

HET TELEVISIEPROGRAMMA "FAMILIE OUDENRIJN"

Een evaluatie-onderzoek naar de eerste acht afleveringen

R-88-36

Drs. M.P. Hagenzieker & drs. R.D. Wittink

Leidschendam, 1988

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

INHOUD

Voorwoord

Samenvatting en conclusies

1. Inleiding
2. Methode en opzet
 - 2.1. "Eerste" steekproef en controlegroep: Steekproefverantwoording
 - 2.2. Vragenlijsten
3. Resultaten van voor- en nameting
 - 3.1. Opvattingen en gerapporteerd gedrag: gordels, snelheid en alcohol
 - 3.2. Attitudes met betrekking tot de verkeersveiligheidsproblematiek
 - 3.3. Vooronderstellingen: gewenste attitudes of gedragingen versus kijkgedrag
 - 3.4. Extra steekproef onder jongeren en hun meningen
 - 3.5. Leeftijd, opleiding en geslacht versus verkeersdeelname
 - 3.6. Ongevalsbetrokkenheid en attitudes t.a.v. verkeersveiligheid
 - 3.7. Validiteit van de attitudevragenlijst
 - 3.8. Opvattingen over verkeersveiligheidsinformatie
 - 3.9. Gesprekken over verkeersveiligheid
4. Het programma "Familie Oudenrijn"
 - 4.1. De programmameting: Steekproefverantwoording
 - 4.2. Kijkgedrag
 - 4.3. Gemiddelde kijkdichtheid en publieksamenstelling van de series "Familie Oudenrijn" en "Nederland Verkeert"
 - 4.4. Waardering van de serie "Familie Oudenrijn"
 - 4.5. Positieve aspecten van de serie "Familie Oudenrijn"
 - 4.6. Negatieve aspecten van de serie "Familie Oudenrijn"
 - 4.7. Thema van de serie "Familie Oudenrijn"
 - 4.8. Oordeel over de opzet van het programma
 - 4.9. Oordeel over aantal uitspraken betreffende de serie "Familie Oudenrijn"
 - 4.10. Kijkintentie

- 4.11. Oordeel over personages in de serie "Familie Oudenrijn"
 - 4.12. Serie als onderwerp van gesprek
 - 4.13. Stoppen of doorgaan?
 - 4.14. Bekendheid van de serie "Familie Oudenrijn" onder niet-kijkers
 - 4.15. Reden niet-kijken
 - 4.16. Affiniteit met familieseries
 - 4.17. Relaties met achtergrondvariabelen en tussen vragen onderling
5. Bekendheid met de "actie -25%"
6. Conclusies en aanbevelingen

Literatuur

Bijlagen 1 t/m 5

VOORWOORD

Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid MPV, dat tot doel heeft bij te dragen tot de vermindering met 25% van het aantal verkeersslachtoffers in het jaar 2000, voorziet in aanvullende maatregelen ten opzichte van het bestaande beleid om de verkeersonveiligheid verder terug te dringen. Voorlichting is een belangrijk onderdeel van dit plan. Het televisieprogramma "Familie Oudenrijn" maakt daar deel van uit en heeft vooral als doel een voedingsbodem te kweken voor andere (voorlichtings)maatregelen. Van het programma zelf wordt dan ook nog geen verandering in verkeersgedrag verwacht, maar een katalysator-functie voor maatregelen die wel geacht worden tot gedragsveranderingen te leiden. Concreet gesteld is de doelstelling van het programma dat het probleem van de verkeers(on)veiligheid een grotere belangstelling krijgt in de zin dat de betrokkenheid van verkeersdeelnemers bij deze problematiek bevorderd wordt. Hiermee wordt bedoeld dat men beseft met het eigen verkeersgedrag bij te kunnen dragen aan de verkeersveiligheid, met andere woorden dat de verkeersveiligheidsproblematiek niet alleen een probleem is voor anderen.

In opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is door de SWOV een evaluatie-onderzoek uitgevoerd naar de eerste acht afleveringen van de televisieserie "Familie Oudenrijn". Dit programma werd uitgezonden door de TROS op dinsdagavonden tussen 19.00 en 19.25 uur in de periode december 1987 - februari 1988 en is gemaakt in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Veilig Verkeer Nederland. De telefonische enquêtes werden uitgevoerd door de NOS, afdeling Kijk- en Luisteronderzoek. De auteurs willen met name drs. H. Spinhof (NOS) bedanken voor zijn medewerking aan en adviezen t.b.v. het onderzoek; daarnaast heeft hij een bijdrage geleverd aan de tekst van dit onderzoekverslag. Ook dank aan de heer P. Grootveld (TROS) voor het meewerken aan de formulering van de vragen voor de programmameting.

Eerst wordt nu een beknopte samenvatting gegeven van het onderzoek en de conclusies. Daarna volgt een meer uitgebreide beschrijving van het evaluatie-onderzoek.

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In opdracht van de Directie Verkeersveiligheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een evaluatie-onderzoek uitgevoerd naar de eerste acht afleveringen van de televisieserie "Familie Oudenrijn". Dit programma wordt uitgezonden door de TROS en is gemaakt in samenwerking met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Veilig Verkeer Nederland.

De televisieserie dient - op termijn - verkeersdeelnemers het besef bij te brengen dat zij zelf door gedragsaanpassingen een bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren. Het programma kan zodoende fungeren als een voedingsbodem voor (voorlichtings)maatregelen in het kader van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Een evaluatie van de eerste acht afleveringen kan inzicht bieden of men "op de goede weg" is.

De doelstelling van het programma is geoperationaliseerd in:

- vragen over oorzaken van verkeersonveiligheid, d.w.z. vragen over invloeden op de verkeersveiligheid waarbij de verkeersdeelnemer zijn eigen verantwoordelijkheid aangeeft tegenover die van anderen en tegenover externe omstandigheden;
- enkele vragen over het eigen gedrag van de verkeersdeelnemer t.a.v. autogordels, snelheid en alcohol;
- vragen over voorlichting over verkeersveiligheid.

Om vast te stellen of opvattingen in de loop van de tijd zijn veranderd zijn deze vragen voor en na uitzending van de acht afleveringen gesteld aan een steekproef uit de bevolking boven 15 jaar, respectievelijk in december 1987 en februari 1988. Ten tijde van de nameting is een extra groep personen (controlegroep) ondervraagd om te kunnen controleren voor eventuele "hertest-effecten". In de nameting is een aantal vragen toegevoegd over het kijkgedrag.

Nagegaan is welke verschillen optraden in beantwoording tijdens de voor- en nameting, waarbij vooral gelet is op verschillen tussen kijkers en niet-kijkers van het programma "Familie Oudenrijn". Als geen verschil tussen voor- en nameting werd geconstateerd, worden de resultaten van de nameting gepresenteerd.

Voorts is een derde meting uitgevoerd (programmameting) waarin naar een wat uitgebreidere beoordeling van het programma werd gevraagd. Deze

ondervraging had plaats na zes afleveringen. Daarnaast is gebruik gemaakt van de kijk- en waarderingscijfers die voor alle televisieprogramma's worden verzameld; in die cijfers zijn alle kijkers vanaf 6 jaar vertegenwoordigd.

De telefonische enquêtes zijn uitgevoerd door de NOS, Afdeling Kijk- en Luisteronderzoek (KLO).

Oorzaken van verkeersonveiligheid

De vragen over oorzaken van verkeersonveiligheid waren opgebouwd volgens een stramien dat duidelijk moest maken of men open staat voor de verkeersveiligheidsproblematiek en waaraan men onveiligheid toewijst. Voor dit onderzoek gaat het er vooral om na te gaan of men oorzaken voor onveiligheid ook bij zichzelf zoekt dan wel aan externe omstandigheden of andere personen toewijst.

De conclusie is dat bij drie vragen uit deze reeks van elf een significante verschuiving is opgetreden, waarvan bij twee deze in de gewenste en bij één in de ongewenste richting was. Daarnaast waren er enkele tendensen in de goede richting en bij vijf vragen zijn geen verschuivingen opgetreden. Invloed van het televisieprogramma "Familie Oudenrijn" op deze veranderingen is niet aan te wijzen, er is sprake van een verschuiving die bij zowel kijkers als niet-kijkers optreedt en waarop allerlei onbekende ontwikkelingen en het televisieprogramma samen van invloed kunnen zijn geweest (tijdseffect).

Twee vragen lieten een significante verschuiving van antwoordpatronen in de gewenste richting zien: In de nameting denken meer mensen door voorzichtiger gedrag zelf invloed uit te kunnen oefenen op het voorkomen van ongevallen (van 29 naar 42%). Ook significant was de daling van het aantal mensen dat vond dat weinig verkeersdeelnemers een goed inzicht hebben in de gevaren op de weg (van 53 naar 40%).

Een andere significante verschuiving was in "ongewenste" richting: de ondersteuning voor meer aandacht aan verkeersveiligheid is gedaald (van 85 naar 75%). Wellicht dat men door alle aandacht in de media de laatste tijd het "zo wel genoeg" vindt.

Bij drie vragen was sprake van een verschuiving in antwoordpatronen in de gewenste richting, deze veranderingen waren echter niet significant. Het ging om de volgende vragen: Minder mensen hebben de opvatting gekregen voldoende kennis en ervaring te hebben om ongevallen te voorkomen (van 41 naar 35%). Omdat de meeste weggebruikers hun eigen kunnen in het algemeen overschatten, zou dit een tendens in de gewenste richting genoemd kunnen worden. Hetzelfde geldt voor de toewijzing van de schuld aan andere verkeersdeelnemers (van 58 naar 53%). Een gunstige tendens is er tevens bij de vraag over de rol van het toeval bij het krijgen van een ongeval. Meer mensen waren het er "helemaal mee eens" geworden dat dit niet alleen een kwestie van pech is (van 18 naar 23%) Hieruit is af te leiden dat er een tendens is om minder vaak bij anderen de oorzaak voor ongevallen te leggen, hoewel nog steeds ruim de helft van de ondervraagden de "schuld bij de ander" zoekt.

Bij vijf vragen werd geen veranderd antwoordpatroon gevonden: Het aantal mensen dat zich persoonlijk druk kan maken over verkeersveiligheidsproblemen is 75%; 70% is het oneens met de stelling dat de meeste ongevallen plaatsvinden zonder dat de verkeersdeelnemer er iets aan kan doen. Ook geen verschillen tussen voor- en nameting waren er aangaande de mening dat men door voorzichtig gedrag veel ongevallen voorkomt (bijna 55%), dat slechte weersomstandigheden ongevallenpreventie bemoeilijken (bijna drie kwart) en dat veel ongevallen met meer geld voor betere wegen zijn te voorkomen (44% mee eens, 31% mee oneens).

Vergelijking met de antwoordpatronen van de controlegroep leverde soms moeilijk verklaarbare significante verschillen op. Nadere analyse leerde dat de respondenten in de controlegroep iets duidelijker antwoorden gaven (minder "twijfelaars") en dat de samenstelling van de steekproef iets afweek van die van de andere (voor/na) steekproef als gelet wordt op de achtergrondkenmerken leeftijd, opleiding en geslacht. De verschillen in de verdeling van de steekproef en die van de Nederlandse bevolking op deze kenmerken hebben geen invloed gehad op de verkregen antwoordpatronen, d.w.z. als de steekproeven gewogen worden naar representatieve populatiegegevens van de Nederlandse bevolking en de antwoorden op de vragen hiervoor gecorrigeerd worden dan ontstaat slechts een minimale afwijking die niet significant verschilt van de ongewogen resultaten. Een en ander bemoeilijkt wel de controle voor een hertest-effect.

Verder blijkt dat de antwoordpatronen van de ondervraagden op verschillende vragen met gelijkbedoelde strekking niet altijd consistent leken. In de discussie wordt hierop teruggekomen.

Opvattingen over gordels, snelheid en alcohol

De opvattingen over de onveiligheid van het niet dragen van gordels, de overschrijding van de snelheidslimieten van 50 en 80 km/uur en over alcoholgebruik voor het rijden, zijn tussen de voor- en nameting niet veranderd, op één uitzondering na. Meer mensen vinden dat gordels de letselkans "veel minder" in plaats van "minder" maken. Ruim 38% van de bestuurders achtte de kans op letsel met een gordel om "veel minder" in de voormeting tegenover ruim 48% ten tijde van de nameting. Maar 27% zei de gordel soms, zelden of nooit te dragen.

Terwijl 60% het (zeer) gevaarlijk vond de limiet van 50 km/uur te overschrijden, vond slechts 22% dit het geval bij de limiet van 80 km/uur. Ruim de helft van de ondervraagden (56%) zei zich (bijna) altijd aan de limiet van 50 km/uur te houden, slechts een derde (34%) zei dit over de limiet van 80 km/uur. Van de ondervraagden acht 71% de kans op een ongeval (veel) groter na alcoholgebruik, maar 37% gaf toe wel eens gereden te hebben met drie of meer glazen alcoholhoudende drank op, 10% zei dit meer dan tien keer te hebben gedaan. Telkens blijkt dat het gedrag bij een deel ingaat tegen de kennis dat het risico toeneemt.

Voorlichting over verkeersveiligheid

Er zijn bij de vragen over voorlichting over verkeersveiligheid twee waarbij positieve wendingen optraden die misschien door het televisieprogramma teweeg zijn gebracht. Minder mensen vonden ten tijde van de nameting dat informatie over verkeersveiligheid niet boeiend is (van 40 naar 24%), meer mensen waren het "helemaal oneens" met de stelling dat deze informatie zinloos is (van 24 naar 32%). Bij deze twee vragen trad het effect alleen op bij degenen die naar het programma gekeken hadden.

Bij alle andere vragen is geen verandering gevonden. Bijna iedereen vindt informatie over verkeersveiligheid belangrijk (98%); bijna 90% is het er

(helemaal) mee oneens dat er teveel aandacht aan verkeersveiligheid wordt besteed in de media. Verdeeld waren en bleven de meningen over de vraag of de informatie schoolmeesterachtig is.

Ruim 30% had in de week voorafgaande aan de ondervraging met iemand over verkeersveiligheid gesproken. Meestal was een concrete gebeurtenis of ervaring de aanleiding, voor 2% van hen was een televisieprogramma aanleiding. Men had vooral gesproken over alcohol, een ongeval, snelheid en "mentaliteit" van de weggebruiker.

Gevraagd is ook of men wist wat de "Actie -25%" inhoudt. Een enkeling wist wat de actie betekent, 2% had er wel eens over gehoord (de voorlichting moest toen nog, in februari 1988, op gang komen).

Kijk- en waarderingscijfers

De gemiddelde kijkdichtheid van de eerste serie was 14%, wat 1,8 miljoen kijkers vanaf 6 jaar betekent. De gemiddelde waardering afkomstig van het continu NOS-onderzoek bedroeg 6,9 (kijkers vanaf 6 jaar).

Vaak wordt gedacht dat degenen met toch al de "gewenste" houding t.a.v. de verkeersveiligheidsproblematiek ook degenen zijn die juist naar televisieprogramma's kijken over dit onderwerp en deze ook hoger waarderen dan anderen met een "minder gewenste" houding. Tussen de attitudes van de kijkers en het kijkgedrag is geen verband gevonden; men kijkt wel of niet naar het programma "Familie Oudenrijn" ongeacht de houding t.a.v. de verkeersveiligheidsproblematiek.

In vergelijking met de mensen die doorgaans tussen 19.00 en 19.30 uur naar de televisie keken in januari en februari 1988, trok de "Familie Oudenrijn" meer kijkers beneden de 12 jaar. Op dit tijdstip kijken in het algemeen hoger opgeleiden in mindere mate naar televisie dan lager opgeleiden; de kijkdichtheid van "Familie Oudenrijn" van hoger opgeleiden was iets lager dan gemiddeld (Ned.1 en 2; N.B. het derde net was ten tijde van de uitzending van deze serie nog niet ingevoerd). Het programma "Nederland Verkeert" had een iets hogere kijkdichtheid, 17% tegen 14%, maar naar "Familie Oudenrijn" keken meer kinderen.

Tussentijdse beoordeling van het programma

Van de personen die na zes afleveringen werden ondervraagd om het programma te beoordelen, had op dat moment één op de drie tenminste één aflevering gezien. Eén op de vijf had wel iets van de serie gehoord of gelezen maar geen aflevering gezien en de helft kende het programma niet. Van degenen die hadden gekeken had een kwart één uitzending gezien, een kwart twee en tien procent had alle zes afleveringen gezien. Hun waardering bedroeg 6,8. Alle navolgende cijfers hebben betrekking op degenen die één of meer afleveringen van het programma hebben gezien.

De helft van de kijkers kon als thema voor de serie "Verkeer" noemen. 17% van de kijkers noemde spontaan het thema "verkeer" als positief element van de serie. Verdeeld waren de meningen over de vraag of de programmamakers er in waren geslaagd op een speelse manier de aandacht op het verkeer te vestigen, 34% vond die poging zeer geslaagd, 39% enigszins en 21% niet zo goed. De meeste mensen (ruim twee derde) keken niet speciaal naar het programma vanwege de verkeersveiligheid. Dat het een informatieve serie was waar je wat van opsteekt vond 52%, bijna de helft vond dat er voor henzelf herkenbare verkeersveiligheidsproblemen aan de orde komen. Bijna 60% vond de serie van belang voor de verkeersveiligheid en bijna 80% vond het origineel om zo aan dit onderwerp aandacht te besteden. Ruim de helft (52%) vond niet dat je snel op de serie uitgekeken bent, ruim 30% was er wel snel op uitgekeken; 64% vond het een leuk ontspannend programma voor het hele gezin. Toch vond meer dan een kwart (27%) de verhaaltjes in de serie flauw; 21% vermaakte zich kostelijk, bijna 40% juist niet. Ruim 80% vond niet dat er al genoeg van dit soort programma's op de televisie zijn. Ongeveer 60% vond het een gezellig programma, respectievelijk een amusant en een humoristisch programma. Hier staat tegenover dat ruim éénderde het programma kinderachtig vond en 18% het vervelend vond. Punten die dus als "negatief" naar voren komen zijn de "flauwe verhaaltjes" en "kinderachtig programma".

Hoewel - zoals uit bovenstaande blijkt - de meningen over het programma verdeeld zijn, overheersen de positieve oordelen en vond bijna drie kwart van de kijkers dat met de uitzending van de familieserie moet worden doorgedaan. Lager opgeleiden waardeerden het programma in het algemeen

hoger dan hoger opgeleiden. Jongeren tussen de 15 en 29 waardeerden het programma lager dan de andere leeftijdsgroepen en hadden gemiddeld minder afleveringen gezien. Deze gegevens wijken nauwelijks af van die van andere televisieprogramma's uitgezonden op dit tijdstip.

De meeste vragen correleren hoog met elkaar: als men het programma amusant vond, werd het ook vaak humoristisch, niet flauw, niet kinderachtig etc. bevonden.

Opa Oudenrijn was duidelijk de meest populaire figuur in de serie (en ook de meest bekende acteur). Juffrouw Dücker was het meest "controversieel", zij is na Opa het meest populair, maar scoort ook erg hoog als persoon die niet aanspreekt.

Discussie

Bij de resultaten op de attitudenlijst is reeds aangegeven dat er interpretatieproblemen kunnen zijn ontstaan. Erg veel mensen gaven op vragen met een gelijkbedoelde inhoud tegenstrijdige antwoorden. Dit kan te wijten zijn aan het feit dat de vragenlijst telefonisch is afgenomen of aan het onderliggende concept van de stellingen dat wellicht complexer is dan werd aangenomen. Met dit laatste wordt bedoeld dat mensen bijvoorbeeld niet in termen denken van "ik of de ander" die iets aan de verkeersveiligheid kan bijdragen, maar in termen van "ik en de ander". De lijst is speciaal voor dit onderzoek samengesteld en voor het eerst gebruikt. Gebruik is gemaakt van bestaande lijsten, die altijd schriftelijk zijn afgenomen. Het is gewenst nader te onderzoeken hoe deze lijst verbeterd kan worden zodat zij in - een wellicht - aangepaste vorm opnieuw te gebruiken is.

Conclusies

Doelstelling van het programma is verkeersdeelnemers het besef bij te brengen dat zij zelf door gedragsaanpassingen een bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren. Gebleken is dat er enkele (kleine) verschuivingen zijn opgetreden in de mate waarin men zichzelf mede-verantwoordelijk acht voor de verkeersveiligheid. Deze verschuivingen gingen in het algemeen in de gewenste richting en vonden plaats zowel bij kijkers

als niet-kijkers, zodat het programma hierbij slechts in geringe mate een rol kan hebben gespeeld. Bij vijf vragen is geen verandering geconstateerd. Opvattingen over enkele belangrijke onderwerpen voor de verkeersveiligheid - alcohol en snelheid - zijn niet veranderd. Wel achtten in de nameting iets meer mensen de kans op letsel door gordelgebruik "veel minder" in plaats van "minder". Het is wenselijk voor vervolg onderzoek de attitudenlijst aan te passen.

De personen die één of meer afleveringen van "Familie Oudenrijn" hadden gezien, oordeelden op twee vragen over dit soort informatie over verkeersveiligheid positiever dan personen die geen aflevering hadden gezien. Dit betrof de vragen in hoeverre men dergelijke programma's boeiend en zinvol vindt. De meningen zijn niet gewijzigd wat betreft in hoeverre men dergelijke programma's te schoolmeesterachtig vindt. De overgrote meerderheid vindt verkeersveiligheidsvoorlichting belangrijk. De kijk- en waarderingcijfers van het programma wijken nauwelijks af van die van andere programma's uitgezonden tussen 19.00 en 19.30 uur, ook als rekening wordt gehouden met verschillende "doelgroepen" (in termen van leeftijd). Het trok relatief meer jongere kijkers tussen 6 en 12 jaar dan andere programma's op dat uitzendtijdstip. Personen van 50 jaar en ouder hebben gemiddeld de meeste afleveringen gezien, jongeren tussen de 15 en 29 jaar de minste. Ouderen waardeerden het programma ook hoger dan de groep 15-29 jarigen. De beoordeling van het programma loopt uiteen, maar de positieve oordelen overheersen. Drie kwart van degenen die één of meer afleveringen had gezien oordeelt ondanks soms negatieve oordelen over het programma dat het moet worden voortgezet. Degenen die keken deden dit niet speciaal vanwege het onderwerp. De helft kon het thema van de serie niet noemen.

