

Rapport

IS 30 HET NIEUWE 50?

**Een peiling naar het draagvlak voor 30 km/u als
nieuwe snelheidsnorm binnen de bebouwde kom**

Mei 2019

Fietsers willen 30 km/u in de bebouwde kom, automobilisten niet

De laatste jaren is het aantal ernstig gewonden in het verkeer toegenomen. Aan de daling van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer is ook een einde gekomen. Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, snelheid in het verkeer en specifieke doelgroepen (onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers) zijn belangrijke risicofactoren die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen.

De komende jaren nemen landelijke, regionale en lokale overheden maatregelen die op termijn de verkeersveiligheid moeten vergroten¹. Maatregelen die er ook voor moeten zorgen dat het aantal verkeersdoden en (ernstig) gewonden weer afnemen. Eind maart 2019 pleitte de RAI vereniging voor nóg een maatregel om het aantal verkeersdoden en gewonden terug te dringen, namelijk het verlagen van de maximumsnelheid in de bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur². Dit is, samen met het gegeven dat de meeste verkeersongevallen nog altijd voortkomen uit menselijk gedrag, voor I&O Research aanleiding geweest om een reeks peilingen te doen naar het draagvlak onder Nederlanders voor verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid moeten verbeteren. In dit rapport presenteren we de bevindingen van de eerste peiling: is 30 het nieuwe 50?

Fietsers en automobilisten staan tegenover elkaar

Iets minder dan de helft van de ondervraagden is voor of sterk voor het verlagen van de snelheidslimiet. Circa een derde vindt deze maatregel geen goed idee. Wat opvalt is dat onder fietsers het draagvlak voor 30 km/uur een stuk groter is: 71% is (sterk) voor deze maatregel. Automobilisten zijn beduidend minder vaak (39%) vóór het verlagen van de limiet.

Vrouwen zijn vaker vóór verlaging van de limiet dan mannen

Opvallend zijn ook de meningsverschillen naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Vrouwen zijn vaker (55%) dan mannen (42%) voor het verlagen van de snelheidslimiet. Daarnaast zijn ouderen (65+ met 61%), vaker voorstander van het verlagen van de snelheidslimiet dan jongeren (18-25 met 39%).

Fietser voelen zich veiliger en zijn optimistischer over succes van de maatregel dan automobilisten

Van de fietsers zegt een grote meerderheid (71%) zich veiliger te voelen op een weg waar 30 km/uur de norm is dan op een weg waar 50 km/uur de maximumsnelheid is. Automobilisten zijn het in meerderheid (67%) oneens met de stelling. Dat automobilisten het verlagen van de snelheid een minder goed idee vinden dan fietsers blijkt ook uit de stelling dat "het aanpassen van de wegen teveel geld kost dat gemeenten beter ergens anders aan kunnen besteden". Meer dan de helft van de automobilisten is het hiermee eens. Daarnaast vindt 56% van de automobilisten dat het verlagen van de maximumsnelheid geen zin heeft, aangezien men zich er toch niet aan zal houden. Fietsers hebben in dat opzicht meer vertrouwen in de automobilist als medeweggebruiker: 31% is het eens met de stelling.

Fietsers en automobilisten twijfelen er beide over of hulpdiensten op tijd op locatie kunnen blijven komen als de maximumsnelheid 30 in plaats van 50 km/uur zou zijn. Fietsers zijn wel optimistischer over het succes van de maatregel: 68% verwacht dat door de verlaging van de snelheidslimiet het aantal verkeersdoden zal worden teruggedrongen. Dit geldt voor 42% van de automobilisten.

¹ Veilig van deur tot deur – Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, december 2018

² Bron: o.a. <https://nos.nl/artikel/2277505-pleidooi-voor-30-km-per-uur-in-bebouwde-kom.html>

Automobilisten verkiezen doorstroming en kosten boven verkeersveiligheid

Als men een afweging moest maken tussen een lagere maximumsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid enerzijds en doorstroming anderzijds, waar moet dan de prioriteit gelegd worden? Een hoge verkeersveiligheid wordt overall belangrijker (46%) gevonden dan een goede doorstroming van het verkeer (35%). Fietsers (in meerderheid vóór het verlagen van de snelheidslimiet) hechten in dit opzicht meer aan een hoge verkeersveiligheid: 70% vindt dit belangrijker dan een goede doorstroming (15%). Automobilisten laten zich vergelijken met het gemiddelde: 44% vindt doorstroming belangrijker, 37% vindt dat de prioriteit moet liggen bij verkeersveiligheid.

Als men een afweging moest maken tussen een lagere maximumsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid enerzijds en acceptabele kosten anderzijds vinden fietsers verkeersveiligheid (67%) belangrijk dan de kosten (17%). Dit geldt ook voor automobilisten maar dan in mindere mate: 40% vindt verkeersveiligheid belangrijker, 35% pleit voor acceptabele kosten.

