

Resultaten van een nationale raadpleging over maatregelen om het verkeer veiliger te maken

Een raadpleging in het kader van Trendbrekers Verkeersveiligheid voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Juni 2025



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Deze raadpleging is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Auteurs

Charlotte Tuit (charlotte@populytics.nl)
Niek Mouter (niek@populytics.nl)
Shannon Spruit
Charlotte Spit

Datum

Juni 2025

Versie

Definitief

Contact

Populytics b.v.
Strawinskylaan 339
1077 XX Amsterdam
info@populytics.nl
www.populytics.nl

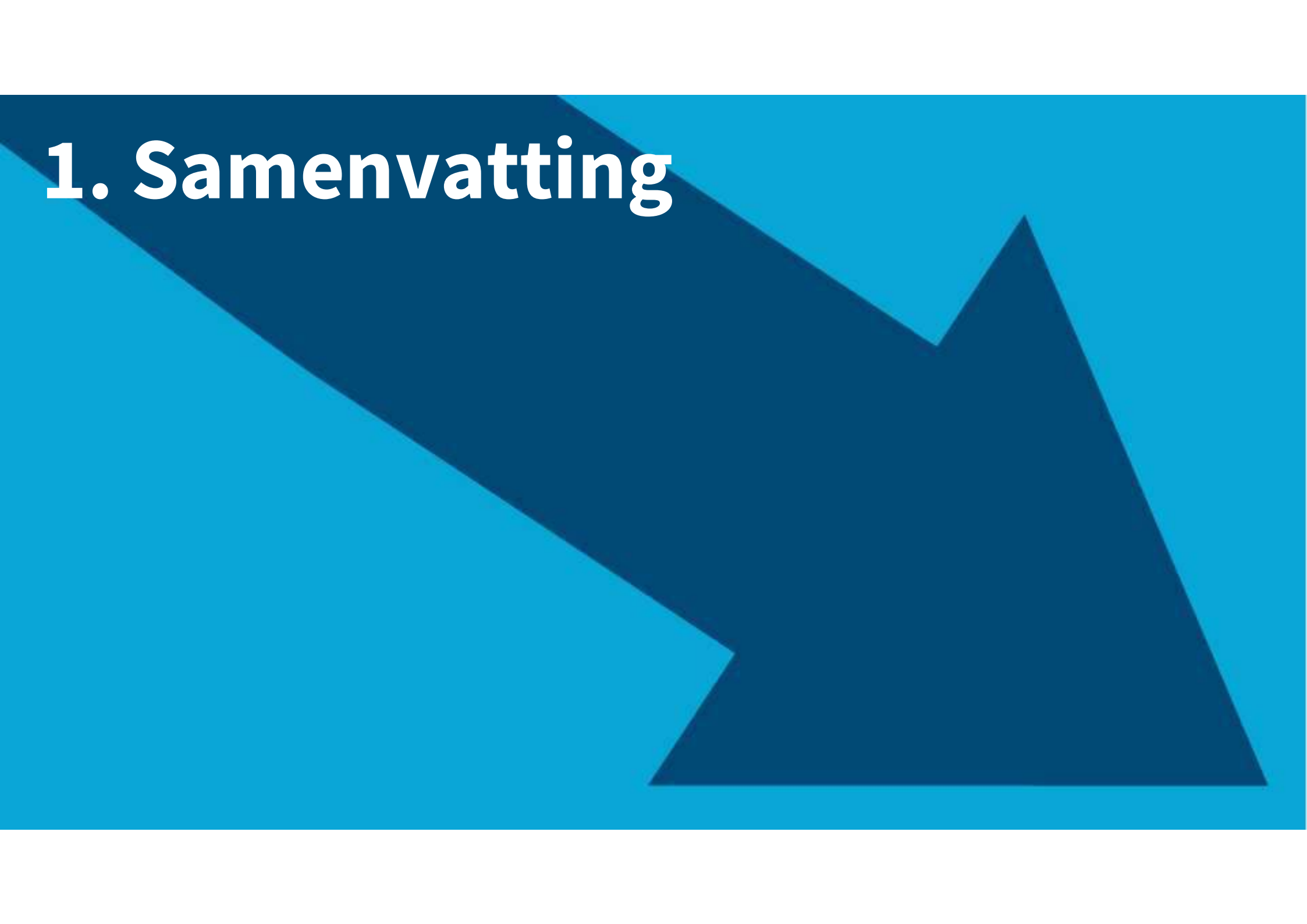


Overzicht

1. Samenvatting	p. 4
De belangrijkste uitkomsten, conclusies en aanbevelingen van deze raadpleging worden besproken.	
2. Over deze raadpleging	p. 12
We lichten in dit hoofdstuk toe hoe de raadpleging er uitzag voor deelnemers. De demografische opbouw van de deelnemersgroep wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor leeftijd, geslacht en opleidingstype. Ook wordt hier toegelicht wat deelnemers van de raadpleging vonden.	
3. Resultaten keuzetaak	p. 20
De uitkomsten worden besproken. Welke maatregelen adviseren de deelnemers om het verkeer veiliger te maken? En om welke redenen? En hoe onderscheiden verschillende groepen zich?	
4. Resultaten op de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op	p. 46
De uitkomsten van deze vervolgvraag worden besproken. Vinden deelnemers het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? En welke groepen zijn er te onderscheiden?	
5. Resultaten op de vragen over wat de snelweg en het fietspad veiliger maakt	p. 55
De uitkomsten van deze vervolgvragen worden besproken. Wat ervaren deelnemers als het meest onveilig op snelwegen en fietspaden? En wat zou de snelweg en het fietspad volgens hen veiliger maken?	
6. Bijlagen	p. 64
Aanvullende informatie en analyses zijn hier opgenomen.	



1. Samenvatting

The background of the slide features a large, dark blue abstract shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing upwards and to the right. This shape is set against a lighter blue background. The overall design is minimalist and modern.

Overzicht

Aanleiding

Door ongelukken in het verkeer zijn er in Nederland jaarlijks veel slachtoffers. Het gaat om honderden verkeersdoden en duizenden mensen die ernstig gewond raken. In 2021 heeft de Tweede Kamer opgeroepen om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers na te streven. Dit is een tussendoelstelling voor de ambitie om in 2050 nul verkeersslachtoffers te hebben in Nederland. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft eerder een onderzoek gedaan naar maatregelen die genomen kunnen worden om bij te dragen aan een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019. Zij geven aan dat het te ambitieus is om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030 ten opzichte van 2019, maar dat er maatregelen denkbaar zijn die tot een flinke reductie van het aantal slachtoffers kunnen leiden. Deze maatregelen worden ook wel trendbrekers genoemd.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het doel om uiteindelijk een aantal maatregelen vast te kunnen stellen die kunnen bijdragen aan de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Om een goed besluit te kunnen nemen, is het belangrijk om te weten hoeveel draagvlak er is voor maatregelen vanuit de samenleving. Sommige maatregelen hebben gevolgen voor inwoners en gaan uit van een gedragsverandering van inwoners. Om deze input van mensen te krijgen heeft Populytics een inwonersraadpleging uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode.

Methode

Bij een PWE-raadpleging krijgen grote groepen mensen de kans om advies te geven over een belangrijke keuze waar de overheid voor staat. Dit gebeurt in een online omgeving waarin het keuzeproces van de overheid wordt nagebootst. Mensen zitten als het ware op de stoel van beleidsmakers: ze krijgen inzicht in de voor- en nadelen van de beschikbare opties en de beperkingen waar de overheid rekening mee moet houden. Op deze manier ervaren zij het complexe dilemma waarmee de overheid geconfronteerd wordt en kunnen zij een weloverwogen advies uitbrengen.

De resultaten van deze raadpleging helpen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om beleidskeuzes aan te laten sluiten op de waarden en voorkeuren van inwoners.

Deelnemers

12.905 inwoners deden mee aan de raadpleging. Dit is het hoogste aantal deelnemers dat tot nu toe meedeelde aan een PWE raadpleging die is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit waren **3.016** mensen vanuit een panel dat representatieve uitkomsten oplevert voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. Deelnemers aan de panel raadpleging beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een 8,1. En **9.889** mensen deden mee aan de open raadpleging waar iedereen aan mee kon doen. Deelnemers aan de open raadpleging beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een 7,6. Dit is één van de hoogste cijfers van de ruim 80 PWE-raadplegingen die zijn uitgevoerd in Nederland.



Overzicht

Inhoud van de raadpleging

Deze PWE-raadpleging bestond uit één keuzetaak met 10 maatregelen om het verkeer veiliger te maken. De vraag die in de keuzetaak centraal stond is: welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken? De afbeelding laat zien hoe de keuzetaak er uitzag voor deelnemers.

Deelnemers konden aangeven of ze een maatregel zouden adviseren door de schuifjes naar rechts te verplaatsen. Het schuifje laten staan betekende: niets veranderen. Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over iedere maatregel.

Het verplaatsen van de schuifjes had invloed op drie meters:

- Maximale verwachte afname doden.
- Maximale verwachte afname ernstig gewonden.
- Kosten voor de overheid.

Als het metertje met de kosten voor de overheid in het oranje kwam, dan kregen deelnemers de volgende melding: “de kosten zijn mogelijk te hoog, het is niet zeker of de overheid dit kan betalen”. Deelnemers hadden in de keuzetaak de mogelijkheid om alle maatregelen helemaal naar rechts te schuiven, maar ze konden ook alle schuifjes laten staan.

Nadat deelnemers hun advies over de maatregelen hadden gegeven, konden zij hun keuzes toelichten.

Naast de keuzetaak kregen deelnemers in de raadpleging ook vragen over zichzelf, over hun ervaringen in het verkeer en over hun ervaring met de raadpleging.

	Gevolgen van je keuze(s)
i Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken ☐ Niets veranderen	Maximale verwachte afname doden  Geen afname
i Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken ☐ Niets veranderen	
i Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken ☐ Niets veranderen	Maximale verwachte afname ernstig gewonden  Geen afname
i Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid ☐ Niets veranderen	
i Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers ☐ Niets veranderen	Kosten voor de overheid 
i Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol ☐ Niets veranderen	
i Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen ☐ Niets veranderen	
i Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden ☐ Niets veranderen	
i Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer ☐ Niets veranderen	
i Meer fietsers een helm laten dragen ☐ Niets veranderen	

Samenvatting

De grafiek hiernaast laat zien hoe deelnemers hebben geadviseerd over de maatregelen. Bijvoorbeeld 16% van de paneldeelnemers adviseerde niet om wegen aan te passen om ze veiliger te maken voor fietsers. En 15% adviseerde juist om hier zoveel mogelijk op in te zetten.

De metertjes rechtsonder aan laten zien wat de effecten zijn van het advies van de gemiddelde paneldeelnemer. Dit advies resulteert in honderden minder verkeersdoden, enkele duizenden minder ernstig verkeersgewonden en kosten voor de overheid die mogelijk te hoog zijn.

Er zijn 3 maatregelen waar het meest op wordt ingezet:

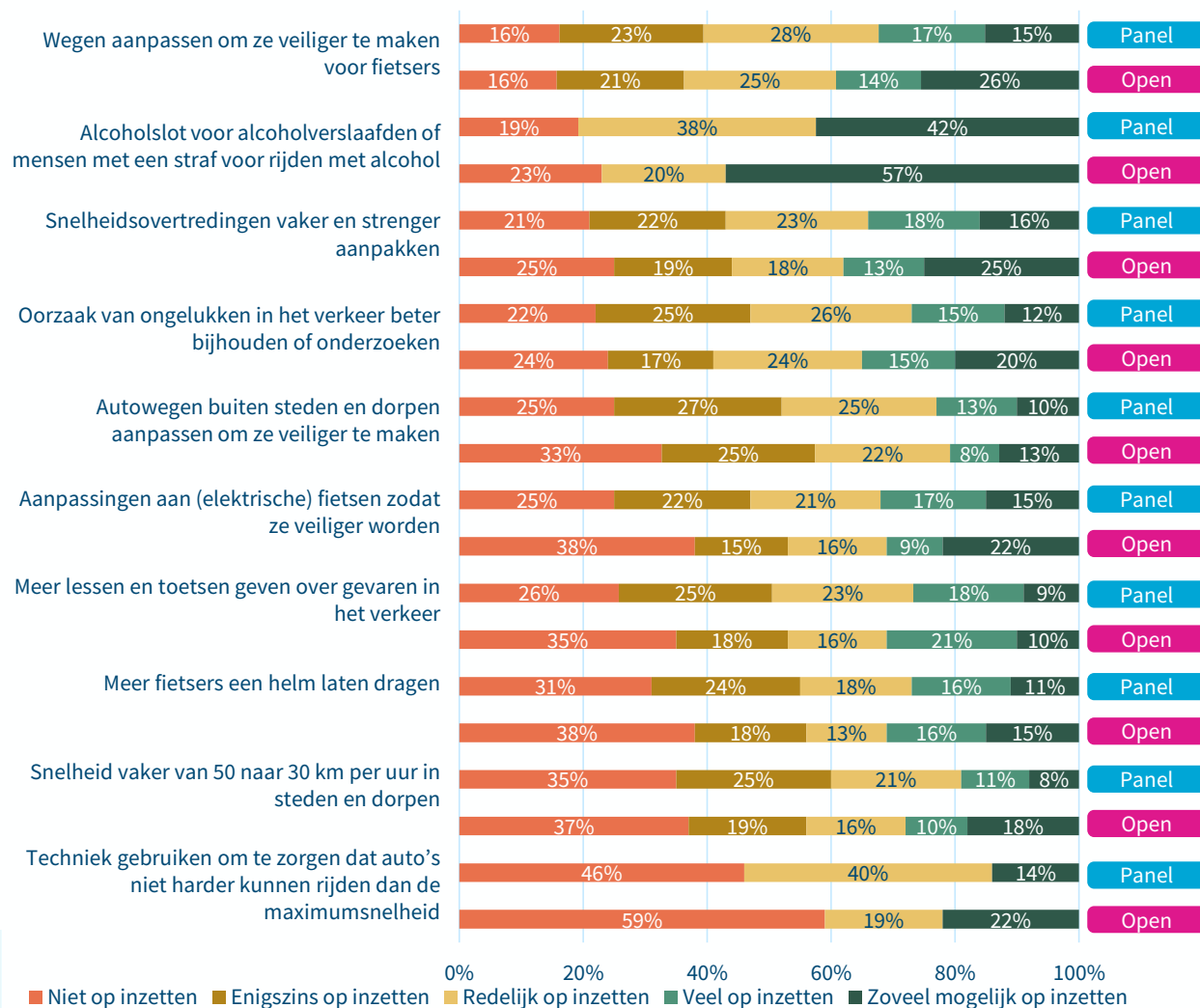
- *Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers.* 84% van de deelnemers adviseert deze maatregel. 16% adviseert deze maatregel niet.
- *Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol.* Dit is de maatregel waar de meeste deelnemers maximaal op hebben ingezet. 42% van de paneldeelnemers zet hier maximaal op in.
- *Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken.*

Er is veel draagvlak om in te zetten op één of meer maatregelen:

- 98,6% van alle deelnemers adviseerde minimaal één maatregel.
- In de panelraadpleging geldt voor elke maatregel dat minimaal 50% van de deelnemers erop inzet.

Opleiding, gevoel van veiligheid in het verkeer, leeftijd en geslacht verklaren verschillende voorkeuren over de 3 maatregelen waar het meest op wordt ingezet:

- Praktisch opgeleiden, mensen die zich altijd of meestal onveilig voelen in het verkeer, mensen van 65 jaar of ouder en vrouwen zetten meer dan andere deelnemers in op de maatregelen *Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers*, *Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol* en *Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken*.



Samenvatting



Panel raadpleging

	Gemiddelde	1	2	3	4
Grootte van het cluster		41%	34%	14%	11%
Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	61%	70%	40%	70%	96%
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	48%	58%	30%	35%	88%
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	47%	55%	35%	20%	90%
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	43%	53%	20%	41%	88%
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	42%	50%	18%	45%	84%
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	40%	47%	17%	36%	81%
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	39%	48%	20%	24%	82%
Meer fietsers een helm laten dragen	38%	44%	26%	26%	78%
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	35%	44%	18%	10%	79%
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	34%	40%	21%	5%	78%

Legenda

41% - 60%
Redelijk op inzetten

0% - 20%
Niet of beperkt op inzetten

61% - 80%
Veel op inzetten

21% - 40%
Enigszins op inzetten

81% - 100%
Zoveel mogelijk op inzetten

Vier groepen deelnemers die verschillende keuzes maken

De panel raadpleging levert representatieve uitkomsten op voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De grafiek hiernaast toont een statistisch model dat de deelnemers aan de panelraadpleging in vier groepen indeelt die verschillende keuzes hebben gemaakt:

- **Groep 1 (41% van de deelnemers):** Deze groep lijkt het sterkst op de gemiddelde deelnemer van het panel. Deze groep adviseert op iedere maatregel in ieder geval enigszins in te zetten. De gemiddelde deelnemer uit Groep 1 zet 70% in op het alcoholslot. Dit is meer dan de gemiddelde deelnemer. Inwoners jonger dan 35 jaar zijn oververtegenwoordigd in deze groep.
- **Groep 2 (34% van de deelnemers):** Deze groep zet op alle maatregelen het minst in ten opzichte van de andere groepen, behalve bij de snelheidsmaatregelen. Inwoners van 35 tot en met 64 jaar oud die op een linkse of middenpartij stemmen en geen auto bezitten, zijn oververtegenwoordigd in deze groep.
- **Groep 3 (14% van de deelnemers):** Deze groep adviseert relatief weinig in te zetten op maatregelen die de snelheid begrenzen. Ze zetten juist wel in op maatregelen die niet (alleen) gerelateerd zijn aan de auto. Theoretisch en middelbaar opgeleide mannen die op een rechtse partij stemmen, meerdere auto's bezitten en zich veilig voelen in het verkeer zijn oververtegenwoordigd in deze groep.
- **Groep 4 (11% van de deelnemers):** Deze groep adviseert om op alle maatregelen veel of zoveel mogelijk in te zetten. Praktisch opgeleide vrouwen van 65 jaar of ouder die zich wel onveilig voelen in het verkeer zijn oververtegenwoordigd in deze groep. Ook inwoners met een rijbewijs voor een vrachtwagen zijn oververtegenwoordigd.

Het valt op in de grafiek dat de maatregel 'alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol' voor **alle vier de groepen** het idee is met de **hoogste inzet**.

Samenvatting



Panel raadpleging



Open raadpleging

Er zijn ook nog andere vragen gesteld in de raadpleging. De grafiek hiernaast laat het percentage deelnemers zien dat helemaal eens tot en met helemaal oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op.

Er is veel draagvlak om een regel in te voeren dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op.

De helft van de deelnemers is het er **helemaal mee eens** dat deze regel wordt ingevoerd. Driekwart is het eens. 11% aan de panelraadpleging en 16% in de open raadpleging is het (helemaal) oneens met deze maatregel.

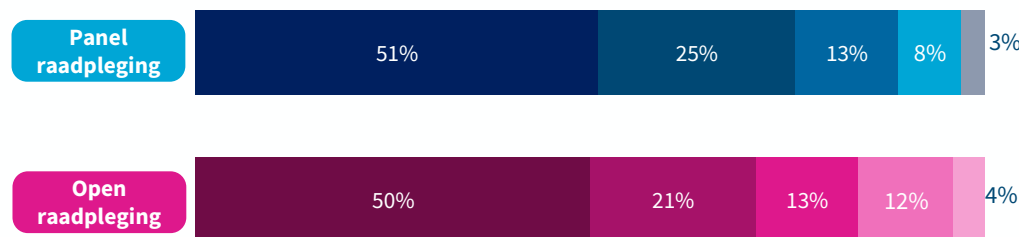
Opleiding, gevoel van veiligheid, leeftijd en geslacht verklaren verschillende voorkeuren over alleen rijden met 0 glazen alcohol op:

- Theoretisch geschoolden zijn het minder vaak helemaal eens met deze regel dan andere deelnemers.
- Mensen die zich altijd of meestal onveilig voelen in het verkeer zijn het vaker (helemaal) eens met deze regel dan andere deelnemers.
- Mensen van 65 jaar of ouder zijn het vaker (helemaal) eens met deze regel dan andere deelnemers.
- Vrouwen zijn het vaker (helemaal) eens met deze regel dan mannen.

Deze kenmerken komen overeen met de 3 maatregelen waar het meest op wordt ingezet in de keuzetaak.

Politieke voorkeur heeft geen significante invloed op hoe een deelnemer denkt over alleen rijden met 0 glazen alcohol op. Voor alle politieke partijen geldt dat de gemiddelde stemmer het eens is met deze maatregel.

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op?



Acht conclusies uit de resultaten van de raadpleging



Er is **veel draagvlak** om in te zetten op maatregelen om het verkeer veiliger te maken. 98,6% van alle deelnemers heeft geadviseerd om minimaal één maatregel te nemen.



Voor het invoeren van een regel dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op is **veel draagvlak**. Ongeveer driekwart van de inwoners is het eens met deze regel.



Er zijn 3 **maatregelen waar het meest op wordt ingezet**:

- Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers.
- Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol.
- Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken.



De **politieke voorkeur** van deelnemers heeft geen invloed op of inwoners het eens zijn met de regel dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op. Ook heeft politieke voorkeur nauwelijks invloed op de prioritering van maatregelen.



Het **alcoholslot** voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol is de maatregel met de hoogste gemiddelde inzet. 42% van het representatieve panel zet maximaal in op deze maatregel, voor de open raadpleging is dat 57%.



Op maatregelen met betrekking tot het **beperken van de snelheid** wordt gemiddeld het minst ingezet. Maar ook voor deze maatregelen geldt dat meer dan 50% van de deelnemers aan de panelraadpleging erop inzet.



De **wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers** is de maatregel die de meeste deelnemers adviseren. 84% van alle deelnemers zet in op deze maatregel.



Bijna alle deelnemers zijn **positief** over de raadpleging. Paneldeelnemers geven de raadpleging gemiddeld een 8,1 en deelnemers aan de open raadpleging een 7,6.

Aanbevelingen

Neem maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren

Er is breed draagvlak voor het inzetten op maatregelen om het verkeer veiliger te maken. Ook al kregen deelnemers de mogelijkheid om op geen enkele maatregel in te zetten.

Zet met name in op maatregelen die gerelateerd zijn aan alcoholgebruik achter het stuur

Deelnemers zetten het meeste in op een alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol. Ook voor het invoeren van een regel dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op is veel draagvlak. We adviseren om als eerste naar deze maatregelen te kijken als er maatregelen genomen worden.

Overweeg het aanpassen van wegen om ze veiliger te maken voor fietsers

De wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers is de maatregel die de meeste deelnemers adviseren. We raden aan om eerst te kijken naar het aanpassen van wegen om ze veiliger te maken voor fietsers als er een infrastructurele maatregel wordt overwogen om het verkeer veiliger te maken.

Zet in op het strenger aanpakken van snelheidsovertredingen

Mocht er een maatregel overwogen worden die gerelateerd is aan de snelheid van het verkeer, dan adviseren we om eerst te kijken naar het vaker en strenger aanpakken van snelheidsovertredingen. Dit is de snelheidsmaatregel waar de meeste deelnemers op hebben ingezet.

Vervolgonderzoek

Omdat deelnemers aangaven verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven en positief waren over de raadpleging, bevelen we aan inwoners vaker mee te laten denken over verkeersveiligheidsmaatregelen. Bijvoorbeeld over maatregelen om het autoverkeer te beperken die niet in deze raadpleging zaten of concrete maatregelen in de directe leefomgeving van inwoners.



2. Over deze raadpleging

We lichten in dit hoofdstuk toe hoe de raadpleging eruit zag voor deelnemers. De samenstelling van de deelnemers wordt besproken en vergeleken met de landelijke gemiddelden voor leeftijd, geslacht en opleidingstype. Ook wordt hier toegelicht wat deelnemers van de raadpleging vonden.

Wat is de PWE?

De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die Populytics vaak inzet om mensen te betrekken bij beslissingen die hen gaan raken. De methode is ontwikkeld en gevalideerd door wetenschappers.

De essentie van een PWE-raadpleging is om deelnemers in een online omgeving op de stoel van de beleidsmaker te zetten, in dit geval van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Deelnemers zien maatregelen die het verkeer veiliger kunnen maken en ze zien dat elke maatregel een effect heeft. Wat adviseren ze als zij in de schoenen van een beleidsmaker staan? Vervolgens motiveren deelnemers hun advies.

Door mee te doen aan de raadpleging begrijpen deelnemers beter de complexiteit van de beleidskeuze. En de resultaten stellen beleidsmakers in staat om hun keuzes beter aan te laten sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.

Deze PWE-raadpleging bestond uit één keuzetaak met 10 maatregelen die het ministerie zou kunnen nemen om het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden terug te dringen. Naast de keuzetaak kregen deelnemers in de raadpleging ook vragen over zichzelf, over hun ervaringen in het verkeer en over hun ervaring met de raadpleging.

Doel van de PWE-raadpleging

Door ongelukken in het verkeer zijn er in Nederland jaarlijks veel slachtoffers. Het gaat om honderden verkeersdoden en duizenden mensen die ernstig gewond raken. Om deze slachtoffers tegen te gaan hebben de overheid, werkgevers, organisaties en anderen die zich bezighouden met verkeersveiligheid het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) opgesteld. Het SPV heeft als ambitie om in 2050 nul verkeersslachtoffers te hebben in Nederland.

In 2021 heeft de Tweede Kamer opgeroepen om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers na te streven ten opzichte van 2019. Dit is een tussendoelstelling voor de ambitie om in 2050 nul verkeersslachtoffers te hebben in Nederland. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft eerder een onderzoek gedaan naar maatregelen die genomen kunnen worden om bij te dragen aan het behalen van deze tussendoelstelling. Zij geven aan dat het te ambitieus is om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030 ten opzichte van 2019, maar dat er maatregelen denkbaar zijn die tot een flinke reductie van het aantal slachtoffers kunnen leiden. Deze maatregelen worden ook wel trendbrekers genoemd.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het doel om uiteindelijk een aantal maatregelen vast te kunnen stellen die kunnen bijdragen aan de ambitie om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen. Om een goed besluit te kunnen nemen, is het belangrijk om te weten hoeveel draagvlak er is voor maatregelen vanuit de samenleving. Sommige maatregelen hebben gevolgen voor inwoners en gaan uit van een gedragsverandering van inwoners. Om op te halen voor welke maatregelen draagvlak is onder inwoners, heeft Populytics een Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) uitgevoerd.



Opzet van de raadpleging

Toelichting

Doel: Het doel van de raadpleging is om inzichten op te halen over welke maatregelen inwoners van Nederland adviseren aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om het verkeer veiliger te maken.

Keuzesituatie: De PWE bevatte een keuzetaak met 10 mogelijke maatregelen. De afbeelding laat zien hoe deze keuzetaak er uitzag voor deelnemers. Deelnemers konden per maatregel aangeven of ze er op in zouden willen zetten, door de schuifjes naar rechts te verplaatsen. Het inzetten op een maatregel kon in verschillende stapjes (niet t/m zoveel mogelijk op inzetten). En wat dit inhield verschilde per maatregel. Zie de [volgende pagina](#) voor een overzicht. Onder de roze informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over iedere maatregel.

Het verplaatsen van de schuifjes had invloed op drie meters:

- **Maximale verwachte afname doden.** De impact van maatregelen op dit metertje is gebaseerd op inschattingen van experts. En gaan om het aantal verwachte verkeersdoden in 2030.
- **Maximale verwachte afname ernstig gewonden.** De impact van maatregelen op dit metertje is gebaseerd op inschattingen van experts. En gaan om het aantal verwachte verkeersdoden in 2030.
- **Kosten voor de overheid.** Als een deelnemer op meer dan een kwart van de maatregelen had ingezet, kwam dit metertje in het oranje. Deelnemers kregen dan de volgende melding: “de kosten zijn mogelijk te hoog, het is niet zeker of de overheid dit kan betalen”. Deelnemers konden wel door naar het volgende onderdeel.

Overige vragen: Na de keuzetaak konden deelnemers hun keuzes toelichten. En deelnemers kregen een aantal aanvullende vragen over zichzelf, hun ervaringen in het verkeer en de raadpleging. Zie de [bijlage](#) voor meer informatie.

The screenshot displays the PWE interface with 10 measures listed on the left, each with a slider control. The measures are:

- Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken
- Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken
- Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken
- Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid
- Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers
- Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol
- Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen
- Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden
- Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer
- Meer fietsers een helm laten dragen

On the right side, there are three meters showing the potential impact of the chosen measures:

- Maximale verwachte afname doden:** A blue meter showing a significant decrease, labeled "Geen afname".
- Maximale verwachte afname ernstig gewonden:** A blue meter showing a significant decrease, labeled "Geen afname".
- Kosten voor de overheid:** A yellow meter showing a moderate increase, labeled "Geen afname".

At the bottom right, there is a blue circular icon with a white arrow pointing right.

Opzet van de raadpleging

Door het verplaatsen van de schuifjes konden deelnemers in de keuzetaak aangeven hoe ze willen inzetten op een maatregel. Voor iedere maatregel betekende dit iets anders. Onderstaand een overzicht.