Na de eerste serie van acht afleveringen is nog geen duidelijk effect geconstateerd als de resultaten van de attitudevragen over oorzaken van verkeersonveiligheid, opvattingen over belangrijke onderwerpen voor de verkeersveiligheid en opvattingen over voorlichting over verkeersveiligheid van voor- en nameting vergeleken worden. Een dergelijk effect was op zo'n korte termijn van enkele maanden ook niet te verwachten; gezien de doelstelling van het programma - een voedingsbodem kweken voor andere concrete verkeersveiligheidsmaatregelen - zouden na bijvoorbeeld een jaar wel effecten (in attituden) te verwachten zijn, mits zulke maatregelen ook

plaatshebben, en mits deze attitudes met een goed instrument te meten zijn.

Het programma is in persberichten aangekondigd als een familiekomedie, waarin alle risicogroepen waarmee een verkeersbeleid rekening mee moet houden vertegenwoordigd zijn. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat vooral jonge kinderen hebben gekeken en personen van 50 jaar en ouder de meeste afleveringen hebben gezien; deze beide groepen waardeerden het programma ook hoger dan de tussenliggende leeftijdsgroepen. Dit heeft wellicht te maken met de aard van het programma en het tijdstip van uitzending. Om ook bij de andere leeftijdsgroepen meer interesse voor het programma te verkrijgen, zou bijvoorbeeld een later tijdstip van uitzending gekozen kunnen worden en/of een enigszins andere invulling aan het programma gegeven kunnen worden. Een later tijdstip brengt echter met zich mee dat jonge kinderen die nu in grote getale hebben gekeken dan voor een groot deel zullen wegvallen als publiek. Een andere invulling van het programma zou gericht kunnen zijn op door de ondervraagden als minder goed gekenschetste punten, t.w. de "kinderachtige" of "flauwe" verhaaltjes en het feit dat men de acteurs niet goed vond spelen ("te gespeeld"). Aan de andere kant beoordeelde de meerderheid van degenen die wèl gekeken hebben, het programma voornamelijk positief en werd onderkend dat het een amusementsprogramma was met daarin verwerkt een educatieve component.

1. INLEIDING

De televisieserie "Familie Oudenrijn" dient - op termijn - verkeersdeelnemers het besef bij te brengen dat zij zelf door gedragsaanpassingen een bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren. Het programma kan zodoende fungeren als een voedingsbodem voor (voorlichtings)maatregelen in het kader van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid. Een evaluatie van de eerste acht afleveringen kan inzicht bieden of men "op de goede weg" is.

De doelstelling van het programma is geoperationaliseerd in:

- vragen over invloeden op de verkeersveiligheid waarbij de verkeersdeelnemer zijn eigen verantwoordelijkheid aangeeft tegenover die van anderen en tegenover externe omstandigheden;
- enkele vragen over het eigen gedrag van de verkeersdeelnemer;
- vragen over voorlichting over verkeersveiligheid en de TV-serie.

Deze vragen zijn voor en na uitzending van de acht afleveringen gesteld aan een steekproef uit de bevolking boven 15 jaar, respectievelijk in december 1987 en februari 1988. Het aantal ondervraagde personen in de voormeting was 542. In de nameting waren daarvan 413 opnieuw beschikbaar en tegelijkertijd is een extra groep (controlegroep) van 155 personen ondervraagd om te kunnen controleren voor eventuele "hertest-effecten".

In de nameting is een aantal vragen toegevoegd over het kijkgedrag.

Nagegaan is welke verschillen optraden in beantwoording tijdens de voor- en nameting. Deze zouden een gevolg kunnen zijn van het programma. Maar het is ook mogelijk dat deze verschillen (min of meer) onafhankelijk van het programma zijn ontstaan, een "tijdseffect". Door personen die naar de serie hadden gekeken te vergelijken met personen die niet hadden gekeken, wordt duidelijker of een verschil toe te wijzen is aan het programma dan wel aan een verandering in opvattingen onder de bevolking, waaraan het programma in elk geval niet alleen en waarschijnlijk weinig heeft bijgedragen. Verschillen tussen voor- en nameting zouden ook een gevolg kunnen zijn van het feit dat dezelfde personen opnieuw worden ondervraagd, een "testeffect"; de controlegroep diende om zo'n effect op te kunnen sporen.

Voorts is een andere steekproef van 624 personen getrokken om naar een wat uitgebreidere beoordeling van het programma te vragen. Deze ondervra-

ging had plaats na zes afleveringen. Daarnaast is gebruik gemaakt van de kijk- en waarderingscijfers die voor alle televisieprogramma's worden verzameld; in die cijfers zijn alle kijkers vanaf 6 jaar vertegenwoordigd.

Als achtergrondvariabelen zijn persoonskenmerken zoals leeftijd, geslacht en opleiding gebruikt en verder mate en wijze van verkeersdeelname.

In de volgende paragrafen wordt verslag gedaan van:

1. Methode en opzet van het onderzoek
2. Resultaten van de voor- en nameting
 - vragen over oorzaken van de verkeersonveiligheid
 - vragen over het eigen gedrag ten aanzien van het gebruik van autogordels, van snelheidslimieten en van alcoholgebruik voor het rijden en over de meningen ten aanzien van het belang van deze onderwerpen voor de verkeersveiligheid
 - vragen over voorlichting over verkeersveiligheid
3. Kijk- en waarderingscijfers
4. Resultaten van de "programmameting", vragen over het televisieprogramma "Familie Oudenrijn".

2. METHODE EN OPZET

Het evaluatie-onderzoek behelst een effectbepaling van de televisieserie "Familie Oudenrijn", de eerste serie van acht afleveringen uitgezonden op dinsdagavonden van 19.00 tot 19.25 uur in de periode 15 december 1987 tot 2 februari 1988. De effecten zijn vastgesteld aan de hand van opvattingen van de Nederlandse bevolking over verkeersveiligheid en over dit specifieke televisieprogramma.

Voor en na de serie zijn attitudemetingen uitgevoerd. Vragen zijn gesteld over de verkeersveiligheid in het algemeen en bepaalde invloedsfactoren in het bijzonder (zoals alcoholgebruik, snelheid en gordelgebruik). Gevraagd is naar opvattingen en naar de mate waarin men zelf denkt invloed te kunnen uitoefenen.

Opgemerkt moet worden dat eventuele attitudeveranderingen niet alleen afhankelijk zijn van dit televisieprogramma. Voortdurend vinden activiteiten plaats die ook hun effecten hebben; bijvoorbeeld het televisieprogramma "Nederland Verkeert", Postbus 51 spotjes, boodschappen aangaande verkeersveiligheid in andere media, verkeersveiligheidsmaatregelen zoals het invoeren van de 120 km/u limiet, seizoensinvloeden zoals mist en sneeuw, gebeurtenissen in "de familie" etc. Al deze factoren kunnen een tijdelijk effect hebben op attitudes. Hiervoor corrigeren is nauwelijks mogelijk; door kijkers te vergelijken met niet-kijkers kan wel enig inzicht verkregen worden in de oorzaken van mogelijk veranderde opvattingen. Als veranderde attitudes in de nameting alleen optreden bij kijkers van het televisieprogramma en niet bij de niet-kijkers, zou je van een programma-effect kunnen spreken; dat hoeft niet per definitie dit televisieprogramma te zijn trouwens. Als veranderde attitudes in de nameting optreden bij alle ondervraagden, dus ook bij de niet-kijkers, dan zou gesproken kunnen worden van een "tijdseffect" dat in ieder geval niet (alleen) aan het televisieprogramma kan worden toegeschreven.

Ter controle voor effecten als gevolg van een herhaalde meting is de steekproef in de nameting uitgebreid met een controlegroep die nog niet eerder was ondervraagd.

Behalve deze voor- en nameting is ook een "programmameting" uitgevoerd. Over het televisieprogramma zijn in een tussentijdse meting na zes afleveringen vragen gesteld. Deze programmameting kan kennis opleveren over de wijze waarop het programma uitwerkt. Voor de programmameting is een andere steekproef getrokken.

Daarnaast is gebruik gemaakt van het reguliere kijkonderzoek dat bij alle televisieprogramma's plaats heeft.

Gebruikte achtergrondvariabelen zijn naast persoonskenmerken als leeftijd, geslacht en opleiding, ook mate en wijze van verkeersdeelname.

2.1. "Eerste" steekproef en controlegroep: Steekproefverantwoording

De NOS heeft beschikking over een bestand van 5000 personen waaruit een steekproef is getrokken. Personen uit dit bestand worden een paar keer per jaar ingeschakeld voor onderzoek. De proefpersonen werden telefonisch geënquêteerd. Een interview kan maximaal 15 minuten beslaan, zodat maximaal 30 vragen mogelijk waren. Een steekproef is getrokken die representatief is voor de Nederlandse bevolking vanaf 15 jaar, rekening houdend met achtergrondvariabelen als leeftijd, geslacht en opleiding (plus een extra steekproef met jongeren tussen de 15 en 24 jaar, omdat vooral jongeren in die leeftijdsgroep als risicogroep beschouwd moeten worden). Deze steekproef werd twee maal ondervraagd: één maal voor de uitzending van de eerste reeks afleveringen van de serie "Familie Oudenrijn" en eenmaal na de uitzending van de achtste aflevering. De vragen in de voor- en nameting, naar attitudes over verkeersveiligheid zijn gelijk. In de nameting is een aantal vragen toegevoegd die betrekking hadden op het kijkgedrag. Speciale aandacht ging uit naar verschillen tussen personen die wel en personen die niet hebben gekeken. De eerste ondervraging geschiedde op 7, 10, 11 en 14 december 1987 en de tweede op 4, 5 en 8 februari 1988. Het aantal bereikte proefpersonen in de eerste meting (voormeting) bedroeg 542, in de tweede meting (nameting) 413 plus 155 uit de controlegroep. De geënquêteerden in de nameting waren dezelfde als die in de voormeting. In de controlegroepsteekproef was het percentage hoog opgeleiden hoger dan in de andere steekproeven, het verschil was echter niet significant.

De verdeling naar geslacht, opleiding en leeftijd van de bereikte steekproeven en van de Nederlandse populatie vanaf 15 jaar en ouder staat in Tabel 1 vermeld: in de eerste kolom de bereikte steekproef tijdens de eerste ondervraging, in de tweede en derde kolom van de tweede ondervraging (nameting en controlegroep) en in de vierde kolom van de Nederlandse bevolking. De verschillen in de verdeling van de steekproef en die van de Nederlandse bevolking op deze kenmerken hebben geen invloed gehad op de verkregen antwoordpatronen, d.w.z. als de steekproeven gewogen worden naar representatieve populatiegegevens van de Nederlandse bevolking en de antwoorden op de vragen hiervoor gecorrigeerd worden dan ontstaat slechts een minimale afwijking die niet significant verschilt van de ongewogen resultaten.

TABEL 1: VERDELING STEEKPROEF EN NEDERLANDSE BEVOLKING VANAF 15 JAAR NAAR GESLACHT, LEEFTIJD EN OPLEIDING

	Steekproef			Nederlandse bevolking:*
	dec.'87	febr.'88	contr.gr.	
Geslacht:				
man	46%	47%	45%	49,2%
vrouw	54%	53%	55%	50,8%
Leeftijd:				
15-29 jaar	31%	29%	34%	32,6%
30-49 jaar	42%	44%	43%	35,1%
50 jaar en ouder	28%	27%	24%	32,3%
Opleiding:				
-LAB = lagere school/ lager beroepsonderwijs	32%	30%	29%	44,5%
-MAB = middelbaar algemeen of -beroepsonderwijs	40%	41%	32%	30,9%
-HA+ = HAVO en hoger	28%	29%	39%	24,6%
AANTAL RESPONDENTEN:	N=542	N=413	N=155	

* Geschatte populatie gegevens Nederlandse bevolking in 1986; (Bron: AGB te Dongen)

2.2. Vragenlijsten

De gehanteerde vragenlijsten zijn te vinden in de bijlagen. Bijlage 1 bevat de vragenlijst voor de voormeting, de nameting en de controlegroep; Bijlage 2 die voor de programmameting.

3. RESULTATEN VAN VOOR- EN NAMETING

In de gevallen waarin geen veranderde opvattingen zijn opgetreden worden de resultaten van de nameting gepresenteerd. Deze geven een beeld van de opvattingen over de verkeersveiligheidsproblematiek van het Nederlandse publiek begin 1988. De gegevens zijn getoetst met de "Wilcoxon matched-pairs signed-ranks" test, die speciaal bedoeld is voor het toetsen van twee steekproeven bestaande uit de zelfde proefpersonen (zie bijv. Siegel, 1956). Als het significantieniveau niet kleiner was dan 0,05 dan werd aangenomen dat geen verschil bestond tussen voor- en nametingresultaten. Een samenvatting van de resultaten van de Wilcoxon-toetsen is te vinden in Bijlage 3.

In sommige gevallen is een significant verschil ($p < 0,05$) gevonden tussen nametingresultaten en de resultaten van de controlegroep (getoetst met de Chikwadraat-toets). Dit verschil bleek vooral toe te schrijven aan een substantieel kleiner aantal mensen in de controlegroep dat niet "twijfelde", oftewel een meer duidelijke mening had; een zogenaamd hertest-effect lijkt niet aannemelijk.

Als geen verband tussen de antwoordpatronen werd gevonden rekeninghoudend met de achtergrondkenmerken leeftijd, opleiding en geslacht wordt dit ook niet gerapporteerd; slechts die verbanden worden genoemd die na toetsing "significant" bleken. [N.B. Geen van de gevonden correlaties met achtergrondvariabelen was hoog; degenen die significant van 0 verschillen worden genoemd].

3.1. Opvattingen en gerapporteerd gedrag: gordels, snelheid en alcohol

Aan personen die bij een eerdere vraag hadden aangegeven meestal als bestuurder of als passagier van de auto gebruik te maken in het verkeer is de vraag gesteld of zij de kans om bij een auto-ongeluk gewond te raken minder achten als zij de autogordel dragen. In de voormeting achtte 38% van de ondervraagden achte deze kans om gewond te raken met gordel veel minder en 47% 'minder'. Toch antwoordde nog 10% in de voormeting en 7% in de nameting dat deze kans gelijk of groter is. In de nameting vonden iets meer mensen deze kans veel minder dan in de voormeting (48%); dit effect was net significant (Wilcoxon $p < 0,05$), terwijl geen verschil tussen de nameting- en de controlegroep gevonden werd (zie Tabel 2).

TABEL 2: "DENKT U DAT DE KANS OM BIJ EEN AUTO-ONGELUK GEWOND TE RAKEN MINDER WORDT, GELIJK BLIJFT OF GROTER WORDT INDIEN U EEN AUTOGORDEL OM HEEFT?"(vraag 109)

Antwoorden:	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	controlegroep
veel minder	38%	48%	59%
minder	47%	40%	26%
gelijk/maakt niet uit	8%	6%	10%
(veel) groter	2%	1%	1%
wn/ga	5%	5%	4%
	---	---	---
TOTAAL	100%	100%	100%
aantal respondenten:	N=314	N=244	N=93

Op de vraag of men zelf de autogordel draagt als men in een auto rijdt, antwoordde bijna 48% dat altijd te doen en 25% bijna altijd; de resterende 27% zei soms, zelden of nooit de gordel te dragen (vraag 139). Ter vergelijking: het landelijk geobserveerde gemiddelde gordel draagpercentage van bestuurders binnen- en buiten de bebouwde kom bedroeg 63% in 1987 (Arnoldus & Scholtens, 1988). De vraag is of degenen die niet (bijna) altijd de gordel dragen ook degenen zijn die denken dat de kans om gewond te raken met gordel niet minder is dan zonder. Inderdaad is er een dergelijk verband: hoe vaker men beweerde de gordel te dragen, hoe meer men vond dat de kans om gewond te raken in geval van een ongeluk (veel) minder is.

Een zwak verband met de achtergrondvariabele "opleiding" werd gevonden. Hoe hoger men is opgeleid hoe vaker men beweerde altijd de gordel te dragen (Spearman corr. 0,25; $p < 0,001$).

Twee vragen hadden betrekking op het al of niet gevaarlijk vinden van het overtreden van snelheidslimieten: die van 50 km/u binnen de bebouwde kom, en die van 80 km/u op veel wegen buiten de bebouwde kom. Deze vragen zijn gesteld aan mensen die hadden aangegeven meestal als bestuurder van auto, motor of vrachtwagen/bus gebruik te maken bij deelname aan het verkeer. Geen verschil tussen voor- en nameting werd gevonden voor de 80 km/u-limiet-vraag, en ook niet tussen nameting en controlegroep (zie Tabel 3a en 3b). Wel werd een (net) significant effect gevonden voor de niet-kijkers

bij de 50 km/u-limiet-vraag: in de nameting vonden de niet-kijkers het minder vaak (zeer) gevaarlijk de limiet te overschrijden dan in de voormeting (54% versus 69%; Wilcoxon $p < 0,05$). De kijkers dachten er nog net zo over als in de voormeting; een verklaring hiervoor is eigenlijk niet te geven. Geen verschil tussen de nameting- en controlegroep werd gevonden.

TABEL 3a: OORDELEN OVER HET OVERSCHRIJDEN VAN DE 50 KM/U LIMIET (vraag 110)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
zeer gevaarlijk	28%	32%	26%
gevaarlijk	37%	25%	30%
soms wel/soms niet	33%	41%	42%
niet gevaarlijk	1%	1%	2%
helemaal niet gevaarlijk	1%	1%	0%
TOTAAL	100%	100%	100%
aantal respondenten:	N=280	N=223	N=89

TABEL 3b: OORDELEN OVER HET OVERSCHRIJDEN VAN DE 80 KM/U LIMIET (vraag 111)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
zeer gevaarlijk	8%	9%	6%
gevaarlijk	17%	12%	10%
soms wel/soms niet	55%	64%	55%
niet gevaarlijk	19%	14%	25%
helemaal niet gevaarlijk	1%	1%	3%
wn/ga	1%	0%	1%
TOTAAL	101% *	100%	100%
aantal respondenten:	N=280	N=223	N=89

* afrondingsverschil

Opvallend is dat gemiddeld meer dan de helft (ca. 60%) van de ondervraagden het (zeer) gevaarlijk vond de 50 km/u limiet te overschrijden, terwijl slechts minder dan een kwart het overschrijden van de 80 km/u limiet (zeer) gevaarlijk vond. Dit komt ook tot uiting in de antwoorden op de vragen naar het eigen gedrag. Bijna 56% zei zich (bijna) altijd aan de snelheidslimiet van 50 km/u te houden, slechts 34% zei zich (bijna) altijd aan de 80 km/u limiet te houden (vraag 140 en 141). Opnieuw blijkt dat

degenen die zich vaker aan de limiet beweerden te houden, het ook gevaarlijker vonden deze te overtreden. Dit gold voor zowel de vragen omtrent de 50 km/u als de 80 km/u limiet.

Zowel wat betreft in hoeverre men het gevaarlijk vond de 50 km/u als de 80 km/u limiet te overtreden geldt: Hoe jonger, hoe minder gevaarlijk men dit vond (Spearman corr. in beide gevallen 0,19; $p < 0,01$). Vrouwen vonden het gemiddeld gevaarlijker de snelheidslimieten te overtreden dan mannen (zowel de 50 km/u als de 80 km/u limiet; Chikwadraat 9.77; $p < 0,05$ en Chikw. 17.83; $p < 0,01$ respectievelijk).

Aan de groep bestuurders is ook gevraagd of zij de kans op een ongeval groter achten na het drinken van drie glazen alcoholhoudende drank. Geen (significant) verschil in antwoordpatroon werd gevonden tussen voor- en nameting, noch tussen nameting en controlegroep (zie Tabel 4).

TABEL 4: OORDELEN OVER DE KANS OP EEN ONGEVAL NA HET NUTTIGEN VAN 3 GLAZEN ALCOHOLHOUDENDE DRANK (vraag 112)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
kans veel groter	27%	27%	39%
kans groter	48%	42%	29%
gelijk/maakt niet uit	7%	7%	6%
niet groter	2%	3%	3%
drinkt niet	16%	19%	23%
wn/ga	0%	2%	0%
TOTAAL	100%	100%	100%
aantal respondenten:	N=280	N=223	N=89

Gemiddeld achtte meer dan een kwart van de ondervraagden de kans om bij een ongeluk betrokken te raken na het nuttigen van drie glazen alcoholhoudende drank veel groter, ongeveer vier op de tien 'groter'; één op de tien achtte deze kans gelijk of niet groter; ongeveer twee op de tien antwoorden nooit alcohol te drinken. Toch antwoordde 37% wel eens gereden te hebben nadat drie of meer glazen alcoholhoudende drank genuttigd waren; ruim 10% zei dit zelfs meer dan tien keer gedaan te hebben. Weer is er verband tussen beweerd drankgebruik en het ingeschatte gevaar daarvan in

het verkeer. Van de "niet-drinkers" vond bijna 41% de kans op een ongeval na het nuttigen van drie glazen alcoholhoudende drank veel groter, en ruim 51% groter. Van degenen die één of meer keren achter het stuur gezeten hadden na het drinken van drie glazen "alcohol", vond slechts 21% de kans op een ongeval veel groter, wèl vond de meerderheid (63%) van deze mensen de kans op een ongeval in ieder geval groter.

Degenen die betrokken waren geweest bij drie of meer ongevallen achtten de kans op een ongeval vaker (veel) groter na het nuttigen van drie glazen "alcohol" dan de rest (Chikwadraat 31.54; $p < 0,05$). Vrouwen beweerden veel vaker - bijna twee keer zo vaak - dat zij niet autorijden na het gebruik van dit aantal glazen alcoholhoudende drank dan mannen (Chikwadraat 39.19; $p < 0,001$), en als ze dat wel gedaan hadden dan veel minder keren dan mannen.

3.2. Attitudes met betrekking tot de verkeersveiligheidsproblematiek

Aan alle geënquêteerden is een aantal stellingen voorgelegd waarbij zij moesten aangeven in hoeverre zij het met deze stellingen eens zijn.

