

# **Meningen, voorkeuren en verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten**

Dr. Ch. Goldenbeld

R-2003-25



## **Meningen, voorkeuren en verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten**

Derde enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe',  
vergeleken met andere Europese landen en met resultaten uit 1996

## Documentbeschrijving

Rapportnummer:	R-2003-25
Titel:	Meningen, voorkeuren en verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten
Ondertitel:	Derde enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe', vergeleken met andere Europese landen en met resultaten uit 1996
Auteur(s):	Dr. Ch. Goldenbeld
Onderzoeksthema:	Voorwaarden voor veilig gedrag
Themaleider:	Drs. D.A.M. Twisk
Projectnummer SWOV:	69.941
Projectcode opdrachtgever:	DGP/W&V 112329
Opdrachtgever:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer
Trefwoord(en):	Driver, attitude (psychol), interview, safety, telephone, vehicle spacing, safety belt, public support, drunkenness, enforcement (law), behaviour, offence, risk, perception, transport mode, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud:	<p>In 2002 werd een grootschalige enquête over verkeer uitgevoerd in drieëntwintig Europese landen, waaronder ook Nederland. In elk deelnemend land werd een representatieve steekproef van circa duizend B-rijbewijsbezitters gevraagd naar hun mening over maatregelen, snelheidslimieten, nieuwe technische voorzieningen in de auto, oorzaken van verkeersongevallen, eigen gedrag en gedrag van anderen in het verkeer, ervaringen met politietoezicht en dergelijke.</p> <p>Dit rapport doet verslag van de Nederlandse enquêteresultaten van 2002 en vergelijkt die met resultaten uit 1996. Daarnaast worden de Nederlandse resultaten afgezet tegen het gemiddelde van een groep van zeven vergelijkbare Europese landen.</p>
Aantal pagina's:	62 + 53
Prijs:	€ 17,50
Uitgave:	Tweede editie SWOV, Leidschendam, 2003

## Samenvatting

In 2002 werd in Europa een grootschalige enquête over verkeer uitgevoerd. Het onderzoek genaamd SARTRE, een afkorting voor 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe', werd uitgevoerd in drieëntwintig Europese landen, waaronder ook Nederland. In elk deelnemend land werd een representatieve steekproef van circa duizend B-rijbewijsbezitters gevraagd naar hun mening over maatregelen, snelheidslimieten en nieuwe technische voorzieningen in de auto, mening over oorzaken van verkeersongevallen, eigen gedrag en gedrag van anderen in het verkeer, ervaringen met politietoezicht en dergelijke.

Het SARTRE-onderzoek werd al twee keer eerder uitgevoerd: in 1991 met vijftien landen en in 1996 met achttien landen, beide keren inclusief Nederland. In deze studie zijn de Nederlandse enquêteresultaten van 2002 vergeleken met die van 1996. Daarnaast zijn de Nederlandse resultaten afgezet tegen het gemiddelde van een groep van zeven vergelijkbare Europese landen.

De SARTRE-enquête laat onder andere de volgende resultaten zien. Nederlandse automobilisten denken dat handsfree telefoneren minder gevaarlijk is dan met de hand telefoneren, ofschoon onderzoek uitwijst dat deze beide manieren van telefoneren vrijwel even gevaarlijk zijn.

Een op de acht automobilisten zegt vaak, zeer vaak of altijd een te korte afstand tot de voorligger te houden.

Op het terrein van gordelgebruik zijn er ten opzichte van 1996 positieve veranderingen in gedrag en attitude geconstateerd.

Met name op autosnelwegen rijden automobilisten naar eigen zeggen vaak harder dan de snelheidslimiet. In zes jaar is de groep automobilisten die een hogere snelheidslimiet op autosnelwegen wenst, toegenomen van vier op de tien in 1996, tot meer dan de helft in 2002.

Er is grote steun (>70%) voor de aanleg van meer fietspaden in steden en de verbetering van de kwaliteit van wegen. Wat Europese maatregelen betreft, is er meer dan 70% steun voor de invoering van een strafpunten-systeem, en van een Europese limiet van 0 promille alcohol voor beginnende bestuurders. Ook mogelijke nieuwe maatregelen zoals een verplichte rehabilitatiecursus voor bestuurders die meer dan één keer op rijden onder invloed zijn betrapt, en het testen op alcoholisme van die bestuurders vinden steun van meer dan 70%.

Ondanks een aanzienlijke intensivering van de verkeershandhaving in de periode 1998-2002 zegt toch nog bijna tweederde deel van de automobilisten (sterk) voor meer politiecontrole in het verkeer te zijn. Ten opzichte van 1996 is het draagvlak voor meer politiecontrole echter wel wat verminderd.

Van 1996 tot 2002 is de perceptie van de pakkans voor te snel rijden toegenomen. Een grote meerderheid van automobilisten is het zeer eens of redelijk eens met de inzet van camera's voor het toezicht op roodlichtnegatie en rijsnelheid in het verkeer. Hoewel een meerderheid nog denkt dat het systeem van verkeershandhaving het verkeer veiliger maakt, is men minder tevreden over de mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de

overtreding en de mate waarin het handhavingssysteem de meeste overtredingen opspoot en bestraft.

Er is een duidelijk toegenomen interesse voor nieuwe voorzieningen in de auto zoals een navigatiesysteem en een alcoholmeter. Wat een eventuele verplichting van specifieke technische voorzieningen in de auto betreft, gaat de meeste acceptatie uit naar een black box die informatie over de ongevalsoorzaak vastlegt.

De Nederlandse automobilist is vergeleken met de gemiddelde automobilist uit een groep van zeven Europese landen (België, Denemarken, Finland, Duitsland, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland). Hierbij zijn de volgende afwijkingen geconstateerd:

- Nederlandse automobilisten vinden meer dan gemiddeld dat straffen voor rijders onder invloed strenger moeten zijn.
- Nederlandse automobilisten vinden meer dan gemiddeld dat de limiet op snelwegen hoger moet zijn.
- Nederlandse automobilisten zijn aanzienlijk vaker van mening dat je het risico loopt in je gordel te blijven vastzitten in een noodsituatie.
- Nederlandse automobilisten noemen te snel rijden, medicijngebruik, drugsgebruik, slecht onderhouden wegen, versleten banden en een defect stuurmechanisme minder vaak als ongevalsoorzaken dan gemiddeld.
- Nederlandse automobilisten verklaren vaker dan gemiddeld op snelheid en op rijden onder invloed gecontroleerd te worden.
- Nederlandse automobilisten zijn meer dan gemiddeld voorstander van de inzet van automatische camera's voor controle op roodlichtovertredingen en voor controle op snelheidsovertredingen.

De Nederlandse resultaten leiden tot een aantal specifieke aandachtspunten voor beleid:

- In tegenstelling tot wat onderzoek uitwijst, menen Nederlandse automobilisten dat handsfree bellen minder gevaarlijk is dan met de hand mobiel bellen. Aan deze misvatting zou in voorlichting en educatie aandacht kunnen worden besteed.
- Voor de voorlichting over gordelgebruik is het van belang om te weten dat betrekkelijk veel Nederlandse automobilisten nog het idee hebben dat er een kans is dat men in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.
- Hoewel onderzoek uitwijst dat gematigde snelheidslimieten op autosnelwegen de verkeersveiligheid ten goede komen, is er bij de Nederlandse automobilisten een toegenomen voorkeur voor hogere limieten op autosnelwegen.
- Veel automobilisten zijn zich ervan bewust een te korte afstand tot de voorligger te houden. Daarmee blijft aandacht voor dit gedrag actueel.

## Summary

### **Opinions, preferences, and traffic behaviour of Dutch motorists; The third 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' survey, compared with other European countries and with the 1996 results**

In 2002, a large-scale traffic survey was carried out in Europe. The study's name is SARTRE, an abbreviation of 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe', and it was carried out in 23 European countries including the Netherlands. In each participating country, a representative sample of approximately 1000 car driving licence holders was asked about their opinions on measures, speed limits, new technical in-car equipment, crash causes, own and other drivers' traffic behaviour, and experiences with police control etc.

The SARTRE study had already been carried out twice before: in 1991 with 15 countries, and in 1996 with 18 countries, both including the Netherlands. This study compares the Dutch results of 2002 with those of 1996. They are also compared with the results of the average of a group of seven comparable countries.

Among other matters, the SARTRE survey shows the following results. Dutch motorists regard hands-free phoning less dangerous than hands-on, although research has shown that both ways are equally dangerous. One in eight motorists says "often", "very often", or "always" to keep a short distance behind the vehicle in front. Since 1996, there have been positive changes regarding the wearing of, and attitude towards, the seatbelt. Motorists say that they often drive above the speed limit, especially on motorways. In 1996, four of the ten wanted a higher speed limit on motorways, compared to more than half in 2002.

There is much support (>70%) for more bicycle paths in cities and improving the quality of roads. As far as European measures are concerned, more than 70% supports introducing a penalty point system and a 0‰ alcohol limit for novice drivers. More than 70% also supports possible new measures such as a) an obligatory rehabilitation course for drivers who have been caught drink-driving more than once, and b) testing for alcoholism of such drivers. In spite of a considerable intensifying of traffic enforcement during 1998-2002, nearly two-thirds say that they are (strongly) in favour of more police traffic control. However, since 1996, this support for more control has declined slightly.

During the period 1996-2002, the subjective chance of getting caught for speeding has increased. A large majority of motorists is "strongly in favour" or "in favour" of using cameras for red light and speeding control. Although a majority still thinks that the speeding control system makes traffic safer, one is less satisfied about the extent to which a) the punishment fits the offence severity, and b) the enforcement system tracks down and punishes most of the offences.

There has been a distinct increase in interest for new in-car equipment such as a navigation system and an alcoholmeter. As far as any specific obligatory installation is concerned, the greatest acceptance level is for a black box to establish the crash cause.

The Dutch motorist is compared with the average of motorists from a group of seven European countries (Austria, Belgium, Denmark, Finland, Germany, the Netherlands, and Switzerland). The following diversions from the average were noted; the Dutch motorist:

- is more in favour of increased penalties for driving while intoxicated;
- is more in favour of higher speed limits on motorways;
- far more often thinks that there is the risk of getting caught in a seatbelt in an emergency;
- less often mentions speeding, medicine use, drug use, poorly maintained roads, worn out tyres, and a defect steering system as crash cause;
- more often says to be controlled for speeding and driving while intoxicated;
- is more often a supporter of automatic camera controls for red light running and speeding.

Regarding the Dutch motorist, the results lead to a number of specific points of attention for policy:

- In spite of previous research results, he/she thinks that hands-free phoning is less dangerous than hand-held. This misconception should be dispersed with campaigns and education.
- For information campaigns about seatbelt use, it is important to know that relatively many of them still think that there is a chance of getting caught in a seatbelt in an emergency.
- Although research shows that moderate speed limits on motorways promote road safety, there is an increasing preference for higher speed limits on motorways.
- Many motorists consciously keep a too short distance behind the vehicle in front. Attention for this behaviour remains of topical interest.



# Inhoud

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>Methode</b>	<b>11</b>
2.1.	Opzet van de enquête	11
2.2.	Representativiteit van de steekproef	12
2.3.	Presentatie van de resultaten	12
<b>3.</b>	<b>Bezorgdheid en risicoperceptie</b>	<b>15</b>
3.1.	Resultaten	15
3.1.1.	Bezorgdheid over verschillende maatschappelijke problemen	15
3.1.2.	Percepties van risicofactoren	16
3.2.	Conclusie	18
<b>4.</b>	<b>Snelheid</b>	<b>19</b>
4.1.	Resultaten	20
4.1.1.	Meningen over limieten, snelheidsovertredingen en autoreclames	20
4.1.2.	Eigen snelheidsgedrag	21
4.2.	Conclusie	22
<b>5.</b>	<b>Rijden onder invloed</b>	<b>23</b>
5.1.	Resultaten	23
5.1.1.	Normen en meningen inzake rijden onder invloed	23
5.1.2.	Rijden onder invloed van alcohol	25
5.1.3.	Rijden onder invloed van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden	26
5.2.	Conclusie	27
<b>6.</b>	<b>Gordelgebruik</b>	<b>28</b>
6.1.	Resultaten	28
6.1.1.	Beschikbaarheid van de gordel achterin	28
6.1.2.	Meningen over gordelgebruik	28
6.1.3.	Gebruik van de gordel op verschillende typen wegen	29
6.1.4.	Vervoer van kinderen	30
6.2.	Conclusie	30
<b>7.</b>	<b>Verkeersonveilig gedrag</b>	<b>32</b>
7.1.	Resultaten	32
7.1.1.	Gedrag in verkeer	32
7.1.2.	Telefoneren tijdens rijden	34
7.1.3.	Gedrag van anderen	34
7.2.	Conclusie	35
<b>8.</b>	<b>Verkeershandhaving</b>	<b>36</b>
8.1.	Resultaten	36
8.1.1.	Ervaringen met verkeerscontroles	36
8.1.2.	Meningen over verkeershandhaving	38
8.2.	Conclusie	40

<b>9.</b>	<b>Maatregelen</b>	<b>41</b>
9.1.	Resultaten	41
9.1.1.	Maatregelen die de overheid dient te stimuleren	41
9.1.2.	Europese invoering van maatregelen	42
9.1.3.	Meningen over nieuwe maatregelen	43
9.2.	Conclusie	44
<b>10.</b>	<b>Verschillende vervoerwijzen en voorzieningen in de auto</b>	<b>45</b>
10.1.	Resultaten	45
10.1.1.	Belang van verschillende vervoerwijzen in de toekomst	45
10.1.2.	Bereidheid tot vermindering van het autogebruik	46
10.1.3.	Voorzieningen in de auto	47
10.2.	Conclusie	49
<b>11.</b>	<b>Positie Nederland in groep van zeven Europese landen</b>	<b>50</b>
11.1.	Resultaten	50
11.1.1.	Meningen over maatregelen	50
11.1.2.	Perceptie van ongevalsoorzaken	51
11.1.3.	Gedrag in verkeer	52
11.1.4.	Rijden onder invloed	53
11.1.5.	Gordelgebruik	53
11.1.6.	Ervaringen met politietoezicht	54
11.1.7.	Bereidheid tot mindering van het autogebruik	54
11.1.8.	Meningen over het systeem van verkeershandhaving	55
11.2.	Conclusie	55
<b>12.</b>	<b>Samenvatting en conclusies</b>	<b>57</b>
12.1.	Verandering ten opzichte van 1996	57
12.2.	Zelfrapportage van gedrag	57
12.3.	Nederland in Europees perspectief	58
12.4.	Aandachtspunten voor beleid	58
	<b>Literatuur</b>	<b>61</b>
<b>Bijlage 1</b>	<b>Samenstelling steekproef</b>	<b>63</b>
<b>Bijlage 2</b>	<b>Volledige vragenlijst en resultaten</b>	<b>65</b>
<b>Bijlage 3</b>	<b>Tabellen Europese vergelijking</b>	<b>97</b>

# 1. Inleiding

Dit rapport gaat over meningen, ervaringen en zelfbeweerd verkeersgedrag van Nederlandse automobilisten. Het is van belang deze periodiek te peilen om te kunnen nagaan of de beleving van de automobilist nog wel goed aansluit bij het gevoerde of het toekomstige verkeersveiligheidsbeleid.

In 2002 werd in Nederland een enquête over verkeer uitgevoerd, dat deel uitmaakt van een grootschalige enquête in Europa. Het onderzoek genaamd SARTRE, een afkorting voor 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe', werd uitgevoerd in drieëntwintig Europese landen. In elk deelnemend land werd een representatieve steekproef van circa duizend B-rijbewijsbezitters gevraagd naar hun mening over maatregelen, snelheidslimieten en nieuwe technische voorzieningen in de auto, perceptie van gevaar in verkeer, mening over oorzaken van verkeersongevallen, eigen gedrag en gedrag van anderen in het verkeer, ervaringen met politietoezicht en dergelijke. In 2002 namen de volgende landen (in alfabetische volgorde) aan de SARTRE-enquête deel: België, Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Groot-Brittannië, Hongarije, Ierland, Italië, Kroatië, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Zweden en Zwitserland.

Het SARTRE-onderzoek werd al twee keer eerder uitgevoerd: in 1991 met vijftien landen, waaronder Nederland, en in 1996 met achttien landen, waaronder Nederland. Hierdoor is een vergelijking over een langere periode mogelijk. De uitvoering van dit derde SARTRE-project (SARTRE-3) in Nederland is mede mogelijk gemaakt door financiering van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Personenvervoer (DGP). Vanuit DGP werd dit project begeleid door de heer drs. P. Hol. Vanuit NIPO werd de voorbereiding en uitvoering van het veldwerk begeleid door mevrouw drs. N. Abrahamse.

In dit rapport worden de Nederlandse gegevens van het SARTRE-onderzoek uit 2002 beschreven en besproken. Ze worden vergeleken met die uit 1996, teneinde verschuivingen van meningen, attitudes, risicopercepties of zelfgerapporteerd gedrag over die periode te kunnen traceren. De vergelijking van SARTRE-resultaten over de periode 1991-1996 is al uitvoerig beschreven in een eerder rapport (Goldenbeld, 1997) en laten we hier verder buiten beschouwing.

Daarnaast wordt in dit rapport gezien hoe de attitudes en meningen van Nederlandse B-rijbewijsbezitters zich verhouden tot die van B-rijbewijsbezitters in andere landen.

## *Opbouw van het rapport*

Het rapport geeft om te beginnen een beschrijving van de enquêteopzet, de steekproeftrekking en de vragenlijst (*Hoofdstuk 2*). Daarna volgen in de *Hoofdstukken 3 t/m 10* de resultaten van het onderzoek. De vragenlijst en resultaten staan ook volledig weergegeven in *Bijlage 2* van dit rapport.

*Hoofdstuk 3* beschrijft met name de probleemkant: hoe bezorgd is men over maatschappelijke problemen, waaronder verkeersveiligheid, en wat ziet men als belangrijkste oorzaken (riskante gedragingen of omstandigheden) van ongevallen in het verkeer?

De *Hoofdstukken 4 t/m 7* betreffen vooral de gedragskant, en de attituden en kennis die van invloed zijn op gedrag. In de *Hoofdstukken 4, 5 en 6* wordt achtereenvolgens ingegaan op de drie speerpunten snelheid, rijden onder invloed, en gordelgebruik. *Hoofdstuk 7* presenteert de resultaten ten aanzien van overtredingen en gedrag in het verkeer.

De *Hoofdstukken 8 t/m 10* gaan vooral in op verkeershandhaving, op (Europese) maatregelen, en op bepaalde vervoerwijzen en voorzieningen. *Hoofdstuk 8* beschrijft ervaringen met verkeershandhaving en de meningen daarover. *Hoofdstuk 9* bespreekt de meningen over bestaand beleid, Europese maatregelen en mogelijke nieuwe maatregelen. In *Hoofdstuk 10* wordt ingegaan op de aandacht die men wenst voor specifieke vervoerwijzen, op de bereidheid om het autogebruik te verminderen, en op voorkeuren voor nieuwe technische voorzieningen in de auto, die de rijtaak kunnen ondersteunen of vergemakkelijken.

*Hoofdstuk 11* beschrijft hoe de meningen, voorkeuren en houdingen van de Nederlandse weggebruiker zich verhouden tot die van andere Europese weggebruikers. Er wordt daarbij gekeken naar de positie van Nederland binnen een groep van zeven Europese landen.

Ten slotte volgt in *Hoofdstuk 12* een bespreking van de belangrijkste resultaten en de aandachtspunten voor verkeersveiligheidsbeleid die daaruit volgen.

De presentatie van de resultaten in de bovengenoemde volgorde wijkt iets af van de volgorde van de vragen in de vragenlijst. Bij de presentatie van de resultaten hebben we steeds het vraagnummer vermeld. In de *Bijlagen* staan de volledige resultaten wel in de volgorde van de vraagnummers weergegeven.

Het verslag van de resultaten is in de tegenwoordige tijd geschreven. Te bedenken is dat het antwoorden betreft die respondenten in het najaar van 2002 hebben gegeven.

## 2. Methode

### 2.1. Opzet van de enquête

In opdracht van de SWOV nam bureau NIPO in de maanden november en december 2002 persoonlijke interviews af bij de respondenten thuis. Dit werd gedaan op basis van een gestructureerde vragenlijst. De respondenten kregen de vragen en antwoordmogelijkheden op een scherm van een laptop te zien. De interviewer leidde de vragen in, bediende de laptop en legde antwoorden op de laptop vast. Bij eventuele onduidelijkheid gaf de interviewer nog een toelichting op de vraag. Om een mogelijke 'interviewer-bias' tot een minimum te beperken, had NIPO circa 125 enquêteurs voor dit onderzoek ingezet. Deze enquêteurs hadden allemaal een interne opleiding gevolgd. Daarnaast was een groot deel gecertificeerd door de Marktonderzoek Associatie MOA.

#### *Doelgroep*

De doelgroep van SARTRE-3 was dezelfde als bij de twee vorige metingen: de Nederlandse automobilist. Om zich te kwalificeren voor het onderzoek, diende een respondent in het bezit te zijn van rijbewijs B, en diende hij/zij de afgelopen 12 maanden tenminste 100 kilometer als bestuurder van een auto<sup>1</sup> hebben gereden.

Andere weggebruikers (zoals voetgangers, skaters, ruiters, fietsers, bromfietsers, motorrijders, vrachtwagenchauffeurs, buschauffeurs) behoorden niet tot de doelgroep. De meeste mensen nemen echter niet alleen als automobilist aan het verkeer deel, maar ook in één of meer andere rollen. De respondenten werd gevraagd de vragenlijst vanuit het perspectief van 'de automobilist in hen' in te vullen.

#### *Steekproefmethode*

Het onderzoek werd uitgevoerd op basis van een zogenoemde 'quota-steekproef'. De populatie werd op grond van enkele kenmerken (seks, leeftijdscategorie en regio) in groepen verdeeld en van tevoren werd vastgesteld hoeveel respondenten van elke groep geïnterviewd dienden te worden (zie *Bijlage 1*). Indien een respondent niet thuis was, ging de interviewer naar een volgend adres, net zolang totdat de quota per groep gehaald waren.

#### *Respons*

In totaal hebben 1009 mensen de vragenlijst beantwoord; daarvoor werden 1740 adressen benaderd. De respons komt daarmee op 58% (non-respons is 42%) en dit is voor vragenlijstonderzoek een redelijk goede respons. Per huishouden werd slechts één respondent ondervraagd.

#### *Afname vragenlijst*

Zoals gezegd namen de interviewers de vragenlijst af met behulp van een laptop: de methode CAPI (Computer Aided Personal Interviewing). De CAPI-methode heeft een aantal duidelijke voordelen ten opzichte van de methode

---

<sup>1</sup> Onder auto wordt verstaan: een voertuig waarvoor rijbewijs B nodig is. Dit betekent dat naast bestuurders van personenauto's ook bestuurders van personenbusjes met maximaal 9 personen, en bestuurders van bestelwagens tot 3,5 ton tot de doelgroep behoorden.

met pen en papier, die voor de eerdere metingen is gebruikt. Deze voordelen zijn:

- geen problemen met leesbaarheid van handschriften;
- gegarandeerd goede doorverwijzing naar vragen;
- directe data-invoer.

## 2.2. Representativiteit van de steekproef

In voorgaande metingen zijn sterke relaties aangetoond tussen achtergrondvariabelen (met name leeftijd, geslacht en herkomstgebied) en belangrijke onderwerpen (onder meer probleem- en normbesef, risicobereidheid en gedrag). NIPO heeft er daarom op toegezien dat er een representatieve steekproef is getrokken van de doelgroep. Met de CAPI-methode is het goed mogelijk om de steekproef tijdens het veldwerk nauwkeurig bij te sturen. De vier harde criteria waaraan getoetst werd, waren:

- sekse;
- leeftijdscategorie;
- regio;
- beroepssituatie (zelfstandig, loondienst en niet-werkend).

De steekproef diende zoveel mogelijk overeen te komen met de werkelijke samenstelling van de gedefinieerde onderzoekspopulatie (automobilisten in het bezit van rijbewijs B die de afgelopen maanden tenminste 100 kilometer als bestuurder van een auto hebben afgelegd). Deze werkelijke samenstelling naar leeftijdscategorie, geslacht en provincie viel niet exact te achterhalen, maar kon wel worden geschat. Hiervoor is gebruikgemaakt van data van het CBS over de populatie van rijbewijsbezitters. Voor het bepalen van de steekproefsamenstelling naar beroepssituatie (zelfstandig, loondienst) is gebruikgemaakt van data van het CBS over de gehele Nederlandse bevolking van 18 jaar en ouder. Het spreekt voor zich dat hiervoor de meest recente data zijn gebruikt.

Een aanvullend criterium voor de samenstelling van de steekproef is de vertegenwoordiging van alle beroepsgroepen. Hierop is vooraf niet gestuurd. Aan het eind van de veldwerkperiode is in overleg met de SWOV gezien dat alle beroepsgroepen vertegenwoordigd waren met een minimum aantal van 15 respondenten per beroepsgroep.

De precieze samenstelling van de steekproef wat de bovengenoemde variabelen betreft, staat in *Bijlage 1*. Per variabele is de verdeling van de steekproef vergeleken met de landelijke cijfers. Deze vergelijking wijst uit dat de samenstelling van de steekproef voor de variabelen regio, sekse, leeftijd, en de interactie tussen sekse en leeftijd, nauw overeenkomt met de landelijke populatiecijfers. Alleen wat de beroepssituatie betreft, bleek dat niet helemaal het geval: de groep 'in loondienst' was in lichte mate ondervertegenwoordigd. Dit was echter dermate weinig dat correctie niet nodig was. De steekproef is daarom niet herwogen.

## 2.3. Presentatie van de resultaten

In de *Hoofdstukken 3 t/m 10* van dit rapport volgt een weergave van de resultaten. Daarbij staan steeds de nummers van de behandelde vragen vermeld. De volledige vragenlijst en de bijbehorende resultaten staan

weergegeven in *Bijlage 2*. Hierin staan alle vragen en resultaten in volgorde van vraagnummering.

*Tabel 2.1* geeft een overzicht van de onderwerpen die in dit rapport worden besproken en onder welk vraagnummer ze in *Bijlage 2* zijn terug te vinden.

Rapportonderdeel	Onderwerpen	Vraagnummers
Hoofdstuk 3. Bezorgdheid problemen en risicoperceptie	Bezorgdheid maatschappelijke problemen	1a t/m 1f
	Bezorgdheid familieleden in verkeer	29c
	Oorzaken ongevallen	4a t/m 4o
Hoofdstuk 4. Snelheid	Mening straffen voor snelheidsovertredingen	3a
	Mening gebruik snelheid in autoreclames	3c
	Snelheidsgedrag	8, 9a t/m 9d
	Plezier in hard rijden	29b
	Mening over snelheidslimiet	10a t/m 10d
Hoofdstuk 5. Rijden onder invloed	Mening over straffen voor rijden onder invloed	3b
	Mening over vrijheid inzake rijden onder invloed	3d
	Gedrag inzake rijden onder invloed	19, 20, 21, 46
	Mening alcohollimiet	22
Hoofdstuk 6. Gordelgebruik	Aanwezigheid gordel	14
	Gebruik van gordel	15a t/m 15d, 16
	Meningen over gordelgebruik	17a t/m 17d
Hoofdstuk 7 Verkeersonveilig gedrag	Verschillende overtredingen	13a t/m 13e
	Agressief gedrag	35a, 35b
	Bellen tijdens rijden	47
Hoofdstuk 8. Verkeershandhaving	Ervaringen met verkeerscontroles	11, 12, 18, 23, 24, 25
	Meningen over verkeershandhaving	33a t/m 33e, 34a t/m 34e
Hoofdstuk 9. Maatregelen	Maatregelen waaraan overheid aandacht moet besteden	2a t/m 2e
	Europese maatregelen	28a t/m 28e
	Nieuwe maatregelen	32a t/m 32d
Hoofdstuk 10. Verschillende vervoerwijzen en voorzieningen in de auto	Belang van verschillende vervoerwijzen	5a t/m 5f
	Bereidheid tot mindering autogebruik	27a t/m 27d
	Nut van voorzieningen in auto	30a t/m 30e
	Mening over wettelijk verplichte voorzieningen in auto	31a t/m 31e
Bijlage 2. Volledige resultaten, waaronder verder nog:	Kenmerken auto en autogebruik	47 t/m 53
	Ongevalsbetrokkenheid	41, 42
	Achtergrondkenmerken respondent	43, 44, 45, 55
	Kenmerken rijervaring en autogebruik respondent	48, 49, 50, 51, 52

Tabel 2.1. *Behandelde onderwerpen van de SARTRE-vragenlijst.*

Bij de bespreking worden de resultaten uit 2002 vergeleken met die uit 1996. Verschillen tussen antwoordverdelingen in 1996 en 2002 werden statistisch getoetst met een Chi-kwadraattoetsing. In de bespreking van de resultaten wordt alleen verschillen besproken die statistisch significant zijn bij een betrouwbaarheidsinterval van 95%. De beide steekproeven uit 1996 en 2002 verschillen niet significant in samenstelling van sekse, leeftijd of verdeling van respondenten over de regio's.



### 3. Bezorgdheid en risicoperceptie

De effectiviteit van verkeersveiligheidsbeleid hangt in sterke mate af van de mate waarin Nederlandse weggebruikers in mening en gedrag verkeersveiligheidsmaatregelen ondersteunen. In *Hoofdstuk 9 en 10* van dit rapport wordt ingegaan op het draagvlak voor specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en voor nieuwe technische voorzieningen in de auto die de rijtaak kunnen ondersteunen of vergemakkelijken.

De algemene voedingsbodem waaruit draagvlak ontspruit, zijn de concrete ervaringen van weggebruikers in het verkeer en de daarmee gepaard gaande gevoelens van zorg en risico. De mate waarin verkeer wordt waargenomen als maatschappelijk probleem is een indicatie voor draagvlak voor verkeersveiligheidsbeleid in de meest algemene zin. In de SARTRE-vragenlijst is een aantal vragen gesteld over de bezorgdheid omtrent verschillende maatschappelijke problemen.

In de praktijk zijn verkeersongevallen vaak het resultaat van een samenloop van diverse omstandigheden. Het is zelden een enkele factor die het ongeval volledig bepaalt. Hoe weggebruikers de verkeersproblematiek ervaren is mede af te lezen aan de rol die ze bepaalde factoren toedichten bij het ontstaan van ongevallen. In de SARTRE-vragenlijst wordt voor een aantal factoren gevraagd hoe vaak ze geacht worden de oorzaak te zijn van een ongeval. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen gedragsfactoren (vragen 4a t/m 4i), voertuigfactoren (vragen 4l en 4o) en externe factoren (4j en 4k).

#### 3.1. Resultaten

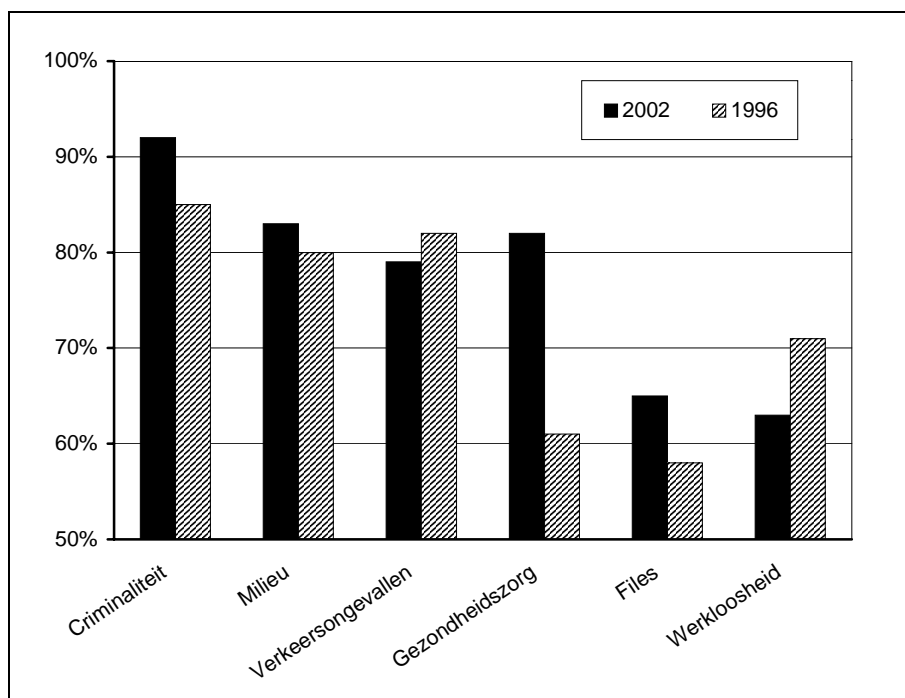
##### 3.1.1. *Bezorgdheid over verschillende maatschappelijke problemen*

*Afbeelding 3.1* toont de percentages respondenten die zeer of redelijk bezorgd zijn over verschillende maatschappelijke problemen. De bezorgdheid in 2002 is daarbij afgezet tegen die in 1996.

In 2002 is criminaliteit het maatschappelijke probleem waarnaar de grootste zorg uitgaat (92%). Daarna komen de gezondheidszorg, het milieu en de verkeersongevallen. De zorg om deze drie aspecten is ongeveer even groot (rond 80%). Minder bezorgd is de Nederlandse automobilist over files (65%) en werkloosheid (63%).

