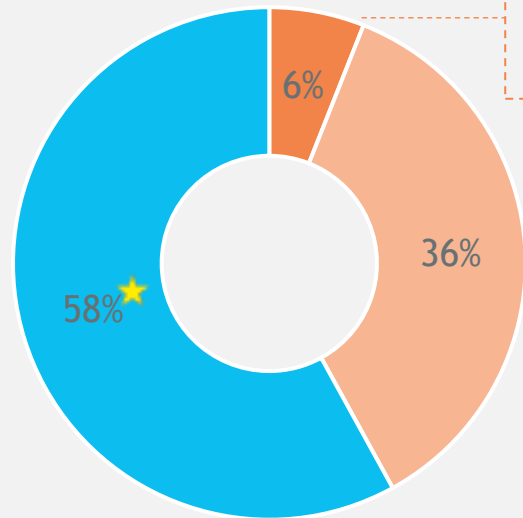
Hoe veilig of onveilig vind je het verkeer in jouw buurt?  
(Basis: allen (n=2064))

★ Significante stijging / daling

# Ondanks hoge gevoel van veiligheid neemt 42% wel eens een andere route vanwege de veiligheid

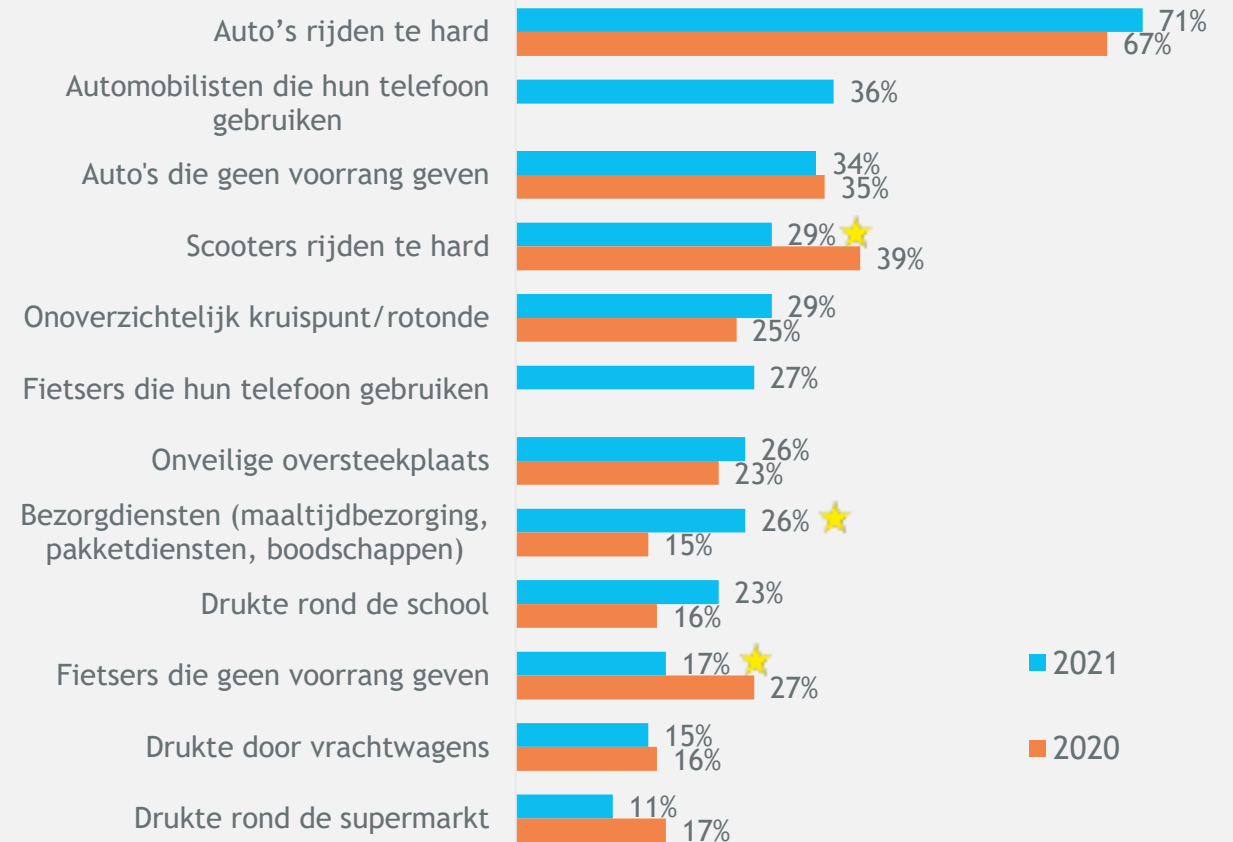
Te hard rijdende auto's zijn nog steeds grootste veroorzaker van onveiligheid in de buurt. De bijdrage van bezorgdiensten aan de onveiligheid is gestegen

Neem je vanwege de verkeersveiligheid weleens een andere route?



Ja, heel vaak Ja, soms Nee

Dit is minder vaak dan in 2020: 7% vaak, 40% soms



Neem je vanwege de verkeersveiligheid weleens een andere route dan je eigenlijk zou willen nemen?  
(Basis: allen (n=2064))

★ Significante stijging / daling

Waardoor is volgens jou het verkeer in jouw buurt niet veilig?  
(Basis: allen (n=168))

# Bij de helft is veilig verkeer wel eens een onderwerp van gesprek

Dit gebeurt vooral naar aanleiding van een actueel voorval. Bij gezinnen met (verkeersdeelnemende) kinderen is het verkeer nog veel vaker een onderwerp: er worden situaties besproken en gewenst gedrag



Is verkeersveiligheid een onderwerp dat je bespreekt met vrienden en/of familie?  
(Basis: allen (n=685))

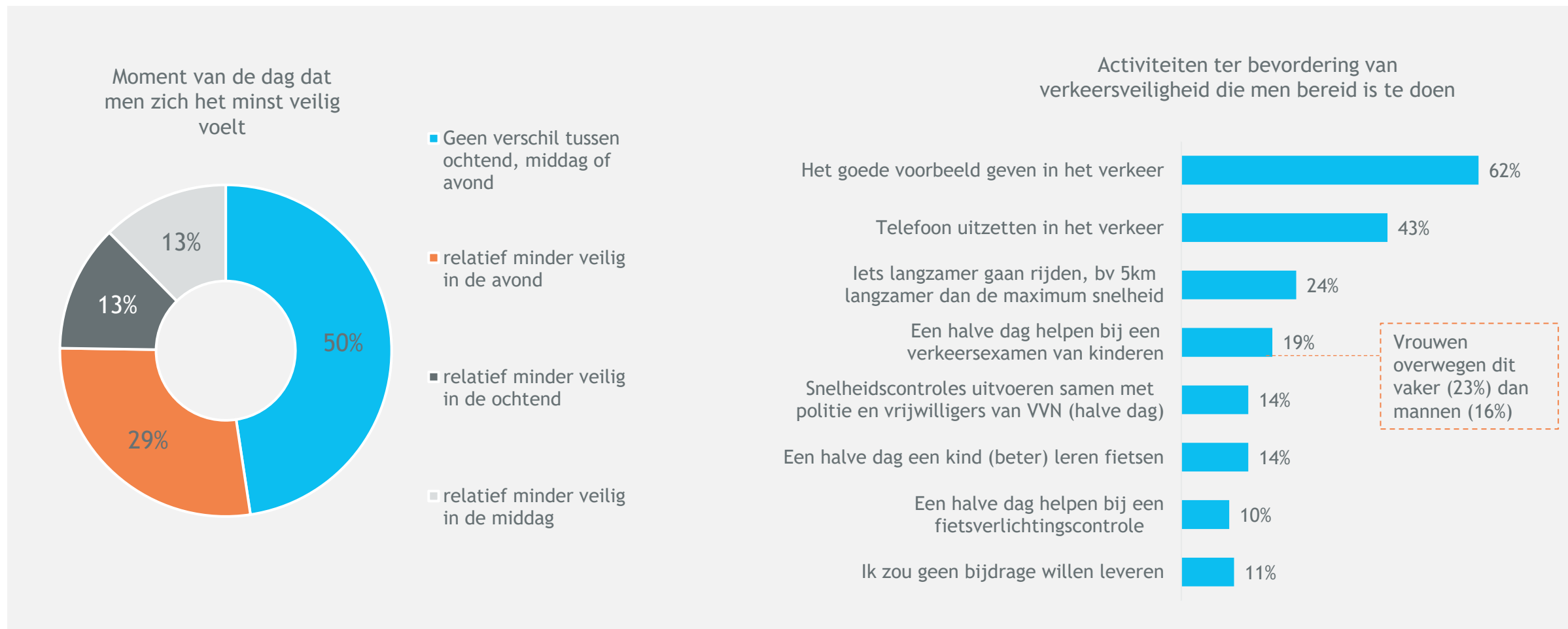
In hoeverre is er bij jouw thuis aandacht voor het onderwerp verkeersveiligheid, wordt hierover gesproken en/of aandacht aan besteed?  
(Basis: allen met kinderen (n=188))



# De telefoon uitzetten en onder de snelheidslimiet blijven zijn meest concrete acties die men zelf bereid is te doen

65% is bereid 'het goede voorbeeld te geven in het verkeer' in het algemeen.

Er is niet een moment van de dag dat er heel erg uitspringt w.b. gevoel van onveiligheid in het verkeer



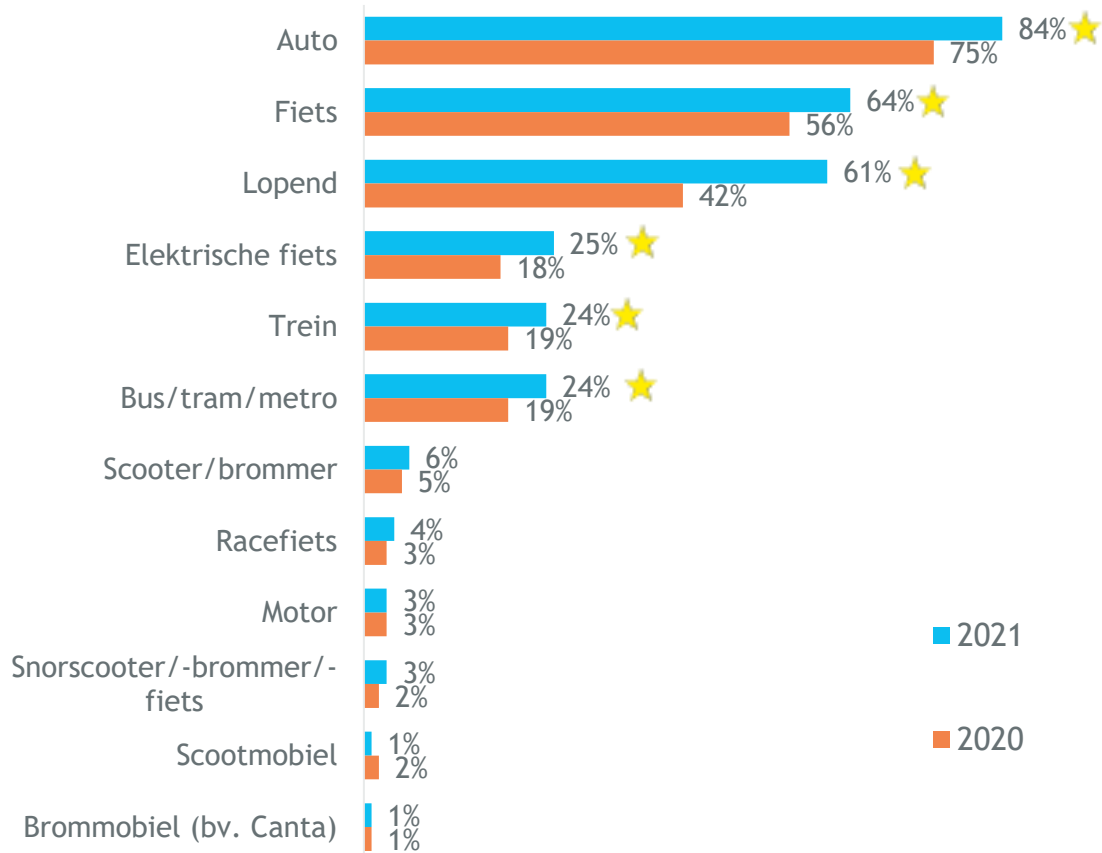
Op welk moment van de dag voel je je minder veilig in het verkeer?  
(Basis: allen (n=685))