Twee stellingen hadden betrekking op de mate waarin men open staat voor de verkeersveiligheidsproblematiek, namelijk of men van mening is dat er meer aandacht aan verkeersveiligheid besteed zou moeten worden en in hoeverre men zich persoonlijk druk kan maken over verkeersveiligheidsproblemen. De meningen van de respondenten zijn af te lezen in Tabel 5a en 5b.

In de voormeting was ruim 85% van de geënquêteerden het er (helemaal) mee eens dat er meer aandacht aan verkeersveiligheid besteed moet worden, in de nameting was dit percentage gedaald tot 75%; dit verschil was significant (Wilcoxon $p < 0,001$). Zowel bij kijkers als niet-kijkers werd dit effect gevonden. Tussen de antwoordpatronen van de controlegroep en die van de nameting-groep bestond geen (significant) verschil, zodat het gevonden effect niet toegeschreven kan worden aan een hertest-effect. Wellicht dat men door alle aandacht in de media de laatste tijd het "zo wel genoeg" vindt. Vrouwen waren het vaker met deze stelling eens dan mannen (Chikwadraat 12.48; $p < 0,05$); en wat betreft leeftijd: personen van 50 jaar en ouder waren het minder vaak (helemaal) eens en vaker oneens met deze stelling dan de andere leeftijdsgroepen (Chikwadraat 16.32; $p < 0,05$).

TABEL 5a: "ER ZOU MEER AANDACHT BESTEED MOETEN WORDEN AAN VERKEERSVEILIGHEID" (vraag 116)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	33%	31%	44%
mee eens	52%	45%	37%
noch eens/noch oneens + wn	7%	9%	7%
niet mee eens	7%	14%	10%
helemaal niet mee eens	0%	1%	2%
	---	---	---
TOTAAL	99% *	100%	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

TABEL 5b: "OVER DE VERKEERSVEILIGHEIDSPROBLEMEN KAN IK MIJ PERSOONLIJK NIET DRUK MAKEN" (vraag 121)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	2%	3%	5%
mee eens	13%	9%	16%
noch eens/noch oneens + wn	8%	15%	7%
niet mee eens	59%	54%	38%
helemaal niet mee eens	19%	20%	35%
	---	---	---
TOTAAL	101% *	101% *	101% *
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

* afrondingsverschil

Met de stelling of men zich persoonlijk niet druk kan maken over de verkeersveiligheidsproblemen was ongeveer drie kwart van de ondervraagden het (helemaal) oneens zowel in de voor- als in de nameting; er was ook geen verschil tussen kijkers en niet-kijkers. Geënquêteerden van 50 jaar en ouder maakten zich het minst druk over verkeersveiligheidsproblemen, 30 tot 49 jarigen het meest (Chikwadraat 32.93; $p < 0,001$). Ook waren diegenen die drie keer of vaker bij een ongeval betrokken waren geweest het vaakst (helemaal) oneens met deze stelling (Chikwadraat 23.62; $p < 0,05$).

Twee andere stellingen hadden betrekking op de mate waarin men de verkeersveiligheid beheersbaar acht, namelijk in hoeverre men van mening was dat het betrokken raken bij een ongeval een kwestie van pech was en in

hoeverre men van mening was dat ongevallen plaatshebben zonder dat verkeersdeelnemers er iets aan kunnen doen. De meningen van de respondenten over deze twee stellingen zijn weergegeven in Tabel 6a en 6b.

TABEL 6a: "EEN ONGELUK KRIJGEN IS NIET ALLEEN EEN KWESTIE VAN PECH" (vraag 120)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	19%	23%	27%
mee eens	58%	50%	46%
noch eens/noch oneens + wn	8%	7%	5%
niet mee eens	14%	16%	15%
helemaal niet mee eens	2%	4%	7%
TOTAAL	101% *	100%	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

TABEL 6b: "DE MEESTE ONGELUKKEN VINDEN PLAATS ZONDER DAT DE VERKEERSDEELNEMERS ER WAT AAN KUNNEN DOEN" (vraag 122)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	2%	3%	3%
mee eens	13%	9%	15%
noch eens/noch oneens + wn	16%	20%	14%
niet mee eens	58%	55%	49%
helemaal niet mee eens	11%	13%	20%
TOTAAL	100%	100%	101% *
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

* afrondingsverschil

Met de eerste stelling was in de voormeting 19% het helemaal eens en 58% het eens, in de nameting was het patroon opgeschoven naar 23% van de ge-enquêteerden die het helemaal eens was met deze stelling en de helft was het met deze stelling eens. Hoewel het effect niet statistisch significant was, is de tendens van de antwoordpatronen wel in de "gewenste" richting opgeschoven. De volgende relaties met achtergrondvariabelen werden gevonden: Hoe hoger men is opgeleid, hoe vaker men het (helemaal) eens was met deze stelling (Spearman corr. 0,20; $p < 0,01$); en mannen waren het vaker helemaal eens met deze stelling dan vrouwen - een extremere mening dus (Chikwadraat 13.05; $p < 0,05$). En: Hoe vaker men bij een ongeval betrokken was geweest, hoe vaker men het met deze stelling (helemaal) eens was (Chikwadraat 27.43; $p < 0,01$).

Bijna zeven van de tien respondenten waren het (helemaal) oneens met de stelling dat de meeste ongevallen plaatsvinden zonder dat de verkeersdeelnemers er wat aan kunnen doen; dit gold voor zowel de voor- als de nameting, geen enkele verschuiving in antwoordpatronen is opgetreden ten opzichte van de voormeting. De volgende relaties met achtergrondvariabelen werden gevonden: Hoe lager men opgeleid is hoe vaker men het (helemaal) eens was met deze stelling (Spearman corr. 0,24; $p < 0,01$); mannen waren het vaker (helemaal) oneens met deze stelling dan vrouwen (Chikwadraat 9.71; $p < 0,05$); personen van 50 jaar en ouder waren het minst vaak (helemaal) oneens met deze stelling en het vaakst (helemaal) eens in vergelijking tot de andere leeftijdsgroepen (Chikwadraat 24.09; $p < 0,01$).

Vaak worden ongevallen geweten aan externe invloeden, waar de verkeersdeelnemers niets aan kunnen doen zoals slechte weersomstandigheden of slechte wegen; twee stellingen hadden hierop betrekking. In Tabel 7a en 7b zijn de antwoordpatronen van de respondenten weergegeven m.b.t. deze stellingen.

TABEL 7a: "BIJ SLECHTE WEERSOMSTANDIGHEDEN ZIJN ONGELUKKEN VEEL MOEILIJKER TE VOORKOMEN" (vraag 119)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	22%	25%	32%
mee eens	54%	49%	49%
noch eens/noch oneens +wn	11%	12%	5%
niet mee eens	12%	11%	12%
helemaal niet mee eens	1%	2%	3%
TOTAAL	100%	99% *	101% *
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

TABEL 7b: "VEEL ONGELUKKEN ZIJN TE VOORKOMEN ALS ER MEER GELD AAN HET VERBETEREN VAN DE WEGEN BESTEED ZOU WORDEN" (vraag 124)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	12%	15%	16%
mee eens	31%	29%	25%
noch eens/noch oneens + wn	20%	26%	19%
niet mee eens	33%	28%	32%
helemaal niet mee eens	4%	3%	8%
TOTAAL	100%	101% *	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

* afrondingsverschil

In tegenstelling tot de voorgaande paren stellingen, kwamen de verdelingen van de antwoorden op deze twee stellingen niet overeen. Ongeveer drie kwart van de ondervraagden was het (helemaal) eens met de eerste stelling. De meningen over de andere stelling (Tabel 7b) waren verdeeld; ruim vier van de tien ondervraagden waren het (helemaal) eens met deze stelling, maar ook was ruim een derde het er (helemaal) mee oneens. Bij beide stellingen werd geen verschil in antwoordpatronen gevonden tussen voor- en nameting.

Drie stellingen hadden betrekking op de invloed van het eigen gedrag, namelijk: "Omdat ik me voorzichtig gedraag, denk ik dat ik veel ongelukken voorkom", "Ook al zou ik me voorzichtiger gedragen, de kans op een ongeluk blijft het zelfde", en "Ik heb voldoende kennis en ervaring om ongelukken te voorkomen". De meningen van de respondenten over deze drie stellingen zijn weergegeven in Tabel 8a tot en met 8c.

Met de eerste van deze drie stellingen (Tabel 8a) waren ongeveer zes van de tien ondervraagden het (helemaal) eens en bijna een kwart was het (helemaal) oneens. Geen verschil tussen de resultaten van voor- en nameting werd gevonden. Wel was sprake van een verschuiving van het antwoordpatroon in de "gewenste" richting: iets meer mensen waren het met de stelling helemaal eens in de nameting dan in de voormeting (18% versus 14%, alleen éézijdig getoetst significant, Wilcoxon $p < 0,05$). Alleen een verband met de achtergrondvariabele "leeftijd" werd gevonden: "Ouderen" vanaf 30 jaar waren het met deze stelling vaker (helemaal) eens dan de jongeren tot en met 29 jaar (Chikwadraat 15.94; $p < 0,05$).

Met de tweede stelling "Ook al zou ik me voorzichtiger gedragen, de kans op een ongeluk blijft hetzelfde" (Tabel 8b) waren ruim vier van de tien ondervraagden het (helemaal) eens in de voormeting, nog slechts drie van de tien waren het hiermee (helemaal) eens in de nameting. Dit naast ruim bijna de helft van de ondervraagden die het er (helemaal) mee oneens was in de voormeting tegenover bijna zes van de tien in de nameting. Dit effect was significant voor de hele groep geënquêteerden, dus zowel de kijkers als de niet-kijkers (Wilcoxon $p < 0,001$). Dit effect kan geïnterpreteerd worden als een "tijdseffect" waar misschien het programma ook aan bijgedragen heeft. Meer mensen dachten in de nameting zelf invloed te kunnen uitoefenen op het voorkomen van ongevallen; een verschuiving in de gewenste richting.

TABEL 8a: "OMDAT IK ME VOORZICHTIG GEDRAAG, DENK IK DAT IK VEEL ONGELUKKEN VOORKOM" (vraag 115)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	14%	18%	20%
mee eens	50%	38%	42%
noch eens/noch oneens + wn	16%	18%	14%
niet mee eens	19%	22%	19%
helemaal niet mee eens	2%	3%	5%
TOTAAL	101% *	99% *	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

TABEL 8b: "OOK AL ZOU IK ME VOORZICHTIGER GEDRAGEN, DE KANS OP EEN ONGELUK BLIJFT HET ZELFDE" (vraag 123)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	9%	7%	14%
mee eens	33%	22%	42%
noch eens/noch oneens + wn	11%	14%	5%
niet mee eens	41%	49%	32%
helemaal niet mee eens	6%	8%	7%
TOTAAL	100%	100%	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

TABEL 8c: "IK HEB VOLDOENDE KENNIS EN ERVARING OM ONGELUKKEN TE KUNNEN VERMIJDEN" (vraag 117)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	6%	9%	14%
mee eens	35%	26%	32%
noch eens/noch oneens + wn	20%	24%	14%
niet mee eens	34%	34%	32%
helemaal niet mee eens	4%	7%	8%
TOTAAL	99% *	100%	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

* afrondingsverschil

De volgende relaties met achtergrondvariabelen werden gevonden: Degenen met een middelbare (beroeps) opleiding of hoger waren het minder vaak

(helemaal) eens met deze stelling dan degenen met een lagere (beroeps)op-
leiding (Chikwadraat 16.75; $p < 0,05$); en mannen waren het minder vaak eens
met deze stelling dan vrouwen (Chikwadraat 14.70; $p < 0,01$).

Met de derde stelling (Tabel 8c) was 41% het (helemaal) eens in de voor-
meting tegenover 35% in de nameting; in de voormeting was 38% het (hele-
maal) oneens met de stelling "Ik heb voldoende kennis en ervaring om
ongelukken te voorkomen" tegenover 41% in de nameting: een effect in de
"gewenste" richting dus, en statistisch significant (Wilcoxon $p < 0,05$).
Hier staat tegenover dat toch ongeveer 35 a 40% het (helemaal) eens was
met deze stelling. Mannen vonden vaker dan vrouwen dat zij voldoende
kennis en ervaring hadden om ongelukken te voorkomen (Chikwadraat 13.40;
 $p < 0,01$). Dit gegeven past in de context van ander onderzoek afkomstig uit
diverse landen, waarin bijvoorbeeld werd geconstateerd dat een ruime meer-
derheid - variërend van 70 tot 90% - van ondervraagde automobilisten zich-
zelf beter vindt autorijden dan gemiddeld (bijvoorbeeld Svenson, 1981;
Klebensberg, 1982; Matthews & Moran, 1986; Sivak & Soler, 1987).

De meeste mensen vinden dat zij door hun voorzichtig gedrag veel ongeval-
len voorkomen. Aan de andere kant zijn de meningen verdeeld over de vraag
of de kans op een ongeval afneemt als men zich (nog) voorzichtiger zou
gedragen. De meningen zijn ook verdeeld wat betreft het eigen kunnen.

Vaak wordt verondersteld dat mensen denken dat vooral anderen verantwoor-
delijk zijn voor ongevallen, ook omdat dit meestal gelijk gesteld wordt
met het feit dat men zijn eigen kunnen lijkt te overschatten. Tränkle &
Bailer (1988) stellen deze gelijkstelling ter discussie. Zij stellen: "Der
Umstand, dass Autofahrer sich selbst ausnahmslos für gute (überdurch-
schnittliche) Autofahrer halten, bedeutet also nicht, dass sie die anderen
Autofahrer für schlechte (unterdurchschnittliche) Autofahrer halten würden"
(p.149). Bovendien redeneren Tränkle & Bailer dat het feit dat desgevraagd
de meeste automobilisten antwoordden beter dan gemiddeld auto te kunnen
rijden, dit nog niet betekent dat deze hun eigen kunnen ook daadwerkelijk
overschatten. Zij vragen zich af of respondenten wellicht een intuïtief
andere maat voor 'gemiddeld' hanteren dan het door onderzoekers gebruikte
'statistisch gemiddelde'.

De laatste twee stellingen hadden op de rol van "anderen" betrekking (zie Tabel 9a en 9b): "De meeste gevaarlijke situaties die ik heb meegemaakt waren het gevolg van overtredingen en fouten van anderen" en "Weinig verkeersdeelnemers hebben een goed inzicht in de gevaren op de weg".

TABEL 9a: "DE MEESTE GEVAARLIJKE SITUATIES DIE IK HEB MEEGEMAAKT WAREN HET GEVOLG VAN OVERTREDINGEN EN FOUTEN VAN ANDEREN" (vraag 118)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	17%	17%	27%
mee eens	41%	36%	38%
noch eens/noch oneens + wn	23%	28%	19%
niet mee eens	18%	17%	13%
helemaal niet mee eens	1%	2%	3%
TOTAAL	100%	100%	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

TABEL 9b: "WEINIG VERKEERSDEELNEMERS HEBBEN EEN GOED INZICHT IN DE GEVAREN OP DE WEG" (vraag 125)

Antwoorden	% ondervraagden		
	voormeting	nameting	contr.groep
helemaal mee eens	13%	12%	21%
mee eens	40%	29%	40%
noch eens/noch oneens + wn	21%	28%	8%
niet mee eens	25%	29%	28%
helemaal niet mee eens	2%	2%	3%
TOTAAL	101% *	100%	100%
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=155

* afrondingsverschil

Inderdaad was bijna 58% het (helemaal) eens met de eerste stelling in de voormeting tegenover 53% in de nameting. Een tendens in de "goede" richting, maar statistisch niet significant. Hoe ouder de ondervraagden, hoe vaker deze het (helemaal) eens waren met de stelling dat "het vooral aan anderen ligt" dat gevaarlijke situaties ontstaan (Spearman corr. $-0,16$; $p < 0,001$); mannen waren het er vaker mee eens dan vrouwen (Chikwadraat $15,37$; $p < 0,01$); en degenen die drie keer of vaker bij een ongeval betrokken waren geweest, waren het ook vaker (helemaal) eens met deze stelling

dan diegenen die nooit of in ieder geval minder dan drie keer bij een ongeval betrokken waren geweest (Chikwadraat 44.96; $p < 0,001$).

Met de tweede stelling, nl. dat weinig verkeersdeelnemers een goed inzicht in de gevaren op de weg hebben, was bijna 53% het (helemaal) eens in de voormeting, dit percentage bedroeg nog "slechts" ruim 40 in de nameting; een tendens in de gewenste richting en bovendien statistisch significant (Wilcoxon $p < 0,01$). Dit effect was aanwezig bij zowel kijkers als niet-kijkers, een tijdseffect.

Ondanks een verschuiving in de gewenste richting, zoeken erg veel mensen (ruwweg de helft) de fouten vooral bij anderen en niet bij zichzelf. Aardig in dit verband is een artikel dat onlangs verscheen in de Kampioen (Van der Snoek, 1988) waarin de resultaten werden gepresenteerd van een enquête waarin gevraagd werd waaraan verkeersdeelnemers zich zoal ergeren. Een citaat: "De meeste mensen ergeren zich -begrijpelijk- aan gedragingen die gevaarlijke situaties in de hand werken. [...] ,waarbij je je af kunt vragen wie dat dan doet. Want als bijna iedereen zich hieraan ergert, dan gebeurt dat blijkbaar op grote schaal. Of ergeren we ons ook aan het verkeersgedrag van onszelf? [...] We geven elkaar dus behoorlijk de schuld van alle verkeersellende" (p.40).

3.3. Vooronderstellingen: gewenste attitudes of gedragingen versus kijkgedrag

Vaak wordt verondersteld dat juist diegenen die zich bijvoorbeeld al voorzichtig gedragen, juist ook degenen zijn die belangstelling hebben voor verkeersveiligheidsvoorlichting; dit terwijl de voorlichting juist bedoeld is voor mensen die zich niet voorzichtig gedragen of denken dat voorzichtig gedrag toch geen invloed heeft op de verkeersveiligheid. Kortom: Vaak wordt gedacht dat degenen met toch al de "gewenste" houding t.a.v. de verkeersveiligheidsproblematiek ook degenen zijn die juist naar televisieprogramma's kijken over dit onderwerp en deze ook hoger waarderen dan anderen met een "minder gewenste" houding.

Er is geen enkel verband gevonden tussen de attitudes van de geënquêteerden en of men wel of niet gekeken heeft, of men het programma de moeite

waard vond etc. Aan in totaal 568 personen (steekproef nameting plus controlegroep) is nl. gevraagd of zij één of meer afleveringen van de televisieserie "Familie Oudenrijn" hadden gezien en zo ja, welk rapportcijfer tussen 1 en 10 zij deze serie zouden toekennen. Van de ondervraagden antwoordde bijna 42% één of meer afleveringen gezien te hebben, de overige 58% antwoordde geen van de afleveringen gezien te hebben. Bijna 11% had één aflevering gezien, 10% twee, 6% drie, 4% vier, ruim 2% vijf, bijna 2% zes, ook bijna 2% zeven, ruim 3% alle acht en ruim 1% weet niet meer hoeveel. De gemiddelde door hen toegekende waarderingscijfers uitgedrukt in rapportcijfers van één tot en met tien bedroeg 6,1. Deze cijfers golden voor "alle" ondervraagden, d.w.z. ongeacht hun antwoorden op de attitudevragen. Men heeft "toevallig" wel of niet gekeken; de waarderingscijfers hebben eveneens niets te maken met attitudes m.b.t. verkeersveiligheid.

Het enige - nogal voor de hand liggende - verband is dat degenen die zeer actief aan het (snel)verkeer deelnemen (automobilisten die gemiddeld meer dan 20.000 km per jaar rijden) minder vaak naar het programma hebben gekeken dan degenen die wat minder vaak op de weg zitten of zich meestal verplaatsen als (brom)fietser, voetganger of (bus/auto)passagier (Chikwa-draat $p < 0,05$): degenen die meer "mobiel" zijn hebben dus minder tijd of gelegenheid om televisie te kijken.

3.4. Extra steekproef onder jongeren en hun meningen

Zoals eerder vermeld is een extra steekproef van 180 jongeren tussen de 15 en 24 jaar getrokken: Als deze groep jongeren nog eens onderverdeeld wordt in 15-17-jarigen en 18-24-jarigen, werd tussen deze twee groepen geen verschil in antwoordpatronen gevonden. Ook geen verschil werd gevonden ten opzichte van de resultaten verkregen uit de representatieve steekproef m.b.t. de in die groep vertegenwoordigde jongeren tussen de 15 en 29, noch tussen voor- en nameting. Het enige (significante) verschil tussen voor- en nametingresultaten bij deze "extra" jongeren was m.b.t. de mening of er meer aandacht aan verkeersveiligheid zou moeten worden besteed. Minder mensen waren ten tijde van de nameting (helemaal) eens met deze stelling (Wilcoxon $p < 0,05$). Deze bevinding is overigens conform die van de representatieve steekproef.

3.5. Leeftijd, opleiding en geslacht versus verkeersdeelname

Hoe hoger men opgeleid is, hoe meer men "actief" aan het verkeer deelneemt (Spearman corr. $-0,22$; $p < 0,001$), dat wil zeggen vaker als automobilist op de weg is, meer kilometers per jaar rijdt etc. De 30 tot 49 jarigen bewegen zich het meest "actief" in het snelverkeer (autobestuurders, veel kilometers per jaar), de 15 - 29 jarigen zijn voornamelijk actief als fietser of bromfietser en degenen van 50 jaar en ouder verplaatsen zich voornamelijk als voetganger of als (bus)passagier (Chikwadraat $p < 0,001$).

Vrouwen hebben veel vaker nog nooit een ongeval gehad dan mannen (Chikwadraat 55.47 ; $p < 0,001$), en als ze ongevallen hebben meegemaakt dan was de schade en/of het opgelopen letsel in het algemeen minder dan die waar mannen bij betrokken waren (niet significant). Dit houdt ongetwijfeld verband met het feit dat mannen gemiddeld veel "actiever" aan het verkeer deelnemen dan vrouwen (Chikwadraat 83.05 ; $p < 0,001$).

Deze bevindingen zijn overigens overeenkomstig de gegevens van het CBS (zie CBS, 1988).

