



Hoe beleeft Nederland de verkeersveiligheid?

Rapportage Flitspeiling 2025

Oktober 2025



Flitspeiling Veilig Verkeer Nederland 2025

- Veilig Verkeer Nederland is er voor elke Nederlander, omdat veilig verkeer voor iedereen van belang is. VVN brengt daarom ieder jaar in kaart wat burgers bezighoudt op het gebied van verkeersveiligheid: hoe veilig voelt men zich in het verkeer? Welke onderwerpen spelen meer of minder?
- Het veiligheidsgevoel in het verkeer wordt sinds 2016 op dezelfde manier onderzocht. Het huidige onderzoek is een herhaling om te kijken hoe het veiligheidsgevoel in Nederland er in 2025 voorstaat en om dit te vergelijken met voorgaande jaren.
- VVN gebruikt de resultaten van dit onderzoek om haar prioriteiten te bepalen. In dit rapport worden de resultaten van een enquête onder een representatieve groep Nederlanders weergegeven.



Methode

- CAWI online onderzoek
- Aantal vragen:
 - Vaste module: 25
 - Flexibele modules: +- 20
- Invulduur: 7,5 minuut



Doelgroep & steekproef

- 3 meetperiodes, verdeeld over 2025:
- Wave 1: april 2025
- Wave 2: juli 2025
- Wave 3: oktober 2025



Veldwerk

- Nederland representatief (leeftijd, geslacht, opleiding en regio), 18+, weging toegepast
- Recruitement via: PanelClix

Steekproef NL Representatief

- N per wave: 670
- N totaal netto: 2.064



Leeswijzer

- Significante verschillen worden aangegeven met een ★
- Significante verschillen tussen 2025 en 2024 worden aangegeven met een:
 - ↓ (daling) en ↑ (stijging)

Inhoud

- Verkeersdeelname en veiligheidsbeleving p. 4
- Verbeteren verkeersveiligheid in eigen buurt p. 13
- Gebruik smartphone in het verkeer p. 17
- Veilige schoolomgeving en zelfstandigheid kind in het verkeer p. 21
- Eigen gedrag in verkeer p. 31
- Gebruik fietshelm p. 40
- Bekendheid organisaties p. 47
- Elektrische fatbikes in het verkeer... p. 51



Verkeersdeelname en veiligheidsbeleving

Meerderheid voelt zich veilig, maar deel dat zich onveilig voelt neemt toe

- Snelheid, opletten en (verkeers)regels blijven de belangrijkste associaties met ‘veiligheid in het verkeer’.
- Hoewel bijna drie kwart van de Nederlanders aangeeft zich veilig te voelen in het verkeer, is er een daling te zien in het aandeel dat zich veilig voelt, terwijl het aandeel dat zich onveilig voelt is toegenomen.
- De belangrijkste factoren die voor een onveilig gevoel zorgen, zijn fietsers zonder licht, automobilisten die bumperkleven of te hard rijden en auto's met te felle lampen.
- In het eigen buurtverkeer voelt zeven op de tien zich veilig, gelijk aan vorig jaar. Mannen, 70-plussers en automobilisten voelen zich over het algemeen veiliger in het buurtverkeer.
- Degenen die zich onveilig voelen in het buurtverkeer geven aan dat te hard rijdende auto's de belangrijkste oorzaak zijn. Daarnaast is er een toename in het aandeel Nederlanders dat vindt dat fietsers met een telefoon in de hand bijdragen aan onveiligheid in het buurtverkeer.
- Er is een afname in het regelmatig gebruik van de auto, die wel nog steeds het meest gebruikte vervoermiddel blijft. Tegelijkertijd is het aandeel Nederlanders dat regelmatig loopt of gebruik maakt van het openbaar vervoer toegenomen.
- Zelfrijdende auto's worden nog steeds door de helft van de Nederlanders als onveilig beschouwd. Autogebruikers vinden zelfrijdende auto's vaker onveilig dan niet-autogebruikers.

Daarnaast worden verlichting, uitkijken, stop/verkeerslichten, ongelukken en telefoon ook vaak genoemd.

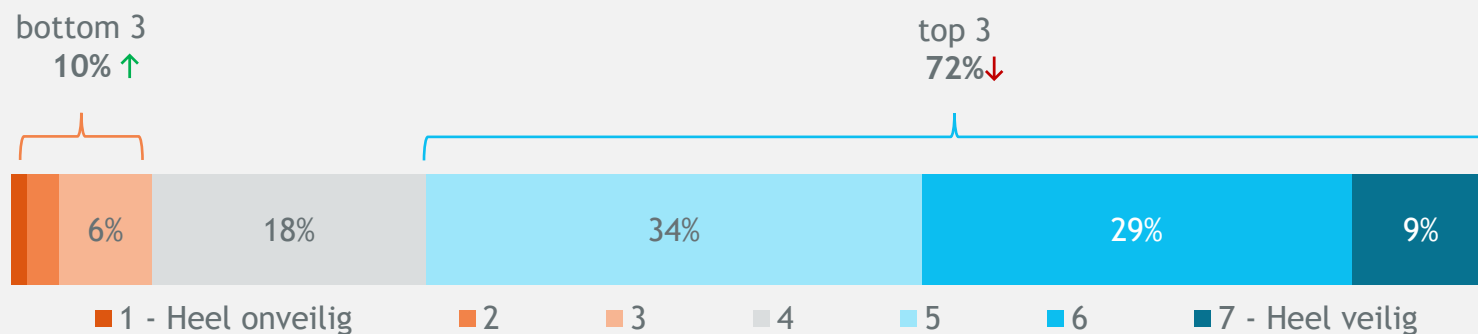
Eerste associatie met 'veiligheid in het verkeer'



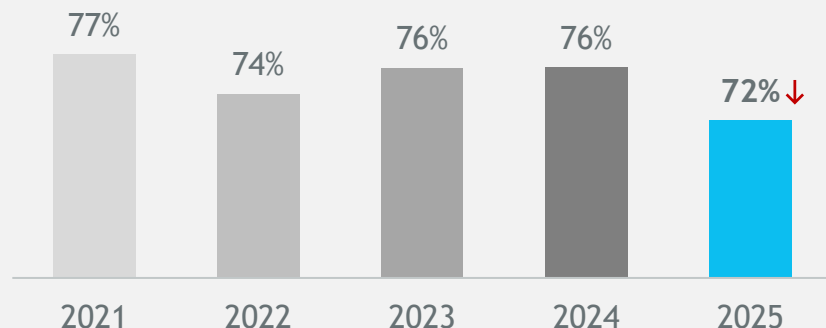
Bijna drie kwart van de Nederlanders voelt zich veilig in het verkeer, een daling vergeleken vorig jaar

Mannen en automobilisten voelen zich over het algemeen veiliger dan vrouwen en niet-autorijders. Onveiligheid wordt vooral in de avond ervaren of verschilt niet gedurende de hele dag.

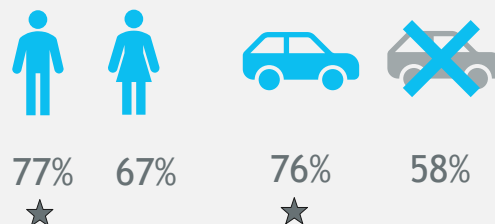
Hoe veilig of onveilig voel je je meestal in het verkeer?



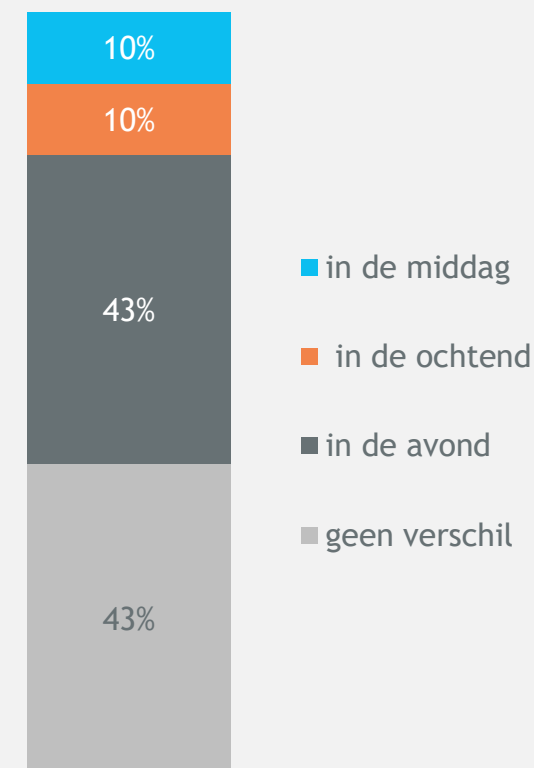
top 3 - trend



top 3 - achtergrond kenmerken



Op welk moment van de dag voel je je minder veilig in het verkeer?



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

Op welk moment van de dag voel je je minder veilig in het verkeer? Basis: allen (n=689)

↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar
↓ significante daling t.o.v. vorig jaar
★ significant verschil

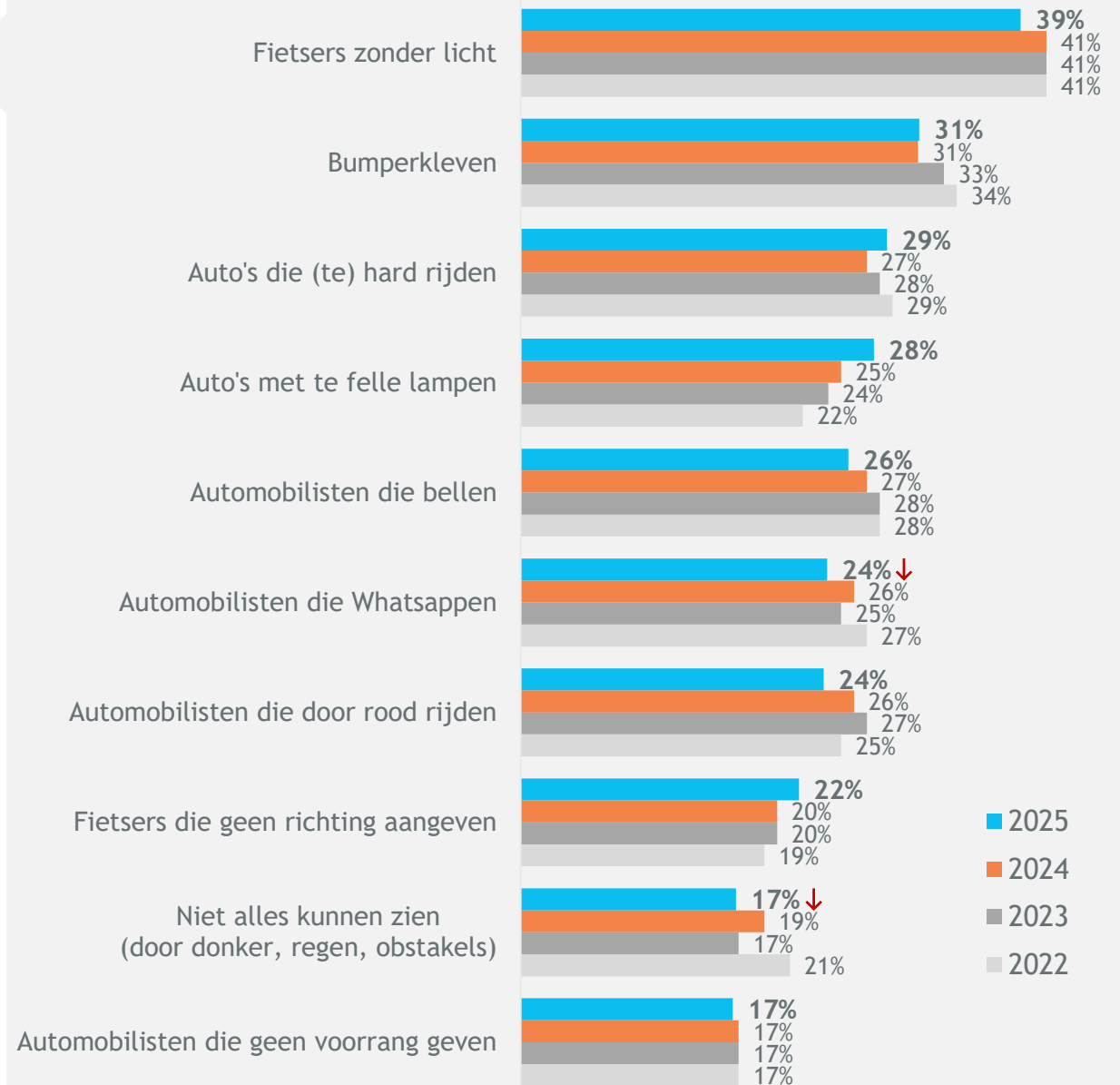
Top 10 onveilige verkeerssituaties stabiel: fietsers zonder licht blijven de grootste veroorzaker van onveiligheidsgevoel

Daarna volgen automobilisten die bumperkleven, te hard rijden en auto's met te felle lampen. Dit laatste punt is gestegen: waar het vorig jaar op de 7e plaats stond, staat het dit jaar op de 4e plaats.

Vrouwen ervaren eerder een onveilig gevoel in het verkeer door auto's die te hard rijden (33%), automobilisten die Whatsappen (27%), door rood rijden (27%) en doordat ze niet alles kunnen zien (20%), in vergelijking met mannen (resp. 24%, 21%, 20%, 14%).

70-plussers voelen zich onveilig door fietsers die geen richting aangeven (24%) dan respondenten jonger dan 60 jaar (19%).

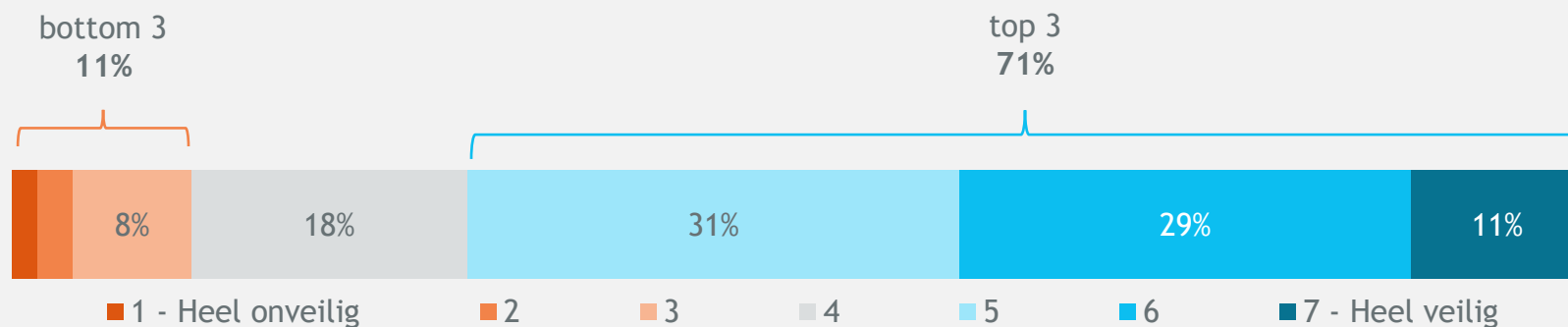
Welke situaties of welk gedrag in het verkeer geven je een onveilig gevoel?
Basis: allen (n=2064)



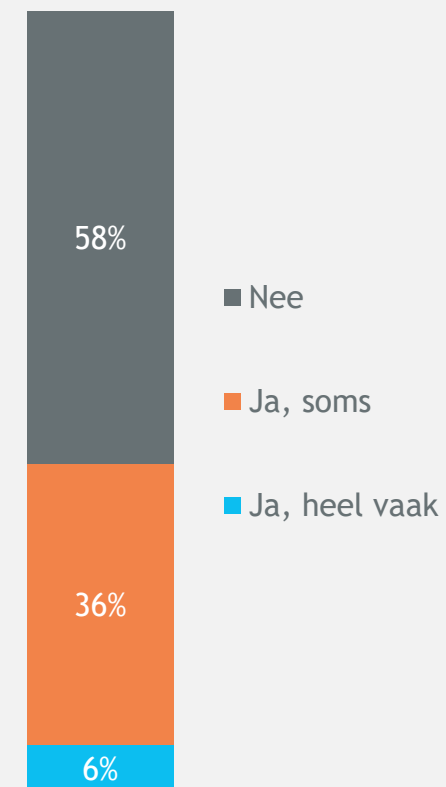
Zeven op de tien Nederlanders voelt zich veilig in het buurtverkeer, gelijk aan vorig jaar

Mannen, 70-plussers en automobilisten voelen zich over het algemeen veiliger in het buurtverkeer. De meeste deelnemers kiezen geen andere route vanwege verkeersveiligheid.

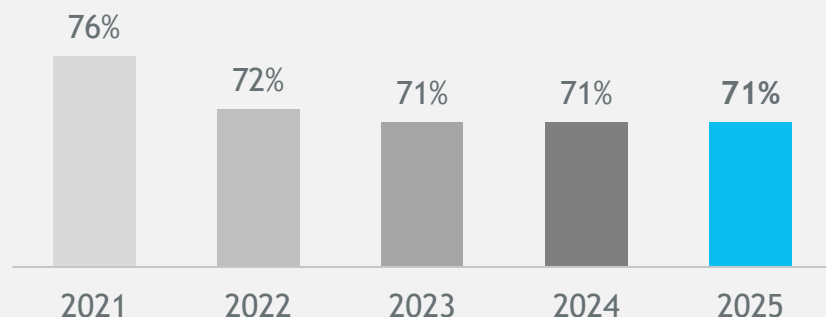
Hoe veilig of onveilig voel je je meestal in het verkeer in jouw buurt?



