



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Survey automobilisten Langere en Zwaardere Vrachtwagens

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Survey automobilisten Langere en Zwaardere Vrachtwagens

Datum	December 2009
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat - Dienst Verkeer en Scheepvaart
Informatie	Loes Aarts of Marieke Honer
Telefoon	06 20249147 of 06 31011499
Uitgevoerd door	I&O Research, Janneke Dijkers en Gerben Huijgen
Datum	December 2009
Status	Definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

Managementsamenvatting 6

1 Inleiding 14

- 1.1 Achtergrond 14
- 1.2 Doelstelling 15
- 1.3 Onderzoekopzet 17
- 1.4 Leeswijzer 22

2 Draagvlak voor LZV's 23

- 2.1 Verkeer in het algemeen 23
- 2.2 Veiligheid in het verkeer 27
- 2.3 Bekendheid met LZV's 32
- 2.4 Concrete ervaring met LZV's 37
- 2.5 Kennis over LZV's 40
- 2.6 Samenvatting 44

3 Verkeerssituaties 47

- 3.1 Gedragsintentie bij manoeuvres 48
- 3.2 Oordeel over verkeersmanoeuvres 50
 - 3.2.1 Oordeel algemeen 50
 - 3.2.2 Oordeel in situatie met bijzondere omstandigheden 54
- 3.3 Samenvatting 55

4 Oordeel over LZV's 59

- 4.1 (On)veiligheidsgevoelens 59
- 4.2 Draagvlak 60
- 4.3 Eisen aan LZV's 64
- 4.4 Informatievoorziening 67
- 4.5 Samenvatting 70

Bijlage A Klankbordgroep 73

Bijlage B Achtergrondgegevens 2009 76

Bijlage C Vragenlijst 82

Bijlage D Tabellen verkeerssituaties 134

Bijlage E Eisen LZV's Ervaringsfase 141

Managementsamenvatting

Survey automobilisten Ervaringsfase langere en zwaardere vrachtwagen

Voor u ligt het rapport met daarin de resultaten van een onderzoek onder automobilisten over het draagvlak, de veiligheidsbeleving en eventuele knelpunten van langere en zwaardere vrachtwagens. Dit zijn vrachtvoertuigen met een maximaal voertuiggewicht van 60 ton en maximaal toegestane lengte van 25.25 meter. Hierna worden deze langere en zwaardere vrachtwagens afgekort met LZV.

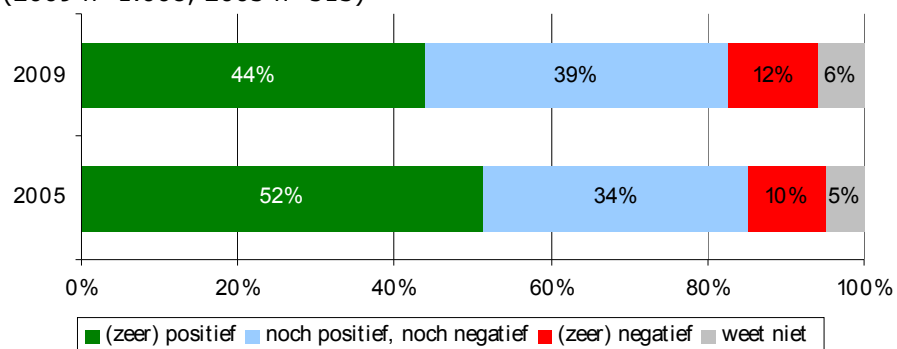
Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een online enquête onder 1.000 automobilisten en is representatief voor de Nederlandse automobilist. Een vergelijkbaar onderzoek is in 2005 uitgevoerd. Waar mogelijk worden de resultaten vergeleken.

Draagvlak vrachtverkeer en LZV's

Onder automobilisten bestaat weinig weerstand tegen LZV's: 83 procent staat positief of neutraal tegenover dit type vrachtwagens. Een op de acht (12 procent) automobilisten geeft aan negatief tegenover LZV's te staan. Bij vrachtverkeer in het algemeen is de weerstand groter: 20 procent van de automobilisten staat hier (zeer) negatief tegenover.

Onder automobilisten die concrete ervaring met een LZV hebben is er ook weinig weerstand tegen LZV's: 87 procent van hen staat positief of neutraal ten opzichte van LZV's en 11 procent is 'tegen'.

A | Hoe staat u in het algemeen tegenover langere en zwaardere vrachtwagens? (2009 n=1.008, 2005 n=513)

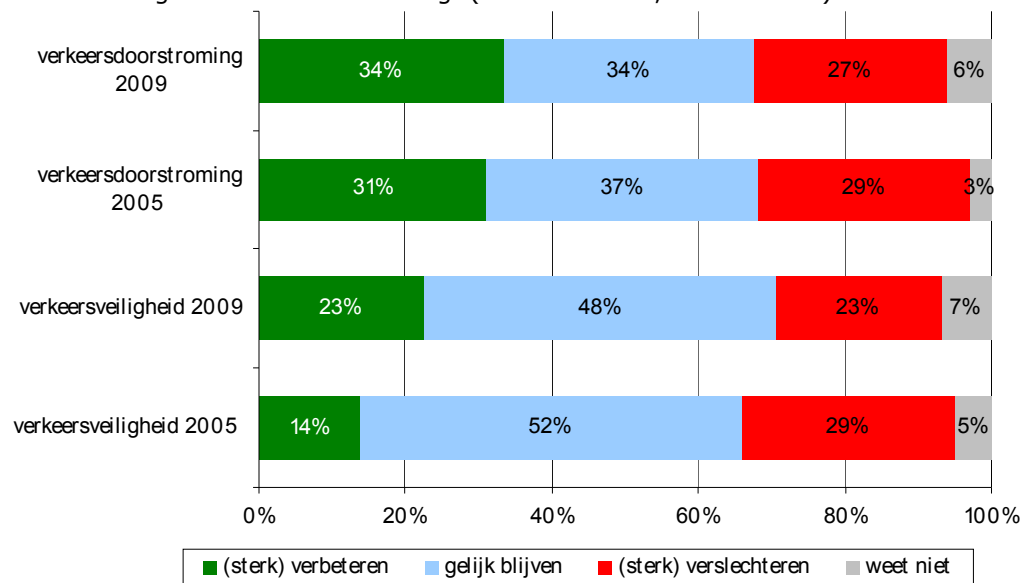


Verkeersveiligheid en doorstroming

De overgrote meerderheid (95 procent) voelt zich in het algemeen veilig in het verkeer en vindt het verkeer ongevaarlijk (81 procent). Automobilisten die minder positief zijn over vrachtverkeer in het algemeen en LZV's in het bijzonder, vinden het verkeer vaker onveilig en vaker gevaarlijk.

Automobilisten verwachten eerder een verbetering van de verkeersdoorstroming door de toelating van LZV's, dan een verslechtering (34 procent versus 27 procent). Verder is ongeveer een kwart van de automobilisten van mening dat de verkeersveiligheid verbeterd ten gevolg van de toelating van LZV's. Dit is significant hoger dan in 2005 toen nog 14 procent een positief effect op de verkeersveiligheid verwachtte.

B | Effect algehele toelating langere en zwaardere vrachtwagens op verkeersveiligheid – en doorstroming. (2009 n=1.008, 2005 n=513)



Automobilisten met een concrete ervaring met een LZV

Één op de zeven automobilisten in het onderzoek heeft concrete ervaring met een langere en zwaardere vrachtwagen. Onder een concrete ervaring wordt verstaan dat een automobilist een manoeuvre heeft uitgevoerd in een verkeerssituatie waarin een LZV direct betrokken was, bijvoorbeeld het inhalen van een LZV. Deze ervaringen vonden vrijwel allemaal op snelwegen plaats. In de meeste gevallen (87 procent) vond men deze situatie niet gevaarlijk. Een klein deel van de automobilisten die daadwerkelijk ervaring heeft met langere en zwaardere vrachtwagens (12 procent), vond deze situatie wel gevaarlijk. Men geeft onder meer aan dat men bang is dat de chauffeur hen over het hoofd ziet, dat het lastig is om voorbij een langere en zwaardere vrachtwagen te komen, en men verwacht van een langere en zwaardere vrachtwagen dat deze een langere remweg hebben en meer uitzwenken dan reguliere vrachtwagens.

De specifieke verkeerssituaties (op basis van de diverse filmpjes) met langere en zwaardere vrachtwagens worden in 2009 minder gevaarlijk gevonden dan in 2005. Drievijfde van de automobilisten (62 procent) ziet deze als (zeer) ongevaarlijk, terwijl dit in 2005 nog 55 procent was. Dit geldt ook voor de situaties met de normale vrachtwagen.

De meerderheid van de automobilisten (ongeveer 85 procent) voelt zich niet onveilig ten opzichte van een langere en zwaardere vrachtwagen. Ruim een tiende deel van de automobilisten denkt zich wel onveilig te zullen voelen wanneer men als automobilist te maken zou hebben met een langere en zwaardere vrachtwagen. Deze groep is vooral 'angstig' voor de dode hoek van langere en zwaardere vrachtwagens, en men verwacht dat de chauffeur te weinig overzicht heeft en niet alle auto's kan zien. Deze gevoelens van onveiligheid verschillen echter nauwelijks tussen normaal vrachtverkeer en langere en zwaardere vrachtwagens.

Toelating van langere en zwaardere vrachtwagens

Langere en zwaardere vrachtwagens moeten aan een aantal extra voorwaarden voldoen om toegelaten te worden op de weg. Zonder de toelatingseisen te kennen zijn de automobilisten van mening dat er vooral aandacht moet zijn voor de chauffeur (deze moet meer rijervaring hebben en een speciale opleiding volgen), de wegen waarop langere en zwaardere vrachtwagens mogen rijden (niet in het stadscentrum) en het voertuig zelf (de lading moet goed vastzitten, deze mag niet te zwaar zijn en niet uit gevaarlijke stoffen bestaan). Automobilisten met concrete ervaring met langere en zwaardere vrachtwagens noemen over het algemeen dezelfde criteria. In het algemeen komen de voorwaarden van de automobilisten voor algehele toelating van langere en zwaardere vrachtwagens voor een groot deel overeen met de voorwaarden die door Rijkswaterstaat/V&W zijn gesteld. Men noemt bijvoorbeeld ook vaak dat langere en zwaardere vrachtwagens niet mogen inhalen en geen langere remweg mogen hebben. Dat dit laatste het geval is, wordt niet altijd realistisch geacht. Nadat de eisen die er aan langere en zwaardere vrachtwagens worden gesteld aan de automobilisten bekend zijn gemaakt denkt een zeer ruime meerderheid (93 procent), dat deze voldoende zijn om de veiligheid te waarborgen. Dat is meer dan in 2005 (87 procent).

Verschillen 0-meting en 1-meting

Meest opvallende verschillen tussen de 0-meting uit 2005 en de 1-meting met betrekking tot de houding ten opzichte van langere en zwaardere vrachtwagens zijn hierboven reeds beschreven. In zowel 2009 en 2005 is er weinig weerstand tegen langere en zwaardere vrachtwagens: in 2005 is 10 procent van de automobilisten 'tegen' en in 2009 12 procent. Verder valt op dat automobilisten in vergelijking met de 0-meting blijkbaar vinden dat de verkeerssituatie in Nederland is verbeterd; vond bijvoorbeeld in 2005 nog 86 procent van de automobilisten dat verkeersdeelnemers zich agressiever gedragen, in 2009 is dit 69 procent. Men zou nu ook meer rekening met elkaar houden en er rijdt in vergelijking met 2005 minder vrachtverkeer op de weg.

Tot slot

Er bestaat weinig weerstand tegen langere en zwaardere vrachtwagens onder automobilisten, en zij voelen zich ten opzichte van langere en zwaardere vrachtwagens doorgaans veilig. Automobilisten die zich in concrete situaties wel eens onveilig voelen, gaven vooral aan dat ze denken dat de chauffeur hen niet ziet, dat een automobilist er moeilijk voorbij kan komen, dat de remweg langer is en dat een langere en zwaardere vrachtwagen teveel uitzwenkt. Dit zijn belangrijke aandachtspunten. Meer dan in 2005 verwachten automobilisten verwachten een

positief effect op doorstroming en verkeersveiligheid. Verder zijn de gestelde eisen aan de langere en zwaardere vrachtwagens volgens (93 procent van) de automobilisten voldoende om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Op basis van deze conclusies lijkt er geen aanleiding te zijn om het beleid ten aanzien van (de toelating van) langere en zwaardere vrachtwagens op de Nederlandse wegen te wijzigen.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Een Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZV), is een vrachtwagen die meer vracht kan en mag vervoeren dan een gewone vrachtautocombinatie. Een LZV is maximaal 25,25 meter lang en maximaal 60 ton zwaar, terwijl een gewone vrachtwagen maximaal 18,75 lang is en (in Nederland) maximaal 50 ton zwaar mag zijn. Omdat het brandstofverbruik nauwelijks stijgt, wordt bij het transporteren van goederen per LZV 4 tot 30 procent brandstof bespaard. Van 2001 tot en met 2003 hield het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een kleinschalige proef met vier vrachtwagens.

Van 24 augustus 2004 tot 1 november 2006 hield het Ministerie een grootschalige proef. Hieraan mochten maximaal 100 transportbedrijven en 300 voertuigen meedoen. Per 1 november 2007 is de Ervaringsfase, die bedoeld is om op grote schaal ervaring op te doen, ingegaan. In de Ervaringsfase mag elke transportondernemer in Nederland een ontheffing aanvragen voor het rijden met een LZV. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de Tweede Kamer toegezegd ook in deze derde proefperiode de toelating van LZV's te monitoren. Onderdeel van deze monitoring is een survey naar de ervaring en beleving van de verkeersveiligheid onder automobilisten in relatie tot vrachtverkeer in het algemeen en LZV's in het bijzonder.

In 2005 is er voor de eerste keer een surveyonderzoek onder automobilisten uitgevoerd. Deze editie is te beschouwen als de nulmeting. Het onderhavig onderzoek kan beschouwd worden als de 1-meting. De resultaten van dit onderzoek worden beschreven in deze rapportage.

1.2 Doelstelling

Doel van het onderzoek

De 'probleemstelling' van dit onderzoek bestaat uit vijf onderdelen:

- Zijn er blijkens dit onderzoek knelpunten waar te nemen met betrekking tot de verkeersveiligheid in de toelating van LZV's op het Nederlandse wegennet?
- Hoe ervaren automobilisten de verkeersveiligheid in interactie met LZV's in het verkeer in het algemeen en in concrete verkeerssituaties in het bijzonder? Zitten daarbij verschillen tussen automobilisten die LZV's kennen, zelfs concrete ervaringen ermee hebben en automobilisten die niet bekend met LZV's zijn?

- In welke zin speelt de houding ten opzichte van het vrachtverkeer in het algemeen en LZV's in het bijzonder een rol in de beleving van de verkeersveiligheid? Zitten daarbij verschillen tussen automobilisten die LZV's kennen, zelfs concrete ervaringen ermee hebben en automobilisten die niet bekend met LZV's zijn?
- Bepaal de houding, beeldvorming en draagvlak voor de aanwezigheid van vrachtverkeer en LZV's in het bijzonder. Breng daarbij in kaart op welke argumenten de houding, beeldvorming en het bestaan/ontbreken van begrip voor LZV's is gebaseerd.
- Hebben zich opvallende verschuivingen voorgedaan in de 1-meting ten opzichte van de 0- meting? En wat zijn de verklaringen hiervoor?

Doel van het onderzoek is om knelpunten aangaande de verkeersveiligheid in de toelating van LZV's op het Nederlandse wegennet te signaleren zodat daarop tijdig kan worden ingegrepen. Het gaat om knelpunten die specifiek toe te schrijven zijn aan de voertuigkenmerken van LZV's.

Daarvoor dient het onderzoek:

- inzicht te geven in hoe automobilisten de verkeersveiligheid ervaren in interactie met LZV's in het algemeen en in concrete verkeerssituaties in het bijzonder;
- inzicht te geven in hoe de houding ten opzichte van vrachtverkeer in het algemeen en LZV's in het bijzonder een rol zou kunnen spelen in de beleving van de verkeersveiligheid;
- inzicht te verschaffen in houding, beeldvorming en draagvlak voor de aanwezigheid van vrachtverkeer en LZV's in het bijzonder;
- inzicht te verschaffen in soorten knelpunten die er kunnen zijn met betrekking tot toelating van LZV's op het Nederlandse wegennet.

1.3 Onderzoekopzet

Vragenlijst

Voor het onderzoek is een vragenlijst opgesteld. De vragenlijst begint met algemene vragen, zonder het vrachtverkeer of LZV's in het bijzonder te benoemen. Zo ontstaat inzicht in de plaats die het vrachtverkeer in het gehele verkeersbeeld inneemt.

Omwille van de vergelijkbaarheid is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de vragenlijst die in de nulmeting van 2005 is gebruikt. De vragenlijst bevat vragen over de volgende onderwerpen:

- houding tegenover het verkeer in het algemeen
- houding tegenover het vrachtverkeer in het algemeen
- bekendheid met LZV's
- beleving verkeersveiligheid in interactie met LZV's (op basis van filmpjes met diverse verkeerssituaties).
- verwachte effecten op doorstroming en verkeersveiligheid
- informatievoorziening
- kenmerken van de respondent

Opzet en representativiteit

Het onderzoek is uitgevoerd door middel van een survey onder 1.000 automobilisten die via het internetpanel van PanelClix zijn benaderd om deel te nemen. PanelClix beheert een internetpanel met ongeveer 230.000 Nederlandse leden¹. De periode van dataverzameling is gestart op 30 oktober en beëindigt op 2 november. Voor deze peiling zijn 5.000 panelleden benaderd en hebben 1.008 respondenten de survey volledig ingevuld.

In de uitnodiging van het onderzoek is niet specifiek genoemd dat het gaat om een onderzoek naar (draagvlak voor en ervaring met) langere en zwaardere vrachtwagens maar is gekozen voor een meer algemene formulering waarin werd gesteld dat het onderzoek gaat over verkeer en vervoer. Dit om niet vooraf al de aandacht op LZV's te richten.

De doelpopulatie van het onderzoek betrof automobilisten van 18 jaar en ouder. Bij het CBS zijn verdelingen naar leeftijd en geslacht van deze groep bekend². De onderzoekspopulatie bleek licht af te wijken van de werkelijke populatie automobilisten. Daarom heeft na afloop van het veldwerk een beperkte herweging plaatsgevonden op leeftijd, geslacht en opleiding van automobilisten in Nederland³. Voor leeftijd en geslacht is gebruik gemaakt van de beschikbare CBS-cijfers. Voor het opleidingsniveau van automobilisten is herwogen op de beschikbare cijfers uit het Gebruikerstevredenheidsonderzoek Automobilisten 2009.

In deze rapportage worden de resultaten onder automobilisten beschreven. Zowel in 2005 als 2009 is de volgende definitie van een automobilist gehanteerd:

- Mensen die een rijbewijs voor een auto hebben;
- Mensen die meer dan 0 km per jaar rijden

Automobilisten met concrete ervaring met een LZV

Nieuw in de vragenlijst van 2009 zijn vragen over concrete LZV ervaring. In het vorige onderzoek kon daar nog niet naar gevraagd worden omdat het aantal LZV's dat rondreed te gering was. Inmiddels rijden er meer dan 400 LZV's en is de kans dat een automobilist een concrete ervaring heeft met een LZV veel groter geworden. Onder een concrete ervaring wordt verstaan dat een automobilist een manoeuvre heeft uitgevoerd in een verkeerssituatie waarin een LZV direct betrokken was, bijvoorbeeld inhalen van een LZV.

Om er zeker van te zijn dat automobilisten die aangaven een concrete ervaring met een LZV te hebben gehad, ook daadwerkelijk het juiste beeld bij een LZV hadden, en niet bijvoorbeeld een voertuig voor exceptioneel transport, is een extra check in de vragenlijst ingebouwd. De automobilisten die uit vier foto's spontaan de juiste foto aanwezen zijn doorgelaten naar de vervolgvragen voor automobilisten met een concrete ervaring met een LZV. Automobilisten die in eerste instantie een verkeerd antwoord hadden gegeven, werden doorverwezen naar een controlevraag waar ze foto's zagen van drie type LZV's. Vervolgens werd opnieuw gevraagd of men inderdaad met een dergelijk voertuig te maken heeft gehad.

¹ Stand per 1 november 2008

² CBS Statline, cijfers per 1 januari 2007

³ Voor een overzicht van de gewogen en ongewogen respons, zie bijlage A.

Diegenen die daar positief op antwoorden zijn eveneens in de analyse van concrete LZV ervaringen meegenomen.

Klankbordgroep

Voor alle onderzoeken binnen de monitoring van de Ervaringsfase is een klankbordgroep samengesteld waaraan deskundigen deelnemen die vanuit verschillende organisaties en rollen betrokken zijn bij de inzet van LZV's. In een eerste bijeenkomst met de klankbordgroep is de onderzoeksmethodiek besproken en afgestemd. In een tweede bijeenkomst is de conceptrapportage besproken. Na unanieme goedkeuring door de klankbordgroep is de rapportage definitief gemaakt. In bijlage A is een overzicht opgenomen van de leden van de klankbordgroep.

1.4 Leeswijzer

In de navolgende hoofdstukken worden langere en zwaardere vrachtwagens afgekort met LZV's. Inmiddels is deze benaming een algemeen ingeburgerde soortnaam geworden. De uitkomsten van het onderzoek zijn gebaseerd op de mening en houding van automobilisten.

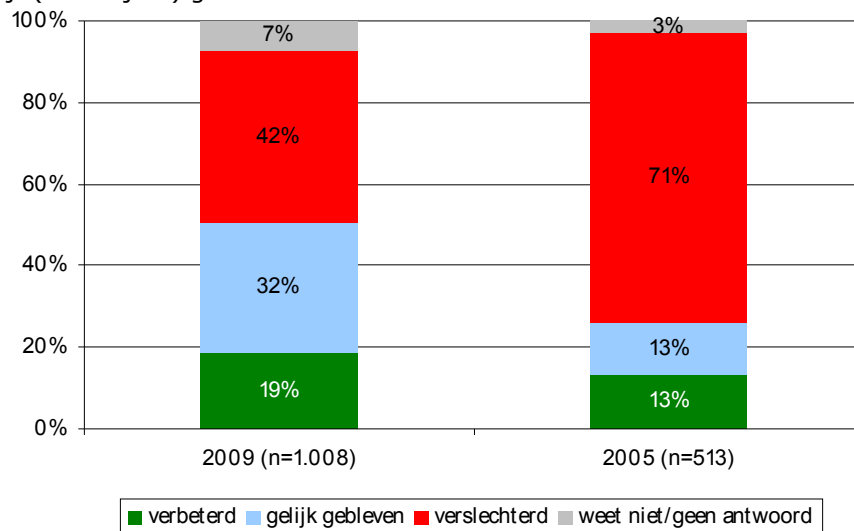
Hoofdstuk 2 van deze rapportage beschrijft het draagvlak voor LZV's onder de automobilisten. Ook wordt hier ingegaan op de (concrete) ervaringen met LZV's. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op enkele verkeerssituaties met personenauto's, normale vrachtwagens en LZV's aan de hand van enkele getoonde filmfragmenten. Hoofdstuk 4 gaat tenslotte in op (on)veiligheidsgevoelens en informatievoorziening met betrekking tot vrachtverkeer. In de bijlagen zijn diverse tabellen en de gehanteerde vragenlijst opgenomen.