Als je zelf een bijdrage zou kunnen leveren aan de verkeersveiligheid, welke van de volgende activiteiten zou je dan bereid zijn om te doen?  
(Basis: allen met kinderen (n=685))

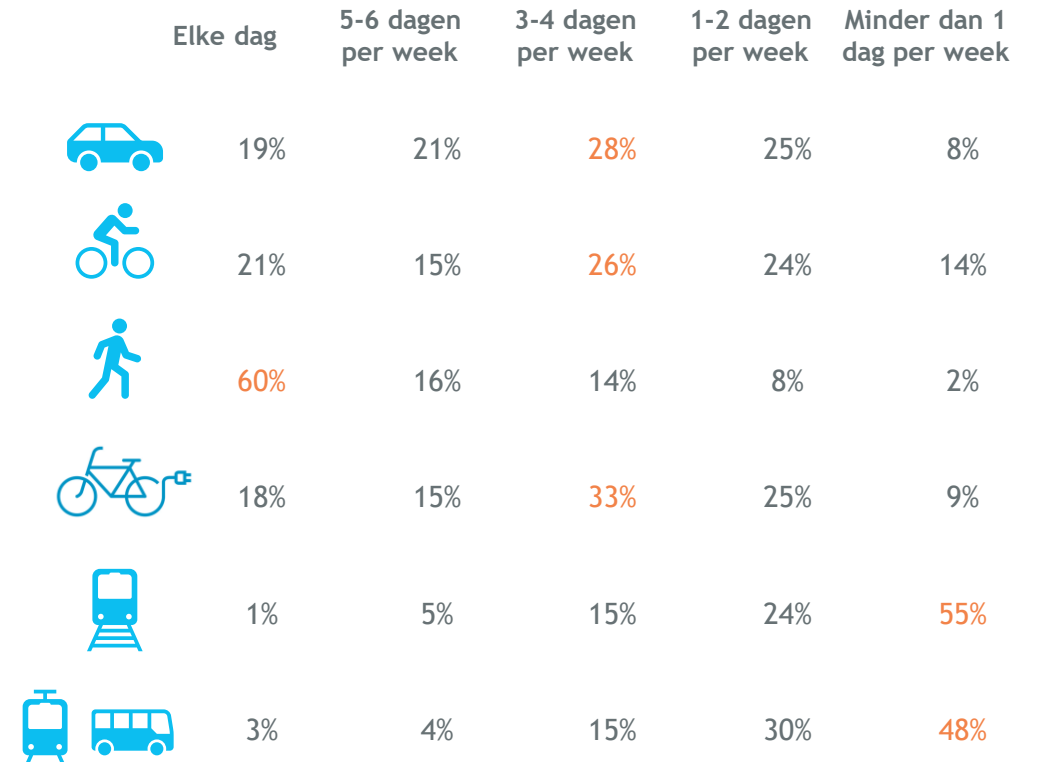
# Het (regelmatige) gebruik van bijna alle vervoersmiddelen stijgt

De auto blijft meest gebruikt: 84% gebruikt deze regelmatig. De elektrische fiets stijgt van de 6<sup>e</sup> naar de 4<sup>e</sup> plek. Een kwart gebruikt de e-bike regelmatig en er wordt vaker gewandeld

Regelmatig gebruikte vervoersmiddelen



Gemiddelde gebruik (in lijn met cijfers van 2020)



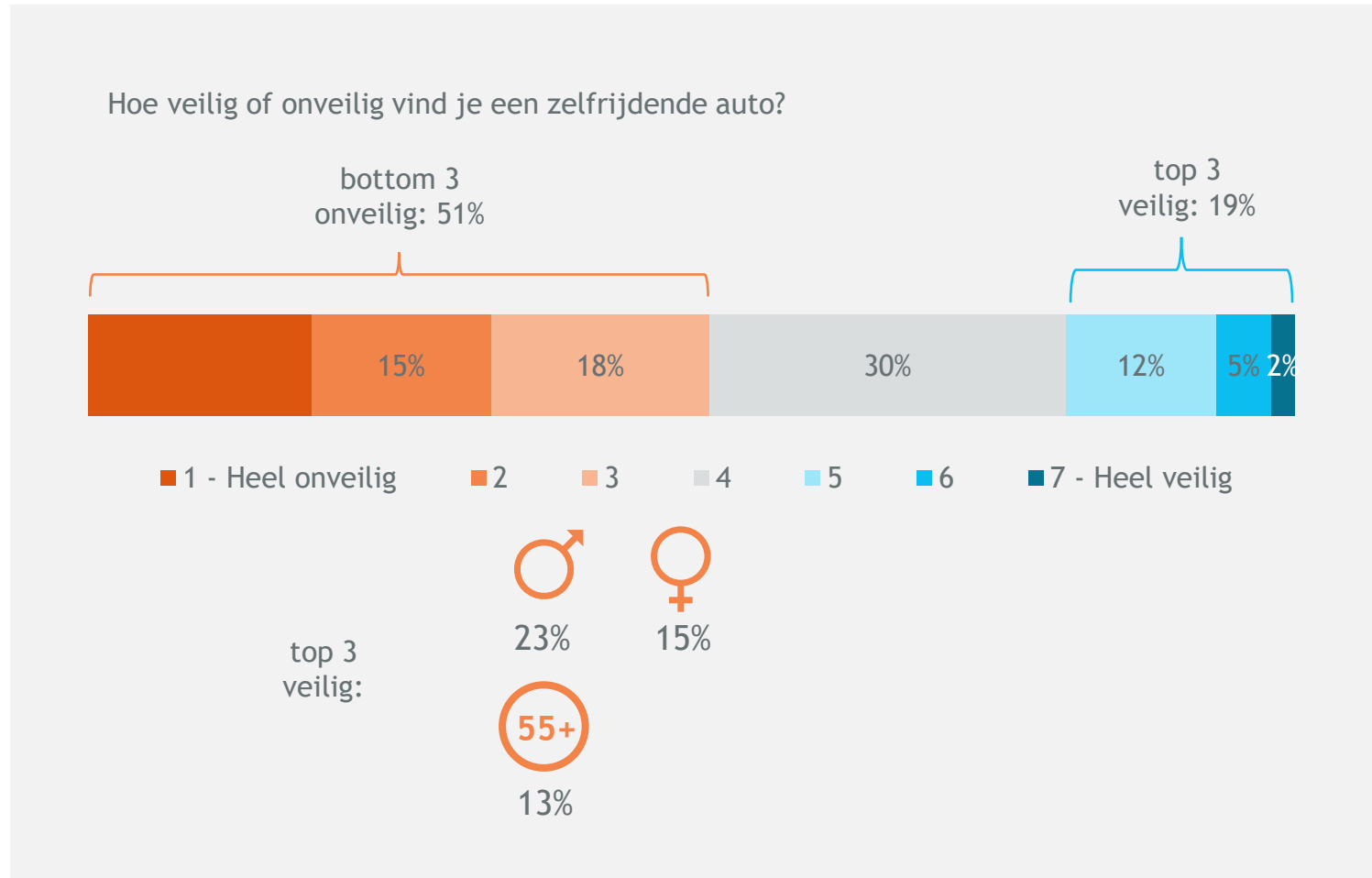
Welke van de volgende vervoersmiddelen gebruik je regelmatig om jezelf te verplaatsen?  
(Basis: allen (n=2060))

★ Significante stijging / daling

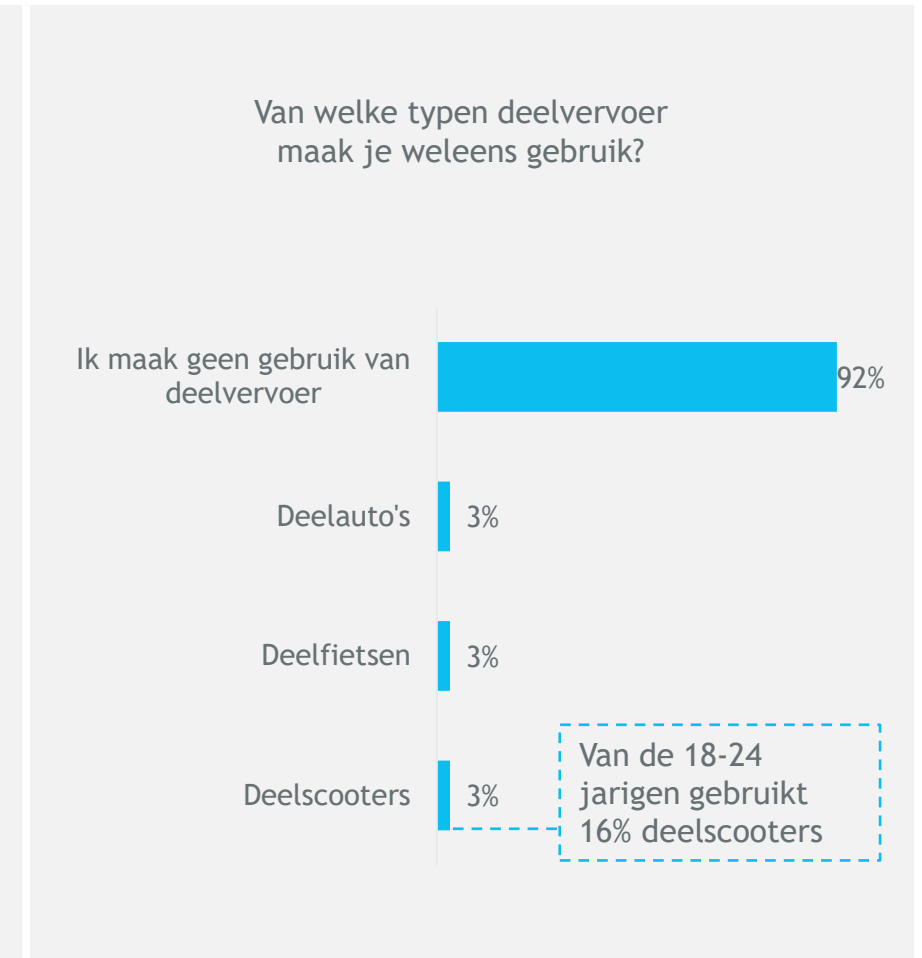
■ Hoogste percentage

# Slechts 19% vindt de zelfrijdende auto veilig, ruim de helft denkt eerder onveilig

Mannen schatten de zelfrijdende auto vaker als veilig in dan vrouwen. Ook jongeren zijn wat optimistischer dan ouderen. Ongeveer 8% zegt van een vorm van deelvervoer gebruik te maken.