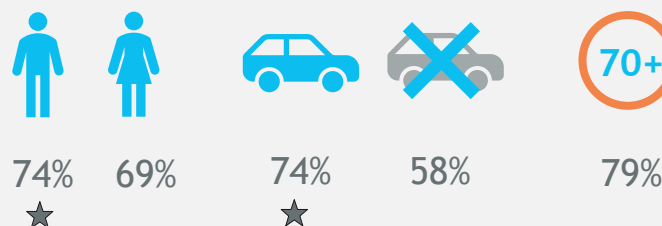
Neem je vanwege de verkeersveiligheid weleens een andere route?



top 3 - trend



top 3 - achtergrond kenmerken



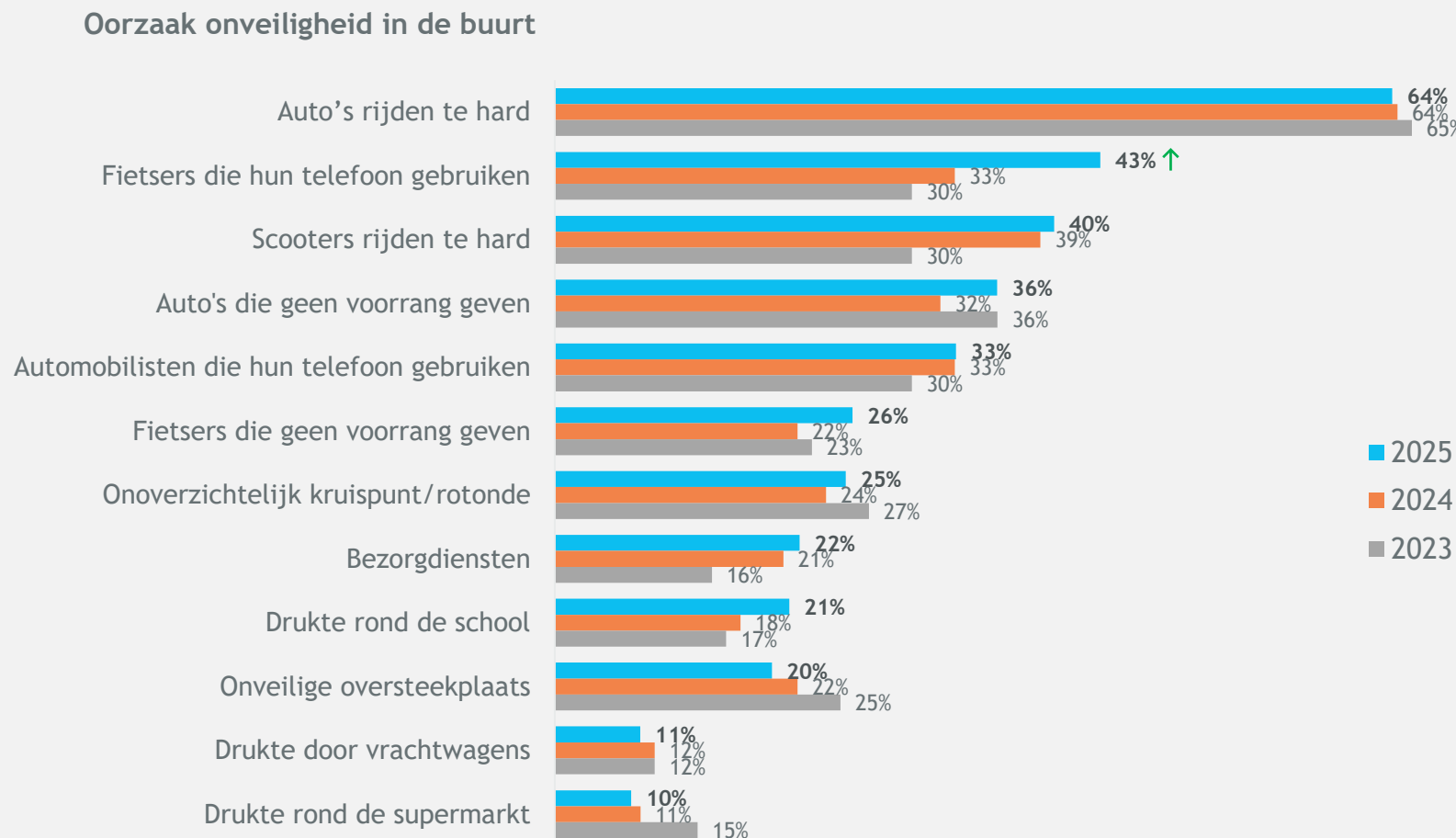
Hoe veilig of onveilig vind je het verkeer in de buurt waar je woont? Basis: allen (n=2064)

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

★ significant verschil

Te hard rijdende auto's blijven de grootste oorzaak van onveiligheid in het buurtverkeer

Fietzers die hun telefoon gebruiken, wordt steeds vaker genoemd als oorzaak van onveiligheid in het buurtverkeer, vergeleken met vorig jaar.



Waardoor is volgens jou het verkeer in jouw buurt niet veilig?

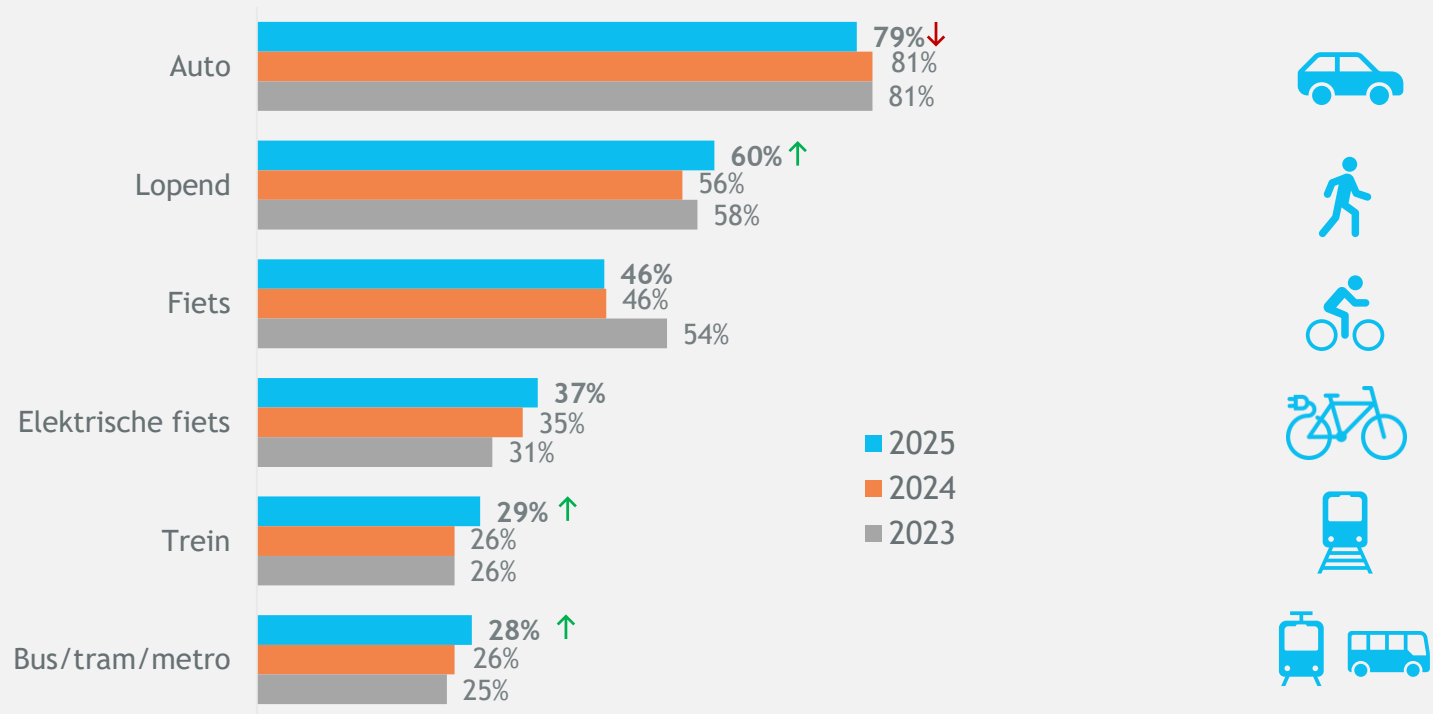
Basis: allen die zich onveilig voelen in het verkeer in hun buurt (n=228)

↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar

Meer mensen maken dit jaar regelmatig gebruik van openbaar vervoer en lopen, terwijl autogebruik afneemt

Het dagelijks gebruik van bus, tram of metro is gestegen ten opzichte van vorig jaar. Ook is het autogebruik 5-6 dagen per week afgenomen, terwijl het gebruik van de auto 1-2 dagen per week is toegenomen.

Regelmatig gebruikte vervoersmiddelen*



Gemiddeld gebruik

	Elke dag	5-6 dagen per week	3-4 dagen per week	1-2 dagen per week	<1 dag per week
Auto	20%	21% ↓	26%	25% ↑	8%
Lopend	57%	17%	15%	9%	2%
Fiets	23%	19%	22%	23%	13%
Elektrische fiets	18%	16%	26%	28%	12%
Trein	1%	7%	11%	26%	55%
Bus/tram/metro	4% ↑	7%	17%	25%	47%

Meeste gebruik per vervoersmiddel

Welke van de volgende vervoersmiddelen gebruik je regelmatig om jezelf te verplaatsen? / Hoe vaak gebruik je..

Basis: allen (n=2064)

*vervoersmiddelen <5% voor de leesbaarheid weggelaten

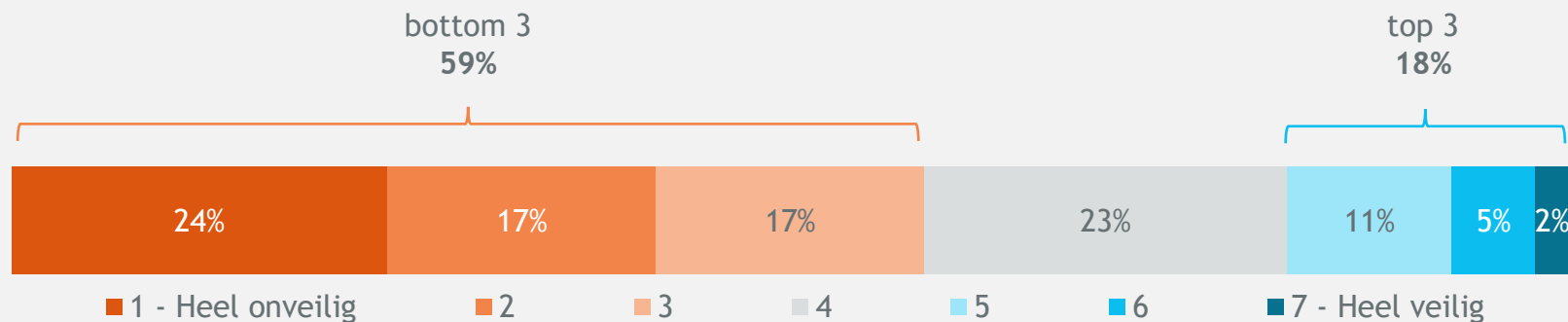
↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar

↓ significante daling t.o.v. vorig jaar

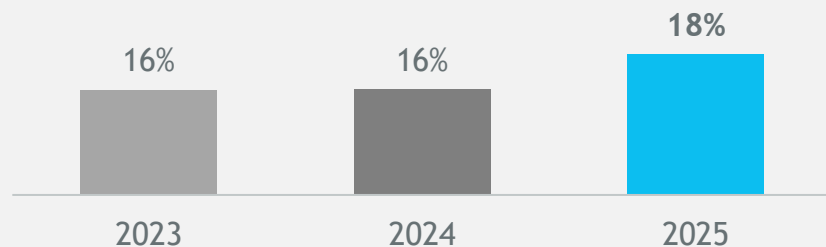
Meer dan de helft van de Nederlanders vindt een zelfrijdende auto niet veilig, gelijk aan vorig jaar

Autogebruikers beschouwen zelfrijdende auto's als minder veilig dan niet-autogebruikers.

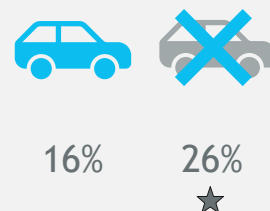
Hoe veilig of onveilig vind je een zelfrijdende auto?



top 3 - trend



top 3 - achtergrond kenmerken



Verbeteren verkeersveiligheid in eigen buurt

Samenvatting

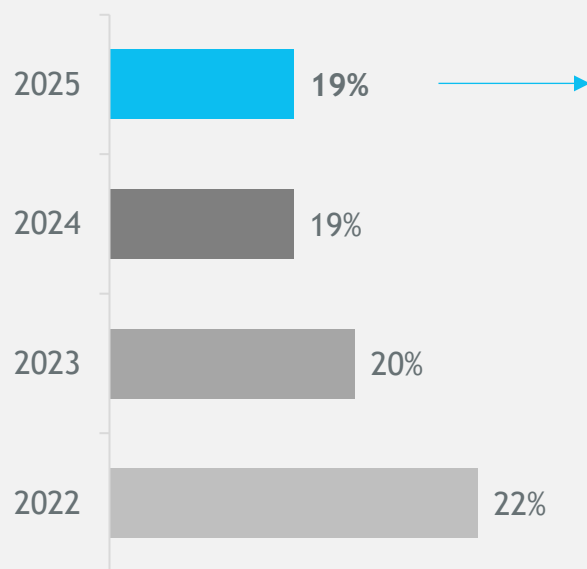
**Nederlanders verbeteren de verkeersveiligheid in de buurt door contact met de gemeente.
Ze zien striktere straffen voor snelheidsovertredingen als de meest effectieve maatregel.**

- Net als vorig jaar heeft één op de vijf Nederlanders geprobeerd de veiligheid in hun buurt te verbeteren. De meerderheid deed dit door contact op te nemen met de gemeente. Een derde heeft zelf de veroorzakers op hun gedrag aangesproken.
- Nederlanders beschouwen hogere boetes, een grotere pakkans en het gebruik van flitspalen als de meest effectieve manieren om weggebruikers in de buurt aan de snelheid te laten houden. Daarnaast is er een toename in het aantal mensen dat regionale campagnes als effectieve maatregel voor snelheidsbeheersing ziet, vergeleken met vorig jaar.

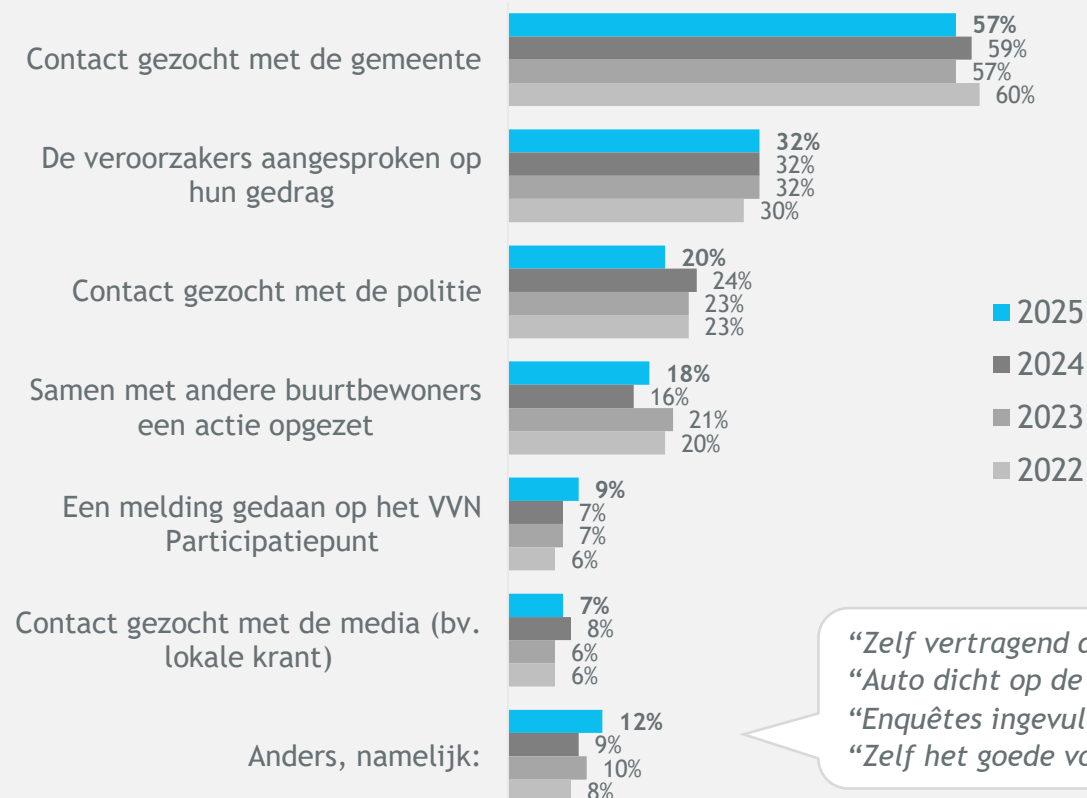
Net zoals vorig jaar heeft één op de vijf Nederlanders geprobeerd om de veiligheid in hun buurt te verbeteren

Ook dit jaar zocht men voornamelijk contact met de gemeente of sprak men de veroorzakers aan op hun gedrag. Ongeveer één op de tien deed een melding bij het VVN Participatiepunt, vooral deelnemers tot 40 jaar.

Geprobeerd de verkeersveiligheid in de buurt te verbeteren



Acties ondernomen

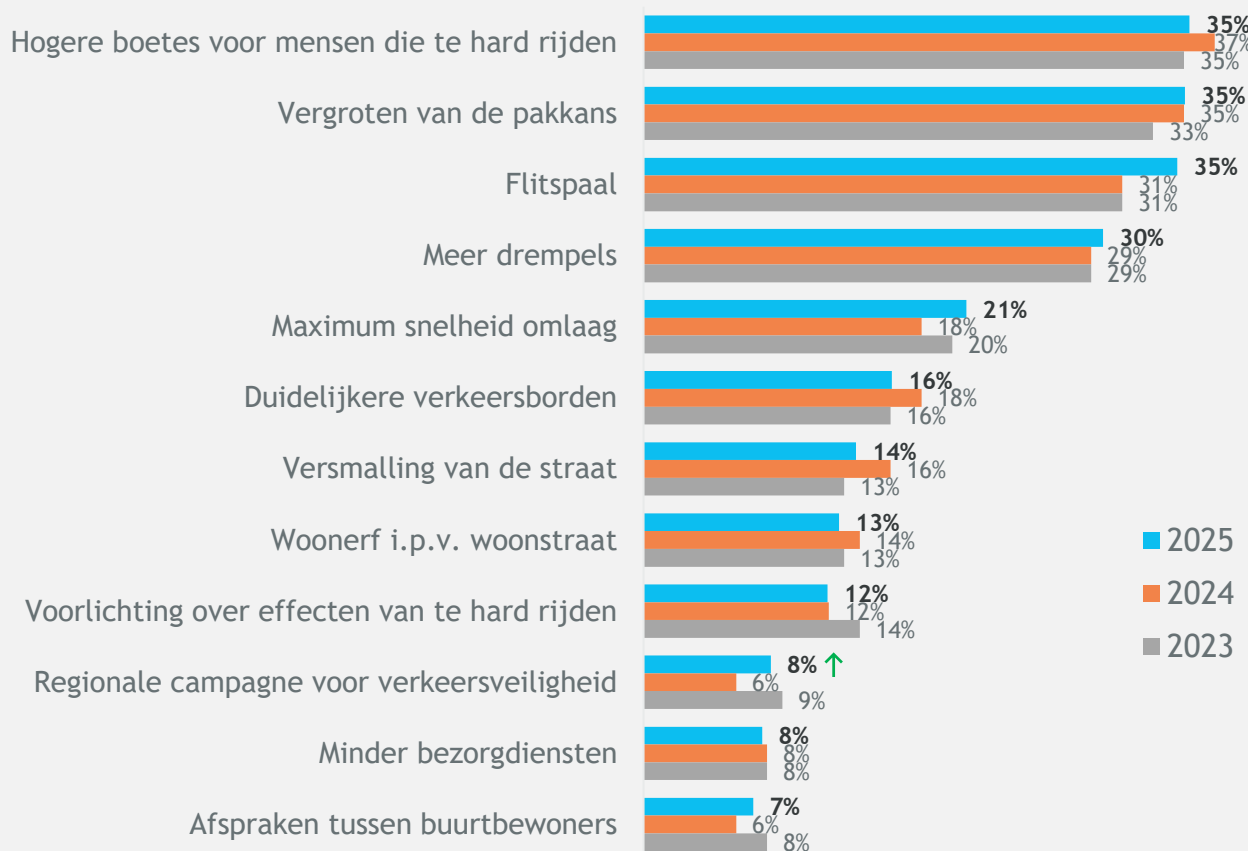


“Zelf vertragend door de buurt rijden.”
“Auto dicht op de rijbaan zetten.”
“Enquêtes ingevuld.”
“Zelf het goede voorbeeld geven.”