Vergeleken met de resultaten uit 1996 is de zorg om verkeersongevallen vrijwel gelijk gebleven. In 2002 is met name de zorg over de kwaliteit van de gezondheidszorg sterk gestegen, is ook de zorg over criminaliteit gestegen en is de zorg over werkloosheid juist afgenomen.

De bezorgdheid over verkeer kan ook te maken hebben met bezorgdheid voor familieleden die met de auto in het verkeer onderweg zijn (vraag 29c). Drie op tien automobilisten (30%) zegt zeer veel of redelijk veel te kunnen instemmen met de uitspraak dat men zich bezorgd maakt wanneer familieleden met de auto onderweg zijn. Ten opzichte van 1996 is er geen verandering in de antwoorden op deze vraag.



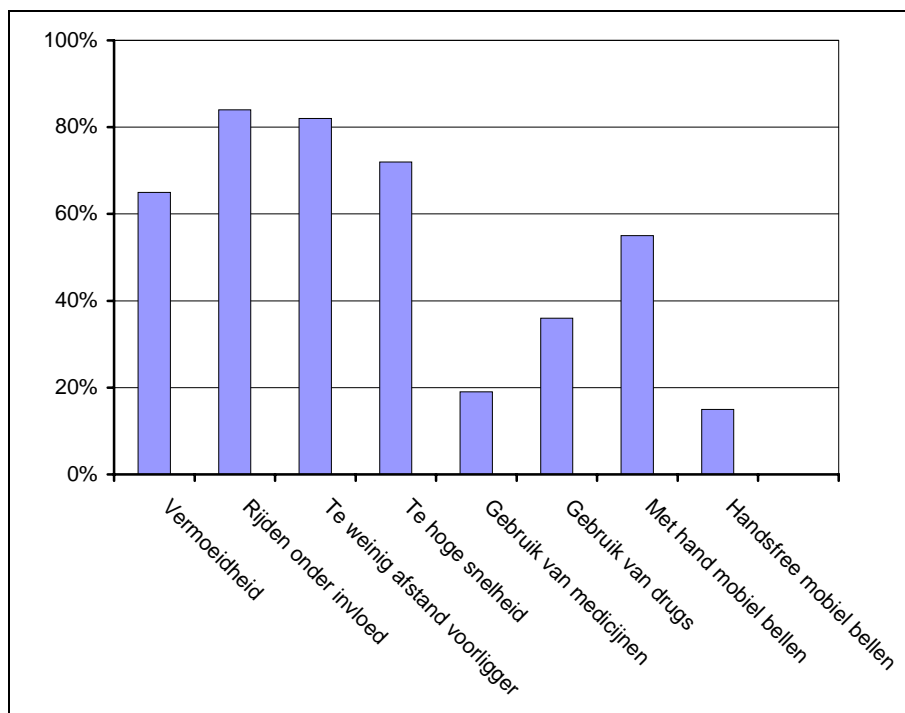
Afbeelding 3.1. Percentages respondenten die zeer of redelijk bezorgd zijn over specifieke maatschappelijke problemen (vragen 1a t/m 1f).

### 3.1.2. Percepties van risicofactoren

Hoe denken Nederlandse automobilisten over de factoren die ongevallen veroorzaken? *Afbeelding 3.2* toont de percentages respondenten die een bepaald gedrag vaak, zeer vaak of altijd als ongevalsoorzaak beschouwen.

We zien dat een ruime meerderheid rijden onder invloed (84%), te weinig afstand houden (82%) en te hoge snelheid (72%) als frequente ongevalsoorzaken beschouwt. Ook meer dan de helft van de respondenten beschouwt vermoeidheid (65%) en met de hand mobiel bellen tijdens het rijden als frequente ongevalsoorzaak (55%). Ten opzichte van 1996 is de perceptie van deze ongevalsoorzaken nauwelijks gewijzigd.

Opvallend is dat handsfree bellen veel minder als ongevalsoorzaak wordt aangewezen als met de hand bellen. We weten uit onderzoek dat de kans op een ernstig ongeval door telefoneren gedurende het rijden naar schatting minstens twee keer zo groot is dan zonder telefoneren (Maclure & Mittleman, 1997). Volgens andere gegevens is de kans zelfs vier of negen keer zo groot (Redelmeier & Tibshirani, 1997; Violanti, 1998). Het doet er daarbij niet zoveel toe of er handheld of handsfree wordt getelefoneerd: het gesprek leidt af van de rijtaak.

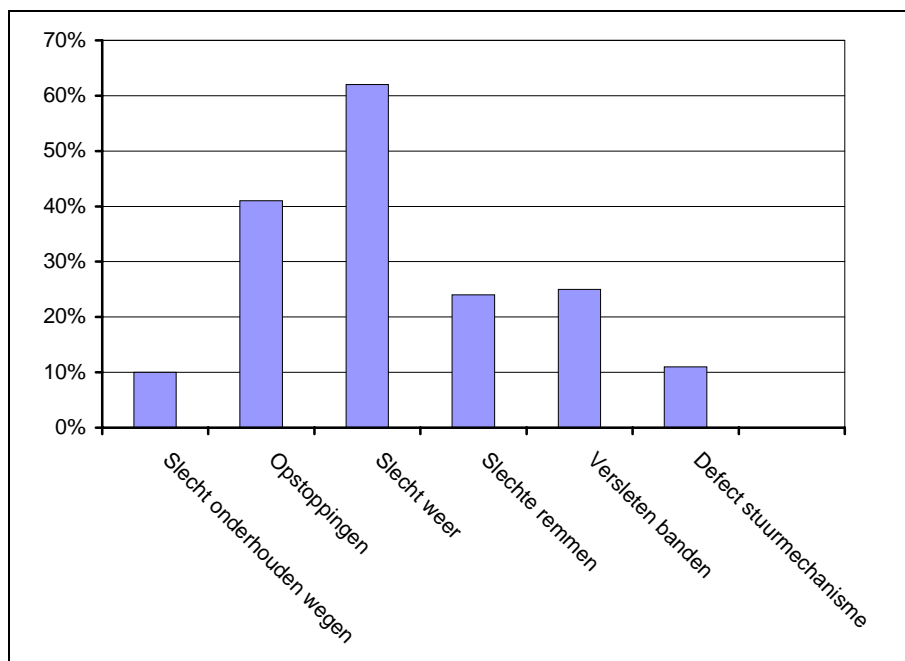


Afbeelding 3.2. Percentages respondenten die een bepaald gedrag vaak, zeer vaak of altijd oorzaak van verkeersongevallen vindt (vragen 4a t/m 4i).

Behalve gedragsfactoren kunnen ook voertuigfactoren of externe omstandigheden een rol spelen bij het ontstaan van ongevallen. Afbeelding 3.3 toont de percentages respondenten die bepaalde voertuigfactoren of externe omstandigheden als frequente ongevalsoorzaak noemen.

Drie op de vijf automobilisten (62%) noemt slechte weersomstandigheden als een frequente ongevalsoorzaak en twee op vijf automobilisten (41%) noemt verkeersopstoppingen als een frequente ongevalsoorzaak. Een kwart van de respondenten meent dat versleten banden (25%) en slechte remmen (24%) een frequente ongevalsoorzaak is. Een op de tien automobilisten vindt een defect stuurmechanisme (11%) of slecht onderhouden wegen (10%) een frequente ongevalsoorzaak.

Van 1996 tot 2002 is er weinig verandering opgetreden in de perceptie van deze factoren. De enige grote verandering is dat in 2002 meer automobilisten (41%) verkeersopstoppingen als frequente ongevalsoorzaak beschouwen dan in 1996 (18%).



Afbeelding 3.3. Percentages respondenten die specifieke externe omstandigheden of voertuigfactoren vaak, zeer vaak of altijd als oorzaak van verkeersongevallen aanwijzen (vragen 4j t/m 4o).

### 3.2. Conclusie

De zorg om verkeersongevallen is van dezelfde orde als de zorg om het milieu en om de kwaliteit van de gezondheidszorg.

In het denken over verkeersongevallen wordt aan gedragsfactoren een belangrijker rol toegekend dan aan voertuigfactoren en externe omstandigheden. De gedragsfactoren die het vaakst als regelmatige ongevalsoorzaak worden aangewezen zijn: rijden onder invloed, weinig afstand houden en te snel rijden.

Het denken over ongevalsoorzaken is in de loop der tijd weinig veranderd. Wel is men vaker van mening dat verkeersopstoppingen vaak tot ongevallen leiden.

Ofschoon onderzoek uitwijst dat handsfree telefoneren en met de hand telefoneren vrijwel even gevaarlijk zijn, denken de Nederlandse automobilisten handsfree telefoneren minder gevaarlijk is dan met de hand telefoneren.

## 4. Snelheid

In Nederland worden de snelheidslimieten op verkeersaders binnen de bebouwde kom, op provinciale wegen en op autosnelwegen massaal overschreden. Overschrijdingen van snelheidslimieten worden door automobilisten ook ruiterslijk toegegeven in antwoord op enquêtevragen (Feenstra et al., 2002). Dit wijst erop dat het overschrijden van de limiet niet als problematisch of als sociaal onaanvaardbaar gedrag wordt beschouwd.

Hoge snelheden en vooral grote snelheidsverschillen leiden tot moeilijk voorspelbare en beheersbare situaties, en dus tot gevaarlijke manoeuvres zoals inhalen.

Hoe hoger de snelheid, des te korter de beschikbare tijd om botsingen te voorkomen en des te ernstiger de gevolgen wanneer een botsing plaatsvindt.

Inzittenden van personenauto's hebben bij een botsing met 80 km/uur een 20 keer grotere kans om te overlijden dan bij 30 km/uur (Ashton & Mackay, 1979). Voor een botsing tussen een auto en een voetganger geldt een vergelijkbaar verband tussen snelheid en overlevingskansen, zie *Tabel 4.1*.

Botssnelheid	Overleden
32 km/uur	5%
48 km/uur	45%
64 km/uur	85%

*Tabel 4.1. Percentages voetgangers die overlijden bij een botsing met een voertuig, bij verschillende snelheden (Ashton & Mackay, 1979).*

De vuistregel die uit verschillende onderzoeken naar voren komt is: gemiddeld 1 km/uur sneller rijden betekent 3% meer kans op een ongeval waarbij (licht)gewonden of doden vallen (Finch et al., 1994; Taylor, Lynam & Baruya, 2000). Bij alleen de ernstige ongevallen is de stijging nog sterker: 1 km/uur sneller leidt tot 5% meer kans op ernstig of dodelijk letsel.

Bestuurders laten zich in de keuze van hun rijsnelheid vooral leiden door de omstandigheden waarin zij zich op dat moment bevinden. Dat gebeurt vrijwel gedachteloos, mede op basis van gewoontevorming. Regelmatig worden de omstandigheden zo gunstig beoordeeld, dat een flink deel van de bestuurders kiest voor snelheden boven de limiet.

In de SARTRE-enquête worden vragen gesteld over straffen voor snelheidsovertredingen (vraag 3a), eigen rijsnelheid in relatie tot die van anderen (vraag 8), gereden snelheid op verschillende typen wegen (vragen 9a t/m 9d), en over gewenste veranderingen in snelheidslimieten (vragen 10a t/m 10d).

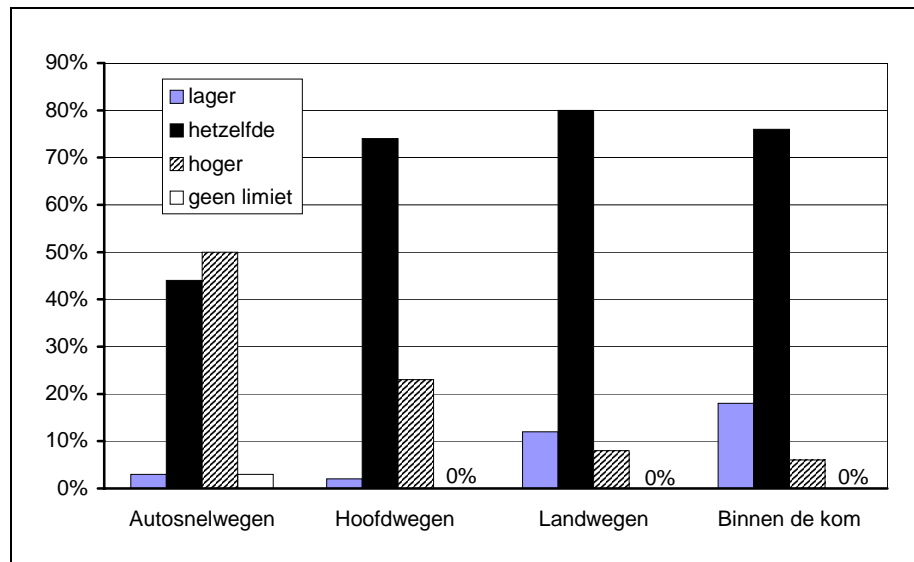
Bij de bespreking van de resultaten is voor de verschillende typen wegen de 'algemene' terminologie aangehouden die ook in de enquêtevragen is gebruikt: 'autosnelwegen', 'hoofdwegen tussen twee plaatsen', 'landwegen' en 'wegen binnen de bebouwde kom'.

## 4.1. Resultaten

### 4.1.1. Meningen over limieten, snelheidsovertredingen en autoreclames

Afbeelding 4.1 toont de meningen over de hoogte van de snelheidslimieten op verschillende wegtypen. Iets meer dan de helft van de Nederlandse automobilisten meent dat de limiet op de autosnelwegen hoger moet zijn (50%) of zelfs helemaal afgeschaft moet worden (3%). Bijna een kwart van de automobilisten (23%) geeft ook de voorkeur aan een hogere limiet op hoofdwegen tussen twee plaatsen. Vier op de vijf automobilisten (80%) kan instemmen met de limiet op landwegen; een op acht automobilisten (12%) vindt dat deze limiet ook wel lager kan. Wat de limiet op wegen binnen de bebouwde kom betreft, meent driekwart van de automobilisten (76%) dat deze hetzelfde moet blijven en meent een op de vijf automobilisten (18%) dat deze lager moet zijn. De resultaten geven ook aan dat bijna alle automobilisten wel vinden dat er een limiet nodig is op verschillende wegtypen. De uitzondering is drie procent van de automobilisten, die meent dat er op snelwegen geen limiet nodig is.

De meningen over de snelheidslimieten op hoofdwegen en op wegen binnen de bebouwde kom zijn door de jaren heen niet veel veranderd. Er is wel een duidelijke verandering in de mening over de snelheidslimieten op de autosnelwegen. In 1996 vond twee op vijf (41%) automobilisten dat de limieten op autosnelwegen hoger zouden moeten worden of zelfs zouden moeten worden afgeschaft. In 2002 is de groep die deze mening was toegedaan, significant toegenomen tot meer dan de helft van de Nederlandse automobilisten (53%).



Afbeelding 4.1. Meningen over de gewenste maximumsnelheid voor verschillende wegtypen (vragen 10a t/m 10d).

Tabel 4.2 presenteert de percentages respondententen die het (zeer) eens zijn met specifieke uitspraken over straffen voor snelheidsovertredingen en over autoreclames.

Uitspraak	Mate van instemming	
	Mee eens	Zeer mee eens
Snelheidsovertredingen zouden strenger bestraft moeten worden	28%	20%
Autofabrikanten mogen de snelheid van auto's niet aanprijzen in reclame	23%	12%

Tabel 4.2. *Percentages respondententen die het met een bepaalde uitspraak over straffen en autoreclames eens of zeer eens zijn (vragen 3a, 3c).*

Bijna de helft van de Nederlandse automobilisten (48%) vindt dat snelheidsovertredingen strenger bestraft moeten worden. Iets meer dan eenderde van de automobilisten (35%) is het ermee eens dat autofabrikanten de snelheid van auto's niet mogen aanprijzen in reclame.

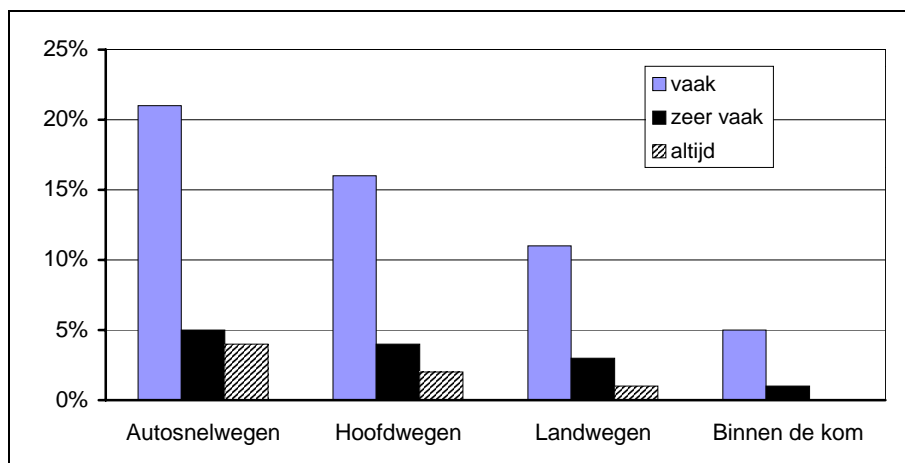
De vraag over autoreclames werd in 1996 ook gesteld. In 2002 zijn er significant meer automobilisten die 'zeer eens' in plaats van 'eens' zijn met de stelling. Worden de twee antwoordcategorieën tezamen genomen, dan is er in feite geen meningsverandering over die periode.

#### 4.1.2. *Eigen snelheidsgedrag*

De SARTRE-enquête bevat ook vragen of men sneller dan gemiddeld rijdt (vraag 8) en of de bestuurders graag hard rijden (vraag 29b). Een op de drie Nederlandse automobilisten (30%) beweert een beetje of veel sneller te rijden dan anderen (vraag 8). Van 1996 tot 2002 zijn de antwoorden op deze vraag niet significant veranderd. Eenderde deel van de respondententen zegt zeer of redelijk veel in te stemmen met de uitspraak dat men graag hard rijdt. Door de jaren heen is de groep die zegt graag hard te rijden wel significant kleiner geworden: van 39% in 1996 naar 32% in 2002.

*Afbeelding 4.2* toont per wegtype de percentages respondententen die zeggen vaak, zeer vaak of altijd sneller dan de limiet te rijden indien de omstandigheden het toelaten.

Drie op de tien automobilisten zeggen op autosnelwegen vaak, zeer vaak of altijd sneller te rijden dan de limiet (30%). Op hoofdwegen is dit bijna een kwart van de automobilisten (22%). Een op de zeven automobilisten rijdt naar eigen zeggen op landwegen vaak, zeer vaak of altijd sneller dan de limiet (15%). Binnen de bebouwde kom zijn dit er een op zeventien (6%). Van 1996 tot 2002 is er geen significante verandering opgetreden in de beantwoording van deze vragen.



Afbeelding 4.2. *Percentage respondenten dat antwoordt vaak, zeer vaak of altijd harder dan de maximumsnelheid te rijden wanneer de verkeerssituatie dat toestaat op de verschillende typen wegen (vragen 9a t/m 9d).*

Maar hoe verhoudt zich een dergelijke 'zelfrapportage' van rijsnelheden nu tot de rijsnelheden die doorgaans worden gemeten in het verkeer? Bijna een vijfde deel van de automobilisten (17%) zegt nooit de limiet te overschrijden op autosnelwegen. Dat zou betekenen dat er meer dan 80% overtreders zijn die wel eens, regelmatig of altijd de limiet overschrijden. De metingen van rijsnelheden op autosnelwegen geven inderdaad aan dat meer dan 80% van de voertuigen de snelheidslimiet overschrijdt (bron: SWOV Kennisbank / AVV).

Vijfendertig procent van de automobilisten verklaart nooit de snelheidslimiet te overschrijden op wegen binnen de bebouwde kom. Dat zou betekenen dat op die wegen vijftien procent wel eens, vaak of bijna altijd de limiet overschrijdt. De metingen op tweestrookswegen binnen de kom duiden op percentages overtreders variërend van 55% tot 71%.

#### 4.2. Conclusie

Met name op autosnelwegen rijden automobilisten naar eigen zeggen vaak harder dan de snelheidslimiet. Van 1996 tot 2002 is de groep automobilisten die een hogere snelheidslimiet op autosnelwegen wenst, toegenomen tot meer dan de helft van de automobilisten. De acceptatie van de limieten op andere wegen dan autosnelwegen is groot. Ongeveer driekwart van de automobilisten stemt wel in met de limieten zoals die nu zijn op hoofdwegen, landwegen en wegen binnen de bebouwde kom. De groep automobilisten die naar eigen zeggen graag hard rijdt, is van 1996 tot 2002 in omvang afgenomen. De zelfrapportage van snelheidsovertredingen komt globaal beschouwd redelijk overeen met metingen van feitelijke overtredingen.



## 5. Rijden onder invloed

Tussen 1970 en 1991 is het aandeel rijders onder invloed in weekendnachten geleidelijk gedaald van circa 15% tot 3,9%. Voorlichtingscampagnes in de massamedia over de gevaren van rijden onder invloed, wettelijke maatregelen en verbeterde controleprocedures speelden daarbij een belangrijke rol. Vanaf 1992 nam het rijden onder invloed weer langzaam toe: 4,0% overtreders in 1992, 4,9% in 1994 (Mathijssen, 1996). Deze toename van het rijden onder invloed viel samen met een sterke afname van het aselecte politietoezicht, dat weer het gevolg was van de reorganisatie bij de politie. Gegeven de sterke terugval in het politietoezicht viel de toename van het alcoholgebruik nog mee; waarschijnlijk heeft het even geduurd voordat het grote publiek in de gaten kreeg dat de politie minder controleerde. Vanaf 1995 pakte de politie de draad van het alcoholtoezicht weer geleidelijk op en stabiliseerde het aandeel rijders onder invloed zich vervolgens rond de 4,5% (Mathijssen, 1998).

Na de invoering van regionale verkeershandhavingsteams vanaf 1998 trad een verdere daling op tot 4,2% in 2001. De laatste jaren verkeert in weekendnachten tussen de 4 en 4,5% van de automobilisten in Nederland onder invloed van alcohol (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2002). Als gevolg daarvan vallen er jaarlijks naar schatting 250 doden en 3.500 ernstig gewonden.

De vragen in de SARTRE-enquête over rijden onder invloed van alcohol betreffen:

- de mening over straffen voor rijden onder invloed (vraag 3b);
- de mening over het vrij laten van mensen zodat ze zelf mogen bepalen hoeveel ze drinken voor ze rijden (vraag 3d);
- het wekelijks drinken van alcohol, afgezien van autorijden (vraag 19);
- het combineren van drinken en autorijden (vraag 20);
- de mening over de wettelijk toegestane alcoholpromillage alcohol (vraag 22);
- de inschatting van het aantal glazen alcoholhoudende drank dat nodig is om de wettelijke grens te bereiken (vraag 26).

Behalve alcohol kunnen ook andere stoffen, die verwerkt zijn in medicijnen of drugs, de rijvaardigheid beïnvloeden. De SARTRE-enquête stelt één vraag over het gebruik van medicijnen (vraag 46).

### 5.1. Resultaten

#### 5.1.1. Normen en meningen inzake rijden onder invloed

*Tabel 5.1* toont de percentages respondenten die het (zeer) eens zijn met de uitspraken 'Straffen voor rijden onder invloed zouden veel strenger moeten zijn' en 'Mensen moeten zelf kunnen bepalen hoeveel ze drinken voor ze achter het stuur gaan zitten'.

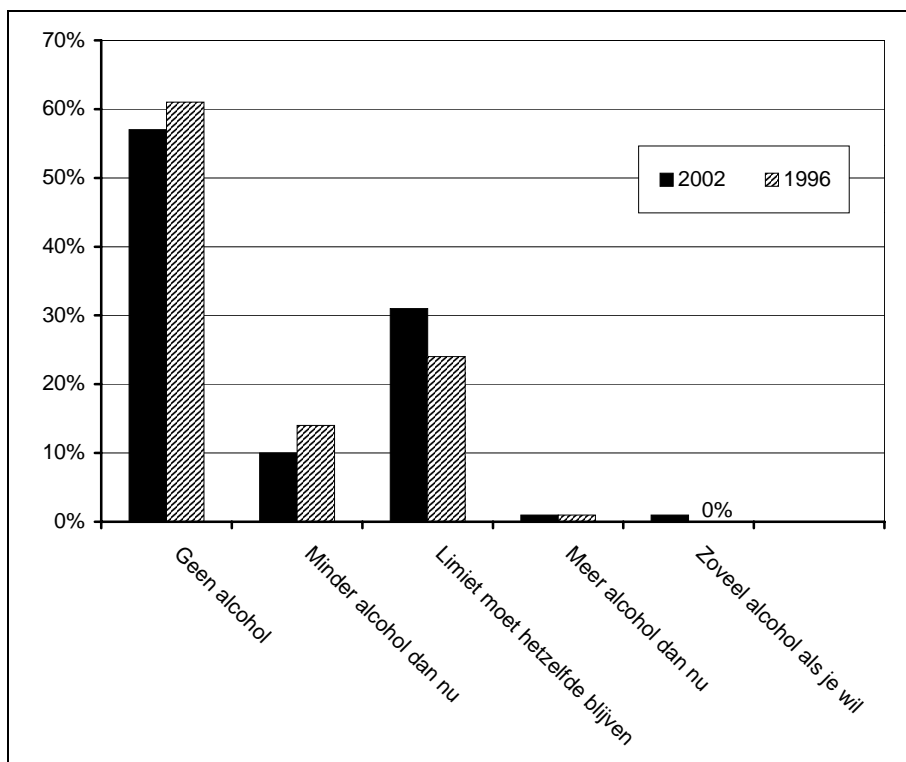
Uitspraak	Mate van instemming	
	Mee eens	Zeer mee eens
Straffen voor rijden onder invloed zouden veel strenger moeten zijn	23%	72%
Mensen moeten zélf kunnen bepalen hoeveel ze drinken voor ze achter het stuur gaan zitten	4%	1%

Tabel 5.1. Percentages respondenten die het eens of zeer eens zijn met een bepaalde uitspraak over straffen voor rijders onder invloed en vrijheid inzake rijden onder invloed (vraag 3b, 3d).

Vrijwel alle automobilisten in Nederland (95%) vinden dat de straffen voor rijden onder invloed strenger moeten zijn. Deze vraag werd in 2002 voor het eerst gesteld zodat een vergelijking over een periode niet mogelijk is.

Slechts een op de twintig automobilisten is het eens met de uitspraak dat mensen zelf moeten kunnen bepalen hoeveel ze drinken voordat ze autorijden. De antwoorden op deze vraag zijn van 1996 tot 2002 niet veranderd. Het is duidelijk dat bijna iedereen rijden onder invloed opvat als een ernstige overtreding.

Afbeelding 5.1 toont de mening van de respondenten over de alcohollimiet in Nederland.



Afbeelding 5.1. Percentages antwoorden in 1996 en 2002 op de vraag naar de mening over wettelijke limiet voor alcoholgebruik (vraag 22).

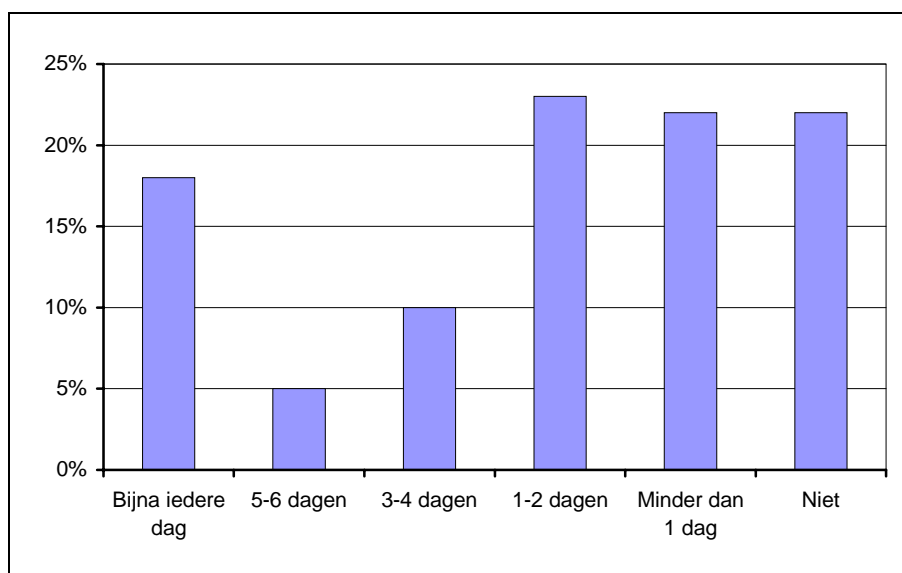
Een grote meerderheid van de Nederlandse automobilisten vindt dat er helemaal geen alcohol gedronken mag worden voor het autorijden (57%) of dat er minder alcohol toegestaan zou moeten worden dan nu (10%). Ten opzichte van 1996 is de groep die meent dat de alcohollimiet hetzelfde zou moeten blijven, significant toegenomen (van 24% in 1996 tot 31 in 2002), terwijl het percentage vóór een lagere limiet is gedaald (van 75% in 1996 naar 67% in 2002).

In de SARTRE-enquête is ook gevraagd naar hoeveel (standaard)glazen met alcoholhoudende drank men kan drinken zonder dat men over de wettelijke alcoholgrens heen raakt. Vier op vijf automobilisten (79%) antwoordt dat je hoogstens twee of zelfs minder glazen alcoholhoudende drank kunt drinken om onder de wettelijke limiet te blijven. Een op de elf automobilisten (9%) antwoordt dat je met drie glazen alcoholhoudende drank nog onder de limiet kunt blijven. Verder zijn er betrekkelijk weinig automobilisten die menen dat je met vier (2%), vijf (2%) en meer dan vijf glazen (1%) nog onder de wettelijke limiet kunt blijven. Ten slotte zegt ook nog een op achttien automobilisten (6%) het antwoord op deze vraag niet te weten. Deze vraag werd in 1996 niet gesteld, zodat een vergelijking met dat jaar niet mogelijk is.

#### 5.1.2. Rijden onder invloed van alcohol

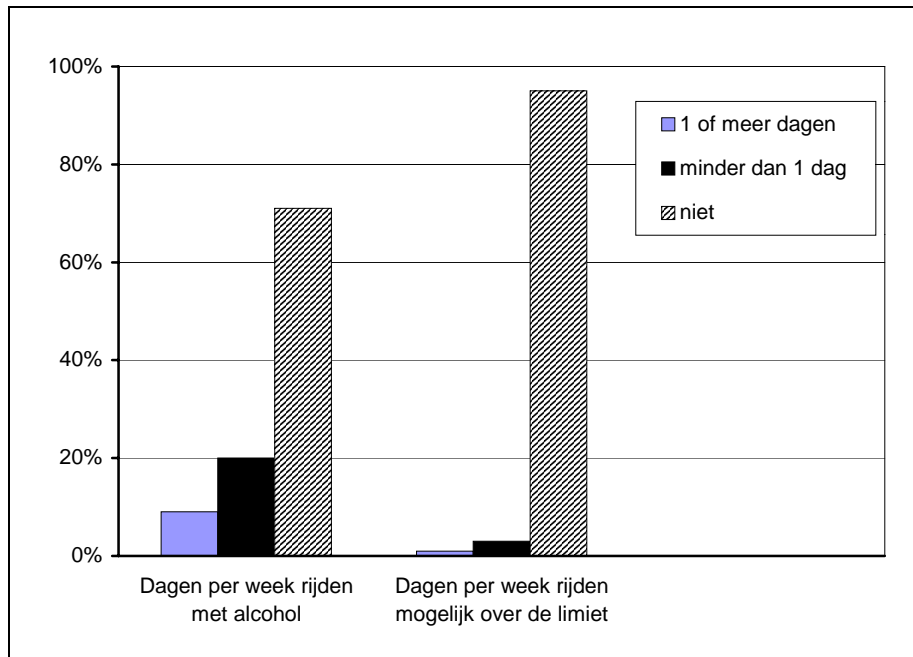
Afbeelding 5.2 toont de antwoorden op de vraag hoeveel dagen men in de week alcohol drinkt.

Eenderde van de automobilisten (33%) drinkt gemiddeld genomen minimaal drie dagen per week alcohol, vier op tien gebruikt minder dan drie dagen per week (45%) en twee op tien automobilisten drinkt helemaal geen alcohol (22%). De vergelijking tussen 1996 en 2002 laat geen significante verandering zien in het gerapporteerde alcoholgebruik.



Afbeelding 5.2. Percentages antwoorden op de vraag hoe vaak men gemiddeld per week alcohol drinkt (vraag 19).

Afbeelding 5.3 presenteert de antwoorden op de vragen naar hoe vaak men met alcohol op rijdt en hoe vaak men rijdt met mogelijk meer alcohol op dan wettelijk is toegestaan.



Afbeelding 5.3. Percentages automobilisten die zeggen hoeveel dagen per week ze met alcohol autorijden (vraag 20) en hoe vaak ze dat doen met misschien een te hoog alcoholpromillage (vraag 21).