2 Draagvlak voor LZV's

2.1 Verkeer in het algemeen

Om te beginnen is de automobilisten gevraagd of zij een verandering in de situatie op de weg waargenomen hebben. In 2009 geeft ruim tweevijfde deel (42 procent) de situatie op de weg is verslechterd. Drie op de tien (32 procent) ziet geen verandering en 19 procent vindt de situatie op de weg beter geworden. De verkeerssituatie is hiermee in vergelijking met 2005 – in de beleving van de weggebruiker – duidelijk verbeterd. In 2005 nam zeven op de tien (71 procent) nog een verslechtering waar (figuur 1).

1 | In hoeverre is de situatie op de weg in uw beleving veranderd ten opzichte van vijf (tot 10 jaar) geleden?

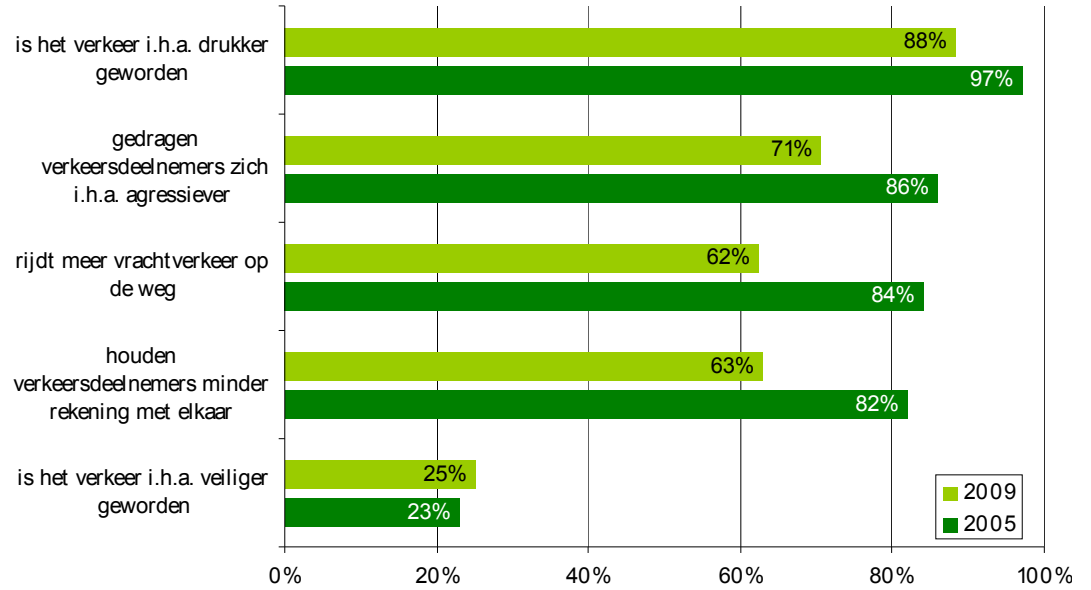


Men kon de gegeven antwoorden toelichten. Er zijn drie factoren die, volgens de automobilisten die een verbetering zagen, hieraan hebben bijgedragen. Dit zijn een betere bebording, een verbetering van wegelementen, zoals kruispunten, invoegstroken en rotondes en mede daardoor een algemene verbetering van de veiligheid op de weg. Automobilisten die een verslechtering van de verkeerssituatie hebben waargenomen, noemen vooral de toegenomen drukte op de weg, waardoor er ook meer files zijn ontstaan. Een opvallend punt dat relatief vaak naar voren komt is de (gevoelsmatige) toename van meer agressie in het verkeer. Dit zijn ongeveer dezelfde punten die ook in het onderzoek van 2005 werden genoemd.

Vervolgens zijn de automobilisten enkele stellingen over de ontwikkeling van het verkeer in de laatste vijf jaar voorgelegd (figuur 2). In vergelijking met 2005 valt op dat de situatie in 2009 volgens de automobilisten is verbeterd. Vond in 2005 nog 86 procent van hen dat mensen zich in het algemeen agressief gedragen op de weg, in 2009 is dit gedaald naar 71 procent.

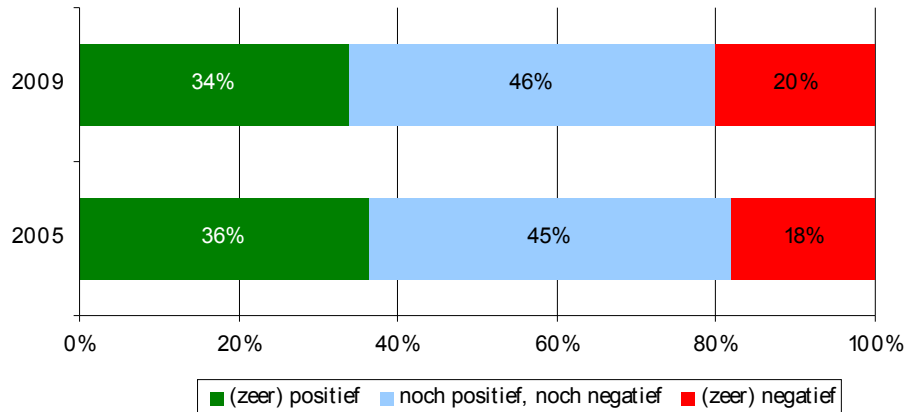
Ook rijdt er volgens de automobilisten blijkbaar minder vrachtverkeer op de weg, in 2005 vond 84 procent van de automobilisten dat er meer vrachtverkeer was. In 2009 is dit gedaald naar 62 procent. De veiligheid op de weg is in de beleving van de automobilisten net als in 2005 de afgelopen vijf jaar nauwelijks veranderd.

2 | Aandeel (zeer) eens met de stelling: "Ten opzichte van vijf jaar geleden.." (2009 n=1.008, 2005 n=513)



Hoe staat men in het algemeen tegenover vrachtverkeer? In 2009 zegt 80 procent van het percentage automobilisten neutraal of (zeer) positief tegenover vrachtwagens te staan. Een op de vijf automobilisten staat negatief tegenover vrachtwagens. De houding tegenover vrachtverkeer is in 2009 niet veranderd ten opzichte van 2005.

3 | Hoe staat u in het algemeen tegenover vrachtverkeer? (2009 n=1.008, 2005 n=513)



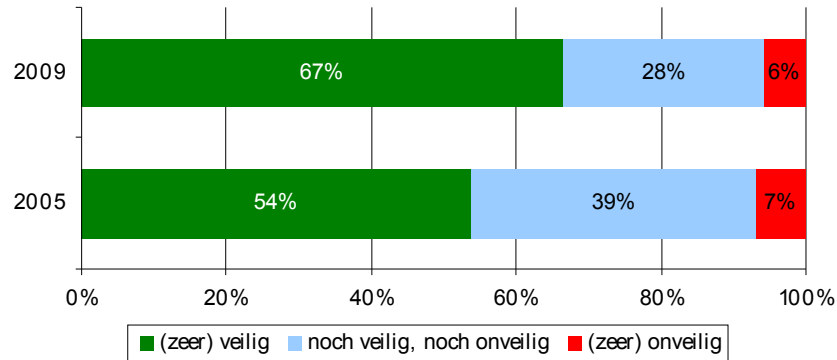
Automobilisten die positief oordelen over vrachtverkeer zien met name het economische belang ervan. Ook houden vrachtwagenchauffeurs zich volgens sommige automobilisten in het algemeen goed aan de verkeersregels. Degenen met een negatieve houding ten opzichte van vrachtverkeer vinden dat inhalende vrachtwagens het verkeer ophouden en dat vrachtwagens soms opdringerig zijn. In het algemeen is er volgens deze groep automobilisten ook teveel vrachtverkeer.

2.2 Veiligheid in het verkeer

In deze paragraaf wordt ingegaan op de (on)veiligheidsgevoelens van automobilisten in het verkeer.

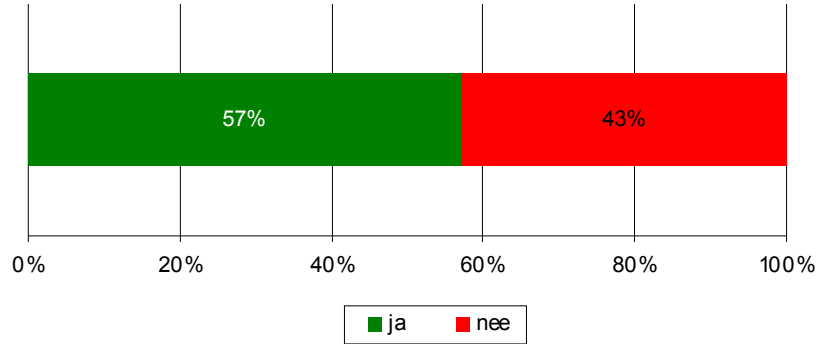
Het percentage automobilisten dat zich in het algemeen onveilig voelt in het verkeer is in beide jaren laag: 7 procent in 2005 en 6 procent in 2009. Opvallend is dat in 2009 meer automobilisten zeggen zich (zeer) veilig te voelen: 67 procent versus 54 procent in 2005. Het verschil zit vooral in de groep 'neutraal'. Deze is in 2009 11 procentpunt kleiner dan in 2005. Er is een verband tussen de houding die automobilisten hebben ten aanzien van vrachtverkeer/LZV's. Automobilisten die hierover minder positief zijn, voelen zich vaker onveilig in het verkeer.

4 | Hoe (on)veilig voelt u zich in het algemeen in het verkeer? (2009 n=1.008, 2005 n=513)



Aan de automobilisten die zich doorgaans (zeer) veilig voelen in het verkeer, is gevraagd of zij zich desondanks wel eens in verkeerssituaties bevinden, waarin zij zich onveilig als automobilist voelen (figuur 5). Bij drievijfde deel van deze automobilisten (57 procent) blijkt dit wel eens het geval te zijn.

5 | Zijn er wel eens verkeerssituaties waarin u zich als automobilist onveilig voelt?
(n=646)



Automobilisten noemen verschillende situaties waarin zij zich als automobilist wel eens onveilig noemen. De meest genoemde situaties zijn (in volgorde van meest naar minst genoemd):

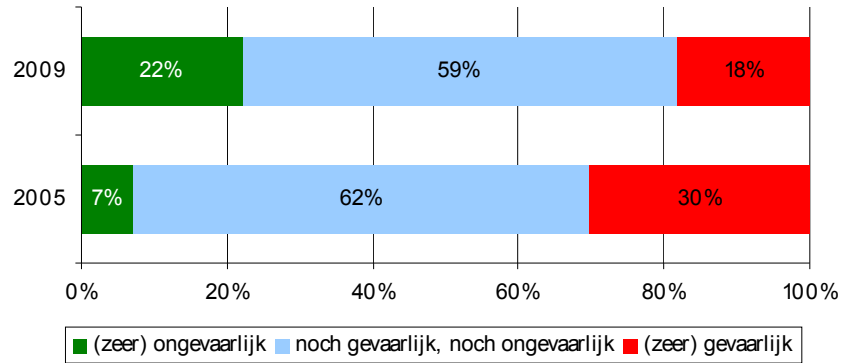
- (agressief) gedrag andere verkeersgebruikers;
- bij drukte op de weg;
- bij rijden tussen 2 vrachtwagens in;
- bij regen, slechte weersomstandigheden;
- bij bumperkleven;
- wanneer vrachtwagens gaan inhalen;
- bij invoegen;
- bij rijden in het donker.

Het gevoel van onveiligheid zorgt er vooral voor dat automobilisten zich nerveuzer gaan voelen en daardoor meer gespannen in hun auto zitten. Anderen schrikken van de situatie waarin ze op dat moment zitten. Een veelgenoemde reactie is dat men langzamer gaat rijden. Anderen gaan 'meer gespannen' rijden.

Automobilisten geven aan dat ze verkeerssituaties in het algemeen wel onder controle hebben: drie op de tien (29 procent) zegt alle verkeerssituaties volledig onder controle te hebben, tweederde deel (66 procent) heeft alle verkeerssituaties onder controle en bij 4 procent is dit gedeeltelijk het geval.

In vergelijking met 2005 vinden automobilisten het verkeer in het algemeen een stuk minder gevaarlijk: een vijfde deel (22 procent) geeft in 2009 aan helemaal geen gevaar te zien. In 2005 was dit nog 7 procent. Drievijfde (59 procent) ziet in 2009 eveneens weinig gevaar en een op de vijf (18 procent) beschouwt de verkeerssituatie over het algemeen als (zeer) gevaarlijk. Dit was in 2005 nog twaalf procentpunt meer.

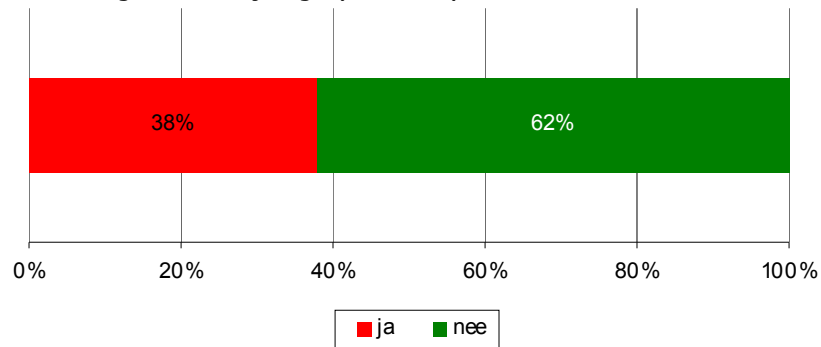
6 | Hoe gevaarlijk vindt u het verkeer over het algemeen als automobilist (2009 n=1.008, 2005 n=513)



Er is een verband tussen de houding die automobilisten hebben ten aanzien van vrachtverkeer/LZV's. Automobilisten die hierover minder positief zijn, vinden het verkeer vaker gevaarlijk.

Twee op de vijf automobilisten (39 procent) is wel eens betrokken geweest bij een ongeluk. In de meeste gevallen was dit één (85 procent) of twee keer (12 procent) in de afgelopen vijf jaar. In verreweg de meeste gevallen (76 procent) ging het om een ongeval/aanrijding met een andere personenauto, gevolgd door stilstaande objecten, zoals paaltjes en bomen (7 procent) of brommers (4 procent) en bestelwagens/busjes (6 procent). In 2 procent van de gevallen ging het om een ongeval/aanrijding met een vrachtwagen.

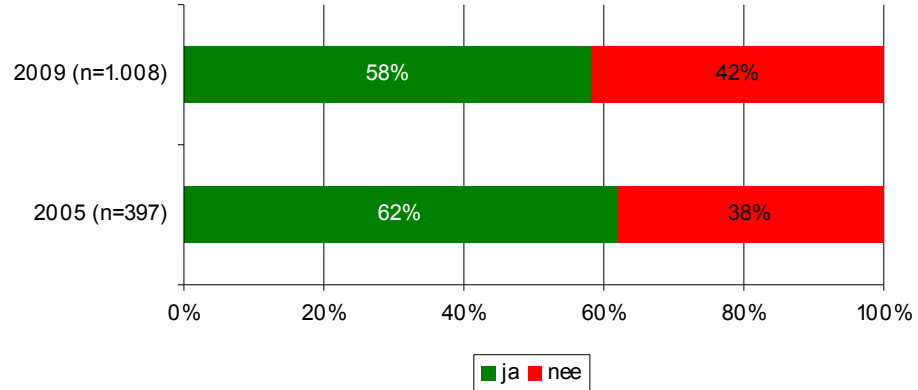
7 | Bent u als automobilist wel eens betrokken geweest bij een verkeersongeval/aanrijding? (n=1.008)



2.3 Bekendheid met LZV's

In vergelijking met 2005 is de bekendheid van LZV's vrijwel gelijk gebleven: in 2009 zegt drievijfde (58 procent) van de automobilisten van het bestaan van LZV's te weten. In 2005 was dit 62 procent.

8 | Bekendheid bestaan langere en zwaardere vrachtoertuigen (LZV's).



Vervolgens zijn aan de automobilisten onderstaande vier foto's van vrachtwagen(combinaties) getoond en is hen gevraagd om aan te geven wat volgens hen een LZV is.

Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4

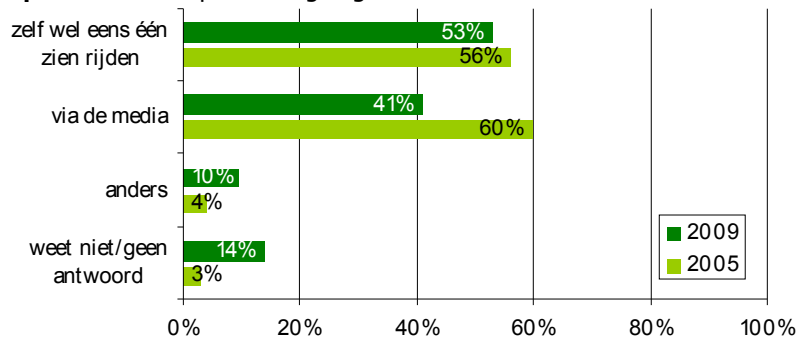


De vrachtwagen op de vierde foto was het enige juiste antwoord. Het blijkt dat automobilisten een diffuus beeld hebben van LZV's. Slecht een beperkt deel van de automobilisten kan aan de hand van foto's uit zichzelf de LZV aanwijzen: ongeveer één op de vijf automobilisten (n=210) selecteerde de juiste foto. De meerderheid (79 procent) heeft niet de juiste foto geselecteerd. Deze groep automobilisten verwacht langere en zwaardere vrachtwagens voornamelijk met exceptioneel transport (foto 3) en in mindere mate met regulier vrachtverkeer (foto 1 en 2).

Vervolgens zijn de automobilisten die niet het juiste antwoord gaven enkele foto's van LZV's voorgelegd met de vraag of zij, nu zij deze foto's gezien hebben, wel eens een LZV gezien hebben op de weg. Op deze manier geholpen geven nog eens 172 automobilisten aan wel eens een LZV te hebben gezien.

Hoe is men op de hoogte geraakt van het bestaan van LZV's? De helft van de automobilisten die de goede afbeelding van een LZV voor ogen heeft (53 procent), is op de hoogte geraakt van het bestaan van LZV's doordat men er wel eens één heeft zien rijden. Viertiende deel (41 procent) geeft aan via de media van het bestaan van LZV's op de hoogte te zijn. Ten opzichte van 2005 hebben automobilisten minder vaak iets via de media over het bestaan van LZV's vernomen. Dit is logisch omdat in 2005 de LZV veel media-aandacht heeft gekregen.

9 | Hoe bent u op de hoogte geraakt van het bestaan van LZV's? (2009 n=382)



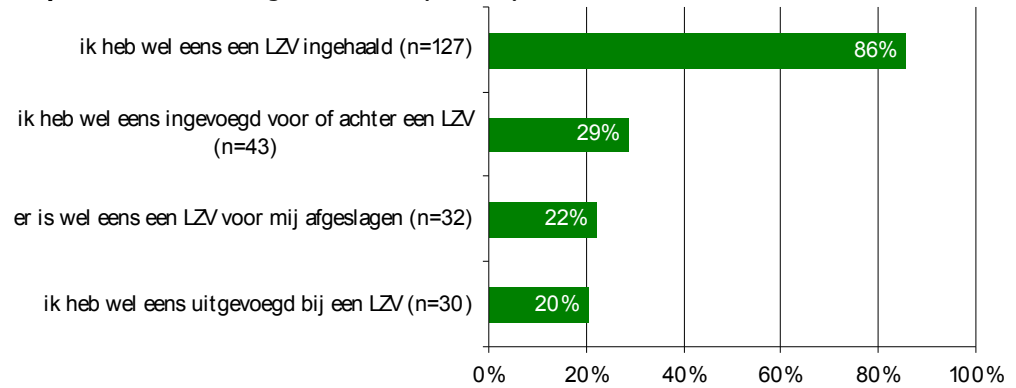
2.4 Concrete ervaring met LZV's

Bekend zijn met een langere en zwaardere vrachtwagen is nog geen garantie dat iemand er echt een concrete ervaring mee heeft gehad. Daarom is er in het onderzoek ook gevraagd of automobilisten een concrete ervaring hebben met een LZV. Om er zeker van te zijn dat automobilisten die aangaven een concrete ervaring met een LZV te hebben gehad, ook daadwerkelijk het juiste beeld bij een LZV hadden, en niet bijvoorbeeld een voertuig voor exceptioneel transport, is een extra check in de vragenlijst ingebouwd. De automobilisten die uit vier foto's spontaan de juiste foto aanwezen zijn doorgelaten naar de vervolgvragen voor automobilisten met een concrete ervaring met een LZV. Automobilisten die in eerste instantie een verkeerd antwoord hadden gegeven, werden doorverwezen naar een controlevraag waar ze foto's zagen van drie type LZV's. Vervolgens werd opnieuw gevraagd of men inderdaad met een dergelijk voertuig te maken heeft gehad. Diegenen die daar positief op antwoorden zijn eveneens in de analyse van concrete LZV ervaringen meegenomen. In totaal zijn dit 148 automobilisten.