Meer informatie

- Marjolein Meurs m.meurs@ioresearch.nl 053 2005 240
- Aryanne van Delft a.van.delft@ioresearch.nl 053 2005 242

Verantwoording

I&O Research voerde dit landelijk representatief onderzoek uit onder 2.046 Nederlanders van 18 jaar en ouder. Het onderzoek liep van vrijdag 29 maart tot en met maandagochtend 1 april 2019. De resultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd, opleiding, regio en stemgedrag bij de Tweede Kamerverkiezingen in 2017. De deelnemers zijn afkomstig uit het I&O Research Panel.

Overname uit deze publicatie is alleen toegestaan met expliciete vermelding van I&O Research als bron.



1. Inleiding

De laatste jaren is het aantal ernstig gewonden in het verkeer toegenomen. Aan de daling van het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer is ook een einde gekomen. Ontwikkelingen als deze zijn te wijten aan o.a. toenemende drukte op de weg en de opkomst van nieuwe soorten (elektrische) vervoermiddelen. Ook de groei van het aantal ouderen, die steeds meer en langer mobiel blijven is een risicofactor voor verkeersonveiligheid.

Rijden onder invloed, afleiding in het verkeer, snelheid in het verkeer en specifieke doelgroepen (onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers) zijn -naast bovengenoemde ontwikkelingen- belangrijke risicofactoren die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen.

De komende jaren nemen landelijke, regionale en lokale overheden maatregelen die op termijn de verkeersveiligheid moeten vergroten³. Maatregelen die er ook voor moeten zorgen dat het aantal verkeersdoden en (ernstig) gewonden weer afnemen. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- het stimuleren van helmgebruik door kinderen en ouderen
- uitbreiding van het verbod op handheld telefoongebruik naar alle voertuigen (dus ook fietsers)
- betere voorlichting aan risicogroepen (ouderen, kinderen, onervaren deelnemers)
- maatregelen ten aanzien van het beheersen van drukte op het fietspad

Eind maart 2019 pleitte de RAI vereniging voor nóg een maatregel om het aantal verkeersdoden en gewonden terug te dringen, namelijk het verlagen van de maximumsnelheid in de bebouwde kom van 50 naar 30 km/uur⁴. Dit is, samen met het gegeven dat de meeste verkeersongevallen nog altijd voortkomen uit menselijk gedrag, voor I&O Research aanleiding geweest om een reeks peilingen te doen naar het draagvlak onder Nederlanders voor verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid moeten verbeteren. Is men voor- of tegenstander van de maatregel? Waarom is het een goed idee, waarom een slecht idee? Gaan mensen zich houden aan nieuwe regels/normen? Denkt men inderdaad dat deze maatregelen de problemen gaan oplossen?

In dit rapport presenteren we de bevindingen van de eerste peiling: is 30 het nieuwe 50?

³ *Veilig van deur tot deur – Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, december 2018*

⁴ Bron: o.a. <https://nos.nl/artikel/2277505-pleidooi-voor-30-km-per-uur-in-bebouwde-kom.html>

2. Draagvlak voor nieuwe snelheidsnorm

2.1 Bijna de helft is voor een nieuwe snelheidslimiet

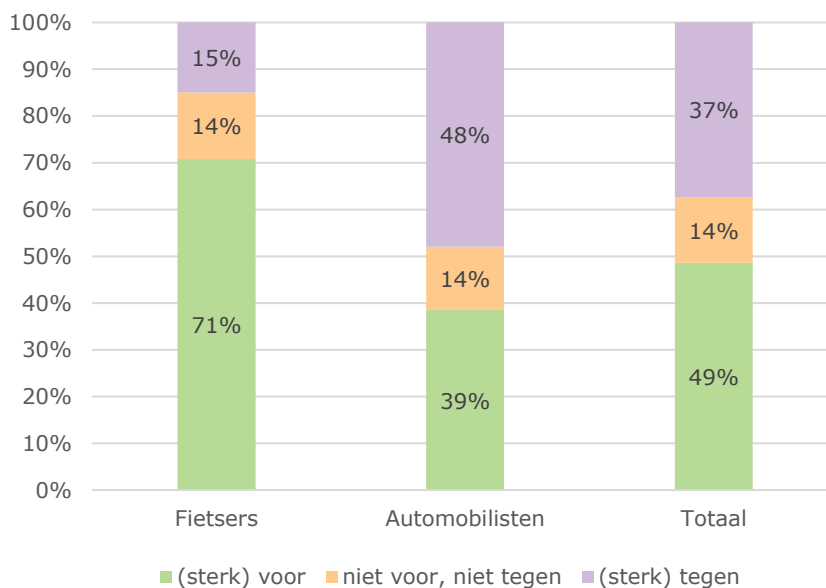
Diverse media berichtten eind maart - begin april over het idee om de snelheidsnorm voor verkeer binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/uur. Dit zou nodig zijn om het aantal slachtoffers in het verkeer verder terug te dringen. Daarnaast zou 30 km/uur zorgen voor minder geluidsoverlast. Op de vraag of men dit nieuws had meegekregen antwoordt 75% met 'ja'. Een kwart heeft het nieuws niet meegekregen.

