

Snelheid

Hoe vaak en waarom rijden we te snel?

Resultaten gedragsbevraging bij 18-54 jarige bestuurders

VSV

veilig verkeer



Inhoud

1. Method
2. Hoeveel bestuurders letten op hun snelheid?
3. Hoe staan bestuurders tegenover de snelheidslimieten?
4. Hoe staan bestuurders tegenover de snelheidscontroles?
5. Hoe staan bestuurders tegenover een algemene invoering zone 30?
6. Aanbevelingen

VSV

veilig verkeer

Samenvatting

Hoeveel autobestuurders letten op hun snelheid?

Het aantal bestuurders dat aangeeft zich aan de snelheid te houden blijft min of meer gelijk doorheen de jaren. Meer dan 8 op de 10 autobestuurders zegt (bijna) elke rit in de schoolomgeving (82%) en binnen de bebouwde kom (81%) op de snelheid te letten. In de andere snelheidszones is dit 3 op de 4.

Waarom letten autobestuurders soms minder op hun snelheid?

Bestuurders die aangeven minder op hun snelheid te letten:

- Stellen zich vaker de vraag of de snelheidslimiet op een specifieke plaats wel een aanvaardbare snelheid is,
- Hebben vaker twijfels bij het nut van de snelheidslimiet,
- Zien de limieten minder als veiligheidsmaatregelen.

Ze stellen dus de **geloofwaardigheid** van de limiet in vraag.

Daarnaast:

- Vergeten ze ook vaker op hun snelheid te letten,
- Doen dat soms uit haast of verveling,
- En denken ze vaker dat hun omgeving dat ook doet.

Hoe kijken autobestuurders naar de snelheidscontroles?

Ondanks de lichte toename in het aantal autobestuurders dat geflitst wordt, blijft het aantal bestuurders dat vindt dat er te weinig of te veel wordt gecontroleerd relatief stabiel doorheen de tijd.

Controles hebben vooral lokaal een effect, aangezien de algemene pakkans geen invloed heeft op het feit of bestuurders al dan niet op de snelheid letten. Daarnaast zegt 1 op de 3 bestuurders dat ze minder op hun snelheid letten als ze weten dat er niet gecontroleerd wordt.

Hoe kijken autobestuurders naar een algemene invoering van de zone 30 binnen de bebouwde kom?

45% staat hier negatief tegenover. Jongeren en personen die reeds in een zone 30 wonen, staan hier wel positiever tegenover.

Samenvatting

Hoe werken we aan de geloofwaardigheid van de snelheidslimieten?

Aangezien de **geloofwaardigheid** van de limiet de belangrijkste reden is waarom bestuurders zich niet aan de snelheid houden, is het vooral de uitdaging om te werken aan **consistente en uniforme** snelheidszones (door het aanpassen van het **wegbeeld en de infrastructuur**). Wanneer snelheidszones er op elke weg min of meer dezelfde uitzien en aanvoelen, draagt dit bij aan de herkenbaarheid van de verschillende snelheidszones (30, 50, 70, ...). Wanneer meer uniforme snelheidszones zorgen voor minder variatie in het wegbeeld zal dit ook bijdragen aan een hogere geloofwaardigheid.

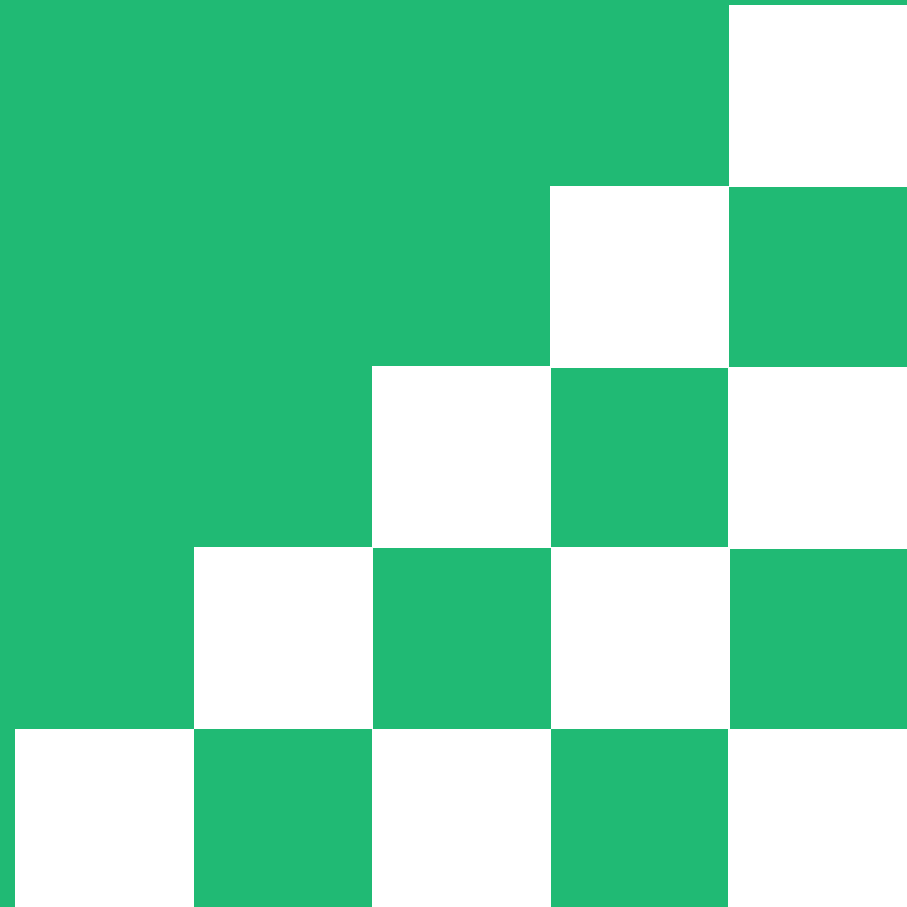
Daarnaast speelt ook **communicatie** een belangrijke rol in het creëren van draagvlak. Wegbeheerders hebben ook de opdracht om voldoende uit te leggen waarom zij kiezen voor een bepaalde limiet op een specifieke weg. Uit de analyses blijft dat wanneer autobestuurders geloven dat de limiet er is voor de veiligheid, ze er ook vaker op letten. Het veiligheidsaspect van de snelheidslimiet verhogen kan door beter te communiceren wat de reden is om te kiezen voor een snelheidsverlaging, bv. dichte bebouwing, aanwezigheid van een rusthuis, gebrek aan fietsinfrastructuur... en door aan te sluiten bij de regionale campagne 'jouw snelheid, onze veiligheid'.

Controles hebben vooral lokaal een effect. Op plaatsen waar gecontroleerd wordt, letten bestuurders op hun snelheid en passen ze hun snelheid aan. Controles op zich dragen echter niet bij aan de geloofwaardigheid van de snelheidslimieten. Wel zijn boetes een krachtig communicatiemiddel. Het kan daarom een goed idee zijn om bij de boete steeds extra informatie te geven over waarom op de plek van overtreding die bepaalde snelheidslimiet geldt. Deze extra communicatie kan zo bijdragen aan het draagvlak voor die limiet en mogelijke weerstand tegen de limiet én de controle wegnemen.

1. Methode

VSV

veilig verkeer



Methodologie

STEEKPROEFBESCHRIJVING



1000 18-54 jarigen uit Vlaanderen die **maandelijks met de auto rijden**

De leeftijdsgrens tot 54 jaar is gekozen omdat vooral bestuurders onder deze leeftijdsgrens vaker aangeven te snel te rijden (zie o.a. Harkin et al, 2024)*. Zij vormen dus de prioritaire doelgroep.

QUOTA



- Geslacht
- Leeftijd
- Provincie

DATA COLLECTIE METHODE



Online panel interviews via Ipsos

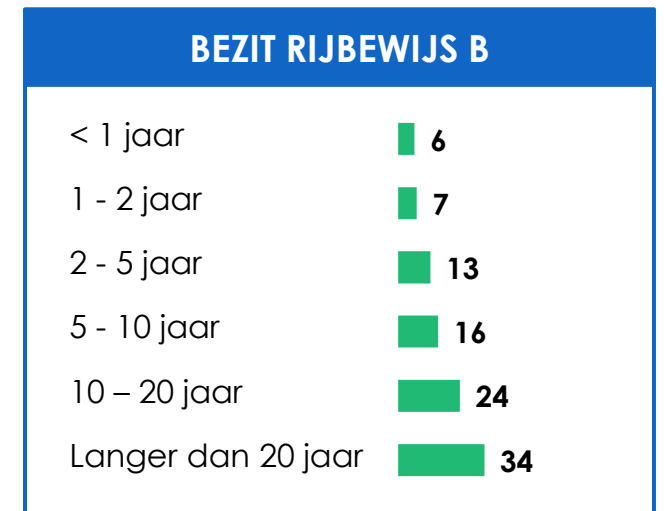
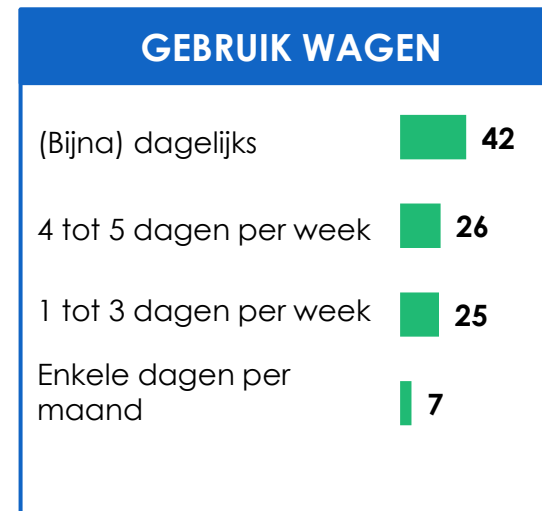
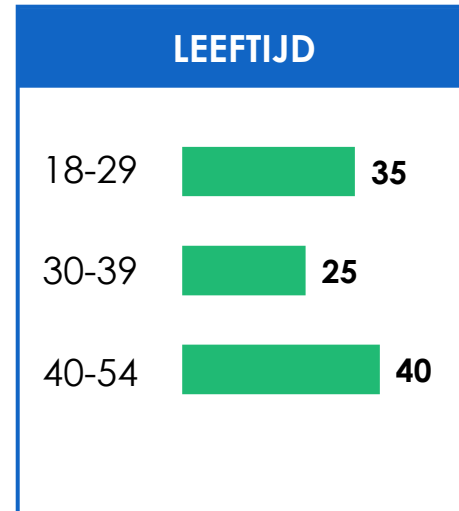
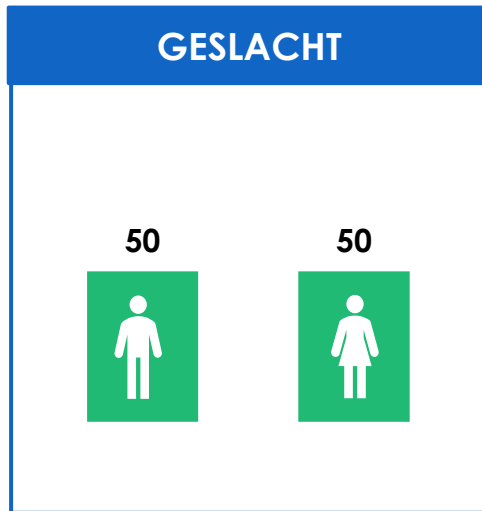


VELDWERK PERIODE



24/06/2024 – 02/07/2024

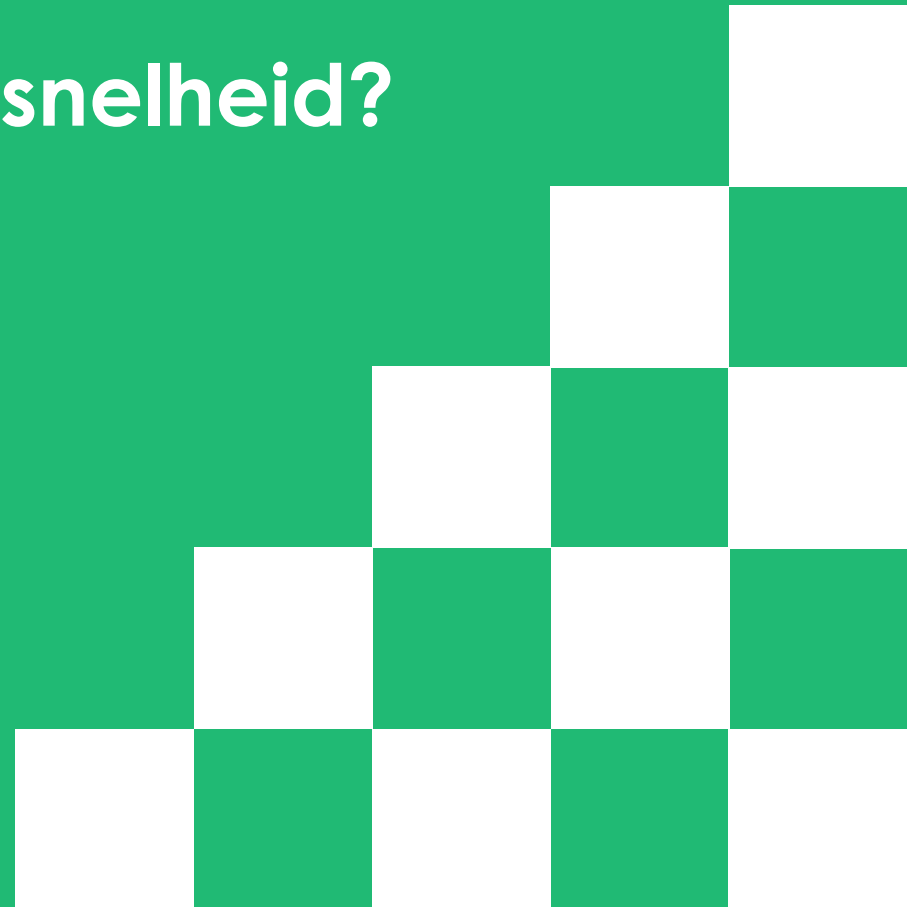
Profiel steekproef



2. Hoeveel bestuurders letten op hun snelheid?

VSV

veilig verkeer



Hoeveel bestuurders letten op hun snelheid?