Hoe veilig of onveilig vind je een zelfrijdende auto?  
(Basis: allen (n=676))



Van welke typen deelvervoer maak je weleens gebruik?  
(Basis: allen (n=685))



# Verbeteren verkeersveiligheid in eigen buurt



# Verbeteren verkeersveiligheid in eigen buurt

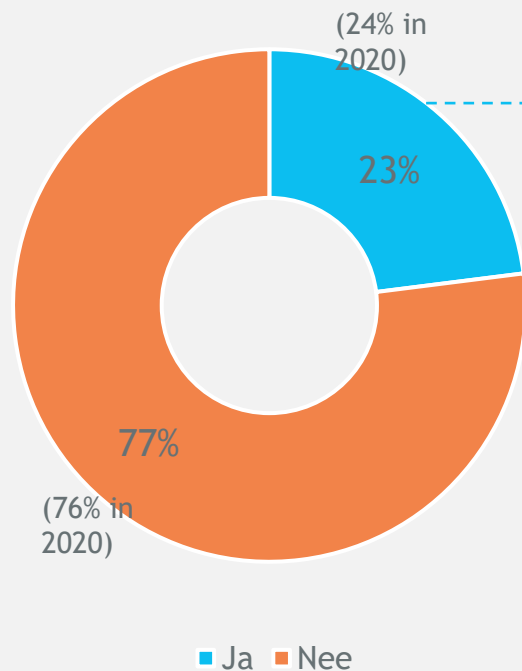
---

- We zagen eerder dat niet iedereen zich altijd veilig voelt in het verkeer in de eigen buurt. Meer dan een derde van de burgers zegt zich in te willen zetten voor de verkeersveiligheid in de buurt (zie slide 25). Bijna een kwart (23%) heeft ook daadwerkelijk wel eens geprobeerd iets te ondernemen om de verkeersveiligheid in je buurt te verbeteren.
- Degenen die zich niet veilig voelen in het buurtverkeer ondernemen vaker actie (43%). Mannen ondernemen iets vaker actie (26%) dan vrouwen (21%) ondanks het feit dat zij zich niet vaker onveilig voelen in het buurtverkeer.
- Degenen die in actie kwamen, name meestal contact op met de gemeente of politie of spraken anderen aan op hun gedrag. Mannen nemen relatief vaker contact op met de politie of spreken anderen aan op hun gedrag. Vrouwen zetten weer vaker dan mannen samen met anderen een actie op.
- Van de maatregelen om de snelheid in de buurt te verlagen staan de repressieve maatregelen bovenaan als het gaat om effectiviteit. Boetes, verhoging van de pakkans en flitspalen werken volgens velen het beste.

# Net als vorig jaar heeft bijna een kwart wel eens iets geprobeerd om de veiligheid in hun buurt te verbeteren

Ze zochten voornamelijk contact met de gemeente of spraken de veroorzakers aan op hun gedrag

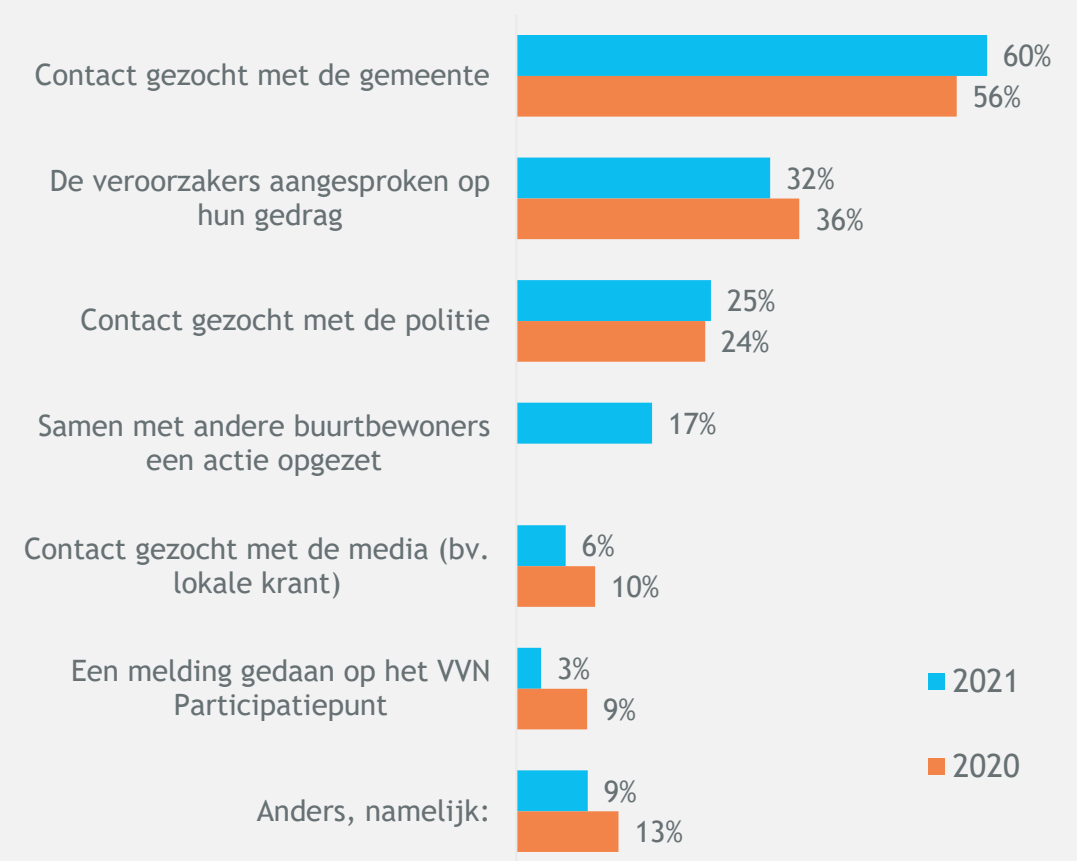
Geprobeerd de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren



Degenen die zich niet veilig voelen in het buurtverkeer ondernemen vaker actie (43%).

Mannen ondernemen iets vaker actie (26%) dan vrouwen (21%).

Acties ondernomen



Heb je weleens iets geprobeerd te doen om de verkeersveiligheid in je buurt te verbeteren?  
(Basis: allen (n=1362))

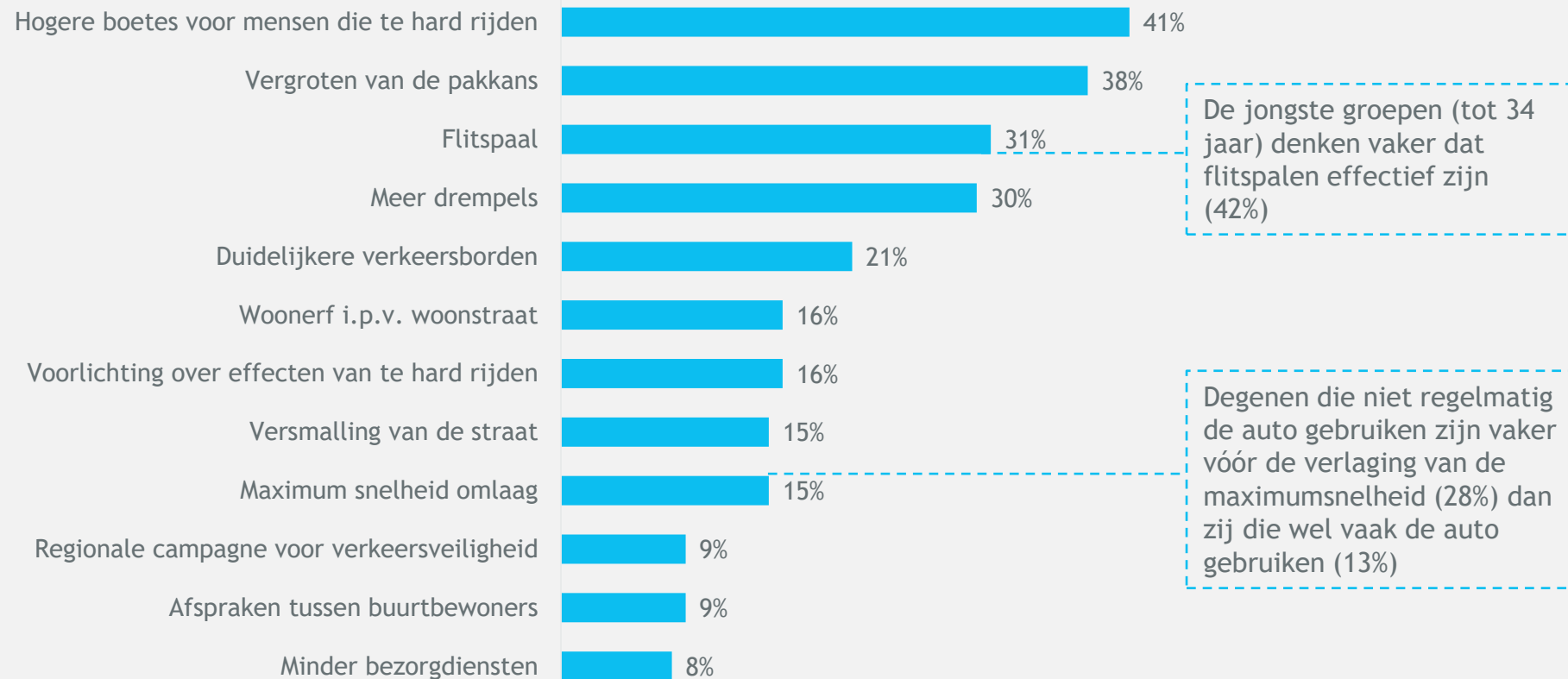
Wat heb je dan gedaan om de verkeersveiligheid in je buurt te verbeteren?  
(Basis: allen die actie ondernamen (n=319))



# Repressieve maatregelen worden meest effectief ingeschat om de snelheid in de buurt te verlagen

Boetes, grotere pakkans en flitspalen worden het meest genoemd. Pas daarna komen de preventieve maatregelen als drempels, borden en voorlichting.

Meest effectieve manieren voor snelheidsbeperking in de buurt



A photograph of a man driving a car, looking down at his smartphone. The image is overlaid with a semi-transparent dark blue rectangle containing white text. The background shows the car's interior, including the steering wheel and dashboard, with a blurred view of a residential street outside.

# Gebruik smartphone in het verkeer

# Gebruik van smartphone in het verkeer

---

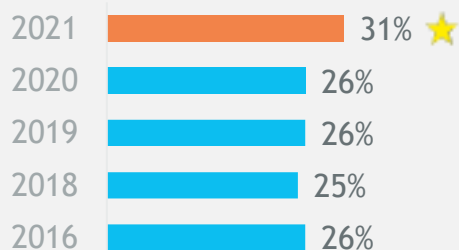
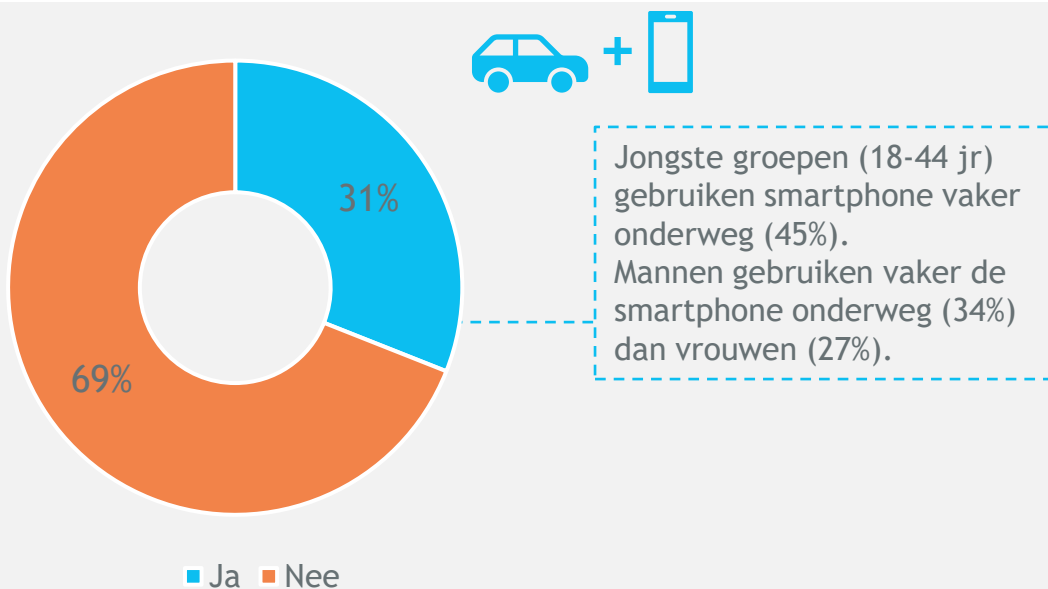
- Ondanks dat automobilisten die een telefoon gebruiken in de auto door velen als onveilig worden ervaren, geeft 31% van de automobilisten aan zelf wel eens een smartphone in de auto te gebruiken. Dit is een stijging t.o.v. vorig jaar (26%).
- De jongere verkeersdeelnemers gebruiken smartphone vaker onderweg (45%) dan ouderen. Mannen gebruiken vaker de smartphone onderweg (34%) dan vrouwen (27%).
- Navigeren is de belangrijkste reden om de telefoon te gebruiken tijdens het autorijden, gevolgd door (handsfree) bellen. Google Maps is ook de meest gebruikte app in de auto.
- 22% van de fietsers gebruikt wel eens de smartphone op de fiets. Dit is hetzelfde beeld als vorig jaar. Smartphonegebruik op de fiets is ook nu weer hoger onder mannen en onder jongeren.
- Ook op de fiets gebruikt men de smartphone om te navigeren, maar daarnaast ook om muziek te luisteren.