Fietsers en automobilisten staan tegenover elkaar

Iets minder dan de helft van de ondervraagden is voor of sterk voor het verlagen van de snelheidslimiet. Circa een derde vindt deze maatregel geen goed idee. Wat opvalt is dat onder fietsers (in dit onderzoek gedefinieerd als degenen die minimaal één keer per week de fiets of elektrische fiets, maar géén auto gebruiken) het draagvlak voor 30 km/uur een stuk groter is: 71% is (sterk) voor deze maatregel. Automobilisten (hier gedefinieerd als mensen die minimaal één keer per met de auto gaan, maar niet met de fiets of elektrische fiets) zijn beduidend minder vaak (39%) vóór het verlagen van de limiet.

Figuur 1.1

Bent u voor of tegen een nieuwe snelheidsnorm van 30 km/uur (in plaats van 50 km/uur)? Percentages (sterk) tegen en (sterk) voor; totaal en naar vervoermiddel (nmin=278)

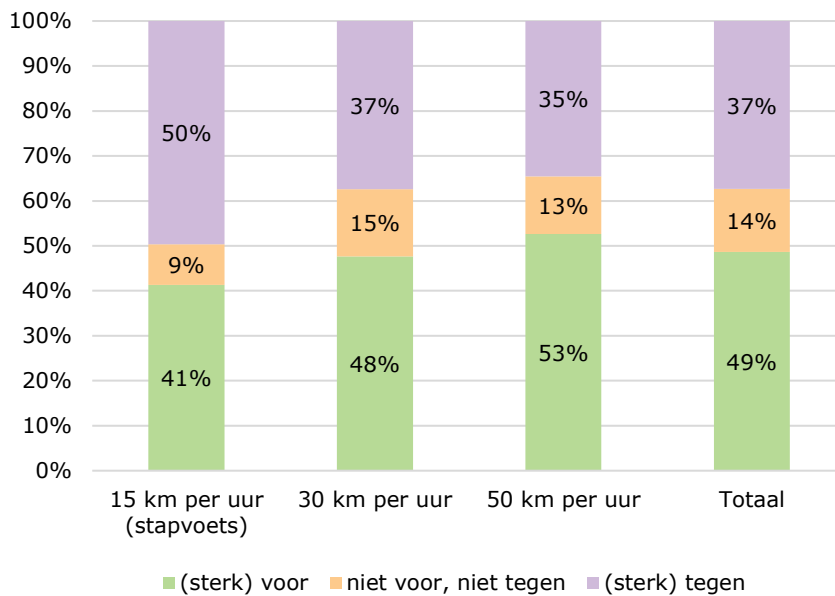


Relatief veel tegenstanders in woongebieden waar stapvoets rijden de norm is

Mensen die aan een weg of straat wonen waar 50 de maximumsnelheid is, zijn iets vaker (sterk) voor de verlaging van de maximumsnelheid dan gemiddeld (figuur 1.2). Opvallend is het aandeel tegenstanders in woongebieden waar stapvoets rijden de norm is: hier is 49% (sterk) tegen. Een *mogelijke* verklaring zit hem in het autogebruik; het aandeel automobilisten (waarvan we zagen dat deze vaker tegen zijn) is in deze groep iets hoger (31%) dan gemiddeld (27%). Een andere verklaring kan de leeftijd zijn. Mensen van 16-34 en 35-49 zijn vaker tegen het verlagen van de limiet dan mensen die ouder zijn (zie verderop in figuur 1.3). Deze leeftijdscategorieën zijn ook wat sterker vertegenwoordigd in woongebieden waar stapvoets wordt gereden.

Figuur 1.2

Bent u voor of tegen een nieuwe snelheidsnorm van 30 km/uur (in plaats van 50 km/uur)? Percentages (sterk) tegen en (sterk) voor; totaal en naar maximum snelheid eigen woonomgeving (nmin=187)