Belangrijkste bevindingen

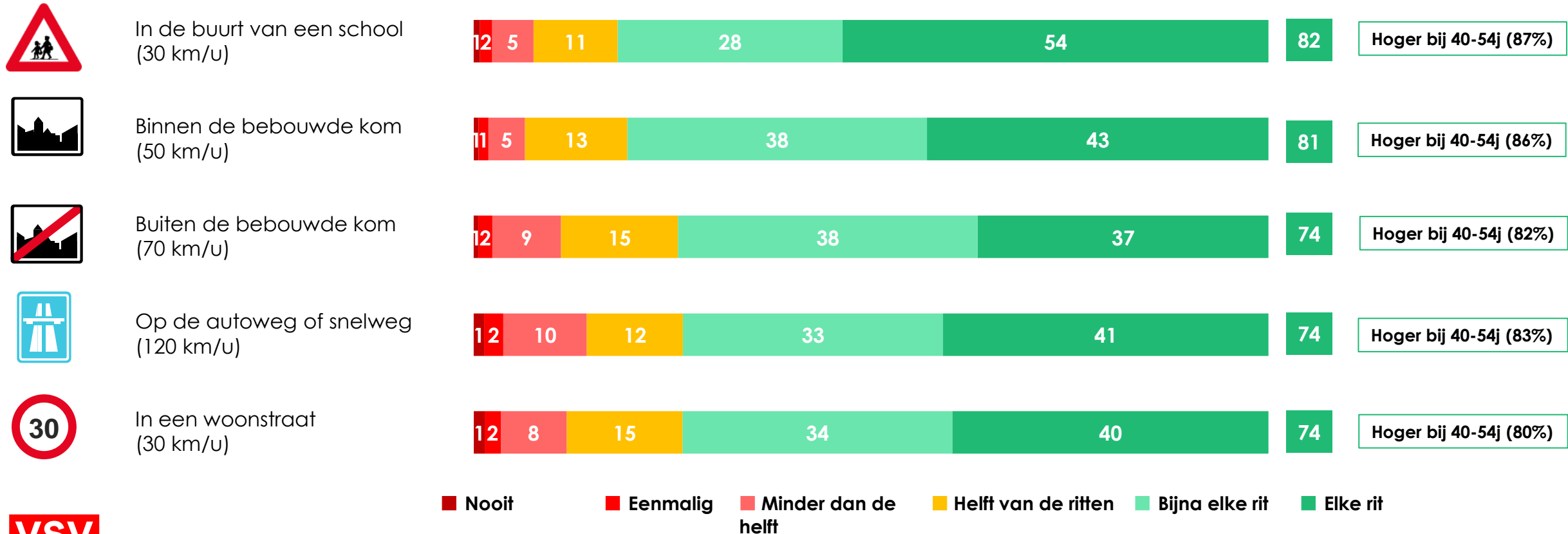
- Het aantal bestuurders dat aangeeft op de snelheid te letten blijft min of meer gelijk doorheen de jaren.
 - Vooral in de schoolomgeving (82%) en binnen de bebouwde kom (81%) let men het vaakst op de snelheid.
- Het aantal bestuurders dat werd geflitst, kent doorheen de jaren wel een lichte stijging.
 - In 2018 werd 15% geflitst, in 2024 is dit 25% van de bestuurders.
- Voornamelijk jonge (36%) mannen (30%) en zij die gebruik maken van meldingen bij een snelheidsovertreding (33%) werden het voorbije jaar geflitst.

Letten op je snelheid

Meer dan 8 op de 10 bestuurders geven aan (bijna) elke rit op hun snelheid te letten in een schoolomgeving en binnen de bebouwde kom. Voor de andere snelheidszones ligt dit iets lager. Bestuurders ouder dan 40 jaar letten vaker op hun snelheid.

Als je heel eerlijk bent, hoe vaak let je erop dat je niet sneller rijdt dan de snelheidslimiet?

% (Bijna) elke rit

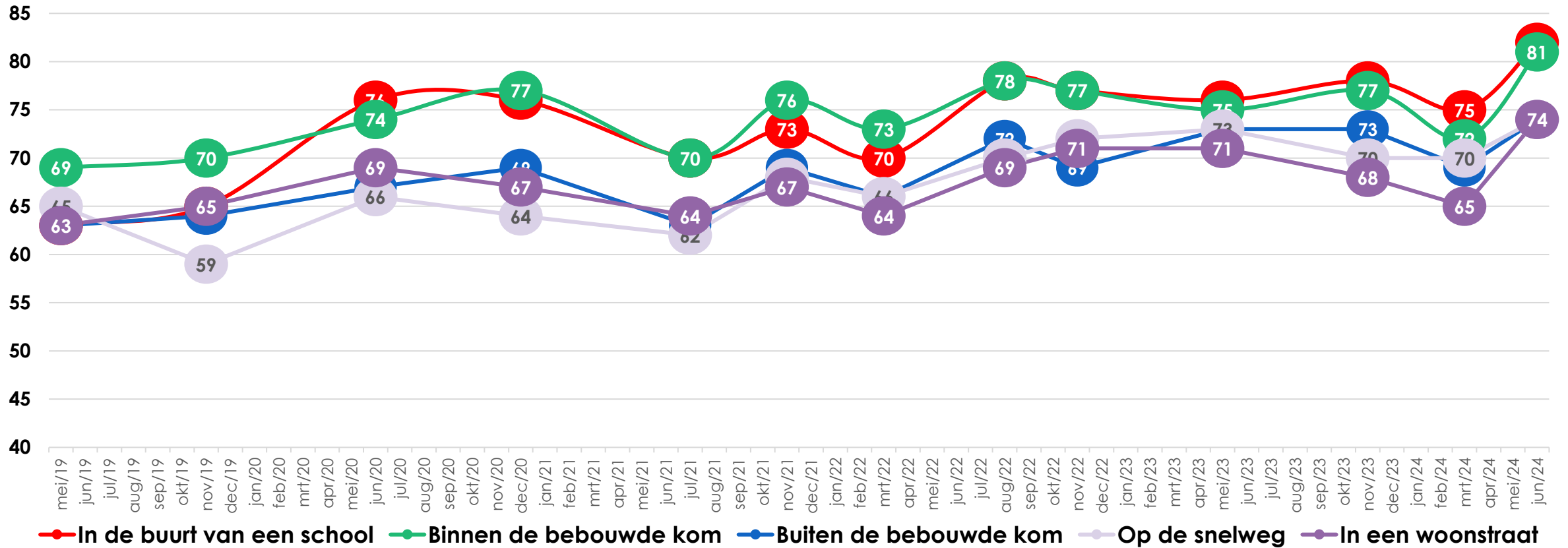


Letten op je snelheid: evolutie

Het aantal bestuurders dat (bijna) elke rit op de snelheid let, blijft min of meer stabiel, met een lichte stijging bij de laatste meting in een schoolomgeving, woonstraat en binnen de bebouwde kom.

Als je heel eerlijk bent, hoe vaak let je erop dat je niet sneller rijdt dan de snelheidslimiet?

% (Bijna) elke rit

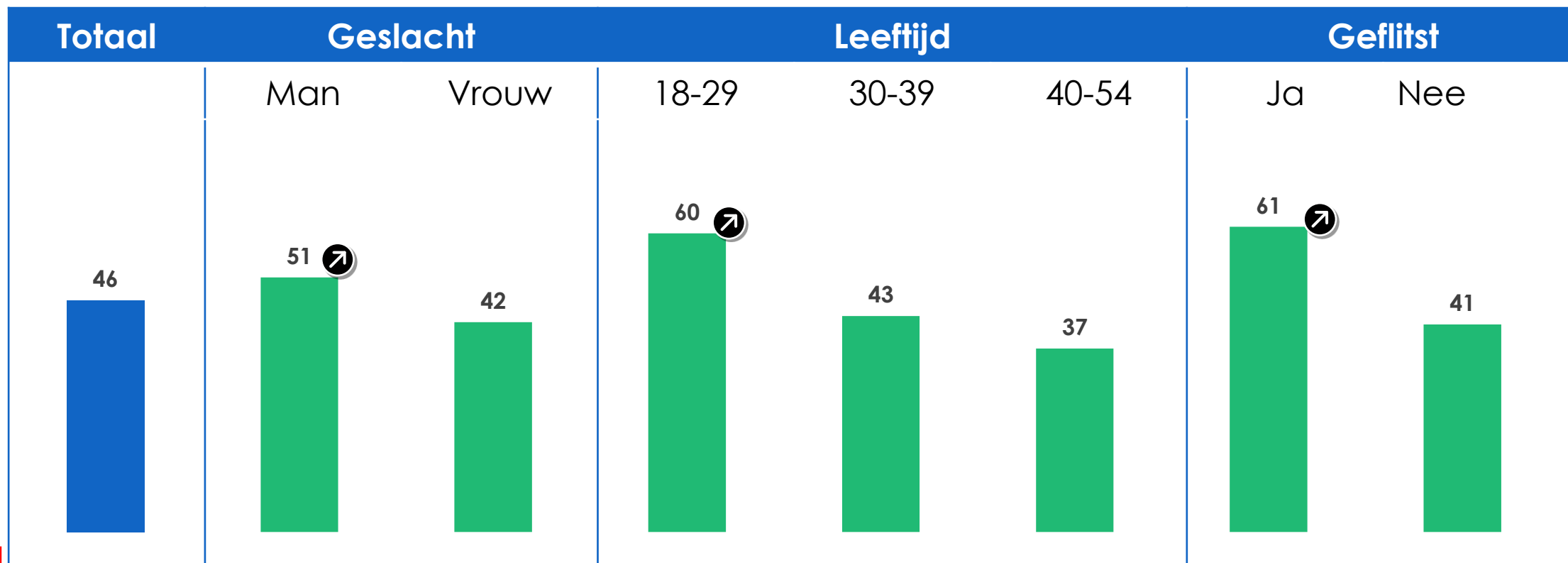


Meldingen bij te snel rijden

Jongeren (59%), mannen (51%) en personen die geflitst zijn het voorbije jaar (61%) maken voornamelijk gebruik van meldingen wanneer ze te snel rijden.

Krijg je meldingen via je gsm, auto of andere technologie wanneer je te snel rijdt?

% JA

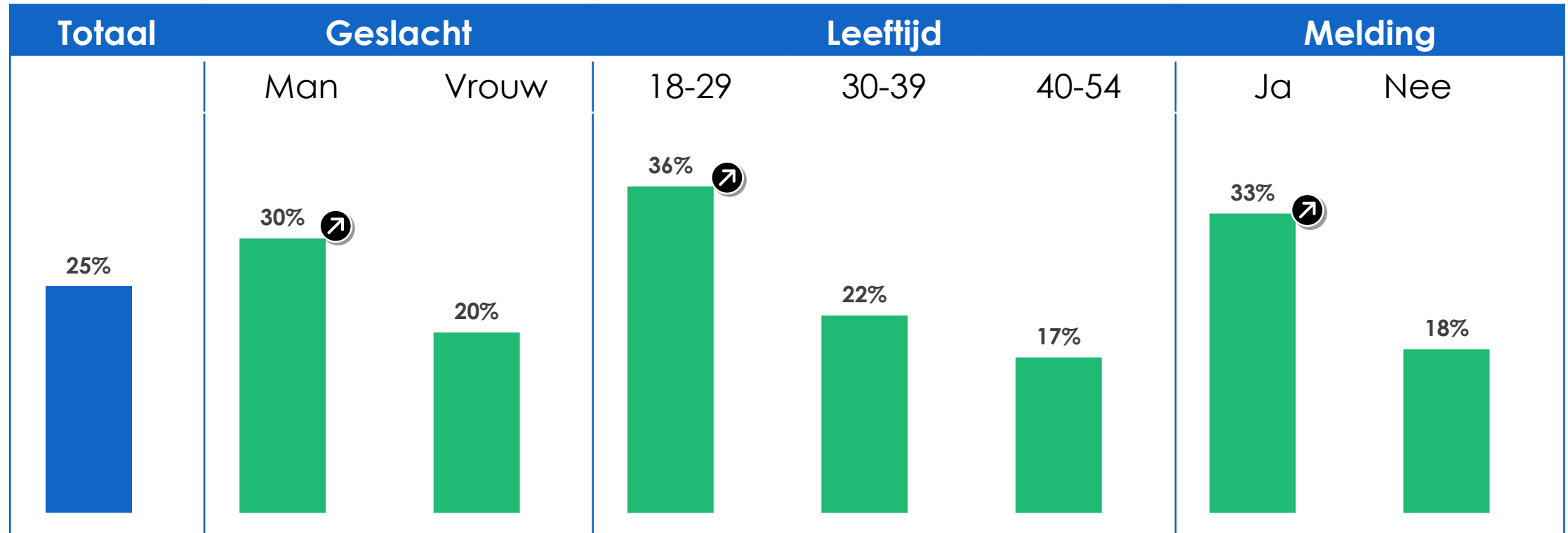


Wie is het voorbije jaar geflitst?