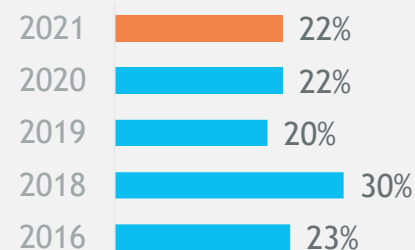
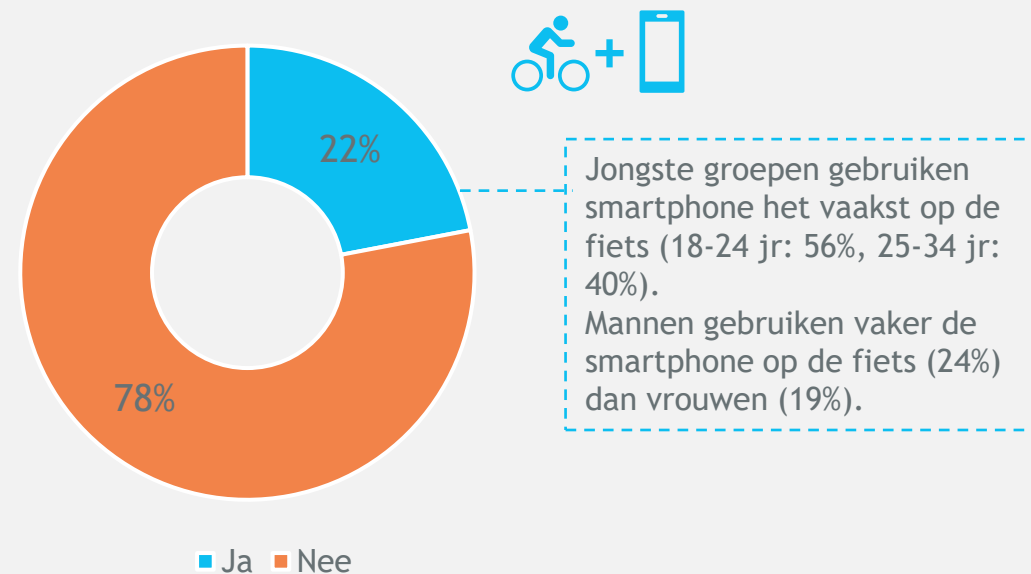


# Ondanks dat smartphonegebruik als onveilig worden ervaren, geeft 31% van de automobilisten aan dit toch wel eens te doen

Dit percentage is hoger dan voorgaande jaren. Gebruik op de fiets blijft gelijk: 22%



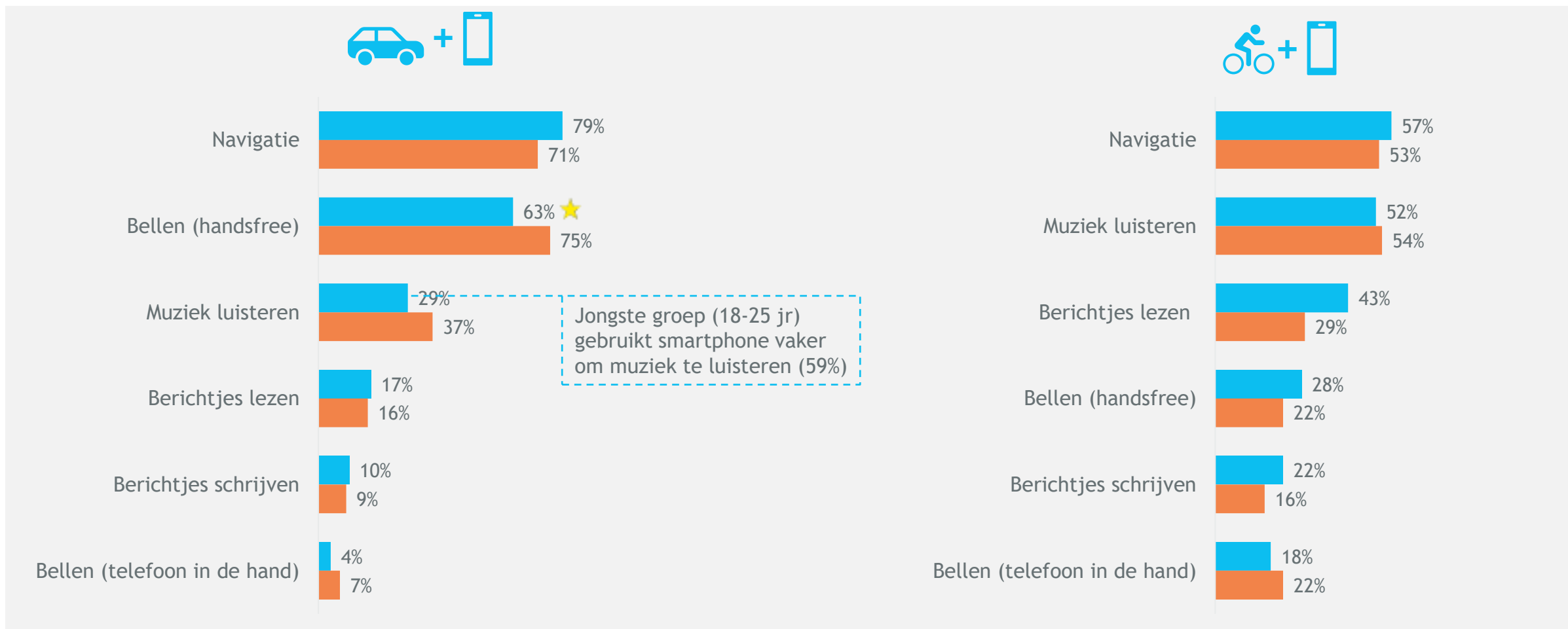
Gebruik je zelf weleens een smartphone in de auto?  
(Basis: allen die regelmatig auto gebruiken (n=1165))



Gebruik je zelf weleens een smartphone op de fiets?  
(Basis: allen die regelmatig auto gebruiken (n=894))

# Zowel op de fiets als in de auto wordt de telefoon met name vaak gebruikt voor navigatie

Het (handsfree) bellen in de auto is wat afgenomen sinds vorig jaar.

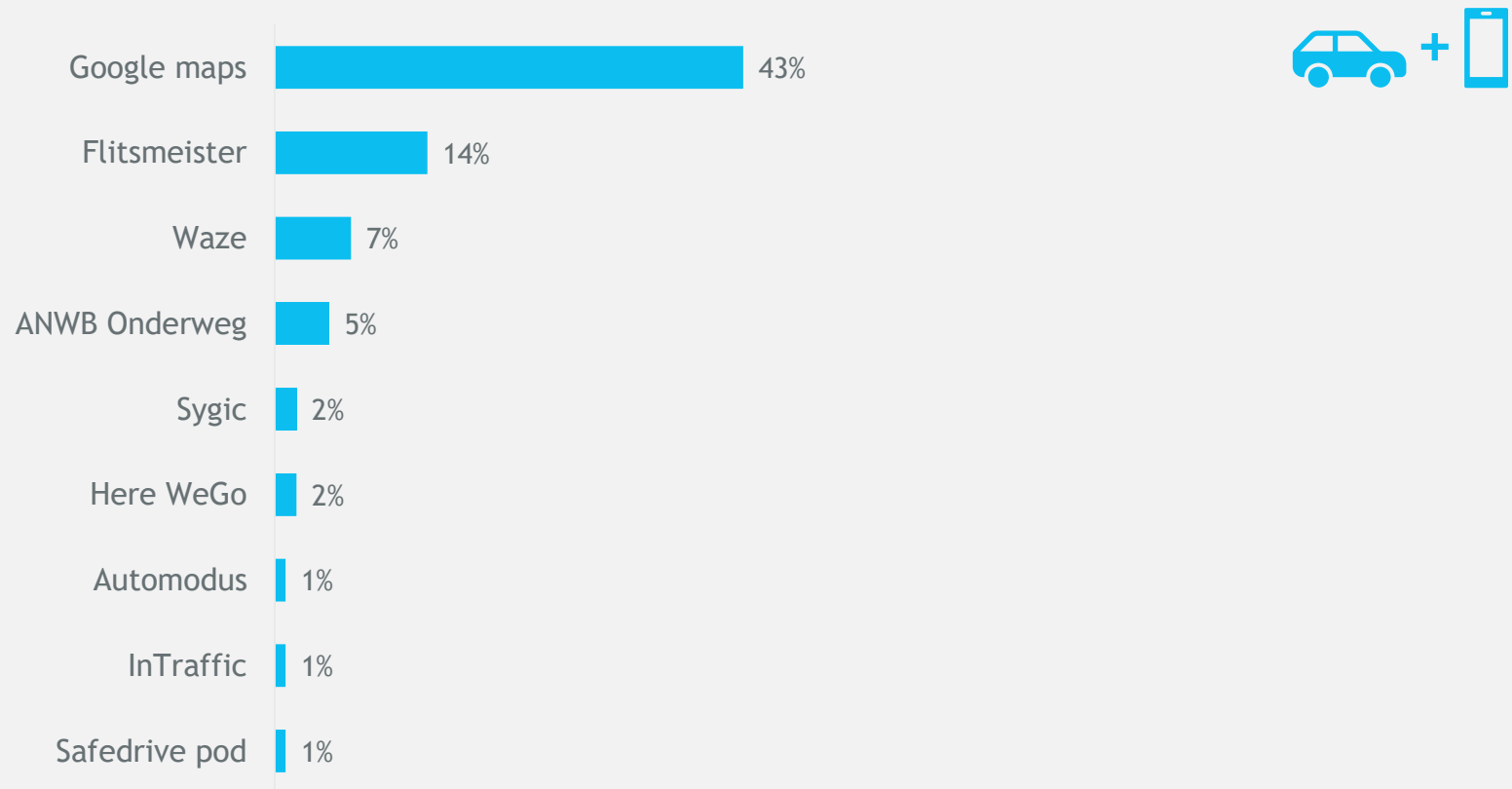


Waarvoor gebruik je dan de smartphone in de auto?  
(Basis: allen die smartphone in auto gebruiken (n=178))

Waarvoor gebruik je dan de smartphone op de fiets?  
(Basis: allen die smartphone in auto gebruiken (n=92))

# Google Maps is duidelijk de meest gebruikte app in de auto

Het (handsfree) bellen in de auto lijkt wat af te nemen sinds vorig jaar.