Waar bestaat de concrete LZV-ervaring van de 148 automobilisten precies uit? Het grootste deel van hen heeft wel eens een LZV ingehaald (86 procent, n=127). Drie op de tien (29 procent, n=43) heeft wel eens ingevoegd voor of achter een LZV. Ongeveer een op de vijf heeft een LZV voor hem of haar zien afslaan (n=32) of

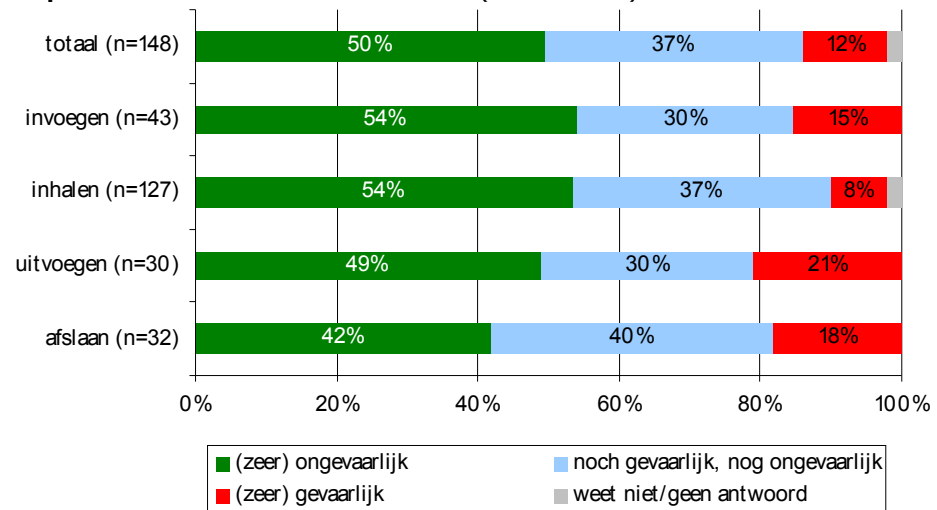
heeft wel eens uitgevoerd in de nabijheid van een LZV (n=30) (figuur 10). Deze ervaringen vonden vrijwel allemaal op snelwegen plaats.

10 | Concrete ervaring met LZV's (n=148)



De overgrote meerderheid van de automobilisten (87 procent) met LZV-ervaring vond de hierboven beschreven ervaring niet gevaarlijk (noch gevaarlijk/noch ongevaarlijk tot en met zeer ongevaarlijk). Uitgesplitst naar de hierboven beschreven manoeuvres zijn er nagenoeg geen verschillen in gevaarlijkheid tussen de verschillende manoeuvres (figuur 11).

11 | Wat vond men van deze situatie? (met de LZV)



Het overgrote deel van de automobilisten met LZV-ervaring vond de situaties niet gevaarlijk. Twaalf procent vond de ervaring met de LZV wel gevaarlijk. Afhankelijk van de manoeuvre (inhalen, invoegen, afslaan of uitvoegen) geven zijn hier verschillende redenen voor. Bij het uitvoegen wordt enkele keren opmerkt dat de LZV zo groot is en wordt gezegd dat de achterkant uitzwenkt. Automobilisten met ervaring met invoegen voor of achter een LZV merken onder meer op dat zij er geen rekening mee houden dat de LZV zo lang is en dat het overzicht op de weg minder is. Bij de manoeuvre inhalen geeft een respondent bijvoorbeeld de situatie gevaarlijk te vinden om dat de LZV op de weg slingerde. Ook wordt door een

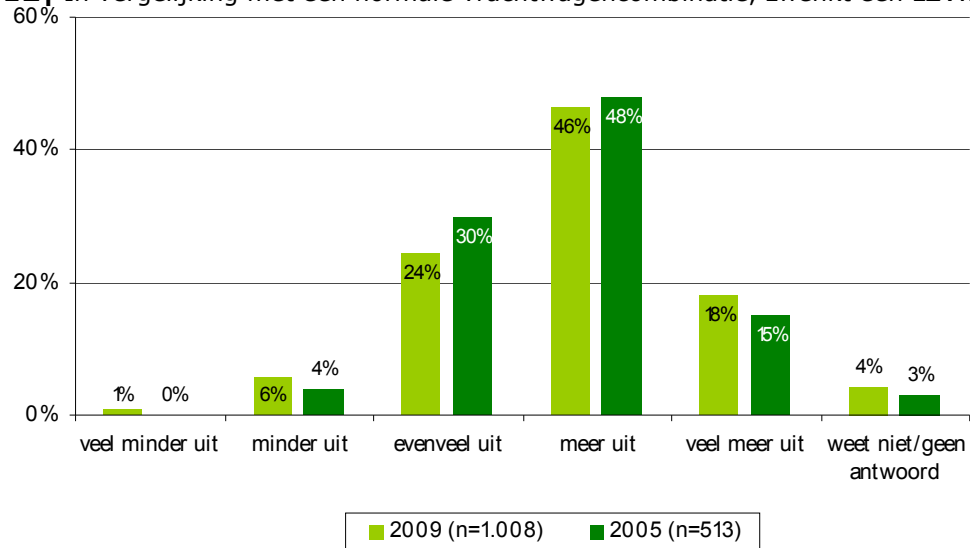
respondent opgemerkt dat LZV's volgens hem sneller kantelen, en dat het daarom eng is om een LZV in te halen.
 Een respondent die een (voor hem) gevaarlijke situatie bij het afslaan van een LZV heeft meegemaakt, geeft aan dat LZV's veel ruimte nodig hebben, en dat niet iedereen geduld genoeg heeft om deze ruimte te geven.

2.5 Kennis over LZV's

De automobilisten is over drie kenmerken gevraagd in hoeverre een LZV volgens hen op deze kenmerken afwijkt van een normale vrachtwagencombinatie.

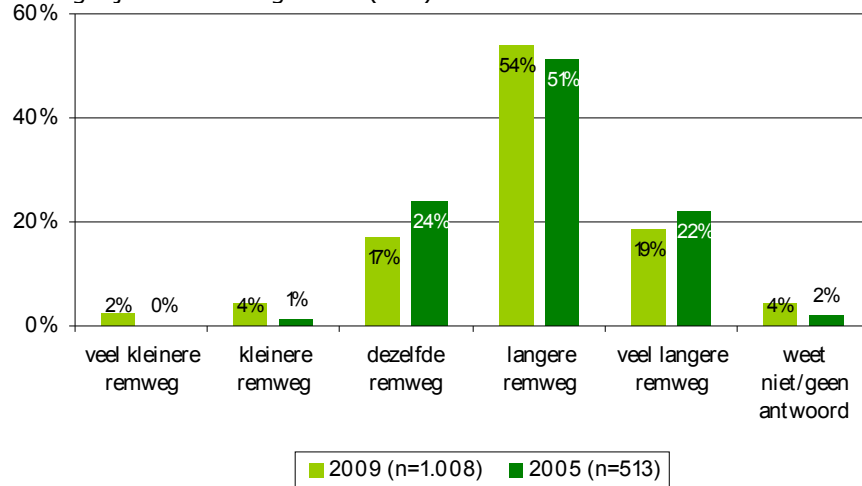
Net als in 2005 denkt bijna tweederde (2009: 65 procent, 2005: 63 procent) dat een LZV (veel) meer uitzwenkt dan een normale vrachtwagencombinatie. Een LZV zwenkt inderdaad meer uit dan een normale vrachtwagencombinatie. Een kwart (24 procent) denkt dat het niet veel zal uitmaken.

12 | In vergelijking met een normale vrachtwagencombinatie, zwenkt een LZV...



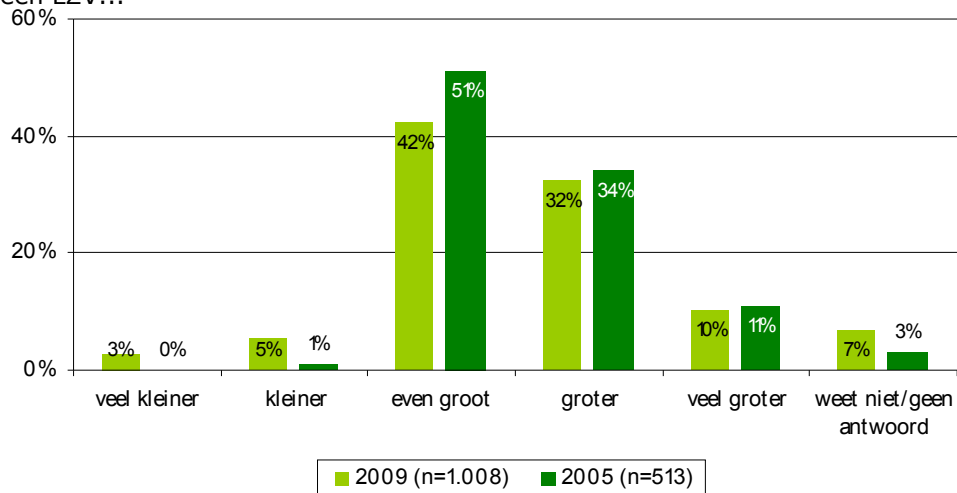
In beide meetjaren denkt bijna driekwart van de automobilisten dat een LZV een langere remweg heeft dan een normale vrachtwagen. Slechts een op de zeven (17 procent) gaf het juiste antwoord: de remweg van een LZV is niet langer dan de remweg van een normale vrachtwagencombinatie (figuur 13).

13 | In vergelijking met een normale vrachtwagencombinatie, heeft een LZV een onder gelijke omstandigheden (een)...



Het laatste kenmerk dat in deze paragraaf wordt besproken is de dode hoek. In 2005 dacht nog de helft (51 procent) van de automobilisten dat er geen verschil zit in de dode hoek van een normale vrachtwagen en een LZV. In 2009 is dit 42 procent. De dode hoek bij een LZV is inderdaad niet groter dan bij een normale vrachtwagencombinatie. Acht procent van de automobilisten denkt in 2009 zelfs dat de dode hoek van een LZV (veel) kleiner is dan die van een normale vrachtwagencombinatie.

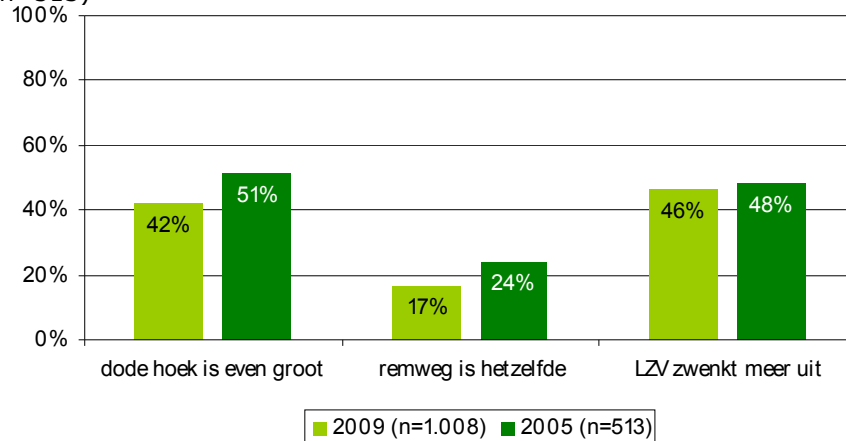
14 | In vergelijking met een normale vrachtwagencombinatie, is de dode hoek van een LZV...



Uit figuur 15 blijkt dat de automobilisten in 2005 blijkbaar beter op de hoogte waren van de verschillen tussen LZV's en normale vrachtwagencombinaties. Dit is voor twee van de drie kenmerken het geval: de dode hoek en de remweg. In 2005 wist 51 procent dat de dode hoek tussen LZV's en normale vrachtwagens niet verschilt, in 2009 is dit gedaald naar 42 procent.

Voor de remweg gaf in 2005 24 procent het juiste antwoord en in 2009 17 procent. In beide jaren denken automobilisten het vaakst dat een LZV vaker uitzwenkt. In 2009 is het percentage dat het juiste antwoord geeft vrijwel gelijk als in 2005 (respectievelijk 46 en 48 procent).

15 | Overzicht juist gegeven antwoorden per kenmerk LZV. (2009 n=1.010, 2005 n=513)



2.6 Samenvatting

In het algemeen oordeelt men in 2009 positiever over het verkeer dan in 2005. Minder automobilisten vindt het verkeer drukker, men is positiever over de houding van andere verkeersdeelnemers en in de beleving van automobilisten rijdt er minder vrachtverkeer op de weg dan 5 jaar geleden. Een ruime meerderheid (80 procent) van de automobilisten staat neutraal of (zeer) positief tegenover vrachtverkeer. Tweederde deel (67 procent) voelt zich (zeer) veilig in het verkeer.

Hoewel een meerderheid van de automobilisten (58 procent) aangeeft bekend te zijn met LZV's, weet slechts een minderheid van alle automobilisten (21 procent) spontaan de goede foto van een LZV aan te wijzen. Een groot deel van de automobilisten heeft een diffuus beeld van LZV's en selecteert vaak meerdere (onjuiste) foto's. Automobilisten die de juiste foto van een LZV aanwijzen of na de controlevraag alsnog het juiste beeld voor ogen hebben, én die zelf ervaring met een LZV hebben (in dit onderzoek: mensen met concrete LZV-ervaring), hebben met name ervaring met het inhalen van een LZV. Veruit het grootste deel van deze automobilisten beoordeelt de ervaring die men had met een LZV als ongevaarlijk. Automobilisten die een (voor hen) gevaarlijke situatie hebben meegemaakt met een LZV, geven onder meer aan dat zij de lengte van de LZV lastig vinden in te schatten. Ook wordt opgemerkt dat het moeilijk is voorbij een LZV te komen, dat een LZV een langere remweg heeft en dat een LZV teveel uitzwenkt. Uitgesplitst naar de verschillende manoeuvres zijn er nagenoeg geen verschillen in gevaarlijkheid tussen de verschillende manoeuvres.

De kennis van automobilisten met betrekking tot LZV's blijkt nog niet volledig. Een minderheid weet dat de remweg en de dode hoek van een LZV even groot zijn als bij een normale vrachtwagen (respectievelijk 17 en 42 procent).

3 Verkeerssituaties

De automobilisten zijn door middel van enkele filmpjes een aantal verkeerssituaties voorgelegd. Deze worden per paragraaf besproken. Er is steeds een zelfde verkeerssituatie voorgelegd waarbij de auto in het filmpje de verkeershandeling eerst uitvoert in de nabijheid van een andere personenauto, vervolgens bij een normale vrachtwagen en tenslotte bij een LZV. Bij dit onderdeel is gewerkt met de zogenaamde 'split-run methode'. Dit houdt in dat de automobilisten in enkele groepen zijn verdeeld zodat men niet alle filmpjes moest bekijken. Omdat in 2005 dezelfde filmpjes in het onderzoek zijn gebruikt is een vergelijking met dit jaar mogelijk.

De volgende verkeerssituaties kwamen in de diverse filmpjes aan de orde:

1. afslaan (zowel tijdens het afslaan een ander voertuig inhalen of er achter blijven)
2. inhalen op de snelweg
3. invoegen (zowel voor als achter een ander voertuig)

De automobilisten hebben telkens eerst een klein deel van het videofragment gezien, waarin de 'aanloop' naar de manoeuvre (en dus niet de manoeuvre zelf) te zien was. Dit om na te gaan wat men zelf zou doen én om te bekijken of dit in de betreffende situatie(s) zou verschillen wanneer men dezelfde manoeuvre bij een auto, vrachtauto of LZV zou uitvoeren. In paragraaf 3.1 worden kort de belangrijkste bevindingen beschreven. In bijlage D staan voor de verschillende manoeuvres de resultaten in tabelvorm weergegeven.

3.1 Gedragsintentie bij manoeuvres

In deze paragraaf wordt allereerst gekeken wat de algemene gedragsintenties is bij de diverse getoonde manoeuvres, en of dit verschilt voor het type voertuig (LZV, vrachtwagen en personenauto). Vervolgens komt aan bod in welke mate automobilisten de getoonde situaties gevaarlijk vonden, en waar mogelijk wordt dit vergeleken met de automobilisten die daadwerkelijk concreet ervaring met LZV's hebben gehad.

Voordat de automobilisten het filmpje met de totale manoeuvre zien, wordt eerst alleen het begin van het videofragment getoond, waarin de 'aanloop' naar de manoeuvre (en dus niet de manoeuvre zelf) te zien was. Vervolgens werd er gevraagd wat de respondent zelf zou doen in deze situatie.

- Circa de helft (52 procent) van de automobilisten geeft bij de manoeuvre *inhalen tijdens het afslaan* aan het andere voertuig te willen inhalen. Ruim een derde deel wil het liefst achter de vrachtwagen of LZV te blijven. In een vergelijkbare situatie met een personenauto kiest 64 procent er voor om achter de andere auto te blijven.

- Bij het *inhalen op de snelweg* is de gedragsintentie bij vrachtwagens en LZV's in 2005 en 2009 ongeveer gelijk. Circa driekwart van de automobilisten wil de LZV of vrachtwagen (zo snel mogelijk) inhalen. Opvallend is dat bij de manoeuvre met een andere personenauto, automobilisten in 2009 iets vaker kiezen om achter de andere auto te blijven, in plaats van deze in te halen. Men vindt de afstand die de auto in de filmpjes houdt ten opzichte van de andere voertuigen in het algemeen goed.
- Bijna de helft van de automobilisten (47 procent) geeft, net als in 2005, aan in een situatie met een LZV in te willen invoegen achter de LZV. Een iets kleiner deel (42 procent) wil juist voor een LZV invoegen. Men wil minder vaak invoegen vóór het andere voertuig in een zelfde situatie met een normale vrachtauto (39 procent) of personenauto (7 procent).
- Bijna een kwart (22 procent) zou de getoonde manoeuvres onder alle omstandigheden (bijvoorbeeld gedurende de spits, bij sneeuw, in een geval van een spitsstrook) bij een LZV uitvoeren. Dit is vergelijkbaar in dezelfde situaties met een normale vrachtauto (21 procent) en meer dan in situaties met een personenauto (16 procent). In het algemeen is men voorzichtiger bij kans op gladheid, beperkt uitzicht en weersomstandigheden: sneeuw en regen/hagel. De verschillen in gedragsintenties bij manoeuvres met een LZV, normale vrachtwagen en auto zijn doorgaans klein.
- Wat in het algemeen opvalt, is dat automobilisten veel eerder geneigd zijn een vrachtwagen/LZV voorbij te gaan tijdens verschillende manoeuvres, dan een personenauto. De verschillen tussen een vrachtwagen en een LZV zijn kleiner, behalve bij invoegen. Meer automobilisten kiezen ervoor, voor de LZV in te voegen dan bij een vrachtwagen. Tegelijkertijd wordt deze manoeuvre vaker als gevaarlijk en onbeheersbaar beoordeeld.

3.2 Oordeel over verkeersmanoeuvres

3.2.1 Oordeel algemeen

In deze paragraaf wordt een algemeen oordeel over de in de filmpjes getoonde verkeersmanoeuvres gegeven. In eerste instantie gaan de vragen over alle filmpjes met een personenauto, LZV en vrachtwagen.

In het algemeen vinden de automobilisten de getoonde situaties niet gevaarlijk. Opvallend is wel dat in 2009 de situaties met de LZV het vaakst (zeer) ongevaarlijk worden gevonden (62 procent) en die met de personenauto het minst vaak ongevaarlijk.

De automobilisten beoordelen de situaties met een LZV en een normale vrachtauto in gelijke mate als gevaarlijk of ongevaarlijk. Situaties met een personenauto worden het vaakst als neutraal beoordeeld.

16 | In hoeverre vindt u de getoonde verkeerssituatie gevaarlijk? (in procenten, 2009 n=1.008, 2005 n=513)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) ongevaarlijk noch gevaarlijk, noch ongevaarlijk	62	60	54	47	47	68
(zeer) gevaarlijk	18	21	30	34	37	25
weet niet/geen antwoord	14	15	12	19	16	6
	6	4	3	0	1	0

Wanneer we kijken naar de verschillende manoeuvres, blijkt dat zowel in een situatie met een LZV, een vrachtauto als een personenauto, automobilisten die de manoeuvre *invoegen voor* hebben gezien, de situatie vaker als (zeer) gevaarlijk beoordelen (28 procent) dan automobilisten die de andere manoeuvres gezien hebben. Verder blijkt dat de situatie *inhalen op de snelweg* het minst vaak als gevaarlijk wordt beoordeeld (4 procent).

Vergelijking oordeel getoonde verkeersmanoeuvres met concrete LZV-ervaring

- Wanneer we het oordeel van de automobilisten die de manoeuvres op film gezien hebben, vergelijken met automobilisten die zelf concreet ervaring met LZV hebben gehad, blijkt dat ook 'in het echt' de manoeuvre *inhalen* het minst vaak als gevaarlijk (4 procent) wordt beoordeeld (zie figuur 11).
- Eén op de vijf automobilisten (19 procent) die concreet ervaring hebben met het invoegen vóór of achter een LZV, beoordeelt deze situatie als (zeer) gevaarlijk. Bij de getoonde filmpjes is een onderscheid gemaakt tussen invoegen vóór en invoegen achter. Van deze automobilisten beoordeelt respectievelijk 28 en 16 procent de getoonde situatie als (zeer) gevaarlijk.
- Verder blijkt dat inhalen van een LZV tijdens afslaan in de praktijk vaker (zeer) gevaarlijk wordt gevonden (18 procent) dan op basis van de getoonde filmpjes (12 procent).

Vervolgens is gevraagd of men de getoonde verkeerssituatie beheersbaar vond. Hierbij geldt in 2009 dat de situaties met de personenauto het meest beheersbaar zijn, gevolgd door de situaties met de vrachtwagen en de LZV. De situatie met de LZV wordt door driekwart van de automobilisten beheersbaar gevonden. Er is weinig verschil met de situatie met de reguliere vrachtwagen.

17 | In hoeverre vindt u de verkeerssituatie beheersbaar voor uzelf? (in procenten, 2009 n=1.008, 2005 n=513)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) beheersbaar noch beheersbaar, noch onbeheersbaar	75	79	88	89	84	93
(zeer) onbeheersbaar	12	10	7	8	10	5
weet niet/geen antwoord	7	6	2	1	5	1
	6	5	4	0	1	0

Ook bij de vraag naar beheersbaarheid is gekeken naar verschillen in beoordeling bij de verschillende manoeuvres. Opnieuw blijkt dat men de manoeuvre *inhalen op de snelweg* significant vaker als (zeer) beheersbaar beoordeeld. Dit geldt voor zowel inhalen van een LZV, een vrachtauto en een personenauto. De manoeuvre *invoegen voor* wordt in situaties met een LZV en vrachtauto relatief minder vaak als (zeer) beheersbaar beoordeeld (respectievelijk 60 en 63 procent).

Tenslotte is gevraagd of de automobilisten de manier waarop de *personenauto* de manoeuvre heeft uitgevoerd gevaarlijk vinden. Hierbij valt op dat in 2009 de manoeuvres rondom de normale vrachtwagen en de LZV vaker ongevaarlijk worden gevonden dan bij de personenauto. In 2005 was dit nog andersom. In 2009 worden manoeuvres rondom de personenauto door 12 procent (zeer) gevaarlijk gevonden, in 2005 was dit nog 7 procent. Voor de LZV en de normale vrachtwagen zijn de verschillen klein.