Mannen (30%), jongere bestuurders (36%) en personen die meldingen gebruiken wanneer ze te snel rijden (33%) werden het voorbije jaar vaker geflitst.

Ben je het voorbije jaar geflitst voor een snelheidsovertreding?

% JA



VSV

veilig verkeer

18-54 jarige autobestuurders (n=1000)



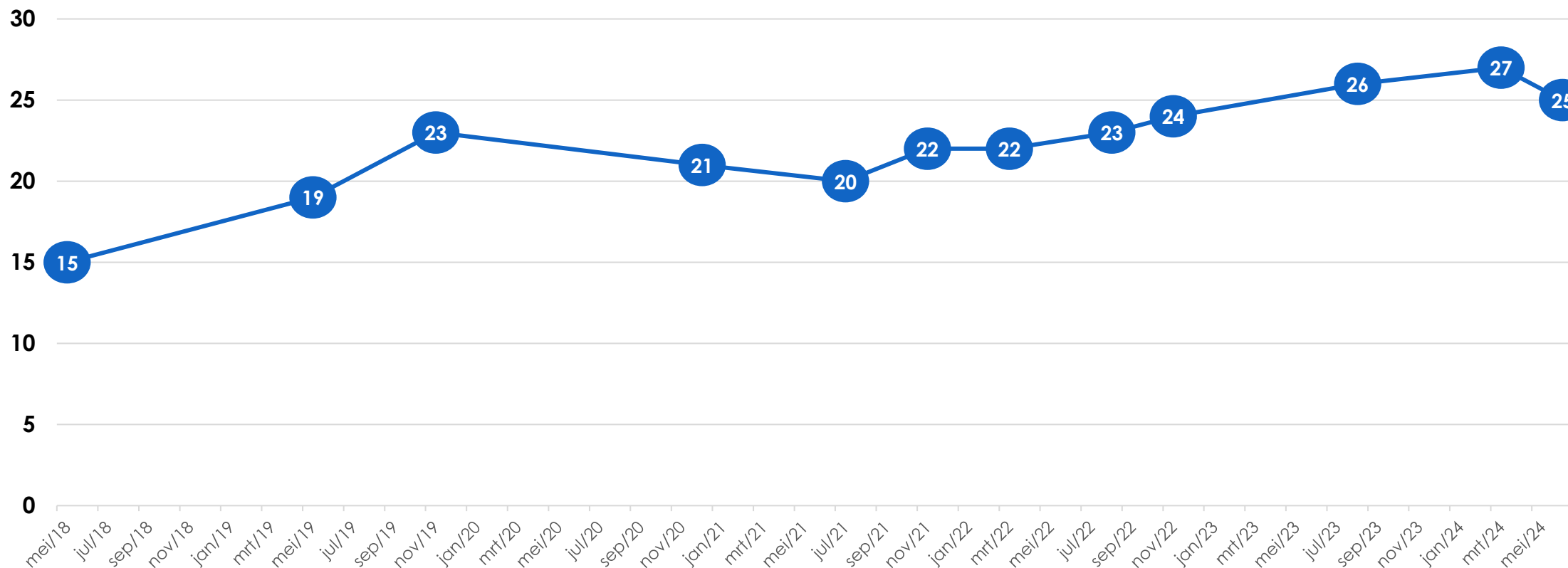
Significant verschil – Chi²

Vorbije jaar geflitst

Het aantal bestuurders dat geflitst werd in het afgelopen jaar, schommelt rond de 20-25%. Ook hier zien we de laatste jaren een lichte toename.

Ben je het voorbije jaar geflitst voor een snelheidsovertreding?

% JA

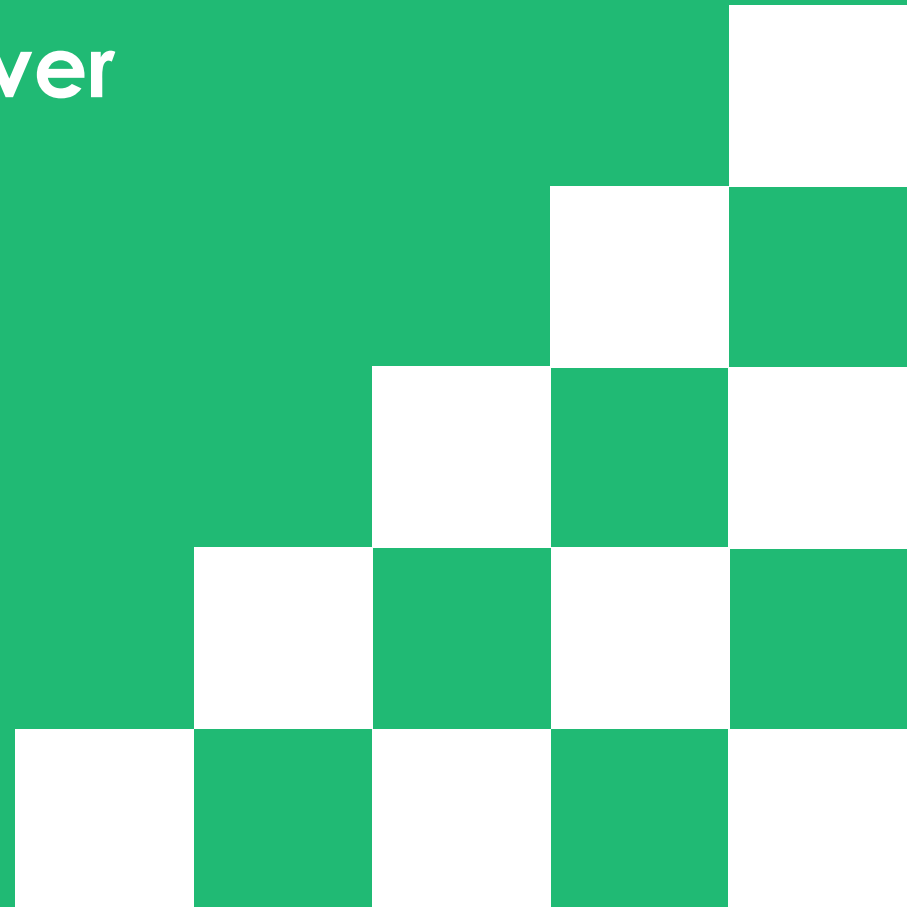


3. Hoe staan autobestuurders tegenover de snelheidslimieten?

Waarom rijden autobestuurders soms te snel?

VSV

veilig verkeer



Waarom rijden autobestuurders te snel?

Belangrijkste bevindingen

Bestuurders die aangeven regelmatig te snel te rijden:

- Stellen zich vaker de vraag of de limiet op een specifieke plaats wel een aanvaardbare snelheid is,
- Hebben vaker twijfels bij het nut van de snelheidslimiet,
- Zien de limieten minder als veiligheidsmaatregelen.

Ze stellen dus de **geloofwaardigheid** van de limiet in vraag.

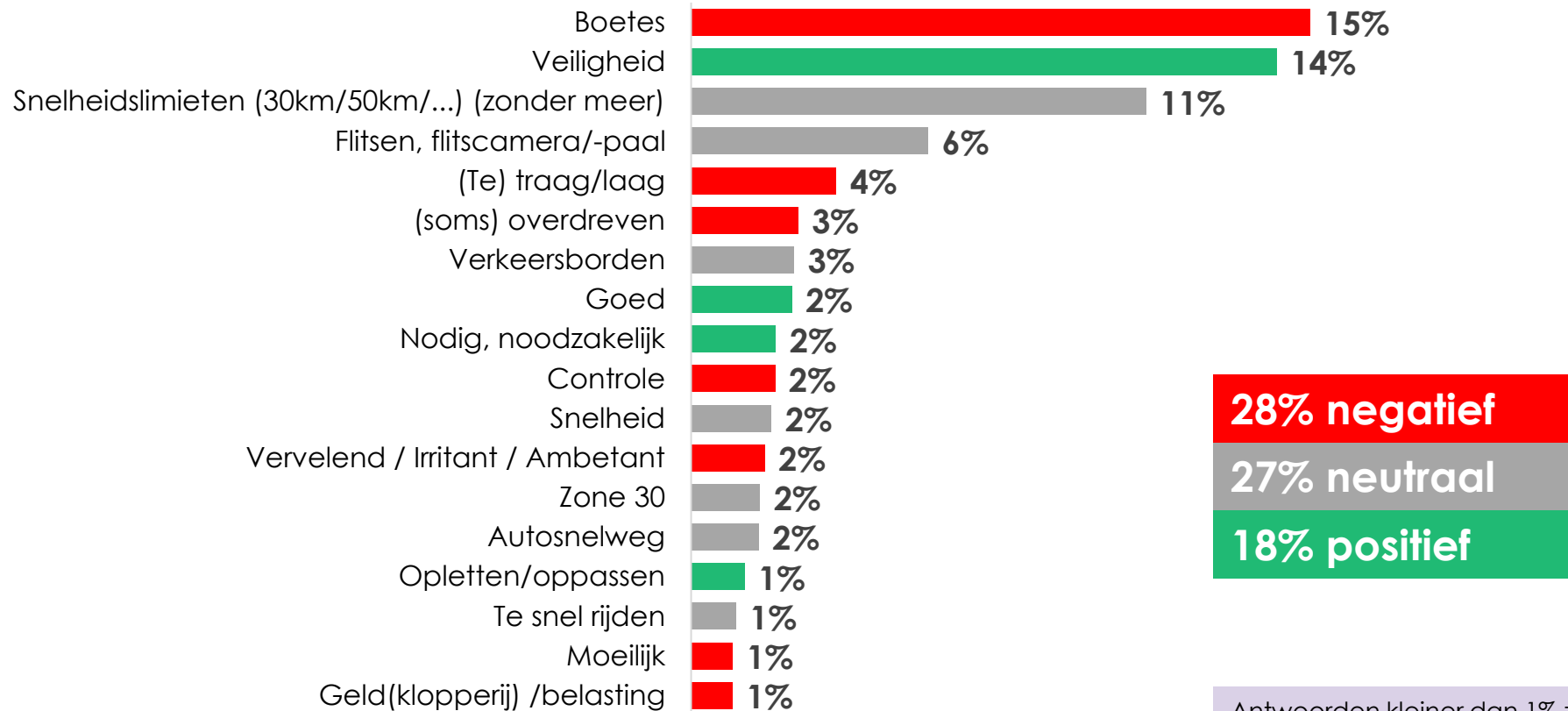
Daarnaast:

- Vergeten ze ook vaker op hun snelheid te letten,
- Rijden ze soms te snel uit haast of verveling,
- En denken ze vaker dat hun omgeving ook soms te snel rijdt.

Associaties bij snelheidslimieten

Bij het woord snelheidslimiet komt als spontane associatie het woord "boetes" (15%) het vaakst naar boven, op de voet gevolgd door het woord "veiligheid" (14%). Wanneer we echter kijken naar het gevoel (positief of negatief) dat deze woorden oproepen, zien we dat vooral woorden met een negatieve bijklank het vaakst worden vermeld.

Welk woord, gedachte of gevoel komt er bij je op als je denkt aan snelheidslimieten?



Hoe onderstaande analyse lezen?

In dit onderdeel gaan we verder na wat autobestuurders denken over, voelen bij en vinden van de snelheidslimiet.

1. We kijken naar verschillende gedragsbepalers zoals onder andere naar bereidheid, overtuiging nut van snelheidslimieten, link met veiligheid, pakkans, gehaast zijn, etc...
2. Dit doen we eerst voor de volledige steekproef om zo een beeld te krijgen van hoe alle autobestuurders staan tegenover de stelling die wordt voorgelegd.

- Dit geven we weer met rood-groene grafieken:

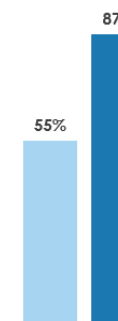


3. Daarna gaan we na in hoeverre autobestuurders die zich bijna altijd aan de limiet houden verschillen van zij die dit niet altijd doen. We delen de steekproef dus op in 2 groepen:

- Personen die (bijna) elke rit letten op hun snelheid (in elke snelheidszone) (n= 524)
- Personen die minder dan de helft van de tijd letten op hun snelheid (n=476)

Hiermee gaan we na of er samenhang is tussen die gedragsbepaler en gedrag (al dan niet op de snelheid letten).

- We tonen aan de hand van de (licht) blauwe grafieken aan hoe elke groep staat tegenover die gedragsbepaler.
- Significante verschillen tussen beide groepen worden aangeduid met een zwarte pijl: ↗



4. Tenslotte gaan we met een regressieanalyse na welke gedragsbepalers het meeste doorwegen in de beslissing van autobestuurders om al dan niet op hun snelheid te letten.

Bereidheid

Autobestuurders zijn voornamelijk bereid zich aan de snelheid te houden in een schoolomgeving en binnen de bebouwde kom (8 op de 10). Bestuurders vanaf 30 jaar en vrouwen zijn meer bereid om zich aan de snelheidslimieten te houden.

Hoe bereid ben je om je aan de snelheidslimieten te houden...