Welke van de volgende apps gebruik je regelmatig tijdens het rijden?  
(Basis: allen die apps gebruiken in de auto (n=330))



# Veilige schoolomgeving





# Veilige schoolomgeving

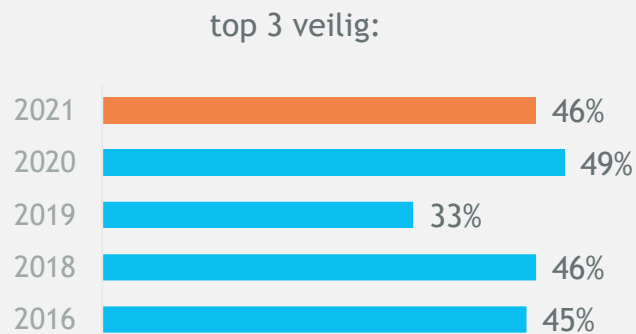
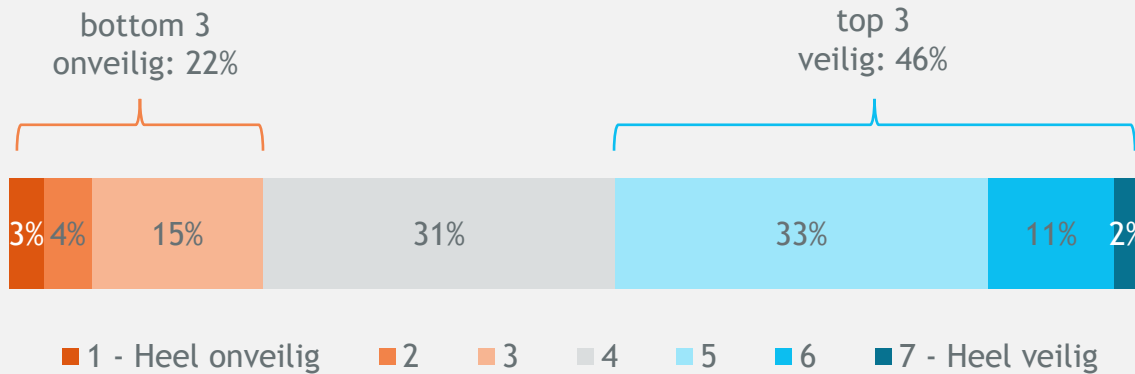
---

- Bijna de helft (46%) van de ouders vindt het verkeer veilig voor hun kinderen, 22% vindt het onveilig.
- Van degenen die eerder aangaven zichzelf wel veilig te voelen in het buurtverkeer, zegt 15% dat voor hun kinderen niet het geval is.
- Het ziet er naar uit dat in 2021 de bewegingen naar school een stuk vaker zonder auto werden uitgevoerd. Het aantal ouders dat hun kind (bijna) elke dag met de auto naar school brengen, is flink gedaald naar 16%. Het aandeel dat dat bijna nooit doet is ook gestegen van 40% naar 46%. Wellicht heeft het vele thuiswerken door corona hier ook mee te maken.

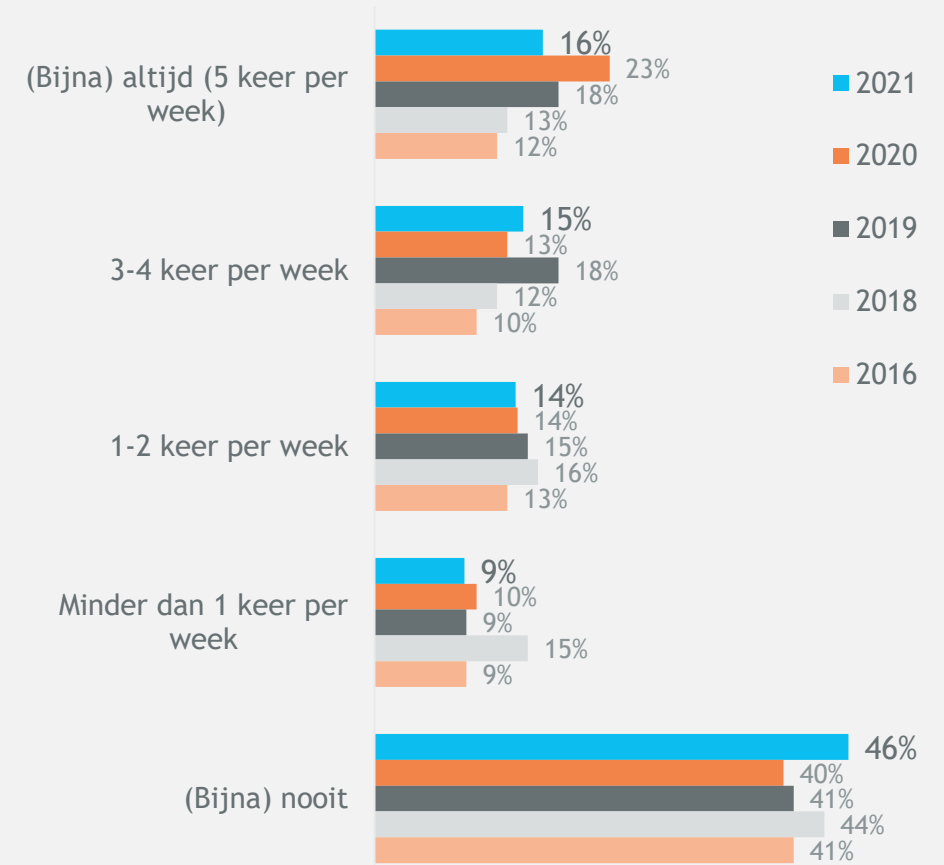


# De minderheid van de ouders vindt het verkeer veilig voor hun kinderen

Aantal ouders dat hun kind(eren) dagelijks met de auto naar school brengt daalt en 46% zegt dit (bijna) nooit te doen



Hoe veilig of onveilig vind je het verkeer voor je kinderen?  
(Basis: allen met (thuiswonende) kinderen (n=677))



Hoe vaak breng je je kind (of je kinderen) met de auto naar de basisschool?

(Basis: allen met kinderen op basisschool (n=261))

A woman with blonde hair is driving a car, seen from the side. She is wearing a dark, textured jacket. The car's interior, including the steering wheel and dashboard, is visible. The background is blurred, showing a road and other vehicles. A semi-transparent dark grey box is overlaid on the image, containing the text "Eigen gedrag in het verkeer".

# Eigen gedrag in het verkeer

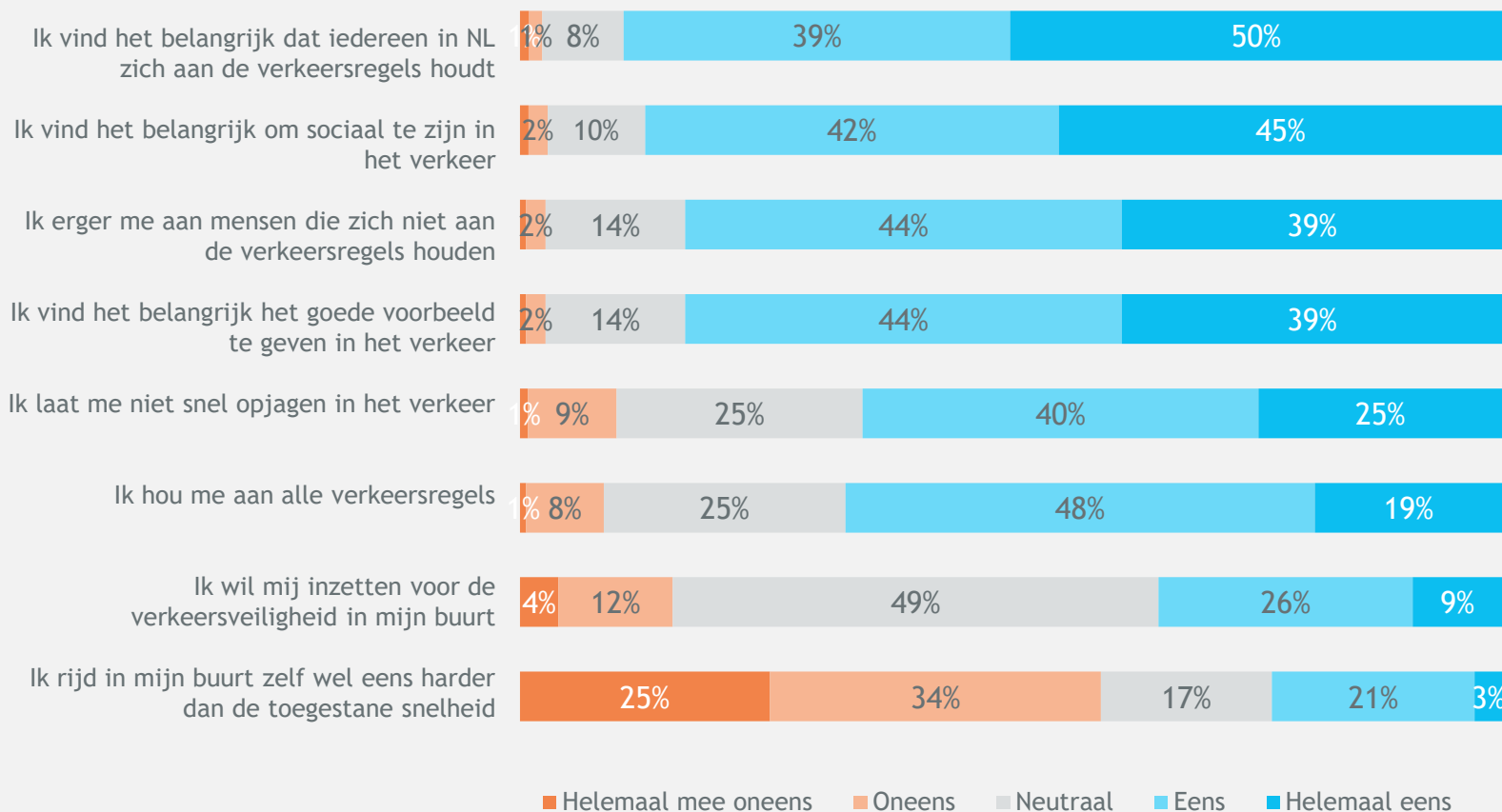
# Eigen gedrag in het verkeer

---

- Bijna iedereen vindt het belangrijk dat iedereen in Nederland zich aan alle verkeersregels houdt. Toch geeft slechts twee derde volmondig aan dat ook zelf te doen.
- Een kwart geeft toe dat men wel eens te hard rijdt in hun eigen buurt. Eén op de tien verkeersdeelnemers kreeg in het afgelopen jaar een boete voor te hard rijden. Mannen kregen vaker snelheidsboetes dan vrouwen. Verkeersdeelnemers tussen 25 en 34 jaar kregen het vaakst een boete: 15%.
- De bereidheid zich te houden aan de maximum snelheid is groot maar verschilt wel per situatie. In een schoolomgeving (30 km zone) is bijna iedereen daartoe bereid. Op de snelweg is de weerstand het grootst: 73% is bereid zich aan 100 km/u te houden, maar ook 10% is dat niet. In alle situaties geldt: mannen zijn minder bereid zich aan de snelheid te houden dan vrouwen en jongeren minder dan oudere weggebruikers.
- Doorgaans vindt men de gestelde snelheidslimieten ook prima. Alleen de 100 km/u op de snelweg vindt 27% niet aanvaardbaar.
- Vrouwen zijn de ‘heren in het verkeer’: ze krijgen minder boetes, rijden minder vaak te hard in eigen buurt, vinden het (nog) belangrijker dat men zich aan de regels houdt, en het goede voorbeeld te geven in het verkeer. Ze laten zich wel wat vaker opjagen in het verkeer dan mannen. En mannen geven iets vaker aan zich in te willen zetten voor de verkeersveiligheid in de buurt.
- Wijsheid komt ook duidelijk met de jaren: ouderen vinden het belangrijker dat men zich aan de regels houdt, om sociaal te zijn en het goede voorbeeld te geven in het verkeer. Ook houden zij zich vaker aan de regels en maximum snelheid.