3.6. Ongevalsbetrokkenheid en attitudes t.a.v. verkeersveiligheid

Denken mensen die één of meer keren betrokken zijn geweest bij een ongeval anders dan degenen die nog nooit een ongeval hebben gehad? Zoals hierboven is samengevat zijn op een aantal items inderdaad verschillen gevonden: Hoe vaker men bij een ongeval betrokken is geweest, hoe vaker men het er (helemaal) mee eens was dat het krijgen van een ongeluk niet alleen een kwestie van pech is. Vooral degenen die drie keer of vaker bij een ongeval betrokken waren, waren het vaker (helemaal) eens met de stelling dat dat meestal aan fouten en overtredingen van anderen lag. Degenen die betrokken waren geweest bij drie of meer ongevallen achtten de kans op een ongeluk vaker (veel) groter na het nuttigen van drie glazen "alcohol" dan de rest; zij waren het ook het vaakst (helemaal) oneens met de stelling "Ik kan mij persoonlijk niet druk maken over de verkeersveiligheid".

3.7. Validiteit van de attitudevragenlijst

De gehanteerde "locus of control" attitudevragenlijst is speciaal voor dit evaluatie-onderzoek vervaardigd en het is derhalve de eerste keer dat deze gebruikt is. Bij het samenstellen van de elf stellingen (vragen 115 t/m 125) is o.a. gebruik gemaakt van bestaande vragenlijsten, zowel Nederlands- als Engelstalige. Dergelijke vragenlijsten zijn bedoeld om te achterhalen aan welke factoren, situaties, personen de verkeersonveiligheid wordt toegeschreven. De bestaande lijsten zijn afkomstig uit onderzoek op het gebied van de (algemene) sociale psychologie en slechts één Engelstalige vragenlijst had betrekking op het gebied van de verkeersveiligheid (zie o.a. Guastello & Guastello, 1987; Montag & Comrey, 1987; Midden, 1986). De bestaande vragenlijsten zijn altijd schriftelijk afgenomen, terwijl de enquête voor dit onderzoek telefonisch is afgenomen.

Na analyse van de resultaten (o.a. factoranalyse; homogeniteitsanalyse, correlaties tussen attitudevragen onderling, canonische correlatie analyse etc.) moet het volgende opgemerkt worden: Bij het bestuderen van de resultaten van de antwoordpatronen op de attitudelijst kunnen interpretatieproblemen zijn ontstaan. Er zijn inconsistente antwoordpatronen gevonden op verschillende vragen met gelijkbedoelde strekking, d.w.z. erg veel mensen waren (ongeveer driekwart) het bijvoorbeeld met een van de stellingen (helemaal) eens, terwijl zij het met een andere stelling met dezelfde bedoelde inhoud (helemaal) oneens waren. De vraag is nu of dit te wijten is aan het feit dat telefonisch en niet schriftelijk is geënquêteerd, of dat wellicht het onderliggende concept van de stellingen complexer is dan werd aangenomen. Hiermee wordt bijvoorbeeld bedoeld dat mensen niet denken in termen van "ik of de ander" kan bijdragen aan de verkeersveiligheid, maar in termen van "ik en de ander". Een derde mogelijkheid is dat de formulering van de stellingen in sommige gevallen wellicht te moeilijk of ambigu was.

Het is wenselijk nader te onderzoeken of de gehanteerde vragenlijst voor volgend onderzoek in deze zelfde vorm gebruikt kan worden, of dat aanpassingen nodig zijn (bijvoorbeeld schriftelijk in plaats van telefonisch enquêteren, of stellingen anders formuleren). Dit zal gebeuren bij de voorbereiding van de vervolgenquête die zal plaatshebben begin 1989.

3.8. Opvattingen over verkeersveiligheidsinformatie

Sommige meningen over verkeersveiligheidsinformatie zijn gewijzigd in de nameting.

TABEL 10: OORDEEL OVER AANTAL UITSPRAKEN M.B.T. VERKEERSVEILIGHEIDSINFORMATIE (vraag 130 en 132) - KIJKERS NAAR "FAMILIE OUDENRIJN"

Antwoord	Uitspraak: *) BOEIEND			ZINLOOS		
	voor kijkers	na kijkers	contr	voor kijkers	na kijkers	contr
-helemaal mee eens	7%	13%	14%	2%	0%	5%
-mee eens	29%	29%	29%	5%	3%	3%
-noch eens/ noch oneens+wn	24%	34%	23%	12%	9%	6%
-niet mee eens	38%	23%	32%	60%	52%	52%
-helemaal niet mee eens	1%	2%	2%	21%	36%	34%
TOTAAL aantal respondenten:	99% ** N=172	101% ** N=172	100% N=155	100% N=172	100% N=172	100% N=155

*) zie Bijlage 1 voor exacte vraagstelling

** afrondingsverschil

Meer mensen zijn het in de nameting helemaal eens met de stelling dat informatie over verkeersveiligheid doorgaans boeiend is; terwijl toen minder mensen het (helemaal) oneens waren met deze stelling.

Het complete antwoordpatroon is in de "gewenste" richting opgeschoven. Dit effect was alleen aanwezig bij de kijkers van het programma (Wilcoxon $p < 0,01$).

Ruim acht van de tien ondervraagden waren het (helemaal) oneens met de stelling dat informatie over verkeersveiligheid zinloos is, omdat je er gedrag toch niet mee verandert. In de nameting waren meer mensen het helemaal oneens met deze stelling dan in de voormeting (36% versus 21%) en minder waren het (helemaal) mee eens; ook dit effect was alleen aanwezig bij de kijkers van het programma (Wilcoxon $p < 0,01$). In de controlegroep

vonden de kijkers het programma gemiddeld ook boeiender en zinvoller dan de niet-kijkers; de verschillen tussen kijkers en niet-kijkers waren echter niet significant.

Deze effecten zouden dus "programma-effecten" genoemd kunnen worden, omdat bij de niet-kijkers geen verschil tussen voor- en nameting werd gevonden (zie ook Tabel 10). Hoger opgeleiden vinden verkeersveiligheidsprogramma's in het algemeen minder boeiend dan lager opgeleiden (Spearman corr. 0,16; $p < 0,001$). Hoe hoger men is opgeleid, hoe minder vaak men deze informatie zinloos vindt (Spearman corr. 0,13; $p < 0,01$). Personen van 50 jaar en ouder waren het vaker met deze stelling (helemaal) oneens dan de andere leeftijdsgroepen (Chikwadraat 22.71; $p < 0,01$).

Voor deze vragen geldt dat het antwoordpatroon in de nameting significant verschilde van dat in de voormeting, terwijl geen significant verschil bestond ten opzichte van de controlegroep.

Iets meer mensen waren het er in de nameting helemaal mee eens dat informatie over verkeersveiligheid belangrijk is. Dit effect was alleen aanwezig bij de niet-kijkers (Wilcoxon $p < 0,05$). Een verklaring voor dit effect is eigenlijk niet aan te geven. Bovendien is deze vinding niet zo spectaculair omdat toch al ruim 98% van de geënquêteerden het met deze stelling eens was: kortom bijna iedereen.

Twee andere vragen met betrekking tot verkeersveiligheidsinformatie lieten geen veranderd antwoordpatroon zien in de nameting. Bijna negen van de tien ondervraagden zijn het (helemaal) oneens met de stelling dat er te veel aandacht aan verkeersveiligheid wordt besteed in de media. Personen tussen de 30 en 49 jaar waren het het vaakst (helemaal) oneens met deze stelling (Chikwadraat 19.68; $p < 0,05$). Vrouwen waren het vaker oneens met deze stelling dan mannen (Chikwadraat $p < 0,05$) (zie ook Tabel 11). Geen verschil in antwoordpatronen tussen nameting- en controlegroep werd gevonden.

Bijna de helft van de ondervraagden was het (helemaal) oneens met de stelling dat informatie over verkeersveiligheid te schoolmeesterachtig gebracht wordt, de andere helft was het met deze stelling (helemaal/soms)

eens (zie ook Tabel 11). De controlegroep verschilde significant van de nameting in antwoordpatronen (Chikwadraat=10.6; $p < .05$): dit is met name te wijten aan substantieel minder "twijfelaars" in de controlegroep.

TABEL 11: OORDEEL OVER AANTAL UITSPRAKEN M.B.T. VERKEERSVEILIGHEIDSINFORMATIE (vraag 131 en 133); KIJKERS EN NIET-KIJKERS

Antwoord	Uitspraak *)			
	TE SCHOOLMEESTERACHTIG voor	na	TE VEEL AANDACHT IN MEDIA voor	na
helemaal mee eens	6%	5%	1%	3%
mee eens	24%	20%	6%	5%
noch eens/noch oneens *wn	21%	27%	4%	6%
niet mee eens	45%	43%	72%	63%
helemaal niet mee eens	4%	6%	17%	24%
TOTAAL	100%	101% **	100%	101% **
aantal respondenten:	N=542	N=413	N=542	N=413

*) zie bijlage 1 voor exacte vraagstelling

** afrondingsverschil

3.9. Gesprekken over verkeersveiligheid

De vraag "Heeft u de afgelopen week met iemand over het onderwerp verkeersveiligheid gesproken?" (vraag 136) is zowel in de voor- als in de nameting gesteld en in beide metingen antwoordde ruim 30% van de geënquêteerden "ja" op deze vraag. De aanleiding van zo'n gesprek was meestal een gebeurtenis die de geënquêteerde zelf of een kennis was overkomen of iets dat in de buurt gebeurd was (vraag 138). Slechts 2% antwoordde dat zo'n gesprek had plaatsgevonden naar aanleiding van een televisieprogramma.

Ook werd gevraagd waar over men gesproken had. In tabel 12 staan de meest genoemde onderwerpen.

Allerlei andere onderwerpen werden minder dan 20 keer genoemd, zoals (in volgorde van voorkomen): gordels (13x), kinderen (13x), inhalen (12x), door rood rijden (10x), verkeersregels (10x), files (9x), verlichting (9x), fietsers (7x), parkeren (5x), voetgangers (4x), eigen fouten/rijgedrag (3x), brommers (2x), televisie-programma (2x).

TABEL 12: MEEST GENOEMDE ONDERWERPEN VAN GESPREKKEN OVER VERKEERSVEILIGHEID (vraag 137).

Antwoord	Aantal keren genoemd
1 alcohol	60
2 ongelukken (in de buurt of zelf gehad)	53
3 snelheid (vaak 120 km/u)*	49
4 "mentaliteit" (fouten en rijgedrag van anderen)	30
5 gevaarlijke situaties (kruispunten in de buurt e.d.)	26
6 weersomstandigheden	25
7 rijles	23
TOTAAL	N=297 **

* Ongetwijfeld heeft het regelmatig noemen van het onderwerp 120 km/u te maken met het feit dat het invoeren van de nieuwe snelheidslimiet ten tijde van de ondervraging volop in de belangstelling stond.

** 297 personen hebben onderwerpen genoemd in de voor- en nameting te zamen; men had de mogelijkheid om meer dan één antwoord te geven.

4. HET PROGRAMMA "FAMILIE OUDENRIJN"

4.1. De programmameting; Steekproefverantwoording

Een groep proefpersonen die nog niet eerder ondervraagd was in de voor- of nameting is vragen gesteld over het programma "Familie Oudenrijn". Voor deze programmameting zijn mensen benaderd, die nog niet eerder waren ondervraagd over het onderwerp verkeersveiligheid (zie Bijlage 2 voor de gehanteerde vragenlijst). De steekproef is representatief voor de Nederlandse bevolking als rekening wordt gehouden met de achtergrondkenmerken geslacht, leeftijdsopbouw en opleiding. De ondervraging vond plaats op 21, 22 en 25 januari 1988, nadat de zesde aflevering van de "Familie Oudenrijn" was uitgezonden. Op de dagen van ondervraging werden 624 personen in de leeftijd van 15 jaar en ouder bereikt. In Tabel 13 staat de verdeling van de steekproef en van de Nederlandse bevolking vanaf 15 jaar naar geslacht, leeftijd en opleiding vermeld. De verschillen in de verdeling van de steekproef en die van de Nederlandse bevolking op deze kenmerken zijn marginaal.

TABEL 13: VERDELING STEEKPROEF EN NEDERLANDSE BEVOLKING VANAF 15 JAAR
NAAR GESLACHT, LEEFTIJD EN OPLEIDING

	Steekproef	Nederlandse bevolking*
Geslacht:		
man	50%	49,2%
vrouw	50%	50,8%
Leeftijd:		
15-29 jaar	32%	32,6%
30-49 jaar	37%	35,1%
50 jaar en ouder	31%	32,3%
Opleiding:		
-LAB = lagere school/ lager beroepsonderwijs	44%	44,5%
-MAB = middelbaar algemeen of -beroepsonderwijs	34%	30,9%
-HA+ = HAVO en hoger	23%	24,6%
AANTAL RESPONDENTEN:	N=624	

* Geschatte populatie gegevens Nederlandse bevolking in 1986 (Bron: AGB te Dongen)

4.2. Kijkgedrag

Op het moment van ondervraging had een derde (32%) van de ondervraagde steekproef tenminste één aflevering van de "Familie Oudenrijn" gezien. Eén op de vijf (19%) had wel eens over deze serie iets gehoord of gelezen, maar geen aflevering gezien en de helft (50%) had noch iets gezien, gehoord of gelezen over deze serie (zie Tabel 14a). [NB.: In de nameting bedroeg het percentage ondervraagden dat één of meer afleveringen had gezien 42%; het verschil is hoogstwaarschijnlijk toe te schrijven aan het feit dat de programmameting plaats had na zes afleveringen en de nameting na alle acht.]

Van diegenen die één of meer afleveringen hadden gezien (197 personen), had ongeveer een kwart (27%) één aflevering gezien en nog eens ongeveer een kwart (29%) twee afleveringen. Bijna één op de tien (8%) had op het moment van ondervraging alle zes uitzendingen gezien (zie Tabel 14b).

TABEL 14a: BEKENDHEID EN KIJKGEDRAG SERIE "FAMILIE OUDENRIJN" NA 6 AFLEVERINGEN (VRAAG 101)

	% ondervraagden
tenminste 1 aflevering gezien	32 %
wel over gehoord/gelezen, niets gezien	19 %
niets gelezen of gehoord	50 %
TOTAAL	101 % *
aantal respondenten	N=624

* afrondingsverschil

TABEL 14b: KIJKFREQUENTIE NA 6 AFLEVERINGEN (vraag 102)

	% ondervraagde kijkers ¹⁾
1 aflevering gezien	27 %
2 afleveringen gezien	29 %
3 afleveringen gezien	17 %
4 afleveringen gezien	10 %
5 afleveringen gezien	4 %
6 afleveringen gezien	8 %
weet niet meer hoeveel	5 %
TOTAAL	100 %
aantal respondenten	N=197

1) respondenten die tenminste 1 aflevering gezien hebben

Naar de serie hebben relatief veel jongeren in de leeftijdsgroep van 15 tot 30 jaar gekeken. 45% van deze leeftijdsgroep zei tenminste één aflevering gezien te hebben, van de leeftijdsgroep tussen de 30 en 49 jaar was dat 32% en van de ondervraagden van 50 jaar en ouder 18%. (NB. gemiddeld hebben ouderen meer afleveringen gezien dan jongeren).

Relatief weinig personen met een HAVO opleiding of hoger hebben naar de serie gekeken; 20% van deze groep zei wel eens gekeken te hebben en van de respondenten met een lagere opleiding zei 35% wel eens gekeken te hebben.

4.3. Gemiddelde kijkdichtheid en publieksamenstelling van de serie "Familie Oudenrijn" en "Nederland Verkeert"

Uit het continu kijkonderzoek van de NOS blijkt eveneens dat jonge kinderen in grotere getale naar de serie "Familie Oudenrijn" hebben gekeken dan ouderen. De gemiddelde kijkdichtheid van de eerste serie van acht afleveringen was 14%, dat wil zeggen gemiddeld ongeveer 1,8 miljoen kijkers per aflevering (1% kijkdichtheid komt overeen met ca. 131.000 kijkers vanaf 6 jaar). De gemiddelde kijkdichtheid onder 6 t/m 8 jarigen was 43% en van 9 t/m 12 jaar 30%. Door de oudere leeftijdsgroepen werd in mindere mate gekeken (zie Tabel 15a).

In Tabel 15a is eveneens af te lezen dat de gemiddelde kijkdichtheid van personen met een HAVO-opleiding of hoger het laagst is, nl. 6% en van personen met uitsluitend lager onderwijs achter de rug 14%.

In Tabel 15b is naast de gemiddelde kijkdichtheid per leeftijds- en opleidingscategorie ook de samenstelling van het publiek van de serie "Familie Oudenrijn" weergegeven. Hieruit blijkt dat ongeveer een kwart (24%) van publiek uit 6 tot 12 jarigen bestond en ruim de helft (56%) van het publiek van 13 jaar en ouder alleen lager onderwijs of lager beroepsonderwijs gevolgd heeft.

In vergelijking met de samenstelling van het publiek dat doorgaans in het tijdvak van 19.00 tot 19.30 uur naar een van de toen (januari en februari 1988) twee Nederlandse televisienetten keek, trok de serie "Familie Oudenrijn" relatief meer jongere kijkers; in het tijdvak van 19.00 tot 19.30

TABEL 15a: GEMIDDELDE KIJKDICHTHEID "FAMILIE OUDENRIJN" per aflevering naar leeftijd en opleiding uitgesplitst

datum uitzending:	15-12-87	22-12	29-12	5-1-88	12-1	19-1	26-1	2-2	Gemiddeld
leeftijd:*									
6-8 jaar	39%	30%	36%	45%	46%	47%	46%	54%	43%
9-12 jaar	30%	26%	23%	30%	33%	29%	34%	37%	30%
13-15 jaar	20%	11%	21%	21%	19%	15%	18%	16%	18%
16-19 jaar	13%	10%	11%	13%	9%	7%	7%	6%	10%
20-24 jaar	8%	10%	6%	8%	6%	11%	7%	9%	8%
25-34 jaar	12%	11%	13%	14%	11%	10%	11%	12%	12%
35-49 jaar	11%	9%	11%	15%	10%	9%	10%	9%	10%
50-64 jaar	14%	12%	14%	15%	12%	11%	9%	13%	12%
65 jaar en ouder	14%	11%	13%	12%	9%	14%	11%	11%	12%
TOTAAL gemiddelde	15%	12%	14%	16%	13%	13%	13%	14%	14%
Opleiding:**									
lager onderwijs	14%	11%	13%	17%	14%	13%	14%	12%	14%
lager beroeps- onderwijs	16%	13%	17%	19%	13%	13%	13%	14%	15%
middelbaar algemeen of -beroepsonderwijs	12%	11%	12%	13%	10%	11%	10%	10%	11%
HAVO of hoger	9%	7%	7%	7%	5%	6%	4%	6%	6%
TOTAAL gemiddelde	13%	10%	12%	14%	10%	11%	10%	11%	11%

*de uitkomsten hebben betrekking op de Nederlandse bevolking van 6 jaar en ouder

** opleiding van personen van 13 jaar en ouder

Bron: Continu Kijkonderzoek NOS/Intomart

TABEL 15b: GEMIDDELDE KIJKDICHTHEID en PUBLIEKSAMENSTELLING van de serie "FAMILIE OUDENRIJN" "NEDERLAND VERKEERT" en de gemiddelde kijkdichtheid en publieksamenstelling van Nederland 1 +2 in het tijdvak van 19.00 tot 19.30 uur in de maanden januari en februari 1988

leeftijd:*	GEMIDDELDE KIJKDICHTHEID:			PUBLIEKSAMENSTELLING:		
	FAM. OUD.	NED. VER.	N1+2 19.00-19.30	FAM. OUD.	NED. VER.	NED. 1+2
6-8 jaar	43%	18%	24%	12%	4%	8%
9-12 jaar	30%	28%	15%	12%	9%	7%
13-15 jaar	18%	16%	10%	7%	5%	5%
16-19 jaar	10%	11%	7%	6%	5%	5%
20-24 jaar	8%	14%	7%	6%	8%	6%
25-34 jaar	12%	18%	10%	16%	19%	16%
35-49 jaar	10%	16%	11%	16%	21%	21%
50-64 jaar	12%	18%	13%	14%	17%	18%
65 jaar en ouder	12%	16%	13%	11%	12%	14%
TOTAAL gemiddelde	14%	17%	11%	100%	100%	100%
Opleiding:**						
lager onderwijs	14%	20%	13%	21%	21%	21%
lager beroeps- onderwijs	15%	20%	12%	35%	33%	31%
middelbaar algemeen of -beroepsonderwijs	11%	14%	9%	32%	30%	30%
HAVO of hoger	6%	11%	8%	12%	16%	18%
TOTAAL gemiddelde	11%	16%	11%	100%	100%	100%

*de uitkomsten hebben betrekking op de Nederlandse bevolking van 6 jaar en ouder

** opleiding van personen van 13 jaar en ouder

TABEL 16: GEMIDDELDE WAARDERINGSCIJFERS "FAMILIE OUDENRIJN" per aflevering naar leeftijd en opleiding uitgesplitst

datum uitzending:	15-12-87	22-12	29-12	5-1-88	12-1	19-1	26-1	2-2	Gemiddeld
leeftijd:*									
6-8 jaar	80	72	79	80	76	77	79	81	78
9-12 jaar	73	75	67	73	77	75	78	78	75
13-15 jaar	68	74	70	70	68	69	68	79	71
16-19 jaar	63	68	62	65	62	69	72	65	66
20-24 jaar	55	62	56	64	64	67	61	64	62
25-34 jaar	60	66	65	67	66	73	65	67	66
35-49 jaar	64	65	61	64	69	68	65	68	66
50-64 jaar	64	67	63	61	65	69	68	65	65
65 jaar en ouder	60	76	64	67	73	70	63	65	67
TOTAAL gemiddelde									
6 jaar en ouder	65	69	65	68	70	71	69	71	69
Opleiding:**									
lager onderwijs	66	73	66	67	71	71	67	67	69
lager beroeps- onderwijs	66	70	65	65	70	71	69	70	68
middelbaar algemeen of -beroepsonderwijs	61	64	61	64	62	68	62	68	64
HAVO of hoger	55	62	61	65	66	67	65	60	63
TOTAAL gemiddelde									
13 jaar en ouder	62	68	64	65	67	69	66	67	66

*de uitkomsten hebben betrekking op de Nederlandse bevolking van 6 jaar en ouder

** opleiding van personen van 13 jaar en ouder

Bron: Continu Kijkonderzoek NOS/Intomart

keek gemiddeld 24% van de 6 t/m 8 jarigen en 15% van de 9 t/m 12 jarigen, naar de "Familie Oudenrijn" keek respectievelijk 43% van de 6 t/m 8 jarigen en 30% van de 9 t/m 12 jarigen.