% Bereid



... in een schoolomgeving
(30km/u)



83

Hoger bij 30-39j (88%) en 40-54j (87%)



... binnen de bebouwde kom
(50 km/u)



80

Hoger bij 30-39j (85%) en 40-54j (84%)



... buiten de bebouwde kom
(70 km/u)



73

Hoger bij vrouwen (76%)



... in een zone 30
(30 km/u)



70



... op een autoweg of snelweg
(120 km/u)



68

Hoger bij vrouwen (72%) en bij 30-39j (70%) en 40-54j (74%)

■ Helemaal niet bereid ■ Eerder niet bereid

■ Noch niet bereid, noch bereid

■ Eerder bereid

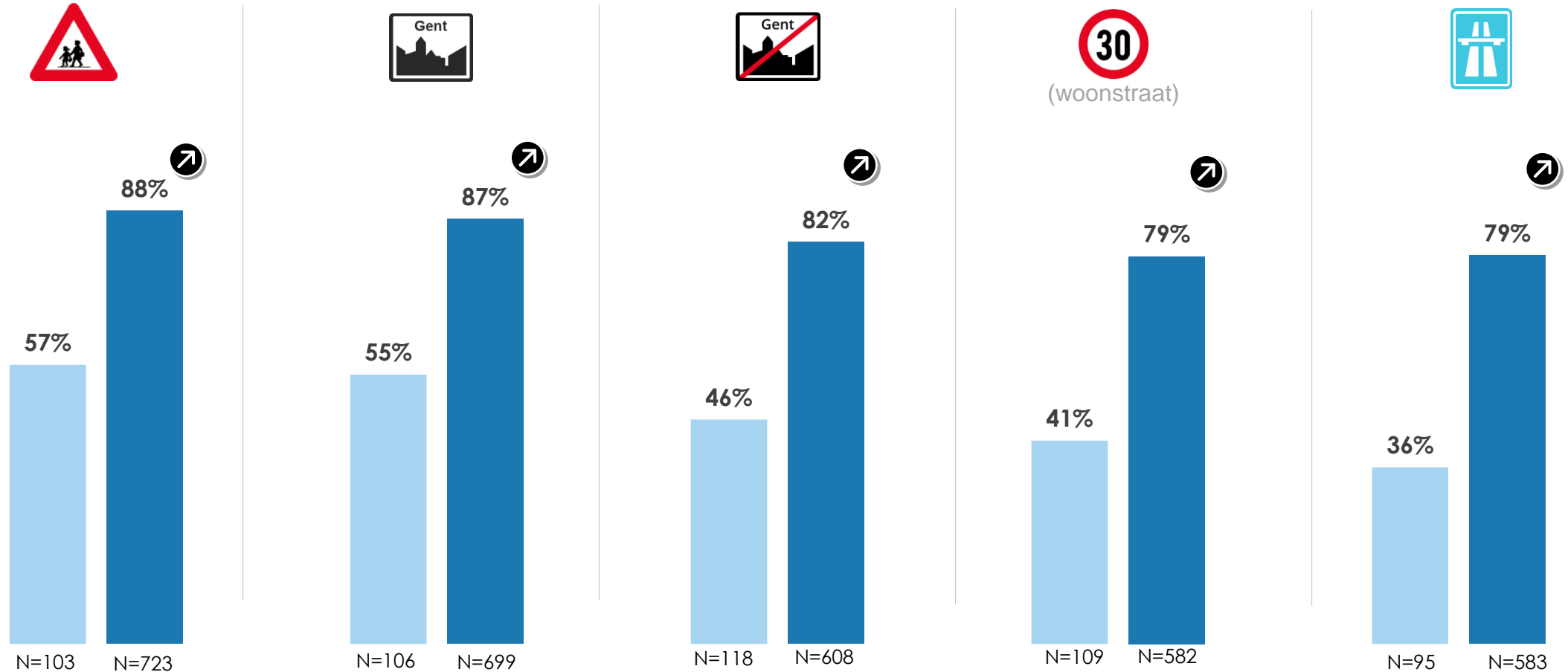
■ Helemaal wel bereid

Is er een verband tussen bereidheid en gedrag?

Ja, bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, zijn ook veel vaker bereid dit te doen.

Hoe bereid ben je om je aan de snelheidslimieten te houden, in...

% Bereid



VSV
veilig verkeer

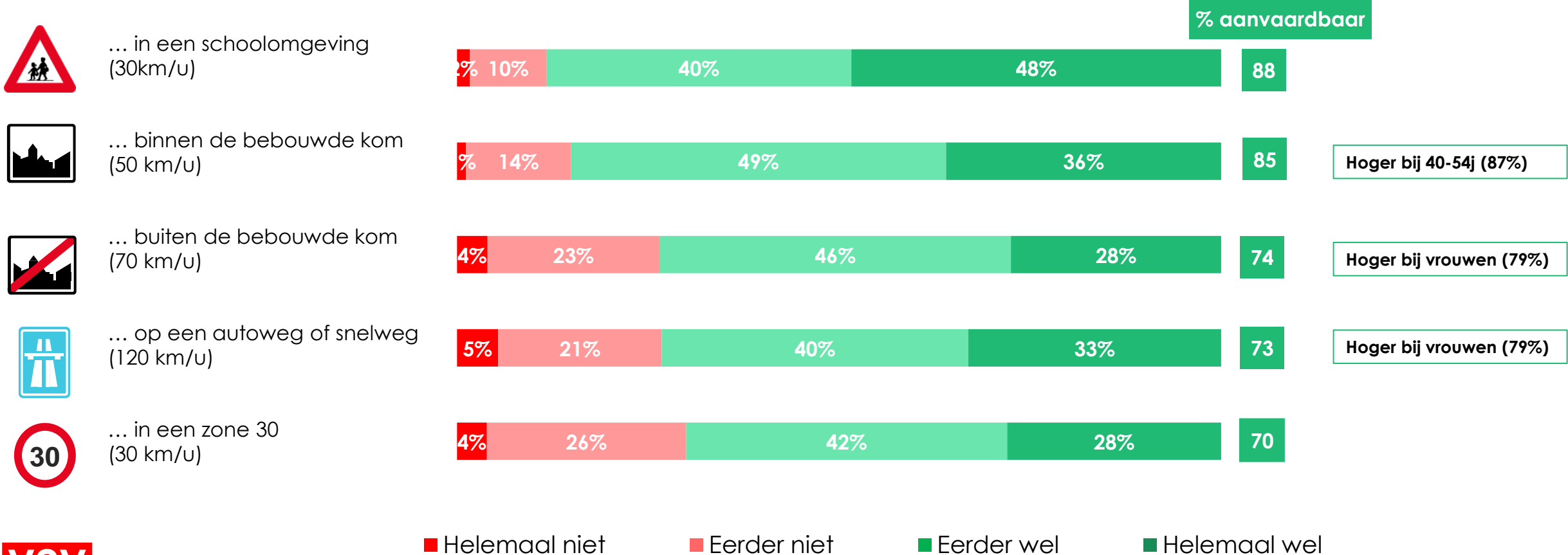
- Personen die in deze zone (bijna) elke rit letten op hun snelheid
- Personen die in deze zone minder dan de helft van de tijd letten op hun snelheid

↗ Significant verschil – Chi²

Aanvaardbare snelheid

In een schoolomgeving en binnen de bebouwde kom vinden de meeste bestuurders dat de limiet er tot een aanvaardbare snelheid is beperkt. Buiten de bebouwde kom, op de snelweg en in een zone 30 is dit lager. Voornamelijk vrouwen vinden de limiet vaker aanvaardbaar.

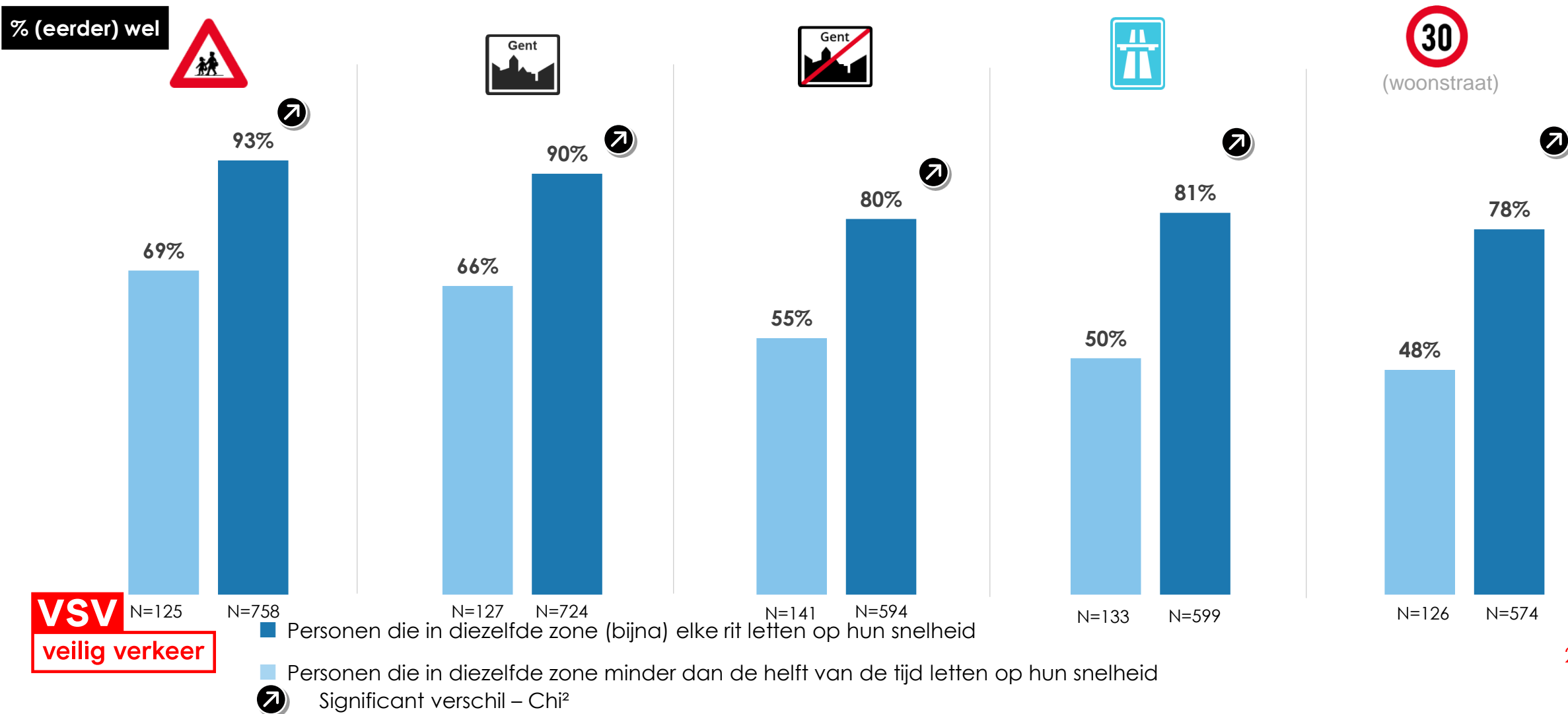
Vind je op de meeste plaatsen waar volgende snelheidslimiet geldt, dat meestal een aanvaardbare snelheid?



Is er een verband tussen aanvaardbaarheid en gedrag?

Ja, bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, vinden de limiet ook vaker aanvaardbaar.

Vind je op de meeste plaatsen waar volgende snelheidslimiet geldt, dat meestal een aanvaardbare snelheid?



Belang van veiligheid en link met snelheid

Meer dan 3 op de 4 bestuurders gaan er mee akkoord dat de snelheidslimiet er is voor de veiligheid en dat te snel rijden gevaarlijk is voor kwetsbare weggebruikers. Voornamelijk vrouwen en bestuurders vanaf 30 jaar gaan hiermee akkoord.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

% Akkoord

Ik vind het belangrijk dat anderen zich **veilig voelen** in het verkeer.



84

Hoger bij 30-39j (88%) en 40-54j (88%)

Sneller rijden dan de limiet is een **gevaar** voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals jonge kinderen.



78

Hoger bij vrouwen (83%) en bij 30-39j (85%)

Ik geloof dat de snelheidslimieten er vooral zijn voor de **veiligheid** van mezelf en andere weggebruikers.



78

Hoger bij vrouwen (82%)

Ik vind het **belangrijk** om me aan de snelheidslimiet te houden.



76

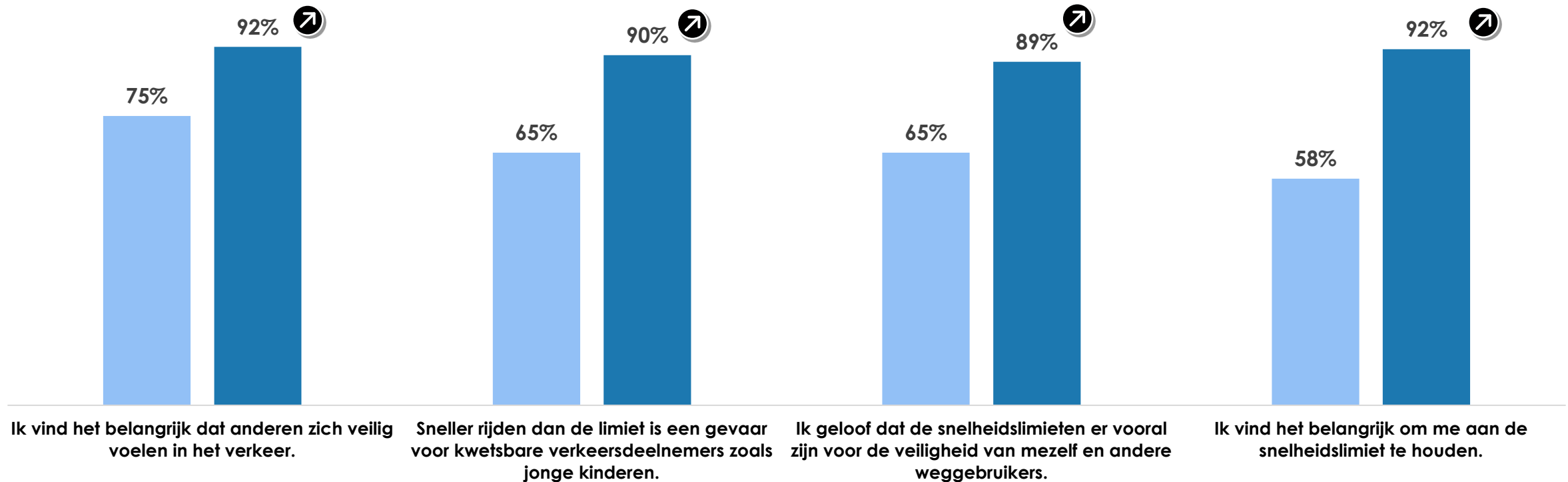
Hoger bij vrouwen (80%) en bij 30-39j (78%) en 40-54j (79%)

Is er een verband tussen de associatie met veiligheid en gedrag?

