

HET MAATSCHAPPELIJK DRAAGVLAK VOOR HET GEBRUIK VAN MOTORVOERTUIG-
VERLICHTING OVERDAG (MVO)

Beweerd gebruik van MVO geïnterpreteerd met behulp van het feitelijk gebruik van MVO en de mate van acceptatie bij het publiek

R-91-90

Drs. J.E. Lindeijer

Leidschendam, 1991

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

1. Inleiding
2. Feitelijk en beweerd gebruik van MVO
 - 2.1. Feitelijk gebruik versus beweerd gebruik van MVO
 - 2.2. Feitelijk gebruik en het beweerde belang van MVO
3. Mate van acceptatie van MVO
 - 3.1. Algemeen
 - 3.2. Automobilisten
 - 3.3. Fietsers en voetgangers
4. Aanbevelingen

Literatuur

Bijlage 1 en 2

1. INLEIDING

Kennis over de mate waarin de maatregel positief ontvangen zal worden door het publiek is belangrijk voor de besluitvorming om het gebruik van motorvoertuigverlichting overdag (MVO) te verplichten. Als de reactie van het publiek voor het merendeel positief is, mag verwacht worden dat de invoering van de maatregel op weinig verzet zal stuiten. Dientengevolge zal de handhavingsinspanning ten dele of geheel achterwege kunnen blijven. Daarom heeft de SWOV, in opdracht van de Dienst Verkeerskunde, een meting laten uitvoeren naar het maatschappelijk draagvlak voor MVO-gebruik. Het veldwerk is uitgevoerd door het bureau MarketResponse BV te Amersfoort.

Voorafgaande aan de landelijke enquête is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd door MarketResponse (MarketResponse, 1991a). De uitkomsten hiervan vormden input voor de vragenlijst van het kwantitatieve deel van het onderzoek; statements om meningen over MVO-gebruik te peilen. Vervolgens is de vragenlijst in een pilotstudie getest op inhoudelijke aspecten (reacties van mensen op gestelde vragen) en duur van het gesprek. Naar aanleiding hiervan is de vragenlijst hier en daar wat aangepast en ingekort. Op grond van een gestratificeerde steekproef (N = 1119) is in september/oktober een telefonische enquête uitgevoerd onder de Nederlandse bevolking van 15 jaar en ouder.

In de analyse zijn de respondenten in drie groepen opgesplitst, te weten:

- Groep I: "alleen automobilisten" (N = 261). Mensen in deze groep verplaatsen zich voornamelijk per auto en zijn altijd zelf bestuurder.
- Groep II: "zowel automobilisten als fietsers" (N=543). Deze groep personen fietst en bestuurt regelmatig een auto.
- Groep III: "alleen fietser" (N = 306). Personen die alleen als passagier wel eens in een auto meerijden, maar verder alleen van de fiets en/of andere transportmogelijkheden gebruik maken, zijn in deze groep ingedeeld. (MarketResponse BV, 1991b).

De keuze voor de hierboven beschreven hoofdindeling is gedaan vanuit de gedachte dat dit de belangrijkste groepen verkeersdeelnemers zijn die bij de MVO-maatregel betrokken zijn.

Eerst wordt een vergelijking gemaakt tussen beweerd en feitelijk gebruik van MVO (Hoofdstuk 2). Vervolgens wordt de mate van acceptatie van MVO besproken (Hoofdstuk 3); het kennisniveau van het publiek over MVO-gebruik

in relatie tot verkeersveiligheid, het vrijwillig dan wel verplicht stellen van MVO en het kostenaspect zijn daarvoor de belangrijkste items.

2. FEITELIJK EN BEWEERD GEBRUIK VAN MVO

2.1. Feitelijk gebruik versus beweerd gebruik van MVO

Het is algemeen bekend dat gedrag dat mensen bij navraag zeggen te vertonen (beweerd gedrag) vaak afwijkt van het feitelijke gedrag. De vraag hier is in hoeverre dat met het beweerd gebruik van MVO ook het geval is.