Maatregel	Punt 1 op het schuifje: Niets veranderen	Punt 2 op het schuifje: Enigszins op inzetten	Punt 3 op het schuifje: Redelijk op inzetten	Punt 4 op het schuifje: Veel op inzetten	Punt 5 op het schuifje: Zoveel mogelijk op inzetten
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	Niets veranderen	De meest gevaarlijke wegen die je goedkoop kunt aanpassen	De meest gevaarlijke wegen	Veel gevaarlijke wegen	Alle gevaarlijke wegen
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	Niets veranderen	Naar 30 km per uur op de gevaarlijkste 50 km per uur wegen	Naar 30 km per uur op gevaarlijke 50 km per uur wegen	Naar 30 km per uur op veel 50 km per uur wegen	Naar 30 km per uur op de meeste 50 km per uur wegen
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	Niets veranderen	De meest gevaarlijke autowegen die je goedkoop kunt aanpassen	De meest gevaarlijke autowegen	Veel gevaarlijke autowegen	Alle gevaarlijke autowegen
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	Niets veranderen	Oplopende boetes voor herhaaldelijke overtreders en hen waarschuwen voor te hard rijden	Herhaaldelijke overtreders vaker controleren en puntenrijbewijs voor iedereen	Oplopende boetes voor iedereen en iedereen vaker controleren en iedereen waarschuwen voor te hard puntenrijbewijs voor iedereen rijden	
Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol	Niets veranderen	-	Aanraden voor alcoholverslaafden en mensen met straf voor rijden met alcohol	-	Aanraden voor alcoholverslaafden. Verplichten voor mensen met straf voor rijden met alcohol
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	Niets veranderen	-	Aanraden voor nieuwe auto's	-	Europa overtuigen van verplichting voor nieuwe auto's
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	Niets veranderen	Bepaalde fietsers (zoals ouderen) aanraden om veilige (elektrische) fiets te gebruiken	Iedereen aanraden om veilige (elektrische) fiets te gebruiken	Verplichte aanpassingen op nieuwe (elektrische) fietsen voor bepaalde fietsers (zoals ouderen)	Verplichte aanpassingen op nieuwe (elektrische) fietsen voor iedereen
Meer fietsers een helm laten dragen	Niets veranderen	Bepaalde fietsers (zoals kinderen, ouderen en elektrische fietsers) aanraden om een helm te dragen	Iedereen aanraden om een helm te dragen	Helm verplicht voor bepaalde fietsers (zoals kinderen, ouderen en elektrische fietsers)	Helm verplicht voor iedereen
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	Niets veranderen	Vrijwillige lessen en toetsen voor bepaalde kinderen (zoals kinderen, jongeren en ouderen)	Vrijwillige lessen en toetsen voor iedereen	Verplichte lessen en toetsen voor bepaalde groepen (zoals kinderen, jongeren en ouderen)	Verplichte lessen en toetsen voor iedereen
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	Niets veranderen	Ernstige ongelukken beter bijhouden	Alle ongelukken beter bijhouden	Ernstige ongelukken beter bijhouden en onderzoeken	Alle ongelukken beter bijhouden en onderzoeken

Bijna 13.000 inwoners hebben meegedaan aan de raadpleging

Twee kernwaarden van een goed participatietraject zijn dat 1) de groep die deelneemt een representatieve afspiegeling is van de gehele samenleving en 2) dat iedereen die dat wil mee kan doen. Om beide doelen te halen, hebben we de raadpleging zowel met een representatief panel als met een open raadpleging gedaan.



Panel raadpleging

- Er hebben **3.016** mensen meegedaan aan de panel raadpleging.
- Deze deelnemers zijn geworven via een panelbureau. In dit rapport worden de resultaten van het panel herwogen om representatieve uitspraken te kunnen doen op de drie kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding. Daarmee kunnen we representatieve conclusies trekken voor de Nederlandse bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding.
- In sommige analyses laten we alleen de resultaten van het panel zien. Reden hiervoor is dat deze resultaten representatief zijn op leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De conclusies die we op basis van deze resultaten trekken zijn dan representatief voor de Nederlandse bevolking op deze kenmerken.



Open raadpleging

- Er hebben **9.889** mensen meegedaan aan de open raadpleging.
- De open raadpleging is per definitie niet representatief. Daarvoor doen we een panel raadpleging. Een open raadpleging trekt typisch gezien meer deelnemers met een uitgesproken mening en/of een expliciet belang/interesse bij het onderwerp. Het doel van de open raadpleging is dat iedereen die advies wil geven over dit thema de kans krijgt om dit te doen. En, vaak komen deelnemers uit de open raadpleging met meer vernieuwende ideeën dan deelnemers uit een panelraadpleging.
- Omdat de open raadpleging niet representatief is, laten we in deze rapportage voornamelijk de resultaten zien van de panel raadpleging.



Samenstelling van de deelnemers

Naar geslacht, leeftijd, opleidingstype, provincie en woonomgeving



Panel raadpleging



Open raadpleging

	Panel (n=3.016)	Open (n=9.889)	Gemiddelde Nederland
Geslacht			
Vrouw	52%	29%	51%
Man	48%	71%	49%
Leeftijd			
16 Tot en met 34 jaar	30%	21%	42%
35 Tot en met 64 jaar	47%	53%	25%
65 Jaar of ouder	23%	26%	33%
Opleiding			
Praktisch	24%	6%	29%
Middelbaar	40%	24%	36%
Theoretisch	36%	70%	35%
Provincie			
Drenthe	3%	3%	3%
Flevoland	3%	3%	2%
Friesland	5%	4%	4%
Gelderland	11%	12%	12%
Groningen	4%	4%	3%
Limburg	7%	4%	7%
Noord-Brabant	14%	11%	14%
Noord-Holland	16%	18%	17%
Overijssel	7%	6%	7%
Utrecht	7%	10%	8%
Zeeland	3%	3%	2%
Zuid-Holland	20%	22%	21%
Woonomgeving			
Een grote stad	31%	31%	
Een kleine stad	35%	32%	
Een dorp	30%	31%	
Landelijk gebied	4%	6%	

Toelichting

De tabel hiernaast laat de verdeling van de deelnemers zien, naar een aantal demografische kenmerken. De belangrijkste uitkomsten:

- **Panel raadpleging:** In totaal hebben **3.016** mensen meegedaan aan de panelraadpleging. In de panelraadpleging zijn minder deelnemers van 16 tot en met 34 jaar en juist meer deelnemers van 35 tot en met 64 jaar ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Verder zijn praktisch geschoolden licht ondervertegenwoordigd en middelbaar opgeleiden juist licht oververtegenwoordigd. Om met deze gegevens toch representatieve uitspraken te kunnen doen op de drie kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding voor de populatie van Nederland, zijn de resultaten herwogen. Zie de [bijlage](#) voor een toelichting.
- **Open raadpleging:** In totaal hebben **9.889** mensen meegedaan aan de open raadpleging. De deelnemersgroep aan de open raadpleging omvat relatief meer mannen, mensen met een leeftijd van 35 tot en met 64 jaar oud en theoretisch opgeleiden. We hebben hier niet voor gecorrigeerd in de analyse omdat de open raadpleging niet als doel heeft om representatieve uitkomsten te genereren.
- Cijfers over het gemiddelde van Nederland zijn gebaseerd op cijfers van het CBS (2023).
- Overige kenmerken van deelnemers zijn terug te vinden in de [bijlage](#).



Hoe hebben deelnemers de raadpleging gewaardeerd?



Panel raadpleging



Open raadpleging

Toelichting

De grafieken hiernaast laten zien welk rapportcijfer deelnemers gaven aan de raadpleging en of zij al eens eerder hun mening aan de overheid hebben gegeven over verkeersveiligheid. De belangrijkste resultaten:

- Deelnemers zijn zeer positief over de raadpleging: **97%** van de deelnemers geeft een voldoende. Het gemiddelde rapportcijfer van de deelnemers aan de panelraadpleging is een **8,1**. Dit is één van de hoogste cijfers vergeleken met de meer dan 80 andere PWE-raadplegingen die tot nu zijn uitgevoerd. Het gemiddelde rapportcijfer van deelnemers aan de open raadpleging is een **7,6**.
- Driekwart van alle deelnemers (**75%**) heeft nog nooit eerder hun mening gegeven aan de overheid over verkeersveiligheid. Er wordt dus duidelijk een nieuwe groep mensen bereikt met de PWE.

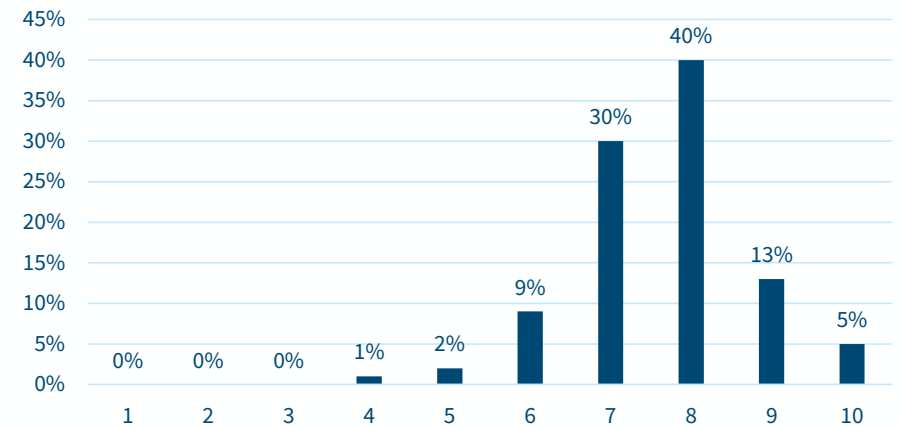
Gemiddeld
rapportcijfer
panel raadpleging

8,1

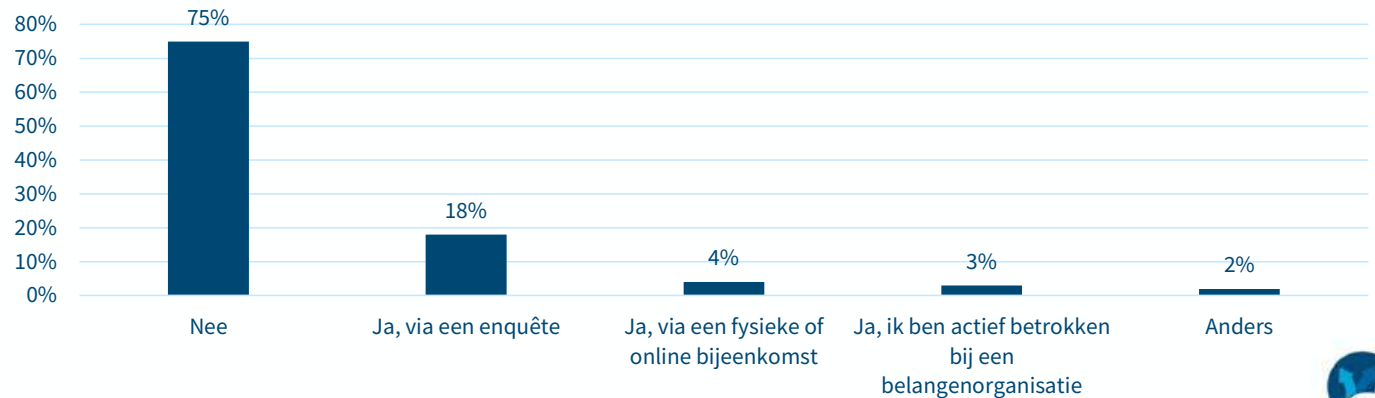
Gemiddeld
rapportcijfer open
raadpleging

7,6

Verdeling van het rapportcijfer



Hebben deelnemers al eerder hun mening gegeven aan de overheid over verkeersveiligheid?



Hoe hebben deelnemers de raadpleging gewaardeerd?



Panel raadpleging



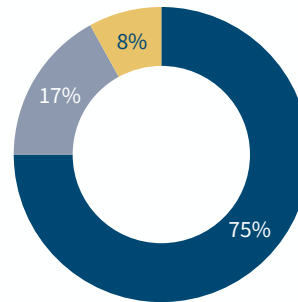
Open raadpleging

Toelichting

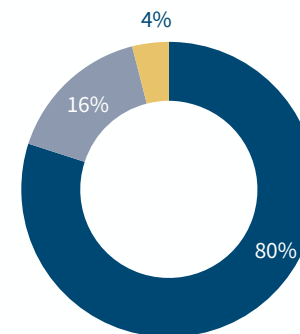
De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. De belangrijkste resultaten:

- Driekwart van de deelnemers (**75%**) geeft aan zijn mening kwijt te kunnen in deze raadpleging.
- **80%** van de deelnemers geeft aan er vertrouwen in te hebben dat het onderzoek eerlijk is.
- Een grote meerderheid (**90%**) van de deelnemers vond het een belangrijk onderwerp om hun mening over te geven.
- **84%** van de deelnemers vond de raadpleging goed te begrijpen.
- De meeste deelnemers (**82%**) geven aan te vinden dat deze methode vaker moet worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid.
- **59%** van de deelnemers zegt beslissingen over dit onderwerp makkelijker te kunnen accepteren als er veel inwoners meedoen aan deze raadpleging.

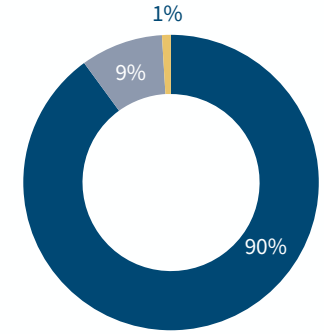
Ik kon mijn mening kwijt in deze raadpleging



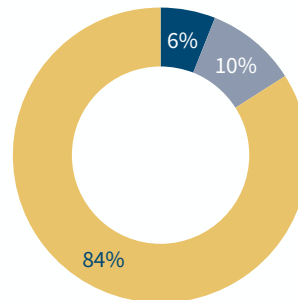
Ik vertrouw erop dat dit onderzoek eerlijk is



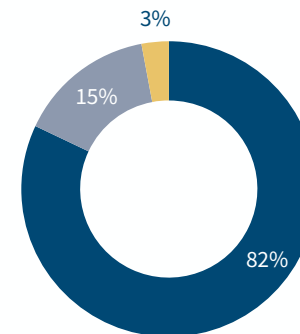
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



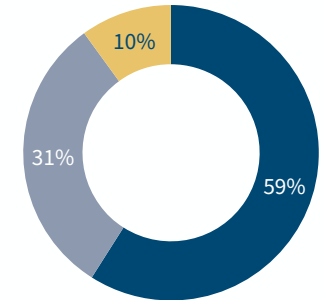
Ik vond de raadpleging moeilijk te begrijpen



Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



(Helemaal) mee eens Neutraal (Helemaal) mee oneens



3. Resultaten keuzetaak

De keuzetaak was een slider-PWE met 10 maatregelen om het verkeer veiliger te maken.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze keuzetaak besproken:

- 3.1. Beschrijvende resultaten keuzetaak
- 3.2. Resultaten LKCA keuzetaak
- 3.3. Resultaten motivaties keuzetaak

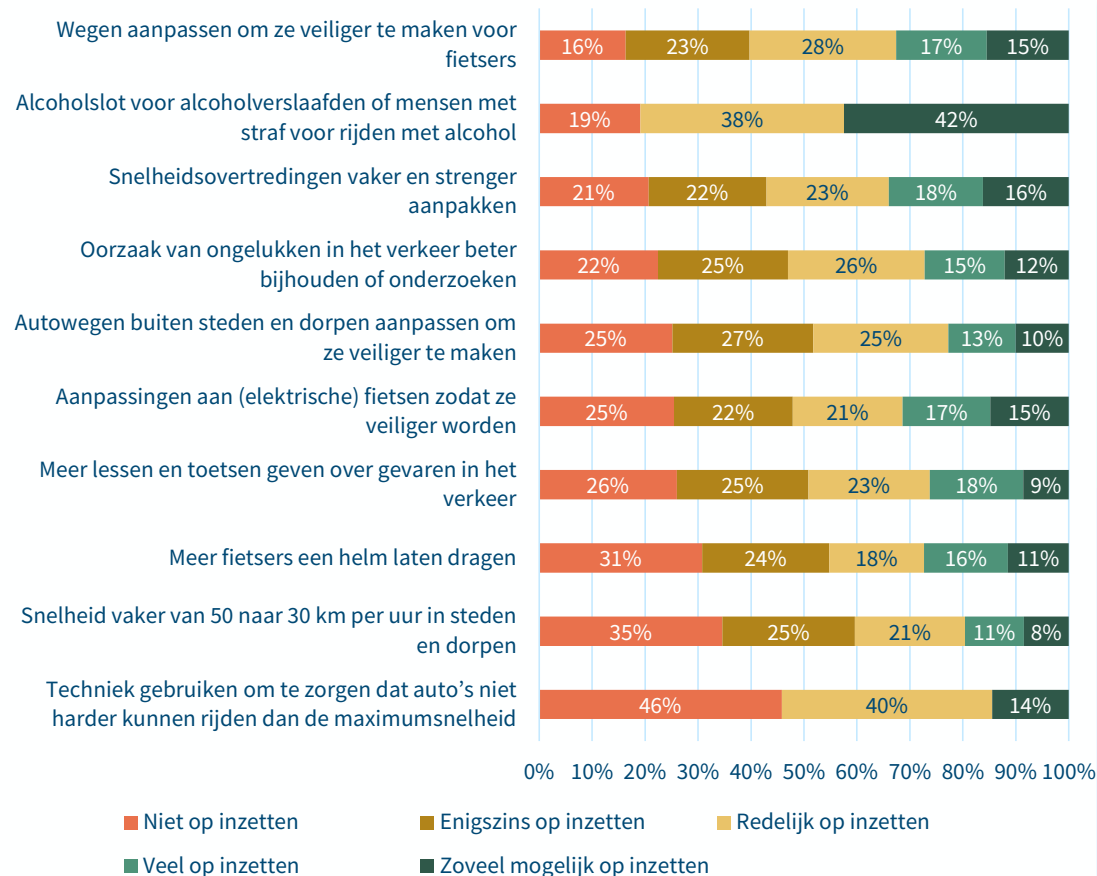
3.1. Beschrijvende resultaten keuzetaak

De vraag die centraal staat in de keuzetaak is: welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?

Resultaten keuzetaak: welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat het percentage paneldeelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Deze grafiek is gesorteerd op de bereidwilligheid van deelnemers om ook maar iets in te zetten op een maatregel.

Gemiddeld adviseert **28%** van de deelnemers om veel of zoveel mogelijk in te zetten op een maatregel. Bij sommige maatregelen is dit hoger, bijvoorbeeld:

- Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol (**42%**).
- Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken (**34%**).
- Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers (**33%**).

En gemiddeld geeft **46%** van de deelnemers het advies om enigszins of redelijk in te zetten op een maatregel. Bij een aantal maatregelen adviseert een hoger aandeel deelnemers om enigszins of redelijk in te zetten, waaronder:

- Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken (**52%**).
- Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken (**50%**).

Gemiddeld adviseert **26%** van de deelnemers om niet in te zetten op een maatregel. Bij een aantal maatregelen ligt dit percentage hoger, zoals:

- Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid (46%).
- Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen (35%).

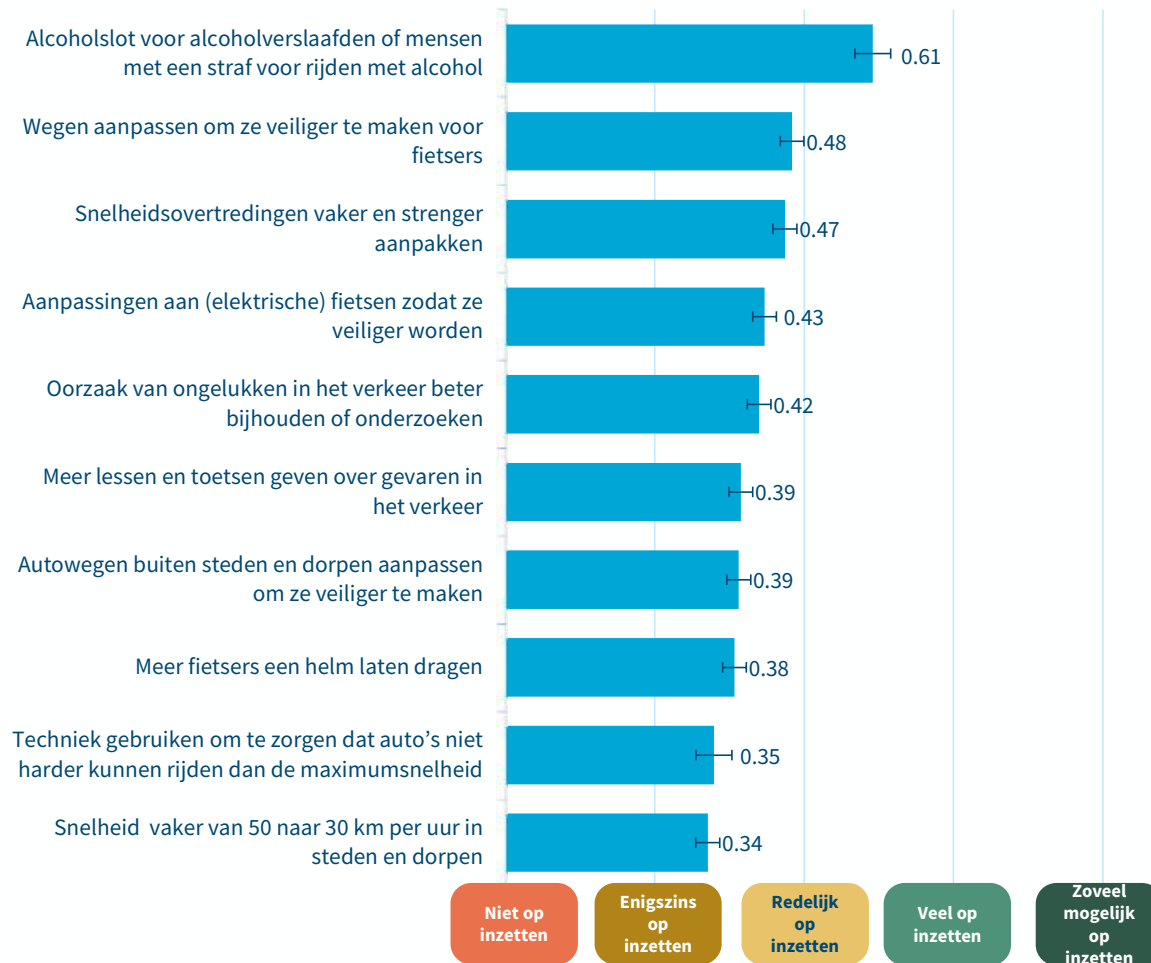


Resultaten keuzetaak: gemiddelde inzet per maatregel en betrouwbaarheid

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging



Betrouwbaarheidsinterval

De grafiek laat zien hoeveel de gemiddelde paneldeelnemer inzet op de maatregelen. 0 betekent niet op inzetten en 1 betekent zoveel mogelijk op inzetten. Met daarbij de betrouwbaarheidsintervallen.

Een steekproef heeft altijd een mate van onzekerheid. Als alle inwoners van Nederland mee zouden doen, dan bevinden de uitkomsten zich met 95% zekerheid in het waardebereik van de betrouwbaarheidsinterval. Als er overlap zit in het waardebereik van maatregelen, dan verschillen deze maatregelen niet significant.

Bijvoorbeeld:

- Het betrouwbaarheidsinterval van het alcoholslot overlapt niet met andere maatregelen. Op het alcoholslot is dus significant meer ingezet dan op de andere maatregelen.
- De betrouwbaarheidsintervallen van het aanpassen van wegen voor fietsers en het vaker en strenger aanpakken van snelheidsovertredingen overlappen. We weten daarom niet op welke van deze twee maatregelen Nederlanders meer inzetten. Maar we weten wel dat Nederlanders op deze maatregelen meer inzetten dan de andere maatregelen, los van de maatregel over het alcoholslot.
- Hetzelfde zien we bij de twee onderste maatregelen. Hun betrouwbaarheidsintervallen overlappen ook. Deelnemers zetten minder in op deze twee maatregelen dan op de andere maatregelen.





Panel raadpleging

Resultaten keuzetaak: gemiddelde effecten en draagvlak

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?

Gemiddelde effecten

De metertjes hiernaast laten de effecten zien van hoe de gemiddelde paneldeelnemer adviseert om in te zetten op maatregelen. De gemiddelde effecten zijn als volgt:

- De maximale verwachte afname van het aantal verkeersdoden komt gemiddeld uit op honderden minder.
- De maximale verwachte afname van het aantal ernstig verkeersgewonden komt gemiddeld uit op enkele duizenden minder.
- De kosten voor de overheid komen gemiddeld net uit in het oranje gedeelte van de meter water betekent dat de kosten mogelijk te hoog zijn.

Maximale verwachte afname doden



Maximale verwachte afname ernstig gewonden



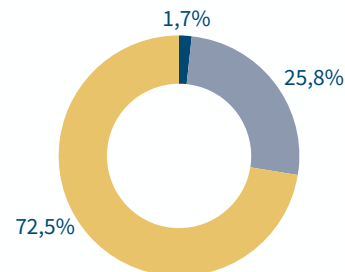
Kosten voor de overheid



Draagvlak

De grafiek laat zien welk percentage van de paneldeelnemers adviseert om in te zetten op maatregelen. En laat zien welk percentage paneldeelnemers binnen de kosten blijft en waarbij de kosten mogelijk te hoog zijn. Er is veel draagvlak om in te zetten op maatregelen. 98,3% van alle deelnemers heeft geadviseerd om minimaal op één maatregel te zetten. Daaruit volgt dat slechts 1,4% van alle deelnemers geen enkel schuifje heeft verplaatst en daarmee adviseert om op geen enkele maatregel in te zetten. Voor de panel raadpleging is dit 1,7% van de deelnemers en voor de open raadpleging 1,3%.

Het kiezen van maatregelen



- Deelnemers die adviseren op geen enkele maatregel in te zetten
- Deelnemers die adviseren op één of meerdere maatregel(en) in te zetten, maar binnen de kosten blijven
- Deelnemers die adviseren op één of meerdere maatregel(en) in te zetten, maar uitkomen op kosten die mogelijk te hoog zijn



Resultaten keuzetaak: gemiddelde inzet per maatregel

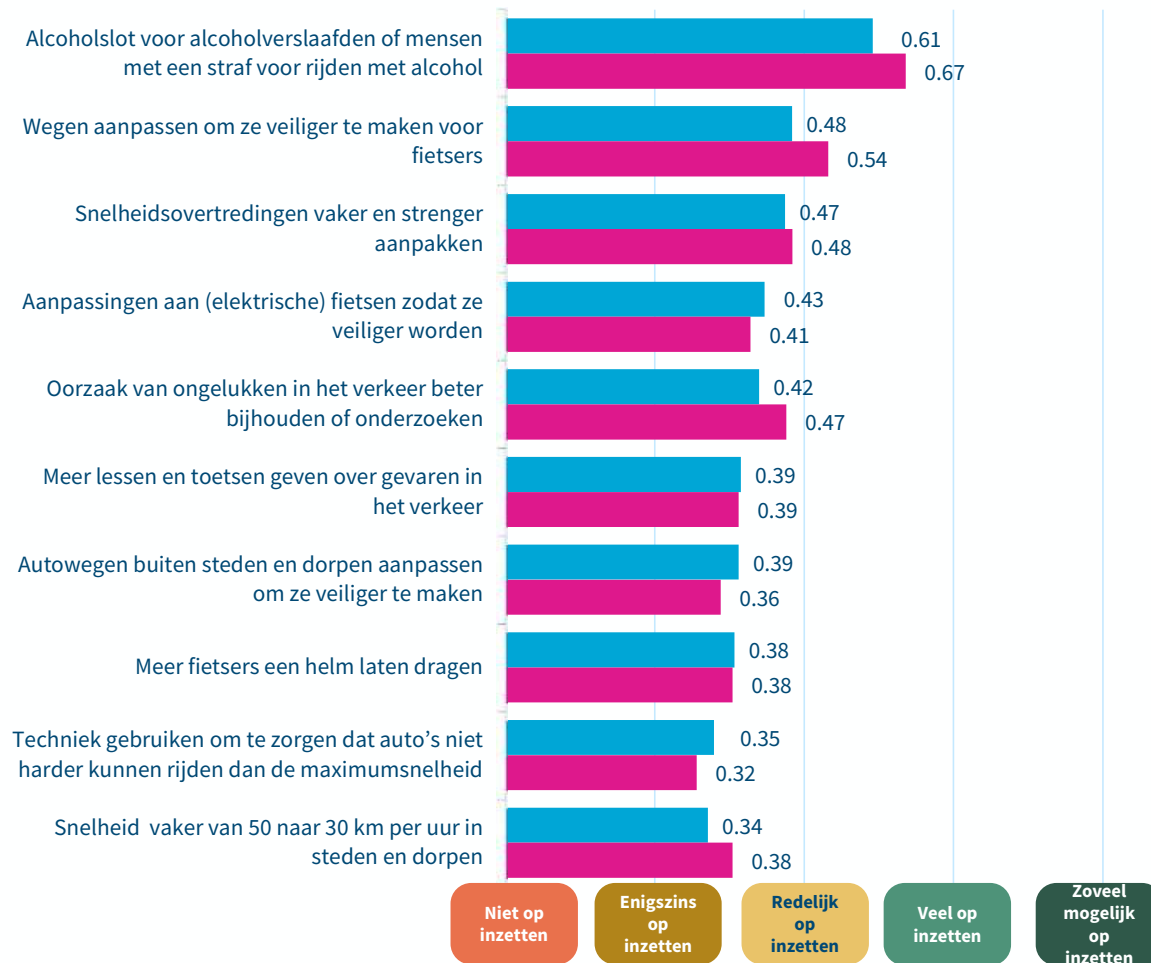
Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging



Open raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel- en open raadpleging het schuifje heeft neergezet. 0 betekent niet op inzetten en 1 betekent zoveel mogelijk op inzetten.