Ja, bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, vinden ook vaker dat de snelheidslimiet er voor de veiligheid is.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

% Akkoord



Overtuiging van het nut van snelheidslimieten

De overgrote meerderheid van de bestuurders is overtuigd van de voordelen van zich aan de limiet te houden.

Door mij aan de snelheidslimiet te houden...

Kan ik **snel reageren** als er iets onverwachts op de weg zou gebeuren



% Overtuigd

88

Hoger bij vrouwen (91%)
en bij 40-54j (90%)

Draag ik bij tot een **veilige en leefbare buurt**



87

Hoger bij vrouwen (89%)

Merk ik sneller en meer op wat er gebeurt op de weg



85

Hoger bij vrouwen (87%)

Loop ik **minder risico om een ongeval** te veroorzaken



83

Hoger bij vrouwen (87%)
en bij 30-39j (88%)

■ Helemaal niet overtuigd

■ Niet echt overtuigd

■ Een beetje overtuigd

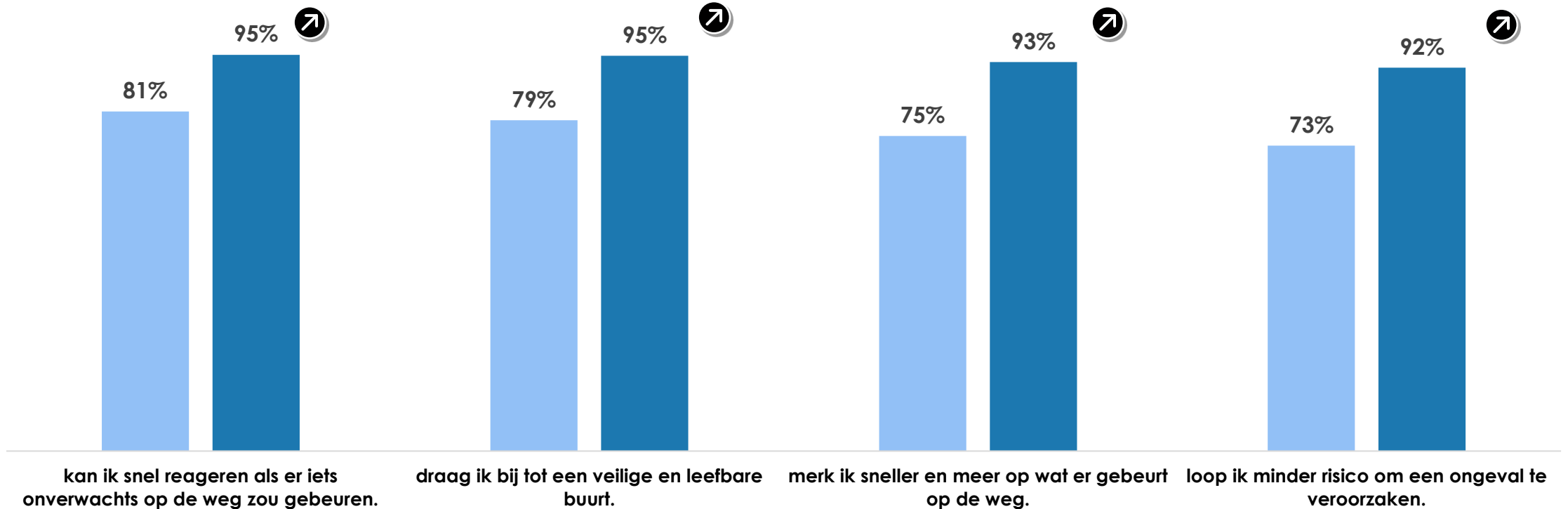
■ Zeer sterk overtuigd

Is er een verband tussen de overtuiging van het nut en gedrag?

Ja, bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, zijn meer overtuigd van het belang van de snelheidslimieten.

Door mij aan de snelheidslimiet te houden...

% Overtuigd



Haast en verveling

De helft van de bestuurders geeft aan sneller te rijden wanneer ze gehaast zijn. Sneller rijden uit verveling wordt minder vaak gedaan.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

% Niet akkoord

Wanneer ik **gehaast** ben, ben ik geneigd om te snel te rijden.



27

Hoger bij 40-54j (35%)

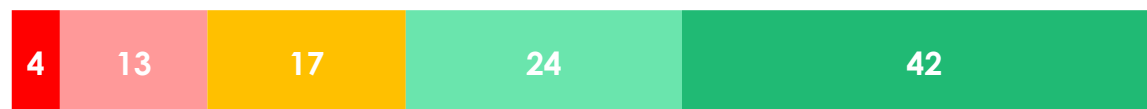
Wanneer ik me aan de snelheidslimieten hou, heb ik het gevoel dat ik **tijd verlies**.



43

Hoger bij vrouwen (46%)
en bij 30-39j (49%) en 40-54j (48%)

Te snel rijden is voor mij een manier om **verveling** tegen te gaan.



66

Hoger bij vrouwen (70%)
en bij 30-39j (71%) en 40-54j (78%)

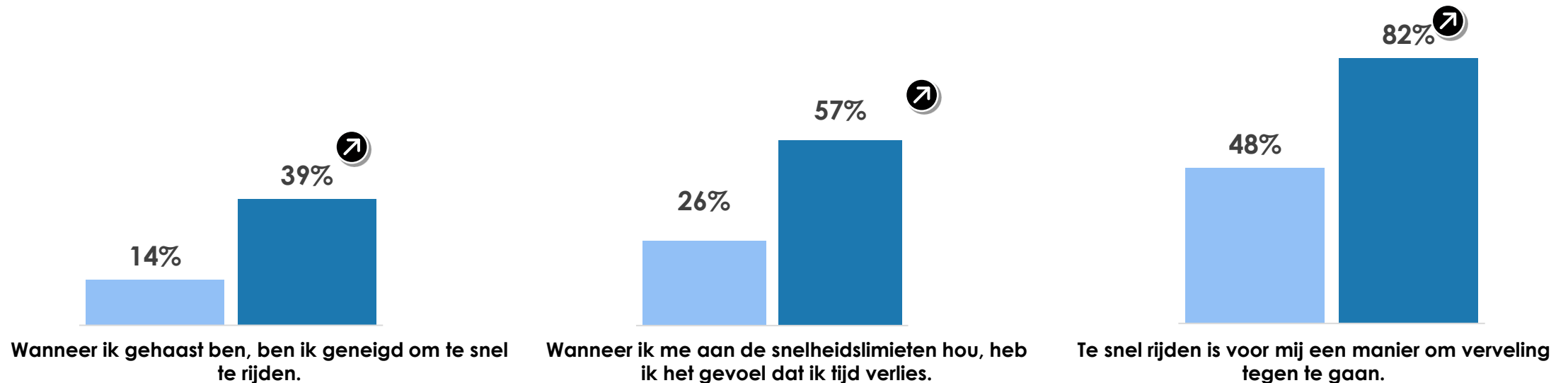
■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Neutraal ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord

Is er een verband tussen haast/verveling/tijd en gedrag?

Ja, bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, gaan veel minder akkoord met de stellingen dat tijdsverlies, haast en verveling redenen zijn om sneller te rijden.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

% Niet akkoord



- Personen die (bijna) elke rit letten op hun snelheid (n= 524)
- Personen die minder dan de helft van de tijd letten op hun snelheid (n=476)

[↗] Significant verschil – Chi²

Zelfcontrole over het houden aan de snelheid

Slechts iets meer dan de helft van de bestuurders geeft aan niet vaak te vergeten op hun snelheid te letten. Ongeveer 7 op de 10 geeft wel aan zich zonder problemen aan de snelheidslimieten te kunnen houden.

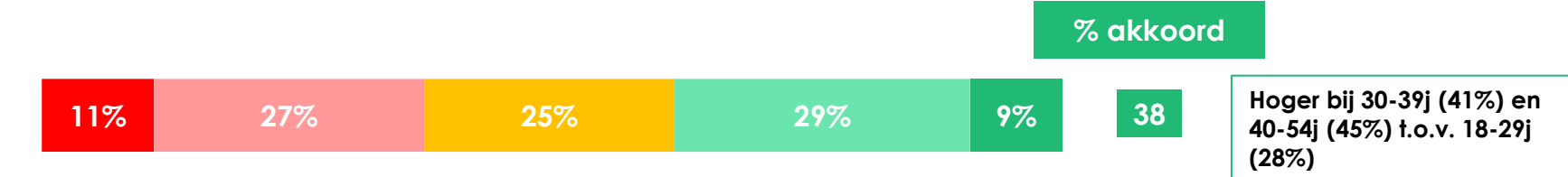
In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

*De eerste stelling is negatief geformuleerd, dus kijken we naar het percentage niet akkoord.

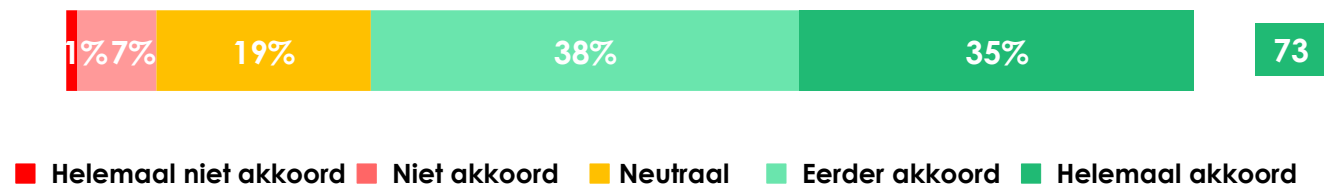
Ik **vergeet** vaak op mijn snelheid te letten.*



Het is voor mij **altijd duidelijk** waar welke snelheidslimiet geldt.



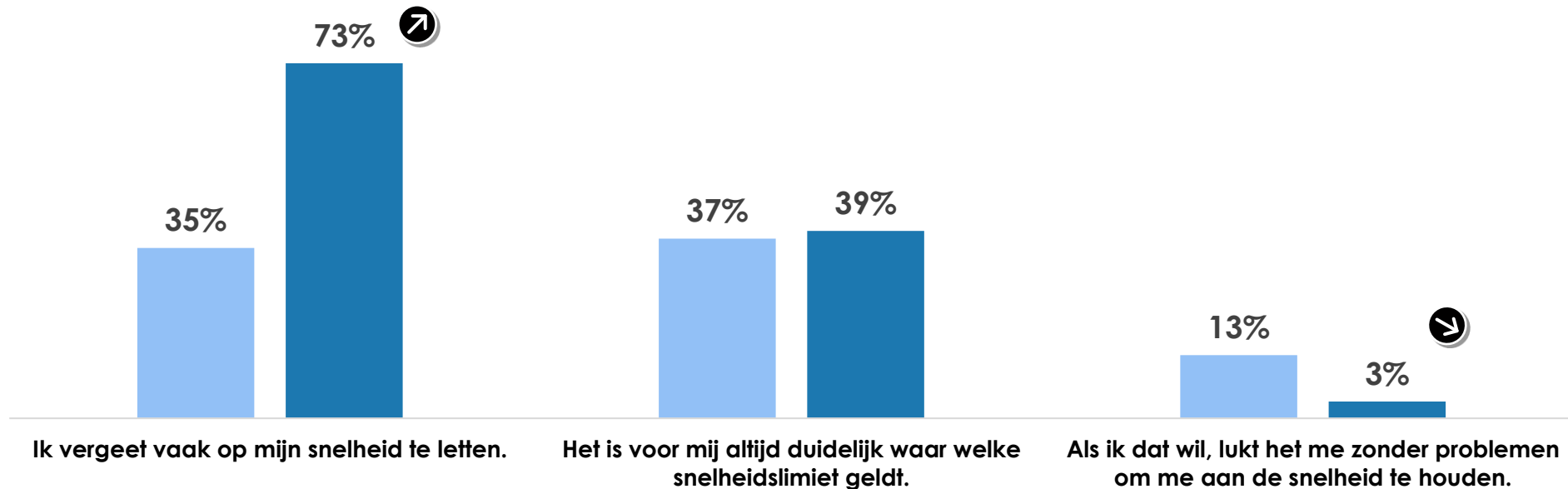
Als ik dat wil, lukt het me **zonder problemen** om me aan de snelheid te houden.



Is er een verband tussen zelfcontrole en gedrag?

- Ja, de personen die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, geven aan dit minder vaak te vergeten. Daarnaast zijn ze er meer van overtuigd dat ze zich zonder problemen aan de snelheidslimiet kunnen houden.
- Maar weten waar welke limiet geldt, blijkt geen effect te hebben.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen? **% Niet akkoord**



- Personen die (bijna) elke rit letten op hun snelheid (n= 524)
- Personen die minder dan de helft van de tijd letten op hun snelheid (n=476)

↗ Significant verschil – Chi²

Zelf-inschatting

De meeste bestuurders denken zelf goed te kunnen inschatten hoe snel te kunnen rijden, ongeacht wat de limiet is. Het aantal bestuurders dat de limieten te streng vindt en vindt dat ze sneller kunnen rijden dan toegelaten, is ongeveer gelijk aan zij die dit niet vinden. Hierover lopen de meningen dus erg uiteen.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

*Deze stellingen zijn negatief geformuleerd, dus kijken we naar het percentage niet akkoord.