# Bijna iedereen vindt het belangrijk dat men zich aan regels houdt

Toch zegt slechts twee derde dat ook echt te doen. Ook geeft 24% aan wel eens te hard te rijden in hun eigen buurt



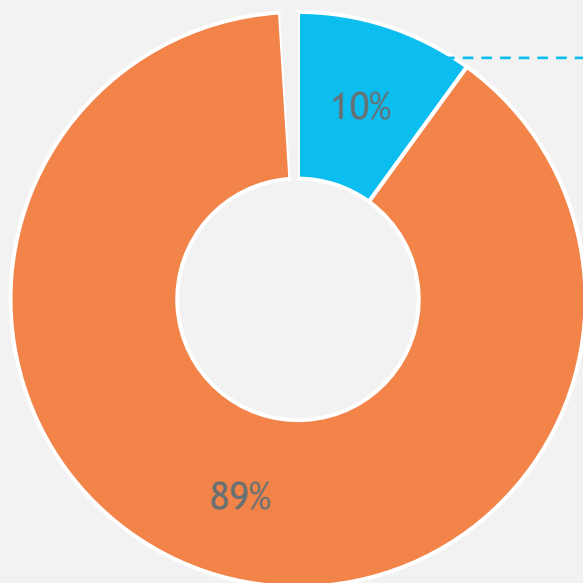
Vrouwen vinden het (nog) belangrijker dat men zich aan de regels houdt en het goede voorbeeld te geven in het verkeer. Ze laten zich wel wat vaker opjagen in het verkeer dan mannen. En mannen geven iets vaker aan zich in te willen zetten voor de verkeersveiligheid in de buurt.

Er is op alle aspecten een verschil te zien tussen de leeftijdsgroepen; Ouderen vinden het belangrijker dat men zich aan de regels houdt, om sociaal te zijn en het goede voorbeeld te geven in het verkeer. Ook geven zij vaker aan zich te houden aan regels en zich te ergeren aan hen die dat niet doen.

# Eén op de tien kreeg afgelopen jaar een boete voor te hard rijden

In alle situaties geldt: mannen zijn minder bereid zich aan de snelheid te houden dan vrouwen en jongeren minder dan ouderen

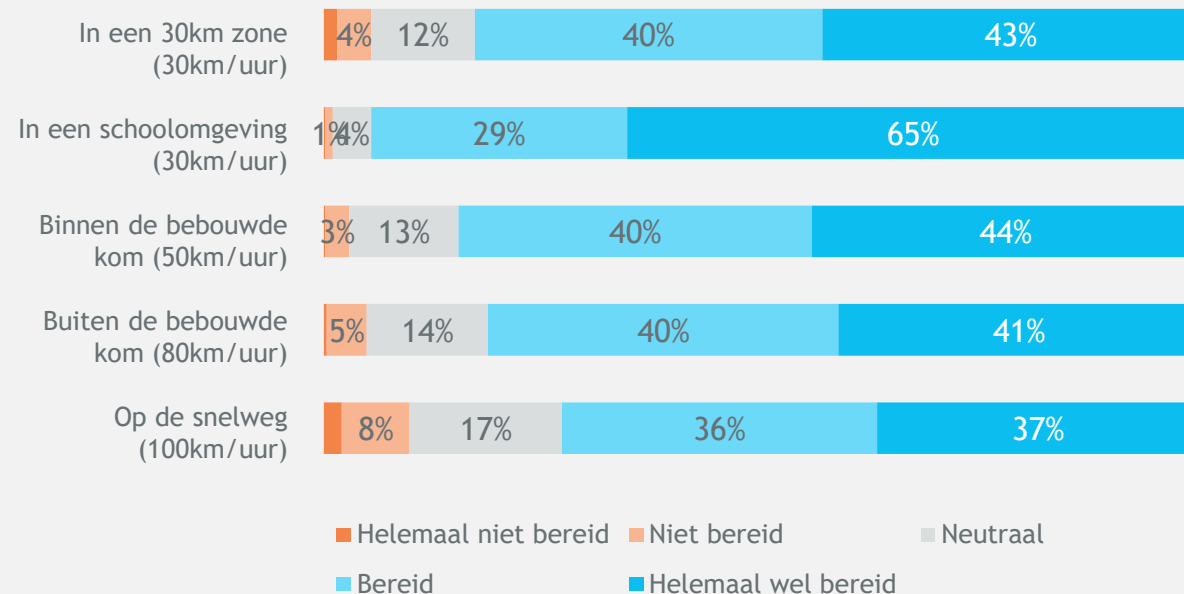
Verkeersboete te hard rijden  
in het afgelopen jaar



Mannen hebben vaker een boete gekregen (13%) dan vrouwen (6%).  
25-34 jr. krijgt de meeste boetes: 15%

■ Ja ■ Nee

Bereidheid om zich te houden aan snelheid



Heb je het afgelopen jaar een verkeersboete gehad voor te hard rijden?  
(Basis: allen (n=2064))

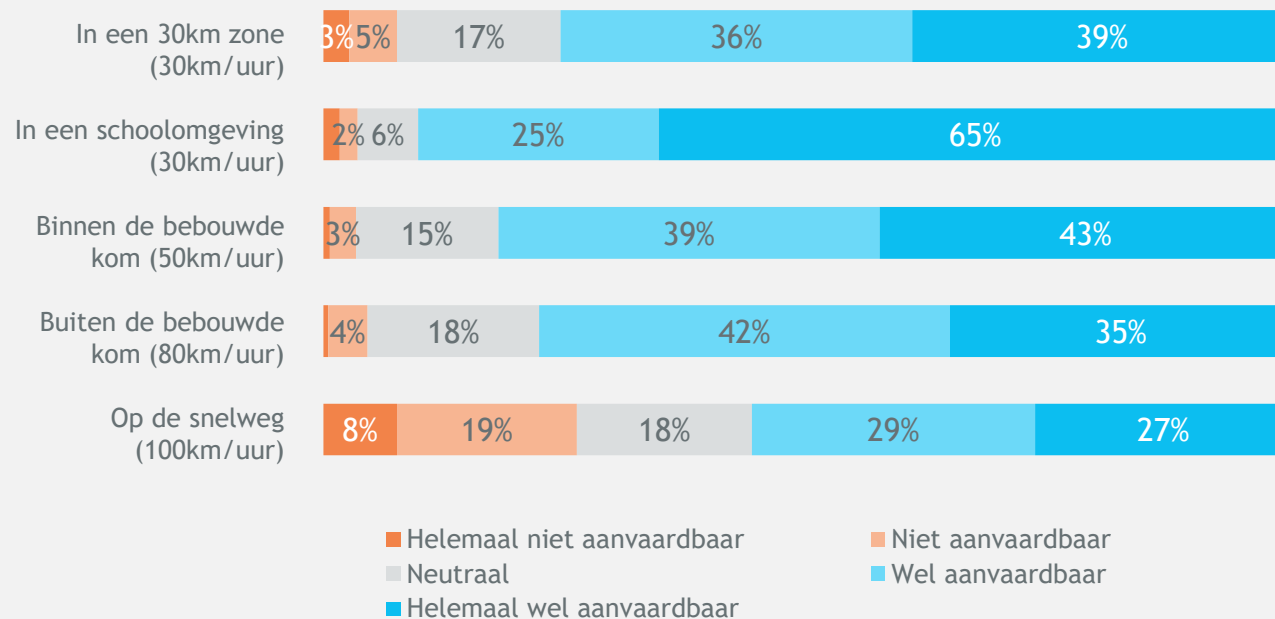
In hoeverre ben je bereid je met de auto aan de snelheid te houden op de volgende wegen?  
(Basis: allen die regelmatig de auto gebruiken (n=592))



# Maximum snelheid van 100 km/u op snelweg voor ruim een kwart niet aanvaardbaar

In alle andere situaties is men het veel vaker eens met de maximum snelheid. Met name in schoolomgeving is er weinig weerstand

Aanvaardbaarheid maximum snelheid



Mannen vinden de maximumsnelheid vaker niet aanvaardbaar dan vrouwen. Bijvoorbeeld in een 30km zone: 10% van de mannen vindt het niet aanvaardbaar, van de vrouwen slechts 5%. Uitzondering is de snelheid op de snelweg, daar is er geen verschil te zien tussen mannen en vrouwen.

Ouderen vinden de maximum snelheid iets vaker aanvaardbaar, maar de verschillen zijn klein.

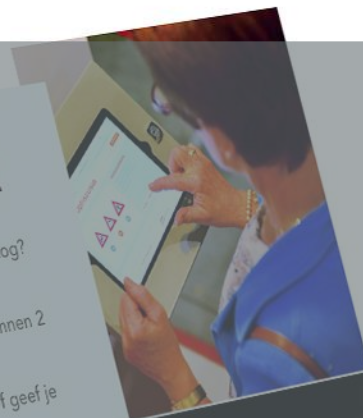
Home

## Test je kennis

Ken jij alle verkeersregels en weet je ze goed toe te passen? Misschien is er wat weggezaakt. Of ga je binnenkort Verkeersexamen doen. We hebben verschillende sites vol informatie en antwoorden. Zodat iedereen veilig de weg op kan. Test je kennis!

### Online verkeerstest

En ben je op de hoogte van de laatste verkeersregels en verkeersborden? Ontdek binnen 2 minuten met onze online Opfriscursus (een verkeerstest) of je nog helemaal bij bent. Of geef je op voor een Opfriscursus in jouw buurt.