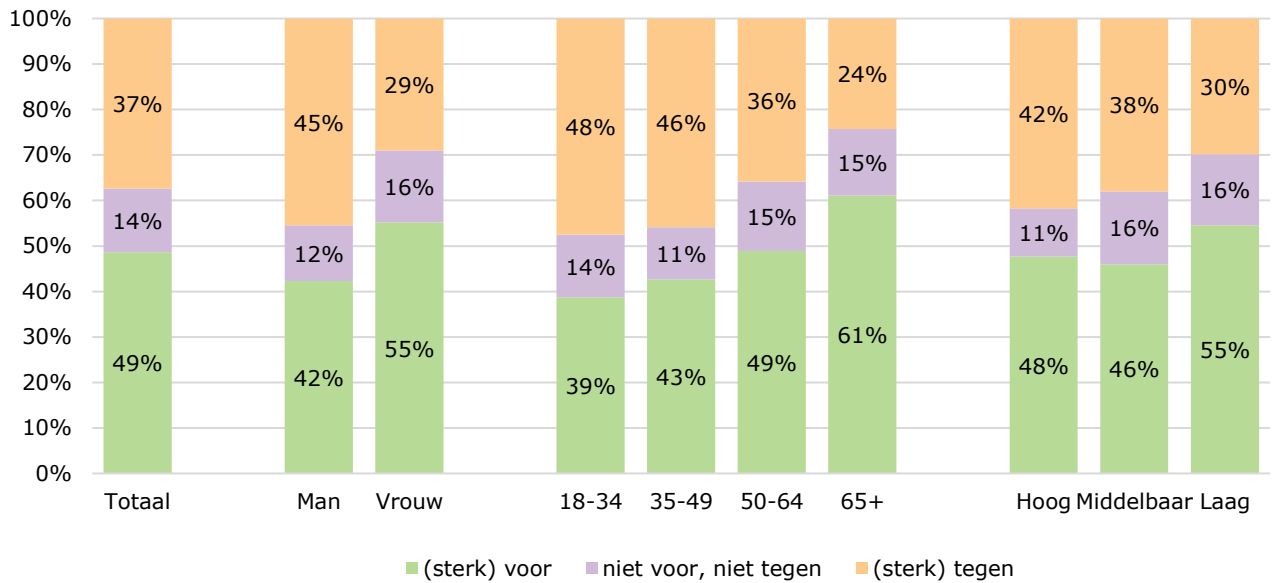


Vrouwen zijn vaker vóór verlaging van de limiet dan mannen

Opvallend zijn ook de meningsverschillen naar geslacht, leeftijd en opleidingsniveau. Zo zijn vrouwen (55%) vaker dan mannen (42%) voor het verlagen van de snelheidslimiet. Daarnaast zijn ouderen (65+ met 61%), vaker voorstander van het verlagen van de snelheidslimiet dan jongeren (18-25 met 39%). Wanneer wordt gekeken naar het opleidingsniveau is te zien dat onder de laag opgeleiden een kleine meerderheid (55%) voor het verlagen van de snelheidsnorm is, terwijl dit bij de middelbaar en hoog opgeleiden een kleine minderheid (46-48%) is.

Figuur 1.3

Bent u voor of tegen een nieuwe snelheidsnorm van 30 km/uur (in plaats van 50 km/uur)? Percentages (sterk) tegen en (sterk) voor; totaal en naar geslacht, leeftijd en opleiding (nmin=368).

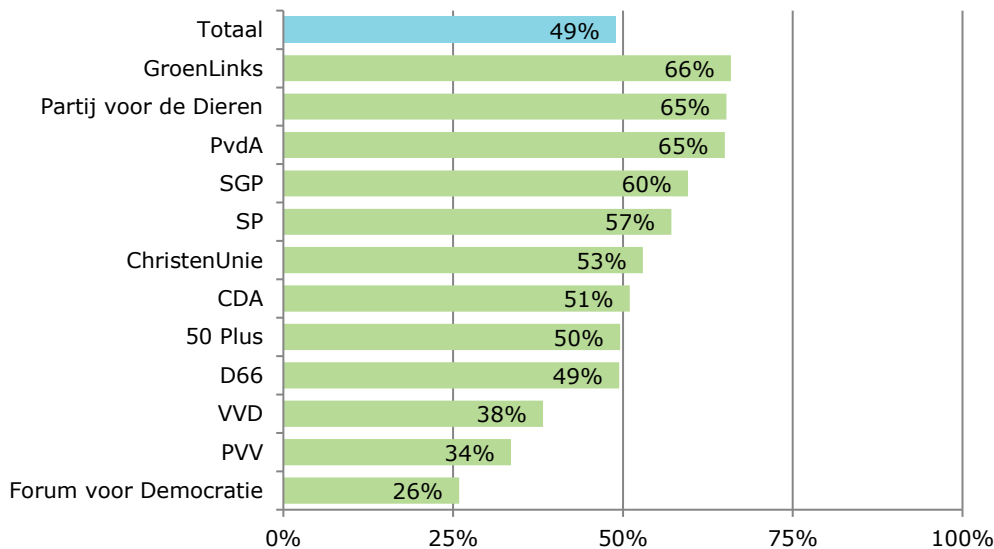


Relatief veel tegenstanders onder VVD-, PVV- en FvD-stemmers

Kiezers van GroenLinks, de Partij voor de Dieren en PvdA zijn het meest positief over het verlagen van de snelheidslimiet naar 30 km/uur. De meerderheid (66 en 65%) van de kiezers van deze partijen is vóór. Mensen die bij de Tweede Kamer verkiezingen in 2017 stemden op VVD, PVV en Forum voor Democratie zijn het minst positief met respectievelijk 38%, 34% en 26% voorstanders. We zien dat onder deze groep ondervraagden het aandeel automobilisten (35% hoger) is dan gemiddeld (27%). Stemmers van GroenLinks en de Partij voor de Dieren zijn vaker fietser (en geen automobilist) (24% tegenover 14% gemiddeld).