Zeven op de tien automobilisten (71%) rijdt niet auto met alcohol, een op vijf automobilisten (20%) rijdt wel eens met alcohol op maar gemiddeld minder dan één dag per week en een op tien automobilisten (9%) rijdt naar eigen zeggen gemiddeld één of meer dagen per week met alcohol op. Van 1996 tot 2002 zijn deze percentages nauwelijks veranderd.

Bijna alle automobilisten verklaren dat ze nooit met een te hoog alcoholpromillage autorijden. Een op de vijftientig automobilisten (4%) verklaart dat hij/zij minder dan één dag per week of één tot twee dagen per week misschien met een te hoog alcoholpromillage heeft gereden. Dit percentage komt redelijk overeen met het in weekendnachten gemeten cijfer van gemiddeld 4,0-4,5% betrapte overtreeders (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2002). Ook bij deze vraag is er nauwelijks verandering te zien in de percentages van 1996 tot 2002.

#### 5.1.3. Rijden onder invloed van medicijnen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden

In de enquête is tevens aan de respondenten gevraagd of ze regelmatig medicijnen gebruiken waarvan men weet dat ze de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden (vraag 46). Een op de twaalf automobilisten (8%) antwoordt dat ze inderdaad regelmatig dergelijke medicijnen gebruiken.

Deze vraag werd niet gesteld in 1996, zodat een vergelijking met dat jaar niet mogelijk is.

## 5.2. Conclusie

In tegenstelling tot voor snelheidsovertredingen, is de maatschappelijke tolerantie voor rijden onder invloed gering te noemen. Vrijwel alle automobilisten zijn van mening dat de straffen voor het rijden onder invloed strenger zouden moeten zijn.

In een periode van zes jaar is er een verandering opgetreden in het denken over de alcohollimiet: de groep automobilisten die vindt dat de limiet moet blijven zoals hij nu is, is groter geworden, en de groep automobilisten die een lagere of nullimiet willen, is kleiner geworden. Ondanks deze verandering is er nog steeds een ruime meerderheid van tweederde van alle automobilisten die meent dat de alcohollimiet verlaagd moet worden.

Er zijn geen veranderingen geconstateerd in het gebruik van alcohol en in het combineren van alcohol met autorijden.

## 6. Gordelgebruik

Goed gedragen gordels en goed gebruikte kinderzitjes zorgen ervoor dat bij een botsing de inzittenden van een auto er niet uit worden geslingerd en niet (hard) in aanraking komen met het interieur. De passieve veiligheid van de auto (bijvoorbeeld kreukelzone) kan dan optimaal zijn werk doen.

De meest recente meting van gordelgebruik werd in 2000 uitgevoerd (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2001). Het draagpercentage was in 2000 in alle provincies hoger dan in 1998, behalve in Gelderland (4% lager) en Noord-Brabant (gelijk gebleven). Als alle inzittenden van personenauto's de gordel hadden gedragen waren er in 2000 ongeveer 65 doden en 350 ziekenhuisgewonden minder gevallen dan met het huidige draagpercentage van 80.

De SARTRE-enquête stelt vragen over het gebruik van de gordel op verschillende typen wegen (vragen 15a t/m 15d), over de noodzaak en het gemak van gordelgebruik, over de beschermende werking van de gordel en over het risico om te blijven vastzitten in de gordel in noodsituaties (vragen 17a t/m 17d) en het gebruik van beveiligingsmiddelen bij het vervoer van kinderen (vraag 16).

### 6.1. Resultaten

#### 6.1.1. Beschikbaarheid van de gordel achterin

Vanaf 1 januari 1990 zijn gordels op de achterbank verplicht; vanaf 1 april 1992 moeten ze ook gebruikt worden. In de SARTRE-enquête is gevraagd of de auto waarin men meestal rijdt ook gordels voorin en achterin heeft (vraag 14).

In 1996 antwoordde iets minder dan driekwart van de bestuurders (73%) dat ze in een auto reden met gordel voorin en achterin. Dat percentage is in 2002 tot 86% gestegen.

#### 6.1.2. Meningingen over gordelgebruik

Vragen 17a t/m 17d betreffen de meningen over de risicoverlagende werking van de gordel en over het gemak of ongemak van het dragen van een gordel.

Een op de negen automobilisten is het zeer of redelijk eens met de uitspraak dat gordels niet echt nodig zijn, als je maar voorzichtig rijdt (11%). Bijna alle automobilisten – negentien op twintig, 95% – zijn het er zeer of redelijk mee eens dat het dragen van een gordel de kans op ernstig letsel verkleint. Driekwart van de automobilisten (74%) stemt in met de uitspraak dat men zich zonder gordel ongemakkelijk voelt. Zeven op tien automobilisten (70%) is het zeer tot redelijk eens met de uitspraak, dat er een risico is dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.

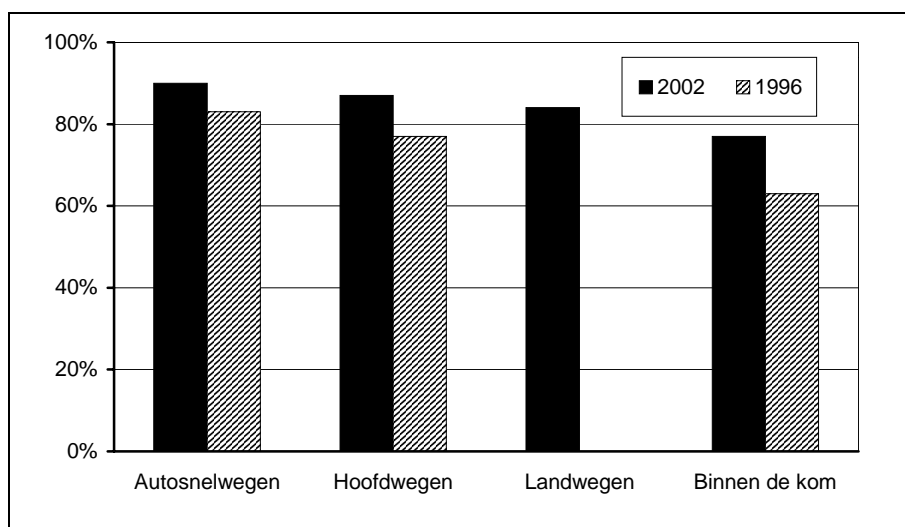
Van 1996 tot 2002 zijn een paar belangrijke veranderingen opgetreden in de mening over gordels. De groep automobilisten die meent dat gordels niet echt nodig zijn als je maar voorzichtig rijdt, is afgenomen van 20% in 1996

tot 11% in 2002. De groep automobilisten die zich naar eigen zeggen ongemakkelijk voelt zonder gordel om, is groter geworden van 61% in 1996 tot 72% in 2002.

### 6.1.3. Gebruik van de gordel op verschillende typen wegen

Het zelfgerapporteerde gebruik van de veiligheidsgordel op de verschillende wegtypen staat weergegeven in *Afbeelding 6.1*.

Op autosnelwegen draagt naar eigen zeggen negen op tien automobilisten (90%) altijd de gordel. Op hoofdwegen tussen plaatsen zijn dit er iets minder (87%). Op landwegen draagt naar eigen zeggen iets meer dan acht op tien automobilisten (84%) altijd de gordel. En op wegen binnen de bebouwde kom is dit iets meer dan driekwart van de automobilisten (77%).



Afbeelding 6.1. Percentages respondenten die naar eigen zeggen altijd de gordel dragen per type weg (vragen 15a t/m 15d).

In de periode 1996-2002 zijn er enkele veranderingen opgetreden in het zelfgerapporteerde gordelgebruik:

- De groep die naar eigen zeggen altijd de gordel draagt op hoofdwegen, is significant toegenomen van 77% in 1996 tot 87% in 2002
- De groep die naar eigen zeggen altijd de gordel draagt binnen de bebouwde kom, is significant toegenomen van 63% in 1996 tot 77% in 2002.

*Tabel 6.1* toont dat het zelfgerapporteerde gebruik van de gordel redelijk overeenkomt met cijfers uit metingen van gordelgebruik in het verkeer (Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2001).

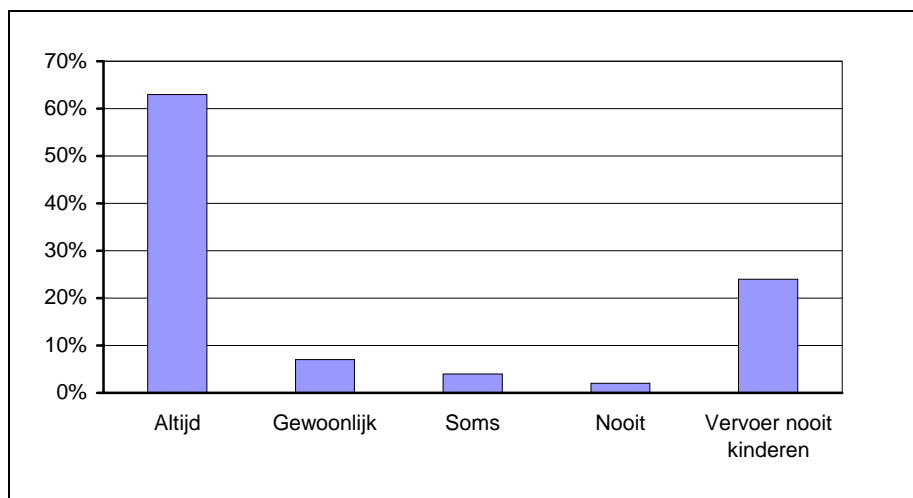
Wegtype	Zelfrapportage 'Altijd gordel om'	Geregistreerd gordelgebruik van bestuurders (2000)
Binnen de kom	77%	74%
Hoofdwegen / Autowegen	(H) 87%	(A) 85%
Autosnelwegen	90%	87%

Tabel 6.1. Beweerd en gemeten gordelgebruik op verschillende wegtypen.

#### 6.1.4. Vervoer van kinderen

Afbeelding 6.2 toont de antwoorden op de vraag naar het gebruik van beveiligingsmiddelen bij het vervoer van kinderen in de auto. Van de totale steekproef antwoordt 63% van de respondenten dat men altijd kinderen vervoert met het juiste beveiligingsmiddel. Wanneer de respondenten die nooit kinderen vervoeren buiten beschouwing worden gelaten en het resterende aantal (N=764) als grondtal voor de berekening wordt genomen, vervoert 83% naar eigen zeggen kinderen altijd met de juiste beveiligingsmiddelen. Van de automobilisten die naar eigen zeggen wel eens kinderen vervoeren, antwoordt ongeveer een op zes (17%) dat dit niet altijd met de juiste beveiligingsmiddelen gebeurt.

Deze vraag werd in 1996 niet gesteld, zodat een vergelijking met dat jaar niet mogelijk is.



Afbeelding 6.2. Percentages antwoorden op vraag: Wanneer u een kind vervoert in uw auto hoe vaak laat u het dan een gordel of een juist beveiligingsmiddel zoals een kinderzitje gebruiken? (vraag 16).

## 6.2. Conclusie

Op het terrein van gordelgebruik zijn er positieve veranderingen in gedrag en attitude geconstateerd. Vergeleken met 1996 zijn er in 2002 meer automobilisten die naar eigen zeggen altijd de gordel dragen op hoofdwegen en binnen de bebouwde kom. Tevens zijn er meer automobilisten die het dragen van de gordel nodig vinden ongeacht of er veilig wordt gereden, en er zijn meer automobilisten die zich zonder de gordel om ongemakkelijk voelen.

Wellicht is de publieksvoorlichtingscampagne over gordelgebruik, die in 1997-1998 door het Verbond van Verzekeraars en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is gelanceerd, mede verantwoordelijk voor deze positieve resultaten. In deze campagne werden er radiospots en televisiereclame uitgezonden via Postbus 51 en Veilig Verkeer Nederland. Daarnaast werden er 150 billboards langs de Nederlandse snelwegen geplaatst en 300 affiches opgehangen bij rustplaatsen. Ook werden er



10.000 posters binnen de bebouwde kom opgehangen en werden er honderdduizenden folders uitgedeeld. Deze activiteiten werden ondersteund door extra toezicht op gordelgebruik door de politie en door speciale voorlichtingsactiviteiten uitgevoerd door afdelingen van Veilig Verkeer Nederland.

Ondanks de geconstateerde positieve veranderingen blijft een punt van aandacht dat zeer veel automobilisten (70%) van mening zijn dat het dragen van een gordel het risico met zich meebrengt dat men in een noodsituatie blijft vastzitten. Zoals we verderop in *Hoofdstuk 11* over de vergelijking met andere landen zullen tonen, zijn buitenlandse automobilisten veel minder deze mening toegedaan dan Nederlandse automobilisten.

Ten slotte is er nogmaals op te wijzen dat een op zes automobilisten die wel eens kinderen vervoeren, dit naar eigen zeggen niet altijd veilig doen. Daarmee is ook het vervoer van kinderen een belangrijk thema voor de voorlichting over beveiligingsmiddelen.

## 7. Verkeersonveilig gedrag

De SARTRE-enquête gaat ook in op onveilig gedrag of overtredingen van de respondenten. Naar de volgende gedragingen is gevraagd:

- geen voorrang verlenen aan voetgangers op voetgangeroversteekplaatsen (vraag 13a);
- weinig afstand houden tot voorgangers (vraag 13b);
- door oranje rijden (vraag 13c);
- inhalen wanneer het net kan (vraag 13d);
- andere bestuurders een waarschuwingssignaal geven dat ze een snelheidscontrole naderen (vraag 13e);
- agressief gedrag (vragen 35a, 35b);
- telefoneren tijdens het rijden (vraag 47).

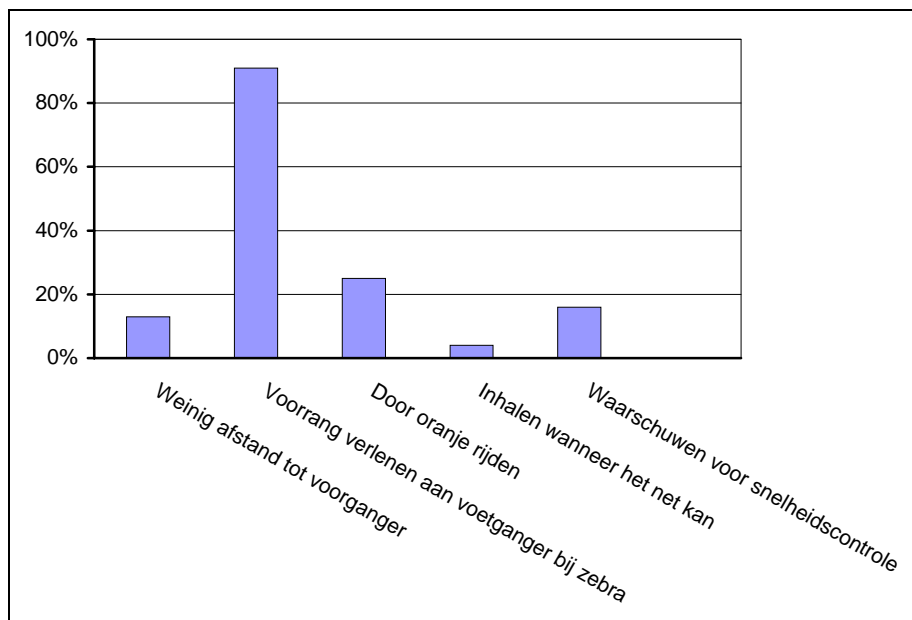
Naast het gedrag van de respondent zelf is ook het gedrag van anderen en de ergernis daarover kort aan de orde gesteld:

- de mate waarin andere automobilisten snelheidslimieten overschrijden (vraag 7);
- de mate van ergernis over het gedrag van anderen (vraag 29a).

### 7.1. Resultaten

#### 7.1.1. Gedrag in verkeer

Afbeelding 7.1 toont hoeveel respondenten (zeer) vaak of altijd een bepaald verkeersgedrag zeggen te vertonen.



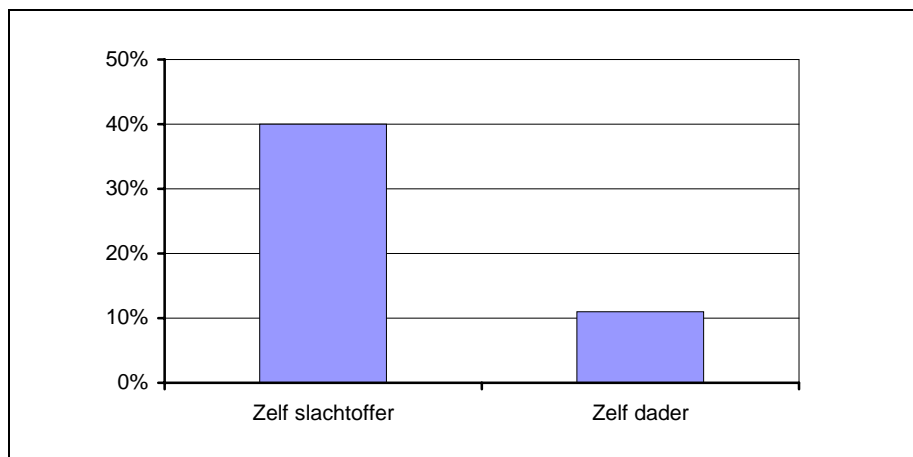
Afbeelding 7.1. Percentages respondenten die zeggen vaak, zeer vaak of altijd een bepaald verkeersgedrag te vertonen (vragen 13a t/m 13e).

Een op acht automobilisten (13%) rijdt naar eigen zeggen regelmatig met een te korte afstand tot de voorganger. Verder rijdt een kwart van de automobilisten (25%) regelmatig door oranje. Een op de vijftientig automobilisten (4%) haalt regelmatig in wanneer het net kan (4%). Negen op tien automobilisten (91%) zegt vaak, zeer vaak of altijd voorrang aan voetgangers bij een voetgangersoversteekplaats te verlenen; 9% doet dat niet. En een op de zes automobilisten (16%) geeft regelmatig een waarschuwingssignaal om andere automobilisten te waarschuwen voor een snelheidscontrole verderop.

In 2002 zijn er significant meer automobilisten dan in 1996 die zeggen wel eens andere bestuurders te waarschuwen voor een snelheidscontrole. Ook zijn er in 2002 meer automobilisten die zeggen soms of zelfs vaak in te halen wanneer 't maar net kan.

Twee nieuwe vragen in deze SARTRE-enquête gaan over agressief gedrag (vragen 35a en 35b; zie *Afbeelding 7.2*).

Twee op de vijf automobilisten (40%) meldt dat men in de laatste twaalf maanden zelf agressief in het verkeer is bejegend door een ander en een op negen automobilisten (11%) geeft toe zelf wel eens agressief gedrag in het verkeer jegens een andere weggebruiker te hebben vertoond.



*Afbeelding 7.2. Percentages respondenten die naar eigen zeggen te maken hebben gehad met agressief verkeersgedrag tegen henzelf (vraag 35a) of die zelf agressief verkeersgedrag jegens een ander hebben vertoond (vraag 35b).*

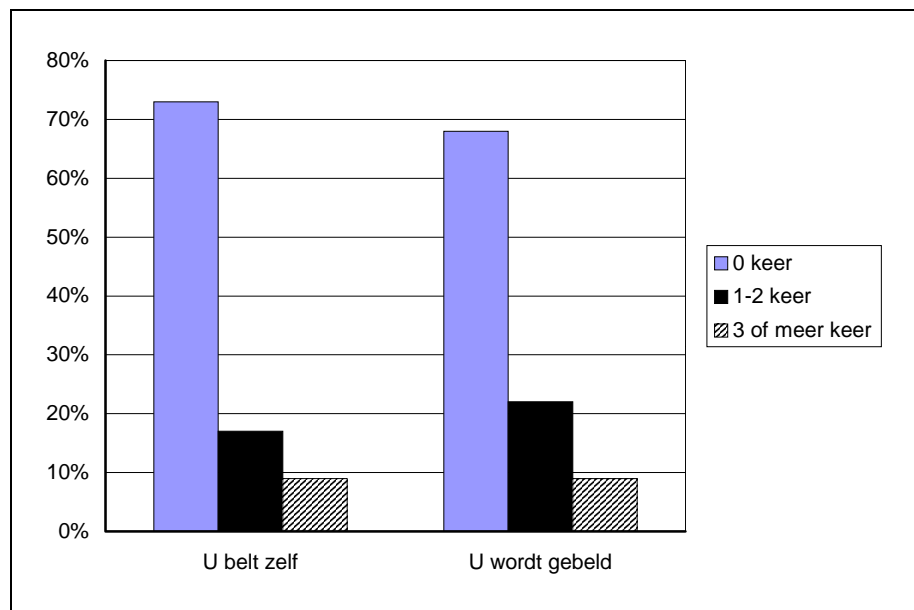
Bij de antwoorden op deze vraag is rekening te houden met het feit dat respondenten verschillende definities kunnen hebben van wat agressief gedrag in het verkeer inhoudt. Waarschijnlijk zullen de meeste respondenten snijden en bumperkleven als agressief gedrag beschouwen en wat dat betreft niet onderling van mening verschillen. Maar de respondenten zullen wellicht wel onderling verschillen in de mate waarin ze toeteren of gebaren van een ander ook tot agressief gedrag rekenen. Kortom, bij de antwoorden op deze vraag is het waarschijnlijk dat respondenten aan verschillende gedragingen of ervaringen refereren, die wat betreft ernstgraad erg kunnen uiteenlopen.

### 7.1.2. Telefoneren tijdens rijden

In Nederland geldt een wettelijk verbod op handheld telefoneren. Er werd niet gekozen voor een algeheel verbod op telefoneren tijdens het rijden omdat dit niet te controleren en te handhaven zou zijn. Het aantal mobiele telefoons in ons land wordt geschat op tussen de 10 en de 13 miljoen. In 2001 werd geschat, dat er 2 tot 2,5 miljoen mobiele telefoons in de auto worden gebruikt (SWOV Kennisbank; <http://www.swov.nl>)

De SARTRE-enquête stelt vragen over hoe vaak men zelf anderen belt of door anderen gebeld wordt tijdens een gemiddelde dag achter het stuur (vraag 47). *Afbeelding 7.3* toont de antwoorden op die vragen. Bijna driekwart van de respondenten (73%) zegt niet te bellen tijdens het rijden. Bijna zeven op tien respondenten (68%) zegt ook niet gebeld te worden achter het stuur. Ongeveer een op de vijf automobilisten zegt een of twee maal te bellen (17%) of gebeld te worden (22%). Bijna een op tien automobilisten zegt achter het stuur drie of meer keren per dag zelf te bellen (9%); evenveel zegt drie of meer keer gebeld te worden (9%).

De vraag over bellen tijdens autorijden werd in 1996 niet gesteld, zodat een vergelijking over die periode niet mogelijk is.



*Afbeelding 7.3. Percentages respondenten die een bepaald aantal keren bellen of gebeld worden tijdens een gemiddelde dag achter het stuur (vraag 47).*

### 7.1.3. Gedrag van anderen

Twee vragen uit de SARTRE-enquête hebben betrekking op het gedrag van anderen: de mate waarin anderen snelheidslimieten overschrijden (vraag 7) en de vraag naar ergernis over het gedrag van andere bestuurders (vraag 29a).

Bijna negen op tien van de Nederlandse automobilisten (87%) denkt dat andere bestuurders vaak, zeer vaak of altijd de maximumsnelheid overschrijden. Het is dus duidelijk dat snelheidsovertredingen veelvuldig worden waargenomen in het verkeer. Ten opzichte van 1996 is er een significante afname van personen die op deze vraag 'zeer vaak' of 'altijd' antwoorden (van 40% naar 31% in 2002). Maar over de drie antwoord-categorieën – vaak, zeer vaak of altijd - tezamen bekeken is er geen significante verschuiving.

Zeven op de tien automobilisten (71%) stemt zeer of redelijk veel in met de uitspraak dat men zich soms mateloos aan andere bestuurders ergert. De gerapporteerde ergernis over andere bestuurders is wel significant afgenomen ten opzichte van 1996 toen bijna acht op tien automobilisten (78%) verklaarde zich soms mateloos te ergeren aan andere bestuurders.

Ergernis tijdens het rijden wordt ook in ander onderzoek gerapporteerd. Levelt (2001) vond dat van ruim 200 vrachtautochauffeurs 53,7% het volledig of deels eens was met de uitspraak: 'Tijdens het rijden voel ik me soms geërgerd'. Van ruim 850 Nederlandse automobilisten was 11,7% het volledig of deels eens met de uitspraak: 'Tijdens het rijden voel ik me vaak geërgerd' (Levelt & Rappange, 2000). Vijfenvoertig procent van de bestuurders ergert zich als ze door een langzame automobilist worden opgehouden; 5% van de bestuurders toetert en knippert dan, 9% gaat er dicht achterop rijden. Beide zijn een uiting van irritatie; het is dus boze en geen instrumentele agressie (Levelt & Rappange, 2000).

## 7.2. Conclusie

De zelfrapportage van onveilig gedrag (in dit hoofdstuk, maar ook in andere hoofdstukken) kan worden opgevat als een indicator voor de omvang van deze gedragingen. Dat wil zeggen: naarmate de overtredingen vaker worden gerapporteerd, komen ze ook feitelijk vaker voor. Het is echter aan te nemen dat automobilisten hun onveilige gedragingen en overtredingen niet systematisch bijhouden. Bovendien zullen herinnerings- en waarnemingsfouten, en sociale wenselijkheid hun schattingen van gemaakte overtredingen 'bijkleuren'. Daarom is voorzichtigheid geboden indien men vanuit kennis over zelfgerapporteerde verkeersgedragingen uitspraken wil doen over werkelijke gedragingen.

Een andere manier om zelfrapportage van onveilig gedrag en overtredingen te interpreteren, is deze te beschouwen als een teken van (veranderde) opvattingen over de ernst van overtredingen. Naarmate men overtredingen als minder ernstig beschouwt, zal men minder geneigd zijn de schatting van deze overtredingen 'bescheiden' te houden.

Wellicht is een van de zorgwekkendste resultaten dat een op de acht automobilisten verklaart vaak, zeer vaak of altijd een te korte afstand tot de voorganger te houden. Kennelijk is men zich wel bewust van dit rijgedrag, maar vindt men het moeilijk of niet nodig dit te wijzigen. Verder verdient wellicht aandacht dat er een toename is geconstateerd van het aantal automobilisten die naar eigen zeggen anderen waarschuwen voor een snelheidscontrole, en van het aantal automobilisten die naar eigen zeggen inhalen wanneer het maar net kan.

## 8. Verkeershandhaving

Verkeershandhaving in Nederland is een onderwerp dat de media en het grote publiek aanspreekt en dat tot interessante en soms enerverende discussies leidt. Elke burger weet uit eigen ervaring wat het is om in het verkeer gecontroleerd te worden en is daarmee ervaringsdeskundige.

In een maatschappij waarin politie en overheid steeds meer verantwoording moeten afleggen aan de burger, staat de legitimiteit van intensieve vormen van verkeershandhaving niet bij voorbaat vast. Intensieve verkeershandhaving wordt op dit moment door een groot deel van het Nederlandse publiek als waardevol beschouwd, maar tegelijkertijd zijn er tal van kritische geluiden van zowel burgers als ambtsdragers.

Vanaf 1998 heeft het Openbaar Ministerie het verkeerstoezicht op de speerpunten snelheid, alcohol, rood licht en gordel-/helmgebruik geïntensiveerd. Daartoe zijn vanaf medio 1999 in opdracht van het Bureau Handhaving van het Openbaar Ministerie (BVOM) voor 16 politieregio's regioplannen van start gaan. In 2002 lopen inmiddels bij alle 25 regionale politiekorpsen regionale projecten verkeershandhaving.

Uit het jaarrapport 2002 van het Centraal Justitieel Incasso Bureau blijkt ook duidelijk dat de intensivering van het verkeerstoezicht in de periode 1998-2002 zijn beslag heeft gekregen. Het totale aantal verkeersovertredingen dat administratiefrechtelijk werd afgehandeld, nam toe van 5,2 miljoen in 1998 naar 9,5 miljoen in 2002.

In de SARTRE-enquête zijn vragen opgenomen over:

- ervaringen met verkeerscontroles (vragen 12, 18, 23, 24);
- verwachtingen ten aanzien van verkeerscontroles (vragen 11 en 25.)

Ten opzichte van de eerdere SARTRE-enquête zijn nieuwe vragen opgenomen over:

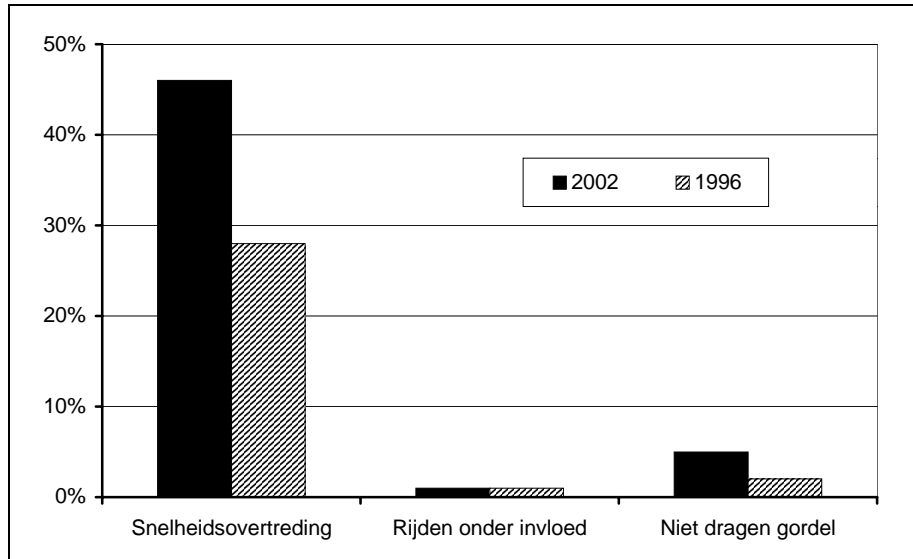
- de meningen van respondenten over het functioneren van het systeem van verkeershandhaving op een aantal onderscheiden aspecten (vragen 33a t/m 33e);
- de meningen van de respondenten over nieuwe methoden of organisatievormen van verkeerstoezicht (vragen 34a t/m 34d).

### 8.1. Resultaten

#### 8.1.1. *Ervaringen met verkeerscontroles*

*Afbeelding 8.1* toont hoeveel respondenten in de afgelopen drie jaren een boete hebben ontvangen voor een overtreding.

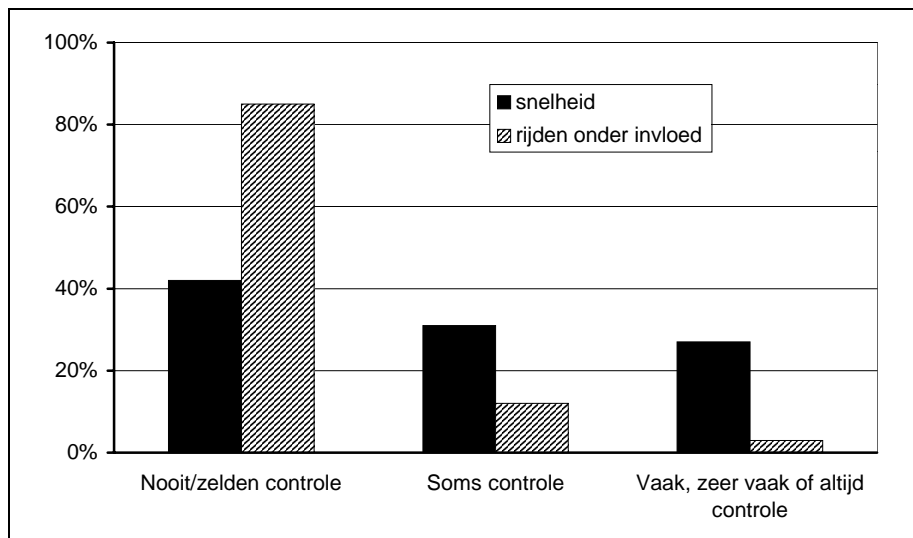
Bijna de helft van de respondenten (46%) zegt in de afgelopen drie jaren te zijn bekeurd wegens een overschrijding van de snelheidslimiet. Veel minder automobilisten verklaren te zijn bekeurd voor het niet dragen van de gordel (5%) of het rijden onder invloed (1%). Ten opzichte van 1996 is er een significante toename van het aantal automobilisten dat zegt een bekeuring wegens snelheid te hebben ontvangen: van 28% in 1996 tot 46% in 2002.



Afbeelding 8.1. Percentages respondenten die naar eigen zeggen in de afgelopen drie jaar beboet zijn voor een bepaalde overtreding (vragen 12, 18 en 24).

Aan de automobilisten is ook gevraagd of men gecontroleerd is op rijden onder invloed in de afgelopen drie jaren (vraag 23). Bijna vier op tien respondenten (37%) verklaart in de afgelopen drie jaren een of meer keren te zijn gecontroleerd op rijden onder invloed.

Wanneer automobilisten gevraagd wordt hoe vaak ze verwachten gecontroleerd te worden op snelheid en op rijden onder invloed als ze zich een typische autorit voorstellen, antwoorden ze zoals is weergegeven in Afbeelding 8.2).