# Bekendheid organisaties

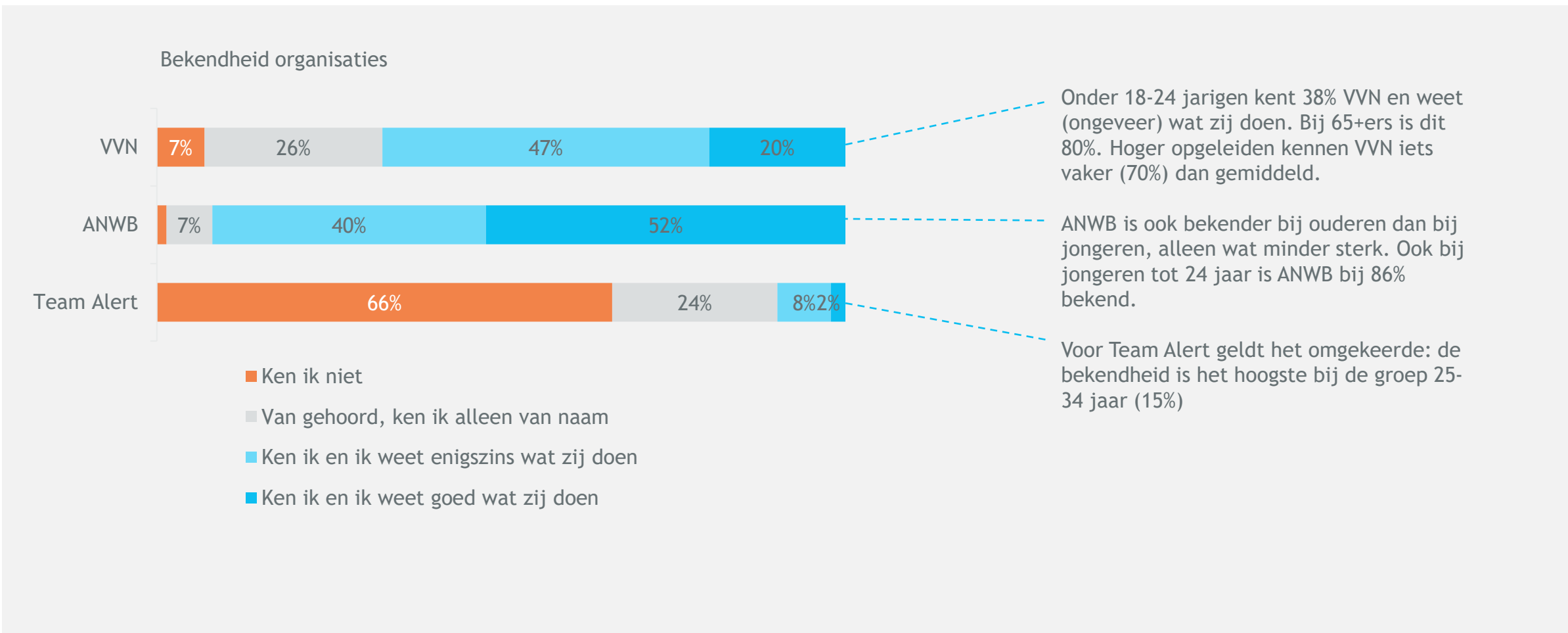
# Bekendheid organisaties

---

- Hoe ouder de doelgroep, hoe vaker men Veilig Verkeer Nederland kent. Onder 18-24 jarigen kent 38% VVN en weet (ongeveer) wat zij doen, bij 65+ers is dit 80%. Degenen die regelmatig de auto gebruiken, kennen VVN ook vaker (69%) dan zij die dat niet doen (57%) en ook hoger opgeleiden kennen VVN iets vaker (70%) dan gemiddeld. Veilig Verkeer Nederland wordt door bijna driekwart gezien als autoriteit op gebied van verkeersveiligheid.
- Bijna iedereen (92%) kent ANWB en weet ook (ongeveer) wat deze organisatie doet. Er is dezelfde samenhang met leeftijd te zien, alleen wat minder sterk. Ook bij jongeren tot 24 jaar is ANWB bij 86% bekend.
- Team Alert is bekend bij 10% van de Nederlanders. Hier geldt het omgekeerde: de bekendheid is het hoogste bij de groep 25-34 jaar (15%).
- We zagen eerder dat niet iedereen zich altijd veilig voelt in het verkeer in de eigen buurt. Meer dan een derde van de burgers zegt zich in te willen zetten voor de verkeersveiligheid in de buurt (slide 25). Toch kent slechts 8% het VVN Participatiepunt, de website waar je onveilige situaties in het verkeer kunt melden. Mannen kennen het iets vaker dan vrouwen.

# Twee derde kent VVN, bijna iedereen kent ANWB,

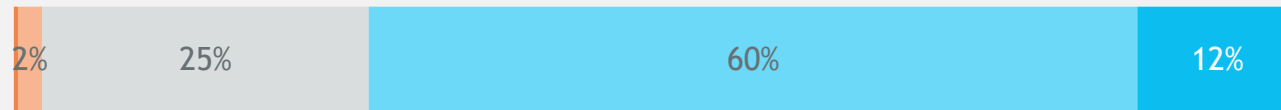
Team Alert is vooral bekend onder de groep 25-34 jaar (15%)



# Veilig Verkeer Nederland wordt door bijna driekwart gezien als autoriteit op gebied van verkeersveiligheid

Dat VVN producten aanbiedt die effectief zijn in verbeteren van veiligheid is bij velen onbekend; 43% reageert hierop neutraal

Veilig Verkeer Nederland (VVN) is een autoriteit op het gebied van verkeersveiligheid



De jongste groepen reageren wat vaker 'neutraal' op deze stelling.

VVN biedt producten aan die effectief zijn in het verbeteren van de verkeersveiligheid



De niet-automobilisten zijn het hier iets vaker mee oneens (7%)

■ Helemaal mee oneens ■ Mee oneens ■ Neutraal ■ Mee eens ■ Helemaal mee eens

In hoeverre ben je het eens met onderstaande stellingen?

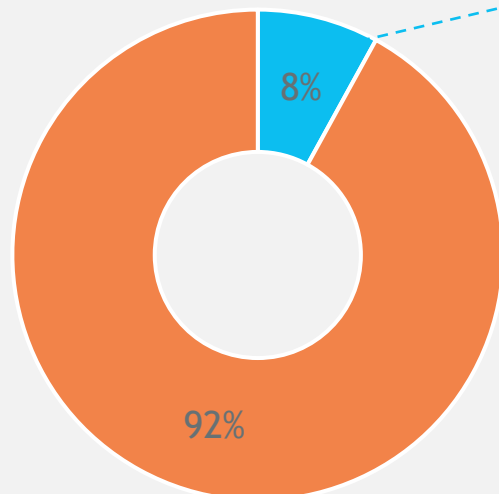
Basis: Iedereen die VVN kent (n=633)



# 8% kent VVN participatiepunt in elk geval van naam

Mannen kennen het vaker dan vrouwen, bekendheid is stabiel

Het VVN Participatiepunt is een website waar je onveilige situaties in het verkeer kunt melden. Daarnaast is het mogelijk om met bewoners uit jouw buurt een buurtactie te starten om de verkeersveiligheid in jouw buurt te verbeteren. Heb je hier wel eens van gehoord?



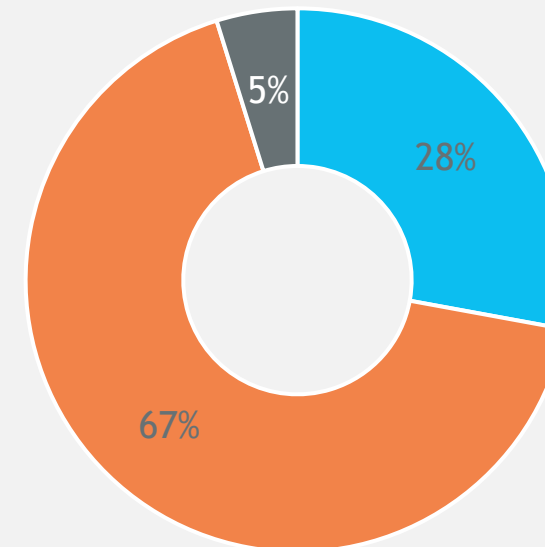
■ Ja ■ Nee

Mannen hebben er vaker van gehoord (10%) dan vrouwen (5%).

Bekendheid was vorig jaar 9%

Mate van bekendheid met VVN participatiepunt

- Heb ik weleens van gehoord maar ik wist niet wat dit was
- Ik weet wat dit is maar heb hier geen ervaring mee
- Ik weet wat dit is en ik zelf of iemand die ik ken heeft een melding of buurtactie gedaan



Heb je weleens gehoord van het VVN Participatiepunt?  
(Basis: allen (n=1362))

In hoeverre ben je bekend met het VVN participatiepunt?  
(Basis: allen die ervan hebben gehoord (n=104))





Bekendheid VVN uitingen



# Bekendheid VVN uitingen

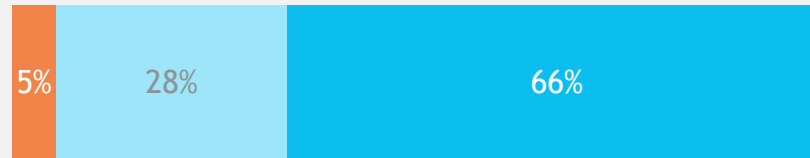
- VVN heeft twee campagne-uitingen gehad rondom het weer openen van de scholen middels spandoeken boven de weg. Vooral uiting 1 scoorde goed: 95% heeft deze gezien. Uiting 2 werd door 84% herkend. Hoe ouder, hoe vaker men de spandoeken (her)kent.
- Bij campagne-uiting 1 had 66% ook door dat VVN de afzender was, bij campagne-uiting 2 wist 60% dat.
- Beide uitingen maken goed duidelijk wat het doel van de actie is. Hoewel de spandoeken niet expliciet tot een bepaalde actie oproepen, is voor negen van de tien (heel erg) duidelijk welk gedrag VVN met de uiting beoogd te stimuleren. De jongste groep (18-24 jaar) vindt de uitingen iets minder vaak duidelijk.
- Bij beide campagne-uitingen wordt de boodschap “alерtheid in de buurt van basisscholen” het meest genoemd als verkeersgedraging die men poogt te stimuleren. Bij Campagne-uiting 2 komt “het houden aan de maximumsnelheid” wat vaker naar voren dan bij campagne-uiting 1.



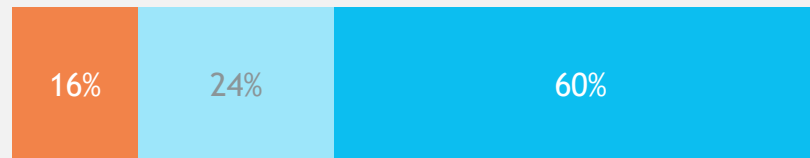
# Hoge bekendheid met VVN campagne-uitingen rondom opening scholen

Vooraf uiting 1 scoorde goed: 95% heeft deze gezien. Uiting 2 werd door 84% herkend. Hoe ouder, hoe vaker men de spandoeken herkent

1



2



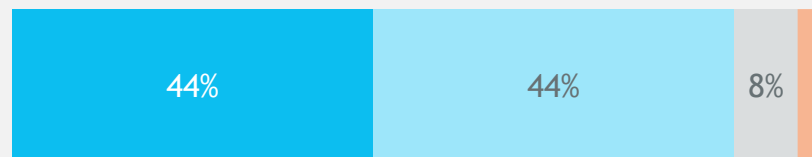
- Heb ik nooit van gehoord/gezien
- Ken ik maar wist niet dat dit van Veilig Verkeer Nederland was
- Ken ik en ik wist dat dit van Veilig Verkeer Nederland was

De jongste groep (18-24 jaar) (her)kent de uitingen minder vaak. 14% van hen heeft uiting 1 nooit gezien, en 34% kent uiting 2 niet.

# Beide campagne-uitingen maken goed duidelijk wat de beoogde actie is

Voor negen van de tien is het (heel erg) duidelijk welk gedrag VVN met de uiting beoogd te stimuleren

1



2



- Heel erg duidelijk
- Duidelijk
- Neutraal
- Onduidelijk

De jongste groep (18-24 jaar) vindt de uitingen iets minder vaak duidelijk dan gemiddeld; 79% vindt de uitingen (heel erg) duidelijk, t.o.v. 88% (uiting 1) en 89% (uiting 2) gemiddeld.