De top 3 maatregelen met de hoogste gemiddelde inzet is zowel voor de panel raadpleging als de open raadpleging gelijk:

- De maatregel over het alcoholslot heeft de hoogste gemiddelde inzet.
- Daarna volgt het wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers.
- De derde maatregel is 'snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken'.

Verder zijn er een paar maatregelen waar deelnemers aan de open raadpleging meer op hebben ingezet dan deelnemers aan de panelraadpleging:

- Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken.
- Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in dorpen en steden.



Resultaten keuzetaak naar onveilig gevoel in het verkeer

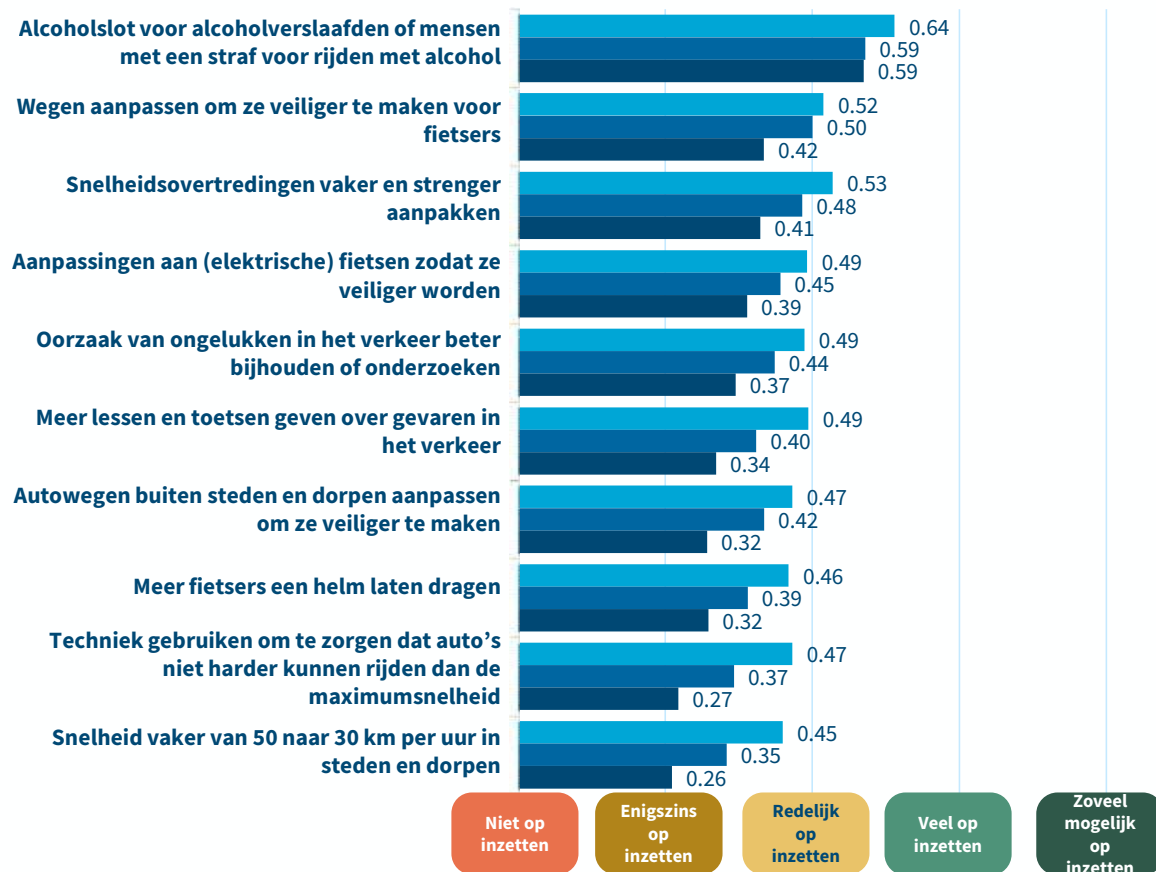
Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging

Voel je je weleens onveilig in het verkeer?

■ Altijd/meestal ■ Soms wel en soms niet ■ Meestal niet/nooit



Toelichting

De grafiek laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende maatregelen adviseert te nemen. Verdeeld naar hoe vaak deelnemers zich onveilig voelen in het verkeer.

Er is getoetst of deelnemers die verschillen in hoe vaak zij zich onveilig voelen in het verkeer adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor alle tien de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Versillen naar hoe vaak een deelnemer zich onveilig voelt in het verkeer:

- Voor alle maatregelen geldt dat deelnemers die zich altijd of meestal onveilig voelen in het verkeer adviseren om meer in te zetten in vergelijking met deelnemers die zich soms wel en soms niet, meestal niet of nooit onveilig voelen.
- Verder geldt voor alle maatregelen dat deelnemers die zich soms wel en soms niet veilig voelen adviseren om meer in te zetten dan deelnemers die zich meestal niet of nooit onveilig voelen.

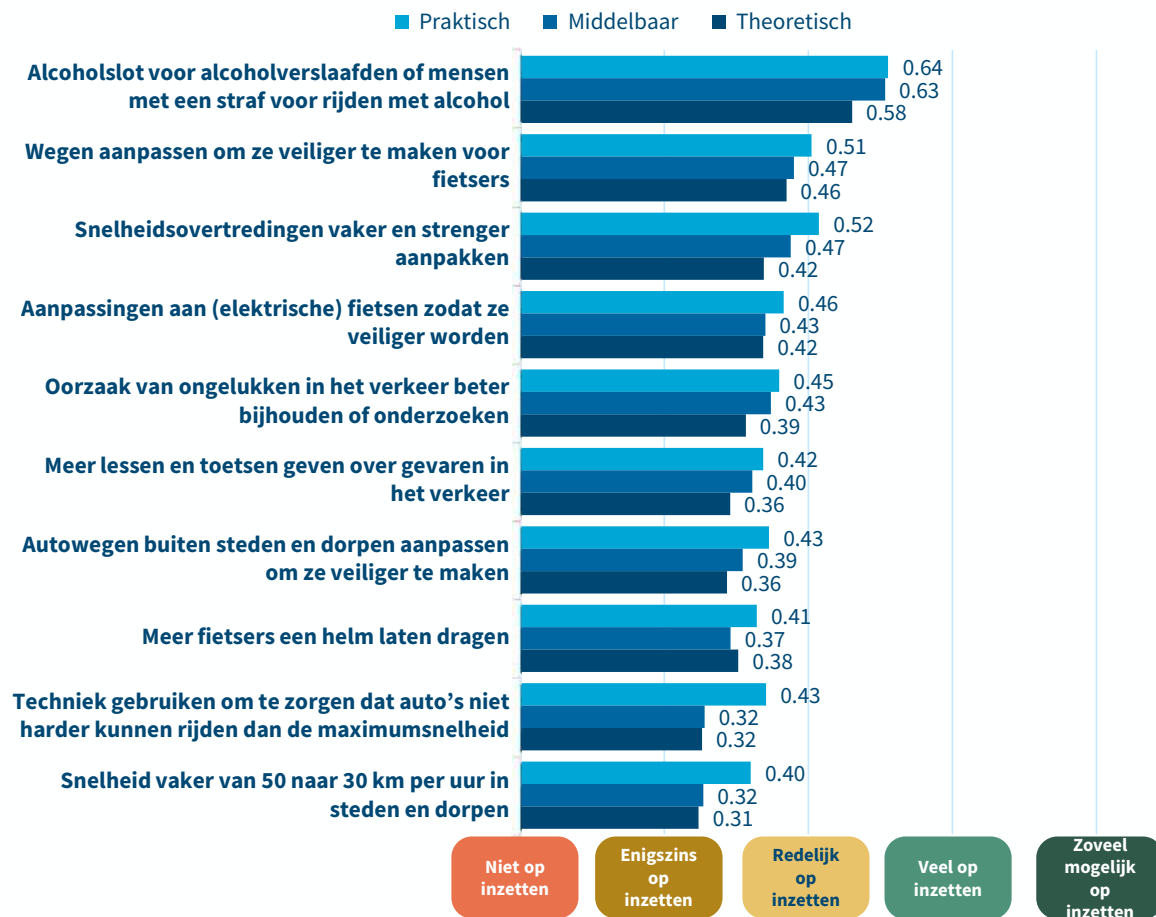


Resultaten keuzetaak naar opleiding

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende maatregelen adviseert te nemen. Verdeeld naar opleiding.

Er is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingen adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor alle tien de maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen opleidingen, zien we dat de prioritering van de tien maatregelen nagenoeg hetzelfde is.

Verschillen naar opleiding:

- Voor alle maatregelen geldt dat praktisch opgeleiden adviseren om meer in te zetten in vergelijking met middelbaar en theoretisch opgeleiden.
- Voor alle maatregelen behalve 'wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers' en 'meer fietsers een helm laten dragen' geldt dat theoretisch opgeleiden adviseren om minder in te zetten in vergelijking met middelbaar opgeleiden. Voor de maatregel 'meer fietsers een helm laten dragen' geldt juist dat theoretisch opgeleiden hier meer op inzetten dan middelbaar opgeleiden.

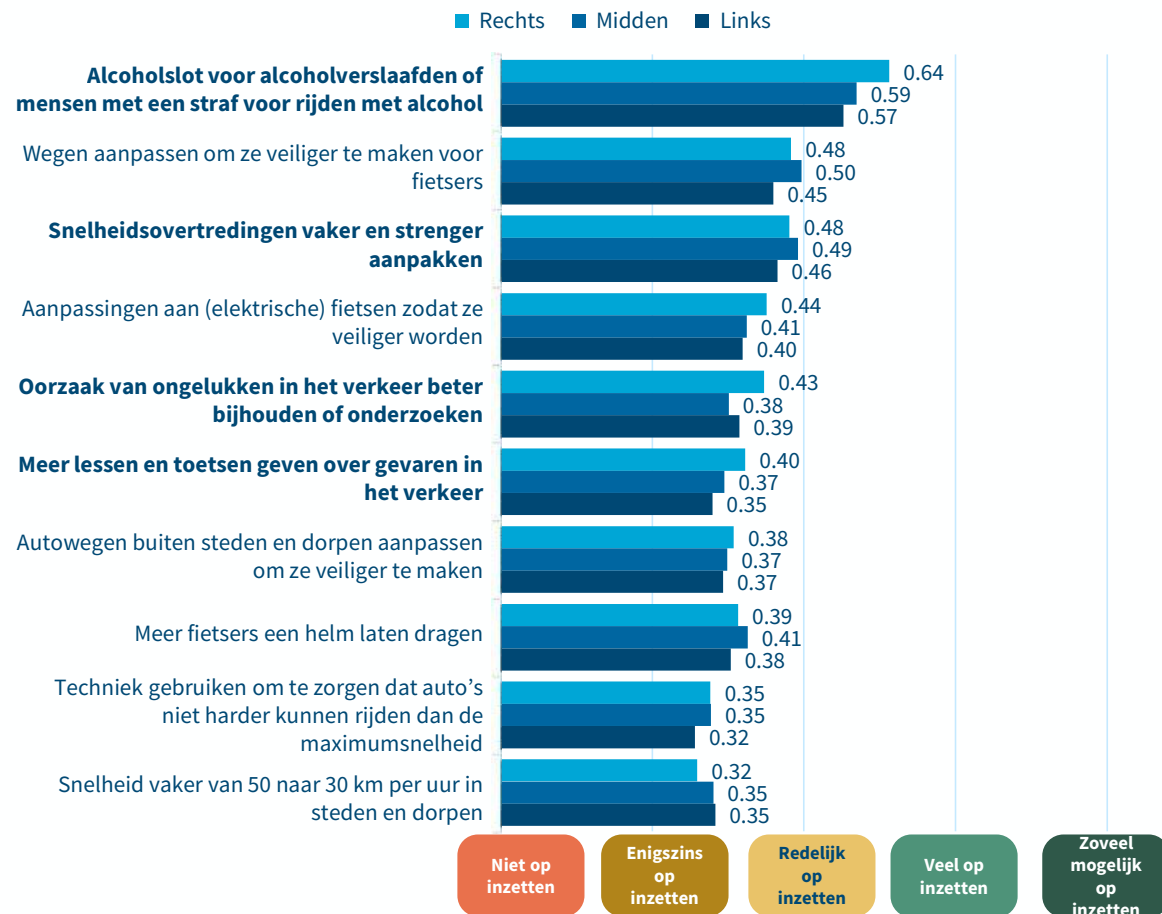


Resultaten keuzetaak naar politieke voorkeur

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien hoe de gemiddelde paneldeelnemer de verschillende maatregelen adviseert te nemen. Verdeeld naar politieke voorkeur.

Er is getoetst of deelnemers met een verschillende politieke voorkeur adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor vier maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Bijvoorbeeld voor de maatregel 'wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers' verklaart politieke voorkeur niet de verschillende voorkeuren van deelnemers.

Verschillen naar politieke voorkeur:

- Voor alle vier de maatregelen behalve het vaker en strenger aanpakken van snelheidsovertredingen geldt dat deelnemers met een rechtse politieke voorkeur adviseren om meer in te zetten in vergelijking met deelnemers met een politieke voorkeur die kan worden omschreven als midden of links.
- Voor het vaker en strenger aanpakken van snelheidsovertredingen geldt dat deelnemers met een politieke voorkeur die kan worden omschreven als midden adviseren om meer in te zetten in vergelijking met deelnemers met een rechtse of linkse politieke voorkeur.

Zie de [bijlage](#) voor de resultaten van hoe de gemiddelde deelnemers de verschillende maatregelen adviseert te nemen verdeeld naar leeftijd, geslacht en woonomgeving.



3.2. Resultaten LKCA keuzetaak

De latente klasse clusteranalyse (LKCA) is een analysemethode, waarbij het statistische model op zoek gaat naar groepen deelnemers (ook wel clusters) die grotendeels dezelfde antwoorden hebben gegeven in de keuzetaak. Met deze methode onderscheiden we verschillende groepen deelnemers, die verschillende maatregelen adviseren te nemen om het verkeer veiliger te maken. De methode kijkt ook of er statistisch significante kenmerken in deze clusters te ontwaren zijn.

Demografische kenmerken van deelnemers die zijn opgenomen in de LKCA zijn: leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, provincie, woonomgeving en politieke voorkeur.

Ook zijn er kenmerken van deelnemers opgenomen in de LKCA die betrekking hebben op het verkeer: of iemand een rijbewijs bezit, of iemand met het huishouden een auto heeft, of iemand een fiets heeft, of iemand wel eens een helm draag op de fiets, hoe vaak iemand autorijdt, hoe vaak iemand fietst, waar iemand het meest autorijdt, waar iemand het meest fietst en of iemand zich wel eens onveilig voelt in het verkeer.

Op de volgende pagina's volgen bij de resultaten van de LKCA alleen de kenmerken die significant zijn en daarmee bepalend zijn voor de indeling van de clusters.

Samenvatting



Panel raadpleging

	Gemiddelde	1	2	3	4
Grootte van het cluster		41%	34%	14%	11%
Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	61%	70%	40%	70%	96%
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	48%	58%	30%	35%	88%
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	47%	55%	35%	20%	90%
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	43%	53%	20%	41%	88%
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	42%	50%	18%	45%	84%
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	40%	47%	17%	36%	81%
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	39%	48%	20%	24%	82%
Meer fietsers een helm laten dragen	38%	44%	26%	26%	78%
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	35%	44%	18%	10%	79%
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	34%	40%	21%	5%	78%

Legenda

41% - 60%
Redelijk op inzetten

0% - 20%
Niet of beperkt op inzetten

61% - 80%
Veel op inzetten

21% - 40%
Enigszins op inzetten

81% - 100%
Zoveel mogelijk op inzetten

Vier groepen deelnemers die verschillende keuzes maken

De grafiek hiernaast laat vier clusters deelnemers zien, als resultaat van de LKCA voor de panelraadpleging. Deze uitkomsten kunnen vergeleken worden met de gemiddelde uitkomsten.

- **Groep 1 (41% van de deelnemers):** Deze groep lijkt het sterkst op de gemiddelde deelnemer van het panel. Deze groep adviseert op iedere maatregel in ieder geval enigszins in te zetten. De gemiddelde deelnemer uit Groep 1 zet 70% in op het alcoholslot. Dit is meer dan de gemiddelde deelnemer. Inwoners jonger dan 35 jaar zijn oververtegenwoordigd in deze groep.
- **Groep 2 (34% van de deelnemers):** Deze groep zet op alle maatregelen het minst in ten opzichte van de andere groepen, behalve bij de snelheidsmaatregelen. Inwoners van 35 tot en met 64 jaar oud die op een linkse of middenpartij stemmen en geen auto bezitten, zijn oververtegenwoordigd in deze groep.
- **Groep 3 (14% van de deelnemers):** Deze groep adviseert relatief weinig in te zetten op maatregelen die de snelheid begrenzen. Ze zetten juist wel in op maatregelen die niet (alleen) gerelateerd zijn aan de auto. Theoretisch en middelbaar opgeleide mannen die op een rechtse partij stemmen, meerdere auto's bezitten en zich veilig voelen in het verkeer zijn oververtegenwoordigd in deze groep.
- **Groep 4 (11% van de deelnemers):** Deze groep adviseert om op alle maatregelen veel of zoveel mogelijk in te zetten. Praktisch opgeleide vrouwen van 65 jaar of ouder die zich wel onveilig voelen in het verkeer zijn oververtegenwoordigd in deze groep. Ook inwoners met een rijbewijs voor een vrachtwagen zijn oververtegenwoordigd.

Het valt op in de grafiek dat de maatregel 'alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol' voor **alle vier de groepen** het idee is met de **hoogste inzet**.

Cluster 1: 41% van de deelnemers



Panel raadpleging

1

Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	70%
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	58%
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	55%
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	53%
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	50%
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	47%
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	48%
Meer fietsers een helm laten dragen	44%
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	44%
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	40%

Legenda

41% - 60%
Redelijk op inzetten

0% - 20%
Niet of beperkt op inzetten

21% - 40%
Enigszins op inzetten

61% - 80%
Veel op inzetten

81% - 100%
Zoveel mogelijk op inzetten

Toelichting

Keuzes

Vergeleken met de andere clusters, lijkt dit cluster het sterkst op de gemiddelde deelnemer van het panel. Deelnemers in dit cluster adviseren op iedere maatregel in ieder geval enigszins in te zetten.

Binnen dit cluster adviseren deelnemers het meest in te zetten op een alcoholslot. Daarna volgen het aanpassen van wegen om ze veiliger te maken voor fietsers en het vaker en strenger aanpakken van snelheidsovertredingen. Er wordt het minst ingezet op het vaker verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen.

Kenmerken

In dit cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- Jonger zijn dan 35 jaar.
- 5 of meer dagen per week fietsen of fietsen voor hun beroep (bezorgdienst).
- Het meest autorijden in stedelijk gebied.



Cluster 2: 34% van de deelnemers



Panel raadpleging

2

Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	40%
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	30%
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	35%
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	20%
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	18%
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	17%
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	20%
Meer fietsers een helm laten dragen	26%
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	18%
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	21%

Legenda

41% - 60%
Redelijk op inzetten

0% - 20%
Niet of beperkt op inzetten

61% - 80%
Veel op inzetten

21% - 40%
Enigszins op inzetten

81% - 100%
Zoveel mogelijk op inzetten

Toelichting

Keuzes

Deelnemers in dit cluster zetten het minst in op alle maatregelen ten opzichte van de andere clusters, behalve de snelheidsmaatregelen: snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken, techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid en snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen.

Binnen dit tweede cluster zetten deelnemers het minst in op het invoeren van meer lessen en toetsen over gevaren in het verkeer en het beter bijhouden of onderzoeken van de oorzaak van ongelukken in het verkeer.

Kenmerken

In dit cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- 35 tot en met 64 jaar oud zijn.
- Een politieke voorkeur hebben die kan worden omschreven als links of midden.
- Met hun huishouden geen auto hebben.
- 2 tot 4 dagen of 5 of meer dagen per week fietsen.



Cluster 3: 14% van de deelnemers



Panel raadpleging

3

Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	70%
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	35%
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	20%
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	41%
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	45%
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	36%
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	24%
Meer fietsers een helm laten dragen	26%
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	10%
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	5%

Legenda

41% - 60%
Redelijk op inzetten

0% - 20%
Niet of beperkt op inzetten

61% - 80%
Veel op inzetten

21% - 40%
Enigszins op inzetten

81% - 100%
Zoveel mogelijk op inzetten

Toelichting

Keuzes

Deelnemers in dit cluster adviseren relatief weinig om in te zetten op maatregelen die de snelheid begrenzen. Zo wordt er beperkt ingezet op het vaker aanpassen van de snelheid van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen. Ook wordt er beperkt ingezet op het gebruiken van een techniek om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid.

Deelnemers in dit derde cluster zetten juist wel in op maatregelen die niet alleen gerelateerd zijn aan de auto. Zo wordt er binnen dit cluster redelijk ingezet op het beter bijhouden en onderzoeken van ongelukken in het verkeer en aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden.

Kenmerken

In dit cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- Man zijn.
- Middelbaar of theoretisch zijn opgeleid.
- Een politieke voorkeur hebben die kan worden omschreven als rechts.
- Met hun huishouden meerdere auto's hebben.
- Nooit een helm dragen op de fiets.
- 1 dag of minder per week fietsen.
- Het meest autorijden in landelijk gebied of op de snelweg.
- Het meest fietsen in landelijk gebied.
- Zich nooit of meestal niet onveilig voelen in het verkeer.



Cluster 4: 11% van de deelnemers



Panel raadpleging

4

Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	96%
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	88%
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	90%
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	88%
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	84%
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	81%
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	82%
Meer fietsers een helm laten dragen	78%
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	79%
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	78%

Legenda

41% - 60%
Redelijk op inzetten

0% - 20%
Niet of beperkt op inzetten

21% - 40%
Enigszins op inzetten

61% - 80%
Veel op inzetten

81% - 100%
Zoveel mogelijk op inzetten

Toelichting

Keuzes

Vergeleken met de andere clusters, adviseren deelnemers in dit vierde cluster het meest in te zetten op alle maatregelen. Deelnemers in dit cluster adviseren om op alle maatregelen veel of zoveel mogelijk in te zetten.

Binnen dit cluster adviseren deelnemers het meest in te zetten op een alcoholslot. Daarna volgt het vaker en strenger aanpakken van snelheidsovertredingen. Binnen dit cluster wordt er het minst ingezet op meer fietsers een helm laten dragen, het vaker verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen en het gebruiken van een techniek om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid.

Kenmerken

In dit cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- 65 jaar of ouder zijn.
- Vrouw zijn.
- Praktisch opgeleid zijn.
- Een rijbewijs bezitten voor een vrachtwagen.
- Met hun huishouden één auto hebben.
- Een helm dragen als zij fietsen naar werk of fietsen in hun vrije tijd.
- Niet vaak fietsen.
- Het meest autorijden op snelwegen.
- Het meest fietsen in stedelijk gebied.
- Zich altijd, meestal of soms wel en soms niet onveilig voelen in het verkeer.



3.3. Resultaten motivaties keuzetaak

Nadat deelnemers hun keuzes hadden gemaakt in de keuzetaak, werd hen gevraagd om de gemaakte keuzes toe te lichten. Van deze argumenten zijn ruim 2.000 argumenten geanalyseerd.

Bij ieder argument staan sterretjes die weergeven hoe vaak een argument is genoemd. Hiervoor geldt:

- ★ Tot en met 5% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★ 6%-15% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★★ >15% van de deelnemers noemt dit argument

De argumenten die deelnemers hebben genoemd bij hun keuze voor een maatregel worden verdeeld in drie groepen. De argumenten voor enigszins en redelijk op inzetten en voor veel en zoveel mogelijk op inzetten zijn dusdanig aan elkaar gelijk, dat dezelfde argumenten geïdentificeerd zijn. Daarom worden deze manieren om een maatregel te adviseren samen gepresenteerd. Bij elk argument wordt ook een illustrerende quote van een deelnemer getoond.

De volgende analyses zijn gedaan op basis van de motivaties van zowel deelnemers aan de panel raadpleging als aan de open raadpleging.

Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat veel deelnemers van de midden en rechter groep liever geen mensen met alcohol op in het verkeer willen zien. Daarvoor vinden ze maatregelen als het aanraden van een alcoholslot voor alcoholverslaafden en voor mensen met een straf voor rijden onder invloed of dit eventueel zelfs verplichten, een goed idee. En stellen zij strengere straffen voor.

Niet op inzetten

Heeft niet de wenselijke uitkomsten (★★★)

“Is al geprobeerd. Geloof niet dat dat veel heeft geholpen.”

Te dure optie/te veel moeite/niet realistisch (★★)

“Relatief dure en veel van de organisatie vragende maatregel.”

Valt niet te controleren/men kan het omzeilen (★★)

“Ook zo'n slot is gemakkelijk te omzeilen.”

Straf deze mensen strenger dan met een alcoholslot (★★)

“Die moet je gelijk executeren, ben je er gelijk van af, scheelt heel veel ongelukken en doden!!”

Geen overheidsbemoeienis, eigen verantwoordelijkheid (★★)

“Elke eigen verantwoordelijk van burgers afpakken en in handen van een overheid is gewoon geen goed plan.”

Redelijk op inzetten

Beide groepen aanraden is prima initiatief (★★★)

“Moet zeker ingevoerd worden.”

Geen alcoholisten in het verkeer (★★)

“Alcoholisten horen niet thuis in het verkeer!”

Straf deze mensen strenger dan met een alcoholslot (★★)

“Streng straffen en aanpakken deze groep. In de praktijk is de dader nauwelijks de pineut, terwijl het slachtoffer het vaak niet na kan vertellen.”

Goed om herhaling te voorkomen (★★)

“Mensen die al eens zijn veroordeeld voor rijden met alcohol op voorkómen dat je het nog eens doet.”

Veiligheid voor zichzelf en/of anderen (★★)

“Sommige mensen leren niet van hun fouten en maakt dit tot enige optie zodat wij veilig kunnen blijven.”

Zoveel mogelijk op inzetten

Prima initiatief (★★★)

“Liever vandaag nog invoeren.”

Veiligheid voor zichzelf en/of anderen (★★★)

“Zodat ze niet anderen in gevaar brengen die wel aan de regels houden.”

Straf deze mensen strenger dan met een alcoholslot (★★)

“Mensen die alcohol op hebben rijbewijs voorgoed kwijt.”

Geen alcoholisten in het verkeer (★★)

“Alcohol hoort niet in het verkeer, daar is NOOIT een excuus voor!”

Strenger controleren/meer straffen (★★)

“Mensen die alcohol gebruiken achter het stuur hard aanpakken.”

Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat in de midden en rechter groep fietsers vaak als kwetsbaar worden gezien. Voornamelijk kinderen en ouderen op de fiets. De linker groep vindt het veelal niet noodzakelijk om wegen aan te passen en vinden het prima zoals het is. Suggesties om wegen aan te passen zodat deze veiliger worden voor fietsers zijn voornamelijk meer fietspaden aanleggen, fietspaden breder maken en/of fietspaden scheiden van auto's.

Niet op inzetten

Aanpassing wegen niet nodig (★★★)

“Is prima zoals het is.”

Aanpassing wegen niet nodig, fietsers moeten gedrag aanpassen (★★★)

“Fietsers moeten zich beter aan de regels houden dan wordt het een stuk veiliger.”

Het is al veilig genoeg (★★)

“Ik vind Nederland al extreem goed op het gebied van fietspaden.”

Aanpassing maakt weinig verschil (★★)

“Dat lost denk ik niets op.”

Andere opties zijn belangrijker (★★)

“Nederland is een land met goede fietspaden, natuurlijk kan het op sommige plaatsen altijd nog beter, maar heeft volgens mij in deze plannen geen prioriteit nodig.”

Enigszins op inzetten

Prima initiatief om de meest gevaarlijke wegen (goedkoop) aan te passen (★★★)

“De gevaarlijkste wegen zijn het grootste probleem.”

Aanpassing maakt het veiliger (★★★)

“Fietsers zijn kwetsbaar.”

Meer (bredere) fietspaden aanleggen en/of deze scheiden van auto's (★★★)

“Ja eens, bredere fietspaden maken.”

Aanpassing wegen niet nodig, fietsers moeten gedrag aanpassen (★★)

“Alleen wegen aanpassen zal niet helpen, het doms idiote gedrag van fietsers zal ook moeten worden aangepast.”

De meest gevaarlijke wegen aanpassen, is een begin (★)

“Ook dit is niet overal nodig, begin met de plekken die nu gevaarlijk zijn. Hopelijk stimuleert dit de bevolking om vaker de fiets te pakken.”

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Zoveel mogelijk op inzetten

Aanpassing maakt het veiliger (★★★)

“Op gevaarlijke wegen kan dit ongelukken voorkomen.”