% Niet akkoord

Ik **kan zelf goed inschatten** hoe snel ik ergens kan rijden, ongeacht wat de snelheidslimiet is.



15

Hoger bij vrouwen (19%)

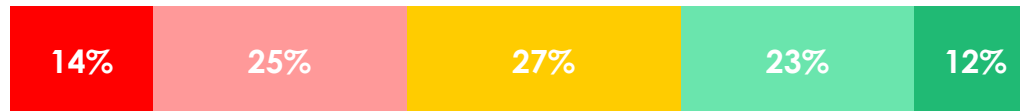
Ik **kan sneller rijden dan toegelaten**, zonder dat ik daardoor anderen in gevaar breng.



34

Hoger bij vrouwen (40%) en bij 40-54j (40%)

Ik vind de **snelheidslimieten te streng**.



35

Hoger bij vrouwen (40%)

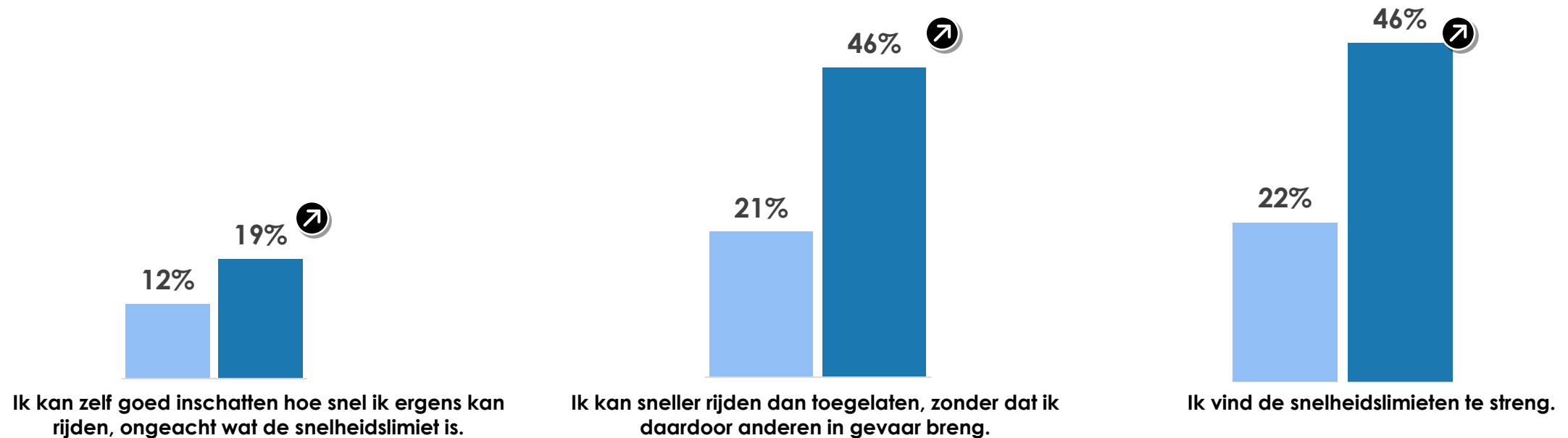
■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Neutraal ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord

Is er een verband tussen zelf-inschatting en gedrag?

Ja, bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, geven vaker aan niet akkoord te zijn dat ze sneller kunnen rijden dan toegelaten of dat ze de limiet te streng vinden.

In welke mate ga je akkoord met volgende stellingen?

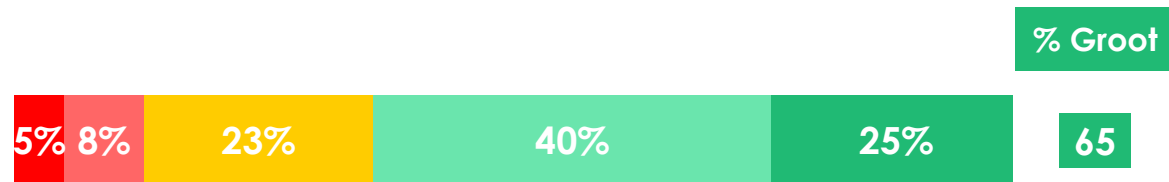
% Niet akkoord



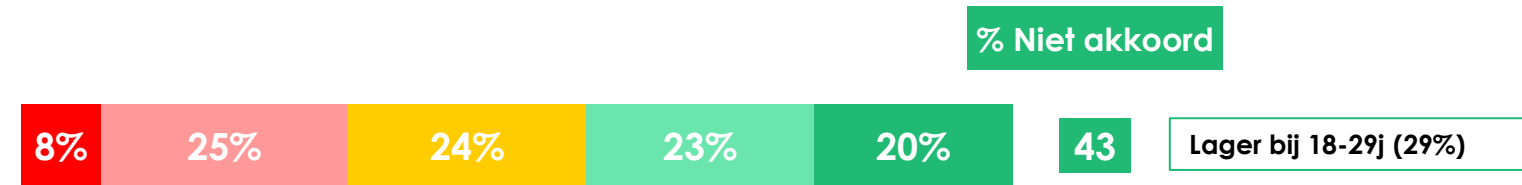
Subjectieve pakkans en effect op snelheid

De meeste bestuurders schatten de pakkans groot in. Tegelijkertijd gaat 1 op de 3 autobestuurders er mee akkoord dat ze minder op hun snelheid te letten, als ze weten dat er niet gecontroleerd wordt.

Hoe groot is volgens jou de **kans** dat je tijdens het rijden een **controle** tegenkomt op snelheid?



Als ik zeker **weet dat er niet gecontroleerd wordt**, let ik minder op mijn snelheid *

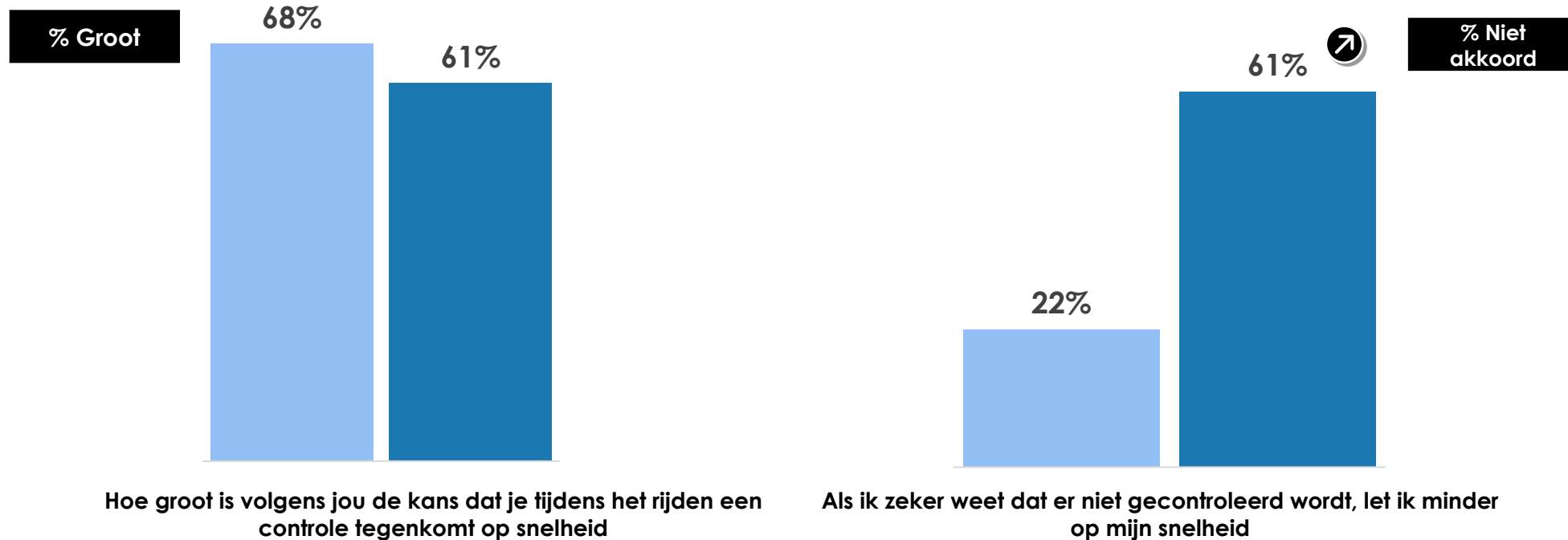


■ Helemaal akkoord ■ Akkoord ■ Neutraal ■ Niet akkoord ■ Helemaal niet akkoord

*Deze stelling is negatief geformuleerd, dus kijken we naar het percentage niet akkoord.

Is er een verband tussen de pakkans en gedrag?

De algemene pakkans wordt door zowel bestuurders die altijd op hun snelheid letten als zij dit dat minder doen even hoog ingeschat. Wel zien we een groot verschil tussen beide groepen als men weet dat er geen controle is. Bestuurders die (bijna) altijd op hun snelheid letten, doen dit ook als ze weten dat er op die locatie niet gecontroleerd wordt.

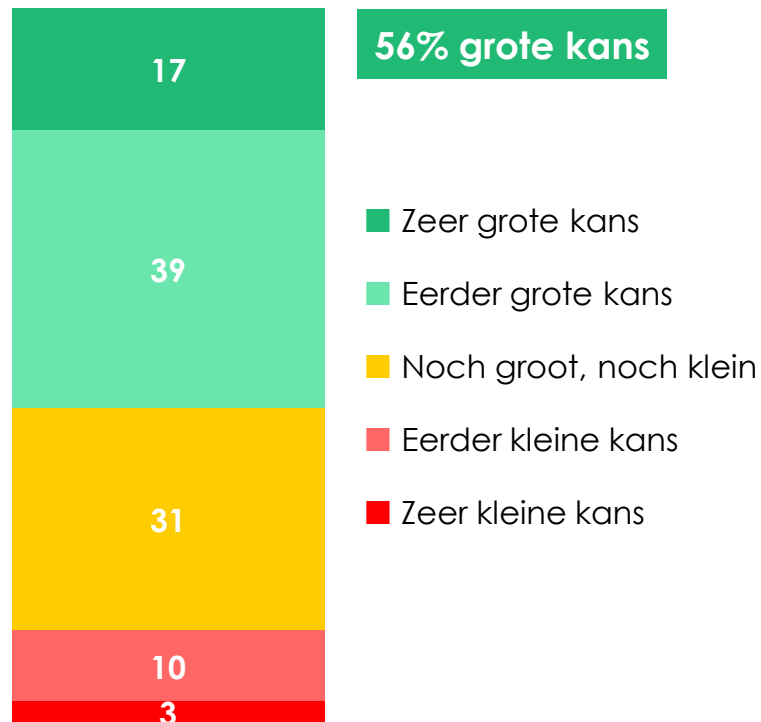


- Personen die (bijna) elke rit letten op hun snelheid (n= 524)
- Personen die minder dan de helft van de tijd letten op hun snelheid (n=476)

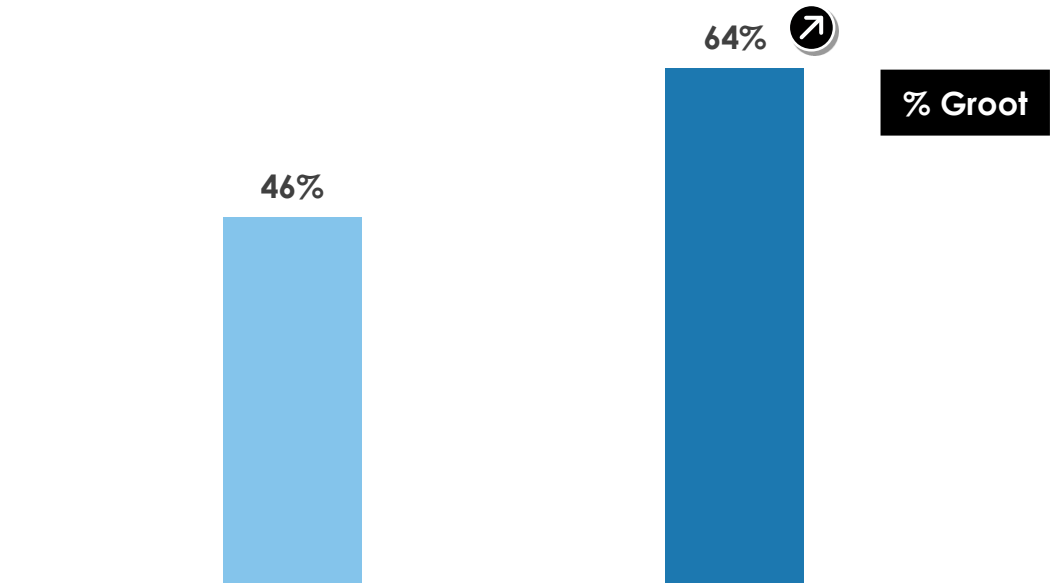
Risicoperceptie

Meer dan de helft van de bestuurders schatten de kans op een ongeval groot in wanneer ze sneller rijden dan de limiet. Bestuurders die (bijna) elke rit letten op hun snelheid, schatten de kans op een ongeval ook hoger in.

Hoe groot is volgens jou de kans dat je een verkeersongeval veroorzaakt, wanneer je sneller rijdt dan de snelheidslimiet?



Is er een samenhang tussen risicoperceptie en gedrag?