Hogere boetes, flitspalen en het vergroten van de pakkans worden gezien als de beste manieren om de maximumsnelheid na te leven

Preventieve maatregelen zoals drempels, lagere snelheden en verkeersborden volgen daarna. Daarbij is er een toename in het aantal mensen dat regionale campagnes kiest als effectieve maatregel voor snelheidsbeheersing.

Meest effectieve manieren voor snelheidsbeperking in de buurt



Vrouwen kiezen vaker voorlichtingen (15%) of campagnes (11%) als effectieve manier voor snelheidsbeperkingen dan mannen (resp. 9%, 5%).

Respondenten tot 60 jaar geven vaker de voorkeur aan drempels (37%) dan respondenten van 60+ (14%).

Respondenten die niet regelmatig de auto gebruiken zijn vaker vóór lagere maximumsnelheid (29%) dan zij die wel regelmatig de auto gebruiken (19%).

Respondenten die regelmatig fietsen vaker kiezen vaker meer drempels (34%) en regionale campagnes (10%) dan niet fietsers (resp. 26%, 6%).

Respondenten die zich over het algemeen minder veilig voelen in het verkeer, denken vaker dat hogere boetes (54%), vergroten van pakkans (48%) en minder bezorgdiensten (13%) effectief zijn dan mensen die zich veilig voelen in het buurtverkeer (resp. 33%, 32%, 6%).

Wat zijn volgens jou de meest effectieve manieren om ervoor te zorgen dat weggebruikers in jouw buurt zich aan de snelheid houden?

Basis: allen (n=697)

↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar

Gebruik smartphone in het verkeer

Samenvatting

Ongeveer een derde van de Nederlanders gebruikt wel eens hun smartphone in de auto of op de fiets, vooral voor navigatie



- Bijna een derde van de Nederlanders gebruikt wel eens hun smartphone in de auto.
- Van de respondenten onder de 40 jaar geeft ongeveer de helft aan dit te doen.
- Mannen gebruiken vaker hun smartphone in de auto dan vrouwen.
- Wanneer de smartphone in de auto wordt gebruikt, gebeurt dit meestal voor navigatie of (handsfree) bellen.



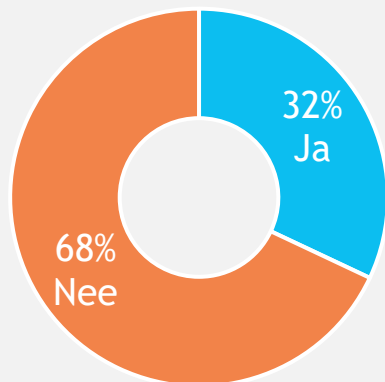
- Bijna een derde van de Nederlanders gebruikt wel eens hun smartphone op de fiets.
- Van de respondenten onder de 30 jaar geeft meer dan de helft aan dit te doen.
- Mannen gebruiken vaker hun smartphone op de fiets dan vrouwen.
- Wanneer de smartphone op de fiets wordt gebruikt, is dit meestal voor navigatie of om muziek te luisteren. Het aandeel dat de smartphone gebruikt om berichtjes te lezen tijdens het fietsen, is gestegen vergeleken met 2024.

Ongeveer een derde geeft aan wel eens hun smartphone te gebruiken in de auto of op de fiets

Mannen en jongere respondenten geven vaker aan hun smartphone in de auto of op de fiets te gebruiken

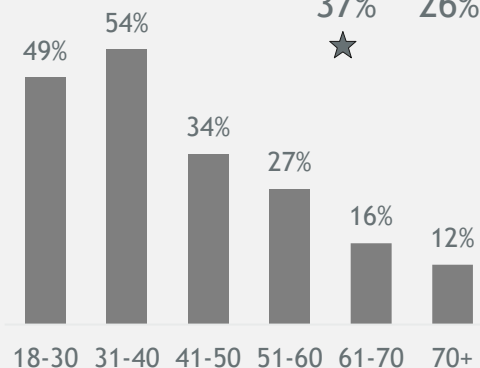
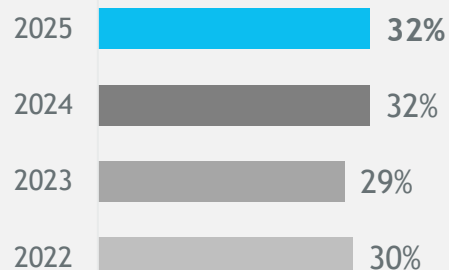


Gebruik smartphone in de auto

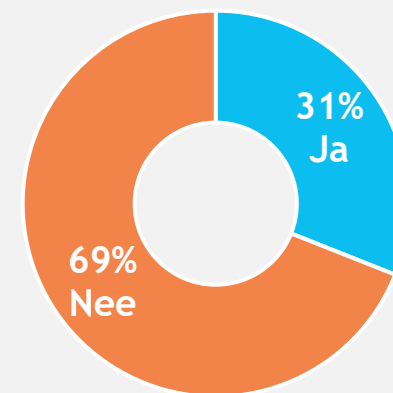


37%
★

26%

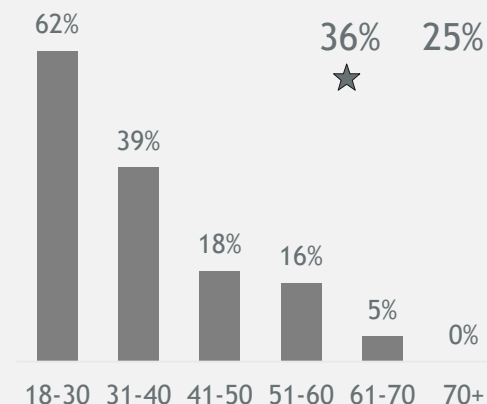
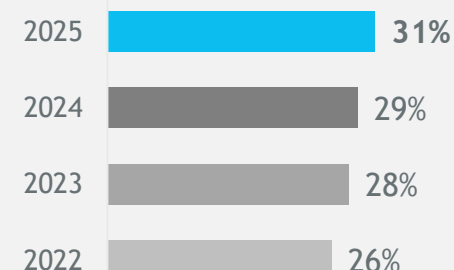


Gebruik smartphone op de fiets



36%
★

25%

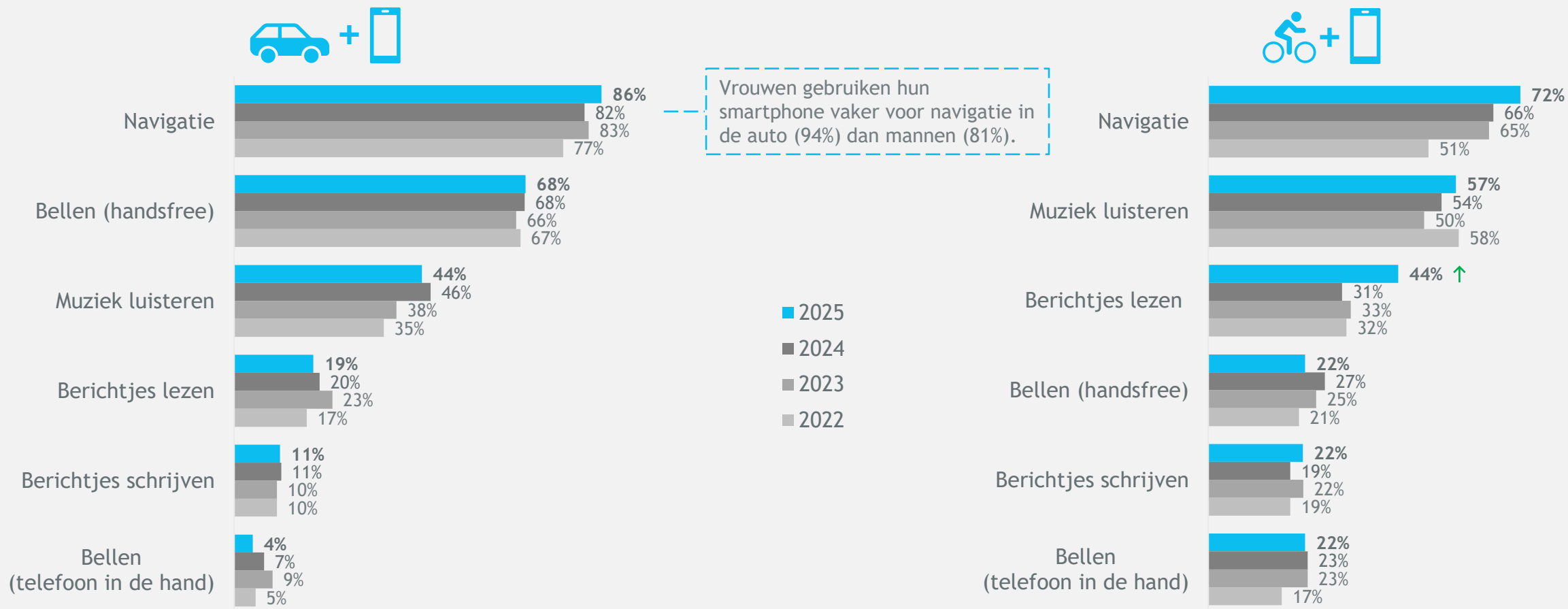


Gebruik je zelf wel eens een smartphone in de auto? Basis: allen die regelmatig de auto gebruiken (n=1091)
Gebruik je zelf wel eens een smartphone op de fiets? Basis: allen die regelmatig de fiets gebruiken (n=2165)

★ significant verschil

De smartphone wordt zowel in de auto als op de fiets het meeste gebruikt voor navigatie

Het lezen van berichtjes op de smartphone tijdens het fietsen is dit jaar gestegen ten opzichte van 2024.



Waarvoor gebruik je dan de smartphone in de auto? Basis: allen die smartphone in auto gebruiken (n=163)
Waarvoor gebruik je dan de smartphone op de fiets? Basis: allen die smartphone op de fiets gebruiken (n=320)

↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar

Veilige schoolomgeving en zelfstandigheid kind in het verkeer

Samenvatting

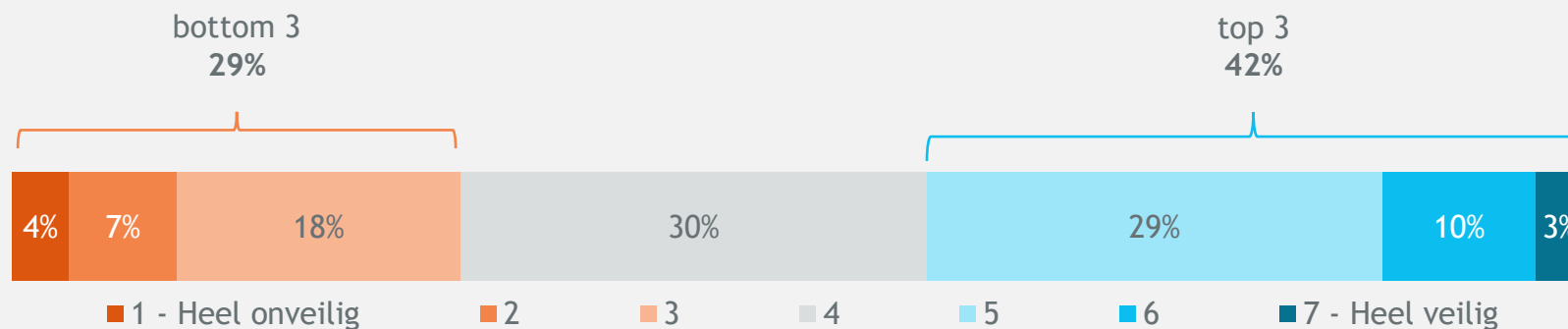
Ouders vinden dat het verkeer rondom scholen veiliger kan voor hun kinderen. Maatregelen zoals lagere snelheden, meer handhaving en minder autoverkeer hebben daarbij hun voorkeur.

- Ongeveer drie op de tien ouders vinden het verkeer onveilig voor hun kinderen.
- Twee op de tien ouders brengen hun kinderen dagelijks met de auto, fiets en te voet naar school.
- Bijna de helft van de ouders laat hun kind voor het eerst zelfstandig naar school lopen of fietsen tussen 8 en 10 jaar oud.
- De 'gewone' fiets blijft het meest gebruikte vervoermiddel voor kinderen en de meeste kinderen krijgen deze ook bij de overgang naar de middelbare school. Het gebruik van de 'gewone' fiets neemt echter af, terwijl het gebruik van e-bikes toeneemt.
- Drie op de tien ouders van basisschoolkinderen geven aan dat hun kind meestal een helm draagt tijdens het fietsen. Bij kinderen die achterop of in de bakfiets zitten, is dit twee op de tien. Hierin is een daling te zien van het aantal kinderen dat achterop nooit een helm draagt en een stijging van het aantal dat dit meestal wel doet.
- Een meerderheid is van mening dat lagere snelheden en meer handhaving rondom scholen de veiligheid verhogen, dat de omgeving autoluw zou moeten zijn en dat er te veel autoverkeer rondom de school is.
- Een ruime meerderheid zou bereid zijn om te rijden om het verkeer langs de basisschool te verminderen.
- Snelheid, drukte en veel verschillende (onveilige) voertuigen zijn de grootste zorgen omtrent verkeer rondom scholen.
- Suggesties voor meer veiligheid zijn het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van handhaving.

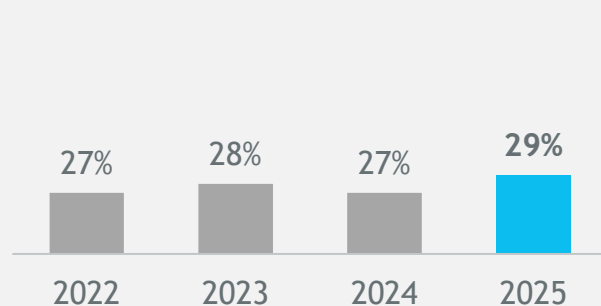
Ongeveer drie op de tien ouders vinden het verkeer onveilig voor hun kinderen

Meer dan vier op de tien ouders vinden het verkeer veilig voor hun kinderen. Mannen vinden het verkeer veiliger voor hun kinderen dan vrouwen.

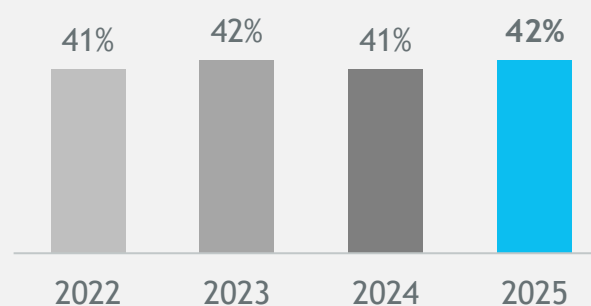
Hoe veilig of onveilig vind je het verkeer voor je kinderen?



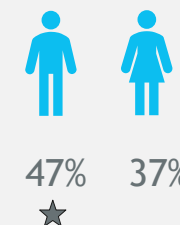
bottom 3 - trend



top 3 - trend

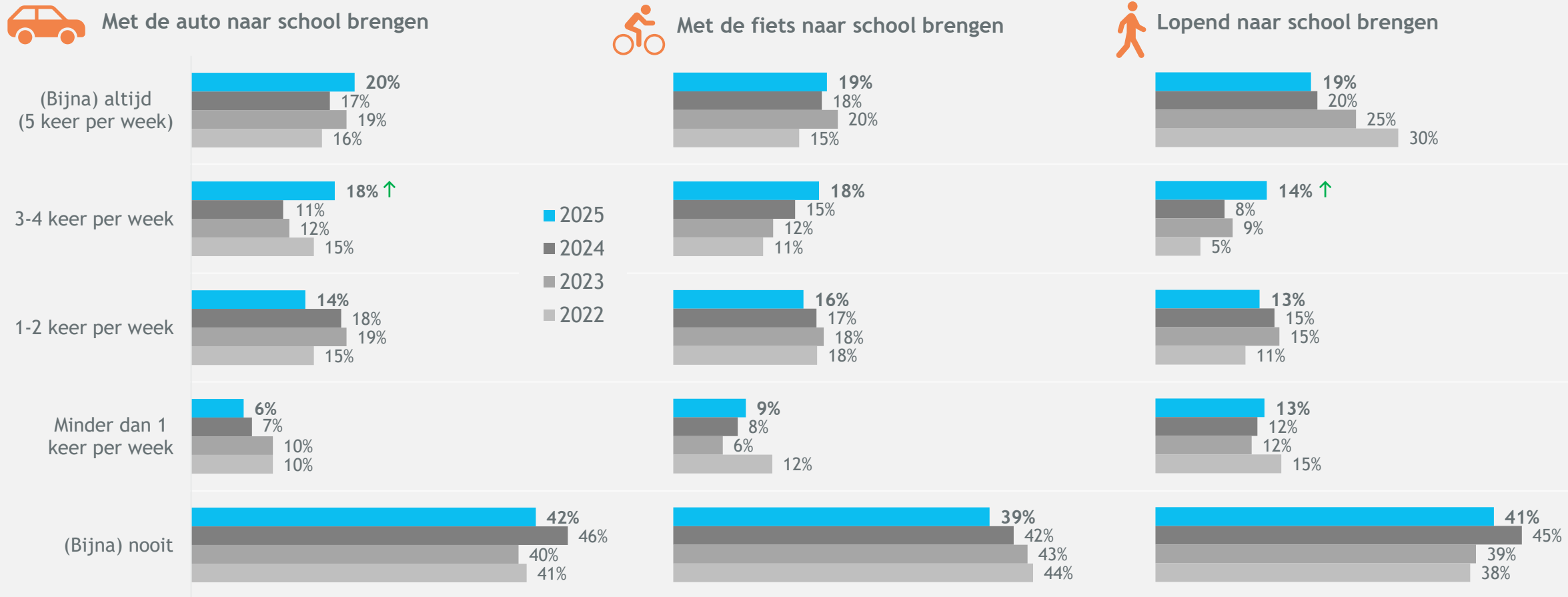


top 3 - achtergrond kenmerken



Twee op de tien ouders brengen hun kind(eren) dagelijks met de auto, fiets of lopend naar school

Het aantal ouders dat hun kind 3-4 keer per week met de auto of lopend brengt, is gestegen ten opzichte van vorig jaar.