Figuur 1.4

Bent u voor of tegen verlaging van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom? Percentages (sterk) voor; naar stemgedrag TK 2017 (nmin=32)



We hebben gevraagd waarom mensen het verlagen van de snelheidslimiet wel of geen goed idee vinden. Hieronder volgt een selectie van de gegeven toelichtingen.

Toelichtingen bij 'wel een goed idee'

- "30 km vind ik snel genoeg, als fietser of voetganger moet je zo goed opletten."
- "50 is op wegen waar huizen aan staan best wel snel."
- "50 betekent in de praktijk vaak minimaal 60. Op de fiets maak ik vaak mee dat automobilisten met die snelheid niet meer kunnen stoppen ook al heb ik voorrang."

Toelichtingen bij 'geen goed idee'

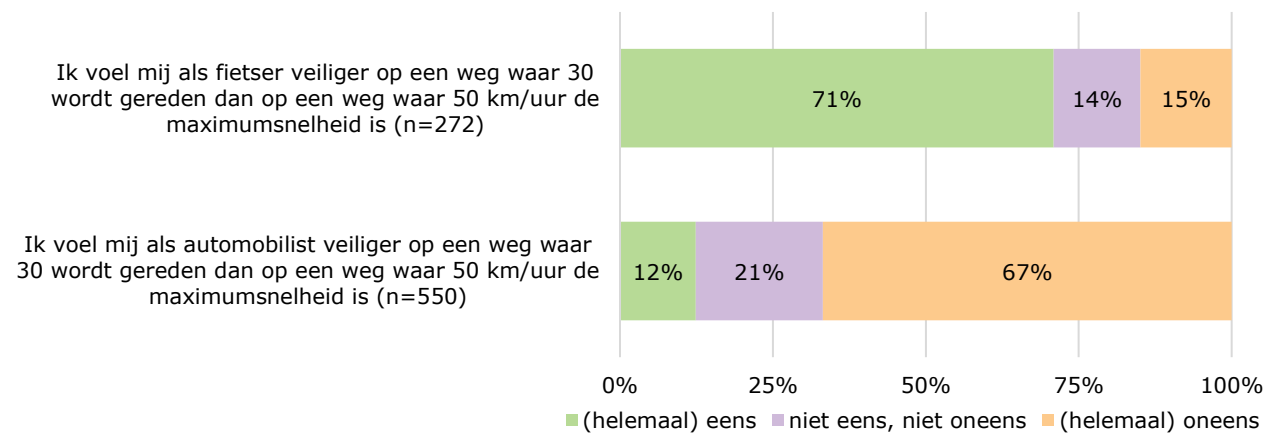
- "Langzame snelheid zal de oplettendheid van automobilisten verminderen."
- "(Bijna) niemand houdt zich eraan wegens gebrek aan controle. 30 km is belachelijk langzaam op sommige straten."
- "30 is prima in woonwijken, maar niet voor doorgaande wegen in de bebouwde kom."

2.2 Fietzers voelen zich veiliger, automobilisten niet

We hebben de ondervraagden een aantal stellingen voorgelegd met betrekking tot het verlagen van de maximum snelheid. Figuur 1.3 laat zien dat van de fietsers een grote meerderheid (71%) zich veiliger voelt op een weg waar 30 km/uur de norm is dan op een weg waar 50 km/uur de maximumsnelheid is. Automobilisten zijn het in meerderheid oneens met de stelling.

Figuur 1.5

In hoeverre bent u het eens of oneens met onderstaande stellingen?