Prima initiatief om veel tot alle gevaarlijke wegen aan te passen (★★★)

“Dat zal veel geld kosten maar wel noodzakelijk.”

Meer (bredere) fietspaden aanleggen en/of deze scheiden van auto's (★★★)

“Met name het scheiden van fietspaden en autowegen is belangrijk.”

Eigen ideeën voor het bevorderen van de veiligheid (★★)

“Geef fietsers niet bij voorbaat overal voorrang. Laat ze stoppen, en dan beslissen of ze over kunnen steken. Niet wat het nu is, fietsers heilig verklaren”

Automobilisten moeten gedrag aanpassen (★)

“Sommige rijden harder dan mag.”

Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat deelnemers geregeld een inkomensafhankelijke boete suggereren. Deelnemers geven aan dat het huidige boetesysteem niet werkt, omdat momenteel mensen die geld hebben de boete wel zullen betalen maar hun gedrag zal niet veranderen. Dit kan wel veranderen als de boete van hun inkomen afhangt.

Niet op inzetten

Snelheidsovertredingen aanpakken is te duur (★★★)

“Dit is alleen het spekken van de staatskas.”

Snelheidsovertredingen aanpakken werkt niet/is niet nodig (★★★)

“Nog strenger op snelheid. We zien dat het geen enkel effect heeft. Ook, >90% van de ongevallen heeft niet snelheid als oorzaak.”

Het wordt al veel gedaan (★★)

“Ik denk dat deze al vaak en streng genoeg worden aangepakt.”

Het is onrealistisch want er is geen capaciteit bij de politie (★★)

“Dat zou kunnen helpen, maar wie gaat dat doen en ook opvolgen? Zie maar weinig blauw op de weg.”

Het is niet nodig. Het gaat om het gedrag bestuurders, deze zijn vaak onoplettend in het verkeer (★★)

“Telefoongebruik aanpakken, zie je teveel onderweg.”

Enigszins op inzetten

Oplopende boetes voor herhaaldelijke overtreders en hen waarschuwen voor te hard rijden is een goed idee (★★★)

“Vooral om herhaling te voorkomen.”

Herhaaldelijke overtreders straffen (★★)

“Veel verkeersdeelnemers zijn hardnekkig en geven niks om een boete meer of minder en dus moet je ze nog vaker en harder aanpakken.”

Herhaaldelijke overtreders vaker controleren en puntenrijbewijs is goed idee (★★)

“Heeft meer invloed als je in herhaling blijft vallen.”

Verhoog de pakkans, nu te weinig controle (★★)

“De pakkans vergroten maakt dat meer mensen zich houden aan de snelheid.”

Puntenrijbewijs voor iedereen is een goed idee (★★)

“Het rijbewijs is geen recht, al lijkt het soms wel zo. Iedereen bewust maken dat het een privilege is wat men kwijt kan raken lijkt me een passende oplossing.”

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Oplopende boetes, vaker controleren en puntenrijbewijs schikt af/creëert meer bewustzijn (★★★)

“Werkt preventief.”

Oplopende boetes en waarschuwen voor iedereen is een goed idee (★★★)

“Mensen moeten zich aan de regels houden anders gewoon goed boeten.”

Maakt verkeer veiliger (★★★)

“Dit zou de medemensen in het verkeer beschermen.”

Verhoog de pakkans, nu te weinig controle (★★★)

“Er zou meer politie moeten komen om de snelheid te controleren vooral binnen de bebouwde kom.”

Vaker controleren en puntenrijbewijs voor iedereen is een goed idee (★★)

“Rijbewijs komt met een verantwoordelijkheid, gewoon hard aanpakken. Wordt nu vaak nog gezien als een recht, [...] een verkregen privilege wat je ook weer kwijt kan raken”

Zoveel mogelijk op inzetten

Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat in de midden en rechter groep meer dan 10% van de deelnemers eigen suggesties geeft voor het aanpakken van deze optie, zoals; een leeftijdsgrens, APK-fiets-keuring, vermogen pas na opstappen van de fiets. Ook geven veel deelnemers aan dat elektrische fietsen veiliger worden als ze niet te snel kunnen. Dit is een taak voor de fabrikanten en de overheid kan hiervoor regels opzetten.

Niet op inzetten

Aanpassing niet nodig, ligt aan (rijgedrag) fietsers (★★★)

“Het heeft geen zin om dit veiliger te maken want fietsers blijven egoïstisch en arrogant en denken altijd voorrang te hebben, ga het veiliger maken dan wordt dat alleen maar erger met meer ongelukken omdat fietsers dan nóg meer gaan denken dat ze heilig zijn.”

(Elektrische) fietsen zijn veilig genoeg (★★)

“De elektrische fietsen die in Nederland verkocht worden vind ik veilig genoeg.”

Aanpassing is niet nuttig/nodig (★★)

“Helpt niet. Mensen maken dat toch zo anders.”

Aanpassing niet nodig, verantwoordelijkheid ligt bij gebruiker en/of fabrikant (★★)

“Dit lijkt me geen taak van de overheid. Mensen zijn ook zelf verantwoordelijk voor het kiezen van een goeie fiets. Richtlijnen aan fabrikanten lijken me dan wel logisch.”

Meer handhaving is nodig (★★)

“Ik zie fietsers die harde gaan dan brommers, en dat is bij jong en oud, meer controle.”

Enigszins op inzetten

Maak een snelheidslimiet voor elektrische fietsen (★★★)

“Een maximum snelheid voor fietsen invoeren, handhaven en de zeer snelle fietsen voor jongeren onder de 16 jaar verbieden.”

Aanpassing aan elektrische fietsen aanraden (★★)

“Vooral gebruik van elektrische fietsen. Waarom voor een elektrische brommer 16 jaar en rijbewijs en elektrische fietsen niet?”

Aanpassing zorgt voor minder ongelukken/maakt het veiliger (★★)

“Voorkomt valpartijen.”

Iedereen aanraden aanpassingen te doen is een goed idee (★★)

“Aanraden is altijd goed.”

Verkoop alleen veilige fietsen (★)

“Een e-bike moet voor toelating op de markt aan bepaalde kwaliteitseisen voldoen. Alle niet-voldoende e-bikes moeten in beslag worden genomen.”

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Zoveel mogelijk op inzetten

Maak een snelheidslimiet voor elektrische fietsen (★★★)

“Op die fatbikes, elektrische fietsen, scooters, brommers etc. mag wel een systeem gemaakt worden dat ze niet harder kunnen dan de maximum snelheid!”

Aanpassing zorgt voor minder ongelukken/maakt het veiliger (★★)

“Wat veiliger gemaakt kan worden, moet veiliger worden.”

Aanpassing aan elektrische fietsen verplichten is een goed idee (★★)

“Nu dit de trend is geworden dat in alle leeftijdsgroepen op elektrische fietsen wordt gereden, is het belangrijk dat de fietsen veilig genoeg zijn.”

Aanpassingen verplichten voor bepaalde fietsgroepen is een goed idee (★★)

“Voor ouderen en jongeren met een fatbike.”

Verkoop alleen veilige fietsen (★)

“Veilige vervoersmiddelen die voldoen alleen toelaten op de markt.”

Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken.



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat deelnemers die voor deze maatregel (in meer of mindere mate) kiezen, er vanuit gaan dat met onderzoek gerichte aanpassingen kunnen worden gedaan om zo toekomstige ongelukken te kunnen voorkomen.

Niet op inzetten

Bijhouden/onderzoeken wordt al gedaan (★★★)

"Volgens mij gebeurt dit al voldoende."

Bijhouden/onderzoeken heeft geen zin (★★)

"Daar gaat het aantal ongelukken niet van omlaag. Ik denk dat wel duidelijk is waardoor er veel ongelukken zijn."

Bijhouden/onderzoeken is niet nodig (★★)

"Prima zo."

De baten van bijhouden/onderzoeken zijn niet hoger dan de kosten (★★)

"Je kan het wel gaan bijhouden dat ik bij een gladde (ijzel) weg op de plaat ga, je kan dat geld ook gebruiken om zout te strooien."

Bijhouden/onderzoeken is achteraf en dan is het te laat (★★)

"Je moet ongelukken voorkomen. In berichten over ongevallen staat heel vaak dat de Politie nog bezig is met onderzoek hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren. Ongevalsanalyse is eigenlijk 'mosterd na de maaltijd'."

Enigszins op inzetten

Beter bijhouden om de oorzaken in kaart te brengen en kunnen vermijden van ongelukken in de toekomst (★★★)

"Met als doel om de grootste risico's in kaart te brengen."

Bijhouden/onderzoeken om aanpassingen te kunnen maken (★★★)

"Hiermee krijg je betere inzichten in de gevaarlijke wegen, waardoor je deze doelgerichter kan aanpassen."

Bijhouden/onderzoeken is handig en belangrijk (★★)

"Analyse van bijna-ongelukken en ongelukken is heel erg zinvol."

Met bijhouden/onderzoeken kunnen maatregelen voor gedragsaanpassingen genomen worden (★)

"Als het bijvoorbeeld vaak gebeurt door een telefoon dan de boete hoger maken."

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Zoveel mogelijk op inzetten

Beter bijhouden om de oorzaken in kaart te brengen en kunnen vermijden van ongelukken in de toekomst (★★★)

"Begrijpen waarom ongelukken plaatsvinden."

Bijhouden/onderzoeken om aanpassingen te kunnen maken (★★)

"Zodat je weet wat er aangepast moet worden."

Bijhouden/onderzoeken is handig/belangrijk (★★)

"Ik denk, dat het hoogst noodzakelijk is, dat de Overheid over representatieve gegevens beschikt."

Met bijhouden/onderzoeken kunnen maatregelen voor gedragsaanpassingen genomen worden (★)

"Maak mensen meer bewust waardoor veel ongelukken gebeuren."

Zo kunnen investeringen gedaan worden die zich uitbetalen op de lange termijn (★)

"Op korte termijn duurder, maar dit kan zich terugverdienen door geen onnodige aanpassingen aan wegen te maken, waar ze niet nodig zijn of niet de gepaste oplossing voor het probleem zijn."

Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat in al deze drie de categorieën 6-15% van de deelnemers een suggestie of eigen idee geven over deze optie. Voorbeelden zijn: promotiefilmpjes via radio en tv, social media inzetten en het verkrijgen van een rijbewijs lastiger maken. Ook vinden midden en rechts deze optie een goed idee voor bepaalde groepen, dan hebben ze het voornamelijk over kinderen en ouders.

Niet op inzetten

Het heeft geen zin (★★★)

“Mensen zijn dom. Iedereen, ook jij en ik. Meer verplicht leren wordt niemand blij van en het is ook maar de vraag of we dit terug gaan zien.”

Er wordt al voldoende informatie gegeven over de gevaren in het verkeer (★★★)

“Huidige verkeerseducatie op scholen en ouders is voldoende.”

Het is prima zoals het is (★★)

“Is prima zoals het nu werkt.”

Iedereen weet wat de regels zijn, maar volgen ze bewust niet (★★)

“De meeste mensen kennen de regels wel, maar het zit hem in de mensen die er maling aan hebben welke wetten en regels er ook worden gemaakt.”

Mensen kunnen zelf nadenken (★)

“Iedereen weet al lang dat deelnemen aan het verkeer risico's met zich meebrengt. Dat is nou eenmaal zo. Laten we alsjeblieft dat geld gebruiken voor iets nuttigs.”

Enigszins op inzetten

Vrijwillige lessen/toetsen voor bepaalde groepen is een goed idee (★★★)

“Jong geleerd is oud gedaan. confronteer de kinderen en jongeren met gevaarlijke situaties. Daar leren ze van.”

Vrijwillige lessen/toetsen creëert bewustwording (★★★)

“Bewustwording is een goede verander motivatie. Bijvoorbeeld gentle rijden. Zoals in het buitenland vaker het geval is. De ander sneller gelegenheid voor iets geven. Zal hufterig gedrag hopelijk reduceren.”

Vrijwillige lessen/toetsen voor iedereen is een goed idee (★★)

“Zo blijft iedereen up-to-date met de nieuwste regels. Mooie is online iets volgen.”

Zorgt voor een verlaging van het risico op ongelukken (★★)

“Dit maakt het risico op ongelukken kleiner.”

Vrijwillige lessen/toetsen geven op scholen (★★)

“En vooral op scholen.”

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Zoveel mogelijk op inzetten

Vrijwillige lessen/toetsen voor bepaalde groepen is een goed idee (★★★)

“Het is belangrijk dat kinderen en ouders goede verkeerseducatie krijgen. Zij zijn kwetsbaar.”

Vrijwillige lessen/toetsen creëert bewustwording (★★★)

“Veel zaken in het verkeer moet je leren [...] Vooral 'nieuwkomers' in het verkeer, zoals kinderen en jongeren, hebben deze kennis nog niet. [...] Zelf weet ik nog goed hoe op de basisschool een chauffeur zijn ervaringen kwam delen, dit wakkerde een zeker bewustzijn aan.”

Vrijwillige lessen/toetsen geven op scholen (★★)

“Meenemen in het onderwijs, ik kreeg vroeger ook fiets/verkeersles met de hele klas en school.”

Vrijwillige lessen/toetsen voor iedereen is een goed idee (★★)

“Een gewaarschuwd mens, telt voor meer.”

Zorgt voor een verlaging van het risico op ongelukken (★★)

“Voor de veiligheid.”

Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat in de midden en rechter groep deelnemers aangeven dat er niet alleen naar de (hoge) kosten van aanpassingen gekeken moet worden, maar ook naar de baten. Ongelukken zijn óók duur. Dit mag niet vergeten worden. Daarnaast zijn suggesties voor aanpassingen die gegeven worden; een snelheidslimiet, extra verlichting en het scheiden van rijbanen tussen fietsers en auto's.

Niet op inzetten

Aanpassing wegen niet nodig, het is al veilig genoeg (★★★)

"Ik geloof dat ze er in Nederland al heel erg veilig bij liggen. Het is alleen allemaal zo druk geworden."

Aanpassing wegen niet nodig, (rij)gedrag van mensen is gevaarlijk (★★★)

"Niet doen: hiermee verandert de mentaliteit nauwelijks van hen die de overheid 'veilig' wil stellen."

Kost te veel geld (★★)

"Veel kosten, die weinig opleveren."

Er worden al aanpassingen gedaan (★★)

"Er wordt genoeg aan gedaan."

Aanpassing wegen niet nodig, verantwoordelijkheid ligt bij de gebruiker (★)

"We moeten niet alle verantwoordelijkheid bij de gebruiker weg halen. Als jij niet in staat bent om te bepalen dat de situatie om een aanpassing van je rijgedrag vraagt, wat doe je op de weg."

Enigszins op inzetten

De meest gevaarlijke aanpassen is een goed idee (★★)

"Autowegen die wel heel gevaarlijk zijn."

De meest gevaarlijke goedkoop aanpassen is een goed idee (★★)

"Als je weet dat een weg gevaarlijk is én je kunt dit goedkoop aanpassen, zie ik niet in waarom je dit niet zou doen."

Er valt nog veel winst te halen door de meest gevaarlijke wegen aan te passen (★★)

"Noodzakelijk. Er zijn hier in Overijssel wegen waar veel ongevallen gebeuren en waar al jaren en jaren gesproken wordt om deze veiliger te maken."

Aanpassing zoals extra verlichting plaatsen is gewenst (★★)

"Verlichting op sommige wegen is tegenwoordig best slecht. Dat zou ik wel aanpassen."

Er valt nog veel winst te halen door goedkope aanpassingen te doen (★★)

"Ik woon in een landelijke omgeving met een flink aantal van dit soort wegen. Zie regelmatig dat hier weer ongelukken gebeuren."

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Zoveel mogelijk op inzetten

Er valt nog veel winst te halen door veel/alle gevaarlijke wegen aan te passen (★★★)

"Waarom zijn onveilige wegen er nog? Weg ermee."

Alle gevaarlijke wegen aanpassen is een goed idee (★★)

"Het woord zegt het al. Alle 'gevaarlijke' autowegen aanpassen. Ze zijn gewoon te gevaarlijk."

Aanpassing nodig; snelheidslimiet (★★)

"Kwetsbare verkeersdeelnemers moeten beschermd worden. Maatregelen als het verlagen van de snelheid naar bijv. 60 km uur buiten de bebouwde kom bij wegen zonder vrijliggend fietspad kosten niet veel. Het is een kwestie van politieke wil."

Aanpassing zoals extra verlichting plaatsen is gewenst (★★)

"Meer verlichting langs de weg."

Aanpassing zoals scheiding rijbanen fietsers en auto's gewenst (★★)

"Fietspaden scheiden van autoweg."

Meer fietsers een helm laten dragen



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat deelnemers die niet of weinig inzetten op de fietshelm het een vrije keuze en een eigen verantwoordelijkheid vinden om een helm te dragen. Ook valt het op dat deelnemers het met regelmaat hebben over elektrische fietsen die ze te gevaarlijk vinden en waarvoor ze het dragen van een helm zouden willen aanraden. Bij deze optie kwam ook veel frustratie en ergernis tegenover de fatbikes naar voren. Al helemaal over gevaarlijk rijgedrag van kinderen op fatbikes.

Niet op inzetten

Een helm dragen is een vrije keuze/eigen verantwoordelijkheid (★★★)

“Laat mensen dat zelf bepalen.”

Een helm is overdreven en onnodig (★★★)

“Helm op een snorfiets vind ik al overdreven.”

Mensen willen geen helmplicht (★★★)

“Ben ik zelf geen voorstander van.”

Een helmplicht zal niet helpen, heeft geen toegevoegde waarde (★★)

“Helmen helpen niet vind ik.”

Met een helmplicht zullen mensen vaker de auto pakken i.p.v. de fiets (★)

“Als fietsers een helm moeten dragen, zullen minder mensen gaan fietsen.”

Enigszins op inzetten

Een helm aanraden vóóral voor bepaalde fietsers is een goed idee (★★★)

“Vooral elektrische fietsen en fatbikes.”

Een helm dragen is veiliger (★★★)

“Fietsers zijn erg kwetsbaar en met name het hoofd. Door het dragen van een helm kan letsel aan het hoofd voorkomen worden, wat denk ik erg belangrijk is.”

Een helm aanraden voor iedereen is een goed idee (★★★)

“Een helm is een goede bescherming”

Een helm dragen is een vrije keuze/eigen verantwoordelijkheid (★★)

“Dit geheel vrijwillig, geen verplichting van maken.”

Mensen willen geen helmplicht (★★)

“Slechts omdat een groep mensen iets niet kunnen moet niet betekenen dat iedereen gestraft daarvoor moet worden.”

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Helmplicht is veiliger (★★★)

“Veiligheid voorop.”

Helmplicht is een goed idee (★★★)

“Ik denk dat alleen een plicht ervoor zorgt dat mensen een helm gaan dragen.”

Helmplicht voor bepaalde fietsers is een goed idee (★★★)

“Kinderen, ouderen en elektrische fietsers lopen een groter gevaar.”

Zullen een cultuurverandering moeten ondergaan (★)

“Na 1 jaar weten mensen niet beter en als iedereen een helm draagt valt je op als je het niet doet.”

Helmplicht is goedkope oplossing voor veiligheid (★)

“Dit levert veel minder slachtoffers op en kost de overheid niets, alleen het handhaven gaat wat kosten.”

Zoveel mogelijk op inzetten

Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat de linker groep het heeft over teveel overheidsbemoeienis. Dit komt hier vaker voor dan bij andere opties. Men noemt deze optie te betuttelend en vindt dit geen taak voor de overheid. In de midden en rechter groep zien we dat deelnemers deze techniek toepassen voor nieuwe auto's gewenst vinden, omdat hiermee het rijgedrag van bestuurders automatisch wordt aangepakt.

Niet op inzetten

Maximumsnelheid begrenzen is gevaarlijk (★★★)

"Bij noodsituaties gaat dit juist het tegenovergestelde veroorzaken van wat je wilt bereiken."

Maximumsnelheid is onzin en teveel overheidsbemoeienis (★★★)

"Te veel regelgeving! Mensen worden al te veel beperkt in hun doen en laten!"

Het is prima zoals het is (★★)

"Prima zoals het nu is."

Techniek is te duur (★)

"Ben ik absoluut tegen. Hierdoor worden auto's weer duurder dan ze nu al zijn"

Techniek is niet nodig, mensen moeten zich aan de regels houden (★)

"Bestuurders moeten zelf de discipline opbrengen om zich aan de maximum snelheid te houden."

Redelijk op inzetten

Techniek voor nieuwe auto's is een goed idee (★★★)

"Er zijn al fabrikanten die fabriek af een maximum snelheid op haar auto's heeft (Volvo bv.). Waarom niet een verplichting voor iedere nieuwe auto die op kenteken komt in NL?"

Maximumsnelheid begrenzen verbetert de veiligheid (★★)

"Dit lijkt mij een goede oplossing want waarom moet een auto harder lopen als het toegestane snelheid. Dit zou de veiligheid in het verkeer denk ik verbeteren."

Zorgt voor minder overtredingen en ongelukken (★★)

"Uiteindelijk zal dat een hoop snelheidsovertredingen."

Techniek is goed idee, mensen nemen zelf geen verantwoordelijkheid (★★)

"Mensen nemen zelf veelal onvoldoende eigen verantwoordelijkheid."

Techniek aanraden voor in nieuwe auto's (★★)

"Nieuwe auto's is makkelijker."

Zoveel mogelijk op inzetten

Techniek voor nieuwe auto's is een goed idee (★★★)

"Waarom zouden we niet alle middelen gebruiken om de maximumsnelheid te handhaven?"

Zorgt voor minder overtredingen en ongelukken (★★★)

"Meteen doen. Hoeveel auto's ik voorbij zie rijden, die zich niet aan het maximum snelheid houden."

Maximumsnelheid begrenzen verbetert de veiligheid (★★)

"Puur voor de veiligheid."

We hebben Europa nodig om dit aan te pakken (★★)

"We moeten het echter in EU verband regelen, anders gaan mensen auto's invoeren van over de grens of rijden buitenlanders in NL veel te hard (hetgeen ook veel voorkomt."

Techniek aanraden voor in nieuwe auto's (★)

"Bij alleen nieuwe auto's."

Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen



Panel raadpleging



Open raadpleging

Wat valt op? Het valt op dat deelnemers aangeven dat de maximumsnelheid beperken ook zal gelden voor hulpdiensten. Deze mogen maximaal 40 km/uur van de maximumsnelheid af zitten. Dit kan daarom ook ongewenste situaties veroorzaken.

Niet op inzetten

Snelheid aanpassen is niet nodig (★★★)

“Inderdaad niet veranderen.”

Andere snelheidslimiet niet nodig, ligt aan (rij)gedrag van mensen (★★)

“Ik vind niet dat de snelheid perse aangepast moet worden, meer het rijgedrag.”

30 Km per uur is té langzaam (★★)

“30 te langzaam op doorgaande wegen.”

Mensen zullen zich er niet aan houden (★★)

“50 naar 30 helpt niet als mensen zich er toch niet aan houden.”

30 Km per uur zones zorgen alleen maar voor irritaties (★★)

“De wegen zijn bedoeld om vlot van A naar B te komen. Verlaging van de maximumsnelheid kost tijd en leidt tot frustratie van economie en privéleven.”

Zonder handhaving heeft het geen zin (★★)

“Leuk idee, maar zonder toezicht waardeloos.”

Er zijn al genoeg 30 km zones (★★)

“Bij ons in de wijk is bijna alles al 30.”

Het is onzinnig/nutteloos (★)

“30 km per uur is op veel plekken grote onzin en niet realistisch.”

50 km per uur is al langzaam genoeg (★)

“Dan wordt het verkeer nog trager, nog meer opstoppen.”

Enigszins op inzetten

Zorgt dat het veiliger wordt (★★★)

“Veel veiliger en een kwestie van wennen en doen.”

Aanpassing is nodig/gewenst (★★★)

“Als ik 50 rijd zit er altijd wel eentje op mijn bumper die nog harder wil. Wat is dat toch in dit land. Terug die snelheid. Je komt er heus wel.”

Handhaving is nodig, want mensen zullen zich niet aan de snelheid houden (★★)

“Risico op symboolpolitiek omdat politie dit (in mijn stad: Utrecht) toch niet handhaaft.”

Langzamer rijden geeft overzichtelijkere situaties (★★)

“50 km per uur is in sommige stukken in de stad onverantwoord met alle fietsers en voetgangers die kris kros door elkaar oversteken.”

Het is onzinnig/nutteloos (★)

“Ze rijden toch wel harder, als er 50 staat, dan rijden ze 60 of 70.”

Een andere snelheidslimiet is niet overal veilig toepasbaar (★)

“Voor sommige straten is dat veiliger, bij andere kan het juist andersom.”

Redelijk op inzetten

Veel op inzetten

Zoveel mogelijk op inzetten

Zorgt dat het veiliger wordt (★★★)

“Dat zou héél veel fietsveiligheid en dus fiets plezier opleveren! Wat willen we nu? Toch voor die 5 minuten eerdere aankomst gaan, of voor meer veiligheid en minder milieubelasting? Zijn we gek geworden?”

Aanpassing is nodig/gewenst (★★★)

“Dit is de meest essentiële maatregel om te nemen. Met zo veel nieuwe verschillende soorten voertuigen.”

Handhaving is nodig, want mensen zullen zich niet aan de snelheid houden (★★)

“Maakt het verkeer veiliger, maar moet er wel op gehandhaafd worden met hoge boetes, anders heeft het geen zin.”

Langzamer rijden geeft overzichtelijkere situaties (★★)

“Ze rijden vaak te snel en dan is een voetganger (kind) of fietser niet te zien.”

4. Resultaten op de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

Na de keuzetaak werd onder andere deze vraag gesteld aan deelnemers: vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? Aangezien op de maatregel 'alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol' vergeleken met de andere maatregelen vaak wordt ingezet door deelnemers, wordt deze vervolgvraag uitgelicht. De maatregel over het alcoholslot is ook een van de maatregelen waarbij de minste deelnemers geen inzet adviseren.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze vervolgvraag besproken:

- 4.1. Beschrijvende resultaten van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op
- 4.2. Resultaten LKCA van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

4.1. Beschrijvende resultaten van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

Resultaten van de vraag: vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op?

Resultaten van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op



Panel raadpleging

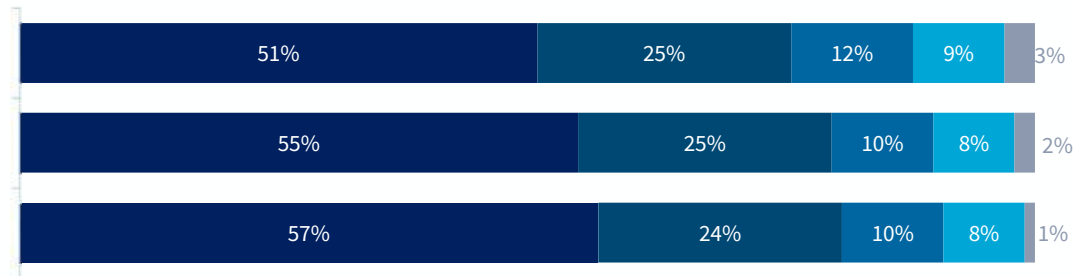


Open raadpleging

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op?



Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar politieke voorkeur



Legenda

Panel
Open

Helemaal
mee eens

Mee eens

Neutraal

Mee oneens

Helemaal
mee oneens

Toelichting

De bovenste grafiek laat het percentage deelnemers zien dat helemaal eens tot en met helemaal mee oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op. De grafiek daaronder laat deze uitkomsten zien naar politieke voorkeur. De politieke voorkeur is alleen gevraagd aan de deelnemers aan de panelraadpleging.

De uitkomsten:

- De helft van de deelnemers is het met deze vraag **helemaal eens**. Zelfs driekwart van de deelnemers aan de panelraadpleging (76%) is het er (helemaal) mee eens. En 71% van de deelnemers aan de open raadpleging. Slechts 11% van de deelnemers aan de panelraadpleging is het er (helemaal) mee oneens. Dit geldt ook voor 16% van de deelnemers aan de open raadpleging.
- De onderste grafiek laat zien dat de uitkomsten van deze vraag weinig verschillen tussen verschillende politieke voorkeuren. Voor alle politieke voorkeuren geldt dat in ieder geval driekwart van de deelnemers het (helemaal) eens is met de vraag: voor een politieke voorkeur die kan worden omschreven als links is dat 81%, voor midden 77% en voor rechts 76%.