Maandelijks voert de SWOV verspreid over Nederland en onder diverse licht- en weersomstandigheden metingen uit naar het gebruik van MVO. Deze gebruikgegevens worden hier vergeleken met de resultaten uit de enquête. Van alle automobilisten (Groep I en II) in de steekproef zegt gemiddeld 17% MVO te voeren onder alle omstandigheden, dus ook bij helder zonnig weer en/of binnen de bebouwde kom. Voor een vergelijking met het feitelijke gebruik is onder 'alle' omstandigheden een te ruim begrip. In de praktijk voeren veel mensen - onder invloed van weersomstandigheden, lage lichtniveaus en/of omgevingsfactoren - MVO. Voor de zuiverheid van de vergelijking van het feitelijke gebruik van MVO met het beweerde gebruik is daarom gekozen voor de percentages bij helder zonnig weer midden op de dag (zie Bijlage 1). Als géén onderscheid naar invloedsfactoren wordt gemaakt blijkt het gemiddelde percentage over heel Nederland in die omstandigheden gemiddeld rond de 9% te liggen. Er is dus overwaardering te constateren in het beweerde gebruik. Hier moet wel worden opgemerkt dat de enquête een 'verzameld' beeld geeft van de gemiddelde Nederlandse weggebruiker. Zoals ook de tabel op blz. 7 laat zien zijn er verschillen in het feitelijke gebruik tussen regio's en omgevingsfactoren. Het kan zijn dat het gevonden percentage in de enquête vooral wordt bereikt door antwoorden van mensen uit die regio's waar het gebruik al redelijk hoog is. Het enquête materiaal is daarop echter niet geselecteerd. Uitgaande van de hier beschreven veronderstelling kan het volgende worden onderscheiden:

- In het Noorden en Oosten van het land komt buiten de bebouwde kom het beweerde en feitelijke gebruik goed met elkaar overeen, nl: ca. 17%.
- Het Westen en Zuiden blijft hier duidelijk onder, nl. ca. 6%.
- Op wegen binnen de bebouwde kom liggen de percentages in het hele land op gemiddeld 5%, ook in het Noorden en Oosten.

Met andere woorden, op wegen binnen de bebouwde kom voert in Nederland gemiddeld 5% MVO bij zonnig weer. Dat percentage wijkt behoorlijk af van het beweerde gebruik onder alle omstandigheden.

2.2. Feitelijk gebruik en het beweerd belang van MVO

Het feitelijke gebruik ligt gemiddeld hoger als ook licht, half en zwaar bewolkt weer met helder zonnig weer wordt samengevoegd. Onderstaande tabel geeft percentages van gebruiksgegevens uit de maanden juli, augustus en september 1991 midden op de dag bij droog weer (helder zonnig en licht tot zwaar bewolkt; zie voor gedetailleerde gegevens Bijlage 2).

Type weg	Noord gem. %	Oost gem. %	West gem. %	Zuid gem. %
Autosnelweg	20 - 27	10 - 24	4 - 8	5 - 8
Autoweg	21 - 26	14 - 27	2 - 3	5 - 13
80 km/uur-weg	11 - 28	14 - 15	6 - 20	6 - 30
Polderweg		20 - 42	14 - 27	
Binnen beb. kom	10 - 17	8 - 12	5 - 9	3 - 4

Het gebruik van MVO neemt toe naar mate de bewolking toeneemt, dit geldt ook voor binnen de bebouwde kom. Het verschil in gebruik tussen binnen en buiten de bebouwde kom is duidelijk. Dit onderscheid wordt ook in de enquête gevonden, zij het dat het belang van het gebruik van MVO in specifieke omstandigheden buiten de bebouwde kom door de respondenten veel hoger wordt geschat dan het feitelijke gebruik doet vermoeden. Zo vindt men het gebruik van MVO vooral van belang op polderwegen, op wegen buiten de bebouwde kom met tegenliggers (80 km/uur-wegen en autowegen) en op wegen door bosrijke streken (tussen de 60% en 80%). Van iets minder belang vindt men MVO op autosnelwegen (ca. 50%). Het van-belang-vinden geeft dus grote verschillen te zien met het feitelijke gebruik.

Het blijkt echter dat op autosnelwegen gemiddeld het hoogste percentage gebruik van MVO wordt gemeten. Dit dus in tegenstelling met de mate waarin men zegt dat MVO van belang is. De invloed van het gedrag van anderen (het meedoen-effect) is hiervoor een mogelijke verklaring. Als deze verklaring juist is, mag worden verondersteld dat bij de invoering van de maatregel het zien van MVO-gebruik door anderen een positieve invloed heeft. Het handhaven van de maatregel zal daardoor worden vergemakkelijkt.