Hoewel de door de VARA uitgezonden vier afleveringen van "Nederland Verkeert" in het eerste kwartaal van 1988 in totaal meer kijkers trok (gemiddelde kijkdichtheid 17%), bereikte de serie "Familie Oudenrijn" meer jonge kinderen (zie Tabel 15b).

Het opleidingsniveau van het publiek van "Familie Oudenrijn", "Nederland Verkeert" en het publiek dat doorgaans in het tijdvak van 19.00 tot 19.30 uur kijkt, toont weinig verschillen. Hoger opgeleiden (HAVO en hoger) kijken relatief minder naar televisie in dat tijdvak (gemiddelde kijkdichtheid 8%) dan lager opgeleiden. Ook naar de serie "Familie Oudenrijn" en "Nederland Verkeert" keken hoger opgeleiden in mindere mate (respectievelijk 6% en 11% kijkdichtheid) dan lager geschoolden (zie Tabel 15b).

4.4. Waardering van de "Familie Oudenrijn"

Uit het continu kijkonderzoek van de NOS blijkt dat de serie "Familie Oudenrijn" met een rapportcijfer van gemiddeld 6,9 gewaardeerd werd (vanaf 6 jaar en ouder). Jongeren in de leeftijd van 6 t/m 12 jaar waardeerden de serie gemiddeld hoger met 7,6 terwijl ouderen (vanaf 13 jaar en ouder) de serie gemiddeld lager waardeerden met 6,6 (zie Tabel 16).

Van de ondervraagde respondenten in de steekproef die tenminste 1 aflevering van de serie hadden gezien, vond 39% de serie "zeer", een even groot aantal (40%) vond de serie "enigszins" en twee van de tien (20%) "niet zo" de moeite van het kijken waard (zie Tabel 17).

Aan de ondervraagde kijkers in de steekproef, dat wil zeggen de respondenten die tenminste één aflevering gezien hadden, is eveneens gevraagd om de afleveringen die men gezien had met een rapportcijfer te waarderen. Gemiddeld werd een 6,8 gegeven; dit cijfer komt (bijna) overeen met dat gevonden in het continu kijkonderzoek van de NOS.

TABEL 17: WAARDERING "FAMILIE OUDENRIJN" (vraag 103)

Antwoorden	% ondervraagde kijkers ¹⁾
zeer de moeite waard	39 %
enigszins de moeite waard	40 %
niet zo de moeite waard	20 %
wn/ga	1 %

TOTAAL	100 %
aantal respondenten	N=197

¹⁾ respondenten die tenminste 1 aflevering gezien hebben

4.5. Positieve aspecten van de serie "Familie Oudenrijn"

Aan de ondervraagde kijkers in de steekproef, korthedshalve aangeduid als 'kijkers', is gevraagd of men positieve punten over de serie kon noemen. Twee derde (66%= 131 personen) kon dat inderdaad. Het thema "verkeer" werd het meest genoemd. In totaal noemde 17% (=34 personen) het thema verkeer spontaan als een positief element van de serie, 12% (=23 personen) noemde het educatieve en 8% (=16 personen) het humoristische aspect (zie Tabel 18).

TABEL 18: POSITIEVE ASPECTEN VAN DE SERIE "FAMILIE OUDENRIJN" (vraag 105/106)

Antwoorden	Ondervraagde kijkers	
	%	abs.
thema verkeer	17 %	34
educatief/leerzaam/kinderen leren over verkeer	12 %	23
humoristisch/komisch	8 %	16
goed, leuk gespeeld	6 %	12
opa (speelde goed)	5 %	9
het gezinsleven	4 %	8
leuk, amusante serie (sec)	3 %	7
de gehele serie, het geheel, alles	3 %	6
mevrouw Dücker (speelde goed)	3 %	6
Martin Oudenrijn (speelde goed)	2 %	4
overig *	23 %	46
kon niets noemen	33 %	66
	----	----
TOTAAL	122 % **	237 **
aantal respondenten	N=197 ***	

* zie Bijlage 5, vraag 106

** meerdere antwoorden mogelijk

*** alleen respondenten die positieve aspecten konden noemen

*** 'kijkers', d.w.z. respondenten die tenminste 1 aflevering gezien hebben.

4.6. Negatieve aspecten van de serie "Familie Oudenrijn"

Aan de 'kijkers' in de steekproef is eveneens gevraagd of men negatieve punten over de serie kon noemen. Vier van de tien (39%) konden dat inderdaad.

De meeste kritiek werd geuit op het acteren: slecht geacteerd, te gemaakt, overdreven, overacting, amateuristisch (door 20 van de 76 respondenten genoemd, is circa 26%). Vervolgens werd kritiek gegeven op de rommelige en drukke stijl (door 11 van de 76 respondenten genoemd) en de liedjes in het programma: niet leuk, kinderachtig (door 8 van de 76 respondenten genoemd). Verder werd genoemd: de verkeersproblematiek komt niet goed uit de verf (7 keer genoemd) en de flauwe humor (5 keer genoemd). Zie verder Bijlage 5, vraag 108.

4.7. Thema van de serie "Familie Oudenrijn"

Aan de 'kijkers' in de steekproef is gevraagd of men in de serie een thema herkende. Ongeveer twee derde (65%) van de ondervraagden zei een thema te herkennen. Het merendeel van deze groep kijkers noemde het thema verkeer, verkeersveiligheid, voorlichting over verkeer of jongeren en verkeer (101 keer genoemd door 127 respondenten, dat is 51% van de kijkers en 79% van degenen die een thema meenden te herkennen). Verder werd als thema genoemd: over het leven van een striptekenaar (10 keer genoemd) en over familie en familierelaties (7 keer genoemd). Zie verder Bijlage 5, vraag 110.

4.8. Oordeel over de opzet van het programma

Aan de kijkers van de serie is gevraagd of de programmamakers er zeer, enigszins of niet zo goed in geslaagd zijn om in deze serie "op speelse wijze de aandacht te vestigen op het verkeer en de kijkers bewust te maken van hun soms risicovolle gedrag in het verkeer" (vraag 111).

Een derde (34%) van de ondervraagde kijkers was van mening dat de programmamakers hierin 'zeer' goed geslaagd zijn, vier van de tien (39%) vonden dat 'enigszins' het geval en twee van de tien (21%) vonden dat 'niet zo' (zie Tabel 19).

TABEL 19: OORDEEL OVER DOEL PROGRAMMA (vraag 111)

Antwoord kijkers	% ondervraagde
programmamakers zijn er: zeer goed in geslaagd	34 %
enigszins in geslaagd	39 %
niet zo goed in geslaagd	21 %
wn/ga	7 %
TOTAAL	100 %
aantal respondenten	N=197

Aan de respondenten die van mening waren dat de programmamakers niet zo goed in hun opzet geslaagd waren is gevraagd een nadere toelichting te geven. De belangrijkste reden die men aangaf was: het thema (verkeer) in de serie valt niet zo op (32 keer genoemd door 41 respondenten) en de boodschap is te veel in de verhaaltjes verweven (27 keer genoemd door 41 respondenten). Toch bleek uit de vorige vraag dat 50% van de ondervraagden "verkeer" als thema van de serie noemt. Blijkbaar vindt een gedeelte van de mensen dat wel het juiste thema herkend had, dat dit niet voldoende naar voren komt in de serie. Zie verder Bijlage 5, vraag 112.

4.9. Oordeel over aantal uitspraken betreffende de serie "Familie Oudenrijn"

Met betrekking tot de serie "Familie Oudenrijn" is aan de ondervraagde kijkers uit de steekproef een aantal uitspraken voorgelegd waarbij men kon aangeven of met het met de betreffende uitspraak wel, enigszins of niet eens kon zijn. De uitspraken zijn in Tabel 20 weergegeven. Het merendeel (ongeveer de helft of meer) van de ondervraagden was het eens met de volgende uitspraken:

- het is een ORIGINEEL idee om op deze manier aandacht te besteden aan verkeersveiligheid (77% mee eens).
- het is een leuk ONTSPANNEND programma voor het hele gezin (64% mee eens); daarnaast was 22% het niet eens met deze uitspraak.
- het is een GEZELLIG programma (64% mee eens); 18% was het niet eens met deze uitspraak.
- het is een AMUSANT programma (59% mee eens); 18% was het niet eens met deze uitspraak.

- het is een HUMORISTISCH programma (58% mee eens); 16% was het niet eens met deze uitspraak.
- vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is deze serie van belang (58% mee eens); slechts 15% was het niet eens met deze uitspraak.
- het is een INFORMATIEVE serie: je steekt er wat van op (52% mee eens); toch was 23% het niet eens met deze uitspraak.
- in de serie komen voor mij HERKENBARE verkeers- en veiligheidsproblemen aan de orde (48% mee eens); daarnaast was 23% het niet eens met deze uitspraak.

Het merendeel (ongeveer de helft of meer) van de ondervraagden was het niet eens met de volgende uitspraken:

- al met al vind ik de verhaaltjes in deze serie FLAUW (49% niet mee eens); daarnaast vond 27% de verhaaltjes in de serie wel flauw.
- het is een serie waar je snel op UITGEKEKEN bent (52% niet mee eens); daarnaast was 31% het wel eens met deze uitspraak.
- het is een KINDERACHTIG programma (62% niet mee eens); daarnaast vond 19% het wel een kinderachtig programma.
- ik kijk speciaal naar DEZE serie omdat daarin ook de verkeersveiligheid aan bod komt (67% niet mee eens); het is een programma waar men toevallig naar kijkt.
- het is een VERVELEND programma (82% niet mee eens).
- dit soort programma's zijn er AL GENOEG op de Nederlandse TV (81% niet mee eens).

De uitspraak "ik vermaak me kostelijk met dit programma" was de meest omstreden: vier van de tien (39%) ondervraagden waren het niet, een even groot aantal (39%) 'enigszins' en twee van de tien (21%) waren het wel eens met deze stelling.

De antwoorden op deze uitspraken zijn samengevat in Tabel 19.

Vergeleken met andere kijkers vonden ouderen (van 50 jaar en ouder) en lager opgeleiden (met lager onderwijs of een lagere beroepsopleiding) het in sterkere mate 'een leuk ontspannend programma voor het hele gezin' en ook 'gezellig' en 'informatief' ('je steekt er wat van op'). Relatief minder lager opgeleiden en ouderen vonden het een serie 'waar je snel op uitgekeken bent' of de 'verhaaltjes in de serie flauw'.

TABEL 20: OORDEEL OVER AANTAL UITSPRAKEN m.b.t. de serie "FAMILIE OUDENRIJN" (vraag 114 t/m 128)

uitspraak:	antwoord:				TOTAAL
	wel	enigszins	niet	wn/ga	
-het is een ORIGINEEL idee om op deze manier aandacht te besteden aan verkeersveiligheid (vraag 123)	77%	10%	12%	1%	100%
-het is een leuk ONTSPANNEND progr.voor het hele gezin(v.115)	64%	12%	22%	2%	100%
-het is een GEZELLIG programma (vraag 124)	64%	17%	18%	1%	100%
-het is een AMUSANT programma (vraag 125)	59%	22%	18%	-	100%
-het is een HUMORISTISCH programma (vraag 127)	58%	26%	16%	1%	100%
-vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is deze serie van belang (vraag 122)	58%	23%	15%	4%	100%
-het is een INFORMATIEVE serie:je steekt er wat van op (v.120)	52%	24%	23%	1%	100%
-in de serie komen voor mij HERKENBARE verkeers- en veiligheidsproblemen aan de orde (vraag 121)	48%	16%	23%	13%	100%
-het is een serie waar je snel op UITGEKEKEN bent (vraag 114)	31%	11%	52%	7%	100%
-al met al vind ik de verhaaltjes in deze serie FLAUW (v.116)	27%	21%	49%	3%	100%
-ik vermaak me kostelijk met dit programma (vraag 117)	21%	39%	39%	1%	100%
-het is een KINDERACHTIG programma (vraag 126)	19%	18%	62%	1%	100%
-ik kijk speciaal naar DEZE serie omdat daarin ook de verkeersveiligheid aanbod komt (vraag 119)	19%	13%	67%	1%	100%
-het is een VERVELEND programma (vraag 128)	13%	5%	82%	-	100%
-dit soort programma's zijn er AL GENOEG op de Ned.TV (v.118)	10%	9%	81%	1%	100%

N=197

In het algemeen hadden respondenten die de serie 'zeer' de moeite waard vonden meer afleveringen van de serie gezien. Bovendien vond deze groep respondenten de serie in sterkere mate 'origineel', 'leuk' en 'ontspannend' voor het hele gezin, 'humoristisch', en 'informatief' dan respondenten die de serie 'enigszins' of 'niet zo' waardeerden. En andersom vonden de respondenten die de serie 'niet zo' waardeerden de afleveringen in sterkere mate 'flauw', 'kinderachtig' en 'vervelend' dan de respondenten die de serie 'zeer' waardeerden.

4.10. Kijkintentie

Drie van de tien (30%) ondervraagde kijkers zette het tv-toestel speciaal aan om naar dit programma te kijken, terwijl twee derde (67%) er meestal toevallig naar keek. Dit laatste was met name voor jongeren in de leeftijd van 15 tot 30 jaar het geval (zie Tabel 21).

TABEL 21: KIJKINTENTIE "FAMILIE OUDENRIJN" (vraag 129)

Antwoorden	% ondervraagde kijkers
programma om:	
SPECIAAL aan te zetten	30 %
TOEVALLIG naar te kijken	67 %
wn/ga	3 %

TOTAAL	100 %
aantal respondenten	n=197

4.11. Oordeel over personages in de serie "Familie Oudenrijn"

"Welke personen in de serie spreken u het meest aan?", luidde de vraagstelling. Opa Oudenrijn scoorde hierbij het hoogst, hij werd door de helft van de kijkers (51%) genoemd. Daarna volgden vader Martin Oudenrijn: 27%, en mevrouw Dücker: 27% (zie Tabel 22); 42 personen (=21%) wisten geen antwoord op deze vraag. Opa Oudenrijn is dus duidelijk het meest populair, wat waarschijnlijk te maken heeft met het feit dat deze rol gespeeld wordt door een bekende acteur, terwijl de andere rollen bezet waren door meer onbekende acteurs.

Aan alle kijkers in de steekproef is eveneens gevraagd: "Welke personen in de serie spreken u het minst aan?". De helft (51%) van de ondervraagden moest het antwoord hierop schuldig blijven. Relatief het vaakst werd mevrouw Dücker (11%) en Cor (10%) genoemd (zie Tabel 22).

TABEL 22: OORDEEL OVER PERSONAGES IN DE SERIE "FAMILIE OUDENRIJN" (vraag 130/131)

Genoemde personen	% ondervraagde kijkers spreekt het MEEST aan / het MINST	
Opa Oudenrijn	51%	5%
vader Martin Oudenrijn	27%	7%
juffrouw Dücker	27%	11%
moeder Merel Oudenrijn	17%	5%
dochter Yoko	11%	4%
zoon Donald	5%	8%
Cor (buurman)	5%	10%
zoon Flip	1%	8%
dochter Franka	1%	5%
anderen *	2%	5%
wn/ga	21%	51%
TOTAAL	168% **	118% **
aantal respondenten	N=197	N=197

* zie Bijlage 5, vraag 130/131

** meerdere antwoorden mogelijk

In de derde aflevering van de serie trad de minister van Verkeer en Waterstaat mevrouw Smit-Kroes op. Van de ondervraagde kijkers had het merendeel (54%) deze aflevering niet gezien of kon zich dat op het moment van ondervraging niet meer herinneren. Van degenen die deze aflevering wel hadden gezien vond 40% het optreden van de minister 'zeer' geslaagd, 36% 'enigszins' en 23% 'niet zo' (zie Bijlage 5, vraag 132).

4.12. Serie als onderwerp van gesprek

Ongeveer een op de vijf (22%) van de ondervraagde kijkers zei desgevraagd naar aanleiding van een of meer afleveringen van de serie met anderen gesproken te hebben over: 'de serie en met name: het spel en de spelers' (25 keer genoemd, dat is 13% van de ondervraagde kijkers) en 'verkeersveiligheid' (15 keer genoemd, dat is 8%). Zie verder Bijlage 5, vraag 134.

4.13. Stoppen of doorgaan?

Ongeveer drie kwart (74%) van degenen die één of meer afleveringen van de "Familie Oudenrijn" hadden gezien, was van mening dat de TROS met de serie door zou moeten gaan. Een op de vijf (21%) kijkers meende dat de TROS met de serie zou moeten stoppen.

Lager opgeleiden (LAB) vonden in sterkere mate (84%) dat de TROS met de serie door moest gaan dan middelbaar (65%) of hoger (64%) opgeleiden (zie tabel 23 en vraag 136 in Bijlage 5).

TABEL 23: DOORGAAN OF STOPPEN met de serie "FAMILIE
OUDENRIJN"
(vraag 136)

Antwoord	% ondervraagde kijkers
doorgaan	74%
stoppen	21%
wn/ga	5%

TOTAAL	100%
aantal respondenten:	N=197

4.14. Bekendheid van de serie "Familie Oudenrijn" onder niet-kijkers

Aan de respondenten uit de steekproef die wel eens wat over de serie "Familie Oudenrijn" gehoord of gelezen hadden (19% van de steekproef, zie ook Tabel 14a) is gevraagd aan te geven waarover de serie ging. Van deze groep ondervraagden kon 72% niet aangeven waarover de serie ging, 13% (15 keer genoemd) noemde 'verkeersveiligheid' en 12% (14 keer genoemd) gaf aan dat het over 'een familie' ging (zie Bijlage 5, vraag 137).

4.15. Reden niet-kijken

Aan de ondervraagden uit de steekproef die geen aflevering van de serie gezien hadden is gevraagd of daar een bepaalde reden voor was. De helft (50%) van deze respondenten gaf aan 'geen tijd of gelegenheid' te hebben gehad om te kijken, een derde (33%) kon geen bepaalde reden noemen, 5% zei

'meestal naar een andere televisiezender te kijken op dinsdagavond', 4% zei 'geen televisie te kijken op dat (vroeg)e tijdstip', 4% noemde een reden met betrekking tot het programma en 3% zei in het algemeen 'weinig naar de televisie te kijken' (zie Tabel 24).

TABEL 24: REDEN NIET-KIJKEN "FAMILIE OUDENRIJN" (vraag 138)

Genoemde reden	% ondervraagde niet-kijkers
geen tijd/geen gelegenheid	50%
kijk meestal naar ander net op dinsdagavond	5%
kijk geen tv op dat (vroeg)e tijdstip	4%
reden m.b.t. programma *)	4%
kijk in het algemeen weinig tv	3%
anders nl. **)	1%
geen bepaalde reden/wn	33%

TOTAAL	100%
aantal respondenten:	N=427

*) zie Bijlage 5, vraag 139; genoemd werd onder andere: 'geen interesse, kijk liever naar iets anders' (6 keer genoemd), 'houd niet van series' (5 keer), 'slecht, geen leuk programma' (3 keer).

***) zie Bijlage 5, vraag 138.

4.16. Affiniteit met familieseries

Van de gehele ondervraagde steekproef zei 45% 'graag' te kijken naar familieseries als de "Cosby Show", "Zeg eens AA", "Golden Girls", etcetera en 29% zei dergelijke series 'wel aardig' te vinden; 16 procent vond er 'niet zoveel aan' en 2 procent had er een uitgesproken hekel aan (zie Tabel 25).