3.2.2 Oordeel in situatie met bijzondere omstandigheden

Vervolgens is de automobilisten gevraagd om dezelfde situaties opnieuw te beoordelen, en zich dan voor te stellen dat er bijzondere omstandigheden meespelen, zoals hevige regen en slechte weers- en zichtomstandigheden, spits en wegwerkzaamheden.

In een situatie met regen vindt men de getoonde situaties (met zowel LZV, vrachtauto als personenauto) gevaarlijker en minder beheersbaar. Hetzelfde geldt wanneer de situaties plaatsvinden tijdens de spits; men beoordeelt de situaties dan vaker als gevaarlijk en onbeheersbaar. Ook dit geldt voor alle drie voertuigen.

Aan de automobilisten die de manoeuvres inhalen en invoegen voor of achter gezien hebben, is gevraagd de situatie te beoordelen wanneer er sprake zou zijn van wegwerkzaamheden. Het blijkt dat men bij wegwerkzaamheden de situaties met een LZV en vrachtauto vaker gevaarlijk en onbeheersbaar vindt. Maar tussen situaties met een LZV en vrachtauto verschilt de mate waarin met de situatie gevaarlijk of beheersbaar vindt niet.

3.3 Samenvatting

In dit hoofdstuk zijn de bevindingen naar aanleiding van diverse getoonde manoeuvres behandeld. De gedragsintenties van automobilisten in een zelfde situatie met of een LZV of een normale vrachtauto blijken in het algemeen nauwelijks te verschillen. Bij de manoeuvre *invoegen* is er wel enig verschil merkbaar. Automobilisten die deze situatie met een LZV hebben gezien, geven minder vaak aan achter het andere voertuig te willen invoegen (48 procent) dan in een situatie met een gewone vrachtauto (56 procent).

Ook blijkt dat automobilisten de getoonde situaties met een LZV en vrachtauto in ongeveer gelijke mate als gevaarlijk en beheersbaar beoordelen. Verder geldt dat de automobilisten de manoeuvre *inhalen* als het minst gevaarlijk en onbeheersbaar beoordelen, zowel in situaties met een LZV, vrachtauto als personenauto.

De manoeuvre *invoegen voor* wordt in situaties met zowel een LZV, vrachtauto als personenauto relatief vaak als gevaarlijk gezien. En in een situatie met een LZV en vrachtauto vindt men deze manoeuvre het vaakst onbeheersbaar.

Verschillende omstandigheden, zoals regen, spits en wegwerkzaamheden zorgen ervoor dat men de situaties als gevaarlijker en minder beheersbaar ervaart. Hierbij zijn geen verschillen tussen de verschillende situaties met de verschillende voertuigen.

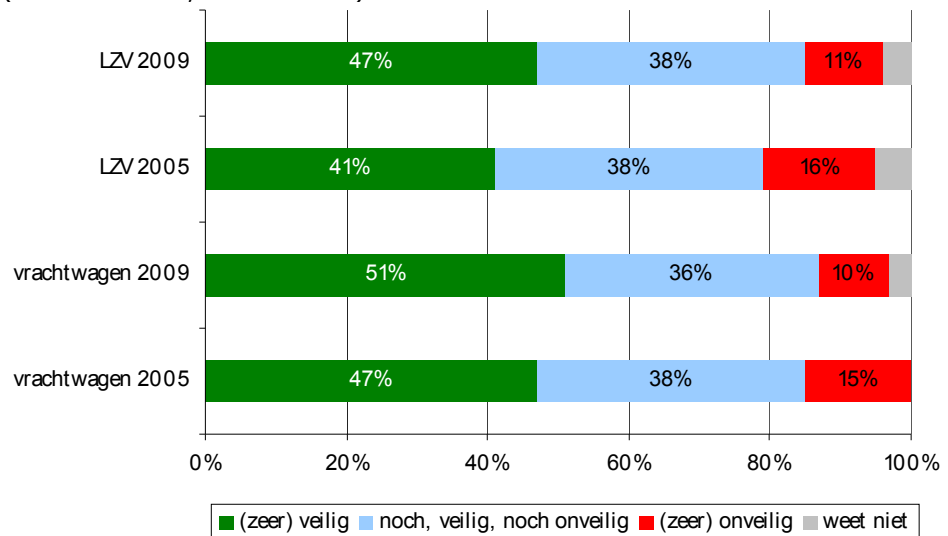
4 Oordeel over LZV's

In dit hoofdstuk staat de beeldvorming van automobilisten over LZV's centraal. Voelt men zich veilig bij LZV's? Hoe denkt men over de invloed van LZV's op veiligheid en doorstroming? En aan welke eisen moet een LZV volgens de automobilisten voldoen?

4.1 (On)veiligheidsgevoelens

Om te beginnen is gevraagd in welke mate automobilisten zich wel eens onveilig voelen ten opzichte van normale en langere en zwaardere vrachtwagens (figuur 20). Uit de figuur blijkt dat automobilisten zich in 2009 veiliger voelen ten opzichte van LZV's. Bijna de helft (47 procent) voelt zich in 2009 (zeer) veilig ten opzichte van een LZV. In 2005 is dit tweevijfde (41 procent). Het veiligheidsgevoel ten aanzien van normale vrachtwagens is niet significant gewijzigd.

20 | Wanneer u als automobilist te maken heeft met een vrachtwagen of een langere en zwaardere vrachtwagen, in hoeverre voelt u zich wel eens onveilig? (2009 n=1.008, 2005 n=513)

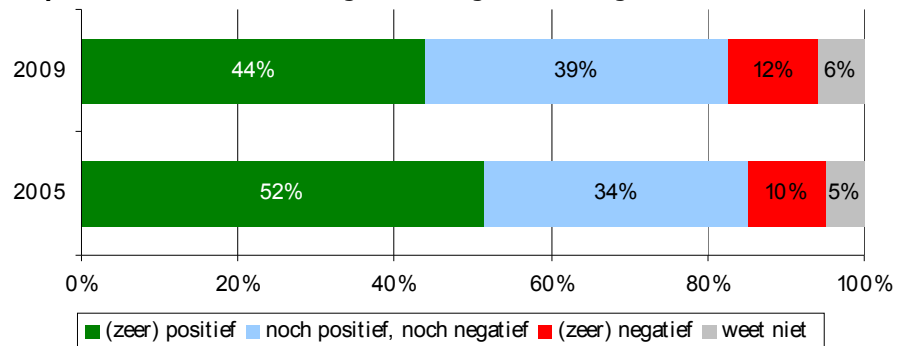


Automobilisten die zich onveilig voelen zijn vooral 'bang' voor de dode hoek van vrachtwagens/LZV's. Mede daardoor denkt men dat de chauffeur te weinig overzicht heeft en auto's niet altijd ziet. De gegeven antwoorden verschillen nauwelijks tussen normale vrachtwagens en LZV's. Andere redenen die men noemt zijn de rijstijl van de chauffeur en het feit dat vrachtwagens het zicht van automobilisten belemmeren.

4.2 Draagvlak

De meerderheid van de automobilisten (83 procent) oordeelt neutraal tot positief over LZV's. Dit totale percentage is gelijk gebleven ten opzichte van 2005, wel zien we een verschuiving van de groep positief naar neutraal. Het percentage dat (zeer) negatief oordeelt is ook stabiel gebleven ten opzichte van 2005 en ligt zo rond de een op de tien. Bij vrachtverkeer in het algemeen is de weerstand groter: 20 procent van de automobilisten staat hier (zeer) negatief tegenover.

21 | Hoe staat u over het algemeen tegenover langere en zwaardere vrachtwagens?

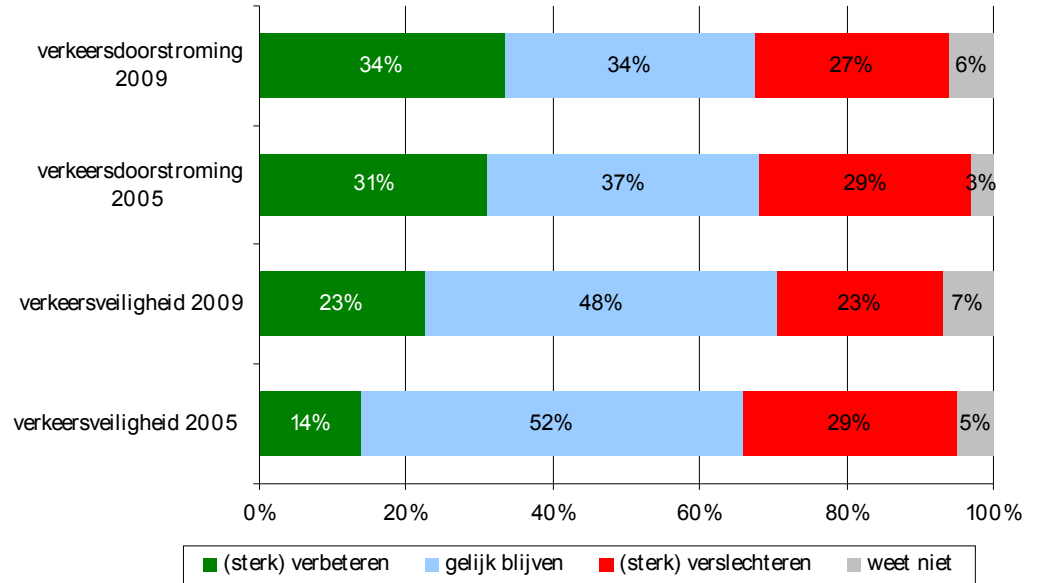


Automobilisten die positief oordelen, denken dat door LZV's meer kan worden vervoerd terwijl er minder belasting is voor het milieu, bijvoorbeeld minder CO₂-uitstoot omdat de hoeveelheid vrachtwagens op de weg kleiner zal zijn. Deze redenen werden ook in 2005 vaak genoemd. Een negatief oordeel heeft vooral betrekking op onveiligheidsgevoelens; men vindt LZV's te lang, voelt zich mede daardoor onveilig en denkt dat LZV's voor onoverzichtelijke situaties in het verkeer zorgen.

Onder automobilisten die concrete ervaring met een LZV hebben is er ook weinig weerstand tegen LZV's: 87 procent van hen staat positief of neutraal ten opzichte van LZV's en 11 procent is 'tegen'.

Automobilisten denken verder dat de verkeersveiligheid en – doorstroming door het algemeen toelaten van LZV's op de Nederlandse wegen zal toenemen. Met name bij de verkeersveiligheid is een duidelijke toename van de verwachtingen van de automobilisten zichtbaar. Dacht in 2005 nog 14 procent nog dat de verkeersveiligheid (sterk) zou verbeteren door het algemener toelaten van LZV's; in 2009 is dit toegenomen naar 23 procent. Ook over de doorstroming lijkt men iets positiever: in 2009 denkt eenderde (34 procent) dat LZV's kunnen zorgen voor een betere verkeersdoorstroming, terwijl dit in 2005 nog 31 procent was. Deze toename is echter niet significant.

22 | Wat zou een algehele toelating van langere en zwaardere vrachtwagens op de wegen in Nederland, met uitzondering van stadscentra en woonwijken betekenen voor de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming? ? (2009 n=1.008, 2005 n=513)

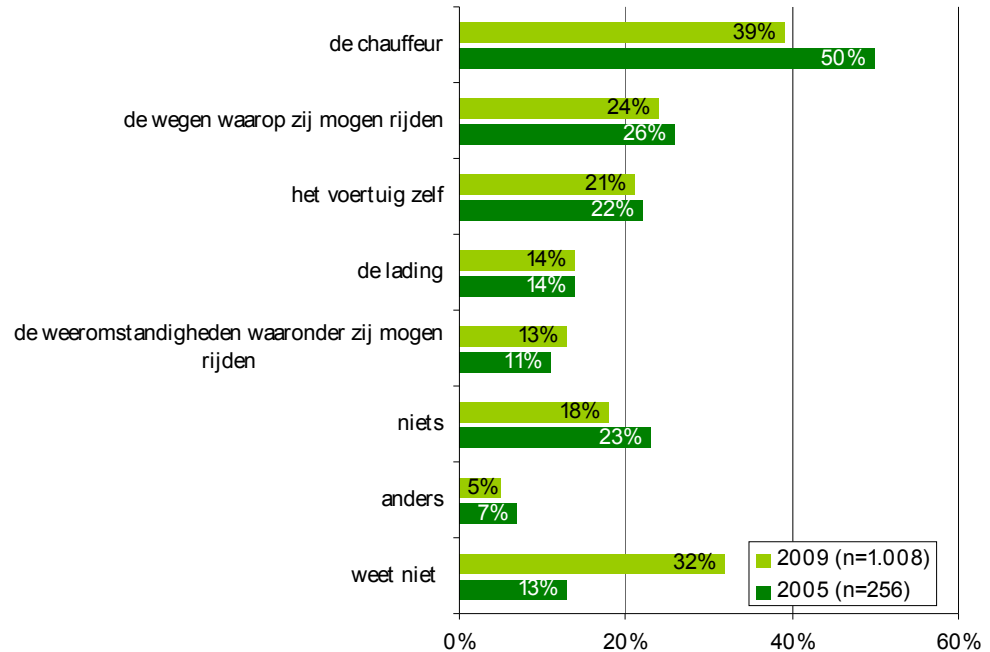


Tot slot van deze paragraaf is gevraagd welke maatregelen het gevoel van veiligheid bij automobilisten ten opzichte van LZV's en normale vrachtwagens zouden vergroten. Hier antwoordt men in groten getale dat vrachtwagens en LZV's niet zouden mogen inhalen en altijd rechts moeten blijven rijden. Andere genoemde maatregelen zijn het verhogen van maximumsnelheid voor vrachtwagens van 80 naar 90 of 100 kilometer per uur en vrachtwagens niet in de spits te laten rijden. De suggesties die men noemt, verschillen nauwelijks voor LZV's en normale vrachtwagens.

4.3 Eisen aan LZV's

Sinds 2001 worden er proeven uitgevoerd met langere en zwaardere vrachtwagens. Deze LZV's moeten aan een aantal extra eisen voldoen om te mogen rijden. Deze komen later aan de orde. Om te beginnen is de automobilisten gevraagd op welke gebied(en) er extra eisen aan LZV's zouden mogen worden gesteld. De automobilisten zijn voorafgaand aan deze vraag niet op de hoogte gesteld van de bestaande eisen aan LZV's. Wat direct opvalt, is dat in 2009 drie op de tien automobilisten geen antwoord op deze vraag kan geven. In 2005 was dit nog 13 procent. Dit valt extra op omdat het percentage automobilisten dat vindt dat er helemaal geen extra eisen aan LZV's hoeven worden gesteld in 2009 is afgenomen: van 23 naar 18 procent. In beide jaren geeft men aan dat de extra eisen vooral aan de chauffeur kunnen worden gesteld, gevolgd door de wegen waarop LZV's mogen rijden en het voertuig zelf. Automobilisten met concrete ervaring met langere en zwaardere vrachtwagens noemen over het algemeen dezelfde criteria.

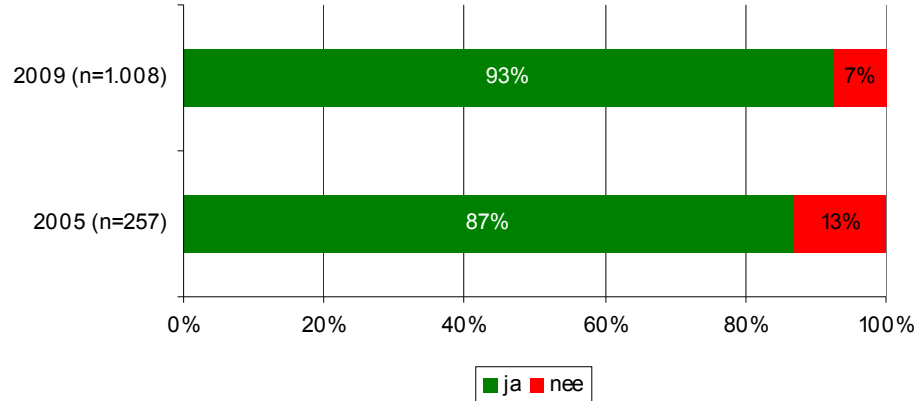
23 | Gebieden/aspecten van vrachtverkeer waarover extra eisen kunnen worden gesteld aan LZV's.



Per aspect kon worden aangegeven waar deze eisen dan uit zouden moeten bestaan. Chauffeurs zouden een speciale opleiding moeten volgen en ieder geval 'veel ervaring' moeten hebben. LZV's zouden niet in stadscentra mogen rijden. Op de snelweg idealiter op een eigen rijstrook. Het voertuig zelf moet betere remmen hebben dan een reguliere vrachtwagen, een snelheidsbegrenzer en extra spiegels. LZV's zouden niet mogen rijden onder extremere weersomstandigheden, zoals ijsel en sneeuw. De lading tenslotte mag niet 'te zwaar' zijn, moet goed vastzitten en mag niet uit gevaarlijke stoffen bestaan.

In bijlage E staat een overzicht van eisen waaraan LZV's in de Ervaringsfase aan moeten voldoen. De door de automobilisten genoemde extra eisen (zie figuur 24) komen behoorlijk overeen met de lijst in bijlage E. Nadat deze eisen bekend werden gemaakt geeft 93 procent aan dat deze eisen voldoende zijn om het veilig rijden met LZV's mogelijk te maken. Dit is meer dan in 2005 toen 87 procent van de automobilisten er zo over dacht.

24 | Geïnformeerd: zijn deze eisen (aan LZV's) voor u voldoende om de veiligheid te waarborgen?

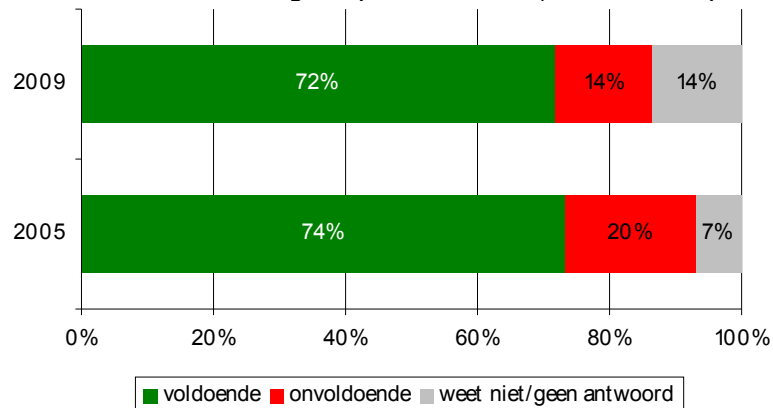


De acht procent die aangaf dat de eisen niet voldoen, gaf onder meer aan dat er een maximumsnelheid voor LZV's moet worden ingesteld en dat ze niet in de spits mogen rijden. Een enkeling denkt dat de eis over de remweg van LZV's niet haalbaar is.

4.4 Informatievoorziening

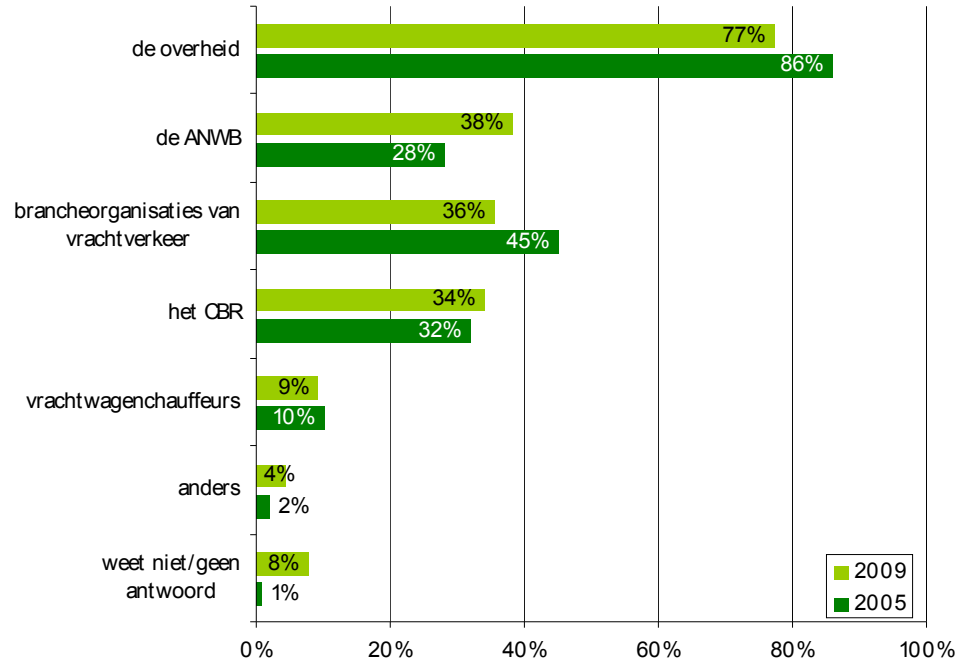
In 2009 geeft 72 procent van de automobilisten aan voldoende geïnformeerd te zijn over vrachtverkeer en verkeersveiligheid.

25 | In hoeverre voelt u zich voldoende geïnformeerd over verkeersveiligheid in relatie tot vrachtvoertuigen? (2009 n=1.010, 2005 n=513)



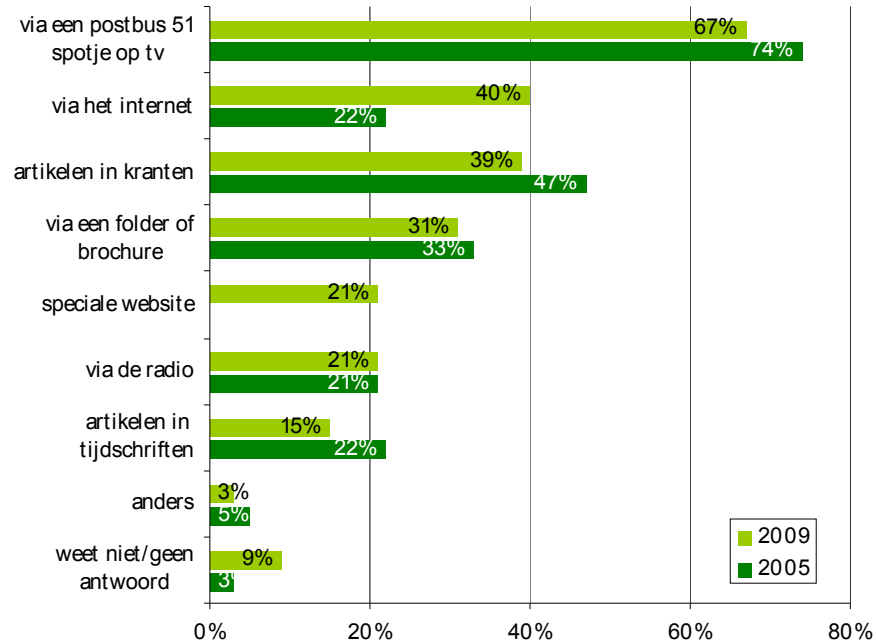
Informatievoorziening over verkeersveiligheid en vrachtverkeer zou vooral van 'de overheid' moeten komen. In 2009 is 77 procent van de automobilisten deze mening toegedaan. In 2005 was dit nog 86 procent. Men ziet in 2009 een grotere rol weggelegd voor de ANWB en het CBR. Hier staat tegenover dat brancheorganisaties van het vrachtverkeer kennelijk minder belangrijk worden gevonden als het gaat om de informatievoorziening omtrent verkeersveiligheid en vrachtverkeer.