Het overgrote deel van de respondenten vindt het gebruik van MVO vooral bij regenachtig weer, mist en schemer vanzelfsprekend (ca. 90%). Het feitelijk gebruik ondersteunt deze uitspraak, zij het dat overdag onder die omstandigheden de werkelijke percentages fluctueren tussen de 40% en 100% (Lindeijer & Bijleveld, 1990).

3. MATE VAN ACCEPTATIE VAN MVO

3.1. Algemeen

Al eerder is opgemerkt dat het voor de besluitvorming om wel of niet een MVO-maatregel in te voeren belangrijk is van te voren te weten hoe groot de acceptatie van de maatregel onder het publiek zal zijn. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen mensen die wel en niet zelf autorijden.

Bij de interpretatie van de gepresenteerde percentages moet voorzichtigheid worden betracht. Hoewel het aantal weigeringen procentueel ongeveer een kwart uitmaakt van de telefonisch geslaagde contacten, bleek 45% daarvan buiten het steekproefkader te vallen. Als deze laatste groep buiten beschouwing wordt gelaten blijkt de non-response meer dan 50% te zijn. MarketResponse voert hierbij aan dat veel weigeringen veroorzaakt werden door de duur van het gesprek dat gemiddeld langer dan een half uur per respondent duurde.

3.2. Automobilisten

De acceptatiegraad geeft een indicatie over de mate van bereidheid onder de automobilisten (Groep I en II, zie Inleiding) om de maatregel op te volgen. Van deze groep blijkt de helft positief te staan tegenover het vrijwillig voeren van lichten overdag. Dit komt overeen met de uitkomsten van een enquête die in 1990 bij benzinepompen is uitgevoerd onder automobilisten (Lindeijer, 1990).

Uit het kwalitatieve deel van het onderzoek kwam naar voren dat men het nut van MVO voor veel situaties en omstandigheden inziet. De uitkomsten van de landelijke enquête bevestigen dit (zie Hoofdstuk 2). Een aantal mensen realiseerde zich tijdens het interview dat er al veel situaties en omstandigheden zijn waarin men MVO gebruikt. Dit leidde tot de conclusie dat ten behoeve van de duidelijkheid in het verkeer het maar beter zou zijn als de overheid de maatregel verplicht stelde. Deze conclusie is dan ook als stelling opgenomen in de landelijke enquête en werd door 69% positief beantwoord.

Belangrijk voor de mate van acceptatie is het feit dat ca. 85% van de respondenten géén problemen zegt te hebben met een verplichting van het

gebruik van MVO, mits duidelijk wordt gemaakt dat MVO-gebruik ongevallen helpt voorkomen (35%) en/of één op de twee auto's al licht voert (50%). De hier gevonden bereidheid moet wel gezien worden in relatie tot lichtomstandigheden en omgevingsfactoren (zie Hoofdstuk 2). Onder vrij veel omstandigheden buiten de bebouwde kom vindt men MVO-gebruik van belang, maar slechts 14% tot 29% vindt MVO-gebruik óók van belang binnen de bebouwde kom of bij helder zonnig weer! Met andere woorden, er is een grote groep (ca. 60%) die in feite in hun houding ten opzichte van MVO zowel in positieve als in negatieve zin kan worden beïnvloed.

Een mogelijke verklaring voor de gevonden bereidheid kan zijn dat het aandoen van lichten overdag als een kleine 'moeite' wordt gezien. In het kwalitatief onderzoek werd dit argument namelijk vaak geopperd als de medewerking aan een proef met MVO-gebruik ter sprake kwam.

Dat diverse onderzoeken (o.a. Cairney & Catchpole, 1991) laten zien dat tussen de 50% en 80% van de verkeersongevallen terug te voeren is op het niet (tijdig) 'zien' van elkaar, is niet algemeen bekend. Onbekendheid met het 'nut' van MVO voor de verkeersveiligheid (bijdrage aan de zichtbaarheid/herkenbaarheid) blijkt uit het feit dat een groot aantal respondenten het eens is met de stelling: het ontstaan van ongevallen ligt aan de rijstijl van de mensen en niet aan het niet of te laat zien van anderen. Dit blijkt overigens sterk afhankelijk van de wijze waarop men vaak deelneemt aan het verkeer: 33% in de groep 'alleen automobilisten', 47% in de groep 'automobilisten en fietsers' en 58% in de groep 'alleen fietsers' was het namelijk met de genoemde uitspraak eens.