TABEL 25: AFFINITEIT MET FAMILIESERIES (vraag 140)

Antwoord	% ondervraagde steekproef
kijkt graag naar familieseries	45%
vindt familieseries wel aardig	29%
50/50 wn/ga	8%
vindt er niet zoveel aan	16%
heeft er een hekel aan	2%

TOTAAL	100%
aantal respondenten:	N=624

4.17. Relaties met achtergrondvariabelen en tussen vragen onderling

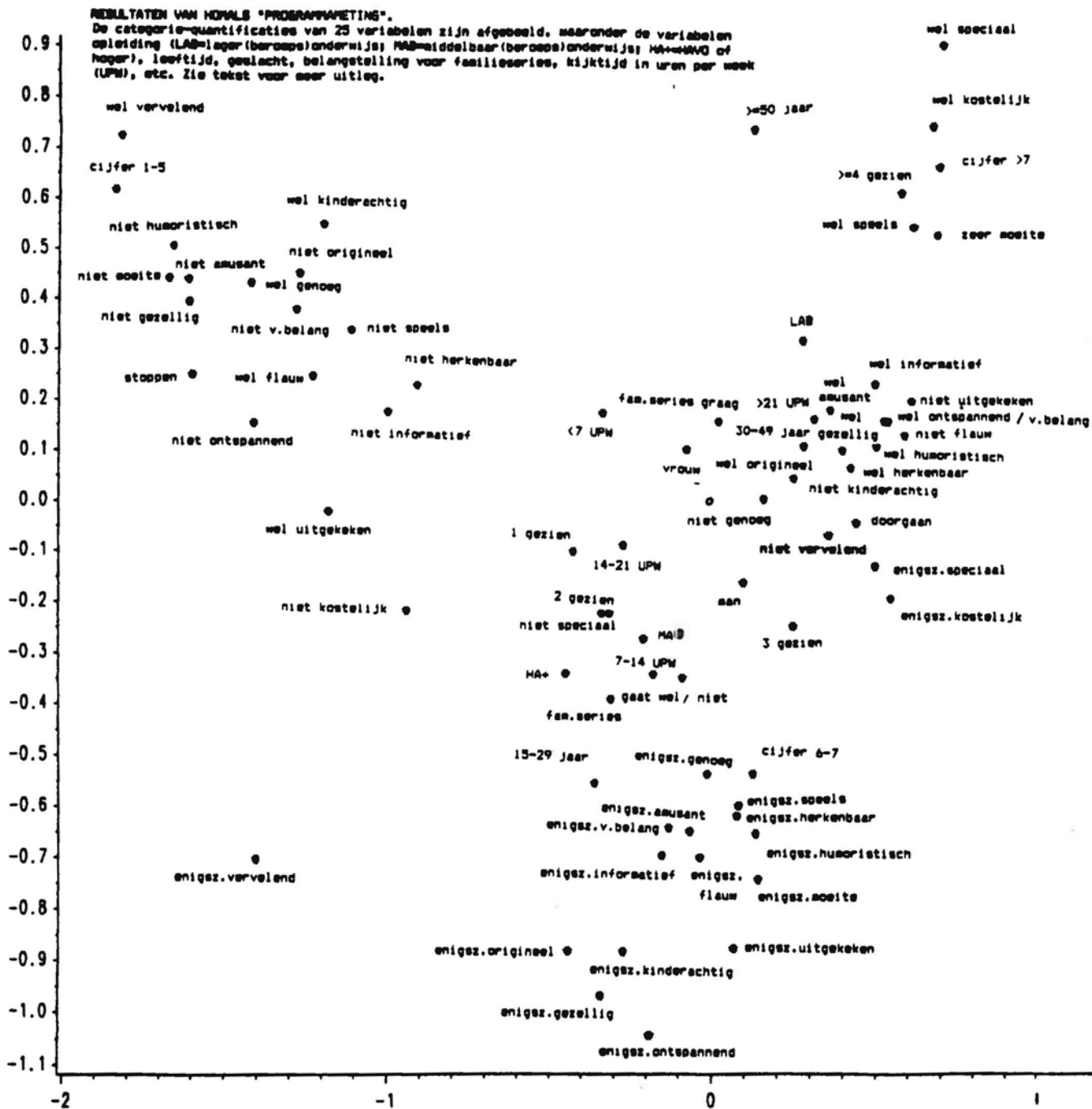
In de beschrijving van de antwoorden die door de respondenten gegeven zijn, is af en toe verwezen naar verschillen in antwoordpatronen tussen diverse groepen kijkers rekening houdend met factoren als leeftijd, opleiding en geslacht. In deze paragraaf wordt iets meer systematisch op de relaties tussen antwoordpatronen van vragen onderling als ook tussen antwoordpatronen en achtergrondskenmerken ingegaan.

De relaties tussen enkele achtergrondvariabelen: leeftijd, geslacht, opleiding, gemiddeld aantal uren dat men televisie kijkt per week en belangstelling voor familieseries in het algemeen, alsook de vragen uit de programmameting zijn in beeld gebracht met behulp van een HOMALS analyse (Gifi, 1981). Enkele resultaten van HOMALS zijn afgebeeld in Afbeelding 1.

HOMALS is een programma voor homogeniteitsanalyse en maakt gebruik van een kleinste-kwadratenmethode. Het programma is speciaal voor analyse van gegevens waarvoor een traditionele principale-componentenanalyse niet geschikt is (nominale gegevens).

De afbeelding dient als volgt "gelezen" te worden: kleine afstanden tussen categoriepunten van variabelen wijzen op een relatie tussen deze categorieën ; grote afstanden wijzen op een mindere of geen relatie. Opgemerkt moet worden dat de met behulp van de HOMALS verkregen afbeelding een visualisatie is van de relaties tussen variabelen; bij een goede oplossing is in "een enkele oogopslag" een duidelijk overzicht gegeven van de relaties tussen de verschillende variabelen opgenomen in de analyse. Significante relaties of verschillen geeft de afbeelding echter niet. Naar aanleiding van deze afbeelding wordt een samenvatting van de resultaten beschreven, waarbij slechts die relaties worden opgesomd die na toetsing significant te noemen zijn (Spearman correlaties die significant van 0 verschillen; zie Bijlage 4).

De HOMALS-oplossing is grotendeels ééndimensionaal: van links op de afbeelding (geen leuk programma) naar rechts (wel een leuk programma).



Afbeelding 1.

Personen die het programma erg laag waardeerden (cijfer tussen 1 en 5) vonden het programma over het algemeen ook vervelend (Spearman corr. met waarderingscijfer 0,60; $p < 0,001$), niet humoristisch (Spearman corr. 0,49; $p < 0,001$), niet de moeite waard (Spearman corr. 0,77; $p < 0,001$), niet amusant (Spearman corr. 0,53; $p < 0,001$), niet gezellig (corr. 0,63; $p < 0,001$), niet ontspannend (corr. 0,59; $p < 0,001$) etc.; en deze personen vonden ook meestal dat het programma niet moet worden voortgezet (Spearman corr. 0,60; $p < 0,001$. N.B: de vraag "stoppen of doorgaan" is een zogenaamde nominale variabele waarvoor een Spearman correlatie met andere rangorde variabelen eigenlijk niet correct is; aangezien de aangewezen correlatie, de biseriële, niet aanwezig was in het gehanteerde statistische pakket kan de Spearman correlatie als een zo goed mogelijke benadering gezien worden). De groep mensen die het programma laag waardeerde vormt een minderheid en is niet te karakteriseren in termen van achtergrondvariabelen (zoals leeftijd, opleiding e.d.). In de afbeelding is dit te zien aan de geïsoleerde ligging van deze extreem negatieve oordelen over het programma ten opzichte van de ligging van de achtergrondvariabelen.

De meeste personen vonden het programma enigszins tot zeer de moeite waard (zie ook de gemiddelde waardering van 6,8). In termen van achtergrondvariabelen is nu wel een onderscheid aan te geven tussen degenen die het programma enigszins waardeerden en degenen die het zeer waardeerden:

Opleiding

Lager opgeleiden keken vaker speciaal naar het programma dan hoger opgeleiden (Spearman corr. 0,22; $p < 0,01$), vermaakten zich vaker kostelijk met het programma (Spearman corr. 0,19; $p < 0,01$), vonden het programma vaker informatief (corr. 0,32; $p < 0,001$), vonden het programma vaker belangrijk voor de verkeersveiligheid (corr. 0,25; $p < 0,001$), waren er minder snel op uitgekeken (corr. 0,27; $p < 0,001$), vonden minder dan hoger opgeleiden dat er met het programma gestopt moet worden (corr. 0,25; $p < 0,001$) en gaven gemiddeld hogere waarderingscijfers (corr. 0,20; $p < 0,01$).

Belangstelling voor familieseries in het algemeen

Deze belangstelling hangt niet samen met niveau van opleiding, evenmin als geslacht, het aantal afleveringen dat men gezien heeft, in hoeverre men het programma de moeite waard vond, speels, ontspannend, flauw, herkenbare

situaties bevatte, origineel, gezellig, amusant, humoristisch en of er al genoeg van dit soort programma's op de Nederlandse televisie waren.

Geslacht

Het programma "Familie Oudenrijn" wordt een familieserie genoemd en over het algemeen zeggen vrouwen meer belangstelling voor dergelijke programma's te hebben dan mannen. De variabele "geslacht" blijkt in de analyse met geen enkele variabele samen te hangen; op alle vragen vertoonden mannen hetzelfde antwoordpatroon als vrouwen. Mannen waardeerden het programma even hoog als vrouwen, hadden gemiddeld net zoveel afleveringen gezien etc. Er is dus sprake van een discrepantie tussen beweerde belangstelling en daadwerkelijk gedrag. Het kan ook zijn dat men het programma niet als een familieserie gekarakteriseerd heeft.

Leeftijd

Gebruik is gemaakt van drie leeftijdscategorieën, nl. 15-29 jarigen, 30-49 jarigen en personen van 50 jaar en ouder. Als men gekeken heeft dan hebben ouderen gemiddeld meer afleveringen gezien dan jongeren, 15-29 jarigen gemiddeld 1 à 2 afleveringen, 30-49 jarigen tussen de 1 en de 3 en personen vanaf 50 jaar 4 of meer (corr. 0,18; $p < 0,05$).

Vooral jongeren tussen de 15 en 29 jaar vonden het programma minder de moeite waard dan de overige leeftijdscategorieën (Chikwadraat 15.06; $p < 0,05$); hoe jonger de kijkers hoe lager hun waarderingcijfers (Spearman corr. 0,19; $p < 0,01$) en hoe eerder zij uitgekeken waren op het programma (corr. 0,22; $p < 0,01$). Kijkers van 30 jaar en ouder vonden het programma ontspannender dan de jongeren (Chikwadraat 22.39; $p < 0,001$). De meesten keken toevallig naar het programma. Degenen die speciaal keken zijn vooral kijkers vanaf 50 jaar (Chikwadraat 19.64; $p < 0,01$). Kijkers vanaf 30 jaar vonden het programma informatiever dan jongeren (Chikwadraat 11.00; $p < 0,05$), zagen meer herkenbare situaties (Chikwadraat 12.11; $p < 0,05$) en vonden het programma ook gezelliger (Chikwadraat 16.65; $p < 0,01$). Jongeren (15-29) vonden het programma kinderachtiger dan de andere leeftijdsgroepen (Chikwadraat 22.47; $p < 0,001$).

De vraag of er al genoeg van dit soort programma's zijn

De meeste vragen correleren hoog met elkaar: als men het programma amusant vond werd het ook vaak humoristisch, niet flauw, niet kinderachtig etc.

bevonden. Een uitzondering vormt de vraag of er al genoeg van dergelijke programma's op de Nederlandse televisie te zien zijn: Wat men ook vond van het programma "Familie Oudenrijn" en hoeveel afleveringen men gezien heeft, men vindt niet dat er al genoeg van dergelijke programma's zijn.

5. BEKENDHEID MET DE "ACTIE -25%"

Naast de voor-, na- en programmameting is in één van de telefonische enquêtes die de NOS wekelijks afneemt een vraag opgenomen met betrekking tot de bekendheid met de actie -25%. De vraag is gesteld op 2 en 3 februari 1988 en luidde als volgt: "Heeft u wel eens gehoord of gelezen over de zogenaamde ACTIE MIN 25 PROCENT?"

Van de 624 ondervraagden antwoordden slechts 12 mensen "ja", dat is nog geen 2%. Aan deze 12 mensen is vervolgens gevraagd wat in het kort de inhoud van deze actie is. Slechts vier mensen wisten dat de actie te maken had met verkeersveiligheid, en hiervan noemden drie mensen correct dat het ging om het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers met 25%. Vijf mensen wisten niets over de inhoud van de actie en drie dachten het te weten maar antwoordden bijvoorbeeld dat de actie ging over de betaling van 25 gulden bij doktersbezoeken.

Ook in de programmameting is de vraag gesteld of men wel eens gehoord of gelezen heeft over de -25% actie. Van de 624 ondervraagden antwoordde slechts 17 (=2,7%) "ja" op deze vraag; 97 procent van de ondervraagden had op het moment van ondervraging niets over deze actie vernomen. Vijf (van de in totaal 624) respondenten hadden wel eens gehoord of gelezen over deze actie, twee daarvan beschreven de inhoud van de actie min of meer correct met 'het streven om het aantal verkeersslachtoffers onder kinderen met 25% te verminderen'; de anderen meenden dat het om een actie ging rondom 'autogordelgebruik' (1 keer genoemd), 'het verminderen van het alcoholgebruik' (1 keer) en de '25 gulden voor specialistenhulp' (1 keer).

6. CONCLUSIES

Doelstelling van het programma is verkeersdeelnemers het besef bij te brengen dat zij zelf door gedragsaanpassingen een bijdrage aan de verkeersveiligheid kunnen leveren. Gebleken is dat er enkele kleine verschuivingen zijn opgetreden in de mate waarin men zichzelf mede-verantwoordelijk acht voor de verkeersveiligheid. Deze verschuivingen gingen in het algemeen in de gewenste richting en vonden plaats zowel bij kijkers als niet-kijkers, zodat het programma hierbij slechts in geringe mate een rol kan hebben gespeeld. Het gaat hierbij om de volgende stellingen: ten tijde van de nameting denken meer mensen door voorzichtiger gedrag zelf invloed te kunnen uitoefenen op het voorkomen van ongevallen (van 29 naar 42%); minder mensen hebben de opvatting gekregen voldoende kennis en ervaring te hebben om ongevallen te voorkomen (van 41 naar 35%); ook minder mensen wijzen de schuld bij ongevallen toe aan andere verkeersdeelnemers (van 58 naar 53%). Minder mensen vonden dat weinig verkeersdeelnemers een goed inzicht hebben in de gevaren op de weg (van 53 naar 40%). Een gunstige tendens is er tevens bij de vraag over de rol van het toeval bij het krijgen van een ongeval; meer mensen waren het er 'helemaal mee eens' geworden dat dit niet alleen een kwestie van pech is (van 19 naar 23%, daarnaast was in de nameting 50% het er 'mee eens'). Bij vijf vragen is geen verandering geconstateerd: geen verschillen tussen antwoordpatronen in voor- en nameting waren er aangaande de mening dat slechte weersomstandigheden ongevallenpreventie bemoeilijken (75% (helemaal) mee eens), en dat veel ongevallen met meer geld voor betere wegen zijn te voorkomen (43% mee eens, 34% mee oneens). Het aantal personen dat zich persoonlijk druk kan maken over verkeersveiligheidsproblemen bleef ook gelijk (drie kwart). Het aantal personen dat van mening is dat de meeste ongevallen plaatsvinden zonder dat de verkeersdeelnemer er iets aan kan doen, blijft ook gelijk (69% mee oneens), evenals het aantal mensen dat vindt dat men door voorzichtig gedrag veel ongevallen voorkomt (ongeveer 60% mee eens). Een effect tegen de bedoeling van het programma in is dat de ondersteuning voor meer aandacht aan verkeersveiligheid is gedaald, (van 85 naar 76%).

Al met al lijkt af te leiden dat er een tendens is om minder vaak bij anderen de oorzaak voor ongevallen te leggen, hoewel nog steeds ruim de helft van de ondervraagden de 'schuld bij de ander' zoekt.

De antwoordpatronen van de ondervraagden op verschillende vragen met gelijkbedoelde strekking waren niet altijd consistent. Daarom is het wenselijk voor vervolgonderzoek de attitudenlijst te valideren en indien nodig aan te passen.

Opvattingen over enkele belangrijke onderwerpen voor de verkeersveiligheid - alcohol en snelheid - zijn niet veranderd. Wel achtten in de nameting iets meer mensen de kans op letsel door gordelgebruik "veel minder" in plaats van "minder".

Vergelijking met de controlegroep leverde soms moeilijk verklaarbare significante verschillen op. Nadere analyse leerde dat de respondenten in de controlegroep iets duidelijker antwoorden gaven (minder "twijfelaars") en dat de samenstelling van de steekproef iets afweek van die van de andere (voor/na) steekproef als gelet wordt op de achtergrondkenmerken leeftijd, opleiding en geslacht. De verschillen in de verdeling van de steekproef en die van de Nederlandse bevolking op deze kenmerken hebben geen invloed gehad op de verkregen antwoordpatronen, d.w.z. als de steekproeven gewogen worden naar representatieve populatiegegevens van de Nederlandse bevolking en de antwoorden op de vragen hiervoor gecorrigeerd worden dan ontstaat slechts een minimale afwijking die niet significant verschilt van de ongewogen resultaten. Een en ander bemoeilijkt wel de controle voor een hertest-effect.

De personen die één of meer afleveringen van "Familie Oudenrijn" hadden gezien, oordeelden op twee vragen over dit soort informatie over verkeersveiligheid positiever dan personen die geen aflevering hadden gezien. Dit betrof de vragen in hoeverre men dergelijke programma's boeiend en zinvol vindt. De meningen zijn niet gewijzigd wat betreft overige oordelen over verkeersveiligheidsinformatie. De overgrote meerderheid vindt verkeersveiligheidsvoorlichting belangrijk.

De eerste serie afleveringen werd door de TROS wekelijks op dinsdagavond uitgezonden tussen 19.00 en 19.25 uur in de periode van 15 december 1987 tot 2 februari 1988. De bereik- en waarderingscijfers van het programma wijken nauwelijks af van die van andere programma's uitgezonden tussen 19.00 en 19.25 uur, ook als rekening wordt gehouden met verschillende

"doelgroepen" (in termen van leeftijd). De gemiddelde kijkdichtheid van de eerste acht afleveringen van de serie "Familie Oudenrijn" was 14 procent, wat neer komt op gemiddeld 1,8 miljoen kijkers vanaf 6 jaar en ouder per aflevering. Het trok relatief meer jongere kijkers tussen 6 en 12 jaar dan andere programma's op dat uitzendtijdstip. Personen van 50 jaar en ouder hebben gemiddeld de meeste afleveringen gezien, jongeren tussen de 15 en 29 jaar de minste. Ouderen waardeerden het programma ook hoger dan de groep 15-29 jarigen. De eerste acht afleveringen van de serie werden gewaardeerd met gemiddeld 6,9. Jongeren beneden de twaalf jaar waardeerden de serie gemiddeld hoger (gemiddeld 7,6) dan ouderen vanaf 13 jaar (gemiddeld 6,6).

De beoordeling van het programma loopt uiteen, maar de positieve oordelen overheersen. Het thema 'verkeer' werd spontaan door de ondervraagde kijkers in de steekproef het vaakst genoemd als een positief element van de serie (17% van de kijkers). De helft kon het thema van de serie niet noemen. Voor zover er kritiek was, werd die met name geleverd het feit dat men het een 'kinderachtig' programma vond (19% van de kijkers), en de verhaaltjes in de serie 'flauw' (27%). Daarnaast was er kritiek op het 'slechte acteren' (door 10% van de ondervraagde kijkers). Een derde van de kijkers meende dat de programmamakers zeer goed geslaagd waren in hun opzet om met deze serie op een speelse manier de aandacht te vestigen op het soms 'risicovolle gedrag van de deelnemers in het verkeer'. Het merendeel vond de serie 'origineel', 'ontspannend', 'amusement' en 'humoristisch' en tegelijkertijd ook 'informatief' en 'leerzaam'. Drie-kwart van degenen die één of meer afleveringen had gezien oordeelt ondanks soms negatieve oordelen over het programma dat het moet worden voortgezet. Degenen die keken deden dit niet speciaal vanwege het onderwerp.

Na de eerste serie van acht afleveringen is nog geen duidelijk effect geconstateerd als de resultaten van de attitudevragen over oorzaken van verkeersonveiligheid, opvattingen over belangrijke onderwerpen voor de verkeersveiligheid en opvattingen over voorlichting over verkeersveiligheid van voor- en nameting vergeleken worden. Een dergelijk effect was op zo'n korte termijn van enkele maanden ook niet te verwachten; gezien de doelstelling van het programma - een voedingsbodem kweken voor andere concrete verkeersveiligheidsmaatregelen - zouden na bijvoorbeeld een jaar wel effecten te verwachten zijn, mits zulke maatregelen ook plaatshebben.

Het programma is in persberichten aangekondigd als een familiekomedie, waarin alle risicogroepen waar een verkeersbeleid rekening mee moet houden vertegenwoordigd zijn. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat vooral jonge kinderen hebben gekeken en personen van 50 jaar en ouder de meeste afleveringen hebben gezien; deze beide groepen waardeerden het programma ook hoger dan de tussenliggende leeftijdsgroepen. Dit heeft wellicht te maken met de aard van het programma en het tijdstip van uitzending. Om ook bij de andere leeftijdsgroepen meer interesse voor het programma te verkrijgen, zou bijvoorbeeld een later tijdstip van uitzending gekozen kunnen worden en/of een enigszins andere invulling aan het programma gegeven kunnen worden. Een later tijdstip brengt echter met zich mee dat jonge kinderen die nu in grote getale hebben gekeken dan voor een groot deel zullen wegvallen als publiek. Een andere invulling van het programma zou gericht kunnen zijn op door de ondervraagden als minder goed gekenschetste punten, t.w. de "kinderachtige" of "flauwe" verhaaltjes en het feit dat men de acteurs niet goed vond spelen ("te gespeeld"). Aan de andere kant is uit de antwoordpatronen van het merendeel van degenen die wél hebben gekeken af te leiden, dat de programmamakers er redelijk in zijn geslaagd een ontspannende en amuserende serie te maken die tegelijkertijd informatief en leerzaam is.

LITERATUUR

Arnoldus, J.G. & Scholtens, H.P. (1988). Aanwezigheid en gebruik van auto-gordels 1987. R-88-8. SWOV, Leidschendam.

CBS (1988). De mobiliteit van de Nederlandse bevolking in 1987. Staatsuitgeverij, 's-Gravenhage.

Gifi, A. (1981). HOMALS user's guide. Department of Datatheory, Leiden.

Guastello, S.J. & Guastello, D.D. (1987). The relation between the locus of control construct and involvement in traffic accidents. *The Journal of Psychology* 120 (3) : 293-297.

Klebensberg, D. (1982). *Verkehrspsychologie*. Springer Verlag, Berlin.

Matthews, M.L. & Moran, A.R. (1986). Age differences in male drivers' perception of accident risk: The role of perceived driving ability. *Accident Analysis & Prevention* 18 299-313.

Midden, C.J.H. (1986). *Individu en grootschalige technologie; Een vergelijkend attitude-onderzoek naar de opwekking van elektriciteit met kolen en uranium*. Proefschrift Rijksuniversiteit Leiden.

Montag, I. & Comrey, A.L. (1987). Internality and externality as correlates of involvement in fatal driving accidents. *Journal of Applied Psychology* 72 (3), 339-343.

Siegel, S. (1956). *Nonparametric statistics for the behavioural sciences*. McGraw-Hill, Tokyo.

Sivak, M. & Soler, J. (1987). *Driver self-assessment in Spain and the USA*. Report No. UMTRI-87-11. University of Michigan, Transportation Research Institute, Ann Arbor, Mich.

Svenson, O. (1981). Are we all less risky and more skillful than our fellow drivers? *Acta Psychologica* 47 143-148.

Tränkle, U. & Bailer, H. (1988). Besser als (fast) alle anderen? über das positive Selbstbild von Autofahrern und was es bedeutet. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 34 (4) 148-151.

Van der Snoek, B. (1988). Ergernis in het verkeer: twee maal een top-10. Kampioen 103 (10) 40-41.

BIJLAGEN 1 T/M 5

Bijlage 1. Vragenlijst voormeting, nameting en controlegroep.