26 | Wie zou volgens u informatie moeten verschaffen over verkeersveiligheid in relatie tot vrachtvoertuigen? (2009 n=1.008, 2005 n=513)



Net als in 2005 wil men vooral geïnformeerd worden via de Postbus51-spotjes (in 2009 door 67 procent van de automobilisten genoemd). Ook andere meer traditionele informatiebronnen zoals artikelen en folders/brochures hebben de voorkeur van veel automobilisten. Toch valt op dat 'het internet' als mogelijke informatiebron terrein heeft gewonnen: in 2009 geeft 40 procent aan vooral via internet geïnformeerd te willen, 21 procent zelfs via een speciale website. Deze laatste antwoordmogelijkheid is in 2005 niet meegenomen. In 2005 gaf 22 procent van de automobilisten de voorkeur aan internet (figuur 27).

27 | Hoe zou u dan geïnformeerd willen worden? (2009 n=1.008, 2005 n=513)



4.5 Samenvatting

Automobilisten voelen zich doorgaans veilig als ze te maken hebben met een vrachtwagen of een LZV. Ten opzichte van 2005 lijken deze percentages verder toegenomen. Ruim acht op de tien automobilisten staat neutraal tot positief tegenover LZV's. Het aandeel automobilisten dat een positief effect verwacht op de verkeersveiligheid bij een algehele toelating van LZV's is ten opzichte van 2005 gestegen. De eisen die automobilisten stellen, komen sterk overeen met de daadwerkelijke gestelde eisen en zijn in de ogen van 93 procent van de automobilisten voldoende om de verkeersveiligheid te waarborgen. De meeste automobilisten (zeven op de tien) vinden zich voldoende geïnformeerd over LZV's.

Bijlagen

Bijlage A Klankbordgroep

Deelnemers klankbordgroep:

- Loes Aarts (Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS)
- Rianne Becht (Vereniging van Nederlandse Gemeenten)
- Wim Busser (Binnenlandse Container Terminal Nederland. BCTN)
- Joost van Doesburg (Eigen Vervoerders Organisatie, EVO)
- Gerben Feddes (Rijksdienst voor het Wegverkeer, RDW)
- Bart Haneveld (Korps Landelijke Politiediensten, KLPD)
- Geert Hendriks (Veilig Verkeer Nederland, VVN)
- Marieke Honer (Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS)
- Ilse Koning (Inspectie Verkeer en Waterstaat, IVW)
- Martijn de Niet (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Mobiliteit)
- Emile Oostenbrink (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek, CROW)
- Erik Runia (Koninklijk Nederlands Vervoer, KNV)
- Martin Salet (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Mobiliteit)
- Chris Schoon (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, SWOV)
- Ambro Smit (Transport en Logistiek Nederland, TLN)
- Peter Stehouwer (Stadsregionale Coördinatie Verkeer en Vervoer, SKVV)
- Peter van der Sterre (Eigen Vervoerders Organisatie, EVO)
- Willem Vermeulen (Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, DVS)

Bijlage B Achtergrondgegevens 2009

Weging

Targets

De doelpopulatie van het onderzoek betrof automobilisten van 18 jaar en ouder. Bij het CBS zijn verdelingen naar leeftijd en geslacht van deze groep bekend. In de gebruikerstevredenheidsonderzoeken van automobilisten 2009 zijn de cijfers voor opleidingsniveau en huishoudgrootte te vinden. De onderzoekspopulatie is o.a. gecheckt op:

- geslacht
- leeftijd
- huishoudgrootte
- opleidingsniveau

Weegprocedure

De onderzoekspopulatie bleek licht af te wijken van de werkelijke populatie automobilisten. Daarom heeft na afloop van het veldwerk een beperkte herweging plaatsgevonden op de randtotalen van leeftijd, geslacht en opleiding van automobilisten in Nederland. Voor leeftijd en geslacht is gebruik gemaakt van de beschikbare CBS-cijfers. Voor het opleidingsniveau van automobilisten is herwogen op de beschikbare cijfers uit het Gebruikerstevredenheidsonderzoek Automobilisten van september 2009.

1 | Profiel automobilisten (in procenten).

	ongewogen	gewogen	populatie ⁴
Geslacht			
man	60	54	54
vrouw	40	46	46
Leeftijd			
18 t/m 24	10	8	8
25 t/m 29	10	8	8
30 t/m 39	16	20	20
40 t/m 49	21	22	23
50 t/m 59	21	19	19
60 t/m 64	15	8	8
65+	8	14	14
Aantal personen per huishouden			
1 pers-hh	19	20	20
2 pers-hh	37	35	36
3 pers-hh	16	18	16
4 pers-hh (of meer)	28	27	28
Opleidingsniveau⁵			
laag	19	33	34
midden	43	41	41
hoog	38	26	25

⁴ Bron: CBS Statline – automobilisten - per 1-1-2007 en GTO automobilisten - september 2009.

⁵ Laag: LO-LBO en MAVO, midden: MBO EN HAVO – VWO, hoog: HBO – WO-kandidaats en WO-doctoraal/master.

2 | Profiel automobilisten met concrete LZV-ervaring (in procenten, n=148)

Geslacht	
man	61
vrouw	39
Leeftijd	
18 t/m 24	10
25 t/m 29	11
30 t/m 39	24
40 t/m 49	22
50 t/m 59	19
60 t/m 64	8
65+	7
Aantal personen per huishouden	
1 pers-hh	18
2 pers-hh	30
3 pers-hh	21
4 pers-hh (of meer)	31
Opleidingsniveau⁶	
laag	28
midden	43
hoog	29

⁶ Laag: LO-LBO en MAVO, midden: MBO EN HAVO – VWO, hoog: HBO – WO-kandidaats en WO-doctoraal/master.

3 | Achtergrondkenmerken, in procenten (totaal en automobilisten met LZV-ervaring)

	totaal (n=1.008)	LZV-ervaring (n=148)
Welke rijbewijzen heeft u?		
A	11	13
B	100	100
C	8	15
D	5	9
E	35	42
Met welk vervoersmiddel rijdt u de meeste kilometers?		
motor	1	1
personenauto	94	94
vrachtauto	1	1
bus	1	3
anders	3	1
Hoeveel jaar bent u in het bezit van uw autorijbewijs?		
0-5 jaar	11	13
6-10 jaar	9	12
11 jaar of meer	80	75
Gemiddeld jaarkilometrage		
0-5.000	18	16
5.001-10.000	25	15
10.001-20.000	39	42
20.001-30.000	10	14
30.001 of meer	8	13
Aantal dagen per week op de weg		
tot 2 dagen per week	19	6
3-4 dagen per week	20	19
5-7 dagen per week	62	75
Op welk soort wegen rijdt u doorgaans?		
binnen bebouwde kom	87	83
provinciale wegen	82	86
auto(snel)wegen	77	86
anders	0	1

Bijlage C Vragenlijst

In opdracht van de overheid onderzoekt I&O Research wat weggebruikers weten en denken over vrachtverkeer en welke ervaringen zij met het vrachtverkeer hebben.

Om te beginnen willen we graag enkele achtergrondkenmerken van u weten.

1 We willen u graag enkele algemene vragen stellen.

Welke rijbewijzen heeft u?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- Rijbewijs A (Motor)
 - Rijbewijs B (Personenauto)
 - Rijbewijs C (Vrachtauto)
 - Rijbewijs D (Bus)
 - Rijbewijs E (Zware aanhanger)
 - Weet niet \ geen antwoord
- Einde vragenlijst

Indien geen Rijbewijs B: Einde vragenlijst

Indien meerdere rijbewijzen:

1b Met welk vervoermiddel rijdt u de meeste kilometers?

- Motor
 - Personenauto
 - Vrachtauto
 - Bus
 - anders, namelijk:
 - Weet niet \ geen antwoord
- Einde vragenlijst

2 Hoeveel jaar bent u in het bezit van uw autorijbewijs? (indien dit minder dan een jaar is, antwoord dan 1 jaar)

<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------

jaar

3 Hoeveel kilometer rijdt u gemiddeld op jaarbasis?

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

km

4 Hoeveel dagen in de week rijdt u gemiddeld als bestuurder van een motor, auto, bestelauto, vrachtwagen of bus?

dagen per week

5 Op welk soort wegen rijdt u doorgaans?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- Auto(snel)wegen (100 km/u – 120 km/u wegen)
- Provinciale wegen (80 km/u wegen)
- Wegen binnen de bebouwde kom (30- en/of 50 km/u wegen)
- anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

6 De volgende vragen gaan over hoe u in het algemeen de situatie op de weg in Nederland ervaart. In hoeverre is de situatie op de weg in uw beleving veranderd ten opzichte van vijf jaar geleden?

- De situatie op de weg is verbeterd ten opzichte van vijf jaar geleden
- De situatie op de weg is hetzelfde als vijf jaar geleden → Ga naar vraag 8
- De situatie op de weg is verslechterd ten opzichte van vijf jaar geleden
- Weet niet \ geen antwoord → Ga naar vraag 8

7 In wat voor opzicht(en) is de situatie op de weg (verbeterd/verslechterd)?

8 Hoe staat u over het algemeen tegenover vrachtverkeer?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Zeer positief → Ga naar vraag 9 | <input type="checkbox"/> Negatief → Ga naar vraag 11 |
| <input type="checkbox"/> Positief → Ga naar vraag 9 | <input type="checkbox"/> Zeer negatief → Ga naar vraag 11 |
| <input type="checkbox"/> Noch positief, noch negatief → Ga naar vraag 10 | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord → Ga naar vraag 12 |

9 Waarom staat u (zeer) positief tegenover vrachtverkeer? → Ga naar vraag 12

10 Waarom staat u noch positief, noch negatief tegenover vrachtverkeer?

→ Ga naar vraag 12

11 Waarom staat u (zeer) negatief tegenover vrachtverkeer?

12 In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling: 'Ten opzichte van vijf jaar geleden rijdt er meer vrachtverkeer op de weg'

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer mee eens | <input type="checkbox"/> Mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Mee eens | <input type="checkbox"/> Zeer mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Niet mee eens, niet mee oneens | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

De volgende vragen die we u stellen gaan over verkeer in het algemeen

13 In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling: 'Ten opzichte van vijf jaar geleden is het verkeer over het algemeen drukker geworden'

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer mee eens | <input type="checkbox"/> Mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Mee eens | <input type="checkbox"/> Zeer mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Niet mee eens, niet mee oneens | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

14 In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling: 'Ten opzichte van vijf jaar geleden is het verkeer over het algemeen veiliger geworden'

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer mee eens | <input type="checkbox"/> Mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Mee eens | <input type="checkbox"/> Zeer mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Niet mee eens, niet mee oneens | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

15 In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling: 'Ten opzichte van vijf jaar geleden houden verkeersdeelnemers minder rekening met elkaar op de weg'

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer mee eens | <input type="checkbox"/> Mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Mee eens | <input type="checkbox"/> Zeer mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Niet mee eens, niet mee oneens | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

16 In hoeverre bent u het eens met de volgende stelling: 'Ten opzichte van vijf jaar geleden gedragen verkeersdeelnemers zich over het algemeen agressiever op de weg'

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer mee eens | <input type="checkbox"/> Mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Mee eens | <input type="checkbox"/> Zeer mee oneens |
| <input type="checkbox"/> Niet mee eens, niet mee oneens | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

17 Op de Nederlandse wegen rijden diverse typen vrachtwagens. De volgende vragen gaan hierover. Er rijden op dit moment ook 'langere en zwaardere vrachtvoertuigen (LZV's)' op de Nederlandse wegen. Bent u van het bestaan van dit type voertuig op de hoogte?

- ja
- nee

18 U krijgt nu foto's te zien van voertuigen die op de Nederlandse wegen rijden. Welk van deze voertuigen is volgens u een langere en zwaardere vrachtwagen?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- de vrachtwagen op afbeelding 1
- de vrachtwagen op afbeelding 2
- de vrachtwagen op afbeelding 3
- de vrachtwagen op afbeelding 4 → Ga naar vraag 20

Foto's rouleren!



Indien bij vraag 18 niet het juiste antwoord (foto 4) genoemd:

19 Op de onderstaande foto's ziet u langere en zwaardere vrachtwagens . Nu u deze foto's ziet, heeft u wel eens een langere en zwaardere vrachtwagen gezien op de weg?

ja

nee → Ga naar indeling groepen boven vraag 24



20 Hoe bent u op de hoogte geraakt van het bestaan van langere en zwaardere vrachtwagens ?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

Via de media (zoals televisie, dagblad, internet)

→ Ga naar vraag 24

Ik heb er zelf wel eens één zien rijden

→ Ga naar vraag 20b

Anders, namelijk: _____

→ Ga naar vraag 24

Weet niet \ geen antwoord

→ Ga naar vraag 24

20 Kunt u aangeven in welke situatie u wel eens een langere en zwaardere vrachtwagen heeft zien rijden? *MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK*

- Ik heb wel eens uitgevoegd bij een langere en zwaardere vrachtwagen
- Ik heb wel eens ingevoegd voor of achter een langere en zwaardere vrachtwagen
- Ik heb wel eens een langere en zwaardere vrachtwagen ingehaald
- Er is wel eens een langere en zwaardere vrachtwagen voor mij af geslagen
- Ik ben wel eens om een stilstaande langere en zwaardere vrachtwagen heengereden
- Ik heb wel eens een langere en zwaardere vrachtwagen aan de andere kant van de weg zien rijden
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Indien bij vr. 20b antwoord 1, 2, 3, of 4: dan concrete LZV-ervaring.

Indien vr. 20b: 1/2/3/4:

21 Kunt u aangeven waar en op welke type weg dit was?

22 Wat vond u van deze situatie?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

23 Kunt u toelichten waarom u deze situatie <gevaarlijk> / <ongevaarlijk> vond?

Voor bepaalde vragen worden de respondenten ingedeeld in onderstaande 5 subgroepen. Dit gebeurt automatisch (respondenten krijgen dit niet te zien). Respondenten met concrete LZV-ervaring worden ingedeeld in groep 1, 3 of 5!

Indeling respondentent in subgroepen:

- groep 1: filmpjes over afslaan op een kruispunt waarbij personenauto achtereenvolgens een andere personenauto, een vrachtauto en een LZV inhaalt tijdens het afslaan
- groep 2: filmpjes over afslaan op een kruispunt waarbij personenauto achtereenvolgens een andere personenauto inhaalt, achter een vrachtauto blijft en achter een LZV blijft tijdens het afslaan
- groep 3: filmpjes over inhalen op een tweebaanssnelweg waarbij een personenauto achtereenvolgens een andere personenauto, een vrachtauto en een LZV inhaalt.
- groep 4: filmpjes over invoegen op een snelweg waarbij een personenauto achtereenvolgens achter een andere personenauto, achter een vrachtauto en achter een LZV invoegt.
- groep 5: filmpjes over invoegen op een snelweg waarbij een personenauto achtereenvolgens voor een andere personenauto, voor een vrachtauto en voor een LZV invoegt.

24 Nu volgt een aantal uitspraken over vrachtverkeer. Kiest u s.v.p. een antwoord om de uitspraak mee af te maken. In vergelijking met een gewone vrachtwagencombinatie, zwenkt een langere en zwaardere vrachtwagen bij het maken van een bocht volgens mij...

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Veel minder uit | <input type="checkbox"/> Meer uit |
| <input type="checkbox"/> Minder uit | <input type="checkbox"/> Veel meer uit |
| <input type="checkbox"/> Evenveel uit | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

25 In vergelijking met een gewone vrachtwagencombinatie, heeft een langere en zwaardere vrachtwagen volgens mij onder gelijke omstandigheden...

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Een veel kleinere remweg | <input type="checkbox"/> Een langere remweg |
| <input type="checkbox"/> Een kleinere remweg | <input type="checkbox"/> Een veel langere remweg |
| <input type="checkbox"/> Dezelfde remweg | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

26 In vergelijking met een gewone vrachtwagencombinatie, is de dode hoek van een langere en zwaardere vrachtwagen...

- | | |
|---------------------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Veel kleiner | <input type="checkbox"/> Groter |
| <input type="checkbox"/> Kleiner | <input type="checkbox"/> Veel groter |
| <input type="checkbox"/> Even groot | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

27 Nu volgen vragen over hoe u een aantal concrete verkeerssituaties ervaart. Hoe (on)veilig voelt u zich als automobilist over het algemeen in het verkeer?

- | | | |
|--|--|--------------------|
| <input type="checkbox"/> Zeer veilig | <input type="checkbox"/> Onveilig | → Ga naar vraag 29 |
| <input type="checkbox"/> Veilig | <input type="checkbox"/> Zeer onveilig | → Ga naar vraag 29 |
| <input type="checkbox"/> Noch veilig, nog onveilig | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord | → Ga naar vraag 29 |

28 Zijn er wel eens verkeerssituaties waarin u zich als automobilist onveilig voelt?

- Ja
 Nee → Ga naar vraag 31

Indien 'vr. 27=onveilig/zeer onveilig/weet niet\geen antwoord' of 'vr. 28=ja'

29 In welke situatie(s) voelt u zich wel eens onveilig?

- Weet niet

Indien 'vr. 27=onveilig/zeer onveilig/weet niet\geen antwoord' of 'vr. 28=ja'

30 Als u zich onveilig voelt, hoe komt dit gevoel van onveiligheid dan bij u tot uiting?

31 Kunt u aangeven in welke mate u in het algemeen verkeerssituaties onder controle heeft met uw rijvaardigheid en – ervaring?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Volledig onder controle | <input type="checkbox"/> Niet onder controle |
| <input type="checkbox"/> Onder controle | <input type="checkbox"/> Helemaal niet onder controle |
| <input type="checkbox"/> Gedeeltelijk onder controle | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

32 Hoe gevaarlijk vindt u het verkeer over het algemeen als automobilist?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

33 Bent u zelf als automobilist wel eens betrokken geweest bij een verkeersongeval/aanrijding?

- Ja
 Nee → Ga naar toelichting boven vraag 37

34 Hoe vaak bent u zelf als automobilist de afgelopen 5 jaar betrokken geweest bij een verkeersongeval/aanrijding?

- 1 keer
 2 keer
 3 keer
 4 keer
 5 keer of meer

35 Hoe lang geleden bent u zelf als automobilist voor het laatst betrokken geweest bij een verkeersongeval/aanrijding? (indien dit minder dan een jaar geleden is, antwoord dan 1 jaar)

jaar geleden

36 Welk van onderstaande verkeersdeelnemers en/of objecten waren betrokken bij het meest recente ongeval/aanrijding waarbij u zelf als automobilist betrokken bent geweest? *MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK*

- Een voetganger
- Een skeeler \ skater
- Een fietser
- Een snorfiets \ brommer \ scooter
- Een motor
- Een andere personenauto
- Een bestelwagen \ busje
- Een vrachtwagen
- Een bus \ touringcar
- Een landbouwvoertuig
- Paaltjes \ bomen \ en/of andere stilstaande objecten
- Anders, namelijk: _____

Er volgt nu een aantal videofragmenten van een concrete verkeerssituatie. U ziet telkens een personenauto (een groenblauwe Mazda) dezelfde verkeersmanoeuvre uitvoeren, achtereenvolgens in samenspel met verschillende typen weggebruikers. Elk fragment wordt tussentijds onderbroken door een aantal vragen, waarna de rest van het fragment wordt getoond, wederom gevolgd door een aantal vragen. In de videofragmenten wordt de verkeerssituatie afwisselend getoond vanuit deze groenblauwe Mazda en vanuit een volgauto die de groenblauwe Mazda vanaf een afstand filmt. Voor het beantwoorden van deze vragen is het belangrijk dat u zich telkens probeert voor te stellen dat u zélf de bestuurder bent van de personenwagen die de verkeersmanoeuvre uitvoert (de groenblauwe Mazda dus!). Hieronder ziet u een foto van het exterieur en het interieur van de Mazda die u bestuurt.

De respondenten zijn ingedeeld in onderstaande 5 groepen:

groep 1: filmpjes over afslaan op een kruispunt waarbij personenauto achtereenvolgens een andere personenauto, een vrachtauto en een LZV inhaalt tijdens het afslaan
groep 2: filmpjes over afslaan op een kruispunt waarbij personenauto achtereenvolgens een andere personenauto inhaalt, <u>achter</u> een vrachtauto blijft en <u>achter</u> een LZV blijft tijdens het afslaan
groep 3: filmpjes over inhalen op een tweebaansnelweg waarbij een personenauto achtereenvolgens een andere personenauto, een vrachtauto en een LZV inhaalt.
groep 4: filmpjes over invoegen op een snelweg waarbij een personenauto achtereenvolgens <u>achter</u> een andere personenauto, <u>achter</u> een vrachtauto en <u>achter</u> een LZV invoegt.
groep 5: filmpjes over invoegen op een snelweg waarbij een personenauto achtereenvolgens <u>voor</u> een andere personenauto, <u>voor</u> een vrachtauto en <u>voor</u> een LZV invoegt.

De respondenten krijgen telkens eerst een klein deel van het videofragment getoond, waarin de 'aanloop' naar de manoeuvre (en dus niet de manoeuvre zelf) te zien is. Dit om na te gaan wat men zelf zou doen én of dit in de betreffende situatie(s) zou verschillen wanneer men dezelfde manoeuvre bij een auto, vrachtauto of LZV zou uitvoeren.

Vervolgens wordt de gehele manoeuvre getoond.

Situaties met filmpjes – auto's

SPLIT RUN!