Hoe groot is volgens u de kans dat u een verkeersongeval veroorzaakt, wanneer je sneller rijdt dan de snelheidslimiet?

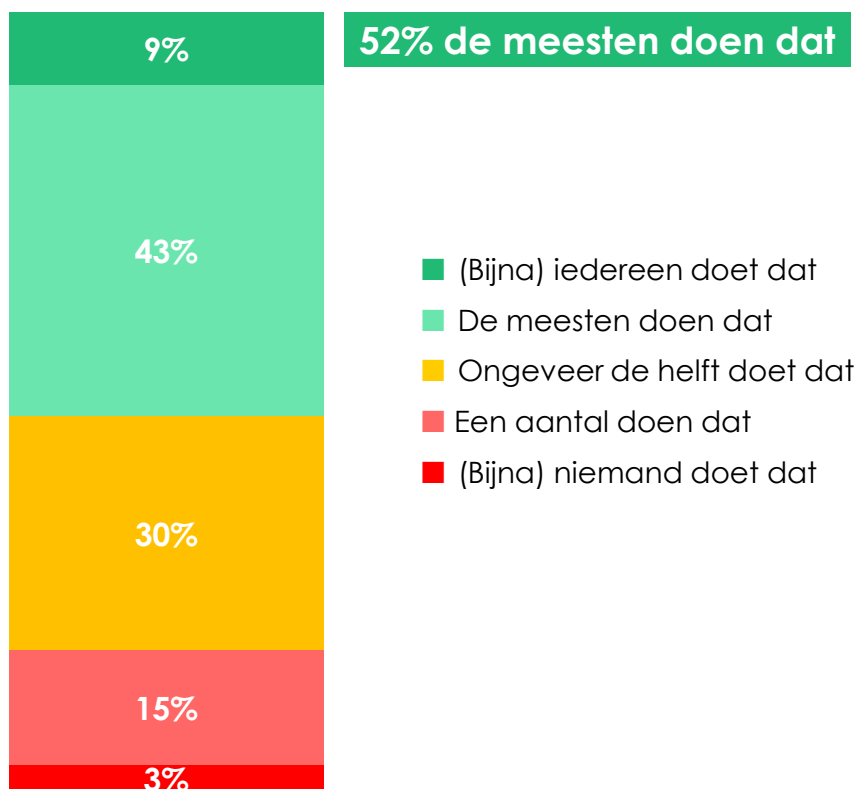
- Personen die (bijna) elke rit letten op hun snelheid (n= 524)
- Personen die minder dan de helft van de tijd letten op hun snelheid (n=476)

↗ Significant verschil – Chi²

Sociale omgeving

Iets meer dan de helft van de bestuurders denkt dat de meeste anderen zich aan de snelheid houden. Bestuurders die (bijna) elke rit op hun snelheid letten, denken ook vaker dat anderen in hun omgeving dat ook doen.

Denk je dat je vrienden of familie er altijd op letten dat ze zich aan de snelheid houden?



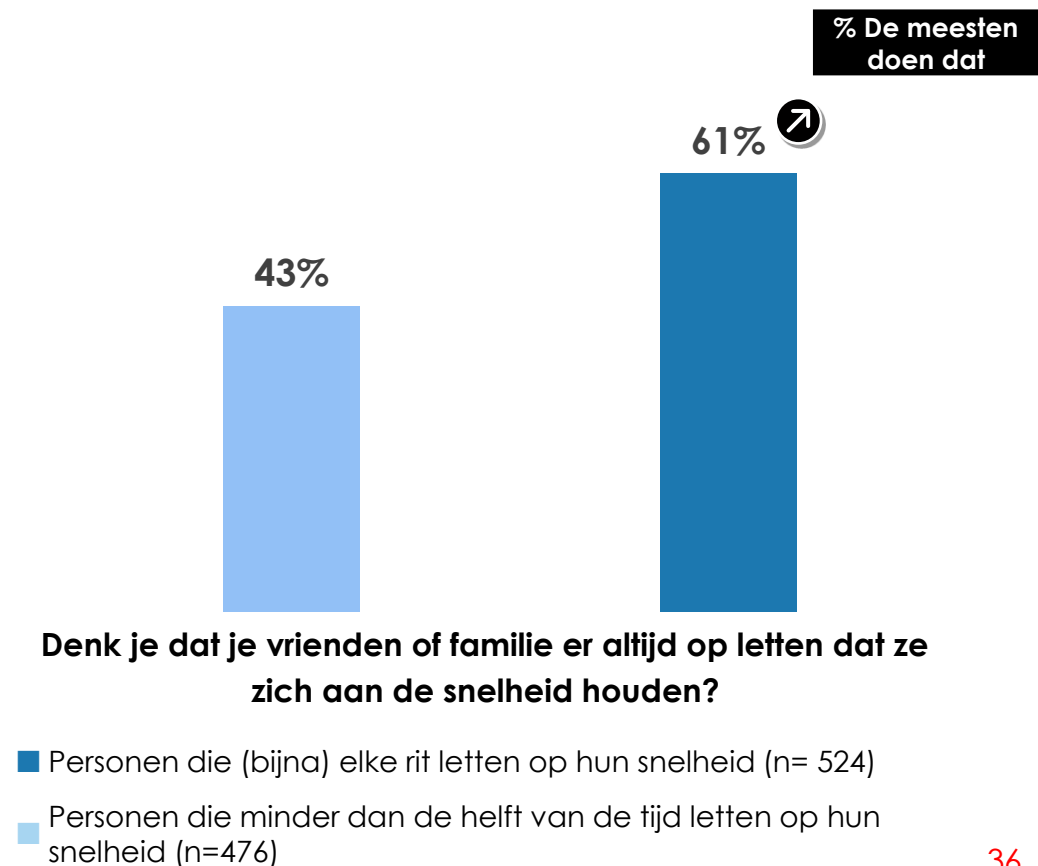
VSV
veilig verkeer



Significant verschil – Chi²

N = 92

Is er een samenhang tussen sociale omgeving en gedrag?



Welke gedragsbepalers spelen een rol of bestuurders al dan niet op hun snelheid letten?

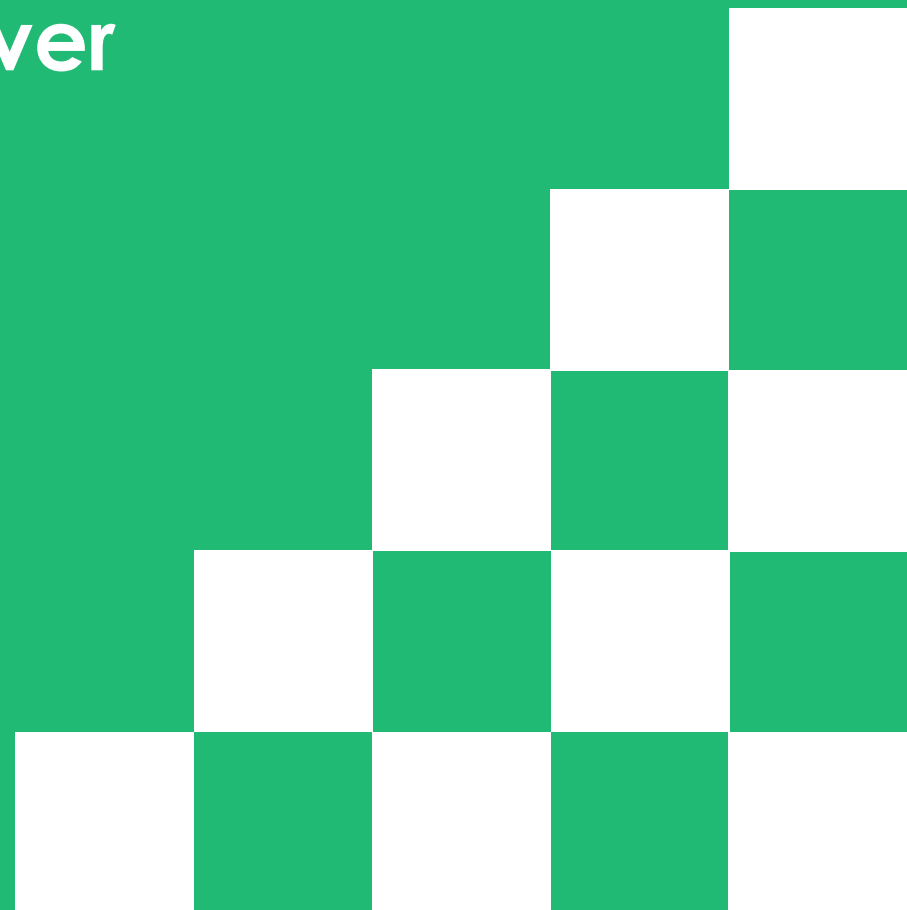
Wanneer we alle stellingen door middel van een regressieanalyse naast elkaar leggen, kunnen we achterhalen welk gewicht (B) elke gedragsbepaler heeft in hoe vaak men op de snelheid let. In onderstaande tabel staan deze bepalers gerangschikt in volgorde van belang. Hoe hoger de 'B', hoe groter het belang.

Gedragsbepaler	B	Sig.
• Limiet is bepaald op aanvaardbare snelheid	0,721	<,001
• Overtuiging nut snelheidslimieten	0,700	<,001
• Belang gevoel en veiligheid	0,508	0,003
• Vergeten op snelheid te letten.	0,341	<,001
• Lokale pakkans	0,291	<,001
• Haast	0,286	0,001
• Snelheidslimiet is te streng	0,282	0,001
• Sociale omgeving	0,215	0,018
• Verveling	0,174	0,035

4. Hoe staan autobestuurders tegenover de snelheidscontroles?

VSV

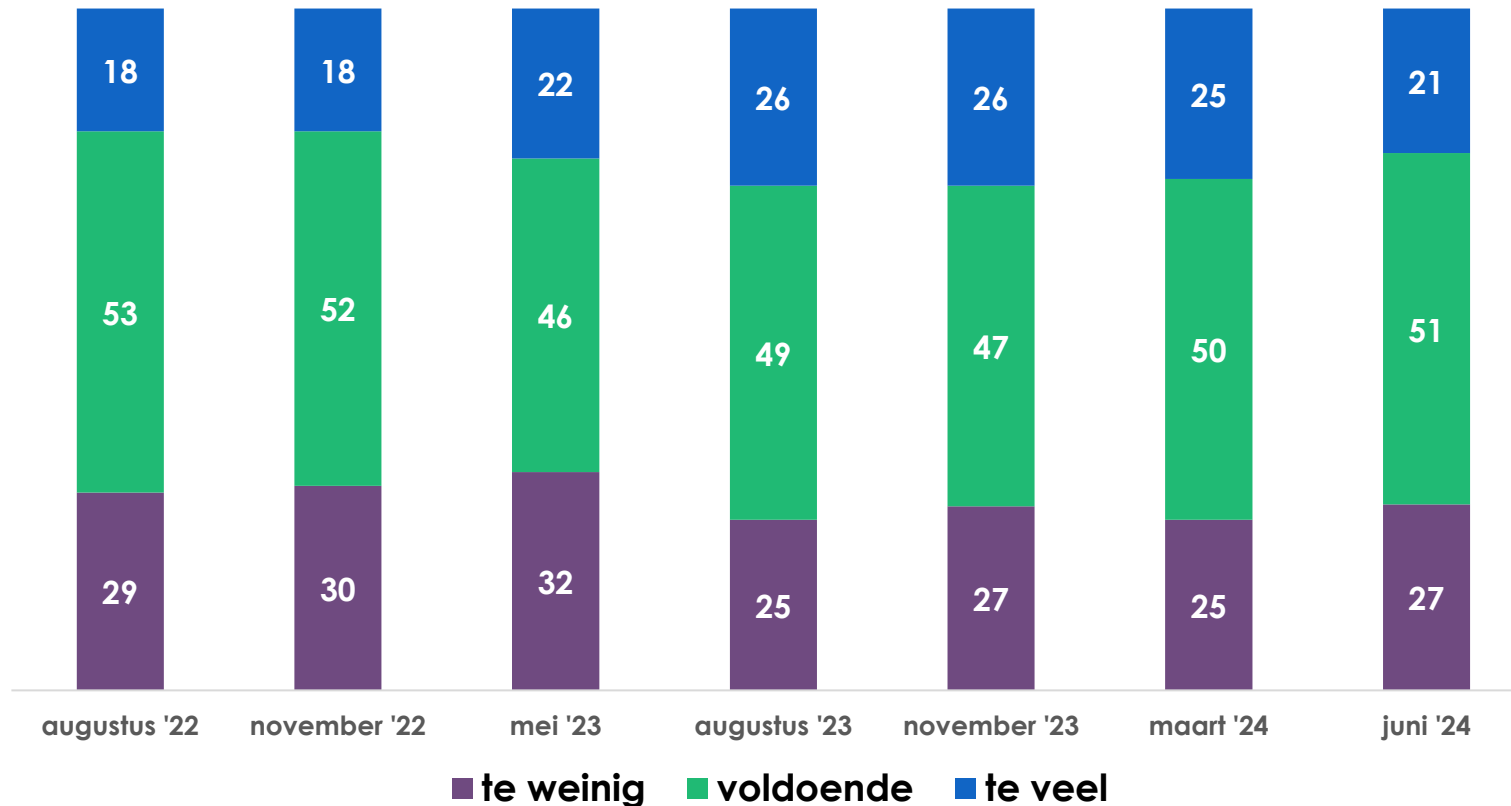
veilig verkeer



Mate van handhaving

Ondanks de lichte toename in het aantal bestuurders dat aangeeft het voorbij jaar te zijn geflitst, blijft het aantal bestuurders dat vindt dat er te veel wordt gecontroleerd relatief constant. Ook het aantal dat vindt dat er te weinig wordt gecontroleerd blijft min of meer stabiel.