Hoe vaak breng je je kind (of je kinderen) met de auto naar de basisschool? Basis: allen die regelmatig de auto gebruiken met kinderen op basisschool (n=238)

Hoe vaak breng je je kind (of je kinderen) met de fiets naar de basisschool? Basis: allen met kinderen op basisschool (n=262)

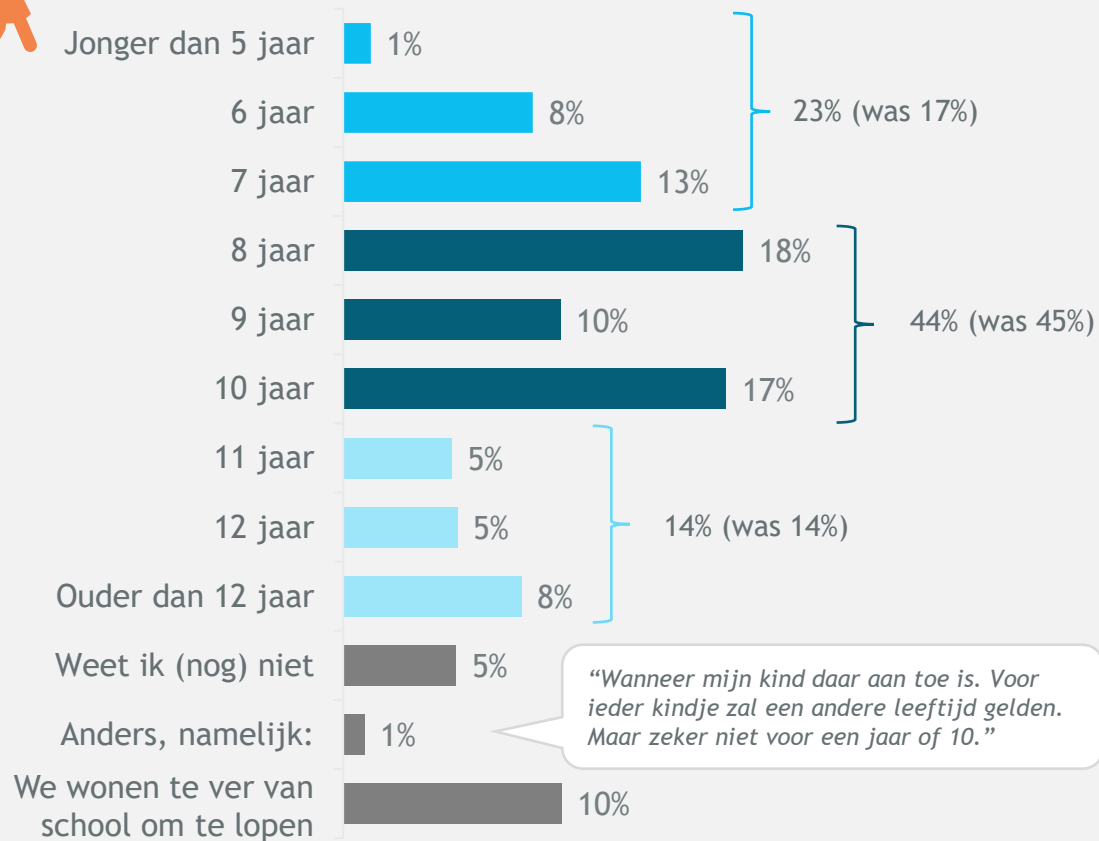
Hoe vaak breng je je kind (of je kinderen) lopend naar de basisschool? Basis: allen met kinderen op basisschool (n=262)

↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar

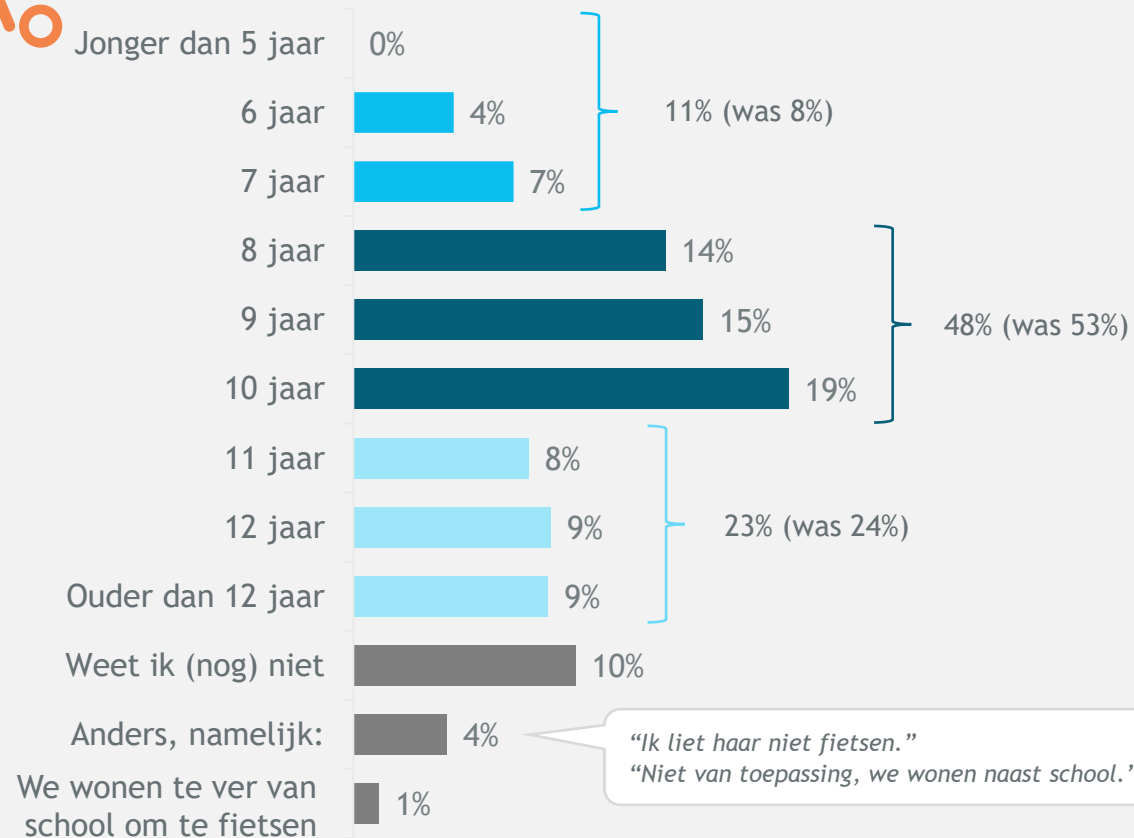
Bijna de helft van de ouders laat hun kind voor het eerst zelfstandig naar school lopen of fietsen tussen de 8 en 10 jaar oud



Alleen naar school lopen



Alleen naar school fietsen



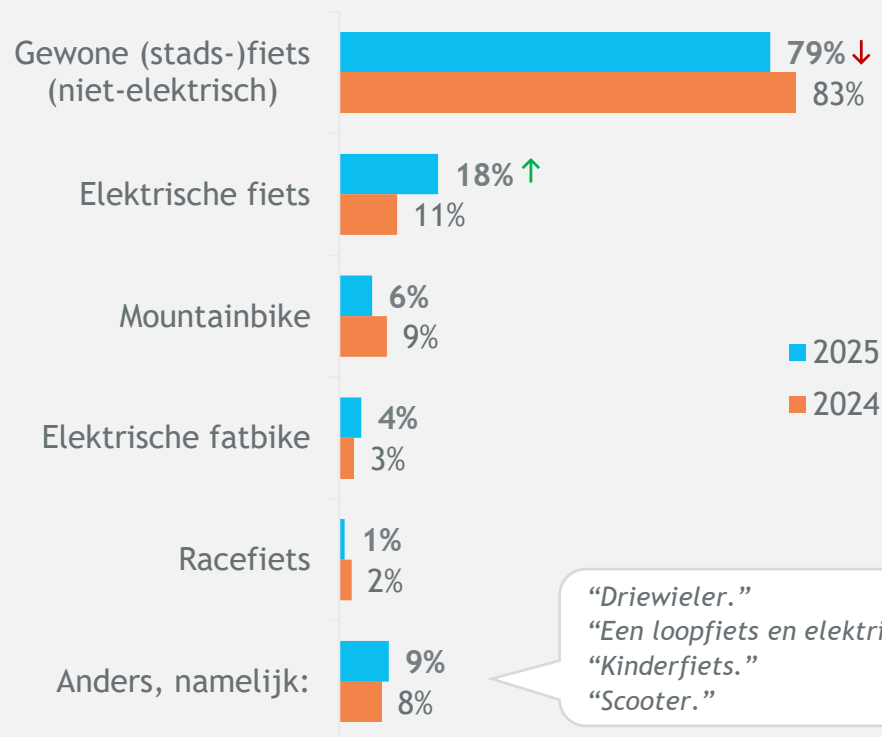
Vanaf welke leeftijd zou jij je kind/heb jij je kind alleen naar school laten lopen? Basis: allen met kinderen (n=136)

Vanaf welke leeftijd zou jij je kind/heb jij je kind alleen naar school laten fietsen? Basis: allen met kinderen (n=136)

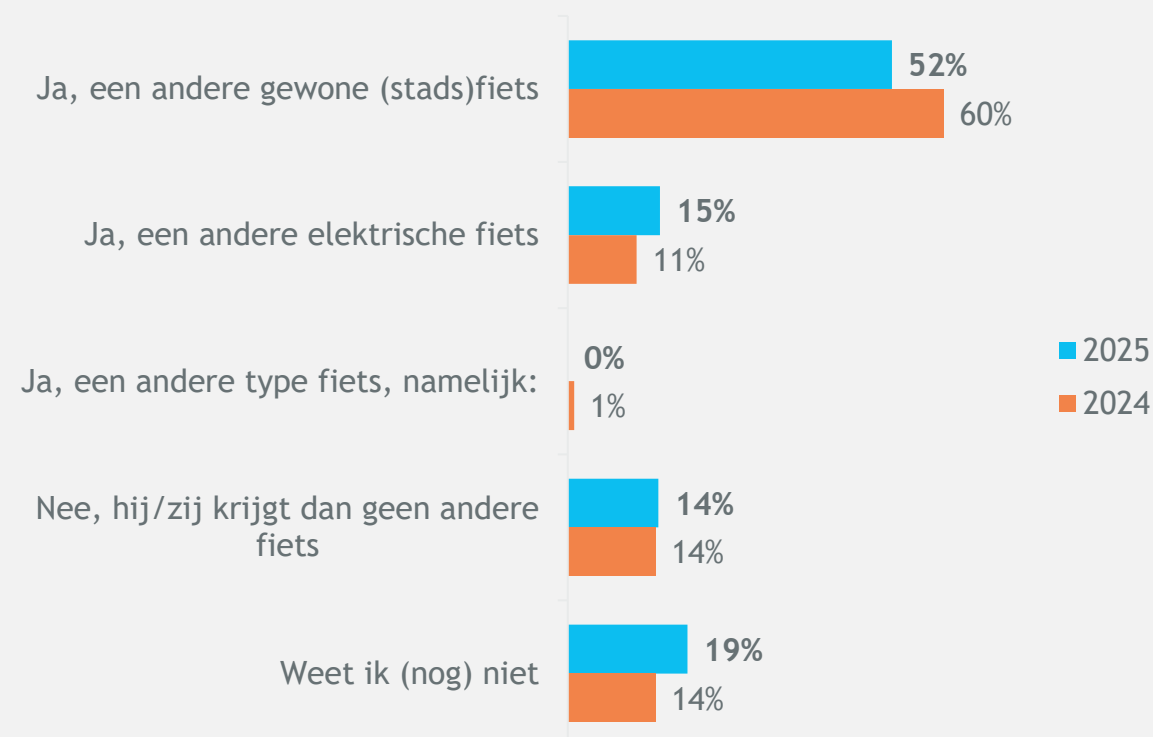
Onder kinderen blijft de ‘gewone’ fiets het meest gebruikt, hoewel het gebruik afneemt en e-bikes juist toenemen

Bij de overgang naar de middelbare school krijgen de meeste kinderen een andere ‘gewone’ fiets.

Soort fiets voor kinderen



Fietsaanschaf bij overgang middelbare school



Wat voor fiets(en) hebben jouw thuiswonende kinderen? Basis: allen met kinderen (n=357)

Als je kind naar het voortgezet onderwijs gaat krijgt hij dan een andere fiets en zo ja welk type? Basis: allen met kinderen op de basisschool (n=75)

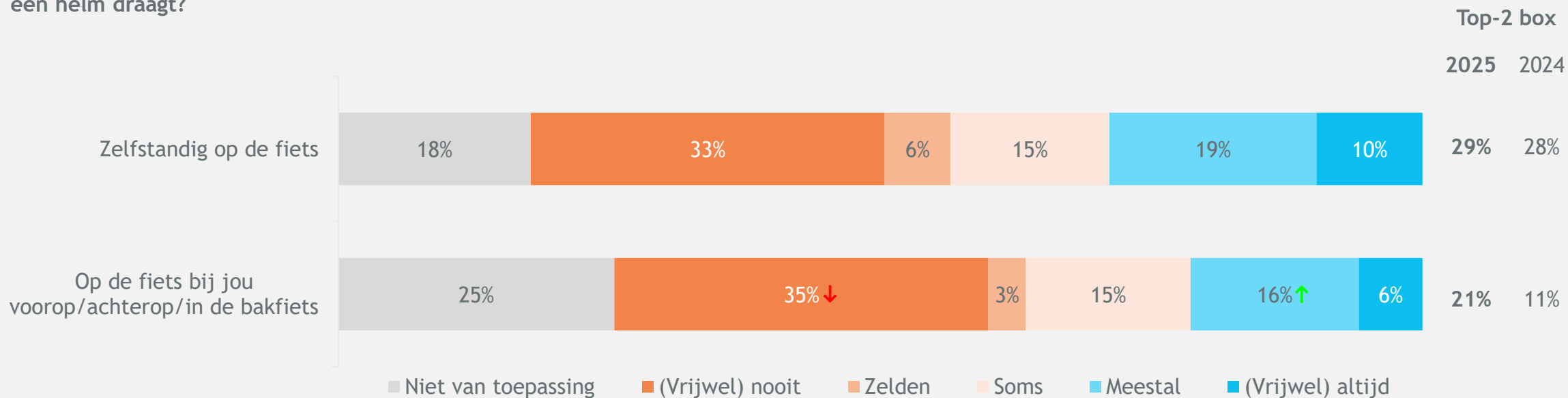
↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar

↓ significante daling t.o.v. vorig jaar

Drie op de tien ouders van basisschoolkinderen geven aan dat hun kind (meestal) een helm draagt op de fiets

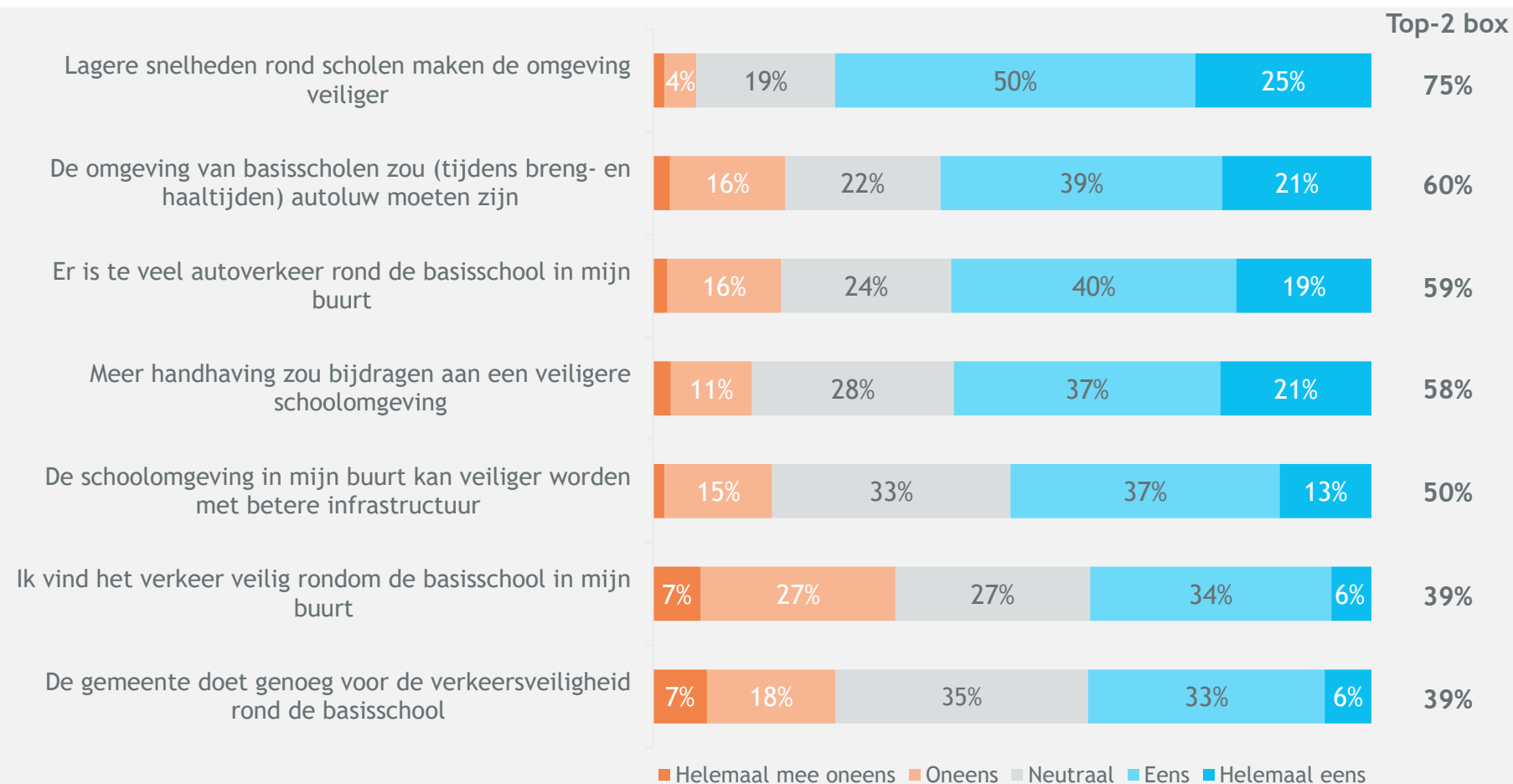
Wanneer kinderen achterop of in de bakfiets zitten, draagt twee op de tien een helm. Er is hierin een daling te zien in het aantal kinderen dat nooit een helm draagt en een stijging in het aantal kinderen dat meestal een helm draagt achterop.