Het kostenaspect van MVO-gebruik speelt een ondergeschikte rol bij de meningsvorming. Ook hier kan een deel daarvan worden verklaard door het geringe inzicht dat men daarover blijkt te hebben. Men is eerder bang voor een lege accu, omdat de lichten zijn blijven branden. Interessant is dat ongeveer een kwart van de automobilisten die zeggen altijd MVO te voeren, de lichten handmatig in- en uitschakelt. De anderen uit deze groep hebben óf een signaalgever in de auto óf de lichten worden automatisch aan- en uitgeschakeld. Sinds vele jaren worden de Japanse automerken uitgevoerd met minimaal een signaalgever (ca. 25% van de automarkt in Nederland). Verder hebben van de Europese merken vooral de duurdere typen een waarschuwingssysteem in de auto, dat onder andere waarschuwt wanneer de lichten nog branden als de motor is afgezet. Daarnaast zijn (automatisch geschakelde) dagrijlichten standaard uitgevoerd in de merken Volvo en Saab.

Dat MVO-gebruik in Nederland meer is ingeburgerd (meer is geaccepteerd) dan in Duitsland blijkt uit een onderzoek naar de subjectieve beleving van MVO-gebruik aldaar (Ellinghaus & Steinbrecher, 1991). Daar is slechts een kwart van de automobilisten overtuigd dat MVO-gebruik een nuttige maatregel zou zijn. Verder worden in het Duitse onderzoek verschillen in attitudes gevonden naar leeftijd en geslacht, die vergelijkbaar zijn met de Nederlandse uitkomsten. Mannelijke automobilisten staan kritischer tegenover MVO dan vrouwen. De groep 25-44-jarigen in Duitsland en 25-34-jarigen in Nederland staan het meest positief tegenover MVO. De jongeren (jonger dan 25 jaar) en ouderen (ouder dan 55 jaar) zien géén voordeel in MVO-gebruik voor de verkeersveiligheid. Het is mogelijk dat jongeren het probleem van het niet 'zien' voor zich zelf en anderen onderschatten, omdat ze jong zijn en goede ogen hebben. Ouderen zouden het probleem voor zich zelf kunnen onderschatten, vanuit de overtuiging dat ze zich defensief opstellen in het verkeer, verantwoord deelnemen aan het verkeer en de tijd nemen om overal op te letten.

3.3. Fietsers en voetgangers

Deze groep heeft niet direct te maken met MVO, maar wel indirect. In de besluitvorming is het van belang om inzicht te hebben over mogelijke gevoelens van onbehagen die MVO-gebruik kan oproepen bij niet-automobilisten. Uit de enquête (zowel de kwalitatieve als de landelijke enquête) blijkt dat veel fietsers en voetgangers zich nog moeilijk kunnen voorstellen hoe het is als alle motorvoertuigen overdag met licht aan rijden. In de groep 'alleen fietsers' zegt 52% het eens te zijn met de uitspraak: als voetganger vindt ik MVO prettig, want dan kun je de auto's beter zien. Slechts 14% is het eens met de uitspraak: als voetganger ben ik tegen MVO vanwege de verblinding. Als fietser vindt echter 72% MVO-gebruik hinderlijk vanwege de verblinding van de koplampen! Deze discrepantie lijkt verklaarbaar vanuit de veronderstelling dat fietsers bij de beantwoording van deze vraag zich situaties voor de geest halen tijdens schemer en/of regen. De helft van de fietsers vindt namelijk dat koplampen 's avonds verblinden, maar niet overdag. Dat betekent dat ongeveer één op de vijf fietsers verwachten dat MVO ook overdag hinderlijk zal zijn voor hen. Dat MVO een nadeel betekent voor de groep fietsers verwacht 20% van de fietsers en 13% van de automobilisten. Het wordt niet duidelijk uit het materiaal aan wat voor soort 'nadeel' men daarbij denkt.

Van de automobilisten noemt 9% de groep motorrijders als mogelijke benadeelde groep. Het grootste deel van hen bleek overigens zelf een motorfiets te bezitten.