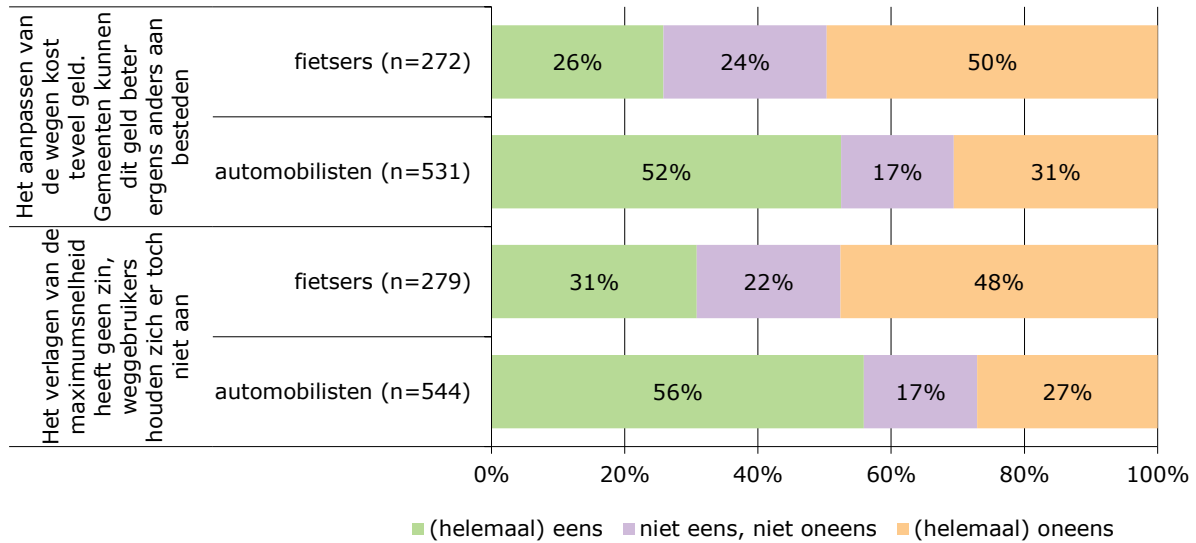


Fietzers optimistischer over automobilisten dan automobilisten over zichzelf

Dat automobilisten het verlagen van de snelheid een minder goed idee vinden dan fietsers blijkt ook uit de volgende stellingen. Meer dan de helft van de automobilisten is het eens met de stelling "Het aanpassen van de wegen kost teveel geld, gemeenten kunnen dat beter ergens anders aan besteden". Daarnaast vindt 56% van de automobilisten dat het verlagen van de maximumsnelheid geen zin heeft, aangezien men zich er toch niet aan zal houden. Fietzers hebben in dat opzicht meer vertrouwen in de automobilist als medeweggebruiker: 48% is het niet eens met de stelling. Opvallend dus dat fietsers indirect optimistischer zijn over het weggedrag van anderen dan automobilisten over zichzelf.

Figuur 1.6

In hoeverre bent u het eens of oneens met onderstaande stellingen?

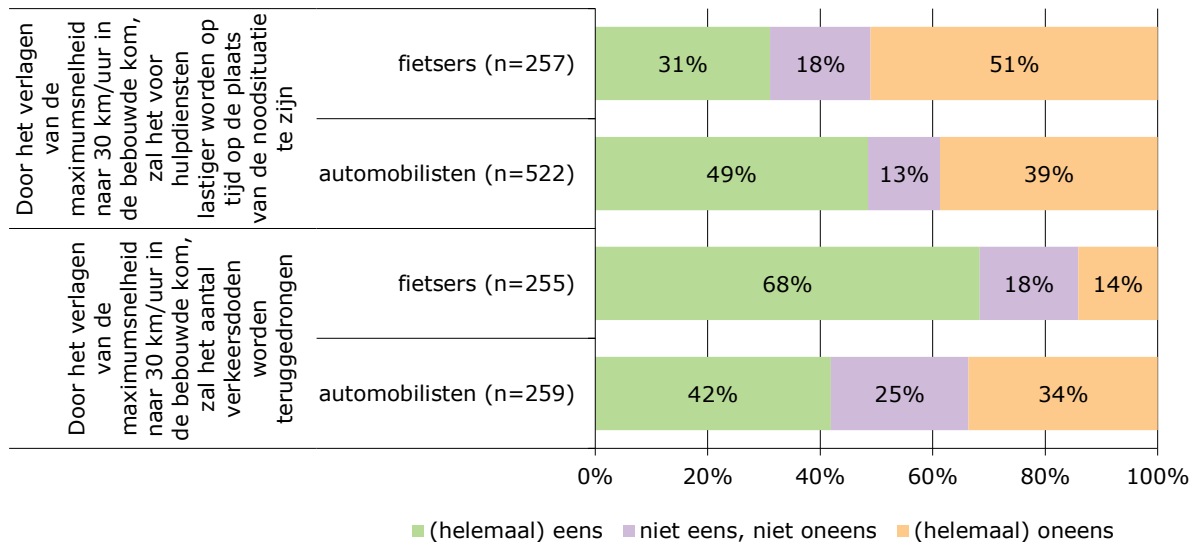


Automobilisten nog niet overtuigd van het succes van de maatregel

Fietsers en automobilisten twijfelen er beide over of hulpdiensten op tijd op locatie kunnen blijven komen als de maximumsnelheid 30 in plaats van 50 km/uur zou zijn. Maar ook hier zijn automobilisten het vaker eens met de stelling (49%) dan fietsers (31%). Fietsers zijn ook optimistischer over het succes van de maatregel: 68% verwacht dat door de verlaging van de snelheidslimiet het aantal verkeersdoden zal worden teruggedrongen. Dit geldt voor 42% van de automobilisten.