Bijlage 2. Vragenlijst programmameting.

Bijlage 3. Uitslagen van de "Wilcoxon matched-pairs signed ranks"-test voor- versus nameting.

Bijlage 4. Spearman correlatiecoëfficiëntenvariabelen programmameting.

Bijlage 5. Antwoorden op vragen programmameting.

Bijlage 1. Vragenlijst voormeting, nameting en controlegroep.

QIntro vraag 1 t/m 5

A.

101. Zo nu en dan vragen we in onze enquêtes iets over een algemeen onderwerp, waarin de makers van radio- en televisieprogramma's zijn geïnteresseerd. Vandaag willen we U een aantal vragen stellen over verkeer en verkeersveiligheid.

De eerste vraag is:

Van welk vervoermiddel maakt U MEESTAL gebruik om u te verplaatsen?

(ENQ.: meerdere antwoorden zijn mogelijk, behalve in combinatie met 9)

te voet	1
fiets	2
brom-snorfiets	3
auto als bestuurder	4
auto als passagier	5
motor/scooter	6
vrachtauto/ autobus als bestuurder	7
openbaar vervoer als passagier	8
anders nl. (SPECIFY)	9
ga/wn/n.v.t.	10 einde vragenlijst

(ALLEEN indien vraag 1 =2)

102. Gebruikt U DE FIETS hoofdzakelijk voor:

(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN, eventueel meerdere antwoorden)

woon- werkverkeer of van en naar school	1
beroepsmatig of zakelijk (chauffeur, vertegenwoordiger)	2
privé- of recreatiefgebruik (vakantie, zondag etc)	3
wn/ga	9

(ALLEEN INDIEN VRAAG 1=3)

103. Gebruikt U DE BROMFIETS hoofdzakelijk voor:
(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN, eventueel meerdere antwoorden)

woon- werkverkeer of van en naar school	1
beroepsmatig of zakelijk (chauffeur, vertegenwoordiger)	2
privé- of recreatiefgebruik (vakantie, zondag etc)	3
wn/ga	9

(ALLEEN INDIEN VRAAG 1=4,5)

104. Gebruikt U DE AUTO hoofdzakelijk voor:
(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN, eventueel meerdere antwoorden)

woon- werkverkeer of van en naar school	1
beroepsmatig of zakelijk (chauffeur, vertegenwoordiger)	2
privé- of recreatiefgebruik (vakantie, zondag etc)	3
wn/ga	9

(ALLEEN INDIEN VRAAG 1=6)

105. Gebruikt U DE MOTOR/SCOOTER hoofdzakelijk voor:
(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN, eventueel meerdere antwoorden)

woon- werkverkeer of van en naar school	1
beroepsmatig of zakelijk (chauffeur, vertegenwoordiger)	2
privé- of recreatiefgebruik (vakantie, zondag etc)	3
wn/ga	9

(ALLEEN INDIEN VRAAG 1=8)

106. Gebruikt U HET OPENBAAR VERVOER (c.q. de trein etc)
hoofdzakelijk voor:
(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN, eventueel meerdere antwoorden)

woon- werkverkeer of van en naar school	1
beroepsmatig of zakelijk (chauffeur, vertegenwoordiger)	2
privé- of recreatiefgebruik (vakantie, zondag etc)	3
wn/ga	9

(ALLEEN INDIEN vraag 1 =4,7)

107. Hoeveel kilometer rijdt U gemiddeld per jaar?

(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN)

minder dan 10.000 km per jaar	1
tussen 10- en 20.000 km per jaar	2
meer dan 20.000 km per jaar	3

(ALLEEN INDIEN vraag 1 =4,6,7)

108. Hoe lang heeft u uw rijbewijs?

(ENQ.: antwoorden VOORLEZEN; indien meerdere rijbewijzen dan langst durend rijbewijs nemen)

korter dan 1 jaar	1
1 à 2 jaar	2
3 tot 5 jaar	3
langer dan 6 jaar	4
wn/ga	9

(ALLEEN indien vraag 1 =4,5)

109. Denkt U dat de kans om bij een auto-ongeluk GEWOND te raken minder wordt, gelijk blijft of groter wordt indien U een autogordel om heeft? (indien MINDER) Is die kans minder of veel minder? (indien GROTER) Is die kans groter of veel groter?

veel minder	1
minder	2
gelijk/maakt niet uit	3
groter	4
veel groter	5
wn/ga	9

(ALLEEN indien vraag 1 =4,6,7)

110. Binnen de bebouwde kom geldt voor veel wegen een snelheidsbeperking van 50 km. Vindt U het overschrijden van deze 50 km. binnen de bebouwde kom WEL, SOMS (wel/soms niet) of NIET ZO gevaarlijk? (Indien WEL) Vindt U dat gevaarlijk of ZEER gevaarlijk? (Indien NIET ZO) Vindt u dat niet of helemaal niet gevaarlijk?

zeer gevaarlijk	1
gevaarlijk	2
soms wel/soms niet (50/50)	3
niet gevaarlijk	4
helemaal niet gevaarlijk	5
wn/ga	9

(ALLEEN indien vraag 1 = 4,6,7)

111. Buiten de bebouwde kom geldt op veel wegen een — snelheidsbeperking van 80 km. Vindt U het overschrijden van deze 80 km. BUITEN de bebouwde kom WEL, SOMS (wel/soms niet) of NIET ZO gevaarlijk? (Indien WEL) Vindt U dat gevaarlijk of ZEER gevaarlijk? (Indien NIET ZO) Vindt u dat niet of helemaal niet gevaarlijk?

zeer gevaarlijk	1
gevaarlijk	2
soms wel/soms niet (50/50)	3
niet gevaarlijk	4
helemaal niet gevaarlijk	5
wn/ga	9

(ALLEEN indien vraag 1= 4,6,7)

112. Drinkt u weleens alcohol (dus bier, wijn etc)? (Indien NEE code 6 intypen; indien JA vervolgen met:!) (Indien U met een auto of een motor gaat rijden nadat U DRIE glazen bier, wijn of jenever gedronken heeft. Denkt u dat de kans op een ongeluk dan GROTER is, GELIJK blijft of NIET GROTER is dan als U niets gedronken zou hebben? (Indien GROTER) Is die kans dan GROTER of VEEL groter? (Indien NIET groter) Is die kans NIET groter of HELEMAAL niet groter?

VEEL groter	1
groter	2
gelijk/ maakt niet uit	3
niet groter	4
helemaal niet groter	5
DRINKT NIET	6
wn/ga	9

(ALLEEN indien vraag 1= 3)

113. Drinkt u weleens alcohol (dus bier, wijn etc)? (Indien NEE code 6 intypen; indien JA vervolgen met:) Indien U met een BROMFIETS gaat rijden nadat U DRIE glazen bier, wijn of jenever gedronken heeft. Denkt u dat de kans op een ongeluk dan GROTER is, GELIJK blijft of NIET GROTER is dan als U niets gedronken zou hebben? (Indien GROTER) Is die kans dan GROTER of VEEL groter? (Indien NIET groter) Is die kans NIET groter of HELEMAAL niet groter?

VEEL groter	1
groter	2
gelijk/ maakt niet uit	3
niet groter	4
helemaal niet groter	5
DRINKT NIET	6
wn/ga	9

B.UITSPRAKEN

114. Ik lees nu een aantal uitspraken voor. Wilt U voor elke uitspraak aangeven of U het daar mee WEL, SOMS (wel/soms niet) of NIET eens mee bent?

(Indien WEL) Bent U het daar MEE EENS of HELEMAAL mee eens?

(Indien niet) Bent U het daar NIET of HELEMAAL NIET mee eens?

DAN.: antwoorden steeds herhalen

helemaal mee eens	1
mee eens	2
noch eens/noch oneens +wn	3
niet mee eens	4
helemaal niet mee eens	5

DAN. roteer vraag 115 t/m 125

- - rotatieblok vraag 115 t/m 125 - -

115. Omdat ik me voorzichtig gedraag, denk ik dat ik veel ongelukken voorkom
116. Er zou meer aandacht besteed moeten worden aan verkeersveiligheid
117. Ik heb voldoende kennis en ervaring om ongelukken te kunnen vermijden
118. De meeste gevaarlijke situaties die ik heb meegemaakt waren het gevolg van overtredingen en fouten van anderen
119. Bij slechte weersomstandigheden zijn ongelukken veel moeilijker te voorkomen
120. Een ongeluk krijgen is NIET ALLEEN een kwestie van pech
121. Over de verkeersveiligheidsproblemen kan ik mij persoonlijk NIET DRUK maken
122. De meeste ongelukken vinden plaats zonder dat de verkeersdeelnemers er wat aan kunnen doen
123. Ook al zou ik me voorzichtiger gedragen de kans op een ongeluk blijft het zelfde
124. Veel ongelukken zijn te voorkomen als er meer geld aan het verbeteren van de wegen besteed zou worden
125. Weinig verkeersdeelnemers hebben een goed inzicht in de gevaren op de weg

- - einde rotatieblok - -

C.

126. In kranten, tijdschriften, op radio, televisie en ook op scholen wordt op verschillende manieren aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Heeft U afgelopen maand iets gezien, gehoord of gelezen over verkeersveiligheid? (Indien ja:) Via welke kanalen heeft U afgelopen maand de MEESTE informatie gekregen over verkeersveiligheid?

ja,tv	1
ja,radio	2
ja,krant /dagblad	3
ja,tijdschrift	4
ja,school	5
ja,anders nl (SPECIFY)	6
nee +wn	7

127. Heeft U in het algemeen genomen WEL of NIET ZO'N belangstelling voor informatie over verkeersveiligheid? (Indien WEL) Heeft U daar VEEL of TAMELIJK veel belangstelling voor? (Indien NIET ZO) Heeft U daar niet zo veel of helemaal geen belangstelling voor?

veel belangstelling	1
tamelijk veel	2
niet zoveel	3
helemaal geen	4
wn/ga	9

128. Ik lees nu een aantal uitspraken voor. Wilt U voor elke uitspraak aangeven of U het daar mee WEL, SOMS (wel/soms niet) of NIET eens mee bent? (Indien WEL) Bent U het daar MEE EENS of HELEMAAL mee eens? (Indien niet) Bent U het daar NIET of HELEMAAL NIET mee eens?

DAN.: antwoorden steeds herhalen

helemaal mee eens	1
mee eens	2
noch eens/noch oneens +wn	3
niet mee eens	4
helemaal niet mee eens	5

DAN.: roteer vraagblok 129 t/m 133

- - rotatieblok vraag 129 t/m 133 - -

129. informatie over verkeersveiligheid is BELANGRIJK
130. informatie over verkeersveiligheid vind ik doorgaans BOEIEND
131. informatie over verkeersveiligheid wordt doorgaans een TE SCHOOLMEESTERACHTIGE MANIER gebracht
132. informatie over verkeersveiligheid is ZINLOOS, want het gedrag van de verkeersdeelnemers verander je er toch niet mee
133. Er wordt TEVEEL aandacht besteed aan verkeersveiligheid in de media

- - einde rotatieblok - -

(vr.134 ALLEEN indien vraag 126=1)

134. In het algemeen zijn tv-programma's over verkeersveiligheid INFORMATIEF

idem (ant.cat. gelijk aan rotatieblok)

135. Heeft U weleens een televisie-programma of -spotje gezien dat specifiek over verkeersveiligheid ging? (Indien JA:) Welk programma of spotje was dat? (ENQ.:MEERDERE ANTWOORDEN MOGELIJK; antwoorden NIET oplezen)

nee, niets gezien + wn/ga	1
ja, spotje Veilig Verkeer Nederland	2
ja, Postbus 51 spotje	3
ja, Nederland Verkeert (VARA)	4
Ja, anders nl. (SPECIFY)	5
ja, weet niet meer	6

136. Heeft U afgelopen week met iemand over het onderwerp verkeersveiligheid gesproken?

ja	1
nee + wn	2

(ALLEEN indien vraag 136=1)

137. Over wat voor zaken van verkeersveiligheid heeft U toen gesproken?

OPEN VRAAG

(ALLEEN indien vraag 136=1)

138. En WAT was de aanleiding van dat gesprek?

(ENQ.:MEERDERE antwoorden mogelijk; antwoorden NIET noemen)

artikel in krant, tijdschrift	1
tv-programma	2
radio-uitzending	3
iets wat mijzelf, kennis etc. overkomen is	4
iets wat een ander vertelde	5
iets wat in de buurt gebeurd was	6
geen echte aanleiding	7
anders nl. (SPECIFY)	8
weet niet meer	9

D.

(ALLEEN indien vraag 101=4,7)

139. Draagt U als u in een auto rijdt meestal WEL, SOMS WEL/SOMS NIET of meestal GEEN autogordel?

(indien WEL:) Is dat altijd of bijna altijd het geval?

(Indien meestal GEEN): Is dat zelden of nooit het geval?

altijd	1
bijna altijd	2
soms wel/soms niet (50/50) hangt ervan af	3
zelden	4
nooit	5

(alleen indien vraag 101=4,6,7)

140. Zoals bekend geldt binnen de bebouwde kom voor veel wegen een snelheidbeperking van 50 km. Houdt U zich ALTIJD, SOMS of NIET ALTIJD aan deze 50 km beperking?

(indien ALTIJD) Houdt U zich ALTIJD of MEESTAL aan deze beperking?

(indien NIET-ALTIJD) Houdt U zich NIET-ALTIJD of BIJNA NOOIT aan deze beperking?

ALTIJD	1
MEESTAL	2
SOMS WEL/SOMS NIET (50/50)	3
NIET- ALTIJD	4
BIJNA NOOIT	5

(alleen indien vraag 101=4,6,7)

141. Zoals bekend geldt buiten de bebouwde kom voor veel wegen een snelheidbeperking van 80 km. Houdt U zich ALTIJD, SOMS of NIET-ALTIJD aan deze 80 km beperking?
(indien WEL) Houdt U zich ALTIJD of MEESTAL aan deze beperking?
(indien NIET ALTIJD) Houdt U zich NIET-ALTIJD of BIJNA NOOIT aan deze beperking?

ALTIJD	1
MEESTAL	2
SOMS WEL/SOMS NIET (50/50)	3
NIET-ALTIJD	4
BIJNA NOOIT	5

(ALLEEN indien vraag 101= 4,6,7 EN indien vr.112= NIET 6)

142. Is het weleens voorgekomen dat U met een auto of motor bent gaan rijden nadat U 3 of meer glazen bier, wijn of jenever hebt gedronken? (Indien ja) Hoe vaak is dat ongeveer voorgekomen?
(ENQ.: LEES antwoorden EVENTUEEL voor)

nee	1
ja, 1 keer	2
ja, 2 keer	3
ja, 3 - 5 keer	4
ja, 6- 10 keer	5
ja, meer dan 10 keer	6

(ALLEEN indien vraag 101= 3 EN indien vr.113= NIET 6)

143. Is het weleens voorgekomen dat U met een BROMFIETS bent gaan rijden nadat U 3 of meer glazen bier, wijn of jenever hebt gedronken? (Indien ja) Hoe vaak is dat ongeveer voorgekomen?
(ENQ.: LEES antwoorden EVENTUEEL voor)

nee	1
ja, 1 keer	2
ja, 2 keer	3
ja, 3 - 5 keer	4
ja, 6- 10 keer	5
ja, meer dan 10 keer	6

144. Heeft Uzelf weleens een verkeersongeluk gehad? (INDIEN ja:) Hoe vaak ?

ja, 1 keer	1
ja, 2 keer	2
ja, 3-5 keer	3
ja, 6 keer of meer	4
ja, wn meer hoe vaak	5
nee	6
wn/ga	9

(ALLEEN INDIEN vr.144=1,2,3,4,5)

145. Was er toen alleen sprake van alleen schade of ook van lichamelijke verwondingen?

alleen schade (in alle gevallen)	1
lichamelijke verwondingen	2
beide schade+lichamelijke verwondingen	3
wn/ga	9

EINDE VRAGENLIJST

EXTRA VRAGEN VOOR NAMETING EN CONTROLE-GROEP

401. Sinds 15 december (1987) wordt op dinsdag tussen zeven en halfacht 's avonds (19.00-19.25 uur) elke week een aflevering uitgezonden van de serie "Familie Oudenrijn". Tot nu toe zijn er acht afleveringen geweest. Heeft U weleens een aflevering van deze serie GEZIEN? (Indien JA:) Hoeveel afleveringen heeft U de afgelopen weken gezien? (ENQ.: schat zo precies mogelijk hoeveel; in totaal zijn acht afleveringen uitgezonden)

ja, 1 aflevering gezien	1
ja, 2 afleveringen gezien	2
ja, 3 afleveringen gezien	3
ja, 4 afleveringen gezien	4
ja, 5 afleveringen gezien	5
ja, 6 afleveringen gezien	6
ja, 7 afleveringen gezien	7
ja, 8 afleveringen gezien	8
ja, weet niet meer hoeveel	9
NEE + wn/ga	10 --> vraag 408

402. Vindt U de aflevering(en) die U gezien heeft ZEER, ENIGSZINS of NIET de moeite van het kijken waard?

zeer	1
enigszins	2
niet	3
wn/ga	9

403. Kunt U dit programma een rapportcijfer geven van 1 t/m 10? (ENQ: wn/ga=99)

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
99

(uitdraai met statistische gegevens: gemiddelde etc)

(ALLEEN vr.401=10)

404. Is er een bepaalde reden waarom U geen aflevering van de serie Familie Oudenrijn gezien heeft?

geen tijd /geen gelegenheid	1
reden m.b.t. programma (noteer bij 405)	2
kijk meestal naar ander net op dinsdagavond (incl. buitenlandse zender, video)	3
anders nl (SPECIFY)	4
geen bepaalde reden/ wn	9

(alleen vr 404=2)

405. (ENQ.: noteer reden m.b.t. programma van vraag 404; GOED door vragen)

406. En dan nu de laatste vraag. Kijkt U in het algemeen genomen graag naar familieseries (zoals de Cosby show, Zeg eens AA, Golden Girls etc.) of vindt U het wel aardig om daar naar te kijken, of vindt U daar niet zoveel aan of heeft U daar een hekel aan?

daar kijk ik graag naar	1
dat vind ik wel aardig	2
wn/ga 50/50 +/-	3
daar vind ik niet zoveel aan	4
daar heb ik een hekel aan	5

Bijlage 2. Vragenlijst programmameting.

QIntro vraag 1 t/m 5

101. Sinds 15 december (1987) wordt op dinsdag tussen zeven en halfacht 's avonds (19.00-19.25 uur) elke week een aflevering uitgezonden van de serie "Familie Oudenrijn". Tot nu toe zijn er zes afleveringen geweest. Heeft U over deze serie weleens wat GEHOORD of GELEZEN? (Indien ja:) Heeft U weleens een aflevering van deze serie GEZIEN?

ja, tenminste een aflevering gezien	1
ja, maar geen aflevering gezien	2 -->vr.136
nee, niets over serie gelezen/gehoord; wn/ga	3 -->vr.137

102. Hoeveel afleveringen heeft U de afgelopen weken gezien? (ENQ.: schat zo precies mogelijk hoeveel; tot nu toe zijn ZES afleveringen uitgezonden)

1 aflevering gezien	1
2 afleveringen gezien	2
3 afleveringen gezien	3
4 afleveringen gezien	4
5 afleveringen gezien	5
6 afleveringen gezien	6
weet niet meer hoeveel	7

103. Vindt U de aflevering(en) die U gezien heeft ZEER, ENIGSZINS of NIET de moeite van het kijken waard?

zeer	1
enigszins	2
niet	3
wn/ga	9

104. Kunt U dit programma een rapportcijfer geven van 1 t/m 10?
(ENQ: wn/ga=99)

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
99

(uitdraai met statistische gegevens: gemiddelde etc)

(DAN. indien vraag 104=1,2,3,4 of 5 dan beginnen met vraag 107;
indien vraag 104=6,7,8,9,10 of 99 eerst vraag 105 en dan 107).

105. Kunt U dingen of punten van het programma noemen die U GOED
vindt?

ja 1
nee, wn 2 -->vraag 107

106. Wat vindt U goed? Kunt U daar een toelichting op geven?

OPEN VRAAG

107. Kunt U dingen of punten van het programma noemen die U NIET
ZO goed vindt?

ja 1
nee, wn 2 -->vraag 109

108. Wat vindt U niet zo goed? Kunt U daar een toelichting op
geven?

OPEN VRAAG

109. Als een rode draad loopt door deze serie een bepaald thema. De verschillende afleveringen hebben iedere keer een terugkerend onderwerp. Wat is volgens U het centrale thema of onderwerp van deze serie? (ENQ. GOED doorvragen)

resp. noemt thema (noteer bij vraag 110) 1
resp. weet niets te noemen 2 -->vr. 111

110. (ENQ. Noteer antwoord van vraag 109 hier)

111. De bedoeling van de programmamakers is om op speelse wijze de aandacht te vestigen op het verkeer en de kijkers bewust te maken van hun eigen soms risicovolle gedrag in het verkeer.

Vindt U dat de programmamakers daar in zeer, enigszins of niet zo goed geslaagd zijn ?

zeer goed 1
enigszins 2
niet zo goed 3
wn/ga 9

112. Dan ga ik U nu een aantal uitspraken voorlezen over het programma. Wilt U van elke uitspraak zeggen of U het daar WEL, ENIGSZINS of NIET mee eens bent?