Kun je voor onderstaande situaties aangeven hoe vaak jouw oudste kind op de basisschool een helm draagt?



Slechts twee op de vijf Nederlanders vindt het verkeer rondom de basisschool veilig, een derde vindt het onveilig

Een meerderheid is van mening dat er te veel autoverkeer rond de basisschool is. Zij vinden dat de omgeving autoluw zou moeten zijn en dat lagere snelheden en meer handhaving zullen zorgen voor een veiligere schoolomgeving.



Mannen en respondenten tot 40 jaar vinden het verkeer rondom de basisschool in hun buurt veiliger (resp. 44% en 51%) dan vrouwen (34%) en 61-plussers (28%).

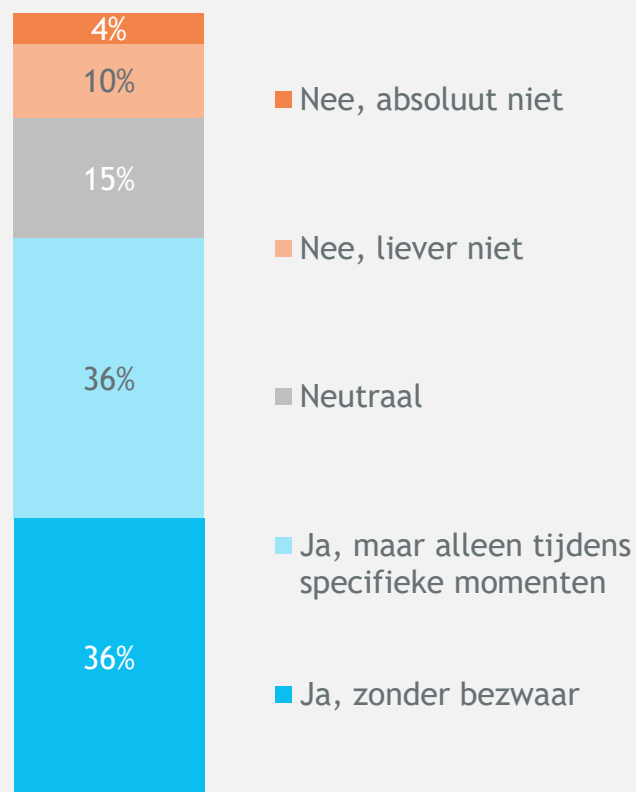
Mannen vinden vaker dat de gemeente genoeg doet voor de verkeersveiligheid rond de school (46% vs. 33%).

Vrouwen en 61-plussers vinden vaker dat er te veel autoverkeer rond de school is (resp. 65% en 77%) in vergelijking met mannen (52%) en respondenten onder de 50 (49%).

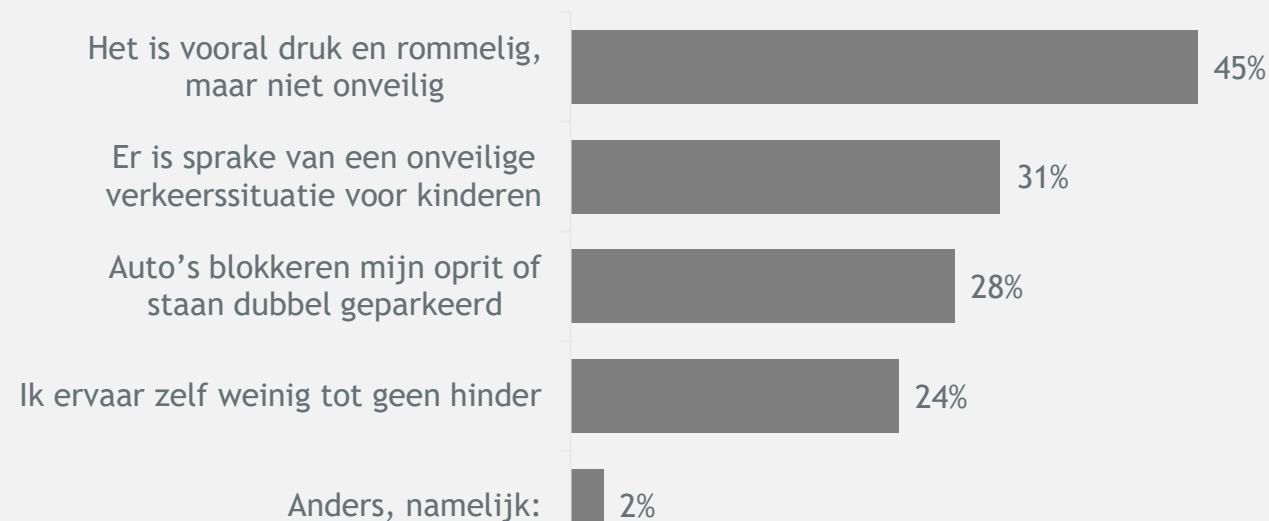
Bijna driekwart zou bereid zijn om te rijden, om het verkeer langs de basisschool te verminderen

Bijna de helft geeft aan dat de situatie rondom de haal- en brengmomenten van de school vooral druk en rommelig is, maar niet per se onveilig

Bereidheid omrijden



Herkenbaarheid situaties



“Ouders zijn vooral gehaast en iedereen wil dichtbij parkeren.”
“Bakfietsen en auto's blokkeren de stoep.”
“Belemmeren parkeren van mensen die er wonen.”
“Er is gewoon echt veel te weinig parkeerplek voor al die ouders.”
“Het is vlakbij een weg waar veel auto's razen, het is rommelig met allemaal verschillend verkeer door elkaar (auto, fiets en voetgang).”

Stel dat je voortaan een andere route moet rijden om van en naar je huis te komen, zodat er minder verkeer langs de basisschool rijdt. Deze route is iets langer en kost een paar minuten extra. In hoeverre zou je dat accepteren? Basis: allen die in de buurt van een basisschool wonen (n=431)

Welke van de volgende situaties herken je tijdens haal- en brengmomenten bij de basisschool in jouw buurt? Basis: allen die in de buurt van een basisschool wonen (n=431)

Snelheid, drukte en veel verschillende (onveilige) voertuigen zijn de grootste zorgen qua verkeer rondom scholen. Suggesties voor meer veiligheid zijn het stimuleren van fietsgebruik en het verbeteren van handhaving.

Meeste zorgen qua verkeer rondom school

“De snelheid waarmee er gereden word of het nou brommers of automobilisten zijn.”

“Soms rijden mensen aardig hard en de straat is niet al te breed”

“Dat het veel te druk is met ouders die niet opletten”

“Dat de drukte alsmaar toeneemt en de risico's op ongelukken dus ook. Maar ook de fietspaden zijn onveilig, met fatbikes , racefietsen, bakfietsen, pedelec etc.”

“Drukke, onveilig parkeren, te hard rijden”

“Fatbikes die op de stoep rijden die allemaal lijken opgevoerd. Met kinderen erop die geen regels en gevaar kennen”

“Steeds meerdere soorten voertuigen: scooters, elektrische fietsen, fietsen, fatbikes!”

“Zowel automobilisten als kinderen die niet goed opletten.”

Ideeën/suggesties veiligere schoolomgeving

“Ouders moeten hun kinderen meer leren zelfstandig naar school te lopen of te fietsen.”

“Handhaven rond schooltijden als ze in en uit gaan.”

“Meer kiss & ride plekken.”

“Ouders leren dat hun kinderen best op de fiets naar school kunnen.”

“Autoluw maken tijdens haal en breng tijden.”

“Duidelijke oversteekplaats(en) voor de kinderen in combinatie met duidelijk zichtbare klaar-overs van de school.”

“Mensen meer stimuleren hun kinderen met de fiets weg te brengen in plaats van met de auto.”

“Meer controle tijdens schoolophaal uren.”

“Zebrapad of zelfs een stoplicht.”

Eigen gedrag in het verkeer

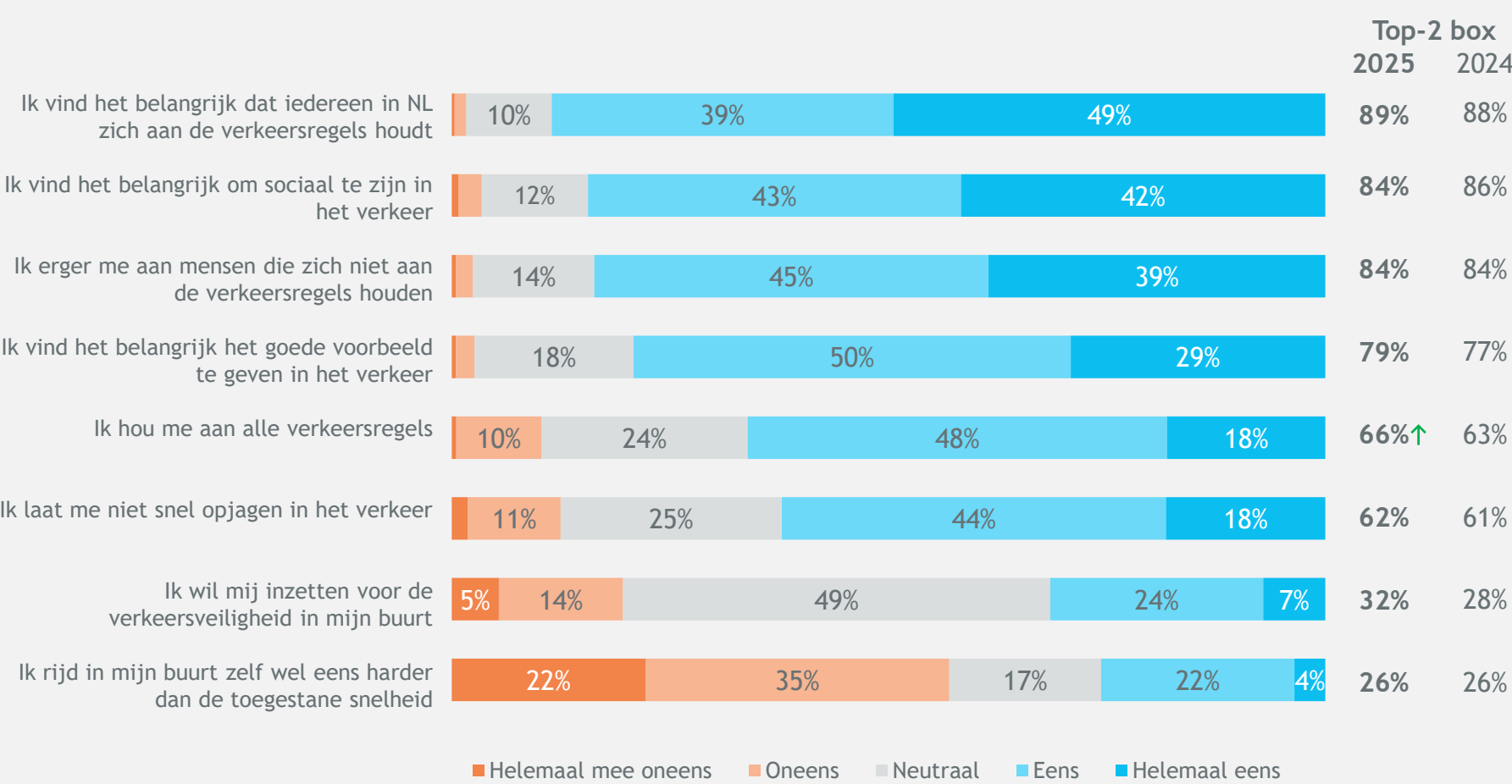
Samenvatting

Nederlanders zijn meer tevreden met de maximumsnelheden en zijn meer bereid om zich eraan te houden dan vorig jaar

- Een ruime meerderheid vindt het belangrijk dat iedereen zich aan de verkeersregels houdt en sociaal gedrag vertoont.
- Er is een toename te zien in het aandeel mensen dat aangeeft zich aan alle verkeersregels te houden, vergeleken met vorig jaar.
- Driekwart van de mensen gelooft, net als vorig jaar, dat hun eigen gedrag aanzienlijke invloed heeft op de verkeersveiligheid.
- Het geven van het goede voorbeeld en het uitzetten van de telefoon in het verkeer blijven de acties waar de meeste bereidheid voor is.
- Dit jaar is er meer bereidheid om langzamer te rijden en zich aan de maximumsnelheden te houden in 30 km/h, 80 km/h en 100 km/h zones.
- Er is ook meer acceptatie van de maximumsnelheid binnen- en buiten de bebouwde kom en op de snelweg.
- Driekwart van de mensen geeft aan wel eens te hard te rijden op 60 km/h en 80 km/h wegen. De belangrijkste redenen zijn dat men de weg als veilig beschouwt, er geen wandelaars of kinderen in de buurt zijn of dat de snelheidslimiet niet passend is voor de weg.

Een ruime meerderheid vindt het belangrijk dat iedereen zich in het verkeer aan regels houdt en sociaal gedrag vertoont

Er is een toename te zien in het aandeel respondenten dat aangeeft zich aan alle verkeersregels te houden in vergelijking met vorig jaar.

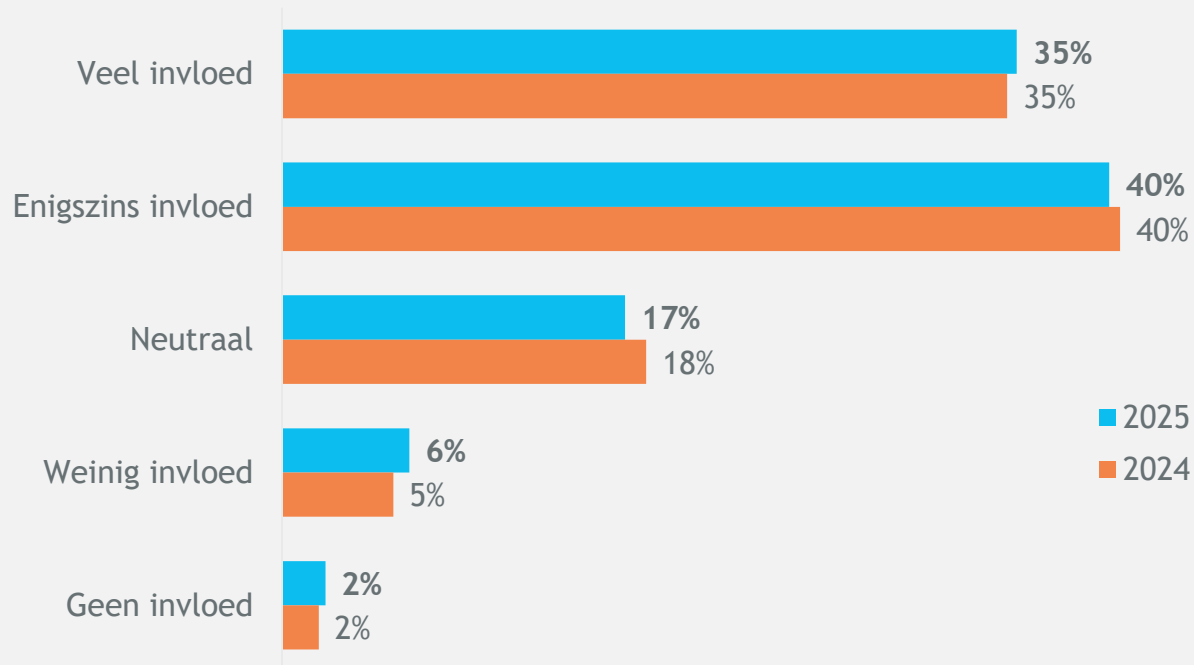


Net als voorgaande jaren zijn er op alle aspecten verschillen tussen de leeftijdsgroepen zichtbaar. Ouderen vinden het belangrijker dat men zich aan de regels houdt, om sociaal te zijn en het goede voorbeeld te geven in het verkeer. Zij geven ook vaker aan zelf de regels te volgen en zich te ergeren aan degenen die dat niet doen.

Vrouwen ergeren zich vaker aan verkeersovertreders en hechten meer waarde aan het naleven van alle regels, sociaal gedrag en het geven van een goed voorbeeld dan mannen. Mannen laten zich daarentegen minder snel opjagen in het verkeer.

Net als vorig jaar gelooft driekwart van de mensen dat hun eigen gedrag aanzienlijke invloed heeft op de verkeersveiligheid

In hoeverre heb je, door je eigen verkeersgedrag, invloed op je verkeersveiligheid?



Zij die zich over het algemeen veilig voelen in het verkeer, schatten hun eigen invloed hoger dan zij die zich minder veilig voelen in het verkeer.

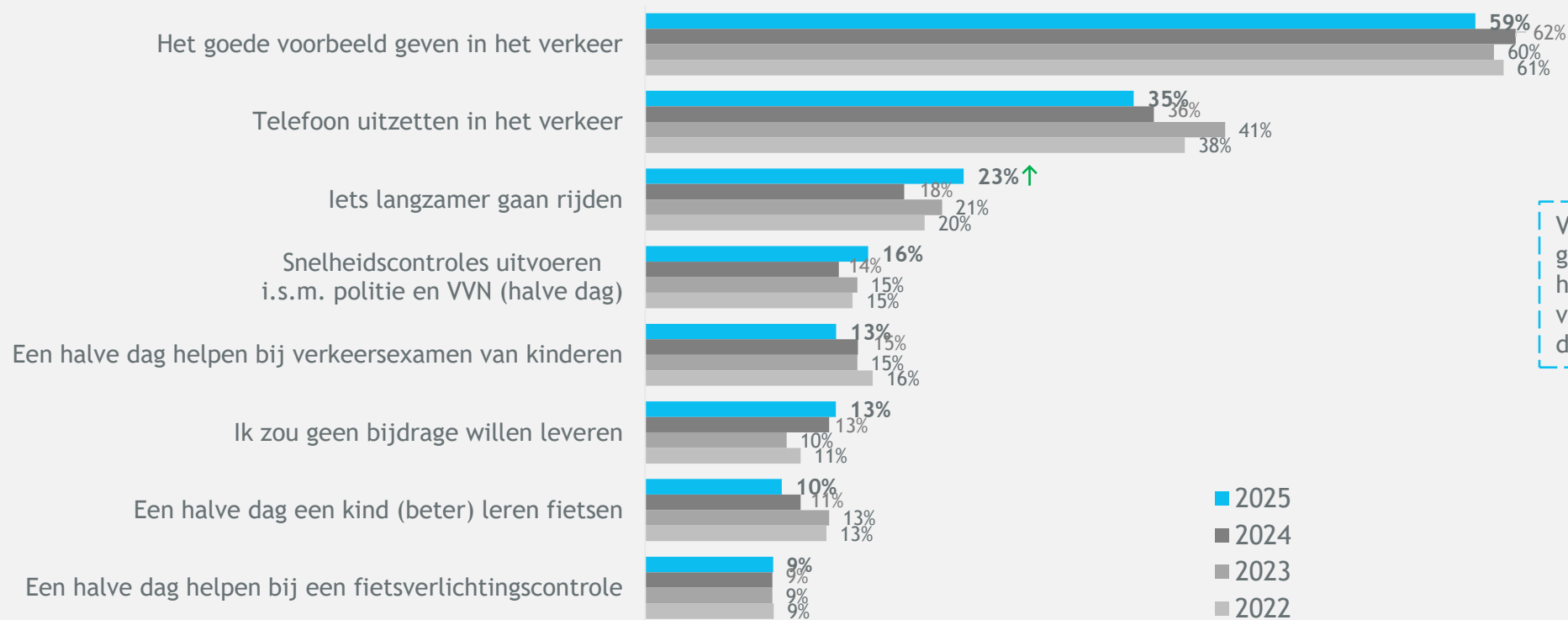
Zij die een auto regelmatig gebruiken, schatten hun eigen invloed hoger in.