Figuur 1.7

In hoeverre bent u het eens of oneens met onderstaande stellingen? Fietsers en automobilisten



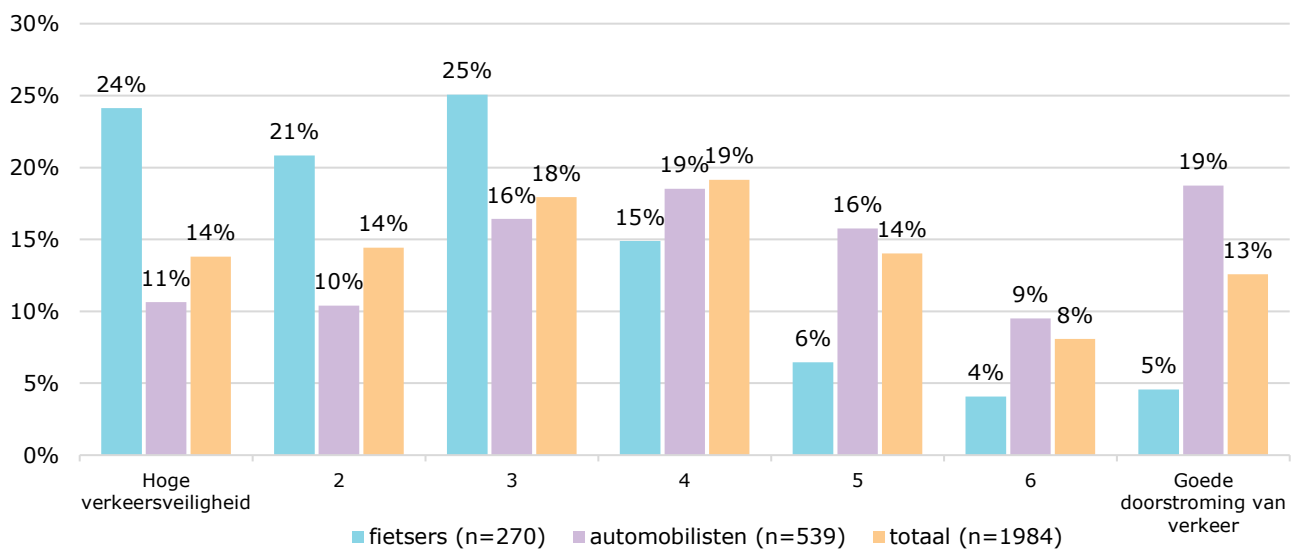
2.3 Automobilisten verkiezen doorstroming en kosten boven verkeersveiligheid

Als u een afweging moet maken tussen een lagere maximumsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid enerzijds en doorstroming anderzijds, waar moet dan de prioriteit gelegd worden?

In figuur 1.8. is te zien dat een hoge verkeersveiligheid overall belangrijker (46%) wordt gevonden dan een goede doorstroming van het verkeer (35%). Fietsers (in meerderheid vóór het verlagen van de snelheidslimiet) hechten in dit opzicht meer aan een hoge verkeersveiligheid: 70% vindt dit belangrijker dan een goede doorstroming (15%). Automobilisten laten zich vergelijken met het gemiddelde: 44% vindt doorstroming belangrijker, 37% vindt dat de prioriteit moet liggen bij verkeersveiligheid.

Figuur 1.8

Als u een afweging moet maken tussen een lagere maximumsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid enerzijds en doorstroming anderzijds, waar moet dan de prioriteit gelegd worden? Totaal, fietsers en automobilisten

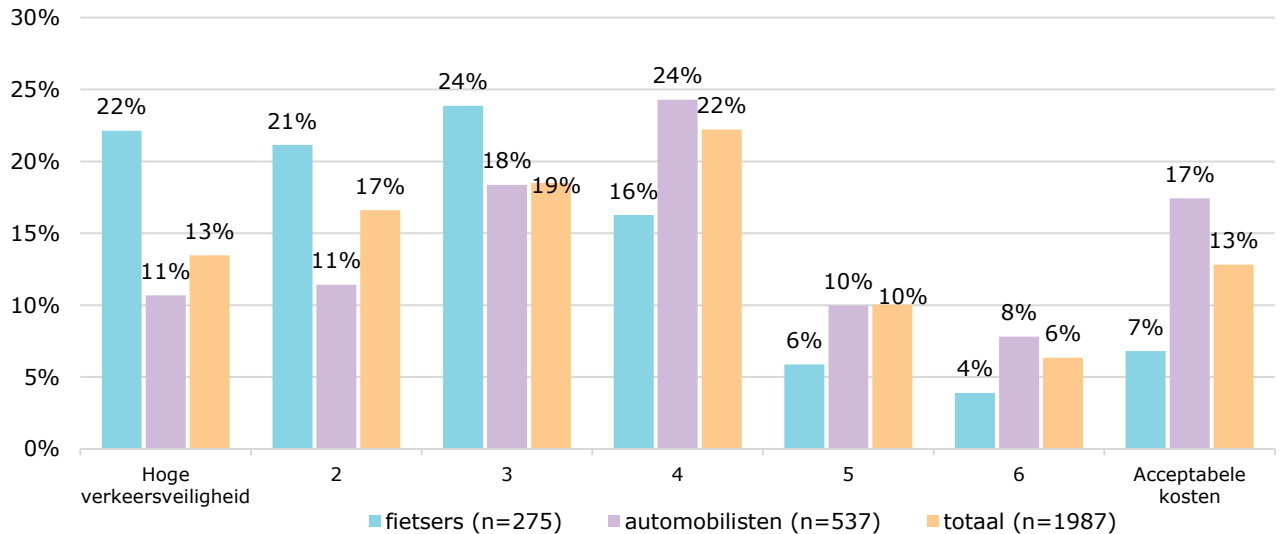


Als u een afweging moet maken tussen een lagere maximumsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid enerzijds en acceptabele kosten anderzijds, waar moet dan de prioriteit gelegd worden? Figuur 1.8 geeft met het resultaat op deze vraag een vergelijkbaar beeld. Bijna de helft (47%) vindt verkeersveiligheid belangrijk, 29% verkiest acceptabele kosten boven verkeersveiligheid.