Afbeelding 8.2. Percentages respondenten die verwachten met een bepaalde frequentie gecontroleerd te worden op snelheid (vraag 11) of alcohol (vraag 25) tijdens een typische autorit.

Meer dan een kwart van de Nederlandse automobilisten (27%) zegt te verwachten dat hij/zij tijdens een typische autorit vaak, zeer vaak of altijd op snelheid gecontroleerd wordt. Dit is een significante toename vergeleken met 1996 toen een op vijf automobilisten dit verklaarde (20%).

Minder dan een op twintig automobilisten (3%) zegt dat ze vaak, zeer vaak of altijd gecontroleerd zullen worden op rijden onder invloed tijdens een typische autorit. In 1996 verklaarde iets minder dan een derde van de automobilisten dat ze nooit op alcohol gecontroleerd zullen worden tijdens een typische autorit. In 2002 zegt iets meer dan vier op tien automobilisten (41%) dat ze nooit op alcohol gecontroleerd zullen worden tijdens een typische autorit. Over de jaren heen lijkt de perceptie van de pakkans voor het rijden onder invloed dus afgenomen te zijn.

### 8.1.2. *Meningen over verkeershandhaving*

*Tabel 8.1* geeft de meningen over verschillende aspecten van het systeem van opsporen en bestraffen weer.

Wat het snel afhandelen van verkeersovertredingen (62%) en het veiliger maken van het verkeer (58%) betreft, vindt ongeveer drie op vijf automobilisten dat het systeem van verkeershandhaving redelijk tot zeer goed functioneert. De helft van de automobilisten (50%) meent dat het systeem van verkeershandhaving redelijk tot zeer goed functioneert als we kijken naar de mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de overtreding. Minder dan de helft van de automobilisten (44%) oordeelt dat het systeem van verkeershandhaving redelijk tot goed functioneert als het aankomt op het betrappen en straffen van de meeste overtredingen.

Aspect van handhavingssysteem	Kwaliteitsoordeel over functioneren systeem	
	Redelijk goed	Zeer goed
De mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de overtreding	41%	9%
Gelijke behandeling van bestuurders voor gelijke overtredingen	45%	19%
Snelle afhandeling van verkeersovertredingen	41%	21%
Het veiliger maken van het verkeer	39%	19%
Het betrappen en bestraffen van de meeste overtredingen	34%	10%

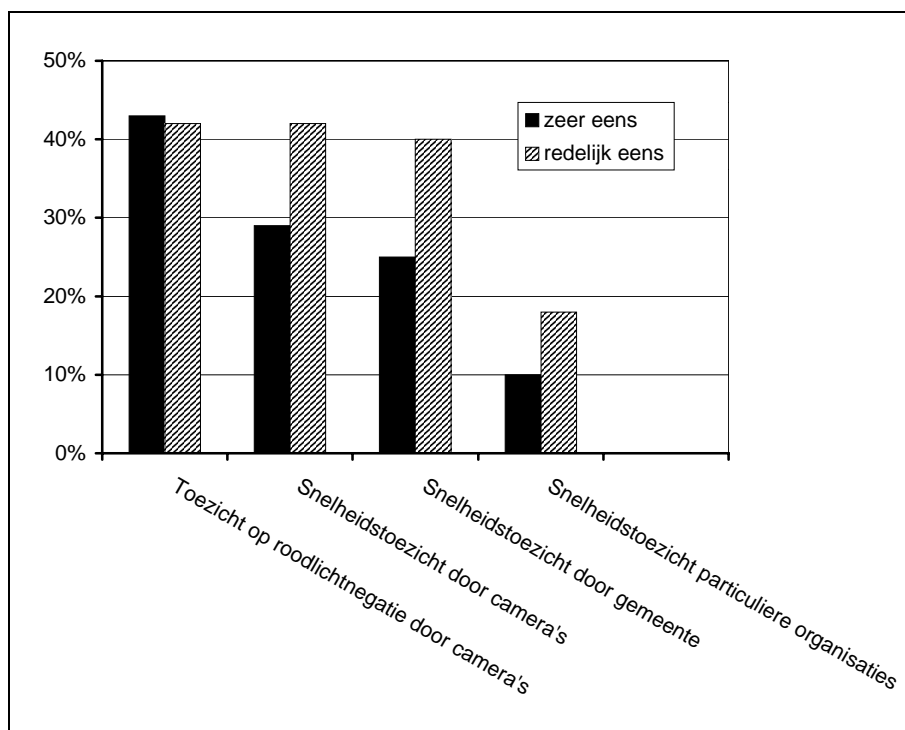
*Tabel 8.1. Percentages respondenten die het functioneren van verschillende aspecten van het systeem van verkeershandhaving als redelijk goed of zeer goed omschrijven (vragen 33a t/m 33e).*

De antwoorden op de vraag naar de mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de overtredingen kunnen op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Personen die menen dat het systeem niet goed functioneert als het aankomt op de overeenstemming tussen overtreding en straf, kunnen menen dat over het algemeen te zware straffen voor te lichte vergrijpen worden uitgedeeld. Het is ook mogelijk dat men juist meent dat te lichte straffen voor te zware overtredingen worden uitgedeeld. Ook kunnen respondenten bij deze vraag van mening zijn dat het systeem in twee richtingen tegelijkertijd niet goed functioneert: te lichte straffen voor zware



overtredingen en omgekeerd te zware straffen voor lichte overtredingen. Om nader inzicht te verkrijgen in de denkwijze van respondenten bij deze vraag hebben we gekeken naar het verband tussen de antwoorden op deze vraag en de antwoorden op de vragen naar de wenselijkheid van strengere straffen voor snelheidsovertredingen (vraag 3a) en rijden onder invloed (vraag 3b). Het bleek dat mensen die vonden dat het systeem van handhaving niet goed functioneerde in het kiezen van de juiste straf, iets meer neigden om sterk in te stemmen met strengere straffen voor snelheidsovertredingen. Dit verband was echter vrij zwak. Deze uitkomst suggereert dat de denkrichting dat straffen te licht zijn vaak niet bepalend is bij de beantwoording van de vraag over de mate van overeenstemming tussen overtreding en straf.

Afbeelding 8.3 toont de percentages respondenten die kunnen instemmen met specifieke vormen van toezicht bij verkeershandhaving, zowel bestaande als nieuwe vormen.



Afbeelding 8.3. Percentages respondenten die zeer of redelijk eens zijn met verschillende typen toezicht (vragen 34a t/m 34d).

Wat de verschillende toezichtmethoden betreft, is meer dan vier op de vijf automobilisten (85%) het zeer of redelijk eens met de inzet van automatische roodlichtcamera's. De steun voor de inzet van automatische snelheidscamera's is iets minder, maar toch ook groot: zeven op de tien automobilisten (71%) is het zeer of sterk eens met de inzet van automatische snelheidscamera's.

Bijna tweederde deel van de automobilisten (65%) is het redelijk of zeer eens met snelheidstoezicht uitgevoerd door de gemeente. De uitvoering van het snelheidstoezicht door particuliere organisaties kan op de steun van minder dan een kwart van de automobilisten rekenen (23%).

## 8.2. Conclusie

De intensivering van het verkeerstoezicht onder aansturing van het Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie heeft zijn weerslag gevonden in de gerapporteerde toename van snelheidsbekeuringen en in de toename van het deel automobilisten dat verwacht vaak of altijd op snelheid gecontroleerd te zullen worden. Er is geen significante toename gevonden in het aantal gerapporteerde bekeuringen voor rijden onder invloed en voor het niet dragen van de gordel. De verwachting om tijdens een typische autorit gecontroleerd te worden op rijden onder invloed is sinds 1996 zelfs minder geworden.

Een grote meerderheid van automobilisten is het zeer eens of redelijk eens met de inzet van camera's voor het toezicht op roodlichtnegatie en op snelheidsovertredingen. Hoewel een meerderheid nog denkt dat het systeem van verkeershandhaving het verkeer veiliger maakt, is men minder tevreden over de mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de overtreding en de mate waarin het handhavingssysteem de meeste overtredingen opspoot en bestraft.

De ontevredenheid over de overeenstemming tussen overtreding en straf kan voortkomen uit de mening dat verkeersovertredingen te licht of te zwaar bestraft worden. Bij nadere analyse bleek de kritische houding tegenover de overeenkomst tussen overtreding en straf slechts zwak samen te hangen met de voorkeur voor strengere straffen voor snelheidsovertredingen. Hieruit kan opgemaakt worden dat de voorkeur voor strengere straffen vaak niet bepalend is voor deze kritische houding.

## 9. Maatregelen

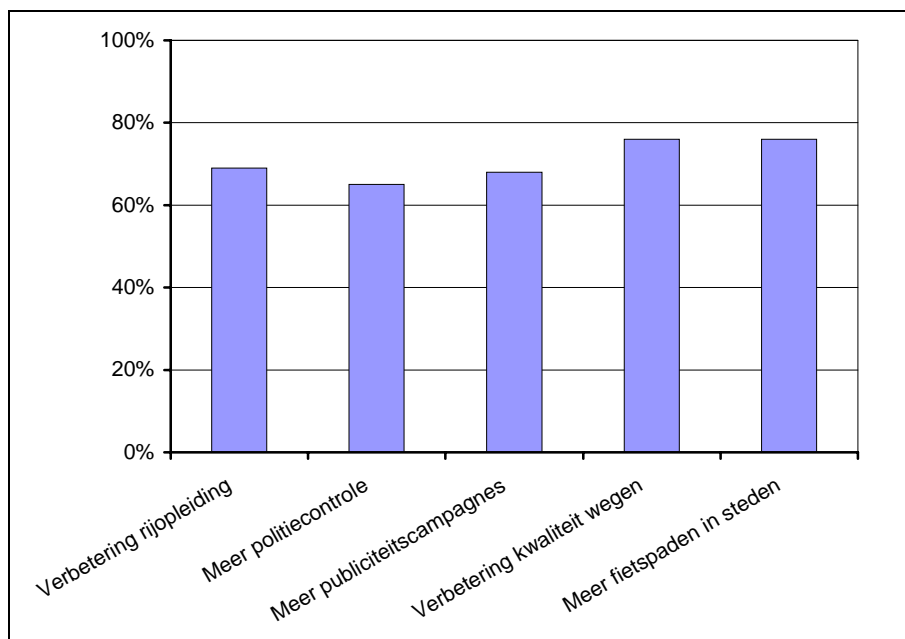
Voor het verkeersveiligheidsbeleid is het van belang dat maatregelen geaccepteerd worden door de bevolking. Uit het enquêteonderzoek PROV (het Periodieke Regionaal Onderzoek Verkeersonveiligheid) blijkt dat het draagvlak voor verkeersveiligheidsmaatregelen relatief groot is (Feenstra et al., 2002). Ook in de SARTRE-enquête is de meting van draagvlak voor verschillende maatregelen een belangrijk onderdeel. In concreto stelt de SARTRE-enquête vragen over de mate van goedkeuring voor:

- verbetering van de rijopleiding (vraag 2a);
- meer politietoezicht op de naleving van verkeersregels (vraag 2b);
- meer publiciteitscampagnes over verkeersveiligheid (vraag 2c);
- verbetering van de kwaliteit van de wegen (vraag 2d);
- aanleg van meer fietspaden in steden (vraag 2e);
- Europese invoering van een strafpuntensysteem dat leidt tot intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een bepaald aantal punten (vraag 28a);
- Europese invoering van een eis dat de fabrikanten de topsnelheid van hun auto's inperken (vraag 28b);
- Europese invoering van een maximum alcohollimiet van 0,5 promille (vraag 28c);
- Europese invoering van gelijke snelheidslimieten op overeenkomstige wegen (vraag 28d);
- Europese invoering van een nul-alcoholpromillage voor beginnende bestuurders (vraag 28e);
- aanbrengen van snelheidsbegrenzers op auto's (vraag 31a);
- aanbrengen van black boxen in auto's (vraag 31b en c);
- elektronisch identificeerbaar maken van auto's (vraag 31d);
- aanpak van overtreders van rijden onder invloed (vraag 32a en b);
- herkeuren van bestuurders en oudere bestuurders (vraag 32c en d).

### 9.1. Resultaten

#### 9.1.1. *Maatregelen die de overheid dient te stimuleren*

*Afbeelding 9.1* toont welke percentages automobilisten voorstander zijn van specifieke overheidsmaatregelen.



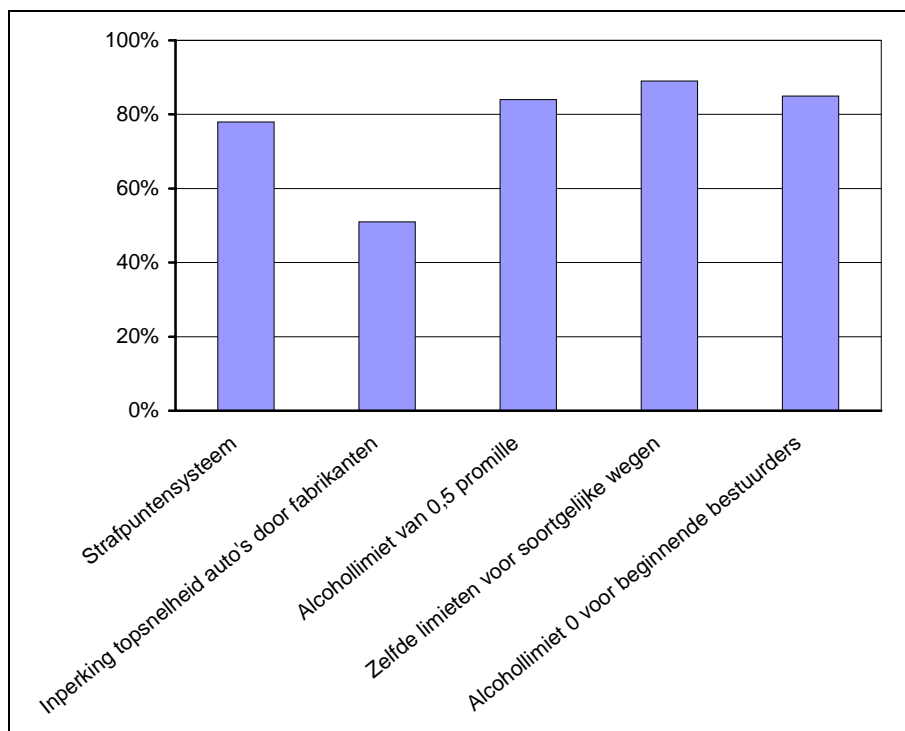
Afbeelding 9.1. Percentages respondenten die er voor of sterk voor zijn dat de overheid meer aandacht besteed aan een specifieke maatregel (vraag 2a t/m 2e).

Driekwart van de respondenten (76%) is er (sterk) voor dat de overheid meer aandacht besteedt aan verbetering van de kwaliteit van wegen en de aanleg van fietspaden in steden. Ongeveer tweederde deel van de respondenten is er (sterk) voor dat de overheid meer aandacht besteedt aan een verbetering van de rijopleiding (69%), aan publiciteitscampagnes (68%) en aan meer politiecontrole in het verkeer (65%).

Door de jaren heen zijn de meningen over deze maatregelen niet veranderd. Een uitzondering hierop is de mening over politiecontrole. In 1996 was 76% van de respondenten (sterk) voor meer aandacht van de overheid voor meer politiecontrole in het verkeer; in 2002 is dit percentage significant teruggelopen tot 65%. Zoals we in de inleiding bij hoofdstuk al hebben aangegeven blijkt uit cijfers van het Centraal Justitieel Incasso Bureau dat de verkeershandhaving in de periode 1996-2002 aanzienlijk geïntensiveerd is. Kennelijk is een deel van de automobilisten tot de mening gekomen dat het huidige niveau van verkeershandhaving voldoende is en voorlopig niet verder uitgebreid hoeft te worden.

#### 9.1.2. Europese invoering van maatregelen

Afbeelding 9.2 toont de percentages respondenten die het zeer of redelijk eens zijn met de invoering van specifieke maatregelen voor alle Europese landen.



Afbeelding 9.2. Percentages respondenten die het redelijk of zeer eens zijn met bepaalde maatregelen voor heel Europa (vragen 28a t/m 28e).

Er is voor bijna alle maatregelen in Europees verband een grote steun van ongeveer vier op vijf automobilisten (percentages variërend van 78 tot 85%) die het redelijk tot zeer eens zijn met de maatregel. De uitzondering hierop is de maatregel dat van autofabrikanten wordt vereist dat ze de topsnelheid van auto's inperken. Niet meer dan de helft van de Nederlandse automobilisten (51%) is het zeer of redelijk met deze maatregel eens.

Door de jaren heen is er geen verandering opgetreden in de beantwoording van de vragen over het strafpointensysteem (28a), inperking van de topsnelheid door fabrikanten (28b) en een alcohollimiet van 0 promille voor beginnende bestuurders (28d). De vragen over een alcohollimiet van 0,5 promille (28c) en dezelfde snelheidslimieten voor overeenkomstige wegen (28d) werden in 2002 voor het eerst gesteld, zodat een vergelijking met 1996 niet mogelijk is.

### 9.1.3. Meninge over nieuwe maatregelen

Tabel 9.1 toont de percentages respondenten die instemmen met nieuwe maatregelen gericht op verkeersovertreders, alle bestuurders en bestuurders die zestig worden.

Er is veel instemming met de maatregelen om bestuurders die meer dan één keer zijn betrapt op rijden onder invloed naar een rehabilitatiecursus te sturen (73%) of op alcoholisme te testen (77%). Drie op vijf automobilisten stemt in met een verplichte psychologisch-medische controle voor bestuurders die zestig jaar worden (59%). De algemene maatregel om alle bestuurders om de tien jaar een psychologisch-medische controle te laten ondergaan, vindt steun bij vier op tien automobilisten (43%).

Maatregel	Mate van instemming	
	Redelijk veel	Zeer veel
Bestuurders die meer dan één keer zijn betrapt op rijden onder invloed naar een rehabilitatiecursus sturen	31%	42%
Het testen op alcoholisme van bestuurders die meer dan één keer op rijden onder invloed zijn betrapt	33%	44%
Een verplichte psychologisch-medische controle voor alle bestuurders om de tien jaar	29%	14%
Een verplichte psychologisch-medische controle voor bestuurders die zestig jaar worden	35%	24%

Tabel 9.1. *Percentages respondenten die redelijk veel of zeer veel instemmen met nieuwe maatregelen voor rijders onder invloed, bestuurders in het algemeen en oudere bestuurders (vragen 32a t/m 32d).*

Een deel van de mogelijk nieuwe maatregelen betreffen specifieke voorzieningen in auto's (vragen 31a t/m 31e). De vragen over dit soort nieuwe maatregelen worden behandeld in het volgende hoofdstuk.

## 9.2. Conclusie

Er is een groot draagvlak onder automobilisten (>70%) voor de aanleg van meer fietspaden in steden en de verbetering van de kwaliteit van wegen. Wat Europese maatregelen betreft, is er meer dan 70% steun voor de invoering van een strafpuntensysteem, een algemene alcohollimiet van 0,5 promille, een alcohollimiet van 0 promille voor beginnende bestuurders, en overeenkomstige limieten op overeenkomstige wegen in Europa. Ook mogelijke nieuwe maatregelen zoals een verplichte rehabilitatiecursus voor bestuurders die meer dan één keer op rijden onder invloed zijn betrapt en het testen op alcoholisme van die bestuurders ondervinden steun van meer dan 70%.

De enige maatregel die géén meerderheidssteun (< 50%) krijgt is om alle bestuurders om de tien jaar een psychologisch-medische controle te laten ondergaan.

Ofschoon er sprake is van een aanzienlijke intensivering van de verkeershandhaving in de periode 1998-2002, zegt toch nog bijna tweederde deel van de automobilisten (65%) (sterk) voor aandacht van de overheid voor meer politiecontrole in het verkeer te zijn. Ten opzichte van 1996 is het draagvlak voor meer politiecontrole echter wel verminderd.

## 10. Verschillende vervoerwijzen en voorzieningen in de auto

De verschillende maatregelen die ter beoordeling aan de automobilisten zijn voorgelegd (zie voorgaand hoofdstuk) hebben geen betrekking op specifieke vervoerwijzen binnen het verkeerssysteem. Om te achterhalen welk belang Nederlandse automobilisten hieraan hechten is aan hen gevraagd aan te geven hoeveel rekening met verschillende vervoerwijzen gehouden dient te worden indien we plannen maken voor de toekomst (vragen 5a t/m 5f).

Over het gebruik van de primaire vervoerwijze, de auto, zijn ook specifieke vragen gesteld: vragen over de bereidheid om het autogebruik te verminderen (vragen 27a t/m 27d) en over nieuwe technische voorzieningen in de auto (vragen 30a t/m 30e, 31a t/m 31e).

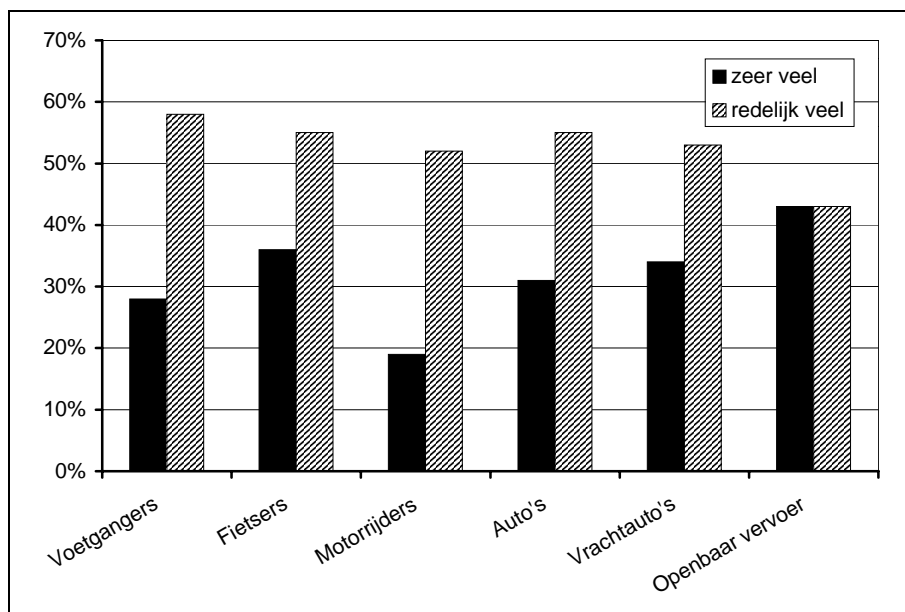
Telematica, de combinatie van telecommunicatie, elektronica en informatica, is een verzamelnaam voor een nieuwe technologie die de interacties tussen mens, machine en omgeving vergemakkelijkt of verbetert, door toepassing van nieuwe informatiesystemen. De toepassingen uit de telematica voor een veiliger verkeerssysteem lijken veelvoudig. Te denken is aan: intelligente cruise controlsystemen, routegeleidingssystemen, intelligente snelheidsbegrenzers en nog veel meer. Voorlopig zijn veel van deze systemen nog in de ontwikkelingsfase en zal nog moeten blijken hoe groot het effect op de verkeersveiligheid is.

De uiteindelijke rol van telematicatoepassingen in het verkeer hangt uiteraard mede af van hoe de weggebruiker over deze toepassingen denkt. In de SARTRE-vragenlijst zijn Nederlandse weggebruikers gevraagd naar hoe zij voor henzelf het nut inschatten van verschillende technische 'in car' voorzieningen: een leidsysteem dat helpt om de plek van bestemming te vinden, een apparaat dat informeert over filevorming, een apparaat dat helpt om de snelheidslimieten niet te overschrijden, een apparaat dat vermoeidheid ontdekt en dwingt om pauzes te nemen, en een alcoholmeter waarmee te controleren is of men over de wettelijke alcoholgrens zit. Ook is de automobilisten gevraagd hoe zij tegenover maatregelen staan om bepaalde technische voorzieningen in de auto te verplichten.

### 10.1. Resultaten

#### 10.1.1. *Belang van verschillende vervoerwijzen in de toekomst*

Een ruime meerderheid van automobilisten - vier op vijf – vindt dat er in plannen voor de toekomst redelijk tot zeer veel rekening gehouden moet worden met voetgangers, fietsers, auto's, vrachtauto's, en openbaar vervoer. Een minder ruime meerderheid – drie op vijf automobilisten – meent dat er ook zeer of redelijk veel rekening gehouden moet worden met motorrijders (*Afbeelding 10.1*).



Afbeelding 10.1. Percentages respondenten die van mening zijn dat er redelijk veel of zeer veel rekening gehouden moet worden met specifieke vervoerwijzen in plannen voor de toekomst (vragen 5a t/m 5f).

Ten opzichte van 1996 is een aantal verschuivingen te constateren in het belang dat aan deze vervoerwijzen wordt gehecht. Ten aanzien van alle vervoerwijzen, met uitzondering van de auto, is er een daling te zien in de aantallen respondenten die vinden dat er zeer veel rekening met die vervoerwijzen gehouden moet worden. Bij bijna al deze vervoerwijzen betreft het vooral een verschuiving van de antwoordcategorie 'zeer veel' naar de categorie 'redelijk veel'. Deze gematigder manier van antwoorden duidt er misschien op dat meer respondenten zijn gaan denken dat het verkeerssysteem recht moet doen aan belangen van verschillende vervoerwijzen, en dat niet een van deze vervoerwijzen een bijzondere behandeling verdient.

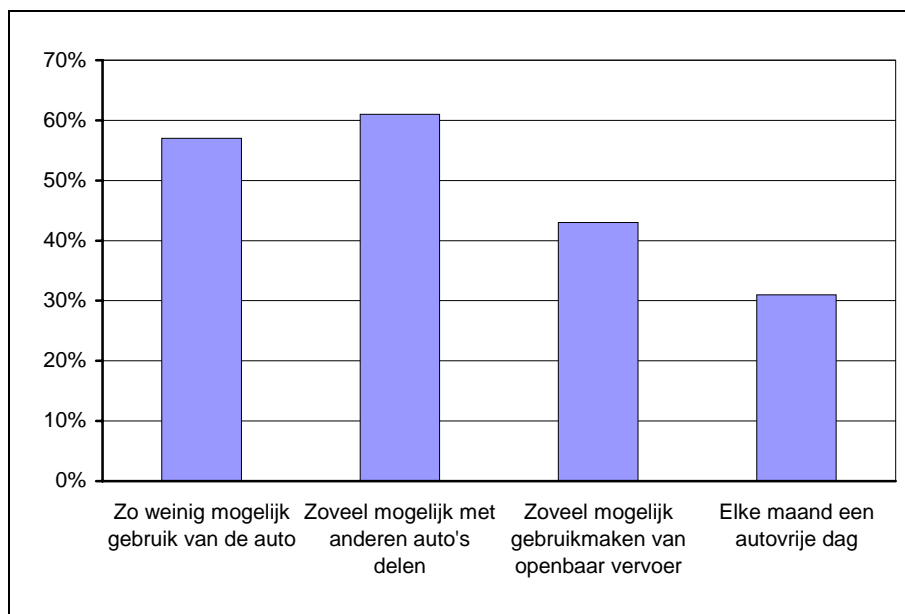
#### 10.1.2. *Bereidheid tot vermindering van het autogebruik*

*Afbeelding 10.2* toont de percentages respondenten die het zeer of redelijk eens zijn met specifieke voorstellen om de luchtvervuiling in steden te verminderen via reductie van het autogebruik.

Meer dan de helft van de Nederlandse automobilisten zegt bereid te zijn om zo weinig mogelijk gebruik te maken van de eigen auto (57%) of om samen met anderen zoveel mogelijk auto's te delen (61%). Minder dan de helft van de automobilisten (43%) is ook bereid om voor dit doel zoveel mogelijk over te stappen op het openbaar vervoer en minder dan eenderde (31%) is bereid om elke maand een autovrije dag te accepteren.

De vergelijking tussen 1996 en 2002 laat geen verschillen zien in de beantwoording van deze vragen.



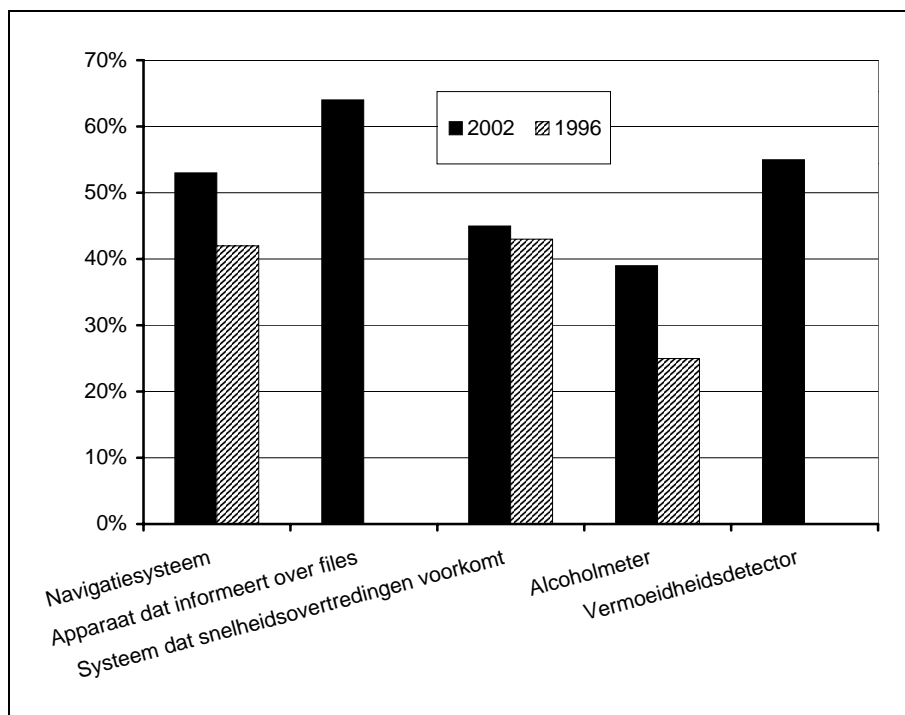


Afbeelding 10.2. Percentages respondenten die het zeer of redelijk eens zijn met specifieke voorstellen om luchtvervuiling in steden te verminderen door reductie van autogebruik (vragen 27a t/m 27d).

### 10.1.3. Voorzieningen in de auto

Afbeelding 10.3 toont de percentages respondenten die een specifieke voorziening in de auto zeer of redelijk nuttig voor zichzelf vinden. Iets meer dan de helft van de Nederlandse automobilisten vindt een navigatiesysteem (53%) en een vermoeidheidsdetectiesysteem (55%) in de auto zeer of redelijk nuttig. Bijna twee op drie Nederlandse automobilisten (64%) vindt een apparaat dat informeert over plekken van filevorming zeer of redelijk nuttig voor zichzelf. Iets minder dan de helft van de automobilisten beschouwt een apparaat dat snelheidsovertredingen voorkomt (45%) en een alcoholmeter als zeer tot redelijk nuttig voor zichzelf (39%).

Wat veranderingen betreft, zijn er in 2002 significant meer automobilisten dan in 1996 die een navigatiesysteem zeer of redelijk nuttig vinden (1996: 42%; 2002: 53%), en significant meer automobilisten die een alcoholmeter redelijk of zeer nuttig vinden (1996: 25%; 2002: 39%).



Afbeelding 10.3. Percentages respondenten die het zeer of redelijk nuttig vinden om specifieke voorzieningen in de auto beschikbaar te hebben (vragen 31a t/m 31e).

Het is denkbaar dat specifieke technologische voorzieningen ook bij wet verplicht in auto's ingebouwd moeten worden. Tabel 10.1 toont de percentages respondenten die redelijk of zeer veel kunnen instemmen met maatregelen gericht op voorzieningen in de auto.

Maatregel	Mate van instemming	
	Redelijk veel	Zeer veel
Het aanbrengen van snelheidsbegrenzers op auto's zodat bestuurders de snelheidslimiet niet meer kunnen overtreden	24%	17%
Het gebruik van een black box in auto's zodat informatie over de ongevalsoorzaak geregistreerd wordt	36%	27%
Het gebruik van een black box om informatie vast te leggen over het gedrag van een bestuurde, die de politie kan gebruiken als bewijs voor snelheidsovertreding of gevaarlijk gedrag	30%	22%
Elektronische identificatie van uw voertuig die toegang geeft tot allerlei services	32%	13%
Elektronische identificatie van uw voertuig die gebruikt kan worden voor politiecontroles op overtredingen	26%	11%

Tabel 10.1. Percentages respondenten die zeer veel of redelijk veel kunnen instemmen met verplichte nieuwe voorzieningen in de auto (vragen 31a t/m 31e).

Ongeveer twee op de vijf automobilisten kan redelijk tot zeer veel instemmen met verplichte snelheidsbegrenzers in auto's (41%), verplichte elektronische identificatie in het voertuig voor toegang tot allerlei services (45%) en voor toezicht op overtredingen (37%). Ruim drie op de vijf automobilisten (63%) stemt zeer veel of redelijk veel in met een verplichte black box zodat informatie over de ongevalsoorzaak wordt geregistreerd. Wanneer de black box kan worden gebruikt om snelheidsovertredingen of gevaarlijk gedrag te constateren, neemt de instemming met de maatregel iets af, maar kan toch nog meer dan de helft van de automobilisten (52%) er zeer of redelijk veel mee instemmen.