Resultaten van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

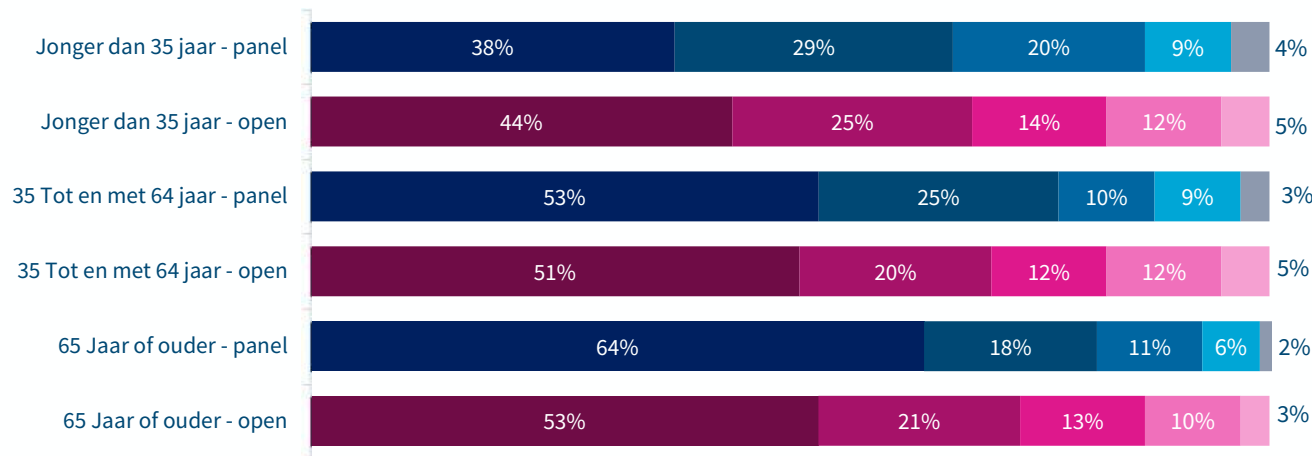


Panel raadpleging



Open raadpleging

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar leeftijd



Legenda

Panel
Open

Helemaal
mee eens

Mee eens

Neutraal

Mee oneens

Helemaal
mee oneens

Toelichting

De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat helemaal eens tot en met helemaal mee oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op, gekruist naar leeftijd.

De uitkomsten:

- Deelnemers van 65 jaar of ouder zijn het minder vaak (helemaal) oneens met deze vraag (panel: 8% en open: 13%) dan deelnemers jonger dan 35 jaar (panel: 13% en open: 17%) en deelnemers van 35 tot en met 64 jaar (panel: 12% en open: 17%).
- Deelnemers jonger dan 35 jaar zijn het minder vaak helemaal eens met de vraag (panel: 38% en open: 44%) dan deelnemers van 35 tot en met 64 jaar (panel: 53% en open: 51%) en deelnemers van 65 jaar of ouder (panel: 64% en open: 53%). Bij deelnemers van 65 jaar of ouder loopt het percentage dat het helemaal eens is het meest uiteen tussen de panel en open raadpleging.



Resultaten van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

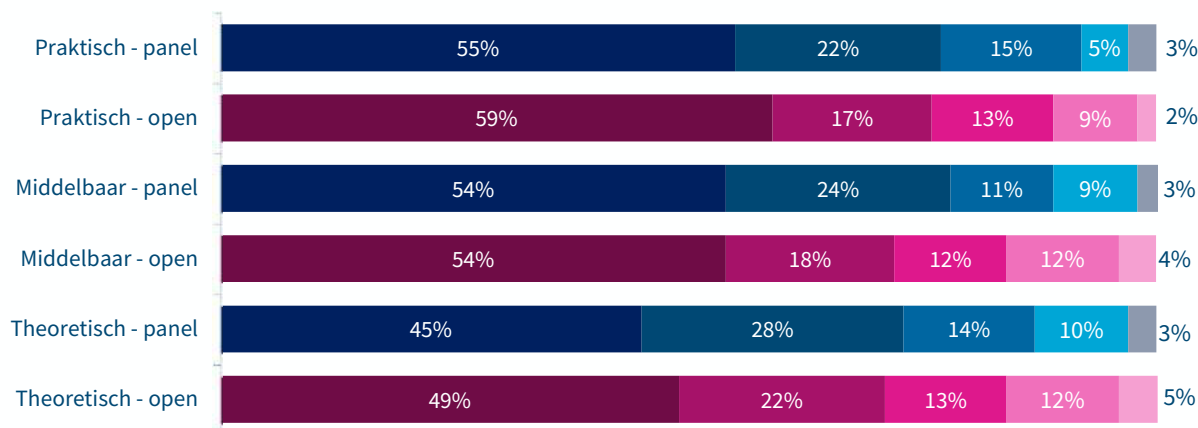


Panel raadpleging



Open raadpleging

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar opleiding



Legenda

Panel
Open

Helemaal
mee eens

Mee eens

Neutraal

Mee oneens

Helemaal
mee oneens

Toelichting

De grafiek laat het percentage deelnemers zien dat helemaal eens tot en met helemaal mee oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op, gekruist naar opleidingstype.

De uitkomsten:

- Waar bij praktisch (panel: 55% en open: 59%) en middelbaar opgeleiden (panel en open: 54%) meer dan de helft van de deelnemers het helemaal eens is, is dat bij theoretisch opgeleiden iets minder dan de helft (panel: 45% en open: 49%).
- Voor praktisch en theoretisch opgeleiden geldt dat deelnemers aan de open raadpleging het vaker helemaal eens zijn dan de deelnemers aan de panelraadpleging. Bij middelbaar opgeleiden zijn deze percentages aan elkaar gelijk. Ook zijn deelnemers aan de open raadpleging het vaker (helemaal) oneens met de vraag dan deelnemers aan de panelraadpleging. Bijvoorbeeld: voor theoretisch opgeleiden geldt voor het panel dat 13% het (helemaal) oneens is en voor de open raadpleging (17%).



Resultaten van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

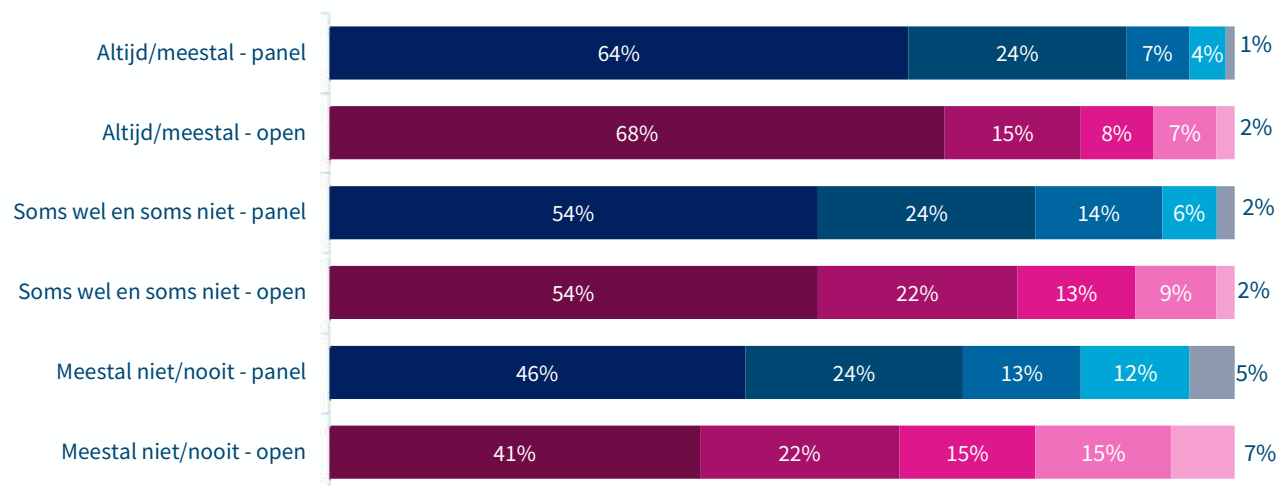


Panel raadpleging



Open raadpleging

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar onveilig gevoel in het verkeer



Legenda

Panel
Open

Helemaal
mee eens

Mee eens

Neutraal

Mee oneens

Helemaal
mee oneens

Toelichting

De grafiek op deze pagina laat het percentage deelnemers zien dat helemaal eens tot en met helemaal mee oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op, gekruist naar of deelnemers zich weleens onveilig voelen in het verkeer.

De uitkomsten:

- De grafiek laat zien dat deelnemers die zich altijd of meestal onveilig voelen in het verkeer het vaker (helemaal) eens zijn met de vraag (panel: 88% en open: 83%) dan deelnemers die zich soms wel en soms niet onveilig voelen (panel: 78% en open: 76%) en deelnemers die zich meestal niet of nooit onveilig voelen (panel: 70% en open: 63%).

In de [bijlage](#) bevinden zich ook de resultaten van deze vraag gekruist naar geslacht en woonomgeving.



4.2. Resultaten LKCA van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op

De latente klasse clusteranalyse (LKCA) is een analysemethode, waarbij het statistische model op zoek gaat naar groepen deelnemers (ook wel clusters) die grotendeels het zelfde antwoord hebben gegeven op de vraag of het een goed idee is dat er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op. De methode kijkt ook of er statistisch significante kenmerken in deze clusters te ontwaren zijn.

Demografische kenmerken van deelnemers die zijn opgenomen in de LKCA zijn: leeftijd, geslacht, opleidingsniveau, provincie, woonomgeving en politieke voorkeur.

Ook zijn er kenmerken van deelnemers opgenomen in de LKCA die betrekking hebben op het verkeer: of iemand een rijbewijs bezit, of iemand met het huishouden een auto heeft, of iemand een fiets heeft, of iemand wel eens een helm draag op de fiets, hoe vaak iemand autorijdt, hoe vaak iemand fietst, waar iemand het meest autorijdt, waar iemand het meest fietst en of iemand zich wel eens onveilig voelt in het verkeer.

Op de volgende pagina's volgen bij de resultaten van de LKCA alleen de kenmerken die significant zijn en daarmee bepalend zijn voor de indeling van de clusters.

LKCA van de vraag of je alleen mag autorijden met nul glazen alcohol op: Drie verschillende clusters, op basis van het adviseren van deze regel



Panel raadpleging

	Gemiddelde	1	2	3
Grootte van het cluster		62%	26%	12%
Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op?				
Helemaal mee eens	51%	65%	35%	12%
Mee eens	25%	22%	21%	55%
Neutraal	13%	8%	18%	27%
Mee oneens	8%	5%	18%	4%
Helemaal mee oneens	3%	1%	9%	1%

Legenda

0% - 10%

11% - 20%

21% - 30%

31% - 40%

> 40%

Toelichting

De tabel hiernaast laat drie clusters deelnemers zien, als resultaat van de LKCA voor de vraag over of het een goed idee is dat er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op. Deze uitkomsten kunnen vergeleken worden met de gemiddelde uitkomsten. Op de volgende pagina staat per cluster uitgeschreven welke sociaal-demografische kenmerken relatief vaak voorkomen.

De uitkomsten:

- **Cluster 1 (62% van de deelnemers):** Dit cluster lijkt het sterkst op de gemiddelde deelnemer: 87% is het (helemaal) eens, 8% is neutraal en 6% van dit cluster is het (helemaal) oneens met de regel. Vergeleken met de andere clusters hebben de meeste deelnemers 'helemaal mee eens' op de vraag geantwoord.
- **Cluster 2 (26% van de deelnemers):** In dit tweede cluster is 56% het (helemaal) eens, 18% is neutraal en 27% is het (helemaal) oneens. In dit cluster zitten ten opzicht van de andere clusters de meeste deelnemers die de vraag hebben beantwoord met 'mee oneens' of 'helemaal mee oneens'.
- **Cluster 3 (12% van de deelnemers):** In dit derde cluster is 67% het (helemaal) eens met de regel, 27% is neutraal en 5% is het (helemaal) oneens. In dit cluster zitten ten opzichte van de andere clusters de meeste deelnemers die de vraag hebben beantwoord met 'mee eens' of 'neutraal'.



Kenmerken van de drie clusters uit de LKCA over de vraag: Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op?



Panel raadpleging

Cluster 1 (62%)

Keuzes

Dit cluster lijkt het sterkst op de gemiddelde deelnemer: 87% is het (helemaal) eens, 8% is neutraal en 6% van dit cluster is het (helemaal) oneens met de regel. Vergeleken met de andere clusters hebben de meeste deelnemers 'helemaal mee eens' op de vraag geantwoord.

Kenmerken

In dit eerste cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- 65 Jaar of ouder zijn.
- Vrouw zijn.
- In landelijk gebied wonen.
- Een politieke voorkeur hebben die kan worden omschreven als links of midden.
- Een rijbewijs hebben voor een vrachtwagen.
- Met hun huishouden geen auto bezitten.
- Een elektrische fiets hebben.
- Een helm dragen als zij in hun vrije tijd fietsen.
- Minder dan 1 dag, 1 dag per week of 2 tot 4 dagen in de week autorijden.
- Het meest op de snelweg of in landelijk gebied autorijden.
- 2 Tot 4 dagen in de week fietsen.
- Zich altijd onveilig voelen in het verkeer of soms wel en soms niet.
- Woonachtig zijn in Drenthe, Groningen of Limburg.

Cluster 2 (26%)

Keuzes

In dit tweede cluster is 56% het (helemaal) eens, 18% is neutraal en 27% is het (helemaal) oneens. In dit cluster zitten ten opzicht van de andere clusters de meeste deelnemers die de vraag hebben beantwoord met 'mee oneens' of 'helemaal mee oneens'.

Kenmerken

In dit tweede cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- 35 Tot en met 64 jaar oud zijn.
- Man zijn.
- Middelbaar of theoretisch zijn opgeleid.
- In een kleine stad wonen.
- Een rijbewijs hebben voor een brommer.
- Met hun huishouden meerdere auto's bezitten.
- Een stadsfiets of geen fiets hebben.
- 5 Dagen of meer per week autorijden of beroepschauffeur zijn.
- Het meest in stedelijk gebied autorijden.
- Niet of 1 dag of minder per week fietsen.
- Zich nooit of meestal niet onveilig voelen in het verkeer.
- Woonachtig zijn in Noord-Holland, Utrecht of Zuid-Holland.

Cluster 3 (12%)

Keuzes

In dit derde cluster is 67% het (helemaal) eens met de regel, 27% is neutraal en 5% is het (helemaal) oneens. In dit cluster zitten ten opzicht van de andere clusters de meeste deelnemers die de vraag hebben beantwoord met 'mee eens' of 'neutraal'.

Kenmerken

In dit derde cluster zitten relatief veel deelnemers die:

- Jonger zijn dan 35 jaar.
- Praktisch zijn opgeleid.
- In een dorp of een grote stad wonen.
- Een politieke voorkeur hebben die kan worden omschreven als rechts.
- Een rijbewijs hebben voor een motor.
- Met hun huishouden één auto bezitten.
- Een speed pedelec hebben.
- Een helm dragen als zij naar werk fietsen of gaan sporten op een (race)fiets of mountainbike.
- Niet autorijden.
- 5 dagen of meer per week fietsen of fietsen voor hun beroep (bezorgdienst).
- Zich meestal onveilig voelen in het verkeer.
- Woonachtig zijn in Flevoland, Friesland, Gelderland, Noord-Brabant, Overijssel of Zeeland.



5. Resultaten op de vragen over wat de snelweg en het fietspad veiliger maakt

Na de keuzetaak werd onder andere aan deelnemers gevraagd wat zij als het meest onveilig ervaren op snelwegen en fietspaden. Dit was een open vraag. Ook werd aan deelnemers gevraagd wat volgens hun de snelweg en het fietspad veiliger zou maken. Deelnemers konden hier ook een eigen idee aandragen. Aangezien deze vragen een divers beeld opleveren van onveiligheden en ideeën voor oplossingen, worden deze vragen uitgelicht.

De antwoorden op deze vragen zijn geanalyseerd met behulp van machine learning. Daarmee zijn alle antwoorden van de deelnemers automatisch gecategoriseerd. Er zijn handmatige checks uitgevoerd om het model te controleren en zo de betrouwbaarheid te waarborgen.

In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze vervolgvragen besproken:

- 5.1. Resultaten op de vragen wat deelnemers ervaren als onveilig op de snelweg en wat de snelweg veiliger maakt.
- 5.2. Resultaten op de vragen wat deelnemers ervaren als onveilig op het fietspad en wat het fietspad veiliger maakt.

5.1. Resultaten op de vragen wat deelnemers ervaren als onveilig op de snelweg en wat de snelweg veiliger maakt

Resultaten op de vragen:

- Wat ervaar je als het meest onveilig op snelwegen?
- Wat zou volgens jou de snelweg veiliger maken?

Wat ervaren deelnemers als het meest onveilig op snelwegen?

Overzicht van wat de deelnemers het vaakst aangeven als het meest onveilig op snelwegen

Onvoorspelbaar gedrag van bestuurders (bijvoorbeeld wisselen van baan zonder knipperlicht of niet goed kijken)

"Onvoorspelbaar gedrag van medeweggebruikers, zoals rechts inhalen, afsnijden en -opvallend en toenemend- geen richting aangeven"

Telefoongebruik achter het stuur

"Mobiele telefoongebruik"

Onnodig links rijden (waardoor er rechts wordt ingehaald)

"onnodig links rijden, waardoor je er rechts langs gaat."

Er wordt te hard gereden

"Snelheidsduivels en ongeduld"

Asociaal of bewust gevaarlijk rijgedrag van bestuurders

"Het asorijgedrag van anderen"

Grote snelheidsverschillen tussen voertuigen

"De grote snelheidsverschillen."

Te weinig afstand houden tot voorganger of bumperkleven

"Door mensen die bumper kleven en te hard rijden"

Slechte zichtbaarheid van ander verkeer en/of wegverloop (in de nacht)

"Slecht verlichte wegen"

Slecht weer (zoals mist en gladheid)

"Bij slecht weer drukte en donker"

Drukke en files

"Bij grote drukte in combinatie met grote snelheidsverschillen"

Afgeleide bestuurders (die slingeren)

"andere weggebruikers die bezig zijn met hun smartphone of om andere redenen niet goed op de weg en de omgeving letten (en dus slingeren, snelheid steeds wisselt, andere dingen over het hoofd zien)"

Het plotseling ontstaan van files

"Plotselinge files."

Vrachtwagens

"Vrachtwagens zijn eng"

Bestuurders die te langzaam rijden

"Auto's die te langzaam rijden"

Inhaalmanoeuvres

"Inhalen links en rechts"

Bestuurders die rijden onder invloed van alcohol of drugs

"mensen onder invloed drugs en/of alcohol"

Invoegen en uitvoegen

"Het invoegen."

Wegwerkzaamheden

"Bij wegwerkzaamheden langs vrachtwagens of bussen rijden. Smal"

Niet goed zichtbare belijning

"Slechte belijning. Moet reflecterend geel zijn"

Felle koplampen van tegemoetkomend verkeer dat verblindt

"De nieuwe 'blauwe' koplampen verblinden enorm, vooral bij regenachtig weer."

Ritsen

"ritsen waar autowegen samenkomen"



Panel raadpleging



Open raadpleging

Toelichting

- Ruim 9.000 deelnemers hebben aangegeven wat zij als het meest onveilig ervaren op snelwegen.
- Links worden de vaakst genoemde ervaringen over wat het meest onveilig is op de snelweg weergegeven. Bij elke ervaring staat een illustrerende quote.

Legenda

Tot en met 5% van de deelnemers ervaart dit als het meest onveilig

6% tot en met 15% van de deelnemers ervaart dit als het meest onveilig

Meer dan 15% van de deelnemers ervaart dit als het meest onveilig



Wat maakt de snelweg veiliger?

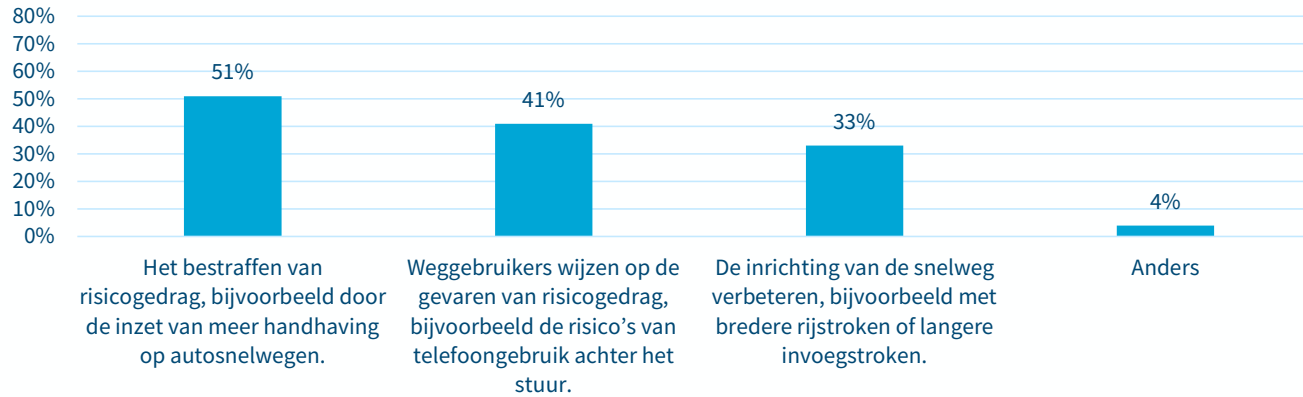


Panel raadpleging

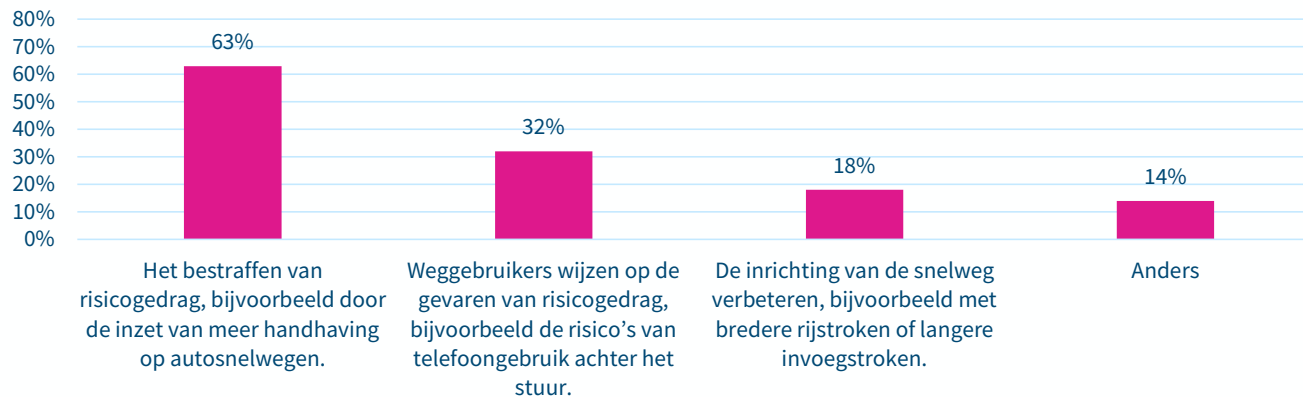


Open raadpleging

Resultaten op de vraag: wat zou volgens jou de snelweg veiliger maken? - Panel raadpleging



Resultaten op de vraag: wat zou volgens jou de snelweg veiliger maken? - Open raadpleging



Toelichting

Aan deelnemers van de panel en open raadpleging is gevraagd wat volgens hun de snelweg veiliger zou maken. Deelnemers konden meerdere antwoorden kiezen. Ook konden zij zelf een idee bedenken. Het valt op dat de panel en de open raadpleging dezelfde prioritering kennen van opties om de snelweg veiliger te maken:

- Wat betreft de snelweg is het bestraffen van risicogedrag het meest gekozen. **51%** van de deelnemers aan de panelraadpleging heeft deze optie gekozen en **63%** van de deelnemers aan de open raadpleging.
- De optie die daarna het meest is gekozen is het wijzen van weggebruikers op de gevaren van risicogedrag. Deze optie is gekozen door **41%** van de deelnemers aan de panelraadpleging en **32%** van de deelnemers aan de open raadpleging.
- De inrichting van de snelweg verbeteren is gekozen door **33%** van de panel deelnemers en **18%** van de deelnemers aan de open raadpleging.
- Ongeveer 1.400 deelnemers hebben een eigen idee achtergelaten om de snelweg veiliger te maken. De meest genoemde ideeën zijn te vinden op de volgende pagina.



Wat maakt de snelweg veiliger?



Panel raadpleging



Open raadpleging

Overzicht van de meest genoemde ideeën om de snelweg veiliger te maken

Maximum snelheid overal naar 100 km per uur

"Snelheid alle verkeer gelijktrekken en altijd max 100 km/u"

Meer handhaving op rijgedrag, zoals telefoongebruik

"Handhaven op telefoon gebruik tijdens het rijden. Dat zou 90% oplossen vermoed ik."

Zorgen dat er minder auto's op de snelweg zijn, bijvoorbeeld door het openbaar vervoer te verbeteren of de snelheidslimiet te verlagen

"OV verbeteren zodat er minder auto's op de snelweg hoeven te rijden"

Maximum snelheid overal naar 120 of 130 km per uur

"Snelheidslimiet verhogen naar 120 km/u"

Betere verlichting op de snelwegen

"Verlichting bij op en afritten"

Strengere straffen voor overtredingen, eerder rijbewijs invorderen en/of voertuig in beslag nemen

"Boetes doen geen pijn, rijbewijs invordering wel!! 1x kan gebeuren, 2x 2mnd rijbewijs invordering 3x rijbewijs inleveren"

Bredere rijstroken of langere invoegstroken werken niet, kijk eerder naar de doorstroming

"Inrichting van snelweg verbeteren is prima, maar een bredere rijstrook gaat daar niet bij helpen."

Meer handhaving op onnodige linksrijders

"Strenger controleren op onnodige links rijden."

Een inhaalverbod voor vrachtwagens

"Algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens"

Meer handhaving op snelheid met trajectcontroles en (automatische) flitsers

"Meer trajectcontroles"

Betere belijning

"betere belijning die ook bij slecht weer goed zichtbaar is."

Een dynamische maximale snelheid die is aangepast aan de omstandigheden, zoals het weer of file

"Lagere maximumsnelheid bij regen en mist"

Auto's (automatisch) voldoende afstand van elkaar laten houden

"Mensen bewuster maken van afstand houden"

Een aparte rijbaan voor vrachtwagens

"Aparte baan voor vrachtwagens"

'Keep your lane' invoeren

"Keep your lane invoeren"

Meer rijbanen

"Meer rijstroken om de capaciteit te vergroten"

Puntenrijbewijs invoeren voor iedereen

"Puntenrijbewijs zsm invoeren!"

Automatische snelheidsbegrenzing van auto's

"ISA, waardoor auto's veiliger rijden en minder snelheidsovertredingen maken."

Toelichting

Aan deelnemers van de panel en open raadpleging is gevraagd wat volgens hun de snelweg veiliger zou maken. Deelnemers konden meerdere antwoorden kiezen (zie [vorige pagina](#)). Ook konden zij zelf een idee bedenken. Links worden de meest genoemde, door deelnemers bedachte, ideeën om de snelweg veiliger te maken weergegeven. Bij elk idee staat een illustrerende quote.

Legenda

Tot en met 5% van de deelnemers noemt dit idee

6% tot en met 15% van de deelnemers noemt dit idee

Meer dan 15% van de deelnemers noemt dit idee



5.2. Resultaten op de vragen wat deelnemers ervaren als onveilig op het fietspad en wat het fietspad veiliger maakt

Resultaten van de vragen:

- Wat ervaar je als het meest onveilig op fietspaden?
- Wat zou volgens jou het fietspad veiliger maken?

Wat ervaren deelnemers als het meest onveilig op fietspaden?



Panel raadpleging

Overzicht van wat de deelnemers het vaakst aangeven als het meest onveilig op fietspaden

Slecht onderhouden fietspaden waardoor er veel kuilen zijn

"Dat ze slecht onderhouden zijn en te smal"

Scooters, fatbikes, racefietsen, elektrische fietsen een speed pedelecs die zorgen voor grote verschillen in snelheden

"Snelheidsverschil tussen 'gewone' fietsen en elektrische fietsen/fatbikes."

Smalle fietspaden

"Te smal met tegenliggers"

Geen of slechte verlichting van fietspaden

"Geen verlichting"

Het ontbreken van een (vrijliggend) fietspad

"Geen vrijliggende fietspaden"

Auto's die hard langsrijden

"auto's die te hard langsrijden"

Obstakels zoals verkeersdrempels en paaltjes midden op het fietspad

"Te smal en obstakels als paaltjes op het fietspad"

Telefoongebruik van fietsers

"Fietsers die op hun telefoon zitten"

Asociaal of roekeloos rijgedrag van fietsers (met name jongeren op fatbikes)

"opgeschoten jongeren op brommers of fatbikes"

Auto's die geen voorrang verlenen

"Auto die geen voorrang geven"

Onoverzichtelijke rotondes

"Op rotondes"

Kruisingen met auto's

"Onoverzichtelijke kruisingen"

Drukke op fietspaden

"De drukte!"

Toelichting

- Ongeveer 1.400 deelnemers hebben aangegeven wat zij als het meest onveilig ervaren op fietspaden.
- Links worden de vaakst genoemde ervaringen over wat het meest onveilig is op het fietspad weergegeven. Bij elke ervaring staat een illustrerende quote.