Fietsers vinden verkeersveiligheid (67%) belangrijker dan de kosten (17%). Dit geldt ook voor automobilisten maar dan in mindere mate: 40% vindt verkeersveiligheid belangrijker, 35% pleit voor acceptabele kosten 35%.

Figuur 1.9

Als u een afweging moet maken tussen een lagere maximumsnelheid ten behoeve van de verkeersveiligheid enerzijds en kosten die de verlagings met zich meebrengen anderzijds, waar moet dan de prioriteit gelegd worden? Totaal, fietsers en automobilisten



2.4 Conclusie: de positieven positiever, de negatieven negatiever

Al met al zien we dat fietsers, die in meerderheid voorstander zijn van het verlagen van de snelheidslimiet, met de stellingen 'pro' verlagings van de snelheidslimiet gesterkt worden in hun oordeel. Nadelige gevolgen, zoals verminderde bereikbaarheid voor nooddiensten of grote uitgaven voor de wegbeheerder zien voorstanders als minder nadelig. Zelfs de verwachting dat weggebruikers zich er niet aan zullen houden wordt door fietsers minder vaak tegengesproken dan door automobilisten. Als het gaat om de prijs die moet worden betaald voor een hogere verkeersveiligheid, zetten fietsers ook hoger in. Zij verkiezen verkeersveiligheid boven doorstroming en vinden de kosten die gemoeid zijn met het verlagen van de limiet ten gunste van meer verkeersveiligheid meer acceptabel dan automobilisten.

Automobilisten ('tegenstanders') zijn het in sterke mate eens met stellingen tégen verlagings van de norm en zij worden ook gesterkt door de argumenten tegen. Nadelige gevolgen worden door tegenstanders ook meer als nadelig beschouwd dan door voorstanders. Argumenten om tegen het verlagen van de maximum snelheid te zijn, zien we ook terug wanneer de afweging moet worden gemaakt tussen verkeersveiligheid en doorstroming: minder dan fietsers zijn automobilisten bereid in te leveren op doorstroming ten gunste van een hoge verkeersveiligheid. Hetzelfde geldt voor de kosten: verkeersveiligheid is volgens automobilisten belangrijk, maar niet voor elke prijs.

3. Onderzoeksverantwoording

Meting

I&O Research voerde een landelijk representatief onderzoek uit onder 2.046 Nederlanders van 18 jaar en ouder. Het onderzoek liep van donderdag 28 maart tot en met maandagochtend 1 april 2019. De deelnemers zijn afkomstig uit het I&O Research Panel.

Weging en marges

De onderzoeksresultaten zijn gewogen op geslacht, leeftijd, regio, opleidingsniveau en stemgedrag bij de Tweede Kamerverkiezingen in maart 2017. De weging is uitgevoerd conform de richtlijnen van de Gouden Standaard. Hiermee is de steekproef representatief voor de kiesgerechtigde Nederlandse inwoners (18+), voor wat betreft deze achtergrondkenmerken.

I&O Research Panel

Het I&O Research Panel is geworven op basis van aselechte personen- en huishoudensteekproeven op traditionele manier (geen zelfaanmelding). De respondenten hebben geen financiële vergoeding gehad voor hun aanmelding voor het panel. Ook voor deelname aan dit onderzoek kregen respondenten uit het I&O Research Panel geen vergoeding.

I&O Research

I&O Research is een maatschappelijk betrokken bureau voor beleids- en marktonderzoek. Het is onze missie bij te dragen aan beter onderbouwde keuzes van onze klanten, op basis van onderzoek en advies. Wij werken voor overheids- en non-profitorganisaties. I&O Research is de laatste jaren gegroeid tot het zevende marktonderzoeksbureau van Nederland. In de sector 'overheid & onderwijs' is I&O Research de nummer 1 (volgens de MarktOnderzoeksAssociatie, MOA, 2018). I&O Research heeft vestigingen in Amsterdam en Enschede.

I&O Research is lid van de MarktOnderzoeksAssociatie (MOA), maakt deel uit van de Research Keurmerk Groep en onderschrijft de internationale ICC/ESOMAR-gedragscode voor markt- en sociaalwetenschappelijk onderzoek. I&O Research is ISO 9001-, ISO 20252- en ISO 27001-gecertificeerd. Het online onderzoekspanel (I&O Research Panel) is ISO 26362-gecertificeerd. Dit is de norm voor online en offline access panels.