## 10.2. Conclusie

Er is een duidelijk toegenomen interesse voor nieuwe voorzieningen in de auto zoals een navigatiesysteem en een alcoholmeter. Teneinde luchtvervuiling te verminderen is de Nederlandse automobilist eerder bereid om zo weinig mogelijk de auto te gebruiken of om auto's met anderen te delen dan om zoveel mogelijk met het openbaar vervoer te gaan en om een autovrije dag per maand te accepteren.

Wat een eventuele verplichting van specifieke technische voorzieningen in de auto betreft, gaat de meeste acceptatie uit naar een black box die informatie over de ongevalsoorzaak vastlegt.

Hoewel er nauwelijks voorlichting is geweest over de mogelijke voordelen van snelheidsbegrenzers op auto's en over elektronische identificatie van auto's voor handhavingsdoeleinden, stemt toch al twee op vijf van de Nederlandse automobilisten in met deze maatregelen.

## 11. Positie Nederland in groep van zeven Europese landen

In dit hoofdstuk worden meningen, voorkeuren en attitudes van Nederlandse automobilisten afgezet tegen die van de gemiddelde automobilist in zeven Europese landen. Deze groep van zeven landen bevat naast Nederland nog zes andere landen<sup>2</sup>, die globaal genomen redelijk vergelijkbaar zijn met Nederland (onderhoud van het wegennet, klimaat, economische welstand, cultuur, en traditie van verkeersveiligheidsbeleid). Deze landen zijn:

- België;
- Denemarken;
- Duitsland;
- Finland;
- Oostenrijk;
- Zwitserland.

Voor het opsporen van de meest opvallende verschillen zijn de Nederlandse antwoordpercentages afgezet tegen het gemiddelde percentage van alle zeven landen, dus inclusief Nederland.

Verder is, behalve het statistische-significantie criterium (Chi-kwadraattoets, 95% betrouwbaarheid), ook nog een extra criterium gehanteerd om in het antwoord op een vraag een afwijkende positie van Nederland vast te stellen. Er wordt pas gesproken van een afwijking indien Nederland bij (minstens) een van de antwoordcategorieën van die vraag meer dan 8%<sup>3</sup> naar boven of beneden afwijkt van het gemiddelde van alle zeven landen in diezelfde antwoordcategorie.

De volgorde van onderwerpen in dit hoofdstuk kan afwijken van de nummering van de vragen. Bij de beschrijving van de resultaten vermelden we steeds het vraagnummer. In *Bijlage 3* staan de resultaten van de vergelijkingen tussen Nederland en andere landen op volgorde van vraagnummer. In *Bijlage 3* zijn alle vragen opgenomen waarbij Nederland een afwijkende positie inneemt. Ook bevat die bijlage enkele vragen waarbij dat niet zo is, maar waarvan de resultaten zo interessant zijn dat ze in dit hoofdstuk worden besproken.

### 11.1. Resultaten

#### 11.1.1. *Meningen over maatregelen*

Bijna driekwart van de Nederlandse (72%) en Finse (75%) automobilisten is het er zeer mee eens dat de straffen voor het rijden onder invloed strenger zouden moeten zijn (vraag 3b). Ze wijken daarmee af van het gemiddelde van de zeven landen (59%). Bij de Duitse, Zwitserse, Belgische en Oostenrijkse automobilisten denkt ongeveer de helft er zo over (percentages 50-52%). De Denen nemen hier een tussenpositie in (61%).

---

<sup>2</sup> Deze zes referentielanden zijn in overleg met de contactpersoon van het Directoraat-Generaal Personenvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gekozen.

<sup>3</sup> Het criterium van acht percentagepunten is ook gebruikt bij de vergelijking van veranderingen over de tijd in de Engelse SARTRE-rapportage. Uit ervaring is gebleken dat dit criterium het aantal gegevens aanzienlijk reduceert, terwijl de redelijk grote tot zeer grote verschillen wel worden meegenomen.

Acht op tien Finse automobilisten (80%) is het er ook mee eens of sterk mee eens dat de straffen voor snelheidsovertredingen strenger zouden moeten zijn (vraag 3a). In de meeste overige landen is minder dan de helft het met deze stelling eens, waaronder ook Nederland. België onderscheidt zich van deze middenmoot: drie op de vijf Belgische automobilisten is het eens of sterk eens met de uitspraak. Uiteraard verschillen de bestaande snelheidsboetes in de zeven landen wel enigszins.

De helft van de Nederlandse automobilisten (50%) en zes op tien van de Deense automobilisten (60%) vinden dat de limiet op de autosnelwegen hoger zou moeten zijn (vraag 10a), terwijl over de gehele steekproef bekeken – het referentiegemiddelde - iets meer dan eenderde dit vindt (37%). De Deense automobilisten wijken ook af van dit gemiddelde, doordat bijna twee op vijf van de Deense automobilisten (38%) ook een hogere limiet voor *hoofdwegen* willen. De bestaande snelheidslimieten in de zeven landen lopen uiteraard wel enigszins uiteen.

Opvallend is dat iets meer dan de helft van de automobilisten uit de totale steekproef van zeven landen zeer of redelijk kan instemmen met de maatregel om snelheidsbegrenzers op auto's aan te brengen (vraag 31a). Dat is op voorhand al een aanzienlijk draagvlak onder automobilisten, terwijl er nog geen publieksvoorlichting over de mogelijke voordelen van snelheidsbegrenzing en met name ook de voordelen van intelligente snelheidsbegrenzing is gegeven. Van de Nederlandse automobilisten zegt 41% - minder dan Europees gemiddeld – te kunnen instemmen met een dergelijke maatregel. Opnieuw zijn het de Finnen die zich het meest achter deze veiligheidsmaatregel scharen. Bijna tweederde van de Finse automobilisten (64%) zegt te kunnen instemmen met de maatregel. Ook het draagvlak voor snelheidsbegrenzers bij de Belgische automobilisten is groot: 62% van de Belgische automobilisten zegt in te kunnen stemmen met deze maatregel.

#### 11.1.2. Perceptie van ongevalsoorzaken

Tabel 11.1 toont de percentages respondenten in Nederland en in de totale groep van zeven landen die een bepaalde factor aanwijzen als een frequente ongevalsoorzaak (vragen 4d, 4e, 4f, 4g, 4m, 4o).

Ongevalsoorzaak	Genoemd als vaak, zeer vaak of altijd ongevalsoorzaak	
	Nederland	Gemiddeld in de zeven Europese landen
Te snel rijden	73%	82%
Medicijngebruik	20%	33%
Gebruik van drugs	37%	49%
Slecht onderhouden wegen	11%	25%
Versleten banden	25%	41%
Defect stuurmechanisme	11%	26%

Tabel 11.1. *Perceptie van ongevalsoorzaken in Nederland en in de totale selectie van zeven landen.*

De Nederlandse automobilist is er veel minder van overtuigd dan zijn buitenlandse tegenhangers dat het gebruik van medicijnen een frequente oorzaak van verkeersongevallen is. Ongeveer een op de vijf Nederlandse automobilisten meent dat het gebruik van medicijnen vaak, zeer vaak of altijd tot ongevallen leidt. Gemiddeld over alle zeven landen denkt eenderde van de automobilisten dit.

Een andere factor die door de Nederlandse automobilist minder vaak wordt genoemd als frequente ongevalsoorzaak is slecht onderhouden wegen. Slechts een op de negen Nederlandse automobilisten noemt slecht onderhouden wegen als een oorzaak die vaak, zeer vaak of altijd tot een ongeval leidt, terwijl, over de gehele steekproef beschouwd, een kwart van de Europese automobilisten dit een frequente oorzaak noemt.

Ook andere ongevalsoorzaken spelen volgens de Nederlandse automobilist minder vaak een rol dan volgens automobilisten uit andere landen. Het gaat dan om:

- te snel rijden;
- gebruik van drugs en rijden;
- versleten banden;
- defect stuurmechanisme.

#### 11.1.3. *Gedrag in verkeer*

Ongeveer een op de drie Nederlandse automobilisten verklaart veel sneller (3%) of iets sneller (30%) dan andere bestuurders te rijden (vraag 8). Daarmee wijken de Nederlandse automobilisten flink af van de automobilisten in andere landen, omdat in alle overige landen minder dan een op vijf automobilisten dit verklaart.

Ongeveer een kwart van de Nederlandse automobilisten (25%) verklaart vaak, zeer vaak of altijd door een oranje licht te rijden (vraag 13c). In de gehele steekproef beweert slechts een op de zeven van de automobilisten (15%) dit vaak, zeer vaak of altijd te doen.

De zelfgerapporteerde rijsnelheden op verschillende wegtypen van de Nederlandse automobilisten liggen dicht bij het gemiddelde van de zeven landen. Het zijn met name de Deense automobilisten die vaker dan het gemiddelde verklaren dat ze vaak of altijd te hard rijden op autosnelwegen en hoofdwegen tussen plaatsen (vragen 9a en 9b).

Een actuele kwestie is uiteraard de ervaringen met agressief gedrag in het verkeer. In de SARTRE-vragenlijst is zowel gevraagd naar ervaringen als slachtoffers als naar ervaringen als dader. Gemiddeld genomen zegt ongeveer de helft van de onderzochte automobilisten (47%) dat ze in de laatste twaalf maanden agressief gedrag van een ander jegens henzelf hebben ervaren (vraag 35a). In België (31%) is dit deel wat kleiner dan gemiddeld, en ook in Nederland (40%) ligt het wat onder het gemiddelde. Bij de Duitse automobilisten antwoordt een beduidend groter deel dan gemiddeld dat ze een ervaring van agressief gedrag hebben gehad (64%).

Bijna een op vijf van de automobilisten in de totale steekproef (18%) antwoordt dat ze zelf als dader van agressief gedrag jegens een ander hebben opgetreden (vraag 35b). Bij de Nederlandse automobilisten is de

groep die dit verklaart wat kleiner dan gemiddeld (11%). Bij de Zwitserse automobilisten is de groep die dit verklaart groter dan gemiddeld (29%).

#### 11.1.4. *Rijden onder invloed*

De Nederlandse automobilist verklaart vaker op alle dagen van de week alcohol te drinken dan de automobilisten in andere landen (vraag 19). In Nederland verklaart bijna een op vijf van de Nederlandse automobilisten (18%) elke dag alcohol te nuttigen tegenover slechts een op de twaalf automobilisten (8%) in de totale steekproef. Op de overige vragen over rijden onder invloed wijken Nederlandse automobilisten niet af van het gemiddelde van de zeven landen.

Onder de zeven landen zijn de Finse en Nederlandse automobilisten het strengste wat rijden onder invloed betreft. Meer dan de helft van de Finse (51%) en Nederlandse (57%) automobilisten vindt dat er eigenlijk helemaal geen alcohol gedronken mag worden voor het rijden, terwijl gemiddeld over de zeven landen minder dan twee op vijf (37%) automobilisten dit vindt (vraag 22).

#### 11.1.5. *Gordelgebruik*

Zesentachtig procent van de Nederlandse automobilisten zegt in de auto zowel een gordel voorin als achterin te hebben (vraag 14). In dit opzicht blijft Nederland nog wat achter bij het gemiddelde in de steekproef (93%). Wel is het Nederlandse percentage gestegen ten opzichte van de 73% die in 1996 beweerden zowel een gordel voorin als achterin te hebben.

Het zelfgerapporteerde gordelgebruik van de Nederlandse automobilist op autosnelwegen wijkt niet veel af van dat van zijn collega-automobilisten in de andere landen (vragen 15a t/m 15d). Het gebruik van de gordel op autosnelwegen blijkt met name bij de Belgen in mindere mate een gewoonte. Minder dan driekwart van de Belgische automobilisten (73%) draagt naar eigen zeggen de gordel altijd op autosnelwegen, terwijl gemiddeld genomen bijna negen op tien automobilisten dit doet (87%; Nederland 90%). Ook wat het gordelgebruik op andere wegen betreft – hoofdwegen, landwegen, wegen binnen de bebouwde kom - vallen de Belgische automobilisten op doordat ze naar eigen zeggen op deze wegtypen minder vaak de gordel altijd dragen.

De Nederlandse automobilisten zitten met hun zelfgerapporteerde gebruik op alle wegtypen dicht bij het algemene gemiddelde.

De Nederlandse automobilisten stemmen opvallend vaker in met de uitspraak dat er een kans is dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel (vraag 17d). Zeven op tien van de Nederlandse automobilisten (70%) is het met deze uitspraak zeer of redelijk eens, tegen gemiddeld iets meer dan vier op de tien van de automobilisten in de zeven landen (43%).

In de onderzochte steekproef geven de Finnen en Denen het meest aan dat ze zich ongemakkelijk voelen als ze de gordel niet dragen (66 tot 68% zeer mee eens). In dit opzicht wijkt de Nederlandse automobilist niet af van de het gemiddelde van de steekproef (54%; vraag 17c).

### 11.1.6. Ervaringen met politietoezicht

Wat betreft ervaringen met het toezicht op rijnsnelheden laten de SARTRE-resultaten duidelijk zien dat de Nederlandse snelheidshandhaving op een tamelijk intensief niveau plaatsvindt vergeleken met de handhaving in de referentielanden. Meer dan een kwart van de Nederlandse automobilisten (27%) verklaart dat ze vaak, zeer vaak of altijd op snelheid gecontroleerd zullen worden tijdens een typische autorit (vraag 11). Over de gehele steekproef van zeven landen beschouwd, verklaart slechts een op de acht automobilisten (16%) dat dit het geval is. Ook verklaart bijna de helft van de Nederlandse automobilisten (46%) dat ze in de afgelopen drie jaren een bekeuring voor een snelheidsovertreding hebben ontvangen (vraag 12). Het gemiddelde referentiepercentage is iets meer dan een kwart (27%).

In Europa wordt in Finland het meest gecontroleerd op rijden onder invloed. Jaarlijks worden in Finland ongeveer een op de drie bestuurders aan een blaastest onderworpen (ETSC, 1999). De SARTRE-resultaten bevestigen dit beeld. Bijna tweederde deel van de Finse automobilisten (64%) zegt eens of meer keren te zijn gecontroleerd op rijden onder invloed in de afgelopen drie jaar (vraag 23). Dat is aanzienlijk meer dan het referentiegemiddelde (28%). Nederland is met Finland het enige land dat boven dit referentiegemiddelde uitkomt. Bijna twee op vijf automobilisten in Nederland (37%) verklaart in de afgelopen drie jaar eens of meer keren op rijden onder invloed te zijn gecontroleerd. Alle overige landen scoren beneden het gemiddelde.

### 11.1.7. Bereidheid tot mindering van het autogebruik

De Nederlandse automobilisten willen misschien net zo graag als andere Europese automobilisten dat de luchtvervuiling in steden wat vermindert, maar de manier waarop ze daaraan willen bijdragen verschilt van die van buitenlandse automobilisten. Tabel 11.2 toont de percentages instemming op de vragen 27a t/m 27d.

In vergelijking met de andere landen zijn de Nederlandse automobilisten meer bereid om zo weinig mogelijk de eigen auto te gebruiken of om zoveel mogelijk met anderen auto's te delen zodat luchtvervuiling vermindert. Aan de andere kant zijn Nederlandse automobilisten minder bereid om zoveel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer of om akkoord te gaan met een autovrije dag per maand.

Voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen	Zeer of redelijk instemming met voorstel	
	Nederland	Gemiddelde zeven Europese landen
Zelf zo weinig mogelijk gebruikmaken van de auto (vraag 27a)	57%	47%
Zoveel mogelijk met anderen auto's delen (vraag 27b)	61%	45%
Zelf zoveel mogelijk gebruikmaken van het openbaar vervoer (vraag 27c)	43%	52%
Elke maand een autovrije dag (vraag 27d)	31%	50%

Tabel 11.2. *Percentages respondenten in Nederland en in de steekproef van zeven landen die redelijk tot zeer kunnen instemmen met een voorstel om luchtvervuiling te verminderen (vragen 27a t/m 27d).*



### 11.1.8. *Meningen over het systeem van verkeershandhaving*

In de totale steekproef is zeven op de tien automobilisten (70%) het zeer of redelijk eens met de maatregel 'toezicht op rijden door rood licht door automatische camera's' (vraag 34a). Onder de Deense en Nederlandse automobilisten is de groep die hiervan voorstander is groter dan het gemiddelde; bijna alle Deense automobilisten zijn voorstander (91%) en meer dan acht op tien van de Nederlandse automobilisten (85%). De Duitse, Oostenrijkse en Zwitserse automobilisten zijn het beduidend minder eens met deze maatregel: rond de helft van hen is het hiermee zeer of redelijk eens.

Ongeveer zes op tien automobilisten (62%) in de totale steekproef van zeven landen is het zeer of redelijk eens met de inzet van automatische camera's om snelheid te controleren (vraag 34b). Met name de Finse en Belgische automobilisten, maar toch ook de Nederlandse automobilisten wijken van dit gemiddelde af doordat in deze landen de groep voorstanders nog groter is. In Nederland is bijvoorbeeld zeven op tien automobilisten voorstander van deze maatregel (71%), in België acht op tien (78%) en in Finland meer dan acht op tien (83%). Opnieuw tonen de Duitse, Oostenrijkse en Zwitserse automobilisten zich minder enthousiast over deze maatregel. In deze landen is ongeveer vier of vijf op de tien automobilisten het hiermee zeer of redelijk eens.

## 11.2. **Conclusie**

Tezamen met de Finnen hebben de Nederlanders een strenge houding tegenover rijden onder invloed. Meer dan de helft van de Finse en Nederlandse automobilisten vindt dat er helemaal geen alcohol gedronken mag worden voor het rijden, terwijl gemiddeld over zeven Europese referentielanden minder dan twee op vijf automobilisten dit vindt.

De Nederlandse automobilist ervaart in de praktijk meer snelheidscontroles en meer alcoholcontroles dan de automobilisten in de meeste referentielanden. Finland is het enige referentieland waar het niveau van alcoholcontroles nog weer aanmerkelijk hoger ligt dan in Nederland. Ofschoon het niveau van met name snelheidscontroles in Nederland al relatief hoog is, is nog steeds meer dan tweederde van de automobilisten voor de inzet van toezichtcamera's. Ook de Finse en Belgische automobilisten zijn het in grote meerderheid eens met de inzet van roodlichtcamera's en snelheidscamera's.

De Nederlandse automobilist beschouwt te snel rijden, medicijngebruik, gebruik van drugs, slecht onderhouden wegen, versleten banden en defect stuurmechanisme in mindere mate als frequente ongevalsoorzaak dan de buitenlandse automobilisten.

Op de vragen over gordelgebruik en rijden onder invloed wijken Nederlandse automobilisten niet af van het gemiddelde van de zeven landen. Wel is gevonden dat de Nederlandse automobilisten vaker verklaren op alle dagen van de week te drinken dan buitenlandse automobilisten. Bij de meningen over gordelgebruik valt sterk op dat veel meer Nederlandse dan buitenlandse automobilisten denken dat er een risico is dat je blijft vastzitten in de gordel in een noodsituatie.

In termen van gedrag zijn weinig verschillen gevonden tussen Nederlandse en buitenlandse automobilisten. Nederlandse automobilisten rapporteren wel iets minder agressief gedrag dan buitenlandse automobilisten.

Opvallend is dat gemiddeld iets meer dan de helft van de automobilisten in de zeven landen zeer of redelijk kan instemmen met de maatregel om snelheidsbegrenzers op auto's aan te brengen. In Nederland is het draagvlak voor die maatregel iets minder groot (twee op vijf automobilisten stemt in).

## 12. Samenvatting en conclusies

### 12.1. Verandering ten opzichte van 1996

Over het algemeen zijn de meningen van de Nederlandse automobilisten van 1996 tot 2002 niet veel veranderd. De groep automobilisten die voorstander is van meer politietoezicht in het verkeer, is in 2002 kleiner dan in 1996.

Wat het gedrag in het verkeer betreft, constateren we enkele negatieve veranderingen:

- Er zijn in 2002 meer automobilisten dan in 1996 die aangeven dat ze wel eens of zelfs vaak inhalen wanneer dat maar *nét* kan.
- Er zijn in 2002 meer automobilisten dan in 1996 die melden dat ze wel eens, vaak, zeer vaak of altijd andere automobilisten waarschuwen voor een snelheidscontrole verderop.

Wat het denken over ongevalsoorzaken betreft, is gevonden dat met name verkeersfiles in 2002 veel vaker als frequente ongevalsoorzaak worden genoemd dan in 1996.

Wat verkeershandhaving betreft, bevestigt de vergelijking tussen SARTRE-2 en SARTRE-3 wat we ook al weten uit cijfers van het Centraal Justitieel Incasso Bureau. Het niveau van het toezicht op rijsnelheden is aanzienlijk gestegen. In 1996 rapporteerde iets meer dan een kwart van de automobilisten te zijn bekeurd voor een snelheidsovertreding in de afgelopen drie jaar. In 2002 is deze groep gegroeid tot bijna de helft van de automobilisten. In overeenstemming met deze resultaten is gevonden dat automobilisten het in 2002 ook waarschijnlijker achten dan in 1996, dat ze tijdens een typische autorit gecontroleerd zullen worden op snelheid.

Ten aanzien van het gordelgebruik zijn positieve veranderingen opgetreden. In 1996 was nog een op de vijf Nederlandse automobilisten het eens met de uitspraak dat het gordels niet echt nodig zijn als je maar voorzichtig genoeg rijdt. In 2002 is de groep die dit denkt, gereduceerd tot een op tien automobilisten. Ook zijn er in 2002 beduidend meer automobilisten die verklaren dat ze zich ongemakkelijk voelen als ze de gordel niet dragen. Vergeleken met 1996 is er in 2002 ook een grotere groep automobilisten die een navigatiesysteem of een alcoholmeter in de auto zeer of redelijk nuttig voor zichzelf vindt.

### 12.2. Zelfrapportage van gedrag

De zelfrapportage van gedrag in het verkeer moet altijd met de nodige voorzichtigheid worden beschouwd, omdat respondenten geneigd kunnen zijn sociaal wenselijke antwoorden te geven of omdat herinnerings- of perceptiefouten ertoe kunnen leiden dat respondenten de frequentie van een bepaald gedrag over- of onderschatten.

We hebben de antwoorden op de vragen over rijden onder invloed, snelheid en gordelgebruik ook vergeleken met gegevens over feitelijk vertoond gedrag. Daaruit bleek op een globaal niveau een redelijke overeenstemming

tussen beide soorten gegevens. Ongeveer vier procent van de respondenten meldt dat men mogelijkermits heeft autogereden met meer alcohol dan wettelijk toegestaan. Dat sluit nauw aan op de 4 tot 4,5% overtreeders die betraat worden in de weekendnachten. De zelfrapportage van gordelgebruik op autosnelwegen, hoofdwegen en wegen binnen de bebouwde kom was voor elk van deze wegtypen slechts 2-3 procent hoger dan de gemeten percentages van het feitelijk gebruik. Ook de zelfrapportage van het aantal snelheidsovertreders op autosnelwegen en op wegen binnen de bebouwde kom komt redelijk overeen met de gemeten percentages snelheidsovertreders op deze wegen. Ofschoon deze vergelijkingen niet helemaal uitsluiten dat sociale wenselijkheid en herinnerings- of waarnemingsfouten een rol gespeeld kunnen hebben bij de antwoorden, versterken ze wel het vertrouwen dat we mogen hebben in de geldigheid van de huidige resultaten.

### 12.3. **Nederland in Europees perspectief**

Vergeleken met het gemiddelde van een steekproef van zeven landen (België, Denemarken, Finland, Duitsland, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland) wijken Nederlandse automobilisten op de volgende manieren af:

- Nederlandse automobilisten vinden meer dan gemiddeld dat straffen voor rijders onder invloed strenger moeten zijn.
- Nederlandse automobilisten vinden meer dan gemiddeld dat de limiet op snelwegen hoger moet zijn.
- Nederlandse automobilisten zijn aanzienlijk vaker van mening dan buitenlandse automobilisten dat je het risico loopt in je gordel te blijven vastzitten in een noodsituatie.
- Nederlandse automobilisten noemen te snel rijden, medicijngebruik, drugsgebruik, slecht onderhouden wegen, versleten banden en een defect stuurmechanisme minder vaak als ongevalsoorzaken dan gemiddeld.
- Nederlandse automobilisten verklaren vaker dan gemiddeld op snelheid en op rijden onder invloed gecontroleerd te worden.
- Nederlandse automobilisten zijn meer bereid dan gemiddeld om de eigen auto zo weinig mogelijk te gebruiken en om auto's met anderen te delen om luchtvervuiling in steden tegen te gaan. Tegelijkertijd zijn ze minder dan gemiddeld bereid om voor dit doel zoveel mogelijk gebruik te maken van het openbaar vervoer en om een autovrije dag te accepteren.
- Nederlandse automobilisten zijn meer dan gemiddeld voorstander van de inzet van automatische camera's voor controle op roodlichtovertredingen en voor controle op snelheidsovertredingen.

### 12.4. **Aandachtspunten voor beleid**

De SARTRE-enquêteresultaten schetsen een beeld van hoe de Nederlandse automobilist denkt over verkeersmaatregelen en van zijn gedrag en attituden in het verkeer. Voor een belangrijk deel bevestigt de SARTRE-enquête wat we al weten uit andere kennisbronnen zoals resultaten van gedragsmetingen en ander enquêteonderzoek. Toch zijn er wellicht een aantal resultaten van de huidige enquête die het waard zijn om (opnieuw) onder de aandacht van beleid te brengen.

De Nederlandse automobilist denkt aanmerkelijk verschillend over handsfree en met de hand mobiel bellen tijdens het autorijden. Handsfree mobiel bellen wordt als veel minder gevaarlijk beschouwd dan met de hand mobiel bellen. Deze waarneming klopt niet met studies waarin is aangetoond dat beide vormen van mobiel bellen ongeveer even gevaarlijk zijn (Redelmeijer & Tibshirani, 1997; Consiglio et al., 2003; Matthews et al., 2003). In voorlichting en educatie zou aandacht kunnen worden besteed aan deze misvatting.

Een belangrijk aandachtspunt voor beleid is dat het aantal automobilisten dat een hogere snelheidslimiet op autosnelwegen wenst, toegenomen is tot de helft van de Nederlandse automobilisten. Echter, beperking van snelheid op autosnelwegen heeft aantoonbaar een positief effect op de verkeersveiligheid gehad (Roszbach, 1992). In mei 1988 werd de snelheidsdifferentiatie op autosnelwegen ingevoerd: een algemene limiet van 120 km/uur, en een limiet van 100 km/uur voor een beperkt deel van het autosnelwegennet. Deze limietwijziging ging gepaard met veel voorlichting, publiciteit en handhavingsinspanningen. Dit resulteerde erin dat met name op de 100 km/uur-wegvakken de rijnsnelheden zich stabiliseerden op een niveau dat enkele kilometers per uur lager lag dan vóór de limietwijziging. Deze lagere snelheden hebben geleid tot 30% minder dodelijke ongevallen en 15% minder ongevallen met gewonden (Roszbach, 1992). Dat klopt met de vuistregel dat 1 km/uur snelheidsverschil correspondeert met 3% gewonden en 5% doden (Finch et al., 1994). Bovendien zijn er aanwijzingen dat de lagere snelheden op snelwegen ook op andere wegen buiten de bebouwde kom hebben geleid tot lagere snelheden (en dus minder doden en gewonden). Kortom, datgene wat veel automobilisten willen (hogere limieten op autosnelwegen) spoort niet met de kennis over de verkeersveiligheidseffecten van gematigde limieten op autosnelwegen. Dat is mede ook een reden waarom de SWOV de geloofwaardigheid en effectiviteit van alternatieve stelsels van limieten tot thema van onderzoek heeft gemaakt in haar nieuwe onderzoeksprogramma (SWOV, 2003).

Het is opvallend dat Nederlandse automobilisten relatief vaak denken dat er een kans is dat men in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel. De vergelijking met automobilisten uit andere landen laat zien, dat deze gedachte met name bij Nederlandse automobilisten voorkomt. Bij de voorlichting en educatie over gordels zou dit specifieke punt aan de orde moeten komen. Overigens blijkt uit een inventarisatie van ongevallen te water in Nederland en in andere Europese landen (waaronder België, Denemarken, Duitsland, Finland, Oostenrijk), dat het probleem van ongevallen te water verhoudingsgewijs meer speelt in Nederland dan in het buitenland (Van Kampen, 2002). Dat verklaart wellicht voor een deel de verschillen in de antwoorden.

Hoewel het draagvlak voor de inzet van roodlicht- en snelheidscamera's aanzienlijk te noemen is, blijkt tevens dat de Nederlandse automobilist met een zeer kritisch oog naar het systeem van verkeershandhaving kijkt. Bijna de helft van alle automobilisten vindt dat in het huidige systeem de straf weinig of niet goed overeenkomt met de ernst van de overtreding. En meer dan de helft van de automobilisten vindt dat het huidige systeem weinig of niet goed functioneert wat betreft het betrappen en straffen van de meeste overtredingen. Daar staat tegenover dat meer dan de helft wél vindt dat het systeem redelijk tot zeer goed functioneert in het gelijk behandelen van

bestuurders voor overeenkomstige overtredingen, in het veiliger maken van het verkeer, en in de snelle afhandeling van verkeersovertredingen.

Al met al is de steun onder automobilisten voor intensieve verkeershandhaving groot te noemen. Tegelijkertijd staat vast dat intensieve verkeershandhaving ook kritisch gevolgd wordt door de weggebruiker. Dat betekent ook dat landelijke en lokale publieksvoorlichting over de bedoeling, de opzet en de resultaten van de verkeershandhaving nodig blijft. In die communicatie moeten positieve resultaten van verkeershandhaving en ook de steun voor intensieve verkeershandhaving belicht worden.

Een laatste aandachtspunt is dat een op de acht automobilisten verklaart vaak, zeer vaak of altijd met een te korte afstand tot de voorganger te rijden. Kennelijk zijn veel automobilisten zich ervan bewust dat ze met een te korte afstand rijden, maar willen of kunnen ze dit gedrag niet wijzigen. Van 1996 tot 2002 is hierin geen verbetering opgetreden, ondanks het feit dat in voorlichting op deze vorm van onveilig gedrag gewezen is. Daarmee blijft een te korte afstand tot de voorligger problematisch gedrag waarop via educatie, nieuwe voorlichting, en handhaving greep verkregen moet worden.

## Literatuur

Ashton, S.J. & Mackay, G.M. (1979). *Some characteristics of the population who suffer trauma as pedestrians when hit by cars and some resulting implications*. In: Proceedings of the Conference of the International Research Committee on Biokinetics of Impacts (IRCOBI) on the Biomechanics of Trauma, 5-7 September 1979, Gothenburg, pp. 39-48.

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2001). *Gebruik van beveiligingsmiddelen in 2000. Onderzoek naar het gebruik van autogordels, hoofdsteunen en andere beveiligingsmiddelen in personenauto's en bestelauto's*. Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV), Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Heerlen.

Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2002). *Rijden onder invloed in Nederland, 2001. Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

Consiglio, W., Driscoill, P., Witte, M. & Berg, W. (2003). *Effects of cellular telephone conversation and other potential interference on reaction time in a braking response*. In: Accident Analysis and Prevention, 35, pp. 495-500.

ETSC (1999). *Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe*. European Transport Safety Council ETSC, Brussel.

Feenstra, W., Hazevoet, A., Houwen, K. van der & Veling, I. (2002). *PROV 2001. Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid*. Rapport TT02-52. Traffic Test, Veenendaal.

Finch, D.J., Kompfner, P., Lockwood, C.R. & Maycock, G. (1994). *Speed, speed limits and accidents*. Project report 58. Transport Research Laboratory, Crowthorne.

Goldenbeld, Ch. (1997). *Nederlandse rapportage SARTRE-2; Resultaten van de tweede enquête 'Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe' (SARTRE) uit 1996, vergeleken met de Nederlandse resultaten uit 1991 en met resultaten uit andere Europese landen*. R-97-26. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Kampen, L.T.B. van (2002). *Problemen met ontsnapping en bevrijding uit auto's te water? Onderzoek naar oorzaken en gevolgen van te water raken op basis van politiedossiers en literatuur*. R-2002-28 II. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Levelt, P.B.M. (2001). *Emoties bij vrachtautochauffeurs; Vragenlijststudie naar emoties en stemmingen in diverse verkeerssituaties en de relaties met onveilig gedrag*. R-2001-14. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Levelt, P.B.M. & Rappange, F. (2000). *Emotions and moods in car drivers and lorry drivers*. In: Proceedings of the International Conference on Traffic and Transport Psychology ICTTP 2000, 4-7 September 2000, Berne, Switzerland.

Maclure, M. & Mittleman, M.A. (1997). *Cautions about car telephones and collisions*. In: The New England Journal of Medicine, Vol. 336, Nr. 7, pp. 501-502.

Matthews, R., Legg, S. & Charlton, S. (2003). *The effect of cell phone type on drivers subjective workload during concurrent driving and conversing*. In: Accident Analysis and Prevention, 35, pp. 451-457.

Mathijssen, M.P.M. (1996). *Rijden onder invloed in Nederland, 1994-1995; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-95-60. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Mathijssen, M.P.M. (1998). *Rijden onder invloed in Nederland, 1996-1997; Ontwikkeling van het alcoholgebruik van automobilisten in weekendnachten*. R-98-37. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Redelmeier, D.A. & Tibshirani, R.J. (1997). *Association between cellular telephones calls and motor vehicle collisions*. In: The New England Journal of Medicine, Vol. 336, Nr. 7, pp. 453-458.