Concluderend kan het volgende worden gesteld:

- De acceptatiegraad van een verplichting zal sterk afhangen van de presentatie en begeleidende voorlichting, omdat de groep tussen de uiterst positieve en uiterst negatieve stellingname over MVO-gebruik ongeveer 60% van het respondentenbestand uitmaakt. Daarnaast is het van belang duidelijk de voordelen van MVO voor de veiligheid van het langzame verkeer aan te geven. Verder moet aandacht worden gegeven aan het feit dat de verwachte 'hinder' van brandende koplampen overdag niet optreedt.
- Een voorzichtige verwachting is dat 85% uiteindelijk géén moeite heeft met de naleving van een verplichting van MVO. De tegenstand (ca. 15%) zal aanvullende maatregelen vergen zoals (dreiging met) toezicht en sancties. Aan de andere kant wordt verwacht dat naarmate meer mensen MVO gebruiken dit een positief effect zal hebben op het gedrag van degenen die nog géén MVO voeren.

4. AANBEVELINGEN

Aanbevolen wordt dat in voorlichtingscampagnes aandacht wordt besteed aan de volgende items:

- Met cijfers illustreren dat het niet (tijdig) zien van elkaar in het verkeer overdag een belangrijke tekortkoming voor de verkeerstaak blijkt. Het moet daarbij duidelijk zijn dat het 'niet zien' van elkaar niet aan leeftijd gebonden is.
- Vooral het werken met beelden gekoppeld aan een uitleg over de cognitieve werking van MVO (MVO als 'herkenningsmechanisme') ondersteunt het voorstellingsvermogen van (niet-)automobilisten. In beelden kan ook gemakkelijk worden laten zien dat lichten overdag weinig hinder kunnen veroorzaken.
- De positieve invloed van MVO op ongevallen tussen snelverkeer en langzaam verkeer moet worden duidelijk gemaakt met behulp van onderzoekresultaten en op grond van bestaande kennis over de (cognitieve) werking van MVO.
- De voorlichting moet niet verhullen dat het voeren van verlichting onder alle omstandigheden niet altijd even noodzakelijk is. Omdat echter een verkeersdeelnemer ook overdag veelal niet goed kan beoordelen of en wanneer hij voldoende zichtbaar is voor andere weggebruikers, biedt het altijd voeren van verlichting de zekerheid dat men beter zichtbaar/herkenbaar is in situaties waarbij het juist wel verschil had kunnen uit maken tussen wel of net géén ongeval.
- De opvatting dat MVO niet zou helpen in streken waar men door de omstandigheden niet hard kan rijden (bijv. binnen de bebouwde kom), moet in de voorlichting met beelden worden weerlegd. Te denken valt aan het laten zien dat MVO in de stad een hulpmiddel is om bijvoorbeeld het rijdende snelverkeer te onderscheiden van (dubbel) geparkeerde voertuigen. Hoewel men in die omstandigheden gemiddeld langzamer rijdt, heeft men aan de andere kant gemiddeld minder tijd om meer complexe verkeerssituaties te overzien; het gebruik van MVO vereenvoudigt deze taak. Verkeerssituaties binnen de bebouwde kom zijn bovendien in veel gevallen veel complexer dan buiten de bebouwde kom.
- De overheid moet overtuigend overkomen door MVO-gebruik als maatregel te verplichten.
- Voorlichting over schakelingen (prijzen, kwaliteit e.d.) is in dit stadium van belang. Speciale aandacht kan daarbij worden gegeven aan het

vergeten uit te doen van mistachterlichten en de negatieve gevolgen die dat kan hebben op kop-staartbotsingen.

LITERATUUR

Cairney, P.T. & Catchpole, J.E. (1991). Road users behaviours which contribute to accidents at urban arterial/local interdections. ARR 197. Australian Road Research Board, Victoria, Australia.

Ellinghaus, D. & Steinbrecher, J. (1991). Fahren bei Nacht. Eine Untersuchung über die objektive Gefährdung und das subjektive Erleben. Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 16. Köln/Aachen 1991.

Lindeijer, J.E. (1990). Feitelijk en beweerd gebruik van motorvoertuigverlichting overdag (MVO) in Nederland. Enkele analyseresultaten van metingen naar het gebruik van MVO in Nederland en indicaties uit een kleinschalig onderzoek naar beweegredenen om MVO te gebruiken. R-90-15. SWOV, Leidschendam.