Hoger opgeleiden schatten hun eigen invloed hoger in dan lager opgeleiden.

Het geven van het goede voorbeeld en het uitzetten van de telefoon in het verkeer blijven de acties waar de meeste bereidheid voor is

Bijna een kwart is bereid om langzamer te rijden, een stijging ten opzichte van 2024.

Activiteiten ter bevordering van verkeersveiligheid die men bereid is te doen

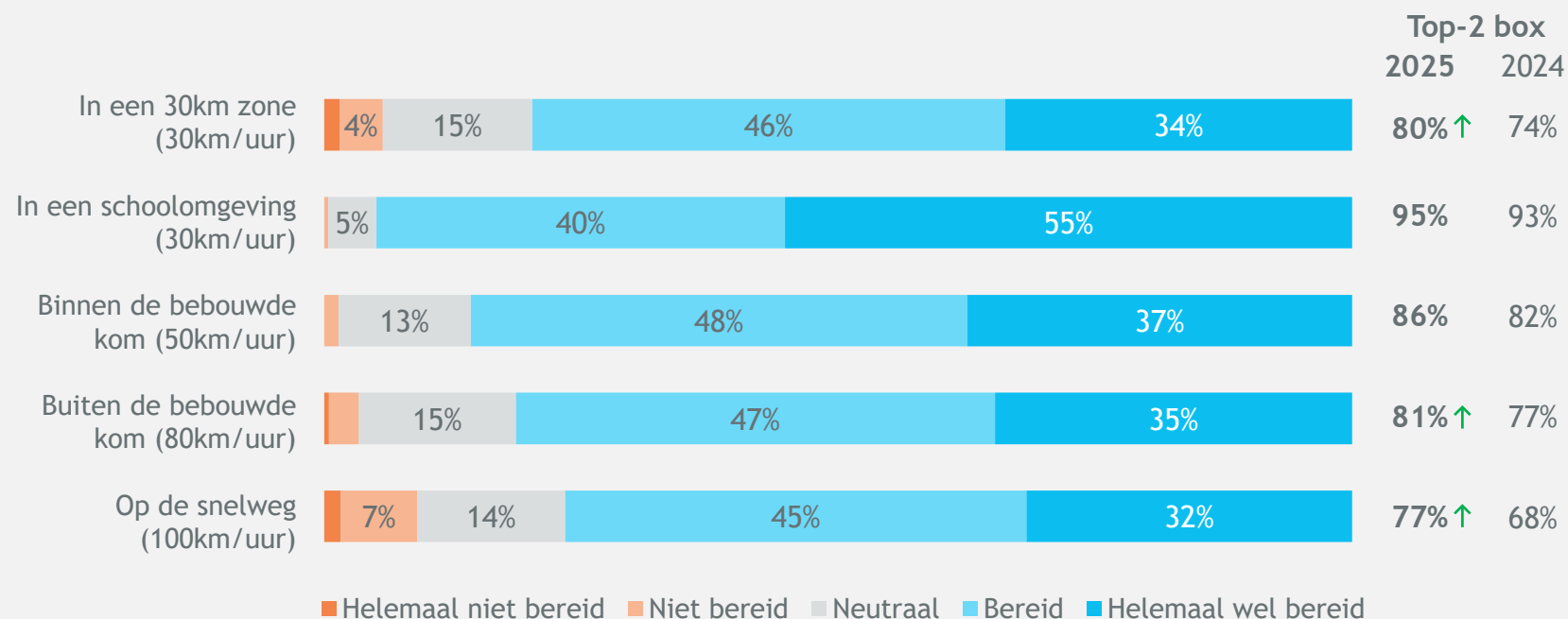


Vrouwen zijn vaker bereid het goede voorbeeld te geven (62%) of halve dag te helpen bij verkeersexamen van kinderen (15%) dan mannen (resp. 55%, 12%).

De bereidheid om zich aan de snelheid te houden in 30 km/h, 80 km/h en 100 km/h zones is dit jaar gestegen

Daarbij is bijna iedereen bereid zich aan de snelheid te houden in een schoolomgeving.

Bereidheid om zich te houden aan snelheid



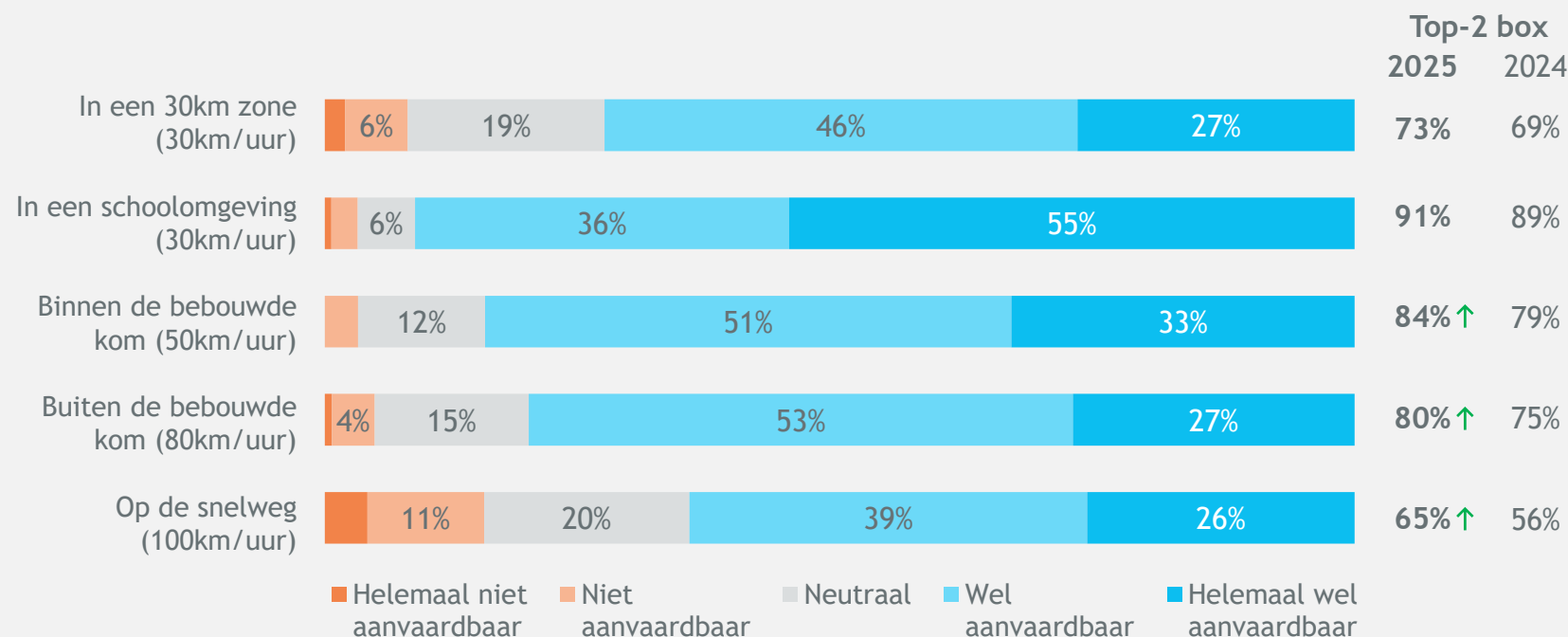
Vrouwen houden zich over het algemeen vaker aan de maximumsnelheden dan mannen, zowel binnen als buiten de bebouwde kom en op de snelweg.

Hoe ouder men is, hoe vaker men bereid is de snelheid aan te passen aan de limiet. In de groep 18-40 jaar geeft dan ook 20% aan zich niet aan de maximumsnelheid op de snelweg te houden, terwijl dit op totaalniveau 9% is.

Toegenomen aanvaardbaarheid van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom, buiten de bebouwde kom en op de snelweg

De maximumsnelheid in een schoolomgeving wordt het meest aanvaard, gevolgd door 50 km/h in de bebouwde kom en 80 km/h buiten de bebouwde kom.

Aanvaardbaarheid maximumsnelheid



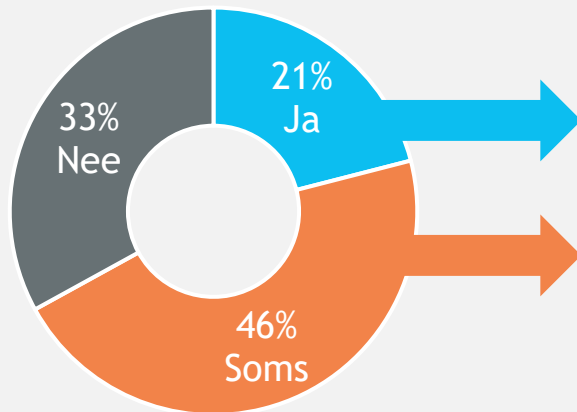
Vrouwen vinden de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom (84%) en op de snelweg (71%) aanvaardbaarder dan mannen (resp. 76%, 58%).

Op de snelweg is de maximumsnelheid beter aanvaardbaar naarmate men ouder is. 61-plussers vinden deze aanvaardbaarder (81%) dan 18-40-jarigen (51%).

Driekwart rijdt wel eens te hard op een 60 km/h weg

De voornaamste redenen hiervoor zijn dat men denkt dat dit prima kan op de betreffende weg, dat er geen wandelaars of kinderen in de buurt zijn of dat de snelheidslimiet niet passend is voor de weg.

Te hard rijden op een 60 km/u weg



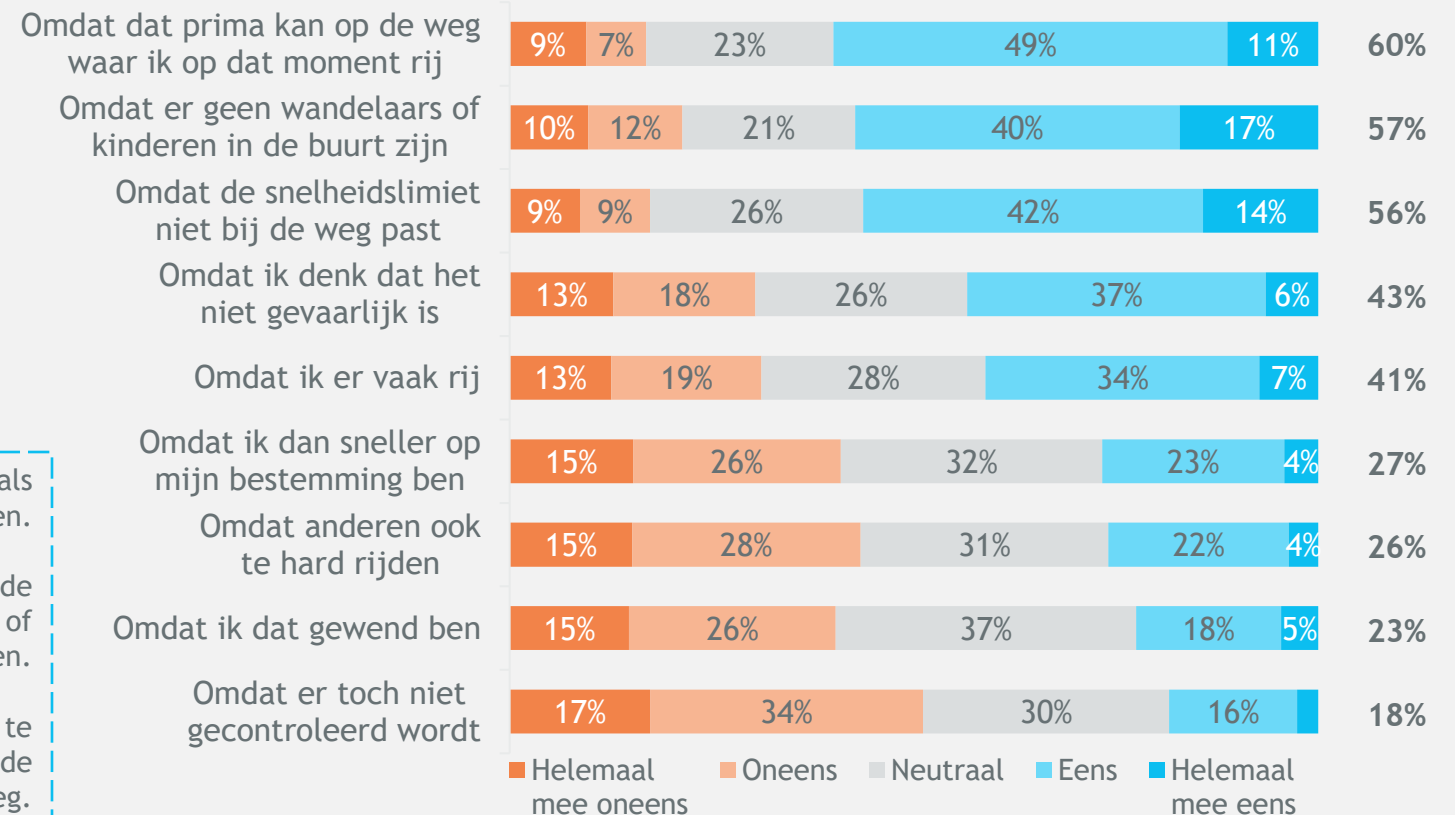
18-30 jarigen geven vaker sneller op hun bestemming zijn als reden voor te hard rijden dan de oudere leeftijdsgroepen.

Mannen geven vaker aan te hard te rijden omdat ze vinden dat de snelheidslimiet niet bij de weg past, het niet gevaarlijk is of omdat er toch niet gecontroleerd wordt vergeleken met vrouwen.

Wie zich veilig voelt in het verkeer, geeft vaker aan te hard te rijden omdat ze het gewend zijn, de snelheidslimiet niet bij de weg past, of omdat het prima kan op de betreffende weg.

Reden te hard rijden op een 60 km/u weg

Top-2 box



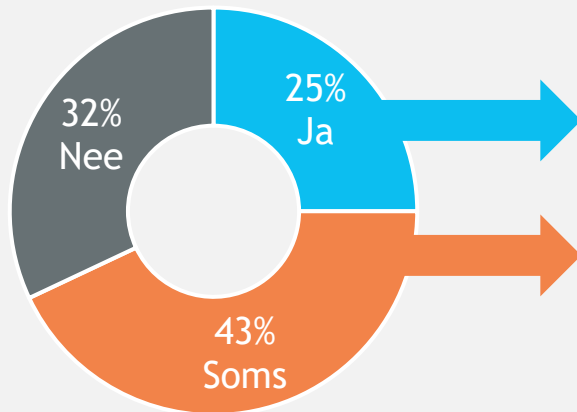
Rij je wel eens te hard op een 60km/u weg? Basis: allen die regelmatig autorijden (n=304)

Waarom rijdt je wel eens te hard op een 60km/u weg? Basis: allen die wel eens te hard rijden op een 60km/u weg (n=276)

Driekwart geeft aan wel eens te hard te rijden op een 80 km/h weg

De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat men vindt dat het veilig is op de betreffende weg, dat er geen wandelaars of kinderen in de buurt zijn, of dat de snelheidslimiet niet bij de weg past.

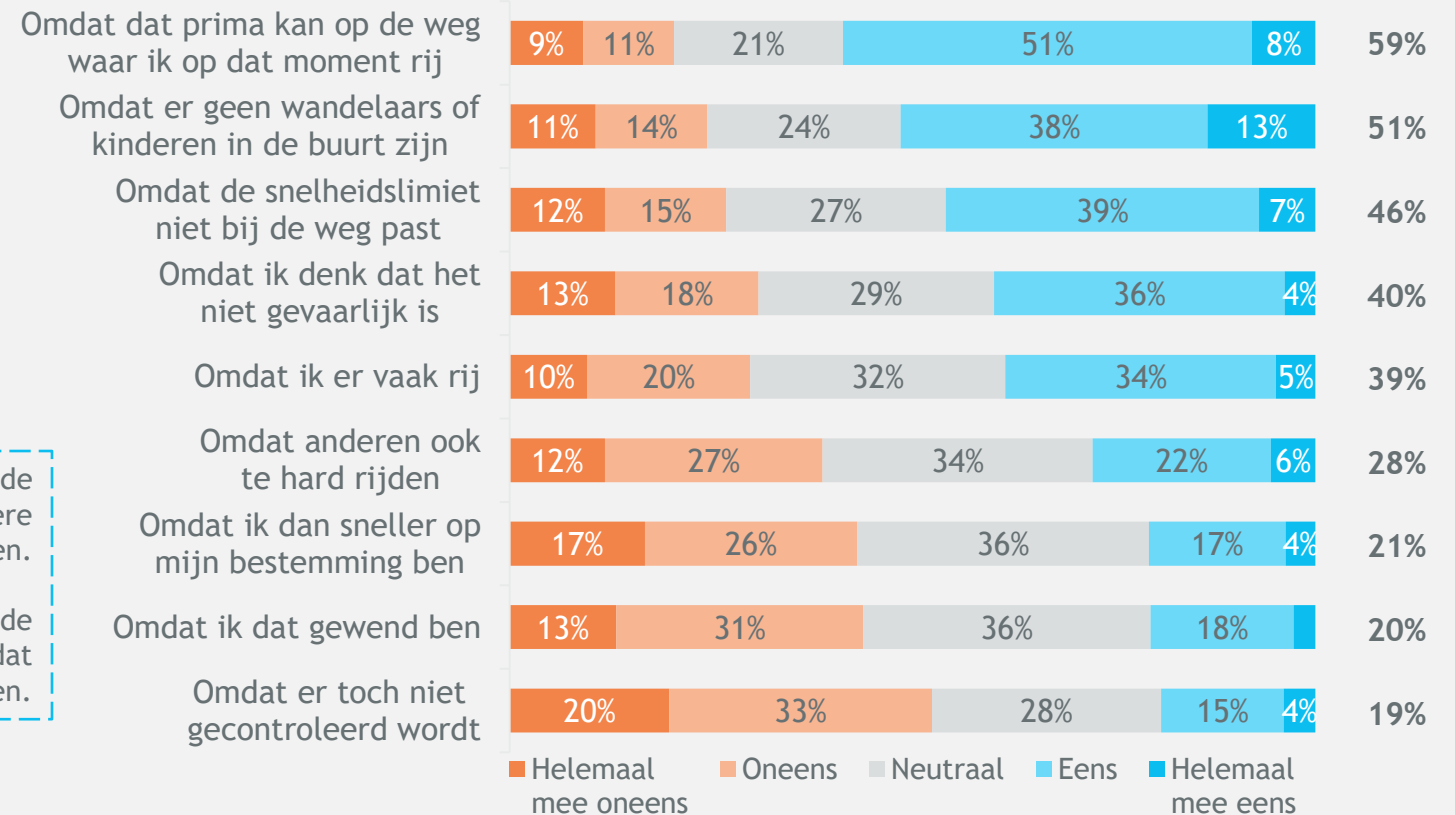
Te hard rijden op een 80 km/u weg



31-40 jarigen geven vaker aan te hard te rijden omdat ze de snelheidslimiet niet bij de weg vinden passen dan de andere leeftijdsgroepen.