Roszbach, R. (1992). *Effecten van het snelhedenbeleid voor autosnelwegen op de rijnsnelheid en de verkeersveiligheid*. R-92-75. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

SWOV (2003). *SWOV-programma 2003-2006*. R-2003-18. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Taylor, M.C., Lynam, D.A. & Baruya, A. (2000). *The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents*. TRL Report 421. Transport Research Laboratory, Crowthorne.

Violanti, J.M. (1998). *Cellular phones and fatal traffic collisions*. In: Accident Analysis and Prevention, 30, pp. 519-524.



## Bijlage 1

## Samenstelling steekproef

Deze bijlage bevat de samenstelling van de ongewogen steekproef voor de variabelen sekse, leeftijd, interactie tussen sekse en leeftijd, regio, en beroepssituatie. Per variabele is de verdeling van de steekproef vergeleken met de landelijke cijfers.

Sekse	Ongewogen steekproef		Cijfers CBS, rijbewijsbezitters 2001	
	Abs	%	Abs	%
Man	585	58	5.322.666	55
Vrouw	424	42	4.437.088	45
Totaal	1.009	100	9.759.754	100

Tabel B.1. *Sekseverdeling in de ongewogen steekproef en in de populatie van Nederlandse rijbewijsbezitters.*

Leeftijd	Ongewogen steekproef		Cijfers CBS, rijbewijsbezitters 2001	
	Abs	%	Abs	%
18 – 24	102	10	824.973	8
25 – 39	309	31	3.316.427	34
40 – 54	323	32	3.018.073	31
55 of ouder	275	27	2.600.281	27
Totaal	1.009	100	9.759.754	100

Tabel B.2. *Leeftijdsverdeling in de ongewogen steekproef en in de populatie van Nederlandse rijbewijsbezitters.*

Leeftijd	Ongewogen steekproef				Cijfers CBS, rijbewijsbezitters 2001			
	Man		Vrouw		Man		Vrouw	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%	Abs	%
18 - 24	59	10	43	10	438.001	8	386.971	9
25 - 39	170	29	139	33	1.745.586	33	1.570.841	35
40 - 54	176	30	147	35	1.621.666	30	1.396.407	32
55 of ouder	180	31	95	22	1.517.413	29	1.082.869	24
Totaal	585	100	424	100	5.322.666	100	4.437.088	100

Tabel B.3. *Gecombineerde sekse- en leeftijdsverdeling in de ongewogen steekproef en in de populatie van Nederlandse rijbewijsbezitters.*

Regio	Ongewogen steekproef		Cijfers MiniCensus GfK, 2001 <sup>4</sup>	
	Abs	%	Abs	%
Noord	108	10,7	1.272	10,5
Oost	209	20,7	2.496	20,6
Zuid	221	21,9	2.920	24,1
West	471	46,7	5.429	44,8
Totaal	1.009	100	12.117	100

Tabel B.4. *Verdeling over de regio in de ongewogen steekproef en in de Nederlandse consumentenmarkt.*

Beroepssituatie	Ongewogen steekproef		Cijfers CBS, populatie 2001	
	Abs	%	Abs	%
Zelfstandig	97	10	774	8
Loondienst	566	56	6.289	62
Overig	346	34	3.048	30
Totaal	1.009	100	10.111	100

Tabel B.5. *Verdeling over de beroepssituatie in de ongewogen steekproef en in de Nederlandse populatie (18 jaar en ouder).*

<sup>4</sup> De MiniCensus geeft een nauwkeurig beeld van de populatie van huishoudens in Nederland en wordt door veel van onze opdrachtgevers als referentiekader van de Nederlandse consumentenmarkt gebruikt. GfK staat van origine voor Gesellschaft für Konsumentenforschung. Tegenwoordig staat deze afkorting (op internationaal niveau) voor Growth from Knowledge.

## Bijlage 2

## Volledige vragenlijst en resultaten

### INFO

De eerste vragen zijn voor de enquêteur.

### VRAAG 5002

Geslacht enquêteur:

1	<input type="checkbox"/>	man	496	49%
2	<input type="checkbox"/>	vrouw	513	51%
			1009	

### VRAAG 4003

Leeftijd enquêteur:

1	<input type="checkbox"/>	jonger dan 25	42	4%
2	<input type="checkbox"/>	25 - 39	166	16%
3	<input type="checkbox"/>	40 - 54	435	43%
4	<input type="checkbox"/>	55 of ouder	366	36%

### INFO

Nu komen de vragen voor de respondent.

### VRAAG 1001

Bent u in het bezit van een rijbewijs B (personenauto)?

1	<input type="checkbox"/>	Ja	1009	100%
2	<input type="checkbox"/>	Nee	-	
		↳	GA DOOR MET VRAAG 2001	

STOP HUIDIGE DATUM IN Q1426

### VRAAG 1002

Heeft u in de afgelopen 12 maanden een auto bestuurd en in totaal meer dan 100 km gereden?

1	<input type="checkbox"/>	Ja		
2	<input type="checkbox"/>	Nee		
		↳	GA DOOR MET VRAAG 2001	

VOEG BIJ Q3001 [ 12 ]

VOEG BIJ Q3003 [ 9 ]

### VRAAG 3004

MINIMUM WAARDE 1000

Wat zijn de cijfers van uw postcode?

### VRAAG 3005

Wat zijn de letters van uw postcode?

### VRAAG 3006

Geslacht:

			2002		1996	
1	<input type="checkbox"/>	Man	585	58%	552	55%
2	<input type="checkbox"/>	Vrouw	424	42%	458	45%
			Totaal	1009	1010	

**VRAAG 3007**

Wat is uw leeftijd in jaren?

	2002		1996	
18-25	102	10%	72	7%
25-39	309	31%	359	35%
40-54	323	32%	358	35%
55 of ouder	275	27%	221	22%
Totaal	1009		1010	

**VRAAG 3008**

Wat is uw beroep? (Categorie 1 t/m 3 zelfstandig \ eigen onderneming, 4 t/m 7 in (loon)dienst, 8 t/m 11 overig)

	2002		1996	
1 <input type="checkbox"/> Landbouwer, visser	8	1%	16	2%
2 <input type="checkbox"/> Vrij beroep zoals advocaat, accountant, adviseur	37	4%	25	2%
3 <input type="checkbox"/> Winkelier, ambachtsman, ondernemer	52	5%	61	6%
4 <input type="checkbox"/> Handarbeider	122	12%	107	11%
5 <input type="checkbox"/> Ambtenaar, kantooremployee	164	16%	170	17%
6 <input type="checkbox"/> Middenkader, trainee	197	20%	174	17%
7 <input type="checkbox"/> Leidinggevende, topmanager, directeur	83	8%	75	7%
8 <input type="checkbox"/> Gepensioneerd	116	11%	122	12%
9 <input type="checkbox"/> Huisvrouw zonder betaalde werkzaamheden	125	12%	184	18%
10 <input type="checkbox"/> Student, militair, stagiair	57	6%	43	4%
11 <input type="checkbox"/> Werkeloos	47	5%	17	2%
13 <input type="checkbox"/> Overig, namelijk...	-		-	
12 <input type="checkbox"/> weet niet	1	0%	16	2%
Totaal	1009		1010	

**VRAAG 3009**

MINIMUM WAARDE 100

Hoeveel kilometers heeft u in totaal gereden in de afgelopen 12 maanden?

Afronden op honderdtallen!

**VRAAG 4002**

INDIEN [ # Q4001 , 0 ]

U heeft niet afgerond op honderdtallen. Kunt u dit aanpassen?

INDIEN [ # Q4001 , 0 ] GA TERUG NAAR VRAAG 3009

**VRAAG 3010**

Nu volgen enkele vragen over maatschappelijke problemen.

**VRAAG 1a**

Hoe bezorgd bent u over:

Criminaliteit

	2002		1996	
1 <input type="checkbox"/> Zeer	500	50%	411	41%
2 <input type="checkbox"/> Redelijk	420	42%	445	44%
3 <input type="checkbox"/> Weinig	77	8%	141	14%
4 <input type="checkbox"/> Helemaal niet	12	1%	12	1%
5 <input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	
Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1b**

Hoe bezorgd bent u over:  
Milieuvervuiling

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	289	29%	264	26%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	551	55%	543	54%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	161	16%	179	18%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	7	1%	22	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1c**

Hoe bezorgd bent u over:  
Verkeersongevallen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	311	31%	285	28%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	489	48%	481	54%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	185	18%	218	22%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	23	2%	20	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	6	
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1dc**

Hoe bezorgd bent u over:  
Kwaliteit van de gezondheidszorg

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	422	42%	275	27%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	403	40%	339	34%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	160	16%	313	31%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	22	2%	78	8%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%	5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1e**

Hoe bezorgd bent u over:  
Fileprobleem

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	324	32%	284	28%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	330	33%	308	30%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	267	26%	335	33%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	88	9%	78	8%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1f**

Hoe bezorgd bent u over:  
Werkeloosheid

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	185	18%	280	28%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	447	44%	433	43%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	299	30%	250	25%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	77	8%	43	4%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		4	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 2a**

In hoeverre bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregel op verkeersveiligheidsgebied?

Verbetering van de rijopleiding

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Sterk voor	257	25%	186	18%
2	<input type="checkbox"/> Voor	439	44%	452	45%
3	<input type="checkbox"/> Noch voor, noch tegen	273	27%	287	28%
4	<input type="checkbox"/> Tegen	31	3%	78	8%
5	<input type="checkbox"/> Sterk tegen	8	1%	7	1%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-			
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 2b**

In hoeverre bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregel op verkeersveiligheidsgebied?

Meer politiecontrole op de naleving van verkeersregels

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Sterk voor	287	28%	284	28%
2	<input type="checkbox"/> Voor	370	37%	487	48%
3	<input type="checkbox"/> Noch voor, noch tegen	218	22%	146	14%
4	<input type="checkbox"/> Tegen	109	11%	80	8%
5	<input type="checkbox"/> Sterk tegen	25	2%	12	1%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 2c**

In hoeverre bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregel op verkeersveiligheidsgebied?

Meer publiciteitscampagnes op het gebied van verkeersveiligheid

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Sterk voor	188	19%	191	19%
2	<input type="checkbox"/> Voor	498	49%	559	55%
3	<input type="checkbox"/> Noch voor, noch tegen	266	26%	210	21%
4	<input type="checkbox"/> Tegen	50	5%	47	5%
5	<input type="checkbox"/> Sterk tegen	7	1%	2	0%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 2d**

In hoeverre bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregel op verkeersveiligheidsgebied?

Verbetering van de kwaliteit van wegen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Sterk voor	262	26%	221	22%
2	<input type="checkbox"/> Voor	500	50%	516	51%
3	<input type="checkbox"/> Noch voor, noch tegen	209	21%	225	22%
4	<input type="checkbox"/> Tegen	33	3%	43	4%
5	<input type="checkbox"/> Sterk tegen	5	0%	5	0%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		-	
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 2e**

NIEUW In hoeverre bent u er voor of tegen dat de overheid meer aandacht besteedt aan de volgende maatregel op verkeersveiligheidsgebied?

Aanleg van meer fietspaden in steden

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Sterk voor	314	31%
2	<input type="checkbox"/> Voor	450	45%
3	<input type="checkbox"/> Noch voor, noch tegen	204	20%
4	<input type="checkbox"/> Tegen	36	4%
5	<input type="checkbox"/> Sterk tegen	5	0%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
	Totaal	1009	

**VRAAG 3a**

NIEUW In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak?

Snelheidsovertredingen zouden strenger moeten worden bestraft

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Zeer mee eens	206	20%
2	<input type="checkbox"/> Mee eens	283	28%
3	<input type="checkbox"/> Noch eens, noch oneens	213	21%
4	<input type="checkbox"/> Oneens	234	23%
5	<input type="checkbox"/> Zeer mee oneens	73	7%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
	Totaal	1009	

**VRAAG 3b**

NIEUW In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak?

Straffen voor rijden onder invloed zouden veel strenger moeten zijn

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Zeer mee eens	725	72%
2	<input type="checkbox"/> Mee eens	232	23%
3	<input type="checkbox"/> Noch eens, noch oneens	41	4%
4	<input type="checkbox"/> Oneens	6	1%
5	<input type="checkbox"/> Zeer mee oneens	5	0%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
	Totaal	1009	

**VRAAG 3c**

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak?

Autofabrikanten mogen de snelheid van auto's niet aanprijzen in reclame

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer mee eens	125	12%	52	5%
2	<input type="checkbox"/> Mee eens	233	23%	305	30%
3	<input type="checkbox"/> Noch eens, noch oneens	303	30%	299	30%
4	<input type="checkbox"/> Oneens	272	27%	283	28%
5	<input type="checkbox"/> Zeer mee oneens	74	7%	70	7%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%	1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 3d**

In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak?

Mensen moeten zèlf kunnen bepalen hoeveel ze drinken, voor ze achter het stuur gaan zitten

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer mee eens	13	1%	12	1%
2	<input type="checkbox"/> Mee eens	37	4%	18	2%
3	<input type="checkbox"/> Noch eens, noch oneens	20	2%	14	1%
4	<input type="checkbox"/> Oneens	220	22%	211	21%
5	<input type="checkbox"/> Zeer mee oneens	718	71%	754	75%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	1		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4a**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Vermoeidheid achter het stuur

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	10	1%	4	0%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	37	4%	34	3%
3	<input type="checkbox"/> Soms	313	31%	276	27%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	501	50%	531	53%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	140	14%	151	15%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	7	1%	9	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4b**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Rijden onder invloed van alcohol

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	19	2%	7	0%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	11	1%	9	1%
3	<input type="checkbox"/> Soms	140	14%	137	14%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	490	49%	457	45%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	318	32%	369	37%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	29	3%	27	3%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%	4	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4c**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Te weinig afstand tot voorganger

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	7	1%	4	0%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	21	2%	21	2%
3	<input type="checkbox"/> Soms	145	14%	191	19%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	515	51%	453	45%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	297	29%	312	31%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	24	2%	25	2%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		4	0%
	Totaal	1009		1010	



**VRAAG 4d**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Te hoge snelheid

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	7	1%	6	1%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	54	5%	41	4%
3	<input type="checkbox"/> Soms	213	21%	166	16%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	443	44%	362	36%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	267	26%	395	39%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	25	2%	35	3%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4e**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Gebruik van medicijnen en rijden

1	<input type="checkbox"/> Nooit	17	2%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	199	20%
3	<input type="checkbox"/> Soms	585	58%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	143	14%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	41	4%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	6	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	18	2%
	Totaal	1009	

**VRAAG 4f**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Gebruik van drugs en rijden

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	20	2%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	123	12%
3	<input type="checkbox"/> Soms	479	47%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	266	26%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	81	8%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	18	2%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	22	2%
	Totaal	1009	

**VRAAG 4g**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Slecht onderhouden wegen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	32	3%	52	5%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	408	40%	356	35%
3	<input type="checkbox"/> Soms	449	44%	490	49%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	94	9%	95	9%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	14	1%	13	1%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	5	0%	1	0%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	7	1%	3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4h**

NIEUW Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Met de hand mobiel bellen tijdens het rijden

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	10	1%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	72	7%
3	<input type="checkbox"/> Soms	367	36%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	412	41%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	134	13%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	14	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
Totaal		1009	

**VRAAG 4i**

NIEUW Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Handsfree mobiel bellen tijdens het rijden

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	51	5%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	405	40%
3	<input type="checkbox"/> Soms	391	39%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	130	13%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	23	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	5	0%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	4	0%
Totaal		1009	

**VRAAG 4j**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Opstoppen (files)

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	16	2%	28	3%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	151	15%	302	30%
3	<input type="checkbox"/> Soms	416	41%	495	49%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	358	35%	146	14%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	61	6%	23	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	4	0%	10	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	3	0%	6	1%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 4k**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Slechte weersomstandigheden

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	3	0%	1	0%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	42	4%	25	2%
3	<input type="checkbox"/> Soms	340	34%	343	34%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	498	49%	491	49%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	119	12%	144	14%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	7	1%	3	0%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		3	0%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 4l**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Slechte remmen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	24	2%	28	3%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	282	28%	302	30%
3	<input type="checkbox"/> Soms	450	45%	495	49%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	190	19%	146	14%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	38	4%	23	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	19	2%	10	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	6	1%	6	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4m**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Versleten banden

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	22	2%	14	1%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	257	25%	195	19%
3	<input type="checkbox"/> Soms	477	47%	520	52%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	189	19%	237	24%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	43	4%	32	3%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	16	2%	7	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	5	0%	5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4n**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Defecte verlichting

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	25	2%	15	1%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	293	29%	223	22%
3	<input type="checkbox"/> Soms	463	46%	486	48%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	166	16%	221	22%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	52	5%	53	5%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	7	1%	8	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	3	0%	4	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 4o**

Hoe vaak denkt u dat de onderstaande factor de oorzaak is van verkeersongevallen?

Defect stuurmechanisme

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	86	9%	84	8%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	525	52%	503	50%
3	<input type="checkbox"/> Soms	271	27%	350	35%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	63	6%	34	3%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	30	3%	18	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	20	2%	14	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	14	1%	7	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 5a**

Hoeveel rekening moet er gehouden worden met de volgende doelgroep, als de regering plannen maakt voor de toekomst?  
Voetgangers

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	282	28%	485	48%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	589	58%	441	44%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	127	13%	69	7%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	11	1%	11	1%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		4	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 5b**

Hoeveel rekening moet er gehouden worden met de volgende doelgroep, als de regering plannen maakt voor de toekomst?  
Fietsers

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	362	36%	586	58%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	558	55%	363	36%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	83	8%	46	5%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	6	1%	12	1%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 5c**

Hoeveel rekening moet er gehouden worden met de volgende doelgroep, als de regering plannen maakt voor de toekomst?  
Motorrijders

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	191	19%	283	28%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	529	52%	509	50%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	252	25%	192	19%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	34	3%	23	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 5d**

Hoeveel rekening moet er gehouden worden met de volgende doelgroep, als de regering plannen maakt voor de toekomst?  
Auto's

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	314	31%	348	35%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	558	55%	513	51%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	129	13%	131	13%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	8	1%	15	1%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 5e**

Hoeveel rekening moet er gehouden worden met de volgende doelgroep, als de regering plannen maakt voor de toekomst?  
Vrachtauto's

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	342	34%	426	42%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	532	53%	452	45%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	121	12%	106	10%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	13	1%	23	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 5f**

Hoeveel rekening moet er gehouden worden met de volgende doelgroep, als de regering plannen maakt voor de toekomst? Openbaar vervoer

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	438	43%	590	59%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	431	43%	329	33%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	121	12%	72	7%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	17	2%	16	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%	3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1234**

Nu enkele vragen over uw verkeersgedrag en dat van anderen

**VRAAG 6**

Hoe vindt u uw manier van rijden in vergelijking met die van andere bestuurders?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Veel gevaarlijker	3	0%	41	4%
2	<input type="checkbox"/> Een beetje gevaarlijker	43	4%	432	43%
3	<input type="checkbox"/> Ongeveer hetzelfde	371	37%	323	32%
4	<input type="checkbox"/> Een beetje minder gevaarlijk	321	32%	207	21%
5	<input type="checkbox"/> Veel minder gevaarlijk	271	27%	-	-
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	-	7	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 7**

Hoe vaak denkt u dat andere bestuurders de maximum snelheid overschrijden?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	1	0%	1	0%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	6	1%	7	1%
3	<input type="checkbox"/> Soms	123	12%	97	10%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	570	56%	497	49%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	291	29%	383	38%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	18	2%	22	2%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	-	3	-
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 8**

Rijdt u in vergelijking met andere bestuurders meestal...

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Veel sneller dan gemiddeld	34	3%	16	2%
2	<input type="checkbox"/> Een beetje sneller dan gemiddeld	307	30%	288	29%
3	<input type="checkbox"/> Met gemiddelde snelheid	571	57%	601	60%
4	<input type="checkbox"/> Een beetje langzamer dan gemiddeld	88	9%	96	9%
5	<input type="checkbox"/> Veel langzamer dan gemiddeld	9	1%	6	1%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	-	3	-
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 9a**

Hoe vaak rijdt u op de onderstaande soort weg gemiddeld harder dan de maximum snelheid wanneer de verkeerssituatie u toestaat uw eigen snelheid te kiezen?

Autosnelwegen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	170	17%	221	22%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	215	21%	219	22%
3	<input type="checkbox"/> Soms	315	31%	299	30%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	214	21%	180	18%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	54	5%	51	5%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	41	4%	39	4%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 9b**

Hoe vaak rijdt u op de onderstaande soort weg gemiddeld harder dan de maximum snelheid wanneer de verkeerssituatie u toestaat uw eigen snelheid te kiezen?

Hoofdwegen tussen twee plaatsen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	193	19%	203	20%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	290	29%	236	23%
3	<input type="checkbox"/> Soms	306	30%	361	36%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	163	16%	158	16%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	40	4%	28	3%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	17	2%	22	2%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		2	
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 9c**

Hoe vaak rijdt u op de onderstaande soort weg gemiddeld harder dan de maximum snelheid wanneer de verkeerssituatie u toestaat uw eigen snelheid te kiezen?

Landwegen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	285	28%	304	30%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	330	33%	317	31%
3	<input type="checkbox"/> Soms	247	24%	263	26%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	107	11%	96	9%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	26	3%	13	1%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	11	1%	15	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	3	0%	2	0%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 9d**

Hoe vaak rijdt u op de onderstaande soort weg gemiddeld harder dan de maximum snelheid wanneer de verkeerssituatie u toestaat uw eigen snelheid te kiezen?

Wegen binnen de bebouwde kom

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	351	35%	394	39%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	357	35%	320	32%
3	<input type="checkbox"/> Soms	232	23%	210	21%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	51	5%	61	6%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	13	1%	16	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	5	0%	7	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		2	0%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 10a**

Wat moet volgens u de maximum snelheid zijn op onderstaand wegtype, in vergelijking met de huidige maximumsnelheid?  
Op Autosnelwegen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Lager	30	3%	42	4%
2	<input type="checkbox"/> Hetzelfde	443	44%	563	56%
3	<input type="checkbox"/> Hoger	509	50%	358	36%
4	<input type="checkbox"/> Geen limiet	27	3%	46	5%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 10b**

Wat moet volgens u de maximum snelheid zijn op onderstaand wegtype, in vergelijking met de huidige maximumsnelheid?  
Op Hoofdwegen tussen twee plaatsen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Lager	25	2%	34	3%
2	<input type="checkbox"/> Hetzelfde	747	74%	779	77%
3	<input type="checkbox"/> Hoger	232	23%	194	19%
4	<input type="checkbox"/> Geen limiet	5	0%	2	0%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 10c**

Wat moet volgens u de maximum snelheid zijn op onderstaand wegtype, in vergelijking met de huidige maximumsnelheid?  
Op Landwegen

1	<input type="checkbox"/> Lager	118	12%
2	<input type="checkbox"/> Hetzelfde	805	80%
3	<input type="checkbox"/> Hoger	76	8%
4	<input type="checkbox"/> Geen limiet	7	1%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	3	0%
	Totaal	1009	

**VRAAG 10d**

Wat moet volgens u de maximum snelheid zijn op onderstaand wegtype, in vergelijking met de huidige maximumsnelheid?  
Op Wegen binnen de bebouwde kom

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Lager	186	18%	239	24%
2	<input type="checkbox"/> Hetzelfde	762	76%	743	74%
3	<input type="checkbox"/> Hoger	56	6%	25	2%
4	<input type="checkbox"/> Geen limiet	4	0%	1	0%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 11**

Als u aan een typische autorit denkt die u wel vaker maakt, hoe vaak zult u dan gecontroleerd worden op uw rijnsnelheid?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	103	10%	118	12%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	320	32%	404	40%
3	<input type="checkbox"/> Soms	308	31%	287	28%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	219	22%	144	14%
5	<input type="checkbox"/> Zeer vaak	36	4%	45	4%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	20	2%	10	1%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	3	0%	2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 12**

Heeft u in de afgelopen drie jaren een geldboete en/of andere straf gehad wegens overschrijding van de maximum snelheid?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nee	540	54%	728	72%
2	<input type="checkbox"/> Ja, alleen geldboete	463	46%	278	28%
3	<input type="checkbox"/> Ja, geldboete en/of andere straf	6	1%	1	0%
4	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		3	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 13a**

Hoe vaak...

houdt u weinig afstand tot uw voorganger?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	371	37%	312	31%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	363	36%	354	35%
3	<input type="checkbox"/> Soms	151	15%	202	20%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	57	6%	57	6%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	21	2%	27	3%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	46	5%	57	6%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 13b**

Hoe vaak...

verleent u voorrang aan een voetganger op een voetgangersoversteekplaats of zebrapad?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	6	1%	7	1%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	11	1%	16	2%
3	<input type="checkbox"/> Soms	68	7%	91	9%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	223	22%	252	25%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	229	23%	183	18%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	472	47%	459	45%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 13c**

Hoe vaak...

rijdt u door oranje?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	51	5%	61	6%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	224	22%	224	22%
3	<input type="checkbox"/> Soms	485	48%	443	44%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	180	18%	187	18%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	36	4%	61	6%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	33	3%	33	3%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 13d**

Hoe vaak...

haalt u in wanneer het net kan?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	568	56%	625	62%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	259	26%	283	28%
3	<input type="checkbox"/> Soms	138	14%	81	8%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	34	3%	13	1%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	6	1%	3	0%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	4	0%	3	0%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		2	0%
	Totaal	1009		1010	



**VRAAG 13e**

Hoe vaak...

geeft u andere bestuurders een waarschuwingssignaal dat ze een snelheidscontrole naderen?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	567	56%	661	65%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	121	12%	143	14%
3	<input type="checkbox"/> Soms	158	16%	120	12%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	72	7%	36	4%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	23	2%	16	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	68	7%	33	3%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 14**

Heeft de auto waarin u het meest rijdt autogordels?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Ja, alleen voorin	139	14%	261	26%
2	<input type="checkbox"/> Ja, voor en achter	866	86%	733	73%
3	<input type="checkbox"/> Nee	4		7	1%
4	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		9	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 15a**

INDIEN [ Q14 , 1 TO 2 ]

Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties?

Op Autosnelwegen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	20	2%	63	6%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	10	1%	17	2%
3	<input type="checkbox"/> Soms	16	2%	26	3%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	24	2%	31	3%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	31	3%	27	3%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	904	90%	838	83%
7	<input type="checkbox"/> Geen gordel	4	0%	7	1%
8	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

INDIEN [ Q14 , 3 ] VOEG BIJ Q1327 [ 8 ]

**VRAAG 15b**

INDIEN [ Q14 , 1 TO 2 ]

Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties?

Op Hoofdwegen tussen twee plaatsen

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	22	2%	77	8%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	15	1%	28	3%
3	<input type="checkbox"/> Soms	23	2%	42	4%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	32	3%	53	5%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	40	4%	21	2%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	873	87%	781	77%
7	<input type="checkbox"/> Geen gordel	4	0%	7	1%
8	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

INDIEN [ Q14 , 3 ] VOEG BIJ Q1327 [ 8 ]

**VRAAG 15c**

INDIEN [ Q14 , 1 TO 2 ]

Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties?

Op Landwegen

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	33	3%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	21	2%
3	<input type="checkbox"/> Soms	28	3%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	39	4%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	40	4%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	843	84%
7	<input type="checkbox"/> Geen gordel	4	0%
8	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
	Totaal	1009	

INDIEN [ Q14 , 3 ] VOEG BIJ Q1327 [ 8 ]

**VRAAG 15d**

INDIEN [ Q14 , 1 TO 2 ]

Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situaties?

Op Wegen binnen de bebouwde kom

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	45	4%	130	13%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	29	3%	66	6%
3	<input type="checkbox"/> Soms	54	5%	78	8%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	48	5%	49	5%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	53	5%	42	4%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	776	77%	638	63%
7	<input type="checkbox"/> Geen gordel	4	0%	7	1%
8	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		-	
	Totaal	1009		1010	

INDIEN [ Q14 , 3 ] VOEG BIJ Q1327 [ 8 ]

**VRAAG 16**

NIEUW INDIEN [ Q14 , 1 TO 2 ]

Wanneer u een kind (of kinderen) vervoert in uw auto, hoe vaak laat u ze dan een gordel dragen of het juiste beveiligingsmiddel zoals een kinderzitje gebruiken?

1	<input type="checkbox"/> Altijd	636	63%
2	<input type="checkbox"/> Gewoonlijk	66	7%
3	<input type="checkbox"/> Soms	40	4%
4	<input type="checkbox"/> Nooit	17	2%
5	<input type="checkbox"/> Ik vervoer nooit kinderen	245	24%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%
	Totaal	1009	

INDIEN [ Q14 , 3 ] VOEG BIJ Q1328 [ 7 ]

PLAATS IN temptext Q3057,1

**VRAAG 17a**

Wilt u mij voor de volgende uitspraak over autogordels zeggen in hoeverre u het hiermee eens of oneens bent?

Als je voorzichtig rijdt, zijn gordels niet echt nodig

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer eens	28	3%	78	8%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk eens	79	8%	128	13%
3	<input type="checkbox"/> Niet erg eens	174	17%	198	20%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet eens	727	72%	599	59%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	-	
6	<input type="checkbox"/> Geen gordel	-		7	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 17b**

Wilt u mij voor de volgende uitspraak over autogordels zeggen in hoeverre u het hiermee eens of oneens bent?

Bij de meeste ongevallen wordt met het dragen van gordels het risico op ernstig letsel

verminderd voor bestuurders en overige inzittenden

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer eens	677	67%	668	66%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk eens	278	28%	270	27%
3	<input type="checkbox"/> Niet erg eens	31	3%	41	4%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet eens	22	2%	22	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	2	0%
6	<input type="checkbox"/> Geen gordel	-		7	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 17c**

Wilt u mij voor de volgende uitspraak over autogordels zeggen in hoeverre u het hiermee eens of oneens bent?

Als ik mijn gordel niet draag, voel ik me niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer eens	534	53%	426	42%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk eens	208	21%	187	18%
3	<input type="checkbox"/> Niet erg eens	156	15%	179	18%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet eens	111	11%	210	21%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
6	<input type="checkbox"/> Geen gordel	-		7	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 17d**

Wilt u mij voor de volgende uitspraak over autogordels zeggen in hoeverre u het hiermee eens of oneens bent?

Er is het risico dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer eens	167	17%	199	20%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk eens	539	53%	477	47%
3	<input type="checkbox"/> Niet erg eens	231	23%	246	24%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet eens	63	6%	78	8%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	9	1%	3	0%
6	<input type="checkbox"/> Geen gordel	-		7	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 18**

Bent u in de afgelopen drie jaren beboet of gestraft wegens het niet dragen van uw autogordel?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nee	958	95%	991	98%
2	<input type="checkbox"/> Ja, alleen geldboete	49	5%	19	2%
3	<input type="checkbox"/> Ja, geldboete en/of andere straf	2	0%	-	
4	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		-	
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 1235**

Nu volgen er enkele vragen over alcohol en autorijden.

**VRAAG 19**

Hoe vaak drinkt u gemiddeld per week alcohol?

	2002		1996		
1 <input type="checkbox"/>	Bijna iedere dag	182	18%	187	18%
2 <input type="checkbox"/>	5 tot 6 dagen per week	52	5%	32	3%
3 <input type="checkbox"/>	3 tot 4 dagen per week	104	10%	143	14%
4 <input type="checkbox"/>	1 of 2 dagen per week	236	23%	238	24%
5 <input type="checkbox"/>	minder dan 1 dag per week	218	22%	188	19%
6 <input type="checkbox"/>	Nooit	217	22%	221	22%
7 <input type="checkbox"/>	Weet niet\Wil niet zeggen	-		1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 20**

INDIEN [ Q19 , 1 TO 5 ]

Hoeveel dagen per week zit u achter het stuur na alcohol te hebben gedronken, al is het maar een klein beetje?

	2002		1996		
1 <input type="checkbox"/>	Bijna iedere dag	12	1%	2	0%
2 <input type="checkbox"/>	5 tot 6 dagen per week	6	1%	1	0%
3 <input type="checkbox"/>	3 tot 4 dagen per week	10	1%	5	0%
4 <input type="checkbox"/>	1 of 2 dagen per week	61	6%	63	6%
5 <input type="checkbox"/>	minder dan 1 dag per week	200	20%	216	21%
6 <input type="checkbox"/>	Nooit	719	71%	723	72%
7 <input type="checkbox"/>	Weet niet\Wil niet zeggen	1	0%	-	
	Totaal	1009		1010	

INDIEN [ Q19 , 6 ] VOEG BIJ Q20 [ 6 ]

**VRAAG 21**

INDIEN [ Q20 , 1 TO 5 ]

Hoeveel dagen heeft u de afgelopen week auto gereden met misschien een wettelijk te hoog alcoholpromillage?