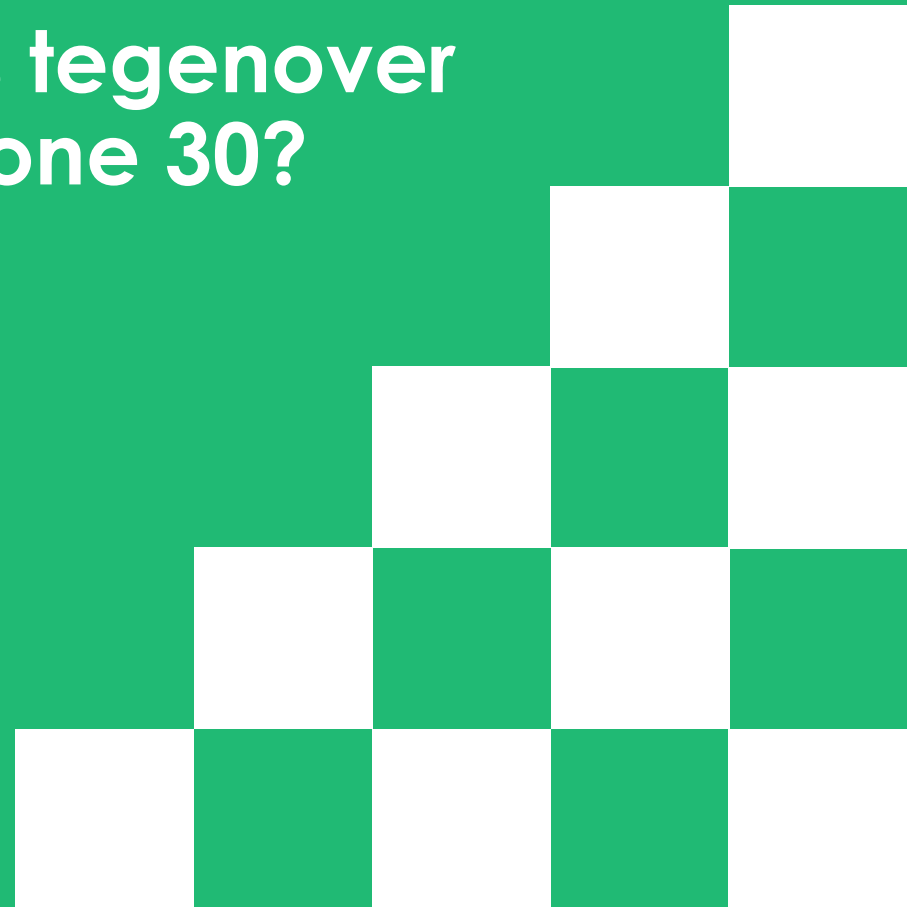
In welke mate controleert de politie volgens jou op snelheid?



5. Hoe staan autobestuurders tegenover de algemene invoering zone 30?

VSV

veilig verkeer



Draagvlak zone 30

Belangrijkste bevindingen

Iets meer dan 1 op de 4 bestuurders staat positief tegenover een algemene invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom.

- Dit is iets hoger bij bestuurders die al in een zone 30 wonen, maar ook dan staat slechts 1 op de 3 hier echt positief tegenover.

Het lagere draagvlak voor deze maatregel kan deels verklaard worden doordat:

- de bereidheid om zich aan de snelheid te houden in een zone 30 (buiten schoolomgeving) al lager ligt dan in andere snelheidszones,
- slechts 28% van de bestuurders 30 km/u als limiet helemaal aanvaardbaar vindt op de meeste plaatsen waar momenteel dit de limiet is. Dit is het laagste is van alle snelheidslimieten.

Hoe gaan we hiermee om?

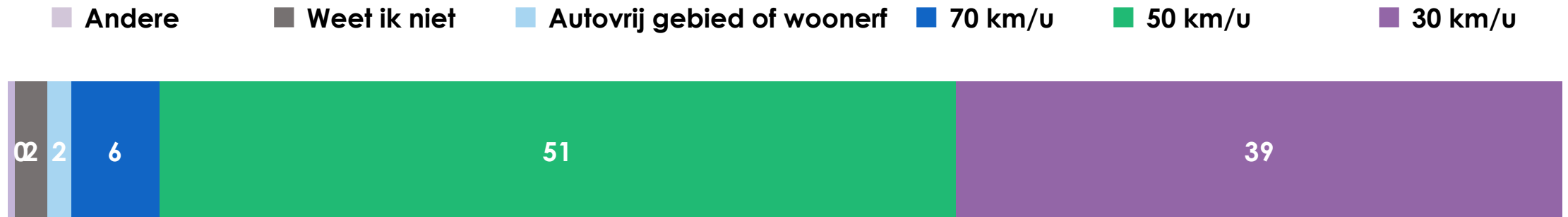
Een algemene invoering van een snelheidslimiet waarvoor slechts een klein draagvlak bestaat, is niet evident. Het draagvlak voor 30 km/u in een schoolomgeving ligt veel hoger. Dit toont aan dat wanneer bestuurders begrijpen waarom de snelheid verlaagd wordt, het draagvlak en de bereidheid om er zich aan te houden toeneemt.

Wanneer lokale overheden dus kiezen voor de invoering van een zone 30, is het daarom aan te raden **goed te communiceren** wat de redenen zijn om te kiezen voor deze limiet, bv. aanwezigheid rusthuis, woonwijk, etc...

Wonen

De meeste autobestuurders wonen in een zone 50km/u (51%), daaropvolgend in een zone 30km/u (39%).

Wat is momenteel de snelheidslimiet in de straat waar u woont?



Algemene invoering zone 30

Slechts 1 op 4 autobestuurders staat positief ten opzichte van een algemene invoering van 30km/u als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. Mogelijks zijn de resultaten anders, wanneer de vraag hadden gesteld aan alle inwoners. Van bestuurders die zelf in een zone 30 wonen, vindt 1 op de 3 een algemene invoering positief.

Hoe staat u tegenover een algemene invoering van 30 km/u als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom (behalve op hoofdwegen)?



■ Negatief ■ Neutraal ■ Positief

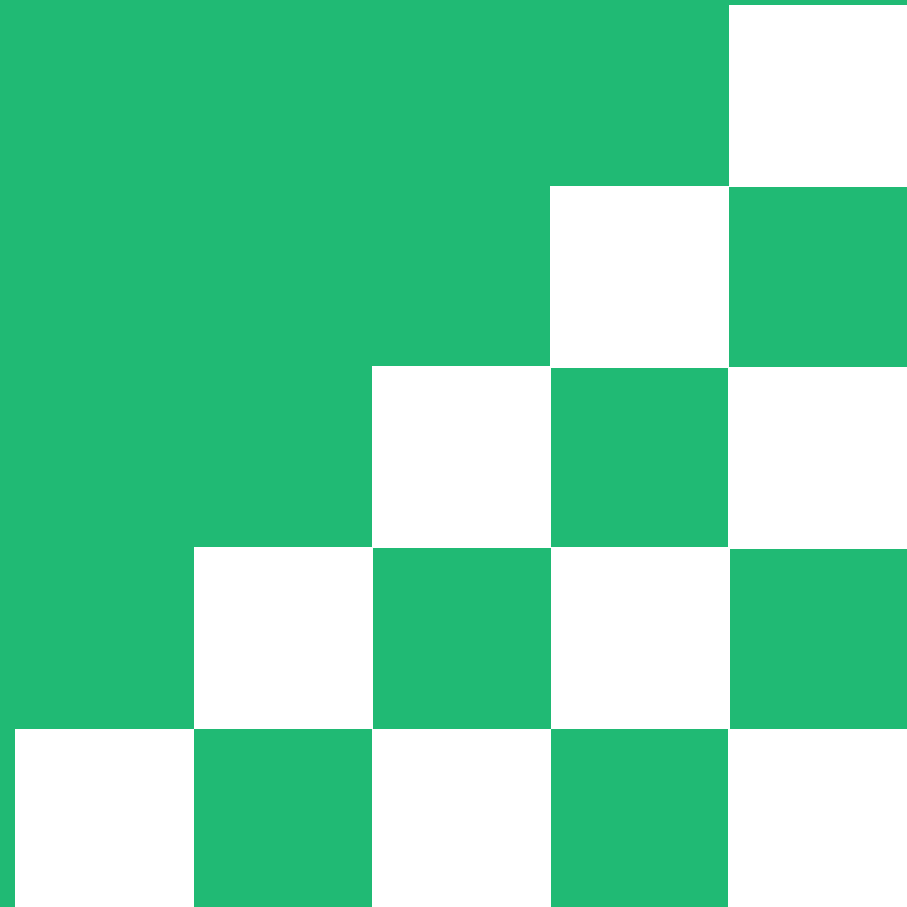
Positiever bij:

- 18-29j (31%)
- bestuurders die zelf in een zone 30 wonen (33%)

6. Aanbevelingen

VSV

veilig verkeer



Hoe werken we aan de geloofwaardigheid?

De belangrijkste reden waarom bestuurders op hun snelheid letten, is wanneer ze de limiet ook geloofwaardig vinden (ze zien er het nut van in en vinden die op die weg ook aanvaardbaar). Een geloofwaardige snelheidslimiet is in de eerste plaats een limiet die aansluit bij de verwachtingen die het wegbeeld oproept (Schagen et al., 2004*). **Geloofwaardige limieten zijn limieten die als logisch worden ervaren.**

Een snelheid wordt als logisch ervaren wanneer het wegbeeld aangepast is, bv. breedte van de weg, aanwezigheid fietspaden, samenstelling verkeer, dichte bebouwing... Het is daarom vooral de uitdaging om werk te maken van **eenduidige en uniforme snelheidsregimes** (door het **aanpassen van het wegbeeld en infrastructuur**). Wanneer snelheidsregimes veel minder onderling verschillen en er ongeveer overal hetzelfde uitzien, draagt dit enerzijds bij aan een betere herkenbaarheid, maar ook een hogere geloofwaardigheid. Hiervoor kunnen overheden beroep doen op de '[Basisprincipes inrichting en snelheid](#)' van AWW. Het is daarom belangrijk dat wegbeheerders de basisprincipes betreffende weginrichting en snelheid systematisch en versneld toepassen.

Vooraf een zone 30 (buiten schoolomgeving) bleek minder geloofwaardig te zijn voor autobestuurders. Daar vonden 3 op de 10 autobestuurders de wegen waar zone 30 is ingevoerd, dat vaak geen aanvaardbare snelheid.

Hoe werken we aan de geloofwaardigheid?

Daarnaast speelt ook **communicatie** een belangrijke rol in het creëren van draagvlak. **Wegbeheerders moeten voldoende uitleggen waarom zij kiezen voor een bepaalde snelheid op een specifieke weg.** Wanneer autobestuurders geloven dat de limiet er is voor de veiligheid, letten ze er ook vaker op. Het veiligheidsaspect van de snelheidslimiet benadrukken kan door beter te communiceren wat de reden is om te kiezen voor een snelheidsverlaging, bv. een woonstraat, rusthuis, gebrek aan fietsinfrastructuur, veel ongevallen in het verleden... Veel van deze redenen zijn voor autobestuurders niet altijd even direct zichtbaar, of zijn minder goed af te leiden uit het wegbeeld, waardoor extra communicatie zeker aan te raden is.

Ook is het zinvol om aan te sluiten bij de regionale campagne “**Jouw snelheid, mijn veiligheid**”. Na de laatste campagne in 2024, waren 40-54 jarige bestuurders er meer van overtuigd dat men door respecteren van snelheidslimieten sneller kan reageren. Ook waren bestuurders die de campagne hebben gezien, er meer van overtuigd dat snelheidslimieten er zijn voor de veiligheid. Op deze manier draagt de campagne ook bij aan het draagvlak voor de snelheidslimiet.

En net zoals ook een meer uniform wegbeeld bijdraagt aan de herkenbaarheid en geloofwaardigheid, kan ook een **meer uniforme communicatie** (eenzelfde boodschap over alle overheden heen) bijdragen een hogere geloofwaardigheid van de limiet.

Hoe werken we aan de geloofwaardigheid?

Controles blijken **lokaal een effect** te hebben. Op plaatsen waar gecontroleerd wordt, letten bestuurders op hun snelheid en passen ze hun snelheid aan. Op locaties waar vaak te snel wordt gereden, ondanks dat er toch een geloofwaardige weginrichting is en een goede communicatie, zijn controles daarom een zinvolle aanvulling om er voor te zorgen dat de limiet nageleefd wordt.

Controles zelf dragen echter niet bij aan een hogere geloofwaardigheid van de snelheidslimieten. Als autobestuurders de controle en boete als onrechtvaardig ervaren, kunnen ze ook een averechts effect hebben en zowel het draagvlak voor de snelheidslimieten ondermijnen als actieve weerstand oproepen, bv. door het vernielen van flitspalen.

Boetes kunnen wel een krachtig communicatie-instrument zijn. Het kan daarom een goed idee zijn om **bij de boete steeds extra informatie te geven waarom op de plek van overtreding die bepaalde snelheidslimiet geldt**. Deze extra communicatie kan zo bijdragen aan het draagvlak voor die limiet en mogelijke weerstand tegen de limiet én de controle wegnemen.



**JOUW SNELHEID
MIJN VEILIGHEID**

Contact

dr. Stijn Dhondt en Sam Bouckhout

Gedragsonderzoekers

www.vsv.be/aanbod/onderzoek



stijn.dhondt@vsv.be
sam.bouckhout@vsv.be