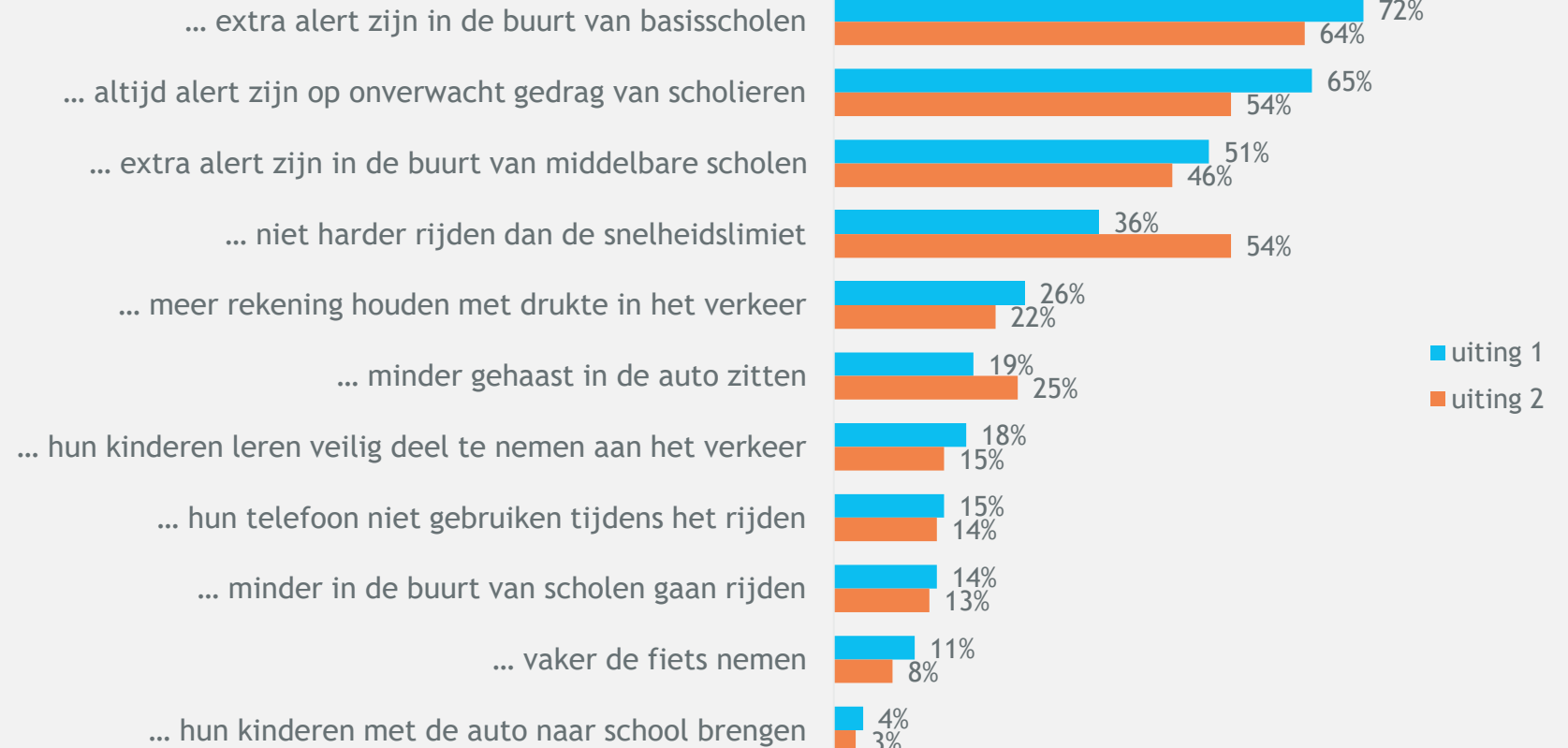
# Voor beide campagne-uitingen denkt men dat alertheid in de buurt van basisscholen de belangrijkste boodschap is.

Bij uiting 2 wordt vaker de snelheidslimiet genoemd als belangrijkste boodschap


1



2







# Invoering helmplicht op (elektrische) fiets



# Invoering helmplicht op de (elektrische) fiets

---

- Op dit moment draagt bijna niemand een helm op de fiets. 85% zegt geen helm te dragen. 4% draagt een helm op de normale fiets en 3% op een e-bike. Wel wordt de helm wat vaker gedragen op de racefiets.
- De helft vindt dat de overheid een helmplicht moet invoeren voor de e-bike (als het aantal dodelijke fietsongelukken niet daalt). Ruim de helft vindt dat iedereen die een e-bike aanschaft een fietshelm zou moeten krijgen. Hetzelfde deel (51%) zegt zelf te overwegen om een helm te dragen op een e-bike. 65+ers overwegen dit nog vaker: 58%. Bijna drie op de tien (28%) zeggen dat zij minder zouden gaan fietsen bij een helmplicht op de e-bike. Bij 25-34 jarigen is dit zelfs 35%.
- De invoering van een helmplicht voor de 'normale' fiets kan op minder enthousiasme rekenen: 34% vindt dat dit ingevoerd moet worden (als aantal dodelijke fietsongelukken niet daalt). Hoe ouder, hoe vaker men het eens is met eventuele invoering helmplicht voor alle fietsers (65+ zelfs 44%). Vier op de tien zeggen dat zij minder zouden gaan fietsen bij een helmplicht op de fiets. Voor jongeren geldt dit nog sterker: onder 18-24 jarigen zegt zelfs 58% in dat geval minder vaak de fiets te pakken.

# Fietshelmverplichting op komst?

Deze tekst werd getoond, als achtergrondinformatie

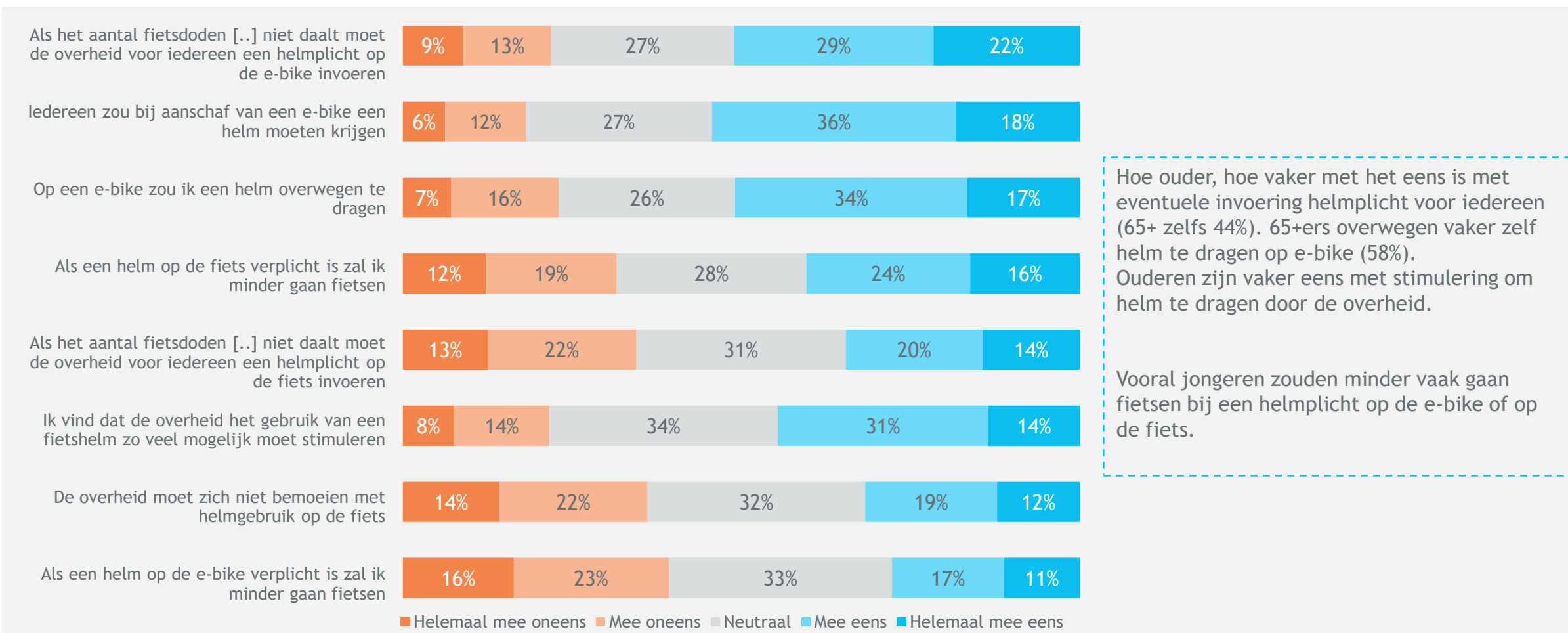
Van de ernstig verkeersgewonden in Nederland vormen fietsers de grootste groep. In 2020 verongelukten 229 fietsers in Nederland, het hoogste aantal in 25 jaar tijd. Eén op de drie mensen die overleden na een fietsongeluk reed op een e-bike.

Een fietshelm is bedoeld om een fietser die betrokken is bij een ongeval, te beschermen tegen hoofd- en hersenletsel. Uit onderzoek blijkt dat bij een ongeval fietsers met helm ongeveer 60% minder kans hebben op ernstig, en ongeveer 70% minder kans op dodelijk hoofd-/hersenletsel, dan fietsers zonder helm.

Een groep artsen wil Nederland aan de fietshelm krijgen. De medici willen het dragen van fietshelmen zo veel mogelijk stimuleren, bijvoorbeeld door landelijk en lokaal aandacht te vragen voor het onderwerp, actief campagne te voeren en zich te mengen in het publieke debat. Als het aantal ongelukken met fietsers niet fors daalt, zou de politiek volgens de artsen een helmplicht moeten overwegen.

# De helft vindt dat helmplicht op e-bike ingevoerd moet worden (als aantal dodelijke ongelukken niet daalt)

Bij 'gewone' fiets is het enthousiasme voor een helmplicht een stuk lager

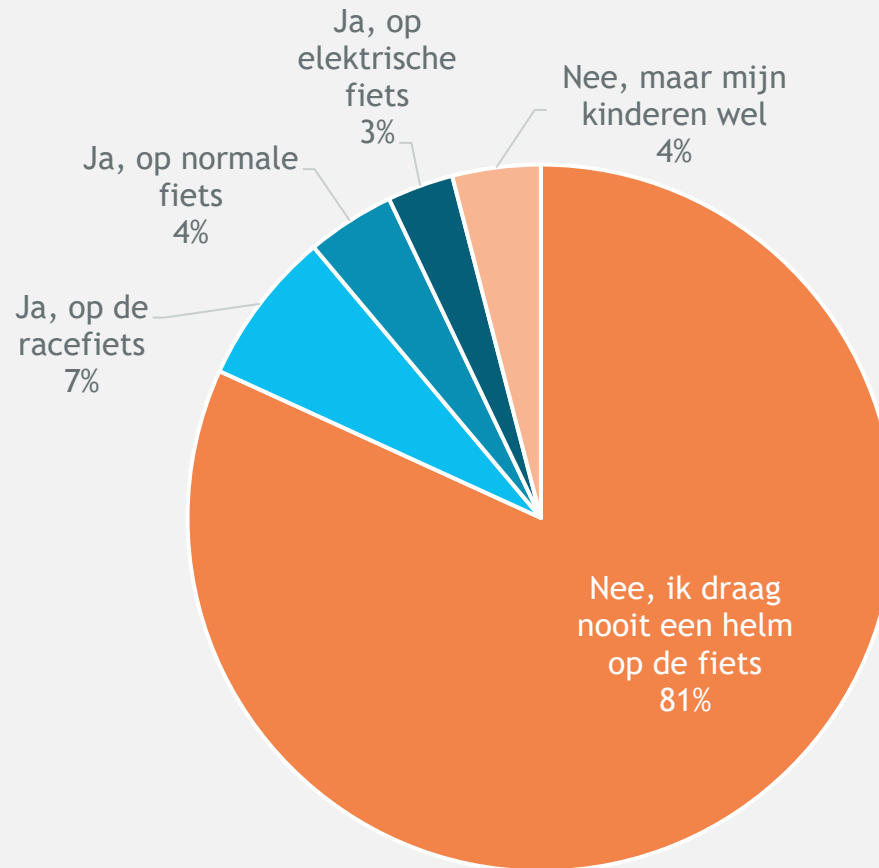


In hoeverre ben je het een met de volgende stellingen?  
 (Basis: allen (n=2064))



# Momenteel draagt bijna niemand een helm op de fiets.

85% zegt geen helm te dragen. 4% draagt een helm op de normale fiets en 3% op een e-bike.



Mannen dragen iets vaker een helm op de racefiets (10%) dan vrouwen (3%).



# VEILIGVERKEER