Legenda

Tot en met 5% van de deelnemers ervaart dit als het meest onveilig

6% tot en met 15% van de deelnemers ervaart dit als het meest onveilig

Meer dan 15% van de deelnemers ervaart dit als het meest onveilig

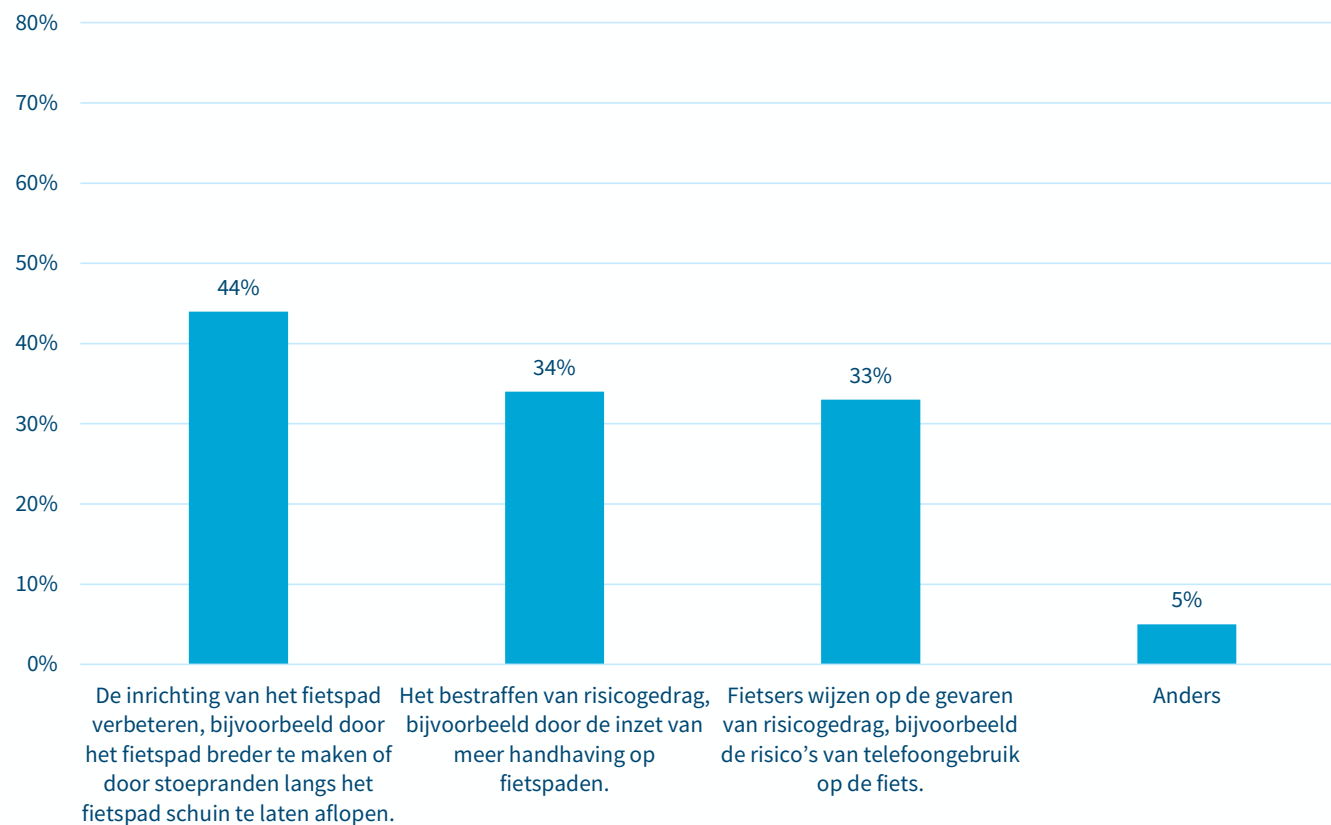


Wat maakt het fietspad veiliger?



Panel raadpleging

Resultaten op de vraag: wat zou volgens jou het fietspad veiliger maken? - Panel raadpleging



Toelichting

Aan deelnemers aan de panelraadpleging is gevraagd wat volgens hun de het fietspad veiliger zou maken. Deelnemers konden meerdere antwoorden kiezen. Ook konden zij zelf een idee bedenken.

- Wat betreft het fietspad is het verbeteren van de inrichting van het fietspad met **44%** het meest gekozen.
- Daarna volgen het bestraffen van risicogedrag (gekozen door **34%** en het wijzen van fietsers op de gevaren van risicogedrag (gekozen door **33%**).
- Ongeveer honderdvijftig deelnemers hebben een eigen idee achtergelaten om het fietspad veiliger te maken. De genoemde ideeën zijn te vinden op de volgende pagina.



Wat maakt het fietspad veiliger?



Panel raadpleging

Overzicht van de meest genoemde ideeën om het fietspad veiliger te maken

Geen elektrische fietsen, fatbikes of racefietsen op het fietspad

"het verbannen van fatbikes van de fietspaden"

Beter onderhoud aan fietspaden

"beter onderhoud, ook dat veroorzaakt ongelukken"

Betere verlichting van fietspaden

"Verlichten fietspaden evt met reflectors"

De fietspaden breder maken

"Breder maken"

Een snelheidsbegrenzer op elektrische fietsen en fatbikes

"begrenzer op elektrische fiets"

Een snelheidslimiet op het fietspad zodat snelheden van fietsers niet te veel verschillen

"verschil in snelheid (bijv. tussen gewone en elektrische fietsen/fatbikes) is een groot probleem, dus neem maatregelen om dat te adresseren"

Verschillende fietspaden creëren voor verschillende snelheden

"Verschillende paden voor gewone fietsers en snellere fietsers"

Meer handhaving op auto's die fietsers geen voorrang geven en fietsers die zich niet aan de regels houden

"betere verlichting en auto's bestraffen die geen voorrang verlenen"

Meer vrijliggende fietspaden om zo contact met auto's en vrachtwagens te voorkomen

"Meer vrijliggende fietspaden, het is echt stupide dat de meeste fietsroutes van A naar B langs wegen voor de auto gaan, het is veel veiliger als een fietspad een andere route van A naar B neemt, zonder steeds auto's te moeten kruisen bij een kruising, zie de Radbahnen in Duitsland als goed voorbeeld, of de snel fietsroute F325 in Nijmegen."

Leeftijdsgrens voor elektrische fietsen en fatbikes aanscherpen

"leeftijd om op fatbike te rijden verhogen, helmen verplicht stellen"

Helmplicht voor fietsers

"helmplicht, geen fatbikes toestaan en elektrische fietsen niet teveel in snelheid laten verschillen met mijn gewone fiets."

Toelichting

Aan deelnemers van de panelraadpleging is gevraagd wat volgens hun het fietspad veiliger zou maken. Deelnemers konden meerdere antwoorden kiezen (zie [vorige pagina](#)). Ook konden zij zelf een idee bedenken. Links worden de meest genoemde, door deelnemers bedachte, ideeën om het fietspad veiliger te maken weergegeven. Bij elk idee staat een illustrerende quote.

Legenda

Tot en met 5% van de deelnemers noemt dit idee

6% tot en met 15% van de deelnemers noemt dit idee

Meer dan 15% van de deelnemers noemt dit idee



6. Bijlagen

In dit hoofdstuk staan de volgende bijlagen:

- 6.1. Overzicht van extra kenmerken van deelnemers
- 6.2. Aanvulling bij hoofdstuk 2: over deze raadpleging
- 6.3. Aanvulling bij hoofdstuk 3: resultaten keuzetaak
- 6.4. Aanvulling bij hoofdstuk 4: resultaten van de vraag over alleen autorijden met 0 glazen alcohol op
- 6.5. Resultaten keuzetaak: opsplitsing naar submaatregelen voor de 3 opties waar het meest op wordt ingezet

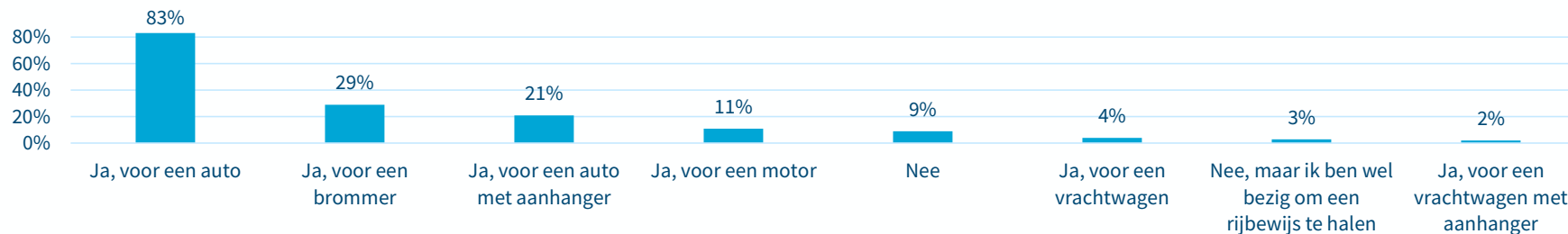
6.1. Overzicht van extra kenmerken van deelnemers

Overige kenmerken van deelnemers (1/4)

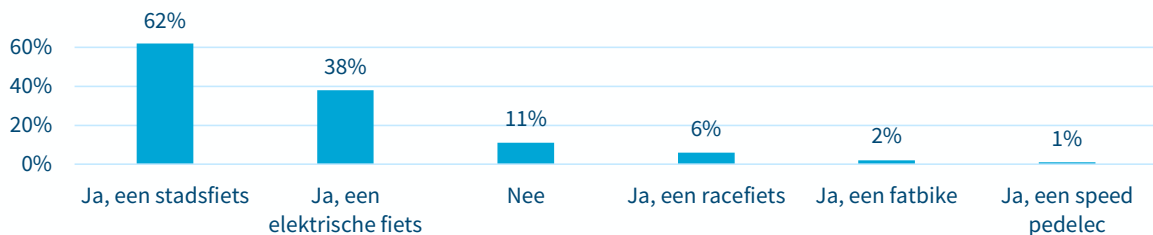


Panel raadpleging

Samenstelling van deelnemers naar: heb je een rijbewijs?



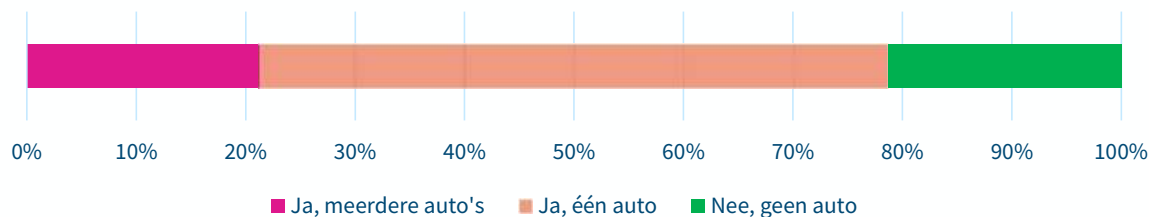
Samenstelling van deelnemers naar: heb je een fiets?



Samenstelling van deelnemers naar: draag je wel eens een helm op de fiets?



Samenstelling van deelnemers naar: heeft je huishouden een auto?



Toelichting

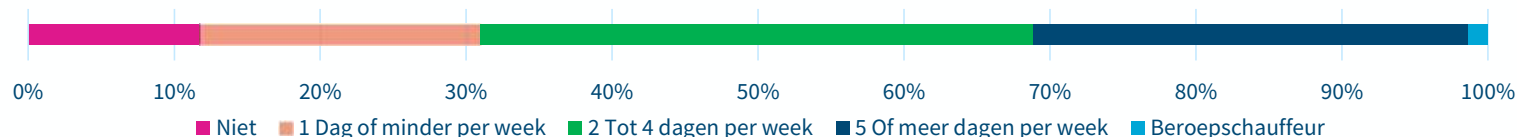
De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers aan de panelraadpleging naar de volgende kenmerken zien: of deelnemers in het bezit zijn van een rijbewijs, of deelnemers een fiets hebben, of deelnemers wel eens een helm dragen op de fiets, of deelnemers met hun huishouden een auto hebben.

Bij de vragen over het bezitten van een rijbewijs, het hebben van een fiets en het dragen van een helm konden deelnemers meerdere antwoorden geven.

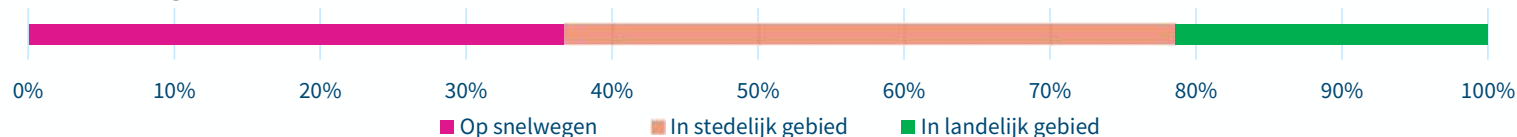


Overige kenmerken van deelnemers (2/4)

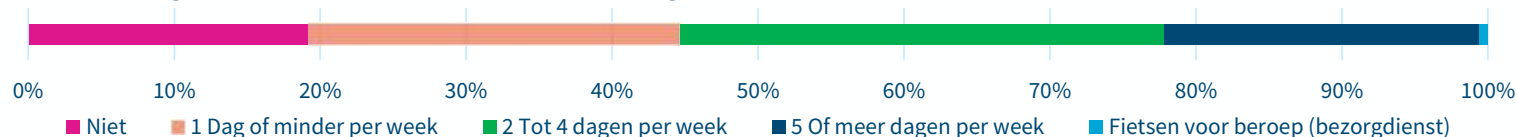
Samenstelling van deelnemers naar: ben je veel onderweg met de auto of vrachtwagen?



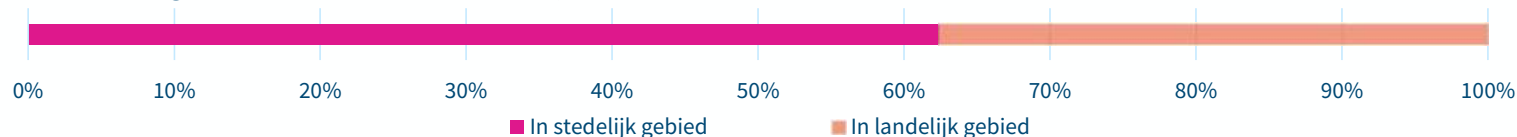
Samenstelling van deelnemers naar: waar rijd je het meest met de auto?



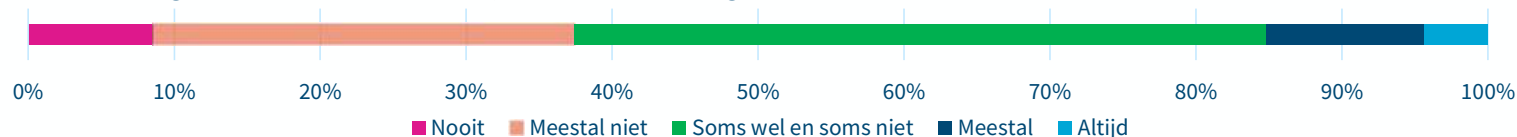
Samenstelling van deelnemers naar: ben je veel onderweg met de fiets of elektrische fiets?



Samenstelling van deelnemers naar: waar fiets je het meest?



Samenstelling van deelnemers naar: voel je je wel eens onveilig in het verkeer?



Panel raadpleging

Toelichting

De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers aan de panelraadpleging naar de volgende kenmerken zien: of deelnemers veel onderweg zijn met de auto of vrachtwagen, waar deelnemers het meest rijden met de auto, of deelnemers veel onderweg zijn met de fiets, waar deelnemers het meest rijden met de fiets en of deelnemers zich wel eens onveilig voelen in het verkeer.

De vragen waar deelnemers het meest rijden met de auto of fietsen zijn niet door deelnemers beantwoord die daarvoor hadden aangeven niet te fietsen of auto te rijden.

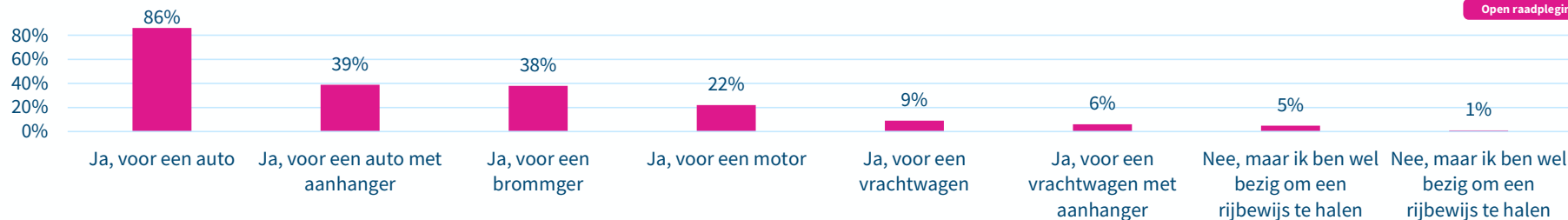


Overige kenmerken van deelnemers (3/4)

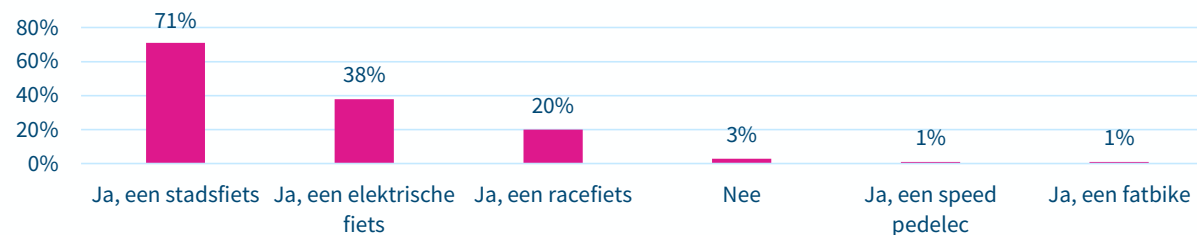


Open raadpleging

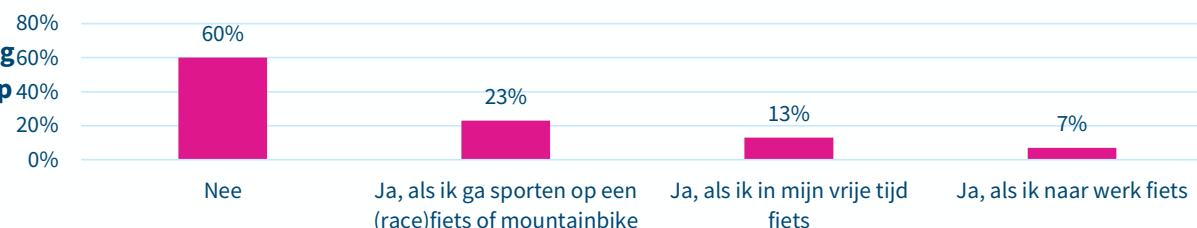
Samenstelling van deelnemers naar: heb je een rijbewijs?



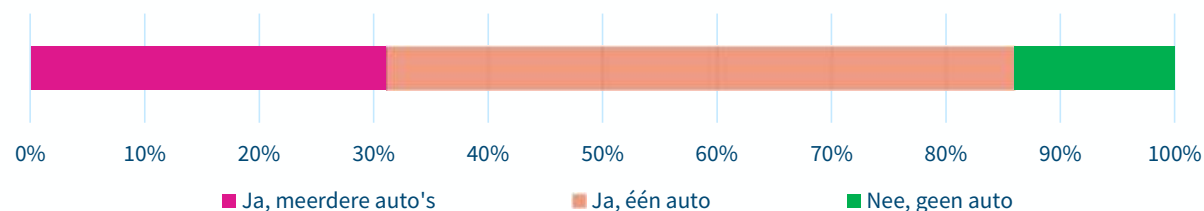
Samenstelling van deelnemers naar: heb je een fiets?



Samenstelling van deelnemers naar: draag je wel eens een helm op de fiets?



Samenstelling van deelnemers naar: heeft je huishouden een auto?



Toelichting

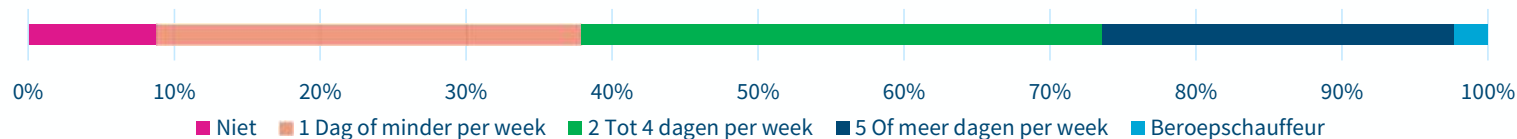
De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers aan de open raadpleging naar de volgende kenmerken zien: of deelnemers in het bezit zijn van een rijbewijs, of deelnemers een fiets hebben, of deelnemers wel eens een helm dragen op de fiets, of deelnemers met hun huishouden een auto hebben.

Bij de vragen over het bezitten van een rijbewijs, het hebben van een fiets en het dragen van een helm konden deelnemers meerdere antwoorden geven.

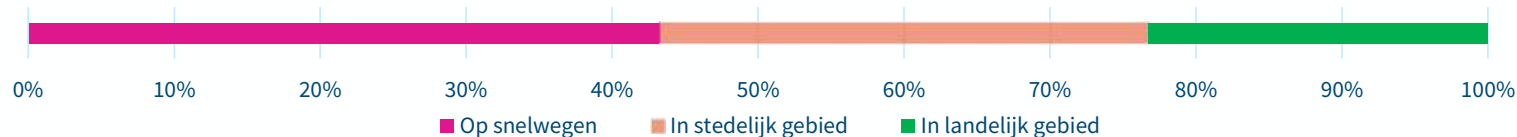


Overige kenmerken van deelnemers (4/4)

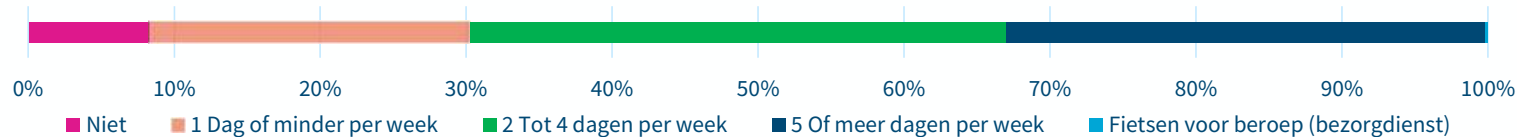
Samenstelling van deelnemers naar: ben je veel onderweg met de auto of vrachtwagen?



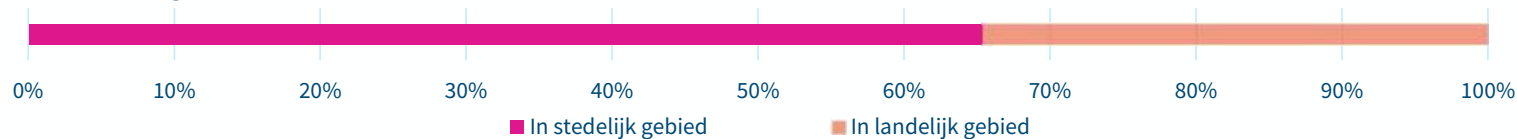
Samenstelling van deelnemers naar: waar rijd je het meest met de auto?



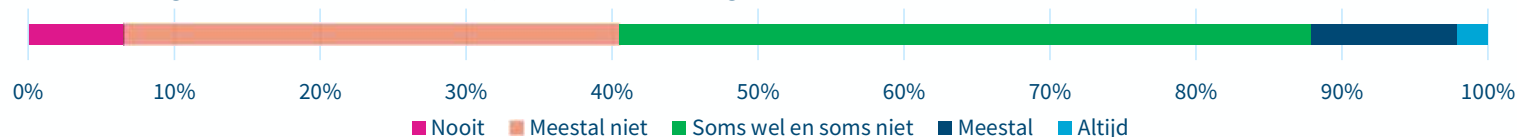
Samenstelling van deelnemers naar: ben je veel onderweg met de fiets of elektrische fiets?



Samenstelling van deelnemers naar: waar fiets je het meest?



Samenstelling van deelnemers naar: voel je je wel eens onveilig in het verkeer?



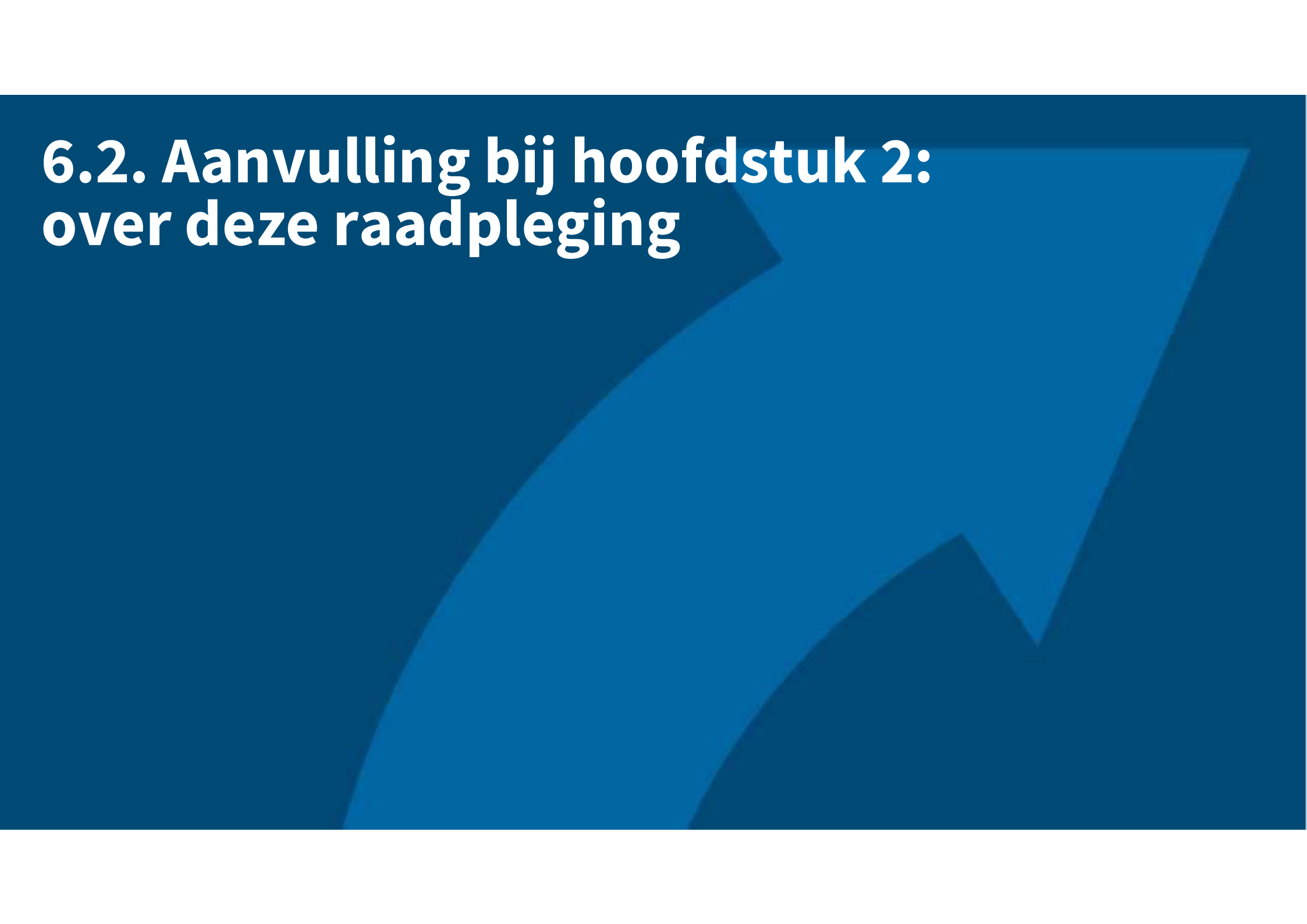
Open raadpleging

Toelichting

- De grafieken hiernaast laten de samenstelling van deelnemers aan de open raadpleging naar de volgende kenmerken zien: of deelnemers veel onderweg zijn met de auto of vrachtwagen, waar deelnemers het meest rijden met de auto, of deelnemers veel onderweg zijn met de fiets, waar deelnemers het meest rijden met de fiets en of deelnemers zich wel eens onveilig voelen in het verkeer.
- De vragen waar deelnemers het meest rijden met de auto of fietsen zijn niet door deelnemers beantwoord die daarvoor hadden aangeven niet te fietsen of auto te rijden.

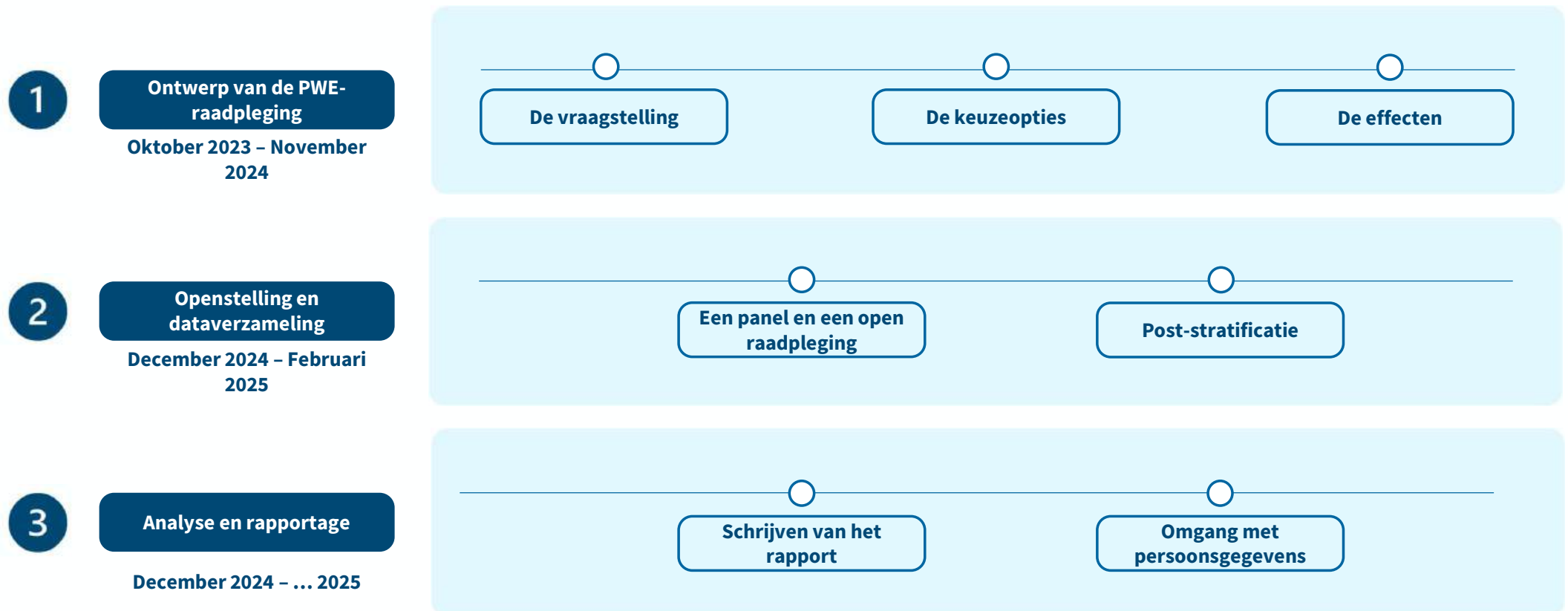


6.2. Aanvulling bij hoofdstuk 2: over deze raadpleging

The background of the slide is a solid dark blue. Overlaid on this is a large, abstract, lighter blue geometric shape that resembles a stylized arrow or a series of overlapping triangles, pointing towards the upper right corner.