Groep 1 en 2 (inhalen personenauto tijdens afslaan):

Toon 1e deel filmpje 1:

37 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

a

- Ja, ik herken deze situatie
- Nee, ik herken deze situatie niet
- Nee, ik heb het videofragment niet kunnen afspelen

38 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

a

Toon in random volgorde

- Op mijn eigen rijstrook het andere voertuig inhalen tijdens het afslaan
- Op mijn eigen rijstrook achter het andere voertuig blijven en deze niet inhalen
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 1

Groep 3 (inhalen personenauto op tweebaanssnelweg)

Toon 1^e deel filmpje 6:

37 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

b

- Ja, ik herken deze situatie
- Nee, ik herken deze situatie niet
- Nee, ik heb het videofragment niet kunnen afspelen

38 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

b

Toon in random volgorde

- Het andere voertuig zo snel mogelijk inhalen
- Het andere voertuig inhalen
- Het andere voertuig blijven volgen (achter het andere voertuig blijven)
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 6

Groep 4 (invoegen achter personenauto op snelweg)

Toon 1^e deel filmpje 9:

37c Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

- Ja, ik herken deze situatie
- Nee, ik herken deze situatie niet
- Nee, ik heb het videofragment niet kunnen afspelen

38c Wat zou u zelf doen in deze situatie?

Toon in random volgorde

- Invoegen vóór het andere voertuig
- Invoegen achter het andere voertuig
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 9

Groep 5 (invoegen voor personenauto op snelweg)

Toon 1^e deel filmpje 10:

37 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

d

- Ja, ik herken deze situatie
- Nee, ik herken deze situatie niet
- Nee, ik heb het videofragment niet kunnen afspelen

38 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

d *Toon in random volgorde*

- Invoegen vóór het andere voertuig
- Invoegen achter het andere voertuig
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 10

Einde SPLIT RUN

39 In hoeverre vindt u de verkeerssituatie in het getoonde videofragment 'gevaarlijk'?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

40 In hoeverre vindt u de verkeerssituatie in het getoonde videofragment 'beheersbaar' voor u zelf?

Met 'beheersbaar' bedoelen wij dat u met uw rijvaardigheid en -ervaring het gevoel heeft dat u de situatie onder controle heeft.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

41 In hoeverre vindt u de wijze waarop de personenauto deze manoeuvre heeft uitgevoerd gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 6 gezien hebben, situatie 'inhalen personenauto' (groep 3):

42 Hoe beoordeelt u de hoeveelheid afstand die de personenauto heeft gehouden tijdens het volgen?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Veel te veel afstand | <input type="checkbox"/> Te weinig afstand |
| <input type="checkbox"/> Te veel afstand | <input type="checkbox"/> Veel te weinig afstand |
| <input type="checkbox"/> Precies genoeg afstand | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

43 De volgende vragen gaan over de verkeerssituatie die u net heeft gezien. Stelt u zich voor dat het dan hevig regent (slechte zicht -en weersomstandigheden).

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

44 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

45 Stelt u zich voor dat deze verkeerssituatie plaatsvindt tijdens de spits, het is dus druk maar er is geen file.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

46 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje invoegen of volgen/inhalen gezien hebben (groep 4, 5 en 3):

47 Stelt u zich voor dat deze verkeerssituatie wegwerkzaamheden zijn. Hierdoor is de weg versmald.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje invoegen of volgen/inhalen gezien hebben (groep 4, 5 en 3):

48 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje volgen/inhalen gezien hebben (groep 3):

49 Stelt u zich voor dat deze verkeersmanoeuvre plaatsvindt op een enkelbaansweg (met tegemoetkomend verkeer) in plaats van op een tweebaansweg.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

voor respondenten die filmpje volgen/inhalen gezien hebben (groep 3):

50 In hoeverre vindt u deze manoeuvre dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

51 Terugkomend op het getoonde videofragment, zijn er omstandigheden waaronder u deze verkeersmanoeuvre zelf niet zou uitvoeren?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK - ANTWOORDEN RANDOMISEREN

- Nee, ik zou deze manoeuvre onder alle omstandigheden uitvoeren
- Ja, tijdens slagregen \ een hagelbui
- Ja, gedurende de spits
- Ja, bij sneeuw
- Ja, bij een wegversmalling als gevolg van wegwerkzaamheden
- Ja, bij kans op gladheid
- Ja, op een enkelbaansweg met tegenliggers
- Ja, in geval van een spitsstrook (smallere strook in de spits)
- Ja, als ik de situatie ter plekke niet goed ken
- Ja, als het uitzicht belemmerd is
- Ja, als mijn eigen auto zwaar beladen is
- Ja, in een andere omstandigheid
namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Situaties met filmpjes – reguliere vrachtwagens

SPLIT RUN!

Groep 1 (inhalen vrachtauto tijdens afslaan)

Toon 1^e deel filmpje 2:

52 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

a

- Ja
 Nee

53 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

a *Toon in random volgorde*

- Op mijn eigen rijstrook het andere voertuig inhalen tijdens het afslaan
 Op mijn eigen rijstrook achter het andere voertuig blijven en deze niet inhalen
 Anders, namelijk: _____
 Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 2

Groep 2 (achter vrachtauto blijven tijdens afslaan)

Toon 1^e deel filmpje 3:

52 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

b

- Ja
 Nee

53 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

b *Toon in random volgorde*

- Op mijn eigen rijstrook het andere voertuig inhalen tijdens het afslaan
 Op mijn eigen rijstrook achter het andere voertuig blijven en deze niet inhalen
 Anders, namelijk: _____
 Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 3

Groep 3 (inhalen vrachtauto op tweebaanssnelweg)

Toon 1^e deel filmpje 7:

52c Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

- Ja
 Nee

53c Wat zou u zelf doen in deze situatie?

Toon in random volgorde

- Het andere voertuig zo snel mogelijk inhalen
- Het andere voertuig inhalen
- Het andere voertuig blijven volgen (achter het andere voertuig blijven)
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 7

Groep 4 (invoegen achter vrachtauto op snelweg)

Toon 1^e deel filmpje 11:

52 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

d

- Ja
- Nee

53 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

d

Toon in random volgorde

- Invoegen vóór het andere voertuig
- Invoegen achter het andere voertuig
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 11

Groep 5 (invoegen voor vrachtauto op snelweg)

Toon 1^e deel filmpje 12:

52 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

e

- Ja
- Nee

53 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

e

Toon in random volgorde

- Invoegen vóór het andere voertuig
- Invoegen achter het andere voertuig
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 12

Einde SPLIT RUN

54 In hoeverre vindt u de verkeerssituatie in het getoonde videofragment 'gevaarlijk'?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

55 In hoeverre vindt u de verkeerssituatie in het getoonde videofragment 'beheersbaar' voor u zelf?

Met 'beheersbaar' bedoelen wij dat u met uw rijvaardigheid en -ervaring het gevoel heeft dat u de situatie onder controle heeft.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

56 In hoeverre vindt u de wijze waarop de personenauto deze manoeuvre heeft uitgevoerd gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 7 gezien hebben, situatie 'inhalen vrachtauto' (groep 3):

57 Hoe beoordeelt u de hoeveelheid afstand die de personenauto heeft gehouden tijdens het volgen?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Veel te veel afstand | <input type="checkbox"/> Te weinig afstand |
| <input type="checkbox"/> Te veel afstand | <input type="checkbox"/> Veel te weinig afstand |
| <input type="checkbox"/> Precies genoeg afstand | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

58 De volgende vragen gaan over de verkeerssituatie die u net heeft gezien. Stelt u zich voor dat het dan hevig regent (slechte zicht- en weersomstandigheden).

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

59 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

60 Stelt u zich voor dat deze verkeerssituatie plaatsvindt tijdens de spits, het is dus druk maar er is geen file.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

61 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 7, 11 of 12 'inhalen vrachtauto' / 'invoegen achter vrachtauto' of 'invoegen voor vrachtauto' (groep 3, 4 en 5) gezien hebben:

62 Stelt u zich voor dat deze verkeerssituatie wegwerkzaamheden zijn. Hierdoor is de weg versmald.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 7, 11 of 12 'inhalen vrachtauto' / 'invoegen achter vrachtauto' of 'invoegen voor vrachtauto' (groep 3, 4 en 5) gezien hebben:

63 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 7 'inhalen vrachtauto' (groep 3) gezien hebben:

64 Stelt u zich voor dat deze verkeersmanoeuvre plaatsvindt op een enkelbaansweg (met tegemoetkomend verkeer) in plaats van op een tweebaansweg.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 7 'inhalen vrachtauto' (groep 3) gezien hebben:

65 In hoeverre vindt u deze manoeuvre dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

66 Terugkomend op het getoonde videofragment, zijn er omstandigheden waaronder u deze verkeersmanoeuvre zelf niet zou uitvoeren?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK – ANTWOORDEN RANDOMISEREN

- Nee, ik zou deze manoeuvre onder alle omstandigheden uitvoeren
- Ja, tijdens slagregen \ een hagelbui
- Ja, gedurende de spits
- Ja, bij sneeuw
- Ja, bij een wegversmalling als gevolg van wegwerkzaamheden
- Ja, bij kans op gladheid
- Ja, op een enkelbaansweg met tegenliggers
- Ja, in geval van een spitsstrook (smallere strook in de spits)
- Ja, als ik de situatie ter plekke niet goed ken
- Ja, als het uitzicht belemmerd is
- Ja, als mijn eigen auto zwaar beladen is
- Ja, in een andere omstandigheid
namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Situaties met filmpjes – langere en zwaardere vrachtwagens

SPLIT RUN!

Groep 1 (inhalen LZV tijdens afslaan)

Toon 1^e deel filmpje 4:

67 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

a

- Ja
- Nee

68 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

a *Toon in random volgorde*

- Op mijn eigen rijstrook het andere voertuig inhalen tijdens het afslaan
- Op mijn eigen rijstrook achter het andere voertuig blijven en deze niet inhalen
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 4

Groep 2 (achter LZV blijven tijdens afslaan)

Toon 1^e deel filmpje 5:

67 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

b

- Ja
- Nee

68 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

b *Toon in random volgorde*

- Op mijn eigen rijstrook het andere voertuig inhalen tijdens het afslaan
- Op mijn eigen rijstrook achter het andere voertuig blijven en deze niet inhalen
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 5

Groep 3 (inhalen LZV op tweebaansweg)

Toon 1^e deel filmpje 8:

67c Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

- Ja
- Nee

68c Wat zou u zelf doen in deze situatie?

Toon in random volgorde

- Het andere voertuig zo snel mogelijk inhalen
- Het andere voertuig inhalen
- Het andere voertuig blijven volgen (achter het andere voertuig blijven)
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 8

Groep 4 (invoegen achter LZV op snelweg)

Toon 1^e deel filmpje 13:

67 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

d

- Ja
 Nee

68 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

d

Toon in random volgorde

- Invoegen vóór het andere voertuig
 Invoegen achter het andere voertuig
 Anders, namelijk: _____
 Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 13

Groep 5 (invoegen voor LZV op snelweg)

Toon 1^e deel filmpje 14:

67 Herkent u de situatie uit het zojuist getoonde videofragment?

e

- Ja
 Nee

68 Wat zou u zelf doen in deze situatie?

e

Toon in random volgorde

- Invoegen vóór het andere voertuig
 Invoegen achter het andere voertuig
 Anders, namelijk: _____
 Weet niet \ geen antwoord

Vervolg filmpje 14

Einde SPLIT RUN

69 In hoeverre vindt u de verkeerssituatie in het getoonde videofragment 'gevaarlijk'?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

70 In hoeverre vindt u de verkeerssituatie in het getoonde videofragment 'beheersbaar' voor u zelf?

Met 'beheersbaar' bedoelen wij dat u met uw rijvaardigheid en -ervaring het gevoel heeft dat u de situatie onder controle heeft.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

71 In hoeverre vindt u de wijze waarop de personenauto deze manoeuvre heeft uitgevoerd gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 8 gezien hebben, situatie 'inhalen LZV' (groep 3):

72 Hoe beoordeelt u de hoeveelheid afstand die de personenauto heeft gehouden tijdens het volgen?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Veel te veel afstand | <input type="checkbox"/> Te weinig afstand |
| <input type="checkbox"/> Te veel afstand | <input type="checkbox"/> Veel te weinig afstand |
| <input type="checkbox"/> Precies genoeg afstand | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

73 De volgende vragen gaan over de verkeerssituatie die u net heeft gezien. Stelt u zich voor dat het dan hevig regent (slechte zicht -en weersomstandigheden).

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

74 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

75 Stelt u zich voor dat deze verkeerssituatie plaatsvindt tijdens de spits, het is dus druk maar er is geen file.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

76 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 8, 13 of 14, 'inhalen LZV', 'invoegen achter LZV op snelweg' of 'invoegen voor LZV op snelweg' gezien hebben (groep 3, 4 en 5):

77 Stelt u zich voor dat deze verkeerssituatie wegwerkzaamheden zijn. Hierdoor is de weg versmald.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 8, 13 of 14, 'inhalen LZV', 'invoegen achter LZV op snelweg' of 'invoegen voor LZV op snelweg' gezien hebben (groep 3, 4 en 5):

78 In hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 8, 'inhalen LZV', gezien hebben (groep 3):

79 Stelt u zich voor dat deze verkeersmanoeuvre plaatsvindt op een enkelbaansweg (met tegemoetkomend verkeer) in plaats van op een tweebaansweg.

In hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer beheersbaar | <input type="checkbox"/> Onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Beheersbaar | <input type="checkbox"/> Zeer onbeheersbaar |
| <input type="checkbox"/> Noch beheersbaar, nog onbeheersbaar | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

Voor respondenten die filmpje 8, 'inhalen LZV', gezien hebben (groep 3):

80 In hoeverre vindt u deze manoeuvre dan gevaarlijk?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Zeer gevaarlijk |
| <input type="checkbox"/> Noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

81 Terugkomend op het getoonde videofragment, zijn er omstandigheden waaronder u deze verkeersmanoeuvre zelf niet zou uitvoeren?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK - ANTWOORDEN RANDOMISEREN

- Nee, ik zou deze manoeuvre onder alle omstandigheden uitvoeren
- Ja, tijdens slagregen \ een hagelbui
- Ja, gedurende de spits
- Ja, bij sneeuw
- Ja, bij een wegversmalling als gevolg van wegwerkzaamheden
- Ja, bij kans op gladheid
- Ja, op een enkelbaansweg met tegenliggers
- Ja, in geval van een spitsstrook (smallere strook in de spits)
- Ja, als ik de situatie ter plekke niet goed ken
- Ja, als het uitzicht belemmerd is
- Ja, als mijn eigen auto zwaar beladen is
- Ja, in een andere omstandigheid
namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

Tot zover de vragen over de filmpjes

82 De volgende vragen gaan over uw ervaringen met vrachtverkeer in het algemeen. Wanneer u als automobilist te maken heeft met een vrachtwagen, in hoeverre voelt u zich dan veilig?

- | | | |
|--|--------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer veilig | → Ga naar vraag 84 | <input type="checkbox"/> Onveilig |
| <input type="checkbox"/> Veilig | → Ga naar vraag 84 | <input type="checkbox"/> Zeer onveilig |
| <input type="checkbox"/> Noch veilig, nog onveilig | → Ga naar vraag 84 | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |
| | | → Ga naar vraag 84 |

83 Waardoor voelt u zich onveilig ten opzichte van vrachtwagens?

84 Wanneer u als automobilist te maken zou hebben met een langere en zwaardere vrachtwagen, in hoeverre voelt u dan veilig?

- | | | |
|--|--------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Zeer veilig | → Ga naar vraag 86 | <input type="checkbox"/> Onveilig |
| <input type="checkbox"/> Veilig | → Ga naar vraag 86 | <input type="checkbox"/> Zeer onveilig |
| <input type="checkbox"/> Noch veilig, nog onveilig | → Ga naar vraag 86 | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |
| | | → Ga naar vraag 86 |

85 Waardoor voelt u zich onveilig ten opzichte van langere en zwaardere vrachtwagens ?

86 Hoe staat u over het algemeen tegenover langere en zwaardere vrachtwagens ?

- | | | | |
|--|--------------------|--|--------------------|
| <input type="checkbox"/> Zeer positief | → Ga naar vraag 87 | <input type="checkbox"/> Negatief | → Ga naar vraag 89 |
| <input type="checkbox"/> Positief | → Ga naar vraag 87 | <input type="checkbox"/> Zeer negatief | → Ga naar vraag 89 |
| <input type="checkbox"/> Noch positief, nog negatief | → Ga naar vraag 88 | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord | → Ga naar vraag 90 |

87 Waarom staat u (zeer) positief tegenover langere en zwaardere vrachtwagens ?

→ Ga naar vraag 90

88 Waarom staat u noch positief, nog negatief tegenover langere en zwaardere vrachtwagens ? → Ga naar vraag 90

89 Waarom staat u (zeer) negatief tegenover langere en zwaardere vrachtwagens ?

→ Ga naar vraag 90

90 Sinds 2001 houdt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat proeven met langere en zwaardere vrachtwagens. Sinds 2007 loopt een proef waarbij transportondernemers (onder bepaalde voorwaarden) een ontheffing mogen aanvragen voor het rijden met langere en zwaardere vrachtwagens. Het Ministerie doet de proeven met langere en zwaardere vrachtwagens omdat er dan minder vrachtwagens nodig zijn om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren.

Stel dat op basis van de proef met langere en zwaardere vrachtwagens wordt besloten tot een algehele toelating van langere en zwaardere vrachtwagens op de wegen in Nederland, met uitzondering van stadscentra en woonwijken (30-km zones). Wat zou dat volgens u betekenen voor de verkeersveiligheid? De verkeersveiligheid zou...

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Sterk verbeteren | <input type="checkbox"/> Verslechteren |
| <input type="checkbox"/> Verbeteren | <input type="checkbox"/> Sterk verslechteren |
| <input type="checkbox"/> Gelijk blijven | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

91 Wat zou een algehele toelating van met langere en zwaardere vrachtwagens op de Nederlandse wegen (met uitzondering van stadscentra en woonwijken) volgens u betekenen voor de verkeersdoorstroming? De verkeersdoorstroming zou..

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Sterk verbeteren | <input type="checkbox"/> Verslechteren |
| <input type="checkbox"/> Verbeteren | <input type="checkbox"/> Sterk verslechteren |
| <input type="checkbox"/> Gelijk blijven | <input type="checkbox"/> Weet niet \ geen antwoord |

92 Heeft u suggesties voor maatregelen die uw gevoel van veiligheid zouden kunnen vergroten wanneer u tijdens uw verkeersdeelname in aanraking komt met?

gewoon vrachtverkeer:

Geen suggestie

lang en zwaar vrachtverkeer:

Geen suggestie

93 Hieronder staat een aantal aspecten die te maken hebben met vrachtverkeer. Kruist u s.v.p. die aspect(en) aan waarvan u vindt dat er extra eisen aan zouden moeten worden gesteld bij met langere en zwaardere vrachtwagens .

Ten aanzien van langere en zwaardere vrachtwagens zouden er extra eisen gesteld moeten worden aan...

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK - ANTWOORDEN RANDOMISEREN

- Niets (zijn er geen aspecten waar extra eisen aan zouden moeten worden gesteld)
- De chauffeur, namelijk: _____
- Het voertuig zelf, namelijk: _____
- De lading, namelijk: _____
- De wegen waarop zij mogen rijden, namelijk: _____
- De weersomstandigheden waaronder zij mogen rijden, namelijk: _____
- Anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

94 De overheid heeft de volgende extra eisen gesteld aan langere en zwaardere vrachtwagens :

A. Aan chauffeurs van langere en zwaardere vrachtwagens worden extra eisen gesteld met betrekking tot rijervaring en rijbewijs.

B. De remweg van langere en zwaardere vrachtwagens is gelijk aan de remweg van gewone vrachtvoertuigen.

C. Een langere en zwaardere vrachtwagen heeft 'spatbeschermers' bij de wielen tegen opspattende regen.

D. Een aantal zaken (zoals gevaarlijke stoffen) mag niet met langere en zwaardere vrachtwagens worden vervoerd.

E. Langere en zwaardere vrachtwagens mogen alleen op bepaalde wegen rijden en niet rijden in woonwijken (30 km zones) en stadscentra.

F. Langere en zwaardere vrachtwagens mogen geen andere voertuigen inhalen.

G. Langere en zwaardere vrachtwagens mogen niet rijden onder buitengewone weersomstandigheden.

Zijn deze eisen volgens u voldoende om de veiligheid te waarborgen?

- Ja, deze eisen voldoen
- Nee, deze eisen voldoen niet omdat: _____

95 In hoeverre voelt u zich voldoende geïnformeerd over verkeersveiligheid in relatie tot vrachtvoertuigen?

- Voldoende → Ga naar vraag 97
- Onvoldoende
- Weet niet \ geen antwoord → Ga naar vraag 97

96 Waarover zou u dan (meer) informatie willen hebben over verkeersveiligheid in relatie tot vrachtvoertuigen?

97 Wie zou volgens u informatie moeten verschaffen over verkeersveiligheid in relatie tot vrachtvoertuigen?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK - ANTWOORDEN RANDOMISEREN

- De overheid
- De ANWB
- Het CBR (Centraal Bureau Rijvaardigheid)
- Brancheorganisaties van vrachtverkeer
- Vrachtwagenchauffeurs
- anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

98 Hoe zou u meer geïnformeerd willen worden?

MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK

- via een postbus 51 spotje op tv
- via de radio
- artikelen in kranten
- artikelen in tijdschriften
- speciale website
- via het internet
- via een folder of brochure
- anders, namelijk: _____
- Weet niet \ geen antwoord

We willen graag nog een paar achtergrondkenmerken van u weten.

99 Wat is uw geslacht?

- man
 vrouw

100 Wat is uw leeftijd?

--	--	--

- Weet niet \ geen antwoord

101 Wat is uw hoogst genoten (al dan niet voltooide) opleiding?

- LO-LBO
 MAVO
 MBO
 HAVO - VWO
 HBO - WO-kandidaats
 WO-doctoraal/master
 Weet niet \ geen antwoord

102 Uit hoeveel personen bestaat uw gezin (inclusief u zelf)?

--	--

Dit waren alle vragen.

Hartelijk bedankt voor het meewerken aan deze enquête!