(DAN. roteer vr. 113 t/m)

antwoorden steeds herhalen: wel 1
enigszins 2
niet 3
wn/ga 9

- - rotatieblok vr 113 t/m - -

113. het is een serie waar je snel op UITGEKEKEN bent

114. het is een leuk ontspannend programma voor het hele gezin

115. al met al vind ik de verhaaltjes in deze serie FLAUW
116. ik vermaak me kostelijk met dit programma
117. dit soort programma's zijn er AL GENOEG op de nederlandse tv
118. ik kijk speciaal naar DEZE serie omdat daarin ook de verkeersveiligheid aanbod komt
119. het is een informatieve serie: je steekt er wat van op
120. in de serie komen voor mij HERKENBARE verkeersveiligheidsproblemen aan de orde
121. vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is deze serie van belang
122. het is een ORIGINEEL idee om op deze manier aandacht te besteden aan verkeersveiligheid
123. het is een GEZELLIG programma
124. het is een AMUSANT programma
125. het is een KINDERACHTIG programma
126. het is een HUMORISTISCH programma
127. het is een VERVELEND programma

- -einde rotatieblok - -

128. Is het voor U een programma dat U speciaal aanzet of eerder een programma waar U min of meer toevallig naar kijkt?

programma om SPECIAAL aan te zetten	1
programma om TOEVALLIG naar te kijken	2
wn/ga	9

129. Welke personen (spelers) in de serie spreken U het MEEST aan?
(ENQ.:meerdere antwoorden mogelijk behalve in combinatie met 10;MAXIMAAL 3 antwoorden)

Vader Martin Oudenrijn	1
Moeder Merel Oudenrijn	2
Zoon Donald, 17 jaar	3
Zoon Flip, 11 jaar	4
Dochter Franka	5
jongste dochter Yoko	6
OPA Oudenrijn	7
Juffrouw Dücker (bijnaam: Drukker)	8
ander nl. (SPECIFY)	9
wn/ga	10

130. Welke personen (spelers) in de serie spreken U het MINST aan?
(ENQ.:meerdere antwoorden mogelijk behalve in combinatie met 10; MAXIMAAL 3 antwoorden)

Vader Martin Oudenrijn	1
Moeder Merel Oudenrijn	2
Zoon Donald, 17 jaar	3
Zoon Flip, 11 jaar	4
Dochter Franka	5
jongste dochter Yoko	6
OPA Oudenrijn	7
Juffrouw Dücker (bijnaam: Drukker)	8
ander nl. (SPECIFY)	9
wn/ga	10

131. In een van de afleveringen (afleverin 3, 29 dec.'87) trad de minister van Verkeer en Waterstaat op: mevrouw Smit-Kroes.
Heeft U deze aflevering gezien en kunt U zich deze nog herinneren? (Indien JA:) Vond U het optreden van de minster ZEER, ENIGSZINS of NIET ZO geslaagd?

ja, zeer	1
ja, enigszins	2
ja, niet zo	3
ja, wn/ga	4
nee, niet gezien +wn	9

132. Heeft U naar aanleiding van een of meerdere afleveringen van deze serie nog met anderen over deze serie gesproken?

ja	1	
nee	2	-->vraag 134
wn/ga	9	-->vraag 134

133. Waarover heeft U toen precies gesproken?
(meerdere antwoorden mogelijk behalve in combinatie met 9)

over verkeersveiligheid	1
over de serie, het spel, de spelers	2
anders nl (SPECIFY)	3
weet niet meer precies	9

134. Weet U door welke omroep de serie "Familie Oudenrijn" wordt uitgezonden?

ja, TROS	1
ja, andere omroep nl. (SPECIFY)	2
nee, wn	9

135. De serie wordt (inderdaad) door de TROS uitgezonden. Vindt U dat de TROS met deze serie moet doorgaan of moet stoppen?

doorgaan	1	--> vr.139
stoppen	2	--> vr.139
wn/ga	9	--> vr.139

(alleen vr.101=2)

136. Kunt U aangeven waar deze serie over gaat?

ja, over verkeersveiligheid	1
ja, anders nl. (SPECIFY)	2
nee,wn,ga	3

{ALLEEN vr.101=2 of 3}

137. Is er een bepaalde reden waarom U geen aflevering van de serie Familie Oudenrijn gezien heeft?

geen tijd /geen gelegenheid	1
reden m.b.t. programma (noteer bij 138)	2
kijk meestal naar ander net op dinsdagavond (incl. buitenlandse zender, video)	3
anders nl (SPECIFY)	4
geen bepaalde reden/ wn	9

(alleen vr 137=2)

138. (ENQ.: noteer reden m.b.t. programma van vraag 137; GOED door vragen)

139. Tenslotte. Heeft u weleens gehoord of gelezen over de zogenoemde "MIN 25 PROCENT"-actie?
(ENQ.: de "MIN 25%" actie is een verkeersveiligheids-campagne van het ministerie met als doel het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers met 25%)

ja	1
nee +wn,ga	2 -->einde vragenlijst

140. Wat is in het kort de inhoud van deze actie?

verkeersveiligheidsactie	1-->eind
terugbrengen van aantal verk.slachtoffers met 25%	2-->eind
anders nl (specify)	3
wn/ga	9-->eind

141. Enq. hier "anders" noteren. GOED doorvragen bij onduidelijkheid

Bijlage 3. Uitslagen van de "Wilcoxon matched-pairs signed ranks"-test voor- versus nameting.

item:	aantal observaties:	z-score	significantie	
			eenzijdig	tweezijdig
informatie over verkeers- veiligheid is BELANGRIJK	413	-2,40	p<0,01	p<0,05
kijkers	172	-1,05	NS	NS
niet-kijkers	241	-2,23	p<0,025	p<0,05
vind ik doorgaans BOEIEND	413	-2,61	p<0,005	p<0,01 +
kijkers	172	-2,83	p<0,005	p<0,01
niet-kijkers	241	-1,06	NS	NS
wordt doorgaans te SCHOOL- MEESTERACHTIG gebracht	413	-1,61	NS	NS *
kijkers	172	-1,02	NS	NS *
niet-kijkers	241	-1,24	NS	NS
is ZINLOOS, want gedrag verandert er toch niet mee	413	-1,96	p=0,025	p=0,05
kijkers	172	-3,29	p<0,001	p<0,01
niet-kijkers	241	-0,13	NS	NS
er wordt TE VEEL aandacht besteed aan verk.v.heid	413	-0,13	NS	NS
kijkers	172	-0,34	NS	NS
niet-kijkers	241	-0,44	NS	NS
kans GEWOND bij ongeluk met GORDEL minder?	244	-2,10	p<0,025	p<0,05
kijkers	92	-1,26	NS	NS
niet-kijkers	152	-1,71	p<0,05	NS
overschrijden 50 km/u limiet GEVAARLIJK?	223	-1,64	NS	NS
kijkers	85	-0,10	NS	NS
niet-kijkers	138	-2,05	p<0,025	p<0,05
overschrijden 80 km/u limiet GEVAARLIJK?	223	-0,21	NS	NS
kijkers	85	-0,79	NS	NS
niet-kijkers	138	-0,51	NS	NS
kans ongeluk GROTER na drie glazen "ALCOHOL"?	171	-0,73	NS	NS
kijkers	64	-0,47	NS	NS
niet-kijkers	107	-0,57	NS	NS

item:	aantal observaties:	z-score	significantie	
			eenzijdig	tweezijdig
omdat ik me VOORZICHTIG gedraag voorkom ik veel ongelukken	413	-1,74	p<0,05	NS
kijkers	172	-1,60	NS	NS
niet-kijkers	241	-0,94	NS	NS
er zou MEER AANDACHT besteed moeten worden aan verk.v.heid	413	-3,50	p<0,001	p<0,001+
kijkers	172	-2,57	p<0,01	p<0,05
niet-kijkers	241	-2,42	p<0,01	p<0,05
ik heb voldoende KENNIS en ervaring om ongelukken te kunnen vermijden	413	-2,09	p<0,02	p<0,05 * +
kijkers	172	-0,91	NS	NS
niet-kijkers	241	-1,95	p<0,05	NS
de meeste gevaarlijke sit. waren gevolg van fouten en overtredingen v.ANDEREN	413	-1,12	NS	NS * +
kijkers	172	-1,32	NS	NS *
niet-kijkers	241	-0,26	NS	NS *
bij slechte WEERSOMSTANDIGH. ongelukken veel moeilijker te voorkomen	413	-0,41	NS	NS
kijkers	172	-0,36	NS	NS
niet-kijkers	241	-0,85	NS	NS
een ongeluk krijgen is NIET alleen kwestie van PECH	413	-1,32	NS	NS
kijkers	172	-1,09	NS	NS
niet-kijkers	241	-0,83	NS	NS
over verkeersv.problemen kan ik mij NIET DRUK maken	413	-1,34	NS	NS * +
kijkers	172	-0,49	NS	NS *
niet-kijkers	241	-1,39	NS	NS *
ongelukken gebeuren ZONDER dat verkeersdeelnemers er WAT aan kunnen DOEN	413	-0,29	NS	NS * +
kijkers	172	-0,57	NS	NS
niet-kijkers	241	-0,11	NS	NS

item:	aantal observaties:	z-score	significantie	
			eenzijdig	tweezijdig
ook al zou ik me voorzich- tiger gedragen, de kans op ongeluk blijft HETZELFDE	413	-3,89	p<0,001	p<0,001 * +
kijkers	172	-2,94	p<0,002	p<0,01 *
niet-kijkers	241	-2,63	p<0,002	p<0,01 *
ongelukken zijn te voor- komen als er meer geld aan WEGEN besteed zou worden	413	-0,49	NS	NS +
kijkers	172	-0,79	NS	NS
niet-kijkers	241	-0,05	NS	NS
WEINIG verkeersdeelnemers hebben goed INZICHT in de gevaren op de weg	413	-3,15	p<0,001	p<0,01 * +
kijkers	172	-2,08	p<0,02	p<0,05 *
niet-kijkers	241	-2,34	p<0,02	p<0,05 *

* betekent dat ook een significant verschil tussen nameting en controlegroep (chikwadraat toets) is gevonden; dit verschil is geheel toe te schrijven aan een veel groter percentage "twijfelaars" in de controlegroep (categorie "soms eens/soms oneens").

+ betekent dat een significant verschil (chikwadraat toets) tussen voormeting- en controlegroep is gevonden: een tijdseffect. Bij de items waar ook al een voor- versus naeffect te zien was, is dit verschil te verwachten; daar waar geen voor-na effect was, hoort zo', verschil niet. In sommige gevallen blijkt dus "ruis" te zijn opgetreden; in dit geval toe te schrijven aan het veel groter percentage "twijfelaars" in de controlegroep.

Bijlage 4. SPEARMAN CORRELATIE COEFFICIENTEN VARIABALEN PROGRAMMAMETING
(zie tekst voor beschrijving van de variabelen)

	opleiding	leeftijd	gezien	hoeveel	moeite	cijfer	speels
opleiding	1.00 (624)	-0.26** (624)	0.06 (187)	0.13 (195)	0.14 (192)	-0.20* (184)	0.18
leeftijd		1.00 (624)	0.23** (187)	0.18 (195)	-0.23* (192)	0.19* (184)	-0.17
hoeveel				1.00 (186)	-0.37** (183)	0.39** (174)	-0.28**
moeite					1.00 (191)	-0.77** (182)	0.46**
cijfer						1.00 (181)	-0.44**
speels							1.00

	opleiding	leeftijd	gezien	hoeveel	moeite	cijfer	speels
uitgekeken	-0.27** (184)	0.22* (184)	----	0.31** (175)	-0.66** (183)	0.68** (181)	-0.44** (174)
ontspannend	0.19* (194)	-0.29** (194)	----	-0.31** (185)	0.58** (193)	-0.59** (190)	0.45** (181)
flauw	-0.15 (191)	0.12 (191)	----	0.18 (181)	-0.58** (189)	0.57** (187)	-0.44** (179)
kostelijk	0.19* (196)	-0.15 (196)	----	-0.42** (187)	0.64** (195)	-0.62** (192)	0.36** (183)
genoeg	-0.07 (196)	-0.01 (196)	----	0.08 (187)	-0.32** (195)	0.33** (192)	-0.16 (183)
speciaal	0.22* (195)	-0.31** (195)	----	-0.28** (185)	0.32** (193)	-0.35** (190)	0.45** (182)
informatief	0.32** (195)	-0.19* (195)	----	-0.18 (185)	0.40** (193)	-0.38** (190)	0.57** (183)
herkenbare	0.13 (172)	-0.22* (172)	----	-0.25* (163)	0.31** (172)	-0.30** (169)	0.55** (163)
belangv.v.	0.25** (189)	-0.09 (189)	----	-0.19 (179)	0.32** (187)	-0.29** (184)	0.49** (170)
origineel	0.17 (194)	0.03 (194)	----	-0.06 (184)	0.31** (192)	-0.33** (190)	0.38** (182)

	uitgekeken	ontspannend	flauw	kostelijk	genoeg	speciaal
informatief	-0.41** (182)	0.42** (192)	-0.33** (190)	0.34** (194)	-0.25** (194)	0.35** (193)
herkenbare	-0.32** (165)	0.42** (170)	-0.25** (169)	0.25** (172)	-0.09 (172)	0.37** (172)
belangv.v.	-0.31** (177)	0.37** (186)	-0.33** (183)	0.29** (188)	-0.23* (188)	0.37** (188)
origineel	-0.33** (181)	0.36** (191)	-0.37** (188)	0.27** (193)	-0.18 (193)	0.28** (192)
gezellig	-0.59** (181)	0.65** (192)	-0.58** (188)	0.67** (193)	-0.30** (193)	0.28** (192)
amusement	-0.52** (184)	0.56** (194)	-0.51** (191)	0.55** (196)	-0.30** (196)	0.18 (195)
kinderachtig	0.52** (182)	-0.48** (191)	0.52** (190)	-0.31** (193)	0.24** (193)	-0.26** (192)
humoristisch	-0.47** (183)	0.58** (193)	-0.45** (191)	0.55** (195)	-0.20* (195)	0.15 (194)
vervelend	0.56** (184)	-0.53** (194)	0.57** (191)	-0.45** (196)	0.39** (196)	-0.21* (195)
stoppen	-0.62** (175)	0.60** (185)	-0.63** (181)	0.54** (187)	-0.22* (187)	0.30** (185)

	informatief	herkenbare	belangv.v.	origineel	gezellig
informatief	1.00 (195)	0.50** (171)	0.56** (188)	0.42** (192)	0.35** (192)
herkenbare		1.00 (172)	0.44** (167)	0.23* (170)	0.33** (169)
belangv.v.			1.00 (189)	0.49** (187)	0.34** (186)
origineel				1.00 (194)	0.26** (191)
gezellig					1.00 (194)

	informatief	herkenbare	belangv.v.	origineel	gezellig
amusant	0.36** (195)	0.27** (172)	0.31** (189)	0.22* (194)	0.70** (194)
kinderachtig	-0.35** (193)	-0.29** (171)	-0.26** (187)	-0.32** (191)	-0.44** (191)
humoristisch	0.31** (195)	0.18 (172)	0.22* (188)	0.29** (193)	0.56** (193)
vervelend	-0.39** (195)	-0.29** (172)	-0.34** (189)	-0.33** (194)	-0.62** (194)
stoppen	0.45** (185)	0.41** (163)	0.37** (179)	0.45** (184)	0.64** (184)

	amusant	kinderachtig	humoristisch	vervelend	stoppen
amusant	1.00 (197)	-0.39** (194)	0.65** (196)	-0.56** (197)	0.57** (187)
kinderachtig		1.00 (194)	-0.28** (194)	0.49** (194)	-0.46** (184)
humoristisch			1.00 (196)	-0.52** (196)	0.55** (186)
vervelend				1.00 (197)	-0.72** (187)
stoppen					1.00 (187)

* p<0.01 ** p<0.001
() is N aantal respondenten

N.B. De variabele "stoppen of doorgaan met programma Familie Oudenrijn" is een nominale variabele, de Spearman correlatie is dan ook niet de meest aangewezen correlatie-maat. Voor een correlatie tussen rangorde en nominale gegevens is het correcter de biseriële correlatie te berekenen; deze is echter in het gehanteerde analyse pakket (SAS) niet aanwezig.

Bijlage 5. Antwoorden open vragen programmameting

vr. 106. Wat vindt u goed? Kunt u daar een toelichting op geven?
(Totaal 131 respondenten)

	abs.:	%
-Thema verkeer	34	26%
-Educatief/leerzaam/ kinderen leren over verkeer	23	18%
-Humoristisch/komisch	16	12%
-Goed, leuk gespeeld	12	9%
-Opa	9	7%
-Het gezin	8	6%
-Leuk/amusant	7	5%
-Alles/helemaal	6	5%
-Mevr. Dücker	6	5%
-Martin	4	3%
-Spelenderwijs met verkeer bezig zijn	3	2%
-Strips	3	2%
-Leuke situaties	3	2%
-Geloofwaardig	3	2%
-optreden Smit Kroes	2	1%
-Dialogen leuk	2	1%
-Leuk voor kinderen	2	1%
-Weer eens wat anders/origineel	2	1%
-Nederlandse serie	2	1%
-Yoko	2	1%

Een keer genoemd: Afwisselend/Merel/over alcohol/de kinderen/
begrijpelijk voor kinderen/kleur en decor/typetjes/de autogordel/
aflevering met de schoolmeester/spontaan/informatief/
spelers/tijdstip/actueel/over leuke dingen zoals zeehonden/
liedjes/voor alle leeftijden/verhaal/uitdrukkingen die gebruikt
worden/huiselijke herkenbare sfeer/onderwerpen.

-TOTAAL aantal keer genoemd	170	130%
-aantal respondenten	n=131**	

*meerdere antwoorden mogelijk

**alleen respondenten die een toelichting konden geven

vr. 108. Wat vindt u niet zo goed? Kunt u daar een toelichting op geven?
(Totaal 76 respondenten)

	<u>abs.:</u>
-Slecht, niet goed gespeeld/ amateuristisch/ te gespeeld	20
-Rommelig/ druk	11
-Liedjes kinderachtig	8
-Verkeersproblematiek komt niet goed tot uitdrukking	7
-Humor is flauw	5
-Mevr. Dücker speelt niet goed	4
-Onderwerpen	4
-Personages	3
-Verhaal	3
-Taalgebruik	3
-Cor	2

Een keer genoemd: Geen vaart in/meer voor pubers/niet leuk/saal/lijkt een beetje op schooltelevisie/kinderen niet zo vaak in beeld/vader niet leuk/boodschappen niet duidelijk genoeg/soms kinderlijk/meer voor ouderen/rotzooi in de keuken/onwerkkelijk/ de uitvinder/ de ruzie die twee mensen hadden vond ik ergerlijk/leermeester dronken, geen goed voorbeeld/niet menselijk/waardeloos/speels opgezet/ typisch nederlands/ze proberen 'Zeg eens aa' na te doen/alcohol heeft geen functie, kan er dus uitgelaten worden/ zie liever een mooie kwis.

TOTAAL aantal keer genoemd
aantal respondenten

92
n=76*

*alleen respondenten die een toelichting konden geven

vr. 110. Als een rode draad loopt door deze serie een bepaald thema. De verschillende afleveringen hebben iedere keer een terugkerend onderwerp. Wat is volgens u het centrale thema van deze serie?
(Totaal 127 respondenten)

	<u>abs.</u>
-Verkeersveiligheid/veilig verkeer	101
-Striptekenaar	10
-Onderlinge relaties	7
-Opa	2
-Het milieu	2

Een keer genoemd: Groene fietsen/het beroep/over schrijven/de samenleving/mevr. Dücker/niemandalletje/er wordt zo geschreeuwd

-TOTAAL aantal keer genoemd

129

vr. 112. Kunt u dat nader toelichten? Waarom zijn de programma-
makers volgens u daar niet zo goed in geslaagd?
(Totaal 38 respondenten)

	<u>abs.:</u>
-Het valt niet zo op/niet zo duidelijk	27
-Meer voor kinderen	2
-Overdreven spel, dan denk je niet aan verkeer	2
-Chaotisch/rommelig	2

Een keer genoemd: door de humor wordt in feite de gek gestoken met
verkeersproblematiek/je kijkt omdat het leuk is, je denkt er niet
bij na/moet meer naar buiten komen, niet zo af en toe/niet
geïntegreerd in het programma, erg ver gezocht/weten het al

-TOTAAL aantal keer genoemd 38

vr. 130. Welke personen (spelers) in de serie spreken u het MEEST
aan?
(Totaal 3 respondenten)

	<u>abs.:</u>
-Journalist	1
-Opa	1
-Allemaal	1

-TOTAAL aantal keer genoemd 3

vr. 131. Welke personen (spelers) in de serie spreken u het MINST
aan?
(Totaal 9 respondenten)

	<u>abs.:</u>
-De uitvindner	3
-Clara	2
-De buren	2

Een keer genoemd: Vriend van dochter/de man uit de buurt/
journalist/de schoolmeester/mussekop

-TOTAAL aantal keer genoemd 12

vr.134. Waarover heeft u toen precies gesproken?
(Totaal 5 respondenten)

	<u>abs.:</u>
-Zeehonden	1
-Grappen	1
-Of de ander het de moeite waard vond om te kijken	1
-Minister in de serie	1
-Dat het een waardeloos programma is	1

-TOTAAL aantal keer genoemd 5

vr. 135. Weet u door welke omroep de serie "Familie Oudenrijn" wordt uitgezonden?
(Totaal 24 respondenten)

	abs.:
-VARA	9
-AVRO	5
-NCRV	5
-NOS	4
-FEDUCO	1
-TOTAAL aantal keer genoemd	<u>24</u>

vr. 137. Kunt u aangeven waar deze serie over gaat?
(Totaal 3 respondenten)

	abs.:
-Verkeerssituaties	1
-Zeg eens aa	1
-Opa	1
-TOTAAL aantal keer genoemd	<u>3</u>

vr. 138. Is er een bepaalde reden waarom u geen aflevering van de serie "Familie Oudenrijn" gezien heeft?
(Totaal 5 respondenten)

-Geen TV	3
<u>Een keer genoemd: TROS trekt me niet/nog nooit van gehoord/</u>	
-TOTAAL aantal keer genoemd	<u>5</u>

vr. 139 Is er een bepaalde reden waarom u geen aflevering van de serie "Familie Oudenrijn" gezien heeft?
Reden m.b.t. programma.
(Totaal 15 respondenten)

-Geen interesse , liever iets anders	6
-Ik houd niet van series	5
-Slecht programma/ niet leuk	3
-kijk weinig naar Nederlandstalige programma's	1
-TOTAAL aantal keer genoemd	<u>8</u>

vr. 143. Wat is in het kort de inhoud van deze actie?
(Totaal 5 respondenten)

-25% Minder ongevallen bij kinderen	2
-Autogordels	1
-Actie om minder alcohol te drinken	1
-Tandarts en chirurg FL.25,- betalen	1
-TOTAAL aantal keer genoemd	<u>5</u>