Het ontwerp en de uitvoering van deze raadpleging vond plaats in drie fases die we in detail uitwerken

Overzicht van het proces: Welke stappen zijn doorlopen?



1 Ontwerp van de PWE-raadpleging

Het opzetten van de PWE

Het opzetten van een Participatieve Waarde Evaluatie bestaat in feite uit drie elementen:

a) het vaststellen van een vraagstelling(en) die onderwerp zijn van de PWE;

b) een aantal opties waar de deelnemer tussen kan kiezen met daarbij informatie over deze opties (beschrijving van de optie, en gevolgen van een optie); en

c) de effecten waar de opties invloed op hebben.

In dit hoofdstuk leggen we uit welke keuzes wij hebben gemaakt om tot deze drie elementen te komen.

Het doel van de PWE is om in kaart brengen welke afwegingen deelnemers maken en welke waarden en bezwaren ze belangrijk vinden bij het maken van keuzes tussen maatregelen voor verkeersveiligheid. Centraal in de PWE staat de vraag: wat zouden inwoners adviseren om het verkeer veiliger te maken in de toekomst? Bij het kiezen van het PWE ontwerp gebruiken we deze uitgangspunten:

- **De uitkomsten voeden een afwegingskader:** het doel van de raadpleging is om bij te dragen aan het ontwikkelen van een afwegingskader voor keuzes over verkeersveiligheidsmaatregelen. De uitkomsten geven inzicht over kernoverwegingen van inwoners met betrekking tot verkeersveiligheid. En helpen met het bepalen welke maatregelen waarschijnlijk op het meeste draagvlak kunnen rekenen. We nemen echter niet letterlijk het afwegingskader over. In de tabellen op de volgende pagina's is een overzicht van de keuzeopties in de PWE te zien en de mate waarin en de reden waarom ze verschillen van de opgaves die in het afwegingskader van Goudappel staan.
- **We kiezen een brede spreiding van maatregelen over clusters:** verkeersveiligheid kan vergroot worden op verschillende manieren. Er zijn door de SWOV ([SWOV, 2022](#)) tijdens ontwerpessies maatregelen geïdentificeerd die te clusteren zijn in groepen:
 - *Veilige weginrichting, met name infrastructuur voor fiets en auto, in binnen en buiten de bebouwde kom*
 - *Veilige voertuigen, met name elektrische fiets en auto*
 - *Handhaving en controle, op snelheid en alcoholgebruik*
 - *Beperking van schade als er een ongeluk gebeurt*
 - *Educatie en gedragsbeïnvloeding*We nemen in de raadpleging opties mee uit elk van deze clusters. We leggen per cluster minimaal 2 maatregelen voor om te leren naar welk cluster van maatregelen de voorkeur van Nederlanders uitgaat.
- **We leggen verschillende instrumenten voor:** maatregelen kunnen stimulerend/vrijwillig of dwingend zijn. We zorgen ervoor dat er onder de maatregelen een spreiding is van verschillende instrumenten. Zo kan de voorkeur van deelnemers uitgaan naar maatregelen die sterk restrictief zijn of juist meer gericht zijn op eigen verantwoordelijkheid. Niet bij alle opties is dit onderscheid te maken (zie tabel hieronder).
- **We leggen brede en smalle maatregelen voor:** maatregelen kunnen generiek of specifiek zijn. We zorgen ervoor dat maatregelen kunnen gelden voor iedereen of voor een specifieke groep verkeersdeelnemers. Zo kan de voorkeur van deelnemers uitgaan naar een voor eenieder geldende maatregel of juist naar een maatregel die geldt voor een specifieke groep. Of deelnemers voor brede of specifieke maatregelen kiezen kunnen zij met een schuifje per keuzeoptie bepalen.
- **We focussen op maatregelen die betrekking hebben op niet-beroepsweggebruikers:** Slechts een deel van de weggebruikers is beroepsbestuurder. Omdat we willen voorkomen dat deelnemers opties te zien krijgen die voor hen weinig gevolgen hebben laten we maatregelen die puur gaan over beroepschauffeurs weg in de inwonersraadpleging. Dit heeft bijvoorbeeld betrekking op het alcoholslot voor beroepsbestuurders (wel in het afwegingskader opgenomen). N.B. los van het alcoholslot zijn er meerdere maatregelen denkbaar voor beroepschauffeurs (e.g. rijtijdbeperking en vignetten voor het beperken van het aantal vrachtwagens op de weg) die nu niet in het afwegingskader worden besproken.

1 Ontwerp van de PWE-raadpleging

De keuzeopties

De keuzeopties zijn gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten en grotendeels gebaseerd op het afwegingskader van Goudappel. Waar er wijzingen zijn ten opzicht van het document van Goudappel staan deze toegelicht in de tabel hieronder.

Keuzeoptie in PWE	Relatie tot opgaves in afwegingskader goudappel			Kenmerken keuzeopties		
	Opgave in Afwegingskader Goudappel	Grootste verschil	Verklaring verschil	Cluster/Groep	Dwang/Vrijwillig onderscheid aanwezig = X	Specifiek, breed onderscheid aanwezig = X
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	Veilige inrichting fietsinfrastructuur	We nemen niet het onderscheid tussen stimuleren en dwingen van overheden mee.	Inwoners betrekken bij het onderling stimuleren of dwingen van overheden staat ver van de belevingswereld van inwoners.	Veilige weginrichting		X
Snelheid van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	Veilige inrichting van wegen binnen de bebouwde kom	Onze formulering is specifieker, we richten ons op snelheid en nemen de weginrichting mee in de optie hierin. We nemen niet het onderscheid tussen stimuleren en dwingen van overheden mee.	We verwachten dat er andere voorkeuren zijn voor snelheidsmaatregelen en infrastructurele maatregelen. Dus halen ze uit elkaar. Inwoners betrekken bij het onderling stimuleren of dwingen van overheden staat ver van de belevingswereld van inwoners.	Veilige weginrichting, Snelheidsbeperking, beperking schade		X
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	Veilige inrichting van wegen buiten de bebouwde kom	We nemen niet het onderscheid tussen stimuleren en dwingen van overheden mee.	Inwoners betrekken bij het onderling stimuleren of dwingen van overheden staat ver van de belevingswereld van inwoners.	Veilige weginrichting		X
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	Versterking van handhaving	Onze focus is op snelheidshandhaving.	Reden hiervoor is dat SWOV dit eerder als grote ‘trendbreker’ heeft gepresenteerd.	Handhaving en controle, Snelheidsbeperking		X
Alcoholslot voor alcohol-verslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol	Alcoholslot	We nemen niet de maatregelen voor beroepschauffeurs mee, laten de alcohollimiet op een later moment in de raadpleging terugkomen en vereenvoudigen de toepassingen voor alcoholverslaafden.	We verwachten een verschil in beoordelen voor beroepschauffeurs en andere automobilisten. We laten de optie over beroepschauffeurs weg in de inwonersraadpleging, want er zijn meerdere maatregelen voor beroepschauffeurs (e.g. rijtijdbeperking) die wij niet meenemen. De opgave is in het afwegingskader geformuleerd als ‘alcoholslot’, maar omvat ook een verlaging van de alcohollimiet. Wij hebben er daarom voor gekozen om de alcohollimiet op te nemen in een vervolgvraag. Er zijn in het afwegingskaders ook toepassingen bij alcoholverslaafden meegenomen. Wij doen nu de aanname dat enkel alcoholverslaafden die overtredingen begaan een alcoholslot zouden kunnen krijgen (die vallen onder ‘overtreders’ dus we benoemen ze niet separaat.	Handhaving en controle, Veilige voertuigen	X	X

1 Ontwerp van de PWE-raadpleging

De keuzeopties

De keuzeopties zijn gebaseerd op bovenstaande uitgangspunten en goeddeels gebaseerd op het afwegingskader van Goudappel. Waar er wijzingen zijn ten opzicht van het document van Goudappel staan deze toegelicht in de tabel hieronder.

Keuzeoptie in PWE	Relatie tot opgaves in afwegingskader goudappel			Kenmerken keuzeopties		
	Opgave in Afwegingskader Goudappel	Grootste verschil	Verklaring verschil	Cluster/Groep	Dwang/Vrijwillig onderscheid aanwezig = X	Specifiek, breed onderscheid aanwezig = X
Techniek die ervoor zorgt dat auto's niet harder kunnen dan de maximum snelheid.	Dwingende ISA	We nemen niet mee dat er een dwingende ISA ingevoerd kan worden voor alle auto's (naast nieuwe auto's).	Het stimuleren of verplichten van een dwingende ISA voor alle auto's is als niet haalbaar ingeschat.	Snelheidsbeperking, Veilige voertuigen	X	X
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	Voertuigontwikkeling	Fietzers en auto's is wellicht lastig samen te beoordelen. We verwachten andere voorkeuren.	Focus ligt op fietsen aangezien een dwingende ISA ook las voertuigontwikkeling van een auto kan worden beschouwd.	Veilige voertuigen, Beperking Schade	X	X
Meer fietsers een helm laten dragen	Fietshelm	De scenario's van Goudappel zijn overgenomen.		Beperking schade	X	X
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	Bewustwording van risico's in het verkeer	De opties gingen met name over lessen en toetsen. Die hebben we opgenomen. De informatie over alle mogelijke toetsen en lessen is vereenvoudigd.	Het presenteren van alle mogelijke losse toetsen en lessen is te veel informatie voor deelnemers. Aspecten die onder een campagne o.i.d. zouden vallen, vallen ook onder andere opties. Die hebben we weggelaten omdat we anders een dubbeltelling zouden hebben.	Educatie en gedragsbeïnvloeding	X	X
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	Verkeersongevallenregistratie	De scenario's van Goudappel zijn overgenomen.		Educatie en gedragsbeïnvloeding		
-	Verminderen voertuigkilometers	Deze optie hebben wij weggelaten uit de raadpleging omdat het indirect effect heeft op verkeersveiligheid. En daarnaast is het onduidelijk hoe de specifieke doelgroepen concreet kunnen worden uitgewerkt.	Het is nog onduidelijk hoe de specifieke doelgroepen concreet kunnen worden uitgewerkt in deze optie. We wordt er gedifferentieerd in de weg opgaan op drukken momenten en überhaupt de weg op te gaan.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.

1 Ontwerp van de PWE-raadpleging

De effecten

Het verplaatsen van de schuifjes om een maatregel te adviseren heeft effect op drie metertjes (zie bovenin): maximale verwachte afname doden, maximale verwachte afname ernstig gewonden, kosten voor de overheid.

Hiernaast staan de effecten van de minimale en maximale manier hoe een maatregel geadviseerd kon worden. Deze effecten zijn inschattingen die gemaakt zijn door experts.

De effecten wat betreft de verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden worden weergegeven in blauw, om zo neutraliteit weer te geven. Ook al zou een deelnemers op alle maatregelen zoveel mogelijk inzetten, alsnog wordt er geen situatie bereikt waarin er helemaal geen verkeersslachtoffers meer zijn. De meter voor de kosten geeft in het groen aan dat de kosten haalbaar zijn. Het oranje houdt in dat de kosten mogelijk te hoog zijn. Het is niet zeker dat de overheid dit kan betalen.

Door het toepassen van deze meters krijgen deelnemers niet de maken met een beperking. Een deelnemer kan alle schuifjes laten staan, maar ook alle schuifjes maximaal naar rechts zetten. Hiervoor is gekozen om de deelnemers zoveel mogelijk ruimte te geven om keuzes te maken.

Gevolgen van je keuze(s)

Maximale verwachte afname doden



Geen afname

Maximale verwachte afname ernstig gewonden



Geen afname

Kosten voor de overheid



Maatregel	Effecten	Minimale effect: Niets veranderen	Maximale effect: Zoveel mogelijk op inzetten
Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 50
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Ongeveer 1900
	Kosten voor de overheid	-	€€€€€
Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 80
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Ongeveer 800
	Kosten voor de overheid	-	€€€€€
Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 130
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Ongeveer 900
	Kosten voor de overheid	-	€€€€€
Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 100
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Ongeveer 800
	Kosten voor de overheid	-	€
Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Minder dan 10
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Minder dan 100
	Kosten voor de overheid	-	€
Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 10
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Minder dan 100
	Kosten voor de overheid	-	€
Aanpassingen aan (elektrische) fietsen zodat ze veiliger worden	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 10
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Minder dan 100
	Kosten voor de overheid	-	€
Meer fietsers een helm laten dragen	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Ongeveer 90
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Ongeveer 1400
	Kosten voor de overheid	-	€
Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	Minder dan 10
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	Minder dan 100
	Kosten voor de overheid	-	€
Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken	Maximale verwachte afname doden	Ongeveer 0	-
	Maximale verwachte afname ernstig gewonden	Ongeveer 0	-
	Kosten voor de overheid	-	€

2 Openstelling en dataverzameling

Een panel en een open raadpleging

Panel raadpleging: Vanaf 9 december tot en met 19 december 2024 konden mensen meedoen aan de panelraadpleging. Deze deelnemers zijn geworven via een panelbureau. Er hebben vanuit het panel 3.016 deelnemers meegedaan. Deze deelnemers zijn geworven via een panelbureau. In deze gesloten groep controleren we de weerspiegeling van de bevolking in Nederland op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingstype. Daardoor zijn de resultaten representatief voor de bevolking in Nederland.

Post-stratificatie

De samenstelling van deelnemers aan de PWE-raadpleging komt grotendeels, maar niet geheel, overeen met de bevolkingssamenstelling van Nederland. Dat kunnen we afleiden met de standaardmethode voor het bepalen van statistische representativiteit: een χ^2 -toets. We hebben daarbij de kenmerken van de deelnemers (geslacht, leeftijd en opleidingsniveau) vergeleken met de kenmerken van de gehele Nederlandse samenleving (CBS, 2023). We zien dat de steekproef van de panelraadpleging significant verschilt van de populatie op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingstype.

Omdat er significante verschillen zijn, kunnen we de gegevens vervolgens herwegen met de post-stratificatie methode. Het doel is om alle sociaal-demografische clusters in Nederland een stem naar rato te geven. Herwegen betekent dat we in de analyse meer gewicht hebben toegekend aan de antwoorden van deelnemers die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef en juist minder gewicht hebben toegekend aan de deelnemers die oververtegenwoordigd zijn. Er zijn geen gegevens of antwoorden weggegooid. Kort samengevat hebben we het volgende gedaan:

1. We delen de deelnemers op in 18 clusters, gekruist voor opleidingstype (praktisch/toegepast/theoretisch) leeftijd (jonger dan 34/35-64/ouder dan 65) en geslacht (man/vrouw);
2. We vergelijken de verdeling van de deelnemers met de verdeling in de populatie van Nederland;
3. We bepalen wegingsfactoren. Deze wegingsfactoren zorgen dat de antwoorden van een cluster zwaarder tellen als er relatief weinig deelnemers in het cluster zitten.



2 Openstelling en dataverzameling

Schrijven van de rapportage

De voorliggende rapportage is opgesteld door Populytics. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat feedback heeft de gelegenheid gehad om feedback te geven op de rapportage.

Omgang met persoonsgegevens

De vragen in dit onderzoek waren allen in overeenstemming met de privacywetgeving (Algemene verordening gegevensbescherming, AVG). Omdat de raadpleging anoniem is zijn de gegevens die we verzamelen geen persoonsgegevens. Dat betekent dat de AVG als uitgangspunt niet van toepassing is. Een anoniem onderzoek mag vragen stellen over leeftijd, geslacht en opleidingstype, zonder dat de AVG van toepassing is.

Ook in een anonieme raadpleging kan de AVG in sommige gevallen toch van toepassing zijn. Bijvoorbeeld als het antwoord op een vraag (of de antwoorden op een combinatie van vragen) herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder. Dan is er sprake van een persoonsgegeven. In dat geval is de AVG van toepassing. Een voorbeeld is vragen naar postcode-4. Er zijn enkele (vaak landelijke) postcode-4-gebieden waarin zich minder dan drie huishoudens bevinden.

In dit onderzoek is geen gegeven, of combinatie van gegevens, verzameld die herleidbaar is (zijn) tot een groep van drie huishoudens of minder in Nederland.

Elke deelnemer aan de raadpleging kon verder zelf bepalen welke informatie hij/zij wilde delen. Alle vragen over persoonlijke kenmerken in het onderzoek waren vrijwillig te beantwoorden (of over te slaan). Elke vraag bevatte daarbovenop ook de antwoordoptie 'zeg ik liever niet'.

De gegevens voor deze raadpleging blijven bewaard. Gegevens van deelnemers die hun persoonsgegevens hebben achtergelaten, bijvoorbeeld om het rapport te ontvangen, bewaren we uiterlijk 6 maanden.



6.3. Aanvulling bij hoofdstuk 3: resultaten keuzetaak

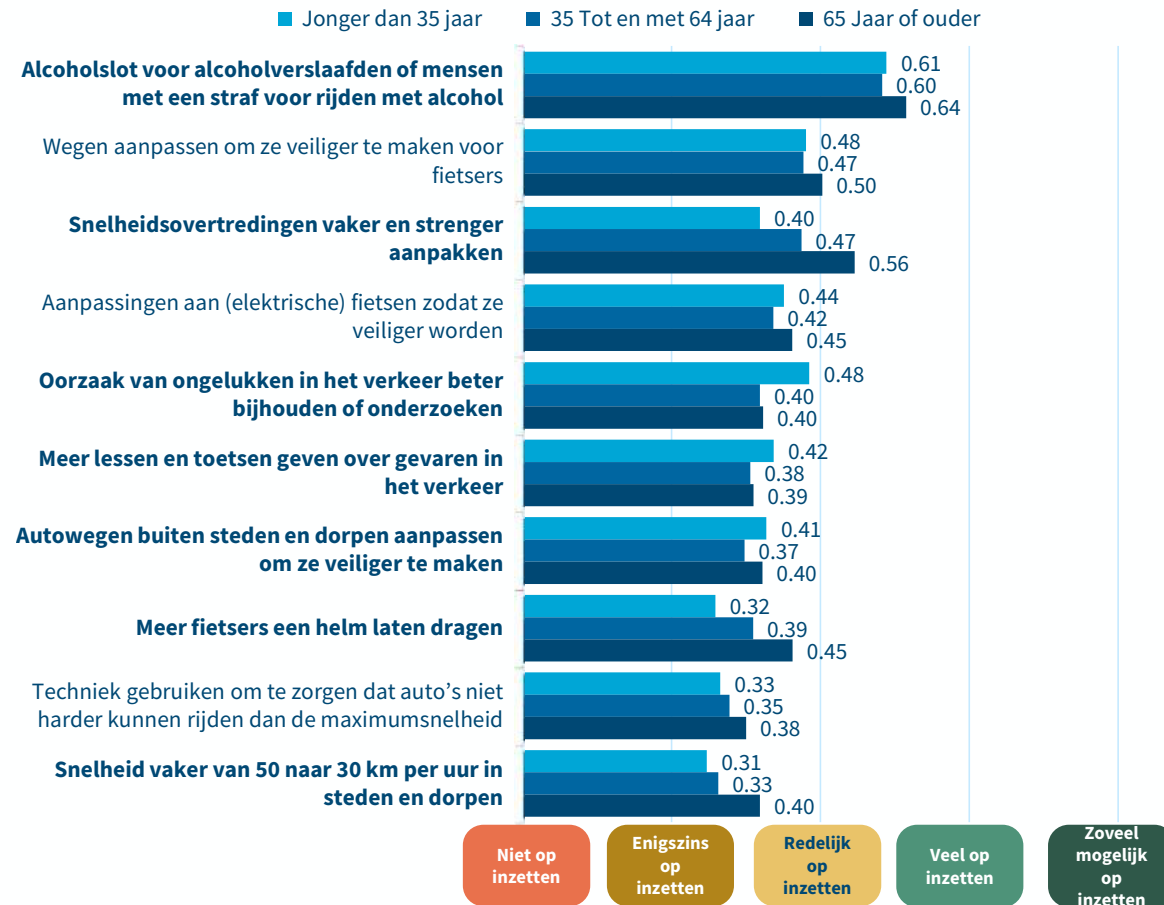
The background of the slide is a solid dark blue. Overlaid on this is a large, abstract, lighter blue geometric shape that resembles a stylized arrow or a series of overlapping triangles, pointing towards the upper right corner.



Panel raadpleging

Resultaten keuzetaak naar leeftijd

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Toelichting

De grafiek laat zien hoe de gemiddelde deelnemer de verschillende maatregelen adviseert te nemen. Verdeeld naar leeftijd.

Er is getoetst of deelnemers met verschillende leeftijden adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor zeven maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen leeftijdsgroepen, zien we dat de prioritering van de tien maatregelen nagenoeg hetzelfde is.

Hoe deelnemers een maatregel adviseren te nemen, verschilt significant tussen leeftijdsgroepen voor de volgende maatregelen:

- Deelnemers van 65 jaar en ouder adviseren meer in te zetten op de volgende maatregelen dan andere deelnemers:
 - Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol.
 - Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken.
 - Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen.
 - Meer fietsers een helm laten dragen.
- Deelnemers van jonger dan 35 jaar adviseren meer in te zetten op de volgende maatregelen dan andere deelnemers:
 - Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken.
 - Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer.
 - Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken.

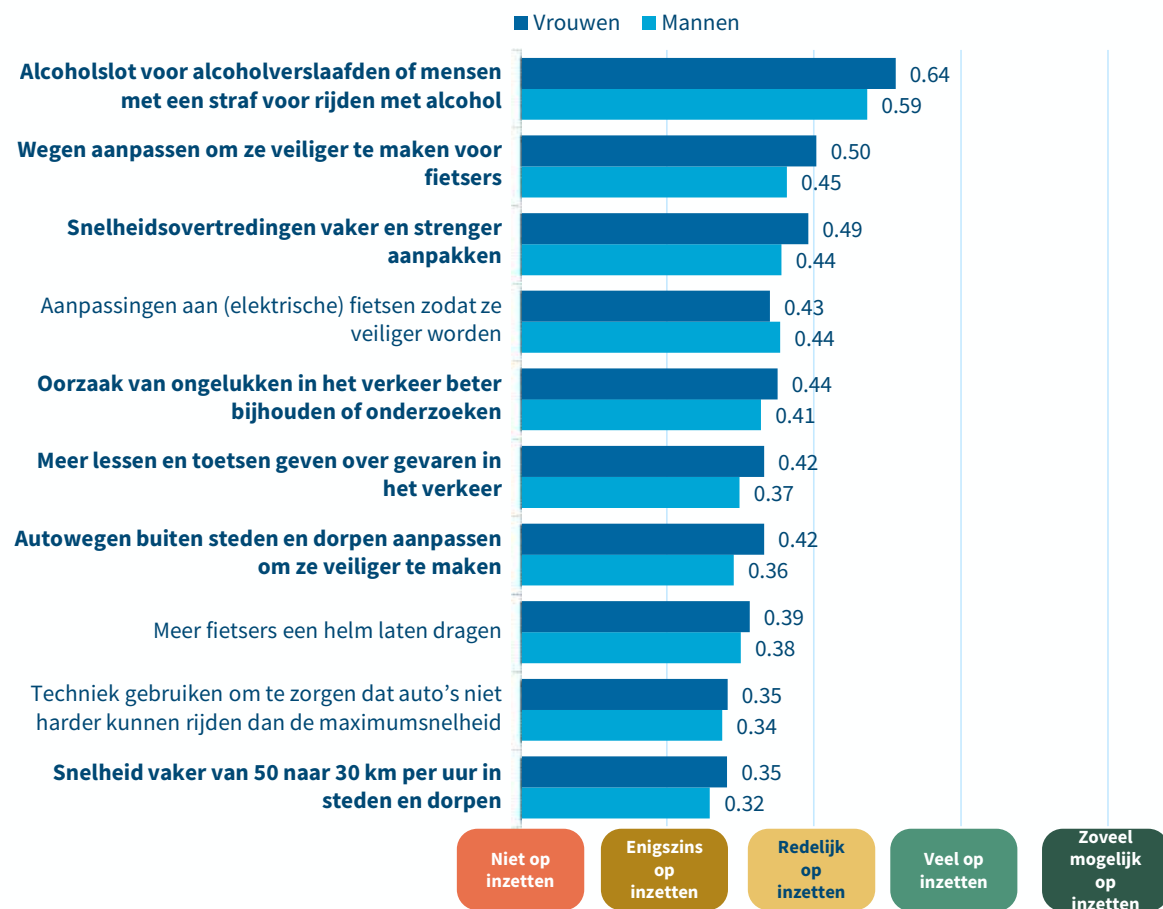


Resultaten keuzetaak naar geslacht

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Panel raadpleging



Toelichting

De grafiek laat zien hoe de gemiddelde deelnemer de verschillende maatregelen adviseert te nemen. Verdeeld naar geslacht.

Er is getoetst of mannen en vrouwen adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor zeven maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek. Hoewel er verschillen zijn tussen mannen en vrouwen, zien we dat de prioritering van de tien maatregelen nagenoeg hetzelfde is.

Vrouwen adviseren gemiddeld om meer in te zetten op maatregelen dan mannen. Voor de volgende maatregelen geldt dat vrouwen hier significant meer op inzetten dan mannen:

- Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol.
- Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers.
- Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken.
- Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken.
- Meer lessen en toetsen geven over gevaren in het verkeer.
- Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken.
- Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen.

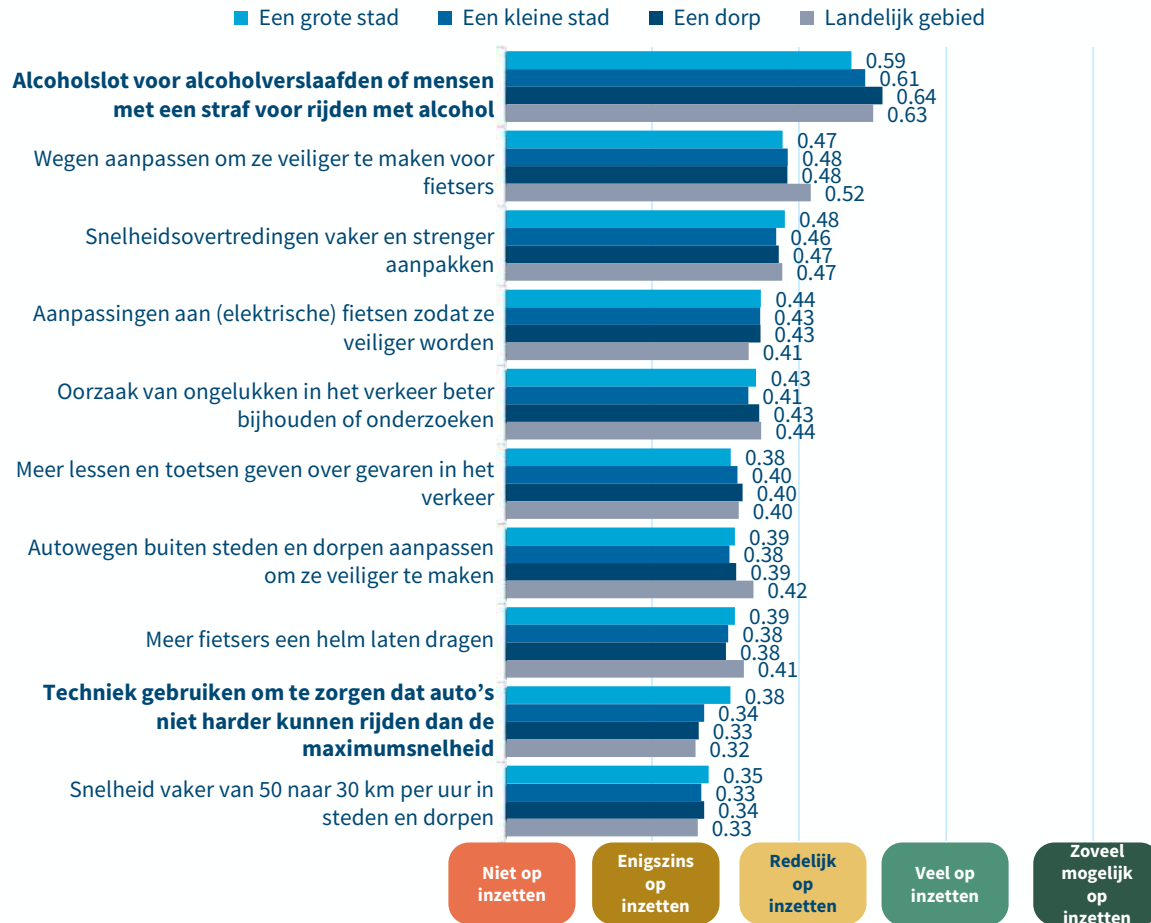




Panel raadpleging

Resultaten keuzetaak naar woonomgeving

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Toelichting

De grafiek laat zien hoe de gemiddelde deelnemer de verschillende maatregelen adviseert te nemen. Verdeeld naar woonomgeving.