Bijlage D Tabellen verkeerssituaties

1| Gedragsintentie bij inhalen tijdens afslaan (in procenten, auto: n=411, vrachtauto en LZV: n=210)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
op eigen rijstrook andere voertuig inhalen tijdens afslaan	51	51	24	54	53	60
op eigen rijstrook achter ander voertuig blijven	37	34	66	42	40	32
anders	1	3	2	4	6	7
weet niet/geen antwoord	11	12	9	0	1	1

2| Gedragsintentie bij inhalen op de snelweg (in procenten, n=200)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
het andere voertuig zo snel mogelijk inhalen	20	22	10	16	18	9
het andere voertuig inhalen	57	53	36	63	67	52
het andere voertuig blijven volgen	16	18	40	15	13	29
anders	0	2	4	4	1	5
weet niet/geen antwoord	7	6	9	2	1	5

3| Hoe beoordeelt u de hoeveelheid afstand die de personenauto heeft gehouden tijdens het volgen? (in procenten, n=200)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
teveel	3	3	3	1	0	2
precies genoeg	84	83	77	76	86	82
te weinig	9	11	16	20	12	11
weet niet / geen antwoord	5	3	5	2	2	5

4| Gedragsintentie bij invoegen (in procenten, n=394)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
invoegen voor het andere voertuig	42	39	7	48	41	15
invoegen achter het andere voertuig	47	54	85	49	58	83
anders	1	1	2	2	1	2
weet niet/geen antwoord	10	6	7	1	0	0

5| In hoeverre vindt u wijze waarop de personenauto deze manoeuvre heeft uitgevoerd gevaarlijk? (in procenten, n=1.008)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) ongevaarlijk noch gevaarlijk, noch ongevaarlijk	63	63	56	55	50	64
(zeer) gevaarlijk	19	19	27	30	34	28
weet niet/geen antwoord	6	5	3	0	1	0

6| Stel: inhalen op eenbaansweg, in hoeverre dan beheersbaar? (in procenten, n=200)

	LZV	vrachtauto
(zeer) beheersbaar	31	41
noch beheersbaar, noch onbeheersbaar	27	25
(zeer) onbeheersbaar	36	29
Weet niet / geen antwoord	7	5

7| Stel: inhalen op eenbaansweg, in hoeverre dan gevaarlijk? (in procenten, n=200)

	LZV	vrachtauto
(zeer) ongevaarlijk	14	19
noch gevaarlijk, noch ongevaarlijk	27	31
(zeer) gevaarlijk	53	45
Weet niet / geen antwoord	6	5

8| Bij regen: in hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar? (in procenten, n=1.008)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) beheersbaar noch beheersbaar, noch onbeheersbaar	53	57	50	38	42	52
(zeer) onbeheersbaar	23	20	23	29	34	29
weet niet/geen antwoord	6	4	3	0	1	0

9| Bij regen: in hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk? (in procenten, n=1.008)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) ongevaarlijk noch gevaarlijk, noch ongevaarlijk	40	40	30	11	17	20
(zeer) gevaarlijk	30	29	32	34	42	46
weet niet/geen antwoord	24	26	35	55	41	33
	6	5	4	0	1	0

10| In de spits: in hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar? (in procenten, n=1.008)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) beheersbaar noch beheersbaar, nog onbeheersbaar	59	63	59	67	66	72
(zeer) onbeheersbaar	21	19	24	21	23	21
weet niet/geen antwoord	13	13	13	11	10	7
	7	5	3	1	1	0

11| In de spits: in hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk? (in procenten, n=1.010)

	2009			2005		
	LZV	vracht- auto	personen- auto	LZV	vracht- auto	personen- auto
(zeer) ongevaarlijk noch gevaarlijk, nog ongevaarlijk	44	46	38	24	30	36
(zeer) gevaarlijk	30	29	35	48	47	48
weet niet/geen antwoord	19	19	23	27	23	15
	7	5	4	0	1	0

12| Bij wegwerkzaamheden: in hoeverre vindt u deze situatie dan beheersbaar? (in procenten, n=593)

	LZV	vrachtauto
(zeer) beheersbaar	42	43
noch beheersbaar, noch onbeheersbaar	25	26
(zeer) onbeheersbaar	26	26
Weet niet / geen antwoord	7	5

13| Bij wegwerkzaamheden: in hoeverre vindt u deze situatie dan gevaarlijk? (in procenten, n=599)

	LZV	vrachtauto
(zeer) ongevaarlijk	28	28
noch gevaarlijk, noch ongevaarlijk	31	31
(zeer) gevaarlijk	33	35
Weet niet / geen antwoord	7	5

14| Terugkomend op de getoonde videofragmenten, zijn er omstandigheden waaronder u deze verkeersmanoeuvre zelf niet zou uitvoeren? (in procenten, n=1.010)

	LZV	vracht- auto	personen- auto
nee, ik zou deze manoeuvre onder alle omstandigheden uitvoeren	22	21	16
ja, tijdens slagregen / een hagelbui	46	47	49
ja, gedurende de spits	21	19	21
ja, bij sneeuw	48	48	50
ja, bij een wegversmalling als gevolg van wegwerkzaamheden	40	42	43
ja, bij kans op gladheid	46	47	51
ja, op een enkelbaansweg met tegenliggers	37	35	36
ja, in geval van een spitsstrook (smallere strook in de spits)	23	20	15
ja, als ik de situatie ter plekke niet goed ken	35	35	41
ja, als het uitzicht belemmerd is	47	48	51
ja, als mijn eigen auto zwaar beladen is	24	23	25
anders	2	3	3

Bijlage E Eisen LZV's Ervaringsfase



Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV 2009

31 augustus 2009
Nr. JBZ 2009/2705/jg

De directie van de Dienst Wegverkeer,

Gelet op artikel 4, vierde en vijfde lid, van Richtlijn nr. 96/53/EG EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationaal verkeer maximaal toegestane gewichten (PbEU L 235) en op artikel 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994¹, het Besluit Voertuigen² en het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten³

Besluit:

§ 1. Algemeen

Artikel 1 Definities

Voor de toepassing van deze beleidsregel worden de begripsbepalingen van de Regeling voertuigen overgenomen. Voorts wordt verstaan onder:

- a. *Autonome beslisruimte LZV*: de actuele gegevens waarbij de wegbeheerder een weg of weggedeelte als geschikt voor het berijden met een LZV opgeeft waarvoor de Dienst Wegverkeer zonder toestemming als bedoeld in artikel 149b, tweede lid, van de Wet en artikel 4 van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten ontheffing mag verlenen voor LZV's onder de daarbij van toepassing zijnde beperkingen en voorschriften;
- b. *LZV*: samenstellen met een laadlengte van tenminste 18 meter, of een vergelijkbare laadlengte indien de voertuigen zijn ingericht voor het vervoer van afneembare laadstructuren, bestaande uit ten hoogste drie voertuigen en ingericht voor het vervoer van goederen waarvan de totale lengte niet meer bedraagt dan 25,25 meter en de totale massa niet meer dan 60 ton, en waarvoor een ontheffing als bedoeld in artikel 3 is afgegeven;
- c. *LZV kerngebied*: gebied, aangeduid op het niveau van wegsegment, binnen de autonome beslisruimte als zodanig vastgesteld door de wegbeheerder en de Dienst Wegverkeer, waar één of meer bedrijven feitelijk zijn gevestigd en waarop volgens het ter plaatse geldende bestemmingsplan geen woonbestemming of agrarische bestemming rust;
- d. *Gebiedsontsluitingsweg LZV*: weg die of weggedeelte dat een verbinding vormt tussen stroomwegen en LZV kerngebied;
- e. *Stroomweg LZV*: weg met een nationale of internationale functie voor het lange afstandsverkeer;
- f. *Erftoegangsweg LZV*: weg of weggedeelte, niet zijnde een stroomweg LZV of gebiedsontsluitingsweg LZV die dient ter ontsluiting van percelen van aanvragers of die is gelegen in een LZV kerngebied;
- g. *samenstel van buitenlandse voertuigen*: samenstel van voertuigen waarbij de kentekens van het trekkend motorrijtuig en de getrokken voertuigen door een andere EU-lidstaat dan Nederland zijn afgegeven.

Artikel 2 Toepassingsgebied

Deze beleidsregel is van toepassing op de behandeling van aanvragen voor een keuring en ontheffing voor een LZV op basis van artikel 149a, tweede lid, van de Wet.

Artikel 3 Soorten ontheffing LZV

1. De ontheffingen LZV worden onderscheiden in:
 - a. de basisontheffing LZV;
 - b. de incidentele ontheffing LZV, en
 - c. de opleidingsontheffing LZV.

¹ Stbl. 2004, 687.

² Stbl. 2009, 143.

³ Stbl. 2005, 438.



2. De Dienst Wegverkeer verleent een ontheffingen LZV als bedoeld in het eerste lid, op het kenteken van het trekkende motorrijtuig, indien de geschiktheid tot het samenstellen van een LZV blijkt uit:
 - a. een aantekening op het kentekenbewijs, als bedoel in artikel 12, tweede lid;
 - b. een LZV attest als bedoeld in artikel 12, derde lid, of
 - c. een keuringscertificaat LZV als bedoeld in artikel 13, eerste lid.
3. Een basisontheffing LZV als bedoeld in het eerste lid, onder a, kan worden verleend voor:
 - a. wegen die binnen de autonome beslisruimte LZV vallen;
 - b. de duur van maximaal één jaar, en
 - c. maximaal één trekkend motorrijtuig.
4. De incidentele ontheffing LZV, bedoeld in het eerste lid, onder b, is bestemd voor:
 - a. het bereiken van de vestiging, waarbij het een noodzakelijke route vanaf of naar de plaats van feitelijke vestiging van de aanvrager betreft waarop in ieder geval volgens het ter plaatse geldende bestemmingsplan geen woonbestemming of agrarische bestemming rust en die bestemd is voor of ten behoeve van 1 aanvrager voor de aansluiting op wegen die binnen de autonome beslisruimte LZV vallen, of
 - b. evenementen, waarbij het een noodzakelijke route betreft vanaf of naar de plaats van een evenement ten behoeve of mede ten behoeve van LZV's, of
 - c. stremmingen, waarbij tijdelijk wegen of weggedeeltes geheel of gedeeltelijk ontoegankelijk zijn, en kan worden afgegeven voor wegen of weggedeeltes die:
 - i. aansluiten op de wegen of weggedeeltes genoemd in de reeds verleende basisontheffing LZV, of
 - ii. aansluiten op de wegen of weggedeeltes in de reeds verleende incidentele ontheffing LZV.
5. Een incidentele ontheffing LZV kan worden verleend voor:
 - a. wegen die niet binnen de autonome beslisruimte vallen;
 - b. de duur van:
 - i. ten hoogste 1 jaar, indien het een incidentele ontheffing LZV als bedoeld in het vierde lid, onder a, betreft, met dien verstande dat de geldigheidsduur van de aan de aanvrager verleende basisontheffing LZV niet wordt overschreden;
 - ii. maximaal 2 weken, indien het een incidentele ontheffing LZV als bedoeld in het vierde lid, onder b, betreft, of
 - iii. de duur van de stremming met dien verstande dat de geldigheidsduur van de aan de aanvrager verleende basisontheffing LZV of incidentele ontheffing LZV, als bedoeld in het vierde lid, onder a, niet wordt overschreden.
 - c. Een incidentele ontheffing LZV kan worden verleend voor maximaal vier kentekens van trekkende motorrijtuigen, mits deze kentekens op het aanvraagformulier als bedoeld in artikel 5, eerste lid, zijn vermeld.
6. Een opleidingsontheffing LZV kan worden verleend:
 - a. ten behoeve van de opleiding en examinering voor het certificaat chauffeur LZV voor de wegen die daartoe specifiek in de autonome beslisruimte LZV zijn opgenomen alsmede de wegen leidend vanaf de locatie van de bedrijfsvestiging naar deze wegen;
 - b. voor de duur van maximaal 1 jaar, en
 - c. voor maximaal 1 trekkend motorrijtuig.

Artikel 4 Ontheffingsdocument met bijlagen

Een basisontheffing LZV bestaat uit:

- a. een voorblad, waarop in ieder geval de gegevens van de aanvrager alsmede het kenteken, al dan niet in combinatie met het voertuig identificatienummer (VIN), van het trekkend motorrijtuig zijn vermeld;
- b. indien van toepassing, een voertuigbijlage met de kentekens, al dan niet in combinatie met de VIN van de getrokken voertuigen;
- c. diverse wegebijlagen, bestaande uit:
 1. wegen onder beheer van het Rijk, en / of
 2. één of meer LZV kerngebieden van één of meer wegbeheerders, en
- d. diverse bijlagen die beperkingen, algemene voorschriften en, indien van toepassing, bijzondere voorschriften bevatten.



§ 2. Aanvragen ontheffingen

Artikel 5 Aanvragen van de ontheffing

1. De aanvrager van een ontheffing LZV dient zijn aanvraag te doen op het door de Dienst Wegverkeer vastgestelde model aanvraagformulier.
2. Het aanvraagformulier wordt schriftelijk beschikbaar gesteld.

Artikel 6 Wijze van indienen van de aanvraag

Indiening van aanvragen kan uitsluitend schriftelijk plaatsvinden.

Artikel 7 Intrekken van de aanvraag

1. Een ontheffingsaanvraag kan uitsluitend schriftelijk door de indiener worden ingetrokken.
2. Het intrekken van een ingediende aanvraag wordt uitsluitend conform het tarievenbesluit van de Dienst Wegverkeer⁴ behandeld indien de intrekking binnen 24 uur na registratie van de aanvraag is gedaan en op dat moment nog geen besluit is verzonden.

Artikel 8 Duur van de behandeling van de ontheffingsaanvraag

Aanvragen binnen de autonome beslisruimte LZV worden in beginsel afgehandeld binnen 5 werkdagen.

Artikel 9 Aanvraag uitbreiding LZV kerngebieden

In aanvulling op artikel 4, onder c1, kan gedurende de geldigheid van een reeds aan de aanvrager afgegeven basisontheffing LZV een aanvraag worden gedaan in verband met uitbreiding van de LZV kerngebieden.

Artikel 10 Kenbaarheid uitbreiding LZV kerngebieden

De Dienst Wegverkeer maakt op een door hem bepaalde wijze en ten minste eenmaal per kwartaal, de nieuwe kerngebieden LZV bekend.

§ 3. Beoordeling geschiktheid wegen en weggedeelten voor LZV's

Artikel 11 Toestemming geschiktheid wegen LZV

De Dienst Wegverkeer verzoekt de wegbeheerders de in bijlage A opgenomen toetsingscriteria te hanteren bij de beoordeling van de geschiktheid van wegen voor het vaststellen van de autonome beslisruimte LZV.

§ 4. Beoordeling geschiktheid voertuigen ten behoeve van LZV's

Artikel 12 Aantekening op kentekenbewijs ten behoeve van LZV of LZV attest

1. Een aantekening op het kentekenbewijs ten behoeve van LZV of een LZV attest als bedoeld in artikel 3, tweede lid, onder a en b, wordt op aanvraag afgegeven indien bij een door de Dienst Wegverkeer verrichte keuring naar zijn oordeel is voldaan aan de eisen in bijlage B.
2. Een aantekening op het kentekenbewijs wordt geplaatst, indien het een voertuig met Nederlands kenteken betreft.
3. Een LZV attest wordt afgegeven, indien het een voertuig met een buitenlands kenteken betreft.
4. Een aanvraag als bedoeld in het eerste lid dient te worden gedaan op het door de Dienst Wegverkeer vastgestelde model aanvraagformulier.

⁴ Het Besluit Tarieven Dienst Wegverkeer wordt jaarlijks in de Staatscourant gepubliceerd.



Artikel 13 Keuringscertificaat LZV

1. een keuringscertificaat LZV wordt afgegeven voor:
 - a. vrachtautocombinaties die in de periode tot en met 31 oktober 2006 zijn toegelaten op basis van het Instellingsbesluit Ambtelijke adviescommissie LZV⁵, de Beleidsregel Ontheffingverlening LZV 2006⁶ of de Beleidsregel overgangperiode proef ontheffingverlening LZV⁷, of
 - b. een samenstel van buitenlandse voertuigen.
2. Een vrachtautocombinatie als bedoeld in het eerste lid, onder a, dient met uitzondering van de markering van het achterste voertuig, te voldoen aan de in de Beleidsregel overgangperiode proef ontheffingverlening LZV bedoelde voorwaarden.
3. Een samenstel van buitenlandse voertuigen als bedoeld in het eerste lid, onder b, dient blijkens een verklaring, afgegeven door de bevoegde autoriteit in de lidstaat van de Europese Unie waar de voertuigen zijn geregistreerd, te voldoen aan de eisen die de betreffende lidstaat stelt ten behoeve van het aan het in artikel 4, vierde lid, onder b, van richtlijn 96/53/EG bedoelde moduleconcept. Deze eisen dienen een beschermingsniveau te bieden dat naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer ten minste gelijkwaardig is aan het niveau van de nationale onderzoeken ten behoeve van het gebruik van voertuigen in een LZV.
4. Bij de beoordeling van een gelijkwaardig beschermingsniveau van een buitenlands samenstel van voertuigen dienen bijlage B en bijlage D, onderdeel 1 als referentie.

Artikel 14 model LZV attest en model keuringscertificaat LZV

1. Een LZV attest als bedoeld in artikel 12, tweede lid, wordt afgegeven volgens het in bijlage C, onderdeel 1, opgenomen model.
2. Een keuringscertificaat LZV als bedoeld in artikel 13, eerste lid, wordt afgegeven volgens het in bijlage C, onderdeel 2, opgenomen model.

§ 5. Beperkingen en voorschriften verbonden aan ontheffingen

Artikel 15 Beperkingen en voorschriften verbonden aan de ontheffing

1. Aan iedere ontheffing LZV worden de in bijlage D, onderdeel 1, genoemde beperkingen verbonden.
2. Aan iedere ontheffing LZV kunnen algemene voorschriften als genoemd in bijlage D, onderdeel 2 worden verbonden. Deze voorschriften kunnen onder meer betrekking hebben op:
 - a. voertuigdocumenten;
 - b. documenten bestuurder LZV ;
 - c. buitengewone omstandigheden;
 - d. plaats op de rijbaan;
 - e. afmetingen en massa's voertuig en LZV's in onbeladen toestand en beladen toestand;
 - f. eisen trekkend motorrijtuig met aantekening op kentekenbewijs of LZV attest;
 - g. eisen getrokken voertuigen met aantekening op kentekenbewijs of LZV attest;
 - h. draaicirkel LZV;
 - i. lengte laadruimte LZV;
 - j. markering achterste voertuig LZV;
 - k. medewerking gegevensverstrekking omtrent gebruik ontheffing LZV.

§ 6. Slotbepalingen

Artikel 16 Overgangsrecht

1. Voor samenstellen van voertuigen die in het kader van het Instellingsbesluit Ambtelijke adviescommissie LZV en de Beleidsregel ontheffingverlening LZV 2006 alsmede de Beleidsregel overgangperiode proef ontheffingverlening LZV zijn toegelaten wordt ambtshalve een keuringscertificaat LZV als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a, afgegeven, geldig tot 1 november 2011.

⁵ *Stcrt.* 2003, 245.

⁶ *Stcrt.* 2006, 72.

⁷ *Stcrt.* 2006, 182.



-
2. Voertuigen gekeurd op basis van artikel 12, eerste lid, mogen onderdeel uitmaken van een samenstel van voertuigen als bedoeld in het eerste lid, mits deze voertuigen op aanvraag zijn opgenomen op een keuringscertificaat LZV.
 3. De voor inwerkingtreding van deze beleidsregel verleende ontheffingen LZV blijven geldig.

Artikel 17 Intrekking

De Beleidsregel Ervaringsfase ontheffingverlening LZV⁸ wordt ingetrokken.

Artikel 18 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij worden geplaatst en werkt terug tot en met 1 mei 2009.

Artikel 19 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel ervaringsfase ontheffingverlening LZV 2009.

Deze beleidsregel zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De directie van de RDW,
namens deze:
de Algemeen Directeur,
J.G. Hakkenberg.*

⁸ *Stcrt.* 2007, 207; laatstelijk gewijzigd bij beleidsregel van 16 juni 2008 (*Stcrt.* 2008, 126).



BIJLAGE A, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 11

De toetsingscriteria voor wegen ten behoeve van het vaststellen van de autonome beslisruimte LZV als bedoeld in artikel 11 luiden:

1. Voor wegen onder beheer van het Rijk:
 - a. auto(snel-)wegen, voor zover deze vallen onder aanbevolen wegen in CROW publicatie 260, LZV's op het onderliggend wegennet;
 - b. autosnelwegen die, indien ze bij aansluitingen op andere wegen niet zijn uitgerust met een verkeersregelinstantie, een invoegstrook hebben, en na het einde van de invoegstrook een vluchtstrook waarvan de lengte ten minste 250 m. bedraagt
2. Voor wegen onder beheer van de provincies, gemeenten en waterschappen
 - a. Stroomwegen LZV, voor zover deze
 1. vallen onder aanbevolen wegen zoals vermeld in CROW publicatie 260, LZV's op het onderliggend wegennet, en
 2. indien ze niet zijn uitgerust met een verkeersregelinstantie er een invoegstrook is, en na het einde van de invoegstrook een vluchtstrook, waarvan de lengte ten minste 250 m. bedraagt.
 - b. Gebiedsontsluitingswegen LZV, voor zover deze wegen en de te gebruiken uitwisselpunten vallen onder aanbevolen wegen zoals vermeld in CROW publicatie 260, LZV's op het onderliggend wegennet.
 - c. Erftoegangswegen LZV, mits:
 1. deze wegen niet voorzien zijn van een verkeersbord met zone aanduiding als bedoeld in artikel 66, tweede lid, en Bijlage 1, A1, van het RVV 1990 waarbij een maximumsnelheid geldt van 30 km / h, tenzij deze gelegen zijn in een LZV kerngebied;
 2. deze wegen of weggedeeltes niet in een winkelgebied of woonwijk zijn gelegen;
 3. niet voorzien van verkeersborden waarbij een onderbord is aangebracht met venstertijden voor motorvoertuigen, en
 4. die wegen of weggedeeltes zijn gelegen in een LZV kerngebied met voldoende breedte voor de vereiste manoeuvres met de LZV's.
 - d. Die wegen die niet voldoen aan de leden a, b of c, indien het maximaal de laatste 5 km naar of van een LZV-kerngebied en qua maatvoering aanbevolen wegen conform CROW publicatie 260, LZV's op het onderliggend wegennet, betreft en waarvan naar het oordeel van de wegbeheerder gebruik door LZV's veilig plaats kan vinden.