	2002		1996		
1 <input type="checkbox"/>	Bijna iedere dag	4	0%	-	
2 <input type="checkbox"/>	5 tot 6 dagen	-		-	
3 <input type="checkbox"/>	3 tot 4 dagen	1	0%	1	0%
4 <input type="checkbox"/>	1 of 2 dagen	14	1%	10	1%
5 <input type="checkbox"/>	Minder dan 1 dag	31	3%	25	2%
6 <input type="checkbox"/>	Niet	958	95%	973	96%
7 <input type="checkbox"/>	Weet niet\Wil niet zeggen	1	0%	1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 22**

De meningen over wat de wettelijk toegestane grens voor alcoholgebruik zou moeten zijn, verschillen. Welke van de onderstaande uitspraken komt het meest overeen met uw mening?

	2002		1996		
1 <input type="checkbox"/>	Auto rijden na het drinken van alcohol zou geheel verboden moeten zijn	577	57%	611	61%
2 <input type="checkbox"/>	De wettelijke grens moet lager worden	100	10%	138	14%
3 <input type="checkbox"/>	De wettelijke grens moet blijven zoals hij is	315	31%	241	24%
4 <input type="checkbox"/>	De wettelijke grens moet worden verhoogd, zodat bestuurders meer kunnen drinken dan nu	11	1%	10	1%
5 <input type="checkbox"/>	De wettelijke grens om te mogen rijden moet worden afgeschaft, men moet zelf weten hoeveel men wil drinken	6	1%	1	0%
6 <input type="checkbox"/>	Weet (echt) niet	-		9	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 23**

NIEUW Hoe vaak bent u gecontroleerd op rijden onder invloed in de afgelopen drie jaren?

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	631	63%
2	<input type="checkbox"/> Eenmaal	236	23%
3	<input type="checkbox"/> Meer dan één keer	142	14%
4	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
Totaal		1009	

**VRAAG 24**

INDIEN [ Q23 , 2 , 3 ]

Heeft u in de afgelopen drie jaar een geldboete en/of andere straf ontvangen wegens het rijden onder invloed?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nee	999	99%	1000	99%
2	<input type="checkbox"/> Ja, alleen geldboete	9	1%	7	1%
3	<input type="checkbox"/> Ja, geldboete en/of andere straf	1	0%	2	0%
4	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 25**

Als u aan een typische autorit denkt die u wel vaker maakt, hoe vaak zult u dan gecontroleerd worden op het rijden onder invloed?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Nooit	411	41%	319	32%
2	<input type="checkbox"/> Zelden	438	43%	499	49%
3	<input type="checkbox"/> Soms	125	12%	158	16%
4	<input type="checkbox"/> Vaak	23	2%	26	3%
5	<input type="checkbox"/> Zeer Vaak	4	0%	6	1%
6	<input type="checkbox"/> Altijd	3	0%	2	0%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	5	0%	-	
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 1537**

BEWAAR IN temptext

Welke van de drie onderstaande alcoholische dranken drinkt u het meest? Indien u helemaal niet bekend bent met bier, wijn of sterke drank, dan mag u gebruik maken van de categorie overig.

		2002	
1	<input type="checkbox"/> bier	341	34%
2	<input type="checkbox"/> wijn	359	36%
3	<input type="checkbox"/> sterke drank (35% vol. alcohol)	108	11%
4	<input type="checkbox"/> Overig, namelijk...	49	5%
5	<input type="checkbox"/> Geen alcohol	146	14%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	6	1%
Totaal		1009	

Grootste categorieën Overig: mixdrank (19), likeur (7), breezer (6).

**VRAAG 26**

TOON PLAATJE

Hoeveel standaardglazen kunt u maximaal drinken, terwijl u toch nog onder de wettelijk toegestane grens blijft?

Aantal glazen		
0	89	9%
1	215	21%
1.3	2	0%
1.5	2	0%
2	496	49%
2.5	2	
3	92	9%
4	18	2%
5	19	2%
6	2	0%
8	1	0%
10	5	0%
12	1	0%
20	2	0%
30	1	0%
Weet niet	62	6%
Totaal	1009	

**VRAAG 1236**

Nu een aantal vragen over verschillende onderwerpen

**VRAAG 27a**

In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen:

Zelf zo weinig mogelijk gebruik maken van de auto

		2002		1996	
1 <input type="checkbox"/>	Zeer	165	16%	175	17%
2 <input type="checkbox"/>	Redelijk	409	41%	426	42%
3 <input type="checkbox"/>	Weinig	270	27%	256	25%
4 <input type="checkbox"/>	Helemaal niet	163	16%	151	15%
5 <input type="checkbox"/>	Weet niet	2	0%	2	
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 27b**

In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen:

Zoveel mogelijk met anderen auto's delen

		2002		1996	
1 <input type="checkbox"/>	Zeer	196	19%	236	23%
2 <input type="checkbox"/>	Redelijk	425	42%	394	39%
3 <input type="checkbox"/>	Weinig	220	22%	223	22%
4 <input type="checkbox"/>	Helemaal niet	168	17%	155	15%
5 <input type="checkbox"/>	Weet niet	-		2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 27c**

In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen:

Zelf zoveel mogelijk gebruik maken van openbaar vervoer

		2002		1996	
1 <input type="checkbox"/>	Zeer	171	17%	137	14%
2 <input type="checkbox"/>	Redelijk	264	26%	285	28%
3 <input type="checkbox"/>	Weinig	275	27%	304	30%
4 <input type="checkbox"/>	Helemaal niet	299	30%	282	28%
5 <input type="checkbox"/>	Weet niet	-		2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 27d**

NIEUW In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen:

Elke maand een autovrije dag

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	146	14%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	169	17%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	213	21%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	481	48%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-	
Totaal			1009	

**VRAAG 28a**

De mogelijkheid bestaat dat in Europa gelijke wetten en regels voor het wegverkeer gaan gelden.

In welke mate bent u voor de invoering van de onderstaande maatregel in Europese landen om deze gelijkstelling te bereiken?

Een strafpuntensysteem voor verkeersovertredingen dat leidt tot intrekking van het rijbewijs bij overschrijding van een bepaald aantal punten

		2002		1996		
1	<input type="checkbox"/>	Zeer	392	39%	412	41%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	398	39%	353	35%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	122	12%	139	14%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	94	9%	105	10%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	3	0%	1	0%
Totaal			1009		1010	

**VRAAG 28b**

De mogelijkheid bestaat dat in Europa gelijke wetten en regels voor het wegverkeer gaan gelden.

In welke mate bent u voor de invoering van de onderstaande maatregel in Europese landen om deze gelijkstelling te bereiken?

Een vereiste dat autofabrikanten hun product zodanig wijzigen dat de topsnelheid van de auto wordt beperkt

		2002		1996		
1	<input type="checkbox"/>	Zeer	196	19%	242	24%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	322	32%	288	29%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	209	21%	244	24%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	279	28%	233	23%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	3	0%	3	0%
Totaal			1009		1010	

**VRAAG 28c**

De mogelijkheid bestaat dat in Europa gelijke wetten en regels voor het wegverkeer gaan gelden.

In welke mate bent u voor de invoering van de onderstaande maatregel in Europese landen om deze gelijkstelling te bereiken?

Een maximum alcohol limiet van 0.5 promille (zelfde grens als in Nederland)

		2002	
1	<input type="checkbox"/>	Zeer	548 54%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	307 30%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	54 5%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	93 9%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	7 1%
Totaal			1009

**VRAAG 28d**

NIEUW De mogelijkheid bestaat dat in Europa gelijke wetten en regels voor het wegverkeer gaan gelden.

In welke mate bent u voor de invoering van de onderstaande maatregel in Europese landen om deze gelijkstelling te bereiken?

Dezelfde snelheidslimieten voor overeenkomstige wegen

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	527	52%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	371	37%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	57	6%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	52	5%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%
Totaal		1009	

**VRAAG 28e**

De mogelijkheid bestaat dat in Europa gelijke wetten en regels voor het wegverkeer gaan gelden.

In welke mate bent u voor de invoering van de onderstaande maatregel in Europese landen om deze gelijkstelling te bereiken?

Een maximale alcohollimiet van 0,0 bloedalcoholpromillage voor beginnende bestuurders

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	671	67%	691	69%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	184	18%	139	14%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	85	8%	108	11%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	69	7%	67	7%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		5	0%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 29a**

In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraak?

Soms erger ik me mateloos aan andere bestuurders

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	245	24%	379	38%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	461	46%	409	40%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	289	29%	198	20%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	13	1%	23	2%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	1	0%
Totaal		1009		1010	

**VRAAG 29b**

In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraak?

Ik rijd graag hard

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	70	7%	111	11%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	249	25%	281	28%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	425	42%	345	34%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	265	26%	272	27%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		1	0%
Totaal		1009		1010	



**VRAAG 29c**

In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraak?

Ik maak me zorgen wanneer familieleden met de auto onderweg zijn

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	56	6%	92	9%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	246	24%	260	26%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	456	45%	397	39%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	251	25%	259	26%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		2	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 29d**

In hoeverre kunt u voor uzelf instemmen met de volgende uitspraak?

Voor mij is een auto niet meer dan een middel van vervoer

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	465	46%	544	54%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	341	34%	305	30%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	131	13%	95	9%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	71	7%	61	6%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 30a**

Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto zoals ..?

een navigatie-systeem dat u helpt om de plaats van bestemming te vinden

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	303	30%	212	21%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	232	23%	217	21%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	221	22%	288	28%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	251	25%	292	29%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%	1	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 30b**

NIEUW Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto zoals ..?

een apparaat dat u informeert over de plaatsen waar filevorming optreedt

		2002	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	323	32%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	327	32%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	205	20%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	153	15%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%
	Totaal	1009	

**VRAAG 30c**

Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto zoals ..?

een apparaat dat u ervan weerhoudt om de snelheidslimieten te overschrijden

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	190	19%	181	18%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	267	26%	248	25%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	255	25%	295	29%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	297	29%	284	28%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		2	
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 30d**

Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto zoals ..?  
 een alcoholmeter die uw alcoholgebruik controleert en rijden onder invloed onmogelijk maakt

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Zeer	230	23%	128	13%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	160	16%	125	12%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	168	17%	173	17%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	450	45%	578	58%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%	6	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 30e**

NIEUW Zou u het nuttig vinden voor uzelf om een voorziening te hebben in uw auto zoals ..?  
 een systeem dat 'vermoeidheid' kan ontdekken en dat dwingt om pauzes te nemen

1	<input type="checkbox"/> Zeer	241	24%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk	314	31%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	223	22%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	230	23%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	1	0%
	Totaal	1009	

**VRAAG 31a**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Het aanbrengen van snelheidsbegrenzers op auto's, zodat bestuurders de snelheidslimiet niet meer kunnen overtreden

1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	170	17%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	245	24%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	243	24%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	351	35%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
	Totaal	1009	

**VRAAG 31b**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Het gebruik van een "black box" in auto's zodat informatie over de ongevalsoorzaak geregistreerd wordt

1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	273	27%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	359	36%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	209	21%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	164	16%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	4	0%
	Totaal	1009	

**VRAAG 31c**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Het gebruik van een "black box" om informatie vast te leggen over het gedrag van een bestuurder welke de politie kan gebruiken als bewijs voor snelheidsovertreding of gevaarlijk gedrag

1	<input type="checkbox"/> Zeer veel	220	22%
2	<input type="checkbox"/> Redelijk veel	305	30%
3	<input type="checkbox"/> Weinig	229	23%
4	<input type="checkbox"/> Helemaal niet	253	25%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	2	0%
	Totaal	1009	

**VRAAG 31d**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Elektronische identificatie van uw voertuig die toegang geeft tot allerlei services

1	<input type="checkbox"/>	Zeer veel	135	13%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk veel	318	32%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	292	29%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	248	25%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	16	2%
Totaal			1009	

**VRAAG 31e**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Elektronische identificatie van uw voertuig welke gebruikt kan worden voor politiecontroles op overtredingen

1	<input type="checkbox"/>	Zeer veel	111	11%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk veel	266	26%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	306	30%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	314	31%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	12	1%
Totaal			1009	

**VRAAG 32a**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Bestuurders die meer dan één keer zijn betrapt op rijden onder invloed naar een rehabilitatiecursus sturen

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	427	42%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	312	31%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	162	16%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	107	11%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	1	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 32b**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Het testen op alcoholisme van bestuurders die meer dan één keer op rijden onder invloed zijn betrapt

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	439	44%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	330	33%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	163	16%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	76	8%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	1	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 32c**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Een verplichte psychologisch-medische controle voor alle bestuurders om de tien jaar

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	141	14%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	289	29%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	308	31%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	270	27%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	1	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 32d**

NIEUW In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de volgende maatregel?

Een verplichte psychologisch-medische controle voor bestuurders die zestig jaar worden

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	238	24%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	354	35%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	223	22%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	192	19%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	2	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 33a**

NIEUW Hoe goed functioneert volgens u het systeem van het opsporen en bestraffen van verkeersovertradingen als we kijken naar...

de mate waarin de straf overeenkomt met de ernst van de overtrading

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	90	9%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	412	41%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	372	37%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	115	11%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	20	2%
Totaal			1009	

**VRAAG 33b**

NIEUW Hoe goed functioneert volgens u het systeem van het opsporen en bestraffen van verkeersovertradingen als we kijken naar...

gelijke behandeling van bestuurders voor gelijke overtradingen

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	195	19%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	450	45%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	255	25%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	87	9%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	22	2%
Totaal			1009	

**VRAAG 33c**

NIEUW Hoe goed functioneert volgens u het systeem van het opsporen en bestraffen van verkeersovertradingen als we kijken naar...

snelle afhandeling van verkeersovertradingen

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	212	21%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	417	41%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	265	26%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	85	8%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	22	2%
Totaal			1009	

**VRAAG 33d**

NIEUW Hoe goed functioneert volgens u het systeem van het opsporen en bestraffen van verkeersovertradingen als we kijken naar...

het veiliger maken van het verkeer

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	192	19%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	390	39%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	326	32%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	87	9%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	14	1%
Totaal			1009	

**VRAAG 33e**

NIEUW Hoe goed functioneert volgens u het systeem van het opsporen en bestraffen van verkeersovertradingen als we kijken naar...

het betrappen en straffen van de meeste overtradingen

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	104	10%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	346	34%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	442	44%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	106	11%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	11	1%
Totaal			1009	

**VRAAG 34a**

NIEUW In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling\maatregel?

Toezicht op rijden door rood licht door automatische camera's

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	433	43%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	423	42%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	115	11%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	36	4%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	2	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 34b**

NIEUW In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling\maatregel?

Toezicht op snelheidsovertradingen door automatische camera's

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	293	29%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	421	42%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	190	19%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	103	10%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	2	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 34c**

NIEUW In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling\maatregel?

Toezicht op rijsnelheid door gemeente

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	257	25%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	408	40%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	200	20%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	142	14%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	2	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 34d**

NIEUW In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling\maatregel?

Toezicht op rijsnelheid door particuliere organisaties

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	100	10%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	177	18%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	248	25%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	476	47%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	8	1%
Totaal			1009	

**VRAAG 34e**

NIEUW In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling\maatregel?  
Bestrafing van de eigenaar van de auto als de overtreedende bestuurder zelf niet bekend is

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	119	12%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	212	21%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	202	20%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	471	47%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	5	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 35a**

NIEUW Heeft u in de laatste 12 maanden een ervaring gehad met agressief gedrag op de weg...  
tegen uzelf door een andere weggebruiker?

1	<input type="checkbox"/>	Ja	407	40%
2	<input type="checkbox"/>	Nee	601	60%
3	<input type="checkbox"/>	Weet niet	1	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 35b**

NIEUW Heeft u in de laatste 12 maanden een ervaring gehad met agressief gedrag op de weg...  
door uzelf tegen een andere weggebruiker?

1	<input type="checkbox"/>	Ja	116	11%
2	<input type="checkbox"/>	Nee	892	88%
3	<input type="checkbox"/>	Weet niet	1	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 36a**

NIEUW Kunt u met het volgende instemmen:  
Bestuurders van andere Europese landen die verkeersovertredingen in Nederland begaan moeten strafrechtelijk vervolgd worden in eigen land

1	<input type="checkbox"/>	Ja	638	63%
2	<input type="checkbox"/>	Nee	364	36%
3	<input type="checkbox"/>	Weet niet	7	1%
Totaal			1009	

**VRAAG 36b**

NIEUW Kunt u met het volgende instemmen:  
Nederlandse bestuurders moeten strafrechtelijk vervolgd worden in Nederland als ze verkeersovertredingen begaan in andere Europese landen

1	<input type="checkbox"/>	Ja	622	62%
2	<input type="checkbox"/>	Nee	380	38%
3	<input type="checkbox"/>	Weet niet	7	1%
Totaal			1009	

**VRAAG 37**

NIEUW Hoe vaak rijdt u in Europa (inclusief Nederland) door een lange tunnel?

1	<input type="checkbox"/>	Nooit	163	16%
2	<input type="checkbox"/>	Zelden	410	41%
3	<input type="checkbox"/>	Soms	327	32%
4	<input type="checkbox"/>	Vaak	85	8%
5	<input type="checkbox"/>	Zeer vaak	17	2%
6	<input type="checkbox"/>	Altijd	7	1%
7	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-	
Totaal			1009	

**VRAAG 38**

NIEUW INDIEN [ Q37 , 2 TO 6 ]

Hoe angstig bent u wanneer u door zo'n tunnel rijdt?

1	<input type="checkbox"/>	Zeer	19	2%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk	112	13%
3	<input type="checkbox"/>	Weinig	252	30%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet	463	55%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-	
Totaal			846	

INDIEN [ Q37 , 1 , 7 ] VOEG BIJ Q1242 [ 6 ]

**VRAAG 39**

Hoe goed bent u bekend met de veiligheidsmaatregelen die in werking treden wanneer er een serieus incident (bijvoorbeeld een ongeval of een brand) gebeurt in dergelijke tunnels?

1	<input type="checkbox"/>	Zeer goed bekend	45	4%
2	<input type="checkbox"/>	Redelijk bekend	217	22%
3	<input type="checkbox"/>	enigszins bekend	365	36%
4	<input type="checkbox"/>	Helemaal niet bekend	381	38%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	1	0%
Totaal			1009	

**VRAAG 40**

Een recent EU Rapport over verkeer en vervoer stelt als doel om het aantal verkeersdoden met de helft te verminderen in het jaar 2010. Wat moet volgens uw mening het plan zijn voor EU-landen om in het jaar 2010 naar te streven?

1	<input type="checkbox"/>	Verminder verkeersdoden met 10%	248	25%
2	<input type="checkbox"/>	Verminder verkeersdoden met 50%	390	39%
3	<input type="checkbox"/>	Verminder verkeersdoden met 90%	136	13%
4	<input type="checkbox"/>	Zet de doelstelling op 0 verkeersdoden	182	18%
5	<input type="checkbox"/>	Er hoeft geen plan te zijn	37	4%
6	<input type="checkbox"/>	Weet niet	16	2%
Totaal			1009	

**VRAAG 1237**

Nu zou ik graag nog enkele vragen over uzelf stellen.

**VRAAG 41**

Hoe vaak bent u de afgelopen drie jaar als bestuurder van een motorvoertuig betrokken geweest bij ongevallen waarbij iemand gewond raakte (inclusief uzelf) en medische hulp kreeg?

0	956	95%
1-2	49	5%
3-4	2	0%
5-6	1	0%
11 en meer	1	0%
Totaal	1009	

**VRAAG 42**

Hoe vaak bent u de afgelopen drie jaar als bestuurder van een motorvoertuig betrokken geweest bij ongevallen waarbij niemand gewond raakte?

0	806	80%
1-2	191	19%
3-4	9	1%
9-10	1	0%
11 en meer	2	0%
Totaal	1009	

**VRAAG 43**

Bent u op dit moment..?

1	<input type="checkbox"/>	Alleenstaand	221	22%
2	<input type="checkbox"/>	Samenwonend	123	12%
3	<input type="checkbox"/>	Gehuwd	621	62%
4	<input type="checkbox"/>	Gescheiden	26	3%
5	<input type="checkbox"/>	Weduwe\weduwenaar	18	2%
6	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-	
Totaal			1009	

**VRAAG 44**

Wat is uw hoogst genoten afgeronde opleiding?

1	<input type="checkbox"/>	Lager onderwijs	53	5%
2	<input type="checkbox"/>	Voortgezet onderwijs	565	56%
3	<input type="checkbox"/>	Hoger onderwijs	385	38%
4	<input type="checkbox"/>	Geen	6	1%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-	
Totaal			1009	

**VRAAG 45**

Hoe zou u de plaats waar u woont omschrijven?

		2002	1996			
1	<input type="checkbox"/>	Platteland	279	28%	358	35%
2	<input type="checkbox"/>	Kleine stad	362	36%	334	33%
3	<input type="checkbox"/>	Voorstad\buitenwijk	182	18%	134	13%
4	<input type="checkbox"/>	Binnenstad\grote stad	186	18%	169	17%
5	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-		15	
Totaal			1009		1010	

**VRAAG 46**

Gebruikt u regelmatig medicijnen waarvan u gewaarschuwd bent, of weet, dat ze de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden?

1	<input type="checkbox"/>	Ja	76	8%
2	<input type="checkbox"/>	Nee	933	92%
3	<input type="checkbox"/>	Weet niet	-	
Totaal			1009	

**VRAAG 47**

Hoe vaak belt u zelf of wordt u gebeld tijdens een gemiddelde dag achter het stuur?

U belt zelf (aantal keer invullen)

0	741	73%
1-2	174	17%
3-4	45	4%
5-6	22	2%
7-8	1	0%
9-10	10	1%
10 en meer	23	2%
Weet niet	3	0%
Totaal	1009	

U beantwoordt een telefoontje (aantal keer invullen)

0	691	68%
1-2	219	22%
3-4	45	4%
5-6	24	2%
7-8	4	0%
9-10	9	1%
10 en meer	24	2%
Weet niet	2	0%
Totaal	1009	

**FORMULIER**



**VRAAG 48**

Wat is op u van toepassing?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Ik ben beroepschauffeur	20	2%	22	2%
2	<input type="checkbox"/> Ik moet autorijden voor mijn werk	170	17%	193	19%
3	<input type="checkbox"/> Ik moet autorijden om van huis naar mijn werk te komen	332	33%	275	27%
4	<input type="checkbox"/> Geen van bovenstaand	487	48%	507	50%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		13	1%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 49**

INDIEN [ Q48 , 1 , 2 ]

Is het voertuig dat u vanwege uw beroep bestuurt een ...?

1	<input type="checkbox"/> Een auto	136	72%
2	<input type="checkbox"/> Een taxi	4	2%
3	<input type="checkbox"/> Een bestelwagen	28	15%
4	<input type="checkbox"/> Een bus \ touringcar	5	3%
5	<input type="checkbox"/> Een vrachtwagen <3.5t	5	3%
6	<input type="checkbox"/> Een vrachtwagen >3.5t	12	6%
7	<input type="checkbox"/> Weet niet	-	
	Totaal	190	

INDIEN [ Q48 , 3 , 4 ] VOEG BIJ Q1532 [ 8 ]

**VRAAG 50**

Wat voor soort voertuig bestuurt u meestal...?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Auto met een motor van minder dan 1000 cc	49	5%	30	3%
2	<input type="checkbox"/> Auto met een motor van 1000-1299 cc	221	22%	147	15%
3	<input type="checkbox"/> Auto met een motor van 1300-1999 cc	569	56%	584	58%
4	<input type="checkbox"/> Auto met een motor van 2000 cc of meer	148	15%	141	14%
5	<input type="checkbox"/> Weet niet	22	2%	108	11%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 51**

Hoeveel jaren rij-ervaring heeft u?

0	6	1%
1-5	128	13%
6-10	106	11%
11-15	117	12%
16-20	124	12%
21 en meer	527	52%
Weet niet	1	0%
Totaal	1009	

**VRAAG 52**

Is het voertuig dat u gewoonlijk bestuurt eigendom van...?

		2002		1996	
1	<input type="checkbox"/> Uzelf	787	78%	803	80%
2	<input type="checkbox"/> Een ander lid van de familie	108	11%	102	10%
3	<input type="checkbox"/> Uw werkgever of wordt gebruikt door uw werkgever	72	7%	66	6%
4	<input type="checkbox"/> Een vriend	11	1%	5	0%
5	<input type="checkbox"/> Een verhuur- of leasebedrijf	31	3%	29	3%
6	<input type="checkbox"/> Weet niet	-		5	0%
	Totaal	1009		1010	

**VRAAG 53**

Hoe oud is het voertuig dat u doorgaans bestuurt?

**VRAAG 54**

NIEUW. Wat is de langste tijd in uren die u eventueel zou rijden zonder een pauze te houden?

Aantal uren		
0	1	
1-2	484	48%
3-4	463	46%
5-6	36	4%
7-8	10	1%
9-10	3	0%
11 en meer	8	1%
weet niet	1	0%
Totaal	1009	

**VRAAG 55**


We zouden graag de resultaten van het onderzoek ook willen bekijken naar jaarlijks bruto inkomensniveau van de huishoudens.

Hier ziet u een inkomensschaal. Kunt u het nummer van de categorie noemen waarin uw huishouden valt? De lonen, uitkeringen van alle personen die bij u in het huishouden leven, dienen meegerekend te worden.

1	<input type="checkbox"/>	minder dan 10.000 Euro	50	5%
2	<input type="checkbox"/>	10.000 - 20.000 Euro	121	12%
3	<input type="checkbox"/>	20.000 - 30.000 Euro	187	19%
4	<input type="checkbox"/>	30.000 - 40.000 Euro	232	23%
5	<input type="checkbox"/>	40.000 - 50.000 Euro	135	13%
6	<input type="checkbox"/>	50.000 - 60.000 Euro	85	8%
7	<input type="checkbox"/>	60.000 - 70.000 Euro	39	4%
8	<input type="checkbox"/>	meer dan 70.000 Euro	65	6%
9	<input type="checkbox"/>	Weet niet \ Wil niet zeggen	95	9%
		Totaal	1009	

**VRAAG 2001**

Dit was de laatste vraag. Hartelijk bedankt voor het invullen van de vragenlijst!

- 1  afsluiten  
 EINDE GESPREK, GESLAAGD

## Bijlage 3

## Tabellen Europese vergelijking

De tabellen met vergelijkingen tussen Nederland en andere landen staan hieronder in volgorde van vraagnummering. Alle vragen waarbij Nederland een afwijkende positie inneemt, zijn opgenomen. Daarnaast zijn nog enkele vragen opgenomen waarbij dat niet zo is, maar waarvan de resultaten zo interessant zijn dat ze in *Hoofdstuk 11* worden besproken.

Vraag 3a. Snelheidsovertredingen zouden strenger moeten worden bestraft.						
Land	Zeer mee eens	Mee eens	Noch eens noch oneens	Mee oneens	Zeer mee oneens	Totaal
Duitsland	169 16,9%	282 28,2%	288 28,8%	209 20,9%	51 5,1%	999 100,0%
Denemarken	215 20,2%	316 29,7%	282 26,5%	202 19,0%	50 4,7%	1065 100,0%
Oostenrijk	213 21,4%	310 31,2%	236 23,7%	167 16,8%	68 6,8%	994 100,0%
België	285 28,8%	313 31,6%	211 21,3%	127 12,8%	54 5,5%	990 100,0%
Finland	368 36,9%	434 43,5%	92 9,2%	83 8,3%	20 2,0%	997 100,0%
Nederland	206 20,4%	283 28,0%	213 21,1%	234 23,2%	73 7,2%	1009 100,0%
Zwitserland	156 15,6%	244 24,4%	281 28,2%	219 21,9%	98 9,8%	998 100,0%
Totaal	1612 22,9%	2182 30,9%	1603 22,7%	1241 17,6%	414 5,9%	7052 100,0%

Vraag 3b. De straffen voor rijden onder invloed zouden strenger moeten zijn.						
Land	Zeer mee eens	Mee eens	Noch eens noch oneens	Mee oneens	Zeer mee oneens	Totaal
Duitsland	526 52,5%	336 33,6%	78 7,8%	52 5,2%	9 ,9%	1001 100,0%
Denemarken	657 61,5%	284 26,6%	89 8,3%	35 3,3%	4 ,4%	1069 100,0%
Oostenrijk	522 52,1%	268 26,8%	147 14,7%	42 4,2%	22 2,2%	1001 100,0%
België	513 52,0%	293 29,7%	123 12,5%	46 4,7%	11 1,1%	986 100,0%
Finland	744 74,6%	198 19,9%	43 4,3%	9 ,9%	3 ,3%	997 100,0%
Nederland	725 71,9%	232 23,0%	41 4,1%	6 ,6%	5 ,5%	1009 100,0%
Zwitserland	495 49,5%	315 31,5%	148 14,8%	27 2,7%	15 1,5%	1000 100,0%
Totaal	4182 59,2%	1926 27,3%	669 9,5%	217 3,1%	69 1,0%	7063 100,0%

Vraag 4d. Hoe vaak denkt u dat te snel rijden oorzaak is van verkeersongevallen?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeerv vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	6 ,6%	44 4,4%	137 13,7%	340 33,9%	434 43,3%	41 4,1%	1002 100,0%
Denemarken		27 2,5%	207 19,4%	400 37,4%	411 38,4%	24 2,2%	1069 100,0%
Oostenrijk	12 1,2%	23 2,3%	109 10,9%	270 26,9%	544 54,3%	44 4,4%	1002 100,0%
België	11 1,1%	19 1,9%	89 8,9%	257 25,6%	503 50,1%	124 12,4%	1003 100,0%
Finland	4 ,4%	29 2,9%	132 13,2%	347 34,7%	424 42,4%	64 6,4%	1000 100,0%
Nederland	7 ,7%	54 5,4%	213 21,1%	443 43,9%	267 26,5%	25 2,5%	1009 100,0%
Zwitserland	3 ,3%	29 2,9%	137 13,7%	312 31,2%	463 46,3%	56 5,6%	1000 100,0%
Totaal	43 ,6%	225 3,2%	1024 14,5%	2369 33,4%	3046 43,0%	378 5,3%	7085 100,0%

Vraag 4e. Hoe vaak denkt u dat het gebruik van medicijnen de oorzaak is van verkeersongevallen?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeerv vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	23 2,4%	220 22,6%	430 44,2%	203 20,9%	85 8,7%	12 1,2%	973 100,0%
Denemarken	4 ,4%	192 20,5%	436 46,5%	225 24,0%	73 7,8%	7 ,7%	937 100,0%
Oostenrijk	21 2,2%	205 21,0%	435 44,6%	229 23,5%	82 8,4%	4 ,4%	976 100,0%
België	28 2,9%	110 11,3%	339 34,8%	305 31,3%	150 15,4%	41 4,2%	973 100,0%
Finland	8 ,8%	143 14,6%	428 43,8%	239 24,5%	121 12,4%	38 3,9%	977 100,0%
Nederland	17 1,7%	199 20,1%	585 59,0%	143 14,4%	41 4,1%	6 ,6%	991 100,0%
Zwitserland	12 1,2%	201 20,7%	390 40,2%	236 24,3%	106 10,9%	26 2,7%	971 100,0%
Totaal	113 1,7%	1270 18,7%	3043 44,8%	1580 23,2%	658 9,7%	134 2,0%	6798 100,0%

Vraag 4f. Hoe vaak denkt u dat het gebruik van drugs de oorzaak is van verkeersongevallen?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer Vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	33 3,4%	168 17,2%	335 34,4%	270 27,7%	136 14,0%	32 3,3%	974 100,0%
Denemarken	11 1,2%	165 18,1%	290 31,8%	194 21,3%	204 22,4%	48 5,3%	912 100,0%
Oostenrijk	33 3,5%	190 20,0%	366 38,6%	220 23,2%	121 12,8%	19 2,0%	949 100,0%
België	28 2,9%	41 4,2%	229 23,3%	317 32,3%	254 25,9%	113 11,5%	982 100,0%
Finland	9 ,9%	112 11,4%	324 33,0%	259 26,3%	175 17,8%	104 10,6%	983 100,0%
Nederland	20 2,0%	123 12,5%	479 48,5%	266 27,0%	81 8,2%	18 1,8%	987 100,0%
Zwitserland	25 2,6%	141 14,5%	297 30,6%	247 25,4%	194 20,0%	67 6,9%	971 100,0%
Totaal	159 2,4%	940 13,9%	2320 34,3%	1773 26,2%	1165 17,2%	401 5,9%	6758 100,0%

Vraag 4g. Hoe vaak denkt u dat slecht onderhouden wegen de oorzaak van verkeersongevallen zijn?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer Vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	21 2,1%	337 33,7%	393 39,3%	166 16,6%	76 7,6%	7 ,7%	1000 100,0%
Denemarken	28 2,7%	388 37,1%	447 42,7%	146 13,9%	35 3,3%	3 ,3%	1047 100,0%
Oostenrijk	19 1,9%	302 30,1%	428 42,7%	157 15,7%	94 9,4%	2 ,2%	1002 100,0%
België	12 1,2%	132 13,3%	407 41,0%	267 26,9%	141 14,2%	34 3,4%	993 100,0%
Finland	16 1,6%	297 29,8%	441 44,3%	164 16,5%	65 6,5%	12 1,2%	995 100,0%
Nederland	32 3,2%	408 40,7%	449 44,8%	94 9,4%	14 1,4%	5 ,5%	1002 100,0%
Zwitserland	27 2,7%	352 35,3%	351 35,2%	169 16,9%	89 8,9%	10 1,0%	998 100,0%
Totaal	155 2,2%	2216 31,5%	2916 41,4%	1163 16,5%	514 7,3%	73 1,0%	7037 100,0%