MarketResponse BV (1991a). MVO, Een kwalitatief onderzoek naar het maatschappelijke draagvlak voor het overdag voeren van verlichting door motorvoertuigen. Project 023.567. Amersfoort, oktober 1991.

MarketResponse BV (1991b). Rapportage 0-meting Motorvoertuigverlichting overdag: Bekendheid, attitude en gedrag. Project 91.111.061. Amersfoort, december 1991.

BIJLAGE 1

Het gemiddelde gebruik van MVO midden op de dag (zonnestand boven de 30°) bij helder zonnig weer, onderverdeeld naar type weg, regio en de maanden juli, augustus en september 1991. Tussen haakjes zijn de 25% - en 75% - waarden gegeven.

Type weg	Regio	N*	juli	augustus	september
Autosnelweg	Noord	5052	14 (11-17)	-	14 (11-16)
	Oost	3090	18 (13-23)	-	10 (7-12)
	West	6154	8 (2-12)	3 (1- 4)	-
	Zuid	1603	-	-	-
Autoweg	Noord	655	-	21 (8-29)	28 (20-38)
	Oost	570	17 (13-22)	-	-
	West	3683	3 (0- 5)	4 (2- 5)	-
	Zuid	440		7 (4-10)	4 (0- 7)
80 km/uur- weg	Noord	972	11 (0-17)	-	34 (31-36)
	Oost	200	-	8 (0-20)	14 (0-20)
	West	3170	7 (0-12)	12 (7-15)	-
	Zuid	1000	-	4 (0- 8)	7 (0-12)
Polderweg	Oost	268	-	17 (14-16)	-
	West	-	-	-	-
Binnen beb. kom	Noord	1013	4 (0-10)	-	9 (5-11)
	Oost	7256	5 (3- 6)	5 (0- 8)	11 (5-16)
	West	8363	4 (0- 7)	5 (0- 7)	5 (0- 7)
	Zuid	6437	3 (0- 4)	5 (0- 7)	3 (0- 5)

- = géén metingen bij helder zonnig weer beschikbaar

* = aantal voertuigen waarop het gemiddelde is berekend

(Bron: SWOV-gebruiksgegevens MVO 1991)

BIJLAGE 2

Het gemiddelde gebruik van MVO midden op de dag (zonnestand boven de 30°) bij droog weer (helder zonnig, half tot licht bewolkt en zwaar bewolkt), onderverdeeld naar type weg, regio en de maanden juli, augustus en september 1991. Tussen haakjes zijn de 25%- en 75%-waarden gegeven.

Type weg	Regio	N**	juli	augustus	september
Autosnelweg	Noord	12640	20 (12-25)	27 (21-32)	21 (12-25)
	Oost	23296	10 (7-11)	16 (11-20)	24 (15-28)
	West	9540	8 (2-13)	4 (2- 5)	- *
	Zuid	12128	8 (5-11)	5 (3- 7)	6 (3- 9)
Autoweg	Noord	1822	21 (11-27)	22 (11-33)	26 (14-38)
	Oost	4632	14 (6-22)	17 (10-22)	27 (17-31)
	West	8905	3 (0- 5)	2 (0- 3)	2 (0- 4)
	Zuid	4551	13 (10-18)	6 (3- 9)	5 (0- 8)
80 km/uur- weg	Noord	2731	11 (0-17)	11 (6-14)	28 (20-35)
	Oost	1569	14 (4-17)	15 (6-21)	14 (0-20)
	West	9608	8 (0-13)	6 (0- 9)	20 (8-29)
	Zuid	3538	30 (15-40)	6 (0- 9)	10 (0-14)
Polderweg	Oost	5998	42 (25-58)	20 (15-25)	39 (31-44)
	West	2579	27 (20-35)	14 (7-21)	- *
Binnen beb. kom	Noord	12640	17 (6-24)	10 (4-13)	14 (6-20)
	Oost	22271	8 (4- 9)	9 (4-11)	12 (8-16)
	West	23090	5 (2- 8)	5 (0- 8)	9 (5-11)
	Zuid	18189	4 (0- 6)	4 (0- 5)	3 (0- 6)

* = géén metingen bij droog weer beschikbaar

** = aantal voertuigen waarop het gemiddelde is gebaseerd

(Bron: SWOV-gebruiksgegevens MVO 1991)