BIJLAGE B, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 12 EN 13

Keuringseisen aantekening op kentekenbewijs ten behoeve van LZV of afgifte LZV attest

Artikel 1 keuringseisen trekkend motorrijtuig LZV

1. Een trekkend motorrijtuig moet:
 - a. behoren tot categorie N2 of N3, als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen (onder 'voertuigen van de voertuigcategorie N') en waarvoor een kenteken zonder gebruiksbeperking is opgegeven;
 - b. uitgerust zijn met een EBS drukluchtremstelsysteem als bedoeld in ECE 13¹ par. 5.1.3.1.2;
 - c. een koppeling hebben voor het aankoppelen van een aanhangwagen of oplegger die voldoet aan het bepaalde in richtlijn 94/20/EG² en tevens geschikt is voor de grotere krachten (hogere D- en V-waarden) van de LZV;
 - d. onverminderd artikel 5.3.48, vijfde lid, van de Regeling voertuigen, voorzien zijn van een zijdelingse afscherming, die voldoet aan artikel 1.1 van de bijlage bij richtlijn 89/297/EEG³ en bestaat uit een doorlopend vlak oppervlak, afgezien van de in artikel 1.1 van de bijlage bij richtlijn 89/297/EEG bedoelde uitzondering voor bedrijfsauto's voor speciale doeleinden;
 - e. voorzien zijn van opspatafschermingen, die voldoen aan richtlijn 91/226/EEG⁴;
 - f. voorzien zijn van opvallende markering als bedoeld in en geïnstalleerd volgens richtlijn 76/756/EEG en waarvan het toegepaste materiaal voldoet aan ECE-Reglement nr. 104 klasse C⁵;
 - g. voorzien zijn van een afscherming als bedoeld in richtlijn 2000/40/EG⁶ dan wel van een afscherming met een aantoonbaar zelfde veiligheidsniveau;
 - h. indien het geen bedrijfsauto als bedoeld in artikel 5.3.45, twaalfde lid, van de Regeling voertuigen is:
 1. onverminderd artikel 5.3.45, vijftiende lid, van de Regeling voertuigen, aan de rechterzijde zijn voorzien van een gezichtsveldverbeterende voorziening als bedoeld in artikel 5.3.45, elfde lid, van de Regeling voertuigen;
 2. aan de voorzijde zijn voorzien van:
 - a. een vooruitkijkspiegel, bedoeld in artikel 5.3.43, zevende lid, onder a, van de Regeling voertuigen, of,
 - b. een andere spiegel waarmee het weggedeelte kan worden overzien dat wordt begrensd door:
 - het verticale dwarsvlak door het voorste punt van de cabine van het voertuig;
 - het verticale dwarsvlak gelegen 2,00 m voor het voertuig;
 - het verticale vlak in de lengterichting dat door het buitenste punt van het voertuig aan de bestuurderszijde loopt en evenwijdig is aan het verticale vlak door de lengteas van het voertuig;
 - het verticale vlak in de lengterichting dat door het punt 2,00 m buiten het buitenste punt van het voertuig aan de passagierszijde loopt en evenwijdig is aan het verticale vlak door de lengteas van het voertuig.
- i. De voorzijde van het binnen deze begrenzing gelegen gebied wordt aan de passagierszijde afgerond met een straal van 2,00 m.
- i. zijn uitgerust met een afleeseenheid waarop de druk van de achteras(sen) of het achterasstel van dit voertuig alsmede de via de datakabel van het remsysteem (CANbus) aangeboden informatie met betrekking tot asdrukken wordt weergegeven, met een afleesnauwkeurigheid van ten minste 0,1 ton of 100 kg;
- j. ten minste een vermogen van de motor in Kw hebben, vastgesteld volgens richtlijn 80/1269/EEG, berekend uit de som van: 5 x toegestane maximum massa samenstel in ton.
- k. niet zijn uitgerust met een tank of vloeistofcontainer voor vloeibare lading met een volume van meer dan 1000 L;

¹ VN ECE-reglement nr. 13 met uniforme eisen betreffende de goedkeuring van remsystemen van bedrijfsvoertuigen.

² 94/20/EEG van het Europees Parlement en van de Raad van 30 mei 1994 betreffende mechanische koppelinrichtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens en de bevestiging van de inrichtingen aan deze voertuigen (PbEG L 195).

³ Richtlijn nr. 89/297/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 13 april 1989 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de zijdelingse afscherming (zijdelingse beschermingsinrichtingen) bij bepaalde motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 124).

⁴ 91/226/EEG Richtlijn van de Raad van 27 maart 1991 betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten inzake opspatafschermingsystemen bij bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 103).

⁵ VN ECE-reglement nr. 104 met uniforme eisen betreffende de goedkeuring van retroreflecterende markering voor zware en lange voertuigen en hun aanhangwagens, behorende bij de overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken, en onderdelen die kunnen wordenaangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen.

⁶ Richtlijn nr. 2000/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 juni 2000 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de beschermingsinrichting aan de voorzijde tegen klemrijden van motorvoertuigen en houdende wijziging van richtlijn nr. 70/156/EEG van de Raad (PbEG L 203).



- I. niet zijn ingericht voor vervoer van vee als bedoeld in artikel 1 van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren⁷.

Artikel 2 Keuringseisen getrokken voertuigen LZV

1. Het getrokken voertuig moet:
 - a. behoren tot categorie O3 of O4 als bedoeld in artikel 1.1 van de Regeling voertuigen en waarvoor een kenteken zonder gebruiksbeperking is opgegeven;
 - b. uitgerust zijn met een EBS drukluchtremsysteem als bedoeld in ECE Reglement 13, par. 5.1.3.1.2.;
 - c. onverminderd artikel 5.12.48 van de Regeling voertuigen, voorzien zijn van een zijdelingse afscherming, die voldoet aan het bepaalde in artikel 1.1 van de bijlage bij richtlijn 89/297/EEG, en bestaat uit een doorlopend vlak oppervlak, afgezien van de in artikel 1.1 van de bijlage bij richtlijn 89/297/EEG bedoelde uitzondering;
 - d. voorzien zijn van opspatafschermingen, die voldoen aan richtlijn 91/226/EEG;
 - e. voorzien zijn van opvallende markering als bedoeld in en geïnstalleerd volgens richtlijn 76/756/EEG en waarvan het toegepaste materiaal voldoet aan ECE-Reglement nr. 104 klasse C⁸,
 - f. niet zijn uitgerust met een tank of vloeistofcontainer voor vloeibare lading met een volume van meer dan 1000 L;
 - g. niet zijn ingericht voor vervoer van vee als bedoeld in artikel 1 van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren.
2. Indien het getrokken voertuig is ingericht om een ander voertuig voort te bewegen moet:
 - a. de EBS data-uitwisseling tussen het trekkend motorrijtuig en dit andere voertuig worden doorgegeven; het eigen remsysteem van het getrokken voertuig mag hiervan tijdelijk kunnen worden afgekoppeld;
 - b. het remsysteem zijn beveiligd als bedoeld in richtlijn 71/320/EG⁹, bijlage I, onder 2.2.1.18.;
 - c. de koppeling voor het aankoppelen van een aanhangwagen of oplegger voldoen aan het bepaalde in richtlijn 94/20/EG en tevens geschikt zijn voor de grotere krachten (hogere D- en V-waarden) van de LZV;
 - d. het zodanig zijn ingericht dat de druk per as of per asstel van dit voertuig via de datakabel van het remsysteem (CANbus) voor verdere verwerking wordt aangeboden, of een afleeseenheid hebben waarop de druk per as of asstel wordt weergegeven, met een afleesnauwkeurigheid van ten minste 0,1 ton of 100 kg.

Artikel 3

Voor een LZV geldt dat:

1. in aanvulling op het bepaalde in de Regeling voertuigen, de maximale toegestane som van de aslasten van een door een andere aanhangwagen voort te bewegen middenaanhangwagen wordt vastgesteld op ten hoogste de som van de aslasten van de trekkende aanhangwagen.
2. In aanvulling op artikel 5.18.31, onder a, van de Regeling voertuigen mag de gezamenlijke som van de aslasten van twee door een bedrijfsauto voort te bewegen middenaanhangwagens niet meer bedragen dan 1,5 maal de som van de aslasten van het trekkend motorvoertuig dan wel de in het kentekenregister of op het kentekenbewijs van het trekkende motorrijtuig vermelde toegestane maximum te trekken massa.

⁷ Stb. 1992, 585.

⁸ VN ECE-reglement nr. 104 met uniforme eisen betreffende de goedkeuring van retroreflecterende markering voor zware en lange voertuigen en hun aanhangwagens, behorende bij de overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken, en onderdelen die kunnen wordenaangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen.

⁹ Richtlijn nr. 71/320/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan (PbEG L 202).



BIJLAGE C, ONDERDEEL 1, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 14, EERSTE LID

Model LZV attest

LZV attest

IKS (Individueel Keuren Speciaal)
Postbus 777 – 2700 AT Zoetermeer
Tel +31 (0)79 345 8302 Fax +31 (0)79 345 8034

Afgegeven met inachtneming van het gestelde in de Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV 2009, Staatscourant, publicatiedatum

Dit document betreft een attest als bedoeld in artikel 12, eerste lid van de Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV 2009.

Afgegeven voor: bedrijfsauto / aanhangwagen / oplegger
Kenteken:
Merk:
VIN code:

Dit voertuig kan worden gebruikt in een LZV als bedoeld in de Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV 2009.
Bij gebruik in een LZV gelden naast de in het voertuigdocument vermelde gegevens en voorwaarden tevens de volgende bijzonderheden:

Afhankelijk van de aard van het voertuig worden de volgende teksten vermeld. Deze teksten zijn dezelfde als op het kentekenbewijs van een overeenkomend Nederlands voertuig in de rubriek ‘bijzonderheden’ voor deze toepassing zouden worden vermeld. Voorzover noodzakelijk worden ook aanvullende voorwaarden vermeld.

1. In lange en zware vrachtautocombinaties
2. – max massa autonoom geremd : kg
3. – max massa middenas geremd : kg
4. – max massa oplegger geremd : kg
5. Afstand hart koppeling tot hart koppeling : cm
6. Afstanden hart koppeling tot hart koppeling : cm en cm
7. Voortbewegen oplegger met gestuurde as(sen) niet toegestaan.
8. – max massa samenstel : kg
9. Geometrische wielbasis : cm

De Directie van de RDW,
namens deze,
Hoofd van de afdeling IKS van de
Divisie Voertuigtechniek,

Plaats, datum

(droog)stempel



BIJLAGE C, ONDERDEEL 2, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 14, TWEEDE LID

Model Keuringscertificaat

Keuringscertificaat LZV

IKS (individueel Keuren Speciaal)
Postbus 777 – 2700 AT Zoetermeer
Tel + 31 (0)79 345 8302 Fax + 31 (0)79 345 8034

Afgegeven met inachtneming van het gestelde in de Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV2009, Staatscourant nr., publicatiedatum

Het hieronder beschreven samenstel van voertuigen betreft een:

Vrachtautocombinatie, als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a van de Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV 2009.

De lengte van de laadruimte voldoet aan het bepaalde in bijlage D onder 2, art. I lid 2 van de beleidsregel.

De combinatie behoeft niet te zijn voorzien van aslastmeters bedoeld in bijlage D onder 2 artikel K van de beleidsregel.

Samenstel van buitenlandse voertuigen, als bedoeld in artikel 13, eerste lid onder b van de Beleidsregel keuring en ontheffingverlening ervaringsfase LZV 2009.


Dit samenstel behoeft niet te zijn voorzien van aslastmeters bedoeld in bijlage D onder 2 artikel K van de beleidsregel.

Het trekkend motorrijtuig moet zijn voorzien van een gezichtsveld verbeterende voorziening als bedoeld in artikel 5.3.45, elfde lid van de Regeling Voertuigen.

Het rijden met dit samenstel zonder ontheffing ex. Art. 149a, 2^e lid WVV is verboden.

De geldigheid van dit certificaat vervalt op 1 november 2011.


Overzicht samenstelling configuratie A



kentekens

	motorrijtuig	oplegger	middenas aanhangwagen	opmerking
1	X			
2				
3				
4				
5				
6				
7				


Overzicht samenstelling configuratie B



Kentekens

	motorrijtuig	voorste oplegger	achterste oplegger	Opmerking
1	X			
2				
3				
4				
5				

Overzicht samenstelling configuratie C



kentekens

	motorrijtuig	aanhangwagen		opmerking
1	X		X	
2				
3				
4				
5				

Leverdatum 15-09-2009

Overzicht samenstelling configuratie D



kentekens

	motorrijtuig	dolly	oplegger	opmerking
1	X			
2				
3				
4				
5				

Overzicht samenstelling configuratie E



kentekens

	motorrijtuig	voorste middenas-aanhangwagen	achterste middenas-aanhangwagen	opmerking
1	X			
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

De Directie van de RDW
namens deze,
Hoofd van de afdeling IKS van de
Divisie Voertuigtechniek,

Plaats, datum:

(droog)stempel

Leverdatum 15-09-2009



BIJLAGE D, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 15. BEPERKINGEN EN VOORSCHRIFTEN

1. Beperkingen LZV

Artikel A LZV afmetingen en draaipunten

Een LZV heeft:

1. ten hoogste 2 draaipunten;
2. een totale lengte van ten hoogste 25.25 m. met inbegrip van de lading en met inachtneming van de in artikel 5.1a.1, tweede lid, onder a, van de Regeling voertuigen bepaalde meetmethode.

Artikel B Combinatieverbod

Een ontheffing LZV mag niet worden gebruikt in combinatie met een ontheffing voor exceptioneel transport.

Artikel C LZV ontheffing en vervoer ondeelbare lading

Bij gebruik van een ontheffing LZV is het vervoer van ondeelbare lading op de wijze als bedoeld in de artikelen 5.18.13 en 5.18.14 van de Regeling voertuigen niet toegestaan.

Artikel D Verbod uitrusting en vervoer vloeibare lading

Een LZV mag niet zijn uitgerust of beladen met een tank voor vloeibare lading met een volume van meer dan 1000 L.

Artikel E Verbod vervoer gevaarlijke stoffen

Een LZV mag geen gevaarlijke stoffen vervoeren in hoeveelheden groter dan bedoeld in Randnummer series 1.1.3 van het ADR.

2. Algemene voorschriften

Artikel A Voertuigdocumenten

De voor het voertuig of de voertuigen ten behoeve van LZV afgegeven en voor de ontheffing LZV vereiste voertuigdocumenten moeten bij gebruik van de ontheffing LZV aanwezig zijn. Van deze documenten moet een origineel, geldig en door de Dienst Wegverkeer gewaarmerkt exemplaar bij de ontheffing LZV getoond kunnen worden.

Artikel B Documenten bestuurder LZV

1. De bestuurder van de LZV moet in het bezit zijn van:
 - a. een geldig rijbewijs voor het besturen van motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën C en E;
 - b. een getuigschrift vakbekwaamheid voor het besturen van een vrachtauto als bedoeld in de Regeling getuigschrift vakbekwaamheid, dan wel voldoen aan artikel 2.7.2 van het Arbeids-tijdenbesluit, en
 - c. een door het Stichting Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen afgegeven en geldig CCV-certificaat 'Rijvaardigheidstoets langere en/of zwaardere voertuigen'. Met deze beroepseis worden gelijkgesteld beroepseisen die worden gesteld in een andere lidstaat van de Europese Unie dan wel een staat, niet zijnde een lidstaat van de Europese Unie, die partij is bij een daartoe strekkend of mede daartoe strekkend Verdrag dat Nederland bindt, en die een beroepsniveau waarborgen dat naar het oordeel van de Stichting CBR ten minste gelijkwaardig is aan het niveau dat met de nationale beroepseisen wordt nagestreefd.
2. De voor de bestuurder afgegeven documenten, genoemd in het eerste lid, moeten bij het gebruik van de ontheffing aanwezig zijn op het voertuig.
3. Het eerste lid, onder c, geldt niet bij gebruik van een opleidingsontheffing LZV, mits:
 - a. de gebruiker van de opleidingsontheffing ten minste 5 jaar in het bezit is van een geldig rijbewijs voor het besturen van motorrijtuigen van de rijbewijscategorieën C en E;
 - b. aan de gebruiker van de opleidingsontheffing de afgelopen 3 jaar geen ontzegging van de rijbevoegdheid is opgelegd en het aan hem afgegeven rijbewijs niet ongeldig is verklaard of ingevorderd, en
 - c. er door middel van een op het voertuig aanwezige schriftelijke en gepersonifieerde oproep kan worden aangetoond dat de gebruiker op de datum van controle via de kortste door de ontheffing toegestane route op weg was naar, of terugkeert van, een opleiding onder toezicht



van een bevoegde opleider ter voorbereiding op het certificaat of een examen voor het certificaat genoemd in het eerste lid, onder c.

Artikel C Buitengewone omstandigheden

1. Van de ontheffing LZV mag geen gebruik worden gemaakt bij gladheid van het wegdek en bij weersomstandigheden die het zicht beperken tot minder dan 200 m.
2. Indien zich dergelijke omstandigheden voordoen moet zo spoedig mogelijk het gebruik van de ontheffing LZV worden beëindigd.

Artikel D Plaats op de rijbaan

Voor een LZV geldt een inhaalverbod van alle motorvoertuigen die sneller mogen rijden dan 45 km per uur.

Artikel E Afmetingen en massa samenstellen van voertuigen uit LZV

Elk uit een LZV te vormen samenstel van voertuigen moet voldoen aan de gebruikseisen van hoofdstuk 5 afdeling 18 van de Regeling voertuigen

Artikel F Trekkend motorrijtuig LZV

Het trekkend motorrijtuig van een LZV moet zijn voorzien van;

1. zijdelingse afscherming als bedoeld in artikel 5.3.48, achtste lid, van de Regeling voertuigen en bestaat uit een doorlopend vlak oppervlak;
2. opvallende markering als bedoeld in en geïnstalleerd volgens richtlijn 76/756/EEG en waarvan het toegepaste materiaal voldoet aan ECE-Reglement nr. 104 klasse C¹,

Artikel G Getrokken voertuig LZV

Het getrokken voertuig van een LZV moet zijn voorzien van:

1. zijdelingse afscherming als bedoeld in artikel 5.12.48, vijfde lid, van de Regeling voertuigen en bestaat uit een doorlopend vlak oppervlak;
2. opvallende markering als bedoeld in en geïnstalleerd volgens richtlijn 76/756/EEG en waarvan het toegepaste materiaal voldoet aan ECE-Reglement nr. 104 klasse C¹.

Artikel H Draaicirkel LZV

Een LZV moet naar beide zijden een volledige cirkel kunnen beschrijven binnen een ruimte die wordt begrensd door twee concentrische cirkels, waarvan de buitenste een straal van 14,50 m en de binnenste een straal van 6,50 m heeft, zonder dat een van de buitenpunten van de voertuigen buiten de omtrek van de cirkels komt.

Artikel I Lengte laadruimte LZV

1. De lengte van de laadruimte, zijnde de afstand tussen het voorste punt aan de buitenzijde van de laadruimte achter de stuurcabine en het achterste punt aan de buitenzijde van de achterste aanhangwagen, verminderd met de afstanden tussen de achterzijde van de laadruimte van de voertuigen en de voorzijden van de laadruimte van de daaropvolgende voertuigen, dient ten minste 18,00 m en ten hoogste 21,82 m te bedragen.
2. In afwijking van het eerste lid geldt de ten hoogste toegestane lengte van het laadvlak niet voor de vrachtautocombinaties als bedoeld in artikel 13, eerste lid, onder a.

Artikel J Markering achterste voertuig LZV

1. Het achterste voertuig van een LZV moet zijn voorzien van een horizontaal geplaatste markering als bedoeld in artikel 5.18.36a, van de Regeling voertuigen, waarop over de volle hoogte van het gele vlak de zijdelingse contour van de betreffende LZV in de kleur zwart is aangebracht.
2. Wanneer de markering is verdeeld over twee borden, dient de bedoelde contour van de combinatie op het op de linker helft van het voertuig aangebrachte bord te zijn aangebracht.

¹ VN ECE-reglement nr. 104 met uniforme eisen betreffende de goedkeuring van retroreflecterende markering voor zware en lange voertuigen en hun aanhangwagens, behorende bij de overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken, en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen.



3. De totale lengte van de LZV in meters moet in de kleur zwart op de markering zijn aangegeven.

Artikel K Aanwezigheid aslastmeter op LZV

1. De optredende statische aslasten van een LZV moeten met uitzondering van de vooras van het trekkend motorrijtuig met een afleesnauwkeurigheid van 100 kg kunnen worden weergegeven. Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van de optredende druk in de veerbalgen van elke as.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op vrachtautocombinaties of een samenstel van buitenlandse voertuigen voorzien van een keuringscertificaat als bedoeld in artikel 13.

Artikel L Medewerking gegevensverstrekking gebruik LZV ontheffing

De aanvrager en gebruiker van een ontheffing zijn verplicht om op verzoek van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat medewerking te verlenen aan onderzoek omtrent de ervaringen en inzet van de LZV en de LZV ontheffing.

Artikel M

In een LZV mag de gezamenlijke som van de aslasten van twee achter elkaar gekoppelde middenas-aanhangwagens niet meer bedragen dan 1,5 maal de som van de aslasten van het trekkend motorrijtuig.

Artikel N

In een LZV mag de som van de aslasten van een middenasaanhangwagen voortbewogen door een andere aanhangwagen niet meer bedragen dan de som van de aslasten van de trekkende aanhangwagen.

Artikel P

De totale massa van een LZV mag niet meer bedragen dan bedoeld in artikel 5.18.17b tweede lid, onderdeel b, van de Regeling voertuigen, tenzij het trekkende motorvoertuig is voorzien van een hulpwegrij-inrichting als bedoeld in bijlage I, punt 2.14, van richtlijn nr. 97/27/EG.



TOELICHTING

Als gevolg van de invoering van het Besluit voertuigen en de Regeling voertuigen is de juridische grondslag van de Beleidsregel Ervaringsfase ontheffingverlening LZV komen te vervallen. Derhalve moet deze opnieuw worden gepubliceerd.

Tevens is van de gelegenheid gebruik gemaakt om de artikelen 3, 4, 9 en 10 aan te passen op de ontheffingspraktijk.

Artikel 3: gezien de definitie in artikel 1, onder a kon hier het expliciet benoemen van LZV kerngebieden komen te vervallen.

In artikel 4 is de gangbare praktijk ten aanzien van de wegebijlagen beter tot uitdrukking gebracht. Er wordt een wegebijlage voorzien van rijkswegen, het zogenaamde basisnet, afgegeven al dan niet in combinatie met wegebijlagen met LZV kerngebieden. In artikel 9 is aangegeven dat men gedurende de geldigheid van een basisontheffing uitbreiding van LZV kerngebieden kan aanvragen. Daartoe maakt de RDW via internet de nieuw verkregen LZV kerngebieden bekend, zo is in artikel 10 bepaald. Het eerder in artikel 10 benoemde wijzigingsabonnement LZV kerngebieden bleek niet in een behoefte te voorzien, nu men er massaal voor koos om via het bepaalde in artikel 9 tot uitbreiding van LZV kerngebieden over te gaan.

De bepalingen ten aanzien van lijn- en contourmarkering zijn in overeenstemming gebracht met richtlijn 76/756/EEG. Daarnaast is de omissie ten aanzien van de berekening van het motorvermogen van de LZV gerepareerd.

*De directie van de RDW,
namens deze:
de Algemeen Directeur,
J.G. Hakkenberg.*



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

december 2009 | DVS1209RE023