Vraag 4m. Hoe vaak denkt u dat versleten banden de oorzaak van verkeersongevallen zijn?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeerv Vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	27 2,7%	168 17,0%	375 37,8%	272 27,4%	126 12,7%	23 2,3%	991 100,0%
Denemarken	4 ,4%	201 19,6%	444 43,3%	273 26,6%	93 9,1%	11 1,1%	1026 100,0%
Oostenrijk	8 ,8%	169 17,0%	438 44,0%	268 26,9%	108 10,8%	5 ,5%	996 100,0%
België	17 1,7%	91 9,2%	288 29,1%	258 26,1%	226 22,8%	110 11,1%	990 100,0%
Finland	2 ,2%	96 9,6%	372 37,2%	342 34,2%	148 14,8%	39 3,9%	999 100,0%
Nederland	22 2,2%	257 25,6%	477 47,5%	189 18,8%	43 4,3%	16 1,6%	1004 100,0%
Zwitserland	38 3,8%	285 28,6%	337 33,8%	185 18,6%	111 11,1%	40 4,0%	996 100,0%
Totaal	118 1,7%	1267 18,1%	2731 39,0%	1787 25,5%	855 12,2%	244 3,5%	7002 100,0%

Vraag 4o. Hoe vaak is een defect stuurmechanisme oorzaak van verkeersongevallen?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeerv vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	53 5,5%	426 43,8%	274 28,2%	120 12,3%	72 7,4%	27 2,8%	972 100,0%
Denemarken	8 ,8%	447 44,2%	324 32,0%	157 15,5%	57 5,6%	18 1,8%	1011 100,0%
Oostenrijk	50 5,1%	453 46,1%	291 29,6%	123 12,5%	61 6,2%	5 ,5%	983 100,0%
België	30 3,1%	242 24,7%	286 29,2%	174 17,8%	135 13,8%	112 11,4%	979 100,0%
Finland	36 3,6%	397 40,2%	287 29,0%	137 13,9%	84 8,5%	47 4,8%	988 100,0%
Nederland	86 8,6%	525 52,8%	271 27,2%	63 6,3%	30 3,0%	20 2,0%	995 100,0%
Zwitserland	66 6,7%	356 36,0%	220 22,2%	177 17,9%	125 12,6%	46 4,6%	990 100,0%
Totaal	329 4,8%	2846 41,1%	1953 28,2%	951 13,7%	564 8,2%	275 4,0%	6918 100,0%

Vraag 8. Rijdt u in vergelijking met andere bestuurders meestal ... ?						
Land	Veel sneller dan gemiddeld	Een beetje sneller dan gemiddeld	Ongeveer hetzelfde	Een beetje langzamer dan gemiddeld	Veel langzamer dan gemiddeld	Totaal
Duitsland	12 1,2%	171 17,4%	424 43,1%	295 30,0%	82 8,3%	984 100,0%
Denemarken	15 1,4%	177 16,5%	608 56,6%	269 25,0%	5 ,5%	1074 100,0%
Oostenrijk	10 1,0%	117 11,8%	424 42,7%	353 35,5%	89 9,0%	993 100,0%
België	9 ,9%	133 13,5%	546 55,5%	222 22,6%	74 7,5%	984 100,0%
Finland	13 1,3%	165 16,5%	624 62,4%	193 19,3%	5 ,5%	1000 100,0%
Nederland	34 3,4%	307 30,4%	571 56,6%	88 8,7%	9 ,9%	1009 100,0%
Zwitserland	14 1,4%	180 18,1%	534 53,6%	236 23,7%	33 3,3%	997 100,0%
Totaal	107 1,5%	1250 17,8%	3731 53,0%	1656 23,5%	297 4,2%	7041 100,0%

Vraag 9a. Hoe vaak rijdt u op autosnelwegen gemiddeld harder dan de maximum snelheid wanneer de verkeerssituatie u toestaat uw eigen snelheid te kiezen?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	173 17,4%	315 31,7%	312 31,4%	144 14,4%	36 3,6%	15 1,5%	995 100,0%
Denemarken	137 12,8%	171 16,0%	265 24,8%	248 23,2%	131 12,3%	115 10,8%	1067 100,0%
Oostenrijk	221 22,3%	275 27,7%	305 30,7%	111 11,2%	44 4,4%	37 3,7%	993 100,0%
België	284 28,4%	194 19,4%	257 25,7%	136 13,6%	76 7,6%	53 5,3%	1000 100,0%
Finland	249 24,9%	301 30,1%	282 28,2%	125 12,5%	26 2,6%	17 1,7%	1000 100,0%
Nederland	170 16,8%	215 21,3%	315 31,2%	214 21,2%	54 5,4%	41 4,1%	1009 100,0%
Zwitserland	87 8,7%	234 23,4%	361 36,1%	173 17,3%	96 9,6%	50 5,0%	1000 100,0%
Totaal	1320 18,7%	1705 24,1%	2097 29,7%	1150 16,3%	464 6,6%	327 4,6%	7064 100,0%

Vraag 9b. Hoe vaak rijdt u op hoofdwegen tussen twee plaatsen gemiddeld harder dan de maximum snelheid wanneer de verkeerssituatie u toestaat uw eigen snelheid te kiezen?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	181 18,2%	337 33,8%	332 33,3%	116 11,7%	23 2,3%	7 ,7%	996 100,0%
Denemarken	120 11,2%	240 22,4%	352 32,9%	228 21,3%	76 7,1%	55 5,1%	1071 100,0%
Oostenrijk	265 26,5%	330 33,0%	293 29,3%	73 7,3%	24 2,4%	14 1,4%	999 100,0%
België	340 33,9%	247 24,6%	249 24,8%	96 9,6%	42 4,2%	30 3,0%	1004 100,0%
Finland	132 13,2%	361 36,1%	396 39,6%	89 8,9%	16 1,6%	6 ,6%	1000 100,0%
Nederland	193 19,1%	290 28,7%	306 30,3%	163 16,2%	40 4,0%	17 1,7%	1009 100,0%
Zwitserland	137 13,7%	339 33,9%	316 31,6%	146 14,6%	45 4,5%	16 1,6%	1000 100,0%
Totaal	1368 19,3%	2144 30,3%	2244 31,7%	912 12,9%	266 3,8%	145 2,0%	7079 100,0%

Vraag 10a. Wat moet volgens u de maximumsnelheid zijn op autosnelwegen?					
Land	Lager	Hetzelfde	Hoger	Geen limiet	Totaal
Duitsland	152 15,4%	487 49,2%	170 17,2%	180 18,2%	989 100,0%
Denemarken	6 ,6%	401 37,3%	645 60,1%	22 2,0%	1074 100,0%
Oostenrijk	24 2,4%	596 59,9%	314 31,6%	61 6,1%	995 100,0%
België	21 2,1%	591 59,2%	308 30,8%	79 7,9%	999 100,0%
Finland	30 3,0%	723 72,4%	235 23,5%	11 1,1%	999 100,0%
Nederland	30 3,0%	443 43,9%	509 50,4%	27 2,7%	1009 100,0%
Zwitserland	15 1,5%	449 45,1%	417 41,9%	115 11,5%	996 100,0%
Totaal	278 3,9%	3690 52,3%	2598 36,8%	495 7,0%	7061 100,0%



Vraag 11. Als u aan een typische autorit denkt die u wel vaker maakt, hoe vaak zult u dan gecontroleerd worden op uw rijsnelheid?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer Vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	91 9,2%	416 42,1%	287 29,1%	109 11,0%	35 3,5%	49 5,0%	987 100,0%
Denemarken	47 4,5%	676 64,1%	274 26,0%	47 4,5%	10 ,9%		1054 100,0%
Oostenrijk	66 6,6%	401 40,3%	347 34,9%	103 10,4%	30 3,0%	48 4,8%	995 100,0%
België	97 9,9%	433 44,1%	328 33,4%	93 9,5%	24 2,4%	7 ,7%	982 100,0%
Finland	54 5,4%	651 65,1%	213 21,3%	66 6,6%	13 1,3%	3 ,3%	1000 100,0%
Nederland	103 10,2%	320 31,8%	308 30,6%	219 21,8%	36 3,6%	20 2,0%	1006 100,0%
Zwitserland	74 7,4%	349 34,9%	353 35,3%	161 16,1%	41 4,1%	23 2,3%	1001 100,0%
Totaal	532 7,6%	3246 46,2%	2110 30,0%	798 11,4%	189 2,7%	150 2,1%	7025 100,0%

Vraag 12. Heeft u in de afgelopen drie jaren een geldboete en/of andere straf gehad wegens overschrijding van de maximum snelheid?				
Land	Nee	Geldboete	Geldboete en/of andere straf	Totaal
Duitsland	639 64,4%	331 33,3%	23 2,3%	993 100,0%
Denemarken	892 82,9%	182 16,9%	2 ,2%	1076 100,0%
Oostenrijk	702 70,1%	288 28,7%	12 1,2%	1002 100,0%
België	845 84,9%	145 14,6%	5 ,5%	995 100,0%
Finland	845 84,5%	147 14,7%	8 ,8%	1000 100,0%
Nederland	540 53,5%	463 45,9%	6 ,6%	1009 100,0%
Zwitserland	639 64,0%	339 33,9%	21 2,1%	999 100,0%
Totaal	5102 72,1%	1895 26,8%	77 1,1%	7074 100,0%

Vraag 13c. Hoe vaak ... rijdt u door oranje?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer Vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	93 9,3%	306 30,6%	377 37,7%	150 15,0%	53 5,3%	22 2,2%	1001 100,0%
Denemarken	116 10,8%	375 35,0%	453 42,3%	102 9,5%	22 2,1%	4 ,4%	1072 100,0%
Oostenrijk	237 23,7%	413 41,3%	265 26,5%	57 5,7%	25 2,5%	3 ,3%	1000 100,0%
België	221 22,1%	378 37,8%	300 30,0%	70 7,0%	26 2,6%	6 ,6%	1001 100,0%
Finland	149 14,9%	447 44,7%	320 32,0%	69 6,9%	11 1,1%	4 ,4%	1000 100,0%
Nederland	51 5,1%	224 22,2%	485 48,1%	180 17,8%	36 3,6%	33 3,3%	1009 100,0%
Zwitserland	77 7,7%	407 40,7%	353 35,3%	125 12,5%	33 3,3%	5 ,5%	1000 100,0%
Totaal	944 13,3%	2550 36,0%	2553 36,0%	753 10,6%	206 2,9%	77 1,1%	7083 100,0%

Vraag 14. Heeft de auto die u het meest rijdt gordels voorin en achterin?				
Land	Voorin	Voorin en achterin	Nee	Totaal
Duitsland	66 6,6%	937 93,3%	1 ,1%	1004 100,0%
Denemarken	78 7,3%	994 92,5%	3 ,3%	1075 100,0%
Oostenrijk	56 5,6%	942 94,2%	2 ,2%	1000 100,0%
België	53 5,3%	940 93,4%	13 1,3%	1006 100,0%
Finland	25 2,5%	969 96,9%	6 ,6%	1000 100,0%
Nederland	139 13,8%	866 85,8%	4 ,4%	1009 100,0%
Zwitserland	21 2,1%	978 97,8%	1 ,1%	1000 100,0%
Totaal	438 6,2%	6626 93,4%	30 ,4%	7094 100,0%

15a. Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situatie? Op snelwegen								
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak	Altijd	Geen gordel aanwezig	Totaal
Duitsland	6 ,6%	2 ,2%	5 ,5%	14 1,4%	17 1,7%	957 95,5%	1 ,1%	1001 100,0%
Denemarken	37 3,4%	8 ,7%	17 1,6%	11 1,0%	20 1,9%	980 91,1%	3 ,3%	1076 100,0%
Oostenrijk	17 1,7%	22 2,2%	31 3,1%	21 2,1%	25 2,5%	879 88,2%	2 ,2%	997 100,0%
België	60 6,0%	28 2,8%	41 4,1%	73 7,3%	60 6,0%	730 72,6%	13 1,3%	1005 100,0%
Finland	15 1,5%	10 1,0%	2 ,2%	18 1,8%	23 2,3%	924 92,6%	6 ,6%	998 100,0%
Nederland	20 2,0%	10 1,0%	16 1,6%	24 2,4%	31 3,1%	904 89,6%	4 ,4%	1009 100,0%
Zwitserland	26 2,6%	12 1,2%	24 2,4%	59 5,9%	57 5,7%	819 81,9%	1 ,1%	1000 100,0%
Totaal	181 2,6%	92 1,3%	136 1,9%	220 3,1%	233 3,3%	6193 87,4%	30 ,4%	7086 100,0%

15b. Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situatie? Op hoofdwegen tussen twee plaatsen								
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak	Altijd	Geen gordel aanwezig	Totaal
Duitsland	10 1,0%	5 ,5%	11 1,1%	19 1,9%	28 2,8%	928 92,7%	1 ,1%	1001 100,0%
Denemarken	37 3,4%	9 ,8%	26 2,4%	19 1,8%	31 2,9%	950 88,4%	3 ,3%	1075 100,0%
Oostenrijk	26 2,6%	31 3,1%	33 3,3%	19 1,9%	40 4,0%	849 84,9%	2 ,2%	1000 100,0%
België	65 6,5%	41 4,1%	61 6,1%	67 6,7%	62 6,2%	691 69,1%	13 1,3%	1000 100,0%
Finland	15 1,5%	11 1,1%	8 ,8%	23 2,3%	26 2,6%	911 91,1%	6 ,6%	1000 100,0%
Nederland	22 2,2%	15 1,5%	23 2,3%	32 3,2%	40 4,0%	873 86,5%	4 ,4%	1009 100,0%
Zwitserland	30 3,0%	19 1,9%	41 4,1%	70 7,0%	54 5,4%	785 78,5%	1 ,1%	1000 100,0%
Totaal	204 2,9%	132 1,9%	203 2,9%	248 3,5%	280 4,0%	5987 84,5%	30 ,4%	7085 100,0%

15c. Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situatie? Op landwegen								
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak	Altijd	Geen gordel aanwezig	Totaal
Duitsland	11 1,1%	11 1,1%	9 ,9%	19 1,9%	22 2,2%	930 92,8%	1 ,1%	1002 100,0%
Denemarken	38 3,5%	20 1,9%	31 2,9%	23 2,1%	36 3,3%	924 86,0%	3 ,3%	1075 100,0%
Oostenrijk	30 3,0%	38 3,8%	36 3,6%	19 1,9%	51 5,1%	823 82,4%	2 ,2%	999 100,0%
België	83 8,3%	55 5,5%	69 6,9%	55 5,5%	73 7,3%	656 65,3%	13 1,3%	1004 100,0%
Finland	17 1,7%	17 1,7%	18 1,8%	34 3,4%	49 4,9%	859 85,9%	6 ,6%	1000 100,0%
Nederland	33 3,3%	21 2,1%	28 2,8%	39 3,9%	40 4,0%	843 83,6%	4 ,4%	1008 100,0%
Zwitserland	31 3,1%	27 2,7%	42 4,2%	70 7,0%	71 7,1%	757 75,7%	1 ,1%	1000 100,0%
Totaal	243 3,4%	189 2,7%	233 3,3%	259 3,6%	342 4,8%	5793 81,7%	30 ,4%	7088 100,0%

15d. Wanneer u deze auto bestuurt, draagt u dan uw autogordel in de volgende situatie? Op wegen binnen de bebouwde kom								
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeer vaak	Altijd	Geen gordel aanwezig	Totaal
Duitsland	17 1,7%	23 2,3%	26 2,6%	31 3,1%	66 6,6%	838 83,7%	1 ,1%	1001 100,0%
Denemarken	45 4,2%	37 3,4%	38 3,5%	25 2,3%	54 5,0%	874 81,2%	3 ,3%	1076 100,0%
Oostenrijk	51 5,1%	59 5,9%	52 5,2%	56 5,6%	66 6,6%	714 71,4%	2 ,2%	1000 100,0%
België	92 9,2%	57 5,7%	67 6,7%	78 7,8%	64 6,4%	634 63,1%	13 1,3%	1005 100,0%
Finland	18 1,8%	28 2,8%	26 2,6%	36 3,6%	45 4,5%	841 84,1%	6 ,6%	1000 100,0%
Nederland	45 4,5%	29 2,9%	54 5,4%	48 4,8%	53 5,3%	776 76,9%	4 ,4%	1009 100,0%
Zwitserland	41 4,1%	52 5,2%	52 5,2%	76 7,6%	84 8,4%	693 69,3%	1 ,1%	1000 100,0%
Totaal	309 4,4%	285 4,0%	315 4,4%	350 4,9%	431 6,1%	5370 75,7%	30 ,4%	7091 100,0%

17c. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak: Als ik mijn gordel niet draag, voel ik me niet op mijn gemak; het is alsof ik iets mis					
Land	Ze	Redelijk	Niet veel	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	582 58,9%	199 20,1%	129 13,0%	79 8,0%	989 100,0%
Denemarken	714 68,3%	100 9,6%	64 6,1%	168 16,1%	1046 100,0%
Oostenrijk	569 57,1%	242 24,3%	110 11,0%	75 7,5%	996 100,0%
België	277 28,0%	323 32,6%	229 23,1%	161 16,3%	990 100,0%
Finland	659 66,4%	151 15,2%	67 6,7%	116 11,7%	993 100,0%
Nederland	534 52,9%	208 20,6%	156 15,5%	111 11,0%	1009 100,0%
Zwitserland	457 46,0%	207 20,8%	182 18,3%	148 14,9%	994 100,0%
Totaal	3792 54,0%	1429 20,4%	937 13,4%	858 12,2%	7017 100,0%

Vraag 17d. In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende uitspraak: Er is een risico dat je in een noodsituatie blijft vastzitten in de gordel.					
Land	Ze	Redelijk	Niet veel	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	42 4,4%	181 19,1%	577 60,7%	150 15,8%	950 100,0%
Denemarken	105 10,4%	247 24,4%	382 37,8%	277 27,4%	1011 100,0%
Oostenrijk	53 5,5%	205 21,1%	557 57,4%	155 16,0%	970 100,0%
België	120 13,4%	374 41,7%	297 33,1%	106 11,8%	897 100,0%
Finland	126 12,7%	438 44,2%	304 30,7%	123 12,4%	991 100,0%
Nederland	167 16,7%	539 53,9%	231 23,1%	63 6,3%	1000 100,0%
Zwitserland	81 8,3%	248 25,3%	565 57,6%	87 8,9%	981 100,0%
Totaal	694 10,2%	2232 32,8%	2913 42,8%	961 14,1%	6800 100,0%

Vraag 19. Hoe vaak drinkt u gemiddeld per week alcohol?							
Land	Bijna iedere dag	5 tot 6 dagen per week	3 tot 4 dagen per week	1 of 2 dagen per week	Minder dan 1 dag per week	Nooit	Totaal
Duitsland	74 7,4%	23 2,3%	110 11,1%	260 26,1%	330 33,2%	198 19,9%	1005 100,0%
Denemarken	114 10,6%	35 3,3%	116 10,8%	370 34,4%	316 29,4%	124 11,5%	1076 100,0%
Oostenrijk	73 7,3%	24 2,4%	109 10,9%	264 26,5%	288 28,9%	239 24,0%	1002 100,0%
België	79 7,9%	21 2,1%	76 7,6%	166 16,6%	199 19,9%	459 45,9%	1006 100,0%
Finland	10 1,0%	8 ,8%	64 6,4%	242 24,2%	484 48,4%	191 19,1%	1000 100,0%
Nederland	182 18,0%	52 5,2%	104 10,3%	236 23,4%	218 21,6%	217 21,5%	1009 100,0%
Zwitserland	50 5,0%	37 3,7%	109 10,9%	281 28,2%	307 30,8%	214 21,5%	1000 100,0%
Totaal	582 8,2%	199 2,8%	688 9,7%	1819 25,7%	2142 30,3%	1642 23,2%	7098 100,0%

Vraag 22. Wat moet volgens u de wettelijk toegestane grens voor alcoholgebruik zijn?						
Land	Totaal alcohol-verbod	De limiet moet lager worden	De limiet moet blijven zoals hij is	De limiet moet hoger worden	Geen limiet	Totaal
Duitsland	453 45,8%	131 13,2%	366 37,0%	37 3,7%	2 ,2%	989 100,0%
Denemarken	222 20,7%	127 11,8%	659 61,4%	65 6,1%	1 ,1%	1074 100,0%
Oostenrijk	274 27,5%	78 7,8%	570 57,3%	66 6,6%	7 ,7%	995 100,0%
België	289 30,3%	124 13,0%	467 48,9%	71 7,4%	4 ,4%	955 100,0%
Finland	512 51,3%	158 15,8%	319 32,0%	8 ,8%	1 ,1%	998 100,0%
Nederland	577 57,2%	100 9,9%	315 31,2%	11 1,1%	6 ,6%	1009 100,0%
Zwitserland	281 28,4%	249 25,2%	435 44,0%	22 2,2%	2 ,2%	989 100,0%
Totaal	2608 37,2%	967 13,8%	3131 44,7%	280 4,0%	23 ,3%	7009 100,0%

Vraag 23. Hoe vaak bent u gecontroleerd op rijden onder invloed in de afgelopen drie jaren?				
Land	Nooit	Eenmaal	Meer dan één keer	Totaal
Duitsland	755 76,0%	168 16,9%	71 7,1%	994 100,0%
Denemarken	941 87,5%	76 7,1%	59 5,5%	1076 100,0%
Oostenrijk	851 85,0%	103 10,3%	47 4,7%	1001 100,0%
België	783 78,0%	156 15,5%	65 6,5%	1004 100,0%
Finland	357 35,7%	260 26,0%	383 38,3%	1000 100,0%
Nederland	631 62,5%	236 23,4%	142 14,1%	1009 100,0%
Zwitserland	797 79,8%	149 14,9%	53 5,3%	999 100,0%
Totaal	5115 72,2%	1148 16,2%	820 11,6%	7083 100,0%

Vraag 24. Heeft u in de afgelopen drie jaar een geldboete en/of andere straf ontvangen wegens rijden onder invloed?					
Land	Nee	Alleen geldboete	Geldboete en/of andere straf	Nooit gecontroleerd	Totaal
Duitsland	226 22,6%	17 1,7%	2 ,2%	755 75,5%	1000 100,0%
Denemarken	134 12,5%	1 ,1%		941 87,5%	1076 100,0%
Oostenrijk	141 14,1%	8 ,8%	2 ,2%	851 84,9%	1002 100,0%
België	206 20,6%	11 1,1%	2 ,2%	783 78,1%	1002 100,0%
Finland	637 63,7%	3 ,3%	3 ,3%	357 35,7%	1000 100,0%
Nederland	368 36,5%	9 ,9%	1 ,1%	631 62,5%	1009 100,0%
Zwitserland	177 17,7%	9 ,9%	16 1,6%	797 79,8%	999 100,0%
Totaal	1889 26,7%	58 ,8%	26 ,4%	5115 72,2%	7088 100,0%

Vraag 25. Hoe waarschijnlijk is het dat u gecontroleerd wordt op alcoholgebruik tijdens een typische autorit?							
Land	Nooit	Zelden	Soms	Vaak	Zeerv Vaak	Altijd	Totaal
Duitsland	208 21,0%	483 48,8%	176 17,8%	42 4,2%	11 1,1%	70 7,1%	990 100,0%
Denemarken	93 8,8%	818 77,1%	125 11,8%	17 1,6%	8 ,8%		1061 100,0%
Oostenrijk	246 24,8%	444 44,8%	200 20,2%	54 5,4%	14 1,4%	34 3,4%	992 100,0%
België	191 19,5%	459 46,7%	267 27,2%	46 4,7%	12 1,2%	7 ,7%	982 100,0%
Finland	79 7,9%	627 62,7%	231 23,1%	55 5,5%	8 ,8%		1000 100,0%
Nederland	411 40,9%	438 43,6%	125 12,5%	23 2,3%	4 ,4%	3 ,3%	1004 100,0%
Zwitserland	257 25,9%	427 43,0%	222 22,4%	42 4,2%	12 1,2%	32 3,2%	992 100,0%
Totaal	1485 21,2%	3696 52,6%	1346 19,2%	279 4,0%	69 1,0%	146 2,1%	7021 100,0%

Vraag 27a. In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen: Zelf zo weinig mogelijk gebruik maken van de auto					
Land	Zeerv	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	112 11,3%	290 29,3%	379 38,2%	210 21,2%	991 100,0%
Denemarken	97 9,1%	226 21,3%	227 21,4%	513 48,3%	1063 100,0%
Oostenrijk	140 14,2%	336 34,1%	366 37,2%	143 14,5%	985 100,0%
België	106 11,1%	365 38,2%	290 30,3%	195 20,4%	956 100,0%
Finland	148 14,9%	376 37,8%	265 26,6%	206 20,7%	995 100,0%
Nederland	165 16,4%	409 40,6%	270 26,8%	163 16,2%	1007 100,0%
Zwitserland	219 22,0%	308 31,0%	292 29,4%	175 17,6%	994 100,0%
Totaal	987 14,1%	2310 33,0%	2089 29,9%	1605 23,0%	6991 100,0%



Vraag 27b. In hoeverre stem u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen: Zoveel mogelijk met anderen auto's delen.					
Land	Zeer	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	178 18,0%	250 25,3%	303 30,6%	259 26,2%	990 100,0%
Denemarken	116 10,9%	150 14,1%	180 16,9%	618 58,1%	1064 100,0%
Oostenrijk	166 16,9%	238 24,2%	277 28,2%	301 30,7%	982 100,0%
België	128 13,2%	343 35,5%	265 27,4%	231 23,9%	967 100,0%
Finland	221 22,2%	301 30,2%	197 19,8%	278 27,9%	997 100,0%
Nederland	196 19,4%	425 42,1%	220 21,8%	168 16,7%	1009 100,0%
Zwitserland	201 20,3%	244 24,6%	291 29,3%	256 25,8%	992 100,0%
Totaal	1206 17,2%	1951 27,9%	1733 24,8%	2111 30,2%	7001 100,0%

Vraag 27c. In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen: Zelf zo veel mogelijk gebruik maken van het openbaar vervoer					
Land	Zeer	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	165 16,6%	253 25,5%	358 36,0%	218 21,9%	994 100,0%
Denemarken	161 15,2%	216 20,4%	237 22,4%	445 42,0%	1059 100,0%
Oostenrijk	268 27,0%	314 31,7%	242 24,4%	168 16,9%	992 100,0%
België	164 16,8%	364 37,3%	240 24,6%	207 21,2%	975 100,0%
Finland	404 40,6%	370 37,2%	141 14,2%	80 8,0%	995 100,0%
Nederland	171 16,9%	264 26,2%	275 27,3%	299 29,6%	1009 100,0%
Zwitserland	335 33,5%	275 27,5%	261 26,1%	128 12,8%	999 100,0%
Totaal	1668 23,8%	2056 29,3%	1754 25,0%	1545 22,0%	7023 100,0%

Vraag 27d. In hoeverre stemt u in met het volgende voorstel om luchtvervuiling in steden te verminderen en het milieu te beschermen: Elke maand een autovrije dag					
Land	Ze	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	251 25,5%	230 23,4%	213 21,7%	289 29,4%	983 100,0%
Denemarken	292 27,5%	201 18,9%	140 13,2%	428 40,3%	1061 100,0%
Oostenrijk	199 20,2%	193 19,6%	226 22,9%	368 37,3%	986 100,0%
België	218 22,4%	359 36,9%	182 18,7%	215 22,1%	974 100,0%
Finland	428 42,9%	219 21,9%	166 16,6%	185 18,5%	998 100,0%
Nederland	146 14,5%	169 16,7%	213 21,1%	481 47,7%	1009 100,0%
Zwitserland	388 39,2%	185 18,7%	185 18,7%	233 23,5%	991 100,0%
Totaal	1922 27,4%	1556 22,2%	1325 18,9%	2199 31,4%	7002 100,0%

Vraag 31a. In hoeverre kunt u wel of niet instemmen met de maatregel: Het aanbrengen van snelheidsbegrenzers op auto's zodat bestuurders de snelheidslimiet niet meer kunnen overtreden.					
Land	Ze	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	199 20,0%	334 33,6%	301 30,3%	159 16,0%	993 100,0%
Denemarken	206 19,5%	219 20,7%	193 18,2%	441 41,6%	1059 100,0%
Oostenrijk	201 20,2%	336 33,8%	265 26,7%	191 19,2%	993 100,0%
België	249 25,4%	357 36,4%	212 21,6%	162 16,5%	980 100,0%
Finland	257 25,7%	384 38,4%	179 17,9%	179 17,9%	999 100,0%
Nederland	170 16,8%	245 24,3%	243 24,1%	351 34,8%	1009 100,0%
Zwitserland	156 15,6%	308 30,9%	299 30,0%	235 23,5%	998 100,0%
Totaal	1438 20,5%	2183 31,0%	1692 24,1%	1718 24,4%	7031 100,0%

Vraag 33a. Hoe goed functioneert het systeem van verkeershandhaving als we kijken naar de mate waarin de bestraffing in overeenstemming is met de overtreding					
Land	Zeer	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	160 17,2%	467 50,3%	233 25,1%	68 7,3%	928 100,0%
Denemarken	85 8,5%	424 42,5%	374 37,5%	115 11,5%	998 100,0%
Oostenrijk	151 16,0%	492 52,1%	223 23,6%	78 8,3%	944 100,0%
België	206 21,1%	493 50,5%	204 20,9%	74 7,6%	977 100,0%
Finland	105 10,8%	422 43,3%	344 35,3%	103 10,6%	974 100,0%
Nederland	90 9,1%	412 41,7%	372 37,6%	115 11,6%	989 100,0%
Zwitserland	153 15,8%	527 54,4%	225 23,2%	63 6,5%	968 100,0%
Totaal	950 14,0%	3237 47,8%	1975 29,1%	616 9,1%	6778 100,0%

Vraag 34a. In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling/maatregel: Toezicht op rood licht door automatische camera's					
Land	Zeer	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	210 21,1%	339 34,1%	302 30,4%	143 14,4%	1005 100,0%
Denemarken	602 56,2%	224 20,9%	106 9,9%	139 13,0%	1076 100,0%
Oostenrijk	242 24,4%	285 28,7%	263 26,5%	203 20,4%	1002 100,0%
België	481 48,3%	343 34,5%	110 11,1%	61 6,1%	1006 100,0%
Finland	547 54,7%	360 36,0%	61 6,1%	32 3,2%	1000 100,0%
Nederland	433 43,0%	423 42,0%	115 11,4%	36 3,6%	1009 100,0%
Zwitserland	140 14,0%	318 31,8%	313 31,3%	229 22,9%	1000 100,0%
Totaal	2655 37,6%	2292 32,5%	1271 18,0%	843 11,9%	7098 100,0%

Vraag 34b. In hoeverre bent u het eens met de volgende ontwikkeling/ maatregel: Toezicht op snelheidsovertredingen door automatische camera's					
Land	Ze	Redelijk	Weinig	Helemaal niet	Totaal
Duitsland	188 18,8%	322 32,2%	336 33,6%	153 15,3%	999 100,0%
Denemarken	317 29,7%	270 25,3%	195 18,3%	286 26,8%	1068 100,0%
Oostenrijk	185 18,6%	352 35,4%	238 23,9%	220 22,1%	995 100,0%
België	406 40,8%	376 37,8%	131 13,2%	83 8,3%	996 100,0%
Finland	446 44,6%	384 38,4%	119 11,9%	51 5,1%	1000 100,0%
Nederland	293 29,1%	421 41,8%	190 18,9%	103 10,2%	1007 100,0%
Zwitserland	142 14,2%	268 26,9%	338 33,9%	250 25,1%	998 100,0%
Totaal	1977 28,0%	2393 33,9%	1547 21,9%	1146 16,2%	7063 100,0%

Vraag 35a. Heeft u in de laatste 12 maanden een ervaring gehad met agressief gedrag ... Tegen u zelf door een andere weggebruiker?			
Land	Ja	Nee	Totaal
Duitsland	630 63,6%	361 36,4%	991 100,0%
Denemarken	440 41,0%	634 59,0%	1074 100,0%
Oostenrijk	567 56,6%	434 43,4%	1001 100,0%
België	310 31,2%	685 68,8%	995 100,0%
Finland	427 42,8%	570 57,2%	997 100,0%
Nederland	407 40,4%	601 59,6%	1008 100,0%
Zwitserland	539 54,0%	459 46,0%	998 100,0%
Totaal	3320 47,0%	3744 53,0%	7064 100,0%

Vraag 35b. Heeft u in de laatste 12 maanden een ervaring gehad met agressief gedrag ... door u zelf tegen een andere weggebruiker?			
Land	Ja	Nee	Totaal
Duitsland	189 19,6%	776 80,4%	965 100,0%
Denemarken	180 16,8%	894 83,2%	1074 100,0%
Oostenrijk	162 16,2%	835 83,8%	997 100,0%
België	114 11,6%	867 88,4%	981 100,0%
Finland	189 19,0%	804 81,0%	993 100,0%
Nederland	116 11,5%	892 88,5%	1008 100,0%
Zwitserland	286 28,9%	703 71,1%	989 100,0%
Totaal	1236 17,6%	5771 82,4%	7007 100,0%