Er is getoetst of deelnemers met verschillende woonomgevingen adviseren om anders in te zetten op de maatregelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twee maatregelen. Deze zijn dikgedrukt in de grafiek.

Hoe deelnemers een maatregel adviseren te nemen, verschilt significant tussen woonomgevingen voor de volgende maatregelen:

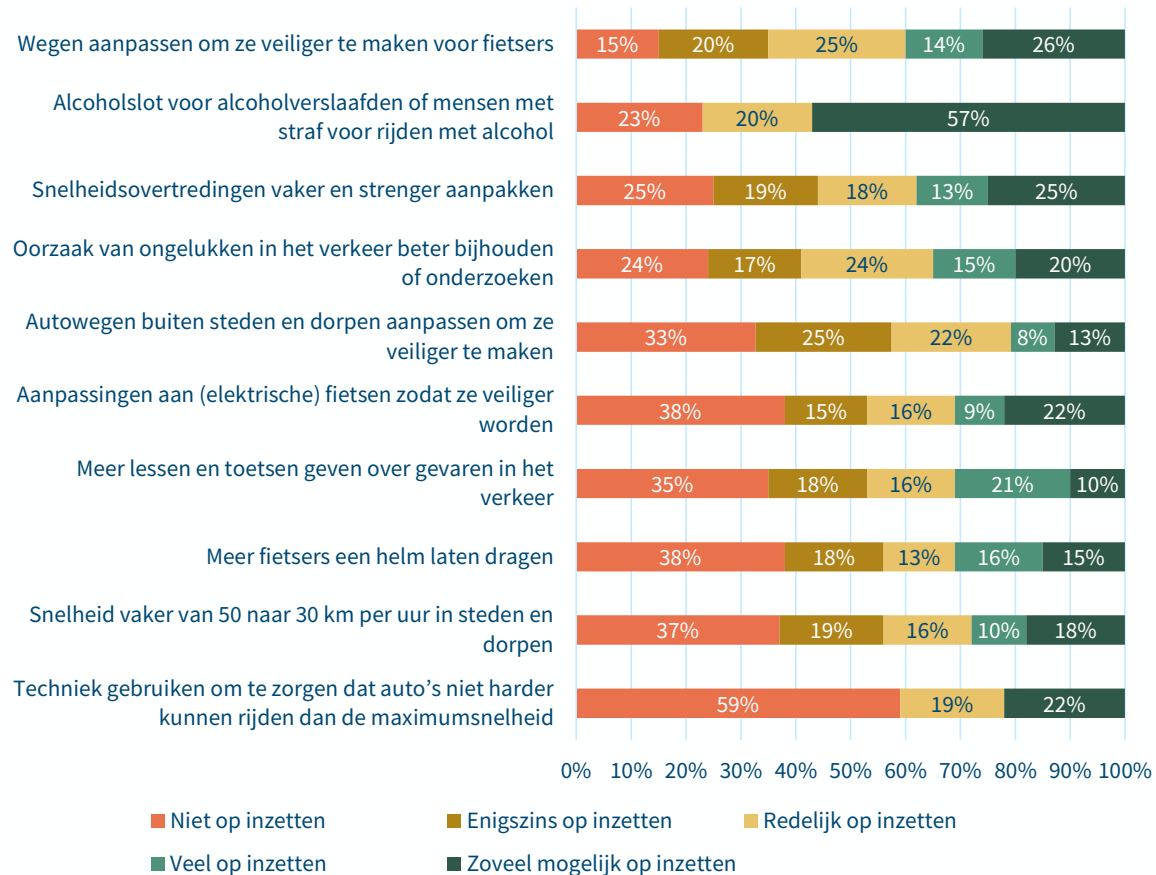
- Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met een straf voor rijden met alcohol. Hieronder volgt per woonomgeving welke deelnemers het meest inzetten op deze maatregel naar het minst:
 - Een dorp.
 - Landelijk gebied.
 - Een kleine stad.
 - Een grote stad.
- Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid. Hieronder volgt per woonomgeving welke deelnemers het meest inzetten op deze maatregel naar het minst:
 - Een grote stad.
 - Een kleine stad.
 - Een dorp.
 - Landelijk gebied.



Resultaten keuzetaak: welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Open raadpleging



Toelichting

De grafiek laat het percentage deelnemers aan de open raadpleging zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Deze grafiek is gesorteerd op de bereidwilligheid van deelnemers om ook maar iets in te zetten op een maatregel. Gemiddeld adviseert **67%** van de deelnemers aan de open raadpleging om in te zetten op een maatregel (ten opzichte van 74% van de paneldeelnemers).

Zo adviseert gemiddeld **33%** van de deelnemers om veel of zoveel mogelijk in te zetten op een maatregel (t.o.v. **28%** van de paneldeelnemers). Bij sommige maatregelen is dit hoger, bijvoorbeeld:

- Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol (**57%**).
- Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers (**40%**).
- Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken (**38%**).

En gemiddeld geeft **34%** van de deelnemers het advies om enigszins of redelijk in te zetten op een maatregel (t.o.v. **46%** van de paneldeelnemers). Bij een aantal maatregelen adviseert een hoger aandeel deelnemers om enigszins of redelijk in te zetten, waaronder:

- Autowegen buiten steden en dorpen aanpassen om ze veiliger te maken (**47%**).
- Oorzaak van ongelukken in het verkeer beter bijhouden of onderzoeken (**41%**).

Gemiddeld adviseert **33%** van de deelnemers (t.o.v. **26%** van de paneldeelnemers) om niet in te zetten op een maatregel. Bij een aantal maatregelen ligt dit percentage hoger, zoals:

- Techniek gebruiken om te zorgen dat auto's niet harder kunnen rijden dan de maximumsnelheid (**59%**).
- Snelheid vaker van 50 naar 30 km per uur in steden en dorpen (**37%**).



Resultaten keuzetaak naar onveilig gevoel in het verkeer en leeftijd

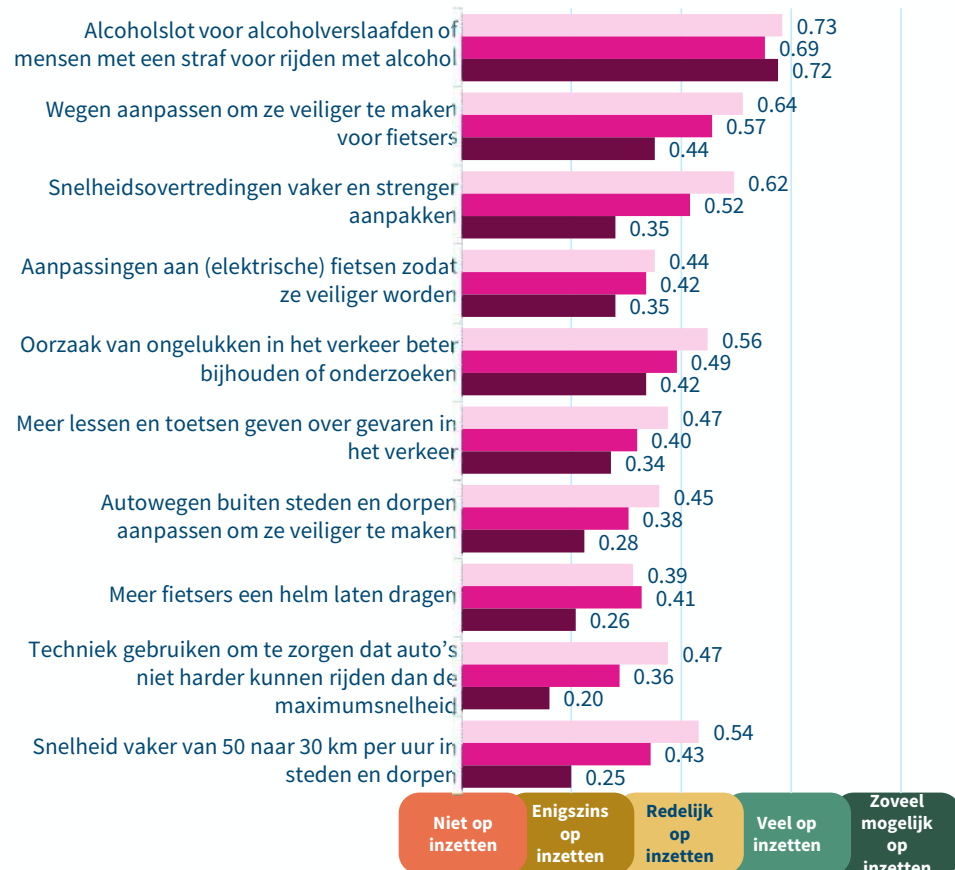
Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Open raadpleging

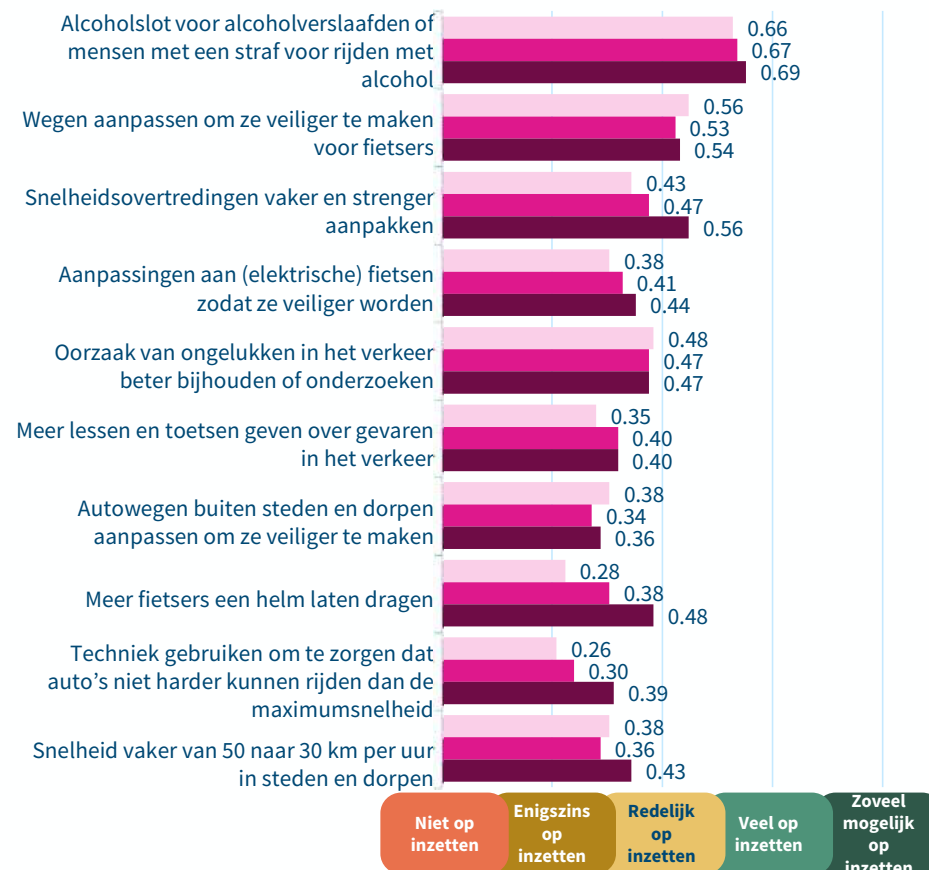
Voel je je weleens onveilig in het verkeer?

Altijd/meestal Soms wel en soms niet Meestal niet/nooit



Leeftijd

Jonger dan 35 jaar 35 Tot en met 64 jaar 65 Jaar of ouder



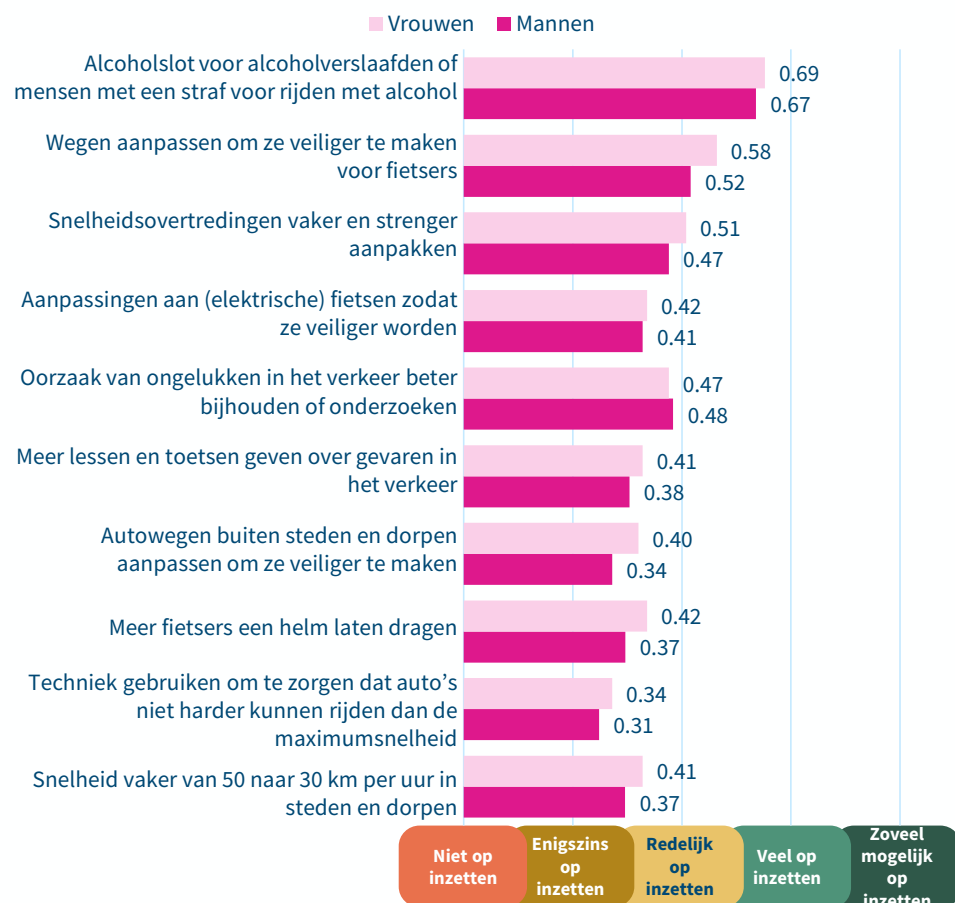
Resultaten keuzetaak naar geslacht en woonomgeving

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?

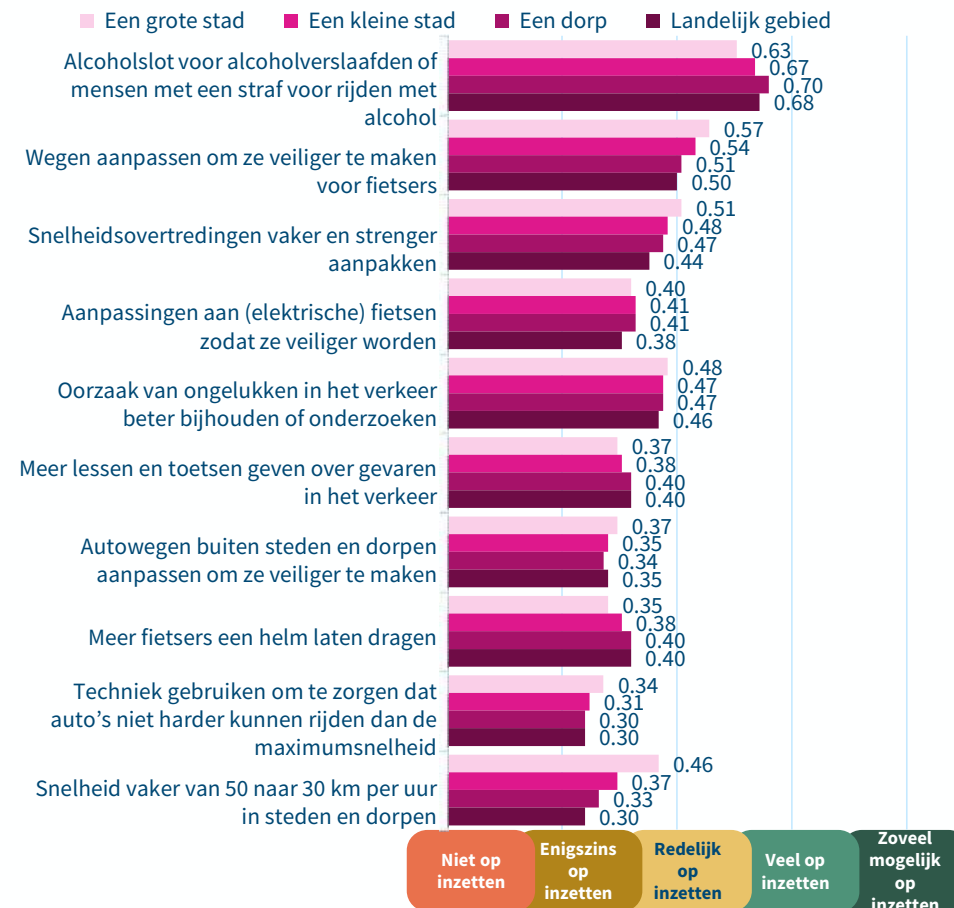


Open raadpleging

Geslacht



Woonomgeving



Resultaten keuzetaak naar opleiding en politieke voorkeur

Welke van deze ideeën zou jij kiezen om het verkeer veiliger te maken?



Open raadpleging

Opleiding

Praktisch Middelbaar Theoretisch



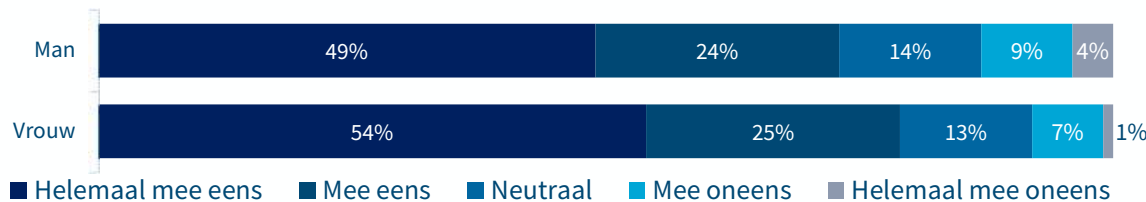
6.4. Aanvulling bij hoofdstuk 4: resultaten van de vraag over alleen autorijden met 0 glazen alcohol op

Resultaten van de vraag over alleen rijden met 0 glazen alcohol op

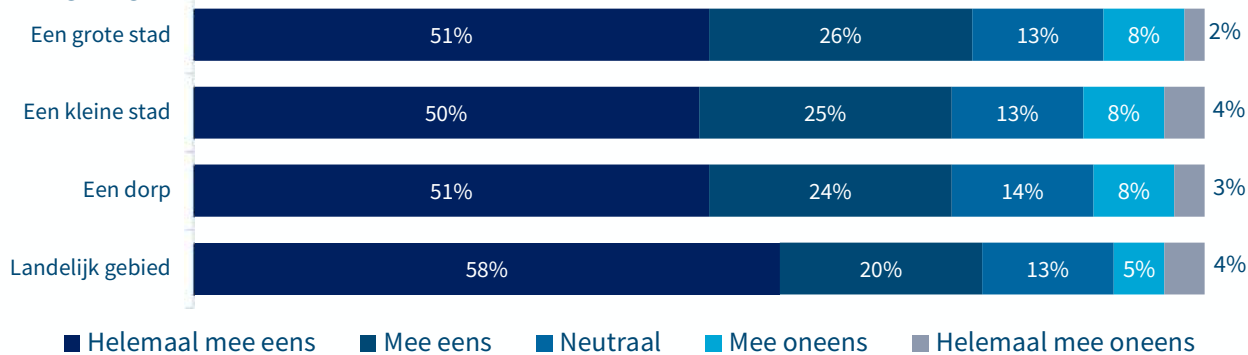


Panel raadpleging

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar geslacht



Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar woonomgeving



Toelichting

De grafieken op deze pagina laten het percentage deelnemers aan de panelraadpleging zien dat helemaal eens tot en met helemaal mee oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op. De bovenste grafiek laat deze resultaten zien naar geslacht en de onderste grafiek naar woonomgeving.

De uitkomsten:

- Vrouwen zijn het iets vaker (helemaal) eens met deze vraag (79%) dan mannen (73%). Mannen zijn het iets vaker (helemaal) oneens met deze vraag (13%) dan vrouwen (8%).
- De helft van de inwoners uit een grote stad, kleine stad of een dorp is het helemaal eens met deze vraag. Voor deelnemers uit een landelijk gebied geldt dat iets meer dan de helft (58%) het helemaal eens is. Voor deelnemers uit alle woonomgevingen geldt dat ongeveer een tiende het (helemaal) oneens is met de vraag.

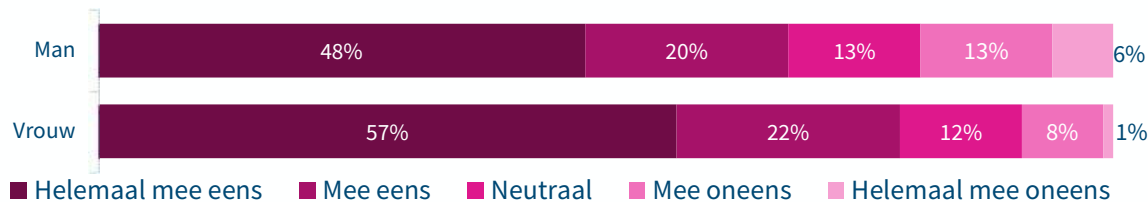


Resultaten van de vraag over alleen rijden met 0 glazen alcohol op

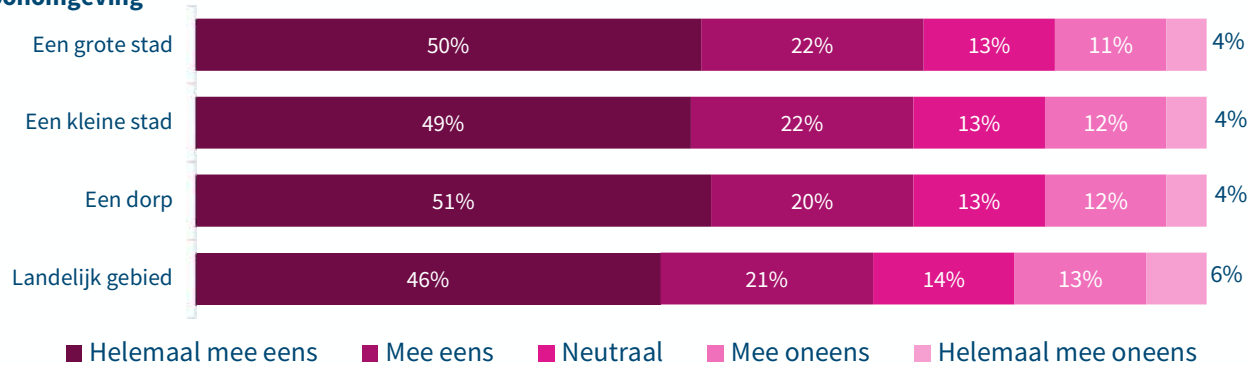


Open raadpleging

Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar geslacht



Vind je het een goed idee als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op? – Naar woonomgeving



Toelichting

De grafieken op deze pagina laten het percentage deelnemers aan de open raadpleging zien dat helemaal eens tot en met helemaal mee oneens heeft geantwoord op de vraag of het een goed idee is als er een regel komt dat je alleen mag autorijden met 0 glazen alcohol op. De bovenste grafiek laat deze resultaten zien naar geslacht en de onderste grafiek naar woonomgeving.

De uitkomsten:

- Vrouwen zijn het iets vaker (helemaal) eens met deze vraag (79%) dan mannen (68%). Mannen zijn het iets vaker (helemaal) oneens met deze vraag (19%) dan vrouwen (9%). Dit komt overeen met de resultaten van de panel raadpleging.
- De helft van de inwoners uit een grote stad, kleine stad of een dorp is het helemaal eens met deze vraag. Dit komt overeen met de resultaten van de panel raadpleging. Voor deelnemers uit een landelijk gebied geldt iets minder dan de helft (46%) het helemaal eens is. Voor deelnemers uit alle woonomgevingen geldt dat tussen de 15 en 19% het (helemaal) oneens is met de vraag. Dit is iets meer dan bij de panel raadpleging.



6.5. Resultaten keuzetaak: opsplitsing naar submaatregelen voor de 3 opties waar het meest op wordt ingezet

Resultaten keuzetaak: inzet op de submaatregelen voor de 3 opties waar het meest op wordt ingezet



Panel raadpleging

Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers

De grafiek hiernaast laat zien hoe de paneldeelnemers hebben ingezet op de maatregel 'wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers'.

De uitkomsten:

- 84% van de paneldeelnemers adviseert deze maatregel. 16% adviseert deze maatregel niet.
- Meer dan de helft van de deelnemers (51%) adviseert om de meest gevaarlijke wegen veiliger te maken.

Wegen aanpassen om ze veiliger te maken voor fietsers



Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol

De grafiek hiernaast laat zien hoe de paneldeelnemers hebben ingezet op de maatregel 'alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol'.

De uitkomsten van de submaatregelen:

- **Alcoholslot voor alcoholverslaafden:** 81% van de paneldeelnemers adviseert om maatregelen te nemen rond het alcoholslot. 19% adviseert om geen maatregelen te nemen.
- **Alcoholslot voor mensen met een straf voor rijden met alcohol:** 42% van de paneldeelnemers adviseert om een alcoholslot voor mensen met een straf voor rijden met alcohol te verplichten en 38% adviseert om een alcoholslot voor deze mensen aan te raden.
- Let op: een alcoholslot voor alcoholverslaafden en een alcoholslot voor mensen met een straf voor rijden met alcohol werden altijd in combinatie met elkaar voorgelegd aan de paneldeelnemers. We weten daarom niet of de 19% van de paneldeelnemers die 'niets veranderen' adviseren het oneens zijn met beide submaatregelen of met een van de twee submaatregelen en welke dan. Hier is vervolgonderzoek voor nodig.

Alcoholslot voor alcoholverslaafden of mensen met straf voor rijden met alcohol





Resultaten keuzetaak: inzet op de submaatregelen voor de 3 opties waar het meest op wordt ingezet

Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken

De grafiek hiernaast laat zien hoe de paneldeelnemers hebben ingezet op de maatregel 'snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken'.

De uitkomsten van de submaatregelen:

- **Puntenrijbewijs voor iedereen:** minimaal 39% van de paneldeelnemers adviseert een puntenrijbewijs voor iedereen (zie het gele en donkergroene vlak in de grafiek). En 21% is tegen deze submaatregel. Voor 40% van de paneldeelnemers is het onduidelijk of zij voor of tegen een puntenrijbewijs zijn. Deze deelnemers hebben geadviseerd in te zetten op oplopende boetes en waarschuwingen, maar we kunnen niet concluderen of zij voor of tegen een puntenrijbewijs zijn. Hier is vervolgonderzoek voor nodig. Wel weten we dat het draagvlak voor een puntenrijbewijs tussen de 39% en 89% ligt.
- **Vaker controleren op snelheid:** minimaal 23% van de paneldeelnemers adviseert om herhaaldelijk overtredders vaker te controleren en minimaal 16% om iedereen vaker te controleren. 21% is tegen deze submaatregel. Voor 40% van de paneldeelnemers is het onduidelijk of zij voor of tegen het vaker controleren zijn van herhaaldelijk overtredders of iedereen. Vervolgonderzoek kan vaststellen hoe groot het draagvlak is voor deze submaatregel.
- **Oplopende boetes en daarvoor waarschuwen:** minimaal 22% van de paneldeelnemers adviseert oplopende boetes en waarschuwingen daarvoor voor herhaaldelijk overtredders en minimaal 18% voor oplopende boetes en waarschuwingen daarvoor voor iedereen. 21% is tegen deze submaatregel. Voor 39% van de paneldeelnemers is het onduidelijk of zij voor of tegen oplopende boetes zijn en waarschuwingen voor herhaaldelijk overtredders of iedereen. Deze deelnemers hebben geadviseerd in te zetten op vaker controleren op snelheid en een puntenrijbewijs, maar we kunnen niet concluderen of zij voor of tegen oplopende boetes en waarschuwingen zijn. Hier is vervolgonderzoek voor nodig.

Snelheidsovertredingen vaker en strenger aanpakken





populytics.nl