Mannen geven vaker aan te hard te rijden omdat ze de snelheidslimiet niet bij de weg vinden passen of omdat ze dat gewend zijn of er vaak rijden.

Reden te hard rijden op een 80 km/u weg



Rij je wel eens te hard op een 80km/u weg? Basis: allen die regelmatig autorijden (n=235)

Waarom rijdt je wel eens te hard op een 80km/u weg? Basis: allen die wel eens te hard rijden op een 80km/u weg (n=224)

Gebruik fietshelm

Samenvatting

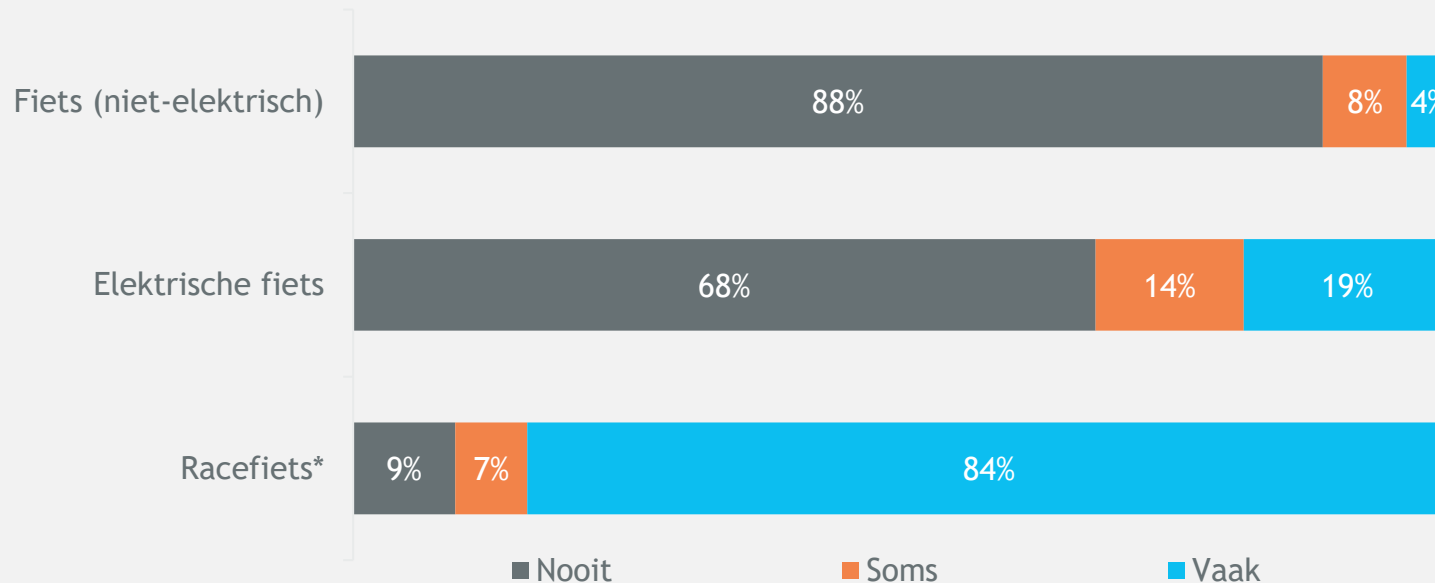
De meerderheid is zich bewust van de voordelen van het dragen van een helm, maar draagt deze zelf niet en vindt niet dat het verplicht zou moeten zijn

- De meerderheid van de Nederlanders draagt nooit een fietshelm op een (elektrische) fiets.
- Bijna driekwart is van mening dat het dragen van een fietshelm helpt bij het voorkomen van ernstig hoofdletsel bij fietsongelukken. Toch vindt slechts 16% dat het dragen van een helm op een 'gewone' fiets niet verplicht zou moeten zijn.
- Meer dan de helft van de Nederlanders vindt dat het dragen van een fietshelm verplicht zou moeten zijn voor kinderen, met een voorkeur voor een maximumleeftijd van 12 jaar.
- De helft zou een fietshelm dragen als zorgkosten bij een fietsongeluk alleen vergoed zouden worden bij het dragen van een helm. Het uiterlijk van de helm is het minst belangrijk, waarbij iets meer dan een kwart aangeeft eerder een helm te dragen als deze er mooier of modieuzer uitziet.
- Volgens Nederlanders kan de overheid het beste het dragen van een fietshelm stimuleren door deze verplicht te stellen, voorlichting te geven via campagnes of door financiële prikkels aan te bieden.

De meerderheid draagt nooit een fietshelm op een (elektrische) fiets

Ongeveer één op de tien draagt soms of vaak een fietshelm op de (gewone fiets, bij elektrische fietsen is dit een derde).

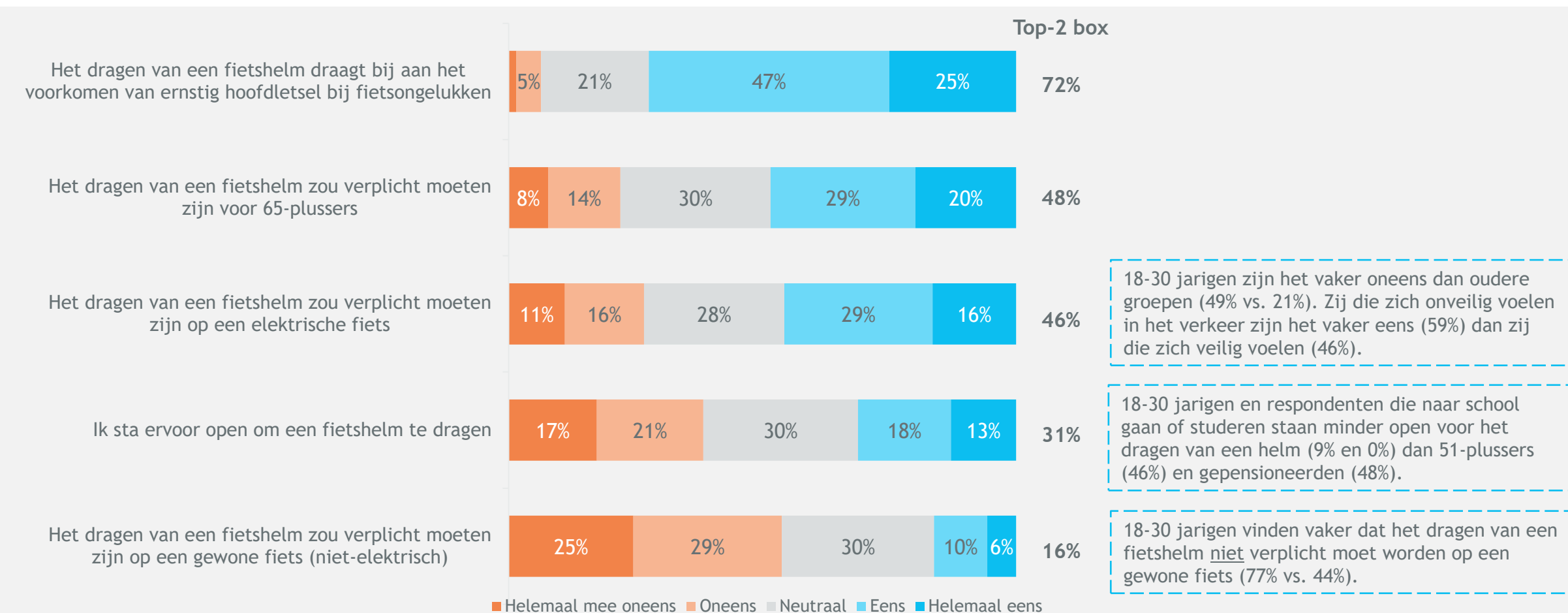
Dragen fietshelm



Mannen geven aan vaker een fietshelm vaak te dragen (6% vs. 2%). Mensen die zich veilig voelen in het verkeer dragen vaker nooit een fietshelm (92% vs. 74%), terwijl degenen die zich onveilig voelen vaker soms een fietshelm dragen (20% vs. 5%).

Bijna driekwart is van mening dat het dragen van een fietshelm helpt bij het voorkomen van ernstig hoofdletsel bij fietsongelukken

Het verplichten van een fietshelm op een gewone fiets krijgt de minste instemming, slechts 16% is het hier mee eens.



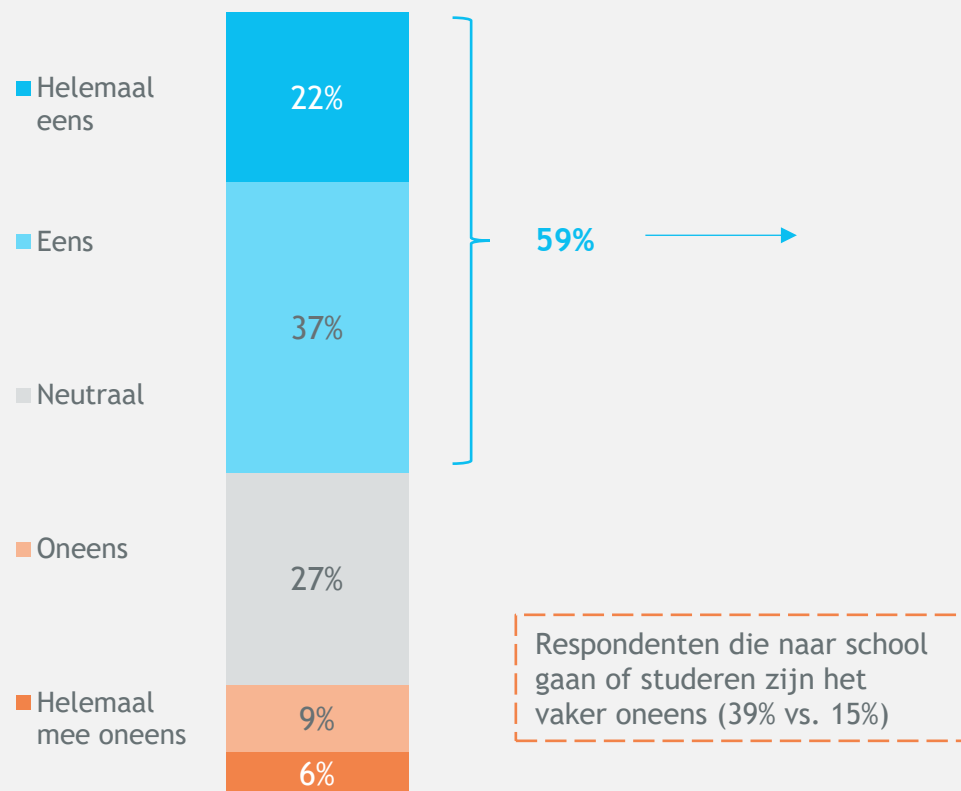
In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

Basis: allen (n=689)

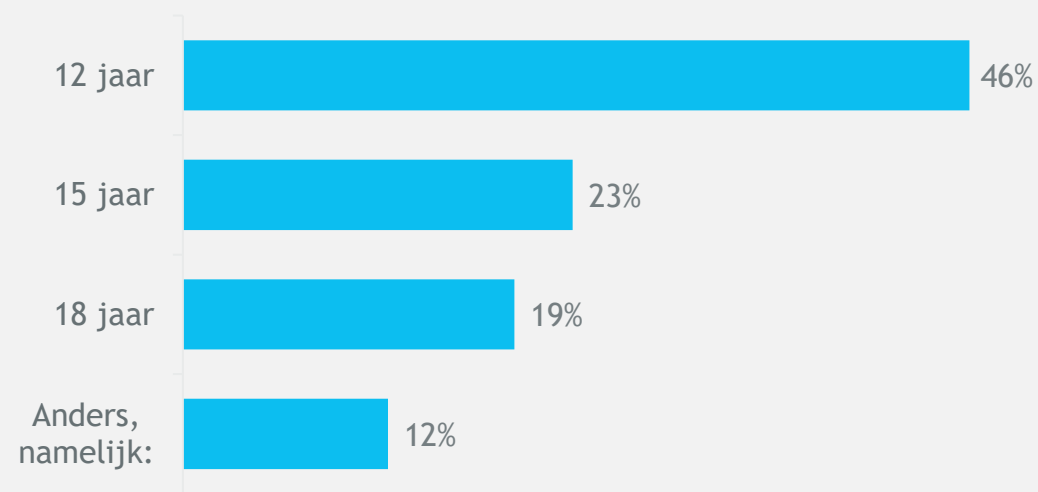
Meer dan de helft van de Nederlanders vindt dat een fietshelm verplicht zou moeten zijn voor kinderen

Tot 12 jaar is de meest gekozen leeftijd voor het verplicht dragen van een fietshelm.

Het dragen van een fietshelm zou verplicht moeten zijn voor kinderen



Tot welke leeftijd zou het dragen van een fietshelm volgens jou verplicht moeten zijn?



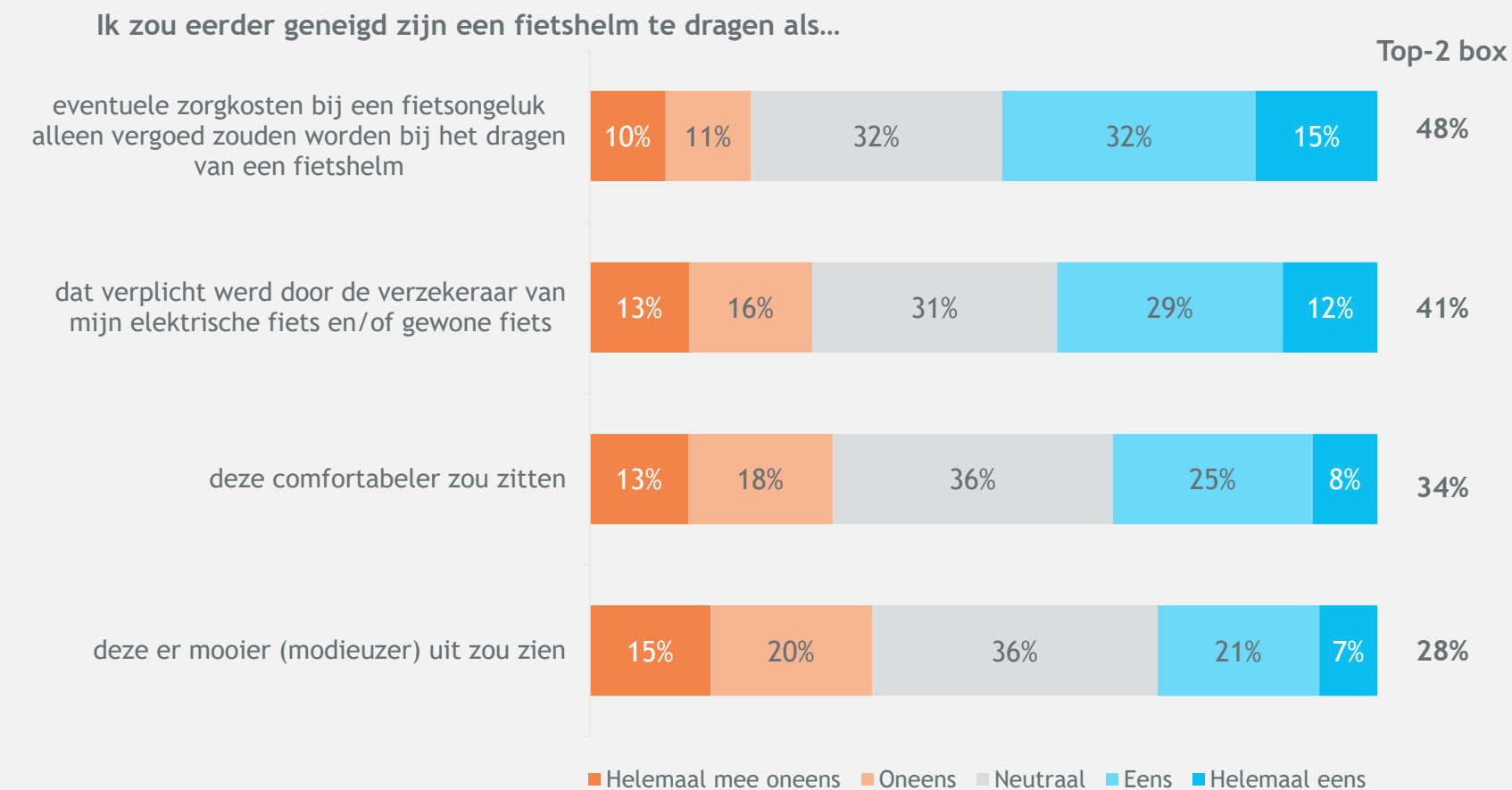
"10 jaar."
"6 jaar."
"8 jaar."
"Alle leeftijden."
"Altijd."
"Het moet verplicht zijn ongeacht de leeftijd."

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen? Basis: allen (n=689)

Tot welke leeftijd zou het dragen van een fietshelm volgens jou verplicht moeten zijn? Basis: allen die vinden dat een fietshelm verplicht zou moeten zijn voor kinderen (n=404)

De helft van de Nederlanders zou een fietshelm dragen als zorgkosten bij een fietsongeluk alleen vergoed worden bij het dragen van een helm

Het uiterlijk van de helm is het minst belangrijk, iets meer dan een kwart zou eerder een fietshelm dragen als deze er mooier of modieuzer uitziet.



Vrouwen en 18-30 jarigen zouden eerder een helm dragen als deze er mooier uit zou zien (34% en 39%) dan mannen en 61-plussers (22% en 19%).

In hoeverre ben je het eens met de volgende stellingen?

Basis: allen (n=689)

De overheid kan het beste Nederlanders stimuleren om een fietshelm te dragen door deze verplicht te stellen, voorlichting te geven via campagnes of door financiële prikkels aan te bieden

Hoe kan de overheid volgens jou het dragen van een fietshelm het beste stimuleren?

Verplicht maken

“Iedereen verplicht een helm dragen. Geen leeftijd discriminatie.”

“Meer informatie verstrekken en het (gedeeltelijk) verplicht te maken.”

“Door aan te geven waaraan een fietshelm moet voldoen. Bijvoorbeeld verlichting achter. En het wettelijk verplicht te maken.”

“Verplicht stellen net als helm op een brommer.”

“Misschien een campagne met filmpjes die aantonen dat het dragen van een helm de kans op letsel verkleint bij een ongeluk. Maar mensen gaan het pas echt dragen als het verplicht wordt.”

Voorlichting/bewustwording

“Misschien een campagne met filmpjes die aantonen dat het dragen van een helm de kans op letsel verkleint bij een ongeluk. Maar mensen gaan het pas echt dragen als het verplicht wordt.”

“Campagne opzetten en wijzen op de cijfers van ernstige ongelukken op de fiets zonder en met helm.”

“Meer reclame en informatiecampagnes over de voordelen geven, evt. Ouderen belonen hiervoor.”

“Er positieve reclame voor maken/ campagne.”

Subsidie/financiële prikkel

“Door subsidie te geven op de aankoopprijs.”

“Gratis uitdelen. Korting op je fiets geven.”

“Korting op de verzekeringspremie door de zorgverzekeraar bij het dragen van een fietshelm.”

“Gratis voor 65+.”

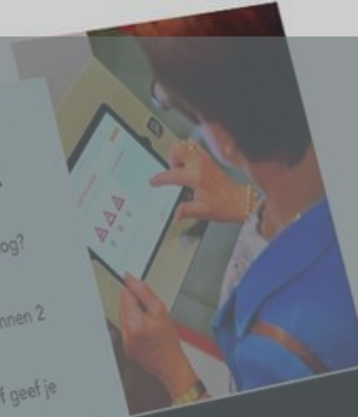
Home

Test je kennis

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

Online verkeerstest

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



Bekendheid organisaties

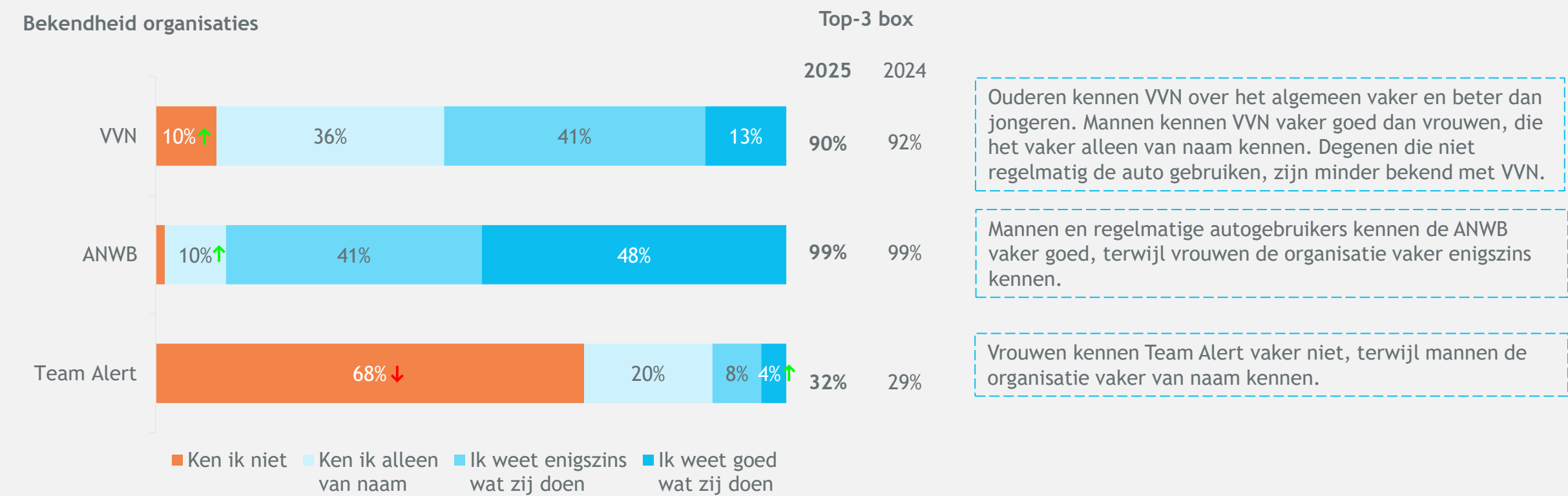
Samenvatting

Ruime meerderheid kent VVN, ondanks een toename van degenen die het niet kennen. Toename in bekendheid van het participatiepunt.

- Negen op de tien Nederlanders kennen Veilig Verkeer Nederland. Het aandeel dat aangeeft VVN niet te kennen, is hoger dan vorig jaar.
- De bekendheid van het VVN Participatiepunt is daarentegen wel gestegen. Vooral onder mensen tot 40 jaar is de bekendheid hoog.
- De meesten die bekend zijn met het punt, weten wat het is, maar hebben er geen ervaring mee.

Negen op de tien Nederlanders kennen Veilig Verkeer Nederland

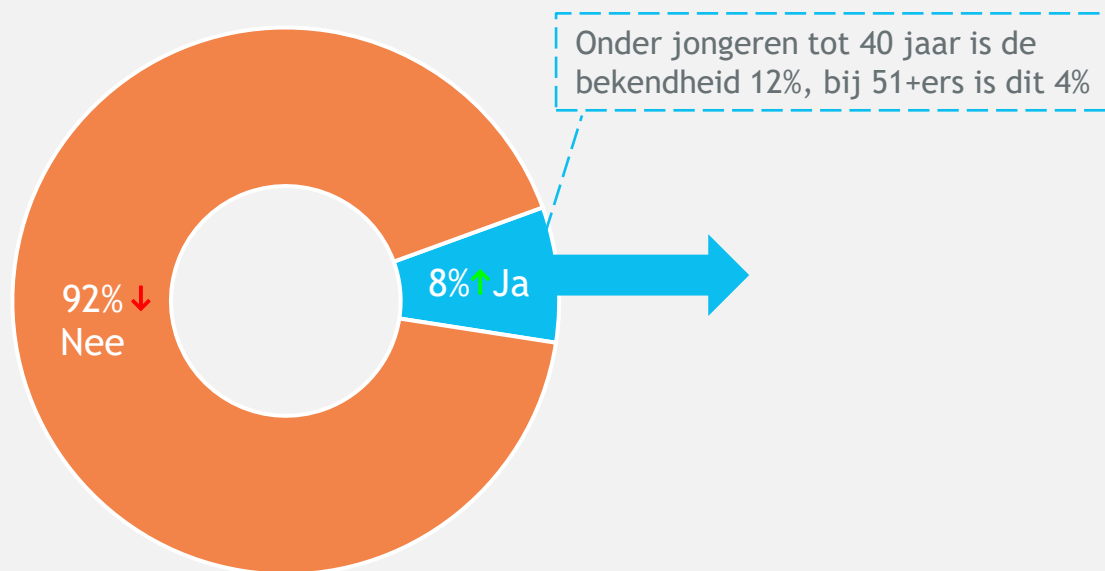
Ten opzichte van 2024 is de bekendheid van VVN licht gedaald, de bekendheid van Team Alert is juist toegenomen.



De bekendheid van het VVN Participatiepunt is gestegen

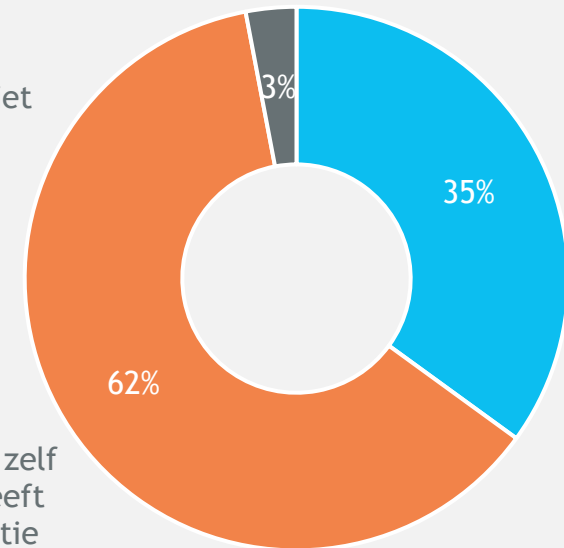
De meesten die bekend zijn met het punt, weten wat het is, maar hebben er geen ervaring mee.

Bekendheid VVN participatiepunt



Mate van bekendheid met VVN participatiepunt

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



Elektrische fatbikes in het verkeer

Samenvatting

Het gebruik van de fatbike neemt toe, evenals het aantal mensen dat de fatbike als heel gevaarlijk beschouwt

- Meer dan negen op de tien Nederlanders zijn bekend met de fatbike. Het aantal Nederlanders dat erop rijdt of heeft gereden, is gestegen.
- Meer dan acht op de tien Nederlanders die de fatbike kennen, beschouwen deze als gevaarlijk, waarbij een toenemend aantal mensen de fatbike als zéér gevaarlijk beschouwt.
- Ongeveer vier op de tien Nederlanders vindt dat de fatbike op het fietspad thuishoort. Deze mening wordt vaker gedeeld door 18-30-jarigen dan door oudere leeftijdsgroepen.
- Ongeveer negen op de tien Nederlanders is van mening dat er zowel een minimumleeftijd als een helmplicht voor het gebruik van de fatbike zou moeten zijn.

In de vragenlijst:

Het aantal elektrische fatbikes op de weg neemt toe. De maximaal toegestane snelheid van een elektrische fatbike is 25 km/u en het is niet verplicht om een helm te dragen op dit vervoermiddel.

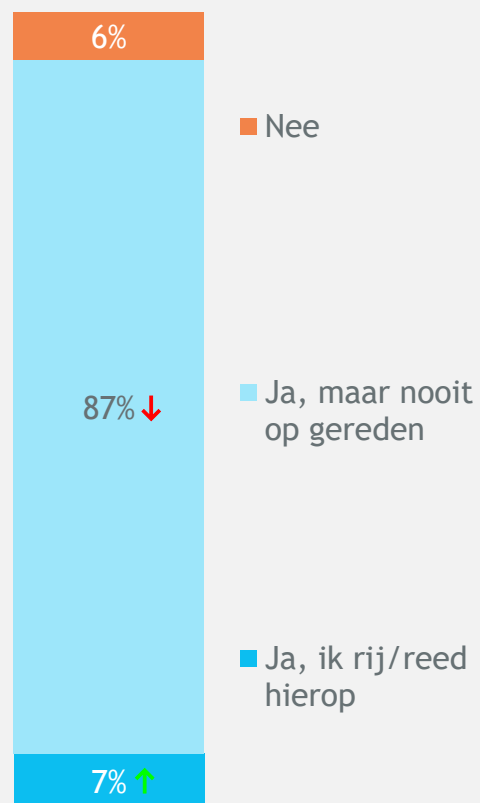
Hieronder zie je een afbeelding van een elektrische fatbike.



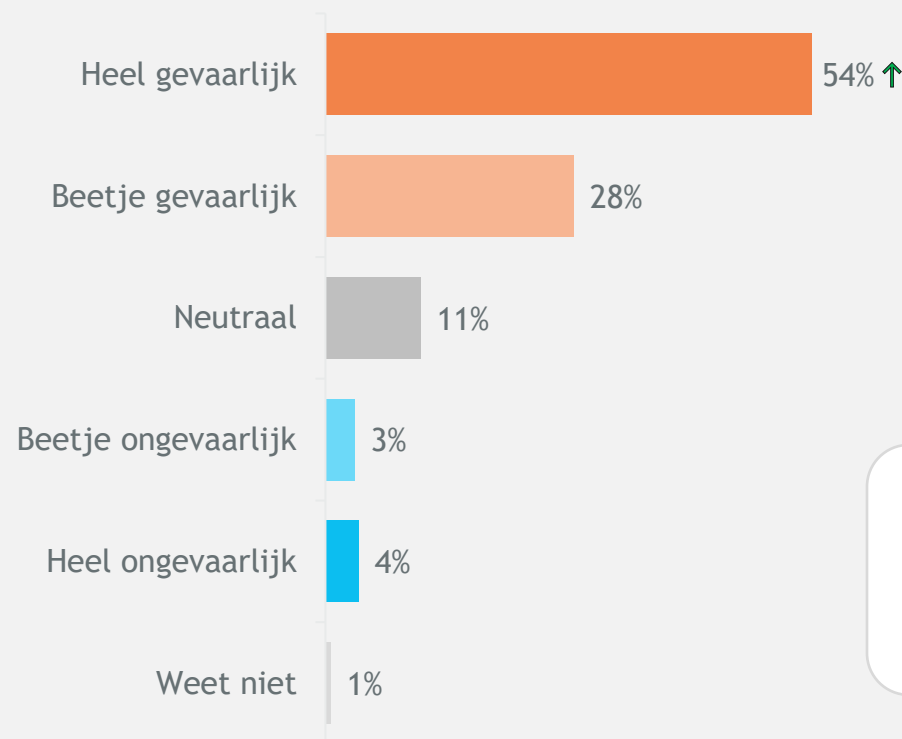
Ruim negen op de tien zijn bekend met de fatbike, waarvan meer dan acht op de tien deze als gevaarlijk beschouwt

Vrouwen beschouwen de fatbike als gevaarlijker dan mannen. Vier op de tien vinden dat de fatbike op het fietspad thuis hoort, waarbij 18-30-jarigen deze mening vaker delen dan oudere leeftijdsgroepen.

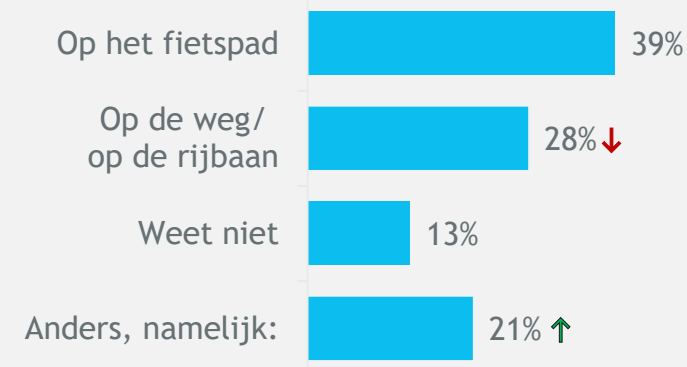
Ben je bekend met de fatbike?



Vind je de fatbike gevaarlijk?



Waar hoort een fatbike?



“25 km op fietspad harder dan dat op de rijbaan.”
 “Op de rijbaan maar met helm.”
 “Afhankelijk van de toegestane snelheid.”
 “Helemaal nergens. Verbieden die dingen.”
 “Op fietspad met een helm op.”
 “Niet. Afschaffen.”

Ben je bekend met de elektrische fatbike? Basis: allen (n=678)

In hoeverre vind je de elektrische fatbike een gevaarlijk vervoermiddel? Basis: allen indien bekend met de fatbike (n=640)

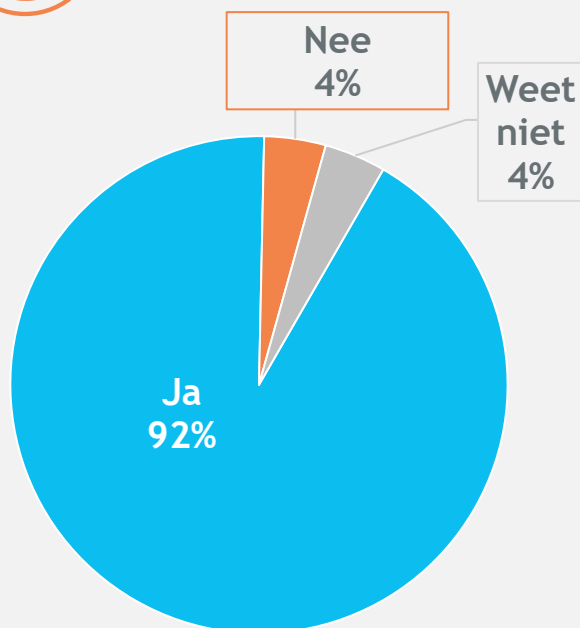
In hoeverre vind je de elektrische fatbike een gevaarlijk vervoermiddel? Basis: allen indien bekend met de fatbike (n=640)

↑ significante stijging t.o.v. vorig jaar
 ↓ significante daling t.o.v. vorig jaar

Een ruime meerderheid van de Nederlanders is voor een minimumleeftijd en helmplicht voor de fatbike



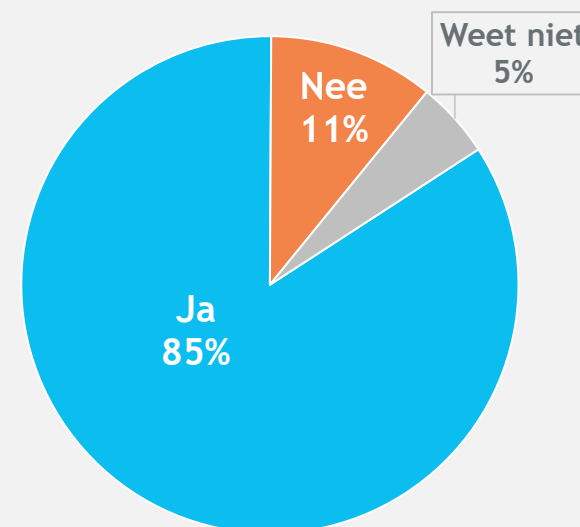
Minimumleeftijd voor fatbike



Vrouwen en zij die zich onveilig in het verkeer voelen vinden vaker dat er minimumleeftijd aan fatbike moet zitten (resp. 94% en 97% vs. 90% en 91%).



Helmplicht voor fatbike



61-plussers zijn vaker vóór helmplicht (95%) voor fatbikes dan 18-40 jarigen (76%). Mannen zijn vaker tegen helmplicht voor fatbikes (13% nee vs. 8% nee).

VEILIGVERKEER

